

## 明治二三年の陰陽連絡鉄道線路の实地測量について

——技師・小田川全之と鳥取・岡山両県地域——

沼本 龍

(松江市史料編纂室)

### 摘 要

鳥取県・岡山県にまたがる陰陽連絡鉄道をめぐっては、明治二三年（一八八九）に土木技師・小田川全之が線路測量を行ったことが『日本国有鉄道百年史』や『岡山県史』などで指摘されているが、詳しいことは不明であった。本稿の目的は、鳥取県日野町の近藤家文書を史料に用いて、この小田川による線路測量の実態を明らかにすることである。

キーワード…陰陽連絡鉄道、小田川全之、鳥取県、岡山県、線路測量

### はじめに

中国山地を越えて鳥取・岡山両県を結ぶ鉄道は、山陰・山陽両地域を結ぶことから陰陽連絡鉄道とも呼ばれる。それに関する史料として、岡山県津山市の立石家には「自岡山至津山、自津山至倉吉、自倉吉至米子、鉄道建築費予算」、「自岡山至高梁、自高梁至米子、鉄道建築費予算」という二種類の鉄道建設の予算書が伝わっており、その複製が岡山県立記録資料館に所蔵されている<sup>1)</sup>。

これらは美作の自由民権家・政治家として知られる立石岐<sup>ちまた</sup>（西西条

郡二宮村、現津山市）が県内の鉄道敷設運動に携わる中で所持・使用していたものである。予算書は二種類とも活版印刷であり、それぞれ末尾には同様に、「右ハ明治廿二年八月備作伯三国ノ有志者発起シ私設鉄道ノ建設ヲ計リ、元帝國工業会社技師工學士小田川全之氏ヲ聘シ实地ヲ踏査測量ノ上起算セシモノナリ」と記されている。この点から、二種類の予算書の作成には小田川という人物が関わっていることがわかる。

さて、鳥取・岡山両県にまたがる陰陽連絡鉄道の研究については、岡山県側で比較的進んでいる。鉄道敷設法公布（一八九二年六月）後に県全域で展開される官設鉄道誘致運動の構図と各路線の概要は、『岡

山県史』に収録された一八九〇年代前半の各路線の陳情書類、および同県史の編纂に携わった在間宣久氏の研究成果などによって把握することができる<sup>②</sup>。また、近年では、文献史料のみならず鉄道建造物も素材とした、小西伸彦氏による県北・美作に焦点を当てた地域鉄道史の研究も進んでいる<sup>③</sup>。

しかし、小田川全之<sup>まよゆき</sup>による線路測量については、第一議會（一八九一年二月）に提出された「山陽道岡山市ヨリ美作国津山及山陰道伯耆国倉吉ヲ経テ同米子ニ至ル鉄道布設ノ請願」（鉄道博物館所蔵）の中に記述があり、これまで『日本国有鉄道百年史』や『岡山県史』などが小田川について触れてはいるものの、詳細は不明であった<sup>④</sup>。また、かつて筆者は、「鉄道敷設法成立以前の山陰地域における鉄道敷設運動」（『山陰研究』第三号、鳥根大学法文学部山陰研究センター、二〇一〇年。以下では、前稿と略記。）において、主に新聞史料を用いて当時の山陰地域（鳥取・島根両県）の鉄道敷設運動の実態解明を試みた<sup>⑤</sup>が、小田川の行動は断片的にしか把握できなかった。

その後、筆者は鳥取県日野町の近藤家文書を調査する機会に恵まれたが、同家文書の中に一八八九年の小田川全之の線路測量に関する史料がまとまって存在することがわかった。本稿の課題は、この近藤家文書を用いて、今までほとんど知られてこなかった一八八九年の小田川全之による陰陽連絡鉄道の線路実測の実態を明らかにすることである<sup>⑥</sup>。筆者は前稿において、陰陽連絡鉄道計画をめぐる鳥取・岡山両県有志者の活発な交流について指摘したが、今回新たに一次史料を用いることで、そうしたありようをより具体的に示すことができると考える。

## 第一章 明治二年（一八八九）の陰陽連絡鉄道問題

### 第一節 陰陽連絡鉄道計画の各路線と小田川全之

最初に一八八九年（明治二二）における鳥取・岡山両県を結ぶ陰陽連絡鉄道計画の概要を述べておく。筆者は前稿において、山陰両県の新聞史料をもとに山陰地域の鉄道敷設運動の実態解明を試みた。それによると、鳥取県において陰陽連絡鉄道の実現に向けた動きが地域で本格化するのと同年からであり、次に示す①～⑤の路線に鉄道計画が持ち上がっていた。まずはそのルートを確認したい。

- ① 米子～根雨～玉島間。（通称「玉米線」、「乙線」）
- ② 米子～根雨～勝山～津山～〔備前・播磨方面〕間。（通称「国道線」）
- ③ 米子～倉吉～津山～〔備前・播磨方面〕間。（通称「甲線」）
- ④ 鳥取～智頭～佐用～与井間。
- ⑤ 鳥取～若桜～姫路間。

これらの計画は六月頃から各新聞で報じられていくが、全て第一次鉄道熱の中で起こった私鉄計画である。まず、①は「玉米線」と呼ばれ、備中を南北に貫き鳥取県西部の日野などを経て米子に至るもので、現在のJR伯備線に近い計画である。②は津山から西へ旧出雲街道沿いに勝山～美甘～新庄～四十曲峠～根雨などを經由して米子に至るもので、「国道線」と呼ばれた。なお、ここで注意しておきたいのは、玉米線（①）と国道線（②）の二路線の合流点が根雨（日野郡）であることである。

そして、③は津山から近世の伯耆往来（津山往来とも）を経て倉吉・

米子へと向かうルートで、最大の難所は県境の人形仙付近である。以下、本稿では③を倉吉線と呼ぶことにする。④は坂根・影石などの美作東部・吉野郡の各地を經由し、上郡近辺の与井（兵庫県）に至る路線である。最後の⑤の計画は岡山県内を經由しない。

ところで、②③の山陽側の起地点について、筆者は前稿において、『山陰新聞』の記述から②では和気、③では岡山と指摘した。しかし、『山陽新報』を見ると、津山以南の山陽側の起地点をめぐる議論（岡山・和気・久崎・姫路など）は年末にかけても続いていることがわかる。よって、筆者の前稿での見解は再検討が必要であるが、本稿では津山以南のルートをめぐる動向を十分に把握できなかったため、この点については今後の課題とすることを予め断っておきたい。

さて、小田川全之は、幕臣小田川彦一の長男として一八六一年（文久元）に生まれ、一八八三年に工部大学校土木科を卒業した土木技術者である。東京府などで土木行政に従事したのち、一八九〇年からは古河財閥の足尾銅山で土木事業を管掌する。その一方で、一九〇九年には足尾鉄道株式会社を創立して自ら取締役となり、また、後年には古河財閥の幹部として銅山・銀行・合名会社などの経営にも携わるなど、土木技術者・実業家の両面で活躍した人物である（一九一五年に工学博士の学位を取得、一九三三年没）<sup>6</sup>。

古河財閥に入る直前の小田川の経歴は、各種人物事典等でも不明な点が多いが、陰陽連絡鉄道の線路実測を行った一八八九年当時、小田川は帝国工業会社に所属する技師であった。帝国工業会社とは一八八七年九月に設立された建設請負会社である。同社の株式募集広告によると、資本金は一〇〇万円で、「日本帝国内二起ル処ノ土木建築（即ち鉄道工事、築港、埋立、堀割、運河、浚渫、道路開鑿、家屋、楼閣、

建造）等ノ受負ヲ本業」としていた<sup>8</sup>。

本稿でこのあとで明らかにするように、小田川全之は①②③の線路実測に係わって行く。ただし、前稿で明らかにしたように、①②⑤の計画をめぐる地域有志者は対立していた。そして、中でも本稿の冒頭で紹介した鉄道建設予算書にある二つの計画は、後述するように「甲線」・「乙線」として特に激しく対立していた。すなわち、一八八九年七月二日に鳥取県米子で開催された伯耆有志懇親会において、①（「乙」論）を主張する伯耆西部二郡（日野・会見）と、③（「甲」論）を主張する伯耆東部四郡（汗入・八橋・久米・河村）の地域対立が顕在化する<sup>9</sup>。その際の「甲乙」両派にちなんで、③は「甲線」、①は「乙線」とも呼ばれた。小田川はこうした競合する路線の実測を短期間のうちに一人で手がけていたのである。

## 第二節 近藤家所蔵の陰陽連絡鉄道関係史料

次に本稿で主な史料として用いる近藤家文書についての概要を述べておきたい。近藤家は鳥取県日野郡根雨（現日野町）の旧家である。安永期から大正期にかけて代々たたら製鉄業を営み、その規模は中国地方屈指であった。また、同家は所有する広大な山林を、鉄山林としてだけでなく、家庭用木炭製造、植林、さらには木材乾溜、酢酸製造といった化学工業などに活用するなど、地域の産業・経済を主導してきたことでも知られている<sup>10</sup>。

本稿に登場する五代目・喜八郎は、幕末〜明治初年に大庄屋、日野郡長を務めるなど、地域における指導的立場にあり、後述するように、それは郡内での鉄道敷設運動においても同様であった。

そして、現在、近藤家文書は鳥取県立公文書館に「一時預かり」という形で保管されている<sup>①</sup>。近藤家文書のうち、本稿で史料として用いるのは、文書番号三二七番の「明治式十式年、鉄道布設之件二付書類在中」、および三二八番の「廿二年九月、鉄道事件書入」という一八八九年の陰陽連絡鉄道計画に関する二つの袋入りの史料群である。【表一】は三二七・三二八に収納されている史料一点ごとの概要を一覧表にしたものである。以下本稿においては、近藤家文書について、引用した史料の典拠を示す際には、327―1といった形で、【表一】にある仮番号を用いることとする。

【表一】にある史料の点数の大半は書簡であるが、それらは写しを除いて、近藤喜八郎・窪田柳七郎・近藤恭治の三名のいずれかに送られたものであることがわかる。ここでは日野郡での鉄道敷設運動における三名の立場を説明しておきたい。まず、近藤喜八郎は先に述べたように、同家の第五代目当主である。地域のリーダー的存在である彼は七月二八日の日野郡懇親会で、同郡の鉄道問題に関する役員の委員長に選ばれている<sup>②</sup>。鉄道に関する情報は郡内外から彼宛てに寄せられている。次に、窪田柳七郎は近藤家の製鉄業などの経営に携わる同家の使用人である。そして、近藤恭治は根雨宿外一七ヶ村宿戸長であり、彼は先述の日野郡懇親会においては、一名の委員の中の一人に選ばれている。

【表一】を見ると、窪田柳七郎と近藤恭治の二名は、郡外の有志者から多数の情報(書簡)を得る一方で、近藤喜八郎に対して頻繁に情報を届けていることがわかる。すなわち、鉄道問題をめぐって日野郡では、委員長・近藤喜八郎の統轄のもと、窪田と近藤恭治の二名は郡外地域との窓口役・交渉役として活動していたものと思われる。

## 第二章 線路実測に至る背景 ―各路線の動向―

鉄道事業において線路を調査・測量することは計画の基礎であり、その後の経営の前提ともなる重要事項である。また、鉄道会社創立の際には略図や営業上の収支概算が必要となるなど、制度上の要件(私設鉄道条例)でもあり、線路実測を行うこと自体は特別なことではない。しかし、本稿が取り上げる一八八九年の鳥取・岡山両県における事例が興味深いのは、対立・競合する複数の路線の実測を、小田川全之という一人の技師が短期間のうちに手がけている点である。

第二章では、前稿と重複する部分があるが、近藤家文書や岡山県の『山陽新報』の記事も踏まえて、前章で示した①②③の陰陽連絡線の各計画の動向を改めて整理し、それらが線路実測に至った背景に迫りたい。

### 第一節 玉米線について

玉米線をめぐっては、『山陽新報』一八八九年六月二二日付の記事「備中国浅口郡玉島通信(本月二十一日発)」に見られるように、同年六月頃から備中南部・浅口郡の板谷九郎(県議)・辻英一(県議)・三宅最平らが実現に向けて動きだすなど、地域での動きが確認できるようになる。

他方で、瀬戸内海に航路をもつ大阪商船株式会社はこの頃、玉島―新見間の交通と貨物の状況を調査している。大阪商船は航路と併行する山陽鉄道線路の延伸に備えて、各地で「汽船と汽車との関係」を取

【表1】近藤家文書327番・同328番に収められている史料の一覧

仮番号	形態	年代	表題	内容	備考
327-1	紙袋	明治22年	明治式十式年 鉄道布設之件ニ付書類在中、近藤	—	327の史料群を収納する紙袋
327-2	状	(8月29日頃?)	近藤君ノ意	日野郡での玉米線・国道線問題に対する考え。	
327-3	封書	9月26日午後8時	(窪田柳七郎宛、池田稲夫書簡)	国道線実測の結果について。9月28日の津山での集会に向けた対策について。倉吉線の動向、東伯4郡の動きについて。その他。	勝山からの郵便。
327-4	封書	明治22年9月19日	(近藤恭治宛、辻武十郎・旦蘭治郎書簡)	線路実測の状況(人形仙「再測」ほか)、「岡山会議」の模様について。	勝山からの郵便。封筒の差し出し名は辻のみ。辻と旦はともに勝山の人物。
327-5	状	(8月29日頃?)	柳七郎君ノ意	日野郡での玉米線・国道線問題に対する考え。	窪田柳七郎
327-6	状	(8月29日頃?)	問 勝瀬君ノ意	日野郡での玉米線・国道線問題に対する考え。	勝瀬八郎治
327-7	状	(8月29日頃?)	内田氏ノ意	日野郡での玉米線・国道線問題に対する考え。	内田定太郎?
327-8	罫紙	8月29日	(近藤御大人宛、近藤恭治書簡)	美作西部有志者との国道線についての協議(8月29日)に向けての考え。	「近藤御大人」は近藤喜八郎。
327-9	状	8月29日	八月廿九日夜美作有志者へ答エシ意	8月29日、根雨での美作西部有志者との協議における、日野郡有志者の回答(国道線鉄道計画、東京から技師を雇っての線路実測について)。	来県者は池田稲夫・依田新五郎・近藤某・八木近平。
327-10	罫紙綴	明治22年8月	山陽鉄道支線 美伯鉄道興業費	米子～淀江～御来屋～下市～赤崎～由良～倉吉～国境～津山間の鉄道建設の予算明細書。予算総計250万円。米子～倉吉間、13里30町32間5尺。倉吉～津山間、「凡」15里。	墨書。津山町の鉄道設計事務所が作成したものの可能性がある。
327-11	状	8月30日	(近藤御大人宛、窪田柳七郎書簡)	8月29日の美作西部有志者との協議の状況報告。玉米線・国道線問題に対する対応について。	
327-12	封書	9月14日午後	(窪田柳七郎宛、池田稲夫書簡)	先般の岡山での四ヶ国有志鉄道会議の状況(美作から出席した委員、会見郡から出席した大塚誠太郎・門脇重雄について)。	封筒裏「從岡山、池田稲夫」。鉄道以外の内容の書簡を1通同封。
327-13	状	8月30日	(近藤御大人宛、近藤恭治書簡)	8月29日の美作西部有志者との協議の状況報告。玉米線・国道線問題に対する対応について。	
327-14	状	8月29日	(近藤御大人宛、近藤恭治書簡)	美作西部より来県した池田稲夫・八木近平らの根雨での動静、その対応について。	
327-15	罫紙綴	明治22年8月29日	(門脇重雄・大塚誠太郎宛、辻英一・板谷九郎書簡写し)	①玉米線に関する岡山県内での動き、②玉米線実現に向けた見通し、③備前・備中・美作三国有志者による集会について。	
327-16	罫紙綴	明治22年8月29日	(門脇重雄宛、香川真一書簡写し)	備前・備中・美作三国有志者の集会の趣旨・概要、9月10日の岡山での会合への案内。	創立委員10名の一覧、通信所4ヶ所、設計費に関する記載あり。
327-17	封書	明治22年8月9日	(近藤喜八郎・委員宛、門脇重雄書簡)	玉米線問題、日野郡の状況についての問い合わせ。	会見郡渡村からの郵便。
327-18	葉書	明治22年9月19日午後7時50分	(近藤喜八郎宛、八木近平・畑信好書簡)	小田川技師の動向について(19日米子着、20日より国道線実測)。	米子からの郵便。
327-19	状	11月17日夜	(近藤喜八郎宛、八木近平書簡)	境港より国道線を經由し播磨に達する計画について、境港で5名より証書を得たこと。その他。	327-19、327-20、327-21の3通は紙綴で一括。
327-20	状	11月18日	(大近藤宛、窪田柳七郎書簡)	陰陽連絡鉄道計画に関する境港・米子の有志者の動向について。	「大近藤」は近藤喜八郎のことと思われる。
327-21	罫紙	明治22年11月16日	記	会見郡境港の西久平ほか4名による覚書(境～姫路間鉄道開設の理由を了承。発起人となり、請願書に調印する)の写し。	設計委員 大岡熊次郎・八木近平・光木勇蔵宛て。
328-1	紙袋	明治22年	廿二年九月 鉄道事件書入 根雨宿	—	328の史料群を収納する紙袋
328-2	封書	明治22年9月14日午前9時発	(近藤恭治・窪田柳七郎宛、八木近平書簡)	津山～倉吉間の実測状況報告、所感。国道線実測に向けた準備要請。	倉吉からの郵便
328-3	封書	明治22年9月14日午前9時発	(近藤喜八郎宛、八木近平書簡)	津山～倉吉間の実測状況報告、所感。国道線実測に向けた準備要請。	倉吉からの郵便
328-4	封書	9月16日午後□時半	(近藤喜八郎宛、徳尾野精一書簡)	本日米子～根雨間を実測するはずの小田川技師が沿線に到着しなかったこと、米子～根雨間の略図調製の件について。	徳尾野精一は江尾宿外19ヶ村戸長。
328-5	葉書	明治22年9月15日午前3時発	(近藤恭治・窪田柳七郎宛、八木近平書簡)	小田川技師一行の倉吉到着後の動向(15日、橋津港行きなど)、その後の予定。	倉吉からの郵便
328-6	封書	9月17(?)日	(窪田柳七郎宛、生田喜平治書簡)	溝口宿に向いた際の「手違の義」について問い合わせ。	小田川技師の到着の遅れによるものと思われる。
328-7	封書	9月17日午後2時	(生田喜平治宛、徳尾野精一書簡)	国道線実測に際して、昨日の溝口宿での小田川技師の不着について。鉄道に関する溝口・二部での動きについて。その他。	328-7封書は、328-6の封書の中に収納されている

明治三十二年の陰陽連絡鉄道線路の实地測量について―技師・小田川全之と鳥取・岡山両県地域―(沼本 龍)

【表1】近藤家文書327番・同328番に収められている史料の一覧

仮番号	形態	年代	表題	内容	備考
328-8	封書	明治22年9月19日	(窪田柳七郎宛、辻武十郎書簡)	実測の状況(人形仙「再測」ほか)、「岡山会議」の模様、門脇・大塚の状況について。その他。	勝山からの郵便
328-9	封書	明治22年9月18日	(近藤喜八郎宛、門脇重雄書簡)	「兩線測量模様」、「乙線分担金御負担」についての問い合わせ。会見郡有志会延期の件、香川上京の件。	会見郡渡村からの郵便
328-10	郵便紙	明治22年9月4日	(津山二階町鉄道設計事務所宛、篠野憲令書簡写し・1通目)	線路実測に向けた準備、小田川技師の動向、鉄道会社設立に向けた準備について。	篠野の住所は東京芝区柴井町20番地
		明治22年9月6日	(津山二階町鉄道設計事務所宛、篠野憲令書簡写し・2通目)	線路実測後の鉄道会社設立の準備について(①株主とその引受け株数の取りまとめ、②発起人の中からの委員の選出、③「請願書」(会社創立申請書)の内容)。	
		明治22年9月6日	(津山二階町鉄道設計事務所宛、篠野憲令書簡写し・3通目)	美作に向かう小田川技師の動向、岡山・津山・鳥取の各旧藩主家の鉄道会社計画へ協力依頼について。	
328-11	葉書	明治22年9月18日午後5時	(近藤喜八郎宛、八木近平書簡)	9月17日、根雨～板井原間においてのこと(近藤雄四郎・近藤恭治、窪田らと面会し、「沿道手配」や「技師延日」のことを打合せ)。小田川技師の動向(18日朝、倉吉発との電報あり)。	米子からの郵便
328-12	状	(9月?)18日	(窪田柳七郎宛、八木近平書簡)	「会見委員会」の探索と技師の米子到着に備え、18日は米子に引き返すこと。国道線への小田川技師来着に向けた準備・打合せのこと。	
328-13	状	9月15日	(窪田宛、田中三平書簡)	小田川技師来着に際しての有志者の集会への参加について。	
328-14	新聞	明治22年9月8日付	岡山日報	9月10日、岡山市後楽園鶴鳴館で開催の県下郡市有志による「大懇親会」の案内広告がある。	懇親会の発起人は花房瑞連と新庄厚信。

注1：鳥取県立公文書館での目録番号は各袋単位(327、328)までであった。表中の仮番号とは、筆者が本稿においてどの史料を用いているのかを明らかにするために筆者が便宜的に設定したものであり、正式なものではない。

注2：年数や元号の記載の無いものがあるが、内容を確認したところ、これらは全て1889年(明治22)のものであった。

注3：書簡の宛名にある「様」は省略している。

調べていたが、玉島―新見間での調査は地域での玉米線実現に向けた動きを受けたものであったとされる。この際、旧岡山藩士で大阪商船の重役である河原信可も高梁・玉島地方へ直々に赴いている。<sup>15)</sup>

七月になると、板谷と辻は玉米線の計画について、米子(二二日)で会見・日野両郡有志者と協議を行い、その後鳥根県松江(二四日頃?)を訪れている。<sup>16)</sup>これは同月二一日の米子での伯耆有志懇親会に合わせたものである。同懇親会での「甲線」・「乙線」をめぐる地域対立は第一章で述べた通りであるが、懇親会の結果、「各々其欲する処に運動する事となり、即ち東伯四郡と日会(日野・会見―筆者注) 両郡個々に実地を調査して鉄道敷設の設計を為す事」となった。<sup>17)</sup>

こうした伯耆有志懇親会の結果を受け、玉米線のルート上にあった日野郡では、「郡の輿論を取纏め運動の方針」を定めるため、直後の七月二八日に同郡懇親会が根雨で開かれている。八月四日付の『山陰新聞』記事「日野郡懇親会」によると、懇親会では鉄道敷設に向けた委員の選定と運動費用の徴収について取り決めがなされた。同記事は日野郡がどの路線を支持したかについては触れていないが、このあと第二節で示す327-6と327-9の史料から明らかのように、日野郡はこの七月末の時点で玉米線支持の方針を打ち出したのである。<sup>18)</sup>

このように、玉米線(乙線)の計画は七月の段階で、沿線において一定の支持を獲得しつつあった。ここで近藤家文書327-15から、玉米線をめぐるその後の状況を確認してみたい。

【327-15】(文中の傍線は筆者が付した)

(前略)、過日一寸御報導申上置候通、本月廿四日玉嶋ニ於テ備中  
 全国郡長(抽籤ノ發兵) 及有志者参会仕、猶大阪ヲ難波二郎三郎氏モ来

会致し彼是協議仕候処、岡山有志者ニ於而ハ未タ甲乙二線二つき可否ノ意見一定不致赴<sup>(ア)</sup>ニ付、右二線共豫測ヲ終ハ可否見込相立候迄ハ兎二角一致協同ノ事ニ取極申候、猶又大阪商船会社長河原信可氏及ヒ同氏ガ乙線路ヲ測量セシメタル土木技師モ来県ヲ乞ヒ、昨廿八日<sup>(イ)</sup>岡山ニ於テ三<sup>(イ)</sup>國有志者<sup>(美備備中)</sup>參<sup>(イ)</sup>會致候、右測量圖ヲモ関当候技師ノ説ニハ乙線ハ十分分布設ノ見込相立候赴<sup>(イ)</sup>ニ御座候、乍併此上ハ甲線モ一応豫測致候積ニ而、更ニ来月十日ヲ期し岡山ニ於テ今一集會ノ手筈ニ御座候、猶今般三國有志者中ニ於テ委員十名ヲ撰定し小生等二人モ末尾ニ加ハリ、且当分ノ内香川真一氏ヲ委員惣代ト致し、右甲乙二線可否相分候迄ハ渾テ同氏名儀ヲ以御通信可申上事ニ取極メ申候、左様御了承相成度候、小生等ニ於テモ爾後決シテ思想相変候訳ニハ無之候得共、小生等心中ニハ十分乙線路ノ方利益ト確信致候故、此際反対分離ハ却テ不得策ナレバ一応甲線路豫測モ終へ、其ノ上ニテ甲線ハ到底不利益ト相定リ候時ハ甲線論者<sup>(イ)</sup>も十分満足シ謹テ兜ヲ脱キ可申ト想像仕候、此段御懸念被下問敷、就而ハ此頃決儀之項目、猶来月十日御来県ノ儀香川方御照會申上候筈ニ候得共、小生等方モ為念示後御景況ヲ報且御出席之程御依頼申上候(中略)

明治廿二年八月廿九日

板谷九郎

辻英一

門脇重雄様

大塚誠太郎様 侍史

この327-15の書簡は、会見郡渡村の門脇重雄(県議、のちに代議士)

明治二二年の陰陽連絡鉄道線路の实地測量について―技師・小田川全之と鳥取・岡山両県地域―(沼本 龍)

からもたらされた写しと思われる。前稿で明らかにしたように、門脇は大塚誠太郎(米子町)と並んで伯耆西部・会見郡の鉄道敷設運動の中心的存在であり、一八九一年二月に倉吉線の敷設を帝国議會に請願している。他方で、近藤家文書<sup>328</sup>1-9を見ると、門脇は一八九九年九月一日に、近藤喜八郎に対して「乙線分担金御負担」のことを問い合わせており、玉米線の計画にも関与していることが確認できる。

さて、327-15の内容は玉米線など陰陽連絡鉄道をめぐる岡山県側での情勢である。前半部分にあるように、玉米線に関して、八月二四日に山陽鉄道の大株主・難波二郎三郎も参加した備中全郡長と有志者の会議、八月二八日には岡山県内・三國有志者による会議が開かれたことがわかる。そうした中で興味深いのは、傍線部Aに見られるように、先に述べた大阪商船の河原や同社のもとで玉米線調査に係わった技師らと、地域の有志者が接触していることである。板谷と辻は、その「技師ノ説」によると「乙線」は「十分分布設ノ見込相立」一つことを伝えている。

しかし、板谷と辻はこうした玉米線実現に向けた見通しの一方で、「心中ニハ十分乙線路ノ方利益ト確信」しているが故に、乙線のみならず競合する甲線の「予測」も行う必要を述べている。そして、その結果をもとに甲線が「到底不利益」であることを実証すれば、甲線論者は「十分満足シ謹テ兜ヲ脱」ぐであろうと述べている(傍線部B)。

これは陰陽連絡鉄道の各計画がいずれも中国山地を越える難路なだけに、同時に複数の路線が実現することは不可能であり、最終的には競合する他の路線の関係者の協力(出資)が不可欠であるという認識があったためと思われる。ゆえに、甲乙両線の対立の決着は「十分満足シ謹テ兜ヲ脱キ」とあるような円満な形でなければならなかったの

である。

## 第二節 倉吉線・国道線について

### (1) 倉吉線

次に美作の津山から伸びる陰陽連絡鉄道計画について検討を行う。  
まずは倉吉線(津山―倉吉―米子間)である。美作での陰陽連絡鉄道計画が具体化するの六月頃以降と思われる。『山陽新報』七月一六日付記事「鉄道敷設に関する事」は、津山―姫路間の計画について次のように説明している。

該敷設の事の起りしは、曾て岡山の人にて目下東京に在りて土木事業に従事し居る篠野憲令氏を度々英田郡長池田長準氏へ促し来り、同氏より更に英田郡有志者へ謀り、尚池田氏より東北条郡長水野漸氏へも囑りたる趣にて、右池田水野の両氏は亦之を津山淡水会員へ協議に及びたるよりいよく敷設を任遂ぐることに一決せしなり

篠野憲令は旧岡山藩士<sup>19)</sup>で、のちに述べるように小田川全之との仲介役となったと思われる人物である。また、淡水会については不明な点が多いが、同記事によると、篠野らとの照会や往來の任にあたっていたようである。同会は七月一日に「山陰山陽両鉄道支線敷設」について協議し、敷設に関する取調の計画を立てている。<sup>20)</sup>

次に、津山以北の計画をめぐるのは、前掲「鉄道敷設に関する事」が「山陰鉄道支線は伯耆国の境港より津山へ敷設する計画にて、(中略)、此株金は伯州並に雲州地方において募集し得らる、都合にて、已に倉吉の有志者よりも切々促し来り居る趣」と説明しているように、この

とき既に津山・倉吉両地の有志者の交流も始まっていたようである。実際、先に述べた七月二一日の伯耆有志懇親会では、津山―倉吉―米子間の計画(「甲線」)が伯耆東部での支持を獲得していた。

こうした中で、津山には陰陽連絡鉄道計画の一つの拠点<sup>21)</sup>が築かれる。津山町二階町の鉄道設計事務所である。同事務所の創設の経緯については、「姫津線開通沿革史」(一九三四年<sup>22)</sup>)に記述がある。同書によると、七月二五日に勝田郡勝間田において、池田長準(英田郡長)・松本清心(勝南郡長)・大岡熊治郎(勝南郡池ヶ原村)他四名が会合して、米子―姫路間の「陰陽鉄道会社」計画を協議したとされる。続いて、八月六日には津山において美作の全一二郡長が会合し、その結果、津山町二階町に「陰陽鉄道株式会社」の事務所が置かれ、四十五名の設計委員に「計画書」を作成させたとされる。この事務所は津山から伸びる倉吉線・国道線の実測に向けて小田川全之を雇い入れるなど、美作での鉄道計画における重要な役割を果たしていくこととなる。<sup>23)</sup>

### (2) 国道線

次に、国道線(津山―勝山―四十曲―根雨―米子間)について述べる。国道線の計画の始まりの状況はよくわからないが、近藤家文書からは、八月二九日に美作西部の有志者が国道線の計画を日野郡に対してもちかけ、根雨で協議を行っていることがわかる。

美作より来県したのは、窪田柳七郎の書簡(327―11)によると、池田稲夫(大庭郡湯原村)・依田新五郎(真島郡落合町の飯田新五郎と思われる)・「近藤某」(不明)・八木近平(真島郡一宮村長)、「大庭を河部」の五名である。一方、日野郡側の出席者は、「勝瀬」(八郎治)・「新宅」(近藤雄四郎、新宅は屋号)・「近恭」(近藤恭治)・「近千八郎」(近藤千



八郎)・「加藤」・「内田」・「小生」(窪田)・「江尾」代理トシ、生田喜平治」の計八名である(327―11)。

この八月二十九日の協議の中身については、近藤家文書327―9「八月廿九日夜美作有志者へ答エシ意」により明らかになる。次に掲げるのは国道線の計画に対する日野郡側の回答である。

国<sup>道</sup>線開設御誘導賛成之一条者、本日之場合本郡有志者欠席多ニテ何分之確答スル不能候、当宿(根雨宿―筆者注)有志者ハ国道筋賛成スル者、従来連絡之線路殊ニ數百年來知順筋ニ付、最モ右切望ナストハ雖トモ、過般來玉米間開通ノ挙ニ連議セシ後ニシテ、尚此回ハ俄然ノ義ニ付、郡中有志者協議ヲ纏ムル間合無之、此極点者追テ何分ノ答ニ可及候事

国道線の計画に関して、日野郡側は欠席者の多さを理由に、日野郡全体としての回答を保留している。これには「過般來玉米間開通ノ挙ニ連議」した経緯、すなわち七月二十八日の日野郡懇親会での方針が関係していた。しかし、一方で根雨有志者は「国道筋賛成」との意向を伝えている。根雨にとつて国道線(旧出雲街道)は、旧來より通い慣れ親しんできた道であった。

そして、八月二十九日の会合の大きな特徴は、国道線の計画と技師を雇つての線路測量の二つがセットになつて提案・協議されていることであつた。327―9には、「一、東京ヨリ技師ヲ聘シテ国境ヲ実測セントアル急件ハ賛成セリ、本郡境ニ及ナレハ費用幾分ヲ出弁スヘキナリト」とあり、日野郡側は賛成している。ただし、実測の費用の分担方法については、327―9に但し書きがあり、後日交渉の余地を残していたようである。とはいえ、ともかくも「急件」である線路実測の実施については賛成した形である。

ところで、この根雨有志者の回答は日野郡にとつて微妙な問題をはらんでいたといえる。近藤喜八郎の次男である勝瀬八郎治(一八八四年に勝瀬家の養子となる)は、八月二十九日頃に書かれたと思われる鉄道に関する意見書の中で、次のような懸念を表明している(327―6)。

此度之御來談ニテ大ニ津山米子間之線路ニ賛成之意ヲ表候へども、已ニ全郡(日野郡―筆者注)ハ挙テ玉米線路ニ賛成之意ヲ表し居候に付而ハ、断乎貴国(美作―筆者注)之線路ニ賛成之意ヲ表し候テハ、又玉米之有志及日野奥部之有志与忽ち反動力ヲ起シ、將來一大紛紜之止ム時ナキニ付、断然此条ニテ賛成玉米ヲ打捨候訳ニハ不參候間(後略)

つまり、勝瀬は玉米・国道兩線をめぐつて日野郡内が分裂することを危惧しているのである。根雨の有志者たちはこうした日野郡内の問題を先送りにして、美作西部からの一連の提案に対して賛成した訳であるが、これはやむを得ないものであつたといえる。というのも、この時点で両県において、玉米・国道兩線の優劣や成算を判断するに値する具体的な材料を持つ者は、誰一人としていなかったからである。そして、第三章で述べるように、津山の鐵道事務所が計画を進めていた線路実測の日程は目前に迫つており、日野郡全体の方針を再度審議する時間的余裕はほとんど無かつたからでもあつた。

### 第三節 備前・備中・美作三国集会

これまで確認してきた三つの陰陽連絡鐵道計画のほかに、岡山県内にはそれらとは別の枠組みから鐵道の実現を目指す試みが存在した。それは浅口郡の板谷と辻が前掲の書簡(327―15)で、門脇と大塚に對

して参加を促していた、備前・備中・美作三国有志者による集会（九月一〇日、岡山で開催）の計画である。板谷と辻によると、その中心人物（「委員物代」）は県議（邑久郡）の香川真一であった。327―16の書簡は香川が門脇に送った三国集会の案内であるが、その中で香川は次のように述べている。

今般備前備中美作三国有志者集議之上、所謂甲乙二線之可否取調候迄ハ兎ニ角協同一致之事ニ取極メ申候、何トナレハ目下兩線ニ付未タ十分之可否見込相立不申、然ルニ彼是分離運動仕候時ハ無用之費用モ不少、且ツ上願ニ募株ニ将来幾分之障碍モ可有之

この三国集会とは、地域で対立する甲・乙両派の「協同一致」を目指すものである。地域対立による陰陽連絡鉄道計画の膠着状態の解消を図る試みであるが、鉄道をめぐる地域の有志者の認識に関して、次の二点を指摘することができる。

第一に、各路線の「十分之可否見込」、すなわち優劣や成算が不透明なままでの「分離運動」が問題視されている。そこで必要となるのは甲・乙両線の「可否取調」、すなわち両線路の实地調査・測量である。第二に、各路線同士の対立が「上願」（会社創立の申請）と「募株」（資金調達）に「障碍」をきたすとあるが、これは最終的には挙泉的な地域間の協力なくしては、山間地域を主な路線とする陰陽連絡鉄道は成就しないとの認識に基づくと思われる。

このような陰陽連絡鉄道計画をめぐる認識は、両県の有志者が共有していたものと思われる。次に掲げるのは、『山陽新報』一八八九年一〇月一日付「山陰山陽連接鉄道」の記事の一節である。

美作国を始め他の有志者の見る所、何れも区々なれども同布設の費額は頗る巨多にして、逆ても一地方の有志者のみを以て計画し

得べきものにあらず、沿く他方の有志者を募らざれば成功覚支なければ、今に当りて一小地方の利害にのみ目を注ぐは宜しきを得たるものにあらず、大に此を利用するの策を見出すこそ肝要なれとの説同国有志者の内に盛にして、津山より人形仙を越へ伯州倉吉を貫ぬき米子に達するの線路と、津山より国の西方なる四十曲の峠を経て米子に至るの線路との二説に付き、技師をして何れを便なりとするかを測量せしめんとて（後略）

三国集会の試みや、この『山陽新報』記事を踏まえると、各地域の有志者はそれぞれ自らの計画を主張しながらも、現実的には陰陽連絡線の一本化の必要性を感じていたと思われる。互いに納得する形で対立を終息させ、さらには将来の協力体制を築くためには、実地での線路調査と測量に基づいて各計画の優劣や成算をはっきりさせる必要があったのである。

### 第三章 小田川全之による線路実測

#### 第一節 旧岡山藩士・篠野憲令と津山の鉄道設計事務所

八月二九日の根雨での国道線に関する協議では、東京から技師を雇って線路実測を行うことが「急件」として議題が上がっていた。この技師こそ小田川全之である。そして、近藤家文書328―10からは、実測に向けた準備は津山町二階町の鉄道設計事務所を中心に進められていたことがわかる。本節では328―10の内容からその状況を明らかにする。

まず、【表一】に示したように、328―10は第二章で紹介した篠野憲令

(東京) が同事務所宛てに発した三通の書簡の写しをまとめた綴りであるが、その綴りの冒頭には、「廿二年九月九日」と題した次のような名一覧がある。

廿二年九月九日

日野郡 近藤恭治 窪田柳七郎

倉吉 武信克三

真島郡 八木近平 飯田新五郎 辻武十郎

大庭郡 福井貞一郎

衆北条郡 久山莊平 黒田沢衛

東北 安黒基 東北条 竹内景明

西々条 河田保男 西々条 佃稔

西北条 土居通信 西北条 武田定次郎

津山 矢吹貫一 津山 渡辺恂

津山 竹中清一郎 津山 森本藤吉

津山 前原協 津山 黒田鷺三

津山 福井周次郎 勝南 大岡熊治郎

大庭 池田房次郎 英田 青山平四郎

勝南 和田房衛 津山 西北条 畑信好

これはおそらく九月九日に同事務所で会合があり、328-10はそこでの参加者と、会合で入手した篠野の書簡(三通)の文面を合わせて記録したものと思われる。

さて、篠野が送った三通の書簡の内、九月四日付の書簡(328-10、一通目)では、美作に向かう小田川の足取りのほか、実測に向けた情報や用件を、次のように伝えている。

明五日小田川技師貴地へ向ヶ出発、参地仕候へハ参途久崎ヨリ経

通仕度ト申合、御同意ナレハ御案内人御壱名姫路市米瀬迄御出張御面会仕度旨申上候事ニ有之、其他悉皆之件ハ小田川君へ申述候処、請願ヲ急キ候ニハ製図等之手伝壱名ヲ要シ候間、大坂ヨリ同伴致度トノ事ニ候得共、此事ハ未タ御照会前ニ付御同意ヲ得テ電報スレハ直チニ大坂ヲ技手壱名参地可仕手配ノミ仕置候

篠野は技師受け入れの事務・手配役を担っているとみられる。篠野については不明な点が多いが、実は小田川が所属する帝国工業会社の「発起人惣代」であった<sup>(20)</sup>。したがって、小田川を津山の鉄道事務所に紹介したのは篠野の可能性が高い。そして、篠野の関心は既に実測後のことにあつた。残る二通の書簡の内容の大半は、測量後の迅速な会社創立手続きの遂行に向けた要請である。それは以下の三点である。

要請の一点目は「請願書」、すなわち通信省に提出する鉄道会社創立願書の作成・提出である。篠野は迅速さに加えて、「請願書ハ御許可否ノ関スル所ナレハ百日文ヲ講シテ可ナリト言ヘシ、然ハ迅速草稿シ伯州ト十分協議参考シテ御浄録前一応拝見仕度候、鉄道局ノ方針ニヨレハ軍事ノ事ハ余リ述ヘス、美伯両国ニ利益ヲ興スノ点十分御申述可然候」(328-10、書簡・二通目)などと内容にまで注文を付けている。

二点目は、各株主の引き受け株数の取りまとめについてである。書簡二通目には、「株ニ御引受員数取極々帳簿ニ登記スル事」(328-10)とあり、これは資金の目処を立てることであるが、手続上の問題として、会社創立出願の際に提出する起業目論見書に各発起人の引き受け株数を記載する必要があつた(私設鉄道条例)。そして、資金調達という点で興味深いのは、「就テハ四十曲リ人形仙ナリ線路決定も小違ニアレハ、何レニカ決定ノ上ハ池田章政公及旧津山藩主松平公へ、兎モ角発起ト者申入難キモ賛成ノ上相応之株主御承諾願上度奉存候間」(328-<sup>(入欠)</sup>1)

10、書簡・三通目」とあるように、関係地域の各旧藩主(家)を有力な株主の候補として期待している点である。

そして、三点目は、事務の迅速化のために発起人の中からの「委員」Ⅱ「惣代」を選出することである(328―10、書簡「三通目」)。これは「臨機ノ契約」に応じたり、「簡便取計」を行う必要からである。

篠野がこのように事業の進捗を急いだのは、備中の玉米線との対抗からであったと思われる。328―10の冒頭に記された人物を見ると、津山の鉄道事務所に集結したのは、陰陽連絡線のうち、美作と伯耆の倉吉線・国道線の関係者であった。したがって、実測によって具体的な数値に基き、まずは倉吉・国道両線の優位性を確認し、その上で路線を一本化するのがねらいであったと考えられるのである。

## 第二節 倉吉線・国道線の実測

倉吉線・国道線の実測の経過を追ったものが【表2】である。小田川の津山への到着は九月九日であるが、同日は前掲328―10冒頭に記された沿線関係者一同の歓待を受けたものと思われる。そして、小田川が津山を出発した日は一〇日頃と思われる、まず西三条郡へと向かった<sup>(24)</sup>。小田川らの実測コースは、まず、津山から伯耆往来を北上し、人形仙付近で県境を越えて倉吉・米子へと向かう。そして、米子からは南に進路を取り、国道線の各地を実測して津山に戻るといふものである。

この小田川たち測量隊一行のはっきりとした人数・構成はわからない。しかし、地域の有志者が常に同行していたことは間違いない。例えば、津山から西三条郡へ向けては畑信好(西北条郡西苦田村)が案内役となっている<sup>(25)</sup>。そうした中、同行者の中に実測の状況を根雨の近

【表2】倉吉線・国道線の実測の経過

月日	出来事	史料
9月3日	『山陽新報』、帝国工業会社技師派遣のことを報じる	『山陽新報』1889年9月3日「山陰陽鉄道に関する事」
9月5日	小田川全之、山梨県から美作へ向け出発	近藤家文書328-10(書簡1通目)
9月6日	篠野憲令、千坂知事へ技師出立のことを伝える	近藤家文書328-10(書簡3通目)
	小田川、大阪支社で「測量器荷造取計」 大阪で黒田鷺三(津山町)が技師を出迎える	近藤家文書328-10(同上) 『山陽新報』1889年9月11日「技師来津」
9月7日	小田川、姫路に到着	近藤家文書328-10(書簡3通目)
9月9日	小田川、津山に到着	『山陽新報』1889年9月12日「技師」
	津山鉄道設計事務所集會(倉吉線・国道線関係者)	近藤家文書328-10
9月10日	小田川、実測へ出発?	—
9月11~12日	(小田川、津山~上斎原間実測)	—
9月13日	小田川、上斎原を出発	近藤家文書328-3
	小田川、「人形仙筋観測」	近藤家文書328-3
9月13日晚	小田川、倉吉に到着	近藤家文書328-2、328-3
9月14日	小田川、倉吉に滞在(八木「十四日ハ多分倉吉滞在」)	近藤家文書328-2
9月15日午前	小田川、「橋津築港ノ場所ヲ一見」	近藤家文書328-5
9月16日	(国道線沿線有志者)、米子~根雨間の略図を調製	近藤家文書328-4
9月16~17日頃	小田川、人形仙付近を「再測」	近藤家文書327-4、328-8
9月18日朝	小田川、倉吉を出発	近藤家文書328-11
9月19日	小田川、米子に到着	近藤家文書327-18
9月20日	小田川、米子を出発(国道線測量へ)	近藤家文書327-18
9月22日	小田川、根雨に到着(同所で一泊)	『山陰新聞』1889年9月27日「日野郡根雨宿通信(一昨廿五日発)」
9月23日	小田川、国道線・四十曲峠など測量	同上
9月24日(?)~	小田川、津山の鉄道設計事務所にて報告書作成へ	『山陰新聞』1889年10月7日「西伯鉄道の墜道」

藤家に逐一報告する人物がいた。真島郡一宮村の八木近平である。

八木は九月九日の津山の鉄道事務所での会合のあと、そのまま小田川の測量に同行したと思われる。九月一日、倉吉に滞在中であった八木は、津山と倉吉間の測量の状況について、窪田と近藤恭治宛てに次のように書き送っている(328-2)。

津山上才原間ハ高低平均凡七十五分ノ一位ニシテ、トンネル三四ケ所長キハ五六丁、短キハ三三間、大橋四ケ所長キハ三三間、短キハ二二間、上才原凡十丁下ル、木地山村ノ内字下モ小屋木地山人家ノアル処間トシテ、觀測ニ候得共、自分ノ推測スル処ニテハ廿八九町位ハ可有之ト被存候、是ハ案内者カ里程ヲ短縮シテ案内シタルニ拠ルナラン、下モ小屋穴鴨間ハ四十分一ノ高低位ニテ山脚切取及岩石切取□□數ケ所アリ、穴鴨倉吉間ハ高低六十分一位ナルベシ、其間大橋一ケ所長十間、小橋二三ケ所、三間成ナリ

八木は国道線の支持者であつたが、競合する倉吉線の最大難所である人形仙付近の実測の状況を注視していたのである。また、八木は現状を報告するだけでなく、「米子」が国道筋觀測ノ際、見取図ノ必用、殊ニ案内ニ立会スル人ハ何地カ何所迄ノ里程ノ答ニ差支ナキ様御取計相成候(328-1-2)などと、国道線の測量に向けた準備も要請していた。

さて、小田川の一行は九月一三日午後倉吉に着いた。そして、翌日は同所に滞在し、一五日午前は倉吉の北東に位置する橋津港(河村郡橋津村)に向かっている。日本海に面した同港は倉吉線の倉吉と米子間のルートからは幾分東へ離れた位置にあるが、小田川は倉吉から同港への支線建設の可能性を睨んでいたのかもしれない。あるいは、橋津港の港湾整備が大きな問題となるのは山陰線開通後の大正期以降と

されるが、土木技師の来県を好機と見た地元の関係者に促されたものかもしれない。八木によると、倉吉に辿り着いた小田川の周辺には「倉吉地方有志者ノ猥ニ座シ」(328-1-5) ていたようである。

ところで、八木は測量が津山と上斎原と人形仙付近と木地山と穴鴨と倉吉と進んだ時点で、小田川の米子への到達を九月一五日晚と伝え、日野郡有志者による米子での出迎えも要請した(328-1-2)。また、橋津行きによつて日程がずれたのちは、米子での出迎えは一六日晚で「不苦旨」を伝えている(328-1-5)。しかし、小田川の米子への到達は一九日まで遅れることとなる。

これは小田川の来着を待つ国道線の沿線の有志者の混乱を招いた。情報が錯綜する中、日野郡江尾宿の徳尾野精一は、九月一六日午後「右者如何之御手違ニ御座候哉、該技師ハ弥何日頃此辺実測可相成候哉」(328-1-4)と、近藤喜八郎に書き送っている。この日、徳尾野は「米子根雨間之略図」の調製を済ませて小田川を待つていた。

実はこの大幅な遅れの理由は、小田川が人形仙付近を「尚又再測」(327-1-4) したことであつた。この情報を近藤家に寄せた勝山の辻武十郎は、書簡の中で「如何ナル理由アツテ斯ク跡戻リヲナスカ不相分候へ共、難工ニ因ルナラント奉存候」(327-1-4) と述べている。

こうした混乱もあつたが、九月二〇日から二三日にかけて国道線の測量が行われた。しかし、近藤家文書三二七と三二八にはこの件に関する詳細な記録がない。そこで、ここでは『山陰新聞』に掲載された小田川の見解(「見込」)を確認しておきたい。まず、米子と根雨間については、「米子より当宿(根雨)筆者注」までの間には別に難所もなければ工事も最も容易なるべし」と報じられている(九月二七日付「日野郡根雨宿通信」)。そして、国道線最大の難所・四十曲峠については、

「四十曲の嶮阪路なるも此処へは一間に四十分一以内の勾配を附したる一のトンネルを穿つを以て事足るべきにより、工事も左まで困難ならず」と報じられている(一〇月七日付「西伯鉄道の墜道」)。

国道線の測量後、小田川はただちに津山の鉄道事務所に戻って製図など報告書の作成に取りかかった模様である(表2)。しかし、それも束の間、小田川は今度は津山と岡山間の実測へと向かっている。一〇月一〇日から一日にかけて津山と弓削・福渡・岡山と巡っており、この区間の実測には津山町の黒田鷲三(県議)が同行していた。

### 第三節 玉米線の実測と備伯鉄道会社

玉米線について、七月頃の段階で板谷と辻は、『山陰新聞』に対して「愈々諸方の賛成を得る以上ハ、山陽鉄道会社の常議員たる岡山県人難波二郎三郎氏を惣代として上京せしめ、技師の出張を請ハしめ、実地測量を遂げたる上にて、何れにか然るべき線路を決定する予定」と語っていた。しかし、本稿で明らかにしたように、小田川全之を雇って実測を行った倉吉線・国道線に完全に遅れをとってしまった。

そこで玉米線側が採った策は、美作の二線と同様に小田川を雇って線路実測を行うことであった。その時期は一〇月下旬から一月上旬頃と思われる。実測の様子は『山陰新聞』で「玉米鉄道有志者も他線の勢ひ傍観すべしにあらざると、是亦小田川氏を雇ひ込み実地を觀測し、此程備中路より本郡(日野郡―筆者注)石見筋を経て当地(根雨―筆者注)迄来り、更に引返して本郡生山筋觀測しつゝ、帰国せり」と報じられている。第二章で述べた大阪商船による測量成果(「測量図」)は、玉米線の計画を具体化させるには物足りなかつたのである。

そして、この実測を経て玉米線の計画は「備伯鉄道会社」として具体化する。<sup>(30)</sup>『山陽新報』によると、資本金は六〇〇万円の「見込」で、そのルートは山陽側から撫川と堪井と高梁と有漢と宮地と皆部と木谷

此のルートについては、まず、山陽鉄道との接続地が玉島ではなく撫川(現JR庭瀬駅付近)となつている点が目される。これは、玉島から堪井(現総社市)に敷設した場合、「此線路は哩も延長し途中に二箇処の鉄橋を要する」ので、「経費上より平坦なる道路を取」つた結果であると説明されている。そして、高梁と新見間においては東へ大きく迂回するが、「全体新見より高梁へ真直ぐに達すれば大に逕捷なれども、鉄橋を要する処八ヶ所もあるを以て少しは迂廻を免れざれども、右の如き線路を取る方便なるのみならず隧道の数も減じ美作西部地方にも多少の便を与ふる」と説明されている。このように、備伯鉄道の路線計画は、高梁川に要する鉄橋の建設を極力回避しようとする点に特徴があつた。

## 第四章 実測後の状況と実測の成果

### 第一節 国道線と倉吉線の対立

倉吉線と国道線の実測が終了すると、次はその結果をもとに線路を確定しなければならぬ。津山の鉄道事務所では、両線の実測終了直後の九月二十八日に「仮免状下附請願の手順等を協議」する集会在計画された。<sup>(32)</sup>伯耆・美作の各地から有志者が改めて集うのであるが、協議

は難航が予想された。というのも、新聞報道によると、両線は距離において大差はなく、工費は国道線のほうが約九〇万円多いものの、同線の方が旅客・貨物収入において勝ると目されていたからである。<sup>33)</sup>

国道線側・大庭郡湯原村の池田稲夫（当時は真島郡書記）が九月二六日付で窪田に送った書簡（327-3）からは、実測終了後、両線の各有志者間の緊張が高まっていることがうかがえる。まず、次の文面に見られるように、国道線沿線の有志者たちは、二八日の津山での集会（「該集会」）に向けた準備に余念がなかった。

該集会ニ先タチ、井手毛三・八木近平ノ両氏今夕出発ニテ、津山（通次カ）ノ準備ヲ為シ、明夕久米北條郡坪井駅ニ真大久米北ノ三郡委員内（車カ）議ヲ遂ケ、廿八日ノ集会ヘ相臨ミ候計画ニ有之候

「真大久米北」とは、国道線の沿線の真島・大庭・久米北条の三郡のことである。「倉吉派ヲ避ルノ準備」とは、津山での集会において津山以北のルートを国道線に確定させるための多数派工作と思われる。そして、津山の鉄道事務所での集会の日程が二八日と早いことについて、ある疑問を池田は抱いていた。

津山ノ集会ヲ斯ク早メタルハ、過日廿三日国界観測上良果ヲ得タル処ヨリ、廿四日早天武信克三津山ヘ向ケ出発セシニヨリ、当方ノ協議未タ行届カサル内ニ集会ヲ始メタルニハナキ哉与疑念候、技師も帰津（津山―筆者注）後三日間位ヲ経ザレバ観測上ノ報告も出来サル哉二聞及候処、斯ル通知ノ早カリシハ如何ニも

武信克三（久米郡倉吉町）は伯耆での倉吉線の敷設運動の中心的人物である。池田は、武信ら倉吉線支持者と津山の鉄道事務所の関係に疑念をもちつつ、両者が結び付くことを警戒している。

さて、九月二八日の会合についてはそれを伝える史料がなく、その模様は不明であるが、倉吉線と国道線をめぐる津山での議論は決着することなく月日は流れた。それから約一ヶ月後、一〇月二二日の津山での「線路確定会議」に日野郡から「惣代」として臨んだ近藤恭治は、根雨に戻ったのち、「津山委員会は猶未だ決定するに至らずして両々相執て下らず、何れ分離別々に出願するに至らん勢ひあり」と『山陰新聞』に対して語っている。<sup>34)</sup>

因みに、こうした線路確定をめぐる状況は津山以南のルートについても同様であった。本稿では詳しく述べないが、十一月頃より美作での議論が混迷を極める様子が『山陽新報』に報じられている。

## 第二節 線路実測の成果について

最後に、これまで明らかにした小田川全之による陰陽連絡鉄道の実地測量の成果について述べておく。まず、本稿の冒頭で紹介した立石家に伝わる二つの予算書である。

「自岡山至津山、自津山至倉吉、自倉吉至米子、鉄道建築費予算」では、鉄道の総延長（哩）は一〇二マイル四分の三、総工費は五〇二万三千円である。ルートは表題にある通りで、本稿で明らかにした倉吉線である。用地・工事・軌道・車両・建物など鉄道に関わるあらゆる費用は、表題にある各区分ごとに計算されている。

次に「自岡山至高梁、自高梁至米子、鉄道建築費予算」であるが、書体や記載の形式は基本的に前掲の倉吉線の予算書と同様である。ただし、この岡山―高梁―米子間の予算書には、より詳しい経由地、各区分間の距離・高低・勾配を示した一覧表がある。それによると経由地

は岡山と湛井と高梁と新見と上市と備伯国界と生山と黒坂と根雨と米子である。そして、鉄道の総延長は九六マイル二分の一、総工費は五九一万二千元である。第三章で述べた備伯鉄道会社の計画は、この予算書に基づいていると思われる。

なお、小田川による国道線に関する予算書については、筆者は今のところ未確認であるが、岡山を起点に国道線を経て米子に至るルートは、のちの中国鉄道株式会社(一八九四年発起)の予定線となる。

【表3】倉吉線の建設予算書の数値の比較(各区分ごとの数値のみ)

区分	項目	①小田川作成の予算書の数値 (1889年秋)	②請願書にある予算書の数値 (1891年2月)
岡山～津山間	予算(総計)	176万8000円	176万8000円
	延長(哩)	33哩2分の1	33哩2分の1
津山～倉吉間	予算(総計)	210万円	210万円
	延長(哩)	35哩2分の1	35哩2分の1
倉吉～米子間	予算(総計)	115万5000円	115万5000円
	延長(哩)	33哩4分の3	33哩4分の3
全区間	予算(総計)	502万3000円	502万3000円
	延長(哩)	102哩4分の3	(記載なし)

注:①の出典は「自岡山至津山、自津山至倉吉、自倉吉至米子、鉄道建築費予算」(岡山県立記録資料館所蔵・複製「西々条郡二宮村立石家資料」)。②の出典は「山陽道岡山市ヨリ美作国津山及山陰道伯耆国倉吉ヲ経テ同米子ニ至ル鉄道布設ノ請願」(鉄道博物館所蔵)。②の予算書は『岡山県史』第29巻 産業・経済(1984年)に全文が翻刻・掲載されている(869～874頁)。

岡山両県の有志者は小田川全之を招いて線路実測を行ったが、一八八九年における陰陽連絡鉄道の計画は直後に起こった恐慌の影響で全て頓挫することとなる。しかし、この実測の経験と成果は、後年の地域での鉄道敷設運動に引き継がれていった。本稿の冒頭で紹介した「山陽道岡山市ヨリ美作国津山及山陰道伯耆国倉吉ヲ経テ同米子ニ至ル鉄道布設ノ請願」である。

これは岡山と津山と倉吉と米子間、すなわち本稿で述べてきた倉吉線の官設鉄道敷設を求めたもので、帝国議会に対して、一八九一年二月二八日付で倉吉町の武信克三ほか一一九名によって提出された。その文中には「該地方有志者ハ数千円ヲ投シテ之カ計画ヲナシ、一昨年工学士小田川全之ヲ聘シテ实地ヲ測量セシメ工費ヲ量ラシメタル事凡ソ七線」におよび、その中から倉吉線が「最モ恰好ナルヲ決定セリ」とあり、小田川による実測のことが述べられている。

さらに、請願書の末尾には同線建設のための詳細な予算明細書が添付されている。【表3】では紙幅の制約から、主要な項目・数値のみを示すにとどめたが、実は請願書では小田川が作成した倉吉線の予算書の内容が丸ごと流用されているのである。請願書には「若シ官設鉄道ヲ敷設スル能ハストセハ、日本鉄道会社九州鉄道会社ノ如ク、相当ノ保証ヲ与ヘラレン事ヲ請願仕候」とあり、政府からの補助を条件に私設での実現の選択肢にも言及しているが、これは小田川が作成した詳細な予算書があったからだと思うられる。

### おわりに

本稿では、これまでほとんど明らかにされていなかった一八八九年の小田川全之による鳥取・岡山両県を結ぶ陰陽連絡鉄道線路の实地測量の実態を明らかにしてきた。その大きな特徴は、競合する複数の路線の实地測量が、一人の技師によって短期間のうちに行われた点である。そうした背景には、難工事が予想される山間地域を主な路線とする陰陽連絡鉄道ゆえに、同時に複数の路線が実現することは現実的に不可能とみた両県有志者の認識があったと思われる。具体的な数値に



基づいて各計画の優劣・成算を判断し、路線を一本化するため、地域の有志者は小田川に線路の調査・測量を委ねた。しかし、実測を行ったものの、路線の一本化と地域対立の解消は実現しなかった。

そして、第四章で請願書の事例を紹介したが、これは実測を通じて工費等の具体的な数値が現れたことによって、地域の有志者が鉄道計画を机上の空論ではなく、明確な目標として見据えることが出来るようになった証でもある。そうした一八八九年実測の経験と成果が、地域の鉄道敷設運動にいかに関承されていったのかについても、今後明らかにしていく必要がある。

〔付記〕 本稿執筆に際し、近藤家のご当主である近藤登志夫氏には、ご所蔵史料の利用・閲覧をご快諾していただくなど、多大な御厚意を賜りました。また、鳥取県立公文書館専門員の池本美緒氏には、史料調査の際に様々な御助力を賜るなど、大変お世話になりました。末筆ながら心より深くお礼申し上げます。

- (1) 岡山県立記録資料館所蔵・複製「西々条郡二宮村立石家資料」。
- (2) 岡山県史編纂委員会編「岡山県史」第二九巻産業・経済（一九八四年）五〇・五一頁、八一三～八八八頁。藤沢晋・在間宣久「中国鉄道の設立とその資本・営業の展開過程―私鉄の設立・経営とその国有化をめぐる問題として―」（岡山大学教育学部研究集録）第二一八号、一九六九年。在間宣久「陰陽連絡鉄道と伯備線の敷設」（倉敷市総務局総務部市史編さん室編『倉敷の歴史―倉敷市史紀要―』第五号、一九九五年）。同「岡山の鉄道」（高梁川）第六八号、高梁川流域連盟、二〇一〇年）など。
- (3) 小西伸彦「みまさか鉄道ものがたり」（みまさかローカル鉄道観光実行委員会、二〇一三年）。同「美作の鉄道」（就実オータム・アカデミー実行委員

会発行「就実オータム・アカデミー二〇一二、岡山の鉄道と旅」、二〇一三年）など。

- (4) 日本国有鉄道編「日本国有鉄道百年史」第三卷（一九七一年）六八五・六八六頁。津山市史編さん委員会編「津山市史」第六卷 現代Ⅰ（一九八〇年）二五二頁。「岡山県史」第一〇巻近代Ⅰ（一九八五年）六二二頁。小西前掲「みまさか鉄道ものがたり」一六一頁。

(5) 鉄道事業における線路実測の過程に関する研究成果としては、宇田正氏が「明治中期―地方鉄道計画にかかる路線調査とその背景―津和野線関係実地測量をめぐって―」（宇田正「近代日本と鉄道史の展開」、日本経済評論社・一九九五年）において、地元有志者と技師との間の請負契約の実態を詳細に明らかにしている。

- (6) 「日本人名大事典」（新撰大人名辞典）第一卷（一九七九年覆刻、平凡社）、「静岡県歴史人物事典」（静岡新聞社、一九九一年）、「近代日本土木人物事典」（鹿島出版会、二〇一三年）など。また、小田川全之は、明治後期に銅の製錬技術を学びにアメリカに渡った際、同国で提唱されていた「Safety First」の理念をいち早く取り入れ、「安全専一」として足尾銅山の従事者に実践させるなど、産業安全運動の先駆者としても知られる人物である（斉藤信吾「産業安全運動一〇〇年の歴史」、『予防時報』二四四号、日本損害保険協会・二〇一一年）。

(7) 日本建築学会編「近代日本建築学発達史 上」（二〇〇一年、文生書院より復刻）六四七～六五〇頁。

- (8) 「朝日新聞」一八八七年九月二日「有限責任帝國工業会社株式募集広告」。
- (9) 「鳥取新聞」一八八九年七月二六日「伯州大懇親会」。「山陰新聞」一八八九年七月二七日「伯州有志懇親会の結果」。

(10) 日野町誌編纂委員会編「日野町誌」（日野町、一九七〇年）一九二～二〇八頁。新日本海新聞社鳥取県大百科事典編纂委員会編「鳥取県大百科事典」（一九八四年）三三九頁。

- (11) 近藤家文書の鳥取県立公文書館での「一時預かり」の経緯については、伊藤藤康「近藤家文書―一時預かり―の事情―鳥取県西部地震の頃を回想する―」（鳥取県立公文書館研究紀要）第七号、鳥取県立公文書館・二〇一二年）を参照。

- (12) 『山陰新聞』一八八九年八月四日「日野郡懇親会」。
- (13) 『鳥取県職員録(明治二年九月一日調)』(鳥取県、一八八九年一〇月七五頁)。
- (14) 『山陽新報』一八八九年六月一六日「大坂商船会社」。
- (15) 『山陰新聞』一八八九年六月一三日「米子玉島間鉄道敷設の計画」。
- (16) 『山陰新聞』一八八九年七月二七日「岡山及玉島の鉄道有志者」。
- (17) 前掲「伯州有志懇親会の結果」。
- (18) 『日野郡史』下巻(日野郡自治協会発行、一九二六年)は、日野郡での鉄道問題の始まりは、一八九一年頃から始まる中国鉄道株式会社による「米津線(岡山―津山―四十曲峠―根雨―米子間)の計画である」としている。そして、その後「倉敷線(倉敷―新見―石見―黒坂―二部―米子間)の計画がもたらされ、鉄道をめぐって郡内が二派に分裂した」と述べている(二四六九―二四七〇頁)。しかし、同郡での敷設運動は本稿で明らかにするよう一八八九年から既に見られる。
- (19) 篠野が旧岡山藩士であることは、岡山大学附属図書館蔵・池田家文庫D三一―二二二(先祖並御奉公之品書上(篠野憲令))で確認した。
- (20) 『山陽新報』一八八九年七月三日「鉄道相談」。
- (21) 『山陽新報』一九三四年一月二四―二七日(四回連載)。「沿革史」については、小西伸彦氏が前掲『みまさか鉄道ものがたり』において概要を紹介している(一六〇・一六一頁)。
- (22) 事務所は津山町二階町の矢吹貫一(津山町議)の別邸に置かれたとされる(『山陽新報』一八八九年九月七日「鉄道布設事務所」)。
- (23) 前掲「有限責任帝國工業会社株式募集広告」。
- (24) 『山陽新報』一八八九年九月二日「技師」。
- (25) 『山陽新報』一八八九年九月一七日「鉄道線路の予測」。
- (26) 『羽合町史(後編)』(羽合町教育委員会、一九七六年)五二―二頁。
- (27) 『山陽新報』一八八九年一〇月一日「山陰山陽連接鉄道」。「山陽新報」一八八九年一〇月一三日「連接鉄道の測量」。
- (28) 前掲「岡山及玉島の鉄道有志者」。
- (29) 『山陰新聞』一八八九年十一月二日「伯州根雨通信(三十日発)」。
- (30) 『山陰新聞』一八八九年十一月一日「備伯鉄道の資本金」。「鳥取新聞」
- 一八八九年十一月二日「備伯鉄道」。
- (31) 『山陽新報』一八八九年十一月二日「備伯鉄道」。
- (32) 『山陰新聞』一八八九年一〇月九日「鉄道設計決議書」。
- (33) 前掲「山陰山陽連接鉄道」。前掲「伯州根雨通信(三十日発)」。
- (34) 前掲「伯州根雨通信(三十日発)」。

# Practical surveys about San'in -San'yo railway in the 22th year of Meiji (1889) : a civil engineer Odagawa masayuki and Tottori, Okayama Prefectures region

NUMOTO Ryu

(Historiographical office, Matsue city)

## [Abstract]

Centering about San'in -San'yo railway between Tottori prefecture and Okayama prefecture, "Nihonkokuyu Tetsudou Hyakunenshi", "Okayama Kenshi", and the like indicated a fact that a civil engineer Odagawa masayuki made a survey of railroads in the 22th year of Meiji (1889). But, details remain unexplained. Then, The object of this paper is making clear the actual condition of survey by Odagawa, using old historical documents of the Kondo family (Hinocho town, Tottori-prefecture).

Keywords : San'in -San'yo railway, Odagawa Masayuki, Tottori-prefecture, Okayama-prefecture, practical survey of railways