

3 東西連絡幹線鉄道の中山道ルート決定（中山道鉄道として敷設）

（4）中山道線の測量および工事に関する意見書

明治16（1883）年8月高崎から大垣に至る中山道ルートによる東西連絡幹線鉄道の内定とともに、明治政府はそのルートの地形の測量、路線の選定に着手し、その敷設方法等につき詳細な書面を持って報告すべきことを工部省に指令した。

井上鉄道局長は〈ボイルの調査に絶対的な信頼をおいていた『井上勝』ミネルヴァ日本評伝選一職掌は唯クロカネの道作に候一老川慶喜 ミネルヴァ書房 2014（平成26）98頁〉ので、その「意見書」では、〈本来、着工以前に全線の測量を完了してから、詳細な計画を立てるのが順序であるが、測量は明治9（1876）年、建築師長「ボイルの報告書」により基本的にできており、これを繰り返しても大同小異と思われる『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）153頁〉。この路線の全線の測量には日時と労費を要することを考えると、〈東西両端から線路測量と並行して工事を進める『日本国有鉄道百年史』第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）50頁〉ことが望ましいと具申した。

しかし、井上がボイルの調査に絶対的な信頼をおいていたことは、後に判明するように〈重大な誤りを冒した『日本歴史』第755号 中山道鉄道の採択と東海道鉄道への変更一東西両京連絡鉄道に関する三つの問題一松永直幸 吉川弘文館 2011年 67頁〉ことになるのである。

それはそれとして、明治16年8月17日、佐々木工部卿は井上鉄道局長の意見書を添えて太政大臣に「鉄道幹線測量之義ニ付上申」（「工部省記録」巻二七）を提出した。政府は井上鉄道局長のこの意見を認めることとなり、明治16年10月23日の廟議を経て中山道幹線の敷設は決定され、太政官が高崎～大垣間鉄道の敷設を指令した。

（5）工事着手の通達、建設資金の調達確保

中山道幹線鉄道の敷設は閣議決定され、政府は工部省に対し「今般中山道鉄道布設之儀決定候ニ付来ル十七年度ニ於テ其経費トシテ金五拾万円別途支出スヘキニ付兼テ上申之通達ニ工事ニ着手スヘシ『日本鉄道史』上編 452頁」として、工事着手を通達し、同時に大蔵卿にその本格的着手の経費として50万円の準備金からの支出が命じられた。

さらに、その実現に要する資金の長期的な財源確保について、明治16年12月21日に太政大臣に鉄道公債を募集して資金を調達する認可を得たので、同月28日には発行高2000万円限度の7分利付「中山道鉄道公債証書条例」が公布され、中山道幹線鉄道敷設の資金的裏付けが得られたのである。このことにより中山道鉄道敷設は本格的な実現に向かうことになったのである。

鉄道局長の井上勝は中山道鉄道の早期着工がよほどうれしかったらしく、後に「予か当日の歓喜は生涯に又と無き事なりし」と述べている。

参考文献：『日本国有鉄道百年史』 第1巻、『近代日本と鉄道史の展開』 鉄道史叢書⑨ 宇田正 日本経済評論社 1995、『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014（平成26）年

（6）中山道鉄道工事の開始

明治16年10月23日、廟議を経て中山道幹線鉄道の敷設は決定して工事は東西に分けて本格的に開始された。東部において、〈高崎は中山道鉄道の東部側の起点となり、同年11月には准奏任御用掛の南清が高崎～上田間の測量を下命された。南はまず高崎～横川間の測量を実施し、ついで明治17（1884）年3月から横川～碓氷峠間の測量に着手した。その結果、同区間には勾配が10分の1（1000分の100）から40分の1（1000分の25）の線路があることが判明した。そこで南は、碓氷峠よりはるか南方に位置する和田峠経由に路癡をとり、3マイルにわたる10分の1勾配区間はインクラインドプレーン（急勾配の斜面をまっすぐ登る鉄道）にしようと考えた。そうすれば経費は碓氷峠を経由する路線の3分の1ほどですみ、所要時間も節約することができるからである『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014年 97頁（前掲『南清伝』）〉。

明治17年10月には高崎～横川間の工事が始まり、翌明治18（1885）年10月に開業した。上野～高崎間は日本で最初の民間資本による私設鉄道会社である日本鉄道によって、明治17年5月1日に開業済みで、中山道幹線は日本鉄道の路線への乗り入れを前提として敷設されていたので、高崎駅は日本鉄道と共用することにした。参考文献：『日本国有鉄道百年史』第2巻 前掲書

4 山県有朋の東海道ルート忌避伝説

東西連絡幹線鉄道のルートの中山道鉄道決定理由の一つとして、地域開発に貢献できる有利性が挙げられた他に、当時、軍の中心的立場にあった山県有朋が、「有事の際に海上からの攻撃を受けやすい東海道ルートを回避し、中山道経由にすべきであると主張した」という説が長く伝えられ、いわば定説となっていた。

当時、強力な軍備の拡張を志向していた〈陸軍は、ドイツその他ヨーロッパ各国における軍事輸送の実態や、さらに西南戦争における鉄道の役割から、鉄道の軍事的機能についての関心を深めつつあった『日本国有鉄道百年史』 第1巻 日本国有鉄道 1969 153頁〉。

そこでは、〈陸軍は、もし海岸に鉄道を敷設すると、外国の軍隊が攻め込んで来たとき鉄道が破壊されるか、外国の軍隊によって利用されてしまう恐れがあり、したがって、鉄

道の線路はなるべく海岸から離しておいたほうがよいという考えを持っていた『鉄道と近代化』吉川弘文館 歴史文化ライブラリー 38 原田勝正 1998(平成10)年 78~80頁)ことから、その陸軍が中山道ルートを支援したのというのである。

東西連絡幹線鉄道の中山道ルート内定に関して、陸軍の参謀本部長の山県有朋が明治16年6月(長浜~関ヶ原間が開通した翌月)に「山県参議建議幹線鉄道布設ノ儀」(『公文別録』一八八二~八五年) = 「山県建議書」の提出事情について、井上勝の「日本帝国鉄道創業談」には次のとおり記述されている。〈日本鉄道会社の線路が高崎まで成功せんとするに際し、政府連中も大に感動する所ありて重きを鉄道に置くの傾向となり、山県公は勿論、其他枢要の地位に在る軍人連も是非高崎から大垣まで結び付けねばならぬと云ふ討議が内閣に湧起し、遂に山県公の建議となり・・・『日本の鉄道120年の話』 沢和哉 築地書館 1993(平成5)年〉。

山県の建議提出に関連して、明治初期以来ほぼ一貫してわが国の鉄道行政主管庁の長として国有による全国鉄道網の整備拡充に邁進し、とりわけ東西連絡幹線鉄道の実現に強い使命感を持つ井上勝鉄道局長官も(東海道ルートには峻険な箱根の山や、富士川、安倍川、大井川、天竜川などの大河があり、架橋による難工事が予測され、鉄道の敷設は簡単ではない。また東海道ルートの大半は海浜に沿い、土地も平坦なので「舟揖しゅうしゅう馬車ノ利、共ニ相通セサルナシ」という状況で、海岸沿いは船便等がすでに発達して交通至便である。この上さらに鉄道を敷設する必要はない『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 90~91頁)との認識を示していた。

一方、井上は、中山道ルートについては、〈東海道ルートに比べて工事も容易で『鉄道と国家』「我田引鉄」の近現代史 小牟田哲彦 講談社現代新書 2152 2012年 52頁)、日本列島の内陸部を縦貫しており、東海道ルートのように海運の便がなく、もしここに鉄道を敷設すれば「沿線左右ノ数国ハ為メニ運搬ノ便ヲ拵ムル僅少ナラス」とみていた。つまり、東西連絡幹線鉄道を中山道ルートに敷設すれば、沿線地域の運搬の便は大きく拡大するとともに、沿線の地域開発の利益は大きく、〈しかも太平洋側と日本海側との交通発達にも繋がり国土開発、国家経済上も有益であると主張していた『鉄道と国家』前掲書 52頁)。

雇英国人技師ボイルの調査に絶対的な信頼をおいていた井上長官は東西連絡幹線鉄道は「中仙道二向ヒテ之ヲ敷クノ外ナキモノト確信」、中山道ルートへの敷設以外にないと確信していたこともあり、山県有朋による東西連絡幹線鉄道敷設の「建議書」の提出の段階では、政府関係者内では中山道ルートを採用する方向に傾いていた。

参謀本部長の山県は東西連絡幹線鉄道の敷設の「建議」を見てみよう。山県は「我邦ノ今日ニ在テ、鉄道ヲ布設スルハ実ニ第一ノ急務」として、東西連絡幹線鉄道の敷設を急ぐ

べきであるという認識を示している。このころ、軍事において鉄道敷設にもっとも求められていたのは、大量かつ迅速な輸送であり、早期の完成であった。

そのうえで、〈まず「東西二京ノ間ニ一ノ幹線」を敷設し、「左右二枝線」を延長して「東西ノ海港」を接続すべきである『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014(平成26)年 92頁)と述べている。同時に、〈この建議の別の個所に「国ノ中央ヲ画シテ一幹線ヲ置ケハ足レリ」という表現があるので、山県が東西両京間鉄道を中山道鉄道とみなしていることはあきらかで、そこから主要港湾に支線を延ばして沿岸海運との連絡をはかる構想『井上勝』ミネルヴァ日本評伝選一職掌は唯クロカネの道作に候一老川慶喜 ミネルヴァ書房 2013(平成25)97頁)をしていたようで、その構想は併せて、内陸地域の振興を図るというものである。

山県有朋による東西連絡幹線鉄道の中山道ルートの敷設の「建議」は先の井上鉄道局長の構想と極めて類似しており、井上局長の意見を後押ししたと考えられるのである。

ところが、「山県建議」は従来次のように解されていた。〈東西両京間鉄道として中山道鉄道が採択されたのは、山県有朋らの軍首脳部が海上からの攻撃を受けやすい東海道線を忌避したからである『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014(平成26)年 94頁)。参考文献:『日本歴史』第208号 「鉄道敷設法制定の前提」原田勝正 1965年9月 27頁

しかしながら、近年公開された〈山県建議の原本には海岸からの離隔策『日本歴史』第755号 前掲書 64頁)については全く論じられていないことから、〈海岸からの離隔策から中山道鉄道が採択されたという説は伝説といつてよい『日本歴史』第755号 中山道鉄道の採択と東海道鉄道への変更一東西両京連絡鉄道に関する三つの問題一松永直幸 2011(平成23)年4月号 67頁)であろう。

鉄道敷設において、海岸からの隔離の主張が初めてみられるのは、〈明治18(1885)年に招聘されて来日したドイツ帝国の軍人メッケル少佐が、明治20(1887)年1月から3月ごろにかけて執筆したとされる「日本国防論」においてである『日本歴史』第755号 前掲書 68頁)。この中でメッケルは、東海道鉄道は戦時に破壊されやすいので、「東海道線路ノ布設ヲ廃シテ之ニ代フル中仙道線路ノ計画ニ復ス可キコトハ敢テ之ヲ建言セザルヲ得ズ」としている。

こうした経緯のもとに、以後参謀本部は明治20年井上鉄道局長官に鉄道改正建議案を諮問し、明治21(1888)年には「鉄道論」を発表して、鉄道ルートの敷設について、世論の喚起を促し、明治25(1892)年設置された鉄道会議では初代議長に参謀次長が就くなど鉄道に対する影響力増大に努めている。

明治24(1891)年から翌25年6月の鉄道敷設法公布にいたる間、鉄道の官設・民設論、鉄道と軍事の関係などの議論が官民をあげて盛んに論じられた。

参謀本部はこのころに開始された東海道線の敷設（明治19（1886）年7月の東西連絡幹線ルートの変更）にさいして鉄道局と協議し、線路を海岸から隔離して敷設することを要請し、努めて海岸線から離したり、内方を通過するよう要望している。参考文献：『日本歴史』第755号 前掲書

このことから〈海岸からの隔離策は、東海道鉄道敷設（変更）を契機として唱え始められたことは明らかであり『日本歴史』第755号 前掲書 68頁〉、〈少なくとも東西連絡幹線鉄道を中山道ルートに決定するさいの有力な根拠になったとはいえないようである『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 94頁〉。

参謀本部が鉄道局との協議で海岸線からの隔離を要望したが聞き入れなかったのは、これはすでに東海道鉄道敷設が閣議決定し、工事が急がれていたからである。

こうした状況の中で、参謀本部は鉄道と軍事の関係などの議論を官民をあげて盛んに論じる環境をつくり出していった。この時、〈海岸離隔の観点から東海道鉄道を否定して再び中山道鉄道にすべきだと論ずるあまり、明治19（1886）年東海道鉄道に取って代わられた中山道鉄道は、実は、はじめから海岸離隔の観点から採択されていたのだ『日本歴史』第755号 前掲書 69頁〉という説が現れている。これには、山県建議が長らく所在不明であったことから、〈明治19年末東海道鉄道敷設への変更を契機として認識された海岸離隔の観点が、明治16年の山県建議にまで3年遡って無理にこじつけたのである。これが全くフィクションである『日本歴史』第755号 前掲書 69頁〉ことは明確なことといえよう。

参考文献：『もう一つの坂の上の雲』鉄道ルート形成史 高松 良春 日刊工業新聞 2011（平成23）、『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）年、『日本の鉄道120年の話』沢和哉 築地書館 1993（平成5）、『東海道線誕生—鉄道の父・井上勝の生涯—』中村建治 イカロス出版 2009（平成21）年、『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）、『近代交通成立史の研究』山本弘文編「明治前期における鉄道建設構想の展開—井上勝をめぐる—」小風秀雅 法政大学出版局 1994（平成6）年、『日本鉄道業の形成』中村尚史 日本経済評論社、1998（平成10）年、『日本史研究』442号 鉄道経路選定問題と陸軍—1890年代における本州縦貫鉄道構想をめぐる— 松下 孝昭 1999（平成11）年

4 西部幹線ノ方向名古屋ヲ經由スルモノ

① 中山道鉄道西部の資材輸送線

明治16（1883）年10月23日の廟議を経て東西連絡幹線鉄道の中山道敷設が正式に決定し、東西両側から工事が開始された。その西側では明治16年8月6日の東西連絡幹線鉄道の中山道ルート敷設内定3カ月前の明治16年5月1日の長浜—関ヶ原間の開業に続き、同年11月に関ヶ原・大垣間（約12.9キロメートル）を着工（明治17（1884）年5月25日開通）した。同年12月には中山道鉄道敷設の資金的裏付けも確定し、引き続き明治17年5月大垣・加納（明治21（1888）年岐阜と改称）間（約9.5キロメートル）の測量が開始、着工された。

当時橋げた・レールなどの鉄道資材は、すべて輸入品であり、中山道鉄道西部地区の敷設資材は神戸港に陸揚げしてから工事現場に輸送を原則としたが、既成鉄道で輸送するにしても、大津—長浜間の琵琶湖が船運であるため積み下ろしを必要とするため、工事現場に届くまでにはかなりの手間がかかることから、井上鉄道局長は神戸港より伊勢湾に海上輸送を採る方が山間部および琵琶湖縦断で輸送するよりも早く到着できる有利さがあるという判断をした。そこで、伊勢湾の四日市に積み上げ、四日市・垂井間に中山道鉄道の資材輸送線を敷設し、工事現場に輸送する計画をおこなった。

同時にこの四日市・垂井間ルートは日本海岸の要港敦賀とを結ぶ南北両海港連絡交通体系の実現も併せ持っていたことから、井上局長は「四日市—垂井間鉄道」を全面的に押し、明治17年5月8日、これを官線計画に編入申請し、認可された。

しかし、計画されている「四日市～垂井間鉄道」の測量を進めてみると、〈木曾川・長良川などのデルタ地帯を横断するため、大小多くの橋梁を架ける必要があり、工事費がかさむと同時に工期が長びき『鉄道路線變遷史深報』守田久雄 集文社 昭和53年 184頁〉、鉄道敷設がきわめて困難とわかったため、資材運搬鉄道の拠点を選定した。この適地に求めねばならなくなった。

② 中山道鉄道の名古屋経由の提案

長浜からの東西連絡幹線鉄道敷設の東方延長戦略を進めてきた井上鉄道局長も、いよいよ中山道鉄道が確定、敷設資金調達の見途も立ち、大垣から加納（岐阜）へと中山道沿いに路線延長を進めていくに至り、その先中山道鉄道のルートとして予定されている加納以東の険しい地勢の木曾山間地帯を避け、この際、〈中山道幹線鉄道の基本路線を大幅に修正『近代日本と鉄道史の展開』鉄道史叢書⑨ 宇田正 日本経済評論社 1995（平成7）年 36～37頁〉し、〈幹線ノ西部八目下巳二工事経営中ナル大垣ヨリ岐阜ニ至ルモノヲ延長シ名古屋ヲ經由シ以テ木曾路ニ連絡スル線ヲ執ラサルヘカラス『日本鉄道史』上篇 鉄道省編 1921（大正10）年 474頁〉とした。

すなわち、「中山道幹線鉄道敷設戦略の目標を東海的首都、名古屋へと移し」、そのルートは部分的に手直し『近代日本と鉄道史の展開』前掲書 43頁)として岐阜から一転して東南方向に迂回して、東海地方の交通市場の中核として立地する大都市名古屋を経由し、木曾谷を通り再び中山道ルートに入るべきことを提案したのである。

さらに、名古屋経由木曾谷ルートに中山道鉄道を敷設する際の資材の陸揚げ港として名古屋から南東の知多半島中部東岸にある半田港(後に武豊港)を整備し、加納から名古屋に直結する路線を半田まで延ばして、あらたに半田(後武豊)―名古屋間に資材輸送線の敷設(半田線)を提案したのである。

工事資材の陸揚げ港としての半田港から路線を敷設すれば、従って(半田～大垣間ならば、四日市～大垣間に比べて、距離において5分の3の32キロ、工費において5分の2の200万円、工期において3分の1の7～8カ月で済む。この際、大都市で人口も多い名古屋を経由する、半田～名古屋～加納～大垣間の半田線を建設することが得策と思われる『東海道線誕生』―鉄道の父井上勝の生涯―中村建治 イカロス出版 2009(平成21)年 141頁)とのメリットを強調したのである。

井上局長のこの提案は、(中山道に確定したばかりの東西連絡幹線鉄道ルートの「中山道ばなれ」の第一歩として、きわめて重大な意義をもったといえよう『近代日本と鉄道史の展開』前掲書 37頁)。

※もともと、加納(岐阜)から名古屋にいたる尾張線(名古屋線ともいう)は、すでに明治7(1874)年12月から翌年にかけて、イギリス人技師達によって米原から加納にいたる中山道ルートとともに測量されている。その結果は明治9(1876)年4月建築師長ポイルによって「西京敦賀間並中山道及尾張線ノ明細測量ニ基キタル上告書」として報告された。このように当初から尾張線は中山道幹線鉄道の支線として計画されていたようである。

参考文献：『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969(昭和44)年
※明治16年5月には長浜―春照―関ヶ原間の工事が完成したが、この時点で井上勝鉄道局長官は、以後の工事につき工部卿代理山県参事院議長に対し、「関ヶ原大垣間鉄道敷設ノ儀」として「元来関ヶ原大垣間鐵路ノ如キハ、越前ノ海港ヨリ尾勢ノ間ヲ横截シ敦賀四日市間ノ連絡ヲ通シ、次ニ大垣ヨリ岐阜ニ布線シ更ニ二分シテ両岐トナリ一ハ延ヒテ名古屋ニ至リ又一ツハ中仙道ノ線路ニ応シ、以テ大ニ運搬ノ利便ヲ挙クルノ目的ニ出テタルモノトス」の意見書を提出した。すなわち、関ヶ原から大垣・加納を経て中山道へ線路を延長するとともに、これとは別に加納と名古屋を結ぶ尾張線を敷設すること、大垣と四日市は水路で結ぶことによって日本海と太平洋を直結するというものであった。ここで注目されることは、名古屋へ行く尾張線と中山道を併記していることである。

参考文献：『追手門学院経済・経営研究』第3号 明治前期の幹線鉄道建設と地域中核都

市―愛知県尾張部名古屋の場合―宇田 正 追手門学院大学1996(平成8)年

井上局長の資材運搬線としての半田線敷設の提案には政府内で異論が出てきた。明治17年11月、同省の工部少輔渡辺洪基は、(半田・四日市両地方を巡回調査した結果、翌18(1885)年2月に至り、半田港の欠点を挙げて半田線の敷設を無用とし、従来の方針どおり本線は中山道ルートを採用し、加納から支線として名古屋(熱田)までの資材運搬鉄道を敷設し、熱田港を整備すれば足ると復命したのであった『近代日本と鉄道史の展開』前掲書 37頁)。

この間、明治18年1月には中山道から分岐する尾張街道沿いの加納・名古屋間(尾張線)の測量が着手された。

渡辺の真っ向からの反対論に対して井上鉄道局長は、中山道鉄道の年々都市的発展をしている名古屋経由は、工事がより容易で、しかも、そこに直結する資材運搬線としての半田線の工事を進めて、半田港から資材を名古屋方面に輸送し、難工事が予想される大垣以東の揖斐川・長良川・木曾川の架橋の工事を開始することがより効率的であると強調した。井上にとって、渡辺洪基の提案していた(熱田港は大型船の接岸が難しかったものと思われる『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)年 126頁)。

※熱田港の沖合いは遠浅で干拓事業には適していたが、熱田港への大型船の入港をはばむ大きな要因となっていた。

また、(井上鉄道局長は半田線の敷設はたんなる資材運搬線としての役割だけに終わらず、知多半島の町村を名古屋に直結して将来の沿線地帯の発展が期待されるという利用価値をかけた、反対意見を封殺し、明治18年3月23日、加納・名古屋間およびその資材輸送線としての名古屋・半田間の延長を求める上申書を佐々木工部卿に提出した。このことは、すなわち中山道鉄道が名古屋経由となり、尾張線が幹線に昇格することを意味している『日本歴史』第755号 中山道鉄道の採択と東海道鉄道への変更―東西両京連絡鉄道に関する三つの問題―松永直幸 吉川弘文館 2011年4月 70頁)。

東海道線より早く開通した武豊線

井上の「加納・名古屋間およびその資材輸送線としての名古屋・半田間の延長を求める上申書」は直ちに工部卿から太政大臣に上申されたが、これに対し、明治18年6月20日太政官は、〈加納・名古屋間の敷設および名古屋・半田間（半田線）は資材輸送線として仮に敷設すべきという指令を下したのである『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）年 154頁〉。

※〈明治18年6月30日の陸軍省への協議に添付した「近国見取図」には、中山道鉄道は加納より南下し名古屋で大きく迂回し木曾方面へ向っており、名古屋経由となっている『日本歴史』第755号 中山道鉄道の採択と東海道鉄道への変更—東西両京連絡鉄道に関する三つの問題—松永直幸吉川弘文館 2011年4月71頁〉。

半田線の敷設が認められた明治18年6月より、東西連絡幹線鉄道の東海道ルートに変更される翌明治19年7月まで、中山道鉄道は名古屋経由木曾谷進入ルートで敷設計画が進められていくことになった。

中山道線予定ルートと東海道線



『日本鉄道事始め』
高橋団吉 NHK出版 2018

『日本鉄道事始め』

これにともない中山道鉄道加納からの枝線として位置付けられ、明治18年に測量着手されていた加納・名古屋間は幹線に昇格した。

一方、資材輸送線としての名古屋近辺の陸揚げ港は、当初、知多半島の半田が候補として挙げられていたが、大型船が停泊するには、阿久比川の砂が半田港の水深を浅くしているという問題が発生した。その結果、海も穏やかで、水深もそれなりに確保できるとい

う港としての条件の揃っていることや地元の盛んな海運業、土木業者の要望により、武豊港に決定した。

早速、名古屋・武豊間は明治18年8月1日着工、さらに明治18年9月には、すでにこの年の1月から測量をはじめていた加納・名古屋間およそ30.6キロメートルも着工した。

また、名古屋（仮停車場）・武豊間33.2キロの資材輸送線はわずか8ヶ月の驚くべき速さの工事で明治19年3月1日開通した。

※開業時は武豊港駅が武豊駅で、当時の武豊駅は現在地より東南へ1kmの地点にあった。明治25年（1892）6月1日、武豊停車場の位置を現在地に変更。その後、旧駅までの1kmは大正4年（1915）2月15日から、武豊駅より分岐する海岸支線として、貸し切り扱い貨物の取り扱いを開始した。旧駅は昭和5年（1930）4月1日に（貨）武豊港駅として正式に開業した。

名古屋・武豊間は「資材輸送の専用線」の仮線であることから、東西連絡幹線が完成すれば、廃線となる運命のため、小さな橋梁は木造で造られたが、明治19年2月2日、鉄道局長の井上勝は、内閣総理大臣伊藤博文に「この名古屋・武豊間は単に資材運搬の機能を果たすだけに終わらず、知多半島の町村と名古屋を直結して今後の沿線地帯の発展が期待される」として一般運輸営業の認可を上申、その結果、2日後の明治19年2月4日付で許可され、明治19年3月1日の開通時からたんに建設資材運搬のみならず地域交通のために一般運輸営業をも開始した。そこで、当然、橋梁等は補強された。同区間は開業当初は半田線と称していたが、のち「武豊線」と改称した（明治42年10月12日）。

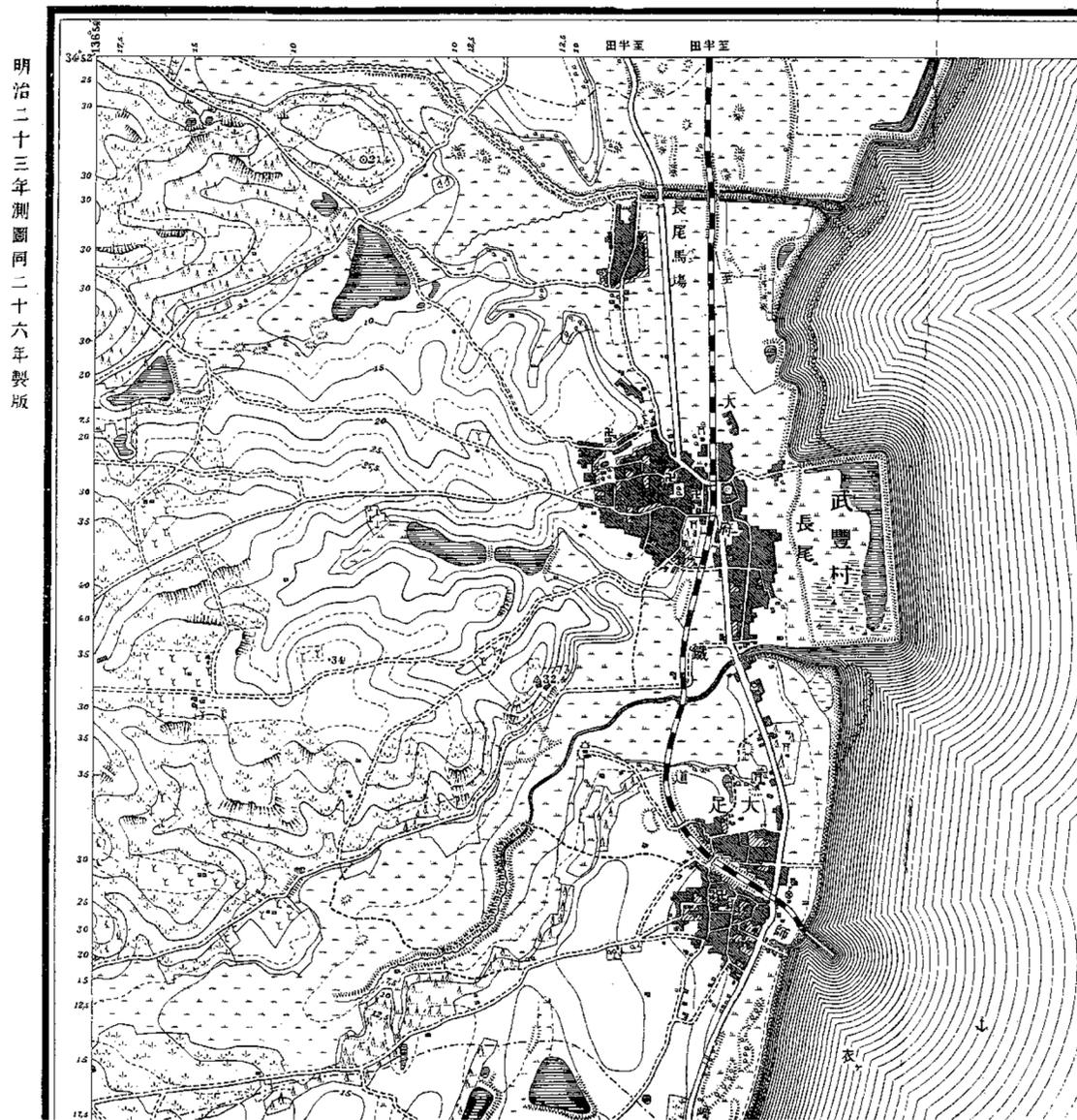
※なお、昭和40年8月19日武豊・武豊港間の営業は停止し、現在は線路も撤去され、掘割も道路となっている。それまでは、武豊駅と武豊港駅の間は同じ駅構内として、味噌・たまり等の積み下ろしをしていた。

明治19年3月1日、名古屋・大垣間の開通に先立って、武豊・名古屋（仮停車場）間が開通したことにより、内陸部に向けての建設資材搬入が機動化されたため、それまでしばらく工事が「棚上げ」となっていた名古屋以北の路線敷設が重点的に進められることになった。

明治19年4月1日名古屋（仮停車場）—清州間、同年5月1日清州—ノ宮間、6月1日—ノ宮—木曾川間が開業、ここに武豊～木曾川間が開業、1日2往復の運転で、2時間55分で結ばれた。名古屋駅は中山道幹線の主要駅として明治19年年5月1日開業した。「こうして名古屋駅は全国的幹線鉄道計画のうえに本格的に位置付けられることになったのである。」

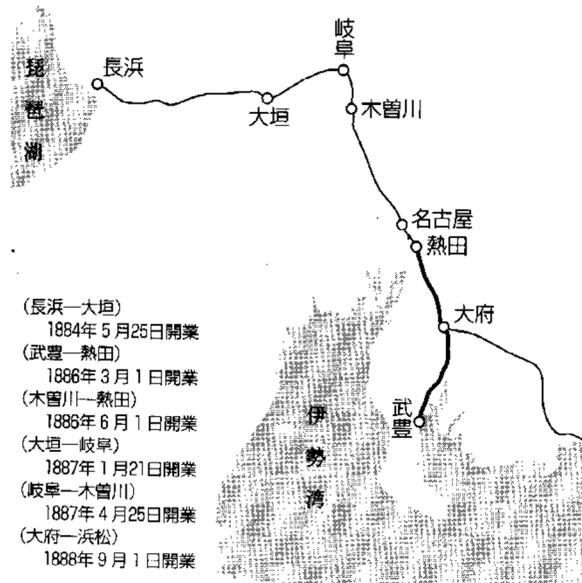
さらにまもなく明治20年4月25日、木曾川鉄橋完成により、加納—木曾川間開業し、大垣—名古屋間工事が完成し、大垣—武豊間が全通を見るに至り、ここに敦賀—武豊間が結ばれ南北両沿海地帯を連絡直結する一大鉄道路線が完成したのである。〈同時にそれは、おのずから中山道と東海道とを部分的につなぎ合わせて東西連絡幹線鉄道の一環をも形成することになり、以後その建設計画の進行に大きな影響を及ぼすようになったのである『近代日本と鉄道史の展開』前掲書 38~39頁〉。

『東海道線誕生』前掲書、『追手門学院経済・経営研究』第3号 前掲書、『鉄道路線変遷史深報』 守田久雄 1978(昭和53)年 集文社



「工部記録(卷三十五)」(明治18年)による
図3-45 国鉄武豊線の敷設計画路線

■東海道線より早く開通した武豊線



『鉄道の歴史がわかる事典』 浅井 建爾 日本実業出版社 2004 29頁

【表48】 明治20年4月25日 / 武豊～長浜間開業

●下り

武豊発	..	800	..	1600	..
半田発	..	817	..	1617	..
亀崎発	..	831	..	1631	..
緒川発	..	850	..	1650	..
大高発	..	917	..	1717	..
熱田発	..	935	..	1735	..
名古屋着	..	950	..	1750	..
名古屋発	600	..	1000	..	1800
清洲発	616	..	1016	..	1816
一ノ宮発	638	..	1038	..	1838
木曾川発	651	..	1051	..	1851
加納発	708	..	1108	..	1908
大垣発	744	..	1144	..	1944
垂井発	802	..	1202	..	2002
関ヶ原発	818	..	1218	..	2018
春照発	850	..	1250	..	2050
長浜着	915	..	1315	..	2115

●上り

長浜発	600	..	1400	..	1800
春照発	627	..	1427	..	1827
関ヶ原発	659	..	1459	..	1859
垂井発	714	..	1514	..	1914
大垣発	742	..	1542	..	1942
加納発	811	..	1611	..	2011
木曾川発	827	..	1627	..	2027
一ノ宮発	840	..	1640	..	2040
清洲発	900	..	1700	..	2100
名古屋着	915	..	1715	..	2115
名古屋発	..	920	..	1720	..
熱田発	..	938	..	1738	..
大高発	..	952	..	1752	..
緒川発	..	1022	..	1822	..
亀崎発	..	1044	..	1844	..
半田発	..	1056	..	1856	..
武豊着	..	1110	..	1910	..

『発掘明治初頭の列車時刻』 交通新聞社新書 099 曾田英夫 交通新聞社 2016 (平成28)年 100頁

5 東海道・中山道ルートへの再調査

① 工事の難航

東西連絡幹線鉄道としての中山道鉄道の工事は、明治16（1883）年8月6日の中山道ルート採用内定後の同月17日に井上鉄道局長が上申した「中山道鉄道幹線測量についての意見書」で述べたように、測量と工事とを並行して行なう方式をとった。

中山道鉄道の工事は、東は高崎、西は大垣から始められることになり、東部では明治16年11月高崎から上田に至る測量に着手した。しかし、中山道鉄道東部地域の、特に山岳地帯における工事は、測量が進むにつれて技術的に容易に線路を敷設することができないことがわかってきた。

東西連絡幹線鉄道の中山道鉄道の決定に際して、鉄道局は海運との競合回避と内陸部の地域開発という経営面や勸業面の理由を重視するあまり、工事技術面ではく東海道ルートとの十分な比較調査を行わなかった『日本鉄道業の形成』—1869～1894年—中村 尚史 日本経済評論社 1998（平成10）年 94頁）。とりわけ中山道ルートの横川から軽井沢に抜ける上信国境の碓氷峠越えは峻険な山岳部を通らねばならず、く線路全体を眺めても、標高差は552.55mもあり、ほとんどの区間が1000分の25以上の急勾配になってしまう『鉄道と近代化』 歴史文化ライブラリー38 原田勝正 吉川弘文館 1998（昭和63）年 79頁）ことから、路線の設定をめぐる測量、工事が停滞することになった。

これは、イギリスの鉄道技術者ポイルが中山道鉄道ルートの測量報告のうち平野部や多少の勾配は実に克明に記していたが、碓氷、木曾地方の峻険な山地の鉄道工事やややこしいところは表面的な調査しかやっておらず、その測量報告の一部ずさんなところがあったことが原因で、く山岳地帯における鉄道建設の技術的困難性を、徐々に露呈しはじめ『日本鉄道業の形成』前掲書 141頁）たのである。参考文献：『日本国有鉄道百年史』 第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）年 51、52頁

50%の勾配は勾配に弱い蒸気機関車が客車や貨車を牽いて登り降りする勾配としてはあまりにもきつすぎる。トンネル技術の未熟な時代の山岳区間ではこれをループ線やU字カーブなどを使い線路の長さを伸ばして地形に対する線路勾配を緩和している。後に横川～軽井沢間は、最終的には建設費も絡んで66.7%の歯車軌条によるアプト式が採用されて、東海道線全通後の明治26年に開通している。そのほかにも和田峠・塩尻峠・馬籠峠など、予定ルートには難所が目白押しで、軽井沢までの路線は容易に決定しなかった。参考文献：『日本国有鉄道百年史』 第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）年 51、52頁

② 中山道鉄道および東海道沿いの調査と比較

井上鉄道局長はくもう一度両ルートの技術的な比較をやり直そうと考え『日本鉄道業の形成』前掲書 141頁）、中山道敷設の政府決定（明治16年10月23日）から8カ月後の明治17（1884）年5月～7月にかけて、井上鉄道局長自らが碓氷峠および木曾溪を巡回している。参考文献：『日本の鉄道 120年の話』 沢和哉 築地書館 1993（平成5）年

くこのときの記録『武上信三勢濃江尾城摂越之前後巡回日誌』によれば、次の経路で巡察を実施した。

この経路を眺めると、井上勝がどんな区間に関心を抱いていたかがよくわかる。上野から小諸までは、中山道幹線の経路をたどったものであり、飯田から伊那谷を下り、奥三河の田口から豊川、御油までたどったのは、ひとつには東海道に出るためだろうが、中山道幹線の伊那谷ルートの実現を探った可能性も捨てきれない。名古屋から多治見までたどったのは、中山道幹線の名古屋起点のルートを探った可能性がある（後年の中央本線は、中山道沿いではない名古屋～多治見に敷設）。岐阜から桑名、四日市を経て大垣に出たのは、資材運搬線（日本海～太平洋ルートの一環という意味もあった）として計画された四日市線のルートと重なる。復路で木曾谷をさかのぼって上田までめぐったのは中山道幹線、長野から須坂・飯山回りで新潟まで出たのは、中山道幹線から分岐して直江津にいたる鉄道（のちの信越本線）の経路である。最後に新潟から六日町を経て、清水峠を越えて伊香保経由で戻っているのは、上州と越後を直結する新線の可能性を探ったとみることもできる『地形で謎解き』東海道本線の秘密竹内正浩 中央公論新社 2016（平成28）年 16頁）。



『地形で謎解き』東海道本線の秘密竹内正浩 中央公論新社 2016 18頁
 参考文献：『日本国有鉄道百年史』 第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）

さらに井上は同じ明治17年から1年有余をかけて部下の松本荘一郎（のち井上勝の鉄道局長の後任）に中山道、東海道ルート进行调查させ、両ルートの比較をさせた。その結果、大きな河川は多いものの〈架橋以外では距離、工費、勾配、所要時間、営業収入のいずれも東海道ルートが有利であり『関西の鉄道史』作間芳郎 成山堂書店 2003（平成15）39頁〉、工事は東海道ルートを優先し、中山道ルートはそれ以降にすべきであるという報告を受けた。

そのような中で、明治17年10月高崎・横川間およそ29キロメートル（18マイル）が着工し、翌18（1885）年10月15日開通した。

同じ明治18年に東西連絡幹線鉄道の中山道ルートから東海道ルートへの変更を主張する人物が現れた。二等技師の原口要である。原口は、アメリカのレンセラー工大を優秀な成績で卒業（明治11（1878）年卒）したのち、2年間、ニューヨーク橋梁会社やペンシ〜バニア鉄道会社に技師として勤務し、現地の橋梁設計や施工の実務に携わった経験を持つ気鋭の技師であった。

原口はかねてから東西連絡幹線鉄道について、〈なぜ人烟じんえん稠密、而かも土地概ね

平坦な東海道を措き、天嶮を犯してまでも中仙道に布設することとしたであらう『日本鉄道史』幕末・明治編 老川 慶喜 中公新書 2269 中央公論社 2014（平成26）103頁〉、「なぜ、人口稠密、しかも土地概ね平坦な東海道を措き、峻険な山並みの続く中山道に布設するのであろうか」という素朴な疑問をいただいていた。原口は〈中山道ルートの調査・測量をしてみると工事がきわめて困難であるということが判明した『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 103頁〉。続いて原口は東京―横浜間鉄道の東海道ルートへの延長を企図し、横浜―三島間の踏査を試みた。

③ 「箱根越え」での御殿場経由のルート発見

横浜―三島間のうちの最難関とされた「箱根越え」についてまず中部、南部を東西に貫通する2案が検討された。

第1案は、国府津（現・小田原市国府津）から海岸線を下って、箱根山下の南側に長いトンネルを掘削して箱根を貫き、熱海に出てから沼津方面に至る路線（ほぼ現在の「東海道線ルート」）。この案では、熱海を過ぎてから箱根山下の南側に隧道を掘る必要がある。この隧道は少なくとも8000メートル前後の長大隧道となり、当時の建設技術では、1000メートルを越えるトンネルを掘ることは困難とされ不可能である。

第2案は、関本（現・神奈川県南足柄市関本）から狩川沿いを足柄街道に沿って西に行き、地蔵堂（現・同市矢倉沢）を経てのち足柄峠の下に隧道を掘って、竹ノ下（現・静岡県駿東郡小山町竹之下）に出て、それから御殿場に至る路線。この案も、足柄峠の下に長大隧道を掘らなければならず断念せざるをえなかった」

そのような折、新たなルートを求めて踏査中の箱根湯本の旅館（福住楼）の主人から〈酒匂さかわの溪に沿って登ると、御殿場を経て三島に出るに比較的勾配が緩かな道路がある『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 103頁〉という話を聞いたので、早速、外輪山の外側の酒匂川が刻んだ谷をさかのぼることになった。〈それは、箱根山と足柄峠の北側を通る路線である。国府津から松田（現・神奈川県足柄上郡松田町）に出て、酒匂川と相沢川の溪谷を縫って山北（現・同郡山北町）に至り、箱根山の外輪山の北側を大きく迂回しながら御殿場に抜けて、黄瀬川の谷を南に下り沼津に抜ける。ただこの区間は、標高差348メートルの山北（標高107メートルと御殿場（455メートル）間に、25パーミルの急勾配路線をいくつか敷設する必要があるが、他区間の大半は10パーミル以内で済み、）予想外に平坦で、敷設は容易『東海道線誕生』一鉄道の父・井上勝の生涯―中村建治 イカロス出版 2009年 154頁〉ではないかと思われ、原口は帰京して井上に「函根の嶮は決して恐るに足らぬ『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 103頁」と報告した。