

中山道鉄道開通を見こした明治中期の軽井沢における開発行為

— 軍馬育成牧場と避暑・別荘地 —

江 川 良 武

はじめに

現在の軽井沢町域に明治二十二年六月に作成された、それぞれの図名が「信州雲場ヶ原」、「信州軽井沢ヶ原」、「信州上之原」、「信州青山方原」なる四枚の縮尺一万分一迅速測図が存在する。迅速測図とは、三角点や水準点が整備される以前に、主に各地の軍部隊によって明治期に作成された速成地図であって陸地測量部（国土地理院の前身）が後に整備する正式地形図よりは精度が劣るが、近代地図の範疇に入り、明治期の景観を記録しているものとして価値が高い。この軽井沢町域の四枚の迅速測図（以下、『迅速測図』と称する）は、りんど書店店主大久保保氏によって古書市から発掘されたものであるが、筆者は氏の協力を得て、同図の特徴、同図で読み取れる事象と時代背景、作成目的を分析し、結果を日本地図学会

の機関誌に投稿中である。⁽¹⁾ その要旨は、①『迅速測図』は軽井沢の明治中期の現況を示すものとして価値が高いが迅速測図らしい誤差も含んでいる、②『迅速測図』は参謀本部の命令の下に近衛野砲聯隊が作成したものであり当時の将校は地図作成能力が高かったことが明らか、③『迅速測図』はその対象地区・面積・時代背景などを勘案すると軍馬育成牧場の設置を検討するために作成された、であった。筆者が上記をまとめる中で思い知ったのは、中山道鉄道あるいはその後身である直江津線が開通しようとしている中で、軽井沢においてもその利便を享受するための動きが盛んにあったことである。前記の論文は、投稿先が地図学会であることから、また紙数の関係もあって、地図学的事を中心に取り上げ、郷土史とも深く関わる鉄道との関係は簡単に述べざるを得な

かった。そこで本論文では、軽井沢近代史の中でこれまでもあまり取り上げられることの無かった牧場や農業の開発を、鉄道との関連で分析する。この牧場や農場の開設は、これまで明治中期に西洋人を中心に起こった避暑地化、別荘地化と、全く別個の無縁の動きと捉えられてきたきらいがあるが、いずれも鉄道開通に備えた統一的な動きとして理解できることにならう。

唯一の幹線としての中山道鉄道

我が国における東京—京都・大阪を結ぶ幹線鉄道計画は、明治十八年まで中山道鉄道が唯一のものであった。今日の感覚では意外であるが、後の東海道線は、具体的計画は勿論、「東海道鉄道」あるいは「東海道線」などの名称すら存在しなかった。ところがこれまで多くの人々に信じられてきたのは、「東海道沿いの鉄道計画もあったが、敵の艦砲射撃に暴露されるとして、中山道鉄道が先に着手された」というものである。しかし松永直幸が明らかにしたように、幹線鉄道計画Ⅱ中山道鉄道というのが当時の共通認識であった。つまり、鉄道時代幕開け以前の当時においては、「運輸の中心は海運である」という江戸時代以来の観念から脱却できず、「鉄道

というものは、船舶に委ねるべく内陸から港湾に向かつて物資を送り込む補完的手段」と見なされていた。仮に海岸沿いの鉄道を敷設しても、「価格競争力で海運には太刀打ちできない」と考えられていた。また建設費も、「海岸に沿う鉄道は大河川を通過するための多くの鉄橋を要するが、それは輸入資材に頼らざるを得ず高額な経費を要するのに対し、中山道鉄道はトンネルが多いものの人海戦術で建設できるから、建設費が安くて済む」と見なされていた。これらはお雇い外国人を含む鉄道関係者の一致した意見であった。海岸沿いの鉄道は、艦砲射撃に暴露されるから良くないとの主張は、明治十八年来日したプロシヤのC・W・Jメッケル少佐によるものであり、幹線鉄道を東海道沿いに変更して以降のことである。なお、我が国初の鉄道として明治五年に開通した新橋—横浜間の鉄道は、外国への窓口である横浜と首都を結ぶためであり、将来の東海道線の一部という含みではなかった。その前年に土木司員、佐藤興之助・小野友五郎は中山道鉄道が有力との報告書を提出し、その後の中山道鉄道が本命との流れを作ったが、比較路線として東海道沿いの路線を簡単に調べている。その際の想定路線は東京—日野—大磯のルートであり、横浜を通過する

ものではなかった。

このように中山道鉄道は我が国唯一の幹線鉄道計画であつたが、財源問題から着工が遅れる。しかし華族の資金を中心に設立された日本鉄道会社が、明治十五年に東京―高崎間を着工する。同社は技術能力を欠いていたため、政府の鉄道局が全面的に受託しての工事であつた。

この動きに刺激されてであらう、明治十六年六月に参議・山県有朋は「幹線鉄道敷設の儀」を提出、同年末に公債発行が認可され、政府としての全面的な取り組みが始まる。そして明治十七年には神戸から琵琶湖經由の鉄道連絡船区間を含めれば大垣まで、また明治十八年十月には、早くも上野から碓氷峠直下の横川まで到達していった。

軍馬育成政策と鉄道

鉄道敷設の大きな目的は民需とともに軍部隊の迅速な移動と兵站のためであるが、地方で育成した軍馬を必要部隊に配給する上でも大いに期待されていたらしい。当時、軍は大軍抜期にあつた。陸軍では力の基幹であつた歩兵聯隊の数が、明治十一―二十年に十五個から二十八個にほぼ倍増している。また明治二十一年には鎮台制に

代わって師団制が採用され、大量の軍馬を必要とする騎兵・砲兵の充実が計られた。陸軍はそれまで五才以上の成駒を調教するための調馬厩のみを所有し、幼駒の育成は専ら民間に依存していた。しかしそれでは質量ともに需要に応えることはできないと、直営事業に乗り出したのであつた。明治十六年に初の軍馬育成所を宮城県鍛冶谷澤に設立する。翌明治十七年に第一（東京）第二調馬隊（鍛冶谷澤）を新設乃至増設、青森県三本木村、鹿児島島福元村に軍馬局出張所（二年後には軍馬育成所に改称）を新設、明治十九年に兵庫東加東郡に軍馬育成所を新設、そして明治二十三年に中央軍馬育成所を設ける。ついで明治二十四年に岩手県、鳥取県にそれぞれ十三本木、大山の支所を新設、明治二十五年に秋田県、福島県、青森県にそれぞれ冬師山、追原、倉内の各支所を設ける。優良軍馬の獲得は、効率的生産を行えば事足りるというものではない。軍馬輸送の改善がもう一つの課題であつた。海路が使えない場合が多く、この場合、兵士が旧来の馬宿を繋ぎながら長時日をかけて移動させるしかなかった。非効率のみならず、馬宿は劣悪狭小であり、馬は体を休めることができなから輸送を終えた時には疲労が甚だしく、暫時、休息させねばならないといった問

題が生じていた。⁸明治十六、二十五年は、矢継ぎ早の軍馬育成所の設置が図られた期間であるが、日本鉄道会社による上野―高崎間の鉄道が着工され、政府による中山道鉄道が推進され始めた時期にあたる。各地での軍馬育成所設置の背景には、鉄道敷設の進行があつたはずである。

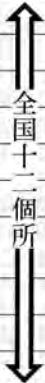
鳥居義処による牧場事業

軽井沢が避暑地や別荘地として発展する以前に、鳥居義処が雲場牧場を拓くなど、原野の開発が試みられていた。鳥居は小諸藩士であり、明治十二年に北佐久郡長、同十四年に長野県勸業課、同十五年に勸業課長兼土木課長、同十九年に諏訪郡長を歴任、同二十三に年北佐久郡長兼南佐久郡長、同二十四年に北佐久郡長専任となり、明治三十二年に五十五才で退官するまで同職にあつた。⁹鳥居による雲場牧場は、現在のしなの鉄道の北側、軽井沢停車場から離山下にかけてであつた。その開設年は、明治十八年版長野県統計書によれば明治十七年である。¹⁰軽井沢町誌¹¹、上原邦一および長野県は明治十五年からとしているが、そのころから準備は進めていたということであろう。山県有朋が明治十七年に乃木希典を伴つ

て、雲場ヶ原の鳥居宅に泊まりその山荘を「雲起樓」と命名、揮毫している。¹²山荘の命名、揮毫というからには、新築間もない頃だつたに違いなく、牧場開始が明治十五年にさかのぼるとは考えにくい。また雲場牧場の廃業は、軽井沢町誌によれば明治二十四年である。長野県統計書の二十六年版以降では雲場牧場の名前は消失しているが、明治二十五年版では残っている。統計から抹消したのが一年遅れたのではないか。上原邦一などは廃業を明治三十二年ごろとしているが、雲場牧場の名はそのままに農牛馬貸付業や農場の一部業務を残したというから、その後続事業を含めていたのであろう。したがって雲場牧場の開業は、鳥居が長野県勸業課長兼土木課長、廃業は北佐久郡長の時点であつたことになる。なお、産馬は鳥居が務める勸業課長の処掌であり、雲場牧場の開設は公的なものであつたことを暗示している。

雲場牧場の開設が明治十七年とすれば、これは軍が岩手県に初の軍馬育成所を設けた一年後にあたる。また廃業が明治二十四年とすれば、軍が最後の育成所を秋田県などに設置した前年ということになる。つまり雲場牧場の開設と廃業は、軍が全国的に展開した軍馬育成所設置と同期していたことになる（表1参照）。雲場牧場は先

表1 鉄道、軍馬育成所、雲場牧場、軽井沢での軍の動きの時間関係

明治	鉄道	軍馬育成所	雲場牧場	軽井沢での軍の動き	
15					
16	中山道鉄道 起工				
17				雲場牧場を支援？	
18					
19					
20					
21					
22	軽井沢—横川 測量開始				迅速測図作成 軍馬育成所設置を検討？
23					
24					川上操六 土地取得
25					
26					

の軽井沢町誌などによれば軍馬供給を意識したものと記述しており、その通りであったろう。士族出身の鳥居が、主たる市場を博労による馬市、つまり民需を想定していたとは考えにくい。県ですら、市場に係わることはなかったという¹⁷。鳥居は明治五年に小諸城が政府に接收された際、小諸側の引渡担当官を務めた。政府側受取担当は山縣とその副官・乃木であった。その後も彼等の間でやり取りした手紙が残っており、交流が続いていたことがわかる。桂太郎や川上操六とも面識があったという¹⁸。先に記した鳥居宅へ山縣、乃木の訪問には伏線があったのである。雲場牧場が軍馬の供給を強く意識した牧場であった以上、そして彼が陸軍の高官に人脈を持っていた以上、その設置、経営は陸軍の示唆・教唆あるいは内諾を得てのことであったと考えるのが自然である。上原邦一¹⁹や鳥居次生²⁰は、鳥居による雲場牧場の経営はひとえに彼の時代を先取した企業家精神による孤高の事業との論調であるが、これは当たらないと思われる。想像を逞しくすれば、鳥居は軍馬育成所への昇格を目指して雲場牧場を先行的に設置し、それが絶望的になった時点で廃業したのではないか。

鳥居による雲場牧場とほぼ並行して、主にしなの鉄道

の南側の原野で、兩宮による農場開発に始まり植林に転化した事業が進む。これについては、自身の懐古談と、主にそれに基づく文筆家の諸著作があるから、鉄道との関連についてのみ簡単に触れておく。兩宮は農場開設場所を選ぶに際し、幹線鉄道が東海道になれば富士の裾野、中山道鉄道となれば軽井沢にするつもりだったと述べているが、これは疑わしい。既に述べたように幹線鉄道といえは中山道鉄道に決まっております、東海道線に変更となつたのはようやく明治十九年になってからである。彼の軽井沢における起業は明治十六年のことであつた。いづれにせよ鉄道によって沿線の土地価格が上昇することを期待してのことであつた。

参謀本部による軽井沢での軍馬育成所設置計画

冒頭で述べた明治二十二年六月作成の『迅速測図』は柴五郎など近衛野砲聯隊の士官二名、兵士二名により作成されている。軍の迅速測図の作成目的として先ず演習用が考えられるが、近衛部隊の演習地は習志野であり、高崎まで遠征したことはあるが、軽井沢で演習した記録はない。また「信州雲場ヶ原」と「信州軽井沢ヶ原」の図幅がカバーする面積はそれぞれ十平方キロメートル、

「信州上之原」と「信州青山方原」の図幅は三平方キロメートルに過ぎず、演習用としてはあまりに狭い。そしていづれも軽井沢停車場周辺、上ノ原、追分原の軽井沢地域でもっとも傾斜のゆるやかな地域を対象としており、当時の軍馬育成への取り組みを考えれば牧場開設のためと考えるのが自然である。もっとも軍馬育成の所管は陸軍省の軍馬局、明治十九年からは騎兵局であり、近衛部隊ではなかつた。柴らは直前に参謀本部出仕をしているなど、同本部と強いつながりがあり、その指示のもとに作成に従事したのだろう。なお、参謀本部も軍馬育成に直接の責任を負う組織ではないが、軍令の最高機関として実際には大きく関与していたと考えられる。

前節で軍は鳥居による雲場牧場の開設に関与してはいたはずであることを述べたが、地図の作成まではしていない。しかし明治二十二年段階ではそれを行っており、軍がより直接的に軍馬育成所開設に動いたことが示唆される。

中山道鉄道敷設工事の進行は平野部で順調であつたが、急峻な碓氷峠やその西方の山岳地帯においては技術的障害と膨大な経費・工期を要することが次第に明瞭となる。明治十九年に至り、鉄道局は秘かに東海道沿いの路線調

査を開始、必要経費、工期共に中山道鉄道よりも有利であることが明らかとなる。そこで両京を結ぶ幹線鉄道は、伊藤博文や山縣ら政府高官の合意を得て、急遽、東海道沿いに切り換えられた。ここで中山道鉄道は挫折したのであるが工用鉄道の名目で一部工事は続行され、直江津からの鐵路が二十一年十二月に軽井沢に到達している。日本海と太平洋を結ぶ鐵路は、碓氷峠をはさむ軽井沢—横川の短い区間のみ未開通であった。

軍、中でも參謀本部は明治二十年ごろから鉄道に強く係わる姿勢を見せていた。それは範と仰ぐプロシヤが普仏戦争において鉄道を駆使した兵站によって勝利したことに習ったものである。明治二十年に參謀本部は「鐵道改正建議案」を政府に提出、六項目を要求しているが、その冒頭には「線路ノ位置ヲ防備上務メテ海岸ニ遠サカラシムルコト」と鐵道線路の内陸化を強調している。既に両京を結ぶ鐵道は東海道沿いと決められていたが、川上を中心とする參謀本部は中山道鐵道あるいは後に信越本線となる鐵道に依然として最大級の関心を寄せていた。かつて中山道鐵道の建設には何の問題もないとして大見得を切った鐵道局長官・井上勝にとっても、東海道線の神戸、東京間の全通も時間の問題となり、残るは軽井沢

—横川間を何としても開通させることが最大の課題であった。²⁴井上からルートに関する意見を求められた英人技師C・A・W・ポータルはそれまでも五案あったルートに代わって六番目のルートを提案、それは境新田までトンネルで抜け、離山村で既設の直江津からの線路に繋ぐものであった。それらの地点は正に「信州雲場ヶ原」と「信州軽井沢ヶ原」のそれぞれ東端と西端である。そしてポータルは柴らの地図作成と同じ六月に、急勾配区間の本格的な測量を開始する。²⁵これらは、鐵道測量にあたって鐵道省は急勾配区間を、軍は軽井沢高原の平坦部を分担したかのような構図に見える。しかしこれは、「信州上之原」、「信州青山ガ原」が存在することで否定される。それらの図幅は到底、鐵道と関係があるとは思えないからである。また測量を分担する必然性もなかった。なお実際には軽井沢停車場をそのまま東に進んで概ね国道に沿うルートが選ばれ、明治二十四年に工事開始、明治二十五年十二月に開通している。

『迅速測図』が作成されたのは、その一旦中断していた念願の鐵道が、再び全通に向けて動き出した時期と一致する。²⁶多くの関係者は鐵道全通による利便を生かす方策の検討に、一段と力を入れたことであろう。參謀本部

も鳥居の雲場牧場に間接的に関与してきた形跡があるが、いよいよ本格検討の段階に入り、『迅速測図』の作成を近衛部隊に命じたと推測することは無理がないと考える。

川上操六による「牧場経営」

軽井沢町誌の巻末年表に、「明治十六年 川上操六（のちに陸軍大将・男爵）矢ヶ崎山に牧場を企画する」とあり、上原邦一も、「（鳥居義処は筆者注）都会人士の誘致策をたて、川上操六（陸軍大将）に矢ヶ崎の土地を分け、別荘と牧場計画を助けた」と記述している。また迅速測図「信州軽井沢ヶ原」において軽井沢停車場の南に牧場の注記がなされている。したがって図上の「牧場」は川上の牧場のように見える。しかし旧土地台帳を改めて調査すると、川上が該土地つまり現在のプリンスホテル西館およびその南の大字軽井沢字矢ヶ崎山千十六番地を払い下げにより取得したのは、後年の明治二十五年五月から二十六年十二月にかけてであった。つまり該牧場は明治二十二段階では国有地であり、川上のものではなかった。一方、長野県は「明治二十一年に長野県が字精進場に県立の種畜場、獣医講習所を、今の停車場の南より竈岩附近にかけて牧場を開き、當時農商務省が、

佛國より購入せる軍馬を得て、種牡馬となし縣下の優良牝馬に種付をなし、以て産馬の改良をなさんことを企てたり」としている。「停車場の南より竈岩附近にかけて」は正に矢ヶ崎山千十六番地であるから、「信州軽井沢ヶ原」に示される牧場は県立種畜場、獣医講習所の附属牧場であったに違いない。なお、この種畜場などは三年後の明治二十三年に県議会の反対にあって早くも廃止されている。軽井沢町誌は、川上の牧場に係わる関与を「企画」、上原邦一は「計画」との表現にとどめ、「拓く」、「設ける」などの具体的行為まで踏み込んでいない。とはいえ、町誌などに書かれている以上、何らかの具体的な行動があったと受け止めて良いであろう。「企画」、「計画」とは一体何を指すのであろう。

『鳥居義処 卷六 軽井沢開発』に「長野縣北佐久郡

軽井沢町軽井沢 雲場牧場全圖」の標題のある地図（図一）が、また軽井沢町誌にも、これを描き直したと見られる「鳥居義処の開発した雲場牧場の略図」が掲載されている。そこに川上操六や桂太郎と注記した別荘がそれぞれ矢ヶ崎山と離山の山麓に描かれている。この図の基図は『迅速測図』ではなく、また精度もそれより劣るから、作成は明治二十二年六月より前ではないかと考えら

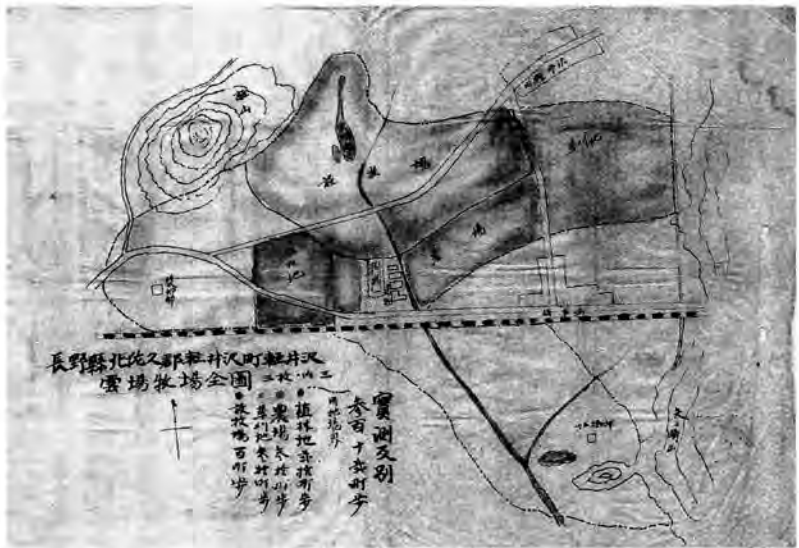


図1 「雲場牧場全圖」

右下と左中央付近に□記号があり、その注記を本図上では判読できないが、原図ではそれぞれ川上操六郎、桂太郎邸と読める

れる。そうではないにしても、雲場牧場が廃業した明治二十四年乃至二十五年より前だったはずである。ところがそれらの別荘は『迅速測図』には記入されていない。それもそのはずで、川上が土地を取得したのは前述のように明治二十五年以降であり、桂が土地を買収したのは明治四十二年（旧土地台帳）、別荘を建てたのはその翌年である。

川上は国家事業としての軍馬育成事業を牽引していた中心人物の一人であり、敢えて精力を割いて、限界があり場合によってはこれと競合しかねない個人の牧場を企画・計画したのだろうか。折から那須において、三島通庸、青木周蔵、山田顕義、大山巖、西郷従道、松方正義、佐野常民、品川弥二郎、戸田氏共、毛利元敏、鍋島直大、山県有朋ら政府高官による農場が拓かれており、あるいは川上の企画・計画をこれに擬するむきもあるかもしれない。しかし軍馬育成への国家の係わりは直轄的であって、農業とは根本的に異なるから、これはあたらなないと考える。

川上による牧場の「企画・計画」は、先に検討した鳥居の雲場牧場、あるいは県の種畜場、獣医講習所への支援であったと考えたい。長野県は軽井沢における外国人

たちの避暑に先立つ日本人による開発事業を記述している。そこに鳥居義処をはじめ、兩宮敬次郎、大野孝七郎、川田龍吉らの貢獻に触れているが、一世を風靡した川上については何の記述もない。また長野県統計書に川上の牧場は一切現れない。このことは先の推定を裏付けているように思われる。

川上が矢ヶ崎の土地の払い下げを受けたのは明治二十五年から二十六年にかけてであることは既に述べたが、これは軍による軍馬育成所の新設が一段落し、また鳥居が牧場経営を廃業した時期にあたる。川上が個人的な牧場をはじめ余地が生じた時期とも言えるが、これ以降の長野県統計書にも載っていないから、実際には拓かなかった可能性もあると考える。

川上が土地が払い下げられるにあたっては、開拓条件がついていた。この開拓条件が消えて自由に別荘を建築できるようになるのが明治三十七年四月である。彼は明治三十二年に死去しているから、その子息、素一の代になっていた。「長野縣北佐久郡軽井沢町軽井沢 雲場牧場全圖」などにおける桂、川上の別荘は、注記の右書きや書体からも後年の追記と思われる。また先に長野県が川上の牧場に何ら言及していないのは不自然としたが、

別荘についても同様のことが言える。当時の信濃毎日新聞は、宣教師らが避暑のため来軽すると、その名前をあげて事実を報道することが多かったが、世をときめく川上については一切の記事がない。公的文書、川上伝記などにも軽井沢での避暑に関し一切の記録がない。さらに土地払い下げのあった明治二十五年〜二十六年は、日清戦争の一〜二年前である。川上が、清国との戦争に慎重な伊藤や山縣を説得し、開戦に至らしめた主戦論者であったことは良く知られており、激務に追われていた頃である。別荘を建てるなどの余裕はあったろうか。別荘が建てられたのは、川上の遺族によって「避暑地軽井沢」が定着してからであった可能性が高い。

中道鉄道から東海道沿い鉄道への転換は、前者に確水峠に象徴される難所が多いことが直接の原因ではあったが、結果的に鉄道政策を大きく変更させた。つまり鉄道役割が、海運の補完から都市間を直接繋ぐ高速輸送へと変わり、鉄道路線数の飛躍的増大と長路線化をもたらすものであった。これは軍馬育成所の立地として軽井沢が特段の場所ではなくなったことを意味する。軍馬育成所は結局軽井沢に設置されなかったが、これが一つの原因だったろう。

桂の愛妾、お鯉は、離山南の土地が桂と川上によって約二十年前に開拓されたものであって、弟、桂二郎の借財整理のため、兩宮敬次郎に売却していたがこれを買戻したと語る。これが事実なら、川上は別として、桂の別荘が『鳥居義處 卷六 軽井沢開発』の中の雲場牧場全圖に表示されていてもおかしくはない。桂が「弟、二郎の借財こげつき、その返済に奔走」したのは事実であり、それは明治二十五年のことであった。明治二十二、三年頃から記載がはじまった旧土地台帳によれば一部の土地は兩宮が二十六年十二月に取得しているが、それが川上や桂の土地であったとすればその旨の記載があつて然るべきところ、その事実はない。また当時の該土地の地価は極端に安く借財整理に役立つとも思えない。お鯉が妾となつたのは明治三十八年であり、伝聞を元に書いているのは確實であるから信頼性は低いと見る。

牧場開設と避暑地・別荘地の發展

佐藤孝一による大正元年刊行の『かるいざわ』は、後の多くの人々による別荘地軽井沢に係わる著作の底本となり、今日に至るも極めて大きな影響を及ぼし続けている本である。そこには「軽井沢に足を止めた最初の外国

人は、シヨールとデクソン氏であつた。」「明治十九年四月、シヨール、デクソンの二氏は相前後して（内地旅行の途中）此の地を過ぎ、山容野色の如何にも泰西的なるを見て、親しく土地の状況を視察して帰京し、再び同年七月上旬に、二氏何れも家族を伴つて来り、八月下旬まで滞在した。」「軽井沢（避暑地としての）を発見した功はよしや他に譲るとしても、これを遍く内外に証明しかつ紹介した功績は當然シヨール氏に帰さねばならぬ。」などと語っている。つまり、A・C・シヨールとJ・M・デクソンが明治十九年四月に（たまたま）軽井沢を通過したことが、後の軽井沢の發展をもたらしたと主張する。彼らは鉄道省お雇い外国人のポータルと昵懇の間柄であり、唯一の幹線鉄道は東海道ではなく軽井沢を通過すると知らされていた。幹線鉄道が東海道に変更されるのは一二月であるから、それを知るよしもなかつたのである。鉄道先進国の国民であるイギリス人らしく、幹線鉄道が軽井沢を劇的に変えることも十分に知っていたはずである。これまでも外国人が避暑地・別荘地として軽井沢に目をつけたのは、東京からの鉄道が間もなく到達するからであろうと、漠然と考えられてきた。しかし本論で明らかにしたように、中山道鉄道が当時の唯一の幹線鉄道であ

って、その意味で軽井沢が「約束された土地」であったことが、兩宮、鳥居、そして軍の高官をして農場や軍馬育成牧場を企画させたように、彼らをして避暑地・別荘地せしめたことは確実と思われる。

先の『かるいざわ』は、鉄道の意義に触れておらず、避暑地にして別荘地である軽井沢を創始し発展させたのは、シヨールやデクソンの個人的な「発見」とし、今日に至る多くの著書もそれに従っている。

しかしイギリス公使館のA・サトウはシヨール、デクソンが避暑を始める二年前には、マレー社が刊行した観光ガイドブックにおいて軽井沢を好適な避暑地として推奨し、避暑の日々の過ごし方まで詳細に案内していたことは既知の事実である。筆者も、シヨールやデクソンに先立ち、実は数百人を超えられる多数の西洋人が、軽井沢を通過し、あるいは避暑生活を送っており、またE・ピカステスこそが、インドの先進避暑地・シムラでの宣教や避暑の体験に基づき、配下であるシヨールをして「最初の別荘」、実は「共同利用の保養所」を軽井沢に設けせしめたと主張した。また避暑地に好適な、標高千二百メートルにして緩傾斜の土地は、軽井沢が首都東京近傍では最も広大であり、最良の立地であることを明

らかにした。軽井沢の避暑地・別荘地としての創始と発展は、決して個人の偶然的な行為に基づくものではなく、当然のことながら鉄道敷設の進展を含む歴史的、地理的必然である。

本論を作成するにあたって、『迅速測図』を発掘された大久保保氏には、様々な便宜を計って頂いた。鳥居次生氏は御一族限りの自家本を快くお貸し下さり、おかげで鳥居義処元北佐久郡長に係わる資料に接することができた。記して御礼を申し上げます。

- 1 江川良武 二〇一七、「柴五郎らによる軽井沢地域の迅速測図と軍馬育成計画」、『地図』、第五五卷第三号、日本地図学会

- 2 松永直幸 二〇一一、「中山道鉄道の採択と東海道鉄道への変更―東西両京連絡鉄道に関する三つの問題―」、『日本歴史』第七五五号、吉川弘文館、六八頁

- 3 井上 勝 一九〇九、「鉄道誌」、『開国五十年史 上』、大隈重信撰、五九二頁

- 4 前掲2

- 5 鐵道省 一九二二、『日本鐵道史 上』、四九二頁

- 6 前掲5、七〇五頁

- 7 帝國競馬協會 一九八二、『日本馬政史第四卷』、帝國競馬協會、(原著は一九二八)、三五六頁

- 8 前掲7、四〇一頁
- 9 鳥居次生 二〇〇七、『鳥居義處 卷四 郡長』、私家本、同シリーズには頁数が記されておらず、注記できない。
- 10 明治十八年統計書では三月であるが、別の年度の統計書では同年七月となっている。
- 11 軽井沢町 一九八八、『軽井沢町誌 歴史篇(近・現代)』、軽井沢町、一五二頁
- 12 上原邦一 一九七八、『鳥居義處と開拓』、『千曲』第一六一、一九号、東信史学会、二四頁
- 13 長野県 一九二三、『維新以後の軽井沢小観』、長野県、九〇頁
- 14 大澤洋三 一九七一、『蓼科物語』、信濃路、二七四頁
- 15 前掲11、一五三頁
- 16 前掲12、二六頁
- 17 長野県 一九七一、『長野県政史』第一卷、長野県、一六五頁
- 18 鳥居次生 二〇〇七、『鳥居義處 卷六 軽井沢開発』、私家本
- 19 前掲12、二三〇六頁
- 20 前掲18
- 21 兩宮敬次郎 一九七六、『過去六十年事績』復刻版、武威野社、一三四頁
- 22 近衛の諸大隊、諸連隊などは明治二十四年に近衛師団となるまで、「近衛」、「近衛局」と総称されたが、ここでは近衛部隊とする、以下同様。
- 23 布施将夫 二〇一五、『軍事と鉄道をめぐる思想的伝播…十九世紀後半のドイツから日本へ』、『研究論叢』第八五号、京都外国語短期大学機関誌編集委員会、一二二頁
- 24 前掲5、五二四頁
- 25 前掲5 一九二一、『日本鉄道史 上』、五二四頁
- 26 横川軽井沢間の工事費計上は明治二十三年度国家予算が初めてである。しかしそれを支える実地調査が二十二年六月に始まった意味は大きいと考える。
- 27 前掲11、六一七頁
- 28 文献が示されていない。鳥居次生(二〇〇七)に同様の記述があり、その末尾に(昭和三年五月六日付の牧野成功草稿を基に新聞に掲載されたもの 新聞名・年月日不明)とある。なお信濃毎日新聞データベースでは見つかからない。
- 29 前掲12、二六頁
- 30 地番の枝番号によって多少の時期のずれがある。
- 31 前掲13、一〇頁
- 32 前掲18
- 33 前掲11、一五二頁
- 34 前掲11、六三五頁
- 35 安島博幸・十代田朗 一九九一、『日本別荘史ノート』、住まいの図書館出版局、二二〇頁
- 36 前掲13、九〇一〇頁
- 37 小谷正典 二〇一二、『日本における近代的鉄道政策の樹立—一八八〇年代の鉄道政策と北陸地方の鉄道敷設計画—』、『福井県文書館研究紀要』(九)、福井県文書館 編、三六〇

四一頁

- 38 安藤 照 一九二七、『続・お鯉物語』、福永書店、二七五頁
- 39 小林道彦 二〇〇六、『予が生命は政治である』、ミネルヴァ
日本評伝選、ミネルヴァ書房、三三〇頁
- 40 佐藤孝一 一九二二、『かるいざわ』、国書刊行会、四六〇七
頁
- 41 穴戸実、『A・C・シヨオの来歴とその建築の研究(Ⅱ)』、
『嘉悦女子短期大学研究論集』第二六(一)号、五一頁

- 42 江川良武 二〇一六、「別荘地・軽井沢の発展過程の研究
その三」、『信濃』第六八卷第二号、一五三頁
- 43 江川良武 二〇一六、「別荘地・軽井沢の発展過程の研究
その四」、『信濃』第六八卷第三号、二三三〜六頁
- 44 江川良武 二〇一一、「リゾート地 軽井沢の風土 その一」、
『地理』、第五六卷一月号、八二頁

(軽井沢町長倉)