

明治中期埼玉県内私設鉄道敷設計画について

——第二次鉄道熱期と「幻の鉄道」——

白田 勝美

はじめに

明治五（一八七二）年十月十四日午前十時。明治天皇と高位顯官を乗せた列車が品川沖に碇泊中の軍艦の賀砲に送られて、新橋停車場から横浜停車場へ向けて出発した。およそ一時間後に横浜停車場に到着した天皇は中外衆庶に向けて発した勅語の中で、鉄道の開通に伴い「自今比便利ニヨリ貿易愈繁昌益富盛ニ至ラン」⁽¹⁾ ことを望まれた。資本主義の急速な育成をはかるためには、鉄道の導入による交通手段の近代化を急務とした当時の日本の状況をよく表した言葉と考えられる。

この記念すべき新橋・横浜間開業から、平成四（一九九二）年はちょうど百二十年にあたる。この間、日本の鉄道は幾多の試練と変遷を経て今日に至ったが、その意義と役割は自動車と航空機の発達した現代においてもいささかも減じていないと思われる。逆にそれが「地域」という視点から照射された時に、鉄道の持つ重要性は一段と強まっているようにみえる。例えば、大事故を起こした信楽高

原鉄道の営業再開に寄せた毎日新聞社の社説「地方の鉄道を見直す契機に」⁽²⁾ は、鉄道を「地域振興の軸に据えたい」とする地域住民の強い要望が再開理由の一つになったと指摘し、地域と鉄道の関係に深い認識をしめしている。また本県に目を転じた時、東京・目黒から川口、鳩ヶ谷、浦和を通る予定の地下鉄七号線の早期開通を目指した第三セクター設立と、それに伴う出資金の負担割合決定の報道⁽³⁾ も、やはり地域に対する鉄道の在り方を我々に強く認識させている一事例であろう。

このような「地域」と鉄道の関わりは、すでに明治期にさかのぼって求めることができる。すなわち当時の鉄道局長官井上勝に「近來流行ノ鉄道病ニ罹リ宛モ発熱煩悶シ謔言ヲ吐クモノ、如ク」⁽⁴⁾ と言わしめた、二度にわたる鉄道熱期にみられた状況がそれである。そこには投機的泡沫的傾向がみられるものの、「地域経済の発展と地方鉄道」⁽⁵⁾ という重要な意義を見いだすことができるからである。

本稿では以上のような視点に立つて、平成二年度第一六回收蔵文

書展（「鉄道素描——近代埼玉の軌跡」）の開催のために調査研究した内容の中から、特に明治二十六（一八九三）年同三十年代初頭にかけての第二次鉄道熱期の中で、本県域において計画だけで実現されなかった私設鉄道を題材とした。いわゆる「幻の鉄道」に焦点をあててその概要を明らかにし、地域と鉄道の関わりを考察しながらあわせて、地域振興及び活性化と鉄道交通網の在り方を展望していく一助とすることを目的とするものである。従つて考察・分析に関する史料は埼玉県行政文書（土木部）を中心とし、対象とする時期については明治二十九年前後に限定した。

一 鉄道建設と鉄道熱期

我が国の鉄道建設計画は、版籍奉還が実施された明治二（一八六九）年十二月に明治新政府によつて正式に決定された。しかしその方式については資本主義が未発達であり、民間資本による自主的な鉄道の成立が望めず、また植民地化の危険が存在する中での安易な外資導入も避けねばならなかった状況下では、当然ながら官設官営方式を採らざるを得なかった。このため明治初期の鉄道路線は、首都東京を中心に各地（特に生糸輸出の関係で蚕糸地帯）を結ぶ中央集権的縦貫的特色を持つに至った。

この官設官営方式はその後、明治十年代に入ると建設資金不足等から私設方式へと転換し、明治十四（一八八一）年に日本鉄道会社が設立されて、明治十六（一八八三）年から十八（一八八五）年に

かけて本県内にも鉄道が敷設された（表1）。やがてこの会社の良好な営業成績と松方緊縮政策の終息に影響されて、明治十八（一八八五）年以降各地で私設鉄道会社設立の動きが活発になった。明治十八年から二十五（一八九二）年までに五十社ほどが出願（開業は一社）したといわれるが、特に十九（一八八六）年から二十二（一八八九）年頃にかけての会社勃興期が第一次鉄道熱期と呼ばれている。この時に日本鉄道会社とともに五大私設鉄道と呼ばれる、北海道炭礦・関西・山陽・九州鉄道会社をはじめ、関東地方では両毛・水戸・甲武鉄道会社が設立された。この動きは日清戦争前に再び起こり、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た。明治二十六（一八九三）年から三十年代初頭のこの時期を第二次鉄道熱期と呼び、関東地方における房総・青梅鉄道会社にみられるような短距離の地方小鉄道の設立がその中心となった。

このような過程を経ることによつて、一八九〇年代末には官設鉄道の路線延長距離九八四kmに対し私設鉄道は一三六五kmとなり、明治三十九（一九〇六）年の鉄道国有化までの鉄道建設の主体は私設鉄道が担うことになった。

二 県内私設鉄道敷設計画の状況

短距離の地方小鉄道の設立を中心に展開された第二次鉄道熱期に入ると、本県域でも盛んに私設鉄道の敷設が計画されていたことが、埼玉県行政文書から窺える。当時土木事業を担当していた内務部第

表1 埼玉県内鉄道敷設状況略年表

年 号	敷 設 状 況	関 連 事 項
明治16年 (1883)	7. 日本鉄道、上野～熊谷間開業	
明治17年 (1884)	5. 日本鉄道、上野～高崎間開通	11. 秩父事件発生
明治18年 (1885)	3. 日本鉄道大宮駅開設 日本鉄道、大宮～宇都宮間開通	
明治20年 (1887)		5. 私設鉄道条例施行
明治25年 (1892)	4. 日本鉄道、上野～大宮間複線化工事着工	6. 鉄道敷設法施行
明治26年 (1893)	2. 千住馬車鉄道、越ヶ谷～千住間開通 6. 千住馬車鉄道、越ヶ谷～粕壁間開通	
明治28年 (1895)	3. 川越鉄道、国分寺～川越間開通	
明治32年 (1899)	8. 東武鉄道、北千住～久喜間開通	
明治33年 (1900)		3. 私設鉄道法公布 鉄道営業法公布
明治34年 (1901)	6. 忍馬車鉄道、吹上～忍間開業 9. 中武馬車鉄道、入間川～青梅間開業 10. 上武鉄道、熊谷～寄居間開業	
明治35年 (1902)	5. 川越馬車鉄道、川越～大宮間開業	
明治36年 (1903)	4. 上武鉄道、波久礼まで延長	
明治39年 (1906)	7. 川越電気鉄道、川越～大宮間開業	3. 鉄道国有法公布 10. 日本鉄道国有化
明治40年 (1907)	8. 東武鉄道、足利まで延長	
明治44年 (1911)	9. 上武鉄道、寄居～長瀨間開通 10. 中央軽便電気鉄道、中央鉄道株式会社に 社名変更	

明治中期埼玉県内私設鉄道敷設計画について

「埼玉の鉄道」(老川慶喜著)「近代日本総合年表」(岩波書店)

「東武鉄道六十五年史」(東武鉄道株式会社)より作成

二課によつて編綴された、明治二十九年土木部第一種文書「鉄道関係文書」(文書番号明二四三〇)がそれである。この簿冊(現在三分冊)はその収録している各文書の年月日からだけでなく、文書の分類整理方式からも二十九年に編綴されたことがわかる。すなわち、本県で初めて制定された文書保存規則は「部―類―目」という方式(三十二年以降「部―類」体系)を採っているが、この簿冊の元表紙や目次の様式がそれに基づいたものであり、また文書中にある整理用枠印の類・目の欄に「鉄道」と記入されていて、文書類別表の内容と一致することなどからもそれが裏付けられる。ちなみに明治期の鉄道関係文書は六七二点あり、二十九年まではこの簿冊以外に「日本鉄道株式会社敷設ニ関スル書類」「千住馬車鉄道書類」など単独簿冊として編綴されているが、三十(一八九七)年以後は点数も少なく、また特許事業の中に組み込まれていくことにより、草加馬車鉄道以外に単独簿冊はみられなくなる。

さてこの簿冊には一二〇件の文書が収録されているが、最後の六件は工事関係文書(雑款)であるため、鉄道関係文書は実質一四四件である。その中から既設の日本鉄道会社及び計画が実現した東武鉄道会社関係を除き、更に同一会社に関する重複文書を整理すると、表2にまとめた七五会社が計画されていたと考えられる。⁽⁸⁾

本来私設鉄道の敷設出願については、明治二十(一八八七)年に定められた私設鉄道条例で、「(前略)発起人五人以上結合シ鉄道会社創立願書ニ起業目論見書ヲ添へ本社ヲ設置セントスル地ノ地方庁

ヲ經由シテ政府ニ差出スヘシ(後略)」(第一条)と規定されているが、創立願書と起業目論見書が備わっている会社は、本簿冊では後述する六社だけである。それ以外の会社に関する文書の大部分は、東京府知事を中心とする周辺各県知事間との「利害調査」及び「身元調査」についての照会回答文と、それに伴う県と各郡役所との照会回答文である。従つて、ほとんどの路線計画会社は発起人などに埼玉県人が加わっているものの、埼玉県内に本社(本拠地)を設置する予定のない会社であつたと考えられる。

路線区間(折込図)が明示されている会社は七五社中六四社あり、それ以外の一一社は身元調査などに関する文書が中心のため、路線区間の記載が無い。六四路線(分岐線を持つ会社もあるが、基本的には一会社一路線とした)の中で経由地に若干の相違はあるものの、大宮―国府津(大宮・武蔵野鉄道)、川越―成田(関東・成川鉄道)、小梅―水海道(会社名はともに水海道会社)、大宮―八王子(宮王・中武鉄道)、大宮―越生(大宮・宮越鉄道)間の五路線、一〇社がほぼ同路線である。

県内に起終点を持つ路線は県内起終点型路線が六四社中四八社(三分岐線を含む)で全体の七五%を占め、それ以外の県内通過型路線が一六社の二五%であることから、県内の各地域との結びつきを求めた路線が多かつたことが推測される。県内で起終点になっている町村は大宮の一六例を筆頭に、熊谷の八例、川越の七例が続ぎ、他に越生と久喜の四例がある。これらの町は越生(越生絹の産地)

表2 鉄道敷設計画一覧

番号	会社名	路線区間	起業の効用	発起人等関係者	備考
1	川俣鉄道株式会社	熊谷町～行田～羽生町 ～本川俣	〔県〕認定〔大〕認定 〔北埼〕認定	日本橋区栢沼谷藏外6名 (掘越寛助、相島佐兵衛、笠間端等)	
2	東京鉄道株式会社	越中島町～吉川村～下館町 (～土浦町)～真岡町 ～鳥山町～黒羽町 ～黒磯停車場	〔県〕認定 〔北葛〕認定		
3	秩父鉄道株式会社	赤羽～白子村～大和田町 ～飯能町～小川町 日暮里村～所沢町～飯能町 ～名栗村～大宮町	〔県〕否認 〔秩〕基本的認定 〔入〕否認〔北足〕認定	南多摩郡堺村青木正太郎外24名	途中路線変更(上段が先)
4	南北鉄道株式会社	萬世橋～志木町～川越町 (～神奈川町)～高崎町 ～地藏堂町(～柏崎町) ～長岡町～新潟市	〔県〕認定 〔北足〕認定〔比〕認定 〔大〕認定〔児〕認定	滝野川村中村元雄外50名	
5	西武鉄道株式会社	高崎町～藤岡町～太駄村 ～皆野村～大宮町 ～川又～二俣尾～日向和田 ～青梅町	〔県〕否認	東八代郡石和村小林傳平外12名	
6	大國鉄道株式会社	大宮町～大和田町～国分寺村 ～飯山～国府津村	〔県〕否認		
7	大浜鉄道株式会社	大宮町～与野町～天沼 ～高井戸村～二子～篠原 ～神奈川町	〔県〕否認(条件付認定)	神田区朝倉達男外5名	
8	比企鉄道株式会社	小川町～菅谷村～松山町	〔県〕否認(条件付将来的認定) 〔比〕認定	大里郡吉見村根岸武香外9名 (竹井懿貞、久米良作等)	
9	関東鉄道株式会社	川越町～大宮町～岩槻町 ～野田町～我孫子町 ～木下町～安食町～成田町	〔県〕基本的認定(現状困難) 〔入〕認定(条件付認定) 〔南埼〕条件付認定 〔北葛〕否認	吉田順夫、相島佐兵衛、根岸七兵衛、渡辺五兵衛、関清右衛門	
10	川越電気鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	大里郡吉見村根岸武香外1名 (大沢喜一郎)	
11	坂東鉄道株式会社	伊讚村～寄掛村～野田町 ～吉川村～川柳村 ～新小梅町	〔県〕現状否認 〔南埼〕影響無 〔北葛〕認定		
12	深川鉄道株式会社	越中島町～金町村～吉川村 ～野田町～水海道町	〔県〕「認定」	猿島郡初見八郎外7名	東京鉄道株式会社と同一視
13	成川鉄道株式会社	川越町～大宮町～越谷町 ～流山町～木下町 ～安食町～成田町	〔県〕基本的認定(現状困難)		
14	武総循環鉄道株式会社	横浜市～下高井戸村 ～与野町～大宮停車場 ～越谷町～我孫子町 ～成田町～八日市場	〔県〕「否認」(条件付認定)	横浜市小野光景外28名	大浜鉄道株式会社・関東鉄道株式会社と同一視
15	両野鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	忍町岸真次郎	
16	武総鉄道株式会社	川口町～草加町～流山町 ～小金～木下町～成田町 ～十余三～小見川町 ～須賀山	〔県〕基本的認定(現状困難)〔北足〕認定 〔南埼〕影響無 〔北葛〕認定	赤坂区重野謙次郎外7名	
17	吾妻鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	根岸武香 大沢伴次郎 鈴木浩一	

明治中期埼玉県内私設鉄道敷設計画について

番号	会社名	路線区間	起業の効用	発起人等関係者	備考
18	筑波鉄道株式会社	古河町～館林町～太田町～境町～伊勢崎町	(県) 否認		
19	水海道鉄道株式会社	小梅町～亀有～曾根村～野田町～菅生村～水海道町	(県)「否認」 (南埼玉)「影響無」 (北葛)「認定」	南多摩郡由木村井上隆治外17名	坂東鉄道株式会社と同一視
20	武総鉄道株式会社	川越停車場～大宮停車場～大門村～越谷町～流山町～小金～安食町～成田町～八日市場	(県)「基本的認定」(現状困難)(入)「否認」(条件付認定) (南埼玉)「条件付認定」 (北葛)「否認」		関東鉄道株式会社と同一視
21	大船鉄道株式会社	片瀬～原町田(～八王子町)～園分寺村～大和田～大宮停車場	(県) 否認		
22	東都鉄道株式会社	小梅町～平沼～野田町～宝珠花村～境町～小山町～壬生町～鹿沼町	(県)「否認」 (南埼玉)「影響無」 (北葛)「認定」		坂東鉄道株式会社と同一視
23	関東鉄道株式会社	前橋市～新町～藤岡町(～吉井町)～鬼石町～大宮町	(県) 否認	岸真次郎 鈴木善恭	
24	水海道鉄道株式会社	水海道町～流山町～潮止村～南綾瀬村～小梅町	(県)「否認」 (南埼玉)「影響無」 (北葛)「認定」	本郷区小山田信蔵外6名(細井源内、佐藤乾信、田中五郎左衛門等)	坂東鉄道株式会社と同一視
25	奥浜鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	江原仲右衛門 綾部惣兵衛	武総鉄道株式会社と同一視
26	西宮鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	高橋安爾	
27	業平鉄道株式会社	業平町～柴又～金町村～早稲田村～流山町～野田町～東宝珠花～境町～小山停車場	(県) 否認 (北葛)「認定」	岸真次郎	
28	群埼玉鉄道株式会社	前橋市～名和村～本庄町	(県) 否認(将来的認定) (児) 否認	鳥羽正時 持田直半田治右衛門 貴志嘉助	
29	両武鉄道株式会社	千住町～西新井村～鳩ヶ谷町～石神～大門村～岩槻町～蓮田停車場	(県) 否認 (北足) 認定 (南埼玉) 認定	浅草区町田徳之助外7名	
30	相馬鉄道株式会社	水海道町～宝珠花村～粕壁町～岩槻町～風渡野村～大宮停車場	(県) 基本的認定(現状困難)	北相馬郡倉嶋松男外44名	
31	川船鉄道株式会社	川越町～大宮停車場～越谷町～流山町～船橋停車場	(県)「基本的認定」(現状困難)(入)「否認」 (南埼玉)「条件付認定」 (北葛)「否認」	日本橋区武田忠臣外13名(竹谷兼吉、山崎豊、綾部惣兵衛、増田忠順等)	関東鉄道株式会社と同一視
32	佐川鉄道株式会社	川越町～大宮町～大門村～越谷町～吉川村～流山町～松戸町～臼井町～佐倉町	(県)「否認」	北足立郡小室村内村綱礼外7名	関東鉄道株式会社と同一視
33	鎌倉鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	石川巖	
34	宮王鉄道株式会社	大宮停車場～与野町～志木町～大和田町～所沢町～砂川村～八王子町	(県)「認定」 (入)「認定」 (北足)「否認」	本郷区根岸武香外17名(繁田満義、竹井懿貞、市村高彦、向山小平次等)	八王子鉄道株式会社と同一視
35	佐倉鉄道株式会社	大宮停車場～大門村～越谷町～吉川村～流山町～小金(～船橋停車場)～臼井町	(県) 基本的認定(現状困難)	篠田清嗣	

番号	会社名	路線区間	起業の効用	発起人等関係者	備考
36	毛武鉄道株式会社	小石川～上板橋村～白子～大和田町～川越町～松山町～熊谷町～妻沼村～太田町～足利町	(記載無)		線路敷設等に対する賛否請願書、荒川架橋反対上願
37	玉川鉄道株式会社	川越町～坂戸町～今宿村(～越生町)～玉川村	(県)否認(入)認定		
38	埼千鉄道株式会社	熊谷町～羽生町～古河町～下妻町～土浦町～佐原町	(県)否認 (千葉)認定 (茨城)認定	芝区後藤象二郎外29名	「創立発起認可願」「仮定款」「起業目論見書」添付
39	八王子鉄道株式会社	八王子停車場～拝島村～狭山～所沢町～志木町～与野町～大宮停車場～岩槻町～粕壁停車場	(県)認定	牛込区奥山長右衛門外15名	
40	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	(県)認定(北埼玉)認定(南埼玉)認定(大)認定(北葛)認定		
41	武蔵野鉄道株式会社	大宮停車場～与野町～大和田町～田無町～国分寺村～府中町～上溝～国府津村	(県)「否認」		大國鉄道株式会社と同一視
42	武常鉄道株式会社	大宮停車場～岩槻町～粕壁町～水海道町～石岡町	(県)基本的認定(現状困難)		
43	熊羽鉄道株式会社	熊谷町～行田～羽生町	(県)「認定」 (大)「認定」 (北埼玉)「認定」	日本橋区柿沼万蔵外14名(稲村賢一郎、齊藤庄之助、三島伊右衛門等)	川俣鉄道株式会社と同一視
44	久能鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)		西武鉄道株式会社と同一視
45	中央三国鉄道株式会社	高崎町～吉井町～菅野村～大宮町(～飯能町～上練馬村～新宿)～大滝村～甲府町	(県)否認(秩)認定(入)認定	赤坂区土方雄志外16名	
46	総野鉄道株式会社	栃木停車場～沼和田～古河停車場(～境町)～幸手町～杉戸町	(県)否認 (北葛)認定		
47	江東鉄道株式会社	赤羽～草加町～柴又～伊予田	(県)否認 (北足)否認 (南埼玉)影響無	本所区松本練蔵外11名	
48	中武鉄道株式会社	大宮停車場～所沢町～拝島村～八王子停車場	(県)「認定」	芝区高安象次郎外13名	八王子鉄道株式会社と同一視
49	土浦鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	吉田六郎 石川巖	
50	北埼玉鉄道株式会社	熊谷停車場～忍町～不動岡村～加須町～栗橋停車場	(県)認定	根岸武香 持田直半田次右衛門 岸真次郎 篠田清嗣 大沢伴次郎	「創立請願書」「起業目論見書」「仮定款」※却下
51	利根鉄道株式会社	熊谷町～行田～加須町～栗橋町～水海道町～龍ヶ崎町～金江津村	(県)「認定」		北埼玉鉄道株式会社と同一視
52	大宮鉄道株式会社	大宮町～川越町～坂戸町～越生町	(県)基本的認定(現状困難)	北豊島郡兼田直弘外13名	
53	野王鉄道株式会社	栃木停車場～下板倉～羽生町～鴻巣町～川越町～所沢町～八王子町	(県)否認		

番号	会社名	路線区間	起業の効用	発起人等関係者	備考
54	東北鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	山崎豊 高橋安爾	
55	宮浦鉄道株式会社	大宮停車場～岩槻町 ～粕壁町～中里～水海道町 ～谷田部町～土浦町	(県) 認定	本郷区根岸武香外5名	
56	北武鉄道株式会社	本庄停車場～寄居町	(記載無)		「創立請願書」「起業目 論見書」「仮定款」 ※却下
57	相武鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	内村綱礼 田中恒固	
58	土浦鉄道株式会社	久喜停車場～幸手町 ～関宿町～境町～寄掛村 ～土浦町	(県) 否認		
59	武総連還鉄道株式会社	青山北町～世田谷村 (～田無町～所沢町 ～飯能町)～二子村 ～綱島～神奈川町	(県) 否認		
60	大相鉄道株式会社	大宮停車場～大久保村 ～所沢町～狭山～立川 停車場～相原村	(県) 否認	日本橋区江橋厚外16名	
61	熊谷鉄道株式会社	熊谷町～川俣村～藤岡 町～小山停車場	(県) 認定		
62	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	(県) 否認	本郷区辻新次郎助外19 名	
63	武州鉄道株式会社	高崎町～八王子町	(記載無)		「線路変更願」中心
64	碓氷鉄道株式会社	(記載無)	(記載無)	麻布区津田仙外15名 (高橋安爾等)	
65	江南鉄道株式会社	熊谷町～行田町～久喜 町～幸手町～宝株花村 ～大青田村～我孫子停 車場～成田町～八日市 場	(県) 基本的認定(現 状困難)	日本橋区横山富次郎外 20名	
66	越生鉄道株式会社	川越町～坂戸町～越生 町	(県) 基本的認定(現 状困難)	川越町綾部惣兵衛外13 名(渡辺政方、高橋幸 助、田中萬次郎等)	
67	武蔵興業鉄道株式会社	井荻村～田無町(～所 沢町～飯能町)～小平 村～狭山～長岡村	(県) 否認	麴町区宮川鉄次郎外14 名	
68	飯能鉄道株式会社	飯能町～元加治村～豊 岡町～入間川町	(県) 否認(入) 認定	繁田武平 山崎茂助 宮岡茂助	「創立請願書」「起業目 論見書」「仮定款」 ※却下
69	中武鉄道株式会社	大宮停車場～与野町 ～宗岡村～大和田町 (～保谷村～境～溝口 ～川崎町)～所沢停車 場	(県) 否認 (北足) 認定	四谷区富岡周蔵外21名	
70	久喜鉄道株式会社	岩槻町～久喜町	(県) 否認	本所区廣岡逸人外14名 (佐久間範次郎、大河内 五郎兵衛、上村政敏等)	
71	金子鉄道株式会社	金子村～豊岡町～入間 川町	(県) 否認(入) 認定	入間郡金子村梅田真澄 外9名(坂本茂三郎、市 村高彦、伊藤倉次郎等)	「創立請願書」「起業目 論見書」「仮定款」 ※却下
72	岩槻鉄道株式会社	大宮停車場～南中丸 ～加倉～南中曾根～新 方袋～粕壁町	(県) 否認 (北足) 否認	日本橋区大沢徳太郎外 5名(山崎嘉平等)	

番号	会社名	路線区間	起業の効用	発起人等関係者	備考
73	宮越鉄道株式会社	大宮停車場～川越町～越生町	〔県〕認定〔入〕認定〔北足〕否認	牛込区小笠原寿長外8名(大沢伴次郎、福田又一、福田久松等)	「創立請願書」「起業目論見書」「仮定款」※却下
74	岩槻鉄道株式会社	金杉村～西新井村～鳩ヶ谷町～岩槻町～大宮停車場	〔県〕否認〔北足〕認定	深川区秋山与次郎外7名	
75	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	〔県〕否認		

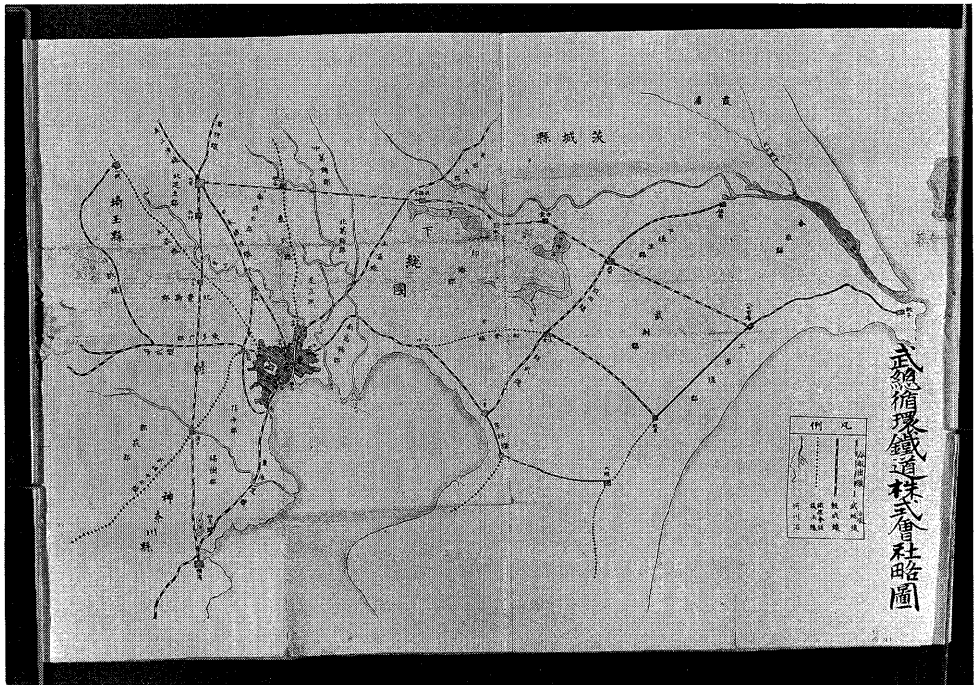
(埼玉県行政文書明2430より作成)

- 1 路線区間中、経由地の多い場合は適宜整理し、分岐線については()内で示した。また町村表記は明治29年時点の自治体名に基づいた。なお、駅の表記は停車場で統一した。
- 2 「起業の効用」中の認否に関わる表記は、各文書中の表現に準じて付した。また「」内は他の同一視している参考路線の起業の効用から引用したものである。なお認否の報告をおこなっている県及び郡役所の表記は以下の通りである。〔県〕埼玉県〔北足〕北足立郡〔入〕入間郡〔比〕比企郡〔秩〕秩父郡〔児〕児玉郡〔大〕大里郡〔北埼〕北埼玉郡〔南埼〕南埼玉郡〔北葛〕北葛飾郡
- 3 敷設却下に関する文書が添付されているものについては、備考欄に※却下と記した。

を除けば既設幹線鉄道の主要地であり、また周辺農村工業地帯の中心市場としての役割を伝統的に担った地方産業都市であることから、県の東西南北の中核的町が起終点となっていることがわかる。一方県内各町村を起終点に持つ路線が全体の三分の二を占めるものの、路線の広がりの方では武蔵循環鉄道(写真)のように、複数府県にまたがる路線⇨複数府県接続型が五一社約八〇%と圧倒的に多い。

起終点の集中する主な府県(埼玉県を除き、分岐線を含む)は東京府の二六例、茨城県の一三例、千葉県の一一例、神奈川県の一〇例である。東京に集中している観があるが、その内訳をみると八王子、赤羽、小梅町、越中島など既設鉄道停車場や周辺地域が多く、中央集権的縦貫線の色彩は余り感じられない。また、茨城県、千葉県、神奈川県との接続は、東京を迂回していける路線の創造を意図していたと考えられ、特に国府津への路線計画には首都東京及び京浜地区を迂回して官設鉄道(東海道線)に接続しようとするねらいがみえる。

発起人などの関係者をみると、全般的に県外居住者が多い傾向がある。特に後藤象二郎(参議・逓信大臣・農商大臣)以下二九名が発起人になっている埼玉鉄道のように、埼玉県居住者が一人も入っていない会社もある。しかしやはり地元への鉄道敷設ということで、主な関係者には貴族院議員の根岸武香(現大里村)、衆議院議員の堀越寛助(現羽生市)をはじめ、延べ人数で帝国議會議員が八名、県



武総循環鉄道株式会社略図 (埼玉県行政文書明 2430)

明治中期埼玉県内私設鉄道敷設計画について

会議員一四名(内議長三名)、首長三名が名を列ねている。また日本鉄道会社副社長の久米良作(現児玉町)や茶業の発展に尽力した繁田武平(現入間市)、入間馬車鉄道に関係した増田忠順(現狭山市)の名もみられ、地域の有力者や名望家に加わっていたことがわかる。これらの会社の敷設出願に対しての、県及び各郡役所の反応が「起業の効用」から読み取れる。県は各府県からの照会に対し、関係郡役所の報告をもとに回答しているが、否定的報告をしている郡役所が少ないのに対して、県は七五社中三五社の敷設計画に否定的な判断を下し、必要性を認めているものの現状では敷設が困難としている一社を含めると、全体の六一%に対してはその敷設を疑問視していたことがわかる。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⁽⁹⁾、収益性と経済効果への疑問、路線距離の短さが挙げられる。また秩父地方への路線は「重要物産ノ輸出入ハ専ラ寄居熊谷若クハ本庄ノ地方ニ集散⁽¹⁰⁾」していることを理由に否定しているケースが多い。

三 私設鉄道敷設計画の内容

以上みてきたように、七五社のほとんどは創立請願書や起業目論見書が備わっていないため、その実態は明らかではない。しかし北埼玉鉄道会社をはじめ六社については、それらの書類が残っているため、当時の私設鉄道敷設における資本金の内容をある程度概観することができる。この六社の内容をまとめたものが表3である。

資本金の大小はあるものの、各社共通の一株五〇円は商法の規定に基づくものであり、投機的行為を防止するために設定された金額である。また敷設費はその距離に単純に比例しないが、これはその間の地理的条件、特に河川への架橋や土地買収に影響されていると思われる。

営業収入は六社平均で乗客収入が六四%、貨物収入が三六%であり、乗客収入を中心に計画されていたことがわかるが、県北の埼玉・北埼玉鉄道は特に乗客収入に依存する割合が高いことが注目される。北武鉄道を除けば、どの会社も営業係数及び純益率は良好と考えられ、鉄道の企業化による利益配当の高さが敷設の背景にあったと推測される。

これら六社の路線は日本鉄道や川越鉄道の既設鉄道と接続して計画されていて、自路線だけでなく既設鉄道を利用した効果を考慮に入れていたと思われる。また路線区間には北埼玉地方の青編や足袋入間地方の生糸や茶などの産地をかかえている。すなわち、これら六社の敷設計画は、利益の配当と貨物（原料・製品）輸送の円滑化・低廉化の両面を満たした計画であったとともに、地域振興に立脚した計画であったことが窺える。

おわりに

本稿では前述したように、考察する対象と時期の関係から分析した史料が限定されているが、それにもかかわらず次の事が指摘でき

表3 鉄道敷設計画目論見

項目	埼玉千鉄道株式会社	北埼玉鉄道株式会社	北武鉄道株式会社	飯能鉄道株式会社	金子鉄道株式会社	宮越鉄道株式会社
本社	熊谷町	熊谷町	本庄町	豊岡町	入間川町	川越町
総株数	60,000株 (1株=50円)	10,000株 (1株=50円)	5,600株 (1株=50円)	3,200株 (1株=50円)	2,400株 (1株=50円)	1,600株 (1株=50円)
資本金	3,000,000円	500,000円	280,000円	160,000円	120,000円	800,000円
路線距離 路線区間	75哩(約120km) 熊谷町～佐原町	18哩(約28.8km) 熊谷町～栗橋町	9哩(約14.4km) 本庄町～寄居町	6哩(約9.6km) 飯能町～入間川町	5哩(約8.0km) 金子村～入間川町	18哩(約28.8km) 大宮町～越生町
敷設費A	3,000,000円 (40,000/1哩)	500,000円 (27,777/1哩)	280,000円 (31,111/1哩)	160,000円 (26,666/1哩)	120,000円 (24,000/1哩)	800,000円 (44,444/1哩)
営業収入B	450,000円	78,840円	46,700円	22,776円	28,980円	107,950円
乗客収入	370,500円 (83%)	55,188円 (70%)	25,650円 (55%)	11,826円 (52%)	19,855円 (69%)	59,372.5円 (55%)
貨物収入	75,000円 (17%)	23,652円 (30%)	21,150円 (45%)	10,950円 (48%)	9,125円 (31%)	48,577.5円 (45%)
営業支出C	190,162.5円	29,565.5円	24,300円	9,000円	7,500円	3,285円
営業係数 (C/B)	42.6	37.5	52.0	39.5	25.9	30.4
純益D	258,375円	49,275円	22,400円	13,776円	11,480円	75,100円
純益率 (D/A)	8.6	9.9	8.0	8.6	9.6	9.4

(埼玉県行政文書明2430中の各社創立請願書及び起業目論見書より作成)

る。

まず第一点は二十八・九年にかけて七五社という、非常に多くの私設鉄道の敷設を計画した会社があったということであり、それがみな計画だけで実現しなかったという事実である。県内に本社を置いて敷設を計画した会社については、国より県を経由しての却下の通達文書があるため確認できるが、他府県に本社を設置しようとした会社の最終的な結末は埼玉県行政文書では確認できない⁽¹³⁾。しかし、それはその後の鉄道敷設の状況をみれば明らかであり、「幻の鉄道」とよばれる所以がここにある。

第二点はその敷設計画をみると、県内の東西南北の中核的町を起終点とした路線が多く、また複数の府県を接続した路線が多いことから、県内主要地域と県外主要地域を結びつけようとした意図が読み取れる。

第三点は発起人等関係者は、本県以外に本社を設置しようとした会社が多いためか、県外居住者が比較的多くみられるが、やはり地元への鉄道導入ということで県内各地域の政治家や実業家などの有力者が計画に参画後援していたことがわかる。

第四点は経営内容が乗客収入を中心に計画されており、営業係数などから比較的良好な営業状況を予想していたことがわかる。生糸や織物などの重要な物産に恵まれ、人口も稠密な埼玉県域に鉄道を敷設する経済的裏付けを背景としていたことが推測できる。

「瞬時数里ヲ疾走スル鉄道」⁽¹⁴⁾の効用は輸送の近代化とそれに伴

明治中期埼玉県内私設鉄道敷設計画について

う資本主義の確立という経済面だけでなく、社会全般の近代化を急速に促し、社会の様相も次々と変貌させていった。特に地域社会に与えた影響は極めて大きかった。それは鉄道沿線地域が東京を中心とする大都市と結びつくことによりますます発展していくのに対して、逆に路線からはずれた地域の衰退の様子をみれば一目瞭然であった。また建設主体の官民を問わない、「鉄道のもつ共通性」⁽¹⁵⁾それ自体が大きな社会的意義を持つていた。それゆえ、路線からはずれて「末夕直接ニ鉄道ノ便ニ浴スル能ハサル」⁽¹⁶⁾地域はその敷設導入に躍起となった。それは単なる文明開化ではなく、入間地方であれば「産物饒多ナル西武地方即外秩父地方ヲ啓発」⁽¹⁷⁾しようとする地域開発・振興が根底にあつたからであると思われる。無論、企業である以上はその収益性という面は無視できず、またこの当時は鉄道以外に投資対象が乏しかったために、投機的傾向はあつたものの、地域を視点に据え鉄道敷設が計画されていたことはやはり否定できないであろう。

計画だけで実現しなかった「幻の鉄道」の予定路線を今改めてながめると、その中には現在実現している路線や実現予定路線があることに気づく。地域における鉄道に対する願いは、時代を越えても変わらないものがあるように思える。

(平成四年一月記)

註

- (1) 日本鉄道省編「日本鐵道史」上篇 清文堂出版 一九七二年(覆刻發行)
- (2) 平成三(一九九二)年十二月七日付毎日新聞朝刊
- (3) 平成三(一九九二)年十二月十一日付読売新聞朝刊、同産経新聞朝刊、同埼玉新聞
- (4) 日本鉄道省編「日本鐵道史」上篇 清文堂出版 一九七二年(覆刻發行)
- (5) 老川慶喜氏「埼玉の鐵道」埼玉新聞社 一九八二年
- (6) 野田正穂氏他編「日本の鐵道―成立と展開―」(鐵道史叢書2)日本經濟評論社 一九八六年
- (7) 右同
- (8) この他に本簿冊中の川越電氣鐵道会社と、未収録の堀ノ内電氣鐵道会社(豊多摩郡淀橋町ノ所沢町)及び入間電氣鐵道会社(飯能町ノ入間停車場)に関する文書が埼玉県行政文書明二四四六・二四七五・二四七九(特許事業)の中にあり、三社ともに明治二十九年に認可はされているが実現されていない。なお表2中の川越電氣鐵道会社と明治三十九(一九〇六)年に川越ノ大宮間で開業した川越電氣鐵道会社とは別会社である。
- (9) 私設鐵道条例はその第三条で、「既設ノ鐵道ニ妨害ヲ生スルノ虞」ある場合は申請を却下できると定めている。
- (10) 埼玉県行政文書明二四三〇―三「秩父鐵道利害調査東京府知事へ回答」
- (11) 商法第一七五條「各様式ノ金額ハ(中略)二十円ヲ下ルコトヲ得ス又其資本十万円以上ナルトキハ五十円ヲ下ルコト得ス」(明治二十三年公布)
- (12) 老川慶喜氏「埼玉の鐵道」埼玉新聞社 一九八二年
- (13) 毛武鐵道会社については、国立公文書館所蔵鐵道省文書により、三

十一年一月四日に免許されたが、三十二年五月十五日に却下されたことが確認できる。

- (14) 埼玉県行政文書明二四三〇―一〇「関東鐵道利害調査東京府知事へ回答」
- (15) 原田勝正氏「日本の鐵道」(日本歴史叢書45)吉川弘文館 一九九一年
- (16) 埼玉県行政文書明二四三〇―一八三「北埼玉鐵道創立再願書」
- (17) 埼玉県行政文書明二四三〇―一四「宮城鐵道創立請願書」



明治29年私設鐵道敷設
 計画路線図

- 既設鐵道路線
- 計画路線

(埼玉県行政文書明治2430、原田勝正氏「鐵道の語る日本の近代」より作成)