

『各線鉄道線路図』
（東京・高崎間を中心として）

杉山 正司

一 はじめに

明治十六年（一八八三）七月二十八日、日本で最初の私設鉄道である日本鉄道会社が開業した。上野～熊谷間六一・二キロメートルの線路敷設が完了し、仮開業したものである。計画は、上野～高崎間に鉄道を敷くというもので、前橋まで延伸することを目論んでいた。

この上野～高崎間の路線は、日本鉄道会社では「第一区線」と呼んでおり、のちに「高崎線」となって、JRとなった現在まで続く路線である。この後日本鉄道会社では、第一区線に引き続き、第二区線～第五区線建設によって青森までの敷設を計画していた。

ところで、日本鉄道第一区線は、もともと官設鉄道として計画されて準備が進められたが、政府の資金不足から中斷を余儀なくされ、私設鉄道の日本鉄道会社の設立を認め、建設を委ねたのである。

郵政歴史文化研究会第五分科会は、郵政資料館所蔵資料を把握するために、古文書や絵図・地図資料などの資料調査を行っている。その調査過程において、第一区線の計画図とみられる東京～高崎間の新たな線路略図が発見された。この図面は、『各線鉄道線路図』^①に収められているが、これまで資料館の性格から、その存在に気づかず注目されてこなかった。『各線鉄道線路図』は、第一区線だけではなく、関西方面の鉄道計画線図など全十一図からなる。

残念ながら、筆者はそのすべてについて資料紹介をする力をもっていない。そのため小稿では、『各線鉄道線路図』に収められているうちの、四図にわたる日本鉄道会社第一区線の計画図についての資料紹介をかねて、別本の同線図と比較することにより、資料の考察を行おうとするものである。

なお、小稿では、便宜上既に紹介されている図との混乱を避けるため、四図については「郵政資料館本」と称する。また、地図や資料等には、今日の駅を「停車場」「駅」「ステーション」などの用語が用いられ、同一資料内でも混在しているため、引用以外は「停車場」を用いることとする。

二 東京～高崎間鉄道敷設計画前史

はじめに当該資料について述べる前に、その作成にいたる時代背景を知るため、東京～高崎間の鉄道敷設計画について『日本鉄道史』^②をもとに触れておきたい。明治五年（一八七二）の新橋～横浜間の日本の最初の鉄道開業は、文明開化の象徴のひとつとなり、政府内部ばかりではなく民間においても鉄道の必要性を知らしめる出来事であった。

そもそも政府では、両京間（東京・京都）を鉄道で結ぶことが重要であり急務と考えていた。そこで東海道ルートとするか、中山道ルートをとるかかの論争があった。明治三年（一八七〇）六月、政府は土木司員である佐藤政養・小野友五郎らを東海道ルート視察調査に派遣している。翌年に

報告書が提出されたが、そのなかで中山道ルートに鉄道建設が必要としている。

明治四年三月になると中山道ルートの調査を行うこととし、お雇い英国人のR・V・ボイルにも調査を命じている。ボイルは、明治七・八年の二回にわたり調査して報告書を同九年に提出している。この中でボイルは、東海道は海に近く、既に開かれている海運に便利である。一方、中山道は、山間部が多く、道路状況も険粗で、輸送には不便である。しかし、こうした地理的環境の悪い土地に鉄道を建設すれば、新たに広大な荒地を開くことができ、両京と南北両海（太平洋と日本海）との交通が容易となるとした。

ボイル案は、既に開業していた新橋停車場から数寄屋橋、昌平橋付近、不忍池、王子、赤羽から中山道に沿って高崎に至るルートである。

特にボイルは、高崎を重視し、その理由として前橋地方で産出する生絹、生糸を東京へ輸送するための集散地であり、東京と高崎を鉄道で結べば、生糸や絹の輸出を容易にし、殖産興業に資するとした。

このほか、開拓使のお雇い米国人のJ・U・クロフォードも、ボイルとはルートは異なるものの、東京と高崎間の調査と提案を行っている。

明治十三年（一八八〇）になって政府は、ボイル案を採用して、二月から起工の許可を得て、東京と前橋間の測量に着手した。ところが、十一月には財政上の理由から、建設許可が取り消されて、建設着工が中止されてしまった。

三 日本鉄道会社創立

この敷設計画は、設立計画のあった日本鉄道会社に委ねられることとなる。日本鉄道会社の設立準備は、明治五年に遡る。英国留学中の蜂須賀茂韶が、明治天皇に鉄道事業の興隆こそが国家にとって緊急不可欠であるとの上奏文を提出した。翌年三月に蜂須賀の意向を受けて大名華族たち十名が、鉄道会社創立請願書を太政大臣・三条実美宛に提出した⁽³⁾。

政府は回答を保留し、翌年になって蜂須賀の建言と華族の請願に対して

工部省への計画書提出を指示した。これに応じて華族組合（後の東京鉄道組合）が結成された。

翌八年二月、組合は奥州鉄道建設計画を発表⁽⁴⁾、三月前島密と華族たちとの第一回会議が開催され、さらに渋沢栄一らの実業家を加え、同十年華族銀行が創立、後の日本鉄道会社の母体となる第十五国立銀行である。これにより翌年組合は解散している。また同時期に士族を中心にした東山社も設立されて鉄道建設運動が展開した。

そのような中、明治十三年十一月の東京と高崎間鉄道建設計画中止は、これら鉄道建設計画の関係者を岩倉具視のもとに結集させ、日本鉄道会社設立の動きとなった。明治十四年一月二五日、第十五銀行の安場保和らは、右大臣の岩倉具視を訪ね、華士族の金禄公債を資金にして鉄道建設をすることを訴えた。岩倉は計画に賛同し、鉄道会社が興されることとなった⁽⁵⁾。

当初の計画では、第一に東京から上州高崎に達し、その中間から青森まで、次いで高崎から中山道を通り越前敦賀に接続して両京の連絡をするなど、全国規模の計画であった⁽⁶⁾。

同年五月二一日に、発起人池田章政ほか四六一名の連名により「鉄道会社創立願書」が東京府知事に提出され、八月十一日に仮免許状が交付された。創立願書では、東京と青森間、東京と高崎間などを申請したが、仮免許状では高崎が前橋に延伸変更されて許可されている。

その後発起人総会により定款が議決されたが、第一区線が高崎から前橋利根川手前までとされ、第二区線も第一区線中央から白河までとされていたものが、第一区線中より阿久津河岸を経て白河までとしている。前橋と阿久津河岸は、ともに河岸場として繁栄を見せており、周辺の物資の集散地であった。そのため当時物流の中心であった舟運に対抗し、貨客を鉄道に誘引しようとする意図があったとみられている。そして、提出された定款に基づき、特許条約書が下付されて、日本最初の私設鉄道である日本鉄道会社が設立された。この会社は、設立の経緯から、半官半民的な会社であり、建設や経営などに様々な優遇策が講じられている。そのため測量から敷設、当面の営業などは、政府の力を借り、技術者は官設鉄道から派遣を受けている。

日本鉄道会社は、当初の計画どおり第一区線として東京―高崎間を建設することとした。第一区線については、既に井上勝鉄道局長が明治十四年（一八八一）十二月に「東京・前橋間調査報告書」の中で第一部品川―川口間、第二部川口―熊谷間、第三部熊谷―前橋間の三区間に分けて建設すべきとしている。また、新橋停車場から東京市街を縦貫して上野を経由して川口に至る線も提案されている⁷⁾。ここで注目したいのは、のちに上野が起点となるが、当初は品川停車場を起点として官設鉄道と接続することが目論まれていたことである。

さて、第二部の川口―熊谷間は、三区間のうち最も距離が長いが、比較的平坦な地形である。また川口付近を流れる荒川の舟運を利用することで、資材の運搬も容易であることなどから、第二部から建設すべきであるとした。実際に建設工事は、明治十五年六月一日に川口付近から始まり、北上しながら進められた。

一方、第一部は、明治十六年九月二四日に川口―下板橋―新宿―目黒―品川で官設鉄道に接続する路線として布達されている。しかし、品川を起点に川口へ向かう予定であったが、複雑な地形と距離の長さから計画が遅れ、明治十八年三月になりようやく完成し、新橋―品川―板橋―赤羽間の直通運転が開始されている。

結局、起点は比較的平坦で距離も短く、井上の報告書でも検討された上野へと変更された。上野は、上野台地の下には寛永寺の僧坊があったが、明治維新後に政府が官有地としていたため、建設が容易であったためである。明治十五年十月には鉄道局の測量が終わり、上野から建設が着手された。途中の寛永寺下の上野台地や飛鳥山などの丘陵地は裾を迂回し、開業時には上野停車場の建築工事が間に合わないなどの問題があり、荷物取扱所を仮駅舎としている。つまり、計画段階から品川始発が危惧され、次善の案として上野始発も検討されていたことを示している。

明治十六年七月二八日に上野―熊谷間は仮開業され、上野・王子・浦和・上尾・鴻巣・熊谷の六停車場が開設された。なお、桶川・吹上の開設は、同十八年三月一日のことであった。

明治十七年五月一日には高崎までの営業を開始し、深谷・本庄・新町・

高崎の四停車場が開設されている。六月二五日には、明治天皇臨席のもと開業式が挙行されている。そして、八月二十日には、前橋（利根川西岸）まで延伸されている。

ところで、当初の計画にあった品川―赤羽（岩淵）間は、明治十八年三月一日に開通し、品川・渋谷・新宿・板橋の駅が開設された。列車は、官設鉄道の新橋停車場を起点に、品川で日本鉄道会社線に入って赤羽で上野からの第一区線に接続した。同月十六日には、目黒・目白の二停車場が開設されている。

小稿で紹介する当該地図の鉄道については、こうした経緯により開業しているのである。

四 東京高崎間鉄道線路図の諸本

日本鉄道会社第一区線は、政府の関与が大きいことは既に述べたとおりである。このため政府関係の公文書に、東京―高崎間の鉄道敷設計画の図面が遺されている。

小項では、既に知られている、次の代表的な諸図について概観しておく。なお、(一)内は、小稿における便宜上の略称とした。

- (一) 国立公文書館本（公文書館本）
- (二) 鉄道博物館本（鉄博本）
- (三) 埼玉県立歴史と民俗の博物館本（埼玉県博本）

まず、(一)公文書館本は、「東京高崎間鉄道線路図」といい、「公文録」⁸⁾の「公文附属の図」に含まれている。

解説では、明治十四年十二月二三日、工部卿佐々木高行から太政大臣三条実美に提出された東京―高崎―前橋間の線路図としている⁹⁾。

前述のとおり東京の起点が開業時は上野であったが、公文書館本は起点を「品川ステーション」としているところに特徴がある。品川以外の「ステーション」の位置は示されているが名称はない。その後の開設から駅名は明らかで目黒¹⁰⁾・渋谷・新宿・目白・板橋・川口・蕨・浦和・大宮・上尾・鴻巣・吹上・熊谷・深谷・本庄・新町・倉賀野・高崎（前橋）の

各停車場である。このうち上尾停車場は、実際の位置とは異なり、上尾・桶川間の位置に置かれている^①。また、前橋停車場は、実際には利根川西岸に開設されたが、公文書館本では、停車場の位置は示されていないものの線路は前橋市街まで伸びている。線路が利根川を越えて前橋市街まで延伸するのは、両毛鉄道会社が利根川に架橋して、利根川東岸の両毛鉄道会社前橋停車場に接続した明治二十二年十二月を待たねばならなかった^②。したがって建設計画の初期段階から前橋市街までの延伸が目論まれていたことがわかる。

さらに開業時に開設されていない蕨・大宮・吹上・倉賀野の各停車場の位置が示されている。

このように見てくると、資料の性格や前出の井上勝による「東京・前橋間調査報告書」などから見て、明治十四年十二月段階には、本図にある建設計画であったことは疑いえない。

次いで(二) 鉄博本は、「東京高崎間線路略図」^③といい、「工部省記録」^④ 卷廿六ノ一に収められている。

卷廿六は、明治十五年の綴りであり、同年二月七日の「太政官へ鉄道線路実測図及建築経費予算表上図」に関連した実測図である。停車場とされる場所は、公文書館本と同一である。

地図表現は、先行する公文書館本と同一で、鉄道敷設の箇所は朱線で、哩表記は数字にメートル、「ステーション」の文字も朱色、沿線の村の位置は灰色の丸で示され、縮尺も同一である。おそらく、本文の史料は約三ヶ月の時差があるが、鉄博本は、公文書館本と原図を一にし、原図を敷き写しにより作成されたと考えられる。その原図については、存在を確認することはできないが、次に掲出する埼玉県博本の関係が想像されてくるのである。

(三) 埼玉県博本^⑤は、左端に次のような識語があるので、掲出する。

東京高崎間鉄道略図

此圖ハ東京ヨリ高崎ヲ経テ前橋迄ノ鉄道線路ノ實測地圖ノ補遺ニシテ専ラ該地方ノ位置ヲ示スモノナレハ固ヨリ距離遠近ノ差ナシ

ト云フ可カラス

而シテ荒川以北川口町地内即チ拾四哩ノ点ヨリ高崎駅迄五十六哩間ノ橋梁各駅位置土工及ヒ使用ノ地坪等ヲ見易カラシメンカ爲ニ其概畧ヲ擧クル事左ノ如シ

- 一 停車場 拾三駅
- 一 踏切公道 四拾ヶ所
- 一 橋梁 七ヶ所此長延一千尺
- 一 全 村道 百七拾ヶ所
- 一 避溢橋五ヶ所此長延一千尺
- 一 使用地坪 九拾四町
- 一 溝橋 五拾六ヶ所此長延五百尺
- 一 築堤及切除地共八万立方坪
- 一 渠樋 百五拾ヶ所

明治十四年五月 測者 九鬼隆範識ス^⑥

これによれば公文書館本に半年先行することが明らかである。しかも三田藩家老出身で工部省の鉄道測量技師九鬼隆範の手になる地図であり、しかも「鉄道線路ノ實測地圖ノ補遺」とあることから、公文書館本の下図といふべき図ではないかとも推測される。

だが、公文書館本との異同もみられる。この埼玉県博本は、川口・前橋間のみで、荒川以南、すなわち東京分が描かれていないのである。このことは、前述のとおり明治十四年十二月に井上勝により、品川・川口間が第一部として建設すべきことが決定されており、五月段階では「東京」をどことするか決定までには至っていなかったと考えられる。また、地名も公文書館本・鉄博本が「川口町」としているのに対して埼玉県博本は「川口村」となっている。

このほか、詳細に比較していくと、前者二本と地図の表現方法が酷似しているのである。線路の敷設箇所と停車場の位置。特に凡例にある「停車場十三駅」は、川口・蕨・浦和・大宮・上尾・鴻巣・吹上・熊谷・深谷・本庄・新町・倉賀野・高崎の箇所に「ステーション」と朱書されており、赤羽以南の記載はないものの、二本と同一で、しかも上尾の位置も現在の北上尾駅付近である。また哩表記、中山道、河川、そして沿線の村を灰色の丸で示している点、尺度の凡例、利根川東岸の前橋市街までの延伸計画など、枚挙にいとまがないほどである。

したがって埼玉県博本は、公文書館本・鉄博本に先行する計画図といえ、補遺としているのが本図の概略図であろう。埼玉県博本の本図が、公文書館本と鉄博本の原図であり、やはり九鬼隆範の手になるもので、二本はこれをもとに作成されたとみるべきであろう。

つまり埼玉県博本（明治十四年五月）、公文書館本（明治十四年十二月二三日）、鉄博本（明治十五年二月七日）という成立順になるが、原図は補遺との関係から明治十四年五月前後にできていたと考えられる。

五 郵政資料館本の概要

それでは、郵政資料館本について見ていこう。

まず、来歴については不明な点が多い。郵政資料館の前身を辿っても、工部省や鉄道局など鉄道建設に直接関係した役所ではない⁽¹⁶⁾。ただ、わずかな手掛かりとして図面に押印された「運輸課地理掛」の朱印である。

郵政資料館は、収蔵資料からも明らかかとおり、幕府道中奉行所の重要資料を引き継いでいる⁽¹⁷⁾。明治初期には農商務省駅通局の所管となり、本図は局内の運輸課地理掛⁽¹⁸⁾に保管されたのであろう。その後の本資料は、通信省郵便博物館、通信博物館と組織の変遷とともに移り、現郵政資料館に所蔵されている⁽¹⁹⁾。

さて、「各線鉄道線路略図」について見ておきたい。この表題がついた帙には、次の十一図が収められている。（順不同。名称の記載がない図もあり、筆者が地図の記載内容から他図との整合のため、仮に名付けた図もある）

- ① 品川岩淵間鉄道線之図
- ② 上野新町間鉄道線路図
- ③ 新町高崎間鉄道線路縮図
- ④ 高崎前橋間線路図
- ⑤ 飯原横川間線路図
- ⑥ 半田名古屋間線路図
- ⑦ 関ヶ原大垣間線路図

⑧ 関ヶ原長浜間線路図

⑨ 長浜敦賀間線路図

⑩ 大津京都間線路図

⑪ 京都神戸間線路図

これら十一図は、通信省通信局郵務課作成の「明治三十三年六月 郵便博物館陳列品原簿・内国之部」⁽²⁰⁾に、本図と思われる記載がある。

原簿によれば⑤・⑥の記載はなく、⑨は員数が三点となっている。うち二点は記載上の誤りとみられ、⑤と⑥の可能性がある。また②は、上野新町間であるが、原簿では上野高崎となっており、③の新町高崎間の図があるため、単なる誤記かと思われる。

次に各線路図をみていきたいが、小稿で対象とする図は①・②・③・④の四図である。この四図は、前項までみてきた日本鉄道会社の第一区線の線路図である。四図は、すべて別筆により作成されているが、同一縮尺の三二〇〇分の一、線路図は朱線、基本的に一哩毎の表示、沿線の河川、村名の記載、周辺を通る旧東海道や旧中山道、そして主要道路も描いている。各図を合わせると正確に接続することから、統一された測量に基づく作図であることが確かめられる。

まず①の「品川岩淵間鉄道線路図」⁽²¹⁾は、新橋～横浜間の官設鉄道と品川停車場で接続し、ここを起点にして高崎まで建設することが最初の計画であった。本図も、「品川停車場」から現在の山手線のルートを通って岩淵までを描いているが、停車場名は新橋と品川のみで、岩淵を含めて「停車場」の書き入れはない。品川からの一哩毎の表記は、算用数字で「一哩」とあるが以後は、算用数字のみの記載となるなど、比較的簡略化されている⁽²²⁾。

また、品川付近での官設鉄道との接続が描かれているのに対して、岩淵付近での上野からの本線の接続が描かれていない。ただ右端書きに、「十条村・赤羽間 但シ上野ヨリ六哩ニテ分ル」とある。さらに本図と③の「新町高崎間鉄道線路縮図」には「第百七十七号」などの朱書があり、①と③の同系統図であることが分かり、記載はないが内容から②と④図も同様と推測される。朱書の数字が大きいことから、多くの地図、あるいは資料の

一部ということがわかるが、どのような資料群であるか不明である。

②の「上野新町間鉄道線路図」⁽²³⁾は、四図のなかでは最も長距離区間を描いている。そのため途中熊谷で方位の修正が見られる。

起点は「上野停車場」、次いで「王子停車場」と黒色であるが、以後、「熊谷」まで記載がない。しかも記載は「熊谷ステーション」、「深谷ステーション」、「本庄ステーション」、「新町ステーション」と朱書である。前項三本の図が、位置を明確にしているのに対し、線の近くに記載する点などが相違している。

近接する旧中山道の各宿場については、旧来の「蕨宿」や「熊谷駅」などと記載しているが、街並みの形など詳しく、他の沿線の村も大まかな集落の粗密を描き分けている。また神流川が埼玉県と群馬県の県境であるが、本図では武蔵国と上野国としているなど、旧宿場名とともに明治十年代半ばになっても特徴的な記載である。

③の「新町高崎間鉄道線路縮図」⁽²⁴⁾は、新町部分が②と重複して描かれている。四図のなかでは唯一の描法である。また他の町の表現が黒一色で塗り潰されているのに対し、高崎には街路がひかれており、停車場もホームなど駅舎が描かれているなど詳細である点に特徴がみられる。なお、倉賀野停車場の記載はない。また前橋方面は、線路図が線路を朱線で断ち切るような表現がとられている。

④の「高崎前橋間線路図」⁽²⁵⁾では、前橋まで停車場の記載はない。前掲三本同様、前橋までの延伸計画図であるため前橋停車場はなく、利根川東岸の群馬県庁側先まで伸びているが、具体的な描写はない。

また左端書に「高崎前橋間着手」とあり、しかも哩表記がない⁽²⁶⁾という他の三図とは異なる特徴がある。なお、高崎方面は、線路図が朱線で断ち切られた状態であるが、これは③にも同様な表現があり、作成者は異なるものの④図は③図と連続した図となっている。

いずれにせよ①～④図は、従来知られている日本鉄道会社第一区線敷設計画図の中では、最大の地図である。作成者(筆者)は同一者ではないため地図の表現方法は異なるものの、同率の縮尺、朱書された番号、押印された印など共通点が多く、しかも連続する鉄道路線の計画図であることは

間違いない。

六 郵政資料館本の考察

これまで知られている三本の日本鉄道会社第一区線の計画図とは、表現法が異なり、しかも目的も明らかではないため、作成年代も不明である。限られた資料などから郵政資料館本を推定考察してみたい。

まず、郵政資料館本の十一図から見てみると、四図を含めて路線開業年は、明治十年⁽²⁷⁾～十八年⁽²⁸⁾にかけてと時間的な幅があり、同時期に作成されたとは考えにくい。したがって、郵政資料館本は、農商務省駅通局運輸課地理掛が設置される以前に作成された図があるわけであり、順次作成された図が、運輸課地理掛に所蔵されていたのである。

何故、農商務省が所蔵していたのであろうか。

農商務省との接点は、第一区線に限ってみれば上野～川口間の建設が決まった時点で、中里村や上野公園下寺跡は農商務省の管轄地であり、払い下げについて工部省とのやり取りがある⁽²⁹⁾。これ以外の地点については未確認であるため保留としたが、少なくとも地図の表現などからは農商務省管轄地の情報は見いだせない。

ところで所蔵していた運輸課地理掛を所管する駅通局は、農商務省が新設される以前は、明治七年一月から内務省にあって駅通業務を行っていた。前年五月には、信書の通送は駅通頭の特任として他者が信書を送送することを禁じて郵便制度が確立されている。内務省移管後には駅通業務が拡大し、同十年一月に駅通寮を駅通局に改め、同十四年四月に新設の農商務省所管となつている。やがて同十八年十二月に通信省が創設されて駅通局もその所管となり、同二十年四月に通信省官制により駅通局は廃止されている。

この流れが、郵政資料館本と関係しているのではないかと考えられる。すなわち、十一図に描かれた鉄道開業年代を考えると、駅通局が存在した年代と一致するのである。もちろん計画図であるため、その開業以前に作成されたことを考慮しなければならないが、駅通業務との関係が類推

できないだろうか。鉄道建設は工部省の所管であり、駅通局とは直接の接点がない。駅通局が、鉄道と関係するのは、鉄道による郵便輸送である。郵政資料館には、日本鉄道株式会社線を走った郵便車の構造図⁽³⁰⁾もあり、このあたりが関係してくると思われる。つまり、郵便制度を軌道に乗せるため、迅速に遠隔地に運送するには鉄道輸送が必要であることが認識されていた。その運送計画立案資料として、鉄道敷設計画図を入手したと考えられないだろうか。入手先は、描法は三本とは異なるものの、こうした地図は鉄道建設に関わる政府関係機関以外で作成したとは考えにくい。工部省鉄道局周辺であろう。その後、地理掛が駅通地理、駅通地誌編纂を担っているところから、運送の地理・地誌資料として所蔵されたのではないだろうか。

次に①～④図の作成年代について検討してみたい。ポイントになるのは、東京の起点をどこに採るかである。これまで資料や研究から、中止となった明治十二年の官設鉄道計画以来、日本鉄道会社の創立願書で終点を高崎とした以外は、川口以北は前橋迄の敷設計画は継続していた。そのため、四本の図は描法が違うものの、路線は軌を一にしている。そのため第一部とされた東京～川口間が問題となる。

第一区線第一部は、当初品川を起点として計画されたが、複雑な地形と距離の長さ等の理由で上野起点に変更したのは、明治十五年七月の株主総会である。しかし、前年十二月には、井上の報告書では建設の便などの理由から、上野から建設することの利があげられている。この報告書や前掲の「工部省記録」の中では、具体的距離（六哩）と経費、通過村名など具体的であり、すでにこの時点で測量を含めた具体的調査がなされたとみるのが自然である。そうであるとするならば、明治十四年十二月時点以前に作成されていたと考えられるのである。

前述したように明治十三年にポイル案を採用して、東京～前橋間の測量に着手している。しかも、ポイル案は、不忍池や王子を通過する計画であり、同年十一月になって財政上の理由で中止されているが十ヶ月近い月日は測量を進め、製図が完成するのに十分な時間であったのではないだろうか。例え未完であったとしてもポイル案の測量図は存在し、これを完全に

廃棄して半年もたたない翌年四月に品川起点に変更したとは考えにくい。井上の報告書などにもある通り、上野案も生き続けたとみるべきで、郵政資料館本はポイル案の測量図を基にした計画図と考えられないだろうか。そのため九鬼による作図とは異なる描写であることも納得できる。また停車場の位置決定をみていない箇所も多く、既知の三本より不明確な部分が多い一方、熊谷以北は三本より詳細に描かれ、開設が不明であった倉賀野停車場がない点や旧国名使用もあり、三本より先行する可能性が残されている。

これらは裏付けとなる資料がない以上推論にすぎず、今後資料が見出され、郵政資料館本の資料的価値が高められることを期待したい。

七 おわりに

郵政資料館本は、これまで資料館の性格や活動から注目されず、資料の存在自体が埋もれてきた。郵政資料館には、本資料に限らず未だ存在が認識されていない所蔵資料がある。郵政資料館では、三冊の資料目録⁽³¹⁾が刊行されているが、残念ながら同目録に記載された資料名称からは内容が判別できない。また他では大いに利用されている資料と同質同様な資料であるにも関わらず、同館の資料分類法が確立されているとは言い難いため、それらの優れた資料が埋もれていると言わざるを得ない。

一般に博物館、文書館や図書館などの類似機関でも、同様に見過ごされ、資料調査を重ねて新たな資料分類法を確立し、第三者による検索ができることが必要である。

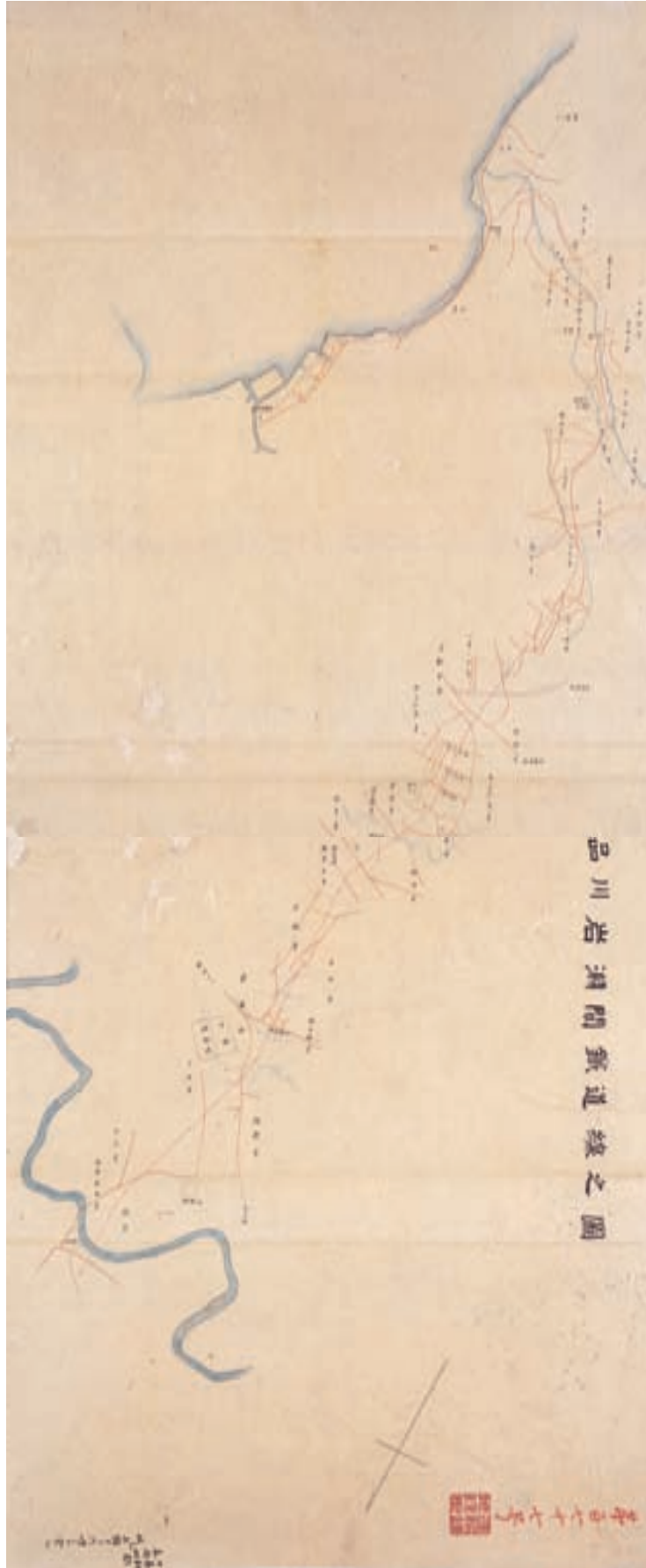
郵政歴史文化研究会第五分科会は、郵政資料館所蔵資料の近世交通資料群を調査研究対象としているが、これまで刊行された資料目録をもとに近世に限らず幅広い視野に立って所蔵資料の悉皆調査を行っている。地道で時間を要する作業であるが、博物館活動において、また資料研究においても基本であり、郵政資料館の存在意義と所蔵資料価値を内外に示すことの一環を担っている。今後も継続的に調査研究活動を行うことにより、さら

なる資料の発掘、公開をして研究の進展の一助としていきたい。
なお、小稿執筆にあたっては、第五分科会主査の国立歴史民俗博物館教授・山本光正氏、同分科会所属の茨城大学教授・小野寺淳氏、鉄道博物館客員学芸員・佐藤美知男氏の御教示をいただき、写真撮影にあたっては、河出書房新社・三村泰一氏に労を煩わした。また資料閲覧にあたっては郵政資料館資料専門員・井上卓朗氏と同学芸員・小泉文美氏に便宜を図っていただいた。末筆ながら記して、感謝を申し上げます。

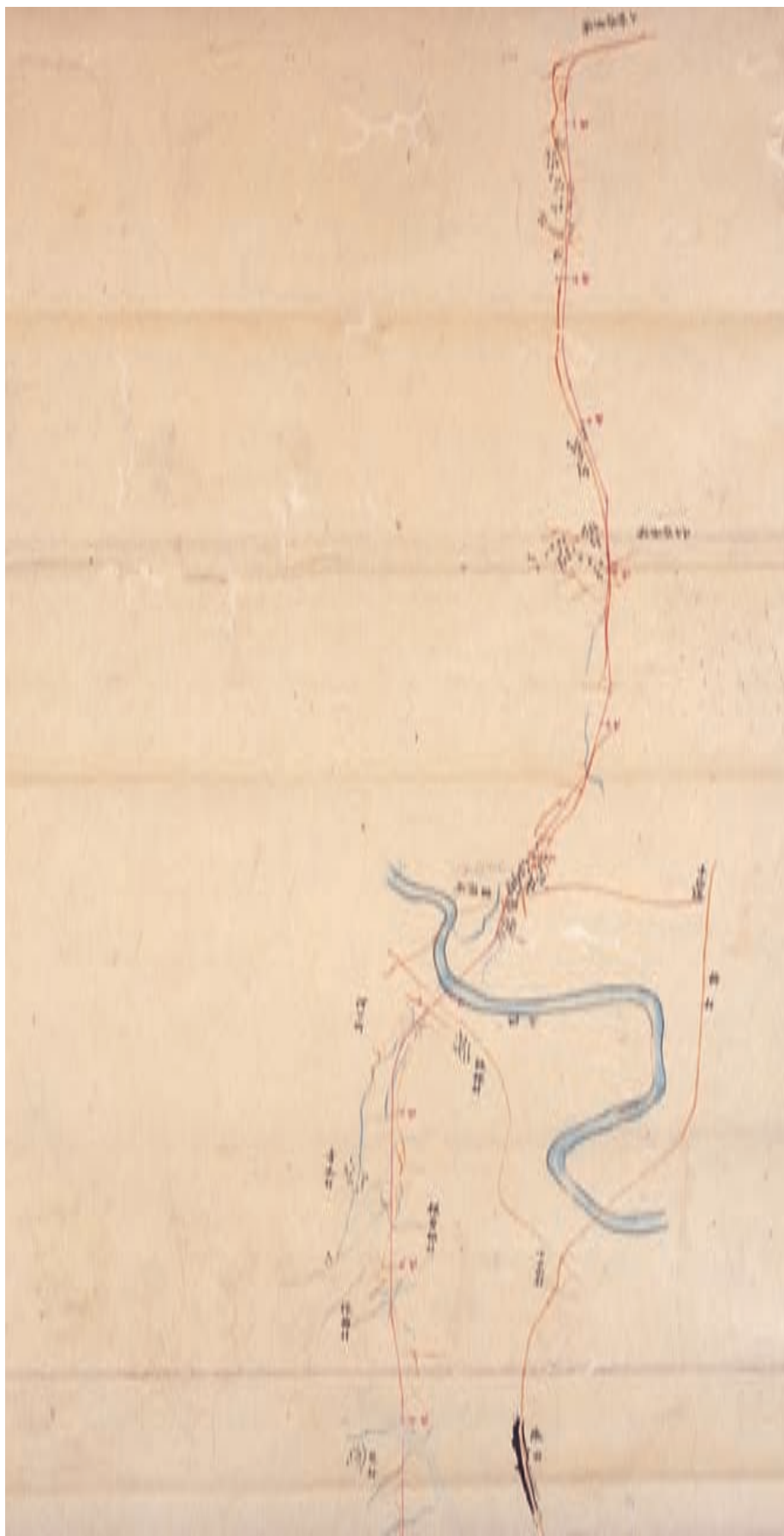
- 資料番号SEA19
- 1 鉄道省編『日本鉄道史』一九二一
 - 2 「明治六年会社設立請願書」(写) 亀井温故館蔵
 - 3 「明治八年急務五ヶ条」(写) 亀井温故館蔵
 - 4 「日本鉄道会社創立計画書岩倉具視公書簡添」 鉄道博物館蔵
 - 5 「日本鉄道株式会社沿革史」(『明治期鉄道史資料』第一期・第二期 日本経済評論社 一九八〇) 八九
 - 6 鉄道省編『日本鉄道史』(上巻) には、井上の報告書では、東京起点を仮に上野へ置くことの利点をあげ、まず距離や経費の面から上野から戸田川、すなわち川口までを建設することをあげている。また太政官へ提出された「鉄道線路実測図及建築経費予算表上図」の説明にも同様な記述があり、必要性を判断すべきであるとしている。しかし、経費や距離などで計画を変更することなく、品川起点の変更はないとしている
 - 7 平成十年に国指定重要文化財に指定されている
 - 8 国立公文書館HP内電子アーカイブズ参照
 - 9 縦三七・〇×横一一四・〇センチメートル 縮尺一〇八〇〇〇分の一
 - 10 目黒駅の位置の部分は墨で汚れており、停車場の文字が不明瞭で確認できない
 - 11 現在のJR高崎線北上尾駅付近
 - 12 両毛鉄道会社創立の命令書に、利便性の必要から利根川に架橋して日本鉄道会社線と結ぶことが記されていた
 - 13 縦三九・〇×横一一〇・〇センチメートル 縮尺一〇八〇〇〇分の一
 - 14 平成十五年に『鉄道古文書』として国指定重要文化財に指定されている。
 - 15 縦三六・四×横一〇三・五センチメートル 縮尺一八一〇〇〇分の一
 - 16 開業時の鉄道錦絵などのほか、通信省時代は、鉄道で郵便を輸送していたため郵便車を保有していたようである。郵政資料館には郵便車の構造図を含む日本鉄道株式会社の「客車略図」などの鉄道資料も収蔵されている。

- 17 一例として「宿村大概帳」、「五街道分間延絵図並見取絵図」など、近世交通史研究上、第一級の資料が収蔵されている。その一部の資料は、翻刻、あるいは写真版などで出版されて広く利用されている。
- 18 農商務省は、明治十四年に発足。翌年八月運輸課が新設され、課内に本務掛と地理掛が置かれ、駅通地理駅通地誌編纂を行ったが、明治十八年十二月逓信省に移行した(井上卓朗氏の御教示による)。
- 19 郵政資料館収蔵資料のうち、郵政省の所管外となった船舶、航路標識、航空、電気関係などの資料を関係省と協議して管轄の博物館へ移管された。昭和四十年に運輸省関係では、五三六点が交通博物館に、文部省関係では六二点が国立科学博物館に移管された(『通信博物館75年史』一九七七)。しかし、現在の収蔵資料を見ると鉄道関係資料は、交通博物館への移管対象から除外されている。
- 20 この原簿は、郵政資料館の前身である明治三五年に創設された郵便博物館の設立準備段階で整理された台帳とみられる。資料によっては、「駅通課」「駅通局」「駅通司」などの原在部署や、備考として材質、使用年代や、分間延絵図などには、絵図の描かれた区間名も記されている。
- 21 縦三六・五×横八五・〇センチメートル
- 22 他の三図の哩表記は、漢数字である。
- 23 縦三五・五×横三一五・一センチメートル
- 24 縦三六・二×六六・〇センチメートル
- 25 縦三六・一×四四・一センチメートル
- 26 貝沢村付近に、他図と共通する哩位置の描法が見られる。
- 27 京都と神戸間が明治十年二月開業
- 28 高崎と横川間が明治十八年十月開業
- 29 「鉄道古文書」のうち「工部省記録」巻廿六
- 30 日本鉄道株式会社発行「客車略図」(SEA134)には、郵便緩急合造車が十五回と郵便車、小包郵便車が各二回収載されている。
- 31 『一般資料目録』(一九九〇)、『図書資料目録』(上・下)(一九九二)

(すぎやま まさし 埼玉県立歴史と民俗の博物館 学芸主幹)



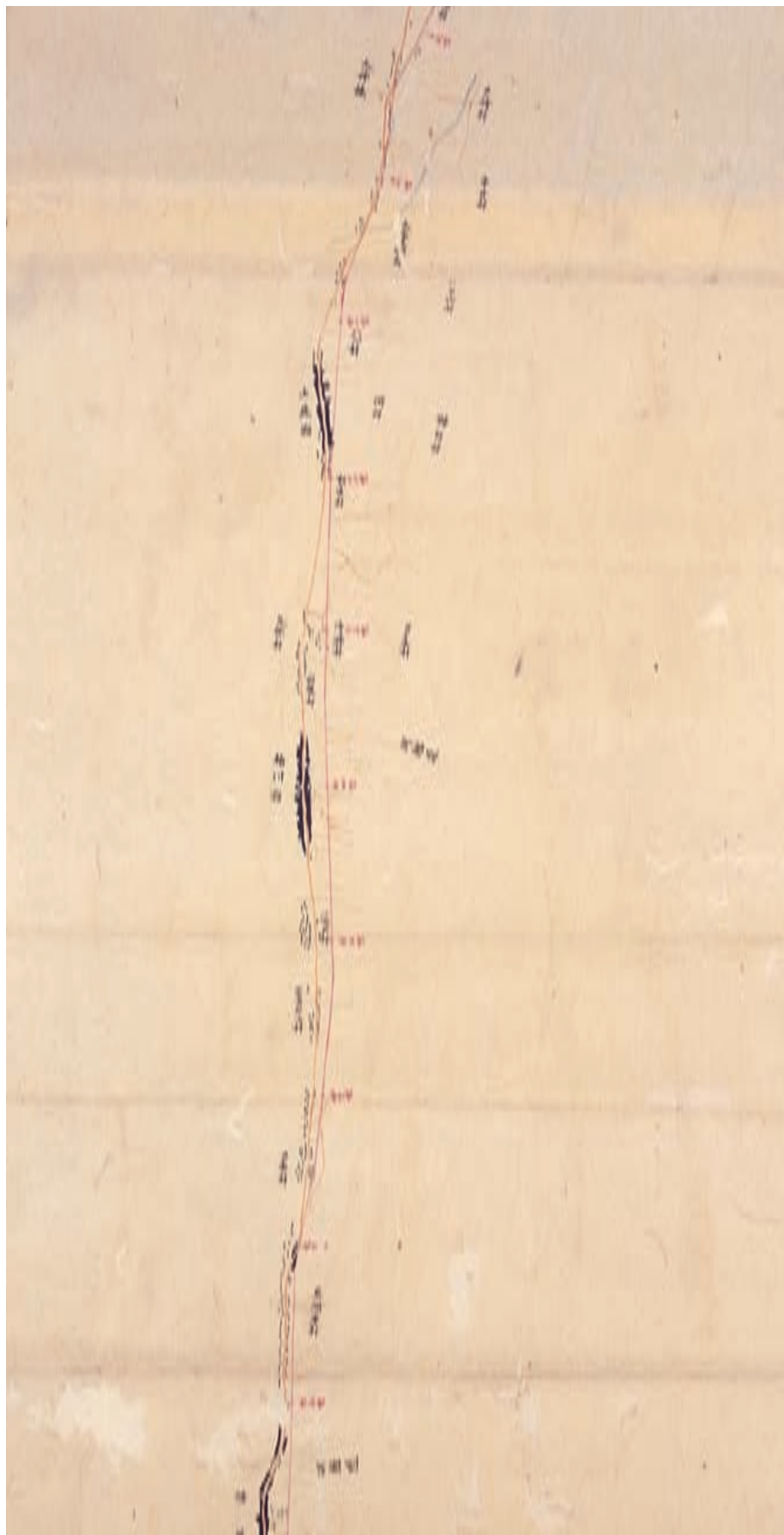
① 「品川岩淵間新道線之圖」



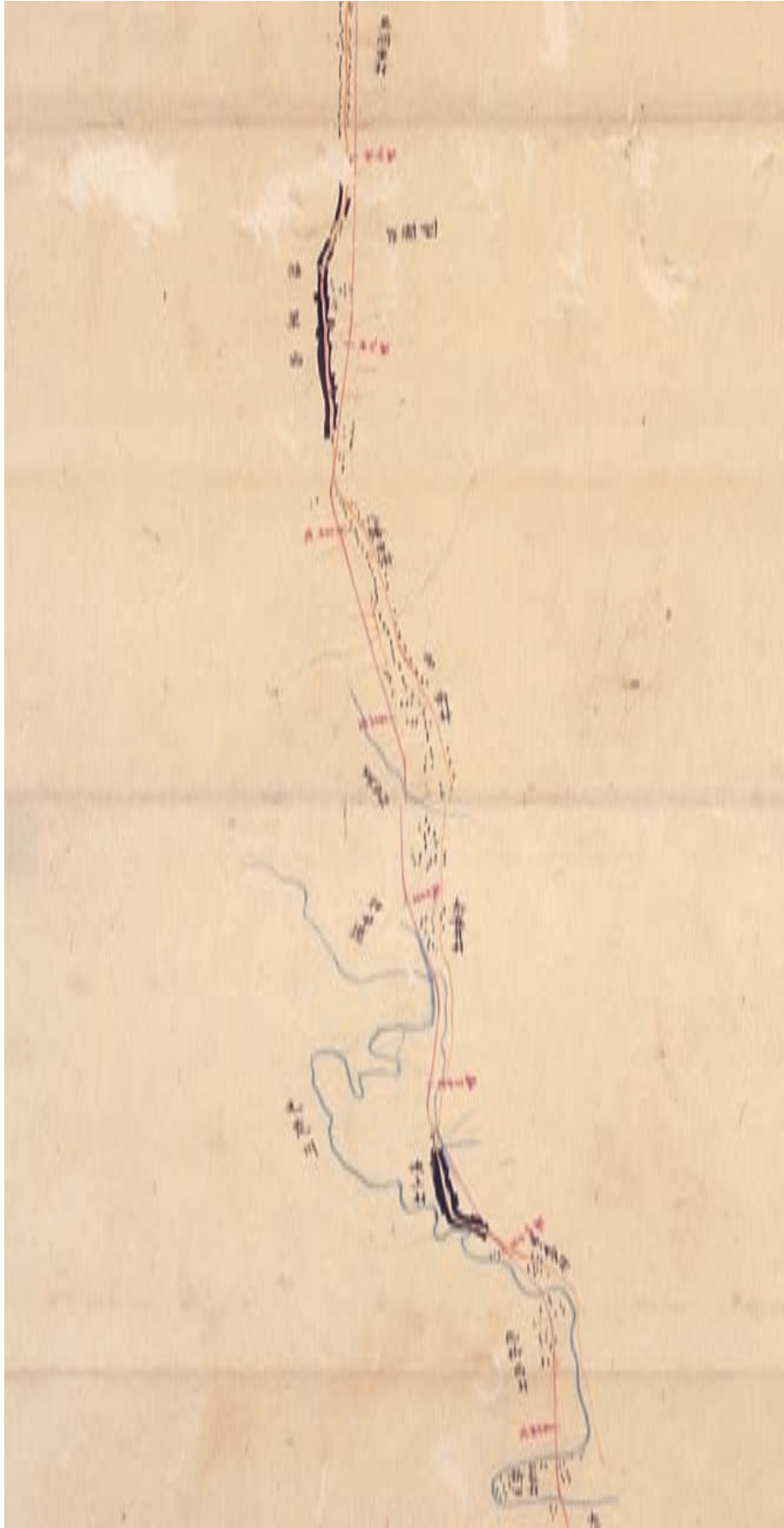
② [上野新町間鉄道線路図] 1



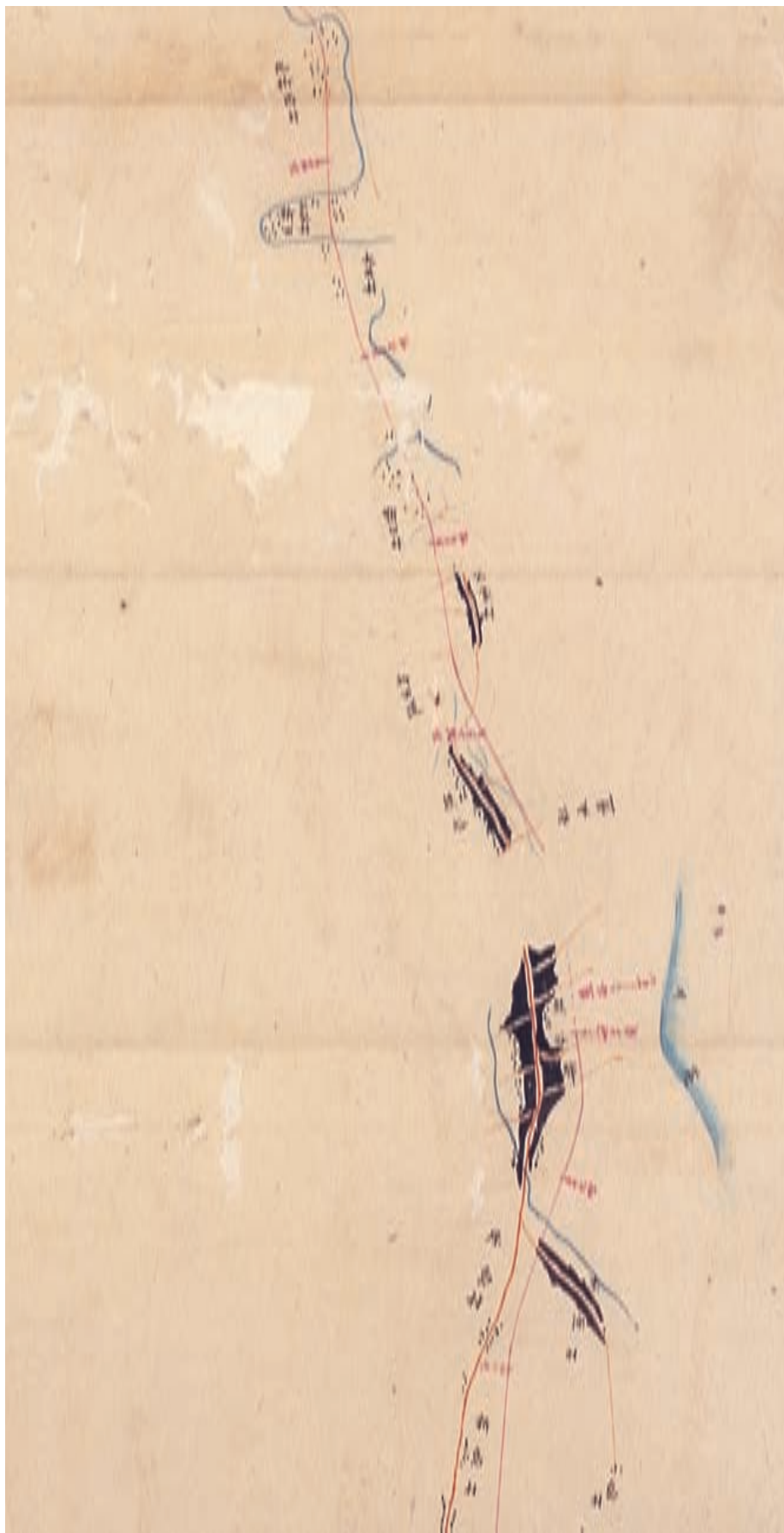
② 「上野新町間鉄道線路図」 ②



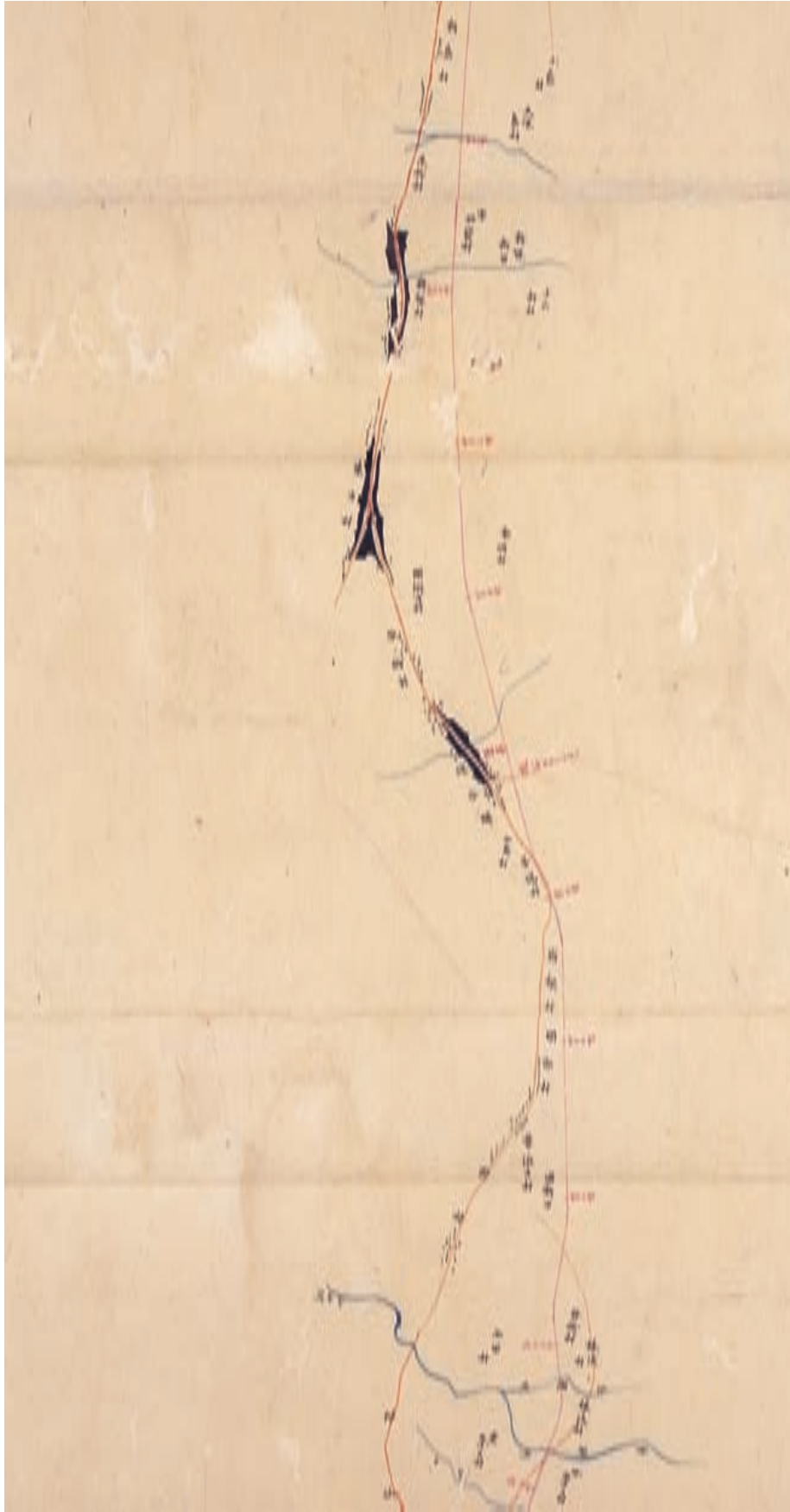
② [上野新町間鉄道線路図] ③



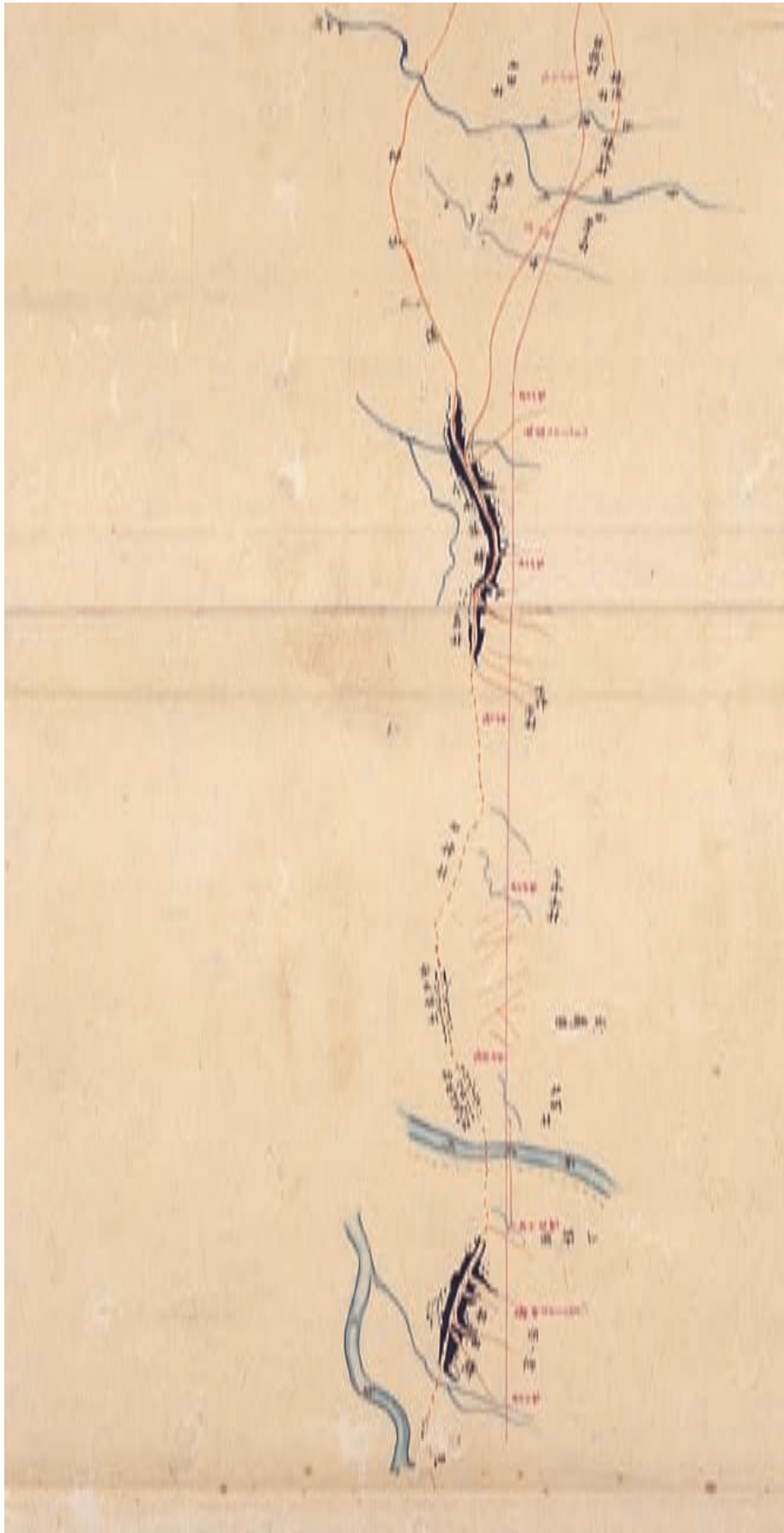
② 「上野新町間鉄道線路図」 ④



② [上野新町間鉄道線路図] ⑤



② 「上野新町間鉄道線路図」 ⑥

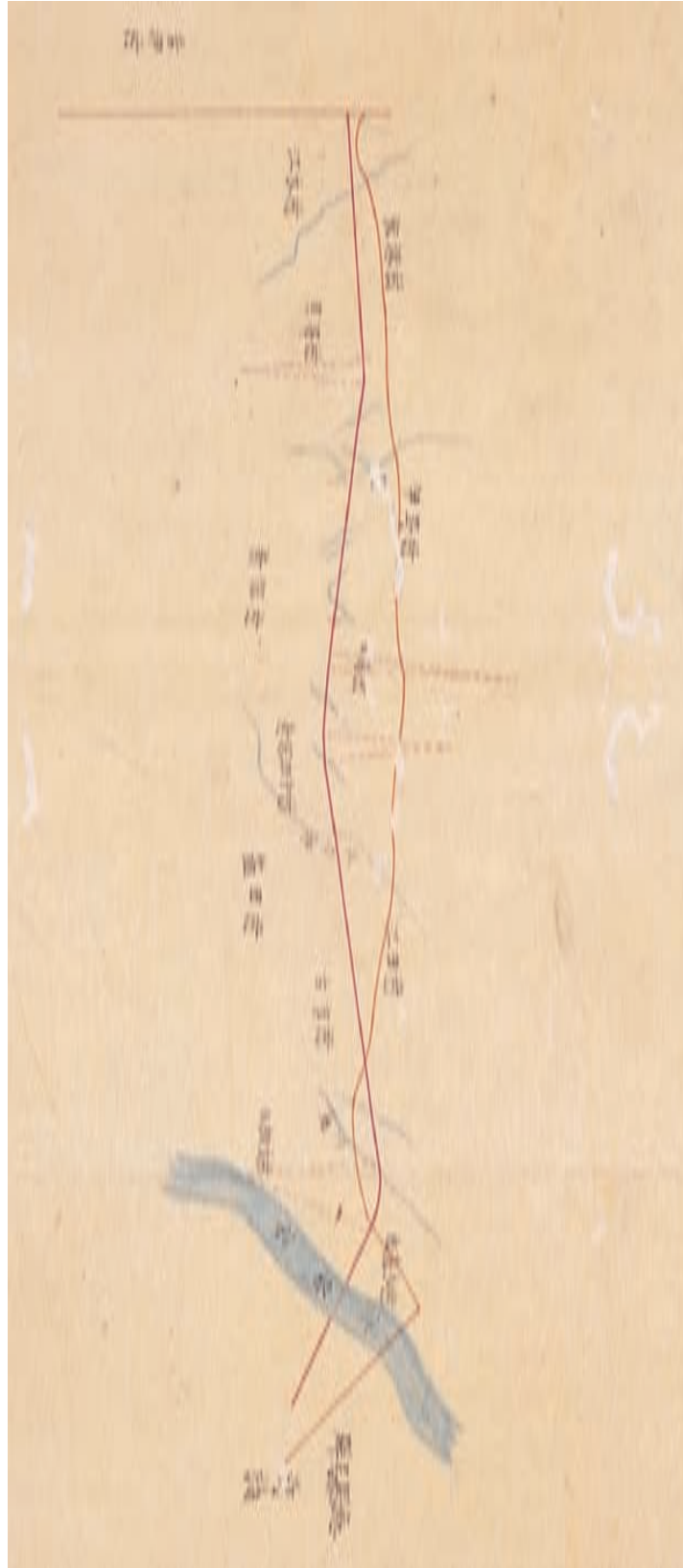


② 「上野新町間鉄道線図」 ⑦



③ 「新井高崎間鉄道線路縮図」 (地図部分) と地図番号部分 (拡大)





④ 「高崎前橋間線路図」(地図部分)と押印部分

