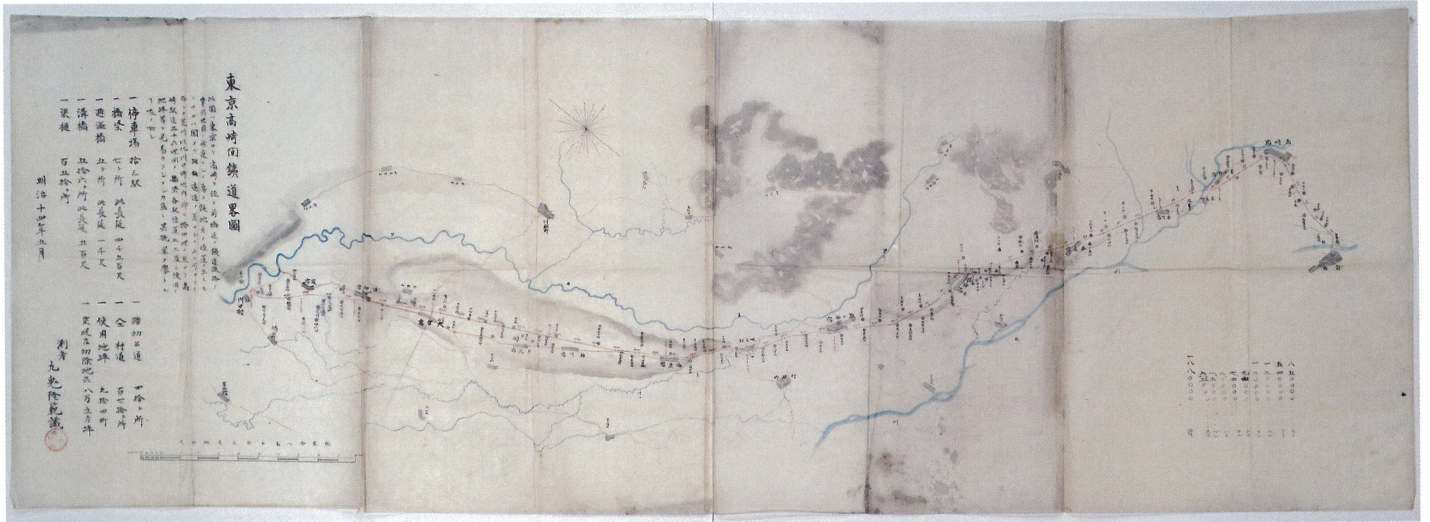


## 2 埼玉を縦断する線路 —東京・前橋間鉄道—

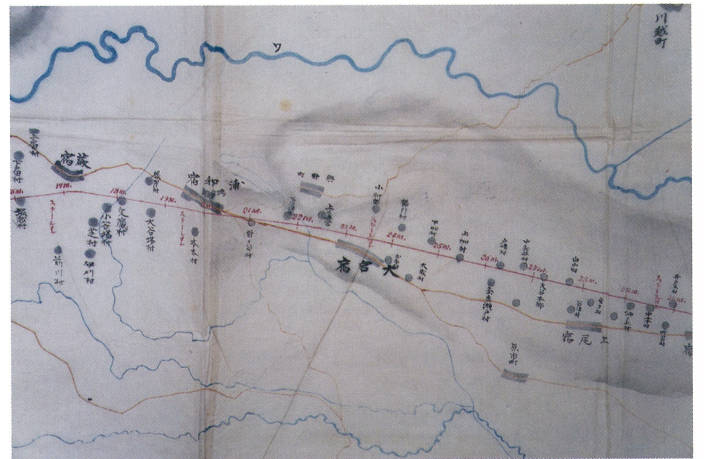
日本鉄道会社は東京・青森間の鉄道の建設・営業を行いながら、政府の許可を得てその他の地方に鉄道網を広げていくことを目的としていました。東京・青森間の路線計画は第一区線（東京より高崎を経て前橋利根川手前まで）、第二区線（第一区線から分岐し白河まで）、第三区線（白河より仙台まで）、第四区線（仙台より盛岡まで）、第五区線（盛岡より青森まで）に分かれていました。その計画は中止となった工部省鉄道局の計画を引き継いだものでした。



### 東京高崎間鉄道略図

明治14年(1881)5月 埼玉県立歴史と民俗の博物館蔵

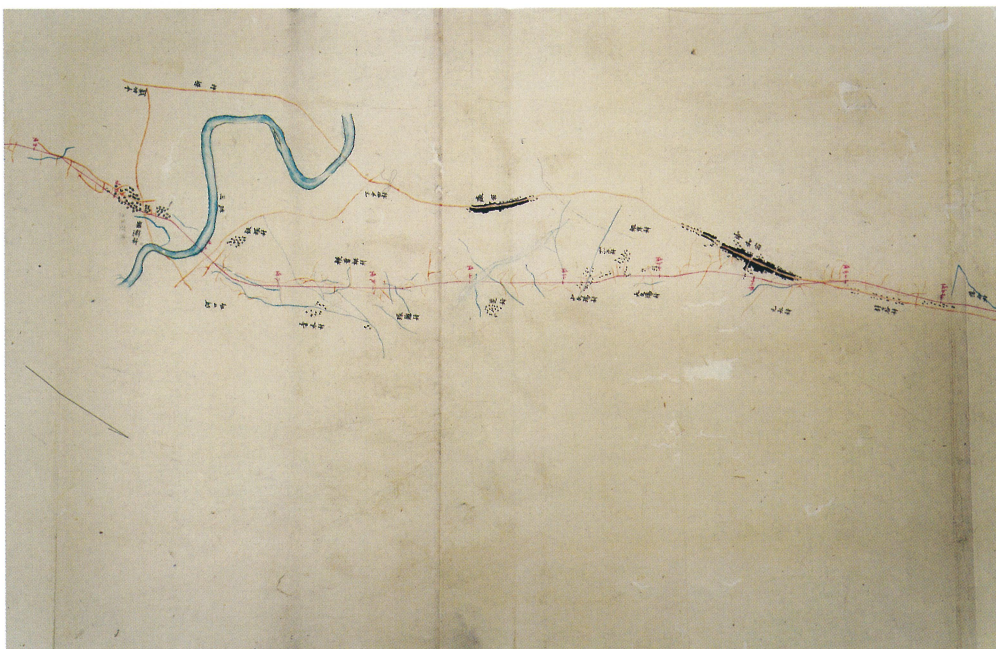
旧三田藩士の九鬼隆範による路線図です。「東京高崎間」とありますが、川口・前橋間を描いています。明治12年(1879)12月、政府は工部省鉄道局に東京から高崎を経て前橋に至る鉄道線路の実測図と建築経費予算表を作成するよう指示しました。翌年11月に政府による建設は中止されましたが、明治14年(1881)11月に日本鉄道会社が設立され、前橋までの建設工事を鉄道局に委託することとなりました。翌月、鉄道局は政府に実測図と予算表を提出し、工事を着手する区間について上申しました。九鬼によるこの路線図はそうした過程のなかで作成された路線図の一つと考えられます。路線と河川や台地・山地との関係や、中山道の宿場の近隣に「ステーション」つまり停車場が計画されたことがわかります。右の写真は、大宮宿周辺を拡大したものです。



### 上野新町間図(部分)

「各線鉄道線路図」のうち  
郵政博物館蔵

伝来の経緯は不明ですが、明治14年(1881)12月に工部省鉄道局が政府に提出したと考えられる路線図(国立公文書館蔵)に類似する部分があります。ただし、国立公文書館に残る路線図にはある断面図がなく、赤羽以南は板橋・新宿などを経て品川に至るルートではなく、王子を経て、東京上野に至るルートになっているといった相違点があります。左の図は赤羽から浦和宿周辺までの部分を拡大したものです。





### 3 建設

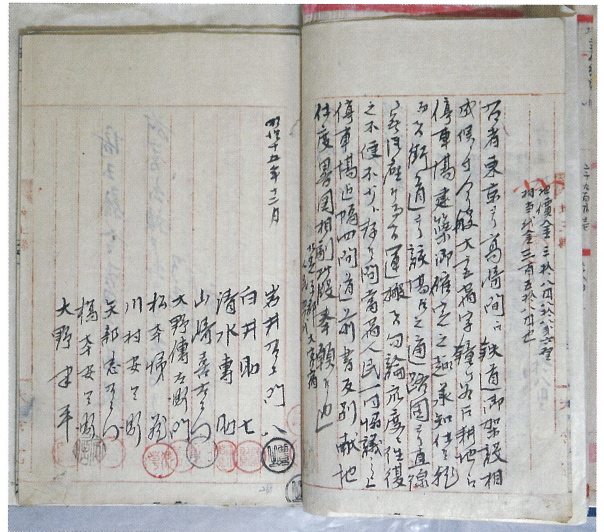
日本鉄道会社第一区線の建設工事は同社の依頼により、政府が行いました。明治15年(1882)2月に工部卿から日本鉄道に下付された予算書では東京品川宿から上州前橋間に17の停車場が計画され、工事は川口・熊谷間から着手することとなり、6月5日に川口で工事が始まりました。線路や停車場の敷地は政府が買収し日本鉄道に売却されましたが、停車場の建設が予定された宿場では、地域住民から町と停車場をつなぐ道路の敷地が提供されることもありました。具体的に決められていなかった第一区線と第二区線の分岐点は、政府が計画していた浦和・大宮近辺の案と、栃木県の人々が提案していた熊谷案がありましたが、明治17年(1884)12月16日、建設・営業コストなどの理由から、大宮に決定されました。

#### 北足立郡大宮宿停車場通行道路敷献納ノ件内務省へ伺指令

「日本鉄道会社敷設二関スル書類」のうち

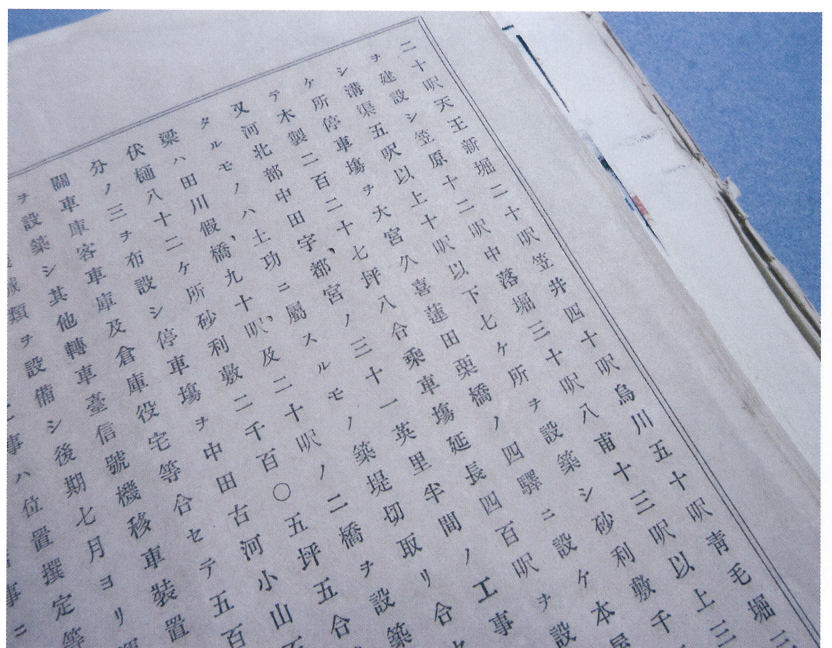
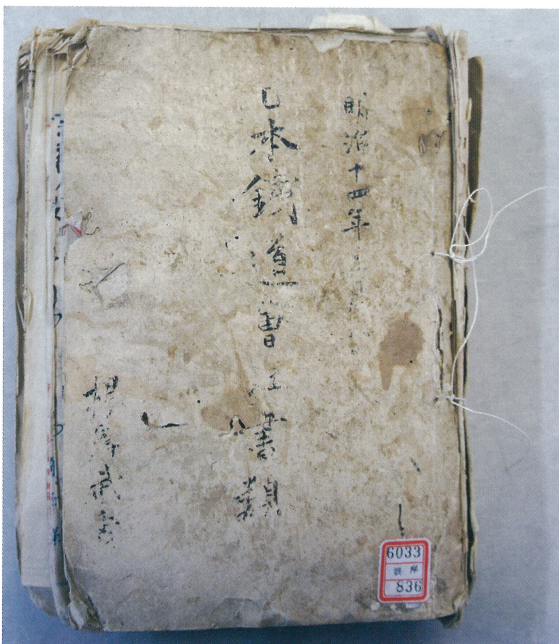
明治15年(1882)12月 埼玉県行政文書 明1729-55 **重要文化財**

白井助七や矢部忠右衛門など大宮宿人民惣代から埼玉県にあて提出された、停車場から中山道に沿った宿場までの道路敷地の献地願です。停車場の建築が確定したとのことだが、中山道から停車場までの通路は直線でないとい不便なため、大宮宿の住民で協議の上、4間幅(約7メートル)の道路敷地を提供したいという趣旨が記されています。この願い出は、桶川宿、鴻巣宿、熊谷宿からの願い出と合わせて、明治16年(1883)7月19日に許可されました。線路の敷設と同時に各宿近辺への停車場の設置の準備が進んでいたことがわかります。



### 4 開業

日本鉄道会社は、明治15年(1882)7月18日の株主総会で、上野に停車場を設け、王子・川口に至る支線の建設を決定しました。川口・熊谷間の建設工事も進み、翌年7月28日には建設工事を進めながら、上野・熊谷間の仮営業を開始しました。このときの停車場は上野、王子、浦和、上尾、鴻巣、熊谷でした。一番列車は午前6時に上野を出て、2時間24分で熊谷に到着しました。1日2往復の運転でした。その後、10月21日に本庄まで、12月27日に新町まで、翌年5月1日に高崎まで、8月20日に前橋まで開業し、この間、6月25日に開業式が行われました。明治18年(1885)3月1日に渋谷、新宿、板橋、赤羽の各停車場が開設され、品川・赤羽間が開業し、埼玉県内でも桶川、吹上の各停車場が開設、やや遅れて同月16日に大宮停車場が開設されました。同年7月16日には第二区線の大宮・宇都宮間も開業しました。その後も日本鉄道会社は路線を拡大していきましたが、明治39年(1906)に公布された鉄道国有法により、国有化されることとなりました。



#### 日本鉄道会社書類 明治14年(1881)以降 根岸家文書836

大里郡青山村(現熊谷市)の根岸家に残された、日本鉄道会社関係の文書綴です。会社が作成した報告書には営業成績や建設工事の状況などが記録されています。右の写真は第二区線の建設工事のなかで、大宮、久喜、蓮田、栗橋に停車場が設けられたことを記した部分です。



明治20年代には各地で民間鉄道会社が設立されました。不況のなかでも日本鉄道がよい業績を挙げていたため、折からの会社設立ブームのなかで、鉄道がかっこうの投資対象となったのです。埼玉県内でも次々と鉄道会社の起業が計画され、線路が敷設されました。

明治25年(1892)8月には、川越鉄道株式会社が設立され、甲武鉄道線(現JR中央本線)の国分寺から所沢を経て川越に至る路線が建設されました。川越鉄道は現在の西武鉄道のルーツの一つとなっています。

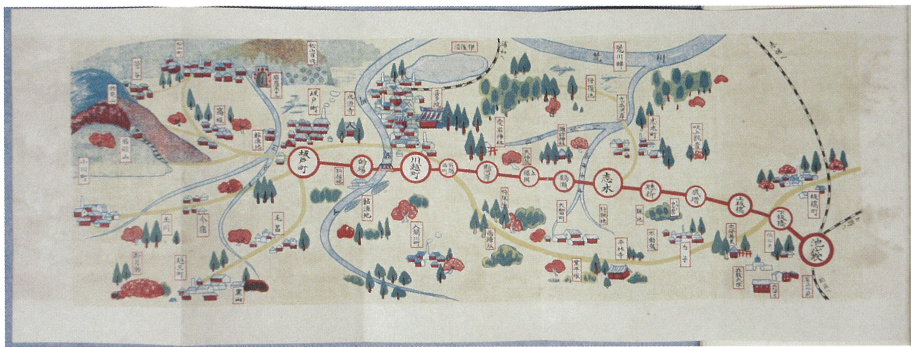
日本鉄道会社の東京・前橋間の路線が開通すると、秩父地方と熊谷や本庄との間の交通の改良が図られました。明治32年(1899)には上武鉄道株式会社が設立され、大正3年(1914)に、熊谷・秩父大宮間の鉄道を全通させました。上武鉄道は現在の秩父鉄道の前身です。

現在の東武東上線は、明治36年(1903)に東京府巣鴨を起点に、群馬県渋川に至る路線の免許を出願した東上鉄道株式会社に始まります。同社は、大正3年(1914)には池袋・田面沢(現川越市内、後に廃止)間を開業しました。東上鉄道は大正9年(1920)、県東部で東京浅草から群馬県、栃木県方面への路線を営業していた東武鉄道株式会社と合併しました。

こうして県内各地で私設鉄道の路線が建設された一方で、計画にとどまり実現しなかった鉄道会社もありました。

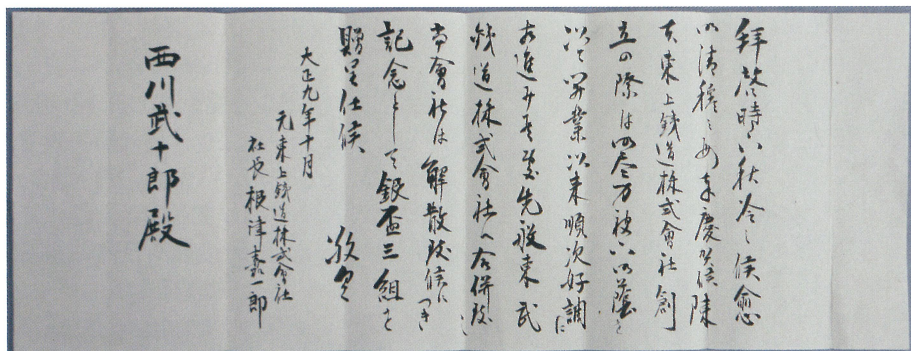
## 1 東上鉄道と東武鉄道

明治41年(1908)10月6日、東京府巣鴨から川越を経て、群馬県渋川に至る、東京と上州を結ぶ東上鉄道の仮免許状が下付されました。しかし資金が思うように集まらなかったため、東武鉄道の社長であった根津嘉一郎に経営を依頼することとなりました。東上鉄道は大正2年(1913)3月15日に建設工事に着手し、翌年5月1日に、池袋・田面沢間を開業し、大正5年(1916)10月27日に坂戸町まで延伸しました。その後、第一次世界大戦中の好景気もたらした物価の高騰に対応した経営合理化のため、大正9年(1920)に経営陣を同じくする東武鉄道と合併することとなりました。



東上鉄道案内 大正5~9年(1916~1920)頃 林家文書10239

東上鉄道の路線案内図です。池袋から坂戸町までの沿線には川越の喜多院、坂戸の永源寺などの神社仏閣や吉見百穴などの観光名所が描かれています。



東上鉄道株式会社解散二付通知状 大正9年(1920)10月 西川家文書2958

元東上鉄道株式会社社長の根津嘉一郎から、志木の豪商・地主であった西川家当主にあてた書状です。東上鉄道は解散し、東武鉄道と合併することとなったため、東上鉄道の創立に貢献した西川家当主に対して、銀盃三組が贈られました。



東武鉄道株式会社の路線は東京、埼玉、千葉、栃木、群馬にわたり、県内には伊勢崎線(スカイツリーライン)、日光線、野田線(アーバンパークライン)、東上本線、越生線の5路線があります。平成29年(2017)に500系特急リパティが運行開始しました。

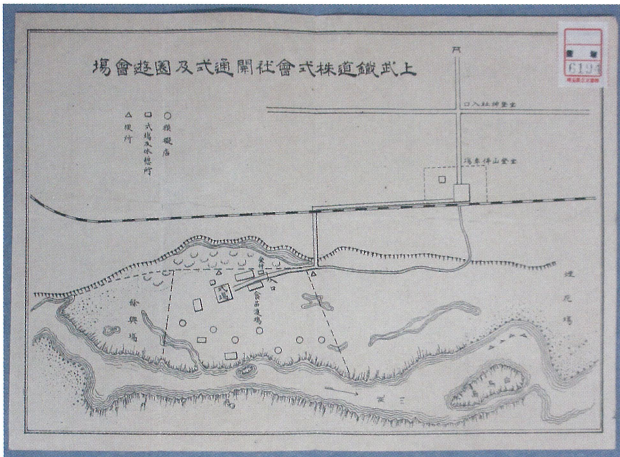


500系特急リパティ (東武鉄道株式会社提供)



## 2 上武鉄道から秩父鉄道へ

明治19年(1886)秩父・本庄間の新道が日本鉄道会社線につながるなど、近代に入って中山道・秩父間の交通事情は次第に便利になりましたが、柿原萬蔵など秩父の有力者はさらなる改善のため、熊谷、寄居などの有力者に呼びかけ、明治27年(1894)に上武鉄道株式会社の設立を願いました。株主の募集に困難を極めながらも明治32年(1899)に会社設立、翌年に熊谷・寄居間の建設工事に着手し、明治34年(1901)10月7日に寄居までの営業を開始しました。その後明治36年(1903)に波久礼(寄居町)まで、明治44年(1911)には現在の皆野町の金崎に設けられた初代秩父駅まで、大正3年(1914)にはついに現在の秩父駅(秩父郡大宮町)まで開業しました。翌年大宮町が秩父町と改称すると、上武鉄道は秩父鉄道株式会社と改称しました。



### 上武鉄道株式会社開通式及園遊會場

明治44年(1911)9月頃か 飯塚家文書6194

明治44年(1911)9月に波久礼・秩父(初代)間が開通した際の資料と思われる、長瀬の岩畳で開通式を開催しています。



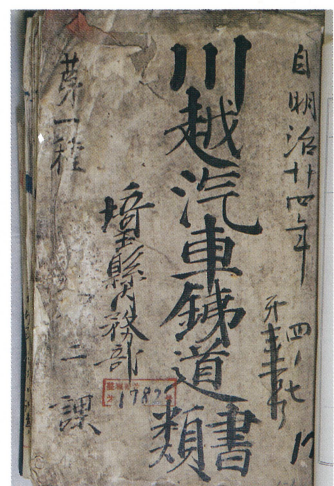
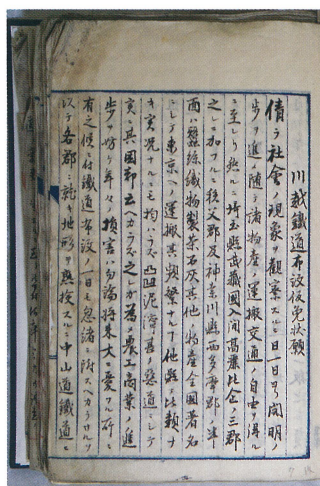
秩父鉄道株式会社は、大正11年(1922)に羽生・熊谷間を結ぶ北武鉄道を合併し、秩父方面では昭和5年(1930)に三峰口まで開業し、現在に至っています。昭和63年(1988)のさいたま博覧会の開催に合わせ、SLパレオエクスプレスの運行が始まりました。



C58363 SLパレオエクスプレス  
(秩父鉄道株式会社提供)

## 3 川越鉄道から西武鉄道へ

明治23年(1890)に「布設仮免状願」を提出した川越鉄道株式会社は日本鉄道の後に計画された早い時期の路線です。前年8月に八王子・新宿間を結ぶ甲武鉄道線(現JR中央本線)が開通し、同線の国分寺停車場から、所沢、入間川を經由して川越に至るものでした。甲武鉄道の大きな影響下にあった会社でしたが、所沢の豪商である齊藤与惣次など入間・高麗郡周辺の有力者も多数出資しました。明治25年(1892)に「本免許」が下付され建設工事が進められました。線路の建設による水害を懸念した沿線住民による反対などがありながらも、明治27年(1894)12月に、国分寺・久米川間、翌年3月に久米川・川越(現在の本川越駅)間が開通しました。その後、川越鉄道は電車営業をしていた武蔵水電、次いで帝国電灯に吸収され、大正11年(1922)に同社の鉄道部門が武蔵鉄道(すぐに西武鉄道に社名変更)となりました。昭和2年(1927)には東村山・高田馬場間の営業が始まり、現在の西武鉄道新宿線となっています。



### 川越国分寺間鉄道布設仮免状願二付内務大臣へ上申ノ件 「川越汽車鉄道書類」のうち

明治24年(1891)1月 埼玉県行政文書 明1782-1 **重要文化財**

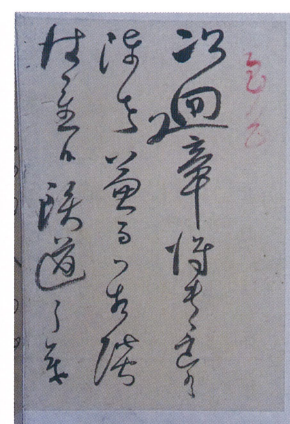
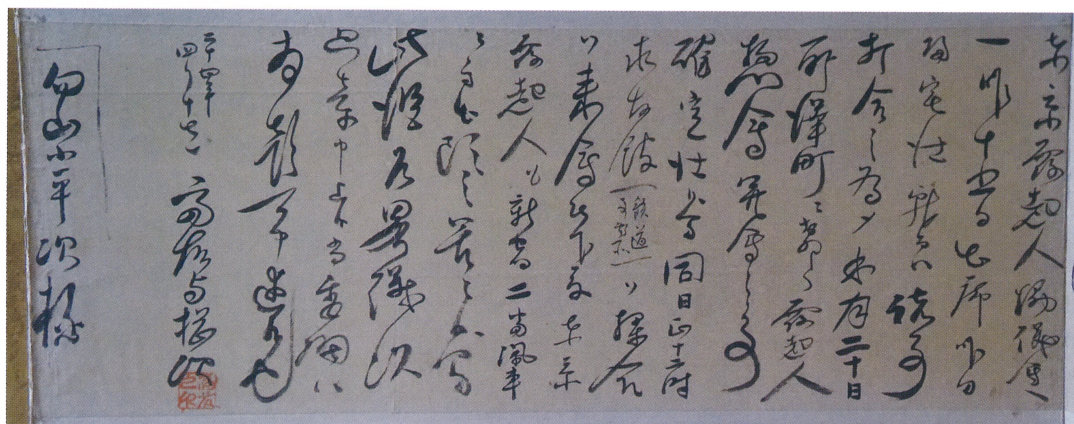
入間郡・高麗郡を中心とした39人によって、所沢町、入間高麗郡を經由して県に提出された、国分寺・川越間の布設仮免状願の文書です。入間・高麗・比企周辺は生糸、茶や石灰など産物が豊かで東京への運搬も盛んだが、道路はでこぼこでぬかんでいるため鉄道を布設したいと述べ、また日本鉄道に接続するには荒川を越える必要があるので、甲武鉄道に接続するルートをとると述べています。





川越鉄道開通図屏風 明治28年(1895) 齊藤武司氏蔵

川越鉄道株式会社の創立に関する16点の文書を張り交ぜ、下部に蒸気機関車を描いた六曲一隻の屏風。明治28年(1895)は川越鉄道の国分寺・川越間が全通した年です。



川越鉄道東京発起人会所沢開催につき廻章

「川越鉄道開通図屏風」のうち 明治24年(1891)4月 齊藤武司氏蔵

川越鉄道開通図屏風の向かって右から1~3扇の最下段に張り込まれた廻章。川越鉄道株式会社の発起人総会を所沢町の求友館で開催するので出席してほしいという内容が記されています。求友館は齊藤家など所沢の人々がお金を出し合って建設した公会堂的な建物で、川越鉄道の事務所が置かれました。求友館は改築されていますが、現在も地域の公民館として現存しています。

