

草加市立歴史民俗資料館

れきみんだより vol.5



馬車鉄道の軌道（明治28年〔1895〕）

企画展「鉄道がやってきた！－明治の草加を変えた軌道と鉄路－」開催

開催期間：令和元年7月9日（火）～9月1日（日）／月曜休館／入場無料

今年で草加地域を蒸気機関車が走るようになってから120年になります。

めいじ
明治32年（1899）8月27日、東武鉄道の北千住・久喜間の開業に伴い、草加駅が開設されました。同年12月には新田駅も開設され、草加地域の交通は大きく発展していくことになります。

につこうどう ちゅう
蒸気機関車に先立ち、日光道中から名前を改めた陸羽街道では、短い営業期間ながら馬車鉄道が走っていました。

馬車鉄道とは、道路に敷いた軌条（レール）の上

を客車を引いた馬が走る乗り物です。陸羽街道では、千住馬車鉄道と草加馬車鉄道の2社が営業し、東武鉄道が開業するまで、草加地域を含む埼玉県東部地域の交通発展に大きく関わりました。

企画展では、わが国における鉄道事業の歩みを踏まえつつ、馬車鉄道及び東武鉄道の登場を題材に、近代的な交通機関が整備されていく明治時代の草加町を紹介します。また、近代化の波によって宿場町の風景から変貌していく草加町についても併せて紹介します。

◆特集 「馬車鉄道の盛衰～千住馬車鉄道と草加馬車鉄道～」

■はじめに

馬車鉄道は、19 世紀初頭のイギリスで誕生した交通機関であり、わが国では明治 15 年（1882）に新橋・日本橋間を結ぶ東京馬車鉄道会社の開業を皮切りに、全国各地に普及していきました。

陸羽街道と名を改めていた旧日光道中^{めいじ}でも、千住馬車鉄道株式会社（以下「千住馬車鉄道」という）、草加馬車鉄道合資会社（以下「草加馬車鉄道」という）の 2 社が馬車鉄道を営業しており、特に後者の草加馬車鉄道は、明治時代の草加人^{りく うかいどう}が深く関与して^{につこうどうちゅう}いました。

今回は企画展「鉄道がやってきた！」の特集として、千住馬車鉄道と草加馬車鉄道のてん末について紹介します。

■千住馬車鉄道

埼玉県では、日本初となる私設鉄道会社の日本鉄道会社によって、明治 16 年（1883）に上野・熊谷間を結ぶ鉄道が開業しましたが、鉄道が敷設されなかった地域では、馬車鉄道の営業特許出願が相次ぎました。



写真：忍（行田）馬車鉄道

明治 34 年（1901）に開業した忍馬車鉄道会社は、日本鉄道線吹上駅から行田を経て、長野村（現在の行田市）に至る区間を結びました。明治 38 年（1905）に行田馬車鉄道会社が経営を引き継ぎ、大正 15 年（1926）まで営業しました。



写真：高橋荘右衛門

陸羽街道では、明治 20 年代に至っても街道の主要な運輸を河川舟運^{しゅううん}と馬車輸送に依存する状況にあり、これを憂えた草加町の高橋荘右衛門ら街道沿線の素封家は、明治 22 年（1889）、千住町・幸手町間を結ぶ千住馬車鉄道の開業を計画します。

発起人総代の一人を務めた高橋荘右衛門は、天保 14 年（1843）に現在の高砂一丁目に生まれ、地域の区長や埼玉県議会議員を歴任した後、馬車鉄道敷設の計画時は県議会の副議長に就いていました。

発起人は沿線町村から 32 名が名を連ねていましたが、馬車鉄道に対する各町村の意向は様々あり、幸手町など沿線北部の町村では賛意を得るものの、東京寄りの町村からは否定的な意見が示されました。特に千住町からは、起点を道幅が狭隘^{きょうあい}な元千住中組（現在の千住仲町）から千住茶釜橋^{なかぐみ}（現在の千住茶釜橋^{ちやがまばし}）（現在の荒川土手付近）に変えるよう強い意見がなされました。草加町も、馬車鉄道敷設の意義は認めるものの、洪水時に街道を一部崩して排水していた草加松原区間に排水設備を設けるよう意見し、谷塚村や新田村からも軌道敷設による道路幅員の狭隘に対する危惧が示されました。

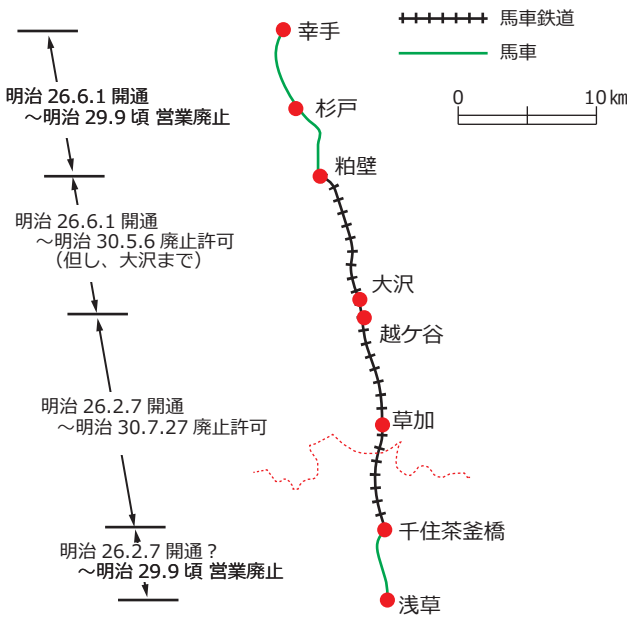
賛否両論のなか、明治 23 年（1890）10 月に運輸営業の特許を得た千住馬車鉄道は、さっそく敷設工事に取り掛かります。定められた期限内に実測調査が終わらない、工事着手時に支払う身元保証金の計算ミスと不足額の工面、越ヶ谷町・大沢町（ともに現在の越谷市）間を流れる元荒川への架橋を巡る問題など、トラブルが相次ぎ、工事の存続も危ぶまれたものの、明治 26 年（1893）2 月 7 日、まずは千住茶釜橋・越ヶ谷町間において営業を開始し、同年 6 月 1 日からは越ヶ谷町・粕壁町（現在の春日部市）間でも営業を開始しました。馬車鉄道は 1 日上下各 4 便運行し、千住茶釜橋・粕壁町間をおよそ 3 時間 30 分で結びました。また、馬車鉄道を挟むように浅草・千住茶釜橋間、粕壁町・幸手町間では普通馬車も運行しました（図 1）。

開業当初は営業成績も良く、15 万円だった資本金を 20 万円に増やし、客車や馬といった諸設備の拡充を図る好調を見せますが、膨大な馬糧費と人件費が影響し、営業成績は次第に悪化していきました。

経営陣は運賃改正したほか（表 1）、人員整理、普通馬車の営業廃止など、様々な経営改善策に取り組むほか、明治 28 年（1895）に実業家の川崎八右衛門らによって東京府本所区（現在の墨田区）・足利間

を蒸気機関車で結ぶ東武鉄道株式会社（以下「東武鉄道」という）の創立が計画されると、強い危機感を抱き、東武鉄道に対して救済金 1 万円の支払いを求め、半額の 5 千円を受け取ることに成功しました。

しかしながら、営業成績が好転することはなく、大沢町・粕壁町間の営業区間短縮を経て、明治 30 年（1897）7 月に千住馬車鉄道は 4 年余りの短い営業に幕を閉じました。



図：千住馬車鉄道の路線
（新編図録『春日部の歴史』を基に作成）

明治 26 年（1893）			明治 29 年（1896）		
区 間	距離	賃 銭	区 間	距離	賃 銭
千住茶釜橋～竹ノ塚	2 哩 66 鎖強 (約 4.3 キロ)	4 銭	千住茶釜橋～竹ノ塚	2 哩 20 鎖 4 間 (約 3.6 キロ)	4 銭
竹ノ塚～草加町	2 哩 66 鎖強 (約 4.3 キロ)	4 銭	竹ノ塚～草加町	3 哩 11 鎖 7 間 (約 5.1 キロ)	5 銭
草加町～蒲生村河岸	2 哩 (約 3.2 キロ)	3 銭	草加町～三軒屋	3 哩 13 鎖 6 間 (約 5.1 キロ)	6 銭
蒲生村河岸～越ヶ谷町	2 哩 66 鎖強 (約 4.3 キロ)	4 銭	三軒屋～大沢町	1 哩 44 鎖 10 間 (約 2.3 キロ)	2 銭
越ヶ谷町～武里村	約 4 哩 (約 6.4 キロ)	6 銭	大沢町～大枝	3 哩 27 鎖 6 間 (約 5.3 キロ)	6 銭
武里村～粕壁町	約 4 哩 (約 6.4 キロ)	6 銭	大枝～粕壁町	3 哩 40 鎖 (約 5.5 キロ)	6 銭

表 1. 千住馬車鉄道の旅客運賃表

春日部市教育委員会市史編さん室編『春日部市史別冊 千住馬車鉄道』掲載の表を基に作成
なお、4 歳以下は無賃、12 歳以下は半額となっていました。

■草加馬車鉄道の登場

千住馬車鉄道の破産により、陸羽街道沿いの軌条撤去が進む最中の明治 30 年 11 月、戸塚弥吉、生島玄益、武内惣蔵、佐藤吉太郎ら草加町の素封家 4 名は、千住馬車鉄道で書紀を勤めていた斉藤敬信とともに、千住茶釜橋・大沢町間の軌条や客車、貨車といった千住馬車鉄道の諸設備を買い上げ、草加馬車鉄道の営業特許を願い出ます。

発起人に名を連ねた草加町の 4 名ですが、戸塚弥吉は、花又屋という酒商を営む傍ら、若くして町会議員に選出、明治 22 年からは 2 期 8 年にわたり草加町長を務め、特許出願時は町長を辞して埼玉県議会議員に当選していました。生島玄益は、宿場通りにて恵風堂という医院を経営していた医師であり、特許出願時は町会議員を務めていました。また、武内惣蔵と佐藤吉太郎は、それぞれ織物糸商と米穀商を営んでいました。4 人の経歴を見ると、経営者や地域行政への関わりはあるものの、馬車鉄道との関連性は尠えず、馬車鉄道の経営知識は皆無であったと考えられます。恐らく、千住馬車鉄道会社に勤めていた斉藤敬信が事務を担い、戸塚弥吉ら 4 名は沿線住民の賛意を得る役割だったのでしょう。

ところで、草加馬車鉄道は、東武鉄道との競合をどう捉えていたのでしょうか。鉄道敷設免許状が下付され、開業を目前に控えていた東武鉄道に対し、相応の危機感を抱いていたとは思いますが、営業特許を願い出た際の手紙には「将来該線路附近ニ東武鉄道株式会社カ布設セル鉄路アリ、之ニ利益ヲ吸取セラルヽ恐レアルヤノ仮想モ有之候得共、当営業ハ千住大沢間一日拾回以上ノ往復ニシテ乗客ハ随意昇降ノ便アリ、右汽関鉄道事業ト自ラ別異ノ方法ニ因リ営業セラルヽモノニ之有故ニ、是等ノ為メ失望ノ結果廃業ノ不幸ニ遭遇スル等ノ不都合ハ万々無之」と、強気の文言を記しています。また、添付されていた目論見書には、営業収入 1 万 9,699 円 20 銭、



写真：戸塚弥吉

営業支出 1 万 3,392 円、6,307 円 20 銭の純益金と、それなりの営業成績を見込んでいました。

■草加馬車鉄道の解散

明治 31 年（1898）11 月 3 日、草加馬車鉄道は千住茶釜橋・草加町間で部分開業し、同月 28 日には大沢町まで全線開業しました（表 2）。

経営状況については、営業報告書から確認することができます。2 点確認されている報告書は、第 1 回が明治 31 年 11 月 3 日から同 32 年 4 月 30 日まで、第 2 回が明治 32 年 1 月から同年 12 月までと、対象期間の差や重複が見られますが、数字を整理すると表 3 のとおりになります。営業開始前の試算と比較すれば、営業収入は決して悪くはなく、それなりに利用客を獲得していたと思いますが、それ以上に支出額の多さが目立ちます。報告書からは、実際に営業してみると、客車などの諸設備の修繕費と斃死した馬の処分費という想定外の支出に見舞われ、^{へいし}瞬く間に赤字に陥った状況を推察することができます。

赤字計上した草加馬車鉄道は、明治 33 年（1900）2 月 22 日、通常総会を開催して会社の解散を報告し、同月 24 日には内務大臣あてに特許取消の申請書を提出します。申請書には東武鉄道を始めとする他の交通機関と競合したため、乗車賃を最低額にするなど

区 間	距離	賃 銭
千住茶釜橋～竹 ノ 塚	2哩 22 鎖 4 間 (約 3.6 キロ)	6 銭
竹 ノ 塚～草 加 町	3 哩 11 鎖 7 間 (約 5.1 キロ)	7 銭
草 加 町～三 軒 屋	3 哩 13 鎖 6 間 (約 5.1 キロ)	7 銭
三 軒 屋～大 沢 町	1 哩 44 鎖 10 間 (約 2.3 キロ)	5 銭

表 2. 草加馬車鉄道の旅客運賃表

春日部市教育委員会市史編さん室編『春日部市史別冊 千住馬車鉄道』掲載の表を基に作成

様々な手段を講じたが経営が好転しなかったと無念が述べられています。

かくして開業から 2 年を待たず、草加馬車鉄道は陸羽街道から姿を消しました。

■おわりに

草加馬車鉄道のてん末について、前史に当たる千住馬車鉄道から見てきました。2 社とも経営は厳しく、草加馬車鉄道については、東武鉄道創立を目前にしての無謀な開業であったと思われるかもしれません。しかしながら、特許出願時に提出した書類には、「一朝廃業ニ及ビタル結果ハ大不便ヲ来シ、沿道ナラビニ付近ノ各町村トモ、従来ノ不便ハタチマチニ社交ノ疎隔トナリ、社交ノ疎隔ハソノ土地ノ衰運トナル」とあり、馬車鉄道の廃業が地域社会の疎隔を招くことの危機感が記されています。戸塚弥吉らを開業に突き動かした思いは、利益を上げることよりも、地域交通の充実による社会の活性化にあったのではないのでしょうか。

力及ばず短命に終わったとはいえ、草加馬車鉄道は明治の草加人の気概を感じる大きな挑戦だったといえるでしょう。

		目論見書	明治 31 年 11 月 ～同 32 年 4 月	明治 32 年 1 月 ～同年 12 月
営業 収入	乗客収入	19,699.20 円	12,773 円	22,683 円
	雑 収 入		138 円	924 円
	収入総額	19,699.20 円	12,911 円	23,608 円
営業支出		13,392 円※	12,013 円	24,381 円
差引利益		6,307 円	898 円	△773 円
営業係数		47.1%	93%	103%
営業支出内訳				
馬 糧		4,320 円	3,410 円	7,538 円
雇 給 料		5,352 円	2,586 円	5,209 円
給 料			927 円	1,464 円
鉱 油			67 円	142 円
印 刷 費			58 円	93 円
手当旅費			200 円	401 円
税 金		360 円	128 円	141 円
蹄 鉄 費			69 円	144 円
線路修繕		720 円	513 円	794 円
器具修繕			91 円	236 円
車体修理			503 円	984 円
賞 励 金			226 円	282 円
地代家賃		480 円	176 円	324 円
通信印紙			220 円	44 円
組 合 費			10 円	21 円
消耗品費		480 円	930 円	1,515 円
雑 費		480 円	555 円	558 円
利 子			228 円	1,429 円
馬匹斃死			209 円	1,841 円
損 失 費			569 円	
被 服 費			338 円	
営 繕				1,221 円

表 3. 草加馬車鉄道の営業成績の推移

鈴木平八郎「草加を走る馬車鉄道」(『草加市史研究』第 9 号) 掲載の表を基に作成

※ 支出内訳の合計金額と違うが、これは「企業目論見書」自体の誤表記



写真：大阪窯業耐酸煉瓦



写真：大阪窯業株式会社東京工場

憩いの場として親しまれている「まつばら綾瀬川公園」には、かつて煉瓦を製造する大阪窯業株式会社東京工場が操業していました。

明治15年（1882）、大阪府にて硫酸瓶製造会社として創業した大阪窯業は、明治45年（1912）の関東煉瓦株式会社買収を契機に関東に進出し、大正5年（1916）には水陸の交通に便利であった草加町に東京工場を設けました。およそ1万6千坪の敷地を有する東京工場は、100人以上の職員を有する大工場として、草加の工業化を象徴する存在となりました。

東京工場で最初に製造された赤煉瓦45万個は、当時造営中であった明治神宮に用いられ、大阪窯業の誇るべき業績の一つとして社史に記されています。その後も、最盛期には年間1,500万個の煉瓦が製造され、東京駅の建設等に用いられました。

歴史民俗資料館で展示している煉瓦には、一部欠けているものの「OSAKA YOGYO」という文字と大阪窯業の煉瓦であることを示す「㊦」印が刻まれているのが分かります。また、「ACID PROOF」という文字は、この煉瓦が耐酸用途の特殊煉瓦であることを表しています。他の煉瓦にも「OYT」（大阪窯業耐火煉瓦）や「OYKT」（大阪窯業株式会社東京工場？）

まれており、様々な煉瓦を製造していたことが伺えます。

製造した煉瓦は、当初は綾瀬川の舟運によって出荷されていましたが、昭和6年（1931）に現在の獨協大学前〈草加松原〉駅のやや南側に草加荷扱所が設置されると、工場前の綾瀬川に架けられたトロッコ橋（正式には大阪窯業橋）と引き込み線によって東武鉄道の路線まで運ばれ、鉄道による貨物運輸が行われるようになりました。

昭和39年（1964）、東京工場が閉鎖されると、同48年（1973）に草加荷扱所が廃止、平成6年（1994）にはトロッコ橋もハープ橋に架け替えられました。工場跡地は別企業が利用した後、草加市が土地を買い上げ、平成8年（1996）からは広場として市民に開放されており、歴史民俗資料館の煉瓦だけが往時の面影を知る手がかりとなっています。



写真：草加荷扱所（昭和時代初期）

◆れきみん歳時記（平成 31 年 2 月～令和元年 5 月）◆
歴史民俗資料館で開催した講座やイベントなどの取組を紹介します

2月 桃の節句



1 日（金）から 3 月 10 日（日）にかけて、毎年恒例の企画展「桃の節句」を開催し、華やかな展示が来館者を魅了しました。最近住宅事情から雛人形を飾らないご家庭も多く、期間中は多くの方にご来館いただきました。

4月 草加史談会と一緒に



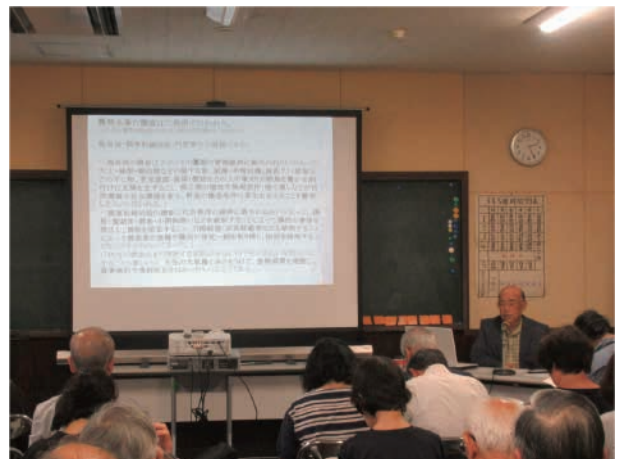
14 日（日）、草加史談会と共催でれきみん講座を開催し、講師の高橋操先生に江戸切絵図についてお話しいただきました。草加史談会は 40 年以上も活動している研究会です。今後も様々な共催企画を検討してまいります。

3月 隠れた名所！？



サクラの開花が関東各地で報告された 3 月下旬、れきみんのサクラも見事な花を咲かせました。資料館職員が草加市の隠れた名所と自負する風景。来年はぜひ、ご自身の目でご覧ください。

5月 江戸時代の農民のくらしを学ぶ



17 日（金）、郷土史家の池田政弘先生を迎え、江戸時代の農間余業についてお話しいただきました。資料を細かく整理したデータから導き出す先生のお話に、受講者は熱心に聞き入っていました。

◆企画展の次回予告

タイトル：「日光道中草加宿と参勤交代－一関藩を中心として－」

開催期間：令和元年 9 月 28 日（土）～ 12 月 28 日（日）

秋季企画展は、毎年恒例となった草加宿と参勤交代をテーマに開催します。今年取り上げる藩は一関藩です。

一関藩の参勤交代は如何なるものか。残された資料から紹介していきます。



昨年の展示風景

◆れきみん講座のお知らせ

歴史民俗資料館では、多くの方に草加地域の古代から近代までの歴史を幅広く学んでいただく「れきみん講座」を開催しています。

7 月は、企画展講座として、鉄道史がご専門の老川慶喜先生を迎え、千住馬車鉄道から東武鉄道の開業に至る歴史をお話しいただきます。

題名：「明治時代の鉄道敷設－千住馬車鉄道から東武鉄道」

講師：老川 慶喜 氏（立教大学名誉教授）

日時：令和元年 7 月 21 日（日）

午後 2 時から午後 4 時

定員：60 名

申込：6 月 21 日（金）より電話にて受付

草加市立歴史民俗資料館
facebook やってます！！

皆さんに草加市の歴史や文化、歴史民俗資料館の活動を伝えたくて公式フェイスブックページを開設しています。
様々な情報を発信していきますので、ぜひご覧ください！

草加市立歴史民俗資料館

市公式ホームページ内の SNS ページまたは隣の QR コードからアクセスすることができます！



草加市立歴史民俗資料館

【開館時間】 午前 9 時～午後 4 時 30 分

【休館日】 月曜日（祝日または振替休日の場合は翌平日）
年末年始

【入館料】 無料

〒340-0014

埼玉県草加市住吉一丁目 11 番 29 号

TEL:048-922-0402 FAX:048-922-1117

E-mail:sokarekimin@city.soka.saitama.jp



東武スカイツリーライン「草加駅」東口徒歩 7 分
駐車場はありません。公共交通機関をご利用ください。

れきみんだより vol.5

発行日：令和元年（2019）6 月 20 日 編集・発行：草加市立歴史民俗資料館