

言ノ通内閣府各事所存先將又意見書並段幹線
ニ着手以後半途ノ挫折ヲ懸念ハ此儀ハ畢竟先決事
内外多事政府ノ於テモ財政上屬困難ノ場合ニ際シ
事畢之先ヨリ爲之豫定ノ計畫ヲ全クモ不能事業
ノ滋滞ヲ招キ此儀モ亦少等ノ事實ニ基キ此儀ニシテ
世度ノ内閣決ニ至リテハ素ヨリ半途挫折等ノ慮慮ニ對
無之筈ニ出ル共主任者ノ注意ニ職掌上至極尤ノ次第
ト推察ハ各別線並添此段ト申申也

明治十六年八月十七日

工部少佐 木高



右政大臣三條實美殿

大垣ヨリ高崎迄幹線鐵道布設ノ儀御内決相成候條先
以線路撰定地形測量ノ儀早々着手シ其方案等委詳
具狀可致尤該費用等ノ儀ハ追テ何分ノ御詮議ニ可被及
儀ニ候條右測量等ノ費用ハ當省經費定額内ヲ以差繰支
辨候儀ト相心得可申云々御達ノ趣敬承仕候然ルニ此議
ニ就キテハ小官平素苟ク意見ヲ蓄ヘテ胸臆ニ在ルヲ以テ之ヲ
今日ニ具狀スルハ強チ蛇足ノ辨ニ非ルヘシ而シテ之ヲ具狀スルニ
先チ鍊道事業ノ沿革及經歷ヲ略説スルニ非ハ情意ノ
以テ通徹シ難キモノアルヲ恐ル故ニ繁蕪ヲ省ミス茲ニ願未ヲ
摘叙セントス仰キ願クハ閣下此意ヲ諒シ姑ク説ヲ終ルヲ
得セシメテ事ヲ抑内閣鍊道ノ事タル維新ノ初ニ於テ夙ニ
其規模ヲ定メ即東京ヨリ西京ニ亘ルヲ以テ幹線トシ

更ニ大坂ヲ経テ神戸ニ達シ及東京ヨリ横濱ニ向ヒテ岐線
ヲ敷クヘキモノト決セラレ先ツ時機ノ緩急ヲ圖リ着手ノ順
序ヲ慮リ東京横濱間神戸大坂間ニ於テ第一ニ其業ヲ
起シ相次テ大坂京都間ニ及ホシ爾後京濱ノ線全ク其功
ヲ竣ヘ京神ノ線追次其緒ニ就キ彌ヨリ將サニ幹線ノ由ル
所ヲ計畫スヘキノ秋ニ際セリ蓋シ幹線ノ由ル所ハ東海中
二道ノ中ニ就キ最モ利アリ蓋アルノ線脈ヲ撰ハサル可ラサル
モノトス仍テ以テ為ラク東海道ハ第一ニ函領ノ險アリ第二ニ
富士阿部大井天龍等ノ大河アリ之ニ向ヒテ工事ヲ施ス
ハ實ニ容易ノ事ニ非ス且經由スル所ノ地大半海濱ニ沿ヒ
并ニ土地平坦ナレハ舟楫車馬ノ利共ニ相通セサルナレ故ニ
鉄道ヲ要セスシテ所在ノ便利既ニ達セリト云フモ敢テ不
可ナキナリ之ニ反シテ中山道ハ縱ニ内地ノ中間ヲ通シ其行程

海濱ニ接セサルヲ以テ若シ鉄道ニシテ之ヲ敷クアラハ沿線左右
ノ數國ハ爲メニ運搬ノ便ヲ擴ル僅クナラスシテ其利其益隨
テ起ルモノ必ス夥多ニ及フヘシ其路程中特リ木曾ノ峻嶮長
遠ニ亘ルト雖函領ノ峻急ニシテ嶂巒岷々タルノ類ニ非ス長
江大河ノ路ニ横ル有リト雖概テ二三ニ過キサレハ工事ヲ施
スノ一点ニ在リテモ正シク東海道ノ比ニ非ルヘシ且其線ヲ分キテ
一ニ敦賀ニ達シ一ニ名古屋ニ通セシメハ直ニ南北海ヲ貫穿シ其
利益亦將サニ莫大ナルヘシト乃雇外國人ボイル等ニ其旨ヲ
授ケ其事ニ從ハシメシニ深シテ別冊報告書ノ如キ好結果ヲ
得タリ於此乎小宮等ハ則兩京連絡ノ線路ハ中山道ニ向ヒテ之
ヲ敷クノ外ナキモノト確信シ當時政府ニ於テモ亦全ク此議ヲ
是認セラレタリキ然カモ如何セン此時ニ當ルヤ國歩頗ル艱難ヲ
極メ廟堂又工業ノ盛衰ヲ顧ルニ違ナキノ地ニ立チ頃ニ當初ノ

規模ニ範リ其事業ヲ舉行スル能ハス遂ニ己ムナク一小局
部内ニ就キ其利害ヲ計較スルノ事トナリ即里程ハ最モ
近通ニシテ利益ハ最モ巨多ナルヲ選ミシニ敷賀ト名古
屋ヲ通スルノ線路ノ如キハ攝海北海ノ連絡ヲ開キ又併セテ
南海ニ通スルノ利ヲ舉ケ其屈指ノ一ニ居ルハキモト認メ
シヲ以テ幹線ノ測量ハ之ヲ濃州加納ニ止メハ米原ヨリ敷
賀ニハ加納ヨリ名古屋ヲ經テ宮ニ達スルノ兩枝線ヲ測
量シ乃其位地ヲ定メタリ實ニ是ヲ明治八九年ノ交トス
當時ニ在テハ庶議益々工事ヲ顧ミサルノ点ニ傾キ建築着
手ハ勿論測量ノ事ト雖遂ニ之ヲ中絶スルニ至ルモノ數年明
治十一年ニ及テテ工事ノ氣運少シク旧ニ復シ爾來天津ニ敷
賀ニ関ケ原ニ漸次之カ建築ニ從フヲ得ルト雖政府又自ラ
財政ノ其財ヲ掣スルアリテ之カ活潑ノ營運ヲ見ル能ハス

且相續テ私立會社ノ起ルニ際セリ而シテ此モノタル表面ハ偉大
宏壯ノ規模ヲ觀メスト雖小官ヨリシテ之ヲ觀ルハ畢竟スルニ其内
部ハ恃ム可ラサル情態アルカ如キヲ以テ曾テ屢之ヲ排斥シ更
ニ官設ノ規模ヲ擴充セラレシヲ痛論セシモ亦全ク聽ク所ト
ナラス鍊道事業擴充ノ前途ハ殆ト荒蕪ニ屬シ其氣運ハ寒
々地ニ委シタリト謂フモ誣ヒサルノ狀況ニ至リ然ルニ不圖モ今
般ノ御達ヲ拜スルヲ得シハ事實ニ望外ニ出テ小官ノ喜雀踊
當ナラサルナリ乃以テ爲ラク此御達タル單ニ表面ヲ看過スレハ
別ニ端緒ヲ開カシカ如クナルモ能ク其實ヲ索シハ則從前
計畫セシ所ノ規模ニシテ其中絶セシモノヲ茲ニ繼續セラレシ
ニ外ナラサルヘシト抑中山道幹線布設ノ事ニ関シボイル等カ別
冊報告書ニ記載スル所ハ極メテ概略簡易ニシテ力メテ其
要ヲ摘ミシモノナリヲ以テ實際ノ工事ニ小異同アリテ道ニ之ニ

適用スヘカラサルハ勿論ナルモ實地ヲ探究スルニ方リ數多ノ内
外工師ト數多ノ月日ヲ消費シ以テ其功ヲ竣リシモノニ係ルハ
其大体ニ至リテハ到底動ス可ラサルモノト斷定セリ其然ル所以
ノモハ小官曾テ其線路ヲ跋渉シ其險夷ヲ視察セシヲ以テ
能ク其當否ヲ判シ其謬リナキヲ保証スルヲ得ルナリ事前迹
ノ如キヲ以テ令而今更ニ小官ニ向ヒテ現地ノ測量ヲ命セラ
ル、モ唯ニ概畧ノ要点ヲ報スルニ止リ敢テ別冊記載ノモノニ
優ルノ報告ヲ呈スル能ハサルハ必定ナラト思考セリ但ボイル
等ノ測量其他ニ從事セシハ明治九年以前ノ事ニ係ルハ爾
後工藝ノ道自ラ用進シ經驗ノ効自ラ累積セシヲ以テ目
今再ヒ此事ニ從ハ、稍ヤ優等ノ發見無キニ非ルヘシト雖
其優劣ヤ單ニ一小部分ノ内ニ在リテ其大体ニ至リテハ要
スルニ差異ヲ見ルナカルヘシ若シ又今般ノ事概畧指要ノ

測量ニ止ラスシテ直ニ建築仕様ヲ調成スル為ニ細密測量ヲ
施サントナレハ其時間ハ短クモ二年乃至三年ヲ要スヘク經費ハ
少クモ五六萬圓ニ下ラサルヘシ好シ經費ノ出進ハ小官カ預リ論ス
ル所ニ非ストセンモ此ノ如クニ時日ヲ賞ヒテ一舉ニ全線ノ測量ヲ
卒ニテ其勞甚多クシテ其功最モ少ナルヘシ何トナレハ則此
全線ノ建築若シ至急ヲ要セハ四五年間ニモ落成ノ功ヲ奏ス
ヘシト雖然ル時ハ全線一齊ニ其工ヲ起サ、ルヲ得サルニ依リ第
一在來ノ工師其數固リ足ラス必ス之ヲ海外ニ募ラサルヲ得ス
且之ニ准スル諸般ノ費用ハ其冗賞計ルニ勝ユ可ラサラン故ニ為ニスル
所ナクシテ是等ノ事ヲ行フハ最モ得策ニ非ルナリ而シテ若シ之ヲ尋
常行進ニ任ス時ハ殆ト十個年ノ事業タルヘシ夫ノ東京熊ヶ谷間
ニ於ケル其長サ三十八英里一周年ニシテ假營業ヲ開クノ度ニ達
セシメタルニ此ノ如キハ經路平易ニシテ指目スヘキノ架構ナキニ依リ

今中山道線路ハ高寄ヨリ大垣ニ至ル大凡ノ二百貳拾英里ナルモ其線脈中東京高寄間ノ如キ平夷ノ地ハ幾許モ之レアル事ナケレハ固リ之ヲ以テ例トシ推ス能ハスヤ前速ノ時日ヲ要スルハ疑ハキニ非サナリ而シテ之カ着手ノ次第ヲ要スルニ必ス其兩端ヨリ進レテ中央ニ會スルノ順序ニ循ハサルヲ得サルヲ以テ縱令一時ニ其測量ヲ卒ルモ卒功ヨリシテ五年乃至七年ノ久キヲ經ルニ非ハ實際ノ工事ニ着手スル能ハサルノ部分巨多ヲ剩スニ至リ類ル迂疎ノ方案トス故ニ小官竊ニ謂フ既ニ御達ノ如ク大垣ヨリ高寄迄幹線ヲ布設ト内決ノ上ハ別冊報告ニ書載スル所ノ經路タル前ニ述タル如クニ小官亦數次其線脈ヲ實見シ極度其布設シ能ハサルモノニ非ルハ萬々保証スル所ナラヲ以テ斷然此脈路ニ由リテ幹線ヲ布設スルモノト英決アラシヲ切望ス且其經費豫算ノ事ニ至テハ概畧ノ計算ノ如キ地形ニ就キテ他ニ

例セハ其賞額ヲ算出シ得テ大差ナカルヘシ固リ經費ノ額ヲ豫定シ瑣細ノ過不及ヲ以テ興廢ヲトスヘキ御趣意ニ非ルハ萬々之ヲ推測スル所ナリヨリ目下概要ノ計算其目途ヲ立ルアラハ工業着手ノ事ニ於テ毫モ支障ノ存スルアル無ラシ仍テ庶議果シテ茲ニ英決セラレハ如キハ事ノ緩急ヲ酌リ速ニ實際ニ着手スルヲ以テ策ノ得タルモノト確信ス若シ夫レ着手ノ順序タル大垣加納間ハ曩ニ既ニ實測ノ事ヲ卒ヘシヲ以テ先ツ之ヨリ起工シ其他ハ兩端ヨリ順次ニ之ヲ實測シ測量成レハ隨テ之ニ工事ヲ施スモノト定メトス而シテ其全線ノ内洞道ヲ要スル土地三四ヶ所モ之レ有ルヘシト豫定シ是等ハ最モ測量ニ時日ヲ費スモノナラハ順次ニ関セス工師ノ便宜ヲ酌リ別派ニ其事ニ從フヲ以テ便法トス又資用材料ノ如キハ即今ニ於テ速カニ準備ノ端ヲ開クヲ可トスル耳ナラズ錢條等勢ニ給フ海外ニ仰カサル

ヲ得サルモノニ至リテハ最モ速カニ下命アラントテ切望ス其故他ナシ
之ヲ命シテヨリ凡ソ一周年ヲ經サハ輸入ノ期ニ至ラサルヲ以テナ
リ且大垣加納間ノ如キハ著名ノ河流線脈ノ三所ニ横ハレリ故ニ
之ニ架スル橋梁ノ鉄材等ハ勿論第一ニ下命アルヘキ部内ノモノ
先ヘシ但シ橋梁ハ時ト地トニ依リ始テ假橋ヲ架スルヲ以テ得策
トナスコトアリト雖其長大ナルモノニ至リテハ巨多ノ經費ト時間トヲ
費スニ依リ此地ノ如キハ寧ロ直ニ真橋ヲ架スルノ優レルニ如カス
又本構モ之ヲ木造トスルノ方法無キニ非スト雖大材ニ乏キ土
地ニ在リテハ補助ノ鉄具或ハ全工ノ過半ヲモ占ムヘキ勢アルニ依
リ亦寧ロ全体ヲ鉄造ニスルノ優レルニ若カサルナリ幸ニ方今内國
職工ノ技藝大ニ進歩セシヲ以テ地鉄ヲ輸入シ内國ニ於テ之ヲ
製造スルヲ得ヘシ故ニ價格散テ多額ニ上ラスシテ保存ノ結果
ハ反テ之ヲ永久ニ期スヘキナリ抑此鉄橋ニ要スル地鉄モ少額ニ

非ス且到着ノ後又製練ニ要スル時間モ亦短要ニ非サレハ固リ
速ニ外國ニ命スヘキ第一部内ニ属スヘキハ論ヲ俟タサルモノトス
以上陳述スル所速ニ裁可ヲ賜テ逐次之ヲ施行セラレシニハ事ニ
重複ノ憂ヒナク順序亦宜キヲ得公益ノ舉ル期シテ待ツ可キ
儀ト存候

小官今茲ニ稟議ヲ了ラントスルニ際シ苟カ一言ノ尊聴ヲ煩ハサン
ト欲スルモノアリ其事或ハ禮樂ヲ魯儒ノ前ニ講スルニ同シカラン
モ亦黙シテ止ム能ハサルモノナラヲ以テ為メニ暫時ノ垂聴ヲ煩ハサ
ルヲ得ス蓋シ鉄道ノ事尤規摸重大ニシテ經費モ亦巨額ヲ
要セサルヘカラス然レトモ國家經倫ノ事ニ関シテハ其利用ノ莫大
ナル之ヲ措ヒテ他ニ求ムルナシト云フモ敢テ虛稱ニ非サルナリ而シテ
其利益ノ如キ直ニ目前ニ現シテ其形跡ノ以テ之カ計算ヲ為シ
能フモノハ反テ其小ナルモノニシテ其大ナルモノニ至リテハ多クハ常ニ間

接ニシテ容易ク計算シ能ハサルモノニ於テ存スルハ又更ニ小官
ノ喋々ヲ俟タスシテ明カナリ故ニ政府ニ於テ鑛道事業ヲ処
セトスルニ當リテハ力ナテ眼ヲ其大ニシテ且親易カラサルモノニ
注キ小ニシテ而シテ了知シ易キモノヲ後ニシ即小ヲ捨テ大ヲ
取ルヲ以テ緊要方案トナスヘキナリ然ルニ政府ハ直ニ收入ノ利
益ニミテ以テ鑛道ノ利益トシ其間接ノ大利益ニ至リテハ指テ
顧ミサルモノ、如シ之ヲ徴スルニ近年鑛道ノ收入ヲ以テ他ノ稅
入ト同シク國庫歲入ノ一部ニ需用セラレ然然緊要ノ延線アル
モ躊躇洪滯スルカ如キニ至リテハ稍其斑痕ヲ露スト謂フモ
不可ナカラシ若シ輕々地ニ鑛道收入ノ利益ノミヲ其利益トセ
ハ必スヤ其反動ハ忽チ木曾谷ノ如キ其地ノ收入其地ノ貴
達ヲ支ル能ハサル部域ニ會セハ視テ以テ無用ノ土木ト爲シ
之ヲ左右スルノアルノ甚キニ至ラントス是レ全ク鑛道ヲ經營

スルノ大趣意ニ反セルモノト云フヘシ小官一二年來深ク鑛道事業
ノ萎靡不振ヲ憂ヒ既成鑛道ヨリ得ル所ノ純益ヲ舉テ線路擴
充ノ費ニ充シテ稟請セシモ書台閣ニ淹マル十數月未ダ嘗テ回
ノ垂問スラ之ヲ辱クセシトアラス蓋シ有司者云々シ其鑛道收入ノ
利益ノミヲ以テ其利益トシ大ニ其間接ノ利益ハ指テ之ヲ問ハサルノ
主義ヲ取ルニ出ルナラン今ヤ此幹線ヲ布設セラルヘキ大英斷アルニ
會ス固リ基礎ヲ大利益益ノ在ル所ニ定メラル可キハ勿論ナラン
モ萬一ニ其基礎完全ヲ欠キ行務ノ間小利ノ爲メニ阻礙セラレ
アス百般ノ計畫忽チ雲散霧消スヘシ是レ小官カ夙夜杞憂
ニ堪ヘサル所ナリ又敷ラ往事ヲ回顧スレハ前段既ニ述ヘタル如ク
廣堂當初ノ猷圖ハ百數十里ノ線脈ヲ數年間ニ竣功スヘシ
ト云フノ銳敏ナル計畫ニ出テシモ一朝小阻ノ遮ル所トナリ忽チ
テ遂巡礙滯シ十數年ニ涉ルモ尚數十里ノ間ニ蠢爾タルニ

過キス其因他ナシ鉄道事業ノ本体ヲ見ル頗ル輕忽ニ夫ス
ルニ坐セリ敗轍速カラズ既ニ目前ニ在リ是レ小官カ這回絶ヲ
續クノ盛旨出元ニ際シ不憚忌諱其基礎ヲ定メテ断乎動
カサルノ決裁アラシト願フ所以ノ一例ナリ今此中山道線路ノ
如キハ工事煩重ニ涉ルヲ以テ費用亦多額ヲ免カス即全
路凡ソ百里ト算シ經費ハ一里ニ付大略拾五萬圓ヲ要スルモ
トス而シテ此巨額ノ費用ニ對シ其中間ノ地位ニ在テハ或ハ
直下ノ得失相償フ能ハサルモノ無キニ非ルヘシト雖其兩京ヲ
直接連絡スルノ効用ニ至リテハ至大至洪ニシテ彼ノ私立會
社ノ利ヲ目前ニ攫フントスルカ如キモノ、得テ施シ能フヘキ非ス
必スヤ全國ノ利害得失ニ関シ其如何ニ注目スル所ノ政府ニ
於テ宜シク之ニ當ルヘキノ務ヲト云々故ニ小官断シテ請フ政
府ハ目下ノ小利ヲ棄テカメテ大利ヲ間接ニ期シ東西兩京

間幹線布設ノ典ヲ舉行セラルニ際シ半途ニ至リテ遲疑
礙滯スルナカラシト小官不肖苟モ苟ニ其任ニ當ルヲ以テ見
込ノ廉々前記ノ通謹テ上申仕候也

明治十六年八月

井上鍊道局長

佐々木工部御殿

再白線路撰定ノ儀ニ於テハ東海東山ノ外別ニ敦賀
線ヨリ北陸道ニ出テ越後高田ヨリ信州ヲ經テ高寄
ニ連ルノ計畫アリト雖此線ニ從フ時ハ高寄ヨリ長濱ニ
達スル迄里程凡百六拾里トス中山道ヲ直行スレハ
其程凡ソ百里ニ止ルヘシ其線路ノ長キハ數多ノ市
城ヲ實穿スルヲ以テ其利益又隨テ多カルヘキニ依リ

東北鑛道ノ布設ヲ旺盛ナラシムルノ方便ヲ盡サル
 ニ於テハ之ニ連絡シテ其道ヲ取ルモ可ラニ然レトモ
 西京往復ノ上ニ於テ之ヲ論スルハ其迂回ニヨリ過
 半數ノ時間ヲ増費スルカ故ニ到底中山道線ハ之ヲ
 廢スヘキモノニ非ストス只水曾谷ノ二十里ハ殆ト人家
 ノ廊廡ニ均シク効用微小ナルヘシト雖其速カニ西京
 ヲ連續スルノ点ニ於テハ又必需ノ位地ヲ占メタリ
 之ヲ約言スルハ中山道ハ經道ニシテ北陸ヲ迂回ス
 ハ權道ナリト云フヘシ故ニ小官今因ノ御達ニ依リテハ
 幹線ノ主義ニ對シ其經道ニ就ヒテ意見ヲ上申
 仕候儀ニ有之此儀附記上呈候也

中山道鑛路建築ノ儀ニ付上申
 鑛道線路布設ノ議ハ曩日山縣參議ノ稟申
 對ニ經綸上緊要ノ件タルヲ以テ御裁定相
 成可然就テハ之ニ充ル經費ハ尚熟議審案
 可具陳旨兼テ申上置候處其後鑛道局長
 稟請及工部卿上申ノ次第モ有之實際適當
 ノ見込ト被存候條速ニ御允裁相成度然ル
 ニ之レニ充用スルノ經費十七年度歲計上餘
 裕有之候ハ、固ヨリ論ヲ換タス候得共若シ
 差問候ハ、準備金ノ内ヲ以テ一時五拾万圓
 ヲ支出シ該工費ニ相充度尤モ追テ之レヲ補
 填スルノ方法ハ別ニ見込ノ次第モ有之ニ付他日

考按上申何分ノ御裁定ヲ可仰ト存候依
テ工部省ハ該工事十七年度ニ於テ經費
五十拾万圓ヲ目途トシ速ニ可着手旨御指令
相成度此段上申候也

明治十六年十月

大藏卿松方正義



太政大臣三條實美殿

有朋謹テ白ス國ノ富強ヲ進ムルノ道四境交通ノ便ヲ
圖ルヨリ急ナルハ莫レ而シテ交通ノ便ヲ起スニ最緊
要トスル所ノ者ハ錢道布設ニ若ク者ナレ錢道已ニ布
設セハ人智ノ開明由ラ以テ望ム可ク國産ノ蕃殖從テ
生ヌ可レ且ツ一旦緩急アル日子ヲ賞ヤリスレテ餉ノ
多數ノ軍隊ヲ千里ノ遠キニ達スヘシ錢道ヲ布設シテ
直接ニ收ムル所ノ利益ハ其費ス所ヲ償フニ足ラサル
ニ間接ノ利益ニ至テハ奉テ算ス可ラヌ故ニ我邦ノ今
日ニ在テ錢道ヲ布設スルハ實ニ第一ノ急務ナリ抑我
邦土地ノ形状ヲ察スルニ東西長サ數百里ニシテ南北
ハ數十里ニ過キヌ且ツ周ニスニ大洋ヲ以テスレハ沿
海到ル處良港ニ乏レカラス故ニ沿海運輸ノ利ハ之ヲ

舟楫ノ便ニ托スル妨リナキヲ以テ歐米諸國ノ要スル
カ如キ長大ノ鐵道ヲ布クヲ須ヒス唯國ノ中央ヲ劃レ
テ一幹線ヲ置ケハ足レリトス即チ先ツ東西ニ京ノ間
ニ一、幹線ヲ布キ左右ニ枝線ヲ延キ以テ東西ノ海港
ヲ連接セシメノハ事業全ク卒ル者トス而シテ其方法ニ
至テハ豫メ其全局ノ規模ヲ計畫シ其事ニ從フヤ一日
モ撓ムトナク前圖ヲ遂テ經營シ半途ニ躊躇セザルヲ
緊要トス
今ニ京ノ間ニ就キ其距離ヲ測ルニ既成ノ線路ヲ除キ
之ヲ築スルニ僅カニ百里ニ充タス然ラハ則チ之ヲ築
造スルノ費用ハ大凡ソ貳千万圓ニ出ラズ夫レ鐵道ノ
利益タル既ニ明カニ全線ノ計畫又此ノ如ク定レリ而
シテ遲疑シテ手ヲ下サ、ル者ハ何ソヤ他ナレ此貳千

萬圓ノ由テ出ワル所ナキニ若ムノニ然ルハ論者或
ハ云フ之ヲ私設ノ會社ニ委レテ可ナリト有朋以テ然
リトセス何ントナレハ鐵道ノ如キハ其用固ヨリ國道
ト異ナラス之ヲ私社ニ委スレハ弊害實ニ甚レキ者アリ歐
ナラス之ヲ私社ニ委スレハ弊害實ニ甚レキ者アリ歐
米各國ノ經歷ニ照ラヌニ鐵道ハ樂子私設ニ係ル者多
レト雖モ輓近數十年間ノ經驗ニ曰リ漸ク其不利ヲ覺
リ弊害ノ防ク可ナサル者アルヲ知リ識者ハ則チ鐵道
事業ヲ衆ヲ之ヲ政府ニ歸スヘレト言フニ至リレニ非
スヤ今我邦前途ノ計畫ヲ定ムルニ當リ彼ノ數十年來
ノ經驗ニヨリ發セシ所ノ實論ヲ棄テ、反テ其覆轍ヲ
踐マントスル其利害得失智者ヲ待テ而シテ後チ知シ
サルナリ今私社鐵道ノ弊害ヲ例舉セハ其害ハツアリ

私社ハ其主トスル所營業上ノ損益ニ在ルヲ以テ私利
苟々味レハ國益ハ措テ顧ミサル者アリ故ニ大計上錢
道ヲ必要トスルノ地ト雖モ之ヲ私利ニ顧ミテ若シ收
支相償ハサレハ敢テ延布テ計ラズ是レ其一ナリ私社
カ已ニ築造スル所ノ錢道ハ其道路使用ノ權ヲ專有シ
其情恰モ航海ノ權ヲ專有スル汽船會社ノ如ク大凡ソ
社會ニ於テ專賣ノ業ニ屬スル所ノ弊害ハ必ス將ニ之
ニ屬セントス是レ其二ナリ今ヤ世運日新百般ノ事時
ニ隨テ改良スルノ秋ナルヲ以テ線路機關ノ製ノ如キ
モ亦必ス大ニ進ムアルハキモ私社ハ資本ノ増加ヲ畏
ルカ為メニ其改良ニ從フ能ハズ是レ其三ナリ此
甲乙ノ兩地アリ之ヲ連接スルニハ一條ノ線路ヲ以テ
充分ナリトセニ一ノ私社已ニ其業ヲ充タスモ他

林 齋 録

私社アリテ之ト競争シ更ニ一線ヲ架シ為メニ重複線
路ヲナレ以テ相争フニ至ル是レ其四ナリ又茲ニ一地
方一部分ノ利益ヲ收メシカ為メ或ル私社アリテ簡易
ノ錢道ヲ築造スルヲ以テ是レ固ヨリ全線交通ノ便
ニ違スル者ナラサルヲ以テ全線ヲ架スルノ日ニ至テ
ハ又重複ノ線路ヲ見サルヲ得ズ是レ其五ナリ私社ハ
一個ニ止ラズ幾多ノ私社アリテ各其社務ヲ執ルカ如
キハ為メニ消耗スル所ノ費用隨テ莫大ナラサルヲ得
ス而シテ其管轄一所ニ出テサルヲ以テ事ヲ理スル一ナ
ラズ彼此相齟齬シ左右相錯雜スルノ憂ナキヲ保セズ
殊ニ利益相反スルノ點ニ至ラハ紛紜ノ爭議常ニ解ケ
サルハ亦數ノ免カレサル所ナリ是レ其六ナリ私社ハ
唯其不利ヲ經濟上ニ與フルノミナラズ政界上亦大ニ

其關係ヲ有セリ假令ハ一地方ニ於テ私社アリ其地
方ノ物貨ヲ運搬スルノ道ヲ專有スルヲ以テ其地方ノ
人民ニ向ヒ之ヲ恐嚇スルニ運搬ヲ謝絶スル等ノ言辭
ヲ構ヘ大ニ勢力ヲ占ムル者往々之アリ是其七ナリ又
一旦緩急アルヤ私社ニレテ利ヲ兵隊糧食ノ運輸ニ占
ムント欲レ左支右吾レテ其債金ノ増加ヲ企ツル者必
ス其無キヲ保スヘカラスタトヒ然ラサルモ政府自カ
ラ錢道ヲ使用スルカ如キ便利ヲ呈スルヲ得ス是レ其
ハナリ夫レ錢道布設ヲ以テ之ヲ私社ニ委スレハ此ハ
大害アリ故ニ政府自カラ之ニ任セサル可ラス然レモ
退ラ費用ノ由ラ出ル所ヲ願ヒ徐カニ實際ヲ察スルニ
政府ニ於テ今直ニ國庫ノ資力ヲ分テ一時ニ幾千万圓
ノ費用ヲ支出スルニ至ラハ到底之ヲ望ム能ハレ然リ而

レテ年々分々時ヲ隔テ僅カニ數拾万圓ヲ支出シ其金
額ニ應スル所ノ線路ヲ布設スルニ止メ前圖ノ規模
ヲ逐フ能ハス其事業ヲ運用スルヲ得ス果レテ然ルト
キハ二京ヲ連接シ東西ノ海港ヲ通スルハ遙カニ數十
年ノ後ニ在リ且ツ一部分ノ事業ヲ終ハリ更ニ一部
分ニ移ラントスルノ際常ニ多少ノ紛議ヲ生シ為ノ
可惜ノ時日ヲ洩過スルニ至ルハ必然ナリ豈思ハサル
可ケニヤ
故ニ今ノ計ヲ為スニハ政府宜シク既成錢道ノ收入金
壹百五拾万圓ニ就キ以テ新事業ノ運用ニ着手セサル
可ラス而シテ其運用ノ手段、如キハ之ヲ數種ニ區分
セツルヘカラス要スルニ現今ノ功程ニ照サハ二京ノ
間凡ソ百里ノ工事ヲ率ハルニ概テ十年ヲ要スル者ト

其費用全額貳千万圓即チ一年ノ定額貳百万圓ト算
レ起業第三年以後新線落成ノ部分ヨリ收入スル所ノ
金額率チ資本ニ對スル五銖ト認レ所ノ者ナリ然レ
此等大工業ノ如キハ固ヨリ年々平均ノ金額ヲ使用
レ得ハキニ非ス其土地ヲ購入スル等ノ事アルトキハ
一時ニ巨額ヲ要スヘク又尋常ノ工事ニ至テハ一年
必シモ貳百万圓ヲ要セサルコトアルヘシ且又僻地ヲ經
過スル部分ニ在テハ固ヨリ五銖ノ益金ヲ收入シ難キ
ノ事アリントス是レ避ク可ラサルノ因由ニシテ豫メ
之カ地ヲナサシムル可ラス抑錢道布設ノ事ハ方今ノ急
務ナレハ他ノ工事ノ如ク財務ノ繁潤ヲ選テ之ニ就ク
ノ類ニ非ス其業ヲ卒ルコト一年ヲ早クスレハ國家ノ為
メニ一年ノ利益アリ有朋之ヲ既成ノ錢道ニ照ラレ其

功程ノ遲速ヲ計ルニ明治五年ヨリ今日ニ至ル凡ソ十
年間ニシテ布設スル所已ニ八十里其費ヤス所殆ト貳
千万圓ナリ當初我邦ノ新事業ニシテ人工未ク其業ニ
熟セズ且ツ其間銳意以テ延線ヲ謀ラヌ時々其業ヲ中
絶セシメテアリシニ尚且ツ然リ若シ將來ノ計畫ヲ定メ
テ撓マズ弛メス以テ線路ヲ布設スルニ於テハ功程ノ
前年ニ倍スルヤ疑ヲ容レサルナリ然ラハ則チ今年ヲ
期スト雖モ或ハ意想外ニ出テ僅々六七年間ニ落成ス
ルモ亦圖ル可ラス故ニ既成錢道ノ收入金ヲ宛テ其
利子トシ以テ公債証書ヲ發行スルコト猶前年ノ起業
金ニ於ケルカ如クシテ以テ順次ニ錢道布設ニ從フハ是
レ實ニ今日ノ急務ナリ苟モ錢道ニシテ既ニ全國ニ存
スルコトアラハ資本償却ノ如キハ如何ノ方法ヲ設クル

十二年	貳百万円	百五十万円	五拾万円	九拾七万八千九百円	九拾七万八千九百円
合計	貳百拾万七千九百円	千八百万円	三百拾六万三千九百円	五百拾万七千九百円	三百拾六万三千九百円

備考 本表建築資本金内譯第二區中ニ記載シアル新成鐵道五公ノ益金ヲ以テ
 建築資本ニ充ルモノハ其前年ノ益金ヲ翌年ニ於テ該資本ニ充用ス
 ルノ計算ニシテ例ヘハ四年目ニ記入シアル拾五万円ハ其實三年目ノ
 益金ナルカ如シ

乙 辨

鐵道建築費豫算表

年	初年	二年	三年	四年	五年	六年	七年	八年	九年	十年	合計
建築資本金	貳百万円	貳百万円	貳百万円	貳百万円	貳百万円	貳百万円	貳百万円	貳百万円	貳百万円	貳百万円	貳千万円
募集金	貳百万円	七拾万円	七拾七万円	七拾七万円	七拾七万円	七拾七万円	七拾七万円	七拾七万円	七拾七万円	七拾七万円	七拾七万円
既成鐵道益金	百五十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円
利息	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円
合計	百五十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円	百三十万円

備考本表建築資本金内譯第三區中ニ記載シアル建築資本金ニ對シ五分ノ益金新成鐵道營業上ヨリ收入高ノ建築資本金ニ充ツルモノハ其前年ノ益金ヲ翌年ニ於テ該資本ニ充用スルノ計算ニシテ例ヘハ四年目ニ記入シアル貳拾万円ハ其實三年目ノ益金ナルカ如シ

丙號

鐵道建築資本金豫算表

年割	資本金	募集ノキ分	新成鐵道資本ニ對スル五分益金	既成鐵道益金	募集金ニ對シテ割ノ資本金ニ對スルキ分
初年	貳百萬圓	貳百萬圓		百五十拾万円	貳拾万円
二年	貳百萬圓	七拾万円	百三十拾万円	百五十拾万円	貳拾七万円
三年	貳百萬圓	七拾七万円	百貳拾三万円	百五十拾万円	三拾四万七千圓
四年	貳百萬圓	八拾四万七千圓	百拾五万三千圓	百五十拾万円	四拾万七千七百圓
五年	貳百萬圓	九拾万三千七百圓	百六万八千三百圓	百五十拾万円	五拾貳万八千七百圓
六年	貳百萬圓	百貳万四千六百拾圓	九拾万五千五百拾圓	百五十拾万円	六拾貳万七千五百拾圓
七年	貳百萬圓	百貳萬九千五百拾圓	八拾萬九千九百拾圓	百五十拾万円	七拾四万九千九百拾圓
八年	貳百萬圓	百貳萬九千九百拾圓	七拾万九千九百拾圓	百五十拾万円	八拾六万九千九百拾圓
九年	貳百萬圓	百貳萬九千九百拾圓	七拾万九千九百拾圓	百五十拾万円	八拾六万九千九百拾圓
十年	貳百萬圓	百貳萬九千九百拾圓	七拾万九千九百拾圓	百五十拾万円	八拾六万九千九百拾圓
合計	貳千萬元	千五百拾万五千五百拾圓	六百四拾四万円	千五百萬元	六百拾万五千五百拾圓

錢道建築資本償却豫算表

年 割	新成錢道益金	既成錢道益金	募集金ニ對スル 利子	殘額募集金償却 ニ充ル分	募集金遊減額
十一年	百万圓	百五拾万圓	百拾万五千五百拾三圓	百拾万九千五百七圓	千百拾万五千五百拾三圓
十二年	百万圓	百五拾万圓	百零万五千五百拾三圓	百拾万八千五百拾三圓	千百拾万五千五百拾三圓
十三年	百万圓	百五拾万圓	八拾万七千五百拾三圓	百拾万零九千五百拾三圓	千百拾万五千五百拾三圓
十四年	百万圓	百五拾万圓	七拾万三千九百圓	百拾万九千六百圓	千百拾万五千五百拾三圓
十五年	百万圓	百五拾万圓	五拾万四千五百拾三圓	百拾万七千五百拾三圓	千百拾万五千五百拾三圓
十六年	百万圓	百五拾万圓	三拾万六千七百拾三圓	百拾万三千五百拾三圓	千百拾万五千五百拾三圓
十七年	百万圓	百五拾万圓	拾万九千五百九拾三圓	百拾万九千六百九圓	千百拾万五千五百拾三圓
合 計	七百万圓	千五拾万圓	四百九万五千五百拾三圓	四百九万九千六百九圓	千九百九万九千六百九圓

本表ノ計算ヲ以テスルハ十七年目ニ越シタル募集金遊減額八百九万三千九百八圓ナリ之ヲ其償却ニ充タル益金貳百三拾九万六千九百九圓ノ内ヨリ償却スルハ益金ノ内百貳拾九万六千七百七圓ノ殘餘ヲ生スル割合ナリ

勘 察

戊
號

鐵道建築資本金償却豫算表

年割	募集金	既成鐵道益金	募集金利息	償却額	新成鐵道益金
十一年	千五百五拾万五千 五百三拾万四	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
十二年	千七百拾万五千 九拾七	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
十三年	千七百拾万五千 九拾七	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
十四年	千三百拾万八千九 百九拾九	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
十五年	九百八拾万八千三 八百九拾九	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
十六年	九百三拾万七千 八百八拾九	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
十七年	八百八拾万九千五 百拾八	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
十八年	八百拾万九千四 七拾	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
十九年	七百五拾万九千五 百拾七	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
二十年	六百七拾万四千 六拾九	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四
二十一年	五百九拾万五千 五百拾六	百五拾万四	百拾万五千六百拾	百拾万九千四百	百方四

二十二年	五百百拾八回	百五拾万回	五拾万三拾七回	九拾九万九千九拾回	百万回
二十三年	四百三十三百拾回	百五拾万回	四百三十三百拾九回	百九万九千九拾回	百万回
二十四年	四百三十三百拾回	百五拾万回	四百三十三百拾回	百九万九千九拾回	百万回
二十五年	四百三十三百拾回	百五拾万回	四百三十三百拾回	百九万九千九拾回	百万回
二十六年	四百三十三百拾回	百五拾万回	四百三十三百拾回	百九万九千九拾回	百万回
合計	二千四百百回	二千四百百回	二千四百百回	二千四百百回	二千四百百回

承表ノ計算ヲ以テスルハ二十六年目ノ越シタル募集金ハ四拾万三千百
 六拾九回ナリ之ヲ其償却ニ充タル益金百四拾五万九千六百八拾三回
 ノ内ヨリ償却スレハ益金ノ内百五万六千五百拾四回ノ残金ヲ生ズル
 割合ナリ

印刷物一冊
 地図一枚

中仙道幹線測量報告並圖

中仙道幹線并新潟線ノ豫測上告書

上 告

千八百七十二年ヲ以テ余此日本帝國ニ來航シ少頃アツテ
政府余ニ示令スルヤ百事一般ニ擔任シ且其他東京西京間
ニ鐵道運輸ヲ開業セント欲スルニ付テハ其ノ最良ノ地方
ニ適當シタル道筋ヲ探索シ以テ之ヲ政府ニ上告セヨト依
テ余ハ直ニ斯レニ着手シ而シテ他ノ事務ニ間隙アルニ
ハ必ス意ヲ之ニ注キ以テ今日ニ到リ漸ク左ノ上告ヲ全備
スルヲ得タリ

東京西京間線路ノ道筋ヲ撥出スルニ當テ該線路ハ東海道
ヲ通過スヘキヤ或ハ中仙道ヲ傳行スヘキヤノ疑問ハ正ニ
氷解シ即中仙道ヲ以テ適當ノ地ト決定セリ其故如何トナ
レハ東海道ハ長延ナル道路全國中最良ノ地ニシテ其道筋

二 一般海濱ニ接近シ又中仙道ノ地形タルヤ是レニ反シテ道路凶惡或ハ欠亡シタル所アツテ運輸ニ太ダ不便ナル地方ナルカ故ニ之レニ鐵道ヲ延布スルニ於テハ實ニ廣大ナル荒地ヲ開化結合シ加之兩都及ヒ兩海濱(西北東南)ヨリノ往復ヲ容易ナラシムベキナリ

内國ニ利益アル鐵道ヲ延布セント欲スルニ付テハ必ス先ツ其ノ基本線ノ道筋ヲ定メ而シテ後枝線ハ皆ナ之レヲ基トシテ連合セシムルヲ肝要ナルハ萬國一般ノ實況ニシテ日本ニ於テモ亦然リ
鐵道線ノ通過スル市街或ハ村邑ニ於テ自己ノ頑固ナル條理ヲ陳說シ自然其ノ築造ニ故障スル者アルキハ官得テ此舉ハ内部地方一般ノ財産ヲ開發シ而シテ都府及ヒ海濱ノ

往復ヲ便宜ナラシムルノ主意ニシテ殊更國內一般ノ利益ヲ量ルニ基キタルノ理ヲ以テ懇切切説スヘキナリ
當時余カ需用ニ應ジタル地圖并ニ測量ノ助ケヲ以テ千八百七十三年首歲以後度々重復シタル地理檢査ニ依テ今下文ニ記載セントスルノ大動脈線路ノ通過スヘキ道筋ヲ明示シ得ルノ期ニ至レリ而シテ從是片端タリ此線路ヲ建築セントスルニ當テハ必ス該道筋ヲ以テ善トス
依テ明細測量ハ未ダ爲シタルニ非ラサレモ東京西京間ニ跨ル中仙道線ノ道筋ノ可否如何ヲ左ニ明解セントス
下文ニ書載シ尙附圖ニ記シタル線路ハ前條ニ演述シタル主意ヲ全備シ而シテ地理商法及ヒ政事ノ都テニ關係シ此國ノ狀態并ニ欲望ニ適當シタル者ナルヘクト余ハ信用ス

三

東京ヨリ高崎ニ至ル 六十六哩

市中ヲ通過セントスルノ新鐵道ハ新橋ステーション地内ニ在ル荷物庫ト現時營業線路ノ尾端トノ間ニ於テ其發端ヲ作シ夫ヨリ左方ニ曲リ以テ該ステーションヲ離レ又東海邊ヲ横行シ而シテ新橋ト中ノ橋ノ間ニ於テ堀河ヲ渡リ夫ヨリ少シク右方ニ曲リ三百三十間ノ間家屋稠密ナル街區又數寄屋橋ノ近傍ヨリ一哩四分ノ一ノ間城東外堀ノ表側又鎌倉岸ヨリ半哩ノ間家屋粗疎ナル地ヲ通り而シテ舊筋違御門ノ上邊昌平橋ノ舊跡ニ於テ堀河ヲ渡リ中仙道ヲ十字形ニ横行シ神田明神社ノ下邊ヲ通り明神下街筋ニ平行シ又不忍池ノ西南端ヲ渡リ夫ヨリ左方ニ曲リ以テ西北ニ流下スル澁谷ヲ他行シ王子村新製紙所ノ東邊ニ出テ又

箱付及赤羽根村ヲ通り戸田河ヲ渡リ而シテ中仙道麻駈及大宮驛ノ西方ヲ經過スヘシ

前條ニ述タル所ニ依テ見レハ該鐵道線路ハ東京市街ノ中心ヲ通過スト雖モ其城壕ノ外側ヲ利用スルノ故ヲ以テ察屋敷ハ築營地所等ニ障害スルコト半途ニ滿タサルヲ見ルベシ

東京市街及其近村ニ於テ鐵道線ノ通過セントスルノ地面ハ滿潮海面ヨリ高キコト六尺乃至十尺ニシテ實際上ニ於テハ平坦ナリト云テ可ナリ

東京市街ヲ流通セル堀河ハ大略皆十字形ニ横過シアルカ故ニ其工業ニ於テハ難苦ナル者アラス街路及往還ヲ横過スルニ付テ橋梁ヲ要用スベキヤ否ヤノ問題ハ明細測量

本不東京市中ヲ經過シテ鐵道ヲ布設スル事甚ク容易ナリ如キラハ中仙道線ト
 東京横濱間ノ線トヲ聯絡スル線路ヲ設ケル者此報告書ニ依リテ直ニ市街ヲ通
 過スルコトハス者ナレトモハシク是ニ言フテ其無クナル所以ヲ辨セトス第(一)市街ノ
 地價甚ク高キ事第(二)地價高キ工業ノ資本多クアラサルヲ得ル事抑巨額ノ資本
 再シ其利ヲ收メシトスルニ市中運車ノ往復ノ頻數ナクシテ五六分時間毎ニ發車ヲ要
 セサルヲ得ス人民稠密市中ニ在リテ運車ノ運行頻數ナクシテ五六分時間毎ニ發車ヲ要
 ントス第(三)人民傷病ヲ負ヒシルノ慮ヲ絶タルハ國ノ平地ニ布設スルニ甚ク不
 便ナク故ニ長堤ノ如キモノヲ築キテ其上西ニ布設セラルヲ得ス此ノ如クハ則其工業ノ
 發達ノ最モ莫大ナルハ且本文不忌也二本ノ下ニ述ベタル線路ハ既ニ工野ヨリ王子ニ至リ日本
 鐵道會社ノ線路ヲ充テラシメ其線路ハ既ニ無用ニ屬スルモノトス右本文ニ就キ其意見
 フルモノヲ於テ此ニ數言ヲ盡ス

六

ナ爲シタル後ニ決定スベシ
 城壕ノ存在スルニ依テ東京市街ニ鎮道線ヲ延布スル事ニ
 非常ニ輕便ナラシメリ而シテ半ハ該城壕ノ故ヲ以テ人民
 私有ノ權利ヲ障害スルコト他邦ニ於テ此ノ如キ大都會ヲ通
 過セシキニ比スレハ太ク些少ナリ
 東京市街ヲ通過スルニ新橋上野(東台)間鎮道線ニ適宜ナル
 豫防ヲ爲シ以テ常地平面ニ延布而シテ往還ノ横通ヲ鎮道
 線面ト同平ニ爲スニ於テハ其ノ建築費用ハ家屋并地面ノ
 代價ヲ除キ已ニ國內ニ建築セル線路三哩ノ平均代價ニ越
 エルコト在ベカラス還テ街路ノ通運ヲ鎮道線下ニ於テ爲サ
 ノト欲シ市街鎮道ノ全路ヲ陸橋上ニ造ルニ於テハ其費用
 莫大ニシテ此ノ法方ハ初ヨリ保憲スヘキ者ニアラス依テ

七

東京市街鎮道ハ常地平面ニ造リ以テ街路ト概略其高ヲ同
 シテ通過セシムヘシ
 該三哩間ハ開渠ノ後轉車ノ速力ヲ遅緩シ并ニ街路横通ノ
 場所ニ於テ適當ナル門扉ヲ供シ而シテ信號ヲ嚴正ニ爲ス
 ニ於テハ人民ノタメニ危難或ハ不便ナルコト假令誤テ起ル
 コト有モ量リ難シト雖モ太ク些少ナルヘシ
 不忍池ヲ越ヘ以テ東京市街ヲ離レタル後ハ地勢大イニ開
 發スト雖モ王子村ニ達スルノ前ニ中居セル高地ヲ切通ス
 ルヲ要スヘシ
 王子村ヲ發シテ稻村及赤羽根村ニ至ル迄ハ輕單ナル隄防
 ニ依テ進行シ而シテ此所ニ於テ堀割ヲ爲シ以テ戸田河ノ
 架橋所ニ誘導スルノ隄防ヲ進行スヘシ

戸田河ノ架橋所ハ其築造ニ便宜ナル河筋ノ曲頭ニ在テ六
百呎乃至八百呎以上ノ間距ヲ河水流通ノタメニ遺措スル
ヲ要スヘシ
戸田河ノ谷間ハ時々洪水ノ憂ヲ受クヘキ地方ニシテ東京
以向第一ノ大工業所ナリ然レドモ之ヲ去テ後敷哩間ハ都テ
最輕ナル工業ヲ要スルノ地方ナリ
大宮驛以西ニ於テ中仙道基本線ノ工業如何ヲ記載スルノ
事ハ暫ク休メ爰ニ北道乃チ東京宇都宮間鐵道ニ付テ述言
スヘシ東京宇都宮間ニ於テ日光街道及該街道ト中仙道ノ
間ニ在ル地方ヲ檢査シ以テ發見セルニ依レハ此ノ北道ハ
中仙大宮驛(東京ヨリ十五哩)ニ於テ基本線ニ分枝シ而シテ
御成街道ノ門前驛及岩槻ヲ過キ栗橋ニ於テ日光街道ニ出

テ夫ヨリ北方ニ進行シテ古賀大山及石橋ヲ通り以テ宇都
宮ニ到ルヲ最良ノ線路トス然ルニ往時鐵道寮ニ屬セサル
ノ人企計セル上野(東台)ノ三橋ヨリ發シ中仙道ニアラサル
ノ道路ヲ傳行スルノ論ハ其宜キヲ得タル者ニアラス其故
ハ余カ計畫ノ如ク北道ト中仙道線ノ分頭ヲ大宮驛ニ於テ
置時ハ東京ノ往復ニ最モ便宜ナルノミナラス府外ニ於テ
敷哩間二條ノ線路ヲ造ルノ無益ナル費用ヲ省クヘシ(附圖
ヲ合觀セヨ)
大宮驛ノ北方ニ於テ鐵道線ハ中仙道ノ西側ニ移リ以テ之
レヲ傳ヒ而シテ鴻ノ巢驛(東京ヨリ廿七哩)ニ達スルノ中間
ニ於テハ工築至テ輕單ニシテ水道ヲ横通スルヲ要スルコ
ト少シ

此ノ中間ニ於テ中仙道ハ少シク高上ニシテ水流ヲ左右ニ
 分界スルノ地方ヲ通過セリ
 鴻ノ巢及ヒ吹上村ノ東北邊ヲ通り熊ヶ谷驛(東京ヨリ四十
 哩)ニ至ルノ間鎖道線ハ數哩ノ間戸田河ノ上流荒河ノ邊時
 ニシテ水害ヲ受ヘキ地方ヲ通過スベシ然シナカラ河堤ヲ
 破崩スル等ノ一ハ太シ稀ナル(往時該河堤ヲ破崩セシ年ハ
 千八百五十九年ナリ)ノミナラス現時ノ隄防ハ堅固ニシテ
 従前ノ如キ柔弱ナル者ニアラス又假令破損スルヲアリト
 雖モ運輸ニ防碍ヲ爲ス等ノ一ハ暫時ノ間ナルベキカ故ニ
 格別ニ長大ナル堤防或ハ數多ノ水竇ヲ築造スルニ及バサ
 ルベシ熊ヶ谷驛ノ西北ニ於テ再ヒ中仙道ヲ横通シ夫ヨリ
 深谷岡部及ヒ本庄ノ南方又倉ヶ野ノ北方ヲ通り高崎驛ニ

到ルベシ

岡部ト倉ヶ野ノ間ニ於テ線筋及架橋所ノ位置ヲ判然決定
 スルニ付テハ格別ナル考慮并ニ細密ナル地理検査ヲ要ス
 東京熊ヶ谷間基本線ヲ位置スルニ付テ他ニ若目スヘキハ
 河越街道タルヘシトノ告知ニ依リ余千八百七十五年ヲ以
 テ板橋驛近邊ヨリシテ戸田河ノ西方ニ在ル該街道筋ノ地
 方ヲ綿密ニ検査ス然ルニ其中仙道ニ比スレハ遙カニ劣リ
 タルヲ發見セリ
 此地方ハ所々ニ山地ノ存在スルアリ又戸田河ノ枝流ノ通
 スル者全路ニ太シ許多ニシテ數多ノ橋梁ヲ要用スヘキカ
 故ニ是レヲ中仙道ニ比スレハ其ノ傾斜ノ大度ニシテ工業
 一般ニ重大ナルヲ要スルノミナラス其距離モ亦長延ナラ

ナルヲ得大遷ヲ中仙道ハ是レニ比スレハ殖民稠密運送繁
 榮加之地勢一般ニ豐饒ニシテ東京鹿ヶ谷間ニ鐵道ヲ延布
 スルニ付テハ最善最良且ツ低價ニ當ル道脈ナリ
 高崎ハ東京ヲ隔ツル凡ソ六十六哩ニシテ前橋地方ノ産
 絹杯東京へ輸出スルノ途中多クハ此地ヲ經過シ百方ヨリ
 通常ノ部道ヲ通り此地ニ輻輳スル運送品ノ取扱ヲ爲セル
 肝要ナル大市街ナリ又高崎ノ地位ノ好良ナル及商業ノ繁
 榮ナル加之東京ヨリ此地ニ至ルノ中間ニ於テハ工業ノ格
 別ニ容易ナルニ依テ考フルニ此線路ハ現時榮業セル東京
 横濱間線路ヲ長延シ以テ利スル所アラントスルニ付テハ
 第一ニ若手スヘキモノナリ
 上野ヨリ高崎ニ到ルノ線路ハ全路平川ニシテ東京西京間

中最モ容易ニ建築シ得ヘキノミナラス其費用最モ小ナル
 モノニシテ從來日本ニ於テ建築シタル線路中ニ比スヘキ
 モノアルヘカラス
 該線路ハ許大ナル運輸ヲ受領スルヲ疑ヒナキノミナラス
 其傾斜ノ緩節ナルニ依テ已ニ開業セル十八哩間鐵道ト共
 合シテ營業スルニ於テハ其利益ハ許大ニシテ其運輸費用
 ハ少許ニシテ可ナルヘシ
 高崎ヨリ松本ニ至ル 八十哩
 高崎ヲ發シテ線路ハ中仙道ノ北方ヲ傳行シ以テ板鼻驛ヲ
 通過スヘシ該驛ト安中驛トノ間ニ於テハ碓井川ノ左方(川
 ノ左右ハ水流ノ方向ヲ正面トナシ以テ定ムルナリ)盤ヘハ
 西ヨリ東ニ流ル、川ノ左岸ハ北岸又右岸ハ南岸ナリ)ニ在

四一

ル高地ヲ通り進行スヘシヤ或ハ低地ニ在テ此川ヲ再三横
 通スヘキヤ未ダ決定スヘカラス
 夫ヨリ郷原及ヒ松井田ヲ過キ横川村ノ近傍ニ到ル迄ハ中
 仙道ノ東北側ヲ傳行シ横川村ニ於テ中仙道ニ分枝シ而シ
 テ西方ニ向テ入山川ノ急斜シタル谷間ヲ進行シ以テ入山
 嶺ニ到ルヘシ
 高崎ヲ發シテヨリ横川村(高崎ヨリ十七哩)ニ於テ中仙道ニ
 分枝スル所ニ到ル迄ノ中間ニシテ要用ナル著シキ工業ハ
 中庸ナル橋梁三條及ヒ板鼻安中間ニ在ル凸凹シタル地方
 ヲ通過スルヲメノ小距ナル大土工ナリ又傾斜ハ安中驛ヨ
 リシテ漸次ニ増加シ横川村ニ達スルノ前ニ於テ凡ソ七十
 分ノ一タルヘシ

五一

横川村ヨリシテ以西入山道ヲ登昇スルノ道筋ハ東京西京
 間ニ於テ最モ峻急ナルモノナリ而シテ大凡三哩ニシテ久保
 村ノ近傍ニ到迄ハ四十分一ノ傾斜ヲ以テ進行シ得ヘシト
 雖モ夫ヨリ頂上ニ至ルノ二三哩間ハ太クシキ急斜ニシテ
 線路ノ傾斜ヲ二十分一ニ爲サントスルニ付テモ大工業ヲ
 省カント欲スルニ於テハ直進ヲ体メ而シテ此凸凹シ又僅
 ニ廣ク且屈曲シタル谷間ニ於テ低阜ナル山丘ヲ繞行シ以
 テ迂遠ナル道筋ヲ爲シ而シテ此山脈ヲ斜ニ切通グル掘割
 及ヒ一哩許ノ隧道ヲ通り以テ坂井新田ノ少シク上邊ニ於
 テ信濃國ノ高上ナル平地ニ現出スルニ非スハ通進スル
 一能ハサルヘシ
 此坂井新田ノ近傍ニ在ル上野信濃ノ國界ハ東京ヲ隔ツル

ト凡ソ九十哩ニシテ此兩國ノ間ニ連続セル高上ナル山脉ノ頂上ナリ而シテ此所ハ東京ヲ發シテ以向初遇ノ山嶺海面上三千呎)ニシテ内部鐵道線ヲ通過セシムルタメニ最良ナル所ナリ

此所ヲ發シテ湯川水源ノ(土呂川)近邊ニ至ル迄ハ粗糙且矮短ナル草木ヲ以テ外封シタル荒蕪ナル土地ヲ通り緩節ナル傾斜ヲ以テ下降シ夫ヨリ由井村ノ對岸ヲ通り茂澤村ノ近邊ニ至ル迄ハ湯川ノ左岸ヲ傳行スヘシ

此所ヨリ以降千尾村ニ至ルノ二三哩間ハ川ノ屈曲セルヲ又其ノ兩側ノ險阻ニシテ且深淵ナルコトハ非常ナリト雖左右ノ平地ハ廣且深ナル溪谷ノタメニ屢々横通セラレカ故ニ此川筋ヲ以テ最良ナル道筋トシ而シテ止ムコトヲ得ザ

ル場合ニ於テハ時々之レヲ渡リ以テ傳行セザルヲ得サルヘシ

油井村ノ少シク下流ニ在ル常運寺ト号ツル所ニ於テハ九十年前ニ淺間嶽ノ大破裂ニ依テ放出サレタル大石ヲ以テ川流ヲ埋塞セルカ故ニ流水ハ其東方ニ在ル裂痕ヲ持保セル巨石ヲ繞リ遂ニ其新道ヲ開キ而シテ后再ヒ漸々ニ古道ニ近キ現今ハ是レヲ隔ツルコト凡ソ四分ノ一哩許ナリ

横根村ヨリ以降小距ノ間ハ湯川ノ左岸ヲ傳ヒ而シテ之レヲ渡リ岩村田及鹽名田ノ北隅ヲ通り以テ千隈川ノ谷間ニ侵入シ夫ヨリ小諸及ヒ上田ノ大凡半途ニ在ル田中驛ト海野驛ノ間ニ達スル迄ハ千隈川ノ左岸ヲ傳ヒ以テ巖壁及ヒ凸凹シタル地方ヲ通過スヘシ

此所ハ乃十長岡ヲ經テ新潟ニ至ル線路ト内部基本線トノ分頭ニシテ松本及ヒ西京ニ至ルノ線路ハ西南ノ方向ヲ爲シ以テ千隈川ヲ渡リ而シテ飯沼村ノ少シク上邊ニ於テ依田川ヲ渡リ以テ主内村ノ左岸(北岸)ヲ傳フテ辰ノ口萩久保等ノ諸村ヲ過キ高梨村及ヒ該村ニ存在ナル暖泉ヨリシテ鹿教湯澤ノ谷間ニ入り夫ヨリ少シク進行シテ保福寺峠ノ南方凡ソ一哩半ノ所ニ在ル信濃國ヲ二分シ北ハ犀川ト千隈トノ接合處ニ接シ南ハ甲州八嶽ノ南麓ニ連續セル高大ナル山脈ノ麓ニ達スヘシ

入山嶺ノ頂上ヨリ田中驛ノ下邊ニ於テ千隈川ヲ渡ルノ處ニ至ル迄(凡ソ二十六哩間)ハ大畧皆ナ漸々下降スルノ道筋ニシテ傾斜ハ通例七十分一乃至八十分一ナルヘシ

鹿教湯澤ハ前條ニ演ヘタル山麓ニ於テ西北及ヒ南ノ二方ニ分レ山谷澤及ヒ廣川原澤ト号ク此澤俟テ登ルコト小距(三十間)ニシテ山谷澤ハ再ヒ二分シ此ノ山脈中ニ於テ其高度及ヒ山幅ノ最モ小許ナル二箇ノ山脊ニ誘導スヘシ

此所ニ於テ穿通ヲ要スルノ隧道ハ其ノ長サ凡ソ一哩半ニシテ全線路中最長延ナル者ナリ又其高度ハ海面上凡ソ三千五百呎ナルヘシ然ナカラ此隧道ノ前後ニ附スヘキ峻急ナル傾斜ハ入山道ニ於テ要用セル者ニ比スレハ緩節ニシテ且小距ナルヘシ

前條ニ述ヘタル二箇ノ最低ナル山脊ノ下ヲ通り鹿教湯澤谷ヨリ保福寺澤谷ニ出スルノ二道(一ハ山谷澤ヨリ隧道ヲ以テ天澤ニ出テ保福寺澤谷ニ至ル又一ハ二ツ岩澤ヨリ山

下ヲ通り月澤ニ出ル者ナリハ其分離セシヨリ會合スルニ至迄ノ距離各凡ツ三哩計ニシテ大イニ異ナルヲ無シ又二ツ岩澤ノ誘導スル山嶺ハ白谷澤ノ山谷ニ比スレハ高上ナリト雖其ノ山腹ノ峻嶒ナルカタメニ隧道ノ長延ハ自カヲ短小ナルヘシト思慮ス依テ此ノ二道ノ勝劣ハ細密ナル平面并ニ高低測量ヲ爲シタル後ニ非スハ判然決定シ能ハス

月澤ト保福寺澤接合處ヨリシテ鐵道線ハ保福寺村ノ南邊ニ在ル高地ヲ通り此谷ノ左側ヲ傳行シ七嵐村ニ至テ西又南ニ曲リ夫ヨリ溪谷ノ縱横シタル不平ナル地ヲ通り以テ稻倉峠ノ麓ニ至リ之レヲ降下シ傾斜ヲ附シタル長サ四分ノ三哩ノ隧道ニ依テ穿通シ而シテ稻倉村及岡田驛ヲ左方

ニ取リ其ノ右方ニ在ル山麓或ハ高地ヲ傳ヒ夫ヨリ平等ナル土地ヲ通過シ以テ松本ノ東邊ニ至ルヘシ

信濃國松本ハ日本内部地方ニ於テ最モ繁盛ナル市街ノ一ニシテ百方高山ニ周圍サレタル廣大ナル且ツ宜シク耕作シタル平坦ノ地ニ存在スル者ナリ

此市街ノ高度ハ海面上二千呎ニシテ前文ニ演ヘタル道筋ニ依リ高崎ヲ隔ツルヲ八十哩又東京ヲ隔ツルヲ百四十六哩ナリ

此内部線路ノ八十哩間ハ高上ニシテ且山丘多キ地方ヲ通過スルヲ免カレサルノ故ヲ以テ東京高崎間線路ニ比スレハ其ノ建築并ニ運轉費用百ナカラ降次ナルヲ要スヘシト雖其現時相互ニ隔絶シ冬時ハ積雪ノ爲メ又常時ハ大雨或

二二

洪水ノ爲メニ閉塞ヲ免カレサレハ更ニ適切ナル道路ニ
 依ルニ非スノハ往來ナシ能ハサルノ廣大ナル地方ヲ結合
 スルノ大用益ニ於テハ更ニ劣ルコトナシ
 松本ヨリ土田夫ヨリ加納ニ至ル百二十五哩
 松本ヨリシテ線路ハ十一哩ノ南方ニ向テ開發シ漸次登昇
 ノ地ヲ通り村井及ヒ郷原驛ノ西邊ヲ經過シ以テ中仙道洗
 馬驛至リ夫ヨリ犀川ノ右岸ヲ傳ヒ本山ニ至テ左岸ニ移リ
 以テ贊川及ヒ奈良井驛ヲ過キ而シテ此驛ヨリ一哩四分ノ
 一ヲ登リ海面上凡ソ三千五百呎又嶋井峠ノ南方凡ソ一哩
 ナ隔テタル所ニ至テ犀川ト木曾河ノ谷ヲ分界セル山脈ヲ
 穿通スヘシ此隧道ハ松本加納間ニ於テ第一ノ者ニシテ他
 ニ著シク記載スヘキ者ニ非ス

三井

奈良井ト敷原ノ間ニ存在スル山脈ハ日本ノ西北并ニ東南
 ナ雨海濱ニ流出スル流水ヲ分界スル者ナリ又此近傍ニ於
 テ地頂ノ急ニ變革セル所アリ乃チ其北方犀川筋ノ地方ハ
 主ニ破碎シタル翠増巖石ノ以テ成立シ而シテ其南方木曾
 河ノ谷間ハ數哩ノ間主ニ太古火性石ヲ以テ谷側ニ連ナリ
 又河底ハ一面ニ大塊ナル丸石ヲ以テ外覆サレタリ
 木曾河ハ敷原近傍ニ於テハ只一ノ小流ナリト雖ヒ福嶋ノ
 近傍ニ至テ御嶽山ヨリ流出スル著シキ水流并ニ其他數多
 ノ支流ヲ合併シ急ニ其ノ水量ヲ増加シ中仙道太田驛ヨリ
 凡ソ九哩ヲ隔テ上流ニ在錦織村ニ至テ始テ海濱往復ノ舟
 路ヲ開ケリ
 御嶽山ヨリ流出スル河ニ於ハ其期節ニ當テ數多ノ村木(主

四井

ニ杉根梅松并ニ檜ヲ河中ニ投シ以テ木曾河ノ岩石尖立シタル河底ヲ洪水ノ勢力ニ依テ流下シ之レヲ錦織村ニ於テ集合シ以テ筏ニ組ミ而シテ尾州灣ニ遞送ス此川ノ上流ニ於テ槻材モ亦許多ニ產生スト雖モ其重量ニシテ水運ニ便ナラス又之ヲ陸運スルニ於テハ其運送費用ノ許大ナルカタメニ曾テ之レヲ輸出スルコト無シ前文ニ記載シタル鳥居峠ノ南方ニ在ル隧道ノ長延ハ凡ソ一哩許ニシテ其ノ穿通スル山ハ通常一般ノ如ク高上ニ突出シタル嶺ヲ爲スノ故ニ之レヲ穿通スルニ付テハ其兩端ヨリ就業セサルヲ得ス

五井

キ鍬原ト宮ノ越驛ノ間ニ於テ其右岸ニ移リ以テ德音寺村ニ出テ夫ヨリ右岸ヲ傳フテ福嶋上松須原野尻及ヒ三宮野驛ノ對岸ヲ通り又田立村ヲ過キ界ノ川ニ於テ美濃國ニ入り而シテ坂下及ヒ瀬戸村ノ河邊ヲ通り飯森山麓ノ少シク下流ニ於テ木曾河ノ左岸ニ移リ以テ之レニ分離シ而シテ三五深ヲ上ルコト三四十間ニシテ之ヲ渡リ北野村ヲ過キ夫ヨリ中津川驛ノ北邊及ヒ駒場村又茄子川村ノ北方ヲ通り大井驛ノ北方三分ノ一哩ノ所ニ於テ耕墾シタル小谷ヲ傳フテ大井川ノ谷間ニ下リ以テ之レヲ越ヘ而シテ中野川ノ屈曲シタル谷間ヲ登昇シテ神明社(中野村長永寺ノ誤)ノ裏邊ニ出ヘシ

木曾河ヲ渡テヨリ以向大井川谷ニ至ルノ中間ニ於テ屢々

南方ノ山丘(惠那山其外)ヨリ張出セル低卑ナル山鼻ヲ切通スルヲ要ス

此神明社ノ少シク先途ニ於テ中仙道ヲ横過シ洞川ノ谷間ヲ傳フテ此川ト土岐川ヲ分界セル低卑ナル山脊ニ登リ而シテ美濃組ノ南邊ヲ通り中切組ト竹折村トノ間ニ於テ二度ヒ土岐川ヲ渡リ夫ヨリ數哩ノ間其南岸(左岸)ヲ傳ヒ市塲村ニ於テ其ノ右岸ニ移ルト雖ヒ和合村ニ於テ再ヒ其ノ舊淵(左岸)ニ復シ以テ高山町ニ至ルヘシ
高山町ヨリ少シク進行シ土岐口村ノ上邊ニ於テ妻木川ヲ渡リ夫ヨリ高上ノ地ヲ切通シテ再ヒ土岐川ノ左岸ヲ傳ヒ以テ虎溪山ノ對岸ニ至テ之ノヲ渡リ而シテ復高上ナル地ヲ切通シ且登昇シテ根本川ノ谷間ニ入り以テ此川ト大

針川ヲ分界セル低卑ナル山脊ニ登昇スヘシ
此山脊ヲ下リテ總路ハ輕單ナル工業及ヒ緩節ナル傾斜ヲ以テ開發シ而シテ大針川谷ノ右側ヲ傳ヒ以テ伊香村及ヒ佐渡村ヲ過キ夫ヨリ可見川ノ右岸ヲ傳テ直節ニ進行シ以テ土田村白髭社ノ近傍ヲ通り而シテ可見川口ノ少シク上流ニ於テ木曾川ヲ渡ルヘシ
此所ニ於テハ木曾河太シ廣大ナラスシテ又其流道ハ殆ト線路ト正角ヲ爲シ加之橋梁ノ基礎ヲ築造スルニ甚ク便宜ナル岩壁ヲ維持スルノ故ヲ以テ橋梁ヲ架スルニ付テ最モ優俾ナル塲處ナリ
木曾河ヲ渡テヨリ酒倉學校(千八百七十四年ニ存在セル者ナリ)ノ南邊ヲ通り中仙道ヲ横通シ又勝山村ヲ過キ巖觀音

堂ノ下邊ニ到リ夫ヨリ此河ノ右岸ヲ傳ヒ以テ星藥寺水坡ノ西側及ヒ山崎村ノ南邊ヲ通り而シテ五哩ノ間直節ニ進
行シ以テ小野村ノ北邊及ヒ六軒村ノ南邊ヲ過キ夫ヨリ新
加納ノ北邊ヲ通り以テ直節ニ加納及岐阜岐頭ステーション
ニ至ルベシ
是ヨリ宮驛敦賀港及ヒ西京ニ到ルノ線路ハ已ニ明細測量
ヲ全備シテ千八百七十六年四月ノ上告書ニ依テ解明セリ
松本ヨリ加納ニ至ルノ距離ハ凡ソ百二十五哩ナリ而シテ
此線路ヲ建築スルニ當テハ此距離ヲ二區ニ分テ一ハ以テ
松本ヨリ中津川驛ニ至ル凡ソ七十哩又一ハ中津川ヨリ加
納驛ニ至ル凡ソ五十五哩トス
松本ヨリ奈良井ニ至ル中間又木曾河谷ノ上部凡ソ四十哩

間ニ於テ線路ノ傾斜ハ百分一以下ニシテ之ヲ越ユル者太
ク稀少ナルベシ
中津川驛(海面ヲ上ル)凡ソ千呎ヲ發シテヨリ土岐川ヲ傳
ヒ又土田村ヲ通り以テ加納驛ニ至ルノ中間ニ於テハ一般
ニ傾斜ハ緩節ニシテ工業ハ輕單ナリ然リ而シテ此五十哩
間ニ於テ大工業ヲ要スルノ橋梁ハ只土田村ノ近傍ニ於テ
木曾河ニ架スル者ノミナリ
上文ニ記載シタル如ク東京加納間鐵道基本線ヲ四區ニ乃
チ左ノ如シ
一 東京ヨリ高崎ニ至ル 六十六哩
二 高崎ヨリ松本ニ至ル 八十哩
三 松本ヨリ中津川ニ至ル 七十哩

四 中津川ヨリ加納ニ至ル 五十五哩
總計二百七十一哩乃チ皇國百八里十丁
是ニ加納ヨリ前原及大津ヲ經テ西京ニ至ルノ七十四哩ヲ
加ヘ

東京西京間道距英里凡ソ三百四十五哩乃チ皇國百
三十八里許ナリ
以上四區ノ每一哩建築費用及ヒ其難易ヲ順序スルキハ乃
チ左ノ如クナルベシ
第一區乃チ東京高崎間ノ六十六哩ニ於テハ大事業ノ橋梁
ヲ要スルコト太ク少ク工業一般ニ輕單ニシテ此中間ハ以上
四區ハ勿論神戸ヨリ東京夫ヨリ横濱ニ至ルノ全路ニ於テ
最小ナル費用ヲ以テ容易ニ建築シ得入キ區分ナリ

日芝營線路ハ荷物及ヒ旅客ノ運輸ヲ多量ニ受領シ并ニ越
後及ヒ富有ナル信濃ノ北部ニ往來ノ便ヲ宜クシ直ニ
人ノ賞譽ヲ受ルルコト疑イナシ百シテ是レチ東京横濱間線
路ニ其合シテ營業スルニ於テハ從テ今已ニ開業セル線路
ノ運輸費用ヲ減小スヘシ
第四區乃チ加納中津川間ハ建築費用ノ低小ナルコト又其容
易ナルコト於テ前區ニ匹クセノナリ百シテ其每一哩ノ建築
費用ハ千八百七十五年三月二十四日ヲ以テ致送シタル精
算書ニ謂フニ大津米原間費用ニ比スレハ低小ナルベシ
中津川驛ニ於テ苗木ヲ通り飛騨國ニ往來スル爲メノ中等
位ナル鐵路アリ
第三區乃チ松本中津川間ハ建築費用ノ順序ニ於テ第四區

ニ照シテナリト雖也
 第二區乃チ高崎松本間ト共ニ大工業ヲ必用スルノ中間ニ
 シテ其每一哩ノ費用ハ西京敦賀間線路中ノ最モ難澁ナル
 部分ニ於テ要用スル費用ニ類似スヘシ
 此難澁ナル區分ハ大費用ヲ要スト雖也其費用ノ比例ニ從
 テハ外邦ヨリ輸入スル物品ノ増加スルコトナク反テ他ノ區
 分ニ比スレハ少許ナルヘシ其ノ故ハ自然ノ理トシテ費用
 ノ許大ナルハ多分ナル土工及岩石掘割或ハ石工或ハ穿隧
 其他主ニ國內ニ於テ國民ニ給與スベキ費用ヲ要スルノ工
 業ニ依レリ
 此上告ヲ爲スノ序ヲ以テ余ハ爰ニ上野信濃ノ兩國ヲ結合
 セル好良ナル道路ノ欠亡セルカ故ニ諸通運ニ遲滯不便及

ヒ費用ヲ起生スルノ事ニ付テ言フ所アラントス
 現時ノ場合ニ於テ此兩國ヲ結合スル道路ノ最良ナル者ハ
 碓氷峠ニシテ此山道ハ和田嶺ヲ除キ中仙道ニ於テ最惡ナ
 ル者ナリ然ルニ地方官吏ハ坂本驛ト經井澤驛ノ間ニ新道
 ヲ開クノ事ニ付テ永來企慮ヲ旋ラセリ然リト雖也其坂本
 ヲヨリ開發セントスルノ思考ハ誤レリ此念ヲ有スルノ間ハ
 最良ナル通路ヲ發見シ能フベカラス又若シ此等ノ思考ヲ
 以テ起業スルニ於テハ其ノ結果ニ到テ旅客ニ便利ヲ供ス
 ルノ功ヲ奏スル事ハ在ルヘカラス
 人民一般ニ便利ヲ供スルヲメノ道路ヲ開クニ付テノ發進
 所ハ坂本驛ノ下邊ニ在ル横川村ニシテ地勢ニ應シ能ク思
 慮ヲ旋ラシ以テ最モ緩節ナル傾斜(二十分一内外)ヲ附シタ

ル道路ニ付テ入山川谷ヲ登リ以テ隧道ヲ穿クヌシテ信濃國ノ高上ナル地平ニ造シ百シテ輕非深ノ西端ニ依テ中仙道ニ再合スルニ於テハ其主意ヲ全備セル者ナリト云ヘシ」後年ニ至リ鐵道線ニ供用スルノ目的ヲ以テ該道路ヲ只路上ノ工業ヲ除クノ外都テ鐵道寮ノ手ヲ以テ築造スルニ於テハ谷川ハ皆ナ木橋ヲ架シ以テ假ニ通常ノ往還ト爲シ而シテ之レヲ鐵道ニ專用スルノ時ニ至テ此ノ如キ好真ニ非ラザルモノヲ造リ以テ地方ノ需用ニ供具スルニ於テハ互益ノ者ト云フベシ

田中及上田ヨリ新潟ニ至ル百五十哩
斯ニ又西北ノ海濱ニ在ル新潟港ヲ東西ノ百都府ニ接続スル鐵道線ヲモ書寫セントスルカ故ニ余ハ爰ニ自己ノ地理

檢査ニ依テ此主意ヲ全具スルニ最モ適當シ且實際上ニ行ヒ得ヘク發見シタル線路ノ道筋ヲ草畧ニ解明セントス日光ヨリ西方及南方ニ連續セル山脈ヲ調ヘ并ニ有名ナル三國峠及ヒ清水嶺ヲ精密ニ檢査シ以テ是等ハ皆ナ信州街道ノ整齊シ且最實際上ニ行ヒ得ヘキ者ニ如カサルヲ發見セリ

而シテ此線路ノ中仙道基本線ニ分枝スルニ付テ最モ便宜ニシテ他ニ勝ル者アル可カラサルノ場處ハ千隈川ノ右岸ニ在テ上田ノ上流田中驛ノ少シク下流ナリ
爰ニ解明セントスル道筋ニ於テハ清水嶺及三國峠ノ畏ルヘキ山路ヲ避クルノミナラス運輸ノ最モ繁盛シタル土地ヲ通過シ而シテ此鐵道ヲ建築スルノ主意ヲ全具スルニ付

テハ最短ナル線路ヲ以テ最大ナル需要ニ應スヘシ
 田中ノ近傍ニ於テ中仙道基本線ニ分枝セシヨリ新瀉ニ於
 テ海濱ニ達スル迄ノ全路大畧皆ナ漸々ニ下降スルノ傾斜
 ナ以テ千隈川ノ谷間ヲ傳行スヘシ而シテ此下降傾斜ハ長
 岡ニ至ルノ途中ニ在ル妙見驛ニ至テ大イニ減少シ其先途
 ニ於テハ都テ緩ナルノミナリ
 田中近傍ニ在ル岐頭ヲ發シテヨリ以向新瀉ニ至ルノ線路
 海野驛ノ南邊上田街ノ北邊及ヒ坂本驛ヲ通り矢代驛ノ近
 傍ニ於テ山丘ノ麓ヲ繞リ而シテ松代ノ市街ヲ經過シ夫レ
 リ犀川ノ對岸ニ在ル善光寺ヲ左方ニ見テ數哩ノ間千隈川
 ノ右岸ヲ傳行スヘシ
 犀川ノ合併セル處ヨリシテ下流數哩ノ間千隈川ハ開發シ

且豐饒ナル土地ヲ通り低阜ナル河岸ノ間ヲ緩カニ流下ス
 ト雖ヒ松代ヨリ下行スルコト凡ソ八哩ニシテ長沼ヲ過キ淺
 野村ニ至ラントスルノ近邊ニ於テハ山丘兩側ヨリ接連シ
 以テ河流ヲ狹窄セリ
 飯山町ヨリ三四哩ヲ下リ河底ノ廣寬ニシテ流道ヲ吟行セ
 シムル處アリト雖ヒ暫クニシテ再ヒ高上且凸凹シタル地
 ノ爲メニ狹窄ヲ爲セリ上界ヨリ大瀧ニ至ルノ間ハ地平ナ
 レ共降下スルコト太ク急速ニシテ其下流ハ數哩ノ間全路最
 モ危難ナル急流ノ故ヲ以テ松代ノ近邊ヨリ以降凡ソ四十
 哩ノ間連續セル舟運ヲ大瀧ニ於テ停止セリ
 大瀧村ヨリシテ下流五六哩間ハ上田ヨリ新瀉ニ至ルノ線
 路中最惡ノ地ニシテ千隈ノ越渡ヲ要スルコト數回及ヒ他ノ

工業モ是レニ順シテ許大ナルヘシ
 森ト蘆漕ノ間ニ於テ現時專用ノ運送道路(山路)凶惡ナ
 リハ信濃越後ノ國界ヲ過キ而シテ千隈川ノ左岸ヨリ右岸
 ニ移ルヘシ
 鐵道線ハ蘆漕ヲ過テ魚野川ト千隈河トノ接合處ノ少シク
 下流ニ至ル迄千隈河ノ左岸ヲ傳ヒ而シテ之ヲ渡リ(之レニ
 テ千隈川ヲ渡ルノ終ナリ)以テ一哩許ノ間凶惡ナル地方
 通リ妙見驛舊本陣ノ上手ヲ過キリ而シテ開發シタル地方
 ニ出スヘシ
 大瀧ヨリ凡ソ二十七哩下流ニ在ル十日町ニ於テ再ヒ舟運
 ナ開キ夫ヨリ長岡ヲ經テ新瀉ニ至リ以テ海濱ニ出ツル迄
 全路絶ユルコトナシ

越後國ニ入テヨリ千隈川ハ容易ニ切通シ得ヘキ砂石性ノ
 低卑ナル山丘ヲ繞行ス而シテ此地質ハ鞍節ナル傾斜ヲ附
 シ以テ造リタル道路及ヒ往昔ヨリ農用水道ニ用ユルタメ
 ニ穿タル長延ナル隧道主ニ左岸ニ在リニ於テ現然タリ
 妙見ヨリシテ北方新瀉ニ至ル迄線路ハ直節ニシテ長岡市
 街ノ東方乃チ舊城ノ地及ヒ今町三條小須戸坂谷ノ東邊ヲ
 通リ以テ沼垂ニ至リ而シテ此村ノ西邊ニ在ル新瀉ノ内港
 ニ於テ結尾ヲ爲スヘシ
 妙見ヨリ新瀉ニ至ルノ五十哩間ハ大畧皆ナ豊饒且廣大ナ
 ル米田ニシテ線路ハ中庸ナル堤防ニ依テ之レヲ通過シ而
 シテ農用水道及其他ノ水道ノタメニ適宜ナル橋梁ヲ築造
 スルヲ要スト雖モ刈谷川及ヒ加茂川等ノ如キ僅カ二三河

ヲ除クノ外更ニ大工業要ナル者ナシ
此田中近傍ヨリ基本線ニ分支シ新瀉ニ至ルノ線路百五十
哩ハ東京西京間鐵道基本線ニ比スレハ其肝要ナル所ニ於
テ一等ヲ下リ其前ニ築造スヘキ線ニアラスト雖モ新瀉ヲ
基本線ニ接続シ以テ日本内部及ヒ東南ノ海濱ニ通運ヲ開
クヲ要スルノ時ニ當テハ前文ニ述ケル道筋ヲ以テ最良ナ
ル者トス

人夫運輸其他

人夫ハ茶ヲ産生シ或ハ絹ヲ製造シ其他大ニ耕作ニ従事セ
ル地方ニ於テハ夥多ナリト雖モ山邊ニシテ耕作ニ適セザ
ルノ土地ニ於テハ太ク少ク之レカ爲メニ鑛山營業等ノ事
ニ付テハ他ノ人民稠密ナル地方ヨリ雇入レ以テ之レヲ養

蓄スルヲ要ス

此道筋ニ於テ旅客運輸ノ許多ナル地方少ナカラスト雖モ
現時ノ景況ニ依テ考フレハ主ニ下等ノ旅客ナルヘシ
内部ノ地方ヨリ輸出入スヘキ産物ノ主重ナル者ハ米茶絹及
鑛物ナリ又輸出品ハ外國製ノ物品食用ノ乾魚其他ノ雜品
ナリ

東京ヨリ西京ニ至ルノ鐵道基本線ハ上野ノ南部及ヒ信濃
國北部ノ絹ヲ産出スル地方又新瀉ニ至ルノ線路ハ越後國
ノ米穀ヲ産スル地方ヲ通過スルカ故ニ此増加シタル運輸
ノ便利ニ依テ内部地方ニ於テハ上文ニ記載シタル物品及
茶ノ生産及輸出ヲ増加セヨト望ミ得ヘシ
此日本ノ中心ヲ通過スル動脈線路ト之レニ隔絶シタル數

二四

多ノ地方トノ間ニ在ル道路ヲ終整スルニ於テハ此地方ヨ
リシテ此國ノ主重ナル海港ニ往復ヲ容易ナラシムカ故ニ
此線路ヲ漸々ニ建築シ以テ國內農礦ノ豊富ヲ開發シ及ヒ
通商一般ヲ利シ而シテ政府并ニ人民ニ便益ヲ加供スル
必然ナリ

鐵道ノ進歩并ニ其費用

日本鐵道ノ創業及ヒ現今ニ至ル迄其進歩シタルヲ并ニ其
費用ノ計算ハ一般ニ諸人ノ了知セル所ナルヘシト雖モ爰
ニ其情實ヲ單略ニ記載ストモ妨支ナカルヘシ
千八百六十九年ト千八百七十年ノ間ニ政府ハ日本ニ鐵道
ヲ建築セント欲シ其目的ヲ以テ五百萬圓ノ外債ヲ爲セリ
千八百七十二年ヲ以テ東京横濱間十八哩ノ鐵道ヲ開業セ

三四

千八百七十四年ヲ以テ大坂神戸間并ニ千八百七十五年ヲ
以テ安治川支線合セテ二十二哩ノ鐵道ヲ開業セリ
而シテ此年千八百七十六年ニ至テ西京大坂間ノ二十七哩
ヲ卒業シ以テ現今營業中ナリ
依テ鐵道ヲ建築スルノ棘手タル目的ヲ以テ借用シタル五
百萬圓ノ低當トシテ西京ステーションヲ除クノ外各ステ
ーションノ車輛并ニ一等線路ヲ以テ全備シタル六十七哩ノ
鐵道ヲ造レリ是レヲ債借ノ抵當トシテ計算スルモハ該鐵
道ノ建築費用ハ平均每一哩七萬五千圓ニ滿タス而シテ此
金員ハ許大ナル橋梁其他初發ノ鐵道ヲ建築スルニ付テ別
段ニ必用セル工業ヲ爲シタルヲ考フルモハ太々綏節ニシ

テ政府ハ多少其歳入金ヲ以テ此費用ヲ増補セシナルヘシト思想ストモ無理ナリト云フニカラズ然リト雖是レニ關係ナクシテ現今開業セル六十七哩ノ鐵道ハ全外債ノ抵當トシテ充分ナル有形物ナリ加之政府ニ於テハ已ニ此外債ヲ多分ニ償却シ而シテ利子ニ關係セル事等ハ都テ條約書ニ聊異背セシイナシ

此上舊書ノ餘白ヲ借テ西京ヨリ琵琶湖邊ニ在ル大津驛ニ至ル十哩間ノ鐵道ヲ就業スルノ肝要ナル一ヲ建言セントス然ト雖此意見ハ已ニ屢々陳說サレ而シテ其緊要ナル一ハ諸人ノ明了スル所ニシテ再々發ニ建言スルハ無益ノ極ナルニキカ故ニ余ハ再三重複ノ答メヲ願ヒス此十哩間ト共ニ上文ニ記載シタル新橋ヨリ東京市街ヲ通り高崎ニ

至ルノ六十六哩間ヲ建築スルノ意見ニ就テ思考アラシクテ希望ス

左ニ陳說スルハ此高崎線路ノ利益ナルヲ表スヘキ簡條ノ一部分ナリ

第一 此道筋ニ於テ水運ハ太ク輕單ニシテ現今ハ言ヲ待タズ後來ニ至テモ鐵道ト競争スヘキ者ナシ

第二 此鐵道線ハ三國峠或ハ信州街道ヲ經テ日本内部及西北ノ海濱ニ往復スル運輸并ニ前橋及高崎ヲ以テ中心ト爲シタル近線ノ地方ニ往復ノ便ヲ供與スヘシ

第三 此線路ハ他日建築スヘキ内部基本線路ノ端緒ヲ爲セリ

第四

此線路ハ東京横濱線ニ共合シ以テ營業スルニ於
テハ太ク便益ナルノミナラス其工業ハ東京西京
間線路中最モ輕單ニシテ最小ナル費用ヲ以テ建
築シ得ヘキ區分ナリ

此西京ヨリ大津ニ至ル十哩間及ヒ東京新橋ヨリ高崎ニ至
ル六十六哩間合シテ七十六哩間ノ鐵道ハ其創業ヨリシテ
開業ニ至マテニ五百万圓ヲ費用スルニ於テハ充分ナルコ
必定セリ而シテ此線路ナ一已ノ者トシテ考フルニ亦已ニ
開業セル線路ト共合スル者ト見做スモ其運輸ノ諸多ニシ
テ利益アルニ至テハ日本ニ於テ比類ナル者ナカル可ク信
用ス加之已ニ開業セル二條ノ線路ヲ長延スルニ當テ同長
ノ者ニシテ此線路ノ如ク現在ノ線路ニ助効シ以テ功効ナ

著ハシ得ル者他ニ決シテ在ルヘカラス

鐵道建築師長

アルワイカルフスボイル

このコマには 地図が
ありますから下記の原
本を見て下さい。

請求番号

2A 1 ① 46

工部省上申中仙道鐵道幹線測
量之事

右謹_テ奏ス

明治十七年十月十六日



太政大臣三條實美



左大臣熾仁親王



参議大木喬任



大臣

工甲一之六號

明治十六年十月八日

大臣



内閣書記官



工部省上申中仙道鐵道幹線測量之事

右田議供又

參議



伊藤



野

田



大山

福岡



參議 山縣有朋



參議 井上馨



參議 山田顯義



參議 松方正義



參議 大山巖



參議 川村純義



參議 福岡孝弟



參議 佐木高行



本件急施ヲ要スルニ付内閣ニ
 於テ直テ陸軍御下問同
 御ヨリ意見毎ク旨上答相成
 儀事

書 秘

明治十六年十月六日

第一局

掛示儀

書 秘

中仙道鐵道布設ノ義由裁定ニ成候ニ付其經
 費ハ來ル十七年度ニ於テハ豫備金ノ内ヨリ一付五
 拾萬圓ヲ支出シテ補填ノ方法ハ別ニ見込、次年度
 迄テ具狀スヘシトシ大抵今上申、該ノ聽察ニ
 成御意ノ義ハ既ニ明記ハ九卷ノ後概略之ヲ為シ、今
 ハ其以來工師ノ察驗ニ同テ稍難候ノ方法ヲ見出スヘ
 キモ工半者ニおテ今般ノ測量ヲ為スリ要セズ測量

大 改 官

工部共ニ轉給の端より可成と事ハ其方費用工部共
像可成と事ハ其方費用工部共
一回多クは半途ニ挫折せしむれば半アルハカラムト
工部以上申、越玉爲り我ハ是より糖蜜成
之れ因り工部共ニ調停す裁じ也

山邊 奏

工部省

今般中仙道に識道布設、裁決定、其年
ル十七年迄に於て、其經費トシテ金五拾万
円を途ニ支出スルハ可キ事、通リ述
工部共ニ著年致、此方お慮す事

大 務 省

明治十六年十月廿三日

と般中仙道に識道布設、裁決定、其年
益上申、通未ル十七年迄に於て、準備金
中より金五拾万圓採給支出スルハ可キ事
お慮す事

明治十六年十月廿三日

大 務 省

別表之通工部省、お慮す、其方お慮す事
お慮す事

明治十六年十月三日

第八拾貳號

民設鑛道處分之儀ニ付伺

別紙鑛道局長意見書并福岡縣令上申書
 共審案候處元來鑛道私設結社ヲ許可スル
 ノ事タル種々不便宜ノ事多ク且ツ始終紛擾
 混雜ヲ招ク源淵ニ可有之候得共又全ク私
 設ノ儀ヲ許可不致候事ニ相成候テハ政府
 鑛道布設方行届兼候地方ニ於テハ遂ニ其
 便益ヲ亨有スル能ハサル場合ニ立至リ可申
 是又公私ノ為メニ取ラサル所ニ有之故ニ地方
 人民ニシテ金圓ヲ集メテ鑛道ノ布設ヲ圖ル
 所ノモノニ對シテハ為メニ豫メ一定ノ規準ヲ設
 ケ其願意ヲ充タシムル事ヲ勉メサル可ラサル儀

甲九三