

はじめ、煙草・薪炭・織物などの流通路として、開港後にわかに活況を呈しはじめたものと考えられるのである。

**横浜の陸運會社** 他方、輪(移)出入貨物や乗下船客で賑わった横浜にも、明治五年(一八七二)五月ころ、横浜陸運會社が設立された。同年四月二十五日付、神奈川県令陸奥宗光の進達書によれば、当時横浜では、陸送荷物の地方向け発送を中心に入馬の不足が目立ち、また賃錢も区々多額で、旅行者の不便が大きかった。よって陸運會社開業希望者を求めたところ、鈴村要蔵以下九名の出願をみるようになったのであった。出願者の鈴村要蔵は、工部省鉄道寮が横浜停車場(現在 桜木町駅)の用地拡張のため、明治四年五月、地続きの海面を埋め立てた際、その工事請負人となった者であり(埋立面積三万五五

一三坪余、立坪七万七五三八坪余、請負金額七万一三三兩余)、鉄道当局とも関係の深い業者であった。陸運會社の出願も、おそらくこの請負工事が機縁になったものと考えることができよう。

「営業規則」は一七則から成り、内容も市内輸送という特殊性を反映して、一般の陸運會社とはかなり異なっていた。先ず店舗は、波止場に近い馬車道通り相生町五丁目の会社のほか、四か所(旭町通り西運上所側・元町西ノ橋側・野毛町野毛橋側・芝生村街道端)に出張会社が設けられ、市内の配送や継立貨物の発着取扱をおこなった。とくに芝生村街道端の出張会社は、八王子・木曾・原町田・鶴間・瀬谷・厚木・伊勢原方面からの貨客を受け入れ、この方面への貨客を送りだす、いわゆる口駅業務を担当したユニークな店舗であった。津久井・八王子・矢倉沢往還などを經由した輸出入用その他の貨物は、この出張会社を経て市内に配送され、また市内で集荷された地方向け貨物は、ここで往還の人馬継立に託送されたのであった。出張会社が神奈川・程ヶ谷両駅に設けられず、中間の芝生村に設けられたのは、両駅の営業権の及ばない前記往還經由の貨客を対象としたからであった。「営業規則」第五、六則は、神奈川・程ヶ谷經由の貨物に小さい関与せず、取扱貨物が前記往還經由に限られることを明記している。しかし、同出張会社の開設は、この方面の貨物がかなり増加しつつあったことを示すものといえよう。い

ずれにしても、この横浜陸運会社は、輸（移）出入貨物の輸送ルートと結びついた、ユニークな陸運会社といえることができるのである。

### 三 新道開拓の出願

**物流の変化** 宿駅制度の廃止にともなう道路交通の発展は、既存の道路の改修や新道開拓の気運を、国内各地に呼び起こし**と新道開拓** た。もともと、江戸時代を通じて軍事・行政上の見地から整備された既存の道路網は、経路や地形などの点で商人荷物の流通に不便な場合が多かったし、また、開港にともなう物流の変化も、新道開拓の必要を高めたからであった。

このような道路の改修や建設の動きは、明治五年（一八七二）ころから各地で、住民の請願や自普請のかたちではじまった。たとえば、『内務省第一回年報』（明治九年十二月刊）によれば、一八七五（明治八）年度中（一八七五年七月から一八七六年六月まで）に各地でおこなわれたおもな改修・建設工事（四一か所）のうち、政府直轄工事は八か所にすぎず、ほかはすべて民費によるものであった。また、収録の統計によれば、同年度の道路費は総額六六万四四六八円にのぼったが、うち国費支弁はわずか九・五割にすぎなかった。

神奈川県下の改修や建設工事も、おもに横浜向けの物流増加を背景に、地域住民の請願や自普請のかたちではじまった。たとえば明治五年六月には、足柄上郡矢倉沢村・神山村・関本村の合意によって、従来近隣村民の通行しか許されなかった矢倉沢―神山村の間道が、あらたに貨客の輸送路として認められることになったし、また同年九月には、甲州黒駒村から御坂峠・谷村（都留）・秋山村・相州津久井郡を経て、東京・横浜にいたる新道の開拓計画が、沿道の村々によって合意された。そし

て、同年十月には東海道箱根宿からも箱根湖上經由の新道開拓願書が、足柄・静岡両県に提出されたのであった(『資料編』18 近代・現代⑧ 二九・三三・三四)。

このような変化の背後には、上述のような東京・横浜向け荷物の増大があつたが、箱根宿の願書には、そうした事情がよりはっきりとあらわれていた。左の願書がそれである。

乍恐以書付奉願上候

当御管下箱根宿天野平左衛門奉申上候。当駅之儀は山上無高之場所ニテ、是迄御往来下筋之御助力ヲ以、渡世仕来候処、近来御通行更ニ無之、殆生活之道ヲ失ヒ疲弊難渋仕居候処(中略)今般愚考憤発仕候義ハ、当駅ヨリ西北之間ニ方リ、湖上ヲ歴、甲信エ往復近道有之、猶南之方山越僅之里程ニテ相州門川村ニ至リ候順路有之候処、旧来関門要害之為メ通路嚴禁ニテ、愚民之志願行届兼、数年歎息罷在候処、御維新已来寛太之御所置ヲ以、既関門御取除相成、自然近傍通路自由ヲ得候折柄、右湖上エ荷船製造、兩岸ニ運送会社取建、甲信ハ勿論、其最寄之諸荷物相海エ運輸、又豆相之魚荷ヲ始、諸荷物甲信エ運送取扱ヲ以、窮民共一同生活之方策相立度、行程之儀ハ凡西北之間湖上二里ヨ、尚湖尻ヨリ長尾山ヲ越一里、夫ヨリ御殿場エ一里半余、猶二里八丁ヲ経テ須走村ニ至、同所ヨリ十一里廿六町ニテ石和甲府ニ到着、直ニ信州エモ通信相成、将南之方三里之山越ニテ宮上村字湯ヶ原ニ至、夫ヨリ平地三十二丁ニテ門川村、吉浜村ニ至、相海ヲ廻漕、浦賀エ十八里余ニテ着港仕候。右海浜エハ荷船等補理候得ハ、一層之助益相成可申、且道筋營繕、人馬渡船之規則相立、両国之便利ヲ得候ハハ、乍恐御公用モ急速相達可申哉ト奉存候。是迄甲信ヨリ陸路嶮岨ヲ経、駿河エ荷物積立、豆海之迂遠数日ヲ費シ候故、風波之難モ不少候処、右近路相海ヨリ廻漕相開候得ハ其難モ相省ケ、万端輕便之儀ト奉存候(下略)。

右の願書によれば、当時箱根宿は、廃藩後の公用通行の途絶によって「疲弊難渋」を極め、早急に打開策を講じなければならない状態に置かれていた。出願された新道開拓計画は、通行量の激減した箱根宿へ、甲信地方の横浜向け荷物を誘引するた

め、御殿場から長尾峠を越えて芦の湖を渡り、箱根・湯河原・吉浜を経て海路横浜にいたる新ルートを開拓しようとしたものであった。願書には箱根宿・元箱根村のほか、函南の宮上村・宮下村・堀之内村・門川村の村役人が連署し、翌一八七三（明治六）年二月、足柄県の認可を受けた。もっとも、その後箱根―湯河原―宮上―宮下―門川のルートは、地形險阻のため着工不可能となり、一八七四年三月、あらためて箱根―鍛冶屋村―真鶴村へのルート変更を足柄県へ出願しなければならなかった。この出願は同年五月認可されたが、その後の工事の進捗状況はつまびらかでない。しかし、『山梨県史料』所収の甲斐国中馬会社関係資料（中馬分会社人名簿）によれば、一八七五年七月現在、同分会社が真鶴村に開設されているので（取扱人橋本甚三郎・尾守治八）、このころすでに、この新道経由の輸送がはじまっていたものと考えることができるといえる。いずれにしても、この新道計画は、廃藩後の物流の変化と横浜向け貨物の増大を、象徴的に示すものである。なお明治十年代には、このような自普請中心の状態を脱して、府県主導型のかかなり大規模な工事が各地でおこなわれた。神奈川県でも、十年代末から小仏峠を迂回する甲州街道の付替工事が山梨県の協力を得て実施され、一八八八年五月竣工をみるようになったのである（『資料編』18近代・現代(8)三三）。

### 第三節 鉄道の開業

#### 一 外国人による建設計画

ウエストウ 慶応三年一月二十八日（一八六七年三月四日）、横浜居留地在住のC・L・ウエストウッドは、幕府外国奉行にウッドの出願 宛てて江戸―横浜間の鉄道を建設したい旨の請願書を提出した。この請願は、幕府の出資をまたず、外国人が投資をおこない、建設にあたって、幕府がこの事業を管轄する役人を出すこと、建設関係労働者は日本人を雇い入れ、賃金は外国人側から支払うことなどがその内容であった。鉄道の経営権は投資者側が保持し、事業利益のいくらかを幕府に納入するという方式をウエストウッドは考えていたようである。

横浜の開港以後、江戸と横浜との交通は非常に盛んになっていった。これは、とくに生糸などの輸出品の輸送や、外交・貿易などのための人の往来がはげしくなったことによるものである。

このような交通量の増大からみて、在留外国人の眼に、江戸―横浜間の鉄道が採算のとれるものとして映じたことは、およそ想像に難くない。しかも、この区間に鉄道を開通させることになり、当時開市の状態になかった江戸に活動範囲をひろげる可能性も、彼は考えていたのかもしれない。いずれにしても、横浜で商業活動を開始した外国人が、当然考え出すような計画であった。しかも、当時外国人たちは、通商活動の安全と効果増大のためのさまざまな施設、たとえば港湾の整備や燈台の建設などについて、重大な関心をはらっていた。さらに、国内における資源開発についても、調査活動が開始されていたとい

う。

このようにみると、外国公使館などの公的機関による働きかけだけでなく、このような情勢を見た貿易商人などの間に、より大きな利益を求めて鉄道建設を構想する者があらわれることも十分考えられる。ウエストウッドの請願も、このような情勢が生み出したものであろう。

しかし、幕府は「当分即時鉄道建築等之儀にも及び難く」として、これを拒否するむねの回答書をつくった（『統通信全覽』「電信及鉄道一件」）。この回答書は発送されず、またウエストウッドの計画も、その後の情勢の激変にともなって具体化せずにと終わった。

**ポートマンに 慶応三年十二月二十三日（一八六八年一月十七日）、幕府は日本駐劄アメリカ合衆国公使館書記官A・L・Cに対する免許** ポートマンに対し、江戸―横浜間鉄道建設の免許書を与えた。ポートマンの出願の内容については不明であるが、幕府の与えた免許書と、これに付属する規則書の写しは残されている。それによると、米国側はこの免許書下付のときから五年以内に着手して、着工から三年以内に完成させること、建設にさいして東海道の交通を妨げないようにすること、単線・複線の別は問わないこと、ただし安全保護施設は堅固なものとすること、田地の灌漑排水設備を線路が妨害しないようにすること、測量・工事にあたっては日本政府が便宜を計ること、とくに用地の取得には日本政府が六か月以内に地主・住民の立退きをさせて引き渡すこと、旅客・貨物の運賃は英米両国のそれよりも二割五分以上高くしないこと、日本政府の役人は運賃の半額で乗車できること、日本政府はいつでも点検をおこない、必要があれば会社の負担で修理をおこなうこと、日本人がこの会社の株主となり利益の分配にあずかることができること、会社は毎年年末に経営状態を日本政府に報告すること、日本政府が必要と認めるときは原価の五割増で買取できること、以上のようなことが定められていた。これらは、この企業が鉄道

の敷設・経営を通じて米國側の權益に属することを意味しており、幕府が監督権をもち、一部に経営参加権を保持するかたちをとったのである。

もともと、幕府に対してフランス側は軍事力の強化を勧告し、援助の姿勢をとっていて、慶応二年（一八六六）四月には、フランス駐在幕府代表に任命されたフリーリー・エラルが、このような見地に立って鉄道建設を献策した。また慶応三年（一八六七）二月には、將軍徳川慶喜の諮問に駐日フランス公使ロッシュが答申し、これにもとづいて幕府が作成した職制改革案に鉄道建設の計画が含まれていた。

したがって、幕府側にしても先に挙げたウエストウッドの請願を含めて、当時鉄道建設計画についてなんらかの考慮を必要とする客観的条件は成熟しつつあったのである。しかし、幕府はエラルの勧告も、またウエストウッドの請願も、これを受け入れなかったし、また職制改革案のなかに示した建設計画も具体的な内容のものではなかった。それを、アメリカ公使館員の申入れに答えたのはなぜか。この点については、さまざまな要因が考えられるが、この免許書が、当時の幕府老中・外国事務総裁小笠原長行ながみちの名で出されたこと、またこれがいわゆる「王政復古」布告の半月後であることなどから、成立したばかりの京都の政権に対し、なお幕府が日本の正統政権としての立場を保持しようとしていたことをうかがわせるのである。

また、それ以前にも薩摩藩の五代友厚らがベルギーで鉄道建設計画を勧誘され、彼らを援助したモンブランとの間に契約を結んだことがあったが、これは京都―大阪間のものであった。江戸―横浜間と、京都―大阪―神戸間とは、外国人が鉄道權益について重大な関心をはらった区間であり、明治政府成立後も、ポートマンの免許追認をふくめ、列国の利権がこの区間に集中したのである。

## 二 政府の建設構想と横浜における資金調達計画

ブラントン 慶応四年（一八六八）から翌年にかけて、江戸（慶応四年九月三日東京と改称）―横浜間の鉄道建設計画には、かの進言 なり緊迫した動きが繰り返された。すなわち、さきに幕府老中小笠原長行から免許を得たアメリカ公使館書記

官ポートマンは、函館にたてこもっていた小笠原に対し、さきの免許書の確認を求めた。しかし、明治元年十二月二十八日（一八六九年二月九日）小笠原は返書を送り、「只今は、何事も内地は京師之御処置、当所は自今旧政府之者鎮定致居候得共、自ら情実も不相通、如何共取計方出来不致、乍残念御断申上候」（『大日本外交文書』第二巻第一冊）と事情を述べて、ことわった。小笠原は、すでに旧幕府のおこなった免許が有効性を失ったと判断したのであろう。

ポートマンは、明治二年一月十二日（一八六九年二月二十二日）神奈川県を通じて政府と交渉を開始した。文書は外国官に回付されたが、外国官は否定的見解をとった。一月二十九日（三月十一日）アメリカ側は外国官に督促、二月十日（三月二十二日）外国官はこれに対し拒否の回答を発した。その文書には「鉄道設方之儀は既に我政府に而評議之趣有之、我内国人民合力を以而取設候積に有之候故」（『大日本外交文書』第二巻第一冊）とあり、日本政府が鉄道建設を計画していることをにおわせていた。その後、横浜在住のイギリス人アレキサンダー・カンフェルが、三月十日（四月二十一日）付で東京―横浜間の鉄道建設請願書を神奈川県知事寺島宗則に提出したが、日本政府はこれも拒否した。

日本政府が、このように外国人の申し出をすべて拒否するにいたった背景には、どのような事情がはたらいていたのであるうか。ここに、駐日イギリス公使ハリ―パークスの進言を考察することができる。さきのポートマンの督促申入れを取りつい



だ神奈川県の文書に外国官副知官事東久世通禧は「右事件は我國民にて鐵路出来候様兼而英公使議論有之候」という付箋ふせんをつけた。すなわちパークスが、当時日本政府側に、独自の手で鉄道を建設するよう働きかけていたことが、この付箋から想像できる。そして、日本側が、ポートマンやカンフェルに対して、拒否の態度をとっていたとき、雇イギリス人器械方R・ヘンリー・ブラントンが神奈川県を通じて外国官に意見書を提出した。ブラントンは、一八六八年に燈台建設技師として来日し、列国が日本側とかわした取決めによる燈台建設工事に当たっていた。そのブラントンに対し、外国官が神奈川県を通じて鉄道建設について非公式に意見を求めたと考えられる。

「蒸気車鉄道」と題するこの文書は、そのような諮問に答えたものであろう。

ブラントンは、イギリスで最初に鉄道を建設したときの反対意見や妨害について述べ、しかし「人之仕事は器械之助け耳にある事故、機械之發明する毎に仕事も亦其為めに巧を得べし」(『大日本外交文書』第二卷第一冊)と、新しい機械のもたらす効用を述べた。そして、鉄道のもたらす経済的・文化的効果を挙げ、鉄道がなければ起こるはずのない繁栄が起こると説いた。

そして、イギリスでは投機的な鉄道建設のために、損失や弊害をもたらすことがあったが、「日本之鉄道は其御政府より御取建に相成候事故、英国にて取建たる時之如く六ヶ敷事はなかるべし」(同書)と、すでに日本政府がみずから鉄道建設をおこなう方針を決めたような表現をとっている。

このようにして鉄道を建設するとして、最初どのような鉄道を建設すべきか。ブラントンは短区間の鉄道をまず建設すべしと説く。

それは、「短き物を立つれば、是を手本として、世間に出ざりし者に鉄道といへる者之此様に驚べき働きを知らしめ、又人

民之是れを好む事幾なる哉、此手本を以て試むべし」(同書)という効果を期待できるというわけである。このようなモデル線ともいうべき短区間の鉄道に最も適しているのは、ブラントンによれば「横浜と江戸の間より外に都合能なし」(同書)という。

その理由としてブラントンは、次の五つを挙げている。

- 第一 地面平にして鉄道を作る事容易し。入費も少かるべし。
- 第二 右両所之隔り適宜にて、鉄道之働き頭わずには十分なる隔り也。
- 第三 右之地は京都并南国へ通行之大道路故、後日はれに鉄道をつぎたす時は重なる鉄道之根本となるべし。
- 第四 江戸は船之近寄り難く、外国との交易には不便なる所ゆへ、横浜より其地へ鉄道に而も作らざる時は決して盛んとなるべからず。
- 第五 此両地当今は商売多く、通行繁き故、入費を少にして一個之鉄道を作る時は、其金主髓に利を得るべし。

(同書)

ブラントンは、建設費をおおまかに見積っている。すなわち、一マイルに四万ドルとし、東京―横浜間二〇マイルに八〇万ドル、そのほかに車輛その他の設備を一五万ドル、合計九五万ドルとした。建設期間は約三年、また経営収支は、一日の収入が旅客・貨物をふくめて五六七ドル、一年で二〇万六九五五ドル、一年の経営支出をその半額として、一年で一〇万三四七八ドルの利益を挙げられるとしたのである。

**政府の構想と資金調達計画** このようなブラントンの進言は、当時の政府関係者、とくに、いわゆる「開明派」と呼ばれる官僚を強く動かした。それは、パークスの勧誘とあいまって、政府の手で鉄道を建設しようという構想を具体化させるこ

ととなった。

明治政府が、その発足以来中央集権制の強化をめざして、さまざまな施策を展開したことは周知の事実である。鉄道の建設構想も、「全国ノ人心ヲ統一スルニハ、此運輸交通ノ斯ノ如キ不便ヲ打碎クコト」が必要であるという立場から出発していたといえよう。この立場は、当時外国官判事・会計官副知事から大蔵大輔・民部大輔などを歴任した大隈重信の回想に出てくる（大隈、帝国鉄道協会第五回總會における回顧演説、『帝国鉄道協会会報』第三卷第七号）。大隈はこれに続けて、次のようにいう。

又封建的割拠ノ思想ヲ打碎クニハ、余程人心ヲ驚カスベキ事業ガ必要デアルカラ、之ニ向ツテ何カ良イ工夫ガナイカト云フ考ノ起ツテ居ル時ニ此鉄道ノ議論ヲ聞キ、是等ガ動機トナツテ、何ンデモ鉄道ガ一番良イト云フコトニナツテ、夫カラ鉄道ヲ起スト云フコトヲ考ヘマシタ。（同書）

つまり、大隈らの構想には、封建制の打破、中央集権制の強化という立場が強く作用していた。彼らは東京―京都間という、新旧両都を結ぶ幹線鉄道の建設を構想し、これによって中央集権制の強化という効果をあげ得るとした。しかし、当面は東京―横浜間の鉄道で「余程人心ヲ驚カス」効果は期待できる。ここから東京―横浜間の建設計画は現実的意味をもって来る。またそれは、さきに挙げたプラントンの計画とも一致するはずであった。

このような立場に立って、政府の方針はにわかに具体化した。それを支援するかのように、明治二年十月十一日（一八六九年十一月十三日）外務省は、太政官に対して建議書を提出した。その内容は、将来日本国内に幹線鉄道を建設することにより、鉄道のもつ経済的・軍事的役割を期待することはできる、しかし、当面は東京―横浜間に建設すべしと次のようにいう。

追而遠路まで連続し候発起之見本として、差向東京より横浜迄の間は、土地平坦に而、河も少く、初発之業には功成り易く、田畝を廢し直路を開き候とも、纒之廢地に而高千石迄には及申間敷、且汽車荷物車買上鉄道土木之費迄は金五十万両余も有之候はば粗出来可致候哉に有之（『大日本外交文書』第二卷第三冊）

そして、この区間に鉄道を建設することの意味を、次のように示している。

勿論横浜と東京之間は、海路運搬自在に而、汽車備候とも無用之との議論も可有之候得共、横浜之繁昌は一日は一日より相増、東京とは声息相通、商法之懸ヶ引呼吸に至候而は、寸刻之時間を争候儀に付、車道相開候得ば比隣一町内も同様に相成、老幼婦女に至迄安楽に往来いたし、貿易益盛大に可相成、去迎従来之興丁馬夫舟子駅店等は繁昌之余沢に浴し、矢張相当に作業可有之…(同書)

すでに、東京―横浜間にはかなりの交通量があり、いままら鉄道など不要という議論もあったようで、この建議書は、それに反駁している。鉄道が、さらに両都市の間の交通を盛んにし、両都市の関係を緊密にするであろうという論旨である。

しかし、資金はどうするのか。建議書によれば、次のように民間資金を集めようとしていた。

右入費出方之儀は、現今神奈川之海岸埋立入用金貳拾万両余之高すら横浜商人共出金いたし候程之儀に付、猶蒸気車之儀も御布告相成候はば、後来之利金を目的に出金いたし、鉄道を仕懸け候志願之者も有之様子に承り及び、敢而政府御出費に不相成、其功成就可仕と被存候間(同書)

すなわち、「横浜商人」の出資によって、この鉄道は完成するとみたのである。前にも挙げたように、この建議書は鉄道の建設費を五〇万両とみていた。この後、租税権正前島密が明治三年(一八七〇)に提出した「鉄道臆測」では、東京―神戸間一五〇里の建設費を、施設・車輛費まで含めて一一〇二万五〇〇〇両と試算していた。一里当たり約七万三五〇〇両となる。東京―横浜間七五里として約五五万両ということになる。しかし、前に挙げたプラントンの「蒸気車鉄道」では東京―横浜間の距離を二〇マイルとして建設費八〇万ドル、車輛その他の購入費一五万ドル、合計九五万ドルとみていた。一ドル＝一両とした場合九五万両となり、これはのちに実際の建設費として明らかになったが、約一一五万円という数字により近い。資材その他をすべて輸入して建設する場合、いかに費用が多くなるかという事情をまだ経験しない日本政府が、費用を少なく見積

って五〇万両といった額を出したのである。

ところで、この資金を政府がどのようにして横浜の商人から調達しようとしたか、その史料は見当たらない。ただ、明治二年十月中屋譲治らが神奈川裁判所に提出した建議書のなかに、次のような一節がある。

東京より横浜之間え蒸気車取建候入費之儀、事馴候二三之外国人えも相談致し算計仕候処、大凡四十万ドル相懸可申趣申聞、不容易企とは奉存候得共、右蒸気車之儀は実に多少之御国益相成候事に有之、且外国人之内旧御政府様之節、東京横浜之間え蒸気車取建候儀、御差許候趣を以、即今右取建御指許之儀願出候趣をも竊に承及居候に付、右様御国益可相成儀外国人之手を借り候儀は、如何にも残念之至りに付、不及ながらも私共自力を以、取建申度と段々心配も仕、仲間中えも評議相尽し種々説得仕候得共、何に分其理に暗く衆議一決仕兼、殆と手段尽果歎息罷在候処（下略）（「大隈文書」）

つまり、自力調達は不可能であると述べ、アメリカ商人が資金を調達しようとして申し出ていると、この後に続く文章で述べているのである。五〇万両に及ぶべく大な資金は、結局当時の商人たちにとっても大きな負担であったと考えられる。したがって、彼らの資金拠出に期待した外務省の建議も、そのままでは実現の見通しを失うこととなった。

政府は、しかし、この時すでにイギリス側との資金借入交渉をすすめていた。外務省が建議書を提出した一八六九年十一月には、駐日イギリス公使ハリパークスを介してホレーショネルソンレーとの交渉が最終段階にはいつていた。

借款の内容は、十月二十日（十一月二十四日）に成立したとされている。そして、十一月五日（十二月七日）には、東京の右大臣三条実美邸で、大納言岩倉具視、外務卿沢宣嘉をはじめ、民部・大蔵大輔大隈重信、同少輔伊藤博文も列席して、イギリス側との非公式会談が開かれた。

この会談によって、建設区間は東京―京都間および支線とされ、建設主体は日本政府、建設資金・資材・技術者はイギリス

が提供することが定められた。そしてさしあたり、東京―横浜間および大阪―神戸間を建設することが決定された。

なおこの時、東京―横浜間は支線の扱いを受けていた。このようにしてみると、東京―京都間の幹線を中山道経由で建設しようとしていたようにみられるが、その確証は見当たらない。ともかくも、この取決めによって、東京―横浜間の建設は具体化することとなった。十一月十日（十二月十二日）政府はこれを正式に決定し、十一月十二日（十二月十四日）レーとの間に資金借入れの正式契約を結んだのである。

借入金額は、イギリス通貨で一〇〇万ポンド（メキシコ・ドル四五〇万ドル）、すなわち約三〇〇万両、利率は年利一割二分、返済期限は一八七三（明治六）年から一年一〇万ポンドで一〇か年とした。レーはこれを明治三年五月一日（一八七〇年五月三十日）までにロンドンで調達し、七月三日（七月三十日）までに横浜へ送ると約束した。

この借入問題は、レーがロンドンで公募し、しかも三分の利鞘をとったことが判明し、解約問題をひき起こした。また、政府はこのうち六〇万ポンドを貨幣の鑄造などに使い、鉄道に使用したのは一〇〇万ポンドとなった。こうして、資金はようやく調達されたのである。

### 三 神奈川海岸の埋立工事

#### 工事の開始

政府の鉄道建設準備は、さまざまな障害とたたかひながらすすめられた。明治三年（一八七〇）にはいると、技師長エドモンド・モレル、副技師長ジョン・ダイアックをはじめとして、雇イギリス人技術者たちがつきつきに來日した。政府は三月十九日（四月十九日）東京築地の元尾張藩邸に鉄道掛をおいた。三月二十三日（四月二十二日）には、



エドモンド・モレル (桜木町駅構内)

横浜野毛町の元修文館に鉄道掛横浜出張所をおいた。鉄道掛の総監督は監督正上野景範、副監督は土木権正平井義十郎、横浜の出張所長は監督大佑橋本小一郎であった。

工事は東京・横浜の両端から取りかかることとなった。東京の停車場は汐留、横浜の停車場は野毛山下と定められた。その決定のいきさつは明らかでない。東京の場合には、都心に鉄道がはいることを危険視する立場から、築地居留地に近い汐留が選ばれたことが推測できる。これにたいし、横浜の場合は、横浜港と、現在の山下町にあった外国人居留地にできるだけ接近させることをはかりながら、しかし、その手前の相生町、住吉町などに線路を敷設し、停車場を建設することができないため、完成したばかりの埋立地の、いわば付け根にあたる部分に停車場をきめたと考えられる。

このため、のちに在住外国人から「居留地から離れすぎている」という苦情が出たといわれるが（杉本三木雄『汽笛一声蒸気車事始』）、両方のターミナルを、居留地に近づけることを設定の条件のなかに入れていたことは事実であろう。

三月十七日（四月十七日）政府は神奈川・品川の二県に対し、「鉄道製造ニ付、東京ヨリ神奈川迄道筋測量被仰付、御雇入外国人引連、伎々出張可致候条、為心得相違候事」と通達を發した（『太政類典』第一編第一〇三卷、運漕）。横浜側では、四月三日（五月三日）野毛山下の海岸埋立地から測量が開始された。

野毛山下から石崎までの埋立地一万一八七五坪二合五勺（三万九二七〇・二平方メートル）は、明治三年五月（一八七〇年六月）これを埋め立てた内田清七から買収した。買収価格は三万一〇三四兩二分、永四〇文六分であった。しかし、停車場の用地の範囲を確立することが困難で、決定は翌年に持ち越された。結局、不足の部分をさらに埋め立てて用地を拡張す



高島嘉右衛門  
『吞象高島嘉右衛門翁伝』より

ることとなり、鈴木要蔵がこれを請け負って実施した。埋立面積は三万五五三坪六合五勺六才（二万七四〇〇・五平方丈）という（日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』1）。

着工後の埋立面積が、すでに埋立てを終わっていた部分の三倍にあたるわけで、鉄道用地に必要な面積が、当事者にとって予想をはるかに越える大きいものであることが認識されたとみてよいであろう。

#### 神奈川築堤の埋立て

この埋立地を鉄道線路に使用することを決めた理由には、もちろん当時形成されつつあった横浜市街地を避けるという点が挙

げられるであろう。しかし、それとともに、この横浜と神奈川を結ぶ場合に、横浜の石崎と神奈川の青木町との間に海中に築堤をつくって線路を通せば、かなり距離の短縮が可能になるという点も挙げられよう。当時は、現在の金港橋から高速道路西口・楠橋・真勝橋・平沼橋・高島橋を結ぶ線までが入江となっていた。したがって、当時の神奈川宿から横浜に入るには、東海道沿いに青木町を抜け、そこから岡野・平沼へ、この入江の海岸を大きく迂回しなければならなかった。そこで、鉄道を通すためには、野毛山下の埋立地から、この入江に築堤をつくり、石崎と青木町とを結ぶという構想が生まれたと考えられる。

明治三年四月二十六日（一八七〇年五月二十六日）、民部省鉄道掛は東京府および品川・神奈川の二県に対し、この築堤工事を請け負う者を募る告示を發した。この告示に応募したのは、横浜入船町の高島嘉右衛門だけであった。六月十一日（七月九日）、高島は鉄道掛との間に契約をかわした。この契約は、「埋立地仕様書」によれば、長さ七七〇間（約一四〇〇丈）、幅四二間（七六・四丈）の円弧を描く築堤をつくり、このうち幅五間（九・一丈）を鉄道用地に、六間（一〇・九丈）を道路に使用し、鉄



道用地の分は、調印の日から晴雨にかかわらず、一三五日で完成することとした。

このほか、神奈川宿青木町住民の立退き代替地にあてるため、青木町海岸に二〇一七坪（六六五六平方丈）を埋め立てさせることとした。これは、五割増しの三〇二五・五坪（九九八四平方丈）を埋め立てさせ、政府使用地と道路以外は請負人が使用することができると決めた（『鉄道寮事務簿』巻二四）。

高島嘉右衛門の回顧談によると、「殊に鉄道の工事は外国人の眼前にて見事速成せしめんと趣向なれば、余は埋立工事中大綱山に見張所を構へ、望遠鏡を以て海陸人夫数千人の勤惰を一目に見渡し、極力奨励に努めて毫も欠くる所なかりしが：」（『吞象翁懷旧談』）とある。付近の人びとが誤解して、高島に瓦礫がれを投げたこともあったという。

この工事は、期限内遅れた場合には一日について埋立地のうち、長さ六〇間（一九丈）、幅五間（九・一丈）ずつ請負人が使用できる部分を削るという罰則がついていた。

埋立工事は、一八七〇年中に日限どおり完成し、鉄道用地と道路とは政府に引き渡された。この工事には、横須賀製鉄所の蒸気式「泥揚器械」を使用、土砂の運搬にはトロッコも使用された。埋立用の土砂は野毛側は戸部伊勢山を、神奈川側は神奈川台の西側を切り崩して運んだ。

この工事の費用は、基礎・石垣などに九六二五円、埋立てに八万〇五一〇円、合計九万〇一三五円であったという（『鉄道寮事務簿』巻二四）。契約によれば、鉄道用地と道路以外は、請負人が使用してよいこととなっていて、しかも地税のほかは、いっさい無税と決めてあった。工事を支払わないかわり、土地の権利を与えるという方式がとられたのである。のちに、一八七四（明治七）年になって、この免税措置が、特定の人物に特権を与えることは好ましくないと問題となった。政府は、一〇万円を下付することとして、以後この免税措置を破棄する決定をおこなった。

第1-40 川崎—神奈川間買収面積および価額

町 村	反 別	価 額
川崎砂子町	1町5反4畝4分	1,357両1分 永 100文0分
新宿町	4. 1. 26	314. 1 永 223. 3
南河原村	7. 0. 11	561. 3 永 143. 3
堀之内村	1. 0. 9. 10	869. 0 永 90. 0
市場村	2. 2. 5. 1	1,418. 0 永 233. 4
下末吉村	6. 1. 13	(代 価 不 明)
上末吉村	1. 8. 7	〃
鶴見村	2. 3. 2. 29	〃
生麦村	3. 9. 9. 23	2,555. 2 永 240. 0
東子安村	2. 0. 6. 1	403. 3
西子安村	5. 3. 24	273. 3 永 0. 1
新宿村	3. 3. 24	183. 3
神奈川町	2. 5. 1. 11	2,659. 0 永 229. 9
神奈川青木町	9. 6. 17	999. 3 永 168. 3
計	19. 5. 4. 21	

注 「川崎ヨリ神奈川迄鉄道敷設地田畑其外調査控」(『日本国有鉄道百年史』2)より

#### 四 工事完成と開業式

##### 工事の完成

神奈川から六郷川まで神奈川県下の工事は、神奈川台の切取り以外は、おおむね平坦な田畑を縫って走るため、路盤工事そのものは比較的容易であった。ただし、六郷川をはじめとする橋梁工事が開通の遅速を左右する要因をなしていた。川崎—神奈川間の用地の買収は、表一—四のとおりであった。買収にさいして、道路の付けかえや水路の変換・拡張、溝渠の敷設などについて、住民からしばしば陳情が出され、その処理にかなりの時間がついやされたという。

これらの路盤盛土の延長は、六郷川から横浜まで七〇〇三間余(約一万二七三三〇)とされている。また、神奈川台の切取りは延長一三二間(二四〇〇)で、これらの工事は、盛土区間については一八七一年七月には完成したと考えられる。切取り区間は明治三年十月十日(一八七〇年十一月三日)に着工、明治五年五月二十日(一八七二年七月二十五日)に完成した。

表1-41 神奈川県下の橋梁

橋梁番号及所在地	延長	着工	完成	費用
14. 六郷川(避盜橋)	280.0.0	明治4.4.8	明治4.10.15	両分 48,038.0 永 220.7
15. 六郷川(本橋)	63.5.9	3.10.10	4.7.5	81,966.3 永 243.9
16. 鶴見川	47.6.0	4.2.13	4.9.16	30,478.2 永 159.4
17. 西子安村	9.5.0	4.4.25	4.8.12	6,433.3 永 107.6
18. 神奈川裏二ツ谷	9.5.0	4.4.21	4.8.1	6,166.3 永 140.4
19. 神奈川(跨線橋)	3.2.0	3.6.28	3.11.15	4,162.1 永 187.9 洋銀165ドル78セント
20. 高島新玉川	8.1.6	3.11.1	4.9.18	
21. 高島平沼川	12.1.6	同上	同上	両分 25,245.0 永 180.4
22. 高島石崎川	14.8.2	同上	同上	

注 「從東京新橋至横浜野毛浦鉄道諸建築個所分費用綱目」(『日本国有鉄道百年史』2)より。  
日付は太陰暦による。



神奈川跨線橋 (『ザ・ファー・イースト』より)

徳川黎明会蔵

橋梁については、神奈川県下については表一四一のとおりである。六郷川はじめ各橋梁は、桁・橋脚ともに木製で、六郷川の場合、川をまたぐ本橋部分は径間五五フィート(一六・五<sup>1</sup>/<sub>2</sub>)のひのき製ラティス形構桁七連を架設、桁上に板を張ってその上に道床を設けた。鶴見川橋梁は、最

初川幅二〇間(三六・四<sup>1</sup>/<sub>2</sub>)の部分に架設しようとした。しかし地元住民は、堤防内に築堤を建設すると、氾濫しやすくなるという理由からこれに反対し、同時に川幅を拡張することを求めた。その結果、四七間(約八六<sup>1</sup>/<sub>2</sub>)の橋梁となったのである。

神奈川跨線橋は、東海道の線路をまたぐもので、品川八ツ山の跨線橋とともに、鉄道

と道路の立体交差の最初のものといえる。

高島の三つの川の橋梁は、埋立地をつなぐもので、埋立地は、外海と入江とを連絡するため、水路をつけてあった。

横浜停車場には機関車庫・客車庫・荷物庫・石炭庫・鍛冶製作場・官舎など四二棟の建物が建設され、これらの建物は、早いものでは明治四年一月（一八七二年三月）に完成、イギリスから輸入される車輛・レールなどを格納するのに使用された。また、一八七一年には造船寮所属の観光丸を借り受け、機械や石炭の倉庫として一時的に使用した。鍛冶職場を横浜に設けたのは、輸入車輛の組立てのためであった。停車場本屋は、新橋駅のそれと同じ様式で、アメリカ人R・P・ブリジエンスの設計により、木骨石張りの桁行約二〇桁と梁間約一〇桁の二階建二棟を並べ、これを木造平屋建の桁行約一四・五桁、梁間約一〇桁の建物でつなぐ方式をとった。乗降場は、長さ約九一桁、幅約一一桁、高さ約一・二桁のものを、停車場本屋の山側につくった。

神奈川県下の中間停車場は、川崎・鶴見・神奈川の三か所で、駅本屋はいずれも木造平屋建、川崎と神奈川には行違設備が設けられたが、鶴見は片面乗降場であった。

これらの建設工事は、明治四年九月には横浜から川崎まで、列車の試運転に差支えない程度に進行していた。当時、すでに機関車や客貨車が横浜に到着し、組立ての終わったものもあった。そこで、試運転が開始された。

参議木戸孝允の日記、明治四年八月六日（一八七二年九月二十日）の項に、次のような記述がある。

曇又雨又晴、九字前大隈に至る。大隈、後藤、吉井源同車にて金川に至る。今日蒸気車の乗試也。……神州蒸気車の運転今日に始れり。条公昨日より横浜へ出張、再度蒸気車へ乗しとき同車なり。条公金川より直に御帰京、余同行の一連皆高島屋に泊せり（『木戸孝允日記』第二）。

この日が、試運転の初日ということになる。おそらく、木戸の一行は横浜から運転してきた列車に乗って、神奈川から横浜