

日本鉄道会社線大宮停車場の設置はいつ決まったか

―埼玉県立文書館記念企画展「鉄道の埼玉 ―明治から現代へ―」によせて―

佐藤 美 弥

はじめに

埼玉県立文書館では令和二年（二〇二〇）一月十四日から、二月二十八日まで、開館五〇周年と大規模改修工事を経たりリニューアル・オープンを記念し、当館が収蔵する国指定重要文化財「埼玉県行政文書」を公開する記念企画展「鉄道の埼玉 ―明治から現代へ―」を開催した（新型コロナウイルス感染拡大防止のための休館により、予定では三月八日までの会期を短縮した）。

アーカイブズにとって展示は収蔵する文書の利用の一形態であると同時に、アーカイブズを活用した歴史像を形成するための調査・研究を進展させる契機となる。^①「鉄道の埼玉」では明治期を中心に現代までの埼玉県内の鉄道を対象として、文書資料から明らかになる鉄道の建設と地域社会との関係をテーマに展示を構成し、^②日本鉄道会社の創立と第一区線の建設・開業、川越鉄道株式会社をはじめとした県内各私鉄の創立、大宮工場の事業、東北新幹線の計画・開業などについて取り上げた。^③その過程で、いくつかの事実が明らかになった。

本論文ではそのうち、日本鉄道会社第一区線（現在の東日本旅客鉄

道株式会社高崎線）における停車場（現在でいう駅）の設置と地域社会の反応について明らかにするものである。

明治二年（一八六九）に政府が東西両京を結ぶ幹線鉄道と支線の建設を決定し、明治五年（一八七二）に東京の新橋と横浜間の鉄道を開業しているが、そうした計画のなかで中山道沿線を通行する幹線が計画され、その一部が東京・高崎（前橋）間を結ぶ日本鉄道会社第一区線として実現した。もともと政府が計画したその路線は、明治十三年（一八八〇）に測量が始まったが、同年十一月には財政難により中止となった。これに対して、沿線の埼玉県令白根多助と群馬県令楢取素彦が、「若干ノ公債証書ヲ発行シ以テ該費ニ補充セラレント」^④を乞い、彼ら自身も負担者となって広く有志を募ると訴えて建設を懇願したが、東京・高崎（前橋）間の鉄道は結局、華族、士族、豪農、富商等が出資し、政府の特別の保護を受けて創立された日本鉄道会社が建設することとなった。実際の建設と開業当初の列車の運行や車両整備は、政府の鉄道事業を管掌していた工部省鉄道局に委託することとなった。そうして東京・高崎（前橋）間（第一区線）、東京・青森間（第二〇五区線）という東日本における幹線鉄道が整備されたが、その端

緒は埼玉県で開かれたのであった。

日本鉄道会社については、同社の沿革を述べた『日本鉄道株式会社沿革史』⁽⁵⁾や大正十年（一九二一）に鉄道省が刊行した、鉄道創業からの通史を叙述する『日本鉄道史』⁽⁶⁾が基本文献となる。

先行研究を概観しておく、経済史学の立場からの研究に、星野誉夫「日本鉄道会社と第十五国立銀行」⁽⁷⁾がある。「日本鉄道会社の資本蓄積を、主として資金調達という側面より明らかにすることによって、明治期における私鉄の具体的存在形態に関するケース・スタディに一例を加える」もので、その具体像を明らかにした意味で画期的なものであったが、鉄道建設工事の具体的な過程には言及していない。

日本鉄道会社による鉄道建設の過程も含めた通史を叙述したのが松平乗昌編『図説 日本鉄道会社の歴史』⁽⁸⁾であり、計画路線図から第一区線建設の過程を検討したのが杉山正司の論文である。松平編は主に『日本鉄道史』や『日本鉄道株式会社沿革史』等により記述され、やはり沿線地域社会の反応には言及せず、杉山論文はいずれも史料紹介という性質のもので、周辺文書資料には検討が加えられていない。

このように、日本鉄道会社については先行研究により、基本的な事実が明らかにされている。一方で地域史研究の観点からは、日本鉄道会社線の停車場設置の過程など、未だ鉄道と地域社会の関係は十分明らかになっていない。そこで本論文では、国立公文書館所蔵文書、埼玉県立文書館収蔵埼玉県行政文書及び各家古文書の分析を通じて、日本鉄道会社による埼玉県内における鉄道建設の過程、第一区線と第二区線の分岐点となった大宮宿をはじめとした日本鉄道会社線の停車場設置について再検討するものである。

一 大宮停車場の設置はどのように語られてきたか

第一区線中の停車場設置の過程については、川口、浦和、大宮、上尾、鴻巣など、明治十六年（一八八三）から明治十八年（一八八五）にかけて停車場が設置された自治体が編さんした資料編や通史編に記述がある（川口に停車場が設置されるのは遅いが、建設工事開始当初から請願が行われた）。しかし、それらは当該自治体に関する史料の範囲に止まり、鉄道建設の過程全体に位置づけられてはいない。

明治十八年（一八八五）に開業した大宮停車場の場合も同様である。大宮停車場の設置は、従来地域有力者の運動や、第一区線と第二区線の分岐点の決定と関連づけて論じられることが多かった。『大宮市史』⁽¹⁰⁾では以下のように述べる。

上野く熊谷間の鉄道開業と同時に設置された埼玉県内の駅は、浦和・上尾・鴻巣・熊谷の四駅であった。（中略）鉄道は、大宮を素通りしてしまうことになり、江戸時代に中山道の宿場町として繁栄していた大宮町も、町勢衰退の危機に直面することになったのである。⁽¹¹⁾

このような事態に直面して、地域の有力者が「大宮駅の設置運動を展開」⁽¹²⁾し、「停車場用地の無償提供など」を申し出て、県令吉田清英や日本鉄道会社に請願・陳情を繰り返したというのである。この記述は『大宮駅開業五十周年記念写真帖』⁽¹³⁾や現在山丸公園（さいたま市大宮区吉敷町一）に所在する「白井助七之碑」（昭和十二年（一九三七）

三月建立)の裏面に刻まれた、下山懋の撰による「元大宮町長白井助七君事略」によっている。

前者では、「大宮駅創立! 停車場設置運動!」の見出しで以下のように述べる。

明治十六年仲仙道通貫の鉄道駅は浦和、上尾にありたれど当地には設けられざりしかば〔中略〕時代の産物兎白井助七、岩井右衛門八、大野伝左衛門、矢部忠右衛門の諸氏住民の利福の為なり何ぞ黙視すべき時ならんやと慨然として起ち、時の県知事吉田清英氏を訪ふて其由を哀願する処ありしが肯んせられざりしかば草鞋の紐を締め直し日本鉄道会社に停車場設置を陳情する等、町民を代表して百方奔勞したる其効果空しからず、明治十八年三月十六日停車場を設置、大宮駅と命名し〔後略〕¹⁴⁾

また後者では、以下のように述べる。

明治十六年日本鉄道会社ノ上野熊谷間ノ鐵路成リ車駅ヲ定ムルヤ本町其ノ選ニ入ラズ君思ヘラク鉄道ハ文明ノ利器産業ノ根幹ナリ黙視スル能ハズト即チ百方奔走シテ明治十八年遂ニ大宮駅ヲ開設セシメ此地百年ノ大利ヲ樹ツ加フルニ停車場道路敷地ヲ寄附シテ本町ノ門戸ヲ美ニシ〔後略〕

いずれも明治十六(一八八三)七月の東京上野・熊谷間の仮開業時に大宮に停車場が設置されなかった時点と見做し、地域有力者が請

願・陳情を重ねた結果、大宮に停車場が設置されたという説明である。また、そうした地域の動きと平行して、工部省鉄道局と日本鉄道会社が明治十七年(一八八四)十二月に第一区線と第二区線の分岐点を大宮に決定し、翌年三月十六日に大宮停車場が開設されたとされる。

このような大宮宿における停車場の開設の経緯を地域有力者の運動と分岐点の決定とを関連させながら説明する叙述は、大宮工場の『七十年史』¹⁵⁾、前掲・松平編、『さいたま市史 鉄道編』¹⁶⁾などに共通するもので通説といつてよい。

ところで『大宮駅一〇〇年史』で「文章編」を執筆した反町昭治は、『工部省記録』(巻二六ノ一・二 日本鉄道会社ノ部)所収の「太政官へ鉄道線路実測図及建築経費予算表上申」中の「実測図」(明治十四年(一八八一)十二月十二日)に着目し、以下のように述べる。¹⁷⁾

品川・前橋間の図面に「浦和」・「蕨」とともに「大宮」が「ステーション」として記入されている。これは分岐点があらゆる角度から議論されていたものの、鉄道局としては「大宮」か「浦和」に分岐点的な機能の停車場を設置する考えが、早くから存在していたことをしめす史料である。したがって、第一区線からの分岐点も、早くから浦和か大宮にしぼられていたのではないであろうか。

この反町の記述は、大宮停車場の設置を分岐点の決定との関係で検討している点で通説を踏襲するものである一方、『工部省記録』では明治十四年(一八八一)十二月段階ですでに大宮停車場がみられるこ

とを指摘した点で卓見といえる。¹⁸⁾

反町同様に、路線図から第一区線の停車場の設置について検討したのが杉山で、埼玉県立歴史と民俗の博物館所蔵の「東京高崎間鉄道略図」(埼玉県博本)について、国立公文書館所蔵の「公文附属の図・二二六号 東京高崎間鉄道線路図」(公文書館本)¹⁹⁾及び『工部省記録』中の「実測図」(前掲反町が言及した図。図面には「東京高崎間鉄道略図」の表題がある。鉄博本)を比較し、「埼玉県博本は、公文書館本と鉄博本に先行する図面であり、開業時には開設されていない大宮などの停車場の位置が記されていることは指摘しておきたい」と述べ、また明治十六年(一八八三)七月の上野・熊谷間仮開業時に大宮停車場などの数駅が開業しなかった理由について以下のように述べる。

これらの図面から第一区線に開設された駅の位置が、ほぼ等間隔に感じられる。実際に現行の駅間の距離を調べてみると、王子以北は、ほぼ一〇kmの距離にある。このことから当時の機関車の性能の調査をしなければならぬが、開業当初は機関車の馬力問題から何駅かの設置が見送られたことが考えられないだろうか(「中略」機関車の性能や鉄道草創期の技術力の不安から、短距離での駅開設が見送られたと考えられないだろうか。²¹⁾

以上のように杉山は、技術的な理由から各停車場の設置の時期が前後したと推論し、分岐点の決定とは異なる要因で大宮停車場の開設時期が決まったのではないかと示唆したわけだが、停車場の位置が分岐点の位置に規定されるという考え方は、大宮と同様に分岐点の候補と

なった浦和停車場が仮開業と同時に開業していることなどを考えれば、やはり一考が必要であるように思われる。

二 工部省鉄道局の計画における停車場の位置

国立公文書館所蔵の「公文録」のなかに、明治十四年(一八八一)十二月二十三日に工部卿佐々木高行が太政大臣三条実美宛てに出した「東京高崎前橋間鉄道線路実測図等調整ニ付上申」という文書がある。これは前掲反町が言及した『工部省記録』所収の文書が案文とすれば、提出した本通にあたるもので、工部省が明治十二年(一八七九)十二月に作成を命じられた東京から前橋までの鉄道線路実測図と建築経費予算表を提出し、合わせて建設工事の着手の順序などいくつか具申を行ったものである。

上申書には実測図と予算表の作成の経緯が記されている。それによれば、政府の命令について、鉄道局では「其結果ニ依テ施工ノ難易経費ノ多寡等ヲ知り而シテ後建築着手ヲ令セラルヘキ御趣旨ナラン」と推察し、翌年一月から二月にかけて、官員を出張させ、測量の順序の立案、該当地方の巡視を実施した。そして約二六八万円の予算を概算し、この額をもとに工事に着手し、必要な物品を注文すべきと申稟した。これに対して政府は起工を命じたが、十月(実際は十一月)に至って財政難により撤回された。鉄道局は不服を唱えず、今回実測も完成したので、実測図と予算表とを提出したというものである。

上申書を書いた鉄道局長井上勝が「今ヤ幸ニ彼ノ鉄道会社ノ発起アリテ其工事ヲ我局ニ委託セラル、ニ付テハ直チニ之ヲ実施スルヲ得ヘ

ク実ニ好都合ト云フベシ」と述べたように、鉄道局が作成した実測図・予算表は日本鉄道会社に下付され、建設工事に使用された。

この文書には末尾に「実測図二葉別二蔵ス」と注記があり、また付箋で「内壱葉蠟引布壱葉紙写分」とある。ここからは同内容の実測図が写と合わせて二葉あったようにも思われるが、「公文附属の図」には東京・前橋間の鉄道に関する内容を異にする図面が二葉含まれている。一つは、上部に品川から前橋までの路線の平面図を描き、下部には路線の断面図を描き停車場、橋梁、カルバート（暗渠）や曲線の終始点などを注記した「公文附属の図・二二三号」²³と、「二二三」と同区間を描くが断面図はなく、河川、山地、台地、街道、市街や村落を描く「公文附属の図・二二六号」（前掲杉山が言及した公文書館本）の二葉が含まれている。前掲の上申書に注記された二葉の実測図に「二二六」が含まれるかどうかは確定できないが、前掲杉山が類似性を指摘した明治十四年（一八八一）五月の年紀のある「東京高崎間鉄道略図」（埼玉県博本）の識語に「此図ハ東京ヨリ高崎ヲ経テ前橋迄ノ鉄道線路ノ実測地図ノ補遺ニシテ専ラ該地方ノ位置ヲ示スモノナレハ」²⁴と記されているように、「二二六」は、正確な平面と断面を描くことを意図した「二二三」に対して、計画路線の地理的な位置を概観する目的で作成された「補遺」という位置づけだったのでないだろうか。これらの図面に描かれた鉄道線路や停車場その他を建設するための費用を計算したのが予算表である。予算表には「鉄道局 従品川至前橋 七拾四哩四拾鎖 停車場及車類一切附属単線路建築 予算書」という表題がある。全線の額を示した後に、第一部（品川〜川口）、第二部（川口〜熊谷）、第三部（熊谷〜前橋）の予算を示している。こ

こで計画された停車場は、第一部で新宿、板橋、渋谷、雑司ヶ谷、第二部で川口、浦和、大宮、上尾并桶川、鴻ノ巣、吹上、熊ヶ谷、第三部で深谷、本庄、新町、倉ヶ野、高崎、前橋で、合計一七か所である。第二区の停車場のうち、川口は「仮ニ結尾停車場トス」と荒川橋梁完成前の終始点とすることを想定していたと思われる、予算が二万五〇〇〇円であった。浦和、大宮、上尾并桶川、吹上は「第二等」で予算二五〇〇円、鴻ノ巣は「第一等路傍」²⁵で予算二万円、熊ヶ谷も「第一等」で予算一万円となっている。

実測図「二二三」と予算表を比較すると、「二二三」には記載されている蕨宿の停車場が抜け落ちていることがわかる。また、上尾宿と桶川宿の距離が近いからか、両宿の中間の中妻村付近に停車場が計画されていたことがわかる。「二二三」には断面図に停車場の名称が記載されているが、両宿間の停車場はたんに「停車場」とのみ記されている。なお、実際には両宿別々に停車場が設置された。

以上のように路線図に加えて、予算表からも、明治十四年（一八八一）十二月の段階で工部省鉄道局が立案した計画では、大宮停車場を含む、右の停車場の設置が予定されていたことが明らかである。

前掲の上申書では、第一区線第一部のルートについても具申がある。前述のように工部省の計画では赤羽から品川までの路線は現在の埼玉線と山手線西側のルートを通ることとした。これに加え、新橋から旧江戸城堀端を経由し、上野近傍に出て荒川に至るルート、またそのルートは市街地を通るために建設費用が大きいので、荒川から上野近傍の適宜の場所までにとどめて新橋への連絡は水運によるルートも検討されていた。最後のルートは、仮開業の際、実際に採用されたルート

であった。

明治十四年(一八八一)四月四日、日本鉄道会社は、華族の金禄公債証書などを元手に設立された第十五国立銀行内に創立事務所を設置し、五月二十一日、元岡山藩主池田章政外四六二人の發起人の連名で創立願と特許請願等の書類を東京府に提出、七月十三日に仮免許状が下付された。九月二十五日に発起人会議を開き、定款を決定し、十月四日に定款の認可を申請し、十一月十一日に日本鉄道会社の創立が認可され、政府による保護の内容を記した特許条約書が下付された。

翌明治十五年(一八八二)一月十六日、日本鉄道会社は、すでにみたように工部卿が太政大臣に提出した実測図と予算表の下付を申請、二月六日に下付された。三月一日に第一区工事着手を工部省へ稟請し、七日に許可が下りている。五月四日には、井上勝鉄道局長と日本鉄道社長、理事委員が工部省で会合、第一区線建設工事を政府に委託し、三〇万円を入金、工部卿は鉄道局長に建設工事の着手を命じた。建築工事は川口・熊谷間の第二部で五月中旬に起工したが、三〇人ほどが従事したに過ぎず、翌月になって川口に役員詰所、工場、納屋等一〇棟余りが建築され、建設工事が本格化した。

以上の日本鉄道会社の創立からの建設工事開始までの経緯は、明治十五年(一八八二)七月二十八日に開催された総会で使用された「第一回報告」に記載されたものによった。この「第一回報告」には工部省から下付された予算表が活版印刷となって綴じ込まれ、停車場の位置など、工部省が立案した計画をそのまま採用したことがわかる。

なお、この総会で、上野公園近傍に停車場を置き、上野から王子を経て、板橋・川口間の本線に連絡する路線を設置することも決定され

た。これは、品川・板橋間の第一部の地形が複雑なため、工事完成が遅れる見込みであったからである。

このように、日本鉄道会社の創立当初においても、第一区線では、県内に川口、浦和、大宮、上尾と桶川の間、鴻巣、吹上、熊谷、深谷、本庄に停車場を置く計画であったのである。

三 第一区線の建設と埼玉県

それでは、工部省鉄道局と日本鉄道会社の建設の動きに、埼玉県や県内地域社会はどのような反応をみせただろうか。埼玉県行政文書や古文書から検討する。

政府による東京・高崎(前橋)間鉄道の建設のための測量の開始にともない、明治十四年(一八八一)九月十二日、埼玉県での事務分担は勸業課が「線路敷地買上二関スル一切ノ事務及ヒ鉄道局へ文章往復等ノコトヲ担当」し、租税課が「線路敷潰地所外文量及ヒ地種変更除税二関スル事ヲ担当」することとなった²⁶⁾。その後両課は結局鉄道に関する事務について分担を越えて担当していたが、翌年四月にはその状況を解消するため、租税課に一元化しようとした形跡がみえる。しかし、これは実現しなかったようである²⁷⁾。

鉄道建設に必要な用地の取得は、明治十五年(一八八二)三月に作成された文書によれば次のような手順で行われた。工部省鉄道局の出張官がおおまかに測量していた路線について実測し、鉄道敷地を確定する。鉄道用地の区画には鉄道局により標杭が打たれる。沿線の宿町村の戸長役場は、用地に係る土地・竹木は政府が買い上げ、家屋等の

建物については引料を渡すことを所有者に説明し、実測が済んだら敷地の取調帳と絵図面を県に提出する。²⁹⁾そして県は地所を検査し、問題がなければ買収するのである。

五月に東京・高崎（前橋）間鉄道の建設工事が開始されると、沿線地域社会から素早い反応が現れた。

川口町の戸長芝崎平七は七月に、鉄道線路公用地として田畑一反八畝二五歩の献納を提案した。芝崎はその理由として、「富国強兵ノ一大基礎ニシテ其他百般ノ事業至重至大ノ関係アル」大事業としての鉄道建設のために「一朝業薪ノ患ヲ忘レ該地ヲ献納シ本業費途ノ九牛カ一毛ヲ補ヒカメテ愛国ノ微衷ヲ尽サントス」としている。この願出は十月十六日に聞き届けられた。

また九月二十五日には浦和宿の岡田長道が芝崎同様、浦和宿内の所有畑地四畝九歩を、鉄道事業は「公私二者ノ鴻益たる一大美挙」であるので献納したいと願い出て、芝崎と同日に県に聞き届けられた。この二者の献納願は、十一月十三日に工部卿に聞き届けられた。³⁰⁾

十月十六日起案の川口町鉄道局出張所宛ての文書「鉄道局出張所へ通知案伺」³¹⁾では浦和宿について「右宿地内鉄道停車場（当初案では「停車場」となっており、未だ停車場の施設名称が一般的なものではなかったように思われる）ニ係ル土地買上方并ニ丈量検査相済候ニ付地所及引渡候也」とあり、十月二十日には鉄道局へ受け渡された。

また浦和宿に関しては停車場敷地より先、同年九月十五日に同宿人民が停車場から中山道沿いの旧宿場町までの新道敷地の献納を願い出した。その願には、「右者東京ヨリ高崎間江鉄道御架設相成候ニ付今般浦和宿字塚越江停車場建築御確定之趣伝承仕就而者街道ヨリ該場へ之

通路ハ固ヨリ直線ニ無之」³²⁾云々とある。ここで具体的な浦和宿内の字を挙げて、「停車場建築御確定」と述べているのは、工部省鉄道局による標杭打設の作業と思われる。第一区線のなかでは、川口から熊谷に向けて起工して最初の停車場設置予定地であった浦和で、停車場の位置が初めて具体化されたのであった。

いずれにせよ建設工事が開始されると、停車場の設置が予定された地域からは、停車場や、市街から停車場までの新道のための用地提供の願出が行われた。線路の用地については、県を通じて買収し、停車場までの新道敷地については、所在地の人民が献納するという例がその後定型となっていた。

川口町と浦和宿に続き、建設工事の進捗に対応して大宮宿でも鉄道の確保が行われた。十一月十三日には以下のとおり、鉄道局から埼玉県に対して大宮宿の停車場用地の買収について依頼があった。³³⁾

大宮宿鉄道停車場別紙図面ノ通り用地買収致し度候間可然御取
計有之度此段御依頼候也

十五年十一月十三日

毛利少技長

吉田埼玉県令殿

これに対して県が十二月四日に起案した「鉄道局出張所へ通知案伺」は以下のような文書である。³⁴⁾

北足立郡 大宮宿

八幡田村

度略図相副此段奉願候也

箕田村

北足立郡 大宮宿

右宿村地内鉄道停車場及ヒ線路敷地トシテ土地買取方曾テ御照会ニ抛リ該用地買上ケ并丈量検査相済候間地所及引渡候条此段申進候也

明治十五年十二月

岩井右衛門八
白井助七

明治十五年十二月四日 埼玉県

川口町 鉄道局出張所 御中

清水専助

山崎喜右工門

大野伝左衛門

松本悌蔵

川村安三郎

矢部忠右衛門

橋本安三郎

大野半平

これらの文書からは、川口で起工した第一区線の工事が進む過程で、明治十五年(一八八二)十一月には、鉄道局がすでに大宮宿付近に設置する予定の停車場敷地の図面を作成し、埼玉県に用地買取のための丈量検査を依頼していたこと、埼玉県も翌月には丈量検査と買取を済ませていたことがわかる。なお、八幡田村、箕田村はいずれも現在の鴻巣市内で、旧鴻巣宿の北方に当たり、線路の工事が鴻巣宿まで進んだ頃、大宮宿での停車場用地の確保が行われたということであろう。こうした鉄道局と埼玉県の動きに対し、大宮宿の人々も即座に反応をみせた。同月には、大宮宿人民惣代一〇人から、埼玉県租税課長に宛て、停車場から中山道沿いの市街地までの新道敷地一反二五歩の献納願が提出された。³⁵⁾

右者東京ヨリ高崎間江鉄道御架設相成候ニ付今般大宮宿字鐘ヶ谷戸耕地江停車場建築御確定之趣承知仕候就而者街道ヨリ該場江之通路固ヨリ直線ニ無御座候而者運搬者勿論衆庶之往復之不便不少ト存候間同宿人民一同協議之上停車場迄幅四間道前書反別献地仕

この浦和宿のものと同様の表現をもつ願出からは、大宮宿の人々も鉄道局の実測によって、この頃には「字鐘ヶ谷戸耕地」つまり、現在の大宮駅がある土地に停車場の位置が決まったことを認識し、新道敷地を提供しようとしたことがわかる。

ただしこの願出は、すでにみた川口町や浦和宿の願出よりも県の処理に時間がかかり、翌明治十六年(一八八三)七月十九日になって県に聞き届けられた。これは同年五月と六月に提出された、桶川宿、鴻巣宿、熊谷宿の新道敷地献納願(熊谷宿については停車場敷地の献納を含む)と一括して処理されたためである。東京上野・熊谷間が仮開業した七月二十八日のわずか九日前のことであった。

大宮停車場は第一区線仮開業までにはその位置が確定し、停車場用地の買収段階まで進んで、また地域社会からは新道敷地の提供が行われたのであった。

そして、仮開業から約三か月が経過した明治十六年一月二日には、北葛飾郡幸手宿秋間祐輔ほか二人が北葛飾郡、中葛飾郡、南埼玉郡、北足立郡の有志二〇二人の総代として日本鉄道会社に対して提出した要望書では、「中山道大宮駅ヨリ当地方岩槻幸手栗橋ヲ経テ陸羽街道宇都宮駅迄敷設セラルノ由」なので、「大宮駅ヨリ白河駅ニ至ル二区線中栗橋駅迄該工事中着手明治十七年中ニ落成相成度」旨が記されていた。大宮宿に停車場が開設され分岐点となるのが地域の人々によっても予想されていたのである。⁶⁸⁾

以上のように、大宮停車場は、計画段階から一貫して設置が予定され、上野・熊谷間仮開業の前までには、停車場や新道敷地の位置が決まっていたのであった。

四 第一区線・第二区線分岐点の決定過程

明治十七年（一八八四）八月二十日に前橋までの営業が開始され、日本鉄道会社線の建設工事は、第一区線から第二区線へと展開することとなった。第一区線と第二区線の分岐点については、日本鉄道会社の定款では、たんに第二区線を「第一区線路中ヨリ阿久津〔現さくら市にあった鬼怒川畔の阿久津河岸のこと〕ヲ経テ白河迄」としているに過ぎず、具体的な地点は定められていなかった。

明治九年（一八七六）に作成された雇外国人リチャード・ボイルに

よる東京・西京間鉄道に関する上告書では、中山道沿線を通る東京・西京間鉄道から分岐する北線の分岐点は大宮が最適と目されていた。

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検査シ以テ発見セルニ依レハ此ノ北道ハ中仙道大宮駅（東京ヨリ十五哩）ニ於テ基本線（東京・西京間鉄道のこと）ニ分枝シ而シテ御成街道ノ門前駅（大門宿のこと）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〔中略〕宇都宮ニ到ルヲ最良ノ線路トス〔中略〕北道ト中仙道線ノ分頭ヲ大宮駅ニ於テ置ク時ハ東京ノ往復ニ最モ便益ナルノミナラズ府外ニ於テ数哩間二条ノ線路ヲ造ルノ無益ナル費用ヲ省クヘシ⁶⁹⁾

このようにボイルの上告書では分岐点を大宮とするのが最適であると結論づけている。ただし大宮から大門、岩槻を経るのでは地理的に齟齬が生じる。そのために、鉄道局による計画では、「浦和大宮両駅近辺」となったのではないだろうか。

事実、明治十六年（一八八三）五月から翌月にかけての段階では、「工部大学校生徒実地修行ノ為メ本社第二区ノ線路浦和ヨリ岩槻ヲ経テ栗橋駅ニ出ル遠近高低ノ測量ヲ依頼シ他日実施ノ参考ニ備ン為メ金百円ヲ出シテ其費途ヲ補充シ五月下旬測量ニ着手六月下旬竣工ヲ告グ」とあるように、浦和宿での分岐が検討されていた。⁶⁸⁾

明治十七年（一八八四）十二月十六日に第一区線と第二区線の分岐点が大宮に決定したとき工部卿が太政大臣に提出した上申書「日本鉄道会社第二区線路ノ儀ニ付上申」⁶⁹⁾は、浦和・大宮近辺で分岐する甲線

と、足利や栃木等の人々が提案していた、熊谷で分岐し、足利、佐野、栃木を経て宇都宮に達する乙線を検討したものである。乙線とは、足利郡の有志が、明治十六年（一八八三）十月に栃木県令を兼任することとなった福島県令三島通庸とはかつて要望したものであった。⁴⁰

検討するとはいえ、ここでも「先年ボイル等ヲシテ審按セシメシニ該地方〔浦和大宮両駅近辺〕ヲ以テ両線ノ岐頭トシ夫迄ハ一線ヲ敷設スル方得策ナリト断定セリ」と述べているように、あくまでも乙線は「縦令一小地方ニ利アリトスルモ大ニ他ニ損失ヲ被ラシムヘク到底幹線敷設ノ主旨ニ適セサルモノナリト認メタリト雖モ実地ノ測量ヲ了シ建築上ノ得失ヲ考覈セサレハ未タ悉セリトセサルモノアリ」という理由からであった。鉄道局はもとよりボイルの上告書に基づき浦和・大宮近辺を分岐点とする方針を持っていたにもかかわらず、測量を行ってその得失を検討したのであった。

明治十七年（一八八四）六月の工部省鉄道局の主任官仙石貢外二名による甲乙両線の実測の結果、建設工事のコスト、営業上のコストを考慮しても甲線が有利であると結論づけられ、また分岐点を浦和とするか、大宮とするかについては、「但該線路ノ岐頭ハ浦和ニ於テスヘキカ将タ大宮ニ於テスヘキカ猶一定セサリシカ今其實測ヲ竣リ大宮ヨリ岐スルモノ地形其他敷線ノ便最モ優レルヲ認ム故ニ大宮ヲ岐頭ト定メ予算モ之ニ抛リ調製セリ」とし、実測の結果、大宮が選ばれた。

このように分岐点の決定においては、大宮か熊谷か、というよりも浦和か大宮か、が焦点となっていたのであった。⁴² それにもかかわらず鉄道局は乙線案に配慮し、結果的に分岐点の決定時期が遅れたように思われる。

分岐点が大宮と決定した翌日の明治十七年（一八八四）十二月十七日にはさっそく工部卿から埼玉県に宛て、日本鉄道会社の東京・青森間鉄道のうち、大宮から栗橋を経て、陸羽街道（奥州街道）に沿って宇都宮までの部分の敷設が裁可されたので、この線路にかかる地所の買収と立木の伐採等について、工部省鉄道局から協議がある旨が通知された⁴³（明治十七年十二月十九日。十二月二十七日には内務卿からの同様の通知があった）。これを受けて、十二月十九日には、埼玉県令は、沿道にあたる四郡役所（北足立・新座、南埼玉、北埼玉、中葛飾・北葛飾）に、路線決定により鉄道局から地所や立木の買収について、属官が派遣され協議があるので、差し支えないようにすること、属官の派遣の際には郡吏一名が立会うことなどを通知し、鉄道局の大宮宿出張所に対しては本省から通知があったので、路線に係る宿村が確定次第至急連絡するよう照会をかけた。⁴⁴

それに対して十二月二十三日には、鉄道局の工部省御用掛仙石貢が、大宮宿から砂村までの路線について実測図を添えて以下のように回答した。⁴⁵

大宮駅ヨリ宇都宮ニ至ルノ鉄道線路布設之為メ御県下ニ係ル地所買収之儀ニ付御照会之趣了承仕候右ハ大宮栗橋間拾六英里之内先ツ別紙之通り大宮ヨリ土手宿村大成村土呂村ヲ経テ砂村測量標第四百四十四号ニ至ル間延長二千八百六拾間幅五間御買収相成度候尤モ実地布設之上ハ多少幅員之増減モ可有之ニ付詳細之面積ハ追而御照会可仕此段及御回答候也

明治十七年十二月廿三日 工部省御用掛 仙石貢

埼玉県令吉田清英殿

この仙石による回答に対して、埼玉県は以下のように回答した。

大宮宇都宮間鉄道布設ニ付当県下大宮宿ヨリ砂村ニ至ル該線路敷地買収方之儀本月廿三日付御照会之趣了承則大宮宿并大成土手宿西本郷土呂ノ四ヶ村買収未済ニハ候得共工事御着手相成差支無之旨先仮ニ及御引渡候砂村之儀ハ未夕右ノ順序ニ運ヒ兼候ニ付不日可及御引渡候条右ニ御了知相成度此段御回答方申進候也

明治十七年十二月三十一日 埼玉県令吉田清英

増田少技長殿

工部省御用掛 仙石貢殿

ここでは、砂村を除く四か村及び大宮宿に係る鉄道敷地は買収が済んでいないにもかかわらず、工事に着手してもよいと回答し、第二区線の工事速成に協力しているようすがうかがえる。県は翌年一月十二日には砂村でも施工して差し支えないと連絡した。大宮宿から砂村までの路線工事着手が可能になったこの日、鉄道局工部少技長増田礼作から吉田清英県令に宛て以下のような照会があった。⁽⁴⁶⁾

大宮駅鉄道停車場敷地標杭布設致し置候ニ付一応現場御取調ノ上
所用地買収方可成至急御取斗相成度此段及御照会候也

大宮鉄道局出張所

明治十八年一月十二日 工部少技長増田礼作

埼玉県令吉田清英殿

追テ工事差急候ニ付本文地処買収前着手相成候様御取斗有之度慎
テ申進候也

こうして前年十二月に第二区線の分岐点が決定し、路線も確定したことで建設工事に着手することとなり、大宮停車場の用地の買収も動き出したのであった。

ここで注意しなければならないのは、右の照会に県が以下のように回答したように、このときの大宮宿での停車場用地買収はあくまで「増地」に係るものであったと考えられることである。

大宮宿地内鉄道停車場設置ニ付該用地買収方之儀別紙之通鉄道局出張所ヨリ照会有之尤施工は急キ候趣ニ付地所買上之前工事着手ノ儀同宿申談シ所有者共ヨリ請書差出候旨鉄道局出張所へ回答案
左ニ相伺候也

案

地第十九号

大宮宿鉄道停車場敷地標杭御打立相成候ニ付右用地買上方之儀第六百七拾八号ヲ以御照会御返書之趣共了承右ハ今般増地ニ係ル地所ハ買収未済ニハ候得共工事御着手相成差支無之候条左様御承知有之度此段及御回答候也

明治十八年一月廿三日 埼玉県令吉田清英

大宮鉄道局出張所

工部少技長増田礼作殿

つまりここでは、明治十六年（一八八三）の段階で買収が行われたと考えられる停車場用地に加え、新たに必要な「今般増地二係ル地所」を買収しようとしていると考えられるのである。

この大宮停車場用地の増地買収の直後には、第二区線沿線の蓮田村、久喜新町の有志者から停車場設置と敷地献納についての申出⁴⁷⁾があり、二月七日には鉄道局からも「大宮栗橋間之停車場ハ右二ヶ所与相定候」との連絡があった（このとき大輪村からも停車場設置の願があったが保留され、願書類は返却された⁴⁸⁾）。

こうして第二区線建設工事着手のタイミングで蓮田、久喜両停車場の設置決定、敷地献納願が行われているが、このとき大宮宿の停車場については、敷地の増地買収が行われているのみで、地元からの願は出ていない。つまり、この時点より前にすでに大宮停車場の設置は決定していて、明治十六年（一八八三）の敷地の確定、新道敷地の献納は生きていたと考えるのが自然ではないだろうか。

むすびにかえて — 大宮停車場の設置はいつ決まったか —

本論文では記念企画展「鉄道の埼玉」のために実施した資料調査の成果を材料として、日本鉄道会社線の建設過程における大宮宿をはじめとした停車場設置の経緯を再検討した。検討の結果をまとめて、むすびにかえたい。

これまで大宮停車場の設置については、明治十六年（一八八三）七月二十八日の川口・熊谷間仮開業時に設置されなかったため、地域有力者が積極的な運動を行った結果、第一区線・第二区線の分岐点決定

合わせて設置されたとされてきた。こうした言説は一九三〇年代の資料を根拠とするものであった。

しかし、工部省鉄道局が作成した実測図や予算表からは、明治十四年（一八八一）十二月時点で大宮宿への停車場の設置が計画されていたことが明らかである。この工部省鉄道局の計画は、日本鉄道会社が第一区線の建設工事に着手してまもない明治十五年（一八八二）七月に開催した総会のために作成した資料でも踏襲されていた。ただしそこにある上尾宿・桶川宿間に設置を予定した停車場は両宿にそれぞれ設置され、また川口には設置されなかったように、その計画は変更する可能性があるものであったといえる。

とはいえ明治十五年（一八八二）から翌年にかけては、大宮宿への停車場設置は既定路線であったようにみえる。明治十五年十一月には工部省鉄道局が大宮宿付近の字鐘ヶ谷戸耕地に位置する停車場敷地の図面を作成し、埼玉県に買収を依頼している。そして、地元大宮宿の人々は中山道沿いの市街から停車場予定地までの新道敷地の無償提供を申し出ている。つまり、大宮宿の人々は第一区線上野・熊谷間仮開業以前の、第一区線建設工事の進行中から鉄道建設に積極的に協力していたのであった。

この大宮宿の人々の新道敷地提供の願は、仮開業直前の明治十六年（一八八三）七月十九日に至って、桶川宿、鴻巣宿、熊谷宿の新道敷地献納願と一括して聞き届けられた。停車場の位置が正確に決定していなければ、市街地から停車場への新道敷地も確定しない。また大宮宿と同様、仮開業時には設置されなかった桶川宿の願も聞き届けられていることをみても、この時点で大宮、桶川への停車場設置はすでに

決定していたと考えるのが自然ではないだろうか。

また第二区線の建設工事の着手に関する埼玉県行政文書には、大宮停車場敷地の「増地」に関するもののみみられること、第二区線中県内の停車場の設置決定については、蓮田・久喜に関するもののみみられることも、そのことを傍証しているように思われる。

第一区線と第二区線の分岐点の決定過程については、先行研究も述べているように、工部省鉄道局では早い段階で、浦和か大宮を分岐点とすることが検討されていた。明治十六年（一八八三）五月段階では浦和を分岐点とする想定で測量が行われたが、翌年六月の測量の時点では地形などの面で建設に都合がよいという理由で大宮が有力となっていた。十二月に分岐点が大宮に正式に決定すると、第二区線の建設工事が急速に進められ、七月十六日に利根川橋梁を除く、大宮・宇都宮間が開業した。

この間、三月一日に赤羽・品川間の開業に合わせて県内では桶川・吹上の両停車場と東京府内で赤羽、板橋、新宿、渋谷の各停車場が開業し、そして三月十六日には大宮と目黒・目白の各停車場が開業している。このようにみると、分岐点の決定に着目すれば、その時点から間もなく大宮停車場が開業しているといえるが、他方で日本鉄道会社の事業全体をみれば、第一区線当初の計画であった品川・前橋間の全通に合わせて、計画通りの数の停車場を設置したようにもみえる。

分岐点の決定が大宮停車場の設置に働いた力学についてはさらなる検討が必要に思われる。

以上のように、大宮停車場の設置そのものは、政府による東京・高崎（前橋）間鉄道の計画当初から盛り込まれ、日本鉄道会社による鉄

道建設の過程でも用地取得が進められるなど、早期から決定していたと考えられる。同時に、実際の開業時期がどのように決められたか、そのことに分岐点の決定、地域の人々からの働きかけその他の力がどのように作用したか、ということについては未だ明らかでなく、課題として残されている。

註

- (1) 佐藤美弥「アーカイブズにおける展示を通じた歴史像の発信——埼玉県立文書館の他機関連携展示によせて——」『文書館紀要』三三二号、二〇一九年三月。
- (2) これまで埼玉県立文書館では、鉄道をテーマとした展示として、平成三年度に、日本鉄道、未成線、馬車鉄道に着目した第一六回収蔵文書展「鉄道素描」を、平成二十一年度に埼玉県行政文書重要文化財指定記念特別展「近代をひらく鉄道——記録が伝える近代——埼玉県行政文書という世界——」を開催した。後者は分野ごとに分類された行政文書の各「部」から鉄道にちなんだ文書を選び構成したものであった。
- (3) 「鉄道の埼玉」の概要については、展示解説図録（埼玉県立文書館、二〇二〇年）を参照のこと。
- (4) 「中道高崎間鉄道開設許可願」鈴木（庸）家文書七一五六。
- (5) 『日本鉄道株式会社沿革史』第1篇・第2篇（年代不明）、『明治期鉄道史資料 第二集』一・二巻、日本経済評論社、一九八〇年所収。
- (6) 鉄道大臣官房文書課編『日本鉄道史』上・中・下編、鉄道省、一九二一年。
- (7) 星野蒼夫「日本鉄道会社と第十五国立銀行（一）」『武蔵大学論集』一七（二六）、一九七〇年、七八ページ。
- (8) 松平乗昌編『図説 日本鉄道会社の歴史』河出書房新社、二〇一〇年。
- (9) 杉山正司『各線鉄道線路図』〈東京・高崎間を中心として〉『郵政資料館研究紀要』創刊号、二〇〇九年、杉山正司「明治鉄道草創関係資料」『紀要』一三、埼玉県立歴史と民俗の博物館、二〇一九年。
- (10) 大宮市役所編『大宮市史 第四巻 近代編』大宮市役所、一九八二年。
- (11) 同上。四八三ページ。
- (12) 同上。四八四ページ。

- (13) 武田市の助編『大宮駅開業五十周年記念写真帖』武田市の助、一九三五年。
- (14) 同上、五ページ。類似した記述は熊谷利三郎編『大宮案内』実業新聞社、一九一〇年ですで見られる。
- (15) 日本国有鉄道大宮工場編『七十年史』日本国有鉄道大宮工場、一九六五年、四六ページ。
- (16) さいたま市編『さいたま市史 鉄道編』さいたま市、二〇一七年。
- (17) 日本国有鉄道大宮駅編『大宮駅一〇〇年史』日本国有鉄道大宮駅、一九八五年、四六ページ。
- (18) 反町は同書のなかで、『工部省記録』の実測図の年代を明治十五年(一八八二)二月七日としているが、これは鉄道局の上申に対して、着工順序を指示した太政大臣の指令の日付で、鉄道局長から工部卿への予算表と実測図の提出は前年十二月十二日、工部省から太政官への進達は十二月二十三日。
- (19) 国立公文書館 附A〇〇二二六一〇〇。
- (20) 前掲・杉山二〇一九年、一七ページ。
- (21) 同上、一九ページ。
- (22) 国立公文書館 公〇三三八一一〇〇。
- (23) 「公文附属の図・二二三号 東京高崎前橋間鉄道線路実測図」国立公文書館 附A〇〇二二三一〇〇。
- (24) 「東京高崎間鉄道略図」埼玉県立歴史と民俗の博物館蔵。
- (25) 「路傍」の意味は未詳。
- (26) 「日本鉄道会社第一回報告」湯本家文書五〇三〇、「日本鉄道会社書類」根岸家文書八三六。
- (27) 「東京高崎間鉄道事務取扱管掌方決定」埼玉県行政文書 明一七二九一三。
- (28) 同上。なお明治十七年五月二十三日から、両課が分掌していた土地に関する事務は新設の地理課が担当したが、翌年十月二十五日には同課が廃止され、勸業課の担当となった。
- (29) 同上。
- (30) 「北足立郡川口町芝崎平七、浦和宿岡田長道私有地鉄道用地ニ献納ノ件」明治十五年十月十日 埼玉県行政文書 明一七二九一三。
- (31) 「北足立郡浦和停車場敷買上引渡」明治十五年十六日 埼玉県行政文書 明一七二九一九。
- (32) 「北足立郡浦和停車場へ達スル道路敷献納ノ件」明治十五年十月二十一日
- 埼玉県行政文書 明一七二九一二四。
- (33) 「北足立郡大宮宿外ニケ村買上地引渡」明治十五年十二月四日 埼玉県行政文書 明一七二九一三〇。
- (34) 同上。
- (35) 「北足立郡大宮宿停車場通行道路敷献納ノ件内務省へ伺指令」明治十六年七月十四日 埼玉県行政文書 明一七二九一五五一。
- (36) 「鉄道敷設ニ付該社長へ添翰ノ件」明治十六年十一月四日 埼玉県行政文書 明一五一一一二。
- (37) 前掲・『日本鉄道史 上』四一五ページ。
- (38) 「日本鉄道会社 第三回報告」根岸家文書八三六、三ページ。
- (39) 「日本鉄道会社第二区線路認定ノ件」国立公文書館 公〇三八一〇一〇〇件 名番号〇〇二。
- (40) 足利市史編さん委員会編『近代 足利市史 第一巻通史編 原始〜近代(二)』足利市、一九七七年、一〇二七ページ。
- (41) 「熊谷宇都宮間並宇都宮浦和間鉄道線路実地測量ニ係ル主任官出張ノ件」明治十七年六月十二日 埼玉県行政文書 明一五四五一。
- (42) 第一区線と第二区線の分岐点決定の過程については、前掲・『大宮市史』や前掲・松平編でも言及している。
- (43) 「大宮宇都宮間鉄道線路敷設ニ係ル地所買上方等ニ付鉄道局長ヨリ照会回答」明治十七年十二月十九日 埼玉県行政文書 明一五四五二三。
- (44) 「大宮宇都宮間鉄道線路敷設ニ係ル地所買収及立木伐採等ニ付関係郡役所へ達ノ件」明治十七年十二月十九日 埼玉県行政文書 明一五四五二四。
- (45) 「北足立郡大宮ヨリ砂村ニ至ル線路敷地等買収ノ件」明治十八年一月十二日 埼玉県行政文書 明一五四五二五。
- (46) 「北足立郡大宮宿地内鉄道停車場設置ニ係ル用地買収ノ件」明治十八年一月二十三日 埼玉県行政文書 明一五四五二六。
- (47) 「南埼玉郡久喜町及蓮田村停車場位置並該敷地献納等ニ付上申ノ件」明治十八年一月二十九日 埼玉県行政文書 明一五四五二七。
- (48) 「大宮栗橋ノ鉄道停車場南埼玉郡久喜町及蓮田村ニ確定ノ件」明治十八年二月十四日 埼玉県行政文書 明一五四五二八。