

# 民間人による明治初期の馬車鉄道計画について — 東京馬車鉄道会社の設立までを対象として —

一谷 和希<sup>1</sup>・伊藤 香織<sup>2</sup>・高柳 誠也<sup>3</sup>

<sup>1</sup>学生会員 東京理科大学大学院 創域理工学研究科 建築学専攻 博士後期課程 (〒278-8510 千葉県野田市山崎 2641)

E-mail: 7121701@ed.tus.ac.jp

<sup>2</sup>非会員 東京理科大学教授 創域理工学部 建築学科 (〒278-8510 千葉県野田市山崎 2641)

E-mail: kaori@rs.tus.ac.jp (Corresponding Author)

<sup>3</sup>正会員 東京理科大学助教授 創域理工学部 建築学科 (〒278-8510 千葉県野田市山崎 2641)

E-mail: seiya@rs.tus.ac.jp (Corresponding Author)

明治期の東京は都市交通の馬車鉄道が活躍していた。明治期の東京の都市史は官を主題とした論考が数多くなされてきた。そこで本研究では、東京における明治初期の民間人によって計画された馬車鉄道について明らかにした。東京における馬車鉄道は林和一、高島嘉右衛門による民によって計画されたが、達成されることはなかった。その後、谷元道之、種田誠一の両者が中心となって東京馬車鉄道会社が設立された。したがって本研究は馬車鉄道を通して、民の視点から捉えた明治初期の東京における都市史研究に示唆を与えると考える。

**Key Words:** *the Tokyo Horse Tram Company, Meiji, Modernization, Urban history, Civilian, Tokyo,*

## 1. はじめに

### (1) 背景

今日の東京の中央通りや昭和通り等の目抜き通りを形成している道路は明治期の東京市区改正をはじめとする、大正期の関東大震災による帝都復興事業、昭和期の戦災復興市計画などのそれぞれの転換期で官による大規模な都市改造計画によって東京の都市の様相を変化させてきた。中でも、明治前期東京の都市史は銀座煉瓦街の建設、官庁集中計画、東京市区改正等をはじめとする官が主導した事業・計画を対象として、それを主眼に置いた研究の蓄積は豊かである。その一方で、明治前期東京の道路空間の形成や市井の人々に少なからぬ影響を与えた馬車鉄道に関する研究は通史的なものにとどまっている。そこで本研究では、民が主体となって計画・運営した馬車鉄道の動向に光を当てて、東京馬車鉄道会社設立までの馬車鉄道計画の変容と過程を明らかにし、都市史の歴史的位置づけを見直すための一端を担うことを目指す。

### (2) 先行研究と本研究の位置づけと目的

明治期東京に関する研究として東京市区改正が代表的

なものとしてあげられる。それらを対象とした研究として、芳川顕正の水道や家屋の設営より交通網の整備を優先した芳川案を市民生活の配慮より産業政策、軍事機能を重視する姿勢を読み取った石塚の先駆的研究<sup>1)</sup>や藤森による明治期における都市計画史の基礎的な研究<sup>2)</sup>がある。石塚に対して藤森は芳川案について土木工事における自然な手順として道路を通して、家屋・水道事業を行うと論じている。藤森の研究から政治的過程な面から考察を加えた御厨<sup>3)</sup>は芳川の都市計画構想の交通計画を押し進めるために対立している水道計画を道路、水道という施工手順によって土木工事の立場から否定し、交通優先をとらえたと考察している。松山<sup>4)</sup>は制度史の範疇で議論されていた、これらの先行研究に対して東京市区改正の事業が行われた具体的な地域に着目し、日本橋の道路整備が地主の土地寄付により優先的に行われていたことを読み取った。さらに土木的観点からの研究としては堀江<sup>5)</sup>は東京市区改正の道路改良事業が今日の東京都心部の放射幹線道路や環状幹線道路の骨格を決定的にし、幹線道路網の形成を基礎づけていることを明らかにした。また、東京市区改正の鉄道計画に着目した山中の研究<sup>6)</sup>や神吉の東京市区改正委員会議事録を基礎資料として古

市公威の発言を抽出し、考え方や立場等について明らかにした研究<sup>8)</sup>がある。

馬車鉄道に関する研究について安彦の五代友厚に焦点を当てて、東京馬車鉄道会社の申請から開業に至るまでの経緯について取り扱った研究<sup>9)</sup>や坂井の佐賀県の交通史をみるうえで欠かせない佐賀馬車鉄道会社を通史的に記述した研究<sup>10)</sup>がある。また、馬車に関する研究として山浦、小西の長野県の馬車交通による道路整備が自動車交通の道路網の基礎となっていることを明らかにして研究<sup>11)</sup>がある。

これらの先行研究は官の動向や事業内容に焦点を当てて、膨大な市区改正の議事録や報告書等の関係資料を精査することによって近代東京や地方の都市計画像・都市形成史を明らかにし、馬車鉄道の都市交通の整備が契機となって近代都市の形成が進められてきたことが論じられてきた。馬車鉄道は東京市区改正以前の明治前期東京の鉄道が敷設されていない新橋、日本橋、上野、浅草等の下町を環状線のようにつなぐ一般市民の公共交通機関として活躍しており、それを民による都市基盤整理事業として、その実態を解明することは、東京市区改正以前の明治前期東京を馬車鉄道による都市形成期として捉えることができると思われる。

そこで本研究では、明治前期東京における馬車鉄道の計画の一端を明らかにすることを目的とし、明治 15 (1882) 年頃までの東京馬車鉄道会社の設立までの動向を分析の対象とする。

## 2. 東京馬車鉄道会社以前の馬車鉄道の計画

### (1) 林和一による馬車鉄道計画 (林案)

林和一は天保 9 (1838) 年 12 月に江戸に生まれ、事業の経営に精確の鋭才を備え、文久元 (1861) 年に水野筑後守に追従して幕府小笠原島を開拓した。その他、水利事業、製氷事業、馬車鉄道等の実業界に数多くの功績を残した。明治 6 (1873) 年には実業界を去り、法学の研究に従事し、明治 8 (1875) 年に宮城上等裁判所判事となり、明治 12 (1879) 年には東京府の代言人として名を揚げた。<sup>注1)</sup>

馬車鉄道が最初に計画されたのは明治 5 (1872) 年 8 月に林和一が東京府を経て政府に馬車鉄道軌道敷設願を提出した。<sup>注2)</sup> 明治 6 (1873) 年 5 月 2 日に提出した「軌道馬車仕様并入費積」には会社概要と軌道の舗石・断面図・行違に関する絵図が記述され、その後、「馬車軌道規則」を作成し、明治 7 (1874) 年 2 月 14 日に馬車鉄道の計画について太政大臣の許可を得ている。志備金 (資本金) は 12 万両、馬車 50 輛、馬 150 頭、軌道総距離 90 町 (約 10km)、馬車一台につき馬 2 頭、25 人乗りである。馬車鉄道の区間は芝金杉橋より浅草並木町及び上野

までとして、芝金杉橋、新橋、本町二丁目、筋違、上野、浅草見附、並木町の 7ヶ所を町場とし、一町場 200 文で芝金杉橋より浅草並木町まで 800 文と計画していた。開業後に成功が見込めたら四ツ橋より新橋まで、九段坂下より本町二丁目まで、九段坂下より筋違までと路線の拡張を予定していた。<sup>3)</sup>

### (2) 高島嘉右衛門による馬車鉄道計画 (高島案)

高島嘉右衛門は天保 3 年 11 月 1 日に材木商遠州屋嘉兵衛・くにの三男として江戸三十間堀三丁目に生まれた。馬車鉄道計画の明治 7 年までに異人館建築・高島屋旅館の建設、瓦斯燈事業、京浜間鉄道用地埋立、学校の建設等の数多くの大規模事業に関与している。以後も、大規模事業にも手がけ明治 39 (1906) 年東京市街電気鉄道社長を退任、事業活動から完全に引退、大正 3 (1914) 年 10 月 16 日 83 歳大綱山荘にて死去。<sup>注4)</sup>

明治 7 年 6 月に林和一から高島嘉右衛門に馬車鉄道の計画が引き継がれた。<sup>注6)</sup> 路線計画は芝金杉橋・新橋間の路線を削除し、新橋ステーションから芝口橋を通り、銀座、京橋を通過し、日本橋を越え、今川橋、須田町を通り、万代橋を越え、仲町一丁目、下谷廣小路を通過し、上野に至る路線と日本橋を越え室町三丁目を右折し、緑橋、浅草橋、鳥越橋を通り浅草観音に至る路線が計画されている。(図 1) 資本金は 22 万円で 1 株 100 円、2200 株、馬車 18 輛、馬 80 頭、車輛は新橋 8 輛、上野 4 輛、浅草 4 輛、休車 2 輛で午前 6 時 10 分に新橋・上野・浅草を発車し、午前 6 時から 8 時の間は分単位で運転計画され、決まった数の馬車が 1 時間ごと (新橋: 18 輛、上野・浅草: 6 輛) に出発し、午後 10 時まで新橋 187 輛、上野、浅草 94 輛が運行する計画されていた。<sup>注8)</sup> また、高島嘉右衛門が新たに作成した馬車軌道規則には<sup>注9)</sup> 「第五 軌道ノ為メ人馬車通行ノ妨ト為ル可キ道路ノ破損ヲ来スアレハ必ス三日以内ニ修復ヲ加フ可シ」、 「第十五 官ニ於テ水道其他修繕ノ挙アルニ当テハ特ニ軌道ノ使用ヲ休止スルカアル可レ 但シ休業中ノ費用ハ都テ免許人ノ自費タル可シ」等の道路に関する規則が追加されている。明治 7 年 9 月 14 日に普通馬車に二階を据えた二階馬車によって 25、6 歳の婦人を轢き殺す等の事故を

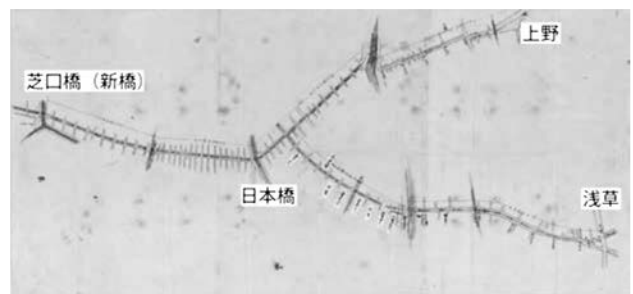


図 1. 高島案の出願路線  
『府下馬車軌道取開ノ儀伺』<sup>注7)</sup> より筆者加筆

生じた為、府庁番外布達に「近来二階付馬車を以て營業車有之候処時々往来へ怪我為致、或は家根等毀損し迷惑少なからず候、因ては今後総て道路改正相成候迄一般見合可申候」と二階馬車は禁止となったこともあり、馬車に対する慎重が高まっており計画が達成されることはなかった。<sup>注10</sup>

### (3) 小括

林案を高島案と比較すると計画の規模が膨大であったことが読み取れる。林が計画の作成時（明治5年）34歳であったのに対して高島は42歳（明治7年）であった。また、高島は横浜の埋立によって発展に寄与<sup>注11</sup>し、現在の横浜市の高島町にその名を残したことから馬車鉄道の計画の作成時は事業者として成熟していた。高島は明治4（1871）年9月、東京横浜間は鉄道の敷設によって交通運搬の便は改良されたが、横浜・東京の市中の交通の便が備わっておらず、それを馬車鉄道によって解決しようと出願した。<sup>注12</sup>一方で林は若くして数多くの事業の成功をおさめていたが、事業規模の大きい馬車鉄道の計画は達成できず実業界を去り、代言人としての道を歩み始めた。林は「微力之私拙モ成功無覚束懸念仕候」と理由で御免願いが出たが、辞退理由について総合的に判断した結果採算は無理と結論に達したものと考えられている。<sup>注13</sup>林案は政府が馬車鉄道の計画に対し積極的であった<sup>注14</sup>のに対し、実施に至らなかったのは馬車鉄道の最初期だったこともあり計画が膨大で実施に至らなかった。高島案に対して東京府知事大久保一翁は反対の意見を示したのに対して、内務省側の伊藤博文は条件による賛成の立場をとっていたのは内務省が楽観的な気風があり<sup>注15</sup>、伊藤が明治2年頃から横浜イギリス館に出張した際に高島屋に宿泊し、両者とも日本における鉄道敷設計画に意気投合し、高島と伊藤は交際があったこと<sup>注16</sup>も関係していると考えられる。しかし、馬車に対する世論の動きによって実施に至らなかった。

## 3. 東京馬車鉄道会社の設立

### (1) 東京馬車鉄道会社の人事

東京馬車鉄道会社の中心となる谷元道之と種田誠一の設立前の経歴について見てみる。

#### 谷元道之

弘化2（1845）年5月1日生まれ。19歳の時に江戸に出て福沢諭吉の私塾に入り英学を学ぶ。明治2（1869）年から外務省に務め、太政官より留学を命ぜられ、同年の春に米国に渡る。明治6年の春に河村純義の海軍省より視察のために米国に派遣され、米国海軍の事務を視察し、続いて欧州に渡って各地を巡回した。同年11月に帰朝し海軍省に出仕する。明治10年の西南戦争では官

軍に属していたので、伯父、令弟及び親類は賊軍に属していたため戦死した。その後、官を辞し民間での実業に従事を欲するも軍艦設計技師のリードが海軍省に賓客として来た際に、その接待員として日本各地を巡回する命にあった。明治13年に官職を辞して実業界に入る。<sup>注17</sup>

#### 種田誠一

薩摩出身で、吉田清成によって渋沢栄一に紹介され、種田の三か年のアメリカ留学費用を渋沢の第一国立銀行によって支給され、明治7（1874）年2月23日から銀行業務を修学するために派遣された。<sup>注18</sup>その後の明治11年に帰国後、『中外銀行説一斑』を記し、大蔵省銀行課で翻訳の仕事を経て、第三十三国立銀行の支配人となり、同年2月4日に第三十三国立銀行頭取の川村傳蔵とともに銀行団体である扱善会のメンバーとなった。<sup>注19</sup>

### (2) 東京馬車鉄道会社の設立経緯

初めの計画者は明治9年ごろ富田鉄之助・深澤勝興・松本荘一郎の発起にて鉄道馬車の願書を内閣に提出したが馬車の便を知るものが少なく、道路が狭小のため却下された。<sup>注20</sup>その後、種田誠一、谷元道之、川村傳衛、久原庄三郎に委託した。種田は友人の谷元を海軍省から引っ張り出し、<sup>注21</sup>両氏が馬車鉄道を企画計画し、発起人となり官民の間を奔走し、新聞紙によって株主を募集した。しかし、当時の両氏の地位は低く、世間の反応は悪かった。また、同郷の先輩であった当時の松方正義、寺島宗則等を説得するも時期尚早として反対された。そこで関東における渋沢栄一に匹敵する大阪の財界の重鎮で両氏の同郷の先輩の五代友厚に後援を乞うと五代は大いに喜び、即座に承知して、すぐ知名の発起人を並べ五代の名を冒頭に並べて、新聞紙上に掲載し、株式の募集を開始すると申込者が殺到し、資本は予定の金額に達した。<sup>注22</sup>明治13年2月、東京府下市街鉄道建築願を発起人連署で、東京府知事松田道之に提出し、同年11月24日に認可を得た。社名を東京馬車鉄道株式会社と称し、谷元が社長に、種田が副社長に就任し、五代は推されて顧問になった。<sup>注23</sup>五代友厚は明治18年9月25日に東京で客死したが、東京馬車鉄道会社が最後の仕事であった。<sup>注24</sup>

### (3) 東京馬車鉄道会社による出願路線と軌道敷設

東京馬車鉄道会社は利用客予測のために明治13（1880）年2月に万世橋、浅草橋、新橋の3地点で人力車、馬車の乗客を対象として交通量調査を行なっている。その結果、1時間平均の人力車数は、万世橋で547台、浅草橋454台、新橋312台を数え、1分間平均でみると、万世橋9台、浅草橋8台、新橋5台という相当の活況であった。<sup>注25</sup>

東京馬車鉄道会社は明治13年2月23日に発起人種田誠

一ほか三名から松田道之東京府知事に対して願書が出願され、同年 12 月 18 日に会社の設立が認められ資本金は 30 万円（1 株 100 円、3000 株）、京橋区三十間堀三丁目六番地に仮本社を置いた。<sup>注26)</sup> 出願の線路は、<sup>注27)</sup>

甲線、新橋汽車鉄道停車場前ヨリ起リ、新橋ヲ超へ、日本橋通り直線ニ神田須田町ニ至リ、右折シ昌平橋ヲ越へ御成道通り上野公園地前ニ至ル、夫ヨリ山下通り広徳寺前ヲ経テ浅草広小路ニ達ス。乙線、甲線路本町三丁目ヨリ右折シ、大伝馬町通り浅草橋ヲ経テ御蔵前通り浅草広小路ニ達ス。丙線、甲線路京橋際ヨリ右折シ、炭谷橋ヲ越へテ日本橋東仲通り四日市ニ出、江戸橋ヲ経テ伊勢町河岸通りニ出、右折シ浅草橋ニ到リ乙線ト合ス。但、甲線路複線。昌平橋ヨリ浅草田原町マテノ間単線。此間三ヶ所ノ（トロンアウト）行違路ヲ設ク。乙線、本町三丁目ヨリ浅草須賀町迄ノ間単線。御蔵前ヨリ浅草広小路ニ至ルノ間複線。丙線路、単線。

で新橋、京橋、日本橋、浅草、上野といった町人地を縦断し、上野と浅草を結ぶことによって馬車鉄道が循環するように計画されている。しかし、京橋から馬喰町に達する丙線路は道路狭隘として差止された。<sup>注28)</sup> その後、明治 15 年 4 月 24 日に甲路線のうち、昌平橋から万世橋に軌道敷設の変更について出願<sup>注29)</sup>、変更が認められた。さらに同年 5 月 17 日には、日本橋本石町三丁目角から馬喰町通を越え、浅草橋通りの線へ接続するために軌道敷設について出願<sup>注30)</sup>し、許可された。

明治 15 年 11 月 30 日には全線の軌道敷設が竣工し、そのうち第一区第一着手路線である新橋・日本橋間は同年 6 月 22 日竣工し、翌 23 日に試運転を行い、25 日にさきがけて開業した。同年 7 月 21 日には日本橋から本町角まで開業、同年 8 月 7 日日本町角から万世橋まで、同年 8 月 10 日日本町三丁目から浅草橋まで、同年 9 月 6 日万世橋から上野山下まで、同年 10 月 1 日上野山下から下谷広徳寺前通り浅草広小路を経て浅草橋まで、各工区の工事が完成するごとに順次開業し、同月 25 日浅草仮橋の落成によって全線が開通した。

#### 4. おわりに

本研究では、民間人が主導して、馬車鉄道計画を進めてきたことに着目してきた。上野、浅草、日本橋、新橋を通過する路線計画は大幅に変更されていないことが読み取れる。高島案は林案を引き継いでいるため、大幅な変更はないが、高島案が却下されてから五年後に再び計画された東京馬車鉄道会社による路線計画に大きな路線の変更は見られず、上野浅草間が結ばれ円環状の路線に形成された。（図 2）また、日本橋・浅草橋間は林・高島案の段階では単路線であったが東京馬車鉄道会社は「通行人頗ル繁劇ニシテ単線ニ候テハ該社営業上不都合ノミナラス乗車人ニ於テモ大ニ不便ヲ来シ」<sup>注31)</sup>のため一方通行の平行路線の敷設を行った。林、高島による馬車鉄道計画は達成しなかったものの、東京馬車鉄道会社による軌道敷設を比較するとその計画や行動は評価されるものと考えられる。

東京馬車鉄道設立以降の谷元・種田が東京馬車鉄道会社を辞任し、品川馬車鉄道会社を吸収合併した、拡大期の東京馬車鉄道会社については解明しきれなかった。また、東京馬車鉄道が東京市内の都市形成に与えた影響や経済、技術史への考察について明らかにできなかった。本研究の課題となる点については、今後さらなる史料の発掘、精読と分析を通して明らかにしていきたいと考える。

#### NOTES

- 注1) 山田倬(秋村), 武部竹雨(弁次郎): 在野名士鑑 巻の 2, 竹香館, 明治 25, 26 年
- 注2) 東京都公文書館: 都史紀要三十三 東京馬車鉄道, 東京都情報連絡室都政情報センター管理部, 1989 年 3 月 24 日. によるとこの出願書類は未見である.
- 注3) 前掲注 1). 公文録・明治七年・第九十八巻・明治七年二月・大蔵省伺一: 国立公文書館所蔵: 府下馬車軌道取開ノ儀伺, 請求番号公 01116100, 1874 年 2 月.

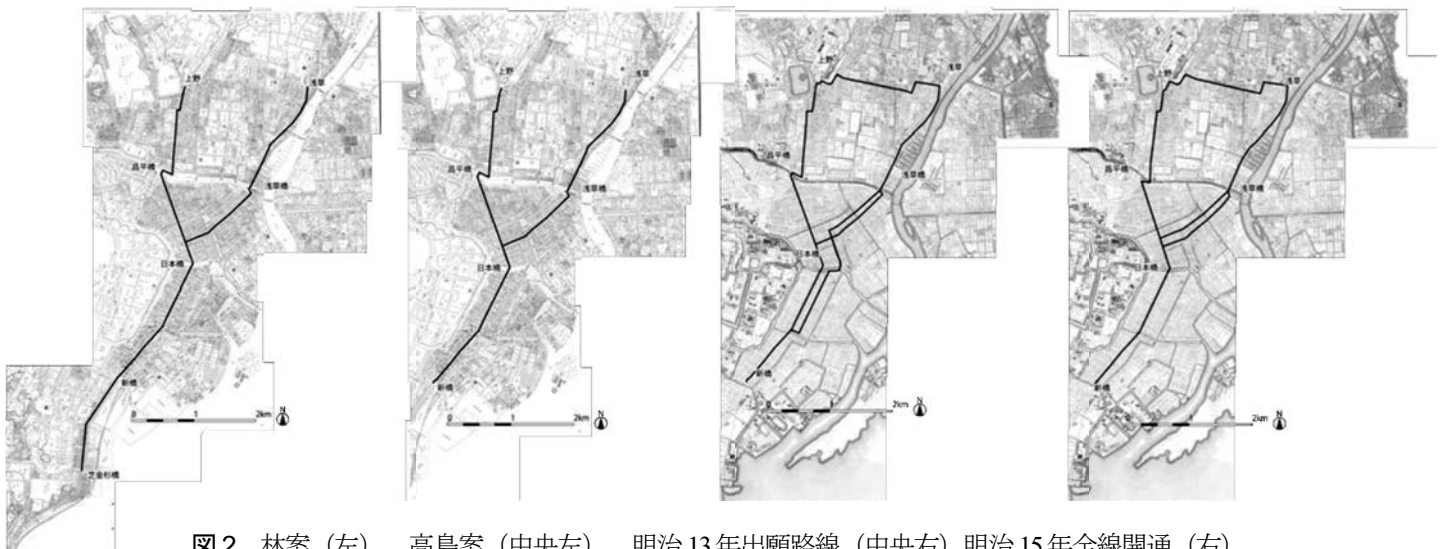


図 2. 林案（左）．高島案（中央左）．明治 13 年出願路線（中央右）明治 15 年全線開通（右）

『江戸-東京市街地図集成』<sup>注32)</sup>より筆者加筆

- 注4) 久保田高吉『東洋実業家詳伝 第2編』博交館, 請求記号43-261, 明治26-27年.
- 注5) 松田裕之『高島嘉右衛門横浜政商の実業史』株式会社日本経済評論社, 2012年8月10日.
- 注6) 前掲注2). 太政類典・外編・明治四年~明治十年・地方三・地方三: 国立公文書館所蔵『東府下ニ馬車軌路ヲ築造セント乞フ許サス』, 請求番号太00870100, 1875年5月24日.
- 注7) 公文録・明治八年・第百二十一卷・明治八年五月・内務省伺六: 国立公文書館所蔵『府下馬車軌路取開ノ儀伺』, 請求番号公01503100, 1875年5月.
- 注8) 公文録・明治八年・第百二十一卷・明治八年五月・内務省伺六: 国立公文書館所蔵『府下馬車軌路取開ノ儀伺』, 請求番号公01503100, 1875年5月. 太政類典・外編・明治四年~明治十年・地方三・地方三: 国立公文書館所蔵『東府下ニ馬車軌路ヲ築造セント乞フ許サス』, 請求番号太00870100, 1875年5月24日.
- 注9) 前掲注8)
- 注10) 東京市京橋区『京橋区史 下巻』1942年.
- 注11) 津田権平『明治立志: 一名民間栄名伝1巻』兎屋. 1881年.
- 注12) 前掲注4)
- 注13) 安彦正一「五代友厚と東京馬車鉄道会社成立の一考察」『国際関係研究』第26巻, 第4号, 53-77, 2006年3月.
- 注14) 前掲注2)
- 注15) 前掲13). 前掲注2). 太政類典・外編・明治四年~明治十年・地方三・地方三: 国立公文書館所蔵『東府下ニ馬車軌路ヲ築造セント乞フ許サス』, 請求番号太00870100, 1875年5月24日.
- 注16) 松田裕之『高島嘉右衛門横浜政商の実業史』株式会社日本経済評論社, 2012年8月10日.
- 注17) 三好守雄『衆議院議員実伝』明治23年8月. 三田商業研究会『慶応義塾出身名流列伝』実業之世界社, 請求記号39-113, 明治42年6月. 大植四郎『明治過去帳: 物故人名事典 新訂』東京美術, 1988年. 鉄道史学『鉄道史人物事典』鉄道史学, 2013. 大植四郎『国民過去帳』明治之巻, 1935年.
- 注18) 渋沢青淵記念財団竜門社『渋沢栄一伝記資料 4』1956年.
- 注19) 田村俊夫『渋沢栄一と摂善会』近代セールス社, 1963年.
- 注20) 木山竹治『松田道之』鳥取県教育会, 請求記号GK81-17, 1925年.
- 注21) 沢本江南『人の今昔』開成社書店, 請求記号332-345, 大正1年.
- 注22) 友厚会『故五代友厚伝: 近代之偉人 上巻』請求記号289.1-G56Yk, 1921年. 五代龍作『五代友厚傳: 伝記・五代友厚 訂正再版』請求記号Y994-J9686, 1934年6月. 白柳秀湖『親分子分 政党編』千倉書房, 請求記号338-80, 昭和7年.
- 注23) 大阪商工会議所『Chamber (318)』請求記号Z3-344, 1979年3月.
- 注24) 改造社『直木三十五全集 第6巻』請求記号659-17, 昭和9年.
- 注25) 交通経済研究所『運輸と経済=Transportation&economy.40(8)』, 1980年8月.
- 注26) 前掲注2) では, 本社は谷元・種田が井上勝鉄道局

長官への直接請願によってただ同然の価格で汐留に本社を置いた.

- 注27) 太政類典・第四編・明治十三年・第二十九巻・運漕・治水道路: 国立公文書館所蔵『東京府下種田誠一外三名ニ馬車軌路設置営業ヲ許ス』, 請求番号太00734100, 1880年11月10日.
- 注28) 30) 記録材料・会計部所務記録: 国立公文書館所蔵『他ノ部合議 東京府下市 街馬車軌路設置ノ稟議』, 請求番号記00578100, 1880年11月.
- 注29) 公文類聚・第六編・明治十五年・第五十五巻・運輸四・橋道鉄道附: 国立公文書館所蔵『同府下馬車軌路昌平橋線ヲ万世橋ニ変換』, 請求番号類00055100, 1882年4月24日.
- 注30) 公文録・明治十五年・第四十巻・明治十五年六月・内務省二: 『東京府下馬車軌路増布ノ件』, 請求番号公03248100, 1887年06月.
- 注31) 公文録・明治十五年・第四十巻・明治十五年六月・内務省二: 国立公文書館所蔵: 東京府下馬車軌路増布ノ件, 請求番号公03248100, 1882年6月.
- 注32) 地図資料編纂会: 江戸-東京市街地図集成, 請求記号YP6-97, 柏書房, 明治9年, 明治19-21年.

## REFERENCES

- 1) 石塚裕道: 日本近代都市論 東京: 1868-1923, 東京出版会, 1991年. [Ishizuka, H.: *Modern Urbanism in Japan Tokyo 1868-1923*, Tokyo Shuppankai, 1991.]
- 2) 藤森照信: 明治の東京計画, 岩波書店, 1982年. [Fujimori, T.: *Meiji Tokyo Plan*, Iwanami Shoten, 1982.]
- 3) 御厨貴: 首都計画の政治-形成期明治国家の象徴-, 山川出版社, 1984年. [Mikuriya, T.: *The politics of capital planning: symbols of the Meiji State in its formative years.*, Yamkawa Shuppan, 1984.]
- 4) 松山恵: 江戸・東京の都市史-近代移行期の都市・建築・社会-, 東京大学出版会, 2014年3月. [Matsuyama, M.: *Urban history of Edo and Tokyo: city, architecture and society in transition to modernity*, University of Tokyo Shuppankai, 2014.]
- 5) 堀江興: 東京の幹線街路形成の史的研究-東京市区改正条例を中心として-, 日本土木史研究発表論文集1巻, 13-19, 1981年[Horie, K.: *Historical study of the formation of arterial streets in Tokyo - with a focus on the Tokyo Municipal District Revision Ordinance, Papers of the Research Meeting on the Civil Engineering History in Japan*, Vol. 1 pp. 13-19, 1981.]
- 6) 堀江興: 東京の市区改正条例(明治時代)を中心とした幹線道路形成の史的研究, 土木学会論文報告集, 第327号, 115-127, 1982年11月. [Horie, K.: *Historical study of the formation of arterial roads in Tokyo with a focus on the ordinances for the revision of municipal districts (Meiji era).*, *Transaction of the Japan Society of Civil Engineers*, Issue 327, pp. 115-127, 1982.]
- 7) 山中正樹: 明治の市区改正における鉄道計画, 土木計画学研究・講演集, No.15(1), 1992年11月. [Ymanaka, M.: *Railway planning in the Meiji era municipal reforms.*, *Proceedings of infrastructure planning*, Issue No.15(1), 1982.]
- 8) 神吉和夫: 東京市区改正委員会における古市公威, 土木史研究講演集, Vol.24, 2004年[Kanki, K.: *Furuichi Koukei at the Tokyo Municipal District Revision*

Committee, *Historical studies in civil engineering : proceedings of the annual conference*, Vol. 24, 2004.]

- 9) 安彦正一：五代友厚と東京馬車鉄道会社成立の一考察, 国際関係研究, 第 26 卷, 第 4 号, 53-77, 2006 年 3 月. [Abiko, S.: A study of Tomoatsu V and the formation of the Tokyo Basha Railway Company., *Studies in international relations*, Vol. 26, Issue 4, pp. 53-77, 2006.]
- 10) 坂井一実：佐賀県における馬車鉄道事業-佐賀馬車鉄道会社を中心に-, 交通史研究, 28 卷, 63-81, 1992 年. [Sakai, K.: Horse-drawn railway operations in Saga Prefecture - with a focus on the Saga Horse-drawn Railway

Company., *Historical review of transport and communications*, Vol. 28, pp. 63-81, 1992.]

- 11) 山浦直人、小西純一：明治時代における長野県の馬車交通に対応した道路改修について, 土木史研究論文集, Vol.27, 2008 年. [Yamaura, N. and Konishi, J.: Road repairs to accommodate horse-drawn carriage traffic in Nagano Prefecture during the Meiji era., *Journal of historical studies in civil engineering*, Vol. 27, 2008.]

(Received April 10, 2023)

## ON A HORSE TRAM PROJECT BY CIVILIAN IN THE EARLY MEIJI PERIOD — Covers the period up to the establishment of the Tokyo Horse Tram Company —

Kazuki ICHIYA, Kaori ITO and Seiya TAKAYANAGI

Tokyo in the Meiji period was served by horse-drawn railways for urban transport. The urban history of Tokyo in the Meiji period has been the subject of many discussions on the subject of the government. In this study, the horse-drawn carriage railways planned by private citizens in Tokyo in the early Meiji period are clarified. The horse-drawn railway in Tokyo was planned by Hayashi Kazuichi and Takashima Kaemon, but was never completed. Later, the Tokyo Basha Railway Company was established under the leadership of Michiyuki Tanimoto and Seiichi Taneda. Therefore, this study provides suggestions for the study of urban history in Tokyo in the early Meiji period from the viewpoint of the private sector through the horse-drawn carriage railway.