

【資料】

柴五郎らによる軽井沢地域の迅速測図と軍馬育成計画

江川 良武*

キーワード：軽井沢、迅速測図、軍馬、川上操六、中山道鉄道

1. はじめに

4図葉の1/10,000迅速測図が軽井沢に存在する。これは、軽井沢のりんどう書店店主、大久保保氏が2004年頃、松本市で開催された古書籍商組合の長野古書市場で入手されたものであり、それぞれ「信州雲場ヶ原」、「信州軽井沢ヶ原」、「信州上之原」、「信州青山ガ原」の図名がついている。いずれも「明治廿二年六月十八日製図完成」とあり¹⁾、縮尺も同一の1/10,000であるから、一つの事業として作成されたものに違いない。明治廿二年六月といえば、参謀本部陸地測量部が設立された約1年後である。同測量部は後に中小縮尺図の作成を一手に担うようになるが、当初はその体制は十分ではなく、明治年間、とくに21年以降、各地の軍部隊における一般軍人、つまり測量を専門としない軍人により「師団図」とも呼ばれる地図が大量に作成された(清水・1965, pp144)。それらの多くは滅失したといわれるが(清水・1965, pp148)、該地図はかろうじてそれを免れたものの一つと思われる。

井口悦男(2005, pp.2:2013, pp395-6)は、4図葉の内、「信州雲場ヶ原」、「信州軽井沢ヶ原」の2図葉を「柴五郎中尉作図の『信州雲場ヶ原』1万分1」との標題で、早い時期の迅速測図として驚きをもって紹介している。実は筆者もその2図葉については大久保氏が入手された直後のころから知っていたが、「信州上之原」、「信州青山ガ原」の2図葉は、2017年5月に同氏から教えていただくまで知らなかった。前2図葉は集落や道路、鉄道、地類などの表示が豊富で、郷土史研究上の価値が高く、後2図葉は、ほとんど等高線ばかりであって、その意味での価値が乏しいと判断され、公開されてこなかったのであろう。

井口悦男は彼が見た2図葉の作成目的を「軍馬育成牧場などの開発地域用」と推測しているが、根拠を明示しているとは言い難い。図化範囲は地図の作成目的を表しているはずである。新たに2図葉が見つかったのであるから、本論では、改めてそれを検討してみたい。以下、4図葉の総称を『軽井沢迅速測図』と呼ぶ。

また下記の記載は大久保氏より提供された縮尺率100%とされるコピーによるものであることをお断りしておく。

2. 各図葉の位置

『軽井沢迅速測図』は図1の地域を対象としている。「信州雲場ヶ原」と「信州軽井沢ヶ原」は接合しており、旧軽井沢宿や軽井沢停車場を含む軽井沢の最も平坦な地域を対象としている。前者の大きさは、縦31.4cm(内図郭、以下同様)、横40.7cmであるが、後者は縦32.1cm、横42.2cmとやや大きく、西方に約700mずれている。いずれも図郭一杯に図化しているのではなく、周辺部は空白であることが多い。したがってこれら2図葉に接する未知の図葉が存在するとは思えない。なお図名の「雲場ヶ原」は実在地名であるが、「軽井沢ヶ原」は存在せず、2図葉を区別するために便宜的に使った図名であろう。

「信州上之原」、「信州青山ガ原」は、前2図葉の西方、浅間山麓の火砕流台地を対象とし、互いに接することのない独立した地図である。前者の大きさは、縦が32.0cm、横が15.1cm、後者はそれぞれ34.5cm、15.7cmである。当時はそれらの地域の大部分が草地あるいは山林であって、地物が乏しく、しかも地形表現の精度が充分でないから、現在の地形図との重ね合わせになどよる図化地域の特定は難しい。「信州上之原」の場合、東南端が杳掛(現在の中軽井沢)であることは確実であるが、北端近くの池は、今は使われていない国土開発株式会社のスケート場付近にあたるを見た。「信州青山ガ原」はさらに地物が無きに等しく注記も到達注記のみであるから位置同定が一層難しいが、図1のように判断した。広い浅間山麓の中で何故にこれらの地域のみが地図作成対象に選ばれたのか確とはわからないが、勾配の緩やかな区域として選ばれたはずである。前者は現中軽井沢駅の約700m西から北上する「ロイヤルプリンス道路」の周辺に展開する上ノ原が地図の中心部であり、その勾配は概ね1/40と緩やか

である。後者は追分原と呼ばれた火砕流扇状地の中軸部が中心であり、勾配が1/6～1/13である。いずれも浅間山麓にあって数少ない「・・・原」と名づけられた地域である。なお「青山ガ原」の地名も現地では使われておらず便宜的な命名と考えられる。先に「信州雲場ヶ原」と「信州軽井沢ヶ原」の外縁に接合する図葉は存在しないことを述べたが、独立の図郭を持つ図葉ならば浅間山麓の他の地域などに未知のものが存在しないという保証はない。

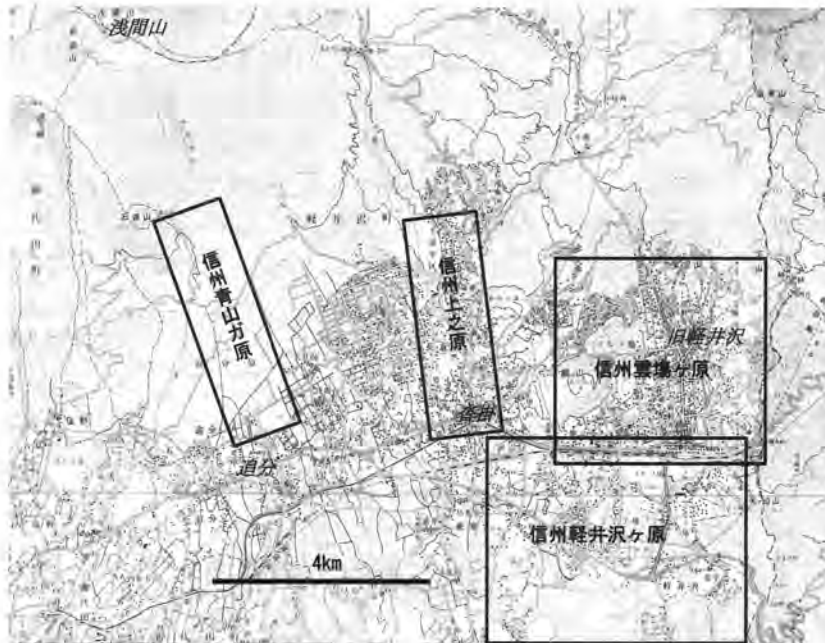


図1 各図葉の位置

『軽井沢迅速測図』の整飾部分には、図名、作成者、作成年月などが、いずれも毛筆で丁寧に書かれている(図2, 3)。一方、図郭内の注記はペン書きと思われる、野外作業中らしい書体である。野外作業において、注記のみならず、描画内容の全ては恐らく鉛筆で記入、乃至刺針し、宿に戻ってから墨入れをしたに違いない。後年のように清絵原図が測量原図を元に新たに作られたわけではない。したがって「明治廿二年六月十八日製図完成」で言う製図は測量と同義であり、またそれに長時日をかけたはずはないから測量は6月と考えられる。

3. 図の表現

「信州雲場ヶ原」と「信州軽井沢ヶ原」は他の2図葉に比べて道路・鉄道、水路、家屋、地類などの表示が多く、地図表現の特徴をつかみやすい。以下は断り

のない限り、これらに基づいて記述する。

両図葉は接合部に重なりがあつて、双方に約半年前の明治21年12月に直江津から軽井沢停車場まで到達した鉄道線路が描かれている。当時、軽井沢地域に国家三角測量や国家水準測量は到達していなかったから、鉄道は図化にあたって必要な基線長を与える唯一の構造物であり、これを元にしての地図作成であったと考えられる。鉄道は二本線で描かれ、いわゆるハタザオ記号ではない。なお既に運用を開始していた横川－軽井沢を結ぶ碓氷馬車鉄道は表示されていない。離山下で鉄道線路と中山道が交叉する際に、道路が優先される様子が見える。現在では両者が交叉する場合、道路を曲げるのが通例であるが、少なくともこの場合は鉄道線路の方を曲げている。鉄道の駅は「停車場」、現在の旧軽井沢(旧軽井沢宿)が「駅」と注記されているのも注意を引く。

現国道18号線は道路縁線を二条線で描いており、鉄道と共に迅速測図記号を採用していることがわかる。磁針方位が羅針盤を模して記入されているが、「信州雲場ヶ原」は西偏約7度、「信州軽井沢ヶ原」は西偏約23度であり大きく異なっている。記入の意図は磁針の方位角ではなく西偏を示そうとしたのであろう。

スケールのデザインは図3に見るように1000mを分かつ100m目盛り縦線が二条横線を区切るのに対し、左端の100mを分かつ10m目盛り縦線は一本横線を刻んでおり、フランス式図式の「習志野原及周回村落図」と同一である。

独立標高点と思われるm単位と思われる数値が諸処に表示されている。主曲線は5mごと、計曲線は50mごとである。等高線にも高さの数値表示があり、950mを足すと東京湾平均海面に基づく現在の地図の表現に近くなる。鉄道建設では水準測量も行われたはずであるが、比高を出すにとどまり標高の絶対値は得られていなかったのではないと思われる。

等高線による地形表現はおおむね適切であるが、周辺部では実態との乖離も見られる。例えば旧ゴルフ場から西に延びる谷は、実際には離山とその北方の山を分断しているが、その谷の描画が浅く短いために、離

山はその北方の山と一連に見え「離れた山」になっていない。「信州上之原」,「信州青山ガ原」の場合は, 図1の標定が正しいとすれば, 図葉周縁部での地形の表現が実態とかなりかけ離れる場合がある。「信州上之原」の北端は峯の茶屋附近まで上り坂のところ下り坂となっている。このことは, 中央部のみに測図の関心があり, 周辺部の精度はほとんど問題にならなかったことを暗示している。

「信州雲場ヶ原」と「信州軽井沢ヶ原」の平面精度の見当をつけるため, 軽井沢町が1/2,500都市計画図を基に平成14年に縮小編集した1/10,000地形図と重ね合わせてみた。このためには不動の点や線を選ぶ必要があるが, それが何かを判定することは容易ではない。

信州雲場

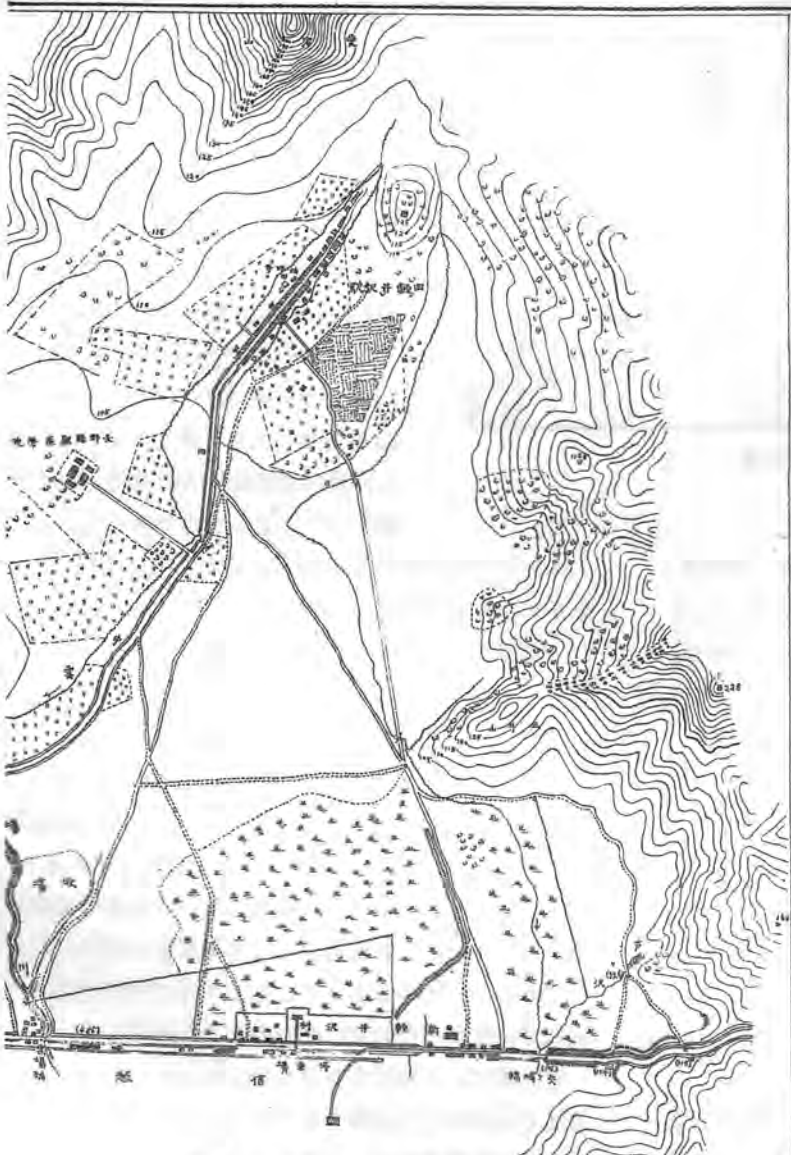


図2 信州雲場ヶ原図葉の東部 ×0.47

しかし鉄道を不動線とした場合, 他の地物の新旧地図間のずれが最も小さくなるようである。常に『軽井沢迅速測図』の方が大きめに(つまり縮尺が大きめに)描かれている。その量は, 鉄道に距離が近く方位も似ているところの, 離山南麓の鳥居と停車場南約700mの小丘の間の距離が, 4.0%, 旧軽井沢南端の中山道の屈曲点と鉄道の南北間の距離が10.2%である。道路のずれを絶対値で表現すれば, 概ね100m以内であるが, 鉄道から離れた地域では最大約130mとなる。注記地名に, 今日, 使われていない名称が見られる。泥川が深間川²⁾, 旧ゴルフ場背後の鶴溜に連なる山が西ノ平山, 矢ヶ崎山が釜ノ平山とある。ただし前述のとおり図名に新たに創造した地名が充てられており, これらが当時の地名を忠実に示しているかどうかは慎重な検討が必要である。

軽井沢は元々湿地が多かったが, 水路を新規に掘削, あるいは直線化することによって地下水位を下げ, 乾燥化を進めることにより土地利用を進めてきた。該地図には, こうした改修以前の水路と湿地が描かれている。また当時の粗放な土地利用がわかり, 資料的価値は高い。

4. 地図作成者

地形図に作成者は通常示されず, 大多数の迅速測図も同様である。しかし『軽井沢迅速測図』の場合には, 整飾の左下に作成者名が記されている。「信州雲場ヶ原」と「信州軽井沢ヶ原」には「陸軍砲兵中尉 柴五郎, 全一等軍曹 日好佐太郎」とあり, 「信州上之原」と「信州青山ガ原」には「陸軍砲兵少尉 門田見陳平, 全一等軍曹 的場駒次郎」とある。明治期に作成された迅速測図の全ては筆者の知る限り, 少尉を中心とする尉官乃至佐官により作成されているから, 『軽井沢迅速測図』にあっても柴と門田が中心的に作成したと思われる。彼等は全て近衛砲兵聯隊の将校と下士官である。彼等に地図作成を命じた実質的な組織の推

明治三十二年六月十八日製番完成

定や地図作成能力を後に議論するため、作成者の経歴をここでやや詳しく検討しておく。ただし残っている記録の関係で、ほとんどが柴に焦点を当てることになる。

柴は会津出身であるが、後に長州閥が力を持つ陸軍にあって大将となる。明治33年の北京における義和団事件において各国の外国人は連携して60日に及ぶ籠城戦を戦い抜いたが、たまたま清国公使館附駐在武官であった彼は事実上の総指揮官として活躍し、その的確な指揮ぶりとも勇気が賞賛され、当時、国際的に最も名の知られた日本人と言われた（村上兵衛, 2013, pp669）。彼は明治6年に陸軍幼年学校に入学、明治10年5月に第3期生として陸軍士官学校に進む。そこではフランス人教官による馬上からの地図作成など実践的な測量教育が施されており（細井将右, 2014, pp1-7）、彼もそれを受けたはずである。明治13年12月に士官学校卒業、大坂鎮台を経て明治16年3月に近衛砲兵大隊に配属となるが、1年も経たない明治17年5月には参謀本部出仕となる（陸軍省・1884）。なお村上兵衛（2013, pp307）はこれを「参謀本部付」としているが、いずれにしても「本部員」ではなかったらしい。近衛野砲聯隊の将校人名録（近衛野砲兵聯隊史編纂委員会, 1986, pp842-3）によれば、彼は明治17年から22年まで一貫して同聯隊に所属している。『大辞林』（松村明, 1995）によれば「出仕」は「明治初期の官制で、正式任用前の仮採用中の役人。また、定員外の臨時採用中の役人」とある。近衛部隊³⁾に本籍を置いたままの、研修の色彩が濃い出向ではなかったかと思われる。10月には清国福州に情報活動のために派遣される。明治20年4月には北京に配置換えとなり、半年以上にわたっ

て秘かに郊外の精密な地図作りに従事した。明治21年1月には帰国のため朝鮮半島を縦断するが、この際も馬上から地図作成を行っている。4月に帰国、5月に出仕を解かれ近衛砲兵聯隊小隊長となる（陸軍省・1888）。

柴は以上より、地図作成に習熟していたことがわかる。村上兵衛（2013, pp380）は「その習性（旅をしながらの地図作成のこと—筆者注）は、ほとんど彼の第二の天性のようになってしまっていた」と語っている。また近衛部隊と参謀本部の関係は、前者が所属兵員を要請により後者に差し出す関係だったことも伺わ

信州軽井沢ヶ原

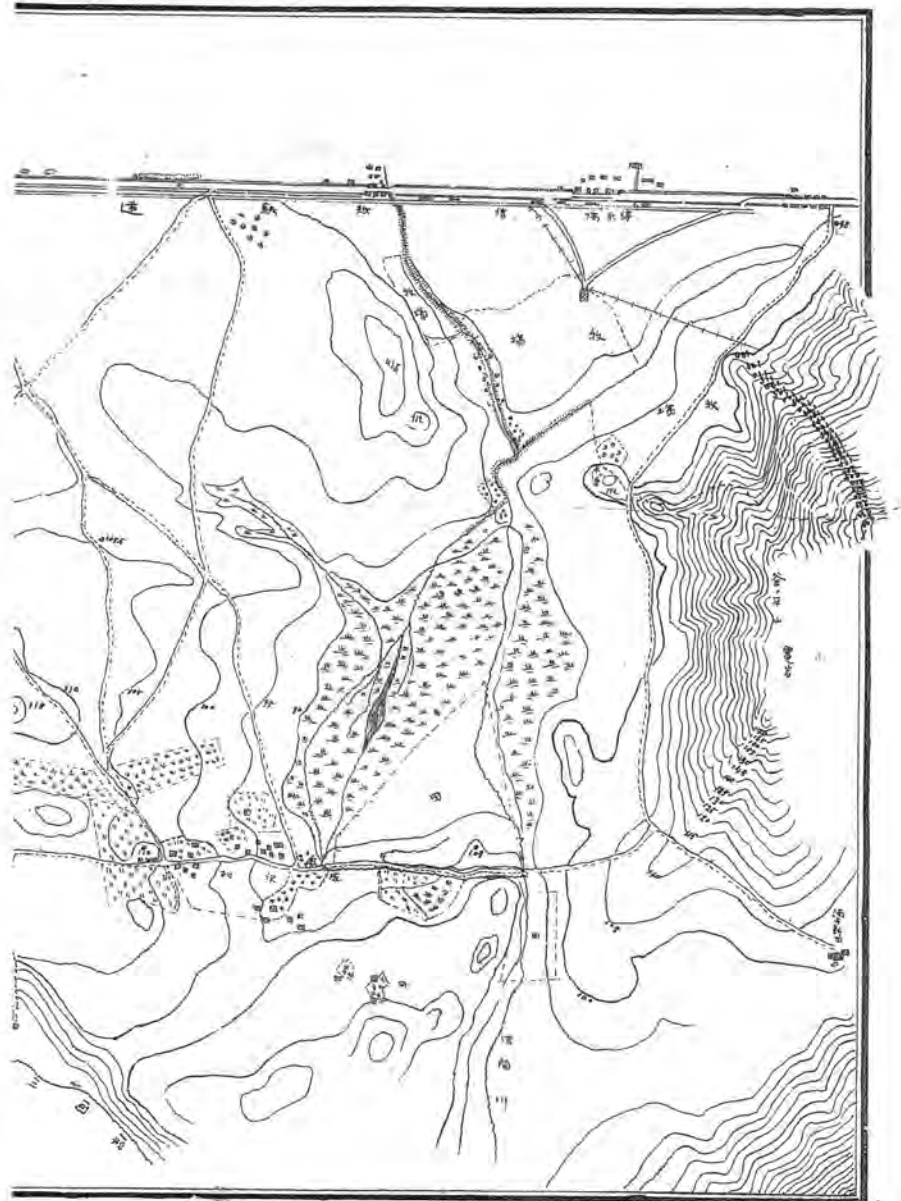


図3 信州軽井沢ヶ原図葉の東部 ×0.47

れる。このことは、『軽井沢迅速測図』の作成目的を検討する上で参考になる。門田見陳平については、近衛野砲兵聯隊史編纂委員会（1986, pp842-3）に門田 見陳平とあり、門田が姓、見陳平が名である。明治21年少尉、22年中尉と出ているが23年には名前が消えており、転出したらしい。地図作成時の6月段階では少尉であるから、6月以降の明治22年中に中尉に昇進したことになる。そして明治28年には陸軍砲兵大尉となっており、彼を病氣危篤に付き正六位に追叙させたいとの伺いが残っている（内閣、1895）。軍曹の日好、的場については何等の記録も見つけられなかった。柴と門田は、地図作成時、それぞれ中尉⁴⁾と少尉である。柴が先任将校であり、全体の統率者であったはずである。

両者によって地類の表示に多少の違いがある。柴による図葉では、水田は文字で「田」と注記されている。これは明治13年式図式に基づくらしい。しかし門田は明治18年式以降の、横短線に2本の縦短線を立てる現代に至る水田記号を用いている。雑樹林は柴による図葉では迅速測図記号、門田によるものは、「測図記号」（明治19年式）に基づいている。その他、湿地の類にも差が見られるようであるが、あるいは湿地と深田の違いかもしれない。これらの採用図式の違いはフランス式からドイツ式への移行の過程にあって、士官学校の年次の差が関係していよう。それは4年程度であったはずである。

今日、地図は専門家によって作られるという通念がある。確かに陸地測量部がその体制を確立する明治の終わりごろからは、地図作成は専門家たる測量官によって担われてきた。およそ将校の責務は兵を他の部隊と連携しながら指揮することであり、そのためには地図の読図能力が必須である。しかし明治年間においては、読図するにも正式地形図は、箱根などの一部を除いてほとんど整備されておらず、将校にまずもって必要なのは地図作成能力だったはずである。金窪敏知（1982, pp30, 39, 45）は御祖父の金窪義孝陸軍三等監督（後の主計将校）の日記等を纏めているが、西南戦争で地図を作成し、また士官学校、陸軍大学校で同訓練を受けたことが書かれている。さらに金窪敏知（2002, 口絵, pp382-4）に、義孝が日清戦争において恐らく馬上から作成したと思われる地図が載っている。地図作成能力は、得手不得手はあるにせよ、柴や門田の特技というよりは、将校一般のものであったというべきであろう。しかし軍事技術の発達などによ

て分業を進めざるを得なくなり、大方の将校にとって、地図作成の経験は乏しいものになっていったはずである。しかし地図作成の豊かな経験は、兵の立体的運用をする上でプラスに働いたことがあるらしい。義和団事件の際、イギリス義勇兵となった税務司の下級職員、B・シンプソンは、柴の指揮能力を絶賛し、次のように書き留めている。「彼は緑・青・赤の点を付した地図を携行しており・・・刻々変わる兵隊たちの部署、それぞれの兵力、戦闘能力をつねに監視し、記録している（村上兵衛、2013, p567）」。物事の空間的配置を頭の中で然るべく整理するという能力は、地図作成を通して訓練されるのかもしれない。

5. 作成の命令者

近衛部隊がその必要から地図を作成するとすれば、演習用地図以外に考えにくい。東京鎮台、後の第一師団は明治13年に乃木希典に率いられて追分原で戦闘訓練をしており（軽井沢町、1988, pp615）⁵⁾、草原が広がる軽井沢は演習の好適地であった。しかし近衛部隊の平素の演習地は習志野であり、高崎で機動演習したことはあるが、長野県まで足を伸ばしたという記録はない。『軽井沢迅速測図』作成時より1年間にわたる官報に目を通したが、いかなる部隊も軽井沢で演習を行っていない。また『軽井沢迅速測図』の4図葉は、演習用としてはいかにも狭すぎる。陸軍は軽井沢を転地療養の好適地と見なしており、明治14年に脚気の転地療養を軽井沢で試行、爾後、高崎歩兵十五聯隊の転地療養所として利用する。また日清、日露戦争などの際、傷病兵の転地療養先として非常な好成績を挙げたという（長野県・1923, pp30）。しかし近衛部隊の本拠は東京乃至習志野であり転地療養先の計画があったとも考えられず、仮にそうであっても地図は必要なかったはずである。

陸軍を最も悩ました問題の一つは、優秀な軍馬の決定的不足であり（武市銀治郎、1999, pp42）、近衛部隊もその例外ではなかったに違いない。「信州上之原」、「信州青山ガ原」の存在が新たになり、その対象地域が浅間山麓の中の勾配の緩やかな土地を選んでいることを考えると、井口悦男が「軍馬育成牧場など、開発地域用」と推測したのはうなずけるところである。しかし軍馬育成の所管は陸軍省の軍馬局、明治19年からは騎兵局であり、近衛部隊司令部が主体的に軍馬育成を試みそのための地図作成を命令したとは考えにくい。

しかし上部機関である参謀本部が要請し、近衛部隊が柴らに命令を下したことも考えられる。軍馬育成の所管は陸軍省であったとはいえ、参謀本部も深く関わっていたに違いないからである。当時、参謀本部を主導していたのは周知の通り川上操六である。彼は明治15年に近衛歩兵第一聯隊長に就任、明治17年には欧米諸国の兵制を視察するため陸軍卿・大山巖に随行し、一時職を離れるが、明治18年に参謀本部次長、同19年（1886年）に近衛歩兵第2旅団長を務め、同20年（1887年）には再びヨーロッパに渡りドイツで兵学を学ぶ。明治21年に帰国し同22年3月より参謀次長に復帰している。近衛部隊に移った際には欧米視察を行っており、閑職につかせて全軍的立場からの調査・研究をさせていたのであろう。参謀本部長乃至総長は宮家であったから、次長である彼は実質的には参謀本部の最高責任者であった。彼が主導する参謀本部は有為の将校を各部隊から選び出し、「派出将校」（関誠、2008、pp14）として情報活動のため盛んに海外に派遣していた。著名な福島安正や明石元二郎などもそれであり（徳富猪一郎、1942、pp88-99）、前述の柴の中国、朝鮮における明治17～21年の活動も同様である。

つまり参謀本部は傘下の諸部隊の兵を必要に応じて出仕させて使い、しかも川上と柴は、同じ頃、近衛部隊や参謀本部に勤め、互いに面識があったと思われる。柴は近衛砲兵聯隊に勤務しながらも、同司令部を通して参謀本部の指示を受け地図を作成した可能性が高いと見る。なお柴は幼年学校以来日記を書き続けていたが、昭和20年9月に自死を試み、その直前にそれらを焼却、たまたま残った昭和18年、20年の分を除けば全てが失われた（村上兵衛、2013、pp761）。しかし彼がそれ以前に、日記に基づいて北京龍城体験などを綴った懐古録や講演録は残っており、文筆家による柴に関する諸著作は、それらに多くを負っている。ただし『軽井沢迅速測図』に関連する記録は知られていない。したがって『軽井沢迅速測図』の作成目的は、状況から判断していくの外はない。

6. 軍による軍馬育成と軽井沢

先に『軽井沢迅速測図』が軍馬育成計画のためであった可能性を述べた。ところが軍が軽井沢に牧場を計画・実施していたことはこれまでのところ全く知られていない。それどころか、北佐久郡長の鳥居義処による雲場牧場と、長野県種畜場、獣医講習所の附属牧場がすでに存在していた。それぞれは図2の左下、図3

の右上に注記されている。

そこでこの節では軍が、果たして軽井沢に軍馬育成所を設置する企図を持っていたのかどうかを検討する。

当時、軍は大軍拡期にあった。陸軍では力の基幹であった歩兵聯隊の数が、明治11～20年に15個から28個にほぼ倍増している。また明治21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5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った。つまり軍馬育成所を設立したのであるが、それは支所、出張所を含めると全国12ヶ所に及び、明治16年に始まり25年に終了している（帝国競馬協会、1982、pp366）。

軽井沢における雲場牧場は正に上記の軍馬育成所の設置時期と整合している。表1に見るように、その開設は、陸軍が各所に軍馬育成所を設立しはじめる1年後であり、軍馬育成所の設立が一旦終了した年かその前年に廃業している⁶⁾。雲場牧場は鳥居の企業家精神に基づく個人事業とされているが、彼は山県有朋や川上操六をはじめとする陸軍の最高幹部と昵懇の間柄であった。雲場牧場は軍馬生産を目的にしていたから、軍が何らかの関与をしていたと見るのが自然である。ところで川上が軽井沢の牧場を企画・計画し、鳥居がこれを応援したとの話がある（鳥居次生、2007）。しかしこれは逆であって、川上が鳥居の事業を応援したということではなかったか。軍が軍馬育成事業を全国的に展開している最中に、中枢部でそれを指揮していた川上がはるかに小規模な牧場を私的に設けようとしていたとは考えにくい。鳥居が軍の動きに呼応して、将来の軍馬育成所への昇格を期しながら雲場牧場の開設をもくろみ、川上がそれを応援した。そして昇格が絶望的になった時点で廃業したと見る方が蓋然性は高い。この推測が正しいとすれば参謀本部は軽井沢においても間接的ながら牧場設置に係わっていたことになる。

明治16年にはじまる軍馬育成所設置の動きは、幹線鉄道敷設がにわかには具体化したことに呼応している。明治前期の陸軍にとって、軍馬輸送の改善は大きな課題であった。海路が使えなければ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いが、これは不経済であった。また馬宿は劣悪狭小であり、馬は体を休めることができないから輸送を終えた時には

表1 鉄道、牧場、地図作成の時間関係

明治	鉄道	軍馬育成所	牧場と地図	
15				
16	中山道鉄道 起工	↑↑ 全国 十二 個所 ↓↓ 設置終了		
17				
18			↑↑	
19				
20				
21				
22	碓氷峠線 測量開始			柴ら 地図 作成
23				
24				
25				
26				

馬の疲労が甚だしく、暫時、休息させねばならないといった問題が生じていた（帝国競馬協会、1982, pp401）。内陸部を縦貫する鉄道建設こそがこれらへの唯一の解決策であり、その中心は何といっても軽井沢を通過する中山道鉄道であった⁷⁾。明治16年6月に山県有朋が「山縣参議幹線鉄道敷設の儀」を提出し、同年末に政府がこれを敷設するための公債発行を認めたことによってそれは具体化された。軍にとって見ればようやく地方内陸部に軍馬育成所を設ける条件が整おうとしていたのであり、その嚆矢となった中山道鉄道の沿線に、参謀本部は軍馬育成所設立を模索したはずである。なお後に軍馬育成の一大中心となる北海道に軍馬育成所の設立は皆無であった。インフラ整備の遅れたところにはそれは無理であったことを示している。

雲場牧場に参謀本部が関わっていたとしても、迅速測図レベルの地図は存在しなかったはずである。明治22年に『軽井沢迅速測図』が作成されたということは、軽井沢における軍馬育成所に、参謀本部がより直接的に係わり始めたということではなければならない。中山道鉄道建設は明治18年10月に上野から碓氷峠直下の横川に達しており、また直江津からは中山道鉄道の工所用鉄道の名目で軽井沢までの工事が進行していた。しかし碓氷峠の急勾配を克服する技術上の困難により、横川-軽井沢を連結できる見通しが立たなくなっていた。時の鉄道局長官・井上勝は事を憂慮し、英人技師チャールズ A.W. ポーナルに相談したところ、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

に繋ぐ新しいルートが提案があった（鐵道省、1921, pp524）。この境新田と離山村は正に「信州雲場ヶ原」と「信州軽井沢ヶ原」のそれぞれ東端と西端にあたる。そしてポーナルは柴らの地図作成と同じ6月に、急勾配区間の本格的な測量を開始する（鐵道省、1921, pp524）。これらは、鉄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。それらの図葉は到底、鉄道と関係があるとは思えず、また測量を分担する必然性もなかった。

参謀本部は艦砲射撃に暴露される海岸沿いの鉄道をきらい、内陸部の鉄道を切望していた。本格的測量の開始は直江津-上野の全通を期待させるものであった。参謀本部も鳥居の雲場牧場に係わる間接的な関与の段階から雲場牧場を軍馬育成所とするなど、直接的な検討段階に入り、柴らに『軽井沢迅速測図』の作成を命じたことはあり得ると考える。

紙数の関係で軽井沢における牧場開設の経緯、鉄道との関係などを細かく検討することができなかった。この点については改めて長野県の郷土史関係の学術雑誌で論じる予定である。

7. まとめ

軽井沢に2図葉の迅速測図が存在することが既に井口悦男（2005, 2013）によって簡単に報告されているが、この度、新たな2図葉の存在が明らかになった。筆者はそれらの特徴を整理すると共に、作成目的などを検討した。資料不足もあり、憶測の部分が多いが現段階での判断は下記の通りである。

- ① 『軽井沢迅速測図』は軽井沢の明治中期の現況を示すものとして価値の高いものであるが、迅速測図らしい誤差も含んでいる。
- ② 『軽井沢迅速測図』は参謀本部の命令の下に近衛部隊の兵が作成したものであり、当時の兵は地図作成に通曉していたことが明らかである。
- ③ 『軽井沢迅速測図』が作成された明治22年6月は、中山道鉄道の急勾配碓氷峠区間について、頓挫していた調査・計画がにわかに動き出した時期である。参謀本部はそれ以前、明治16年ごろより鉄道建設の機運が高まるなかで全国に軍馬育成所を設置中であったが、この動きを見て、軽井沢にも軍馬育成所の建設することを検討するため、柴らに地図作成を命じたものと思われる。

謝辞

本論を作成するにあたって、『軽井沢迅速測図』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。また金窪敏知氏は地図の図式や陸軍の人事などについて助言をして頂いた。記して御礼を申し上げます。

注

- 1) 「製図」の「図」の文字は図葉によって「図」、「圖」および圖の口（くに構え）が省かれた略字の三種が使われている。
- 2) 深間川の間のは不明瞭であるが、門構えが略字となっているように見える。
- 3) 近衛の諸大隊、諸連隊などは明治24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。
- 4) 柴も同様に同年中には大尉になっている。
- 5) 原文では東京師団となっているが、鎮台が師団となるのは明治21年以降のことである。
- 6) 軽井沢町誌によれば明治24年であるが、長野県統計書では25年版まで雲場牧場の名前が残っている。
- 7) 東京、京都を結ぶ唯一の幹線鉄道として建設命令が下されていたのは、今日で感覚で見れば意外であるが、中山道沿いの中山道鉄道のみであり後の東海道線ではなかった。我が国最初の新橋-横浜の路線は、あくまで横浜港と東京を結ぶためであり、「東海道線の一部を先ず開通させた」のではなかった。これについては松永直幸（2011）に詳しい。

文献

井口悦男 2005. 柴五郎中尉作図の「信州雲場ヶ原」1万分1. ICIC ニュース Vol.10.No.35. 地図情報センター

- 井口悦男 2013. 『増補・明治期迅速測図の基礎的研究』、之潮
- 金窪敏知 1982. 『陸軍三等監督金窪義孝傳』、技報堂
- 金窪敏知 2002. 『陸軍三等監督金窪義孝日記』、暁印書館
- 軽井沢町 1988. 『軽井沢町誌 歴史篇（近・現代）』、軽井沢町
- 近衛野砲兵聯隊史編纂委員会 1986. 『近衛野砲兵聯隊史』、近衛野砲兵聯隊史編纂委員会
- 関 誠 2008. 日清戦争以前の日本陸軍参謀本部の情報活動と軍事的対外認識. 国際政治 No.154. 日本国際政治学会. 有斐閣
- 武市銀治郎 1999. 『富国強馬 ウマからみた近代日本』、講談社
- 帝国競馬協会 1982. 『日本馬政史第4巻』、帝国競馬協会（原著は1928）
- 鐵道省 1921. 『日本鐵道史 上』、鐵道省
- 鳥居次生 2007. 『鳥居義処 卷六 軽井沢開発』、自家本
- 徳富猪一郎 1942. 『陸軍大将川上操六』、第一公論社
- 内閣 1895. 叙位裁可書・明治二十八年・叙位卷十二
- 細井将右 2014. 明治9年陸軍士官学校教科書 屈烈多曼氏編輯「地理圖學教程講本」寓里越氏著「測地簡法」など: クレットマンコレクションから. 地図 Vol.52No.4. 日本地図学会
- 松永直幸 2011. 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 No.755. 吉川弘文館
- 松村 明 1995. 大辞林 第二版. 三省堂
- 村上兵衛 2013. 『守城の人 明治人柴五郎の生涯』、光人社
- 陸軍省 1884. 明治17年 裁可原稿 自1月至6月
- 陸軍省 1888. 明治21年 陸軍省総務局裁可原簿
- (受付け 2017年7月19日 受理 2017年9月14日)