

### 資金調達

大隈は明治2(1869)年11月の廟議の前の10月頃、パークスの推薦したイギリス人ホレーシオ・ネルソン・レイと資金の借入れの交渉を開始していた。このレイの斡旋で明治3(1870)年3月9日に来日した雇イギリス人技師長エドモンド・モレルが工事の全般を統括することになった。

ところがその後、レイとの契約内容が日本政府の理解と異なり、レイがイギリスで日本政府の名で公債を発行して資金を調達し、利ザヤを稼ぐなどの事実上の背信行為をしていたことが判り、明治3年10月14日レイとの契約を解約、必要な資金はイギリス・オリエンタル銀行横浜支店と契約を結んでオリエンタル銀行を日本政府の代理人として調達しなおすことになった。このネルソンはロンドンで公債として公募していたが、日本政府から12%の利息を取りながら、応募者には9%の利息をつけるなどし、自身が3%の利ザヤを稼ぐなどしたため解約してしう。このため、必要な資金はオリエンタル銀行横浜支店と契約を結んで調達しなおすことになった。100万ポンドのうち、実際の鉄道建設に使われたのは30万ポンド(当時の邦貨で146,0400円)であったが、資金不足のために実際にはこれら外債の2倍以上を政府が支出せざるをえなくなった。

## 5 わが国鉄道敷設技術の自立化

### (1) エドモンド・モレルと工部省の誕生

わが国の鉄道技術の自立は、「外国人技術者が、在来技術をそれなりに評価しながら、あたらしい技術の移植に熱意をもった」と考えてよい。そのような姿勢をとった最初の人物は、雇イギリス人初代技師長エドモンド・モレルであった。

モレルは、鉄道敷設が具体化した明治3(1870)年3月9日、工事の全般の統括者として、来日、わが国の鉄道敷設とその土木技術の自立化に多大な貢献をすることになるのである。

幕末・維新期の日本は、欧米列強による植民地化の危機のなかで欧米列強と対等な立場にたつことを目的に資本主義を育成する「殖産興業政策」を推進していくために、幕府から継承した長崎造船所、横須賀製鉄所などの造船・造機・造兵ための事業及び貨幣材料確保のための佐渡や生野の鉱山などを直営事業とし、さらに明治2(1869)年からは電信事業、翌3年からは鉄道事業を政府直営事業とした。

モレルは着任早々伊藤博文大蔵少輔に 鉄道、道路、港湾、灯台、鉱山などの諸事業を一元的に統括する行政組織としての「工部省」設置の必要性を提言、明治3年10月工部省は設置された。

工部省の立ち上げは、「富国の道は工にあり」との理念を抱く大隈重信ら開明派にとっても「工業立国への足がかり」として重要な切り札でもあった『日本の鉄道創世記』幕末明治の鉄道発達史

中西隆紀 河出書房新社 2010（平成 22）95頁」。こうして明治政府の殖産興業政策が、この機を境に大きな進展を見せ始めた。

鉄道事業は、「そうした殖産興業政策のなかでも、とりわけ重要な施策の一つで、工部省の官営諸事業の中で中心的な位置を占めていた『日本史小百科』一近代一〈鉄道〉 老川慶喜 1996（平成 8）東京堂出版 22頁」。鉄道事業部門では、工部省内に鉄道掛が設けられ、鉄道掛が鉄道敷設工事にあたることになった。

鉄道事業は「測量と土木から始まり、水利、建築、鉄工、機械など、工業国としての基礎的な要素がすべてそろっている。そのうえ、汽車の動力源は石炭だ。そのための鉱山開発は工業発展の基礎となる『日本の鉄道創世記』前掲書 95頁」として、鉄道事業にかける期待は大きかった。

#### ◎歴代工部卿

明治 6（1873）～明治 11（1878）年 伊藤博文

明治 11、12（1879）年 井上馨

明治 12、13（1880）年 山田工部卿

明治 13、14（1881）年 山尾庸三

明治 14～18（1885）年 佐々木高行

#### （2）工部大学校の設立

モレルは「日本ハ将来欧人ノ手ヲ仮ラズシテ事ヲ執ルノ準備ナカルベカラズ。之ガ為教導局ヲ置キ俊秀ノ少年ヲ選抜シ教導習熟セシメ、百般ノ建築製造二要スル技術者ヲ造ルニ努ムベシ。宜シク東京又ハ大阪ニ技術学校ヲ創立スルヲ要ス〔日本鉄道史上編〕」として、日本人技術者の養成の必要性をつよく説いた。

高級技術者の養成のためには体系的な教育が必要というモレルの建議にもとづき明治 4（1871）年 9 月には工部省は工学寮を設け、翌 5（1872）年 4 月工学寮のもとに工学校を設置した。

工学寮は「大学校（4 年）とその予科にあたる小学校（2 年）より成り、大学校の専門は土木、機械、造船、電信、化学、冶金、鉱山の 7 科（修業年限 6 カ年）より成っていた。このうち鉄道の敷設と深く関係していたのは土木科である。大学校は明治 10（1877）年 1 月、工部大学校となり、明治 18（1885）年 1 2 月の工部省廃止にともなって文部省に移管、翌年工科大学となって、帝国大学の機構に編入された『日本の鉄道一成立と展開』一野田正穂、原田勝正、青木栄一、老川慶喜 日本経済評論社 1986（昭和 61）80頁」。

「政府は鉄道敷設をイギリス人に委任するに当たって、できるだけ経費を節減することに意を用いた『日本国有鉄道百年史』第 1 巻 日本国有鉄道 1969（昭和 44）124頁」が、「モレルが技師長としてやってきたおかげで、費用の節約だけでなく日本における技術の発達が非常に促進された『鉄道と近代化』原田勝正 歴史文化ライブラリー 38 吉川弘文館 1998（平成 10）49頁」。

例えば、このモレルを技師として日本に斡旋したレイは、日本に資材を売り込むときに、枕木からレールから、機関車、車両、その他一切をセットとして売り込もうとしたために、双頭軌条や鉄の枕木を売り込んだ。しかし鉄の枕木は、日本のような湿度の高いところでは、耐久力がな

いことがわかり、モレルは、日本産の木材を枕木や木柵に使うことを提案した。

わが国の鉄道技術の自立は、財政的な理由からも促進され、日本人の自国の独立を確保するためになしてきた日常の努力と、日本人ならではの知恵と工夫、そして心ある外国人技術者の援助があったからといえることができる。

しかし、モレルは、新橋、横浜間の鉄道開通を見ることなく明治4年9月23日、29歳の短い生涯を閉じた。モレルは横浜の外人墓地に乗車券を形どった墓石の中で眠っている。

### (3) 工技生養成所の設立

工部大学校における技術者の養成と並行して、井上勝鉄道局長は、明治10(1877)年5月14日、雇イギリス人初代技師長モレルの建議にもとづいて、鉄道技術者の専門の養成機関として大阪駅舎内に工技生養成所を設立し、若い日本人技師の養成に力を注いだ。これがわが国鉄道技術者養成のはじまりである

工技生養成所は「京神間建築師長シャービントン作成のカリキュラムによって教育され、数学・測量・製図、力学、土木学一般、機械学大要・鉄道運輸大要などの教科があった。明治11(1878)年8月に開始された京都・大津間鉄道敷設工事にははやくもこの養成所出身者が各工事区間の責任者として起用され『日本の鉄道』一成立と展開 前掲書 80頁」、同区間最大の難工事であった逢坂山トンネル(長さ664.8メートル)の掘削工事を含む同区間の鉄道敷設工事は一部を除き、すべて日本人の手によって行なわれた。こうした意味で、京都一大津間の鉄道敷設工事はわが国の鉄道の技術自立を示す日本産業技術史上の画期をなすものであった。

ここに、わが国の鉄道技術も後進国的な鉄道から一步脱皮し、日本人自らの努力で、独立と自営のできる形態に移行していった。

その結果、「アジアの他の地域の鉄道と、かなり異なる方向に進んでいく」『鉄道と近代化』前掲書 50頁」ことになる。

そのことから、「日本の鉄道史上で明治10年という年は、画期的な年『鉄道の日本史』 反町昭治 文献出版 1982(昭和57) 195頁」といえるのである。

### (4) 鉄道土木技術自立の素地

わが国の鉄道敷設の土木技術が鉄道創業以来10年足らずで自立しえたのは、「江戸時代以来の治水、築城などの在来技術が存在していたためと考えられる『日本史小百科』一近代一<鉄道>前掲書 37頁」。「大規模な山岳トンネルの掘削成功の基盤には江戸時代から発達していた鉾山における坑道掘削技術がすでに存在していたことがあげられよう『日本の鉄道』前掲書 81頁」。

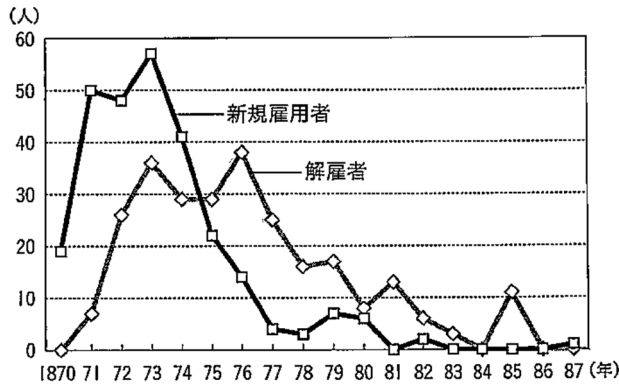
こうした在来の技術を生かしながら、三角測量の技術も身に付けて、それまでの道路とは異なる曲線や勾配でつくられる鉄道敷設の特異性を学び取り、「煉瓦による巻立てなどの外来技術が融合して、鉄道敷設のための土木技術が定着していったのである『日本史小百科』前掲書 37頁」。参考文献:『鉄道と近代化』前掲書

これに対して、「橋梁の設計や架設に関する技術は、日本に径間の大きい鉄製橋に関する技術がまったくなかったためか、その技術の定着はやや遅れて、1880年代後半となった。また、橋梁そのものの設計・製作は20世紀初頭まで多くの外国製橋梁機材に依存していた『日本の鉄道』前掲書 81頁」。

こうしてわが国の鉄道技術の自立体制が一挙に進行していき、明治15（1882）年ごろになると、土木関係のお雇い外国人はほとんど姿を消している。お雇い外国人は明治21（1888）年には14人と減少し、新規雇用者はいなくなった。お雇い外国人が減少していくのは、「日本人技術者が養成され、工部省が鉄道建設に積極的に取り組み、お雇い外国人に対して主導権をとろうとするようになったからでもあった『日本史小百科』—近代—<鉄道>前掲書 36頁」。

「明治22（1889）年東海道線が開通したころには、鉄道の敷設も営業も、ごく一部の例外を除いて雇外国人の指導を受ける必要はほとんどなくなった。『日本国有鉄道百年史』 第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44） 127頁」。

図1 お雇い外国人の新規雇用者・解雇者の推移



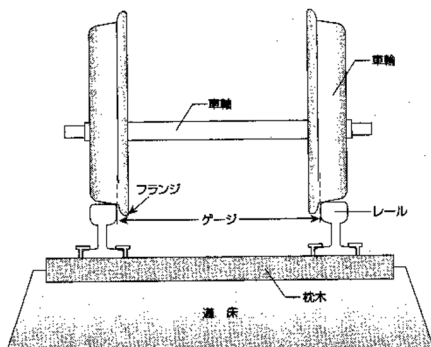
『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014（平成26） 83頁

## 6 軌間の決定

初めて鉄道を敷設するとき、決めなければならないこととして「軌間（ゲージ）」は重要なポイントになる。なぜなら、「いったん決めた「軌間」は後からの変更が容易なことではないからである『東海道線 130年の歩み』吉川文夫 グランプリ出版 2002（平成14）15頁」。

「軌間」とは軌道を形成する二本のレールの内側の幅をいう。

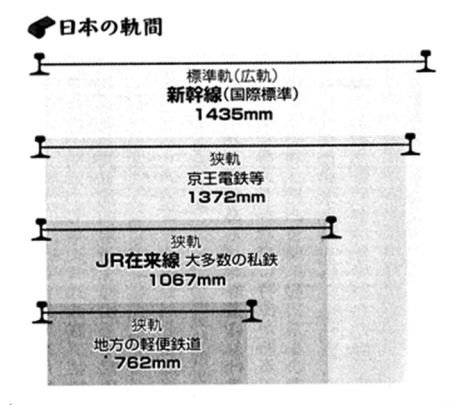
図2



『鉄道の地理学』青木栄一 wave出版 2008（平成20） 43頁  
 鉄道発祥の地イギリスを始めとする欧米主要各国は「軌間」の長さを1435mmとし、これ

が「標準軌」として各国に普及した。それよりも広いものが「広軌」、狭いものが「狭軌」となっている。

図3



鉄道の軌間は、もともと馬車の轍が起源であった。標準軌は古代ローマのボンベイ遺跡の馬車跡にさかのぼるとも言われるが、直接は英国にさかのぼる。

わが国の鉄道には1067mmの狭軌が採用された。「1067mm」という寸法はメートル法でははんなな数値である。これはアメリカやイギリスで使っている度量衡で記すと3フィート6インチ(3' - 6' ' )でとてもきりのいい数値なのである。1フィートは12インチと12進法なので6インチはちょうど1フィートの半分ということである『東海道線130年の歩み』前掲書15頁。

「イギリスでは1435mmの標準軌を採用しているのに、なぜイギリスの技術力を借りて建設された日本の鉄道が狭軌になったのだろうか『鉄道の歴史がわかる事典』浅井建爾 日本実業出版社 2004(平成16)20頁」。そのことの経緯示す史料は現在残されていないし、正史である「日本国有鉄道百年史」には「政府が軌間の決定にさいして、狭軌の3フィート6インチを認めた決定的な理由は明らかでない『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969(昭和44)125頁」としている。

はっきりとした記述がないので、「軌間」決定事情については推論するしかないのである。

推論の一つ目としては、「軌間」について十分な知識のなかった日本の鉄道敷設の当局者は、敷設費を抑えることを主眼としており、少ない予算や日本の地形は山がちであるから線路は必然的に曲線が多くなることから、雇イギリス人技師長エドモンド・モレルの「狭軌であれば急カーブに有利で用地取得費が抑えられ、車両も小さくなって製造費が安くなるなど敷設費の安い「狭軌」を採用して鉄道を早期に敷設すべきである」との主張を基に「狭軌」にしたというのである。

二つ目は、イギリスは「オーストラリアの一部をはじめとして、ニュージーランド、南アフリカなどイギリスの植民地あるいは従属国の鉄道に「狭軌」を採用していた『鉄道の日本史』反町

昭治 文献出版 1982 (昭和 57) 174 頁」ことから、日本の鉄道にも「狭軌」を取り入れたのだと言われている。イギリスとしては、日本の鉄道の「軌間」をこれらの地域と同一規格にすることによって、機関車などを大量に、廉価で製造することが可能であり、いわゆる「資本の利益」『鉄道の日本史』前掲書 177 頁」に合致する。

「もちろん例外はあって、エジプト、インド、中国、朝鮮は標準軌であったし、インドではアルゼンチンとともに世界で最も広いゲージ (1676mm) を採用していた。このように、世界を見渡せば、資金の乏しい国でも標準軌や広軌が採用されたケースはいくらでもある『鉄道技術の日本史』中公新書 2312 小島英俊 中央公論者新社 2015 (平成 27) 17 頁」。

こうして、決定された 1067mm の「狭軌」は、新橋—横浜間、大阪—神戸間と採用され、さらに明治 20 (1887) 年公布の私設鉄道条例にも「狭軌採用」が明示され、わが国の鉄道は、国鉄、私鉄を問わずこの軌間のもとに路線が延長されていった。

いずれにしても、狭軌での鉄道敷設を決断したのは、当時、民部大輔と大蔵大輔 (現在の次官級) を兼任していた大隈重信といわれている。大隈重信の回想によれば、大隈が軌間の問題を始めて認識したのは、明治 3 (1870) 年にお雇い外国人のエドモンド・モレルと初めて会った際に「軌間をどうするか」と問われたときとされている。

大隈が軌間の問題に直面した時、早くからイギリスで鉄道を学んだ井上勝に相談したと思われるが、井上が、鉄道関係事業についての責任者の立場の鉄道頭に任命されたのは明治 4 (1871) 年である。

「早くから鉄道を学んだ井上は、軌間が広い方が何かと有利であることはすでに十分認識していたであろうが、井上が明治 39 (1906) 年に著した「日本帝国鉄道創業談」の中で、この時点 (明治 3 年) でわが国の経済力では「建設コストの安い狭軌鉄道を採用して少しでも鉄道を延長すべきで、広軌道では過大に失し不経済『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014 (平成 26) 51 頁」という意見が多数を占めており、井上は総合的に判断して、当面は狭軌路線を拡大する方が妥当である『鉄道と国家』「我田引鉄」の近現代史 小牟田哲彦 講談社 2012 (平成 24) 47 頁」としたのであろうか。

ただ、これも推測の域を出ず、「ただ暗黙のうちの承認となったのが実情のようである『日本の鉄道 120 年の話』沢和哉 築地書館 1993 (平成 5) 22 頁」。

しかしながら、このことが後世に禍根を残してしまった。イギリス人技術者はもとより、大隈重信、伊藤博文、井上勝のような「欧米先進国の技術や文化の導入にきわめて熱心であった日本人にとっても、日本経済の発展は予想をはるかに上回る規模で進んだ『駿河台大学文化情報学部紀要』第 9 巻第 1 号 3 フィート 6 インチ・ゲージ採用についてのノート 青木栄一 2002 (平成 14) 38 頁」。

「狭軌」であると「機関車や車輛がすべて小型とならざるを得ず、輸送力増強や速度上昇がままならないために『伏見の現代と未来』京・伏見学叢書 第 3 巻 伏見の町の鉄道史 / 西城浩志 2005 (平成 17) 102 頁」、軍備の増強や日本の経済が活況を呈してくると、より大きな車両を走らせて輸送力をアップすべきとの観点から広軌改築案が出てきた。

鉄道敷設の推進者であった大隈はのちに「狭軌にしたのは吾輩の一生一代の失策であった『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 52～53 頁」と「このときになって、安易に狭軌に決定したことを深く悔やんだという『日本の鉄道 120 年の話』前掲書 23 頁」が、「軌間」が何のことかも知らなかった「当時の日本の関係者が判断を下し得なかったのも無理もない話であろう。『東海

道線130年の歩み』前掲書 15頁)。

日露戦争(1904~05年)後に井上勝は『鉄道時報』(第505号、1909年5月)の中で、「只慚愧に堪へない事が一つある、我国に鉄道が出来てから40年になる、共時なぜゲージを広軌にして置かなかつたのか、・・・日露戦役にも彼の様に勝ち露国を満洲より追ひ払ふやうな進歩を我国に予期して居たならば、狭軌にしては置かなかつたに『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書52頁」と、狭軌を採用したことを心から悔いている。

朝鮮、現在の大韓民国・朝鮮民主主義人民共和国や中国との連結を考えると広軌改軌論も明治中頃からたびたび出てくる『東海道線130年の歩み』前掲書 15頁)。

「明治42(1909年)年には、ときの鉄道院総裁後藤新平が需要がますます増えるであろう東京~下関間について広軌・狭軌の比較検討をしている。その後、明治44(1911)年には広軌改築を盛り込んだ予算案を帝国議会に提出しているが、広軌改築費は通らなかつた『東海道線130年の歩み』前掲書 15頁)。

この軌間問題は、大正期に入っても「広軌か狭軌かの」幾多の論争をよぶこととなったが、JRの在来線の「軌間」はそのまま「狭軌」として新線敷設が拡充されていった。しかし、第二次大戦後戦後、東海道新幹線が敷設される時はこれに対して国際的な標準軌間であるいわゆる「標準軌」を採用した。

だが「JRの在来線は車体だけでも「広軌」サイズに近づけようと車両技術の向上に努めたので、わが国の「狭軌」在来線のボディー・サイズはかなり欧米に近いものになっている。JR在来線の駅のホームで列車が進入してくる姿を見ると、比較的大きな車体に比べてレールや車輪の幅が狭く、纏足をしたようなプロポーションになっていることがわかる『鉄道という文化』角川選書452小島英俊 角川学芸出版 2010(平成22) 180頁)。これも高い水準を持つ日本の鉄道技術のなせる業である。

## 7 新橋~横浜間の開業

わが国の鉄道敷設は、先進国イギリスに資金的にも技術的にも依存しつつ、政府内の保守派勢力や国内在来交通業者の激しい反対の動きをはね返しながらか、雇イギリス人の初代建築技師長モレルの指導により、1870年4月(明治3年3月)、汐留の一角に第一杭が打ち込まれ、東京~横浜間の鉄道敷設工事が始まった。以後の測量の起点となる第一杭が打ち込まれた地点に、「0哩標識」が建てられた。その復元されたものを、汐留再開発地「シオサイト」の「旧新橋停車場」で見ることができる。高さ1メートルほどの大理石の柱である。柱頭の四面に真鍮製の「0」の文字が光っている。当時、すべての鉄道はここから発することを告げたしるしである『東京駅はこうして誕生した』林章ウェッジ選書24ウェッジ社 2007(平成19) 46頁)。

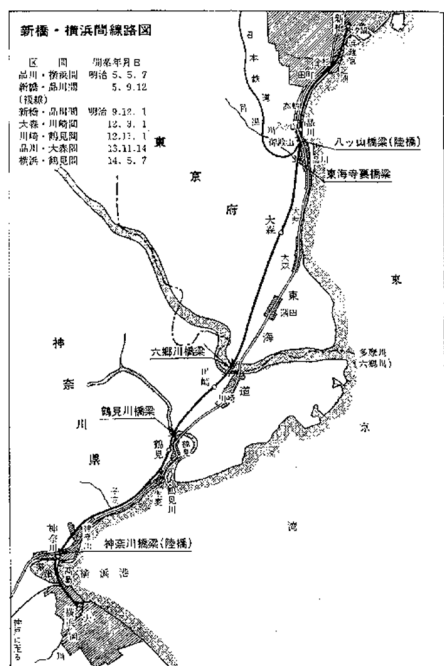
東京~横浜間の鉄道敷設にあたって、海岸を埋め立てて線路を敷設せざるをえなかつたのは兵部省の反対と妨害があつたからである。

この間幾多の困難を乗り越えて、明治5(1872)年10月14日、新橋(東京)・横浜間29.1キロメートルが開業、ここに、わが国の鉄道史の第一ページが開かれたのであつた。後にこの日が(鉄道記念日)として定められ、さらに(鉄道の日)と改められた。当初は旅客のみの営業で、一日9往復運転され、同区間をわずか53分で走破する新しい交通機関の出現は、人々に、

その威容とスピードの速さに驚きをもって迎えられた。

新橋～横浜間の上等運賃は1円12銭5厘で、当時の米の3.8kg分程度に相当するほど大変高価なものであり、それより安い下等運賃でも、まだまだ一般庶民の身近な乗り物とは言えなかった。この区間が新首都と開港場とを短絡する「枝線」とされているのは、「東京と開港地を結ぶ」という他に鉄道敷設のための資材を外国から輸入する港湾の確保の理由があった。つまり、港なくしては、鉄道創業は始まらないからで、「東京～横浜」をわざわざ支線とした理由のひとつは、資材運搬線を兼ねる特性を持っていたからであった『日本の鉄道創世記』幕末明治の鉄道発達史 中西 隆紀河出書房新社2010（平成22）68頁。

図4



新橋～横浜間の線図 (明治22年、「東海道線」開通の際)

『日本の鉄道創世記』幕末明治の鉄道発達史 中西 隆紀 河出書房新社 2010（平成22）74頁

### ◎鉄道と時間の統一（太陽暦と時刻表）

これまでのわが国では、各地方で時間が異なっていたが、「鉄道を規則正しく運行するためには、まず時間を全国的に統一しなければならない『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014（平成26）58頁」。また、列車時刻表を見ればわかるように、「鉄道を走らせるためには1分という時間の単位が基本になるので、鉄道は太陽暦的な時間でないと走れないということが重要『歴史地理教育』2月号 (No845)-特集・鉄道から見える近代 原武史 歴史教育者協議会 2016（平成28）5頁」となる。

開業当時の時刻表での時刻は「午前八字三十五分」といったように1時間ごとを表す「時」が「字」で表記されているが、「明治5（1872）年12月3日を明治6（1873）年1月1日とする太陽暦施行をもって、時刻表記法も変化している。翌年の時刻表では、今と同じ「午前八時」といった表記法に変わっている『鉄道と日本軍』ちくま新書 863 竹内正浩 筑摩書房 2010（平成22）30～31頁」。

「江戸時代の日本人が親しんでいたのは、「明け六つ」「暮れ六つ」といった言葉に象徴される不



定時制だった。これは夜明けと日暮れをもって昼夜のくぎり目とし、昼夜それぞれを6等分する時制であり、したがって季節によって、単位時間（1時）の長さも変動する。そして、日付の変わり目は、真夜中ではなく夜明けだったのである。

これを一挙に1日を24に分けて「時」とし、さらに1時間を60分に分けて「分」としたのである。日常生活の基本である時間の概念がまったく変わってしまったばかりか、突然、12進法（時刻）と60進法（分、秒）を覚えることを強制されたのだ。時計の文字盤ひとつとっても、最初はまったく理解できなかったにちがいない。考えてみれば、恐るべき変革である『鉄道と日本軍』前掲書 30～31頁。

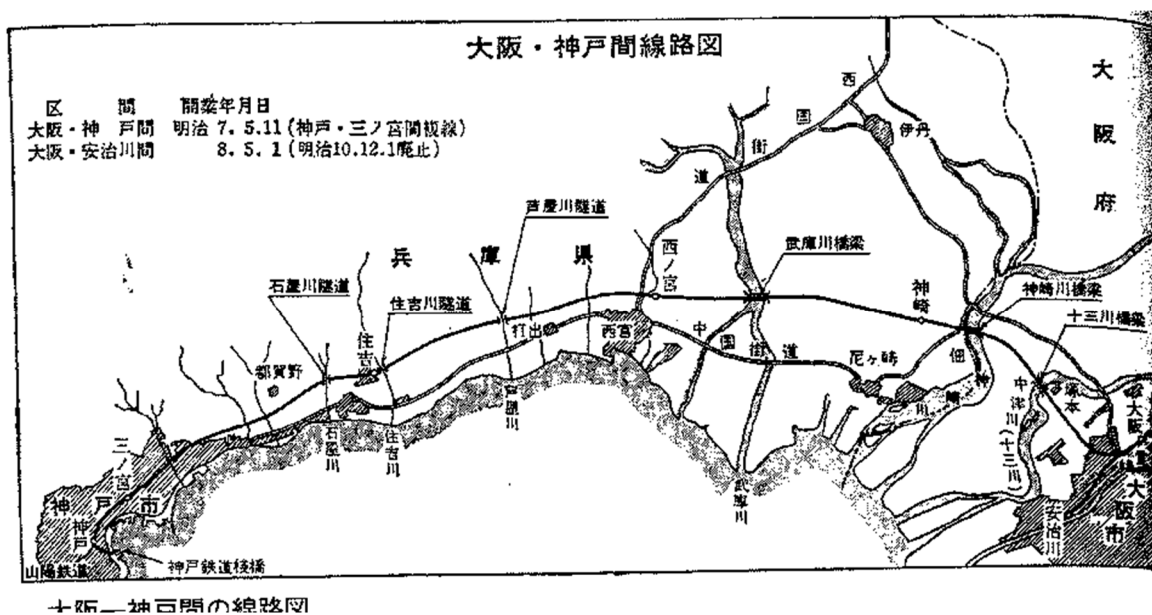
「多くの人々にとって、単に太陽暦に移っただけでは依然として旧曆的な時間意識や時間感覚が残る。それを明治政府が太陽曆的な時間意識を人々に馴染ませようと、徹底された場が鉄道であり、その教育の場となったのが、学校の場合と、軍隊生活だった。学校や軍隊、役所などを、たとえば「9時始業」というふうにしてそれを周知徹底させようとした『歴史地理教育』前掲書5頁」のである。

「鉄道や暦に限らず、この時期の日本は、「文明開化」という言葉に代表される旧制度との決別と西洋文明導入が急速に進められていた。明治5年の7月には全国的な郵便制度が始まり、8月には学制発布も行われた。東京一京都間の電信線が結ばれ、東西両京間の通信が開始したのは鉄道開業の5日前の9月7日『鉄道と日本軍』前掲書31頁」である。

## 8 大阪一京都間の開業

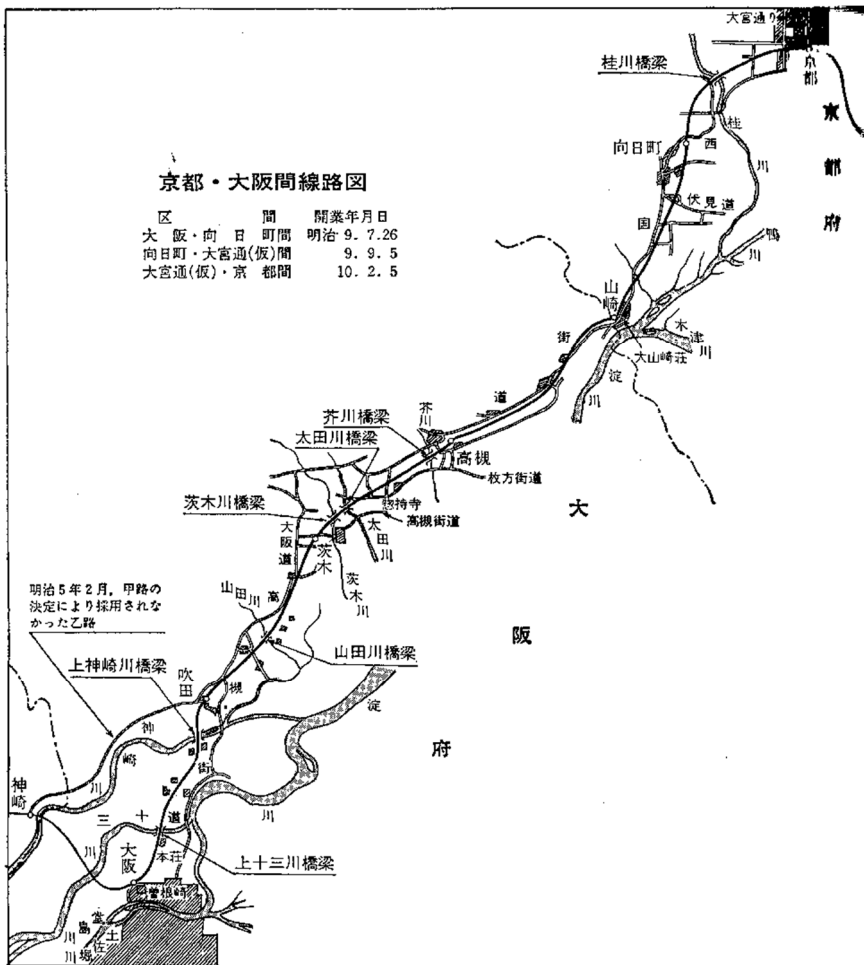
天然の貿易港神戸～大阪間が着工されたのは、明治3（1870）年8月であった（営業開始は明治7（1874）年5月11日）。

図5 大阪・神戸間線路図



『日本の鉄道創世記』幕末明治の鉄道発達史 中西 隆紀 河出書房新社 2010 (平成 22)

図6 大阪・京都間の路線図（1）



京都一大阪間の線路図

『日本の鉄道創世記』前掲書 107頁

(1) 大阪駅を通過式に

明治4(1871)年8月(明治4年6月)には大阪—京都間の測量が開始されたが、明治5(1872)年3月、井上勝は、大阪～京都間のルート選定に関して工部省に「大阪西京間鉄道建築調書」を提出し、大阪駅を頭端式とせずに通過式にすべきであると主張した『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014(平成26)66～67頁。

すなわち、大阪～京都間については、神戸から大阪の曾根崎あたりに大阪駅を設け、そのまま吹田を経て京都に向けて延長するというものである（A案）。

一方、外国人技師たちは、大阪駅を当時の中心地の堂島あたりに設けるために、神戸～京都間の直行列車はいったん神崎で阪神間の線路と分かれて大阪でスイッチバックをして、京都に向かうという方式を採用すべきである（B案）とした。参考文献：『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書

しかし、井上は、B案を採用すれば「大阪以东の交通は永く無限の不利を被らん」『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 67頁」として、A案の採用を主張した。

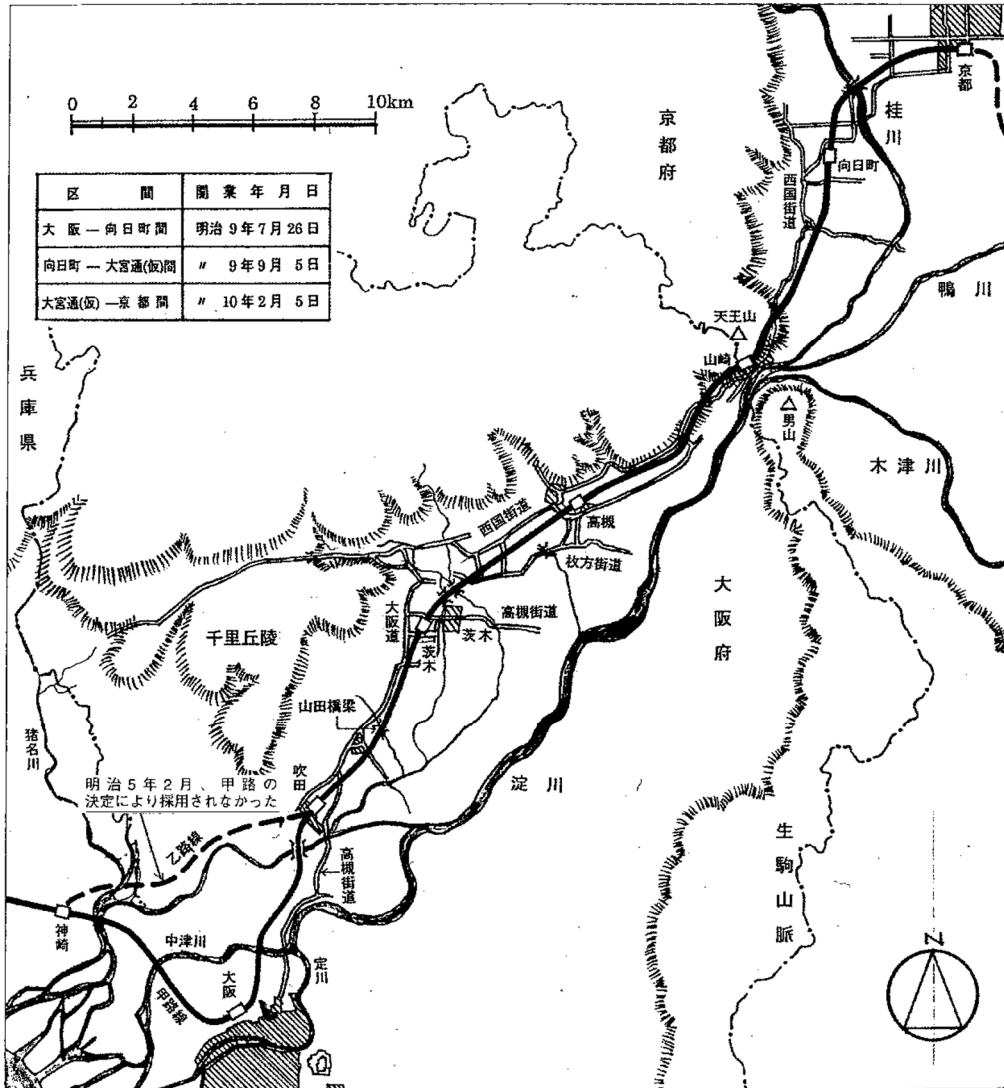
確かにA案、B案の建設費を比較してみると、「A案131万4841ドル、B案127万6393ドル『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 67頁」となる。

B案は神崎川、十三川の架橋を避けられるのでA案よりも多少低く見積もられていたが、「A案の方が「捷路」（はやみち）であると判断『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 67頁」した井上勝は、外国人技師たちの大阪駅スイッチバックする方式（B案）をきっぱりと否定した。ここに、明治5年3月にA案が採用され、大阪駅は通過式停車場となり、曾根崎に建設された。

『子爵井上勝君小伝』によれば、これが「邦人にして線路採択を云為するの嚆矢」で、「外人為めに呆然」となったとされている。

図7 大阪・京都間の路線図（2）

大阪-京都間の路線図



『大阪駅の歴史』大阪ターミナル 2003 (平成15) 7頁

図8 大阪停車場及び大阪・吹田間路線位置決定変遷図

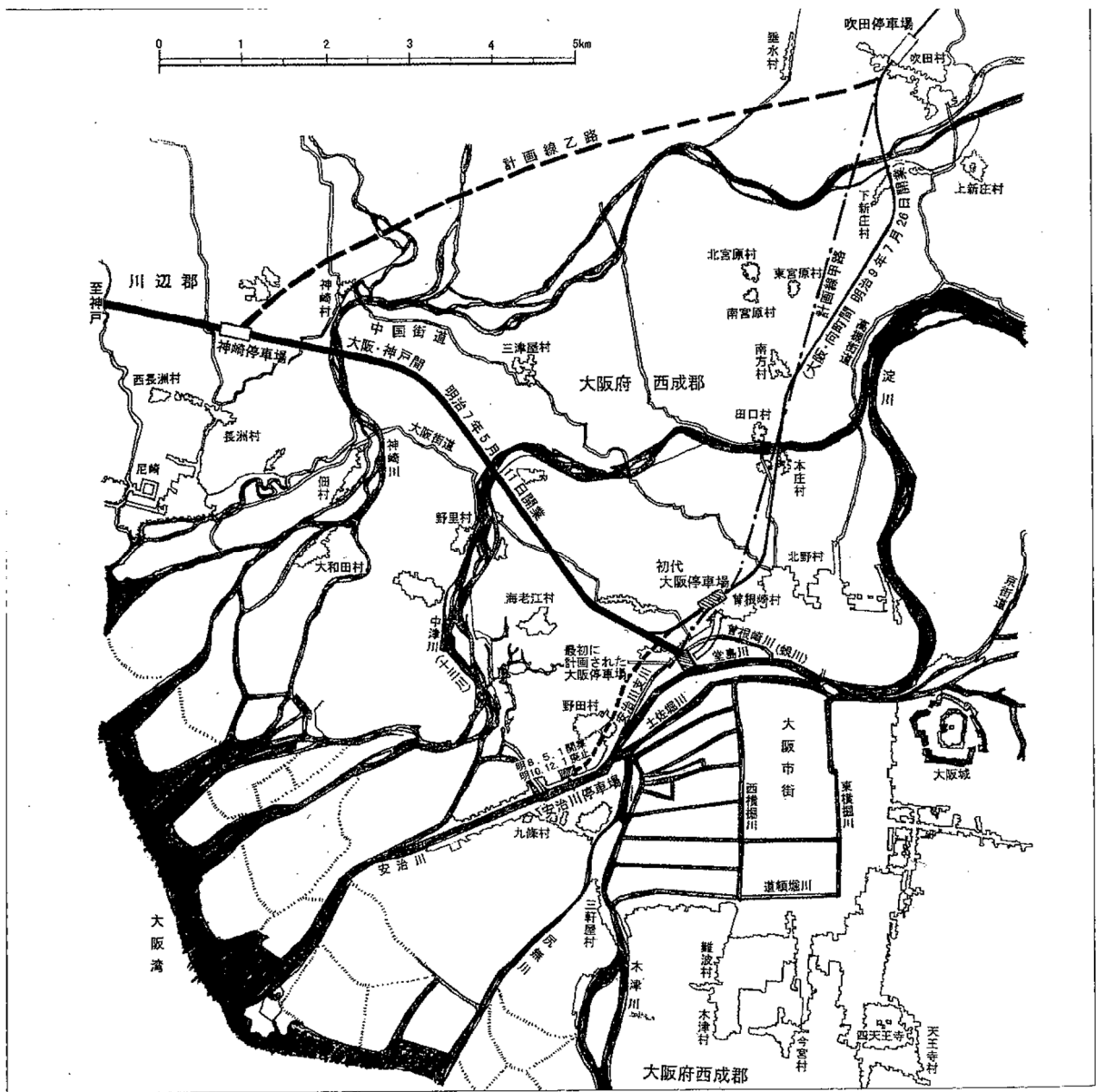
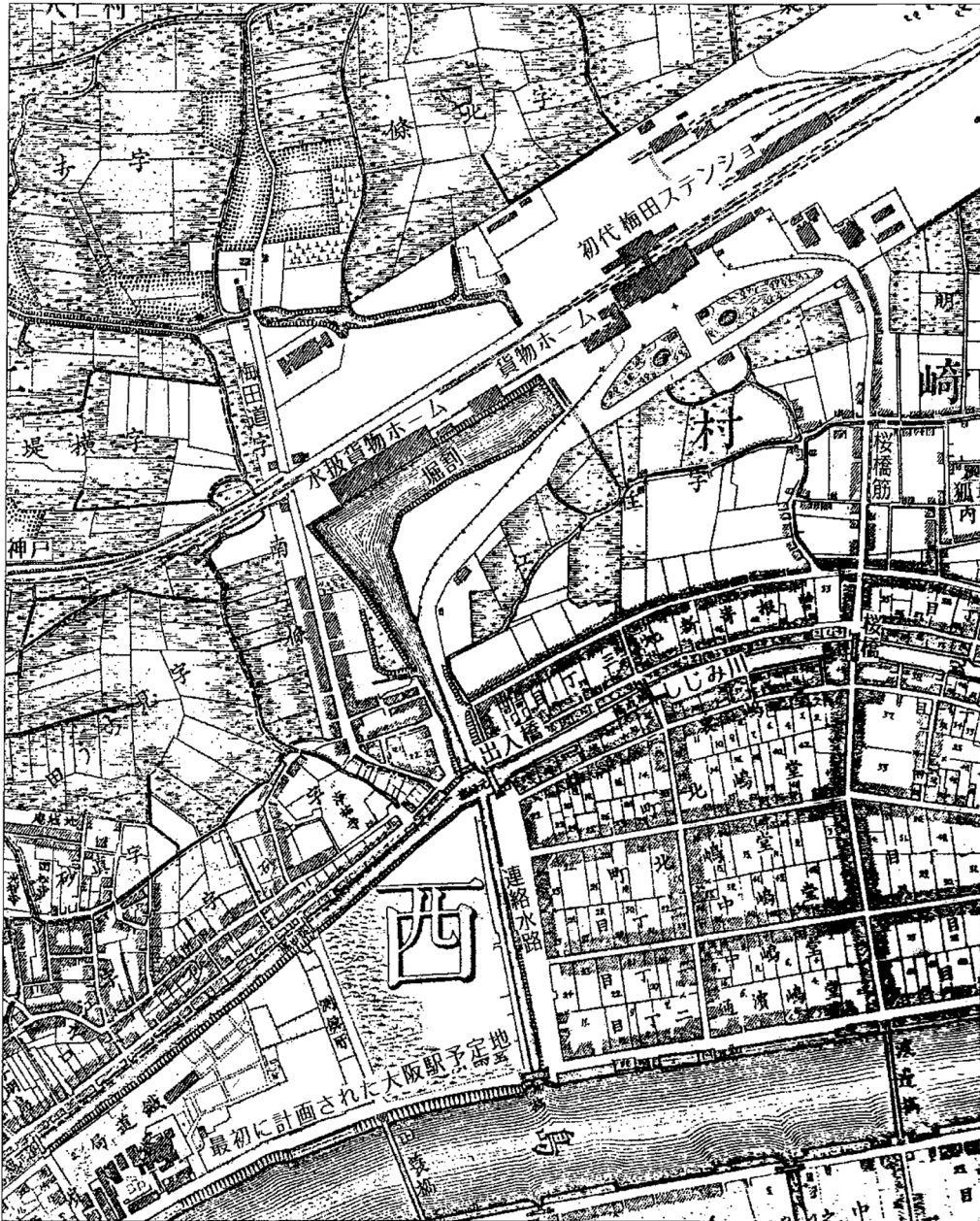


図9 堂島の停車場計画地（明治22年頃）

堂島の停車場計画地（明治22年頃）



資料：陸軍測量図により作成

『大阪駅の歴史』 前掲書 4頁

## （2）旧東海道線の廃線跡を走る阪急電車

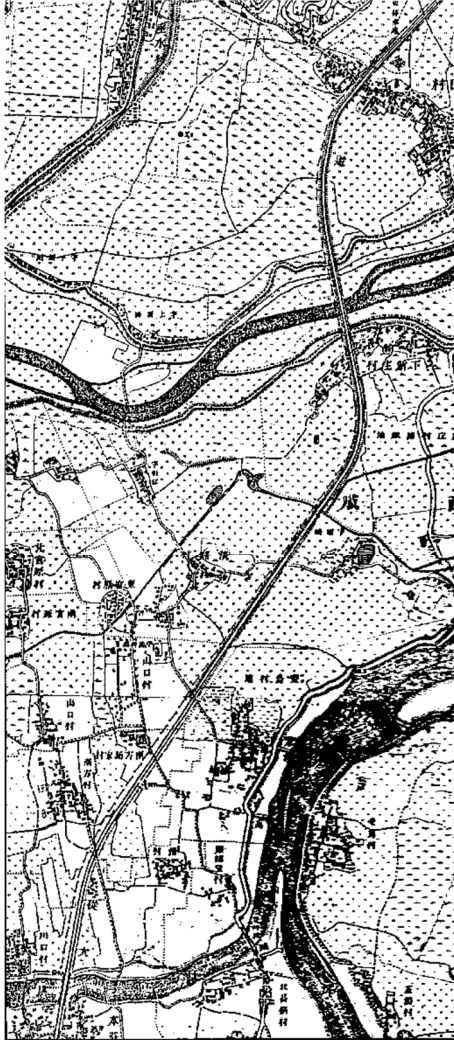
「開業当時の東海道本線は、大阪駅を発車して京都方面行き電車が上淀川を渡り終えた地点から、阪急京都線・千里線と同じルートを通って、現在の吹田駅に至っていた。

大正2（1913）年10月に、曲線緩和、および湿地帯を避けることを目的に、現在の新大阪、東淀川を経由する山側のルートに変更されたものである。廃線後、払い下げられた路盤を利用して、千里線の前身となる北大阪電鉄によって再びレールが敷かれ、十三～淡路～豊津間が大正10（1921）年4月に開業している。

明治期の東海道本線跡を、軌間も出自もまったく違う阪急電車が走っている。電車に乗ってい

ると、それとは気が付かないが、線路際を歩いてみると、130年以上前の開業当時の面影が随所に見られる『新・鉄道廃線跡を歩く4』近畿・中国編 JTBパブリッシング 2010（平成22）」より。

図10



1/1 万地形図「吹田村」(M20 製版) + 「大阪」(M20 製版)  
× 0.65

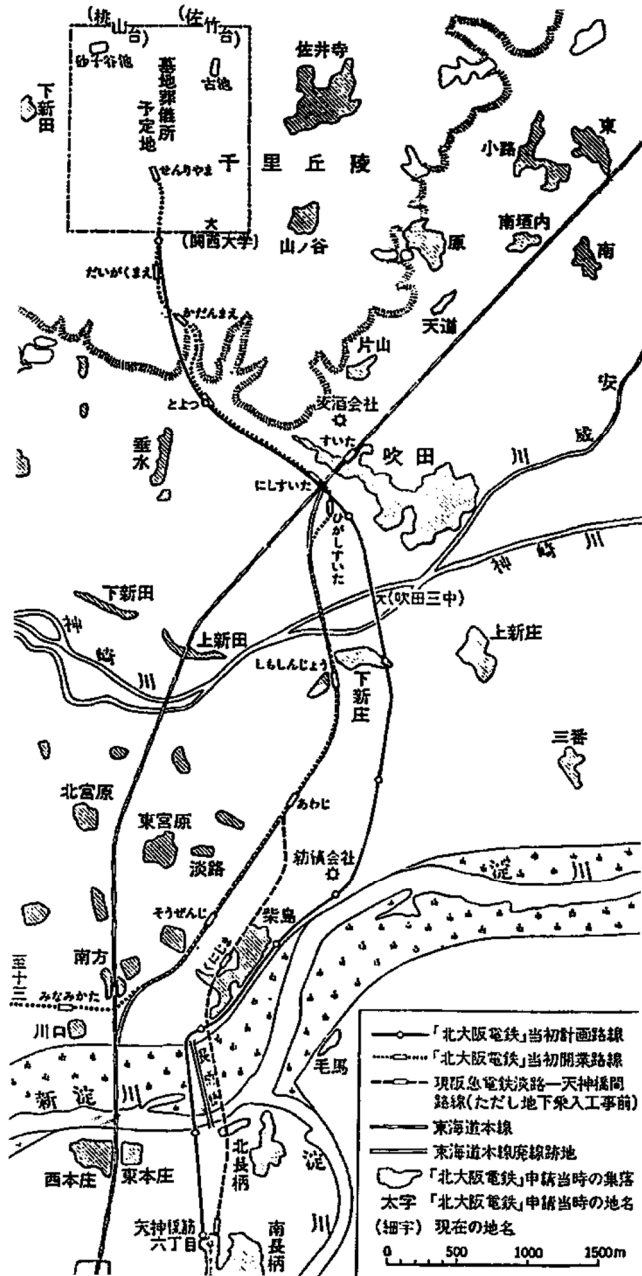


図1. 大正3年発行 大阪東北部 5万分の1

『関西の鉄道』No.20 阪急電鉄特集 part II 北大阪電気鉄道の路線について 亀井一男 関西  
鉄道研究会 1989 (昭和64) 23頁



図 1 1



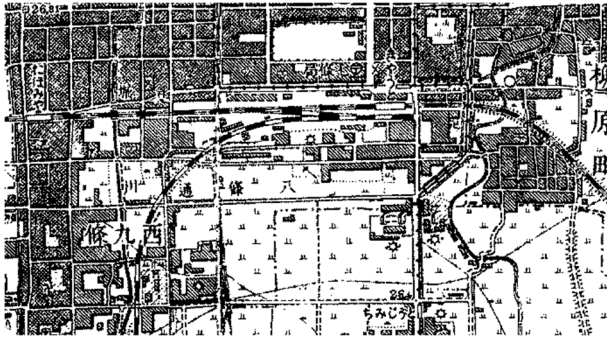
出所：末尾(1976)452頁

『鉄道ピクトリアル』No.930 2017年4月号 阪急電鉄京都線特集 阪急京都線の歴史過程 三木理史 鉄道図書刊行会 12頁

### 8 初代京都駅の痕跡を訪ねる

大阪～京都間の鉄道敷設工事は、明治6（1873）年12月に着工された。まず明治9（1876）年7月に大阪～向日町間が開業し中間駅として高槻駅が設けられ、翌月には吹田、茨木、山崎の各駅が設けられた。同年9月5日に京都の大宮通付近に仮停車場を設けて営業を開始した。当初は1日6往復の旅客列車が運転された。

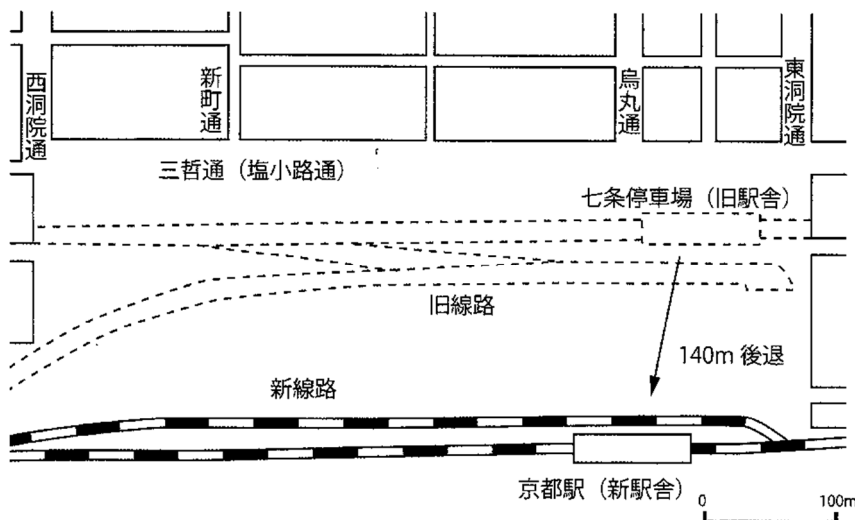
図12 初代京都駅跡図



『陸地測量部地図』2万分の1 京都南部 明治42年:『伏見の現代と未来』京・伏見学叢書 第3巻 伏見の町の鉄道史 / 西城浩志 2005 (平成17) 102頁

「七条ステーション」とも呼ばれた赤レンガ2階建ての初代京都駅は明治10 (1877) 年2月に完成し、同月5日には明治天皇の行事を仰いで開業式が挙行された。

図13 駅舎位置の変化



基図: 大日本帝国陸地測量部発行2万分の1正式地形図「京都南部」1912年、大日本帝国陸地測量部発行2万5千分の1正式地形図「京都東南部」1922年。『人文地理』第69巻第3号 国家儀礼を契機とした景観形成 中川 祐希人文地理学会2017 (平成29) 377頁

初代の駅舎があった場所は、現在の駅から北東の場所、現在の塩小路東洞院交差点付近だといふ。ここには「電気鉄道事業発祥地」の石碑が建つ。日本初の路面電車「京都電気鉄道」が明治28 (1895) 年、京都駅と伏見を結び開業したことの記念碑だ。

この近くには初代京都駅当時の線路跡も残っている。東洞院通塩小路一筋下ルにある路地がその場所。路地奥にある「猿寺」は、かつての線路上に立っている。

駅敷地の北西の端は、塩小路通を西に歩き、関西電力京都支店前の交差点付近。地面を見ると、「工」の字をかたどった金属板が打ち込まれている。旧国鉄時代に取り付けられた境界標である。

駅施設跡は交差点付近で終わり。ここから、さらに西に進み、油小路通塩小路下ルには線路の名残がある。電子部品大手のオムロン本社ビル南側には、不自然な高さの線路一つ分ほどの道幅の歩道が約100メートル続く。これが大阪へ向かう線路跡。明治時代、京都駅を出た列車はこ

の上を走っていた。



京都新聞 『夢幻軌道』より

初代の駅は洋風れんが造りで2階にレストランがあったと伝えられる。後に奈良線と山陰線が乗り入れ、明治末期には年間400万人が利用するターミナルへと発展。手狭になったため、改修が急務とされたが、明治天皇が崩御した。大正3（1914）年秋の天皇即位の大典に合わせて、2代目京都駅が初代駅の南側に建設された。

## 9 日本の鉄道の父井上勝

日本の鉄道の「生みの親」「育ての親」と称せられる井上勝井上勝は、明治4（1871）から明治26（1893）年3月まで、明治6（1873）年7月下旬からの半年間を除き、12年1カ月もの間、「日本の鉄道は、なんととしてでも日本人自身の手で」をモットーに政府鉄道部門の責任者として創業期の鉄道の敷設・運営にあたって中心的な役割を果たした人物である。井上勝は長州藩出身（天保14（1843）年8月1日生まれ）で伊藤博文とは幼なじみである。

16歳のとき、藩命で長崎へ行きオランダ人士官に兵学を学び、翌年には江戸で洋書や洋学の研究をする蕃書調所に入り、さらに蘭学者・武田斐三郎の門下となるべく函館まで足を延ばしたりもしている。

人生の大きな転機は文久3（1863）年、井上勝が21歳の時に訪れる。西洋文明を採用し、長州藩をたてなおしたいという藩主毛利敬親の命令により、イギリスに向かって密航することになった。

5年間の留學生活の中で、当初皇軍の勉強に励み、後にロンドン大学で鉱山技術や鉄道技術などの実業を学んだ。帰国後、井上は新政府に入り、明治4年8月に工部省鉄道寮が設置されるとともに鉄道頭兼鉱山頭に任ぜられた。

鉄道頭に任ぜられて以降の井上はイギリスで得た技術と知識を大いに発揮し、わが国きっての鉄道専門家として、大隈重信にも直々に意見具申するほど重きをなし、鉄道政策をリードした立役者であり、現在の日本国内における鉄道網の基礎を築いた大功労看であることは疑う余地がない。

井上の数多くの業績の中でも、それまでお雇い外国人の力を借りていた鉄道敷設を、日本人

のみの手で実現させた点は特筆されるべきことだろう。その端緒となったのが、明治11(1878)年に着工された京都～大津間の路線敷設である。井上の晩年、鉄道庁長官を退任した際に、部下から惜別の記念として「琵琶湖」と「碓氷峠」を画題とした二幅の屏風が送られた。この二つの地名は、鉄道にすべてを捧げ、井上と昼夜をともにし、鉄道草創期を担った多くの鉄道局員たちにとっては、決して忘れられない思い出の場所だった。

その第一の舞台が、「琵琶湖」という難所であった。

#### ◎小岩井農場（岩手県）

日本鉄道（現東北本線）の敷設当時に生まれた小岩井農場は、後に国内最大の民間農場となる。今でもみちのくの名所であり、乳製品などでお馴染みの牧場だ。創業は明治24(1891)年。「小岩井」の三文字は、日本鉄道の小野義真、三菱財閥の岩崎弥之助、鉄道庁長官の井上勝の3人の頭文字を合わせた命名である。日本鉄道の東北線が一ノ関まで開通したのは、明治23(1890)年4月のことだった。開通に先立つ明治21(1888)年6月13日、井上鉄道局長官は、日本鉄道敷設工事視察のため一ノ関に到着、その歓迎会のあとに寄ったのが後に小岩井農場となる原野だった。県知事の石井正一郎とともに岩手山麓の網張温泉を訪問する途中、広大な原野が展開するさまを眼前にし、馬が好きだった井上が開墾を構想したといわれている。

当時、日本鉄道の副社長だった小野義真はこの井上に共鳴、また三菱の岩崎弥之助の出資を取りつけ立ち上げた。井上はまず畑をつくることから始めたが、その後の経営はあまり芳しくなく、まもなく岩崎が受け継いでいる。

参考文献：『鉄道の日本史』反町昭治 文献出版 1882（昭和57）、『日本の鉄道創世記』幕末明治の鉄道発達史 中西隆紀 河出書房新社 2010（平成22）、『日本初の私鉄「日本鉄道」の野望 東北線誕生物語』交通新聞社新書025 中村建治 交通新聞社 2011（平成23）

#### 今後の日程

大津生涯学習センター学習会 13:30～

- 4月26日（木）『京都～大津間鉄道敷設の歴史研究 I』
- 5月12日（土）『京都～大津間鉄道敷設の歴史研究 II』 201教室
- 5月24日（木）『京都新聞浅井記者との懇談会』
- 6月9日（土）『 』 201教室
- 6月28日（木）『 』 201教室

#### ●フィールドワーク事前研究