

東京都公文書館 編：

『東京馬車鉄道』（都史紀要33）

東京都情報連絡室情報公開部都民情報課

1989年3月刊

B6判 229ページ 500円

近年、馬車鉄道や人車鉄道をとりあげた研究が増えつつある。これらの鉄道はそれぞれ馬力あるいは人力という前近代的な動力を用いる鉄道であったため、研究者からもなかなか一人前の鉄道あつかいをされず、放置された研究分野であった。しかし、局地的な小規模鉄道の研究が盛り上ってくるにつれて、この種の鉄道に対する関心も高まり、多くの研究によって、次第にその実態が明らかにされ、日本の鉄道史のなかに位置づけられてきた。

和久田康雄の『資料・日本の私鉄』（四訂版、1984年、鉄道図書刊行会）によれば、軌道条例およびその後身の軌道法によって特許され、開業にいたった馬車鉄道は、企業別の路線数で数えると、全部で85路線に達する。実際にはこの他に専用鉄道・森林鉄道のなかに位置づけられてきた。和久田康雄の『資料・日本の私鉄』（四訂版、1984年、鉄道図書刊行会）によれば、軌道条例およびその後身の軌道法によって特許され、開業にいたった馬車鉄道は、企業別の路線数で数えると、全部で85路線に達する。実際にはこの他に専用鉄道・森林鉄道のなかに位置づけられてきた。はじめから上記鉄道の圏外にあった北海道の殖民軌道などがかなり多数あるので、本当の数はもっと多くなるはずである。

馬車鉄道を機能の上で大別すると、都市内部の交通機関と都市的要素の少ない地方交通機関から成り、数的には後者が圧倒的に多かった（和久田：前掲書）。日本の馬車鉄道が全国的に普及するようになるのは1900年代以降であるが、輸送量の年次統計からみると、1890年代がその後の時代とくらべて際だって大きな数値を示していることがわかる。実は1882～1902年には東京馬車鉄道が東京の都心部を貫く路線網を営業して、大きな輸送実績をあげていたからである。

大都市の都心部で営業した馬車鉄道は東京馬車鉄道ただ1社であったから、この会社は日本の馬車鉄道のなかでも別格的な存在であり、同じ類型に入るような馬車鉄道は他にはみられなかったと考えてよいと思う。また、東京馬車鉄道は1882年の開業であって、日本ではじめて現われた営業用の馬車鉄道であり、同時に軌道方式の交通機関が都市内交通で用いられた最初のケースであって、この意味でも、関心がもたれる。

このように日本の交通史の上でも大きな意義を持ち、その機能の上でも特徴的な交通機関であった東

京馬車鉄道であったが、その史的研究は従来あまり行なわれず、『東京市電気局創業二十年史』や『東京市電気局三十年史』の記述を大きく越えるものではなかった。その理由は、何よりもこの馬車鉄道の存在していた時代が古く、これまでの鉄道史研究で中心的な役割を果たした鉄道省系の免許特許関係文書の圏外にあって、統計資料も乏しかったからである。しかし、近年十数年間に府県庁文書や沿線旧家の文書の発掘が進んで、より古い時代の馬車鉄道の実態も次第に明らかにされてきた。

本書は国立公文書館および東京都公文書館文書を中心とし、東京馬車鉄道に関する記録を広く利用してまとめられたものであり、1980年代から19世紀末までの東京都心部の公共交通機関の実態を明らかにしようと試みた力作といえる。

東京馬車鉄道は1880年2月に出願され、同年12月、東京府知事の命令書によって許可を受け、会社を設立、翌年着工して、1882年6月に開業した。当初の路線は新橋—日本橋間であったが、逐次営業線を北に延長し、新橋—一本町—上野—浅草雷門—浅草橋—一本町に至る路線を同年10月までに全通させた。その収入は1890年代に入ってから急上昇し、1902年に至るが、動力の近代化をはかって1900年に社名を東京電車鉄道と改め、1903年に電車を走らせるようになって、21年に及ぶ馬車鉄道の運転に終止符を打った。

本書は電化計画直前までの東京馬車鉄道の実態を記述したもので、次のような構成となっている（数字はページ数を示す）。

#### I. 馬車鉄道以前（1～46）

1. 乗合馬車と人力車
2. 長距離乗合馬車

#### II. 創成期の東京馬車鉄道（47～113）

1. 明治初年の馬車鉄道計画
2. 東京馬車鉄道会社の設立
3. 開業
4. 道路修繕問題

#### III. 最盛期の東京馬車鉄道（114～212）

1. 方向転換
2. 複線化の進行
3. 独占的利潤の形成
4. ガタ馬車の凋落
5. 鉄道馬車税の賦課

おわりに——馬車鉄から電車へ（213～218）

参考資料（219～229）

1. 馬車鐵路築造并營業ヲ認許スルニ付命令書  
(明治13年11月24日)
2. 浅草新設線特許命令書(明治29年6月1日)

これで見ると、本書は時代を追って記述する方式をとっていて、まず馬車鉄道登場以前の市街交通機関について述べ、馬車鉄道の開業と隆盛、そしてそれに伴って起った諸問題とその対策、影響などが明らかにされる。しかし、冒頭の「はしがき」にも断っているように、馬車鉄道から電気鉄道への転換については「おわりに」の章で簡単に触れるにとどめている。それについては明治30年代の東京改造論、東京自治論との関連で多面的な考察を加え、他日稿を改めて検討したいとしている。

本書のテーマはもちろん馬車鉄道であるが、当時の東京の道路事情を極めてよく叙述していることに気付く。実は馬車鉄道の発生は当時の道路の状況と深い関係があり、同時にその運行は道路そのものや沿道の地域社会にも大きな影響を及ぼしたからである。道路事情に触れない馬車鉄道の研究は考えられない、といってもよいくらいである。

当時の東京の街路は幅員が狭く、また表面は砂と泥を踏み固めたただけのものであった。マカダム式の砂利、砂などをつき固めた改良道路ですらごく一部にとどまっていた存在であった。このような状況の街路を大型の乗合馬車が走ることは、問題が多いことはいまでもない。本書でも1874年の千里軒という馬車業者による30人乗2階建馬車の挫折が述べられている。重い大型乗合馬車を円滑に運行するには軌道方式の導入が不可欠であり、馬車鉄道の導入につながった。

馬車鉄道の軌道敷設がどのような仕様で行なわれたかについては、本書に貴重な記述がある。それによれば、幅8尺(2.42m)、深さ1尺2寸3分(37.3cm)ほど地面を掘り下げ、砂利を5寸5分(16.7cm)の厚さに敷き、手木でこれを3寸(9.1cm)まで突き固めて、その上に栗の横材(枕木)を4尺(1.21m)間隔に敷き、その上に檜の縦材を敷いて、縦材の上に鉄線(レール)を鋸(犬釘あるいは鋸のことか?—評者)で隙間なく固定させた上に砂利入りの土をかけて覆うという。本書にはこれについてのコメントは何もないが、軟弱な下町の沖積層の上に、突き固めたとはいえ厚さ10cm足らずの砂利の上に1.21mという間のびした間隔の枕木配置の上に

固定されたレールの上を、積重で3~4トンはあると思われる車両が頻りに走れば、道路破壊の結果は目に見えるようである。

また馬が2本のレールの間を走るのであるから、表土の欠損も少なくないはずである。のちに東京府はレールの両側に角石を敷き詰める命令を出す、路盤の下部構造が基本的に弱いという欠陥はなかなか改善されなかったようである。馬車鉄道が公共の道路を用いながら、その保全のための社会的責任を果たしていなかったことが、本書の各所で述べられている。

道路の破壊とともに馬尿処理問題も深刻で、とくに馬車が渋滞したり、長時間停車する場所では馬尿を溜枳に導く小溝が設けられた。このことについても本書では、配置図を示して、この設備の構造を明らかにしている。

開業当初は予想を超える設備投資によって多大の債務を負った東京馬車鉄道であったが、営業成績は良好で、1887年に負債の償却が完結すると、路線網の一大拡張を計画する。しかし、東京市区改正計画のなかに鉄道馬車の計画を盛り込むことが拒否され、画餅に帰してしまう。その原因は道路破壊と馬の大小便による不潔さにあったようだ。市区改正計画と馬車鉄道との関連については、芳川顕正(東京府知事、市区改正審査会長)の意見が引用されているが、当局者からは都市の公共交通機関として、馬車鉄道が欠陥の多いものとしてみられていたことが明らかで、興味深い。

路線網の拡張を断念した東京馬車鉄道は既設路線の改良とサービスの向上に努力し、道路幅員の拡大に応じて複線化を進め、運行の合理化をはかった。これによって会社の営業成績は上昇し、1894年後期から1900年前期までは3割を上回る配当を実施するという好成績であったことが、統計数字によって具体的に示されている。

しかし、この時代になっても、道路破壊の問題の根本的な解決はできなかったようであり、従業員の苛酷な労働条件の改善にも目をつぶって、高収益、高配当、高株価による利潤追求を行なう会社の姿勢に対する利用者や沿線住民の不満は高かったという。そして道路専用に対する課税問題が起り、1900年にこれが実現する。このように馬車鉄道が独占的な利益をあげながら、これを市民に還元することなく高配当を行なうやり方が、都市交通公営論の台頭につ

ながる、と本書は結論する。もっともこのことについては、本書では簡単に触れるにとどめられ、またその論証はなお多くの事例について検討されねばならないと思う。

本書のこのように馬車鉄道の実態を時間の経過とともに明らかにするとともに、多くの文書を原文のまま提示して、都市交通機関としての多くの問題点を具体的に指摘している。もっとも、最盛期には2,000頭以上もいたという馬の調達や管理については本書はあまり触れていないが、このあたりは馬車鉄道史研究の空白部分として、今後の研究が期待される場所である。

ともあれ、日本最大の馬車鉄道であった東京馬車鉄道の実態と問題点を明らかにした本書は、明治前

期の東京の都市交通史研究に大きなステップを印しただけでなく、1984年に公刊された老川慶喜氏執筆の『千住馬車鉄道』（春日部市史別冊）とともに、地域社会との関連を強調した本格的な馬車鉄道史研究として高く評価されよう。

本書の執筆は、東京都公文書館で『東京市史・市街編』の編纂にあたっている白石弘之氏であることが、「はしがき」に記されている。

なお、本書は他の「都史紀要」シリーズとともに、都庁内の都民情報センター（電話03-212-8943）、または紀伊国屋書店で販売しているほか、東京都書店商業組合加盟の書店でも注文によって取り寄せてくれる。

（青木栄一）