

鉄道開業と人々のくらし

町触（鉄道運転開始につき心得）

平成二十三年八月 東京都公文書館

出典：『記事類纂 壬申・地輿』

請求番号：634.A5.14

明治五年（一八七二）九月、東京（新橋）と横浜を結んで開業した鉄道は、文明開化の象徴として様々な影響を人々のくらしに与えました。

今回は、約一四〇年前の東京府の公文書の中から、鉄道開業をめぐる人々のくらしがうかがえる文書を紹介します。

【史料】町触（鉄道運転開始につき心得）（明治五年五月）

壬申五月四日

町觸

今般東京横濱之間鐵道為
成不日運轉相見以有る支那一
流車及乘進中ニ後海運行
或は彷徨又ハ危也為落送有

之ハ有る者ニ於テ傷而巳ナ
ラズ流車ニ障得也好シキ
車ニ入テハ其ノ危也ハ官

以來ハ路上横切道ニ流車近
付ラ見交止テ暫時待合通車
後往來可及且連日好交通車
往復ノ儀ハ官老ハ中見外
其此方篤々相口以線路ハ勿論
横切道過クニ及掲示至テ制札
板厚相与自他ノ危字不生柳
可及事

壬申五月四日

【史料の解説】

(解説文)

壬申五月四日

町触

今般東京横浜之間鉄道落
 成不日運轉相開候二付而者万一
 汽車發進中ニ線路遮行
 或者彷徨又ハ荷物落遺有
 之候而者其者之損傷而已ナ
 ラス汽車之障碍無數乗
 車之人命ニ関涉致し候間
 以來ハ線上横切道ニ汽車近
 付ヲ見受候ハ、暫時待合通車
 後往来可致且連日数度通車
 往復之儀ニ候間老人小兒其外
 共此旨篤与相心得線路ハ勿論
 横切道辻々ニ致揭示置候制札之
 趣厚相守自他之危害不生様
 可致事

壬申五月四日

壬申五月四日

町触

今般東京横浜之間鉄道落
 成不日運轉相開候二付而者万一
 汽車發進中ニ線路遮行
 或者彷徨又ハ荷物落遺有
 之候而者其者之損傷而已ナ
 ラス汽車之障碍無數乗
 車之人命ニ関涉致し候間
 以來ハ線上横切道ニ汽車近
 付ヲ見受候ハ、暫時待合通車
 後往来可致且連日数度通車
 往復之儀ニ候間老人小兒其外
 共此旨篤与相心得線路ハ勿論
 横切道辻々ニ致揭示置候制札之
 趣厚相守自他之危害不生様
 可致事

【読み下し文】

壬申五月四日

町触

今般東京横浜の間鉄道落

成、不日運転相開き候については、万一

汽車発進中に線路遮行

或は彷徨又は荷物落遺これあり

候ては其者の損傷のみな

らず汽車の障碍無数、乗

車の人命に關涉致し候間

以来は線上横切道に汽車近

付を見受け候はば暫時待ち合わせ、通車

後往来致すべく、且連日数度通車

往復の儀に候間、老人小兒其外

共此旨篤と相心得、線路は勿論

横切道辻々に揭示致し置き候制札の

趣厚く相守り、自他の危害を生ぜざる様

致すべき事

壬申五月四日

付ヲ見受候ハ、暫時待合通車

付ヲ見受止了暫時待合通車

後往来可致且連日数度通車

後往來可致且連日数度通車

往復之儀ニ候間老人小兒其外

往復之儀ニ候間老人小兒其外

共此旨篤と相心得線路ハ勿論

共此旨篤と相心得線路ハ勿論

横切道辻々に揭示置候制札之

横切道辻々に揭示置候制札之

趣厚相守自他之危害不生様

趣厚相守自他之危害不生様

可致事

可致事

壬申五月四日

壬申五月四日

【解説】

■鉄道開業

日本における鉄道は、明治五年（一八七二）九月一二日、新橋横浜間を結んで開業したのが始まりです。正式な開業に先立ち、同年五月、まず品川横浜間が開通し、七日に仮開業となりました。所要時間は三五分でした。現在京浜東北線に乗ると、品川から桜木町（元の横浜駅）まで約三二分ですから、かなりのスピードです。

ちなみに、江戸時代の旅人は一日十里（約四〇km）歩くのが普通でした。東海道なら早朝に日本橋を発って保土ヶ谷宿か戸塚宿で泊まるのが一般的であったということですから、徒歩で一日弱かかるところをわずか三〇分ほどで走る鉄道は、まさに夢のような速さでした。（注¹）

当時横浜に洋学修業に出てきた青年は、初めて鉄道に乗ったときの印象を「早キ事神の如し」と郷里の父母に書き送っています（注²）。

■鉄道事故防止のための町触

蒸気機関車は、当時の人々が想像もしない猛スピードで線路上を疾駆します。当然重大な事故が起こることが予想されました。

そこで、仮開業を目前にした明治五年五月四日に出されたのがこの町触です。

史料解釈

壬申（明治五年）五月四日

町触

今般東京と横浜の間に鉄道が落成し、

まもなく運転が開始されるについては、万一汽車の発進中に線路を横切ったり、

或いは線路上をさまよったり、荷物を落として置くようなことがあると、そのものの損傷だけでなく、汽車の障害は数え切れななし、乗車している人々の人命に関わるので、

以後は線路上の踏切（横切道）に汽車が近づくのを見たらしばらく待ち合わせ、汽車の通過した

あとに往来すること。かつ連日数度汽車が通過

往来するので、老人や子ども、そのほかとも

この町触の趣旨をよく心得て、線路は勿論

踏切の辻々に掲示してある制札の趣旨を

よく守り、自他の危害を生じさせないように

すべきこと。

壬申五月四日

ここでは以下のような行為が危険なものとして禁止されています。

汽車の発進中に

- 1 線路を横切る（遮行）こと
- 2 線路上をさまようこと
- 3 線路上に荷物を落としたり置いたりすること

そうして新たな決まり事として、以後は線路上の踏切（横切道）に汽車が近づくのを見たら、しばらく待ち合わせ、汽車が通過後に往来することや、線路脇や踏切の辻に立ててある制札の趣旨を守ることが

求めています。

鉄道が、それを利用することのできる一部の人々だけでなく、その周りに暮らす多くの人々に影響を及ぼした一例と言えるでしょう。

注1 「江戸の旅風俗」今井金吾 一九九七年 大空社 など

弥次喜多道中で有名な「東海道中膝栗毛」では、弥次郎兵衛と喜多八が江戸を発って最初に宿をとるのは、日本橋から十里半の戸塚宿。品川横浜間は約七里〓約三〇kmで一日弱の行程となる。

注2 「原田二郎伝 下巻 為人と日常」財団法人原田積善会 一九三八年

原田二郎は紀州藩士の息として嘉永2年（一八四九）伊勢の松阪城下に生まれ、鉄道開業当時は二四歳（数え年）、洋学修業のため横浜に住んでいた。原田はその後鴻池銀行の経営に携わり、退隠した後は全財産を投じて財団法人原田積善会を設立、社会事業に尽くした。

また、近江の水口藩重役の息として安政五年（一八五八）に生まれた山縣悌三郎も、駅通司に出仕した叔父のもとへ明治五年一〇月東京遊学のため寄宿、その際横浜から新橋停車場まで鉄道を利用してゐる。自伝の中でその時の印象を「其の走ることの快速なるが故に、電信柱の飛んで来るやうに見え、線路に沿へる砂利や草原の、縞に見えるのに狂喜雀躍した」と表現している。（「児孫の為に余の生涯を語る」山縣悌三郎 一九八七年 弘隆社）