

RAILWAYS

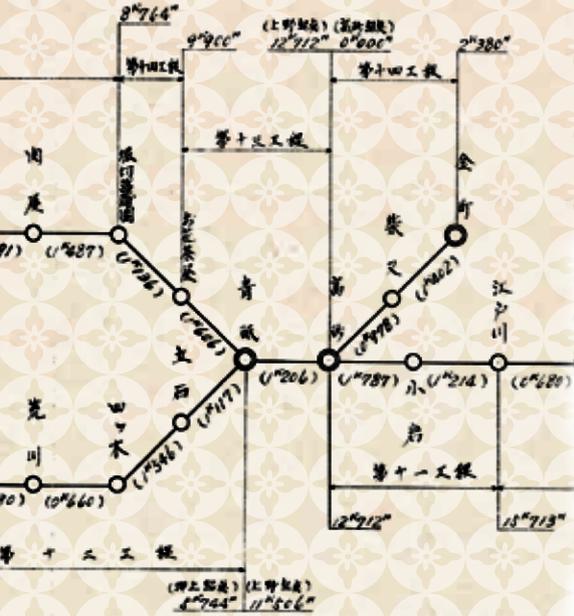
軌五程

令和4年度 第2回企画展

# 鉄道開業 150年

# 広がる、広げる

— 公文書で描く鉄道と人々のあゆみ —



人民運輸ノ幸ヲ得ル



入場無料  
予約不要

令和4年

10月8日 土 ▶ 12月4日 日

開催時間：午前9時15分～午後5時

期間中無休

記録を守る、未来に活かす。



独立行政法人  
国立公文書館  
NATIONAL ARCHIVES OF JAPAN

〒102-0091 東京都千代田区北の丸公園 3-2  
TEL：03-3214-0621

# 令和4年度第2回企画展

## 鉄道開業150年 広がる、広げる

### —公文書で描く鉄道と人々のあゆみ—

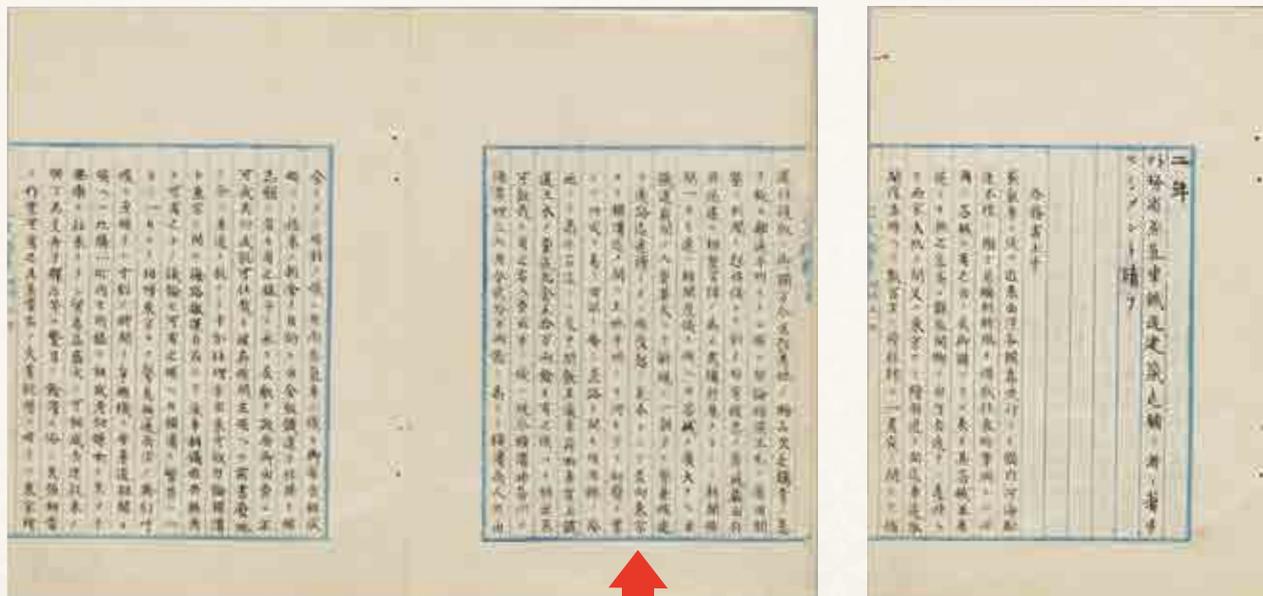
明治5年(1872)、新橋～横浜間に日本で最初の鉄道が開業してから、今年で150年を迎えます。明治10年代には私鉄も登場し、以後、官設・私設の鉄道が続々と開業しました。本展では、明治から昭和初期までの時代を中心に、国内各地へ鉄道網が広がり、それに伴って、人々が交わる範囲も広がっていく様子をご紹介します。また、当館には、計画されながら実現に至らなかった鉄道に関する資料も残されています。本展では、こうした各地の「幻の鉄道」に関する公文書をご紹介します。

## 第1章 鉄道の導入

鉄道は19世紀前半、イギリス・フランス・アメリカなど、欧米諸国で相次いで開業しました。その情報は、江戸時代の日本にも伝わっていました。第1章では、日本で最初の鉄道が開業するまでと、その後京阪神間、東京京都両京間などが開業し、鉄道網が構築されていく過程をご紹介します。



### 外務省蒸気車鉄道志願ノ者ニ着手セシメント請フ



画像は、明治2年(1869)に外務省から太政官へ提出された鉄道建設に関する建議です。この中で、土地が平坦で鉄道敷設が容易である、今後の鉄道網構築に向けた見本とすることができるなどの理由から、まず、東京～横浜間の鉄道建設に着手することが提案されています。外務省からの建議に加え、政府内外から意見が寄せられ、様々な検討が行われた結果、同年、政府は、東京～京都間(ルート未定)、東京～横浜間などの鉄道建設を決定しました。【請求番号：太 00103100】



ならびに  
 鉄道略則改正 並 犯罪罰則伺



「鉄道略則」は、鉄道の営業にあたって必要な運送条件などの事項を定めた規則です。明治5年、鉄道開業に先だって公布されました。第1条では、旅客は乗車前に「賃金」を払って、「手形」(乗車券)を受け取ることが定められています。

【請求番号：公副 00680100】



両京間鉄道幹線ノ沿革



明治16年に中山道沿いのルートでの鉄道敷設が決まった東京～京都間の鉄道ですが、その後明治19年に東海道沿いのルートへと計画が変更されます。画像は、明治21年度の内閣鉄道局の年報。東京～京都間の鉄道敷設の経緯についてまとめています。中山道沿いのルートの場合、碓氷峠<sup>うすい</sup>や長良川・木曾川などをはじめとして、難所が多く、工費や開業後の運転費が高額になってしまう、とルート変更の理由が記されています。

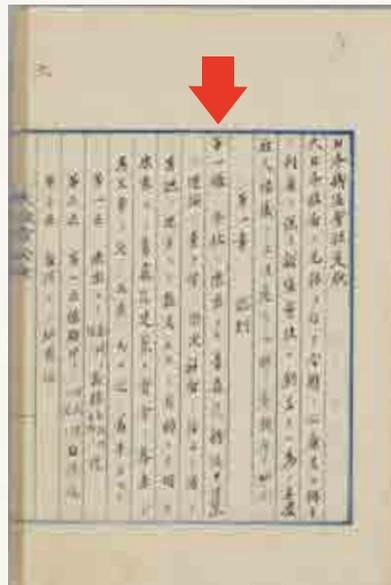
【請求番号：記 00929100】

## 第2章 私設鉄道の登場

明治10年代に入ると、私鉄が登場します。先行して開業した私鉄の業績が良好だったこともあり、明治20年代には、開業距離で、私設の鉄道が官設の鉄道を上回りました。第2章では、明治39年(1906)の鉄道国有法成立まで続く、私鉄優位の時代の中で、鉄道網が広がっていく様子をご紹介します。



### ていかん 鉄道会社定款本免状下付等ノ件



画像は、明治14年の「日本鉄道会社定款」です。第1条では、会社の目的として、東京から仙台・盛岡を経由して、青森までの鉄道を敷設し、運輸営業を行うことを挙げています。また、鉄道建築の資金は、株式を発行して募集することとしています。日本鉄道は、明治16年に上野～熊谷間を開業。最初期の私鉄として知られています。

【請求番号：公副 03083100】



### 摂津電気鉄道布設ノ件



画像は、摂津電気鉄道(現在の阪神電気鉄道)による鉄道敷設について、内務大臣による閣議請議に対する内閣法制局の意見を記した明治29年の資料です。摂津電気鉄道は、「軌道」(ここでは原則、道路上に敷設されるもの)として申請を行いました。「軌道」を所管する内務省は許可する方針でしたが、「鉄道」(ここでは原則、専用の敷地に敷設されるもの)を所管する逓信省は、既存の鉄道と並行する路線を原則認めておらず、許可に難色を示しました。

法制局は、不許可とすれば、新たな路線を開設できず、「文明ノ利器」を使えないということになってしまおうとして、既存の鉄道に著しい影響を与えない場合には、許可するという意見を記しています。

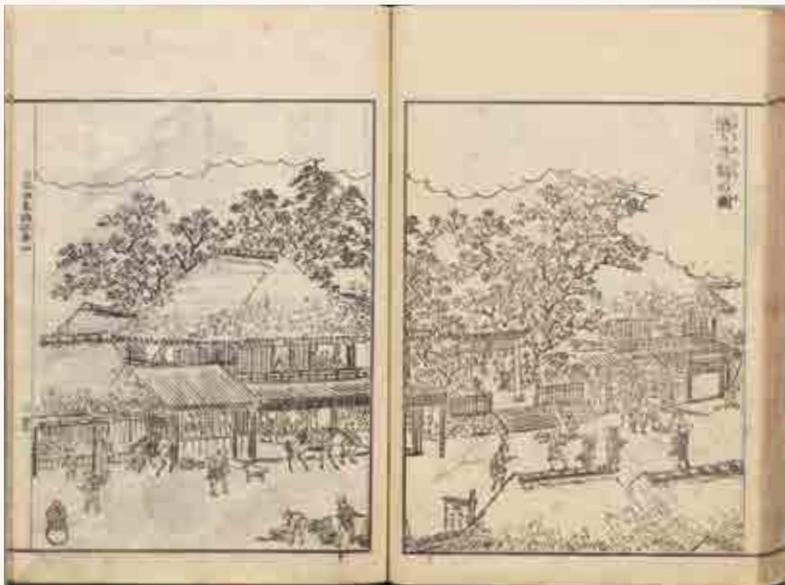
【請求番号：別 00135100】

## 第3章 鉄道の影響力

鉄道の開通は、地域間のアクセスを改善し、また、沿線の開発などを伴いました。第3章では、鉄道によって、人々の交わる範囲が広がっていく様子をご紹介します。あわせて、こうした鉄道の影響力に目を付けて、全国各地で立ち上がる鉄道敷設計画のうち、実現に至らなかったものをご紹介します。

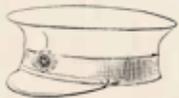


### 成田参詣記

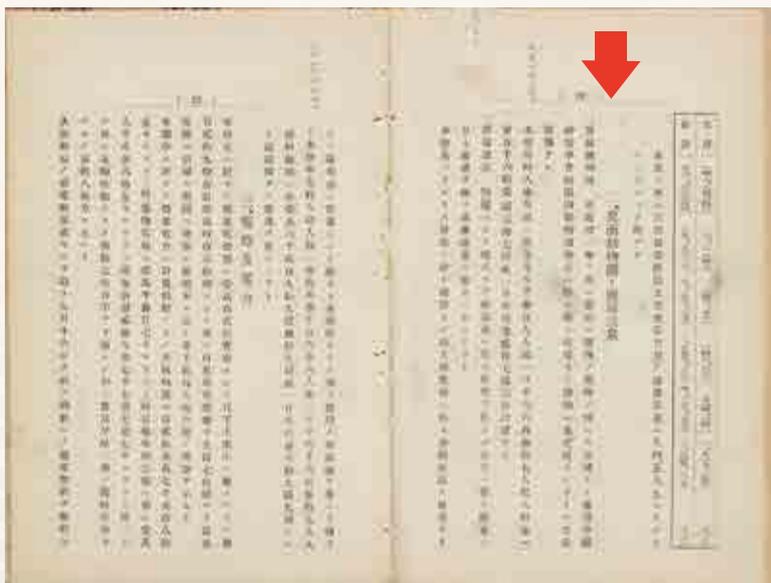


江戸時代の安政5年（1858）に刊行された地誌。画像の「酒々井駅の図」に描かれているのは、宿場の風景です。酒々井（千葉県印旛郡酒々井町）に鉄道の「駅」ができるのは、成田鉄道の酒々井駅（現在のJR酒々井駅）が開業した明治30年（1897）のこと。宿場からは少し離れた位置に設置されました。成田鉄道の開通は、東京から成田山（新勝寺）への日帰り参詣を可能にしました。

【請求番号：267-0088】



### 大正二年上半期営業報告

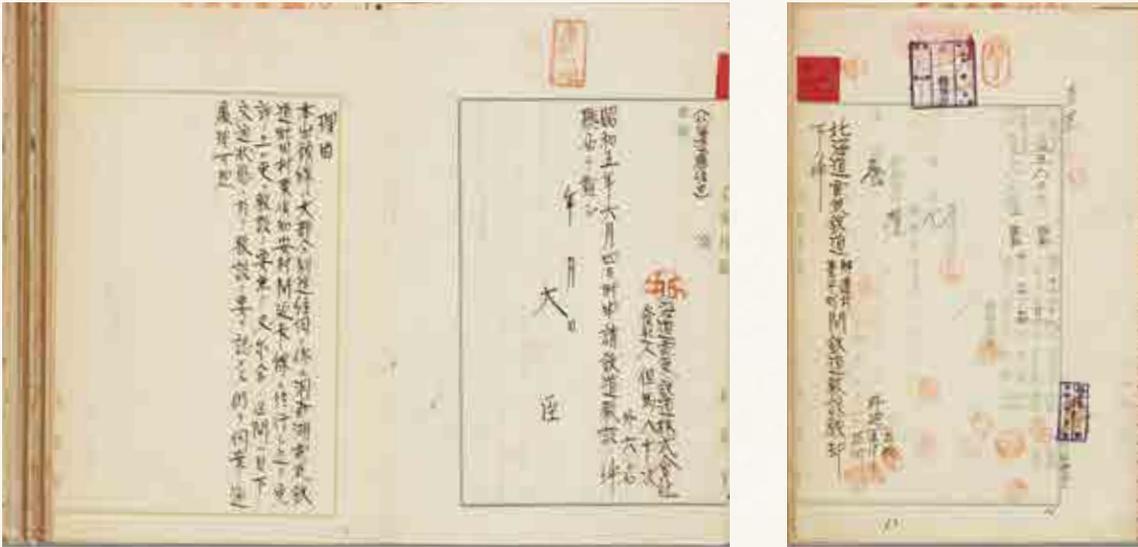


鉄道の沿線では、鉄道利用者の増加や収益の拡大を狙って、住宅地開発や娯楽施設の開設が行われました。画像は、<sup>みのお</sup>箕面有馬電気軌道（現在の阪急電鉄）の大正2年度上半期（1913年4月～9月）の営業報告です。箕面では動物園、宝塚では温泉を経営し、イベントも開催するなど、遊覧客を誘致していたことがわかります。

【請求番号：平12運輸01144100】



べん べ  
北海道電気鉄道弁辺村豊平町間鉄道敷設願却下ノ件

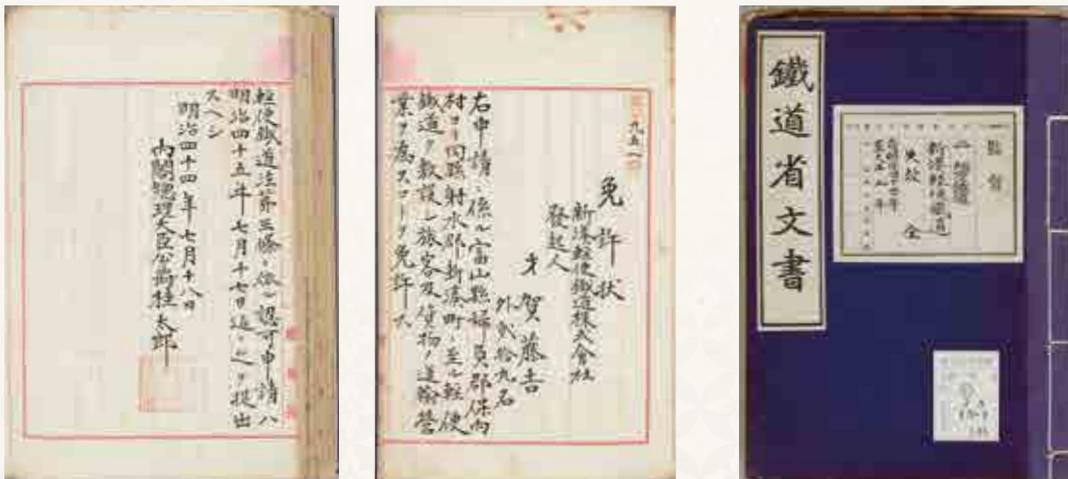


鉄道を開業するには、免許を申請し、取得する必要がありました（「軌道」の場合は、現在も特許の取得が必要）。北海道電気鉄道は、昭和5年（1930）に鉄道免許を申請しました。しかし、鉄道省での審査の結果、洞爺湖電気鉄道どうやこが出願中の路線との重複が見られることなどから、事業を成り立たせるのは困難であると判断され、北海道電気鉄道の鉄道免許申請は却下されてしまいました。

【請求番号：昭47運輸00073100】



免許状及命令書返納ノ件



免許申請が審査を通過した場合には、免許状が交付されました。画像は、富山県しんみなとけいべんの新湊軽便鉄道から返納された免許状です。新湊軽便鉄道は、資金を十分に集めることができず、開業に至りませんでした。そのため、交付された免許状が返納され、決裁文書とともに綴じられています。

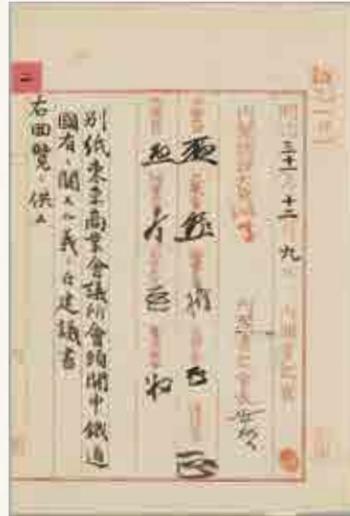
【請求番号：昭47運輸00146100】

## 第4章 鉄道に関する論争

明治以降、鉄道をめぐっては、様々な議論が巻き起こりました。第4章では、鉄道国有化と軌間(レールの間隔)という2つのトピックを取り上げ、それぞれの論争についてご紹介します。



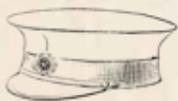
### 東京商業会議所会頭開申鉄道国有二関スル儀ニ付建議ノ件



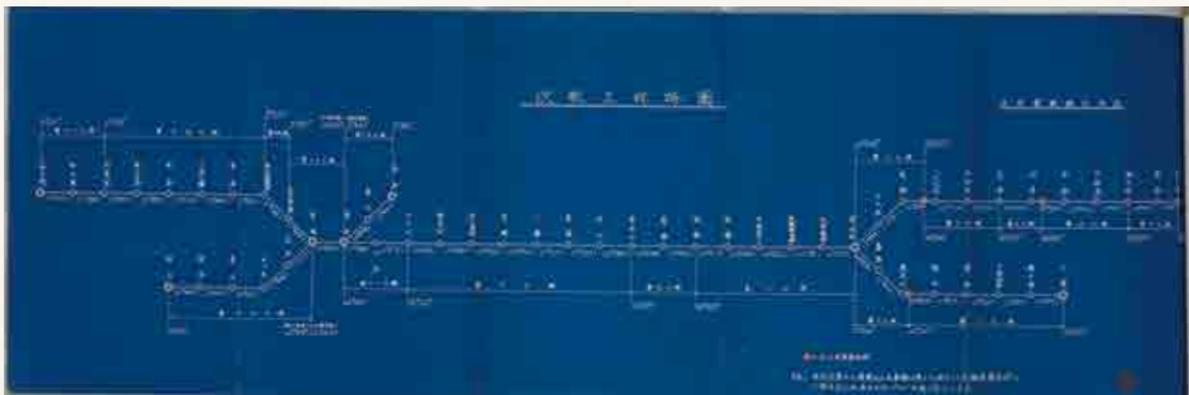
画像は、明治31年(1898)12月に東京商業会議所(現在の東京商工会議所)が、会頭渋沢栄一の名前で提出した建議書です。東京商業会議所は、同年5月にも、多数の小会社が存在することによる輸送の非効率性などの観点から、鉄道国有化を求める建議を行っていますが、再度強く鉄道国有化の早期実現を求めています。様々な議論を経て、鉄道国有化は、明治39年に鉄道国有

法が成立し、法律で指定された鉄道会社が政府に順次買収されることで、実現に向かいます。

【請求番号：纂 00465100】



### 京成電鉄工事方法(軌間)変更について



※資料保存のため、原本については期間限定の展示となります(原本展示期間外はパネル展示)。

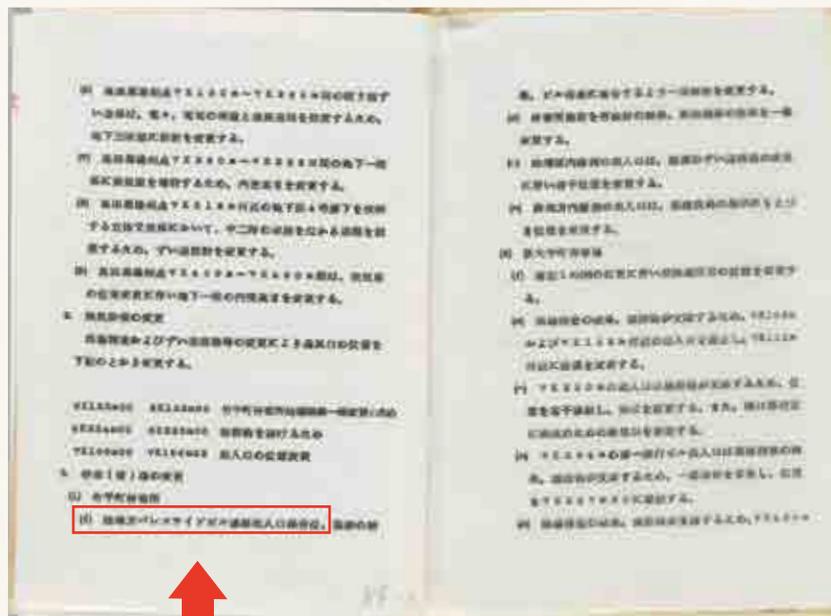
軌間は、輸送能力や乗り入れの可否に関わるため、鉄道における重要な要素の一つですが、現在も国内では、1067mmや1435mmなど複数の軌間が混在しています。京成電鉄では、都営地下鉄への乗り入れを実現するため、京浜急行電鉄や東京都と協議を行い、昭和34年(1959)、1372mmから1435mmへと軌間を変更しました。画像は、軌間変更工事の計画図です。計画では、工期を80日間の予定としていますが、実際には、60日弱で工事を終えました。【請求番号：平 12 運輸 00293100】

## 第5章 現在につながる鉄道

鉄道は、今日でも主要な交通機関の1つとして、人々の生活に深く関わっています。第5章では、現在につながる鉄道のあゆみについてご紹介します。



### 九段下～大手町間実施設計一部変更認可申請について



(イ) 始端方パレスサイドビル連絡出入口部分は、赤枠部分の拡大

当館の最寄り駅である東京メトロ東西線竹橋駅は、昭和41年（1966）に開業しました。画像は、帝都高速度交通営団が昭和40年に提出した竹橋駅の建設工事に関する資料。「パレスサイドビル連絡出入口」という記述が見られます。パレスサイドビル（竹橋駅1b出口直結のビル）は、昭和41年、竹橋駅の開業から少し遅れて竣工。昭和44年に北の丸公園が開園し、昭和46年、北の丸公園内に国立公文書館が開館しました。

【請求番号：昭48建設90300020】



独立行政法人  
**国立公文書館**  
NATIONAL ARCHIVES OF JAPAN

〒102-0091 東京都千代田区北の丸公園3-2  
TEL:03-3214-0621

アクセス▶東京メトロ東西線竹橋駅下車[1b出口] 徒歩5分

<https://www.archives.go.jp/>



 @JPNatArchives  
 @JPNatArchives