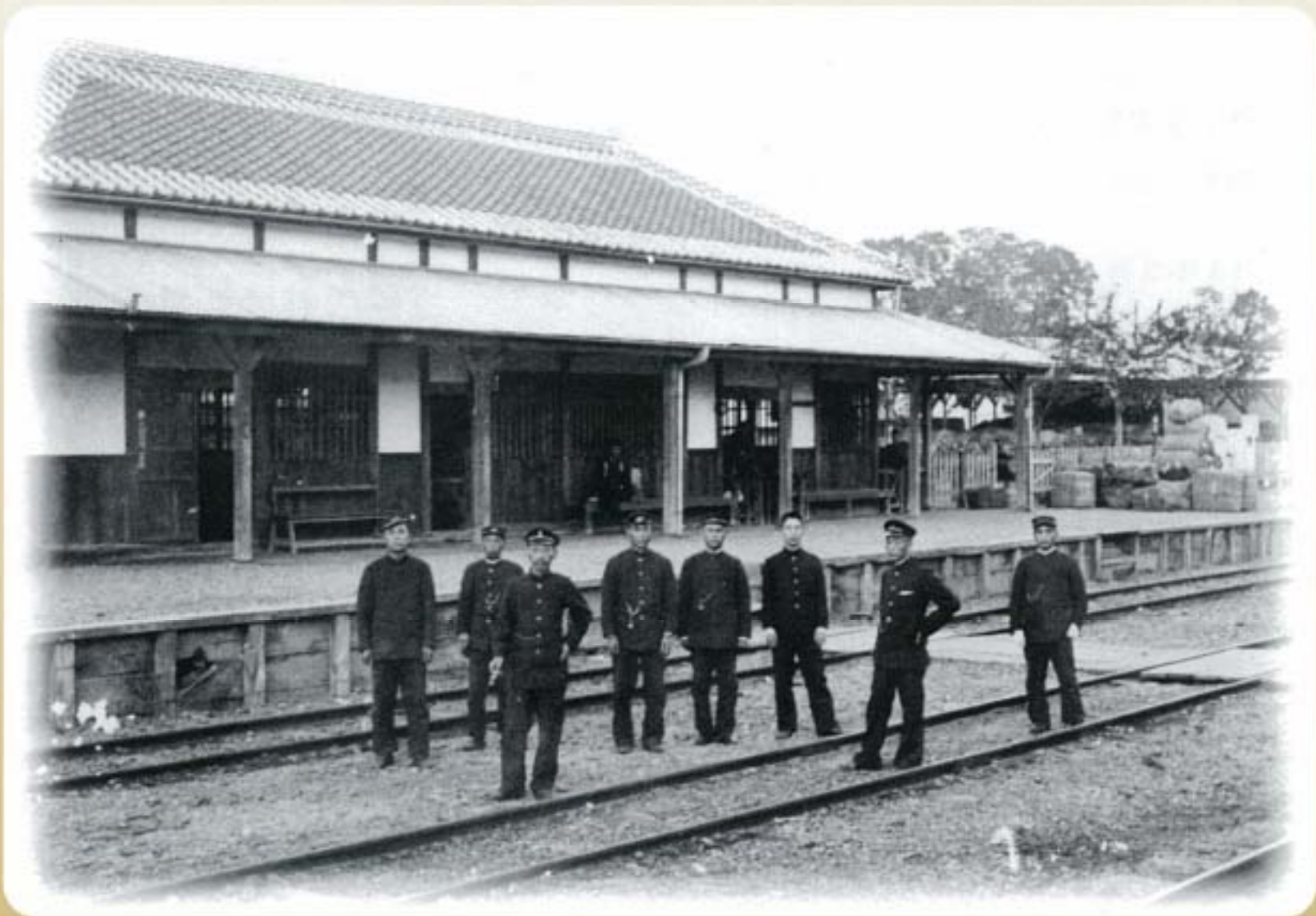


第16回企画展

明治期の 鉄道



27 久喜駅(明治30年代)

斎藤八重子家提供

久喜市公文書館

平成14年2月5日(火)～3月17日(日)

「明治期の鉄道」を開催するにあたって

久喜市公文書館では、公文書等の収集、整理、保存のほか公文書館を多くの市民の皆様に利用していただくため、企画展や常設展を開催しております。

この度、16回目を迎える企画展としまして、「明治期の鉄道」を開催することにいたしました。

久喜市は、JR宇都宮線（東北本線）と東武伊勢崎線が交差し、都心へ1時間弱という交通の便にめぐまれ発展してきました。明治18年、大宮・宇都宮間が、日本鉄道会社によって開通し、その時「久喜駅」も開設されました。当時、久喜駅の開設にあたっては、地元の有志者たちが土地の献納を願い出ています。また、明治32年には東武伊勢崎線が開通しました。その時も、地元の有志者によって鉄道敷設の要望が提出されています。当時の人々のこのような努力によって、交通の便にめぐまれた現在の久喜市があります。

今回の展示では、東北本線や東武伊勢崎線の開通や久喜駅の開設について、当時の資料を中心に紹介することにしました。また、明治中頃は、全国各地で鉄道建設が盛んでした。その時、久喜周辺で計画された幻の鉄道についても併せて紹介します。

最後になりますが、今回の展示を開催するにあたりまして、貴重な資料を提供していただきました関係者の方々に心からお礼申し上げます。

平成14年2月

久喜市長 田 中 暄 二

協力者（敬称略・順不同）

榎本善之助、斎藤八重子、武井 尚、土屋與之
交通博物館、埼玉県立文書館、さいたま市立博物館

主な参考文献

- ① 老川慶喜「明治中期関東地方における横断線の建設計画」
『地方史研究155号』（1978）
- ② 老川慶喜『埼玉の鉄道』（1982）
- ③ 大宮市役所『大宮市史 第4巻 近代編』（1982）
- ④ 白田勝美「明治中期埼玉県内私設鉄道敷設計画について」
『文書館紀要第6号』（1992）
- ⑤ 東武鉄道株式会社『RAILWAY100』（1998）
- ⑥ 埼玉県立博物館『さいたまの鉄道』（1999）
- ⑦ 大宮市立博物館『文明開化の意匠』（2000）
- ⑧ 行田市郷土博物館『行田駅物語』（2001）

I 鉄道の開業

1 明治政府の鉄道政策

明治初期の鉄道政策は、工業化政策の中で最も重要視された部門のひとつとして、官設官営主義を基本的な方針としておこなわれていました。日本の最初の鉄道は、明治5年(1872)10月に開業した新橋～横浜間でした。その後、明治7年、大阪～神戸間の開業をはじめ、京都～大阪(明治10年開業)、大津～京都間(明治11年開業)など、いずれも官設官営鉄道でした。

しかし、西南戦争(明治10年)の勃発により、当時の歳入額のほぼ一年分に相当する額を戦費として支出しなければならなくなりました。そのため、政府の財政危機は深刻なものとなり、官営事業を維持していくことが困難となってきました。

そこで、政府は、明治13年「工場払下概則」を定め、政府直営企業を民間に払い下げる方針を確立しました。そうした中で鉄道政策においても、これまでの官設官営主義を修正して、私設鉄道の建設を積極的に奨励し、幹線鉄道網の形成をはかろうとしました。

このような鉄道政策の推移の中で、最初に設立された私設鉄道が日本鉄道会社でした。

2 日本鉄道会社の設立

日本鉄道会社は、明治14年11月に資本金2000万円をもって設立されました。その中心となったのは岩倉具視らの華士族層でした。資本金の63.4%が華士族層によって占められていたもので、当時の民間における資本蓄積の不十分さを反映するものであるとともに、日本鉄道会社自体が華士族授産の意味をもって設立されたことを示しています。

日本鉄道会社は、日本全国に鉄道網をはりめぐらすことを構想としていましたが、当面は現在のJR東日本の東北本線にあたる東京～青森間(732km)の路線を敷設することでした。

明治14年に作成された日本鉄道会社の定款によると、東京～青森間の路線は、次の五区に分けて計画されました。

- 第一区(東京から前橋迄)
- 第二区(第一区線中から白河迄)
- 第三区(白河から仙台迄)
- 第四区(仙台から盛岡迄)
- 第五区(盛岡から青森迄)



1 鉄道院文書「鉄道会社創立願」
交通博物館所蔵 さいたま市立博物館写真提供

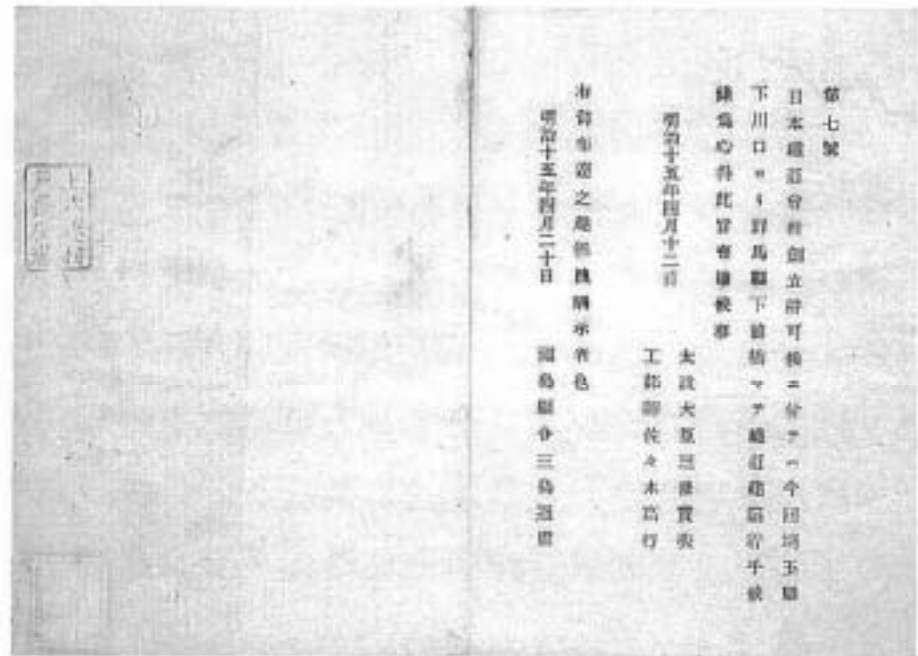
II 東北本線開通と久喜駅の開設

1 第一区線の開通

日本鉄道会社は、まず第一区の東京～前橋間の路線建設工事に着手することになりました。明治15年（1882）9月1日に川口町で起工式がおこなわれ、日本鉄道第一線区の建設工事が本格化していくことになりました。

明治16年7月に、現在のJR東日本の高崎線の一部にあたる、上野～熊谷間が開業しました。これは、日本で最初の私設鉄道であるとともに、埼玉県ではじめての鉄道でした。この時開業した駅は、上野、王子、赤羽、浦和、上尾、鴻巣、熊谷の7駅でした。

その後、明治17年6月に高崎、同年8月に前橋まで路線を延長して、日本鉄道会社第一線区は全通しました。



2 日本鉄道建設着手布達の触示
交通博物館所蔵 さいたま市立博物館写真提供

2 第二区線の分岐点問題

第一区線が開通すると、第二区線の線路をどのように選定するかが問題化されました。第二区線については、第一区線中から白河までとされていたので、第一線区中のどこを分岐点にするか、議論がかわされることになりました。

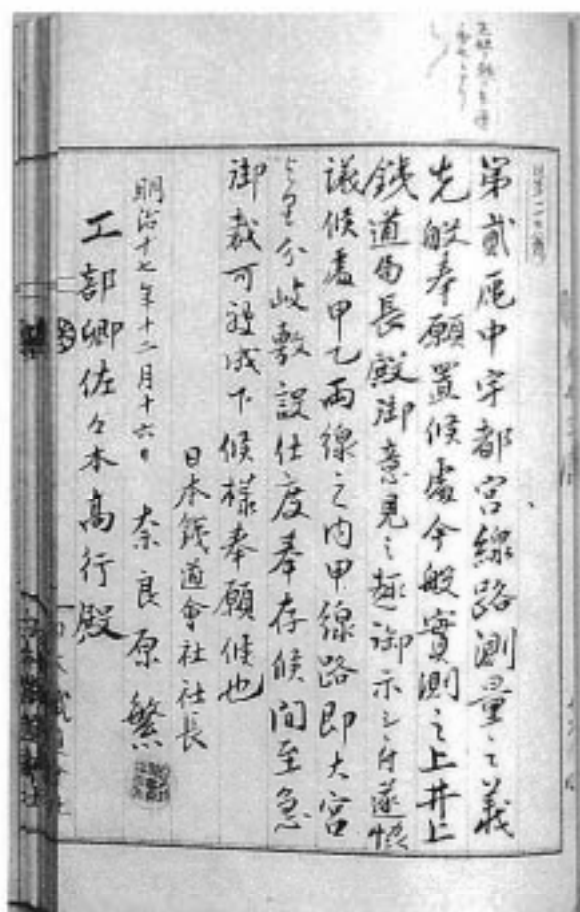
鉄道局では、この分岐点を浦和・大宮付近に想定していました。しかし、明治16年12月、栃木県足利の機業家市川安右衛門、及び同じく織物買継商木村半兵衛らによって、鉄道を足利地方に誘致したいという請願が提出されたことから問題が複雑化しました。市川安右衛門たちは、両毛機業地帯へ鉄道を導入して、熊谷で分岐し、館林・足利・佐野・栃木を経て宇都宮に至るという路線を想定していました。これは、「鉄道線路之儀ニ付御願」の中で、「鉄道ヲ敷設スルノ要旨ハ運輸交通便ニスルノ一点ニアル」とあることから「最モ物産貿易交通ノ市場及ヒ衆庶（多くの人々）往復ノ繁劇ナル地ヲ貫通セシムル」べきであり、「商業最盛ニシテ物産貿易及ヒ車馬往来幅湊（輻湊）ノ要地」であ



る両毛地方を通る路線を採るべきであるという考えでした。

この第二区線分岐点問題について、最終的な決断を下したのは井上勝鉄道局長官でした。井上は、明治17年（1884）11月、「日本鉄道会社第二区線ノ儀ニ付上申」の中で、大宮から分かれ、栗橋・小山を経て宇都宮に至る路線と、熊谷から分かれ、館林・足利・佐野・栃木を経て宇都宮に至る路線とを比較して、建設費・工期・営業費・営業収入などについて詳細な検討をしました。

その結果、大宮分岐案を採用すべきであると結論しました。その理由としては、熊谷分岐案が両毛機業地帯という一地域の利害のみにかかわるもので、東京～青森の幹線鉄道をいかに敷設すべきかという観点からみると、大宮分岐案の方が優れているからでした。



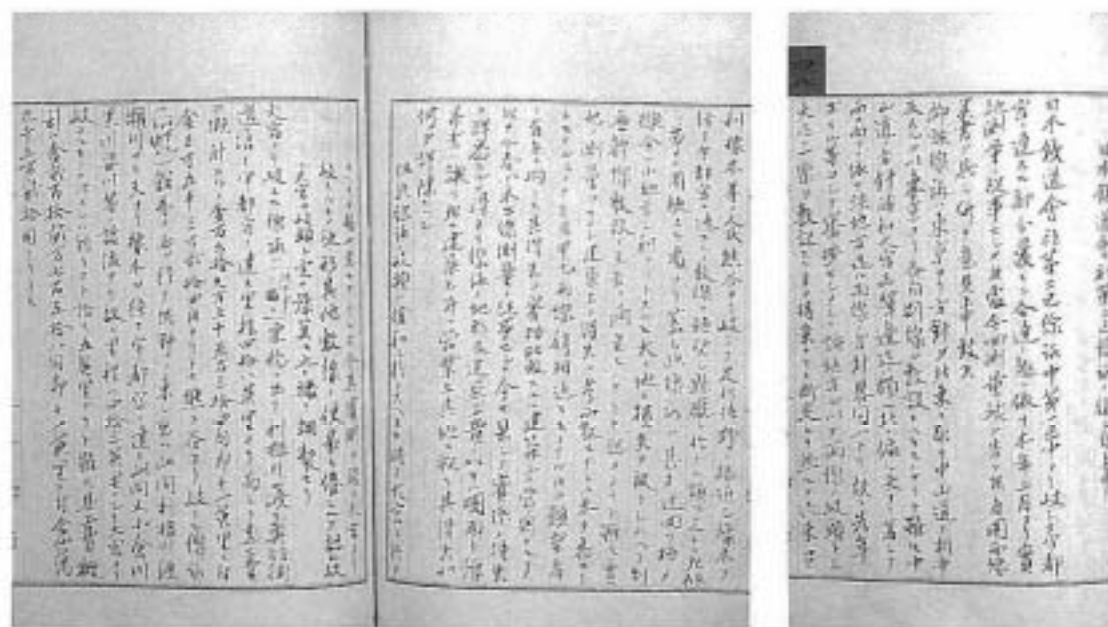
4 工部省記録卷三十三(乙)
日本鉄道会社第二区線線路決定之儀願書
交通博物館所蔵 さいたま市立博物館写真提供

大宮～宇都宮間および熊谷～宇都宮間鉄道建築費比較表

費目	大宮～宇都宮間 (48英里1/4)	熊谷～宇都宮間 (43英里)
土地代(1)	74,720 円	74,120 円
土工	102,964	128,766
道路及河付替	4,545	4,300
土樋	2,014	2,370
溝渠	10,125	25,650
橋梁	276,622	621,343
砂利敷	94,463	85,001
線路(2)	584,753	535,770
車類	240,000	320,000
停車場	62,500	62,500
停車場及沿村柵	14,860	13,760
諸材運送費	4,000	4,000
官舎	15,323	14,190
新橋工場予備費	40,000	40,000
諸器具	60,000	60,000
輸入税	28,000	28,000
俸給及庁中費	80,645	100,988
総額	1,695,534	2,120,758

「工部省記録」より作成

(注) 1) 土地代の内訳は、線路敷地其外代、家屋其外移転料
2) 線路の内訳は本線側線用品類、杭材、道敷並運送賃等である。



3 工部省記録卷三十三(乙) 日本鉄道会社第二区線ノ儀ニ付上申
交通博物館所蔵 さいたま市立博物館写真提供

日本鉄道会社第二区線が、第一線区の大宮から分岐して栗橋を経て宇都宮に至る路線を採ることに決定されると、第一区線開通時には設置されなかった大宮駅の誘致運動も具体性をおびるようになりました。そして、明治18年3月、白井助七らの地元住民の熱心な運動もあって大宮駅が開設されました。

3 久喜駅の開設

日本鉄道会社第二区線の路線が決定されると、その沿線にあたる久喜町では、榎本善兵衛、瀬田弥藤次、吉田元輔、土屋與市、榎本謙次郎らを中心に久喜駅の設置運動が展開されました。

日本鉄道会社第二区線が大宮分岐案に正式決定したのが明治17年（1884）12月でしたが、その翌月の18年1月12日には、久喜本町及び久喜新町の有志者7名の連名で「停車場敷地献納之儀ニ付上申」が埼玉県令吉田清英に宛て提出されています。

久喜本町の有志者は長谷川喜吉、野原吉兵衛、野原新兵衛、荒井伊兵衛の4名、久喜新町の有志者は榎本謙次郎、土屋與市、吉田元輔の3名でした。彼らは、停車場敷地の献納を願っています。



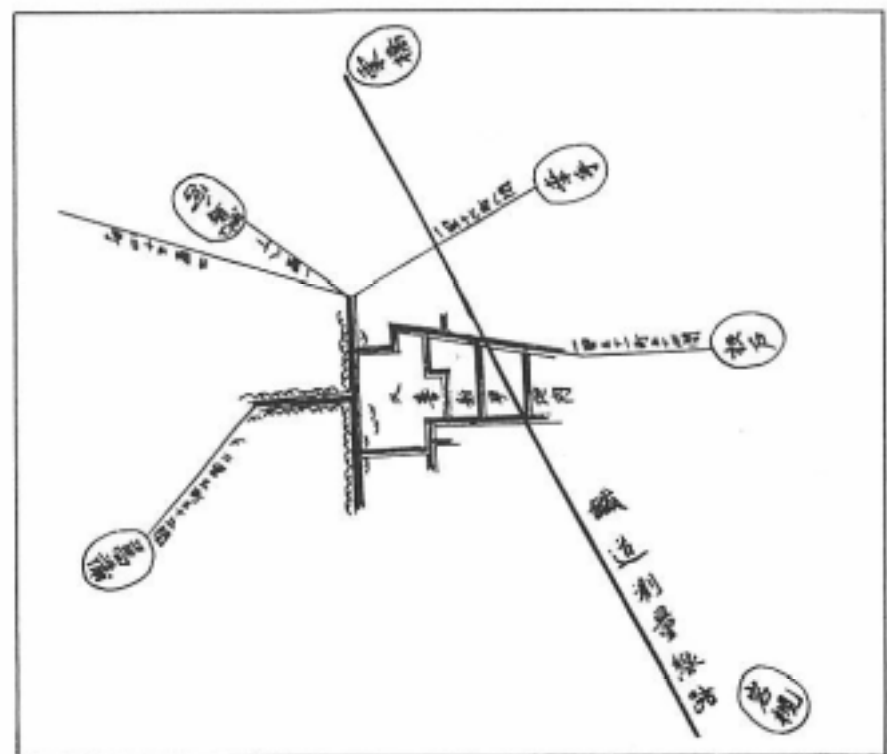
5 久喜停車場敷設に奔走した人々
榎本善之助家提供



6 「停車場敷地献納之儀ニ付上申」
土屋與之家所蔵

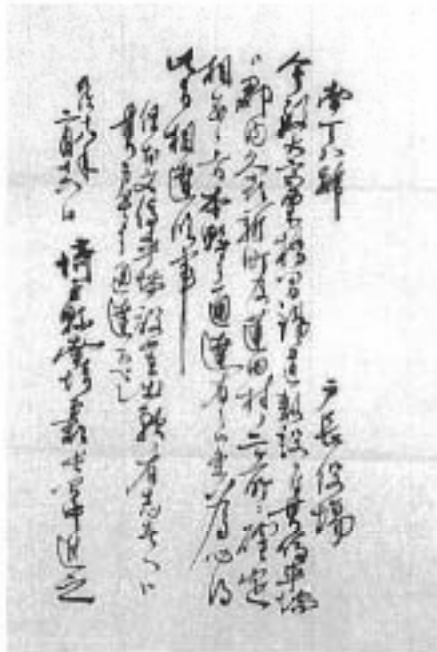
上記の有志者たちは、同年1月23日には、さらに停車場位置及び道路の改良についても吉田清英県令に上申し、必要な土地の献納を願っています。

「停車場敷地献納之儀ニ付上申」の中で、「久喜町は幸手、杉戸、菖蒲、加須、鷲宮の中央に位置し、米麦の産出高が多く、また農村工業としての綿織物業の盛んなところである。そして、米穀は東京、川越、熊谷以西を販路とし、織物は東京及び陸羽地方を販路としている。こうした移出に対して、各地からの移入もかなりの量にのぼっている。以上のような久喜町及びその周辺の生産及び流通の状況から、久喜町に停車場を設置することが要請される。」とあります。

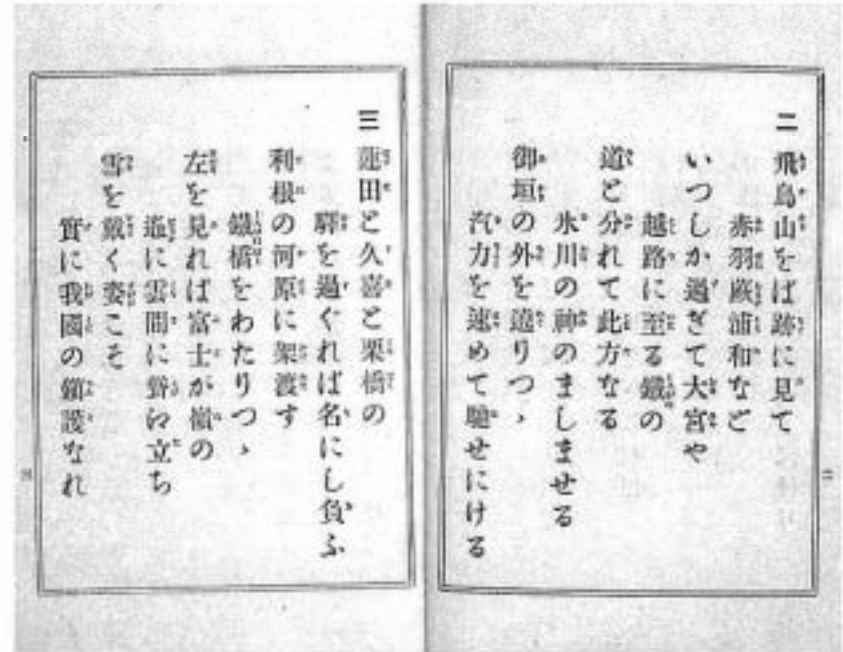


停車場位置図 8 「南埼玉・久喜町及蓮田村停車場位置並該敷地献納等ニ付上申ノ件」より 埼玉県行政文書 明1545-7

大宮～宇都宮間の工事は、まず明治18年（1885）1月に大宮～栗橋間から着工されました。次いで、同年2月中田（古河市）～宇都宮間の建設工事が始まり、同年7月に大宮～宇都宮間（79*₀）が完成しました。しかし、栗橋～中田間の利根川橋梁はまだ工事中であって、この間の貨客輸送は渡船でおこなわれていました。利根川の橋梁工事が完成するのは、明治19年6月17日になってからです。



10 大宮栗橋間鉄道敷設二付停車場確定之通達
土屋與之家所蔵



14 歴史地理教育 鉄道唱歌
交通博物館所蔵 さいたま市立博物館写真提供

明治18年7月16日に大宮・宇都宮間が開通し、それと同時に久喜駅も開設されました。

明治18年8月28日の『官報』に掲載された大宮～宇都宮間列車発着時刻によると、当時大宮～宇都宮間には上下とも1日2本の列車（午前、午後各1本）が運行されていました。久喜駅は、他の蓮田・栗橋・中田（仮停車場で利根川橋梁完成後に廃止）、古河・小山・石橋などの各停車場とともに、大宮～宇都宮間の開業に伴って開設され、久喜～大宮間の所要時間は46分でした。

大宮～宇都宮間列車発着時刻（明治18年8月28日）

下り			上り		
停車場	発着時刻		停車場	発着時刻	
	時	分		時	分
大宮(発)	9:46	17:06	宇都宮(発)	8:40	16:00
蓮田(着)	10:08	17:28	石橋(着)	9:13	16:33
同(発)	10:09	17:29	同(発)	9:14	16:34
久喜(着)	10:32	17:52	小山(着)	9:49	17:09
同(発)	10:33	17:53	同(発)	9:54	17:14
栗橋(着)	10:55	18:15	古河(着)	10:30	17:50
	渡	船	同(発)	10:31	17:51
中田(発)	11:15	18:35	中田(着)	10:45	18:05
古河(着)	11:28	18:49		渡	船
同(発)	11:30	18:50	栗橋(発)	11:10	18:30
小山(着)	12:06	19:26	久喜(着)	11:32	18:52
同(発)	12:11	19:31	同(発)	11:33	18:53
石橋(着)	12:46	20:06	蓮田(着)	11:56	19:16
同(発)	12:47	20:07	同(発)	11:57	19:17
宇都宮(着)	13:20	20:40	大宮(着)	12:19	19:39

『官報』第649号、明治18年8月28日

久喜から上野までの所要時間は、大宮での乗り換え時間を除くと1時間46分ほどでした。ちなみに、現在、久喜～大宮間の各駅停車の所要時間は約20分、久喜～上野間については約50分となっています。

III 東武線の開通

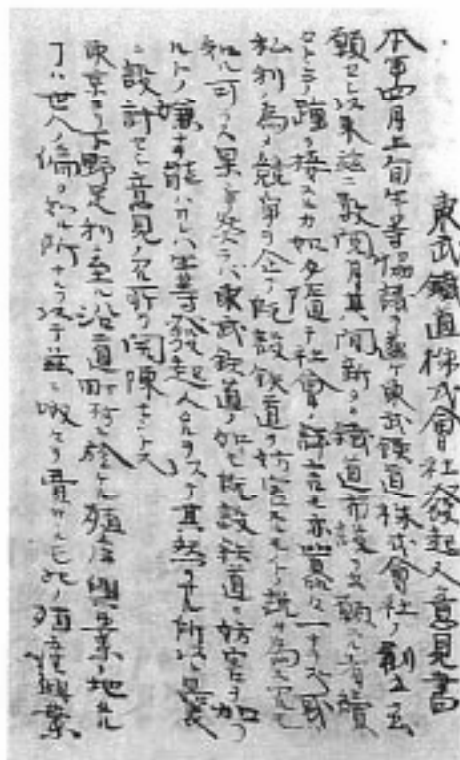
1 東武鉄道会社の設立

日本鉄道の久喜駅が開設されてから10年後の明治28年（1895）、栃木県足利町と東京に向かう東武鉄道会社の設立が計画されました。このころは、第二次鉄道熱期とよばれる全国的にも私設鉄道会社の設立請願が相次いだ時で、東武鉄道会社もこうした中で設立が企てられたものです。

明治28年4月6日、川崎八右衛門、森村市左衛門、今村清之助らの発起人11人は「東武鉄道株式会社創立願」を逓信大臣渡辺国武に提出しています。

「私共申合東武鉄道株式会社創立ヲ發起シ、東京市本所区二起り東京府下千住、埼玉県下草加、越谷、粕壁、杉戸、久喜、加須、羽生、群馬県下館林ヲ経テ栃木県足利町両毛鉄道株式会社足利停車場ニ至ル五二哩^{マイル}」（『東武鉄道六十五年史』、昭和39年）より抜粋

東武鉄道会社は、東京本所区から埼玉県の東部地方を通過して栃木県足利に至る路線建設を予定しており、久喜町もその経過地に入っていました。



「東武鉄道株式会社発起人意見書」
15 第貳鉄道用より 榎本善之助家所蔵

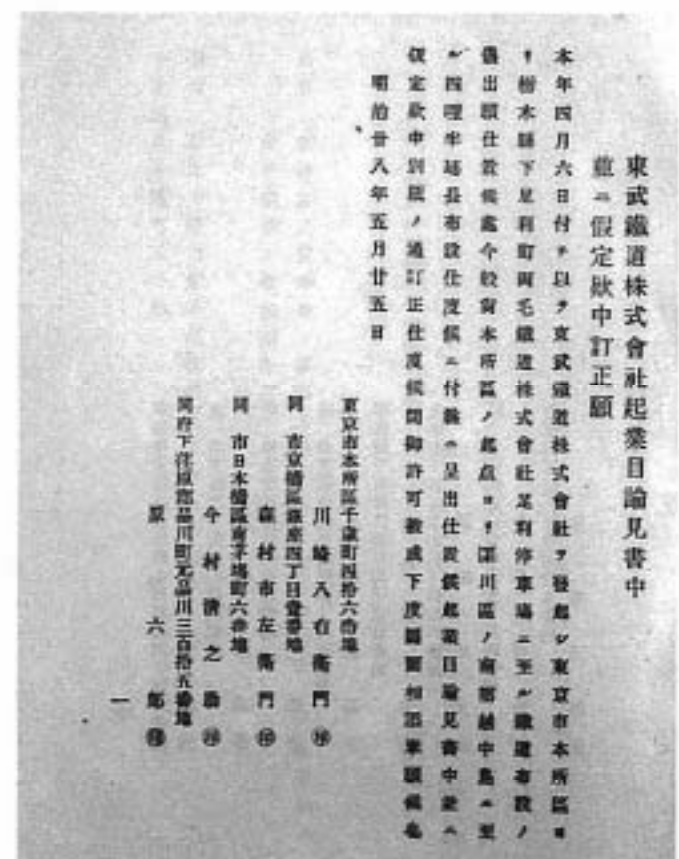
東武鉄道では、千住～本所～越中島についても、路線の建設を計画していましたが、政府が不許可の方針だったので、千住～足利間に限定して起業目論見書を提出しました。

明治28年9月26日に逓信大臣渡辺国武に宛て提出された「東武鉄道株式会社発起人意見書」の中には、

東京から栃木県の足利町に至る沿道町村は、いずれも物産の豊富な「殖産興業ノ地」であること。

日本鉄道の第一区線及び第二区線、両毛鉄道などは開通したが、「充分該地方ノ利便ヲ得ル」ことのできない地域が存在している。東武鉄道はこのような地域に鉄道の恩恵を及ぼすものである。

とあります。



16 東武鉄道株式会社起業目論見書中並二假定款中訂正願
土屋與之家所蔵

2 東武久喜駅の開設

東武鉄道会社の設立が企てられると、館林町、久喜町、羽生町、加須町、川俣村などの沿線町村の有志者から、その敷設を要望する意見書が相次いで出されました。明治28年7月には、「東武鉄道会社設立ニ付陳情書」が久喜町の陳情委員によって作成されました。

陳情委員に名を連ねていたのは、榎本謙次郎、榎本善兵衛、土屋與市、野原新兵衛、荒井伊三郎、斎藤久三郎、吉田元輔の7名でした。彼らが、東武鉄道の敷設を要望するのは、それが何よりも「国家ノ大利」と考えていたからです。久喜町にはすでに日本鉄道株式会社線が開通しているのに、久喜町のみ立場では東武鉄道の敷設を必要とする理由はありませんでした。それにもかかわらず、東武鉄道の敷設を要望するのは、「今日ノ勢国力養成ヨリ急ナルハ莫ク国力養成ハ殖産興業ヨリ善キハ莫シ、而シテ殖産興業ヲシテ能ク熾盛ノ域ニ進マシメン者ハ運輸交通ノ利便ヲ開クヨリ先ナルハ莫シ」と考えるからです。つまり、「私利」によってではなく、「公益」を重視して東武鉄道の敷設を要望していました。



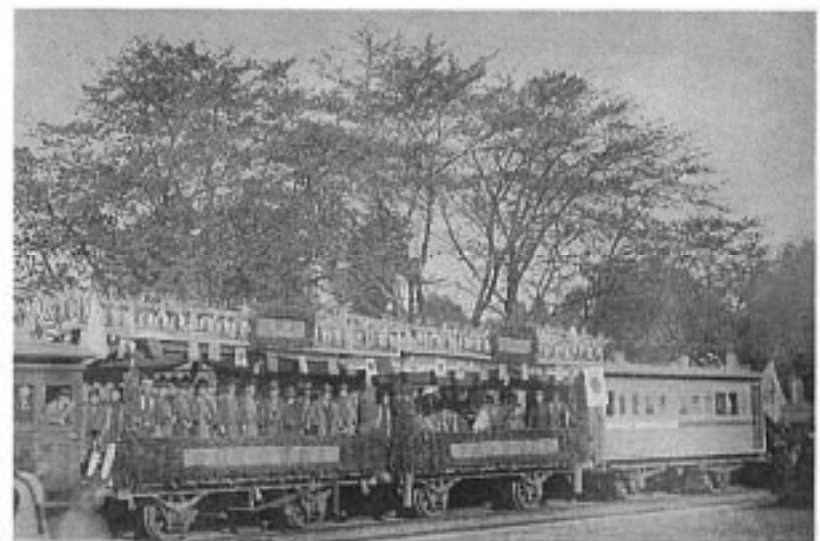
17 東武鉄道会社設立ニ付陳情書
土屋與之家所蔵

北千住～久喜間の工事が、明治31年11月10日に着工されました。そして、明治32年8月19日に北千住～久喜間40.1^{km}が開業しました。当時の新聞によると、一日の列車が7本でした。明治35年の時刻表及び運賃によると、北千住～久喜間の所要時間は1時間20分、運賃は30銭でした。

時刻 駅名	午 前			午 後				運賃 銭
	時 分	時 分	時 分	時 分	時 分	時 分	時 分	
北千住	6:35	9:05	10:56	12:58	3:26	5:53	7:35	0
西新井	6:43	9:11	11:03	1:05	3:34	6:01	7:42	3
竹ノ塚	6:48	9:16	11:07	1:09	3:39	6:06	7:47	5
草 加	6:56	9:27	11:14	1:16	3:47	6:13	7:54	8
新 田	7:02	9:33	11:19	1:21	3:53	6:18	7:59	10
蒲 生	7:08	9:39	11:24	1:26	3:59	6:23	8:04	12
越ヶ谷	7:16	9:46	11:32	1:32	4:08	6:29	8:11	14
武 里	7:25	9:55	11:41	1:39	4:17	6:37	8:18	18
柏 壁	7:33	10:04	11:50	1:46	4:26	6:45	8:25	21
杉 戸	7:43	10:15	12:02	1:55	4:37	6:55	8:34	25
和 戸	7:50	10:22	12:09	2:01	4:44	7:01	8:40	28
久 喜	7:56	10:28	12:15	2:07	4:50	7:03	8:45	30

東武鉄道株式会社『東武鉄道六十五年史』（昭和39年）より

北千住～久喜間時刻表及び運賃（下り）
明治35年4月改正



24 明治40年足利全通を記念して
東武運送組合が催した花電車
榎本善之助家提供

IV 幻の鉄道

1 鉄道熱期

明治10年代になると、鉄道は建設資金不足等の理由により官設官営方式から私設方式へと転換されました。そして、日本鉄道会社が設立されました。やがて日本鉄道会社の良好な営業成績と当時の松方緊縮政策の終息に影響されて、明治18年以降各地で私設鉄道会社設立の動きが活発になりました。明治18年から25年にかけて、50社ほどが出願（開業したのは12社）したといわれています。とくに、明治19年から22年にかけては、第一次鉄道熱期と呼ばれています。日本鉄道会社のほかに、北海道炭礦、関西、山陽、九州鉄道会社をはじめ、関東では両毛、水戸、甲武鉄道会社が設立されました。

その後、明治26年から30年代初頭にかけて、日清戦争の戦勝による盛んな企業勃興に伴い数多くの鉄道会社が設立されました。この時期を、第二次鉄道熱期と呼ばれています。この時、関東では、房総、青梅鉄道会社のような短距離の地方小鉄道の設立が中心でした。

2 県内の鉄道計画

埼玉県内でも、第二次鉄道熱期に、埼玉県行政文書の「鉄道関係文書」によると、75社の鉄道が計画されていたと考えられました。そのうち、路線区間が明示されていたのが、75社中64社あり、県内起終点の路線が48社ほどありました。県内が起終点となっている町村では大宮が最も多く16路線あり、久喜が起終点となっている路線も4路線ありました。

当時の関東地方の鉄道の特色は、地方と東京との連絡を目的とする縦貫線がほとんどで、地方と地方との連絡を目的とする横断線はあまりありませんでした。従来の縦貫線に対して、横断線の建設が要請されていたのが、この第二次鉄道熱期のころで、関東地方の鉄道網形成過程の特質でもありました。

75社の鉄道が計画され、敷設の出願に対して、埼玉県では、75社のうち35社の敷設計画に否定的な判断をしています。また、11社については、必要性は認めるものの現状では敷設が困難と判断しています。

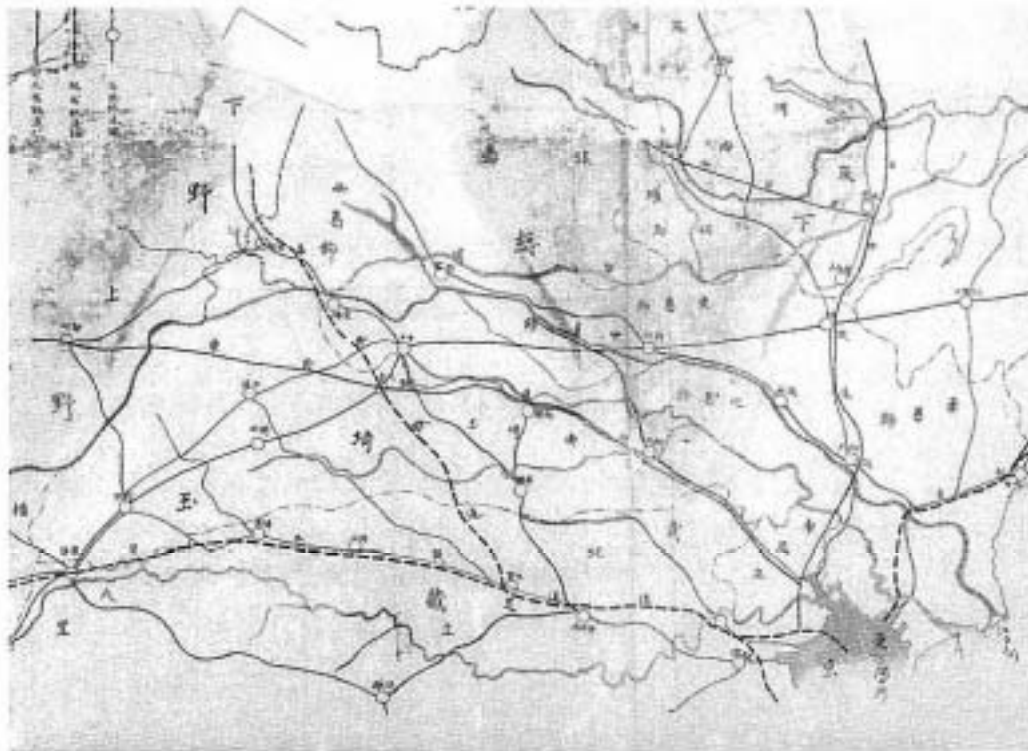
その主な理由としては

- 既設鉄道及び敷設決定線への影響
- 収益性と経済効果への疑問
- 路線距離の短さ

等が挙げられています。

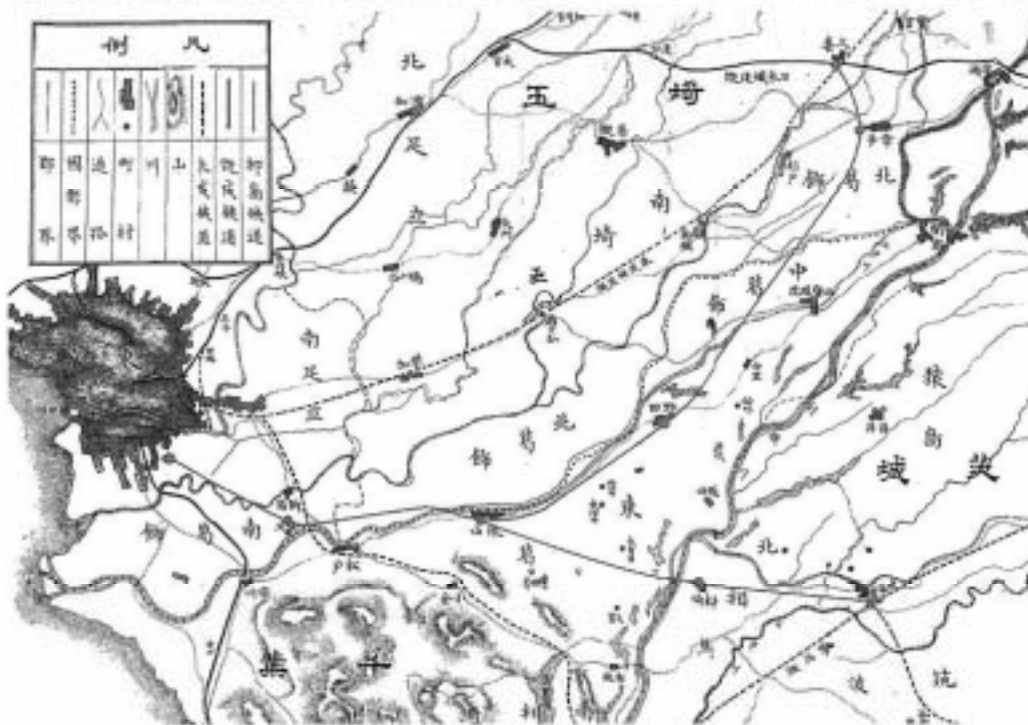
3 久喜周辺の幻の鉄道

第二次鉄道熱期の頃、久喜周辺に計画された鉄道としては、玉総鉄道株式会社、土浦鉄道株式会社、武東鉄道株式会社、江南鉄道株式会社、久喜鉄道株式会社、柳島鉄道株式会社の6社がありました。



玉総鉄道株式会社
熊谷停車場～行田～騎西町～
久喜町～幸手町～野田町～
臼井町～佐倉町

30 玉総鉄道線路略図
埼玉県行政文書 明2430-46



柳島鉄道株式会社
押上町～柴又～流山町（～野田町
～幸手町～久喜町）～水海道町

35 柳島鉄道線路平面図
埼玉県行政文書 明2430-109

武東鉄道株式会社

赤羽停車場～鳩ヶ谷町～大門村～岩槻町(～久喜町)～杉戸町

土浦鉄道株式会社

久喜停車場～幸手町～関宿町～境町～沓掛村～土浦町

江南鉄道株式会社

熊谷町～行田町～久喜町～幸手町～宝珠花村～大青田村～我孫子停車場～成田町～八日市場

久喜鉄道株式会社

岩槻町～久喜町

展 示 資 料 一 覧

I 鉄道の開業	
1	写真パネル 鉄道院文書「鉄道会社創立願」
II 東北本線の開通と久喜駅の開設	
2	写真パネル 日本鉄道建設着手布達の触示
3	写真パネル 工部省記録巻三十三(乙) 「日本鉄道会社第二区線ノ儀ニ付上申」
4	写真パネル 工部省記録巻三十三(乙) 「日本鉄道会社第二区線線路決定之儀願書」
5	写真パネル 久喜停車場敷設に奔走した人々
6	停車場敷地献納之儀ニ付上申
7	(日本鉄道会社第二区線久喜駅停車場設置願 ニ付報告)
8	南埼玉・久喜町及蓮田村停車場位置並 該敷地献納等ニ付上申ノ件
9	証(停車場敷地及道路費寄附領収書)
10	(大宮栗橋間鉄道敷設ニ付停車場確定之通達)
11	(停車場敷地図及新道地図)
12	久喜停車場設置始末報告書
13	写真パネル 地理教育鉄道唱歌第三集 奥州線～磐城線
14	写真パネル 歴史地理教育 鉄道唱歌
III 東武線の開通	
15	第貳鉄道用
16	東武鉄道株式会社起業目論見意中並ニ 仮定款中訂正願
17	(東武鉄道会社設立ニ付陳情書)
18	東武鉄道株式会社沿道町村有志者意見書
19	(東武鉄道早期竣工ニ付陳情)
20	東武鉄道敷設に関する意見書
21	(株式申込証差出被下度御通知)
22	(東武鉄道開業案内状)
23	(東武鉄道全通式挙行御案内状)
24	写真パネル 東武鉄道開通祝
25	東武鉄道全通式御注意書
26	写真パネル 宇都宮方面へ走る蒸気機関車
27	写真パネル 久喜駅(明治30年代)
IV 幻の鉄道	
28	久喜鉄道出願線路略図
29	玉総鉄道利害調査東京府知事へ回答
30	玉総鉄道線路略図
31	土浦鉄道線路略図
32	江南鉄道利害調査東京府知事へ回答
33	江南鉄道出願線路略図
34	武東鉄道出願線路略図
35	柳島鉄道線路平面図

公文書館利用案内

業務案内	公文書館では、公文書等の収集、整理、保存のほか、情報公開制度及び個人情報保護制度の統一窓口になっております。また、行政資料コーナーを設け、市政に関する情報の提供もおこなっております。
開館時間	9:00～17:00
休館日	土曜日・日曜日・国民の休日・年末年始 (企画展の開催期間中は、日曜日も観覧できます)
交通案内	JR宇都宮線・東武伊勢崎線 久喜駅西口下車徒歩17分(市役所西側)