



乗車券のかたちをしたモレルの墓
横浜・山手外人墓地

が、路線を東海道經由にするか、中山道經由にするかは、軍事上の問題も考慮されて、決定に至らない。そこで、まず距離も近く、地形も平坦で、建設が容易と考えられた東京―横浜の間に鉄道を開設することが、決定されたのであった。

鉄道建設の開始

鉄道の建設を政府の手によって行うことが正式に決定されたのは、明治二年十一月十日（一八六九年十二月十二日）のことである。東京から京都・大阪をへて兵庫まで、鉄道を敷設することも、同時に決定された

三 鉄道の開通

建設のための資金は、イギリス東洋銀行を通じて、三十万ポンドの外債がロンドンで募集された。工事を進めるためには、エドモンド・モレルをはじめ、多数の技術者がイギリスから招かれた。そうした「お雇い外国人」の指導者のもとに、鉄道工事は明治三年三月（一八七〇年四月）から始められたのである。

東京の起点は汐留、横浜の終点は野毛浦の埋立地と定められた。汐留からは、品川をへて六郷川を渡り、いまの神奈川県に入る。六郷川には長さ六十三間（約百十四丈）の橋梁（木橋）を架し、川崎をへて鶴見川を渡り、鶴見からは生麦、子安をへて神奈川台に達する。神奈川から横浜に至る線路予定地は、そのころ海が入りこんでいて、渡船で往来していた。この間の測量は、モレルの指導のもとに、明治三年四月三日（一八七〇年五月三日）から始められた。そして野毛台地に迫る海岸は、石

崎（現在高島町）まで埋め立て、その先は入江のなかに突堤をつくって、青木町に達する、という計画が立てられた。この工事は、告示によって民間から募集したが、これに応じて、予定の期間内（百三十五日間）に完成させたのが、高島嘉右衛門であった。よって石崎から先の神奈川築堤のあたりは、高島町と名づけられたのであった。

線路の建設工事は、横浜と東京との双方から始められた。横浜側の工事がほぼ完成したのは、明治四年（一八七二）八月である。六郷川の橋梁工事も完成した。そして明治四年九月二日（一八七二年十月十五日）、横浜停車場の本屋が落成した。石造の二階建てであり、わが国における最初の鉄道駅であった。この建物は、一九二三（大正十二）年の関東大震災によって焼失している。なお汐留停車場も、横浜と同じく石造であったが、中間の停車場は木造とされた。そのころ京浜地帯には煉瓦を製する者なく、沿線に良質の粘土もなかった。そこで全線に煉瓦を用いることなく、もっぱら石材を用いた。石材は主として真鶴の石山から調達した。

鉄道仮開業

東京―横浜の鉄道工事のうち、まず完成したのは、品川―横浜の間（二二三・八^ノトビ）であった。そこで正式の開業にさきだち、明治五年五月七日（一八七二年六月十二日）から、この区間で「試験のため運輸開業」すなわち仮開業を行うことになった。

仮開業の当日、品川から横浜まで、一日二往復の汽車が走った。途中に駅はないから、両駅の間は直通、所要時間は三十五分であった。時速およそ四十^ノトビであったが、当時の目的は「あたかも人間に羽翼を付して空を翔けるに似たり」（『横浜毎日新聞』明治五年六月十日付）とうつつたようである。乗車賃銀は、上等一円五十銭、中等一円、下等五十銭であり、当時の物価からみれば、驚くばかりの高額であった。なお翌日から、汽車は一日六往復となる。

こえて六月五日（七月十日）には、神奈川と川崎の両駅が開かれた。このときの神奈川駅は、現在の横浜駅の北方、東京寄りの位

表金質			表刻時車り上		
下	中	上	午後	午前	横
等	等	等	五字	九字	浜
六錢二五	十二錢五	十八錢七五	四字	九字六分	神
			四字六分	十字六分	奈
			五字六分	十字六分	川
					鶴
					見
					川
					崎
					品
					川

新橋—横浜の鉄道

置に設けられている。そして両駅の開業とともに、乗車賃も大幅に値下げされた。横浜からの運賃および運行時刻は、別表の通りである。また七月八日からは、汽車も一日二往復が増発となった。乗客がおいおい増加したため、と当時の記録は述べている。七月十二日には、天皇が初めて汽車に乗った。中国巡幸から海路によって帰途についたが、暴風にあつて大しけとなったため、横浜に上陸して、品川まで汽車を利用したわけである。これが「お召し列車」の最初であつた。

この間にも、品川—新橋の建設工事は進み、八月には完成する。さきに設けられた汐留停車場は、新橋停車場と改称された。新橋と横浜との間に設けられた停車場は、品川・川崎・神奈川である。線路は単線であつた。開業式は初め九月九日に挙行と予定されたが、当日は雨天となつたため、十二日に延期された。

明治五年九月十二日（一八七二年十月十四日）の鉄道開業式にあつて、諸官庁は休暇となり、また品川—横浜の鉄道営業は休止された。この日、天皇は直衣を着し、午前九時に出門、四頭立ての馬車に乗つて、新橋停車場に着した。それより特別仕立ての列車に乗り、午前十時に発車、五十四分にして横浜に着く。

横浜停車場においては、午前十一時から開業式が挙行された。天皇は内外の諸員を前にして、

東京横浜間ノ鉄道朕親ラ開行ス自今此便利ニヨリ貿易愈繁昌庶民益富盛ニ至ランコトヲ



蒸気車出発時刻賃金附 (三代広重画)

神奈川県立博物館蔵

望ム

との勅語を賜わった。ついでイタリア公使、外国商人頭取の総代（イギリス人マーシャル）が祝詞を奏した後、横浜在住の商人頭取の総代として原善三郎が祝詞を奏した。それぞれに勅答があって、式は終わり、天皇は楼上の一室にて休憩、こうして再び列車に乗り、正午に横浜を発して新橋に向かった。新橋停車場においても、午後一時より同様の開業式が行われた。

翌十三日より、いよいよ新橋―横浜の間が開通となる。両駅の間、十八マイル（二十九^{キロメートル}）を五十三分、一日に九往復の旅客列車が運転された。鶴見駅も、この日から開かれた。新橋―横浜の料金は、上等一円十二銭五厘、中等七十五銭、下等三十七銭五厘であり、品川―横浜の間は従来と同額であった。

一八七三（明治六）年三月一日より、列車の往復は十回に増加された。一八七四年六月十五日からは、旅客の賃金も改正となり、新橋―横浜の間は上等一円、中等六十銭、下等三十銭に値下げされた。

また開業後しばらく、鉄道は旅客のほかは郵便物を輸送するばかりであったが、一八七三年九月十五日からは貨物の運送も開始した。すなわち新橋・神奈川・横浜の三駅に、荷物取扱所を設け、貨物の集配を扱うようになったのであった。そのほか、横浜駅においては、一八七三年八月から雑品の販売店が開かれ、

第3章 文明開化の諸相

第17表 新橋・横浜間運賃 (明治5年9月13日から施行)

等級	駅名	新橋														
		円	銭	厘	毛	銭	厘	毛	銭	厘	毛					
上等		18	7	5												
中等		12	5		品川											
下等		6	2	5												
上等		56	2	5	37	5										
中等		37	5		川崎											
下等		18	7	5	12	5										
上等		75			56	2	5	18	7	5						
中等		50			37	5		12	5		見鶴					
下等		25			18	7	5	6	2	5						
上等		93	7	5	75			37	5	18	7					
中等		62	5		50			25		12	5	神奈川				
下等		31	2	5	25			12	5	6	2	5				
上等		112	5		93	7	5	56	2	5	37	5	18	7	5	
中等		75			62	5		37	5	25			12	5		横浜
下等		37	5		31	2	5	18	7	5	12	5	6	2	5	

『日本国有鉄道百年史』から

一八七五(明治八)年八月からは旅客に座布団を貸す営業が許されている。当時の座席は板敷きであった。

鉄道の建設は東京―横浜につづき、一八七三(明治六)年十二月には京都―大阪の間が起工された。こうして明治七年五月十一日には大阪―神戸の間が開通し、九年九月五日には京都―大阪の間も開通する。京都―大阪―神戸間の鉄道が正式に開業するのは、十年二月五日のことであった。しかし東京―横浜から先は、工事が遅れ、ようやく一八八七(明治二十)年七月に至って横浜―国府津の間が開通する。それまで東海道をつないだ乗物は、短区間の人力車を除けば、馬車であった。

馬車と人力車 馬車もまた、汽車と同じように、開

化の文物であった。まず外国人が持ちこみ、開港の直後から乗りまわしていたものである。多くは一頭立て、または二頭立てで、個人の所有に属する、いわゆる自家用の馬車であった。乗りもの



東京横浜鉄道往返之図 (三代広重画)

神奈川県立博物館蔵

といえは駕籠かごしか知らぬ日本人にとって、異人の馬車は異様なものと映ったに違いない。横浜浮世絵にも、馬車に乗る異人の姿が、もの珍し気に描かれている。

今日まで地名として残った横浜の馬車道は、慶応三年(一八六七)三月に完成した。横浜の領事館と江戸の公使館とを結んで、外国人は馬車を駆った。公用の場合だけでなく、私用の出歩きに利用することも多かった。やがて同年の秋からは乗合馬車も運行されるようになる。居留地三十七番館において外国人が開業したものであり、横浜―江戸を走った。これより、さまざまの馬車会社が出現したが、いずれも外国人の経営であった。

日本人による乗合馬車の営業は、明治二年(一八六九)五月、横浜の川名幸左衛門ら八名の出願により、成駒屋と称して開業したのが最初であった。横浜の吉田橋ぎわに溜場なまほを設け、野毛―戸部―平沼―神奈川台をへて、新橋―日本橋に達した。三頭立ての馬車に乗客は六人とし、一人につき金三分(七十五銭)の料金をとり、片道四時間を要して東京に着いたという。翌三年三月には東京馬車商社の名が記録に見えるが、成駒屋をはじめ、二、三の業者が合併して、新しい商社をつくったものであろうか。

このように開化の交通機関としての馬車は、まず横浜―東京の間に走っ

た。しかし明治五年（一八七二）になると、横浜―品川の間、ついで新橋との間に、鉄道が開通する。馬車の客は、たちまち鉄道に奪われてしまった。これから後の馬車は、鉄道の開設されていない路線の輸送機関として存続してゆく。一八七四（明治七年八月より神奈川―小田原を結んで発足した郵便馬車も、まさしく鉄道が開設されていない路線を結んだものであった。

新しい乗物として登場したもののうち、人力車ばかりは日本人の発明である。発明者といわれる和泉要助は、横浜において異人の馬車に接したが、馬のかわりに人間に車をひかせることを思いたち、人力車を考案した。明治三年（一八七〇）三月、人力車の営業を東京府に提出、許可を得て開業したが、十一月には横浜でも出願し、営業を始めた。

人力車の構造は、初めはすこぶる簡単、かつ粗末なものであったが駕籠にくらべればはるかに速く、料金も安かったため、もの珍しさも加わって、その営業は大いに繁昌した。明治四年（一八七二）正月からは、川崎―藤沢の間にも営業が始められている。さらに明治五年二月には、人力車を郵便通送にも用いるに至った。馬車にさきだって、郵便にはまず人力車が用いられ、東京―大阪の間に配置されたのである。県下では、東京―小田原の間に、二台が備えられた。しかし当時の人力車は、やはり過度の使用には堪えられなかったのであろう。破損が多く、脚夫が運ぶのよりも遅くなる。という理由のもとに、同年七月には人力車の使用も廃止されてしまった。

この間の明治五年（一八七二）五月、神奈川県は人力車取締規則を設けて、車税を徴するとともに、川崎―平塚の間を六区に分け、おのおの組合をつくって営業させている。こうして人力車は、汽車や馬車と並び、むしろ短距離を結ぶ簡便な交通機関として、庶民に親しまれるようになったのであった。このころ横浜で発行された新聞『毎週新聞』には、人力車の流行を述べて、次のように記している。

……駕夫各々外国風の小車を造りて 当時其数殆ど五万に及び 而して之を牽く者亦一人の力を以てし此客車甚だ流行にし

て 東海道 江戸 横浜の間に充満し 内外の民争て之に乗り 四方に往来するなり

四 通信網の伸張

電信線の延長 電信は東京―横浜につづいて、明治三年八月二十日（一八七〇年九月十五日）には大阪―神戸の間に開通した。

また同年閏十月二十日（十一月十二日）には工部省が新設され、電信事務はその所管に移された。それまで実際の事務を処理していたのは神奈川県であったがやがて電信施設と職員とを、工部省に引き渡すことが命ぜられ、明治四年（一八七二）四月二十日、神奈川県は「横浜ヨリ東京マテ掛渡シ有之候伝信機ノ儀、其掛官員トモ」明細を付して、工部省へ引き渡した。折りから長崎においては、デンマークの大北電信会社が日本政府の許可を得て、長崎―上海、長崎―ウラジウオストークに至る海底電信線を建設していた。明治四年六月二十六日（一八七一年八月十二日）には長崎―上海の線が完成し、通信を開始する。さらに明治四年十二月二十一日（一八七二年一月一日）にはウラジウオストークとの間にも、通信が開始される。長崎を起点として、日本から海外へ電信が通じたのである。こうした状況のもとに、東京―横浜の線を長崎まで延長する計画が、政府（工部省）によって進められることになる。

横浜から長崎まで、電信線の架設工事が始められたのは、明治四年八月四日（一八七一年八月十八日）のことであった。第一号柱は、神奈川鉄道橋（現在青木橋）前に建てられた。そこから東海道を西に向かつて、保土ヶ谷―戸塚―藤沢―平塚へと、工事は進められた。お雇い外国人（神奈川県下は英人フォストル）の監督のもとに、路線を測量し、電柱を建て、電信線を張ってゆく。路線の保全のために、東海道の並木を伐採することも多かった。



東京横浜名所一覽図会・生麦風景
(三代広重画) 神奈川県立博物館蔵

もつとも並木を切る一方、街道に沿った立木を、そのまま電柱に代用することも行われた。保土ヶ谷―戸塚の間においては、松の立木や、槻^{けやき}の立木を利用している。これは当時の人びとにとつても珍妙な風景とうつつたようで、錦絵にも描かれた。平塚から進めば、東海道は小田原をへて箱根を越える。しかし電信線は、箱根越えの道をとらず、矢倉沢街道を選んだ。その理由は明らかでないが、箱根を越える工事は困難が多いと判断したものであろう。工事は平塚から梅沢村（現在二宮町）―塚原村（現在南足柄市）をへて、矢倉沢に至り、そこからは足柄峠を越えて、静岡県竹之下村（現在御殿場市内）に達したのであった。ここまでの工事が終わったのは、八月九日である。

このようにして電信が、東京から東海道をへて、京都（―大阪―神戸）まで開通したのは、明治五年九月七日（一八七二年十月九日）のことであり、さらに長崎までの電信は、一八七三（明治六）年十月一日に開通を見た。音信料は明治五年四月から距離制となり、新局が開かれるごとに、各局相互間の音信料が公布された。基準料金はカタカナ二十字までであり、それ以上は十字ごとに半額が加えられる。横浜から主要な各地への音信料は、一八七三（明治六）年十一月現在、次のとおりであった。

―東京	七銭	―神戸	二十三銭
―静岡	九銭	―岡山	二十七銭
―名古屋	十三銭	―広島	三十一銭
―京都	十九銭	―福岡	三十七銭
―大阪	二十一銭	―長崎	四十一銭

これに届け賃を要する。十町までは無料とされたが、それ以上は

五町ごとに二銭を徴された。また二里以上の遠方は、電報も郵便によって届けられた。

電信局の増設

この時まで神奈川県下における電信局は、横浜の一局のみである。しかも電信線は、絶えず保守につとめねばならない。その取締りは、各県の責任となっている。当時、馬入村（現在平塚市）から足柄峠までの線路は、足柄県に属していた。その間、約四十八キロメであり、交通上の難所でもある。これを保守することは、足柄県にとって、きわめて困難な仕事であった。そこで工部省は、線路の保守を期するため、横浜と沼津との間に電信局を増設する必要を認めたと。こうして選ばれたのが、古くから交通の要地となってきた小田原であった。足柄県は工部省の要請によって、小田原の高梨町に局舎を買収し、ここに電信局を新設する。

小田原電信局が開かれたのは、一八七四（明治七）年六月十日であった。小田原から横浜、沼津の両局に達する音信料（和文は七銭、東京その他の局から小田原局への音信料は沼津局と同様、と定められた。ところで小田原局が開かれた後においても、小田原―矢倉沢―足柄峠の電信線は、保守が困難であり、よって線路を箱根越えに変更することとして、一八七五年四月には新線の架設に着工、六月七日に工事を完成した。ここに電信線は東海道を経由することになったわけである。

横須賀には幕末に建てられた製鉄所があり、明治に及んで新政府に収められている。造船所として施設が発展するにつれ、これを管轄する海軍省は、電信の必要を痛感するに至り、明治八年四月には太政官に対して、別途の費用をもって電信を架設したいことを上申した。これが認められ、工部省に下達される。こうして明治八年末、横浜から横須賀まで、約三十キロメの間に電信線が架設されたのである。この電信は、海軍省と横須賀造船所との間の通信のために設けられたものであった。しかし横須賀の電信局においては、公私一般の電報も取り扱うに至っている。そこで工部省は布達を發し、公衆通信のために一八七六年三月二十日をもって、横須賀電信局を正式に開局したのであった。

横須賀局から横浜局への音信料（和文）は七錢、東京その他の局から横須賀局への音信料は、小田原局と同様であった。なお当時、横浜―横須賀の電信線は、海軍省の所管であったが、同年十月には修理などの都合によるという理由で、これも工部省に移管された。

こうして一八七七（明治十）年までに、神奈川県下には横浜・小田原・横須賀の三局が開かれるに至る。そのほか東京―横浜の鉄道沿線にも、汽車の運転のために鉄道用の電信線が敷設され、各駅の間では鉄道用の通信を取り扱っていた。これら各駅の電信施設が一般公衆のために開放されるに至ったのは、一八七八年十二月五日のことである。各駅の電信局は鉄道報のほか、公私一般の電報を受け付けるようになったが、横浜と新橋の両駅は鉄道の乗客より差し出す電報のみに限られた。また一八八五年一月一日には、横須賀について浦賀電信局が開かれている。

外国郵便の開業

わが国内の郵便制度は、一八七三（明治六）年になってほぼ確立されたが、外国に対しては、まだ正式に郵便を交換する道は開かれていない。そればかりか、当時は日本国内に外国の郵便局が設置されて、内外的郵便を取り扱っており、郵便主権が侵害されたままの状態であった。すなわちイギリス・フランス・アメリカ三国は、横浜など開港場の居留地に自国の郵便局を開き、独自の活動を営んでいたのである。

日本人もまた、外国へ郵便を差し出そうとする場合には、こうした外国郵便局を利用しなければならなかった。横浜などの外国郵便局へおもむき、その国の郵便切手を求めて、これを貼り、投函するわけである。郵便事業を統轄した駅通寮も、横浜における外国郵便局を中継として、外国への郵便差出し、および受け取りを斡旋した。しかし、これは郵便主権の侵害を認めたまま、やむをえずとった一時の便法に過ぎない。郵便の国権を回復するには、まず外国との間に郵便交換条約を結び、本格的な外国郵便を開始することが、先決であった。