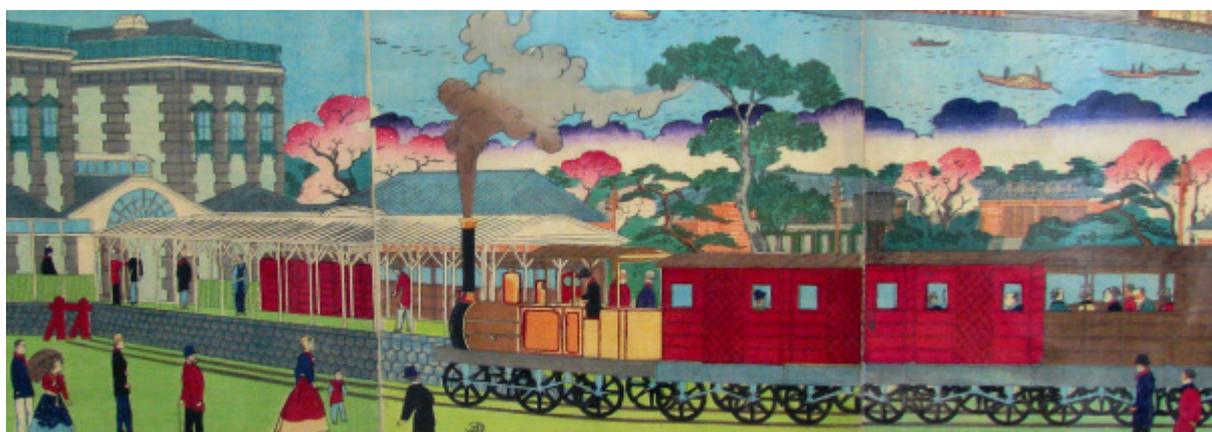


火輪車がやってきた

～公文書館所蔵資料でみる鉄道開業と東京～

6月9日「国際アーカイブズの日」協賛展示

展示期間 平成22年6月8日（火曜日）～7月8日（木曜日）
場所 東京都公文書館 一階ロビー 展示コーナー



東京新橋鉄道繁栄并高輪遠景

日本における鉄道は、明治5年（1872）9月12日、新橋横浜間を結んで開業したのが始まりです。開業に先立つ明治3年（1870）明治政府は鉄道敷設に向けて測量を開始します。

それ以後東京府は、「火輪車」とも呼ばれた蒸気機関車を走らせるため、「ステーション」や「鉄道路」の用地確保を担い、予定地となった藩邸や町々への告知や折衝、用地・建物、さらには生業の補償にあたります。

一方、東京の人々は、鉄道の開業により、機関車から吐き出される火の粉による火事や、踏切（横切道）での事故など、近代交通機関のマイナス面にも否応なく遭遇することになります。

本展示では、東京都公文書館が所蔵する明治期の公文書を中心に、140年前の鉄道のあけぼのをご紹介します。

➤ 鉄道の建設

幕末から明治にかけて、西洋の文化や制度が日本に紹介され、急速に導入されるようになります。

鉄道もその一つで、西洋諸国の内には、利権獲得の手段として鉄道敷設を提案する動きも見られました。

政府内部では、莫大な経費のかかる鉄道建設は時期尚早とする意見もありましたが、明治2年（1869）末には政府事業として鉄道を建設する方針を定め、翌3年（1870）3月には御雇外

国人により測量が開始されました。

用地の確保を担った東京府は、予定地となった各藩邸や町々との連絡折衝にあたりました。

用地の取得や建物移転に際しては、補償のために「手当金」が支払われました。政府の威信をかけた鉄道建設を円滑に進めるため、高額な手当金を支給した事例も見られます。

こうして測量開始からわずか2年後には、新橋横浜の間に鉄路が敷かれ、今まで見たこともない「火輪車」=蒸気機関車が走るようになりました。

<展示資料>

印は東京都指定有形文化財

太政官達（鉄道製造につき測量のため御雇外国人引き連れ出張）

明治3年（1870）3月 「御布告留 訴訟掛」

東京府に対し、鉄道製造のための測量を布達したものの。

近代的な測量は政府が雇い入れた外国人によって行われました。

請求番号605・B7・04

弁官達（鉄道路程築造確定）

明治3年（1870）4月15日 「鉄道一件 1」

鉄道の建設を決定し、事業を民部省に委任したことを東京府に達した文書。

これ以後東京府は、鉄道用地の確保のため、敷設予定地となった藩邸や町々への告知や折衝、用地・建物・生業等の補償にあたります。

請求番号605・B6・04

赤穂藩邸鉄道用地絵図面

明治3年（1870）5月 「鉄道一件 2」

赤穂藩邸及び隣接する新見藩邸と元幕府代官江川太郎左衛門の邸地にかけての鉄道用地絵図面。朱線で示されているのが用地にかかった部分です。

現在の浜松町駅から新橋駅方面へ向かう線路部分にあたります。

藩邸が鉄道用地となった場合は、代替地が与えられるほか、建物への補償金が支給されました。

請求番号605・B6・05

汐留町のうち新町、三角屋鋪町家引料につき東京府回答

明治4年（1871）5月9日 「鉄道一件 1」

この地域は、船宿や水主など、川海に近い場所ならではの営業者が多いため、移転に対してかなりの苦情が寄せられました。

そのため折衝にあたった東京府は、土地や建物だけでなく、「在附料」=生業に対する補償を加えて8000両ほどあれば用地確保ができるだろうと工部省に回答しています。

請求番号605・C5・11

高輪大木戸から八つ山下までの工事場所絵図面

明治4年（1871）4月7日 「鉄道一件 4」

鉄道工事に用いる材料置き場を見分した図面です。

附札の部分が置き場として必要と見なされた箇所。

図の下半分の海中に描かれた点線が鉄道の予定地です。海の中に堤を築き、その上に鉄道を通すことになりました。

請求番号605・C5・14

永福東京御絵図（部分）

明治4年（1871）改正 西村屋与八原版・吉田屋文三郎求版



幕末の元治元年（1864）の原版に、明治4年段階の情報を加えた絵図。

黄色の矢印「民部省御用地」と記されているところが新橋ステーション、左端の海岸部分に黒い太線が突き出ているのが途中まで完成した鉄道です。

拡大図を見ると、東海道と交差する地点に橋が描かれています。跨線橋の八ツ山橋です。ここから本芝一丁目（現港区芝浦一丁目辺）までは、遠浅の海岸であることを利用して海中に堤を築き、その上に鉄道を通しました。

請求番号 6 5 4 - 6 - 4

➤ 鉄道開業

正式な開業に先立ち、明治5年（1872）5月、まず品川横浜間が開通し、同月7日から仮開業が行われました。当初は午前に一往復、午後に一往復、わずかに二往復の運行で、途中停車駅はまだなく、所要時間は35分でした。翌日から午前・午後二往復ずつとなり、以後徐々に運行本数は増加していきます。

6月5日に神奈川と川崎ステーションが開業し、9月12日の正式開業時には、一日九往復、所要時間53分で運行されるようになりました。

式には明治天皇の行幸を仰ぎ、華族や政府高官、外国の大使等とともに汽車に乗り、横浜まで往復されました。

鉄道開業にあたって、様々な規則が定められました。営業する方も乗客も全くはじめての事ばかりですから、詳細な規定が設けられました。

翌6年9月には貨物運送を開始しました。運送規則には、犬や鶏、ワイン、ビール、薪等のほか、船や人力車、馬車、撞球台（＝ビリヤード台）にいたるまで、実に多様な品目が挙げられています。

<展示資料>

太政官達（鉄道開業式）

明治5年（1872）8月25日 「第1法令類纂 卷之71 鉄道部」

鉄道開業式の挙行についての布達。

開業式は当初吉辰を選び、9月9日に行われる予定でしたが、暴風雨のため延期となり同月12日に「新橋鉄道館」で行われました。この日を西暦に換算した10月14日が鉄道記念日（現「鉄道の日」）となりました。 請求番号632・B3・21

鉄道運行時刻表

明治5年（1872） 「第1法令類纂 卷之71 鉄道部」

明治5年5月7日 仮開業時（右写真）

料金（品川 横浜） 上等1円50銭、中等1円、下等50銭

所要時間 30分

明治5年6月5日 神奈川・川崎停車場開業時

料金（横浜 品川） 上等93銭75厘、中等62銭5厘、下等31銭25厘

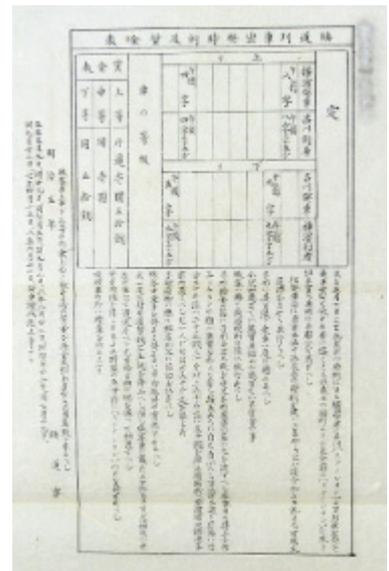
所要時間 40分

明治5年9月10日 正式開業時

料金（新橋 横浜） 上等1円12銭5厘、中等75銭、下等37銭5厘

所要時間 53分

請求番号632・B3・21



鉄道略則

明治5年（1872）2月 「御布告留」

開業に先立って最初に定められた鉄道に関する規則です。

以下のような規定が書かれています。

- ・料金を先に支払って手形（=切符）を受け取ること
- ・車内での検札時に手形を見せること
- ・列車が動いているときは乗り降りしないこと
- ・吸煙車以外でタバコを吸わないこと
- ・婦人専用車に男子立入禁止

請求番号605・D6・08

鉄道貨物運送補則並賃銭表

明治6年（1873）9月13日 「布告・板刻 第三大区六小区」

貨物運送に関する規則とその料金表です。

貨物の積み方と品目別の料金が定められています。

請求番号606・D6・02

新橋鉄道館朝の図（開業式行幸配置図）

明治5年（1872）9月 「壬申正院御用留」

明治天皇が開業式に行幸された際の順路や席次、役人来賓等の配置と乗車位置の図面。

当日の客車は十輛編成で、前から三両目に天皇が乗車されました。図中の「御」の字が乗車位置を示しています。

このとき乗車した人々の名簿には、各国公使や公家華族のほか、副島種臣、西郷隆盛、大隈重信、勝海舟、大木喬任、土方久元、陸奥宗光、井上馨、渋沢栄一など、維新期に活躍した人物の名前が上がっています。

請求番号605.D5.14

開業式の図（横浜ステーション）

明治45年（1912）「風俗画報」434号 東陽堂発行

横浜ステーションでも開業式典が行われました。

当日の服装は直垂と布達されました。

東京高輪鉄道蒸気車全栄図

明治6年（1873） 歌川国輝（二代）画

品川ステーションを発車する汽車の様子を描いた錦絵です。

汽車の向こうに見える屋根は品川ステーションの駅舎、人々が立っている石垣の手前は海です。高輪付近は、海中に石垣堤を築いて鉄道が敷かれました。



➤ 新橋ステーション

再開発により、ビル群が立ち並ぶ汐留シオサイト地区が、開業当時の新橋駅のあったところ
です。現在跡地には旧新橋停車場を一部復元した鉄道歴史展示室が建っています。

当時はまだ「駅」という言葉は使われず、「ステーション」あるいは「鉄道館」と呼ばれまし
た。

新橋ステーションの東方、築地の明石町（現中央区明石町、聖路加国際病院周辺）には外国
人居留地が設けられました。さらに北側には明治5年（1872）2月の大火後、銀座煉瓦街の建
設が計画され、新橋ステーションを中心に、首都の玄関口として整備されていきます。

新橋ステーションと銀座煉瓦街の風景は、文明開化を象徴する東京風景として多くの錦絵に
描かれました。

<展示資料>

新はし鉄道館（東京開化卅六景）

明治期 （三代歌川）広重画 日本橋萬屋板

新橋ステーション構内 乗車旅客食用所営業出願者身元調査依頼

明治5年(1872)9月6日 「官省往復 庶務本課ヨリ引継ノ分 戸籍掛」

新橋ステーション構内に乗車旅客用の食用所(=食堂)の設置を考えていた鉄道寮から、営業を願い出た上田某の身元調査を依頼した文書。

上田は元高知藩士、妻とその妹とともに第一大区弓町(現中央区銀座二丁目辺)で西洋料理店を開業していましたが、明治5年の大火で類焼し、当時仮営業中であると回答しています。 請求番号605.D3.04

新橋停車場之図(新撰東京名所図会第卅二編)

明治34年(1901)11月 「風俗画報」241号 東洋堂発行

明治30年代の駅舎内部を描いたもの。

この当時、切符売場は等級別になっており、改札口がなく、そのままホームへ出られる構造であったことがわかります。乗客の風俗にも興味深いものがあります。

実測東京全図

明治11年(1878)6月 地理局地誌課作製・東京府文書課記録掛旧蔵

開業六年後の東京の地図です。

品川から高輪、田町にかけて海中を走り、新橋停車場まで鉄道が延びているほかに鉄道はありません。徒歩以外の交通機関は、人力車や馬車しかありませんでした。

鉄道沿いと市街地に電線が敷かれています。電信用であり、まだ電灯は登場していません。 請求番号654-6 11

東京新橋鉄道繁栄并高輪遠景(表紙図参照)

明治6年(1873) 歌川国政(四代)画

開業間もない新橋ステーションを描いた錦絵です。

手前には乗客を乗せて新橋ステーションに到着する汽車を描いています。

遠景には高輪付近を横浜に向かう汽車が走っています。汽車の左手にある建物は品川ステーション、汽車の上に見える道は東海道です。

➤ 鉄道と東京

品川の八ツ山付近から田町の辺まで、鉄道は海の中に築かれた堤の上を走っていますが、この地域で舟運業や漁業、魚商売を営んでいた人々は、海への出口を遮られ、営業上の不利益を受けることになりました。

また、蒸気機関車の吐き出す火の粉から引火して家屋を焼失したり、当時の人々には想像もつかない高速で疾駆してくる機関車に慣れず、踏切で事故にあうなど、近代交通機関のマイナス面にも遭遇します。

一方毎日定時に運行する鉄道に乗るためには、人々が正確な時刻を知ることが必要です。正確な定時の時計が普及していない時代には寺院の鐘を利用しようという案も検討されました。

鉄道周辺に住む子ども達にとっては、機関車が来ない間の線路周辺は格好の遊び場であり、

いたずらの舞台になりました。

今まで横浜に滞在していた外国の貴賓も、鉄道を利用して直接東京を訪れるようになりました。

こうして、鉄道開業は、文明開化の息吹とともに、東京の人々に様々な影響をもたらしたのです。

<展示資料>

十八番組年寄嘆願（火輪車鉄道に汐入堀通船口取付願）

明治3年（1870）6月 「鉄道一件 3」

十八番組とは、東京の町を50区分した町組のひとつで、東海道に沿って芝車町、高輪北町、同南町など海辺の町を含む8町で構成されていました。

この辺は、海の中に石垣堤を築いて鉄道が敷設されましたが、海岸沿いに住み、船によって運送や商売をしていた町の人々は、このままでは生業に支障が出るとして、鉄道線路の下に通船口を設けてほしいと願い出しました。
請求番号605・B6・06

増上寺大鐘を愛宕山上に移し正刻打報の件照会

明治5年（1872）2月18日 「官省申達往復留 上 常務課」

時刻表に基づいて鉄道を運行し、それにあわせて乗客が行動するためには、人々が正しい時刻を知る必要がありました。

そこで、新橋からほど近い増上寺の大鐘を高台の愛宕山上に移し、時鐘としたらどうかという案が太政官から出されました。

照会を受けた東京府は増上寺に問い合わせましたが、徳川將軍家より祖先追福のために寄付された由緒ある鐘であり、重さ四千貫にのぼるため、移転は困難であるとして断っています。
請求番号605・D4・05上

町触（鉄道運転開始につき心得）

明治5年（1872）5月4日 「記事類纂 壬申・地輿」

鉄道仮開業の直前に出された町触です。

線路を遮らないこと、線路に荷物を置かないこと、「横切道」＝踏切では汽車が近づいたら渡らず待つように、など、鉄道事故防止に必要な心得を記しています。

請求番号634・A5・14

蒸気車火煙のため焼失につき手当金回答

明治6年（1871）2月 「諸向往復留 旧郷村取扱 5号 第三課」

明治6年正月、北蒲田村と町屋村、八幡塚村（現大田区蒲田、六郷辺）の農家が蒸気車の吐き出す火の粉から引火して焼失しました。その補償のための「手当金」についての東京府の回答です。

鉄道寮では今後こうした事件が頻繁に起こることが予測されるので、これが前例となって多額の補償金を費やすような事態を避けたい意向でした。

東京府はそれに反対し、名目を明らかにした上で妥当な額の手当金を支給すべきであると回答しています。
請求番号606・D2・10

伊太里国プリンスの来京予定について

明治6年(1871)8月29日 「外務省御用留」

外国からの貴賓は、従来横浜の応接所に宿泊するのが通例でしたが、鉄道開業により、このとき来日したイタリア国王子は横浜来港後すぐに鉄道に乗って来京する予定であるとの連絡がありました。

プリンスは、滞京中新橋ステーションの南隣、浜離宮内にあった洋館「延遠館」に滞在しました。

まさに鉄道が西洋諸国に対する玄関口として機能したことがわかります。

請求番号606・D5・14

鉄道柵内に童幼入込につき鉄道寮より照会

明治9年(1876)4月5日 「寮司往復」

芝源助町裏通りの鉄道柵内に近所の子どもが入り込んで、鉄道構内で摘み草をしたり、遊戯場にしたり、線路に近づいたり、果ては境界に植えた枳殻(からたちの木)を抜くなど、いたずらをしているので、厳しく父兄から言い渡してほしいとの申し入れです。

今のように頻りに汽車が来るわけではありませんし、広い構内は良い遊び場になってしまったようです。

請求番号607・C2・08

東京一目新図

明治30年(1897)3月 岩橋章山編

明治30年頃の東京の様子を鳥瞰的に捉えた地図です。

横浜新橋間の鉄道のほか、上野にも停車場ができ、高崎方面へと日本鉄道が延びています。

飯田町からは、外濠の土手上を巡って、市ヶ谷・四谷を抜け、代々木、千駄ヶ谷へと甲武鉄道が走っています。

市街地には馬車鉄道が走り、市民の足として活躍しました。徐々に東京の鉄道網の基礎が築かれつつあるのがわかります。

請求番号654-6-37

* 解説文中の日付記載は旧暦によっています。

* 展示資料は、予告なく変更することがあります。

平成22年6月

発行 東京都公文書館

〒105-0022 東京都港区海岸 1-13-17

電話 03-5470-1336