

第16回收藏文書展

鉄道素描

近代埼玉の軌跡



1991.1.19(土)～4.7(日)

開催にあたって

明治4(1871)年11月に“埼玉県”が誕生して今年で、120年目を迎えます。以来、県は様々な変化、発展を遂げてきました。

そこで今回の収蔵文書展は、近代埼玉の歩みの中で、政治・経済・地域社会に重要な役割を果たし、私達の暮らしにも多大な影響を及ぼした鉄道に焦点をあててみました。

明治以降、政府は中央集権国家の確立、富国強兵・殖産興業政策推進のため、鉄道計画においても、東京を中心とした路線網の整備に心血を注いできました。本県の敷設状況を見ても、日本初の私設鉄道である日本鉄道(上野―高崎間、大宮―宇都宮間)をはじめ、川越鉄道(国分寺―川越間)、東武鉄道(千住―伊勢崎間、池袋―川越間)などにその方針が現れています。

しかし、このような政府主導による縦貫線計画に対し、地域産業の発展と住民の利益のため、県内各地域や近隣の各地を横貫線で結ぼうとする努力も民間レベルでなされてきました。それは「幻の鉄道」と呼ばれる明治20～30年代に企てられた鉄道建設計画であり、明治後期から大正までの一時期に活躍した馬車鉄道です。

本展示は、それらの事跡を当館収蔵の埼玉県行政文書及び寄託、寄贈文書でたどることにより、近代埼玉の姿を見直し、地域の交通体系を考える上での手掛かりとしていただければ幸いです。

最後に、これら貴重な史料を提供してくださりました寄贈者・寄託者の皆様に厚く御礼申し上げます。

平成3年1月

埼玉県立文書館長
村田文生

関連略年表

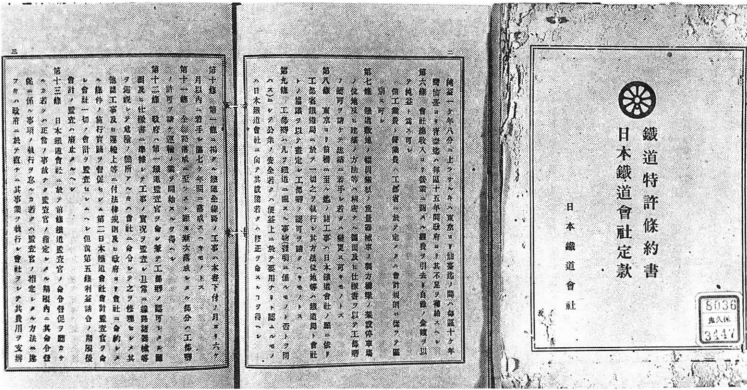
明治16.	7 (1883)	日本鉄道、上野～熊谷間開業
	17. 5 (1884)	日本鉄道、上野～高崎間開通
	18. 3 (1885)	日本鉄道会社、東北方面への分岐点として大宮駅を開設
	18. 7 (")	日本鉄道第2区線、大宮～宇都宮間開通
	26. 2 (1893)	千住馬車鉄道、越ヶ谷～千住間開通
	26. 6 (")	千住馬車鉄道、越ヶ谷～粕壁間開業
	28. 3 (1895)	川越鉄道、国分寺～川越間開通
	32. 8 (1899)	東武鉄道、北千住～久喜間開通
	34. 6 (1901)	忍馬車鉄道、吹上～忍間開業
	34. 9 (")	中武馬車鉄道、入間川～青梅間開業
	34.10 (")	上武鉄道、熊谷～寄居間開業
	35. 5 (1902)	川越馬車鉄道、川越～大宮間開業
	36. 4 (1903)	上武鉄道、波久礼まで路線延長
	39. 7 (1906)	川越電気鉄道、川越～大宮間開業
	39.10 (")	日本鉄道会社、国有化
	40. 8 (1907)	東武鉄道、足利まで路線延長
	44. 9 (1911)	上武鉄道、寄居～長瀬間開通
	44.10 (")	中央軽便電気鉄道、中央鉄道株式会社と社名変更
大正	3. 5 (1914)	東上鉄道、池袋～川越間開通
	3.10 (")	上武鉄道、藤谷淵～大宮間開業
	4. 4 (1915)	武蔵野鉄道、池袋～飯能間開通
	4. 9 (")	本庄電気軌道、本庄～児玉間開業(昭和4年まで)
	5. 2 (1916)	上武鉄道、秩父鉄道株式会社と社名変更
	6. 8 (1917)	秩父鉄道、秩父～影森～武甲間開業
	8. 8 (1919)	中央鉄道会社、武州鉄道株式会社と社名変更
	9. 4 (1920)	東上鉄道、東武鉄道株式会社へ合併
	9. 4 (")	北武軽便鉄道、羽生～熊谷間開業
	11. 5 (1922)	秩父鉄道、北武軽便鉄道を合併
	13.10 (1924)	武州鉄道、蓮田～岩槻間開通
	14. 7 (1925)	東武鉄道東上線、池袋～寄居間全線開通
	14.12 (")	武蔵野鉄道、飯能～吾野間開通
昭和	3.12 (1928)	武州鉄道、岩槻～武州大門間開通
	5. 2 (1930)	総武鉄道、粕壁～野田間開通
	5. 3 (")	秩父鉄道、三峯口まで開通
	6. 4 (1931)	国鉄八高線倉賀野～児玉間開通
	7. 2 (1932)	越生鉄道、坂戸～高麗川東岸開業
	9.10 (1934)	国鉄八高線、八王子～倉賀野間全通
	9.12 (")	越生鉄道、森戸～越生間開業
	11.12 (1936)	武州鉄道、武州大門～神根間開通
	13. 8 (1938)	武州鉄道、営業廃止
	15. 7 (1940)	国鉄川越線、大宮～川越間開通
	18.12 (1943)	東武鉄道熊谷線、熊谷～妻沼間開通
	19. 2 (1944)	東武鉄道、総武鉄道(大宮～船橋間)を合併
	20.10 (1945)	東武鉄道、坂戸～越生間営業開始認可

<参考> 『埼玉の鉄道』老川慶喜著 1982

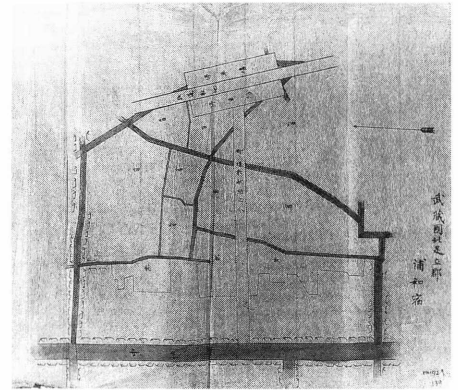
『近代日本総合年表』岩波書店 1968

『東武鉄道六十五年史』東武鉄道株式会社 1964 ほか

日本鉄道



鐵道特許條約書・日本鐵道會社定款 鬼久保家3447
根岸家 836



武蔵國北足立郡浦和宿
明1729

鐵道局及鐵道會社汽車發着時刻並賃金表

區間	上野		熊谷		高崎		宇都宮		大宮		浦和		川口	
	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
上野
熊谷
高崎
宇都宮
大宮
浦和
川口

明治十九年三月十六日改正

鐵道局及鐵道會社汽車發着時刻並賃金表 篠崎家4952

川口停車場設置請願書

當町ノ元來鑄物製造ヲ以テ世ニ知ラレタル
工業地ニシテ目下數千九百人口尠萬ニ達
日ノ月ニ繁盛ヲ極メ將來有望ノ地タルハ
更ニ疑ヲ容レザル所ナルヲ以テ四隣町村ノ未往者日
々數千人ヲ下ラシメテ加フルニ浴道兩村ノ
亦動ニトセズ故ニ當町ニ停車場ヲ設ケラ
ルニ於テハ如上ノ人負及荷物等皆之ニ依
ルニ於テハ極要ノ地位ニ在リテ今ニ停車場
場ノ設ケテハ甚ク遺憾ニ在リテ今ニ況ニ

川口停車場設置請願書
明3618

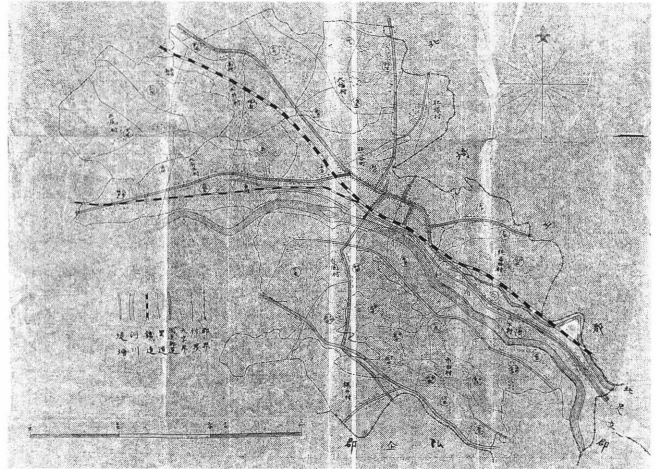
日本鐵道株式會社は、西南戦争〔明治10(1877)年〕以後の深刻な財政難により、政府の鐵道官設官營が不可能となったことから、岩倉具視を中心とした華士族層によって設立された。しかしその路線は、軍事的・政治的・経済的に極めて重要であったため、政府から手厚い保護、助成がなされると同時に、義務・制限事項も課せられるという半官半民の特権会社であった。〔『特許条約書』〕

明治16(1883)年7月に上野～熊谷間が開通し、17(1884)年5月には高崎まで全通した。当時は駅も、上野・王子・浦和・上尾・鴻巣・熊谷・深谷・本庄・新町・高崎に置かれただけで、汽車の速度は時速30km程度で、1日3往

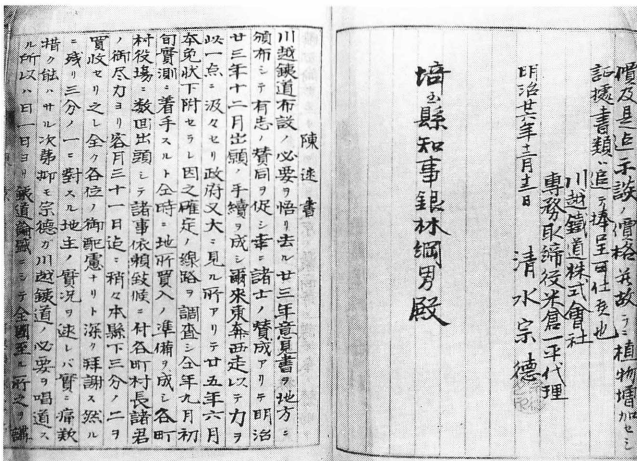
復だった。また運賃は、特別・上等・下等の三等級に分けられ、因に上野～浦和間は、特別で70銭、上等で44銭、下等では22銭で、小児については、4才までは無賃、12才までは大人の半額と定められていた。なお、明治15(1882)年9月、川口で開催された起工式において最初に走った機関車は、善光寺(現川口市)裏で組み立てられたため、「善光号」と名づけられた。

明治18(1885)年7月には、日本鐵道第2区線として、大宮～宇都宮間が開通し、明治39(1906)年には、鐵道国有法の制定により、日本鐵道は国有化され、以後この2路線は、高崎線、東北本線と称された。

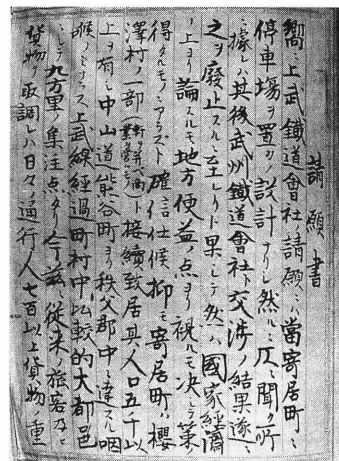
その他の 主な鉄道



熊谷町外10箇村（日本鉄道・上武鉄道） 明3317



川越鉄道布設請願陳述書 明1585



上武鉄道株式会社寄居町停車場設置請願書 明2430

日本鉄道など既設線の順調な営業成績や産業革命の進行による企業勃興により、明治10年代末～30年代には、私設鉄道会社設立の請願が活発化した。その中で、県内でも、川越・東武・上武鉄道が、またその後、東上・武州鉄道などが敷設された。

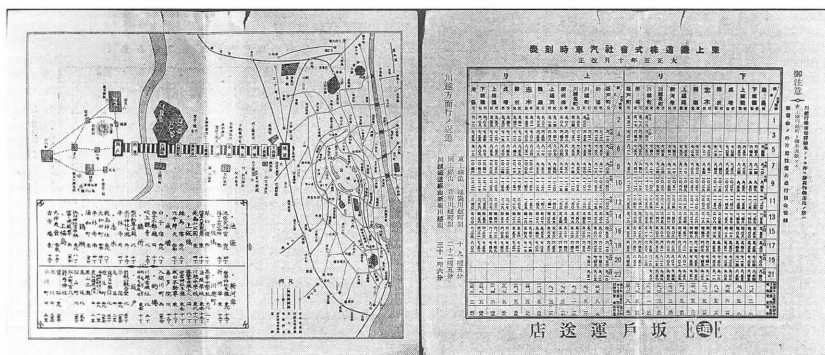
川越鉄道は、明治23(1890)年12月、増田忠順ほか38名の発起により「川越鉄道布設仮免許状願」が提出された。その路線は、甲武鉄道の国分寺駅から所沢、入間川を経て川越に至るもので、明治27(1894)年12月に国分寺～久米川間が、28(1895)年3月には久米川～川越間が開通した。

東武鉄道は、明治28(1895)年4月、川崎八右衛門ほか11名により発起された。明治32(1899)年8月にまず北千住～久喜間が開業し、両駅間に西新井、草加、越谷、粕壁、杉戸の各駅が開設された。全線旅客運賃は33銭、賃率は1哩（マイル・1,609km）当り1銭3厘で、客車と貨

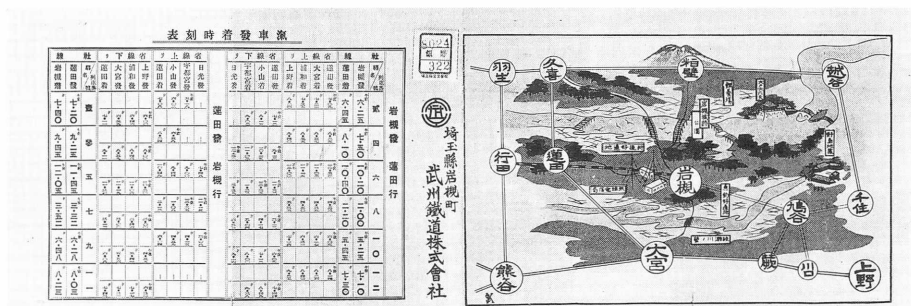
車の混合列車で1日7往復運行された。その後、駅を増設し、路線も延長、明治40(1907)年8月には足利まで開通した。

上武鉄道は、明治27(1894)年4月、地元有力者たちの鉄道期成同盟会により「上武鉄道株式会社創立願」が出され、柿原万蔵らの努力により明治34(1901)年10月に熊谷～寄居間が、さらに明治36(1903)年4月には波久礼まで路線延長された。大正5(1916)年2月には秩父鉄道と社名変更し、昭和5(1930)年3月には三峰口まで開通した。

東上鉄道は、明治36(1903)年12月に設立申請がなされたが、その計画線は、東京の巢鴨～池袋～膝折～川越～松山～児玉～藤岡～渋川に至り、さらに越後長岡まで延長されるというもので、文字どおり東京と上武を結び、さらに上越方面へも路線を伸ばすという遠大な計画であった。その後路線は、池袋～寄居に変更され、大正3(1914)年5月には池袋～川越間が開通した。大正9(1920)



東上鉄道株式会社汽車時刻表 林家10241



汽車発着時刻表 (武州鉄道株式会社) 飯野家322

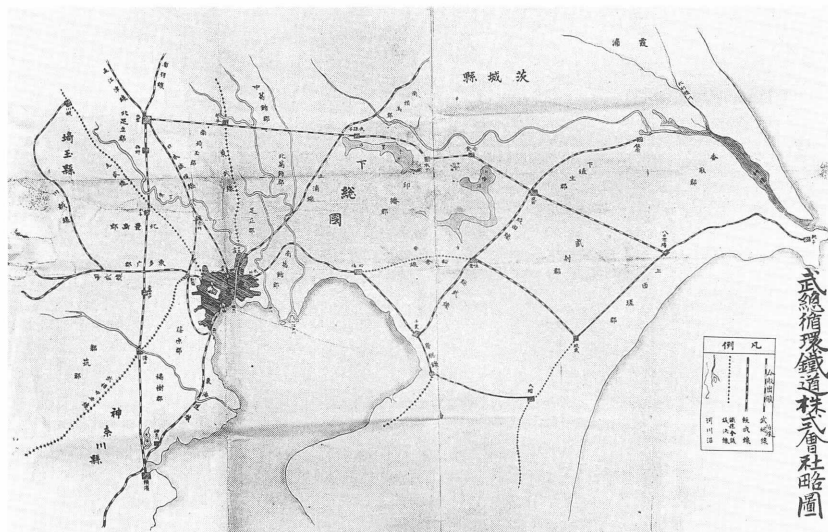
年4月、東武鉄道が東上鉄道を合併し、東上鉄道は解散、大正14(1925)年7月には、池袋～寄居間が開通した。

武州鉄道は、当初中央軽便電気鉄道株式会社と称し、計画線は、川口町～鳩ヶ谷町～安行村～大門村～春岡村に至るものであった。明治44(1911)年10月には、動力を電気から蒸気に変更し、社名を中央鉄道株式会社と改めた。それにともない岩槻～騎西～羽生間、騎西～忍間の路線延長を企てている。大正8(1919)年に武州鉄道と改称し、大正13(1924)年10月、蓮田～岩槻間開通、昭和3(1928)年には岩槻～大門間、昭和11(1936)年には大門～神根間が開業した。しかしいくたびの経営改善・路線延長計画などの努力にもかかわらず、第一次世界大戦の勃発、その後の反動恐慌、金融恐慌、昭和恐慌、そして日中戦争の勃発などの影響を受け、ついに昭和13(1938)年8月、株主総会において、会社解散が認可された。

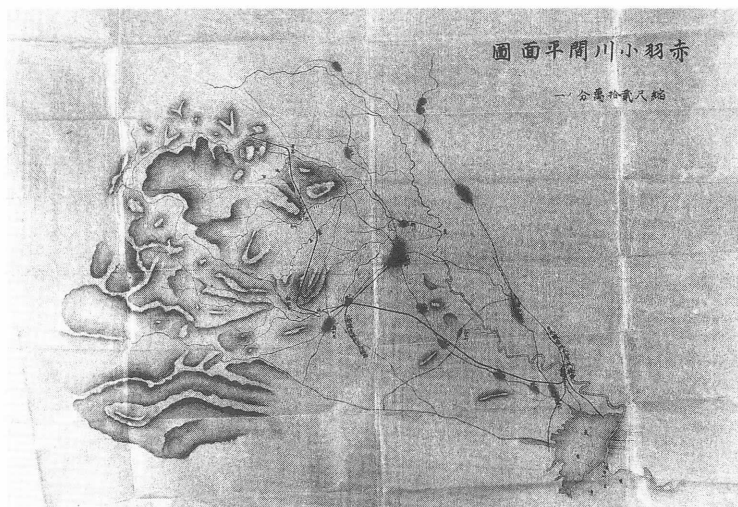


東武鉄道敷設ノ件ニ付加須・羽生外関係町村ノ請願明1747

幻の鉄道



武総循環鉄道株式会社略図 明2430



赤羽小川間鉄道布設予定線図（赤羽小川間平面図） 明2430

「幻の鉄道」——とは、日清・日露戦争の狭間である明治20年代後半に集中した中小私鉄の建設計画をさす。この時期は我国の第一次産業革命の勃興期にあたるとともに、日本鉄道史上、第二次鉄道熱期とよばれている。

明治初期の鉄道計画と敷設は、富国強兵殖産興業のスローガンの下で進められた近代化、すなわち、資本主義化の象徴であり、またその条件であれば、当然ながら中央集権国家の確立をめざす明治新政府の主導でおこな

われた。すなわち、鉄道は政治経済文化の中心である東京と地方を結ぶ縦貫線として建設され、また統一政権の支配権を強化する手段として整備されていった。やがて日本鉄道株式会社を中心とする基幹路線による全国の一元化と、資本主義の進展に伴う商品流通の拡大が、各地に第二の鉄道建設ブームをもたらした。明治29(1896)年3月に開かれた第7回鉄道会議で検討されたものだけでも、35社を数えたという状況がそれをよく物語っている。

起業ノ効用

本路ノ氣波ハ東國地産物ヲ新
地方及縣下ニ於テハ重要ナル
中海外輸送ノ道トシテ居ルハ
地方ノ利便ヲ大ニシテハ東國
ノ利便ノ不便ノ欠ナレバ可キ也

大浜鉄道株式会社起業ノ効用
明2430

第六 鐵道敷設費及運輸營業ノ收支概算左ノ如シ

鐵道敷設費概算

第五 本會社ノ資本金額ハ參百萬圓之レヲ六万株ニ
分テ一株ノ金額ヲ五拾圓トス

一 金參百萬圓	測量先工事監督費
二 金壹萬八千圓	用地費
三 金五拾貳萬五千圓	橋梁費
四 金七拾八萬圓	枕木ノトク費
五 金八拾五萬圓	軌道敷設費
六 金三萬四千五百圓	停車場費
七 金七拾五萬圓	諸建物業費
八 金拾九萬五千圓	機關車及車輛費
九 金壹萬圓	卷揚機費
十 金壹萬圓	運送費
十一 金壹萬圓	建築用洗車費
十二 金壹萬圓	柵垣及境界線費
十三 金壹萬圓	電線架設費

埼玉鐵道株式会社起業目論見
明2430

北武鐵道株式會社假定款

第一章 總則

第一條 本會社ハ埼玉縣児玉郡本莊町ヨリ北
泉東児玉大里郡用土櫻澤ヲ經テ寄居町ニ
至ルノ鐵道ヲ敷設シ旅客貨物ノ運輸ノ業
ヲ營ムヲ以テ目的トス

第二條 本會社ハ北武鐵道株式會社ト稱シ本
社ヲ埼玉縣児玉郡本莊町ニ置ク

第三條 本會社ノ資本金額ハ金貳拾八萬圓トス

第四條 本會社ハ株式組織トス

第五條 本會社業務施行細則株式取扱規則及
株金積立金ノ運用ニ関スル諸規則ハ取
扱規則ニ依リテ定ム

北武鐵道株式會社假定款
明2430

北埼玉鐵道株式會社創立再願書

今般者共相謀ニ北埼玉鐵道株式會社ヲ設立
ニ決意スル者ニシテ其理由由左ノ如ク陳述ス
一 北埼玉ノ地方ハ急町並ニ動カズル者ニシテ
西國等ノ人々ヲ捕獲シテ其地ニ於テ其地
式會社設立ニシテ其地ニ於テ其地
二 東國西國ニシテ其地ニ於テ其地
三 地方ノ利便ヲ大ニシテハ東國
四 地方ノ利便ヲ大ニシテハ東國
五 地方ノ利便ヲ大ニシテハ東國

北埼玉鐵道株式會社創立再願書
根岸家1569

北埼玉鐵道株式會社創立再願書

北埼玉鐵道株式會社創立再願書

錢第二三號

北埼玉鐵道株式會社
發起人 根岸武香

明治三十年八月廿一日出願北埼玉
鐵道株式會社ノ發起人根岸武香
下敷設之件難聞届依テ額書ヲ却
ス

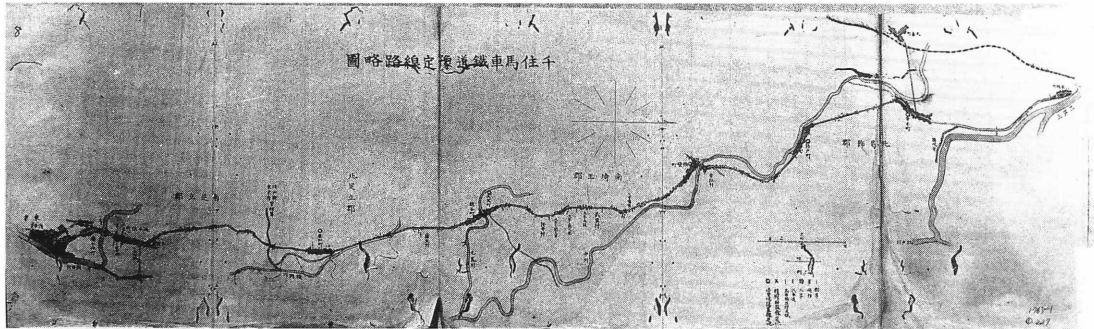
明治三十年五月十四日
逋信大臣子爵野村

北埼玉鐵道株式會社
不許可二付却下指令
根岸家1556

この動きは東京に隣接し、産業経済的に直結した埼玉
県でも顕著にみられた。土木部の鉄道関係として整理さ
れた明治29(1896)年の埼玉県行政文書の中には、およそ
110 件余の鉄道建設出願関係の文書が収められている。
それらの建設計画の路線は、大宮・川越・熊谷・岩槻を
中心にかなりの部分が重複するものの、県内を南北に貫
く基幹路線を補完的に結びつける傾向を示すとともに、
一方では地方と地方を広範囲に結ぶ横断の路線の色彩が

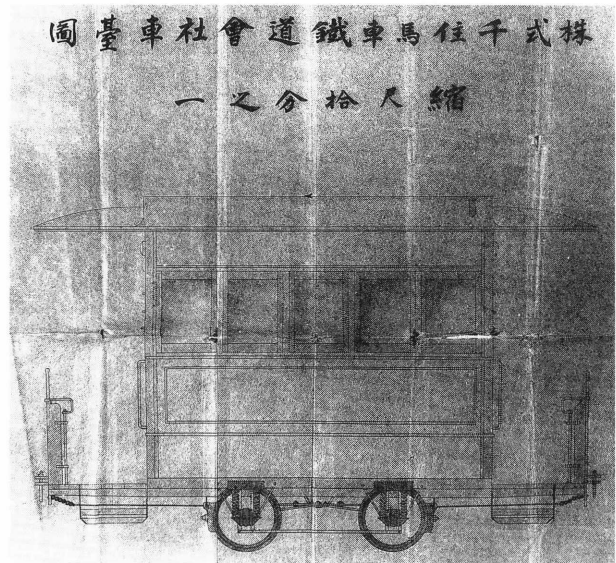
極めて濃いものが多く見られる。

和紙に描かれた一本の鉄道敷設予定線図を見、「起業
ノ効用」を読む時、そこには特産物の搬出や海外輸出を
通して、地域産業の発展と利益の増大を図ろうとする住
民の切実な願いを垣間見ることができる。



千住馬車鉄道予定線路略図 明1763

広告 (千住馬車鉄道発車時間表)
白石家4011



株式千住馬車鉄道会社車台図 明1763

各馬車鉄道が、そして30年代には、入間（入間川町～飯能）、忍（吹上～長野村）、中武（入間川町～青梅）、川越（川越～大宮、川越～坂戸）などの各馬車鉄道が相次いで出願されたが、伊勢崎本庄と埼玉の両馬車鉄道は開業せずに免許が解除になっている。

千住馬車鉄道を除くこれら馬車鉄道は、明治20年代の鉄道建設計画が却下された後に、それに替わる交通手段として計画されたものと思われ、地域的路線で距離も短く、資本金も少額なものであった。そのため需要も限られており、開業後の営業成績も良好とはいえ、ほとんどが短期間で廃業にいたっている。

一方、千住馬車鉄道においては、出願も明治22(1889)年と早く、後年、同地域に東武鉄道が開設されたこともあり、鉄道に先行するものであった。また馬車鉄道としては、営業距離も長く、資本金も比較的大規模で、当初はかなり良好な営業成績も期待されたが、その経営も年々、悪化の一途をたどり、ついに明治30(1897)年6月の株主総会で解散が決議された。なお、この経営は、草加馬車鉄道会社に引き継がれたが、その営業成績も良好とはいえず、明治32(1899)年営業を廃止している。

展 示 文 書 目 録

番号	文 書 名	年 号	文書番号・件名番号
— 日本鉄道 —			
1	鉄道特許條約書・日本鉄道会社定款	明治14. 10. 4	鬼久保家3447
2	鉄道特許條約書・日本鉄道会社定款 他	明治14. 10	根岸家836
3	日本鉄道会社出金人名	明治14	根岸家836
4	第1回報告（日本鉄道会社）	明治15. 7. 28	鬼久保家3446
5	第34回報告～第39回報告（日本鉄道会社）	明治31～34	飯野家349、350
6	武蔵国北足立郡浦和宿	明治15	明1729-24
7	秩父暴徒関係書類	明治17. 11	明946
8	秩父暴徒関係書類	明治17. 11. 27	明947
9	鉄道局及鉄道会社汽車発着時刻並賃金表	明治19. 3. 16	篠崎家4952
10	汽車ノ危険線傍自戒ノ件ニ付各郡役所へ通達	明治22. 9. 30	明1738-29
11	鉄道線路及賃銭里程表	明治35. 4	大熊家3869
12	川口停車場設置請願書	明治42. 7. 9	明3618-9
— その他の主な鉄道 —			
13	川越鉄道布設ニ付地方諸君ニ呈スル意見書	明治25. 7. 3	明1585-14
14	川越鉄道布設請願陳述書	明治26. 1. 8	明1585-14
15	東武鉄道敷設ノ件ニ付加須・羽生外関係町村ノ請願	明治28. 7. 11	明1747-8
16	上武鉄道株式会社寄居町停車場設置請願書	明治29. 12. 8	明2430-96
17	熊谷町外十箇村地図	明治38	明3317-4
18	東上鉄道株式会社汽車時刻表	大正 5. 10	林家10241
19	東上鉄道案内	大正 6. 1. 1	林家10239
20	武州鉄道定款及株主名簿	大正10	飯野家346
21	汽車発着時刻表（武州鉄道株式会社）		飯野家322
— 幻の鉄道 —			
22	川俣鉄道株式会社起業ノ効用	明治28. 12. 9	明2430-1
23	秩父鉄道株式会社起業ノ効用	明治29. 2. 6	明2430-3
24	赤羽小川間鉄道布設予定線図	明治29	明2430-3-2
25	南北中央鉄道株式会社ノ創立ニ付照会	明治29. 2. 8	明2430-4
26	大國鉄道株式会社起業ノ効用	明治29. 4. 17	明2430-6
27	大浜鉄道株式会社起業ノ効用	明治29. 5. 5	明2430-8
28	武総循環鉄道株式会社略図	明治29	明2430-15
29	武総鉄道株式会社起業目論見書附属絵図面	明治29	明2430-21
30	毛武鉄道株式会社改正線路不認可願	明治29. 8. 14	明2430-39
31	毛武鉄道株式会社出願線甲号図・乙号略図	明治29	明2430-39
32	埼玉鉄道株式会社起業目論見	明治29. 10. 7	明2430-44
33	埼玉鉄道株式会社委任状	明治29. 6. 10	明2430-44
34	埼玉鉄道株式会社出願線路略図	明治29	明2430-44
35	熊羽鉄道株式会社 設立申請ニ関スル取調照会	明治29. 8. 8	明2430-53
36	毛武鉄道株式会社荒川鉄橋架設ニ対シ水害防禦ニ関スル上願	明治29. 9. 27	明2430-55
37	北埼玉鉄道株式会社創立再願書	明治29. 8. 21	明2430-75-1
38	北埼玉鉄道株式会社 仮定款	明治29. 8. 21	明2430-75-3
39	毛武鉄道株式会社実測線路御認可願	明治29. 11. 9	明2430-80
40	北武鉄道株式会社仮定款	明治29. 7. 28	明2430-83-3

番号	文 書 名	年 号	文書番号・件名番号
41	江南鉄道株式会社出願線路略図	明治29	明2430-92
42	飯能鉄道株式会社起業目論見	明治29. 8. 20	明2430-98- 2
43	北武鉄道株式会社布設願却下指令	明治30. 5. 19	明2430-104
44	宮越鉄道株式会社創立請願書	明治29. 9. 4	明2430-114
45	北埼玉鉄道株式会社創立再願書	明治29	根岸家1569
46	北埼玉鉄道株式会社不許可ニ付却下指令	明治30	根岸家1556
47	中央鉄道株式会社線路略図		飯野家358
48	佐川鉄道株式会社線路略図	明治29	白石家5162
—馬車鉄道—			
49	馬車鉄道布設願書（伊勢崎本庄馬車鉄道）	明治21. 12. 6	明1747- 3
50	伊勢崎本庄間馬車鉄道布設予算書		明1747- 3
51	伊勢崎本庄間馬車鉄道絵図面		明1747- 3
52	馬車鉄道布設願（埼玉馬車鉄道）	明治22. 1. 22	明1747- 2
53	埼玉馬車鉄道絵図面	明治22. 3	明1747- 2
54	特許状返納命令（埼玉馬車鉄道）	明治24. 10. 23	明1747- 2
55	入間馬車鉄道株式会社発起認可申請書	明治32. 3. 9	明3594-26
56	入間馬車鉄道株式会社定款		明3598-32
57	株式会社設立届（忍馬車鉄道）	明治33. 4. 18	明3598-30
58	株式会社設立御届（中武馬車鉄道）	明治34. 11. 10	明3601-19
59	株式会社設立御届（川越馬車鉄道）	明治35. 5. 27	明3603-19
60	川越馬車鉄道株式会社定款		明3603-19
61	馬車鉄道布設願（千住馬車鉄道）	明治22. 6. 17	明1763- 7
62	千住馬車鉄道予定線路略図	明治22. 6. 16	明1763- 8
63	広告（千住馬車鉄道発車時間表）	明治26. 2	白石家4011
64	株式会社千住馬車鉄道会社車台図	明治26. 9. 12	明1763-111
65	大沢町越ヶ谷町間元荒川架渡大橋軌条図	明治26. 9. 12	明1763-111
66	千住馬車鉄道布設ニ付町会へ諮問ノ件北葛飾郡幸手町長ヨリ答申	明治23. 8. 20	明1763-36
67	千住馬車鉄道布設ニ付村会へ諮問ニ付東京府南足立郡瀨江村長ヨリ答申書写	明治23. 9. 25	明1763-48
68	千住馬車鉄道布設ニ付治道町村会へ諮問ニ関シ北足立新座郡長ヨリ回答	明治23. 9. 15	明1763-31
69	自東京府下南足立郡千住町元千住茶釜橋至南埼玉郡越ヶ谷町往復乗車賃表	明治26. 1. 25	明1763-83
70	貨物運送賃御認可願（千住馬車鉄道）	明治26. 6. 16	明1763-99
—行政文書紹介—			
71	文書保存期間種別	明治29. 1. 17	明1927- 2
72	埼玉県印	明治 4. 12. 25	明156-23
73	兵制徴兵召集召募	明治22	明628
74	参事会議録（県治部）	大正15	大5770
75	蚕糸（蚕糸部）	昭和15	昭3952
76	都市計画審議会（計画観光課）	昭和29	昭10974
77	浦和西南土地改良区（土地改良課）	昭和43	昭20453

※ 会期中に一部展示替を行います。

行政文書とは

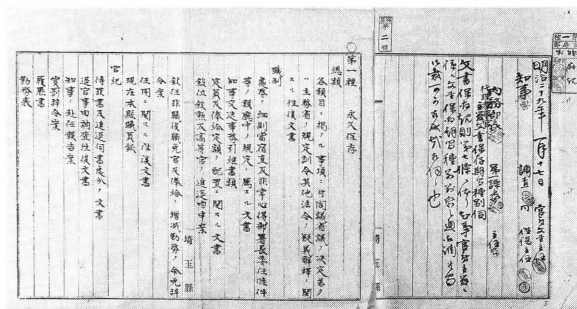
行政文書とは、国又は地方公共団体において事務上必要な文書のすべてをさし、一般的には公文書といわれている。

本県行政文書を歴史的にみると、大きく三期に分けることができる。分類整理体系として第一期は明治以来、昭和21年までの期間であり、その特色は文書の内容に基づく「部門別分類」にある。第二期は地方自治法が施行された昭和22年から昭和43年までである。第一期と同様、文書自体は一冊に綴じられた「簿冊」形式で整理されているが、分類に関しては県の組織機能に基づく「部課別分類」に変更されているのが、この時期の大きな特色である。第三期は昭和44年以降、現在までの期間である。この期間の文書は前期に引き続き「部課別分類」で整理されているが、その最大の特色は従来の「簿冊」形式から、文書を一件一件独立して保存する「ファイリングシステム」に変わった点である。

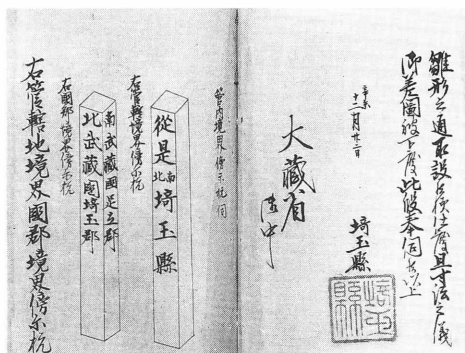
このように本県行政文書は時期毎に分類整理上の特色がみられるものの、県という組織の歴史的所産である以上、県の歴史を反映している貴重な資料であることに変わりはない。文書保存についてはすでに明治8年の太政官達68号において、「記録文書ノ儀ハ嚴重ニ保存スヘキ」（『記録文書目録取調差出方ノ件』）と指摘されていたが、本県で本格的に文書の保存について規定したのは明治28年12月7日に制定された「文書保存規則」が最初のものである。この時に永久保存すべき文書を第一種として四区分されたが、現在は「埼玉県文書規程」で11年以上保存すべき第一種文書以下、五区分されている。

このように歴史的価値を有する公文書等は、県民共有の文化的遺産であり、歴史を後代に伝えるためにも重要な意味をもっている。

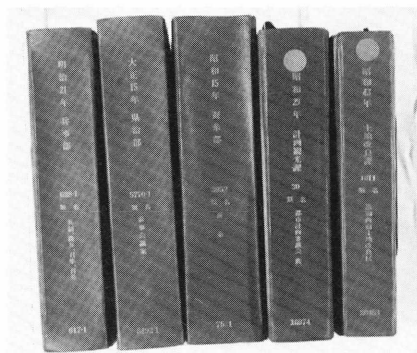
当館では完結後10年を経た第一種文書の管理委任（教育局文書については引継委任）を受け、現在約5万7千冊の県行政文書を整理保存し、県民の閲覧に供している。また第二種文書以下の有期限文書についても、当館の収集基準に基づき、将来、歴史資料として残すため、およそ1万1千冊ほど収蔵している。



文書保存期間種別 明1927



埼玉県印 明156



各年代の県行政文書