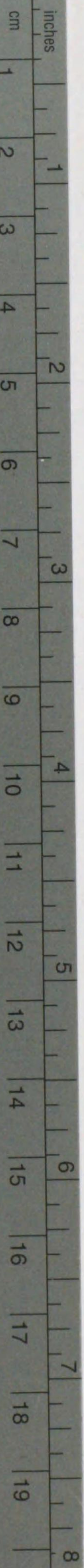
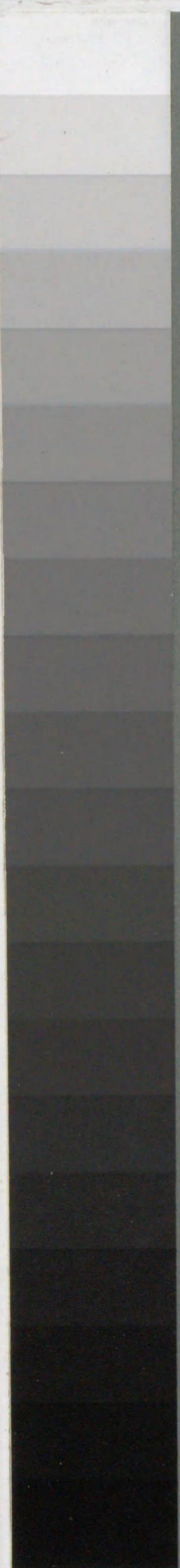


Kodak Gray Scale



© Kodak, 2007 TM: Kodak

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



Kodak Color Control Patches

© Kodak, 2007 TM: Kodak



72
9

572-39



1200501518653

28 8.29

30

朝鮮の鐵道

昭和二年五月

(印刷を以て謄寫に代ふ)

朝鮮總督府鐵道局

『朝鮮の鐵道』正誤表

Table with 4 columns: Page and Line Number (頁及行數), Error (誤), Correction (正), and Page and Line Number (頁及行數). The table lists various errors and corrections related to the railway system in Korea, including page numbers and line numbers for each entry.

『朝鮮の鐵道』正誤表

Table with 5 columns: Page and Line Number (頁及行数), Error (誤), Correction (正), Page and Line Number (頁及行数), and Error (誤). The table lists various errors and corrections related to the railway system in Korea, including page numbers and line numbers for each entry.

572-39



朝鮮の鐵道目次



局寄贈本

總 說

第一編 國有鐵道

第一章 創設時代

- 一 鐵道創設以前に於ける朝鮮の交通……………七
- 二 京仁鐵道の開通……………九
- 三 京釜鐵道の建設……………三
- 四 京義馬山鐵道の速成……………三

第二章 鐵道の管理

- 一 經營の統一……………三
- 二 經營の委託……………三八
- 三 委託經營の解除及其以降……………四八

第三章 建設改良及災害工事

- 一 工事の概要……………五二
- 二 建設工事……………五三
 - 京元線……………五三
 - 湖南線……………五七
 - 平南線……………六二
 - 平壤炭鑛線……………六三
 - 咸鏡線 北部・中部・南部……………六三
 - 平元線……………七二
 - 鎮海線……………七三
 - 博川線……………七四
- 三 既成線の改良……………七五
 - 京義線……………七五
 - 鴨綠江架橋工事……………七七
 - 馬山線……………七六
 - 京仁線……………七九

第四章 運輸營業

京釜線……………七九

湖南線……………八二

營業線路條敷表……………

勾配及曲線表……………

四 災害復舊工事……………八三

一 營業哩……………九〇

二 客貨の賃率……………九一

三 運輸成績……………九七

運輸成績表……………

四 列車運轉……………一〇六

京城を中心として各地に至る最短時間種類別機關車運轉成績表……………

五 連帶運輸……………一三三

第五章 工作及車輛

關釜連絡成績表……………一〇四

連帶運輸成績表(一般)……………一〇九

六 附帶營業……………一三三

一 工 作……………一三五

工場製修工事費額表……………

機關車客貨車修繕成績表……………

二 車 輛……………一四〇

車輛表……………一四三

現在車輛內譯表……………一四三

第六章 電氣及通信

一 電 氣……………一四八

二 通 信……………一五〇

通信機器表……………一五三

通信成績表……………一五五

第七章 經理……………一五七

一 經理一般……………一五七

建設改良費豫算額表

建設改良及災害費決算表

投資額表……………一六一

二 營業收支……………一六二

三 私設鐵道補助費……………一六九

四 十四年度經理概況……………一七一

第八章 人事及共濟……………一七五

一 從事員……………一七五

歷年幹部表……………一七七

二 共濟……………一八三

第九章 圖書館及局友會……………一八七

一 圖書館……………一八七

二 局友會……………一八八

第二編 私設鐵道及軌道……………一九三

第一章 沿革……………一九三

第二章 線路延長……………一九五

累年免許線哩表……………一九五

動力別哩數表……………一九六

軌間別哩數表……………一九六

累年營業哩表……………一九七

累年營業線路表……………一九八

第三章 私設鐵道各社事業概況……………二〇〇

總 況……………100

朝鮮鐵道株式會社……………101

朝鮮京南鐵道株式會社……………105

全北鐵道株式會社……………106

价川鐵道株式會社……………107

金剛山電氣鐵道株式會社……………107

圖們鐵道株式會社……………108

第四章 營業施設……………116

一 列車運轉及車輛……………116

運轉回數表……………116

列車速度表……………118

車輛表……………119

二 客貨貨率……………120

貨率表……………121

第五章 營業成績……………133

運輸成績表……………133

第六章 補助……………137

一 補助法規……………137

二 補助成績……………139

補助成績表……………139

第七章 軌道……………136

一 沿革……………136

二 線路延長……………137

累年哩數表……………137

動力及軌間區別哩數表……………138

三 各社事業概況……………139

京城電氣軌道……………139

第三編 朝鮮鐵道の將來

第一章 線路調査.....二四七

第二章 國有鐵道十二年計畫の概要.....二五三

一 概説.....二五三

二 圖們線.....二五六

三 惠山線.....二五八

四 滿浦線.....二五九

五 東海線.....二六一

六 慶全線.....二六四

七 私設鐵道の買收.....二六五

八 既設線の改良.....二六六

九 車輛其他の施設.....二六八

第三章 私設鐵道の將來.....二七〇

第四章 結言.....二七一

附 錄

一 沿線主要物産集散狀況

二 自明治三十二年累年統計
至大正十四年

第一表 營業哩停車場及従事員

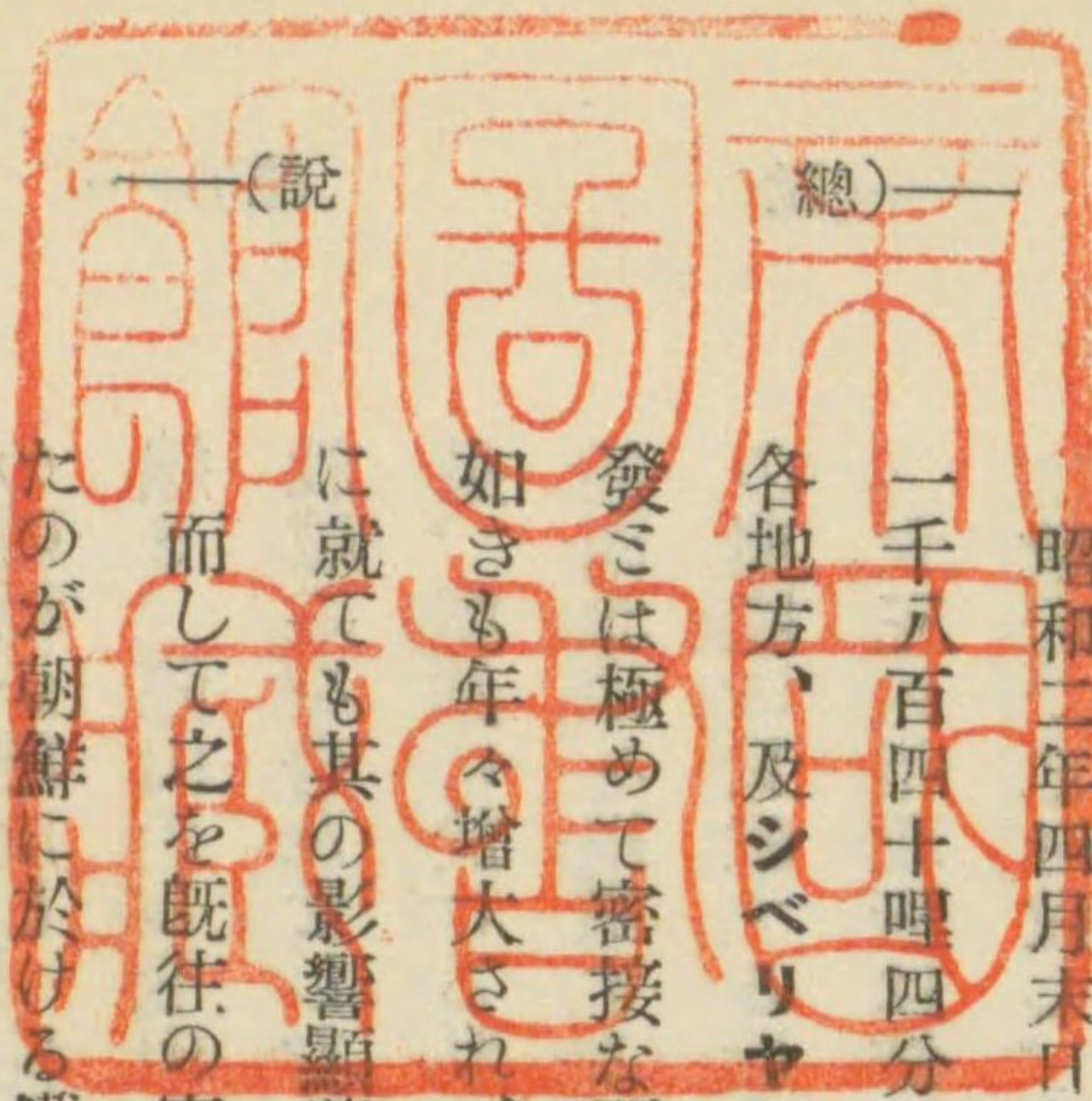
第二表 開業線路

第三表 營業收支並運輸收入

- 第四表 各線別運輸成績
- 第五表 客車成績
- 第六表 貨車成績
- 第七表 一日一哩平均收入
- 第八表 主要貨物運輸
- 第九表 連帶運輸成績
- 第十表 列車、車輛走行哩
- 第十一表 機關車走行哩並運轉用消耗品使用高
- 第十二表 車輛
- 三 大正十三年度、内鮮滿比較統計表
- 第十三表 客車成績
- 第十四表 貨車成績
- 第十五表 一日一哩平均客貨車收入
- 第十六表 主要驛取扱收入
- 第十七表 車輛哩及列車哩

朝鮮の鐵道

總 說



(總) (説)

昭和二年四月末日現在に於ける朝鮮鐵道の營業哩は、國有線一千三百四十一哩六分、私設鐵道四百九十八哩八分、合計一千八百四十哩四分に達して居りますが、其中京釜京義の幹線は半島を縦走して直ちに滿洲に通じ、滿鐵線を経て支那の各地方、及シベリヤを経由して歐洲各國に聯絡する世界交通の要路であるのみならず、朝鮮の國防、統治、殊に産業の開發は極めて密接な關係を有して居りまして、鐵道の敷設に依り沿線地方に於ける物産の集散頗る殷盛に趣き、其産額の如きも年々増大され、或は市場の増加となり、或は一寒村を化して都邑たらしむる等、延いて民度の向上教育普及等の事に就ても其の影響顯著なるものがあり、各般に互つて其使命は極めて重大であります。

而して之を既往の實蹟に徴しますと、明治三十二年京仁鐵道會社の手に依り、仁川永登浦間二十哩三分の營業を開始したのが朝鮮に於ける鐵道敷設の嚆矢でありまして、同時に之は日本が海外鐵道の經營に手を染めた最初のものであります。た、夫れから間も無く京釜鐵道會社が成立し、明治三十四年、直ちに京城釜山間の建設工事に着手しましたが、三十六年には京仁鐵道を買収し、越へて三十七年末に至り京釜間の全通を見るに至りました。

當時一方では日露戦争が勃發したので臨時軍用鐵道監部云ふものが陸軍の手で設けられ、之は軍用線として馬山浦線及京義線の急設に着手しましたが、京義線は翌三十八年四月、二三の橋梁を残して龍山新義州間に列車の運轉を開始し、三十九年四月に至り之を全通せしめ、又馬山浦線は三十八年十月開通し、之等の重要幹線は大體竣功を見ましたので、政

府は朝鮮鐵道の統一を企畫し、三十九年統監府に鐵道管理局を設置し、京釜鐵道を買収し、京義及馬山線の所管を軍用監部から移しまして、茲に朝鮮の鐵道は舉げて國有の許に統一せられる事になりました。

爾後鐵道の所管は統監府から一旦鐵道院に移りましたが、朝鮮總督府が設けられると共に更に其所管に復歸致しまして、其間政府は既成線の改良を續行するに共に、地方開發の必要から黃海並日本海の主要港灣に達する鐵道の建設に着手し、明治四十三年には平壤から鎮南浦に至る平南線が竣功し、四十四年の十一月には滿鐵線一路直ちに連絡する鴨綠江の鐵橋が竣成し、完全に滿洲、支那、西比利亞及歐洲各地に連絡する事となり、又大正三年には大田から木浦に至る湖南線、龍山から元山に至る京元線が相踵いで竣成し、且つ總督府は地方の開發を促進し、幹線の培養線として必要な私設鐵道を普及せしむるの要を認めましたので、大正三年度以降年々一定の補助金を支出して之が獎勵助長を圖りました結果、朝鮮に於ける私設鐵道發達の氣運を讓成し、爾後年々數十哩の延長を見る事となり、尙國有線の元山を起點として咸鏡南北道を縱貫する、咸鏡線中の一部も大正五年には開通し、茲に朝鮮の運輸交通は著しく其面目を改めると共に、産業の興隆に貢獻する所亦多かつたのであります。

大正六年政府は鮮滿交通上の見地からして、鐵道の經營を南滿洲鐵道株式會社に委託し、建設改良に關する計畫及費用は政府が之を致し、尙委託業務の指揮監督、私設鐵道の保護助長、並線路の調査等を總督官房鐵道部に於て行つて參りましたが、其後時勢の推移は總督府自ら之を經營するの必要を生ずるに至り、大正十三年度限り滿鐵に對する委託を解除し、十四年四月一日、新に總督府鐵道局を設置し鐵道部の業務と共に、之を同一の手で直接經營する様になり、今日に及んだのであります。

委託經營中は、滿鐵が一定の納付金を總督府に納付した關係から、經營八ヶ年間を通じ時に消長はありましたが、其期間中會社は克く委託の趣旨を達成するに努め、内にしては京城鐵道従事員養成所の開設、社友會創始、鐵道圖書館、調辨部の開設等、従事員生活の向上に資する所があり、之を外にしては、朝鮮産業開發の意味からして、特定貨物の運賃低減、私設鐵道に對する各種の援助、朝鮮産石炭の使用、日用品の小口扱運賃低減、市場往復賃金、及手荷物賃金の低減、仁川保健浴場の新設、東萊温泉の設備、其他海水浴場や温泉浴場等の發展に力を致したのであります。

委託經營中に於ける建設の工事としては大正三年以來經續中の咸鏡線中、南部に於て永興陽化間、中部に於て吉州端川間、北部は蒼坪會寧間及輪城水南間、合計二百二十四哩七分の開通、平壤炭礦線の延長、鎮海線工事着手、平元線實測及用地買収等で、改良工事としては清道慶山間の省峴隧道、新京城驛舎の建築着手、其他京釜京義の幹線に於ける道床改良、及軌條敷替工事等が其重なるものであります。

又私設鐵道の方面では、大正八年九月から從來年七分であつた補助率を八分に引上げたの、時恰も歐洲戰後に於ける財界の盛況に遭遇し資金の横溢を見ました等の關係から、俄然として斯業の興隆を見るに至り、會社の設立されるもの數社、敷設免許哩數一千二百五十七哩餘に達しましたが、其後財界不況の影響を受け、未成線を多く有する各社は資金の調達に困難を感じ、其内朝鮮中央鐵道株式會社外五社は、資金調達を容易にし朝鮮で最も必要な鐵道網の完成を速ならしめよう云ふ目的から、之を打つて一丸とした朝鮮鐵道株式會社の設立を見、大正八年度以降十四年度に至る七ヶ年に於て三百哩に垂んとする營業線を開通し、今日に於ける私設鐵道發達の素地を爲したのであります。

次に直接經營以來の業績は、日尙淺いので之が全般を見る事は出来ませんが、十四年度以降に於ける各線の聯絡運輸は益々密接且つ圓滑に趣き、新線の經營其の他に依り旅客貨物の輸送亦漸次増加し、直營第一年である十四年七八月は、全線に亘り朝鮮未曾有の大水害を蒙りましたが、十四年度營業收入四千七百三十萬餘圓、支出三千九百八萬餘圓、差引益金八百二十二萬餘圓を擧げ、旅客貨物の收入は合計三千七十萬餘圓であり、前年度に比し百六十八萬圓を増加し、昭和元年度亦良好の成績を示して居ります。

又建設工事としては昭和元年十二月末迄、咸鏡南部線に於て陽化新北青間、北部線水南極洞間、及鎮海線、博川線等を建設又は延長し、之に伴ふ停車場の開設、車輛の増備、其他各種の施設を行ひ、克く朝鮮統治の方針に一致せしむる事に努力して居るのであります。

今昭和元年度末迄に於ける國有線の資本投下額を見ますと、約二億九千四百四十萬圓、財産總額は概算二億六千八百六十萬圓でありまして、同上停車場數二百五十二、使用車數は機關車二百四十七輛、貨車二千七百三十八輛、客車六百二十一輛、従事員數は約一萬三千五百人で、本局七課、運輸、工務各事務所、出張所、其他現業に於ける各機關に夫々配屬され、従事員養成の爲に龍山に養成所を設け、鐵道業務に必要な科程を授け、又現業従事員の爲には共濟組合の機關があり、相互扶助を目的として働いて居るのであります。

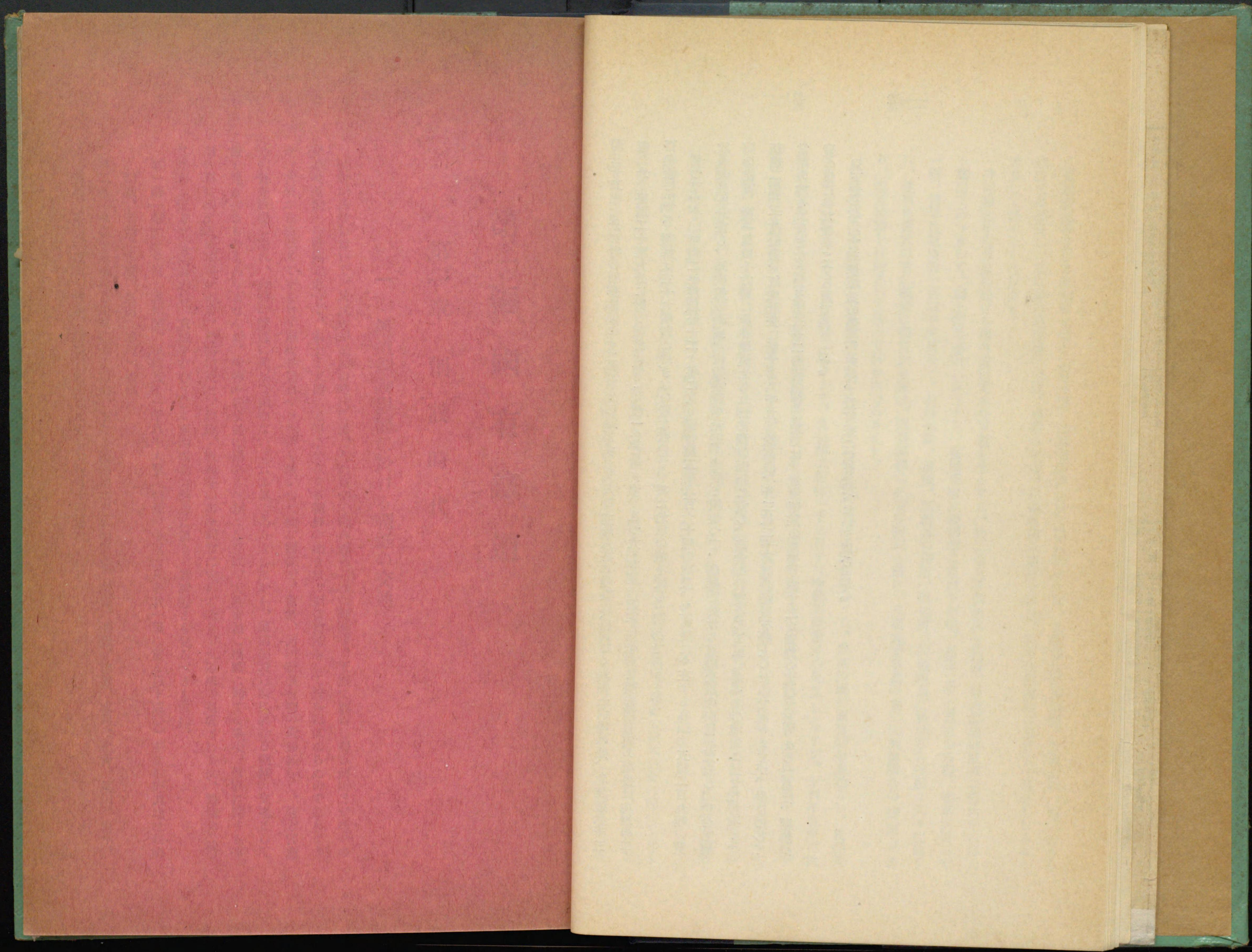
私設鐵道の方は同じく營業線四百九十八哩八分(内廣軌二百四十五哩四分)で、線路は既ね國有線を基點とし、其經營は六會社一個人に依つて行はれて居ります、又未開業線は一千三百十三哩餘其經營者八を算しますが、十四年度末に於ける既設各會社の公稱資本金總額は一億四百萬圓でありまして、内拂込資本三千三百四十萬圓、借入金五百四十八萬八千圓、社債二千三百七十五萬圓、之等を合した資本投下額は六千二百六十三萬八千圓に達し、停車場は百六十八、機關車七十七輛、客車百六十六輛、貨車七百九十二輛を使用し、従事員は職員以下一千九百七十九人でありまして、政府補助金の支出額は三百八十九萬一千圓に達し、營業收入三百五十六萬四千圓、營業費二百八十九萬四千圓、差引六十六萬九千圓の利益を擧げ、國有線と相俟つて地方の開發に貢獻する所が多いのであります。

朝鮮の鐵道は如上概述しました様に、創設以來二十九年を閲して着々進歩發達を遂げ、統治の根本方針に隨つて克く産業興隆の先驅を爲して居りますが、十四年度末現在に於ける普及の程度を内地、北海道及臺灣に於ける人口、並面積との割合とに比較しますと、面積百方里當りの哩數は國有線及私設鐵道を合して本州四十九哩四分、北海道二十八哩八分、臺

灣三十五哩七分に對し朝鮮は僅に十二哩四分に過ぎず、又人口十萬人當り哩數は、同じく本州十六哩二分、北海道六十五哩九分、臺灣二十哩九分に對し朝鮮は僅に九哩一分に過ぎず、且つ大正元年以來十四年度に至る國有線の延長は内地の二百哩餘に比し、朝鮮は三十九哩弱に過ぎない様な状態で、甚だ幼稚の域を脱しないのであります。

依つて、今回昭和二年度以降十二ケ年に亘り國有線五線八百六十哩の建設、並其間に介在する私鐵道五線二百九哩の買収及改良を計畫し、既成線の改良、咸鏡線並平元線の建設と相俟つて、朝鮮に於ける運輸交通の面目を更新し、併せて國防の充實、並一萬四千里に所在埋没せられた富源の開拓に資し、産業の状態をして更に進歩の境地に達せしむべく、新規二億三千萬餘圓、既定計畫に屬する八千九百餘萬圓、計三億二千萬圓の經費を計上したのであります、幸ひにして當路の容るゝ所となり、又第五十二帝國議會に於ては、貴衆兩院の協賛を経て之が實施の運びに至りました事は、朝鮮開發の爲に甚だ欣幸とする所であります。

以下章を分つて朝鮮鐵道の過去、現勢、及將來に就き述べたいと思ひます。



第一編 國有鐵道

第一章 創設時代

一 鐵道創設以前に於ける朝鮮の交通

社會が進歩しないで、其民族が未開の時代には、人に依つて踏み固められた經路を、天然に航行し得る河川が唯一の交通並運輸上の機關であつて、本土と大陸との間に介在する朝鮮の如きは、相當發達をして居らねばならぬのでありますが、古來から政狀多く定まらず施政亦見るべきものも無かつた様な關係で、道路、河川等公有物の荒廢甚しく、地方官憲の監督亦放漫に流れ、自然の變遷に委して顧みない云ふ風でありましたから、鐵道創設以前に於ける朝鮮の交通として敢て見るべきものもありませんが、李朝時代交通に關する法制としては、大典會通に橋路に關する事項、營繕に關する事項舟車に關する事項等があり、道路の長さ、修理、收税等の事を簡單に定めてあり、又道路の系統としては、都城（京城）を外方（地方）に區別し、京城を中心として東西南北の四方に別ち、其幹線とも見るべきものは、

第一路『西北』京城—義州間、里程凡そ一千八十六里（朝鮮の十里は凡そ我一里に當る以下同じ）主なる經過地は高陽、開城、黃州、平壤、惠山（博川）義州

第二路『東北』京城から慶興に至る道路、主なる經過地は、水谿里店、金化、淮陽、德源、咸興、北青、端川、吉州、鐘城、富寧、茂山、會寧、穩城、此里程凡そ二千四百十四里

第三路『東』京城から平海に至る道路、主なる經過地は忠憂、里峴(楊州郡) 楊根、砥平(共に今の楊平) 原州、江陵、蔚珍で、此里程凡そ八百十里

第四路『東南』京城から東萊府(今の釜山附近) に至るもの、主なる經過地は漢江から龍仁、忠州、聞慶、大邱、清道、梁山で、此里程凡そ九百七十里

第五路『南』京城から濟州に至る道路、主なる經過地は銅雀津(今の始興郡) 果川、水原、天安、公州、礪山、井邑、長城、靈巖、海南で此里程凡そ二千六里(内海路九百七十里を含む)

第六路『西』京城から江華に至る道路、主なる經過地は楊花渡から漢江を渡つて陽川、金浦、通津、江華に通ずる凡そ百三十里

等で以上の外、幹線に準すべきものに統營街道、忠清水營線等があり、之等の各線から分岐する小路もあつて途中必要な箇所には驛、站、院等の設があり、尙右道路中河川には夫々渡船の設備があつたのですが、道路の維持、改修云ふ様な事は専ら地方從來の慣習に依つて里洞民の自治的施設に任せられた關係上、幅員極めて狭く、勾配屈曲等天然の地形に任せ僅かに牛馬を通ずるに過ぎず、加ふるに降雨一度至れば河水漂流して道路は其跡を没し、水去れば茫然として所在を知るに苦しむの状態でありましたので之が復舊遅々として進まず、多くは通行する者の意に任せ或は左折し又は右通して、路線の如きも其便に従つて移動し、甚しきは麥豆青々とした耕地を横切るを意せず、地主も亦道路に鋤犁を容れて耕作するを何とも思はなかつた様な状態でありました。

道路右の如くでありますから、交通運輸の機關として、物資の運搬用に供したものは、牛、馬(朝鮮馬) 驢、騾大車、便車等があり、乗用に供したものは牛馬の外に駕馬、步驢、籃輿、輶軒等がありましたが、多くは歩行、人肩に依り一日數里の道を來往するに過ぎず、古來からさしたる進歩改善の跡もなかつたのであります。

二 京仁鐵道の開通

日本本土と大陸との間に介在する半島朝鮮の歴史は、常に大國勢力伸張の影響を受け、純正獨立の國家を形成した期間が極く僅かだつた等の關係から、批政相亞ぎ民力疲弊して、古來陸上に於ける運輸交通機關として見るべきものが無かつた事略前述の通りであります。京仁鐵道の敷設に當つても新興日本と諸外國との勢力に關し其間多少の經緯があつたのであります。

明治二十八年一月、清國との干戈盛んなる頃、内務大臣井上馨は出でて駐韓公使となり、直ちに韓國政府に對し先に締結せられた京仁鐵道特許契約に關する暫定合同條款(明治二十七年八月大島公使時代締結)の細目を決定せん事の交渉を開始しましたが、容易に解決を見ず偶々前年より京仁、京釜兩鐵道の線路を踏査した遞信技師仙石貢の報告に基いて、我政府は兩鐵道を分離し、先づ京仁鐵道敷設に關する協定を遂げる事とし、更めて交渉を開始しました所が、一國にのみ鐵道敷設の利権を興ふるは不可なりと云ふ英、米、獨、露、各國公使の韓政府に對する警告がありまして、我計畫に對し不尠障礙となり、荏苒日を送る間に二十九年三月に至り米人ゼームス、アイル、モリスに其權利を興へて終つたので、公使は大に其不都合を語りましたが如何にもすべからず、モリスは特許を得て明治三十年三月、京仁鐵道の仁川方面から敷設に着手しましたが資金の調達意の如くならず、米本國に於ても米國から極めて遠隔の地である朝鮮に投資する者無く、事業遂行上困難な立場に陥つたので、遂に敷設權を讓渡するの意を起し、當時京釜鐵道敷設委員であつた濫澤榮一に對し其旨を通じて來ましたので、前島密其他の委員と相談の結果、外務大臣大隈重信の賛成を得、尙其幹旋に依り京濱地方及大阪の有志會合して茲に京仁鐵道讓渡の事を決しましたが、明治三十年四月六日右の會合に出席した人々は左の通りで、實に京仁鐵道の建設に關する我國有志第一回の會合でありました。

岩崎彌之助	原善三郎	大谷嘉兵衛	大倉喜八郎
大江卓	尾崎三良	竹内綱	中野武營
中上川彦次郎	安田善次郎	前島密	益田孝
三井高保	莊田平五郎	澁澤榮一	森村市左衛門

其後數回の協議を重ね京仁鐵道引受組合なるものを組織し、同年五月横濱に於て一定の期間を定めモリスに譲受契約の調印を了し、手付金五萬弗を渡し完全に契約が成立したので、組合では現場監督として技師長工學博士仙石貢其他を韓國に派遣したのであります。

然るにモリスは其翌月に至り、米本國に於ける資金調達の関係から、突如手付金の増額を申出で來ましたので、種々政府も協議の結果、該鐵道並附屬物件等を擔保として横濱正金銀行から百萬圓借款の契約を成立せしめ、手付金増額の要求を撤回せしめたのであります。

斯くて京仁鐵道の工事は進行はしましたが、停車場の設備、線路の勾配其他の工事等の事からモリスの間に意見の相格を來し、幾紛糾の後漸く之を解結した翌三十一年の三月、モリスは更に佛國シンジゲイト代表グリルから三百萬圓で本鐵道を譲受けた旨の申込があるから、同意ならば手付金を即時返還し、組合の經費を賠償するが如何と云ふ事を出出で、事態甚だ重大でありましたので、組合の澁澤委員は政府に伊藤總理大臣を訪問し、此報告を將來の措置に關して指揮を乞ひました所、政府は此鐵道を以て對韓政策上唯一緊要の事は認めぬが、國家の體面上之を失ふを不可とし、且各種の關係から組合自營の必要を痛感するに至り、取敢えず賣買不可の通知をモリスに發し、其後屢々協議の結果、現在の成形に於て之を即時賣買取引する事に決定、價格の點に就き數回の交渉を重ねた後同年十二月遂に出來高取引の契約を確定し、外務省から韓國政府に其事を交渉して承認を得、政府は百八十萬圓の組合貸付金を同年度追加豫算として議會

に提出し、幸にして無事兩院を通過しましたので、翌三十二年三月二十九日一切の取引を完了し、百七十萬二千四百五十圓をモリスに支拂ひ茲に全く京仁鐵道は外人の手を離れたのであります。

明治三十二年五月十五日組合は其組織を改めて合資會社とし、定款を作製し澁澤榮一を取締役社長に益田孝、及瓜生震を取締役に選任し、資本金を七十二萬五千圓とし組合の權利義務並に職員は擧げて之を會社に引繼いだしたのであります。

是より先京仁鐵道引受組合は銳意京仁間鐵道工事の進捗に努めたのであります。前擔當者モリスの工事方法に幾多の缺陷あり、就中韓人夫を酷使する事が甚かつたので斷然之を改め、人夫の備役に意を用いた結果、從來の弊風を一新し喜んで業に服するに至り、又モリスの請負人たるコイルプランの工事は概して粗雑で設計に符合しない點が多かつたので線路中心杭の打直し、勾配の手直し、築堤切取幅員不足に依る改良、及漢江橋梁基礎工事を完全にする等の必要が生じましたので、之を罷免して新に補修工事を施行することと共に、工事施行の區間を四工區に分ち、三十二年四月二十三日改めて仁川に起工式を擧げ、五月京仁鐵道合資會社が成立しましたからは一層其工程を進め、六月十日から軌條の敷設に着手し、同月十八日に既成區間に於て機關車の試験運轉を行ひ、十九日から建築列車を運轉して線路の引延しを繼續したのですが、降雨の爲工事意の如く進捗せず漸く九月十三日仁川永登浦間の敷設を了り、十八日から同區間二十哩餘の假營業を開始しましたが、之が實に朝鮮に於ける鐵道營業の嚆矢であります。

京仁鐵道合資會社は其後九月三十日再び工事に着手し漢江左岸の架桁點に至る線路を敷設し、一方京城方面からするものは、翌三十三年五月二十六日を以て軌條敷設工事に着手し、六月末漢江橋梁の竣工と共に、軌條の引延しを了し同年七月八日に京仁間二十六哩二十六鎖の開通を見るに至りました。

本鐵道の軌間は特許條件に依り四呎八吋半を用ひ、勾配は百分の一、曲線は半徑十四鎖、四十六節とし軌條は凡そ五十六封度、枕木は長さ八呎のもの一哩に付約二千六百挺を用ひ、又最大工事であつた漢江橋梁(現在の下り本線)は長

さ二千六十二呎で、橋樑の桁幅は十六呎六寸、高さ三十七呎あり、橋桁は二〇〇呎十連を高さ五呎に、又橋臺の高さは平水面上三十七呎十寸とし、最高の橋却は河床から五十二呎ありまして、施工日数は前後を通算して二百七十日を要して居ります。

京仁鐵道全通當時の停車場は仁川、紐岷、牛角洞、富平、素砂、梧柳洞、永登浦、鶯梁津、龍山、南大門及京城(西大門)の十一ヶ所で、線路は其後改良工事を施して仁川永登浦間十九哩六分となり列車は頭初は一日二往復でありましたが、其後三回、六回三漸次其回数を増加し、當時の機關車はタンク四輛、客車は手荷車を合して十六輛、貨車は無蓋有蓋を合せて二十八輛、旅客運賃は京仁間一等一圓五十錢、二等八十錢、三等四十錢でありました。

營業開始の當時は旅客貨物共、漢江の舟運に依る因襲が廢せられず、鐵道を利用する者が少かつたのですが、漸次其利用を知るに至り營業成績も日を遡つて良好となり、列車回数が増加、貨物賃金の改正、乗車賃金の割引等を行つたのこ、其後荷主間に漢江の結氷、解氷、増水等季節の如何に係はらず貨物を輸送し得る事の利便を覺知し、京仁兩地の交通は概ね鐵道を利用するに至りました等の關係から、益々成績良好に向ひ一日一哩客貨平均収入の如きも、三十二年七圓三十九錢、三十三年十六圓三錢、三十四年二十圓五十一錢、三十五年二十一圓七十七錢、三十六年二十四圓九十一錢云ふ風に次第に増加したのであります。

京仁線は斯くして大島公使の暫定條款に端を發し、井上、三浦、小村の各公使、原全權公使等を経、内閣亦數次の變遷に遭ひ其間幾多の迂餘曲折を経、資本金七十二萬餘圓、政府借入金百八十萬圓、前後四年を費して開通し、其後京釜鐵道株式會社設立され、工事次第に進捗するに及び材料の運送其他に就て密接の關係を生じたので、三十五年京釜京仁兩重役の間に合併の議が決議され、次で三十六年十一月一日から京仁鐵道は京釜鐵道會社京仁線となりましたが、現在仁川と京城を連絡する重要線として、列車回数も一日十三往復(内三往復は旅客急行)に達して居るのを見れば實に隔世の感があるのであります。

三 京釜鐵道の建設

次に、京城釜山間二百八十哩四分に亘る京釜線の敷設に關する梗概を述べますと、明治二十九年二月、京仁鐵道敷設に關する韓國の暫定條款を無視して、韓政府は米人モリスに其權利を與へる前一ヶ月、大三輪長兵衛は時の内閣總理大臣伊藤博文の命を受け國情視察の爲めに渡韓しましたが、其十一月韓帝は露國公使館に行幸せられ形勢一變し、排日派頗る勢を得京仁鐵道のみならず、京義鐵道の敷設權を佛人グリエルに許し、更に京釜鐵道敷設の權利獲得運動さへ起つて居りましたので、大三輪は多年韓廷に縁故があつたのを利用し小村公使と協力して、徒に歐米人に利權を與ふる事の不可を韓廷内部に説き之を防止しようとしたのですが其效無く、此勢ひで進んだならばグリエルの運動は兎に角として、京釜鐵道の利權は外國人の手に渡るの虞がありましたので、内地に歸り速に京釜鐵道計畫を進め暫定合同條款に依つて得た我權利を確保することにし、之を京城會議所に謀りました結果、京城からは居留民總代として山口太兵衛、松本武平の二名を上京せしめ計畫の實行を圖ることになり、一行は大三輪と同行して上京し、東京着後直に竹内綱、尾崎三良等の同志(三名は曩に二十七年に於て京釜京仁鐵道及韓國中央銀行計畫を爲し日韓兩國政府に交渉したるこあり)に會ひ韓國の實情を告げ、朝野を勧誘する方法を攻究し、濫澤榮一、前島密、益田孝、大江卓、井上角五郎、中野武營等と京釜鐵道發起の協議を爲し、七月六日東京日本橋俱樂部に發起人總會を開きまして濫澤榮一、前島密、尾崎三良、竹内綱、大三輪長兵衛、中野武營、井上角五郎の八名を委員に擧げ、韓廷から京釜鐵道の特許を得る事に就いての交渉を政府に請ふたのであります。時の西園寺外務大臣は京城駐劄全權公使原敬に對して交渉を開始すべき訓令を發し、同時に京釜鐵道發起人委員尾崎三良、大三輪長兵衛は渡韓して原公使と共に韓廷に運動をしましたが、韓政府は國內の騷擾未だ平定しないのを理由とし、

(當時朝鮮では東學黨の亂が未だ靜まらなかつた) 特許の延期を求めたので之が成功迄には尙多くの時日を要するを知り、兩委員は一先づ歸朝し、原公使の後を繼いだ加藤增雄公使は、引續き交渉を開始しましたが時機至らずして再び二年を経過し、漸く京釜鐵道特許契約の成立したのは實に明治三十一年九月八日でありました、依て翌三十二年二月發起人委員大江卓は技師久野知義(參謀本部より陸軍中佐大澤界雄同行出張せり)と共に渡韓し、線路の踏査及び沿道旅客貨物集散の狀況を視察して同年四月に歸朝したのであります。

特許契約に依る起工期は特許後三箇年以内なので速に會社を組成して工事に着手する必要がりましたが、當時我國經濟界の狀況は巨額資本の募集に困難であるのこ、韓國の事情未だ一般に知られず、株主を募集して會社を設立する事は容易でなかつた爲、發起人は屢々政府に對し會社設立に關する特別保護を請願し、其の他兩院議員に運動して百方奔走した結果、第十四議會に於て京釜鐵道速成に關する建議案竝に外國で鐵道を敷設する帝國會社に關する法律案の通過を見るに至り、三十三年二月一日發起人會を開き實測に着手するこゝし、其の費用に充てる爲めに濫澤、大倉兩家から五萬圓を支出し、竹内、大三輪、大江の三委員は韓國に來り線路の實測、停車場用地の撰定其の他諸般の準備に付き韓政府に交渉し、線路の實測は笠井愛次郎が之に當つたのであります。

我政府では京釜鐵道に關する調査委員(阪谷大藏次官、中村陸軍次官、古市遞信次官)を設け京釜鐵道の保護に關する取調を行ひ、九月十四日曩に議會を経た外國に於て鐵道を經營する帝國會社に關する法律が發布せられ、更に勅令第三百六十號に依り幾多の特例を定められましたので、九月二十一日更めて創立委員は會社の拂込株金並社債に對する補給利子下付の請願書を提出致しましたが偶々山縣内閣總理大臣が辭表を捧呈し、二十五日後繼内閣組織の大命が伊藤博文に下りました等の關係から、此補助命令の下附も一時危殆に瀕しましたが、幸にして二十七日補助命令が交付せられ此の問題は内閣更迭の前に決定を見たのであります。

斯して會社の基礎は始めて成り、十一月から委員を全國に派して遊説し株式の募集に努め、翌年三月第一回株式(十萬株)募集の締切を爲した結果は應募三倍に達する好況を見、又曩に政府が豫約した本鐵道補助に關する三十四年度追加豫算は、三月二十日下院を二十三日上院を通過して、利子補給は茲に確定するに至り、六月二十五日神田美土代町青年會館に創立總會を開いて定款を定め重役の選舉を終り、二十九日登記を爲し、重役は七月一日附を以て就任の認可がありました、其の氏名左の通りであります。

- 取締役會長 濫澤榮一
- 取締役常務 尾崎三良、竹内綱、日下義雄
- 取締役 前島密、大倉喜八郎、大三輪長兵衛、室田義文、関泳詰
- 監査役 大江卓、井上角五郎、中山文樹、小野金六

次に、京釜鐵道線路最初の測量は明治二十五年工學士河野天瑞が初めて之を行ひ、次で二十七年日韓暫定合同條款成立後に於ては仙石博士一行の踏査があり、三十二年に久野知義が京釜鐵道會社創立委員大江卓と共に爲した踏査は本線として實に第三回目の踏査でありました、河野學士の踏査竝に仙石博士の踏査は、共に京釜間の道路に沿つて行つたのであります、古來京釜間には、一京城から忠州、安東、慶州を經由する路、二、忠州から分岐して聞慶、尙州、大邱、密陽を通過する中路、三、京城から清州に出て永同、金山、星州、玄風を經、昌原に出て夫から金海を通つて釜山に入る三道路がありまして、之に鐵道を敷くに當つては京釜間の中央に在る半島脊梁山脈を通過する事は三路何れも同一で、相當工事の困難を豫想されたのですが、第一路は全區間に亘つて山岳多く其の一部を除いては鐵道敷設に適せず、第二路は其の前半に於て脊梁山脈を横斷するに鳥嶺の險があつて鐵道を通ずるに困難であるが、幸に其の後半は概して地勢平坦であり、第三路は其の前半の地勢は平夷であるが後半は地勢峻峻な所が多く河野、仙石兩踏査線共に大體第三路の前半、第二路の

後半を取るに一致したのであります。

明治三十二年に京釜鐵道會社發起人の爲めに踏査を行つた久野知義は仙石博士の踏査に加はつた人で大體曩の測量を基礎としたのですが、三南地方は半島の寶庫として物資多き爲之關係を保たしめ、且つ將來京木鐵道が敷設せらるれば競争線なる煩があるのに鑑み、之に對する方法として曩の踏査線を少しく西に移して公州、論山を經由せしめ、夫から左折して、永同に出て其の以後は大體既測線と並行するの線路としたのであります。此の踏査線は翌三十三年の實測に依り公州經由を改めて現在の直路となされたものですが大體に於て現在線の基礎となつたのは此の踏査線でありました。

次に其建設工事は南北兩端から着手し北部は明治三十四年八月永登浦(京仁鐵道開通後)から、南部は釜山の北一哩の地點草梁から其の九月に起工せられ、線路停車場の用地又は通過地點に關し韓政府との間に種々の難問題を生じたのですが、漸く之が解決を爲しつゝ工事を進め三十六年末に至つて北部は振威迄三十二哩、南部は密陽迄三十三哩餘を開通し、更に進んで北部は振威芙江間四十八哩、南部は密陽省峴間二十五哩の工事に着手して居つたのであります。

然るに三十六年の後半になりまして東亞の風雲漸く急を告げ、我國は滿韓に兵を動かすの止く無きに至るべき虞がありましたので、政府は急速に本線を開通せしむるの必要を感じ、十二月二十八日財政上の必要處分に關する緊急勅令を發布し此の勅令に基き、即日會社に對し三十七年中に全線を開通すべき速成命令を發するに共に、速成の爲めに必要な工事費の増額は政府から之を補助すべき指令を與へ、更に工學博士古市公威を會社に入れて其の事業遂行の任に當らしめました。同年の勅令第三百九十二號に依り政府が任命した會社幹部は

- 總裁 古市公威
- 理事 仲小路廉(常務)
- 同 川崎寛善(同)

- 同 竹内綱
- 同 澁澤榮一
- 同 前島密
- 同 関泳喆
- 同 大江卓
- 同 井上角五郎
- 同 小野金六
- 同 中山文樹

同令に依り引續き在任した監査役は

の諸氏で會社は此の命令を受けるに共に、三十七年一月工學博士大屋權平を工事長とし、久野知義、岡村初之助を工事監督として渡韓せしめ、未着手區間省峴芙江間百二十一哩の工事に當らしめる事とし、久野技師は北部から、岡村技師は南部から鋭意工事の進捗に努め、二月遂に日露兩國は鮮滿の野に輸瀝を決するに至りましたので急設の要愈々切なるものがあり、戦争の勃發に依り、工事材料輸送用船舶の不足又は其海上輸送に際し幾多の事故に遭遇し、且つ道路の幅員狭少凸凹甚しく、河川には橋梁なく汎濫凍結するに云ふ有様で、工事施行上被つた影響尠からず、或は錦江、洛東江の水運を利用して材料を運搬し、或は沙門倭館間二十哩餘の輕便線を敷設し、或は難區間省峴隧道には八箇のヌヰツチバツクを有する延長三哩餘に亘る假線、其の他密陽楸川間には四哩の假線を設くる等、工事未成區間全體に亘つて同時に土工を起しつゝ軌條の敷設を急ぎ、隧道橋梁等容易に開通の見込なき箇所には、假線又は假橋を設けて建築列車の運轉に努めたる等、苦心經營漸くにして工事の進捗を阻害せざるを得、遂に三十七年十一月末を以て、京城起點百二十七哩四十二鎖(深川驛

南端)の箇所にて南北軌條の聯絡を見、列車を通じ得るに至りました。

茲に於て翌三十八年一月一日から草梁永登浦間二百六十八哩の全區間に運輸營業を開始し、一面假線、假橋區間の本工事を進めるに共に、京城永登浦間の復線及び、釜山草梁間の建設に着手し、又經費の許す限り既成線路の改善に努めたのであります。

京釜線速成工事の概況を左に述べます。

北方からするものは

- 第一着手 永登浦鳴鶴洞間、一一哩四八鎖 明治三十四年八月起工 三十五年十二月竣工
- 第二着手 鳴鶴洞振威間、二二哩五〇鎖 明治三十五年九月起工 三十六年十月竣工
- 第三着手 振威笑江間、四八哩〇九鎖 明治三十六年五月起工 三十七年七月竣工
- 第四着手 笑江永同間、四六哩一九鎖 明治三十七年四月起工 三十七年十一月竣工

南方からするものは

- 第一着手 草梁龜浦間、一〇哩三三鎖 明治三十四年九月起工 三十五年十月竣工
- 第二着手 龜浦密陽間、二六哩三五鎖 明治三十五年八月起工 三十六年十二月竣工
- 第三着手 密陽省峴間、二五哩四〇鎖 明治三十六年四月起工 三十七年四月竣工
- 第四着手 省峴永同間、七七哩三二鎖 明治三十七年三月起工 三十七年十月竣工

でありまして、其他三十八年三月から永登浦南大門間五哩二鎖の復線工事、釜山草梁間一哩の延長工事を行ひ、三十九年一月に至り竣工しましたが、右の内速成區間である笑江省峴間百二十三哩四十九鎖の如きは、前後を通じて約二百七十日に間に竣工して居りますので、之が平均延長は實に二日に約一哩の割合になつて居るのであります。同區間に於ける假設

備の主なるものを挙げます。橋梁では洛東江千四百一呎(十二呎橋桁二十八箇十五呎七十一箇)を最長とし、鏡湖に六百呎(十二呎五十箇)第一錦江の五百七十呎及琴湖江三百九十六呎(十二呎三十三箇)其他大小數十箇所は之を假橋とし、隧道では省峴山(延長三千九百四十八呎)を最長とし、明治三十七年十月十八日導坑貫通し、十一月三十日完成に至る迄は工事材料運搬の必要から、一萬乃至二萬の夫を以て山上に八ヶ所のスヰツチバツクを有する最急二十五分の一勾配の假線を敷設し建築列車を運轉し、其他倭館第一、第二、及扶桑の各隧道は假線とし、増若、龜卜(九百五十呎)の二箇所は全通期に間に合はなかつたので之を假線(スヰツチバツク)とし其他勾配は三十分の一、又は二十五分の一、曲線は最少半徑十鎖の箇所もありましたが、爾後漸次之が改良を行つたのであります。

京釜鐵道會社は前述の如く三十八年一月一日から釜山京城間に於て運輸營業を開始し、京仁線の經營をも併せ行ふに至りましたので、同年五月二十五日日本海々戦に先つ事二日、京城南大門停車場構内で開通式を舉行する事となり、我皇室からは特に伏見宮博恭王殿下、韓廷からは義陽君李載覺殿下臺臨あらせられ、優握なる令旨を賜ひ、大浦遞信大臣を初め、長谷川陸軍大將、韓國各大官、各國公使其他内外の貴賓會する者一千餘名に達し實に盛大でありましたが、此鐵道は二十七年暫定條款が締結せられてより實に十有一年の間幾多の變遷曲折を経、政府の保護に當事者の苦心に相俟つて其建設一段落を告げる事を得、日韓兩國交通上の連鎖を固くしたのみならず、兩國の交誼は益々親睦を加へる事になり、京釜鐵道の落成は單り半島鐵道史に特筆すべき事項であるのみならず、我國方の發展に一新紀元を劃したものと謂ふべきであります。

次に京釜鐵道會社の營業成績を見ます。賃金は遠距離遞減法に依り三等旅客賃は五十哩までを一錢八厘、五十一哩以上百哩までを一錢六厘、百一哩以上を一錢四厘(二等は三等の二倍、一等は三等の三倍)とし、貨物は通常扱(斤扱)大貨物扱(噸扱)動物及び速達便扱(斤扱)の四種類に分ち、通常貨物は百斤一哩に付いて一錢乃至五錢、速達貨物は百斤

に付四十錢乃至一圓二十錢の範圍内で各其の賃率を定めましたが、貨物賃率は大體の標準を示しただけで、會社の方針として貨物箇々に就いて適當な割引を行ひ賃率の調和を圖らうとしたのであります。

車輛は客貨車共にボギー貫通式の制動機を備へ、又機關車は水櫃附機關車(四十七噸餘) コンソリデーション型機關車(百噸)及びテンホギーラー型(百噸)の三種で、就中旅客列車用機關車は軸輪直徑五呎半の速力牽引力共に大なるものであります。

本線中間の主要驛は龜浦、三浪津、密陽、慶山、大邱、金泉、大田、英江、鳥致院、天安、成歡、水原等で他は旅客貨物の見るべきものもなく、沿道に産出する農産物の如きも多年の習慣に取引の便宜に依つて、多くは水運を利用する状況であつたのこ、運輸上の設備が整はなかつた爲に列車の夜間運轉にも危険を感じ、京釜間直通列車は途中一泊する様な状態でありましたが、其の後線路完成を告げ、三十八年五月一日列車運轉時刻を改正し、一日一回草梁、西大門から直通急行列車(運轉時間十四時間)を發し、其他營業上諸般の施設に改良を加へたので三十八年上半年に於ては一日一哩平均九圓十四錢の収入を擧げる事を得、下半年に入り旅客貨物は漸次増加の趨勢を示したが不幸、七月二十三日から稀有の大洪水に遭遇し、全線到る所其の被害を蒙り、同月二十八日密陽江橋梁の如き遂に橋脚五箇崩壊し橋桁も亦墜落する等、其の損害甚しく、復舊容易でなく漸く九月十二日を以て列車を通じましたが、第一及第二錦江假橋は九月二、三兩日の暴風雨で亦同様の厄に遇ひ、其他切取の崩壊、築堤の決潰、砂利の流失等枚舉に暇なく従つて修繕すれば従て破損し、一時は止む無く各列車の運轉を休止しましたが、本工事中であつた第一錦江橋梁が十月四日竣成を告げ、第二錦江は七日假橋落成したので列車の直通運轉を見、其の後鋭意線路の修繕に努めた結果十二月末に至つて略舊態に復する事が出来ました。

次に連絡運轉の方では、日韓交通の利便を増進する爲に三十八年九月十一日から東海道本線、山陽線(關釜連絡線も)及九州線ミ連帶運輸を開始し、十一月十日からは鐵道監部所屬京釜線龍山平壤間に連帶運輸の取扱を爲し、京釜線列車を

龍山南大門間に直通せしめ、更に十二月一日から連帶取扱區域を新義州に擴張したのであります、三十八年下半年に於ける一日一哩平均營業収入は九圓八十九錢で前期に比べ七十五錢の増加を示して、三十九年に入つてからは四月十六日山陽線の凱旋部隊輸送一段落を告げたのを機として、列車運轉時刻並に連絡運航時刻を變更しましたので、本鐵道も亦列車時刻の改正を爲し、急行列車は當時の線路状態に於て最高速度を用ひ、草梁西大門間を約十一時間で運轉し、從來四十八時間(二泊)を要した阪神地方ミ京城ミの交通を八時間餘短縮するこが出来、日韓交通は茲に其の面目を革むるに至つたのであります、従て三十九年の運輸は頗る好況を示し、一日一哩平均収入は一躍十四圓以上となり前期に比し五割六分の激増を示しました。

又三十七年以後、京仁線の營業狀況は日露開戦後我軍連勝の結果、商況未曾有の活氣を呈し各種事業の勃興するものが多く、従て勞銀等の一般に散布せられたものが少くなかつたので購買力の増進を見、鐵道輸送上にも好況を示し、殊に軍隊の乗車、軍用鐵道材料の輸送があつた爲め、三十七年中の一日一哩平均収入は四十八圓に上り、之等特殊の輸送収入九圓三十二錢を控除しても尙三十八圓六十八錢で、前年度に比べるこ三割六分の増加となりましたが、三十八年には建築材料及び軍需品等の輸送がなくなり、次て下半年は前年の反動を受け韓人間の貨幣の缺乏、金融の逼迫、手形の不渡倒産者續出等の關係から、經濟界は近來に無い不況を示した結果一日一哩の収入は四十四圓四十二錢となり、前年に比し七圓五十八錢の減少を見ましたが、特殊の輸送収入を控除して比較するこ一圓七十四錢の増收に當ります、其後國有に至る迄半期間の成績は稍好況で一日一哩の収入四十五圓四錢となり、前年同期間に於ける四十一圓九十八錢に比べ三圓六錢を増加したのであります。

京釜鐵道會社は其後對韓經營上の必要より國有とするの議を生じ、三十九年三月三十日京釜鐵道買収法の發布を見、次て七月一日京釜、京仁の兩鐵道は統監府鐵道管理局に引繼かれ、明治二十七年暫定條款締結以來、銳意本鐵道の敷設に關

し努力する處のあつた京釜鐵道株式會社は其の任務を終り解散したのであります。

四 京義及馬山鐵道の速成

本線は明治二十九年七月佛國フヰヴリル會社代表者グリールに許可せられました。其の後三十二年の初に至る迄何等の工事に着手する模様がないのみならず、此權利を露國に讓渡すべく運動しましたが、當時露國は滿洲及シベリヤの鐵道に全力を傾注して居つたので顧みられず、遂に五月になつて我公使館に敷設權の讓渡を申込みましたが、許可に際し定められた起工期限が切迫して居り、之を延期しなければ讓受の効果がないので其の交渉を重ねる間に期間が経過し、従つて權利も消滅したのであります。

次に同年七月、韓國政府は朴瑛滌一派の組織した大韓鐵道會社に對し、外國人に轉賣せざる事を條件として京城義州間の敷設權を認可致しましたが、該會社は固より本線を實際に經營する資力なく何時外國資本家の手に歸すかも計られない状態であつたので林公使は、八月十六日外部大臣に對し公文を以て、如何なる名義に依るも鐵道を抵當として外國から資本を借入れる事は日本の承認し能はない所である事を警告したのであります。

越えて三十三年九月に至つて、本線は宮内府で直營することとなり、西北鐵道局を設置して三十五年三月先づ京城開城間の工事に着手しましたが、資金の關係から工程遅々として進捗を見ない間に、三十六年二月に至つて露國公使は突然自國人グンツボルグに敷設權を與へるか、或は資金を供給せしめる事を要求したのであります。

茲に於て、我政府は強硬な態度を以て韓政府に臨み、京義鐵道の敷設權は日本が讓與を希望し、從來屢々韓政府に對し其希望を述べたのである、日韓兩國の商業關係を妨害せざるべきは日露協定の決定する處で、露國も雖帝國政府の企圖を妨げる事は出来ない、殊に、京釜京義の鐵道は、互に相俟つて其の用を爲すものである、若し京義鐵道を他國人の經營に

委する様ならば、京釜鐵道は其效用の大半を空しくするは論を俟たず、且つ我國は韓國内地に絶對多數の居留民も、至大なる貿易關係があるから、交通機關が何人の手に在るかは直接に我利害に影響する主要の問題である、露國公使の要求は畢竟政治上の意味を有して居る事は疑ないのだから、經濟並に政治上至大の利害を有し、且つ韓國の獨立自營を尊重する帝國は、斷じて斯ふいふ要求を默視する事は出来ない云ふ旨の聲明を爲し、韓國をして其要求を拒絶せしめたのであります。

爾來本線の敷設權を我國に獲得して、禍根を絶たうとし百方手段を講じたのであります。三十六年七月再び大韓鐵道會社が工事及運轉を專擔するに至りましたので、九月八日朴瑛滌の邸で、會社からは正副社長等我國からは名義資本主綱戸得哉等が會合の上出資契約を締結し、其第一回貸出金十五萬圓の支拂ひを了し、十月六日に至り阿川重郎は會社の顧問技師に聘せられ志村作太郎は會社の業務顧問として十月二十日入社したのであります。工事は此借款契約前から會社が之を進め、九月上旬京釜鐵道顧問足立太郎が視察した當時は、既に土木並に排水又は暗渠の工事區間約八哩に亘り、従事員の數は約三百名で竹木を以て線路の中心を表示した區間は二十哩を超へて居つたのであります。

翌三十七年二月露國に對する宣戰の詔勅下り、我國は兵を北韓に進むるに當り、軍需品輸送の爲め義州街道に軍用線急設の必要を認め、二月二十一日臨時軍用鐵道監部を編成し、陸軍少將山根武亮を鐵道監として之が工事に着手せしめると共に、小村外務大臣は林公使に對し、本線の敷設は軍事上の必要に基くものであるから韓國政府の承諾を求むるの限りでは無いが、京城以北數哩の地は、既に韓國に於て起工せられた線路を使用するのであるから、一應其趣旨を韓國政府に通告し、且つ右の敷設に關し諸般の便宜を得ん事を要求せよ、尤も該工事の進行に伴うて家屋移轉の必要を生じた時は相當の移轉料を支拂ふべし(後略)と云ふ訓令を發し、林公使は之を韓國政府に通告したのであります。

軍事上の要求は完全な鐵道の構築を俟つ事が出来ませんので、軌道上一時危険なく所要の物資を輸送し得る程度で速に運轉を開始するのありましたから、京城開城間を第一區とし京城及臨津江兩岸の三點から土工を起しましたが、是より

先、鐵道技師石川石代及加藤勇等の測量隊は、三十七年二月二十七日仁川に上陸後直に第一區の測量に着手し四月十一日之を終り、當時既に軍用監部は京城に到着し、鐵道大隊其他をして三月十二日から路盤工事に従事せしめました、本線に於ける土工は之が嚆矢であります。

次で線路を平壤まで延長すべき命令が四月十二日に到着しましたので五月測量を終り、直に工區を分つて請負に付し、超えて六月二十五日平壤義州間線路敷設の電命があり、是亦請負に付して路盤工事を進め、又軌條の引延は軍隊の直接經營し、萬難を排し晝夜兼行して之か速成を圖りましたが、三十八年四月に至り、着手以來一年一ヶ月を経(清川江及び大寧江の架橋を除く全區間を)開通し、次で三十九年四月三日兩江の架橋を竣へ、茲に全く龍山新義州間三百十哩に列車を直通運轉するに至りました

京義線速成工事の概況を述べます

第一着手

龍山開城間、四六哩五分

明治三十七年三月十二日起工

三十八年二月十五日竣工

第二着手

開城平壤間、(含土城碧瀾渡間及黃州兼二浦間)一八哩〇分

明治三十七年四月八日起工

三十八年四月三日竣工

第三着手

平壤義州間、一四七哩七分

明治三十七年六月起工

三十八年四月二十八日開通

後三十九年四月三日、清川、大寧兩江の架橋竣工に依り全通

本鐵道の敷設工事は恰も會戰酣なる時に當りましたので隊員の服務、材料の蒐集、輸送、人夫の募集等相當困難を感じましたが、工事中に於ける主なる事項を摘録すれば左の通りであります。

第一着手區間

龍山開城間及碧瀾渡線 五十四哩四十六鎖

一、明治三十七年三月十工區に區分し、其一部を請負に付す

二、同年三月末臨津江畔席浦に、船着場の設備を爲し架橋工事の便にす

三、同年四月十一日石川技師以下の測量員に依り龍山開城間の測量を終了、尙材料蒐集に着手し麻浦を揚陸場とす

四、龍山碧瀾渡間路盤工事は六月上旬殆んど完成し、材料未着の爲橋梁工事の一部を剩すのみなる

五、鐵道大隊及工兵隊は、六月下旬碧瀾渡支線の軌條敷設を開始す

六、七月一日、龍山中里洞間六哩の試運轉を爲す

七、鐵道大隊は鴨綠江江岸輕便鐵道敷設の爲に轉進し、工兵隊等の各隊は第三軍其他の各所屬隊は復屬したるに依り

第一區に軍隊を見ず、軍隊の去來頗る頻繁にして工地上の打撃尠からず

八、八月一日より龍山水色間約六哩に一日四回の建築列車を運轉す

九、八月二十八日龍山臨津江間軌條敷設を了す

一〇、臨津江橋梁千六百四呎は二月十五日竣工、試運轉の結果良好にして茲に龍山開城間全通す

第二着手

一、三十七年三月仁川に上陸せる工兵の一部隊をして、大同江畔鐵島に向はしめ、揚陸場を設備し且つ黃州に通ずる

支線の敷設を計畫す

二、四月開城平壤間を二區に別ち、四測量隊を以て速成線の測量を開始す

三、四月九日開城平壤間路盤工事に着手す、之を第二區に於ける作業の嚆矢とす

四、四月十二日線路延長の命令に接す

五、四月十七日鐵島十二浦間の一地點を撰定し、材料揚陸の爲め黃州よりの支線工事に着手し、工兵少佐渡邊兼二の

名に依り此地點を兼二浦と命名す

- 六、五月中旬測量を完結し、隧道を設くべき箇所には三十分の一勾配迂回線を作る事す、本區間は十九工區を爲し下旬より更めて請負工事に付す
- 七、材料配給に困難を感じ、兼二浦及碧瀾渡よりするものは中間區域に配給するに數十里を運搬せざる可からず、現地購入は數ヶ所の地點に於て少量なる粗材を得たるに過ぎず、枕木は内地より三千五百本、京釜鐵道より六千本を借入れ急に應せしめ、一韓人に十萬本を納入せしむる等の手段を講ず
- 八、六月上旬土城平壤間の工區請負契約を終り漸次進捗す
- 九、八月土城より北方二哩間軌條を敷設す
- 一〇、十一月上旬碧瀾渡線概ね完成す
- 一一、臨津江橋梁は十一月中旬橋脚工事を竣り、鐵桁の組立に着手す
- 一二、十二月下旬、兼二浦大同江間一日四往復の建築列車を運轉す
- 一三、此區間の軌條敷設は年内に完成せしめんを以て、一部の材料を陸送し、作業班を越へて前方數哩の地に之を致す等種々の手段を講じたるも十二月末迄に遂に南川興水間約二十五哩を剩す
- 一四、三十八年一月十四日大同江橋梁を除き、全部開通す
- 一五、三月十日より龍山平壤間一日二往復の指定列車を運轉す、大同江は小舟に依り聯絡す
- 一六、三月二十四日第一大同江千三百三十六呎、二十九日第二大同江千九百九十六呎竣工し、四月三日兩橋の試運轉を爲し開通す

第三 着手

一、三十七年五月順安鴨綠江左岸間を八測量班に分ち下旬より測量に着手す

- 二、九連城の大捷に依り鹵獲品中枕木は十萬挺中二萬五千本及角材五百本、丸太一千本を京義鐵道工事に用ひて受取り尙、安東附近に於て相當價格に依り徵用せる巨材二十八萬本を得、橋梁其他進工上著大なる便益を得たり
- 三、五月二十五日平壤義州間約百四十哩線路敷設の電令あり、直に十八工區に區分し、同一單價を以て指命請負人に同時に請負を命じ、監部職員監督の下に工事に着手す
- 四、冬期に於ける作業を顧慮し、清川江口西湖里に材料揚陸上を撰定す
- 五、八月平壤より北方六哩に至る間軌條を敷設す
- 六、十一月下旬、平壤新安州間約四十七哩十二月下旬新安州車輦館間約六十六哩の路盤工事を竣工し、北方に於ては新義州に揚陸したる四十哩分の軌道材料を以て敷設を開始し、白馬迄十三哩の敷設を了す
- 七、前項平壤より北する軌條敷設は鎮南浦揚陸の材料を以て約二十一哩、新安州より南するものは約七哩及唐浦支線三哩半の敷設を了す
- 八、平壤漁波間五往復の工事列車を運轉す
- 九、三十八年一月二十六日平壤新安州間竣成す
- 一〇、三月末清川江、大寧江は流水の爲橋抗既成部分破壊され、爲に架橋點及設計を變更す
- 一一、車輦館以北の軌條敷設は白馬より漸次南下し、殆んど車輦館に達せんを以て、實際に材料全く盡き、四月四日材料の蒐集を待つて着手、同月二十八日を以て路下より北進するもの三宣川停車場に於て聯絡す
- 一二、路下より南進するもの亦同日、定州の北三哩の地點に於て、何日里浦(大寧江下流)に材料を揚陸し嶺美より北進するもの三聯絡し、茲に龍山新義州間は、清川江、大寧江の兩橋梁及其中間約八哩を残して聯絡運轉を爲すことなれり。

残された工事即ち架橋點の變更に伴ふ新線路は之を四工區に分ち第一、第二工區は五月、第三第四工區は六月から請員に付し、十一月中竣工し、大寧江の橋梁は十二月中全部竣工し清川江の橋梁は鐵桁遲著の爲め翌三十九年三月二十五日を以て架設を終り、四月三日兩橋梁の試運轉を行ひ良好の成績を得ましたので、茲に全く龍山新義州間三百十餘哩に列車を直通運轉するに至りました。

鐵道監部が始めて運輸班員を配屬したのは明治三十七年八月の編成改正のときで、越へて九月二十一日工用列車運轉心得を制定し建築班長が運轉班長及び車輛班長を兼任し、監部職員の外特に許可を受けた者に限り便乗を許しましたが、翌三十八年二月龍山新安州間の開通と共に、運轉事務取扱驛を指定し軍需品輸送の傍ら無賃便乗の取扱を開始しましたが時恰も解氷期で各方面を擧げ建築、保線工事に頗る繁忙を極め、工用列車の運轉が頻繁となり制限なく便乗の希望を容るゝことが出来ず、列車便乗規定を設け工用上支障なく且つ列車中餘裕ある場合で、列車便乗證を携帯するものに限り指定列車並に建築列車に乗車せしむることとし、便乗證は運輸課長が發行し、一回又は一往復の便乗に限るものは運輸班長又は課長に之を發行せしめました。

又便乗者多數の際は至急を要する軍事公用者又は監部の要務を帯ぶる者を先にし、其の他の公用者官吏及び監部事業に關係ある用務で便乗する者の如きは、之を次順位に置く等、豫め一定の標準を設け鐵道監の特命でなければ便乗者の爲め車輛を増結し又は工事材料の積載を延期することが出来ない扱でありました。

清川、大寧兩江の架橋工事が竣工しない間は何日里浦新義州間に運輸事務取扱驛を指定し、三十八年六月六日から一往復の運輸を開始し、一面諸規則の制定並に運轉上の準備に着手し九月十九日全線に亘り運轉時刻を改正し、清川、大寧兩江の渡河は合流點附近即ち下八里、何日里浦間に小蒸汽船を聯絡運航し以て龍山新義州間を二日行程とするこゝを得たのであります。

次に三十八年十月中旬軍用鐵道運輸規程其の他の關係規則が制定せられ十一月一日から龍山開城間、龍山平壤間及黃州兼二浦間に各一往復の混合列車を運轉し、有賃便乗便載の取扱を開始しましたが、之が本線に於ける有賃運輸の嚆矢であります。

又之と同時に京釜鐵道南大門驛迄直通列車を運轉し、京釜線との連帶輸送を爲し、軍用鐵道龍山驛員が該驛の京釜鐵道會社所屬收入金の取扱を行ひ、便乗便載に要する賃金は距離比例法に依り旅客三等賃金は一哩につき三錢、二等賃金は其の二倍一等賃金は其の三倍とし、貨物賃金は斤扱百斤一哩につき五厘、噸扱一噸一哩につき五錢でありました、次で十二月一日から平壤新義州間に有賃便乗便載の取扱を開始して混合列車一往復を運轉し之と同時に下八里、何日里浦の兩驛を閉鎖し、清川江、大寧江兩橋梁の完成に至る迄新安州嶺美間旅客、貨物の聯絡は左の方法に依つて之を行ひました。

- 一、當該區間を通過する旅客に對しては新安州嶺美間の賃金二十六錢を控除して乗車券を發賣すべし。
- 二、無賃手荷物に乗車券面著驛までの托送に應じ、當該區間は監部の費用を以て運搬すべし。
- 三、有賃手荷物及び小荷物は當該區間を通じて取扱ひ、其の運賃は哩數(當該區間を含む)に依り算出して徴收し前號に依り取扱ふべし。

- 四、貨物北行は新安州まで、南行は嶺美までの外之が取扱を爲さず。
- 五、清川江左岸より大寧江右岸に至る間の聯絡は平壤運輸班の擔任す、依て該班に於ては之に關する相當の設備を爲し、且つ必要の工夫を使用することを得、又乗客に對し相當の便宜を與ふべし。

三十九年一月一日から、更に龍山新義州間に於ける有賃便乗便載の取扱驛十一箇所を開設し旅客、手荷物を取扱ひ、不定期貨物列車一往復を運轉し、越へて三月一日龍山平壤間に旅客列車一往復を増發し、同月二十五日清川、大寧兩江の橋梁完成を俟つて列車時刻を改正し直通運轉を開始したのであります。

次に京釜鐵道との連絡は本線の一部開通の初め既に其扱を爲しましたが、今や全線の開通を見ましたので之に關する協定の必要起り、六月十一日京釜鐵道會社と津滯運輸に關する契約を締結し、車輛通過料及び列車直通運輸の方法を定め七月一日より之を實施致しました、今其の概要を擧げます運賃其の他附帶料金は總て各自所定の賃率に依りて之を收入精算し旅客又は貨物を搭載した客貨車が他線に入つたときは車輛使用料として一車一哩に付き客車二錢、貨車二錢五厘を支拂ひ豫め客貨車の往復日數を定め之を超過するときは一定の遲滯料を交互に支給し、又列車を他線内に運轉する場合の通過料金は空客車、空貨車、機關車、建築用列車及鐵道用品輸送列車の區別に依り各料金に差等を設け、尙直通列車は各自所屬の車輛を使用し、若し供給を受くるときは一哩に付き機關車二十錢、客車一錢七厘、貨車一錢三厘、列車備品五厘、列車乗務員一錢五厘の料金を支拂ふこと等が重なる條項でありました。

此の如く列車回數を増加して輸送力の充實を期するに共に京釜鐵道會社との聯絡を完全にし以て軍事上の要求に應ずるのみならず努めて一般公衆の利用に供せんことを期したのでありますが、本線中旅客貨物の發着最も多き驛は龍山、平壤新義州で開城及び新安州之に次ぎ、主要貨物は米、雜穀、麥粉、鮮魚、鹽、砂糖等であり、今有賃便乘載の取扱を開始した三十八年十一月から統一期前即ち三十九年六月までの十箇月間に於ける運輸成績を見ますと、收入概算五十八萬九千餘圓で一日一哩平均收入六圓八錢に當り、加之此の間能く軍需品二萬四千噸、建築材料十萬六千噸の輸送を爲しましたから、鐵道初期の收入としては頗る優良なもの謂ふべきであります。

馬 山 鐵 道

京釜鐵道敷設權が未だ確定しない、以前朴珙滄の計畫した釜下鐵道會社なるものは、釜山から洛東江岸下端に至る約六哩の鐵道を敷設せんとし、明治三十一年六月農商工部の認許を得ましたが、京釜鐵道の契約成立に依り之を中止し三十四年、更に馬山三浪津間の鐵道敷設權獲得に關し運動費の支給を得ん事を、當時の我京城駐箚林全權公使に對し申込んだの

であります。

此の線路は洛東江を隔て、馬山港を京釜線に結ぶ要路に當り、本線の獲得は我經濟上並に軍事上極めて重大なる影響がありますので、該運動を幫助する事は我國權の扶植に必要である事を認め林公使は朴をして特許の運動を開始せしめ、爾來幾多の曲折を経、遂に三十五年六月嶺南支線鐵道會社を組織し、馬山三浪津間の鐵道敷設の權利を得十一月條件を具して我出資を求め來ましたので、公使は折衝の末其の結果を本省に稟申し其の承認を得て、十二月三十日出資契約の調印を了しました、其の後會社は事務所の創設其の他諸般の準備を整ひましたので之に應じて測量を開始するに決し、先づ京釜鐵道會社技術長笠井燮次郎に依頼し、三十六年四月八日草梁出發三浪津方面から踏査を了し、大體の見込を林公使に復命し一方京釜鐵道會社は、三浪津洛東江岸間二哩弱の支線敷設を必要とし韓國鐵道院に交渉しましたが認可を得る事が出来ず、林公使に依り嶺南支線鐵道の一部として京釜鐵道會社が之を敷設する事とし、十二月一日右に關する覺書を交換し三十七年五月假線を開通したのであります。

然るに日露開戦と共に本線の敷設が必要になりましたので、同年九月林公使は外部大臣李夏榮に對し軍用鐵道敷設着手の通告を發し、一方會社に對しては資本主の名義を以て契約廢棄を通告し、臨時軍用鐵道監部は其工事に着手しましたが作戦上の必要に依る馬山浦線軍用鐵道の敷設は命令に依り鐵道監部之を擔任する事となり、最急勾配四十分の一、最少曲線半徑二十鎖し之を冬季前に竣工すべく鐵道技師石川石代四名を仁川より派遣し、次て工兵少佐渡邊兼二、一等主計黒沼彦太郎及下士以下若干名を配屬して馬山浦鐵道建築班を編成し後、工兵中佐時尾善三郎以下三十一名の部員を増加し測量班を南北に分ち、北班は九月五日匙山假線の踏査に着手し、南班は七日より昌原峙以南の踏査に従事しましたが同月下旬全線二十五哩十鎖の測量を略完了し、全線を分割して五工區とし、最北の一工區を除き他は之を請負に付し直に路盤工事に着手致しました。

第一乃至第四工區の路盤工事は、十二月中旬に至り全部竣功を告げ、初め輕便軌條に依る計畫であつたのを十月十八日の命令に依り四呎八吋半とする事となり、軌條十五哩分及枕木三萬挺は其の後間もなく馬山浦に到着し、三十八年一月二十二日馬山浦から軌條の敷設に着手し、且つ未成工事の速成に努めました。三月十二日馬山浦昌原間に試運轉を行ひ、次て十九日より一日二回の建築列車を運轉し、爾來軌條敷設の前進に伴ひ運轉區域を延長し、三浪津より洛東江岸に至る京釜鐵道會社線一哩五十五鎖を使用して、假橋梁の改造、線路の修築及び砂利撒布等に着手しましたが、同月三十日洛東江翰林亭間の隧道貫通し五月二十四日軌條を洛東江右岸に導く事を得、翌二十五日全長千八百五呎の洛東江橋梁を竣工して試運轉を行ひ、二十六日から馬山浦三浪津間に列車を直通運轉する事となつたのであります。

然るに其後出水の爲め橋梁橋桁の周圍丈餘を洗はれ、六月十三日から之が補修工事として橋脚の前後に水殺杭、及び振止杭を増加し、其他張石等を施し七月下旬該工事を修了しました所、同月二十六日以後更に數度の出水があり就中九月四日の洪水の如きは、平水面上二十尺に餘り、橋桁を浸すこと二寸に及び、流材は絶えず橋脚を激突して遂に橋梁を下流に彎曲せしめましたので、之が補修工事に時日を費し、加ふるに全線各所にも亦水害を蒙り全く修築を終へたのは十月二十一日で茲に始めて完全な開通を見るに至りました。

本線一般旅客貨物の有賃便乗載を開始したのは三十八年十一月十一日以降で、馬山浦三浪津間に一日二往復の列車を運轉し、三等客車を聯結して賃金一哩三錢を徴しましたが、越えて三十九年二月十一日賃金を低減して一哩に付き一錢八厘とし、三等合造客車一輛を増結し二等旅客の取扱を爲し、該客車は同月二十二日火災の爲め焼失したので二等乗車券の發賣を停止し、次て八月一日から新に徳山、翰林亭及び洛東江の三停車場に於て旅客の取扱を開始し、又運轉時刻を改正致しましたが、今便乗開始の日から三十九年六月迄の運轉収入を見ますと一日一哩平均旅客賃金二圓七十六錢、貨物賃金三十一錢、計三圓七錢で總収入二萬九千餘圓を計上したのであります。

第二章 鐵道の管理

一 經營の統一

1. 京釜鐵道の國有

京釜鐵道は三十七年末を以て全通し、京義馬山の兩鐵道亦三十八年を以て共に開通しましたが、一は軍用鐵道であり一は會社線であり、相當の時機に於て各線の管理を統一し、運輸交通の敏活を圖るは一般經營並に軍事上の緊要事であること云ふ議論が、三十九年の始め漸く政府部内に發生したのであります。

抑京釜鐵道は、創立以來利子補給、社債保證の恩典を與へられ、且つ其の速成に際しては巨額の工費を與へ又無利子の資金を貸與して、大に之を援助し漸くにして開通せしめ我對韓經營上多大の便宜を得るに至つたのであります。京仁、京釜の二線は韓國鐵道中最も重要な線路で、他の諸線路に對し死命を制すべき位置にあり、然るに之を私設會社の經營に委するときは如何に其監督を嚴密にするも營利と公益とを一致せしむる事が容易でなく、我對韓の方針と會社の施設とを終始一貫拮据ならしむるは極めて困難であります。政府は是に鑑みる所あり遂に京釜鐵道の買収を決しましたが、國家の財政其他の點より事極めて重大でありますから、正式に帝國議會の議を経て之を行はうとし、三十八年六月に至り時の遞信大臣大浦兼武は外務次官珍田捨己、大藏次官阪谷芳郎、陸軍次官石本新六、遞信次官田健次郎の四名を委員に指名し、韓國鐵道を統一すべき方法順序を調査せしめ、京義、馬山、鐵道國有の實行と共に三十九年度に於て之を斷行するに決したのであります。

然るに翌三十九年一月七日桂内閣は西園寺内閣に更迭しましたが、此の策は後繼内閣に套襲せられ山縣遞信大臣は前内

閣に於て決定した鐵道國有法案並に京釜鐵道買収法案は、閣議決定を経て三月三日衆議院に提出し、無事貴衆兩院を通過して三月三十日法律第十八號を以て、京釜鐵道買収法の公布を見たのであります。

而して買収の實行に當り、政府は先づ買収價格の變動を嚴重に監督するの必要から貯藏物品の購入、賣却並に建設費に増減を出づる施設に付き會社監理官の承認を得るやうに命じ、以て會社財産の甚しき變動を防ぎ、買収の時機は三十九年度上半期決算期の翌日即ち七月一日を以て四月二十九日之を會社に到達したのであります。

七月一日、京城南大門外舊京釜鐵道株式會社支店に於て、統監府鐵道管理局長官古市公威、元京釜鐵道株式會社理事川崎寛美との間に引継手續を了り、茲に京仁、京釜の兩線は國有に歸し、京釜鐵道株式會社は同日を以て解散したのであります。

而して曩に會社の發行した社債一千萬圓は、七月六日同社總裁代理竹内綱三管理局長官代理大屋權平との間に是亦引継を了りました。

京釜鐵道の買収價格は同買収法により、社債金一千萬圓及政府の貸下げた百五十八萬圓は、之を買収價格の計算より除外した二千一萬六千五百圓を査定し、後京仁線所得稅の關係から之を二千二百三十八萬圓に改定し、四十一年六月三十日公債額面二千二百三十八萬圓を會社清算人に交付し政府との關係は茲に全く終結し、一方臨時軍用鐵道監部は九月一日を以て京義、馬山の兩鐵道を統監府鐵道管理局に引継ぎ、同月八日監部及隷屬諸般の復員を了りましたが、韓國に於ける鐵道は創設時代から茲に一轉して統一經營の時代に入つたのであります。

□、統監府鐵道管理局の設置

明治三十九年六月二十九日勅令第七十六號を以て統監府鐵道管理局官制發布せられ、統監の管理に屬し韓國に於ける鐵道の建設、保存、改良、運輸及附帶の業務を掌り、新に總務、工務及運輸の三部を設け、職員の任命に關しては勅

令第七十八號に依る特別任用令第七十九號に依り、私設鐵道に従事する者を統監府鐵道管理局の奏任文官に任用する場合の規程の適用方、其他職員官等級、雇員の採用等諸般の制度に關する規程を設け、尙經理の用品資金に關しては大藏省令及、大藏省訓令に基き帝國鐵道特別會計法を準用することとなり、更に同年七月二十六日勅令第九十二號に依り臨時鐵道建設部を設けられましたが、當時の幹部は

長	官	工學博士	古市公威
總務部長	兼工務部長	工學博士	大屋權平
運輸部長		岡正	矣
臨時鐵道建設部長		石川石代	

でありまして、職制は總務部に於ては (一)文書統計 (二)職員 (三)歳入歳出豫算決算及出納 (四)鐵道需要物品購買保管出納及製作修理 (五)其他各部に屬せざる事項を掌理し、工務部は (一)線路及建設物の修理保管及建設改良工事に關する事項、(二)工場に關する事項、運輸部は (一)鐵道の運輸 (二)車輛の運轉及保管 (三)鐵道用電氣通信に關する事項を掌理し、臨時鐵道建設部は京義及馬山線の建設及改良に關する事務を掌理することとなり、茲に愈々朝鮮に於ける鐵道の統一經營は其の緒に就たのであります。

抑々鐵道の經營は殖産興業の盛衰、貿易の消長に大なる關係を有し、軍事上の施設亦鐵道交通の力に賴るもの極めて多いので、之を普及發達せしめ其の機能を發揮する事は、朝鮮の如く運輸交通の便なく國內殆んど完全な道路すら有せざる所では、能く未開不毛の境を通じ、扶掖開發の實を擧げ、以て半島統治の實を全ふる上に其普及は一日も猶豫出來ない急務であり、殊に京釜、京義の幹線は歐亞聯絡の要衝に當り、我國は戰後新興の強國として一般經濟上に於ても先進諸國と比肩折衝するの地位に立つたのでありますから、此の公道を開いて一面世界の交通に貢獻するの必要を認められますの

で、統監府鐵道管理局は、特に臨時鐵道建設部を置き、建設、改良事務を管掌せしめ、専ら京義幹線の改築を急ぎ此の使命を果さん致した事前述の通りであります。

其後四十二年六月に至り、管理局は統監府鐵道廳となり同年十二月鐵道院官制の改正と同時に、朝鮮に於て帝國の經營する鐵道を其所管とし、管理局を設けて現業事務を管掌せしめると共に建設事務を分掌する事となりましたが、當時朝鮮の状態は内地事情を異にし、全然鐵道院の指揮監督に一任する時は、政務の運用上支障なきを保し難いので鐵道に關し臨機必要の處置を命じ得る權限は統監に保留したのであります。

明治四十三年八月朝鮮は我國に併合せられ、十月一日朝鮮總督府の設置と同時に、改めて朝鮮總督府鐵道局が新設せられ従來鐵道院の管轄であつた朝鮮鐵道の經營を其所管に移すと共に、輕便鐵道及び軌道の監督に關する業務をも兼行ふ事になつたのであります。

初め統監府鐵道管理局の事務は總務、工務、運輸の三部に分ちましたが京義、馬山の兩線は純營業線と著しく其の事情を異にするので、臨時鐵道建設部を設けて之を專管せしめ其の現業は龍山、平壤、新義州、馬山の四出張所、龍山、兼二浦の二工場が之に當り、又工務部の現業事務は京城、永同、草梁の三保線事務所、草梁、仁川の二工場に分ち、次で四十年三月に至り臨時鐵道建設部を改めて臨時建設部とし、其の分掌を京義、馬山兩線の建設事務に限る事とし、同時に各部の内部組織を變更し地方現業監督の制度をも改革しまして、運輸部を京城に置き工務部及臨時建設部を仁川に移し、出張所を平壤、龍山の二ヶ所に變更して京義線に關する各部の事務を分掌せしめる事とし、京釜、京仁、及び馬山線は工務部に屬する京城、永同、草梁三保線事務所の外、總務部草梁經理事務所、運輸部に京城及草梁の二運輸事務所を設けて以て地方の監督及經理の事務に當らしめ、又龍山兼二浦の二工場を工務部の管掌に移し、臨時建設部の下に草梁建設事務所を置き、馬山線の建設事務を分掌せしめたのであります。此の改革は稍地方分權の傾向を示し、殊に京義線の事務に至つて

は全く出張所の專管に歸して居りましたのを、翌四十一年一月、更に分掌規程を改め草梁に出張所を置き、仁川工場を廢し、各出張所管區の改正をなし、現業事務は擧げて之を三出張所に委し、尙ほ本局の各部は殆ん之等の監督事務のみになつたのであります。

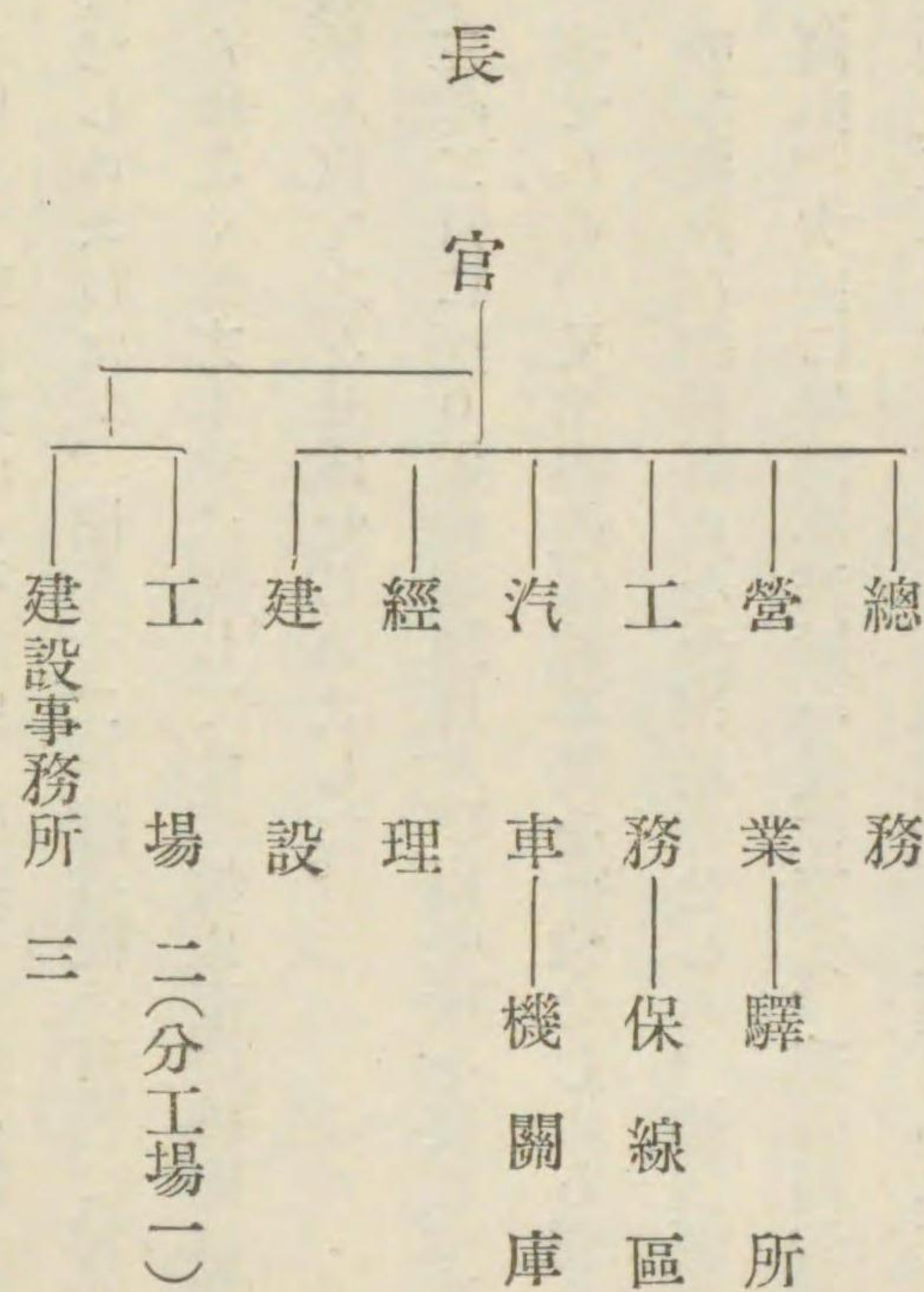
四十二年六月統監府鐵道廳官制施行と共に、從來の部制を廢し運輸、工務、建設、工作、計理、庶務の六分課とし、三出張所を廢して新に龍山、平壤の二營業事務所を置き専ら現業事務に當らしめ、別に鴨綠江出張所を設け橋梁の建設事務を擔任せしめましたが、同年十二月鐵道院の所管に移りましたので、本院に屬する建設事務を分掌するの外、内地各管理局に異る所なく地方事務に關しては京城以南の線路は龍山に、運輸、保線の二事務所を設け、京城以北は平壤及鴨綠江の二出張所を以て之を分掌せしめました。

四十三年二月に至り運輸事務所及び出張所を廢し、平壤、鴨綠江に建設事務所を設け、平南線の建設及び鴨綠江橋梁工事に従事せしめ、又京義線保線事務を分掌せしめる爲めに平壤保線事務所を新設し、運輸事務に關しては地方事務所制を廢して營業課及び運轉課員を派出駐在せしめ、擔當區内の巡回監督及び輕易な事務の處理を爲さしめましたが、次で六月に至り龍山、大田に建設事務所を設け京元、湖南兩線の建設を專擔せしめたのであります。

明治四十三年十月朝鮮總督府鐵道局が設置せられてよりは庶務、營業、工務、計理、運輸、工作、建設、監理の八課を設け所管鐵道の經營、及私設輕便鐵道並に軌道の監督に任じた事は前述の通りであります。保線、建設に關しては翌四十四年三月保線事務所を廢し、保線長をして一定數の保線區を擔任する制度とし、建設事務所は平壤を廢し元山、木浦に新に之を設置し同年十一月兼二浦工場を平壤に移して平壤工場とし、次で鴨綠江橋梁工事完成に伴ひ其の建設事務所を閉鎖致しました。

越えて四十五年三月に至り庶務、監理の二課を合して總務課とし運輸、工作の二課を併せて汽車課とし全局を六課に分

つて事務の簡捷を期し、次で大正二年建設工事の進捗に伴ひ木浦、元山の建設事務所を改めて出張所とし建設改良事務の外運輸營業に關する事務を掌らしめたのでありますが、翌三年四月大田建設事務所の所管を擴張するに同時に、木浦出張所を廢し平壤工場を龍山工場の分工場とし、同年六月に至り龍山建設事務所を廢し清津に建設事務所を設け、元山出張所と共に咸鏡線建設の任に當らしめ、次で大正四年四月元山出張所を建設事務所に改めましたが當時の分課組織は左の如くであります。



大體右の如き職制を以て推移したのでありますが、大正六年七月三十一日政府は鮮滿交通上の見地よりして其經營を滿鐵會社に委任したのであります。

二 經營の委託

一、委託經營の主旨並經過

朝鮮と滿洲とは境土相接し、地形相據り古來から人文經濟上の關係が深かつたのでありますが、交通機關の發達、産業の隆盛に依つて愈々其の關係密接の度を加へ、兩地は相異つた領土權の下に立つものではあるが、之を運輸交通機關の立場から觀察すれば寧ろ同一區域視する事が當然であるに云ふ状態でありました、當時朝鮮總督の訓示中にも「朝鮮は滿洲と境土相接し交通及經濟の關係最も密接なるものあり、而して朝鮮鐵道と滿洲鐵道とは其の重要な機關たるに共に、我大陸交通の機關たるに拘らず各其の管理を異にし運用又統一を缺ぐことなきにあらざるは甚だ遺憾とする所なり、茲に於て朝鮮鐵道の經營を南滿洲鐵道株式會社に委託し、以て運輸交通事務の統一を圖り他の鐵道及交通機關との改善を期す」云々あり其の主旨の存する所を察知するに足るべきであります。

委託經營に關し朝鮮總督府と南滿洲鐵道株式會社との間に締結した契約の要項は

- 一、國有鐵道の建設及改良計畫は總督府之を行ふ
- 一、前記費用は總督府之を負擔する
- 一、委託業務に對しては總督之を指揮監督する
- 一、總督府は會社に對し其管理に屬する國有鐵道の建設、改良、保存、及運輸並附帶業務の經營を委任する
- 一、國有鐵道の損益は別箇の勘定を爲し、會社は之より生ずる利益が總督府の支出額に對し百分の六に達する迄は其の全額を、百分の六を超過したるときは、其の超過の半額を加へたるものを總督府に納付する
- 但し萬一損失を生じたるときは其の損失は翌年以後の利益を以て補填する

等が主なるものであり右の條件に依つて一ヶ年を經營した大正七年に至り實際の運用上遺憾の點あるのを認めましたので

- 一、該契約中別箇の勘定を爲すことの取扱を改めて之を會社の一般經濟に併入し兩者經濟共通の實を擧ぐることに

一、總督府に對しては會社より年々一定の金額を納付することの要旨に依つて契約の改訂を爲しましたが、右納付額に關しては當分の間總督府出資額に對し百分の六に相當する金額を納付することとし、別に補充工事は會社の費用を以て之を執行し竣功の後國有に移すこと、而してこの金額は少くも年額四十萬圓を下らない事に協定したのであります。

此の改訂により會社は營業收支に關し、全責任を負ふ事になり右の改訂契約中納付金に關する取極は大正七年度以後滿三ヶ年なので、大正九年度更に協定すべき筈でありましたが、偶々總督府に委任解除の議があり、時恰も大戰後の不況時に方り、經營上幾多の困難が横はり延いて納付金協定上にも困難を感じたので、十年度に限り最初の協定に立戻り、六分に至る迄の益金は總て總督府に納付することの暫定を以て進み、十一年度以後に付ては新に協定することと致しましたが、十年七月早川社長は赴任の途次親しく總督と協定を遂げ、以て爾後委託經營の基礎を確立するに至り、當時の協定事項左の如くであります。

- 一、南滿洲鐵道株式會社は、大正十一、十二、及十三年度に於ては、大正九年度末現在朝鮮總督府支出額に對する百分の六及大正十年度以降の支出額に對する百分の四に相當する金額を毎年朝鮮總督府に納付すること。
- 一、南滿洲鐵道株式會社は、毎年工費十萬圓を下らざる補充工事を會社の費用を以て施行すること。
- 一、前項の補充工事に因り生じた財産は國有に歸屬すること。
- 一、大正十四年度以降の納付金に付ては第一項の期限滿了前に於て之を協議すること。

二、職制の改廢

大正六年八月一日、會社は委託を受けると共に京城に管理局を設けて理事一名を駐在せしめ、同年十月二十六日職制の改正を行ひ従来の七課を改めて庶務、經理、運輸、工務の四課とし工場を分工場として二、建設事務所は大田を廢

して二としたのでありますが、爾後の職制改正の要項を要録すれば左の通りであります。

- 一、大正八年一月十日庶務課を廢し新に秘書室を設け、從來庶務課に於て行はれた業務は之を秘書室に經理課に分屬す
- 一、大正八年三月、京城鐵道學校を設く。
- 一、大正九年二月五日、建設事務所を廢し工務事務所を草梁、大田、龍山、平壤、元山、城津の六ヶ所に置き、所管内鐵道の建設、改良、保存工事を實施せしめ、出張所及事務所の各管内に保線區、通信區、工事係課を置く事と改め、當時の保線區數は二十二箇、通信區數六箇、工事係數八箇なり。
- 一、大正十一年五月二十日、本課を庶務、營業、運輸、保線、建設、機械、經理の八課とし、各課に係を設け、別に查察員を置き、又現業監督機關としての營業及運輸派出員は釜山、大田、龍山、平壤の四ヶ所とし、業務の進展に伴ひ多少委任事項を改正擴張す。

一、大正十二年六月五日、京城管理局を京城鐵道局に改め新に次長、京城販賣所、直屬員を設け查察員を巡察員と改め保線、建設課は之を合して工務課とし營業並に列車の運輸に關する事務を掌理する爲派出員を廢し釜山、大田、京城及平壤の各所に運輸事務所を設け、各管割を定め同時に出張所、工務、運輸事務所、工場各處務規程、及各長に對する委任事項を定め、尙ほ機關區檢車區列車區を新設し現業に於ける業務を敏速適切ならしむる事とし、地域の關係に依り定州以北の工務及運輸事務は之を安東事務所に於て行ふ事となる。

此改正の要點は業務の進展に伴ひ、地方機關の權限を擴張して事務の簡捷を圖るにあつた。

三、委託經營間の業績

委託經營間の業績に付き顯著な事項の梗概を述べます。

(一) 運輸及營業の統一

運輸營業に關し滿洲線との統一は受託當初から専ら意を用ひた所でありまして、兩線の歴史上、地理上、若くは朝鮮産業上支障のない限り漸を追ふて改正し、旅客貨物に關する一切の諸規程も成るべく共通のものを制定することに努め、釜山、奉天間直通旅客列車の運轉開始、新義州、安東兩機關庫の廢合統一、安東に於ける接續方法の改善等は其の主要なものであります。

(二) 補充工事

大正七年度以後は總督府との協定に基き補充工事の義務年額を四十萬圓とし、工事完成後總督府財産に歸屬せしめる定でありましたが、諸般の設備は事業の進展に伴ひ更に施設の改善を要し、従つて補充費を要する工事も比較的多く朝鮮線財政の許す限りに於て、急須を要する改善施設を行つたのでありますが、大正七年度以降十三年度に至る七ヶ年間に於て義務額以上に支出した金額は左の如くであります。

年次	補充費總額	義務以上の金額
大正七年度	一、三四八、五五四	九四八、五五四
同 八年度	六八四、四一三	二八四、四一三
同 九年度	四七一、〇三七	七一、〇三七
同 十年度	五九三、二八六	一九三、二八六
同 十一年度	一、〇九三、九三七	九九三、九三七
同 十二年度	一、一九五、一八〇	一、〇九五、一八〇
同 十三年度	四〇二、三三七	三〇二、三三七
合 計	五、七八八、七四四	三、八八八、七四四

之等の補充工事は營業上喫緊の施設若は最も有要なる工事でありまして、其主なるものは直通電話線の架設、主要停車場側線の延長、上屋増設、驛舎改築、社宅宿舍の新設改築等であります。

(三) 京城鐵道學校

鐵道の業務に伴はる優良なる従業員の教養を目的とし、會社が受託の初年度に於て取得した六十餘萬圓を以て龍山に京城鐵道學校を創設し、大正八年四月一日から開校し、校の方針としては獨り業務に必須なる學業及實習を授くるに止まらず最も力を徳性の陶冶に注がんと期し生徒は全部之を寄宿舎に收容する事とし、本課は修業年限三ヶ年にして、文部省實業學校令に依る甲種商業學校及工業學校程度に準據し運轉、驛務、土木の三科を設け、別に徒弟科、電信科、講習科を置く、又既に現業に従事しつゝある従事員を集め短期間の業務に關する講習を行ひ、此課程を終へたる者數百に及び、日常校舎に出入する受業者の數は常に一千名内外に達するを以て、校舎寄宿舎の増築等を要し、爲めに少なからざる建設資金を投下したのであります。

而して之に伴ひ學校經營の維持經費として鐵道學校維持財團法人なるものを設け、其基金として十一年度以降業務益金中より之を積立、十三年度末に於ては四十萬圓を其儘學校に寄贈したのであります。

前記鐵道學校の施設と共に、現業員の教養訓練を徹底普及せしむることは業務改善上緊要の事項なるを以て、各種の方法に依り常に之が實行を奨励鼓吹したのであります。

(四) 社會的施設

次に社員並に其の家族に生活上の安定を得せしめ福祉増進の方法を講ずべき諸種の施設を爲し、世情の變遷に伴ひ職務上後顧の憂なからしめ、樂んで勤務に服せしむるが爲め爲された施設の主なるものを挙げます。

イ、社 友 會

朝鮮線全社員を以て組織せる社友會は主として社員並其の家族の福祉増進に關するものでありまして、大正八年四月之を創設し相談部、講演部、娛樂部、調辨部、運動部の五部を設け、其後局組織の變更に伴ひ局の所管に移したのもありますが、設立當初の事業は總て繼續せられ何れも願調に發達を遂げ、引繼に際しては滿鐵の所得に歸すべき共濟組合及消費部剩餘金十萬圓を爾後の基金として残したのであります。其他邦文及諺文の機關雜誌を毎月一回發行し社員には漏れなく配布したのであります。

口、共濟制度

朝鮮鐵道の従業員共濟制度は、遠く明治四十三年に設立されましたが、其後大正六年十二月滿鐵本社同様の共濟制度を適用するに至り、從來に比し著しく給付の範圍其他を擴張して相互扶助の實質を擧ぐる事に努めたのであります。

ハ、圖書

大正九年七月鐵道學校内に圖書館を設け、鐵道に關する内外の圖書を網羅する傍ら一般従事員並に家族の研究修養に資する事とし、沿線巡回文庫、家族巡回文庫、及列車内文庫等を創設し、尙ほ兒童圖書館をも開始しましたが、藏書數約五萬八千九百冊其他多數の新聞雜誌を備付たのであります。

ニ、調辨部

調辨部は大正八年四月之を創設したもので、社員及家族に對し日用品を廉價に供給するを目的とし、本部を龍山に、支部を草梁、平壤其他十數ヶ所に設け創設以來順調に發展し、其利用者も漸次増加しました。

ホ、貯金

大正六年十二月、社員貯金の制を設け、社員身元保證金の積立と共に實施しましたが、大正十三年度末現在高は左の如くでありました。

身元保證金	四、七六七、九六〇 ^円
社員貯金	一、七三五、一〇二
合計	六、五〇三、〇六二

ヘ、共勵會

社員、特に朝鮮人社員の家族に對し勤儉の美風を養はしめ、兼て家計の一助たらしむるの目的で龍山鐵道構内に授産場を設け共勵會と名け、大正十一年十二月設備費其他凡そ十萬圓を投じ作業場の外浴場、食堂、教養室等をも備へ編物部、洗濯部、ミシン部、雜部、に分ち開場し將來は漸次沿線主要地にも之を及ぼし兼ねて精神的教化の中心たらしむべき計畫でありました。

(五) 産業開發に關する主なる施設

イ、特定貨物の運賃低減

産業開發の爲に必要とする特種の貨物に對しては、出來得る限り運賃割引を實施し之が奨勵補助に資しました。

ロ、私設鐵道に對する援助

鐵道の普及は朝鮮に於ける最も急須の事業でありますから、私設鐵道の起業に對しては人員の融通、車輛の製修、建設に要する諸材料の運賃低減等に關し、出來得る限りの便宜を提供し、營業に對しては接續驛其他共同使用料の減額、列車の運轉等に就き相當の助力を與へたのであります。

ハ、朝鮮産石灰の使用

鐵道用諸材料は成るべく朝鮮産のものを使用する方針をこりましたが、殊に朝鮮産石灰は炭質不良なので機關車用に適しないばかりでなく使用上の煩勞も多かつたので、止むを得ず内地炭又は撫順炭の供給を受けて居りましたが、會社受託

以來種々試験を重ね、使用上に就ても調査研究の結果相當數量の使用可能なるを確めるに至り、安州炭、鳳山炭を始め會寧、咸興の諸炭を成るべく多く混用する方針とし、十一年度に於ける總所要量の約三分の一は之を朝鮮産に仰ぐに至りましたが、沿線所在の物質を使用する事は悉く朝鮮産の開發を助くるに至るべしと云ふ見地から、會社自炭たる撫順炭の使用を減し之を地方炭に代へて爾後漸次其數量を増加しつゝ、あるのであります。

二、日用必需品小口扱運賃の低減

物價調節の一助として貨物運賃の引下を圖り、兼て取引の狀況に鑑み噸扱廢止の不便を緩和する目的で、日用必需品十六種に對し二割五分の運賃低減を實行致しました。

ホ、市場往復賃金及手荷物賃率の低減

主として下級農民の生活緩和の一方方法として、沿線二十數ヶ所に於ける市場往復の旅客賃金三割を引下げ併せて携帯手荷物賃金を半減致しました。

ヘ、仁川保健浴場の新設

主として京城、仁川を中心とせる居住者の保健上必要な施設とし、兼て収入源培養の目的を以て仁川月尾島に冷温兩様の浴場を費額約二十五萬圓を以て新設しました。

ト、東萊温泉の設備

朝鮮内に於て首位を占める東萊温泉場の大部分の土地を譲受け之にホテル、共同浴場、宿泊所等を設備し、併せて釜山東萊間に自動車往復の便を開きました。

(六) 營業收支の概況

受託の當初に在つては豫期の収入を擧げ得るや否やは稍疑問とする所でありましたが、恰も歐洲事變の影響に依り一般

經濟界好調の間に際しましたので、六年度は著しく収入を増加し所要材料も多く持残品又は舊契約に係る廉價なものを使用しました等の關係から、所定納付金の外約百三十萬圓の純益を擧げ、契約條項に基き其半額は之を總督府に半額は社の所得としたのであります。

七年度も亦一般海運界未曾有の活氣に伴れ鐵道の利用愈旺盛となり、殊に西比利亞派遣軍隊往還に關する增收、其他臨時の収入が多く、一方に於て經費が異常に膨脹したに拘らず納付金三百四十萬圓の外約百三十萬圓の純益を擧げ、

八年度に於ては前年に引續き營業收入益良好で在りましたが、底止する所ない物價の騰貴は異常に經費を膨大せしめ、特に石炭費、枕木費の増加及社員給與規程改正に伴ふ莫大な經費の増加は如何に其節約に努力するも、到底收支の均衡を保つ事が出來ず、止むを得ず十一月以後に於て貨物賃金の引上を執行しましたが、益金は終に總督府納付金四百二萬圓に對し七十七萬餘圓の不足を告げたのであります。

九年度に於ては収入の好況は僅に年度當初三ヶ月の持續に過ぎず、忽ち不況に陥り貨客収入は月を追て愈減退し、諸物價は稍低落しましたが經常費は依然として高く、三度豫算の更正を斷行して經費の節約に努力せしむ大勢は奈何ともする能はず、終に總督府納付金四百九十二萬一千圓に對し百七萬六千圓の不足を生じたのであります。

大正十年度は事業界の不況は愈深酷の度を加へ、収入約二百五十萬圓の不足を告ぐる豫定でありましたので、一百萬圓内外の不足は止むを得ず總督府の承認を得ましたが、到底尋常手段では此難關を排し難きを察し諸經費の徹底的節約を講じ就中石炭の購入及使用に關して細密徹底した節約法を實行しましたので、走行哩當り消費率二割以上の減少を見、且つ水害等の臨時費皆無なりし等に依り意外の好成績を示し、結局當初豫算に對し約百萬圓を増加した六百十七萬六千圓の納付金をなした外、尙六十萬六千圓の餘剰益金を生じたのであります。

十一年度の收支狀況は幸に年度初より比較的収入良好でありまして、特に旅客収入は益堅實なる増加を示し經費亦常に

緊縮方針を持續して成るべく缺員の補充を爲さず、冗費を省き一層主要費目たる石炭費の節約を講じましたので七、八月の大水害により百萬圓に近き不時の負擔があつたにも拘らず納付金六百六十萬三千圓を差引き尙二十一萬八千圓の餘剰を生じ契約に基き之を折半したのであります。

大正十二年度は七、八月各線に互る水害あり、加ふるに九月帝都大震災の影響を受け収入思はしからざりしも、下半期に入り復興材料其他の輸送、同鮮内水理事業材料其他穀類の輸送比較的繁忙を極め、營業費の支出に關しては依然として消極方針を踏襲した結果、納付金七百四十七萬八千圓を除き尙ほ十一萬二千圓の餘剰を擧げる事が出来ました。

十三年度は引續き時界の不況、政府の緊縮方針に基て諸業事の中止又は廢止等の鐵道營業に及ぼす影響尠からず、水害早越相亞で起りましたので、収入は豫算に比し一百七十六萬九千圓の不足を告げ、且つ支出は極力各種經費の節約に努めました。遇々當年度を以て委託經營打切りになりましたので、従事員に對する諸給與其他臨時的の支出多く結局納付金八百九萬圓を納付し差引百三十六萬四千圓の損出を生じたのであります。

三 委託經營の解除並其以降

滿鐵會社に對する經營の委託は大正十三年度限り之を解除し、十四年四月一日から朝鮮總督府の直接經營に復歸する事になりました。是より先、大正六年七月三十一日其經營の委託と同時に朝鮮總督府は官房に鐵道局を設け(後八年八月之を鐵道部と改稱す)監理、工務の二課を新設して國有鐵道の建設計畫及之が指揮監督、將來計畫に屬する線路の調査、國有財産の監理、私設鐵道の補助、許可、抵當登録其他各私鐵の業務監督、及朝鮮の鐵道に關する一般計畫の業務を執行して來りましたが、滿鐵に對する委託經營契約中、納付金に關する條項は、大正十三年度を以て一端打切り、十四年以降の分に對しては更めて契約を行ふ筈でありました。

偶々朝鮮總督府に於ては、民衆生活の安定、並經濟發展の基調を爲すべき産業開發の施設に就て、産米増殖計畫の如き劃期的計畫を爲しつゝあつた際でありまして、産業と密接の關係を有する鐵道の經營に就て適切なる方策を講ずる必要も起り、其他各般の行政機關との間に充分な連絡協調を圖り、相呼應して統治の歩を進め、一方では私設鐵道の延長に従ひ、之が監督助長の要愈切なるものがあり、此機關と國有鐵道經營の機關とを合體して事務の簡捷を圖るに云ふ事は、事業經營上の便宜が尠くないに云ふ様な諸點から、兼て審議中でありました委任解除の閣議が、十三年十月二十八日決定しましたので、其後着々準備を進め、愈々十四年四月一日から總督府が直接經營に當る事になつたのであります。

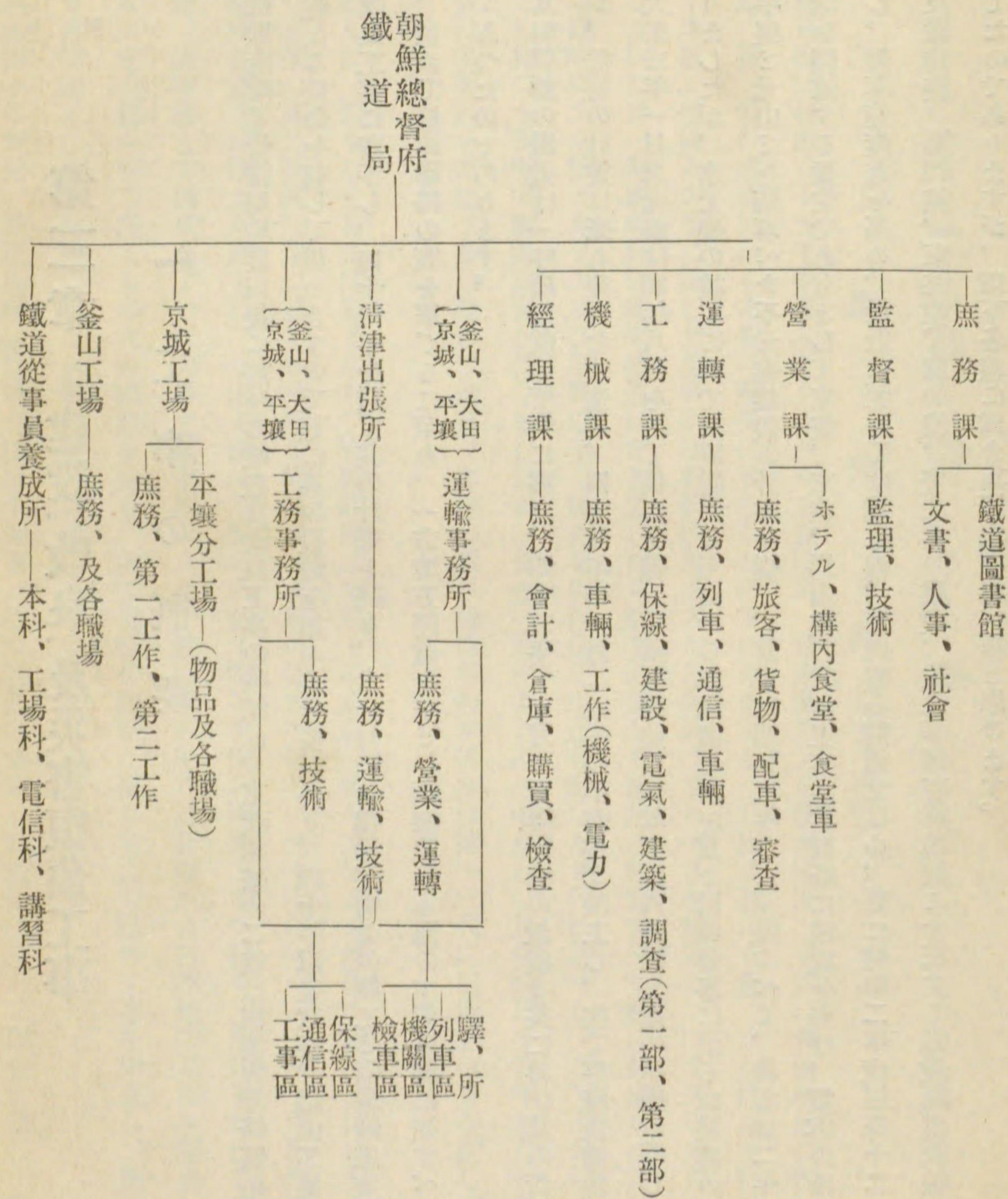
直接經營の開始に際しては、四月一日勅令を以て朝鮮總督府に鐵道局を設け、國有鐵道及附帶事業の經營、並従前朝鮮總督官房鐵道部で行つて居りました。私設鐵道及軌道に關する事務を併せ遂行する事になり、同時に其従事員は三月三十一日現在、元滿鐵京城鐵道局職員及總督府鐵道部従事員は、全部四月一日附を以て鐵道局職員に任命又は採用され、夫が爲めに特別任用令の制定、俸給令中の改正等を見、又鐵道用品の運用、貯藏に關しては用品資金會計法等諸般の法令が定められました。事業經營に關する基礎を確立し、且つ南滿洲鐵道株式會社に對しては従來特殊の關係あるに鑑み、鮮滿兩線は獨立の經營に移るに雖、聯絡運輸は毫も變化を來さしめないのは勿論、更に進んで益々密接且つ圓滑ならしめる事に努めました。即ち聯絡運輸に關する協定の大要は

- (一) 鮮滿直通列車運轉、車輛の直通及相互融通
- (二) 安東驛、安東機關區檢車區其他の共同作業
- (三) 旅客荷物の運送、鐵道建設、運轉及通信等、鐵道營業上の諸規則はなるべく之が聯絡統一を期する事
- (四) 在内地、鮮滿案内所の共用
- (五) 車輛聯絡器の統一

其他大小各種の協定を行ひ、鮮滿兩線運輸上の利便を圖り、又省線、鮮内各私設鐵道、汽船、自動車、並國際連絡運輸等に關しては各種の協定を繼續又は更新し、尙鐵道局の業務執行に關する諸規程は特に定むるものの外、當分の間從來のものを準用するにこし、總督府の産業開發に關する施設に相俟つて、朝鮮統治の根本方針に適應せしめ直營の趣旨を完ふせんことに努めて居るのであります。

十四年度以降に於ける業績の概略を述べます、各線の聯絡運輸は益々隆盛に趣き、十四年度中の主なる事項は、運輸關係では年度未線路延長一千三百九哩一分に達し、咸鏡線南部に於ける陽化俗厚間八哩八分の開通、全線に亘つて八ヶ驛の新設、鮮内各私設鐵道との團體取扱ひの開始、哩券制度の新設、内地から歸還する窮乏鮮人に對する特殊の割引等を實施して社會施設の一端に資し、工事關係では七、八月大水害に依る線路並建造物の復舊作業、釜山棧橋海陸連絡設備工事の進捗、及京城驛舎の新築落成並咸鏡線、鎮海線の建設工事の繼續施行等が主なるものであり、經理關係では水害復舊費の支出、及財界不況に伴ふ減收等がありました、尙八百二十二萬餘圓の収益を擧げ、一日一哩平均客貨車収入は六十四圓五十二錢で前年度に比し四十六錢を増加したのであります。

十五年度に入つては、四月一日龍山に鐵道醫院を設け従事員保健の向上に資し、鎮海線十二哩八分の開通、咸鏡南部線俗厚新北青間五哩五分、北部は水南極洞間十哩、計十五哩五分の延長、及京義線に於て五哩八分の博川支線の敷設等、合計三十四哩一分に達する新線の開通を行ひ、其外既設線及新設線に於て計五箇の普通驛及五箇の簡易驛を新に設け、列車の運轉では京仁線の回数増加、京義線平壤兼二浦間の増發、咸鏡線延長に依る北鮮との交通日程の短縮等が主なるものであり、營業の状態は水利事業の勃興、移出産米の増加等に依りまして概ね良好の成績を擧げ、四月から十一月迄の一日一哩平均客貨車収入は、六十八圓九十三錢で前年に比し七圓六十四錢を増加し、當年度豫定益金九百三十五萬圓は裕に之を擧げ得べき豫定で、昭和二年四月現在に於ける職制は左の通りであります。



第三章 建設、改良、及災害復舊工事

一 工事の概要

統監府鐵道管理局設置以後に於ける建設及改良工事の概況は、京義京釜の二線は關釜間聯絡航路に相俟て、世界交通の幹線たる使命を有して居りますので速に其の設備を加ふるの要があり、四十年以後京釜、馬山二線の殘工事と共に京義線の改良工事に着手し、四十四年を以て其の計畫を終り、十一月には鴨綠江橋梁の竣工と南滿鐵道安奉線の廣軌改築に相俟て、始めて鮮滿聯絡の實を擧ぐるに至り、一方地方開發を主とし黃海及日本海の主要港灣に達すべき新線の計畫に着手しつゝあつたのであります。

其間朝鮮の鐵道は一時鐵道院の所管に移り、四十三年十一月一日總督府の設置と共に再び其の所管に歸したのであります。當初の計畫は毫も變動なく進み、四十三年十一月には先づ平南線が竣工し、次で平壤炭礦線の移管を受け、湖南線は大正三年一月京元線は同年八月を以て俱に全線の營業を開始し、茲に鮮内運輸交通の状態は著しく其の面目を改めるに至りましたが、京元線の竣工に次で其終點たる元山から咸鏡南道を貫き國境會寧に至る咸鏡線の建設に着手し、一方では平壤と元山とを結ぶべき平元線建設の計畫を樹て、前者は昭和三年度に全通すべく、後者は二年度に於て平壤方面十五哩餘を開通する豫定でありまして京釜、京義、馬山線の改良工事亦其間既に竣成を告げ、貨客の増加に伴つて輸送力を増大し、列車速度進を高め、最近に至つては鎮海線、博川線を開通せしめ、更に昭和二年度以降十二ヶ年に亘り既成線の改良及滿浦線、圖們線、東海線、惠山線、慶全線の建設、並之等國有鐵道間に介在する私設鐵道數線の買収及改良の計畫を樹てたのであります。以下各線に就き其概況を述べ様と思ひます。

二 建設工事

京 元 線 (百五十四哩九分)

京元線は明治二十九年中佛人グーレルが京義鐵道、京木鐵道(京城木浦間)と共に韓國政府に對し敷設權を要求し、次で露、獨、米の諸國何れも本線の獲得に腐心したのであります。我國は既に京釜、京仁鐵道を經營するに至つた關係に、本線が他國人の手に歸した場合には對韓政策上大なる障礙となるべきを想定し、三十二年六月公然本線の敷設權を要求しましたが、韓國政府は將來鐵道局を設置し自ら順次必要なる線路を經營すべく新に外國人に特許せざることを聲明するに同時に、京城より元山及び慶興に至る鐵道を國內鐵道用達會社なるものに許可し、次で七月該會社は京城惠化門を起點とし約二十五哩の線路實測を行ひましたが、資金の關係より之を中止し、其の後三十六年九月に至り我國は京義鐵道資金貸付の契約を締結するに際し、他日、本線の爲め社債を起す場合は第一に我に協議すべきを約し、其權利を保留したのであります。

然るに、間もなく日露開戦となり、帝國政府は軍事上の必要に依り京城より淮陽を経て元山に至る間に鐵道を敷設し、更に必要に應じ豆滿江岸に達する線路を延長すべき旨の通知を發し、三十七年十一月十日、軍用鐵道監部は龍山及元山に建築班を置き兩端より起工し、元山方面は起點から約十哩の區間の路盤工事を終り、龍山方面は京義線の工事が急であつた爲、議政府まで測量を了つたのみで結水期に入り、翌三十八年八月起點から三哩餘の工事を開始しましたが、越えて九月大洪水の爲め兩方面とも多大の損害を蒙り、次で豫算の關係に依り元山方面の工事を中止し、龍山方面は三十九年四月から再び起工し、九月統監府に引繼の後一旦本工事を中止したのであります。

明治四十年五月、統監府鐵道管理局技師小城齋は從來監部の測定した線路に沿つて調査を爲し、隧道の短縮勾配の緩和

等所々改測しまして、第二十六帝國議會の協賛を得、四十三年四月から實測に着手し、同年六月龍山建設事務所を設け十月から工事に着手したのであります、當初本線建設費千三百七十八萬九千圓(總係費及車輛費を除く)は、四十三年度以降十一箇年繼續支出の豫定でありましたが、四十三年八月併合後之が急施を必要とし、翌第二十七議會の協賛に依つて右期間を四十四年度以降五箇年に短縮し(後第三十一議會で一箇年を繰延べらる)四十四年三月更に元山に建設事務所を置き、爾來兩方面から工を進め、時に水害等の厄に遭遇しましたが、幸にして順調の進捗を告げ一部工成るに従ひ順次營業を開始し、大正三年八月十六日工事に要した金額千六百六十五萬二千圓、外に再用品代五十三萬七千圓を以て全線百三十八哩餘の營業を開始するに至りました。

工事概況は左の如くであります。

區 間	哩 程	着手年月日	開業年月日
龍山、議政府間	十九哩四分	明治四十三年十月起工	明治四十四年十月十五日
議政府、漣川間	二十六哩五分	同 四十四年四月起工	同 四十五年七月二十五日
漣川、鐵原間	十四哩九分	同 四十四年五月起工	大正元年十月二十一日
鐵原、福溪間	十六哩〇分	同 四十四年十一月起工	同 二年七月十日
福溪、劍拂浪間	九哩七分	同 四十四年十一月起工	同 二年九月二十五日
劍拂浪、洗浦間	七哩六分	同 四十五年五月起工	同 三年六月二十一日
洗浦、高山間	十六哩二分	同 四十五年六月起工	同 三年八月十六日
高山、龍池院間	四哩〇分	同 四十五年四月起工	同 二年十月二十一日
龍池、院元山間	二十四哩二分	同 四十四年十月起工	同 二年八月二十一日

而して本線に於ける軌道の延長は百五十四哩九分、隧道十七箇所其の延長一萬四千五百五十呎、橋梁百十九其の延長一萬千五百四十八呎、溝橋の数は百三十七、停車場数は二十三箇所であります。

本線の工事施行に當り最も困難を感じたもの、一は工用材料の運搬であります、龍山議政府間(十九哩餘)及高山元山間(二十八哩餘)は相當の道路がありますが其の他は不完全で到る處崎嶇凹凸を成し、河川には大概架橋がありませんので降雨季又は冬季は牛馬車の通行が出来ない所が多かつたのであります、龍山清涼里間は電車の便があり道路亦比較的良好でありまして、議政府間迄は主として牛車に依り運送し、議政府以北の分は大部分京義線汶山驛から臨津江の舟揖を利用し、同江上流屯田浦(寒難江架橋點附近)に揚陸場を設けましたが、鐵原以北は唯牛車に依るのみで然も道路不良であり、殊に劍拂浪附近の深溪を上下するに多大の不便を感じましたから、極力建築列車の運轉を促進して此の不便を除くに努めたのであります、元山方面では元山南山間は略通路に沿つて殆んど全部車馬の便に依りましたが、南山高山間は途中牛馬背に依つて運搬しましたので、最も多數の輸送を要する際は牛馬の拂底を來したところ一再でありません。

洗浦高山間は沿線に牛馬を通ずる道路がありますが地勢急峻で屈曲高低甚だしきに加へ、岩角隨所に突出し到底豫定の輸送を爲す事が出来ませんので、別に洗浦煉瓦製造所より洗浦及三防停車場を経て高山停車場に至る延長二十哩の手押し輕便線を敷設し、大體本線に沿ひ最急勾配十五分の一、最小曲線半徑一鎖とし、全線に九箇所の行違線を設け車輛の待避に供するに共に、急設の必要上成るべく土工を避け工作物を少くし明治四十五年七月着手し五箇月を費して竣成しましたが、幾ならずして元山高山間に建築列車を通ずるに至りましたので、洗浦高山間所要の工事材料は大部分之に依り輸送するを得たのであります。

次に明治四十五年七月十五日からの降雨は數十年來稀有の出水となり、就中漢江は水位二十八尺餘を増加し、龍山起點五哩から同六哩二十鎖に至る間及同九哩附近一帶に浸水し水位軌條面上三尺餘に達した所もありまして水鐵里橋梁の南方

漢江に面する築堤は一部崩壊し、同九哩附近も同時に決潰し、十八日から二十二日まで列車の運轉を休止し減水後直に修理を加へ開通せしめたのでありますが、此の出水は實に近年稀なるもので、工事竣成後日尙淺く土工の如きは未だ充分に固着しなかつた關係上、各所に破損を生じ其の損害も増大せられたのであります。

其他大正二年七、八月及び大正三年三月各所洪水に依る損害があり築堤假橋の流失、隧道崩壊等があり進工上の障礙になつたのでありますが、夏期以外結氷期に施行上障礙を被つた事も多く、本線中氣温最も低き洗浦附近の如きは約五箇月間に亘り其の工事を休止し、其の他も普通二箇月乃至四箇月の休止を爲す様な有様でありました。

本線中、龍山福溪間及高山元山間の地勢は、二三のものを除く外工事概ね平易で、鐵原平康附近では廣漠たる平野を通過するのでありますが、福溪高山間は所謂鐵嶺山脈に當り山岳重疊、樹木鬱蒼として人跡の至らない深山幽谷が多く、暴徒或は猛虎の出沒に依り測量員の作業が時に危険に遭遇し工事亦容易に進まなかつたのであります、就中洗浦高山間は海拔七百呎乃至千九百呎の高所で九月下旬既に結氷し四月に至り漸く解氷し、加ふるに蜿蜒迂曲した三防川の溪谷がありますので、夫に十九箇の橋梁(延長四千二百呎)を激流上に架し、又は其前後に大小十四ヶ所の隧道(延長一萬千七百七十九呎)を岩石中に穿ち、然も隨所に四十分一、急勾配を見るに云ふ風で土工、橋梁、隧道等の工事施行上支障少くなかつたのであります。

又沿線は概して人煙稀薄であるのみならず、鮮人の多くは勞働を嫌ふ風があり、人夫を備ふのに各請負人は甚しく困難し或は郡衙に交渉し洞里長をして幹施させる等、極力出役の方法を講ずるに同時に、京釜沿線の熱練した職工を雇ひ且つ支那勞働者も用ひまして豫定の工程を遂行するに出來たのであります。

本線は當初之を二分し、龍山洗浦間九十二哩八分は龍山建設事務所、洗浦元山間四十五哩六分は元山建設事務所の主管として兩地から工事を起し、更に龍山洗浦間を八工區、洗浦元山間を七工區に分けて順次請負に付し、路盤工事の進捗に

伴つて停車場設備並に軌條敷設を施行したのでありますが、本線最後の工事であつた洗浦高山間の線路敷設は、路盤工事進捗の關係上洗浦及元山の兩方面から敷設に着手しましたが、洗浦からは概して下り勾配となつて居り、同區間に要する鋼桁架渡に際し滑走する等の危険に瀕した事もありましたが、幸にして大正三年六月二十六日を以て龍山起點九十九哩十鎖八十九節に於て軌條を連絡し、爾後の工事を施して八月十六日に至り全線の開通を見たのであります、軌條敷設工事に際しては高山元山間は切込砂利を使用し、洗浦高山間は四十分の一勾配多き關係上特に道床の堅牢を期し、主として徑約三吋以下の碎石を用ひ、所に依り篩砂利及び山砂利をも使用し撒布は概ね建築列車に依りましたが、一部は材料運搬線の手押車で撒布し、建物は龍山洗浦内のもので大體同様の構造とし多少氣温の關係を異にする所は各室疊下にフェルトを敷き内廊下を設けたのであります。

而して本線は凡て永久的構造を爲しましたが停車場の諸設備は差當り營業上必要なものを施設し全通後に於て諸種の殘工事を施行致しました。

湖 南 線 (百七十五哩六分)

本鐵道は、初め京元線と共に第二十六議會に於て明治四十三年以降十一ヶ年繼續事業として豫算成立しましたが、併合に依り半島の開發上急設を必要としましたので、翌第二十七議會の協賛を経て建設年限を四十四年度以降五ヶ年に短縮するにこゝなつたのであります。

本線の敷設に關しては明治三十一年六月韓國政府が京城木浦間の鐵道官設案を決定しましたが、之は佛、英等の諸國が交々韓廷に迫り該線の敷設權を要求したのに對し、其の防禦手段としたのに過ぎないのであります。

本線は京釜線大田停車場に起り佳水院、豆溪を経て論山江景の平野に出て、錦江河畔から茫漠たる全州平野の東側に沿つて裡里に達し、是より平野を横斷して金堤平野の東側を進み、全羅南北道界に聳ゆる蘆嶺を貫き光州の平野に入り、光

州邑の西三里にある松汀里に出て、羅州、榮山浦、鶴橋等の諸邑を経て木浦港に達し、此の距離百六十一哩八分、別に裡里停車場から分岐して群山港に至る支線の延長十四哩八分を合して百七十六哩六分なるのでありますが、其通過する地域は忠南、全北及全南の三道に跨り、全州平野を初め幾多沃野を抱擁する錦江、萬頃江、東津江及榮山江等の流域に屬して居り、朝鮮利源の開発上極めて重要な線路なのであります。

統監府が本線を敷設するに當つては成るべく速に營業を開始するの方針を採り、隧道及び大土工の施設等は多く之を後に譲り、停車場の設備を簡約にし橋梁、他の工作物も亦已むを得ないものゝ外凡て之を假構造とし、五ヶ年を以て開通せしめる計畫を立て、明治四十三年五月大田側から測量を開始し、同年六月大田に建設事務所を設け十月から工事に着手し、翌四十四年三月更に木浦に建設事務所(所管區域木浦四街里間)を設け測量に着手し、次で十月此の方面からも起工したのであります。

爾來漸く工を進め、四十四年及四十五年大田方面に於て大水害を被りし外甚しい障害にも遭遇せず、延長に随つて區間の營業を行ひつゝ、起工以來五年餘を経た大正三年一月十一日を以て、全線の營業を開始するに至りましたが、速成を旨とした關係上所々に不完全な點もあり豫定の計畫に従ひ其改良に着手し、既に大正元年十月から佳水院、豆溪間第二佳水院橋梁附近の工事を施行し、次で大田裡里間に於ては廣石、阿湖川間九哩三分を除くの外、全部の改築を竣へ且つ羅州、木浦間に於ては永川、古幕院間六哩五分、三郷川橋梁附近外二ヶ所延長一哩三分の改築工事を行つたのであります。

今工事施行に關する主なる事項を挙げますと、軌道の延長は百九十八哩三分で、其間隧道を穿つ事九箇、橋梁を架する事百九十三箇、溝橋數は二百八十六、停車場數は聯絡驛たる大田停車場を改築擴張するの外二十七ヶ所を新設したのであります。

區間及開業の順序は次の通りであります。

區間	哩程	着手年月日	開業年月日
大田連山間	二十四哩三分	明治四十三年一月起工	同 四十四年七月十日
連山江景間	十三哩四分	同 四十四年三月起工	同 四十四年十一月十五日
江景裡里間	十六哩九分	同 四十四年三月起工	同 四十五年三月六日
裡里群山間	十四哩三分	同 四十五年六月起工	同 四十五年三月六日
裡里金堤間	十一哩一分	同 四十四年十二月起工	大正元年十月一日
金堤井邑間	十六哩二分	同 四十四年十二月起工	同 元年十二月一日
井邑松汀里間	三十五哩五分	同 四十四年十二月起工	同 元年一月十一日
松汀里羅州間	八哩七分	大正元年十月起工	同 二年十月一日
羅州鶴橋間	十三哩三分	同 五年四月起工	同 五年七月一日
鶴橋木浦間	二十一哩九分	明治四十四年起工	大正二年五月十五日
計	百七十五哩六分		

次に工事の概要は、全區間を二分して大田四街里間、及群山支線と四街里木浦間とし更に前者を八工區、後者を五工區に分ち順次請負に付し、路盤工事の進捗に伴ひ停車場設備並に軌條敷設を施行しましたが、各區に屬する工事の概況は左の如くであります。

【大田四街里間及群山支線】

第一及第二工區大田連山間(二十四哩六分)の區間は概ね鷄龍山脈を水源とした佳水院川、連山川及其の支流が狹隘な山間を奔流する流域に沿つて居りますので、橋梁及び溝梁の數も多く大田川、柳等里川、佳水院川(佳水院の架橋四

簡)及び下南川等は何れも延長百呎を越へ且つ河床の勾配が急でありまして、平時は水量少く降雨があれば水位遽に増高して急湍奔流の状に變りますので、假構造の橋梁及び溝橋は凡て適切な橋柱根固工の施行を要し護岸石垣の施設亦尠くなかつたのであります、明治四十五年七月の出水では第二佳水院川橋梁は下流水堰の破壊に因り前後(二哩三分間)線路變更の必要を認め、大正元年十月工事に着手し佳水院川には徑間六十呎鋼桁九連の橋梁を架し、尙洞津浦隧道を設け從來より約七十鎖を短縮し、第三及第四工區に於ては所々に小丘陵起伏して居りますが線路は概ね平野の間を走り多くは洪水の氾濫區域に屬するので橋梁及溝橋の施設も多く、阿湖川、江景川及蓮花川等延長百呎以上の橋梁九箇に達し、二十六哩附近は連山川に沿ひ水害を被るこゝ數度に及び大正二年三月基面增高工事を施行致しましたのであります。

第五工區群山支線、本區間の地勢は平坦でありますが、萬頃江氾濫區域に屬するこゝ灌溉用水路を横斷するこゝが多く橋梁及び溝橋の數も多く地質は一般に軟弱で基礎施工上の困難も尠からず、尙ほ群山には水陸聯絡の爲引込線を敷設したのであります。

第六及第七工區裡里井邑間 は概ね平野を走りますが、萬頃江の出水は氾濫區域三哩餘に及ぶので其橋梁は本流に對するもの延長七百七十七呎で避溢橋千百有餘呎あり、全線中最長の橋梁であります、線路は蘆嶺の峻嶺を越ゆるに多大の土工を要し、第一、第二蘆嶺隧道を穿ち、就中第二蘆嶺隧道は延長三千二百二呎で本線中の最長隧道であるばかりでなく七十五分の一の片勾配であり、又岩質は石英又は花崗斑岩で其の大部分を占め掘鑿に困難を極めたのであります、本隧道竣成の遅速は湖南全線の開通に影響する所が大きいので、山腹にシャフトを穿ち其の進捗に努めた結果、着手以來二年八ヶ月餘で貫通し、橋梁其の他の工作物中隧道及び大土工の間に介在するものは將來改築を要せざる如く井邑川及び井海川橋梁並に四五の溝橋を除き總て本構造を爲しました。

【四街里木浦間】

第九工區及び第十工區四街里羅州間(三十二哩六分) 本區間の後半林谷羅州間(十六哩九分)は概して地勢展開し黃龍江に沿つて下りますので、土工亦少く延長千四百六十六呎餘の黃龍江及百呎以上の橋梁を架した、見峴川、長城川の外特記すべきものありません。

第十一工區羅州鶴橋間(十三哩一分) は榮山浦附近に九津浦隧道を穿ちたる外、工事容易で百呎以上の橋梁を架したるは佳洞川及古幕院川の二川であります。

第十二工區及第十三工區鶴橋木浦間(二十二哩三分) は所々丘陵の間を縫つて居りますので土工の數量頗る多く、殊に木浦停車場の地築は灣入した潟地を埋築したもので、土取場乏しかつた關係から施工に最も多くの時日を費し、又夢灘から三郷を経て木浦に至る間は往昔干潟地であつた水田が所々に介在し、地盤軟弱なる爲築堤屢沈低し堤脚隆起したものが數ヶ所あり、何れも副堤を築造して其沈下を防止したのであります。

本線工事材料運搬に付ては海路及び河流を利用し、道路不良の困難を幾分輕蔑し得ましたが、北部の材料は大田方面から陸送した外京釜線天江から錦江に依り江景群山の二ヶ所に搬出し、一部は海路群山に揚陸し、裡里井邑間は主として萬頃江、東津江及海路(萬浦)に依りましたが後、建築列車の開通を急ぎ其の運轉を待て之を運搬し、南部では木浦港に揚陸後榮山江の水運に依り羅州まで運搬し其後は陸路に依つたのであります。

工事中に蒙つた災害中最も被害の大きかつたのは明治四十四年の出水及び翌四十五年であります、後者は七月中旬降雨引續き各河川氾濫し、流勢急激先づ第二佳水院川橋脚の一部を顛倒し、遂に鋼桁の墜落を見柳等里川橋脚の一部傾斜し其他の橋梁は橋臺裏築堤を流失し線路の破損せる箇所亦尠なく、此の二回の出水は記録口碑に徴するも稀に見る洪水で、然も工事竣成後日尙淺く土工の如きは未だ固定せず、一方速成を主とした簡易な施設を爲しましたので其の被害も仲々大きかつたのであります。

本線建設の爲に支出して金額は總係費及車輛費を除き大正三年度末決算に於て八百八十四萬八千四百七十二圓でありまして、外に再用品代百三萬二千三百五十九圓に達して居ります。

平 南 線 (三十四哩三分)

本線は初め臨時軍用鐵道監部で敷設の計畫を立てましたが、明治三十八年八月測量を爲し用地の一部を買収したのみに終り、其の後内地資本家の間に大同江の水力を利用する電燈會社を起し平南街道上に電車鐵道を兼營するの計畫ありましたが成立するに至らずして止みました。

明治四十一年に至り初めて國有線として之を敷設するの議を決せられ、其工費は第二十四議會に於て百八十八萬餘圓とし四十一年度以降三箇年に分つて支出するの協賛を得たのであります。

本線路は京義線平壤停車場に起り平南街道に沿ひ大平停車場(平壤起點九哩六十鎖)に至り大同江畔を下るこ約三哩右折して岐陽停車場(平壤起點十七哩四十五鎖)を過ぎ鎮南浦の東端に達するもので、延長三十四哩二十八鎖、最急勾配六十分の一、曲線半径最小二十鎖であります。

明治四十二年七月用地の買収に着手し、線路は五區に分ち四十二年九月から工事を始め、翌四十三年五月に土工略成り直に軌條の敷設に着手し、同時に道床の整理に勉めて十月十六日を以て全線の開通を見たのであります。

本線の建設は速成の方針を採りましたので小橋梁及溝橋を除くの外比較的大なる橋梁、下水、土留、工等は凡て假構造とし停車場設備の如きも營業上差當り支障のない程度に止め、開通後間もなく四十三年度末から橋梁其他の改築に着手し大正二年末略完成を告げ、尙鎮南浦停車場擴築並に海陸聯絡設備工事は四年度に於て略完成を告げまして、西鮮の運輸交通上新紀元を劃したのであります。

本線の建設總決算額は百八十六萬二千餘圓であります。

平 壤 炭 鑛 線 (大同江、勝湖里間十四哩二分)

此の線路は京義線平壤停車場の南一哩半の大同江信號所(現在は大同江驛)から分岐し、平壤鑛業所の所在地寺洞を経て勝湖里に達する線路でありまして、明治四十二年韓國政府が寺洞無烟炭運送の爲め大同江、寺洞間及小洞美林間に敷設した專用線であつたが、其の敷設に際し統監府鐵道管理局は、之に要する軌條及附屬品を貸與し、所屬技師が工事監督の任に當り開通後に至つても一部線路の保存及列車の運轉を管理したのであります。

其後四十四年八月三十日總督府鐵道局が設置されるに及び其所管に移りましたが、當時寺洞は平壤鑛業所の所在地として一市街を形成して居りましたので之を開放して一般運輸營業を爲す事とし、同年九月一日から平壤寺洞間六哩七分に一般旅客の取扱を開始し、次で大正七年五月、襲に小野田セメント製造株式會社が専用輕鐵線として敷設した美林勝湖里間七哩一分の線路を建設實費で買収し、平壤勝湖里間の一般運輸營業を開始しましたが、其の後勝湖里驛信號機、給水器等の補足工事、鐵桁架設工事、及停車場の新設其他の工事を施行し現在に至つたのであります。

咸 鏡 線 (全通三百八十八哩八分)

本線は京元線終點元山に起り咸鏡南北道の海濱に添つて北上し、其の間、永興、咸興、北青、城津、羅南、鏡城を経て清津に達し、清津から更に北上して國境會寧に及其間、吉州、會寧其他多數の炭田地方を過ぎ、尙、將來吉林方面に結ぶべき延長三百八十八哩の重要線でありまして、此建設費の支出に關しては、大正二年第三十一議會に於て先づ、南部元山永興間三十四哩八分、北部は清津から會寧に至る五十九哩六分を大正三年度以降五ヶ年に至る繼續事業として協賛を経、殘餘の區間に對しては大正六年第四十議會に於て、七年度から八ヶ年に亘る事業として總費額九千八百五萬三千圓(現在開通迄に要した費額は經理の部、建設費決算表に明記)を以て協賛を経ましたが、政府の財政緊縮方針に依り前者は第四十議會に於て二ヶ年、後者は大正十一年第四十六議會に於て三ヶ年の繰延となり昭和三年度に於て全通する豫定であります。

す。
次に大正三年度以來、昭和元年度末に至る間の本線建設状況の概略を述べます。

區 間	哩 數	着手年月日	開通竣工月日
-----	-----	-------	--------

(南部)

元山、文川間	十二哩五分	大正三年十月一日	大正四年八月一日
文川、永興間	二十一哩四分	同 三年十二月一日	同 五年九月二十一日
永興、咸興間	四十三哩二分	同 七年六月一日	同 八年十二月一日
咸興、西湖津間	十一哩〇分	大正十年十月一日	同 十一年十二月一日
西湖津、退潮間	十一哩四分	同 十年十月一日	同 十二年九月二十五日
退潮、陽化間	三十六哩〇分	同 十一年七月十日	同 十三年十月十一日
陽化、俗厚間	八哩八分	同 十二年九月五日	同 十四年十一月一日
俗厚、新北青間	五哩五分	第一回 十二年十月五日 第二回 十四年七月二十五日	同 十五年十一月十一日
新北青、居山隧道前後間	三哩五分	同 十五年十一月	昭 和 二 年 度
居山隧道其前後	一哩八分	同 十四年十月	昭 和 三 年 度
居山隧道前後乾目間	五哩二分	同 十五年十二月	昭 和 三 年 度
乾目、遮湖曾山間	五哩一分	同 十五年九月	昭 和 三 年 度
遮湖、群仙間	七哩四分	昭和二年五月豫定	昭 和 三 年 度

(中部)

群仙、端川間	十九哩五分	同 十五年五月	昭 和 二 年 度
端川、日新間	十四哩六分	十一年六月	
日新、城津間	十二哩三分	八年十月	十三年十月十一日
城津、吉州間	二十六哩五分	十一年九月十五日	

(北部)

吉州、極洞間	二十七哩七分	第一回 十四年四月 第二回 十四年七月	昭 和 二 月 豫 定
極洞、水南間	十哩〇分	同 十四年七月	大正十五年十二月一日
水南、朱乙間	二十二哩五分	十一年五月	同 十三年十月
朱乙、鏡城間	七哩六分	八年九月	同 十年十一月十一日
鏡城、羅南間	五哩一分	大正七年六月	同 九年十一月
羅南、輪城間	九哩三分	同 七年六月	同 八年十二月一日
清津—輪城—蒼坪間	三十二哩二分	同 三年十月	同 五年十一月五日
蒼坪、會寧間	二十五哩九分	同 五年七月	同 六年十一月二十五日
計	三百八十八哩八分		

右の如き状況で、本線の完成は大正三年着手以來昭和三年度に至る實に十五ヶ年を要するのではありませんが、現在(昭和二年三月末)に於ける開業線は南部、中部及北部線を合して三百十五哩一分に達し、未開通區間七十三哩三分の内、昭和二年度に於ては、五十七哩一分を開通して北部及中部を聯絡せしめ、南部は更に北上し三年度に於て殘區間十六哩二分を

開通せしめ、茲に多年の懸案たる本線の全通を見る豫定であります、既設區間に於ける工事の概要を述べます左の如くであります。

北 部 線 (清津會寧間、及輪城吉州間開通百八哩五分外に未開通二十七哩)

明治三十八年九月、我陸軍は軍需品輸送を目的として清津蒼坪間に手押式輕便鐵道を急設し引續き會寧に延長し、一方清津羅南間に之を敷設しましたが、之が北鮮に於ける鐵道の濫觴があります、四十年四月以降此線路は民間の經營に移り交通運輸の機關として相當の貢獻を爲しましたが、時勢の推移は久しく輕便線路にのみ頼るを満足せず、大正三年以降總督府が本線の建設に着手するに至つたのであります。

【清津會寧間】 (五十八哩一分)

本區間中清津會寧間は初め清會線と謂ひ、大正元年中線路の豫測を了し、同三年四月實地に着手し、六月には朝鮮總督府鐵道局清津建設事務所(後に出張所と改稱)が設けられ、建設に要する諸材料は一部現地調辨によるの外、多くは船舶に依り元山より清津に輸送し輕便軌條に依り之を現場に輸送し、十月清津方面から起工し第一工區たる清津章興間十四哩五分の路盤工事は六年七月竣功し、第二工區たる章興古茂山間十三哩八分は三年十一月起工、五年七月竣功、第三工區たる古茂山全巨里間十一哩八分は三年十一月起工、六年五月竣功、第四工區たる全巨里靈山間七哩四分、及靈山會寧間十哩九分は五年七月起工、翌六年八月何れも竣功、漸次軌條敷設、驛舎通信線等の設備を了へ、内清津蒼坪間三十二哩二分は大正五年十一月五日營業を開始し、蒼坪會寧間二十五哩九分は大正六年十一月二十五日營業を開始するに至り、起工以來三ヶ年を経て同區間五十八哩一分の全通を見たのであります。

本線の通過する地域は輪城平野を横斷し、輪城に長さ一千三百七十呎の橋梁を架し同川の溪谷に添つて漸次北上し、茂山嶺に十七ヶ所、總延長一萬三千三十呎の隧道を穿ち、此山脈を横貫して會寧溪谷に出で、山腹の嶮崖に添つて屢々溪流を横斷しつゝ漸次下り、會寧の平坦地に達するのであります、工事上困難を感じた事は冬季寒威凜烈零下三十餘度に降り、一年中作業期間短く、又夏期は屢々輪城川其他の増水に依り進捗を妨げられた爲に、或は橋脚築造工事に採暖採光裝置を施し或は隧道堀鑿に電力を使用して冬季の工を進め或は夏季の増水により築堤の基面を高める等の事が相次で起つたのであります。

【輪城極洞間】 (五十哩四分開通區間)

本區間中、輪城鏡城間十四哩四分は北部線に於ける第六工區として大正七年七月路盤工事に着手し九年七月竣功、其間八年九月及十月稀有の大洪水及惡疫の流行あり、加之前年來物價騰貴及勞働者拂底の爲工事の進捗を阻害せられたる事からざるも、稅意工を進め八年十二月先づ輪城羅南間に營業を開始し、翌九年十月之を鏡城迄延長し、次で第七工區鏡城朱乙間七哩六分は八年九月路盤工事に着手、九年十月軌條敷設を了へ十一月營業を開始し、朱乙會文間十一哩は之を第八工區とし路盤工事を十一年五月起工、十三年三月竣功、九月軌條の敷設を了へ、第九工區たる會文水南間十一哩の路盤工事は十一年十月起工、十三年十月に至り前記區間と共に二十二哩の營業を開始し、第十工區水南極東間十一哩は十二年十月土工を起し、十四年九月竣功の豫定でありましたが、九月關東大震災の影響を受け契約を解除し、十四年七月再び起工、十五年十月竣功し、十二月一日より列車の運轉を開始したのであります。

本區間地勢の概要は、清津附近輪城停車場を起點として南進し直ちに松洞川を涉り、細流小丘を経て、羅北平野から羅南驛を過ぎ、咸鏡街道と併進し鏡城驛に出で、夫より生氣嶺に隧道を穿つて朱乙溫泉場所在地に達し、海岸に出で、懸崖の隧道(鹽盆津七千四十二呎、海望臺五百八呎)を過ぎ、會文驛から白砂倭松の坦々たる海岸を經、漁郎川の平野を南下し、明川郡に入り龍岩隧道(二千五百五十二呎)を貫き極洞に達するのであります、本線建設中は歐洲戦後の物價及勞銀の暴騰に遇ひ經費著しく増大し、且つ沿線は一般に人口稀薄でありまして遠く南線方面から人夫を募集し、橋梁の一部停

車場の設備等は之を差當り營業に支障ない程度の施設に止め後殘工事を施したのであります。

【極洞吉州間】 (未開通二十七哩)

本線は昭和二年度に於て中部線に聯絡する豫定で目下(二年四月)之を十一より十五に至る各工區に別ち、極洞零社場間九哩二分は十五年四月、零社場皮子嶺間四哩五分は同年九月、皮子嶺古站間三哩七分は十五年四月、古站温水坪百三哩四分は十四年十月、温水坪吉州間六哩九分は十四年十一月何れも起工し、材料の輸送は北方既開通線に依るの外、吉州温水坪間に八哩半の輕便鐵道を敷設し、冬季岩石の切崩作業に「カーリット」爆破を行ふ等、工事は順調に進んで居りますが、其内古站隧道は延長約五千二百八十呎に及び、咸鏡線隨一の長隧道であり全通に至大の關係がありますので、他の工事に先ち十四年九月から着手し、約二百七十日を費した十五年八月導抗の貫通を見るに至り、更に工事を進め昭和二年二月八日覆工工事を完了して居ります。

中 部 線 端川吉州間 (五十二哩七分開通)

本區間の建設は曩に南部線に屬する永興端川間と共に大正六年第四十議會に於て、七年度以降八ヶ年の繼續事業として協賛を経ましたが、第四十六議會に於て三ヶ年延長せられ、大正七年八月本線の間たる城津に建設事務所を設け(後派出所)となし十四年十月清津出張所所管となる)八年十月城津を中心として、南方日新に至る十二哩四分を三工區に別ち土工に着手し、十年三月竣工、日新龍臺間四哩八分は十一年六月着手、龍臺端川間九哩五分は十二年四月着手、何れも十三年十月竣工し、北方吉州に至るものは之を三工區に別ち城津業億間七哩四分は大正十年九月着手、十二年十二月竣工、業億芝山間七哩三分は十一年九月着手、十三年十月竣工、芝山吉州間十一哩六分は十年十一月起工、十二年十二月竣工し、材料の輸送は元山城津間海運により、更に工事中線路附近に揚陸地點數ヶ所を選定して鳩丸(四十七噸)を專屬船とし、其他團平船を使用し、陸路通じ得る箇所には牛車を以て運送し全區間五十二哩七分は十三年十月十一日に至り營業を開始せるものであります。

本線通過地域の概況は、城津より南下して日新に至る間では、海に逼迫した摩大嶺の峻嶒を突破し、連續隧道を穿つ事十六ヶ所、總延長二萬三千五百三十二呎に達し、又深溪を横斷する爲に多大の土工を要し、咸鏡線中隨一の難工事として一哩に百萬圓を要したのであります、北して吉州に達するものは農城洞驛から第一第二葛波川を涉り、臨溪の平野を過ぎ臨溪川右岸に於て、山肢河岸に迫る間を迂餘曲折し、業億を経て院坪隧道(延長三千四百九十八呎)より吉州川に連架する二ヶ所の橋梁を過ぎ吉州に達し、咸鏡線中隧道橋梁最も多く、其工事に多大の困難を感じました。

南 部 線 元山端川間 (開通百五十三哩外に未開通四十二哩五分)

本區間の中、元山永興間は大正二年第三十一議會に於て五ヶ年繼續費として協賛を得、殘餘は一度大正七年度から八ヶ年の事業として協賛を得ましたが、後何れも繰延になつた事前述べの通りで、各區間に於ける工事の概要は左の如くであります。

【元山永興間】 (三十三哩九分、開通)

此區間は、大正三年四月實測に着手し元山建設事務所(現在廢止)の所管として、同年十月から工事に着手しましたが、線路通過地及工事の概要を述べます、元山から北進して德源及文川の平野を過ぎ、文坪里の小嶺を踰へ、元峰里から左轉して丘陵原野の間を縫ひ、高原邑の東方から屢々丘陵山溪流域を過ぎ永興に達するのであります、工事の施行は之を二工區に別け、元山長興里間十六哩六分は三年十月一日着手、翌四年八月に至り文川迄十二哩五分の營業を開始し、長興里永興間十七哩一分は三年十一月着手しましたが、其後の水害に鑑み橋梁溝橋等の増改築を行ひ又路盤の增高工事等を施し五年九月軌條敷設、砂利撒布等を終了し、文川長興里間を合せ二十一哩四分の營業を開始するに至りました。

【永興咸興間】 (四十六哩三分、開通)

此區間の測量は大正五年四月着手翌六年二月撰定を了し、用地の買収等に着手し、七年六月之を三工區に別つて土工を開始しましたが、翌八年九月初旬來襲した暴風雨の爲沿線非常なる損害を受け、殊に城川江橋梁の如きは橋桁の流失又は倒潰を生じ、尠からざる作業上の障害を受けましたが、鋭意工事を進め十二月一日に至つて之を開通せしめたのであります。

通過地域は永興を發して直ちに龍興江を渡り、左折して永興平野に馬場、旺場の二驛を設け、北上して金津江に橋梁を架し播春市場の所在地新上に至り、更に北進して右に廣湖の碧水を望み、古長城の石疊を横り日本海に流入する幾多の細川を渡り、定平附近より會寧街道に接近し之を並行して興上を經、城川江に長さ二千餘呎の橋梁を架し咸興に至るのであります。

【咸興 新北青間】 (七十二哩八分 開通)

本區間の工事は咸鏡線南部中第六工區より第十三工區に至る八區に別ち施行しましたが第六工區たる咸興新中里間十六哩二分は大正十年十月一日起工、十二年六月十五日竣功し、其中咸興西湖津間十一哩は十一年十二月營業を開始し、次の新中里退潮間六哩二分は十年十月工を起し十二月五月竣功、九月西湖津間を合せ十一哩の營業を開始し、第八工區たる退潮三湖間八哩一分は十一年七月初起工、十三年一月竣功、次の三湖景浦間十二哩は十一年八月工を起し十二月十二月竣功、第十工區たる景浦新浦間十二哩二分は十一年八月起工、十三年十二月竣功、次の新浦陽化間三哩七分は十二年九月初起工、十三年七月何れも路盤工事竣功し、引續き道床及驛舎等の工事を了して、十三年十月十一日第八工區より十一工區に至る三十六哩に亘る退潮陽化間の營業を開始し、更に北上して陽化より俗厚に至る八哩八分の路盤工事は之を第十二工區として十三年九月初起工、十四年六月竣功、同年十一月營業を開始し、第十三工區たる俗厚新北青間五哩五分は十二年十月起工、十一月に至り震災による財政緊縮の餘波を受け一旦中止し、越えて十四年七月再び工を起し十五年七月竣功し、十一

月十一日を以て新北青間の營業を開始したのであります。

本區間は咸鏡南道東部の海岸に沿つて迂回するもので、本宮、西湖津を經て風光明眉の海濱を北上し、古戰場を以て有名な咸興嶺の東腹部を半周して、咸興、洪原、北青の三郡に跨つて居り其間洪原、靈武の平野、朝鮮松島(洪原附近)松坪里、龍淵、絃琴、西湖等、青松點々長汀曲浦の間を縫ひ、而も新浦、退潮等の漁港を抱擁して居りますが工事は山脚屢々海岸に迫り幾多の丘嶽相連互して居りますので、尠からず懸架橋を要し隧道を穿つ事十八、其延長一萬九千八百八十四呎、橋梁を架するこゝ七十七ヶ所九千六百八呎、溝橋八十四ヶ所、停車場十三ヶ所を設けましたが、工事中特記すべき事の二三を擧げます。土工の切取では朝鮮線初めての試みとして數ヶ所に爆藥「カトリット」を使用しましたが、此方は冬季結氷期に爆藥に依り導坑を堀鑿し得ますので工事休止期間の利用もなり、勞力の調節を圖る事も出来成績良好でありました。

次に西湖津農場里間の地盤は甚だ軟弱で、築堤の沈降甚しく夕に盛土せるものも晨には其影を認めざる箇所を生じ、研究の結果腹堤を設け辛じて其陥落を防止し、新中里退潮間三德隧道の如きは其東口の地層海面に向ひ四十五度の傾斜を有する岩層重疊し、之が堀鑿に甚しく困難を感じ其他、德峯附近の隧道には土砂脆軟の爲、降雨の際の如きは不眠不休其轉落を防止し、陽化俗厚間陽化隧道は延長二千四百四十二呎に達し工事中屢々湧水を見、俗厚新北青間、南大川流域の西方高地切取工事中、土中より最も完備せる鮮婦人の木伊乃發掘せられ學術上の参考品として博物館に藏置せらるゝに至りし等の珍事あり、同橋梁は延長二千百七十七呎餘(七十呎二十八連)にて其工事には井筒基礎工として(ヌチムシヨベル)を使用して工費約八萬圓を節約し得、又本區間では隧道の側壁、拱並橋梁の橋臺、橋脚或は各種土管の類に至るまで全部コンクリートを以て建造し石材煉瓦は殆んご使用しなかつたのであります。

材料の輸送は西湖津に至るまでは炭業會社の輕便線を利用し、其他は海運に依り、西湖津、退潮、新昌の三港に輸送し

其他の區間は概ね牛車に依つたのであります。

【新 北青端川 間】 (未開通四十二哩五分)

本區間は之を數工區に別ち目下(昭和二年四月)工事中でありまして昭和二年度、三年度に互り開通せしむる豫定であります。其内居山隧道(延長四千五百三十四呎)は他の工區に先立ち、大正十四年十月一日から堀鑿に着手し、一年有半を経た昭和二年三月六日導坑の貫通を見、引續き覆工工事に着手して居ります。

平 元 線 (未開通百三十三哩)

此線路は西鮮の中央都市たる平壤、東海岸の要港元山を接續する朝鮮橫貫線でありまして、滿洲方面に東部朝鮮及裏日本との横斷航路を利用する、交通上極めて重要な一線を形成するもので、經濟上の價値は頗る大なるものであります。沿道の概況は、大同江本支流域に屬する平壤、慈山、殷山、新倉、別倉、破邑附近には耕地多く穀類、煙草、麻布を産し、尙豊富な無煙炭田、金、銀、銅、鐵等の礦區連續して居り、夫から平南、咸南の道界山脈を横斷して龍興江本支流域に入り高原驛に達する間は、溪谷狹く耕地の見るべきものではありませんが林産物尠くないのであります。

次に本線の敷設に關しては明治三十六年以來、元山、平壤の兩地で盛んに運動を爲し、屢々當路に請願する所がありまして、一方總督府は案を具して政府に建設の要求を致した結果、大正十年第四十五議會に於て經費四千六百五十二萬圓を以て、十一年度以降十九年度竣工の豫定で兩院の協賛を経たのであります。

然るに其後政變に依る豫算踏襲、歐洲戦後の財界疲弊、關東大震災等の影響を受け、十一年度に於て平壤側、西浦東南里間九哩五分の線路實測及用地の買収に着手しましたが、十二、十三年度を経過し十四年度に至り東南里順川間十九哩九分の線路實測を遂げ、十五年度に入り平壤岐倉間の建設は平壤工務事務所の所管となりまして、西浦舍川間十六哩二分を三工區に分ち、第一工區西浦壽山間六哩一分、第二工區壽山東南里間四哩二分は何れも五月六日工事に着手し、第三工區

東南里舍川間六哩一分は八月二十四日工を起し、昭和二年秋迄に同區間の營業を開始すべく鋭意工事を進めて居るのであります。

爾餘の區間に對しては昭和七年度迄に全線を開通せしむべき豫定で、二年度に於ては順川以東の實測に着手したのであります。

鎮 海 線 (鎮海昌原間十二哩八分)

此線は南鮮の要港鎮海に起り、馬山線昌原に結び京釜線及慶全線に連絡するもので、明治四十三年七月技師久門雄二及參謀本部から派遣せられた陸軍大佐中島政武は本線の踏査を爲し同年十月技師福井薫、技手永田光之助等が豫測を行ひまして、大正七年第四十議會で其敷設を決せられ、費額二百四十一萬六十圓で大正七年以降五ヶ年の繼續事業とし、大正九年實測を了し翌十年十月滿鐵京城管理局草梁工務事務所の許に工事に着手し、物價の昂騰に伴ひ十一年第四十五議會で三十六萬七千圓、十二年第四十六議會で百五十九萬二千圓を追加豫算として増額し、十四年度迄三ヶ年延長の協賛を得たのであります。

本線の通過地及工事の概要は、鎮海に近き長壁山脈に延長五千九百四十三呎の長福山隧道を穿ち、狹谷を通過して、上南附近の平日地に出で、其間慶和、上南、聖住寺の停車場を設け、夫より北進して鎮昌街道と交叉し東海亭川、無群川に數箇の橋梁を架し昌原に達するのであります。長福山隧道は十年十二月、及十一年一月、南北から前後の路盤二哩六分と共に工事に着手し、電力に依る手持式鑿岩機を以て作業を爲し十三年三月二十六日導坑貫通したのであります。偶々關東大震災の影響に依つて成鏡線と同じく豫算を繰延らしましたので、一旦作業を中止し十四年十二月再び着手、十五年十月路盤工事の進捗と共に鐵道聯隊に依り軌條敷設を了し十一月十一日に至り全線の開通を見たのであります。本線建設に當り特筆すべきは、軌條敷設及鐵桁架設の作業を鐵道聯隊に委託施行した事でありまして、

鎮海線の軌條敷設工事を致したのは、千葉鐵道第一聯隊及津田沼第二聯隊から派遣せられた各三百名宛の兵員で、指揮官は第二聯隊付工兵中佐池田茂藏でありました、初め四十日間に之を終了する豫定で着手したのですが、其以前先發隊九十名は八月二十二日昌原に到着し、各種の準備に着手し、本隊池田中佐以下五百餘名は八月三十日昌原に到着し翌三十一日昌原から鎮海に向つて作業を開始したのであります。

時恰も盛夏の候に當り、嚴肅なる軍律の下に連日連續十數時間、晴雨を厭はず輟宵架桁に従事する等、其辛酸を勞苦は眞に献身的であり、邦家に對する至誠奉公の表顯でありまして、九月二十一日夜間作業の如きは橋梁桁落下の爲め、上等兵栗田豊五郎外三名遂に職に殉する等の事故を發生致しましたが、銳意進工を計つた結果十月十二日作業を終り同月十四日、鐵道聯隊は鎮海を發して歸隊したのであります。

本線の建設費は總額四百三十七萬七千圓、鐵道聯隊委託工事費は一萬二千八百圓であります。

博川線の改築 (孟中里博川間五哩八分)

本線は京義本線孟中里驛を起點とし、大寧江に沿つて北上し途中一院に簡易停車場を設け博川邑に達し、元砂利線として敷設せられたものであります。博川邑は平安北道の西南端に位し、大寧江の舟運に依り奧地泰川、寧邊、雲山、熙川の各郡を控へ、物資の集散年額約百萬圓に達するを謂はれますが、洪水等の爲に時々輸送を杜絶され從來屢々居住者から砂利線を利用して物資の宛てられん事を請願して來、大正十五年八月には居住民と共に道知事から通牒の次第もあり、孟中里博川間の交通に便し延いて地方開發に資せん爲、十月十七日之を營業線に改修すべく工を起し、枕木數の増加驛舎の新設及軌條の改設等を行ひ十二月十日から一般營業を開始したのであります。

本線の改修費は之を建設費に依らず補充費支辨に依つたのであります。約三萬五千圓を要し外に再用品約一萬二千圓を使用して居ります。

三 既成線の改良

京 義 線



本線建設の當初は軍事上の急需に應ずる爲め勉めて天然の地形を利用し、成るべく土工の量を減じ隧道等の大工事を避け全體に亘り四十分の一の勾配を許し、又場所に依り三十分の一の勾配及び八鎖の曲線半徑を採用した地點もありません。全線を通過する列車は僅に二十二噸車三輛の編成に過ぎず、一般の利用に供するには勢ひ勾配の緩和、曲線の改良及び軌道結構を完備する必要があります。鐵道監部は三十八年三月既に改良工事の調査及設計を了り、工事費を二千四萬圓(水害費、内地韓國間運送費、鴨綠江架橋費を含む)とし、部隊費と共に三十八年度以降四ヶ年度に亘る臨時軍事費支辨繼續費として支出の認可を得、一部の工事に著手致し統監府引繼以後に於いても、三十九年度は従前の如く軍事費を以て引續き工事を施行したのであります。

四十年以降に於ては鐵道會計資本勘定の經理に移し、前計畫を續行しましたが其の後計畫の擴張改善を要し、當初の費額では完成する事が困難となり、更に四十三年以降三ヶ年の繼續費として五百四十四萬餘圓(總係費四十萬圓餘を含む)を追加要求し、第二十六議會の協賛を經、爾來工事著々其の歩を進め四十四年十一月に至り、一部の工事を剩す外計畫の大部分を竣りまして、全線を通じ最急勾配百分の一、最小曲線二十鎖の線路となり、鴨綠江橋梁工事の完成に相俟て、茲に鮮滿鐵道の聯絡を全ふるに至りました。其後水害の狀況に鑑み大正元年から二年度に亘り龍山起點百七十八哩附近に於ける施工基面の上昇、並に第一、第二清川江及び大寧江避溢橋の新設、孟中里其他の橋梁の改増築等の工事を施行したのであります。

工事の概況 改良後の線路總延長は路線の變更其他に依り三百十哩三分三厘なり、此の内隧道を新設する事十九ヶ所

延長一萬六千五百四十呎七吋。橋梁の改増築は三百二十八ヶ所内五百呎以上二十二ヶ所、此の延長二千二十八呎一吋五、溝橋の改築三百十ヶ所に及び、工事困難を極めたのは臨津江、大同江、清川江、大寧江及鴨綠江の五大橋梁であります。臨津江は四十年七月工事に着手し翌年七月下旬劇烈な水害を蒙り、既に大半工を竣へた基礎其の他の工作物を破壊し、工程著しく阻害されましたが鋭意工事の進行に努め、四十二年十二月を以て竣工し、清川江及鴨綠江は基礎工事に新式の潜水函を使用し、他は何れも普通井筒沈降式に依りました。

軌條敷換其他 軌條は、速成線では六十封度を使用しましたが、鮮滿聯絡の幹線として多數車輛の牽引に堪ゆる大機關車を運轉し適當なる速度を得るには七十五封度軌條に變更する必要があるため、改良工事の竣成した區間は停車場構内を除くの外、逐次七十五封度軌條を以て之に代へ、大型機關車の運轉に便し、停車場の新築又は改増築を爲したものの二十六ヶ所、就中新義州驛は鮮滿聯絡上の關係に鑑み、其の設備を完全にする必要を認め三層樓の煉瓦造とし（本屋總建坪百二十九坪）階下を驛務取扱室に、二階及三階をホテルに充つるの設備としたのであります。

其の後の改良工事としては、地方發展の狀況により驛舎の新設又は改築、列車運轉の増加に依る機關庫の擴張、博川砂利支線の敷設、枕木の増設、軌條敷替、海陸聯絡設備等であります。其の主なるものを摘記致します。枕木増設は九年度から半徑二十鎮以下の急曲線及び橋梁の一部、十年度に入つては其他の曲線部及び直線部にも施行して十一年度に其大半を終了し、十二年度以降に於ては其第二回敷設を行ひ、京南線、炭鑛線其他全線の必要な箇所増設工事を終了し、軌條は其後輸送量の増大に伴ひ十一年度から各驛構内六十封度を七十五封度に、又十二年度からは曲線部の軌條を百封度に敷換作業を開始し、十三年度に竣功し、運轉の安全を期したのであります。

次に驛舎改築の主なるものは開城驛は七年十月著手八年五月竣功、定州驛は十一年十月著手、十二年五月末竣功、新幕黃州、宣川の各驛は何れも十二年十月に著手し十三年五月に竣功し、旅客並に貨物取扱上の利便を増大し尙、年々水害狀

況其他必要に應じ各所に改良工事を施行して居るのであります。

鎮南浦海陸連絡

大正五年度に於て鎮南浦築港引込線敷設に著手し六年度に至り諸設備が竣功しましたが、其後改良を加へる必要を生じ、十四年度に入り引込線軌道の増設貨物倉庫及び上屋の新設等を行ひました。

鴨綠江架橋工事

鴨綠江は日支兩國の境上を流る、延長五百哩の大河であり、其源を長白山脈に發し、幾多の江流を合せ九龍浦附近で朝鮮海に注ぐものであります。架橋位置は江口を距る約二十八哩の上流に在り、平時潮水干満の差十二呎、流速は恰も内地河川の洪水時の如く強大であり、加之河底軟弱である爲に流心絶へず移動し、河床の高低も亦一定しません。最深箇所は中央部に於て平時滿潮水面下約四十三呎あり、其流域は約四百哩の間舟筏を通じますが、雨期七、八月に亘る洪水は冬期四ヶ月に於ける結氷に依りて一ヶ年の半は水運の利用が出来ない様な状態であり、尙解氷期には方數百呎厚さ三呎に及ぶ水塊が潮の干満に伴ひ江を上下して互に劇衝し、凄しい音響と共に破壊する有様は實に壯觀であります。

架設の計畫は臨時軍用鐵道監部が明治三十七年二月、京義鐵道線路の敷設に著手した當時既に之を樹て、架橋點を安東縣の下流約一吉米突の地點（現在架橋位置）に選定したのであります。

橋梁工事は鐵道監部が三十九年三月京義線改築と同時に著手し、避溢橋工事は本橋架橋工事著手以前に竣工し、三十九年九月に至り統監府鐵道管理局は本橋梁の設計に關し、構桁三百呎並に二百呎各六連を架設し、橋脚基礎は全部潜水函沈下工を用ひることをし、引續き細部の調査を行ひ船舶の航行に適する様中央部に開閉式橋梁を設ける事に決し、四十二年三月之が設計を了り、豫算總額を二百三十三萬餘圓と定め四十二年八月を以て工事に著手し、四十二年度から四十四年度に亘る三ヶ年の繼續事業として其作業を行ふ事になりました。

工事進行の狀況は四十二年中に朝鮮側六箇の橋脚基礎潜水函沈下工、及び南橋臺基礎工を終了しましたが結氷期に入つ

たので一時工事を中止し、翌四十三年四月解氷を俟て更に起工しましたが、之より先、本架橋問題に關し我外務省に清國との間に數次の交渉を重ねた結果、四十三年四月に至り清國の同意を得ましたので、五月始めて對岸の工事に著手し、同年の結氷期に至り支那側橋脚軀體石積工の一部分を除くの外、橋臺橋脚全部の工事を竣り、越へて四十四年三月末朝鮮側から順次鋼桁の架設に著手し、後、暴風雨大洪水の爲め多少の障礙を蒙りましたが四十四年十月末を以て全部の落成を告げたのであります。

本工事は著手から竣工まで二年二ヶ月を經過し、此の間結氷及び降雨の期間を除けば、其の有効作業期間は僅に一年四ヶ月で、支那側工事施行の期間は九ヶ月であります。工事中に使役した人夫は其數五十一萬に達し、工事費總額は百六十五萬圓(内工費三十七萬圓)で之を豫算に比べます。約五十八萬圓の減額に當りますが、此の如き好結果を得たのは主に、潜水函の使用に機械の應用に因るものであります。

本橋梁の徑間總延長は三千九十八呎あり、朝鮮側から第九連の徑間三百呎鋼桁を開閉式とし、鋼桁は何れも弓狀形構桁でありまして、鐵道線路の兩側に幅各八呎の歩道を有し、構桁下端から平時滿潮面までの距離二十三呎、干潮面までの距離三十七呎であります。開閉式構桁廻轉の動力は手動式(四人)に依り、豫備として石油發動機を備付て居ります。

馬山線の改良工事

馬山線は京義線と同じく臨時軍用鐵道監部の經營に係る速成線で、橋梁溝橋其の他の工作物は何れも假設の構造に依りましたから、運輸營業を開始するに當り相當の改良を施す必要があり、監部は三十八年六月京義線の改良工事と共に其の豫算を申請し、同年十月總費額百十九萬二千餘圓を三十八年度以降三ヶ年度の繼續費として支出するの認可を得、工事に著手しましたが三十九年九月引繼後引續き其の工を進め、四十一年四月洛東江橋梁の落成(延長一千七百六十呎二百呎七連、六十呎六連)と共に、馬山進永間の一部四十分の一勾配の箇所を除き、全線改築の工を竣り、其の後四十四年七月の

水害に鑑み更に大正元年から進永洛東江間十七哩附近施工基面上昇工事に著手し、地盤軟弱の爲め築堤の沈下數十回に及びましたが之が防止の手段を講じて、漸く大正二年度に於て之を竣つたのであります。

京仁線の改良工事

京仁線は京釜線永登浦から分岐する十八哩四分の線路で、永登浦から西大門に至る區間と共に京仁鐵道合資會社の建設に係るものですが、當初經費の關係から橋梁、溝橋等概ね假構造とし且つ小曲線が多かつたので列車回數の増加に伴ひ改良工事を施行するの必要起り、四十年及四十一年兩年度に亘り總費額五十二萬五千二百三十圓を以て改築に著手し、四十二年三月其の工を竣りました結果、舊線に比し約一哩を短縮し尙ほ將來に復線を爲すべき必要により改良工事に際し永登浦から約三哩を除くの外用地、土工、橋梁、溝橋等凡て復線の準備を併せ行つたのであります。

京釜線の改良工事

本線に於ける改良工事は、統監府鐵道管理局引續後直ちに釜山草梁間線路の建設其の他の工事を續行し、四十一年三月竣工、四月から釜山草梁間の營業を開始し、釜山停車場本家の新設は四十三年三月落成を告げました。次に總督府土木局で施行した釜山棧橋並突堤工事の進行に伴ひ線路の延長、上家建設等の工事を施行し、大正元年十月突堤棧橋の落成と共に、釜山に於ける海陸の聯絡に一段の利便を加ふる事となつたのであります。

一方本線は年々其の輸送量を増大し、列車の運轉頻繁を加へ既存の設備に改良を施す必要が起り、殊に漢江橋梁の如きは運轉密度の増大に伴ひ鋼桁強度の關係から、百噸以上の機關車を運轉するに危険を感じ、其の改築は一日も忽にする事が出来ないのみならず、更に復線をする必要がありましたので、舊橋梁の上流に漢江第二橋梁を架設すると共に其の前後に於ける復線土工々事を施行するの計畫を立て、四十四年度から大正元年度に亘り改良費三十九萬六千圓、復線工事建設費九十萬二千圓を要求し、第二十七議會の協賛を経て、四十四年七月から著手し、鴨綠江架橋に使用した潜水函沈降式を

採用し、大正元年九月橋梁前後の複線土工々事と同時に竣工し、舊漢江橋梁の改築は舊鋼桁撤去橋脚一部の積直等を行ひ大正二年度に入り新規鋼桁を架設し、茲に漢江舊橋梁は新生命を得るに至り、複線工事に伴ふ鷺梁津、龍山兩停車場構内線路改築等の工事は、大正三年度竣工を告げました。

其後漢江橋梁は大正十四年七月大出水に依り、本橋及避溢橋間の築堤全部流失し、濁水は鋼桁の下部二呎を洗ふの状況でありましたので、之が保全を期する爲に更に築堤を橋梁とし且つ既設橋梁の構桁を三呎上昇せしめ、之に應じて龍山鷺梁津間線路基面を上昇すべく、十五年九月本線から工事に著手し現在(昭和二年四月)約五分の進工を見、三年六月何れも竣工の豫定であります。

上記改良工事の外線路は當初速成工事を施した關係上最急勾配五十分の一、曲線最小半徑十五鎖の箇所を存じ國際連絡運輸を實施するに際し全線に亘り之が改良を必要とし、大正三年以來漸次其工事に著手しましたが概要は下の如くであります。

一、大邱英江間

本區間は京釜本線中最難の區間で最急勾配は五十分の一、曲線最小半徑十五鎖の箇所を有し、當初列車回数は最大十九回を限度しましたが、湖南及京元兩線の敷設、私設鐵道の増加等により之を百分の一、曲線は概ね二十鎖とし輸送力並速力の増大を圖らんとするのでありますが、其内

大邱若木間(七哩八分) は大正四年二月著手、五年二月一日竣工

若木金泉間(二十二哩四分) は大正三年十月初著手、同五年十一月一日竣工し、從來金鳥山の南麓を廻り隧道を有

する十六哩二分の線路は、金鳥山の東北より西に迂回し洛東江上流益山郡の沃野に出で、新に龜尾、大新の兩驛を

設置し且つ從來五十分の一の勾配を百分の一の新線に緩和し、機關車の牽引定數を増大したのであります。

金泉永同間(二十三哩九分) は大正五年一月下旬著手、同八年度末竣工

永同沃川間(十三哩一分) は大正六年六月著手、同八年度末竣工

沃川大田間(九哩二分) は大正五年七月下旬著手、同八年度末竣工

大田英江間(十三哩五分) は大正三年十月初著手、同五年二月下旬竣工し從來五十分の一、勾配を百分の一に緩和し同區間運轉に要した定期補助機關車は新線竣工と共に廢止したのであります。

二、省峴隧道及其附近

本線改良工事中最も難工事たる本隧道は、元延長三千九百四十八呎、前後の勾配五十分の一でありましたのを、大正九年二月南口及北口の兩方面から改良に著手し、延長七千六百二十三呎とし、前後の勾配を百分の一に改良しましたので發電所及空氣壓搾所を設け鑿岩機(ジャッキハンマー)及ライナーを使用して工事を進め、導坑貫通(十一年九月二十二日)に次で、覆工及前後路盤工事に著手し、十二年三月末工費百九十五萬六千圓を以て竣工、隧道南口に南省峴停車場を新設し、五月十五日から改良線の運行を開始し、同時に大邱清道間に於ける線路勾配をも緩和して、茲に京釜線の列車運轉は其面目を一新するに至つたのであります。

三、海陸連絡設備

としては【釜山】 關釜間の連絡輸送は旅客貨物共其後逐年増加し、第一棧橋のみを以てしては到底之に應ずる事が出来なくなりましたので、大正六年總督府施行中の第二棧橋工事の竣工に伴ひ同年三月末釜山驛構内に貨物引込線を翌七年、三月棧橋上に線路を敷設し、四月貨物上屋、倉庫等を新設し、其後大正八年に於て第二、第三回引込線の増設を行ひ、同線路の模倣替工事を完成して船車の連絡に就き旅客貨物を區別し、大に其利便を増大したのであります。

【仁川】

京城に近き港灣としての仁川は、大正十一年に至り築港工事の落成に伴ひ、海陸連絡設備を整ふる必要から、同年度に築港附近税關構内に連絡貨物取扱所を新築し、尙貨物側線の増設延長を行ひ、更に十二年度に入り築港構内貨物上屋を増設致し同港に於ける船車連絡輸送の利便を増大したのであります。

大正十四年度營業線路條數表

線路	間	至	第一線	第二線	合計
			哩	哩	哩
本州	釜山	釜山驛中心	1.62.56.2	1.62.56.2	3.45.12.4
		永登浦驛中心	272.20.54.4	—	272.20.54.4
		京城驛中心	5.52.96.5	5.52.96.5	11.25.93.0
		馬山驛中心	24.64.99.1	—	24.64.99.1
		仁川驛中心	18.35.85.6	—	18.35.85.6
		仁川驛海岸	1.00.00.0	—	1.00.00.0
	計		323.76.91.8	7.35.52.7	331.32.44.5
本州	京義	京義線(新義州間)終點(安東)	309.48.87.7	—	309.48.87.7
		兼二浦驛中心	8.10.00.3	—	8.10.00.3
		勝湖里驛中心	14.42.52.2	—	14.42.52.2
		鎮南浦驛中心	34.22.47.4	—	34.22.47.4
		新義州荷扱所中心	1.11.24.5	—	1.11.24.5
		計	367.55.12.1	—	367.55.12.1
本州	湖南	木浦驛中心	161.61.30.5	—	161.61.30.5
		木浦驛海岸	31.50.0	—	31.50.0
		群山驛中心	14.27.43.0	—	14.27.43.0
		計	179.40.23.5	—	176.40.23.5
本州	京釜	元山驛中心	138.29.93.2	—	138.29.93.2
		俗厚驛中心	144.23.77.6	—	144.23.77.6
		端川驛中心	52.54.75.7	—	52.54.75.7
		水南驛中心	44.39.06.6	—	44.39.06.6
		會寧驛中心	53.24.77.7	—	53.24.77.7
		計	299.62.37.6	—	299.62.37.9
	計	1.306.24.58.2	7.35.52.7	1.313.60.10.9	

構内ニアリテハ下リ本驛)ヲ第二線ハ複線區間ノ上リ本線ヲ稱ス

四、枕木増設 大正八年線路改良工事の竣工に伴ひ列車運轉回數及牽引輛數を増加しましたので、九年度からは本線中半徑二十鎖以下の急曲線及び橋梁の一部、十年度に於ては其他の曲線部及直線部に對する枕木の増設を行ひ、十一年度に於て大半を終了し運轉の安全を期して居るのであります。

其他の改良工事 としては【京城附近】南大門より直に京義線水色に至るべき線路の敷設は、運轉時間の短縮並に列車の整理上之を必要とし、南大門及龍山構内配線の改良、並南大門驛本家、上家、倉庫等は累年旅客貨物の増加に伴ひ其改増築を行ふの必要あり京仁線終端驛たる西大門は其後市勢の景況に依り大正七年四月之を廢止し、線路の變更は八年度著手、九年十二月竣工運轉を開始し、驛舎は十一年六月著手、三年餘を経十四年十月竣工、京城驛を改稱し同月十五日から新驛舎に於て營業を開始しエレベーター、擴聲電話機、スチーム其他近代の設備を施したのであります。

【草梁釜山鎖間】草梁に於ける機關庫の擴張、客貨車停留線、入換線、貨物積込線其他諸設備を改良する外、釜山鎮埋立地の一部を利用し釜山鎮驛舎の移轉改築、及釜山釜山鎖間の複線工事を完成し、其他貨客輸送の増大、水害等に鑑み、逐年線路及建造物の改良を施しつゝあるのであります。

湖 南 線

改良工事 本線は大正三年に全通しましたが、其内豆溪連山間には四十分の一勾配、大田豆溪間には六十分の一勾配の線路を有し、前者は開通と同時に之に著手し後者は四年後に於て何れも七十五分の一に改正、全部を通じ最急勾配を七十五分の一とし、從來大田連山間に於て使用した定期補助機關車を廢止したのであります。

枕木増設及軌條敷替 枕木増設は幹線同様の理由に依り十年度曲線の一部に對し施行し、十二年度に於て増設を終了し、軌條敷替は大型機關車の運轉に伴ひ、從來の六十五封度を漸次七十五封度に改良すべく計畫し、大正十四年度に於ては差當り急を要する部分約九哩に對して之を實施致しました。

大正十四年度營業線路條敷表

線名	線別	區間		第一線	第二線	合計
		自	至			
京 釜 馬 山 京 仁 線	本 線	釜山驛中心	釜山鎮驛中心	1.62.56.2	1.62.56.2	3.45.12.4
		釜山鎮驛中心	永登浦驛中心	272.20.54.4	—	272.20.54.4
		永登浦驛中心	京城驛中心	5.52.96.5	5.52.96.5	11.25.93.0
		三浪津驛中心	馬山驛中心	24.64.99.1	—	24.64.99.1
		永登浦驛中心	仁川驛中心	18.35.85.6	—	18.35.85.6
	仁川驛中心	仁川驛海岸	1.00.00.0	—	1.00.00.0	
	合	計		323.76.91.8	7.35.52.7	331.32.44.5
京 義 線	本 兼 二 浦 線	京城驛中心	京義線(新義州間)終點(安東)	309.48.87.7	—	309.48.87.7
		黃州驛中心	兼二浦驛中心	8.10.00.3	—	8.10.00.3
		大同江信號所中心	勝湖里驛中心	14.42.52.2	—	14.42.52.2
		平壤驛中心	鎮南浦驛中心	34.22.47.4	—	34.22.47.4
		新義州荷扱所線	新義州驛中心	1.11.24.5	—	1.11.24.5
	合	計		367.55.12.1	—	367.55.12.1
湖 南 線	本 群 山 線	大田驛中心	木浦驛中心	161.61.30.5	—	161.61.30.5
		木浦驛中心	木浦驛海岸	31.50.0	—	31.50.0
		裡里驛中心	群山驛中心	14.27.43.0	—	14.27.43.0
	合	計		179.40.23.5	—	176.40.23.5
京 元 線	龍山驛中心	元山驛中心	138.29.93.2	—	138.29.93.2	
咸 鏡 線	南 中 北 部 部 部	元山驛中心	俗厚驛中心	144.23.77.6	—	144.23.77.6
		吉州驛中心	端川驛中心	52.54.75.7	—	52.54.75.7
		輪城驛中心	水南驛中心	44.39.06.6	—	44.39.06.6
		清津驛中心	會寧驛中心	53.24.77.7	—	53.24.77.7
	合	計		299.62.37.6	—	299.62.37.9
總	計			1.306.24.58.2	7.35.52.7	1.313.60.10.9

備考 第一線トハ單位本線(驛構内ニアリテハ下リ本驛)ヲ第二線ハ複線區間ノ上リ本線ヲ稱ス

四、枕木増設 大正八年線路改良工事の竣功に伴ひ列車運轉回數及牽引輛數を増加しましたので、九年度からは本線中半徑二十鎖以下の急曲線及び橋梁の一部、十年度に於ては其他の曲線部及直線部に對する枕木の増設を行ひ、十一年度に於て大半を終了し運轉の安全を期して居るのであります。

其他の改良工事 としては【京城附近】南大門より直に京義線水色に至るべき線路の敷設は、運轉時間の短縮並に列車の整理上之を必要とし、南大門及龍山構内配線の改良、並南大門驛本家、上家、倉庫等は累年旅客貨物の増加に伴ひ其増築を行ふの必要あり京仁線終端驛たる西大門は其後市勢の景況に依り大正七年四月之を廢止し、線路の變更は八年度著手、九年十二月竣功運轉を開始し、驛舎は十一年六月著手、三年餘を経十四年十月竣功、京城驛ニ改稱し同月十五日から新驛舎に於て營業を開始しエレベーター、擴聲電話機、スチーム其他近代の設備を施したのであります。

【草梁釜山鎮間】草梁に於ける機關庫の擴張、客貨車停留線、入換線、貨物積込線其他諸設備を改良する外、釜山鎮埋立地の一部を利用し釜山鎮驛舎の移轉改築、及釜山釜山鎮間の複線工事を完成し、其他貨客輸送の増大、水害等に鑑み、逐年線路及建造物の改良を施しつゝあるのであります。

湖南線

改良工事 本線は大正三年に全通しましたが、其内豆溪連山間には四十分の一勾配、大田豆溪間には六十分の一勾配の線路を有し、前者は開通と同時に之に著手し後者は四年後に於て何れも七十五分の一に改正、全部を通じ最急勾配を七十五分の一とし、從來大田連山間に於て使用した定期補助機關車を廢止したのであります。

枕木増設及軌條敷替 枕木増設は幹線同様の理由に依り十年度曲線の一部に對し施行し、十二年度に於て増設を終了し、軌條敷替は大型機關車の運轉に伴ひ、從來の六十五封度を漸次七十五封度に改良すべく計畫し、大正十四年度に於ては差當り急を要する部分約九哩に對して之を實施致しました。

月末現在)

線名	勾		線	
	1/40以上	1/50以上	線並=半 30鎖ヨリ ナルモノ	合計
京釜本線	-	-	38.02.94.8	279.56.07.1
馬山線	1.51.00.4	68.52.6	17.19.53.9	24.64.99.1
鎮海線	-	-	8.26.86.8	12.60.60.6
京仁線	-	-	15.05.95.7	18.35.85.6
京義本線	-	-	39.72.49.0	310.14.57.6
兼二浦線	27.00.0	-	6.72.13.7	8.10.00.3
平南線	-	-	25.04.54.5	34.22.47.4
炭鑛線	-	-	11.03.46.7	14.42.52.2
博川線	-	-	4.54.46.6	5.63.00.0
新義州荷扱所線	-	-	0.71.03.0	1.11.24.5
湖南線	-	-	15.56.10.9	161.61.30.5
群山線	-	-	12.22.94.8	14.27.43.0
京元線	8.32.99.1	4.18.99.6	3.21.58.9	138.29.93.2
咸鏡南部線	-	0.07.00.0	2.27.13.2	149.67.82.7
同中部線	-	-	30.30.45.1	52.54.75.7
同北部線	-	2.51.72.7	5.49.37.1	112.64.68.6

備考 本表ハ軌道延長實哩ナルヲ以テ

大正十五年四月半費業別對照表

情合	第二級	第一級	間		線名
			至	自	
1.21.75.3	2.00.20.1	2.00.20.1	山	釜	京釜本線
1.27.02.27.2	1.40.02.27.2	1.40.02.27.2	山	釜	馬山線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	鎮海線
1.00.18.42	1.00.18.42	1.00.18.42	山	釜	京仁線
1.00.00.1	1.00.00.1	1.00.00.1	山	釜	京義本線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	兼二浦線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	平南線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	炭鑛線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	博川線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	新義州荷扱所線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	湖南線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	群山線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	京元線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	咸鏡南部線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	同中部線
0.00.00.1	0.00.00.1	0.00.00.1	山	釜	同北部線

備考 本表ハ軌道延長實哩ナルヲ以テ

現在線路勾配及曲線表

(昭和二年三月末現在)

線 名	勾 配								曲 線					
	$\frac{1}{40}$ 以上	$\frac{1}{50}$ 以上	$\frac{1}{60}$ 以上	$\frac{1}{70}$ 以上	$\frac{1}{80}$ 以上	$\frac{1}{100}$ 以上	$\frac{1}{2000}$ 以上	L	合 計	半徑 20 鎖 及夫ヨリ急 ナル曲線	半徑 30 鎖 及夫ヨリ急 ナル曲線	半徑 60 鎖 及夫ヨリ急 ナル曲線	直線並ニ半 徑60鎖ヨリ 緩ナルモノ	合 計
程 度	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節	哩 鎖 節
京 釜 本 線	—	—	—	—	10.00.0	161.14.75.9	118.31.31.2	279.56.07.1	40.17.24.0	27.01.62.2	24.34.26.1	188.02.94.8	279.56.07.1	
馬 山 線	1.51.00.4	68.52.6	4.49.48.2	40.55.0	60.77.3	3.64.65.4	12.49.99.7	24.64.99.1	5.30.80.4	1.20.06.4	0.74.58.4	17.19.53.9	24.64.99.1	
鎮 海 線	—	—	—	—	—	9.68.43.9	2.72.16.7	21.60.60.6	2.27.48.3	0.13.33.2	1.72.92.3	8.26.86.8	12.60.60.6	
京 仁 線	—	—	—	—	—	11.11.25.7	7.24.59.9	18.35.85.6	1.71.59.6	1.71.00.5	0.47.29.8	15.05.95.7	18.35.85.6	
京 義 本 線	—	—	—	—	—	211.04.70.2	99.09.87.4	310.14.57.6	12.53.68.1	31.66.33.1	25.62.07.4	239.72.49.0	310.14.57.6	
兼 二 浦 線	27.00.0	—	—	—	—	2.79.85.2	4.63.15.1	8.10.00.3	0.72.33.8	0	0.25.52.8	6.72.13.7	8.10.00.3	
平 南 線	—	—	5.27.50.6	0.79.95.0	20.00.0	14.48.75.7	13.06.26.1	34.22.47.4	0.25.46.4	6.06.01.8	2.66.44.7	25.04.54.5	34.22.47.4	
炭 嶺 線	—	—	—	—	—	7.77.33.1	6.45.19.1	14.42.52.2	1.07.74.6	1.24.15.8	1.07.15.1	11.03.46.7	14.42.52.2	
博 川 線	—	—	—	—	—	2.40.62.4	3.22.37.6	5.63.00.0	0.54.16.3	0.28.29.7	0.06.07.4	4.54.46.6	5.63.00.0	
新義州荷扱所線	—	—	—	—	—	0.13.30.3	0.77.94.2	1.11.24.5	0.20.21.5	0	0	0.71.03.0	1.11.24.5	
湖 南 線	—	—	—	24.11.26.9	1.25.07.7	73.50.64.6	62.54.31.3	161.61.30.5	17.45.40.1	20.01.17.7	8.38.61.8	115.56.10.9	161.61.30.5	
群 山 線	—	—	—	—	—	5.30.53.0	8.76.90.0	14.27.43.0	1.11.55.9	0.58.77.4	0.14.14.9	12.22.94.8	14.27.43.0	
京 元 線	8.32.99.1	4.18.99.6	2.58.43.0	27.71.68.1	2.56.12.0	49.64.71.9	42.46.99.5	138.29.93.2	21.20.11.9	13.29.09.9	10.38.85.5	93.21.58.9	138.29.93.2	
成 鏡 南 部 線	—	0.07.00.0	—	0.26.62.5	30.12.25.6	70.11.41.5	49.10.53.1	149.67.82.7	30.43.39.7	10.61.32.9	16.15.96.9	92.27.13.2	149.67.82.7	
同 中 部 線	—	—	—	—	24.76.09.5	13.36.51.9	14.22.14.3	52.54.75.7	16.01.61.8	2.08.77.5	4.13.91.3	30.30.45.1	52.54.75.7	
同 北 部 線	—	2.51.72.7	0.32.55.0	—	46.51.68.4	44.03.47.8	19.05.24.7	112.64.68.6	26.17.75.0	8.48.20.3	12.29.36.2	65.49.37.1	112.64.68.6	

備 考 本表ハ軌道延長實哩ナルヲ以テ營業哩ト一致セス

情 合 總二第

1.21.59.9	2.05.23.5
4.45.02.47.2	—
0.80.23.11	5.89.27.6
1.64.34.42	—
1.68.22.91	—
0.01.00.1	—
0.24.22.132	7.57.28.7
7.74.21.00	—
2.06.01.2	—
2.23.21.81	—
4.74.22.13	—
4.12.11.7	—
1.31.22.122	—
6.08.13.131	—
0.05.12.1	—
0.84.72.41	—
6.22.04.271	—
2.68.02.881	—
0.77.02.141	—
7.37.46.22	—
0.80.02.14	—
7.77.42.22	—
0.72.23.82	—
0.01.06.118.1	7.22.22.7

* 附キ 總本ノトハ 附キ

群山海陸連絡 群山に於ける海陸連絡設備は大正十一年度に於て、税關引込線貨物積卸場、及貨物倉庫新設等の工事に著手し同十二年度之を竣功せしめました。

其他の改良工事 其他既設各線の改良は營業狀況の變遷に隨ひ、給水設備の擴張、軌道路附屬品の改良、貨物作業場擴張、驛舎の増改築、停車場構内線路及乗降場の延長、各地海陸連絡設備、官舎の増設及災害に依る線路の改良等逐年之を施行し、順次其工程を進め以て運輸交通の進展に應じつゝありますが、昭和二年三月末現在に於ける各線別勾配及曲線の一覽表左の通りであります。

四 災害復舊工事

併合前に於ける朝鮮の治山、治水に關しては殆んご施設の見るべきものがなく、隨つて鐵道線路が洪水に依つて受けた被害も殆んご毎年各線に亘つて居りますが其間重なるものを擧げますと、三十九年八月三十一日京釜線全義驛附近を中心として南は金烏山附近、北は水原に至る間、築堤の決潰切取の崩壊、橋梁の破損、構橋の流失等巨多の水害あり、九月十二日の大雨に依り再び害を被り、爲めに全く南北の聯絡を絶つに至り被害の最も著しかったのは、芙江全義間で合計六ヶ所に亘り橋梁溢橋の被害あり、此の徑間延長四千四百五十一呎に及び、九月二十二日に至り辛うじて應急修理を終へ列車を通じ得ました。

四十一年度に於ては七月中旬より八月上旬に亘りて數回の暴風雨あり、各線を通じて築堤、切取、橋梁等の破損甚だし、就中臨津江は前後約二十二日間線路の不通を見、四十二年度に於ては七月十日より八月十三日に至る間數回の暴風雨あり、京義線各所の破損尠からず、就中第一、第二大同江橋梁は取壊中の舊假橋約三分の二を流失し六十呎鋼桁五連墜落

現在線路の曲配及

(由表末頁三二二頁)

線路	曲		配	
	半径	曲率	割合	割合
京釜線	1,700.00	0.000588	100.00	100.00
京義線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京春線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京元線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京平線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京西線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京北線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京中線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京南線	1,000.00	0.001000	100.00	100.00
京東線	1,000.00	0.001000	1	

し、又新安州嶺美間源連川橋梁、及孟中里橋梁の被害甚しく、兩橋梁も位置を變更して改増築を爲すの必要起り、超へて四十四年は七月上旬より中旬に亘る數回の豪雨あり、全線に於て切取、築堤、橋梁、溝橋等の破損を受け、損害の大なるものは京釜線大邱新洞間沃川新灘津間各橋臺、橋脚崩壊して傾斜又は鋼桁墜落し、馬山線に於ては進永洛東江間の如き軌條面上の浸水數呎に達し、湖南線大田連山間大田起點十一哩附近の如きは、前後約六十三鎖間の軌道は河中に轉位陥落して軌條枕木等殆んご支離滅裂の状態を呈し、應急工事を施して漸く八月下旬列車の運轉を見るに至り。

大正元年度に於ては七月初旬より連日降雨あり、諸川漸次増水し所多少の損害を被り、遂に京釜線永同黃澗間、沃川大田間、及び湖南線大田論山間に於て一時線路不通となり、殊に漢江の増水に依り、濁流は京元線路を越え龍山停車場構内の殆んご全部に浸水し床上に達せんごするの損害を被り、馬山線進永洛東江間に於ては如月川逆流し、兩岸の築堤約四哩の間浸水軌條面上に及び、湖南線(大田群山間既成)に在りては、第二佳水院川假橋脚二箇流失、鋼桁三連河底に墜落埋没し、下流に迂回假線を敷設して列車を通ずるを得、論山停車場附近は一面の沼湖となり旅客乗降場面に浸水し、論山江景間では錦江逆流氾濫して軌條面上四呎に達した箇所あり、京釜線は、龍山開城間全區間に於て損害を被つたのであります。

大正二年度は幸に水害を免れましたが、三年六月以降九月に亘り降雨打續き屢異常の暴風雨あり、漸次鐵道沿線の諸川氾濫し、京釜線車輦館枕硯間に於て築堤及び道床の流失崩壊六十鎖に達し、又開城驛構内は軌條面上の浸水八寸に及び其他の被害舉げて數ふに暇なく、京元線月井里平康間では龍山起點六十七哩五十二鎖附近、院里暗渠の如きは軀體を残したのみで前後の築堤全く流失し、其の他各線に亘り多大の損害を被り、大正四年に於ては七月二十三日より二十五日に至る京畿道を中心とした稀有の強雨の爲、京元線は龍山金村間、京元線は龍山往十里間に於て甚しい損害を受け、加ふるに之の復舊工事中八月中旬より九月初旬に亘り再び降雨出水がありまして各線亦損害を受け、大正五年度

に於ては、六月より九月に亘り降雨打續き全線各所に水害起り、就中六月十三日より十四日に亘る稀有の豪雨は京釜、湖南、京元の各方面に於て最も甚しい被害があり。

大正六年度に於ては六、七、八及九月の初旬迄平安南北道及黃海道の一帯並に忠清北道方面は屢々豪雨に襲はれ、京釜京義の兩線は其被害最も甚しく築堤切取の決潰、橋梁溝橋の崩壊等相踵で起り又京元線では漣川附近の被害多く、大正七年六月下旬より九月上旬に亘る豪雨の爲、沿線の河川一時に氾濫し京釜線に於ては洛東江以北、鳥致院平澤間、京元線に於ては杻峴(現在上仁川)朱安間、京義線に於ては安州附近嶺美以北、湖南線に於ては豆溪連山間、金堤井邑間、京元線に於ては福溪高山間最も多大の損害を蒙り之が應急工事に多忙を極め、大正八年度に於ては其初め、一月以來西、北鮮地方に稀有の降雪があり京元線、平南線、咸鏡線の如きは積雪最高十二呎に達する箇所を生じ、孰も一時運轉不能となり、尙ほ咸鏡線南部では數次の暴風雨の爲十月六日から十三日に至る間元山永興間不通となり、尙ほ五月初旬からの豪雨は京釜線、金泉、秋風嶺間に於て改良線の築堤崩壊し、爲に列車は數日舊線に依つて運轉するの狀態に陥りましたが、漸く五月二十一日より復舊せしめ、又京義線では白馬石下間線路基面の流失三箇所に達し列車は五月九日より十日の午後に至るまで不通となり。

大正九年度に於ては、四月から九月に亘り沿線河川の氾濫に依り或は切取築堤を破壊せられ、或は橋梁溝橋を流失する等各線の被害甚大でありましたが、殊に七月上旬漢江流域の出水は創設以來の記録を示し七月九日に至り龍山停車場構内施工基面上三尺餘に達する大洪水となり、附近一帯は殆んご浸水し、社宅中には床上二尺餘に及んだのもあり、九日午後減水と共に應急工事を施して漸く京元線から開通せしむる事を得、七月末日から八月二日に至る間、再び漢江の出水に依り構内社宅其他浸水しましたが、前回程の被害がなく濟んだのは幸であります。

其他京釜線では七月十九日第一列車から二十二日第三列車に至る迄大邱若木間不通となり、馬山線では二十一日第四〇

二列車から二十四日に至る間進永三浪津間列車運轉不能となり、京義線では八月一日から長湍鷄井間列車不通となり、就中開城驛構内は軌上面上一呎に達する浸水を見線路は殆んど土砂の爲埋没せられ、其他の区内に於て築堤の崩壊流失等あり應急工事の結果三日に至り漸く徒歩連絡を開始し四日第二列車から假工事の儘開通せしめ、京元線では八月一日から議政府德亭間清潭川橋梁(四十呎)及第二號橋脚倒し鐵桁の一部河中に墜落し、德亭東豆川間では築堤約三鎖流失の爲停車中の貨車二輛顛覆する等の事故を起し、手當の上假線假橋に依り五日から徒歩連絡を開始し七日に至り開通、湖南線では七月二十一日から二十四日に亘り、金堤四街里間不通となり、平壤炭礦線では泗島川橋脚及南江橋梁假橋脚流失の爲八月二日より二十四日に至る間、運轉を爲すの止むなきに至つたのであります。

大正十年度は幸にして特筆すべき災害もなく大正十一年に於ては七、八の兩月前後二回の豪雨の爲、京釜、京義、京元及咸鏡南部線の各線に損害を蒙り、土俵工の假土留枕木棧取の組立、土砂の埋戻、並取除等晝夜兼行應急防備に努めました、尙ほ前後を通じ十數日間列車の運轉を休止するの止むなきに至りました。

大正十二年度に於ては七月末より八月下旬に亘る豪雨出水に因り、京釜、京義、京元、咸鏡の各線に亘り被害を受け、就中京義線平壤新義州間の慘狀は最も激甚を極め、平壤構内では大同江橋梁川上堤防決潰の爲、社宅の全部及構内各所に浸水し、床上二尺五寸に及んだ所もあり、其他各所に被害頻し線路は遂に一時閉塞するの止むなき状態となりましたが何れも一二日にして復舊せしめ、十三年度に於ては七月中旬から下旬に豪雨あり、全線各所に被害を受け、殊に京義線改山長湍間馬井里川橋梁附近最も甚しく、線路上浸水五尺に達し、約九日間列車不通となりましたが、本年度の水害は全般から見て例年蒙る大水害の災厄を免るゝことを得たのは幸でありました越へて。

大正十四年七、八月に於ては各河川増水し全線各所に被害を生じ、就中漢江流域は六十年來の大洪水で其慘禍實に深酷を極めました、今、龍山構内に於ける當時の梗概を述べます七月十六日來の猛雨は十七日夕に至り漢江の出水既に三十七尺に激増し、爲に堤防の一部決潰し忽ち本局、工場、龍山驛、機關庫、倉庫、養成所を始め諸建物は全部浸水し、危険刻々迫りましたので非常汽笛警鐘を以て居住者の避難を促しましたが、十八日拂曉に至り益々降雨激しく、漢江は遂に四十尺に増水し濁流滔々として防水堤を超へ、約八百の従事員官舎は、僅に屋上を現出するばかりで新舊龍山、永登浦方面亦一面の濁水化し、漢江本流に避溢橋間の築堤は全部流失し形體を止めず、其狀況悽慘を極め、當局損害は勿論個人の損害も亦甚大で、就中局員及家族中に溺死者を出した等實に痛恨に堪へないものであります。

狀況右の如くで、七月十七日午後八時三十分から京城を中心として各線に至る列車運轉全然不能となり、二十日減水待つて直ちに應急工事に着手し、先づ龍山、鶯梁津の徒歩連絡を七月二十日から開始し、二十八日に至り、上り本線の漢江假築堤が漸く竣功しましたので京釜、京仁線とも開通し、尙ほ這回の出水に鑑み漢江及避溢橋間の築堤を本橋とし、既設橋梁共各三呎構桁を高むる事とし、昭和元年以降三年に至る繼續工事として下り本線から工事中であります、其他構内諸建物及線路は夫々應急工事を施し、官舎は八百の中約五百七十二を十四年中に修復し十二月から居住を開始し残部は龍山錦町の丘陵地帯に移轉改築の事したのであります。

其他各線の被害狀況左の如くであります。

京元線 東豆川金谷間漢灘江橋梁(二〇〇呎二連六〇呎四連)は七月十八日大出水の爲、同橋脚及橋桁倒壊又は流失し、前後の築堤數鎖に亘り亦破壊される等の大慘狀を呈し、同橋梁は八月二十三日假橋竣成、列車を運轉する事僅々數日後の八月二十九日、再び増水の爲假橋流失し、九月二十三日に至り漸く復舊し列車を通ずる事を得、又龍山西水庫間では、七月十八日漢江に沿ふ迂回線の一部築堤流出し増水軌條面上約三尺に達する状態でありましたが、應急工事の結果、漸く七月二十三日假線に依り開通を見。

馬山線 では七月十二日午後七時、三浪津昌原間に於て洛東江の氾濫に依る被害を受け應急修理の結果七月十六日

に開通。

京義線 七月十八日午前四時、臨津江増水の爲、汝山開城間不通となり二十六日午後復舊、其他京釜線密陽榆川間、會仁洞川橋梁(二〇呎四連)の如きも橋脚倒潰橋桁轉落の爲、假線の敷設を待つて列車を通じ、殆んご全線に亘り同時に軌道の流移、道床及築堤の流失、切取袖石垣、土留石垣の崩壞、電柱倒壊流失、諸建物の浸水等の被害を受け之が復舊工事は實に多忙を極めたのであります。

大正十五年
昭和元年 度

本年度に於ける水害事故は、五月二十日から九月十一日に至る間各線に於て大小幾多の被害を蒙りましたが、就中京釜線全義全東間に於ては、七月十五日からの降雨に加へ二十一日の午後に至り激しき豪雨襲來し、各河川忽ち増水全義邑附近の堤防が缺潰した爲、濁流は邑内に氾濫し、午後九時半頃全義驛構内軌面上二尺三寸に達し、全義全東間釜山起點二百七哩六鎖附近を、折柄進行中の第二十二列車は路盤脆弱に陥つた箇所で牽引機關車脱線傾倒し、貨車五輛は破碎され、同二輛は脱線し、機關車乗務員一名壓死し、乗客三名乗務員三名負傷する事故を發生したのであります。

二十二列車事故の報傳はるや、之が救援の爲大田からは二十二日午前〇時三十六分臨時第四百四十一列車を、龍山からは第四百四十二列車を、午前一時五十六分に發しましたが、何れも線路數ヶ所被損の爲假手當をなしつつ徐々進行し、四百四十一列車は二百五哩附近で前進全く不能となり、四百四十二列車の如き二百十哩附近で遂に進退谷まり、曙光を俟つて修理しつつ漸く小井里に引返し、更に龍山を午前十時に發した救援臨時第四百四十四列車は二百十哩附近の復舊に着手し、何れも脱線現場に達するに至らず、係員、職工、人夫其他は被害區間を徒歩して、午後七時現場に到着、復舊作業に従事し、此外大田、龍山の兩方面から數回の臨時列車を特發して復舊を急ぎましたが、降雨激しく被害續發し作業意の

如くならず、遂に三日間の不通を見るに至り、漸く二十四日午後二時から開通せしめる事を得、其後數回に亘り不通となり、其中被害の最も大きなものは二百六哩附近築堤流失四百五坪、石垣倒壊百五十面坪で此の外被害二十數ヶ所に及んだのであります。幸にして小被害のみで僅かの時間で復舊する事が出来たのであります。

私設鐵道亦大小の被害を受け、忠北線は七月二十一日夜から八月五日に至る迄不通となり、京南線は前後通じて十八日間、全北、价川、圖們の各鐵道も二、三日間の不通、數度に及び各線共尠からざる被害を蒙つたのであります。

雪 害

京元線及咸鏡線南部に於て、昭和二年一月十四日以来數回に亘り積雪ミ大吹雪の爲、高山永興間、其他數ヶ所に於て線路上の積雪二尺乃至七尺に達し、爲に列車の運轉不能となり、三月七日更に福溪永興間に於て二尺乃至五尺に及び、各所に吹溜を生じ各列車何れも遅延し、第百四列車の如きは永興高原間で機關車に取付ある排雪器を雪に卷込まれて破損し、機關車車輪一軸脱線し、救援機の來るを俟つて約六時間の後辛じて運轉しましたが、八、九の兩日間は、福溪咸興間に於て列車の取消又は一部運轉休止のやむなきに至り、晝夜兼行復舊作業の結果、天候の恢復に伴ふ解雪ミ相俟つて、九日午前十時全通し得たのであります。

私設鐵道にあつても金剛山電鐵は三月十四日から三日間、价川鐵道は十五日朝からの吹雪に依り十六日午後二時迄不通となつたのであります。

第四章 運輸營業

梗概

朝鮮鐵道の運輸營業は明治三十二年仁川永登浦間に開始せられて以來、漸次旅客の來往、貨物の集散股盛に趣き、併合後に於ては新政に依る諸般制度の確立、民心の安定、地方文物の開發等と相俟つて、内鮮交通の頻繁、對大陸貿易の進展等に依り逐年其施設を整備し、以て其の進歩改善を圖つたのであります。

以下各項に付き其概要を述べたいと思ひます。

一 營業哩 (別項統計、累年營業哩延長表参照)

營業哩は統一當時六百三十七哩九分でありましたが、其後漸次延長し昭和二年三月末現在では一千三百四十一哩六分なり、其の内昭和元年度に新設又は延長したのは鎮海線(昌原鎮海間)十二哩八分、博川線(孟中里博川間)五哩八分、咸鏡南部線(俗厚新北青間)五哩五分、咸鏡北部線(水南極洞間)十哩、計三十四哩一分に達し、各線別現在及累年開業線は左の通りであります。

京釜本線	釜山—京城間	二八〇・六
馬山線	三浪津—馬山間	二四・八
鎮海線	鎮海—昌原間	一二・八
京仁線	永登浦—仁川間	一九・四
計		三三七・六

二 客貨賃率

京義本線	京城—安東間	三一〇・二
兼二浦線	黃州—兼二浦間	八・一
平壤南線	平壤—鎮南浦間	三四・三
平壤炭礦線	大同江—勝湖里間	一四・五
博川線	孟中里—博川間	五・八
新義州荷扱所線	新義州驛—荷扱所間	一・一
計		三七四・〇
湖南本線	大田—木浦間	一六二・二
群山線	裡里—群山間	一四・三
計		一七六・五
京元線	龍山—元山間	一三八・四
	元山—新北青間	一四九・八
	端川—吉州間	五二・七
	清津—輪城間	一一二・六
	會寧—極洞間	三二五・一
計		一、三四一・六
咸鏡線		
南		
中		
北		
計		
合		

旅客貨物の運賃は産業並經濟事情、民度及他の交通機關との關係等に依り、朝鮮開發上適當有効と認むる制度を實施し別に臨機特定又は割引運賃の制度を採用して居りますが、旅客、貨物の賃率に關する沿革の主要は次の如くであります。

一、旅 客 賃 率

イ、普 通 賃 率

明治三十九年鐵道統一當時の運賃は京義線は一哩三錢の距離比例法に依り便乗を許し、京釜線は一哩一錢八厘を基礎とした遞減法を採用しましたが、斯の如きは統一經營の趣旨に反しますので、明治四十年四月全線を通じて一哩三錢を基礎とする距離遞減法を採用し、四十三年併合後に於ては銳意各種施設の刷新に努め、更に地方開發に對する重要な使命に鑑み、生活程度の低き朝鮮人旅客、就中近距離區間來往者に利便を與へるの必要を認め、多少の減收を豫期して、同四十五年四月三等一哩二錢（二等は三等の七割五分増、一等は同じく十五割増）の距離比例法を實施した所、果然此改正は旅客吸集に大いなる効果を收め、爾來朝鮮開發の一助となり、逐次順調なる交通の發展を促進せしめたのであります。

然るに大正三年歐洲戰亂勃發し、物價勞銀頓に昂騰を告げ、從つて鐵道の經營に關する人件費並物件費等が漸次膨脹しました爲、收支の權衡を失するに至り已むを得ず、大正九年一月から賃金の値上を實施し一面朝鮮、滿洲兩線賃金の統一を計り、一哩に付三等二錢五厘、二等四錢五厘、一等七錢の距離比例法を採用し、改正の歩合は最も多數を占むる三等は二割五分を増し、二等二割九分、一等四割の増加とし運賃の計算方は五錢を單位とし二錢五厘未滿を切捨て、二錢五厘以上七錢五厘未滿を五錢に、七錢五厘以上を十錢としましたが、小補助貨幣の普及に伴ひ此の如き變則的な計算をする必要がなくなり、十五年三月前記賃率に旅客の發着區間哩程を乗じ、錢未滿の端数は錢位に切上る事に改正しましたが、此改正は利用者に於て何等の痛痒を感じないもの、如く旅客運輸上別段の影響を認めず現在に至つて居ります。

ロ、特殊割引運賃

上記普通運賃の外（一）一定の區間を屢々往復乗車する旅客の爲に普通運賃より二割乃至三割引の回数乗車券運賃（二）一定の區間を常に往復乗車する旅客用として二割五分乃至五割引の定期乗車券運賃（三）一ヶ年内に千哩以上乗車する旅客の負擔を軽減する爲に一等一割引二、三等二割引の哩券運賃（四）二十人以上一團となつて旅行する團體旅客に對し其の人員に應じ普通運賃より二割乃至三割、學生に對し三等に限り同五割乃至六割、勞働者及之に準すべきもの、團體に對しては三等に限り四割乃至五割引をする團體乗車運賃等がありまして其の他、學校教員及生徒に對する割引、移民に對する割引、免因、孤兒等に對する被救護者割引、博覽會、共進會、品評會、展覽會等の出品人及關係役員に對する割引、教育大會、講習會、感化、救濟、地方改良等の大會參列者に對する割引等、各種の割引制度を實施し、旅客誘致の資料とするに共に、地方開發又は鐵道利用者の利便を圖つて居るのであります。

二、手 小 荷 物 運 賃

手小荷物賃率は明治三十三年七月一日京仁鐵道合資會社が手小荷物、貴重品、荷車、行商品、轎子、嵩高品、犬、死體危險品等の賃率を制定し、後、京釜鐵道會社が京仁鐵道會社と合併後の三十八年一月一日京釜線運輸營業開始と同時に、賃率を統一する爲之を改正し、新に特殊品の賃率及獸類並に貴重品の増賃金、保管料を制定しましたが、續いて三十八年九月十六日右賃率を遠距離遞減賃率に改正し、尙貴重品、動物、特殊品の賃率を改正し、三十八年十月一日京義、馬山線に於て便載を開始するに同時に軍用鐵道監部に於て内地鐵道に倣ひ、遠距離遞減賃率（配達を爲さず）及貴重品其他の賃率並に保管料等を制定施行し、明治四十一年一月一日統監部鐵道監理局は全線賃率の統一を期する爲、從來の賃率を參酌して殆ど内地鐵道と同一な諸種の賃率を制定し、遠距離運送の便を計るに共に、停車場から一里半以内の荷主の住所に無賃配達取扱をなすこととし、先以て京釜、京仁線に之を實施し、續いて四十一年四月一日京義、馬山線を營業線とするに同時に、右賃率を同線に施行し、其後輸送の狀況に應じて逐次改正を行ひ、大正八年末には内地、朝鮮、滿洲共、同様

の運賃に改正し託送者の利便を増進するに同時に、計算上の簡捷を圖り更に大正十年一月旅客運賃に同一の理由に依り改正して今日に及んだのであります。

イ、普通運賃

現行手小荷物運賃は、旅客の携行する手荷物に對しては三等五十斤、二等七十斤、一等百斤に達する迄は無賃の扱ひなし、超過するものに對しては小荷物として其運賃を收受し、一箇二斤、五十哩迄十五錢を最低として斤量、距離共其増大するに従つて賃率を低減し、取扱數量の如きも累年増加して居るのであります。

ロ、特殊運賃

特殊運賃としては、産業の奨励、及食料品需給の圓滑を圖る趣旨に依り鮮魚、介蟲、蒲鉾、牛乳に對し其の運送距離に應じ三割乃至五割引の食料品運賃、教育普及補助を目的とする官公立圖書館の巡回文庫に對する五割引の割引等があり、又蘭は嵩高品として普通小荷物運賃の二倍を收受する事となつて居りますが、朝鮮に於ける蠶業奨励に寄與する爲特に之を普通運賃として取扱ひ、第三種郵便物として認可を受けた新聞紙及雜誌に對しては、運送距離の遠近に拘らず一斤に付八厘最低運賃を四錢とする運賃、毎日一定數量を託送する新聞紙又は雜誌に對しては運送區間の遠近に拘らず一斤に付五厘最低運賃三錢とする等の極めて低廉な運賃を設けて産業奨励社會政策の一端に資して居るのであります。

二、貨物賃率

イ、普通運賃

現行貨物賃率は、大正十二年十月改正實施のものでありますが、専ら鐵道省線現行貨物賃率制度に倣ひ、價值等級主義、貨車容量主義の折衷主義に據り (一)貨物の價格を主たる標準としたものでは普通貨物を五等級、特殊貨物を級外品として五種に類別し、(二)運送費用を主たる標準としたものでは、取扱の難易危険の大小、運送責任の輕重等に依り普通扱

(小口扱及車扱の二種)及特殊扱に區別し、尙運送速度の遲速を考慮して普通便及列車指定便の制、及重量容積の偏重より生ずる不公平を防ぐ爲、重量品及嵩高品に特に考慮を加へ、(三)以上に對し遠距離遞減法累加算法(地帯加味)に依る賃率を按配して之を普通賃率とし、別に經濟政策上、社會政策上、營業政策上の理由により、又は私設鐵道保護助長の趣旨に基づきまして、特定賃率を設定し、常に經濟界の狀態に順應する方策を講じ、鐵道の使命を果すに遺憾なきを期して居りますが、今普通貨物の五級品を普通便車扱に依り運送する場合は、一噸に付二哩迄三十七錢、四哩迄四十四錢、小口扱は百斤に付四哩迄七錢でありまして、前者は距離及噸數の如何に係らず最低運賃を十二圓とし、後者は同じく二十錢とし、各級品共距離及重量の増大するに従つて運賃率は漸次低下されて居ります。

ロ、特定運賃

次に主なる特定賃率の品目を擧げます。經濟政策上の理由に出づるものとしては、産業奨励の爲石灰石、石材、鑛・重晶石・螢石・黒鉛・原礦・消石灰・石粉・黒鉛・石灰・煉炭・銑鐵・鋼材・セメント・肥料・麥粉・酒・砂糖・水車・唐箕等があり、輸移出奨励の爲には生果・穀物・木材・鹽干魚・石炭・煙草・牛皮・牛脂・革及革製品等があり、輸移入奨励の爲には粟・石炭・煉瓦・銑鐵等があり、又通過奨励の爲としては生果・金屬製品・酒・紙・綿絲・綿布・織物製品・皮革及皮革製品(以上内地發滿洲行)穀物・獸骨・豆粕(以上滿洲發内地行)等に之を實施し其他、拓殖奨励の爲の移住者引越荷物等に之を適用し、社會政策上の理由に依るものとしては、生活必需品たる穀類、野菜類・薪炭・石灰・煉炭・味噌・醬油・鮮鹽干魚・介蝦類・鹽・麥粉・砂糖等があり、更に私設鐵道保護助長に依るものとしては、鐵道建設用軌條・橋桁・桁木・電柱・セメント・石材・車輛・列車運轉用石炭等に之を適用して居るのであります。

今貨物賃率の沿革を略叙致します。明治四十五年以前に在つては一般貨物に等級を設けず、單に高價品を指定して一般賃率の五割を増徴しました外、特種品に付特殊の賃率を設けたに過ぎず、然も扱種別として斤扱、噸扱の二種のみであ

りましたが、此の如き賃率は複雑な經濟状態に適應する所以でなく、四十五年に大改正をしまして、級品制度を創め貨物の種類に従ひ等級を設け、普通貨物は之を一級乃至四級に分つて賃率に等差を附けるに共に、斤扱、噸扱の外に新に車扱の制度を設けたのであります。其の後歐洲大戰の影響を受け物價の昂騰に依り、鐵道事業費の膨脹となり、收入の權衡を失ふるに甚しきに至りました故、大正八年十一月に至り貨物運賃の引上を行ひ、主として噸扱の廢止、最低噸數の制定、遠近賃率の調節等賃率構成上の原則を改め、之に依つて増収を計りましたが、一方では生活必需品運賃の割引、距離運賃の引下等を行つた關係から、収益上格段の効果を齎さなかつたのみならず、經濟界の悲境が鐵道輸送に及ぼす影響は益々激甚になりましたので、其對策として、同九年六月再び運賃引上を斷行し、支出の不足を補填する事と致しましたが其の後物價は幾分か下落し、鐵道收支上多少の餘裕を生ずるに至つたので、大正十二年十月一般運賃の引下を爲すに共に、賃率制度を簡明にし、併せて逐年頻繁を加へる内鮮間連絡運輸の便を圖る爲鐵道省線との統一を圖ることをしたのであります。

即ち當時の改正要點を摘記しますと、

- (一) 從來普通貨物の四等級を五等級に分けたこと
- (二) 發着手数料の名目を廢止し、其の金額は之を運賃中に包含せしめたこと
- (三) 賃率の遠距離遞減法、累加算法に依ることは従前の通りであります但其距離に地帯を加味して之を簡單にしたこと
- (四) 小口扱は五十斤毎の計算であつたのを五十斤以上は十斤毎の計算に改める等、賃率に顯著な改革を施しました外
- (五) 鐵道收支及經濟界の狀況に鑑み普通賃率を百一哩以上は車扱平均一割六分、小口扱平均一割一分の低減を行ひ
- (六) 從來汽船又は異軌間鐵道聯絡の場合に徴收した接續費を半減した外各種の特定賃率を整理し、又は特殊貨物に對する割引歩合を増大し、産業興隆に順應して今日に及んで居るのであります。

三 運 輸 成 績

内鮮の經濟關係は日露戰爭後著しく密接の度を加へ、鐵道輸送の狀況も亦漸次良好になりましたが、今其成績を年度別に略述しますと次の通りであります。

□明治三十九年度 (七月統一以後)

旅 客 人 員	一、五五〇、〇四七人	客 車 收 入	一、三三二、五八八圓
貨 物 噸 數	二二二、三三三噸	貨 車 收 入	六九一、六一七圓
		計	二、〇二四、二〇五圓

収入は前年同期に比し各線とも三割乃至四割の増加を示し殊に京釜線の出貨は六割以上の好況を見ました。

□明治四十年 度

旅 客 人 員	二、六二五、七七二人	客 車 收 入	二、一一九、六五八圓
貨 物 噸 數	三九一、一七五噸	貨 物 收 入	一、一四三、〇二八圓
		計	三、二六二、六八六圓

各所に暴徒が蜂起し一時人心の動搖を見ましたが、經濟界の大勢は依然好況に向ひましたので、列車回數を増加して旅客の便を圖り、貨物速達のを講じ、主要驛に承認貨物取扱人を置き出貨獎勵策として運賃割引の制度を設くる等、輸送上の施設に努めた結果成績極めて良好で、就中穀類の輸送及び鴨綠江木材の出荷多く、前年度に比し旅客は二割二分、貨物は四割二分の増加を示しました。

□明治四十一年 度

旅 客 人 員	二、一七二、七四一人 (〇・七三減)	客 車 收 入	二、三三六、五三二圓 (〇・二二増)
---------	--------------------	---------	--------------------

貨物噸數

七三七、六九三噸(〇・八六増)

貨車收入

一、六二〇、三三二圓(〇・四八増)

計

三、九五六、八五四圓

前年の好況に鑑み京義、馬山線の高率な手小荷物及貨物賃銀を引下げ、又全線旅客賃率の統一を行ひ、一方夜行列車の運轉列車回数の増加を圖りましたが、戦後に於ける經濟界膨脹の反動を受け、漸次不況に陥つたので、夜行列車も隔日運轉に變更し區間列車を整理して、輸送力の緊縮を圖りましたが、旅客賃金改正に依り短距離區間の旅客は前年度に比し一割七分を減少しましたが其の収入は却て増加し、又貨物は運賃引下に依り其の輸送は前表の如く激増したのであります。

□明治四十二年度

旅客人員

一、九三〇、四四二人(〇・二三減)

客車收入

二、一〇三、一三一圓(〇・〇二減)

貨物噸數

七二二、一三七人(〇・〇五減)

貨車收入

一、七一四、一七三圓(〇・〇五増)

計

三、八一七、三〇四圓

引續き經濟界不況の影響甚だしかつたので、比較的閑散な區間列車は之を廢止し、一方旅客貨物吸收の策を講じましたが、如何せん各所に兇徒出沒し、遂に十月二十九日京釜線伊院驛を襲ひ驛舎を全焼したやうな椿事があり、加ふるに初秋には各所に虎疫流行し、次で冬季は稀に見る寒氣であつたので旅客は激減し、唯貨物のみは遠距離輸送が多かつた爲幾分の増収を見ました。

□明治四十三年度

旅客人員

二、〇二四、四九〇人(〇・〇九増)

旅客收入

二、三五二、五二三圓(〇・二九増)

貨物噸數

八八八、七二三噸(〇・〇四九増)

貨車收入

二、二一〇、三八一圓(〇・〇九増)

計

四、五六二、九〇四圓

夏季京義及び馬山線に水害あり列車の運轉を休止し、且つ冬季に至り滿洲地方にペスト病發生した爲多少運轉上は影響を受けましたが、經濟界は稍回復の兆候を示し、殊に併合後に於ては市況一般に活氣を帶び、企業漸次勃興の機運に向ひ、從て石炭建築材料等の荷動を増加し、農作豊穰の結果穀物の輸送亦類例にない好況を示し、加ふるに平南線の開通に依り成績は先づ順調であります。

□明治四十四年度

旅客人員

二、四二九、六八七人(〇・三〇増)

客車收入

二、七一九、四八九圓(〇・二五増)

貨物噸數

一、〇六三、一一一噸(〇・二六増)

貨車收入

二、四七一、二四〇圓(〇・二八増)

計

五、一九〇、七二九圓

前年度の好況を持續し且つ東京、湖南兩線の一部が開通したので、營業狀態漸次良好に向ひ一方産業の開發警備機關の普及に依り内地よりの旅客を増加し、貨物に在つても鹽・金巾・石油・薪・穀粉・干魚・石材・肥料・石炭・木材等の輸送最も好況を示しました。

□大 正 元 年 度

旅客人員

四、三九九、〇二二人(〇・八二増)

客車收入

三、五四五、二二五圓(〇・三六増)

貨物噸數

一、一〇五、三六二噸(〇・〇四増)

貨車收入

二、二八一、七四三圓(〇・〇三増)

計

五、八二六、九六八圓

本年度から實施した旅客賃金の低減は近距離旅客を激増し、軍隊輸送は新に滿洲駐軍交代兵を加へ、其他各地の遊覽列車は一般の人氣に投じ觀光團、移住者の輸送多數に上り、貨物に在つては運賃並に發著手数料の輕減、低廉な車扱賃金を設けましたので出貨數を増加し、次で年末穀類の海港地著運賃低減の結果其輸送増進し、且つ内地の米價昇騰は鮮人

間に滿洲粟の需要を促進し、是又多量の出貨あり、其他石炭、並に仁川再製鹽等の輸送も好況を呈しました。

□大 正 二 年 度	
旅 客 人 員 四、九九五、四四一人 <small>(○・二五増)</small>	客 車 收 入 三、八一五、八〇六圓 <small>(○・〇六増)</small>
貨 物 噸 數 一、三八八、九一五噸 <small>(○・三五増)</small>	貨 車 收 入 二、五三四、〇四二圓 <small>(○・二二増)</small>
計	六、二四九、八四八圓

前年度の好況を持続し、且つ曩に實施した市場行旅客賃金の割引により主要市場に往復する鮮人の乗車多く、其の他日滿及び日支聯絡運輸取扱の開始は交通上に一新紀元を劃し漸次其の利用を見るに至り、貨物に於ては六月に多年の懸案であつた支那關稅三分の一減が實施せられ、之と同時に滿洲貿易品に對する運賃を低減したので、從來大連を經由した内地發滿洲行綿布・綿糸・穀粉等の輸送激増し、又七月には朝鮮米の内地移入稅が撤廢に依り其の荷動を活潑にし、其の他三年一月一日から開始した日滿聯絡貨物の取扱に依り米穀の滿洲輸出稍増進し收入漸増の狀を呈したのであります。

□大 正 三 年 度	
旅 客 人 員 四、七六八、二五一一人 <small>(○・〇四五増)</small>	客 車 收 入 三、六六〇、八一四圓 <small>(○・〇四減)</small>
貨 物 噸 數 一、三八六、六一四噸 <small>(○・〇三減)</small>	貨 車 收 入 二、七五六、六六六圓 <small>(○・〇八増)</small>
計	六、四一七、四八〇圓

京元線の全通に依り直通旅客は漸次増加しましたが、殆んそ其の全期間を諒闇(照憲皇后崩御)の裡に終り、自然不況を免れず、殊に歐洲戰亂勃發後は一層不振に陥り、歐亞聯絡旅客の如きは殆んそ其の跡を絶つに至り、貨物に於ては京元線に直通貨物を増加し、又時局の爲却て石炭牛皮の輸送を促進し、更に年末に至り米の移出及び滿洲行鑽石並綿布綿糸の輸出が多量であつたので、幾分財界不況の影響を緩和する事を得ました。

□大 正 四 年 度	
旅 客 人 員 五、〇四〇、四七一一人 <small>(○・〇五増)</small>	客 車 收 入 三、九六一、五九三圓 <small>(○・〇六三増)</small>
貨 物 噸 數 一、六五六、六四〇噸 <small>(○・二五増)</small>	貨 車 收 入 三、三五六、二〇〇圓 <small>(○・〇六増)</small>
計	七、三一二、七九三圓

頭初、旅客運輸は前年度に引續き概して不況を免れなかつたが、九月京城に共進會開催せられ俄然好況を示し、總輸送人員二十萬人に達し、閉會後は多少其反動を受け減少しましたが、歳末に至り商取引の繁忙と氣候の溫暖は延て旅客の交通を促し、新年に入り尙相當の好況を持続し、又貨物運輸に在つては米は逐月低下の趨勢であつたが、鮮内の貯藏米放賣の爲、輸送は依然好況を呈し、更に出發季に及んでは内地市場の價格昂騰に伴ひ出荷愈々旺盛となり、又石炭は平壤無煙炭の發送撫順炭の入荷共に多量に上り、晩夏に於ける綿糸布の通過輸送と年度末に於ける石炭木材鑽石等の輸送の増加に依り其成績漸次良好に向つたのであります。

□大 正 五 年 度	
旅 客 人 員 五、二八八、八七一一人 <small>(○・〇四九増)</small>	客 車 收 入 四、三二五、五〇二圓 <small>(○・〇九三増)</small>
貨 物 噸 數 一、八九六、八八八噸 <small>(○・二五増)</small>	貨 車 收 入 四、三五五、三三三圓 <small>(○・〇六八増)</small>
計	八、六八〇、八三五圓

旅客運輸狀況は年度の初め陰雨多く、又多數遊覽旅客の乗車を期待した花季は概ね風雨に妨げられ、夏季は水害の影響を蒙り、加ふるに九月初旬から南鮮の主要都市に虎疫流行し運輸上多大の打撃を受けましたが、一般經濟界の好況と鮮滿對内地交通の頻繁とに依り、前記不況を償ひ大體に於て好成績を収むる事が出来、貨物に在つては歐洲戰亂の爲却て我經濟界は好況を呈し、鮮内の豊作と相俟て非常な盛況を示し、殊に船腹不足の結果益々鐵道に依る貨物を激増し、就中出穀

期の殷賑特に著しく、出荷は内地相場の昇騰に依り頓に増進したので臨時貨物列車を運轉し、又鐵道院と協定し關釜間に臨時貨物船を運航せしめる等、之が輸送に努めましたが、年末に及び鐵道院内の出貨多數の爲輸送數量を制限したので、遂に内地行連絡貨物の發送を限定するやうになり、此の状態を持續して當年高を終つたのであります。

□大 正 六 年 度

旅客人員	七、〇六七、九七二人 <small>(〇・三六増)</small>	客車收入	六、〇一七、四九二圓 <small>(〇・元一増)</small>
貨物噸數	二、四七四、一七三噸 <small>(〇・三六増)</small>	貨車收入	六、〇一〇、三三〇圓 <small>(〇・六増)</small>

計 二二、〇二七、八二二圓

前年度の如き惡疫の流行を見ず水害亦比較的輕微で、冬季の酷寒氣も豫想外短かつた爲、旅客輸送成績良好となり、殊に前年に優る財界の好況は内地滿洲間の經濟關係を密接にし來往頻繁を加へ、貨物運輸に在つても、各種生産工業の振興に伴ひ物資の移動繁劇を極め、船腹の缺乏は一層深甚となり延いて鐵道輸送は空前の盛況を呈し、就中滿洲及内地發着の貨物に一層の進歩を見、出穀期に入つては三萬噸を突破するの狀況になりましたので、之が對策として樞要の地に營業倉庫を新設し、新に澤山兄弟商會汽船を介し釜山、阪神間に連帶輸送を開始し専ら滞貨の調節に努めたのであります。

□大 正 七 年 度

旅客人員	九、三六七、〇二三人 <small>(〇・三六増)</small>	客車收入	八、九五二、〇四六圓 <small>(〇・四八増)</small>
貨物噸數	二、六〇八、四六六噸 <small>(〇・四六増)</small>	貨車收入	八、一八一、三六六圓 <small>(〇・三六増)</small>

計 一七、一三三、四二二圓

前年度來引續く財界の好況に依り一般旅客の往來益々頻繁を極め、四月仁川入港の第二艦隊兵員及同艦隊參觀團、九月西比利亞派遣軍隊、二月末から三月初旬亘つては李太王殿下國葬拜觀團體等の大輸送があり頗る好成績を収め、貨物運

輸に於ても海運界未曾有の殷賑に依る船腹の不足は一層貨物を鐵道に集中せしめたので、營業倉庫を増設し、又は野積保管の取扱を開始し、専心掃貨に努め、尙ほ鐵道院に提議し臨時貨物船を運航し、専ら滞貨の調節を計りつゝ本年度を終りました。

□大 正 八 年 度

旅客人員	一二、一八四、四八五人 <small>(〇・三六増)</small>	客車收入	一一、四三四、二二九圓 <small>(〇・六増)</small>
貨物噸數	三、六四二、八二九噸 <small>(〇・四六増)</small>	貨車收入	一〇、二〇一、七三九圓 <small>(〇・三六増)</small>

計 二二、六三五、九六八圓

營業狀態は益々良好となり、四月全線列車運轉時刻改正と同時に、京釜線に急行旅客列車一往復を増加し、十一月には京仁、京元線に一等客車の連絡を廢して、車輛の利用率を高めました。物價騰貴の趨勢は従事員の待遇改善と相俟て經費に膨脹し遂に一月に至り旅客運賃の改正を斷行するの止むなきに至り、貨物に於ても運賃の改正を行ひ、機關車及貨車を増備し、貨物列車を増發して滞貨一掃に努力しましたが、財界の好況は益々出貨を旺盛にし尙ほ幾分の滞貨を剩した様な状態でありました。

□大 正 九 年 度

旅客人員	一二、四二二、四四一人 <small>(〇・三六増)</small>	客車收入	一二、六六八、一九二圓 <small>(〇・二増)</small>
貨物噸數	三、一八六、〇七三噸 <small>(〇・三六増)</small>	貨車收入	一一、一四八、六一五圓 <small>(〇・〇九増)</small>

計 二二、八二六、八〇七圓

戰後好況の反動として一般經濟界變動の影響は直ちに鐵道に及び、六月以降旅客の往來激減し、加ふるに七、八月に大水害があり引續き主要都市に虎疫猖獗し前年度のやうな盛況を見る事出來ず、旅客輸送は不況裡に終り、一方貨物に於い

ても荷動減少し四、五兩月は前年度の残貨により其影響比較的少かつたが、六月に入り果然激減し、加ふるに海運界の衰微により船賃極度に低落した爲、鐵道輸送貨物は總て近距離海港に搬出され益々閑散の状を呈したのであります。

□大 正 十 年 度

旅客人員	一三、八二二 <small>千</small> (〇・二増)	客車收入	一三、三六一 <small>千</small> (〇・五増)
貨物噸數	三、三三一、三八一噸 (〇・四増)	貨車收入	一一、四一四、〇九四圓 (〇・三増)
		計	二四、七七五、九九七圓

昨年來の影響を受け四、五月は依然として不況を呈しましたが夏季に至つて財界の基礎漸く安定し、又昨年如く虎疫の流行及水害の災厄なく、天惠豊であつたので爾後は相當の好況を示し、貨物運輸も同様上半期は不況続きでありましたが後半に入り穀價も、概して好調を持続した爲米豆の出廻りを増加し、木材・石炭・セメント等の建築用品も相當の活氣を示したのであります。

□大 正 十 一 年 度

旅客人員	一五、二五二 <small>千</small> (〇・二増)	客車收入	一四、二一九 <small>千</small> (〇・六四増)
貨物噸數	三、七九一、五七一噸 (〇・四増)	貨車收入	一二、七三二、九三五圓 (〇・二増)
		計	二六、九五三、〇二一圓

一般財界の漸次恢復に向つたの新線開通、社會施設の充實、鐵道運輸機關利用の漸増に因り、旅客運輸は前年度に比し幾分の増加を加へ、貨物運輸に在つても同様社用品を主位として石炭・米・木材・栗・石灰・セメント等に於て多少の好況を呈しました。

□大 正 十 二 年 度

旅客人員	一六、七六〇 <small>千</small> (〇・二増)	客車收入	一五、一五五 <small>千</small> (〇・七増)
貨物噸數	四、二二七、一八三噸 (〇・三増)	貨車收入	一四、四八八、二九九圓 (〇・四増)
		計	二九、六四四、二三七圓

旅客運輸に在つては、初め觀櫻並に探勝客相亞で相當盛況を呈したが、夏期に入り恒例的大洪水は京釜、京義の兩線を襲ひ、加ふるに關東地方の大震災の爲一時沈滞の状態に陥り、下半期に入り各地共進會博覽會等の開催あり、米穀の増收を見た上價格常に高調を維持した結果、商取引者の往來夥しく意外の好況を示し、貨物に在つては、幸に水利工事の進捗に依り、セメント石灰等の荷物稍好勢を保ち、一面滿洲粟に對する鮮人の嗜好は益々對滿洲關係貨物の輸入を助長しましたが、大勢は依然金融の硬塞を持続する結果不振の狀勢を辿り、十一月に入り帝都復興材料の出廻り、米價昂騰等の爲俄然好況を呈し、一面鮮内に於ける製鐵及びセメント工業等亦恢復の曙光を認め輸送稍繁忙を來しました。

□大 正 十 三 年 度

旅客人員	一七、四八七 <small>千</small> (〇・四増)	客車收入	一四、九三五 <small>千</small> (〇・二五減)
貨物噸數	三、七九四、三三八噸 (〇・二減)	貨車收入	一四、〇九一、九二二圓 (〇・三増)
		計	二九、〇二七、八六六圓

上半期の旅客運輸は概して靜止の状態にあり、下半期に至り内地經濟界は震災後の變態から漸次常態に復しましたが、昨年如く各地に共進會、博覽會の開催が尠なかつたのミ長距離旅行者の減少は豫期の收入に達せず、貨物運輸に在つては、上半期帝都復興諸材料、工產品の荷動並に米穀の出廻り等に依り幾分活氣を呈しましたが、政府の緊縮方針に依る諸事業の中止、繰延、金融の硬塞等の爲取引不活潑となり、加ふるに穀類の安値ミ七月の非常な旱害は悲觀的材料として輸送成績を頗る悪くし、下半期に入り依然財界は不況でありましたが十一月に至り、近年鮮内に於て需要増加した代用食

滿洲粟の輸入旺盛となり是等により多少輸送を挽回しましたが前年に比し幾分の減少を免かれる事は出来なかつたのであります。

□大 正 十 四 年 度

旅 客 人 員	一八、二四一、〇六二人 <small>(四分増)</small>	客 車 收 入	一五、二九八、八七九圓 <small>(四分増)</small>
貨 物 噸 數	四、二九七、二二六噸 <small>(五分増)</small>	貨 車 收 入	一五、四〇九、九四三圓 <small>(五分増)</small>
		計	三〇、七〇八、八二二圓

旅客運輸状態を見るに上半期に於ては初頭、仁川入港の第一艦隊拜觀客等相當來往あり、夏季には團體旅客の特別運賃割引等に依り旅客誘致の策を講じましたが、前年來の不振を引受け一般の狀勢甚だ思はしからず、折柄七月に入り中旬から全鮮各地に未曾有の大洪水があり京釜、京義、京元の各線は何れも不通となり、殊に京釜幹線の旬餘に亘る交通杜絶、京元線寒灘江橋梁の流失に依る前後廿日餘に亘る列車運轉の不能により、旅客の來往を阻止した事甚だしく、前年同月に比し二萬餘圓の減收を示しましたが、下半期に入つては先づ十月朝鮮神宮鎮座祭舉行及各地に品評會、大會等相次で開催せられ俄然活況を呈し、神宮御靈代奉迎並に參拜者輸送の爲京釜間に二回の臨時列車を運轉し、前年同月に比し人員に於て十五萬七千餘人、收入に於て十二萬餘圓の大増加を示し、十一月には咸鏡南部線陽化俗厚間開通し引續き好況を呈し、十二月に入り寒冷頓に加り年末旅行者も増加せず、加ふるに滿洲に於ける郭松齡の動亂は同方面旅行者に不安を感じせしめ、長距離輸送は激減しましたが、期末迄に滿洲時局の安定、團體客の來往等に依り相當恢復し、大體に於て前年度下半年以上の好成績を収める事が出来ました、次に旅客運輸上に於ける最近數年間の著しい現象は優等旅客が漸減するに反し、三等旅客の遞増する事、學生生徒等の修學旅行者、並聯絡旅客の激増で本年度も依然斯る趨勢を繼續して居ります。次に貨物運輸に在つては四月、日銀の第一次金利引下げ等があり金融は幾分緩和せられ、且つ財界緊縮方針に伴ふ各種

事業の整理等は大體に於て一段落を告げた關係上、前年來の不景氣は稍恢復した感はありますが、未だ一般的活況を呈する程でなく、加ふるに七八月の大洪水及近海航路小船舶の過剩等、鐵道便に依る輸送貨物を脅威するものがありました。が、一方滿洲粟の需要並に水利事業の勃興等は之等の諸材料を緩和し、前年に比し輸送數量收入共に増加し、尙ほ農産物の豊作に依り鮮米の内地移出多く、又需要期に於ける石炭薪炭の移動及、産米増殖計畫の進捗に伴ふ工事材料の輸送等相當見るべきものがあり、上下兩期を通じ大體に於て豫期以上の成績を収める事が出来ました。

□大 正 十 五 年 度

昭 和 元 年 度

當年度は經濟界稍恢復の徴あるに、産米移出、粟輸入其他各種建築材料の輸送旺盛を極めたるに於て、旅客貨物收入共に著しく増加し、殊に貨物收入に於ては數量と共に、頭初の豫定を超過する好成績を示したのでありますが、各月別の成績の概要次の如くであります。

四 月

旅客關係にあつては、上旬世界周遊團、練習艦隊及第三艦隊の仁川入港あり、加ふるに新聞社主催に係る觀櫻大會各地に開催せられ輸送旺盛でありましたが、下旬 李王殿下の薨去に依り、朝野哀悼の意を表し、乗客隨つて減少し前年同月に比し二萬七千餘人の減少となりましたが、收入五萬二千餘圓を増加したのは、主として遠距離旅客の増加に依るものであり、貨物は建築並に施肥期を控へた關係上、此の種のもの著しく増加し、又昨秋の豊作に依る残存米の先安見込の放賣、並に代用食たる粟・大豆其他穀類の移動、産米増殖計畫に伴ふ施肥の奨励、農家の自覺等に依り肥料の荷動き増加し、前年同月に比し輸送噸數九萬五千噸收入二十萬圓を増加し左の成績を示したのであります。

旅 客	乗車人員	一、七六八千人	客車収入	一、五〇二千元
小手荷物	輸送斤數	四、四〇九千斤	貨車収入	一、五六九千元
貨物	輸送噸數	四三八千噸	計	三、〇七一千元

五 月

京城に朝鮮新聞社主催の朝鮮博覽會あり、全鮮各地より觀覽客陸續して集り大景氣を現し、前年同月に比し乗車人員六萬餘人客車収入十六萬七千圓の増加となり、貨物は輸送品の重鎮である米穀は米價保合で荷動き尠つたが、木材・建築材料等は景氣恢復を見越しての準備で、水利水電等各種工事の進捗で活潑な荷動きを見せ、又木炭の移出綿糸布・生果の移入粟・豆粕の輸入に相當好況を呈し、前年同月に比し、輸送噸數十一萬噸、収入三十九萬六千圓を増加し左の成績となつて居るのであります。

旅 客	乗車人員	一、五二五千人	客車収入	一、四四四千元
小手荷物	輸送斤數	四、四二二千斤	貨車収入	一、六五九千元
貨物	輸送噸數	四一四千噸	計	三、〇七三千元

六 月

十日 故大勳位李王殿下の國葬が行はれ、之が參列又は敬弔の爲、全鮮各地、遠くは内地からも知名の士多數入城したので、臨時列車の運轉又は客車増結を行つた結果、前年同月に比し實に十六萬九千餘人、収入三十二萬餘圓の増加となり、貨物は木材・建築材料は相變らず好況を示し、下旬米價の昂騰に伴ひ米の出荷増加と豐漁による鹽鮮魚及春蘭の出廻りがあり相當の景氣を添へ、前年同月に比し輸送噸數八萬七千噸、収入二十一萬八千餘圓の増加を見たとあります。

旅 客	乗車人員	一、四〇〇千人	客車収入	一、四二三千元
小手荷物	輸送斤數	四、八二二千斤	貨車収入	一、二五九千元
貨物	輸送噸數	三七九千噸	計	二、六八二千元

七 月

本月は雨季水害の季節であります、其被害比較的僅少であつた爲、各地水浴又は避暑客の出遊多く、且つ世界一周旅行者の爲、安東釜山間に臨時旅客列車を運轉し、又龍山に朝鮮冒險飛行大會等あり好成績を示し、前年同月に比し乗車人員一萬八千餘人、収入八十四萬餘圓の増加を見、貨物も又幸に水害其他大なる障碍もなく、夏涸時季にも拘らず相當の成績を示し、之を前年同月に比するに輸送噸數七萬六千噸、収入三十萬五千圓を増加して居るのであります。

旅 客	乗車人員	一、一一四千人	客車収入	一、一四二千元
小手荷物	輸送斤數	四、三四七千斤	貨車収入	一、〇五二千元
貨物	輸送噸數	三一一千噸	計	二、一九四千元

八 月

例年の如く各地に新聞社主催の海水浴、納涼會等團體輸送の計畫がありて前年同月に比し、乗車人員三萬九千人収入五萬八千圓の増加を示し、貨物は降雨出水の障碍非常に尠く之亦好成绩を示し、鮮米は豐作を豫想して各地に賣溜の状態を呈し、輸送振はなかつたが端境期の高値を見込んだ外米は、米價下落と共に放賣續出し仁川發奉天行のみでも二千餘噸を算する盛況であり、建築材料は咸鏡南部線の延長、鎮海線の建設、朝鮮水力電氣、東洋水利等の工事進捗に伴ひ引續き好況を示し、木材は鴨綠江氾濫の爲輸送不振となり、肥料は季節の關係から幾分減少しましたが、之を前年同月に比するに

輸送噸數三萬七千噸、收入十萬六千圓を増加して居るのであります。

旅 客	乗車人員	一、四〇〇千人	客車收入	一、二五九千円
小手荷物	輸送斤數	三、三二八千斤	貨車收入	一、〇一〇千円
貨物	輸送噸數	二九八千噸	計	二、二六九千円

九 月

涼氣次第に加はり各種旅行客多く、共進會品評會等各地に開催され、加ふるに十一日から十三日迄帝國第一艦隊が西湖津に入港し、次で十七日から二十一日迄第一、第二の聯合艦隊が元山灣に碇泊し、之が觀覽客に對して臨時列車を運轉する等、前年同月に比し乗車人員七萬六千人、收入九萬一千圓を増加し、貨物は夏涸の影響を受け比較的閑散でありましたが、引續き外米の放賣續出し、又鴨綠江氾濫に因る木材の價格昂騰ミ契約品の期限接追等に加ふるに、出貨期に近い關係上前年同月に比べる輸送噸數二萬九千噸、收入八十三萬八千圓を増加して居るのであります。

旅 客	乗車人員	一、五二一千人	客車收入	一、二七二千円
小手荷物	輸送斤數	四、一四千斤	貨車收入	一、一三三千円
貨物	輸送噸數	三二二千噸	計	二、四〇五千円

十 月

修學旅行、栗拾ひ、紅葉狩、運動會、陸上競技大會、大日本山林大會等各地に開催せられ、尙一日より列車運轉時刻の一部を改正して京城木浦間に夜行一往復の直通運轉を開始致しましたが、之を前年同月に比べるミ乗車人員十七萬四千人の増加に反し、收入三萬七千圓の減少を見たのは、近距離旅客の増加に依るものであります、貨物は上旬日銀利下發表に内

地米收穫豫想減に依り、米價の沸騰的高價を見た爲、有掠れ状態の市場に地方の賣物殺到し、輸送活潑を呈し中旬後米價下落と同時に出荷の氣勢幾分鈍りましたが、折柄の新米は相當の出廻りを見せ、出貨は京義線奥方面が第一を占め、仁川群山港圏内に亞ぐの景況であり、石炭は急激な増加を示し、木浦仁川方面の廻入炭の外撫順炭の輸入も異狀に増加し、其他省線方面は米、大豆、木炭の移出、綿絲布の移入増加し、滿洲方面には綿絲布の輸入を増加し、又粟は端境期の品薄ミ鮮米出廻りの影響を受け輸入著しく減少しましたが、之を前年同月に比し輸送噸數一萬七千噸、收入七萬圓を増加して居るのであります。

旅 客	乗車人員	一、六〇九千人	客車收入	一、三七八千円
小手荷物	輸送斤數	五、一九二千斤	貨車收入	一、三七四千円
貨物	輸送噸數	二九七千噸	計	二、七五二千円

(以上連帶、收支、割戻等を精算したる數字とす)

十 一 月

(以下の數字は數量金額共、發送抜にかゝるものを掲出す)

氣候比較的溫暖で引續き各地に共進會、品評會等があり、加ふるに鎮海線十二哩八分、及咸鏡線南部を俗厚より新北青に延長し五哩五分の營業を開始せるあり、成績は順調でありましたが、之を前年同月に比し乗車人員約一萬五千人の減少せるに收入は反つて九萬七千圓を増加して居るのであります。貨物は輸送狀況本年度の最高記録であるのみならず、前年の最盛期たる十二月を凌駕するミ約四萬噸云ふ好況を呈しましたが、其重なる原因は不景氣ミ濃厚な豐作氣分ミで米價軟調の所、中旬内地米第二回豫想の大減少に一圓方を引返した折柄各地の秋揚が完了した事ミで、之を絶好の機ミし賣進み、尙局線の外全北、京南、慶北等各私設鐵道の出荷頗る盛んで、其後米價は漸落歩調に轉換しましたが出荷の銳鋒は依然として衰へず、其他大豆・雜穀類の出廻りも相當見るべきものがあり、石炭及薪炭は流石に需要期に入り漸増の氣勢を示し

ましたが、暖氣の爲市場の消化不良、内地廻入炭の減少に依り豫期した成績を見ず木材・セメントは結氷期を控へて漸減傾向であるにも拘らず比較的需要盛んでありまして前年同月に比し約四萬一千噸收入九百五千圓を増加して居ります。

旅 客	乗車人員	一、五六三千人	客車收入	一、四〇二千元
小手荷物	輸送斤數	三、〇五〇千斤	貨車收入	一、三一五千元
貨物	輸送噸數	三七四千噸	計	二、七二七千元

昭和元年十二月

寒氣漸く加り各種の催物等別に見るべきものなきも一日から成鏡北部線(水南、極洞間)十哩及十日博川線(孟中里博川間)五哩八分の營業開始があり、年末としては相當の成績を得、前年度に比し乗車人員約一萬四千人を減したに反し收入約三萬九千圓を増加して居ります。

貨物は例年一般の需給旺盛を極め輸送亦好況を呈す月であります、本年は深刻な不景氣に前月末 大正天皇御不例の聲に因る一般の謹慎氣分で財界は著しく沈滞し、下旬諒閣と共に一段と其濃度を加へ、年末需要の商品界に與へた影響は甚大でありましたが、貨物輸送は前年同月に比し大體に於て良好な成績を収めました、米は内地減收鮮内農作の後を受け、折柄秋遅れの産地は米價軟弱傾向に拘らず廻り依然として販販を示し、其他木材セメントの需要も比較的多く、石炭は季節關係から前月より二割の増送となり薪炭は殊に其需要激増し、新幕附近からは内地行木炭が非常に増加し、之を前年同月に比べますと輸送噸數四萬七千噸、收入八萬五千圓を増加して居ります。

旅 客	乗車人員	一、五七八千人	客車收入	一、四一四千元
小手荷物	輸送斤數	三、九九四千斤	貨車收入	一、三四〇千元
貨物	輸送噸數	三八三千噸	計	二、七五四千元

昭和二年一月

計 二、七五四千元

歳末の客荷移動の後を享け、且つ諒閣中にて極めて静寂に經過し、輸送上特筆する事項はありませんが、前年同月に比し乗車人員約四千人を減少しましたに反し、收入二萬三千圓の増加を見たのは遠距離旅客の増加せるものと思はれます。貨物は諒閣中にて商勢甚だ振はず、中旬は全線的に天候不良で地方の出廻り激減し、下旬舊正月接迫及米價反騰で多し出荷の氣勢現はれしも、大觀して不況でありましたが、此所に特筆すべきは例年にならぬ暖氣で漢江の採氷不能となり、京城以南の需要は鐵原中央水利組合貯水池よりの採氷を充當する事になりし爲、下旬京城、龍山、仁川、馬山行の輸送は六千餘噸を呈し、之を前年同月に比し六千噸、收入七萬圓を減少に止まつて居るのであります。

旅 客	乗車人員	一、五三九千人	客車收入	一、三三三千元
小手荷物	輸送斤數	二、五二九千斤	貨車收入	一、〇七九千元
貨物	輸送噸數	二九五千噸	計	二、四〇二千元

二月

餘寒中にある爲、毎年旅客輸送閑散なるに加へ、諒閣、不景氣其他の影響を受け、乗車人員は前年同月に比し約四萬人の減少を見、収入は之に反し六萬六千圓を増加し、遠距離旅客の増加を示して居ります。

貨物は舊正月に當り工場、鑛山、炭鑛等の休業日多く、且つ本月は日數少き關係上地方の出廻り減退し、商況一般に沈滞の爲、上旬は輸送至極閑散でありましたが、中旬以後は外米關稅問題、木材關稅問題及實收減に因る米價の昂騰等輸送品の重鎮たる米・木材の市況に重大影響ある事象の現出あり、之等貨物の荷動きを大に刺戟し、下旬は政界安定に財界關

係諸法案の通過を期待せられ環境次第に良好に轉じ、折柄セメント、肥料等陽春需要貨物の擡頭せる等、漸次輸送繁忙の傾向を示し、之を前年同月に比し輸送噸數一萬六千噸、收入四萬四千圓を増加して居るのであります。

旅 客	乘 車 人 員	一、三六〇千人	客 車 收 入	一、一八二千元
小 手 荷 物	輸 送 斤 數	二、二二六千斤		
貨 物	輸 送 噸 數	二七四千噸	貨 車 收 入	一、〇四一千元
計				二、二二三千元

三 月

寒氣漸く去らんし陽春を迎ふるの準備期で、未だ各種の催物等がありませんでしたが、例年に比し氣候溫暖なりしに加へ、貨物輸送の旺盛に伴ふ直接、間接の影響を受けた爲か、前年同月に比し乗車人員一萬四千人、收入三萬三千圓を増加して居ります。

貨物 三月に入り上旬先づ日銀利下の好感あり、且政界の安定は財界關係諸法案の通過に確實性を加へ、環境の整備に商況漸次活氣を恢復し、舊臘以來の憂鬱氣一掃され各地の出荷は俄然擡頭し來り、殊に外米關稅不撤廢方針の確定は、折柄需要期に際會せる滿洲粟の輸入を煽り、木關特廢案の提唱は安東よりの木材の見越輸入を招來し、實需期に向ひたる豆粕、セメント、及年度末契約品等の荷動旺盛と共に鮮米の漸減不振を補ひ、例年の最繁忙期たる十二月を突破し、輸送は空前の繁忙を呈し、月末内地財界に漂ひたる一抹の暗雲にも未だ差したる影響もなく、棹尾の大好況を以て當年度を終るこゝを得、之を主要品に就て觀るに次の如くであります。

穀類 奥丹地方の震災及内地銀行取付の弱材料に内地の不買傾向強く、米價依然行惱み、鮮米の出廻り不振であつたが粟及外米は漸次活氣を呈す。

木材 木關特廢案は遂に審議未了となりたるが爲、一時異常なる波瀾を呈し、安東方面よりの見越輸入に相當の好況を示す。

石炭 季節的の關係により一般需要は減退したるも、寺洞發鎮海著海軍需要煉炭の大量輸送あり、前年同月及前月に比し増加す。

セメント 湖南方面の水利、咸南方面の水電及鐵道建設等、陽春諸工事の進捗に需要旺盛、増送に次ぐに増送を以てす肥料 産米増殖計劃の具體的一部門としての肥料方策の實現に依り、折柄銀安の道程にある豆粕は鮮内の需要期に際會し、安東方面より輸入激増を示し、硫安其他も各海港地よりの出荷ありて好況を示す。

其他 薪炭、原鹽、葉蓑等一般營業貨物の他、局用品に於ても亦異數の増加を示す。情勢上述の如くで、咸鏡北部、中部線を除く當局線發送貨物は數量四十萬二百七十二噸、收入百五十一萬一千圓にして前年同月に比し數量に於て七萬四千四百七十八噸（二割二分）を、收入に於て二十三萬七千圓（一割九分）を孰れも増加し、今其主要品別發送噸數、及前年同月、並前月との比較増減を示せば

三月中主要貨物發送噸數、及前年同月、前月比較増減表 (△印は減を示す) (單位噸)

種 別	品 別	本年 三月	前年 同月	比 較	種 別	品 別	本年 三月	前年 同月	比 較
貨 物	穀類	二〇八、六九九	二〇一、一九一	△	鹽干魚	七、七九二	七、七〇〇	△	二、〇五三
	生果	二、八七五	三、〇一〇	△	繩臥莖	七、〇八一	七、〇〇〇	△	一、〇五三
	野菜	二、五五三	二、五〇〇	△	肥料	一、三、七〇〇	一、三、五〇〇	△	二〇〇
	木材	九、一四六	八、〇〇〇	△	其他	六〇、四三三	六〇、四〇〇	△	三三
	薪木炭	九、一四六	八、〇〇〇	△	營業品計	九七、五五五	九七、五〇〇	△	五五
	石炭	三、七四〇	三、七四〇		局用品	二〇、〇〇〇	二〇、〇〇〇		〇
	鑛石	六、五八二	六、五八二		合計	二〇〇、七三三	二〇〇、七三三		〇
	建築材料	七、五二〇	七、五二〇		貨物收入	一、五一一	一、五一一		〇
	鮮魚	七、七九二	七、七〇〇	△					
	其他	七、〇八一	七、〇〇〇	△					
合計	二、二二三	二、二二三							
前月									
比較									
増									
減									

さなり、旅客貨物の概算合計収入は次表の通り

旅客	乗車人員	一、六二八千人	客車収入	一、六八一千元
小手荷物	輸送斤數	二、〇五〇千斤	貨車収入	一、五一一千元
貨物	輸送噸數	四〇〇千噸	計	三、一九二千元

而して、四月以來の累計概算は、旅客収入に對する實行豫算一千六百七萬六千圓に對し三十七萬二千圓を、貨物収入は同じく豫算一千六百三十五萬六千圓に對し、百三十三萬二千圓、計百七十萬四千圓の超過を示す見込で、兩者を合した一日一哩平均収入は最高七十九圓に達し當年度は極めて良好な成績で終つて居るのであります。

四 列 車 運 轉

明治三十九年當時に於ける列車の運轉は、凡て引繼以前の狀態を繼續し京釜線では草梁、西大門から毎日午前各一回の急行列車(運轉時間十一時間)を發するの外、草梁大邱間に三往復、大邱西大門間に二往復の混合列車を運轉し、京仁線では西大門仁川間七往復し、京義、馬山の兩線は南大門開城間四往復、開城平壤間三往復、平壤新義州間二往復、三津馬山間二往復の列車を運轉したのみで、京義間を直通する列車の設けなく平壤を界こして各列車は打切運轉し、且つ京釜京義兩線とも未だ夜行列車を運轉せず、釜山新義州間の旅行には途中二泊を必要としましたが、各區間に於ける列車運轉時間の最短は西大門草梁間十一時間、南大門平壤間十時間二十分、平壤新義州間八時間半でありました。

其後明治四十年四月二十日の京釜、馬山線に於ける列車時刻の改正を初し、爾來運輸狀況の變轉に伴ひ、又は他鐵道と連絡の必要に應じて運轉時刻を改正し、或は列車の回數を増減し、或は運轉時間を短縮する等、時勢の進運に應じて運

一	旅	客	乘車人員	一、六二八千人	客車収入	一、六八一千元	
二	小	手	荷物	輸送斤數	二、〇五〇千斤	貨車収入	一、五一一千元
三	貨	物	輸送噸數	四〇〇千噸	計	三、一九二千元	

四 列 車 運 轉

明治三十九年當時に於ける列車の運轉は、凡て引繼以前の狀態を繼續し京釜線では草梁、西大門から毎日午前各一回の急行列車（運轉時間十一時間）を發するの外、草梁大邱間に三往復、大邱西大門間に二往復の混合列車を運轉し、京仁線では西大門仁川間七往復あり、京義、馬山の兩線は南大門開城間四往復、開城平壤間三往復、平壤新義州間二往復、三津馬山間二往復の列車を運轉したのみで、京義間を直通する列車の設けなく平壤を界りまして各列車は打切運轉し、且つ京釜京義兩線とも未だ夜行列車を運轉せず、釜山新義州間の旅行には途中二泊を必要としましたが、各區間に於ける列車運轉時間の最短は西大門草梁間十一時間、南大門平壤間十時間二十分、平壤新義州間八時間半でありました。

其後明治四十年四月二十日の京釜、馬山線に於ける列車時刻の改正を初とし、爾來運輸狀況の變轉に伴ひ、又は他鐵道と連絡の必要に應じて運轉時刻を改正し、或は列車の回数を増減し、或は運轉時間を短縮する等、時勢の進運に應じて運

列 車 哩	貨 物	596,771	1,020,918	14,564	130,642	63,986	1,849	57,547	1,886,277	1,834,476	2,172,533	1,946,024	1,578,574	1,540,833		
	混 合	520,545	408,853	309,179	92,090	75,150	84,927	183,440	1,674,184	1,612,912	1,547,036	1,552,134	1,614,741	1,573,526		
	汽 動 車	—	2,957	—	—	—	—	—	2,957	—	9,310	—	—	—		
計	1,934,646	2,131,647	560,139	422,577	296,963	86,776	241,088	5,673,836	5,528,148	5,802,033	5,180,310	4,634,951	4,577,265			
一 日 平 均 列 車 哩	哩分	5,300.4	5,840.1	1,524.6	1,157.7	843.9	237.7	660.5	15,604.6	15,862.7	15,926.5	14,294.5	12,750.9	12,561.1		
一 日 平 均 列 車 回 數	回分	16.3	15.8	8.7	8.4	5.8	4.5	6.4	11.9	12.2	13.4	12.1	10.9	10.9		
一 列 車 平 均 連 結 車 數	旅 客 列 車	客 車	車分	8.1	7.5	4.7	5.4	4.3	—	5.7	7.0	7.1	7.3	7.6	7.0	
		貨 車	車分	.3	.2	2.4	3.7	2.9	—	—	1.0	.9	.9	0.9	.4	.6
		計	車分	8.4	7.7	7.0	9.2	7.2	—	5.7	8.0	8.0	8.1	8.0	8.0	7.6
	貨 物 列 車	客 車	車分	1.6	1.1	—	1.4	1.5	—	1.2	1.3	1.4	1.0	.8	.7	.7
		貨 車	車分	13.8	18.9	7.2	10.0	7.5	6.6	9.0	15.9	15.6	15.7	15.0	15.2	14.6
		計	車分	15.4	20.0	7.2	11.4	9.0	6.6	10.2	17.2	17.0	16.7	15.8	15.9	15.4
混 合 列 車	客 車	車分	3.9	3.2	3.1	2.2	2.9	3.0	3.3	3.3	3.3	3.6	3.9	3.6	3.4	
	貨 車	車分	8.6	9.8	6.3	9.1	4.8	1.2	3.7	7.4	7.2	8.0	7.6	7.6	7.1	
計	車分	12.5	13.0	9.5	11.3	7.7	4.2	6.9	10.7	10.6	11.6	11.5	11.3	10.5		
車 輛	客 車 哩	旅 客 列 車 連 結	哩	6,622,073	5,262,893	1,109,204	1,082,510	684,496	—	579	14,761,755	14,756,574	15,091,964	12,013,673	10,974,797	10,269,048
		混 合 列 車 連 結	哩	2,013,925	1,290,405	973,204	207,107	216,600	258,370	597,480	5,557,591	5,378,108	5,569,373	6,119,779	5,863,836	5,320,480
		貨 物 列 車 連 結	哩	953,983	1,103,252	—	184,781	97,971	—	67,036	2,407,023	2,554,191	2,266,800	1,506,946	1,081,556	1,091,624
		汽 動 車 連 結	哩	—	11,822	—	—	—	—	—	11,822	—	37,236	—	—	—
	計	哩	9,589,981	7,668,372	2,082,408	1,474,398	999,067	258,870	665,095	22,738,191	22,688,873	22,965,370	19,640,398	17,920,189	16,681,152	
貨 車 哩	貨 物 列 車 連 結	哩	8,256,495	19,324,017	105,078	1,310,913	480,620	12,121	518,360	30,007,604	28,568,821	34,113,050	29,204,967	24,021,335	22,563,595	
	混 合 列 車 連 結	哩	4,478,290	4,018,279	1,952,965	837,584	363,475	100,967	674,158	12,425,718	11,685,951	12,341,134	11,787,167	12,333,002	11,182,798	
	旅 客 列 車 連 結	哩	237,059	135,563	556,150	749,088	451,245	—	—	2,129,105	1,874,498	1,786,516	1,455,769	555,623	897,050	
計	哩	12,971,844	23,477,859	2,614,193	2,897,585	1,295,340	113,088	1,192,518	44,562,427	42,129,270	48,240,700	42,447,903	36,909,960	34,643,443		
合 計	哩	22,561,825	31,146,231	4,696,601	4,371,983	2,294,407	371,958	1,857,613	67,300,618	64,818,143	71,206,073	62,088,301	54,830,149	51,324,595		
一 日 平 均 客 車 哩	哩	26,274	21,009	5,705	4,039	2,839	709	1,822	62,536	65,104	63,040	54,195	49,299	45,777		
一 日 平 均 貨 車 哩	哩	35,539	64,323	7,162	7,939	3,681	310	3,267	122,559	120,887	132,420	117,130	101,540	95,070		
收 入	旅 客 收 入	円	7,157,358	4,212,760	1,604,037	1,106,916	664,282	130,574	422,952	15,298,879	14,935,945	15,155,938	14,219,086	13,361,903	12,668,192	
	貨 物 收 入	円	5,333,433	7,009,229	1,056,182	967,029	448,769	54,512	540,789	15,409,943	14,091,921	15,215,170	14,194,338	12,794,290	12,347,393	
	合 計	円	12,490,791	11,221,989	2,660,219	2,073,945	1,113,051	185,086	963,741	30,708,822	29,027,866	30,371,108	28,413,424	26,156,199	25,015,585	
	一 日 平 均 收 入	円	34,221.35	30,745.18	7,288.27	5,682.04	3,162.98	507.08	2,640.39	84,457.71	83,293.73	83,368.40	78,403.49	71,956.53	68,648.70	
一 哩 平 均 收 入	円	38,456.87	30,346.10	15,072.06	14,985.15	8,001.80	3,512.07	9,393.19	23,551.52	23,383.17	25,662.11	24,303.67	22,542.62	21,649.14		
一 日 一 哩 平 均 收 入	円	105.36	83.14	14.29	41.06	21.92	9.62	25.73	64.52	64.06	70.12	66.59	61.76	59.31		
列 車 一 哩 平 均 收 入	円	6.46	5.26	7.45	4.91	3.75	2.13	4.00	5.41	5.25	5.23	5.48	5.64	5.47		

輸交通の利便を増大する事に努めましたが、今各線に就き其の経過の概要を示せば左の如くであります。

京釜及び京義線

京釜線では明治四十年四月二十日、草梁西大門間に混合列車一回を發するに共に、從來の急行列車の運轉時刻を短縮し、京義線では四十一年四月一日から純然たる營業列車の運轉を開始し、釜山驛の新設、關釜連絡船書航便の運行に伴ひ、新に釜山新義州間に一回の直通急行列車の運轉を開始し、茲に京釜間に於ては始めて夜行列車を見るに至り、釜山新義州間急行列車の運轉時間は二十六時間半となり、從來の途中二泊を要したのに比較しますと格段の相違をなしたのであります。

次に四十四年十一月京義線の改良工事、及鴨綠江橋梁の竣成に相俟つて、南滿洲鐵道安東線の廣軌改築の竣工に依り、鮮滿間軌條の接續を見、車輛の直通を實現せんが爲、日支兩國の委員は奉天に會して此の問題に關する協議を重ねた結果國境列車直通に關する日支協約の調印を了へ、機關車の通過手小荷物及び貨物の輸出入に關する検査並手續等も亦決定せられましたので、從來新義州發着の各列車は之を安東驛に改め、同時に南滿洲鐵道と共同し南大門長春間一週三回の鮮滿直通旅客列車の運轉を開始し、亞で四十五年六月十五日鐵道院が下關新橋間特別急行旅客列車を新設し、關釜連絡船の運行時刻を改正しましたので、鮮滿直通急行列車の運轉區間も、之に應じて釜山迄延長し、更に大正二年四月一日から釜山新棧橋の竣工に伴ひ、主要列車の發着を棧橋で取扱ふ事になり、船車の接續に非常な便宜を加へるに至り、五月京釜線晝間急行列車を京義線に延長し、京義間に始めて夜行列車を見るに至つた結果、釜山安東間には、鮮滿直通急行列車以外二往復の急行列車を存するに至りました。

然るに大正三年歐洲戰亂が突發した爲、西比利亞鐵道並に東清鐵道急行列車の運轉不確實となり、一方歐亞旅行客も著しく減少したので、同列車の運轉も九月十五日以降一週一回の運行に變更し、後六月十一日から之を釜山奉天間二往復に改め、大正八年京釜線に一往復の旅客急行列車を増加しましたが、九年には京義線中、龍山、城山里線を廢して京城から

Table with multiple columns and rows of numerical data, likely a schedule or financial record. The text is mirrored and difficult to read due to the image quality and bleed-through.

新村を経て水色に至る新線の完成に伴ひ、同線に依る運轉を開始し、十二年七月には關釜連絡船運航時間の改正に應じ、内地大陸間交通上の利便を増す如く全線に亙り時間の改正を行ひましたが、前記急行列車は十三年五月以降之を奉天迄延長し、此列車は奉天を経て大連、長春、ハルビン、洮南、天津、北京方面迄の主要列車と聯絡を圖り、以て歐亞交通上重要な使命を達せんことを期したのでありますが、最近に至りベルリンに於ける歐亞連絡國際鐵道會議に於て大連、釜山、浦鹽よりウスリー線、東支線を経由して西止利亞線に出でワルツィ又はリガに達し、夫より歐洲各地に至る連絡輸送協定の成立を見、昭和二年五月より實施の豫定でありますから、茲に朝鮮鐵道は再び以前の狀態に復し、歐亞交通の捷徑として其眞價を發揮するに至るべきであります。

又急行列車以外の列車は、其の後運轉狀況の變遷に伴ひ、數度の改正を加へ、且つ國有支線、私設鐵道、沿岸航路等の接續關係及鮮魚野菜其他特殊品の輸送、沿線學生の通學、主要都市着發時間の關係等から、専ら各線の事情に應じて、旅客、混合、貨物の各列車を配して居りますが、現今に於ては京釜線に於て釜山京城間直通旅客列車二往復の外、各區間列車を通過すれば、旅客列車二往復(内一往復は京城木浦間直通)混合列車三往復、貨物列車二往復の外に、不定期貨物列車數往復あり、京義線では京城奉天間旅客列車二往復の外、區間列車は混合二往復、貨物四往復、外に不定期貨物往復を運轉して居るのであります。

而して釜山安東間急行列車創設當時の運轉時間は二十六時間半でありましたが、現在(昭和二年四月)に於ては五百九十一哩を最短二十一時間二十分で走り、此列車は更に安奉線二百七十六軒七(百七十一哩四分)を六時間で奉天に達し、長春に至るものは三百四軒八(百八十九哩四分)を六時間、南行して大連に至るものは三百九十七軒(二百四十八哩二分)を七時間で達しますので、釜山長春間を通過しますと、九百四十九哩を三十三時間餘(奉天接續時間二時間を除く)で達するのであります。

京仁線 京釜引繼當時に於ては西大門仁川間七回の運轉でありましたが、四十年四月二十日より急行旅客列車一回混合列車二回を増發し、通計十往復とし、後一回を減じて其の配合を急行旅客列車、旅客列車混合列車各三回に改め後、更に急行二、旅客三、混合四の排列をしましたが、其後數度の改正を加へ現在(昭和二年四月)では急行旅客列車三往復の外、普通旅客九往復、貨物列車二往復を運轉して居ります。

馬山及鎮海線 四十年四月二十日の時刻改正に於て三浪津馬山間二回の混合列車の外、草梁馬山間に一往復を増加し、後之を三浪津馬山間運轉に改め、其の後更に二回を増加して、現在五往復の混合列車、及貨物列車一往復の外、馬山昌原間(鎮海直通)二往復の列車を運轉し、鎮海線では前記直通二往復の外、鎮海昌原間四往復の混合列車を運轉して居ります。

平南線 平壤鎮南浦間は四十三年十月の開業に係り當初二回の混合列車を運轉しましたが、其の後漸次回數を増加し、現在は旅客列車一往復混合四往復、貨物列車一往復を運轉して居ります。

平壤炭鑛線 當初平壤寺洞間に朝夕各一往復の旅客列車を運轉しましたが、現在では平壤勝湖里間混合四往復、貨物一往復外にセメント及無煙炭輸送の爲に、時々貨物臨時列車を運轉して居ります。

兼二浦線 初め鐵道工場の所在地であつた關係上四十年七月から一日四回を運轉しましたが、四十一年之を三回とし四十五年一月更に一回を減じ、其後漸次増加して現在では混合五往復とし、内一ヶ列車は平壤兼二浦を直通運轉し、沿線通學生其他來往者の利便を圖つて居るのであります。

博川線 現在四往復の混合列車を運轉し、各本線との接續に便して居ります。

湖南線 明治四十四年七月十日、大田連山間に於て一部の營業を開始してから全通期に至るまでは、各區間何れも二回の混合列車(群山支線は三回)を運轉し、大正三年一月に至り列車の運轉系統を改め、大田木浦間に一日一回の直通

旅客列車を運轉するの外、混合列車大田裡里間二回、裡里井邑間一回、井邑木浦間一回、群山支線に五回を設けましたが、當時京釜線急行列車との接続は、京城方面に對し最も便利で、釜山方面との聯絡には待合時間を多く要した關係上、大正三年八月、混合列車の配置を改正し、群山支線を四回とし、木浦松江間に偶數日一往復の運轉を増加し、木浦大田間の直通を計り、釜山方面の聯絡にも便したのでありますが、其の後旅客貨物の増加に伴ひ漸次其回數を増加し、更に又大正十一年五月線路の改良に伴ひ、全區間に大型機關車の運轉を開始し、輸送力を増大しましたが、現在では大田木浦間旅客列車二往復、混合列車一往復、裡里木浦間混合一往復、大田群山間一往復、裡里群山間五往復の列車を運轉し、其外旅客二往復は大田より其儘京釜線に入り、乗換を要せず京城迄直通する如く、大正十五年十月一日から改正し兩地及沿線の利便を増大したのであります。

京元線及び咸鏡南部線 明治四十四年十月龍山議政府間に營業を開始した當時は、南大門議政府間に二回の列車を運轉し、其後新線の開業に伴つて運轉區域を擴め、大正二年八月以降は元山方面に於ても亦一日二回の列車を運轉し、大正三年八月全通と同時に運行時間を改正して、南大門元山間に一往復の直通旅客列車、南大門福溪間、福溪元山間に一回の混合列車を運轉し全區間を通じ二往復しましたが、其後元山以北に於ける咸鏡南部線の延長に伴ひ、漸次運轉區間を伸長し時機に應じ回數も増加して、大正十一年六月京城咸興間に夜行列車一往復を増し、(當時西湖津迄開通)現在では京城新北青間直通旅客一往復を運轉し自動車便に依り、中部及北部線と接続し、北鮮方面と交通の短縮を圖り、其他京城咸興間旅客一往復、同福溪間及福溪新北青間混合一往復を運轉し、福溪高山間二往復、咸興西湖津間一往復其他數回に亘り、區間の臨時列車を運轉して居ります。

而して本線は龍山に於て京釜線主要列車と接続し、運轉時間は京城元山間に於て、現在七時間四十分であります。

咸鏡中部線 大正十三年十月十一日、吉州端川間五十二哩七分の營業を開始し、當時混合列車二往復を運轉しました

が、漸時貨客の増加に伴ひ現在では二往復の外に、城津端川間三往復の混合列車を運轉して居りますが、本線開通と同時に南部、中部北部線間の未開通區間に、民間經營の自働車連絡を開始し、大正十四年十一月一日列車運轉時刻の改正以後に於ては、俗厚より五時間餘の自動車便に依り端川に於て最終の下り列車と接続し京城から二十四時間半で城津に達する事が出来る様になりました。

咸鏡北部線 大正五年十一月五日、清津蒼坪間三十二哩の開通により二往復の混合列車を運轉し、翌六年十一月蒼坪會寧間二十三哩八鎖開通に伴ひ、清津會寧間を通じて混合列車二往復を運轉しましたが、現在混合二往復、貨物一往復不定期貨物列車一往復を運轉して居ります。

又輪城より分れて南下するものは大正八年十二月先づ輪城羅南間の開通により三往復の混合列車を運轉し、爾後、累年線路の開通に伴ひ漸次其區間を延長して、大正十五年十一月十一日には極洞に達しましたが、現今清津極洞間混合列車二往復の外、朱乙溫泉浴客の便宜を圖り、清津朱乙二往復の混合列車を運轉して居るのであります。

尙一方自動車連絡は線路の伸長に連れ、順次其區間を短縮し、現在では京城から清津まで三十六時間(城津一泊の七時間半を含まず)で達する事が出来るのであります。

朝鮮線列車運轉の概況右の通りであります。尙参考として京城を中心に内地、及滿洲各地に至る列車最短時間を擧げます左の通りであります。

南 方

大 田 へ	三時間二十五分	群 山 へ	六時間二十五分
木 浦 へ	十時間二十五分	大 邱 へ	七時間十五分

備考 本表は接續箇所^をに於ける時間を含む、昭和二年四月下旬現在發表の時刻表による。
 時差、朝鮮の正午十二時は、安東以北で午前十一時(一時間遅し)、長春以北では午前十時二十六分(一時間三十分遅し)に當ります。

五 聯 帶 運 輸

朝鮮鐵道は當初内鮮間の交通を促進し經濟の發展を圖るを目的としたのでありますが、其後釜山に於ける海陸連絡設備

北 方

釜山	釜山	十時間十分	長崎	三十一時間〇分
下關	下關	二十二時間〇分	岡山	三十二時間二十分
鹿兒島	鹿兒島	三十四時間二十五分	大阪	三十六時間十五分
神戸	神戸	三十五時間二十五分	大岡	四十四時間十分
京都	京都	三十七時間〇分	東京	四十八時間五十分
横濱	横濱	四十八時間十分		
平壤	平壤	六時間〇分	新義州	十二時間五十八分
安東	安東	十二時間十分	奉天	十八時間十分
大連	大連	二十五時間五十分	長春	二十四時間〇分
ハルビン	ハルビン	三十五時間〇分		

テ ン ダ イ	シ	ホ	テ	377,728.9	8.2	
	コ	ホ	テ	1,154,503.8	9.4	
	パシフィック	イ	シ	パ	692,833.4	9.3
		ニ	シ	パ	276,533.2	9.4
		サ	シ	パ	268,235.0	9.2
	コンソリー	リ	ソ	コ	10,978.3	8.9
		イ	カ	ミ	311,017.4	14.3
	ミカド	ニ	カ	ミ	298,677.0	15.0
		計			4,338,304.6	10.1
	合計	本年度			5,294,704.0	8.2
前年度				5,281,163.8	8.1	
城津派出所	本年度	ブレイ		86,434.4	3.0	
	前年度	レイ		37,352.1	3.0	
清津出張所	イ	ブレイ		4,013.3	4.0	
	サ	ブレ		238,985.0	4.2	
	計			242,998.3	4.2	
總計	本年度			5,624,136.7	8.0	
	前年度			5,527,840.8	7.9	
安東機關區 委託仕業	局	イ		46.2	—	
	社	他		151.3	.4	
		ダ		—	—	
	計	ソ		52,796.5	13.5	
				52,994.0	10.6	

大正十四年度種類別機關車運轉成績

種 類 別	列車牽引哩	機關車總哩	換算車輛哩			運 轉 用		機關車一哩平均運轉用石炭	換算車輛百哩平均運轉用石炭	機關車百哩平均運轉用油		機關車一哩平均連結換算輛數				
			客 車	貨 車	計	油										
						汽 筒 用	機 械 用									
タ	フオーホーイール	72,193.6	8,2392.7	208,857.0	2,836.9	271,693.9	3,330,507	519.20	696.85	40.42	1,225.83	.63	.85	3.3		
	モーガール	18.4	4,7412.4	—	30.7	30.7	1,456,000	228.70	541.30	30.71	—	.50	1.14	.0		
	ブレリ	ブレイ	688,544.8	1,076,391.2	1,723,795.1	1,818,513.9	3,542,309.0	47,370,293	5,968.28	10,434.02	44.01	1,863.28	.55	.97	3.3	
		ブレニ	285.7	187,386.1	583.9	826.1	1,410.0	5,617,877	1,141.35	1,909.18	30.00	—	.61	1.02	.0	
	バルチック	195,356.9	226,032.7	441,946.6	866,231.8	1,308,178.4	11,842,889	1,352.60	2,491.65	52.29	905.30	.60	1.10	5.8		
計	956,399.4	1,619,615.1	2,435,182.6	2,688,439.4	5,123,622.0	69,617,556	9,220.13	16,073.00	43.00	1,358.76	.57	.99	3.2			
テ	アメリカン	アメ	110,893.9	136,691.8	474,739.7	241,066.0	715,805.7	8,104,115	935.15	1,160.05	59.29	1,132.17	.68	.85	5.2	
		テホイ	148,286.1	154,032.1	295,264.0	1,446,014.3	1,741,278.3	9,981,320	1,172.40	2,286.60	64.78	573.22	.76	1.48	11.3	
	テンホイラー	テホニ	454,771.5	480,147.8	931,776.9	3,961,977.0	4,893,753.9	33,473,158	2,934.80	5,909.47	69.71	684.00	.61	1.23	10.3	
		テホサ	223,846.1	232,746.3	717,114.4	1,472,183.7	2,189,298.1	16,423,752	1,470.60	2,936.82	70.57	750.02	.63	1.28	9.4	
		テホシ	377,728.9	399,985.9	1,192,756.8	2,089,511.6	3,282,268.4	24,459,580	2,550.45	4,354.09	61.15	745.20	.64	1.09	8.2	
		テホコ	1,154,503.8	1,190,439.6	4,324,341.8	6,853,248.9	11,177,590.7	69,241,338	8,202.08	12,969.63	58.16	619.47	.69	1.09	9.4	
	パシフィック	パシイ	692,833.4	706,574.8	5,316,283.2	1,313,490.3	6,629,773.5	41,808,957	5,242.12	8,722.11	58.91	630.62	.74	1.23	9.3	
		パシニ	276,533.2	282,176.7	2,131,544.2	517,609.0	2,649,153.2	16,043,293	2,196.97	3,374.09	56.86	605.60	.78	1.19	9.4	
		パシサ	268,235.0	272,036.3	2,281,153.2	245,456.1	2,526,609.3	15,822,581	2,086.70	3,449.85	85.16	626.24	.77	1.27	9.2	
	コンソリー	ソリ	10,978.3	11,950.3	20,978.5	85,247.3	106,225.8	930,050	87.80	169.20	77.83	875.54	.73	1.42	8.9	
	ミカド	ミカイ	311,017.4	329,836.8	346,613.4	5,358,159.4	4,704,772.8	29,345,184	2,804.15	4,953.57	88.97	623.71	.85	1.50	14.3	
		ミカニ	298,677.0	327,372.1	180,575.8	4,713,488.9	4,894,064.7	28,294,466	2,929.01	4,375.11	86.43	578.75	.89	1.34	15.0	
	計	4,338,304.6	4,527,040.5	18,213,141.9	27,297,452.5	45,510,594.4	293,923,594	32,592.23	54,710.60	64.93	645.85	.72	1.21	10.1		
	合計	本年度	5,294,704.0	6,146,655.6	20,648,324.5	29,985,891.9	50,624,216.4	363,546,150	41,832.36	70,733.6	59.15	717.99	.68	1.15	8.2	
		前年度	5,281,163.8	6,109,349.7	20,168,066.0	29,741,216.3	49,639,282.3	352,208,500	42,371.63	74,476.75	57.65	709.54	.69	1.22	8.1	
ダ	城津派出所	ブレイ	86,434.4	89,738.5	163,169.1	102,932.0	26,6101.1	5,033,580	473.35	946.20	56.06	1,891.60	.53	1.05	3.0	
		ブレイ	37,352.1	38,852.0	56,075.3	60,627.8	11,6703.1	2,143,710	243.70	453.20	55.18	1,836.90	.62	1.17	3.0	
ダ	清津出張所	ブレイ	4,013.3	5,427.7	10,317.1	11,502.7	2,1819.8	288,820	40.40	83.60	53.21	1,323.66	.74	1.54	4.0	
		ブレイ	238,985.0	307,382.9	502,208.0	787,421.3	1,289,629.3	15,168,140	1,653.70	3,365.30	49.35	1,176.16	.54	1.10	4.2	
		計	242,998.3	312,810.6	512,525.1	798,924.0	1,311,449.1	15,445,960	1,694.10	3,448.90	49.41	1,178.62	.54	1.10	4.2	
ダ	前年	ブレイ	209,324.9	246,033.9	483,150.6	525,212.6	1,008,363.2	12,845,380	1,242.50	2,563.02	52.21	1,273.88	.50	1.04	4.1	
		計	209,324.9	246,033.9	483,150.6	525,212.6	1,008,363.2	12,845,380	1,242.50	2,563.02	52.21	1,273.88	.50	1.04	4.1	
ダ	總計	本年度	5,624,136.7	6,549,254.7	21,324,018.7	30,887,747.9	52,117,666.6	384,036,690	43,999.81	75,178.70	53.64	735.54	.67	1.15	8.0	
		前年度	5,527,840.8	6,394,235.6	20,707,291.9	30,057,056.7	50,764,348.0	367,197,590	43,857.53	77,493.57	57.43	723.34	.69	1.21	7.9	
ダ	安東機關區 委託仕業	局	ブレイ	46.2	12,861.9	—	71.3	71.3	563,733	179.57	230.70	43.83	—	1.40	1.79	—
			其他	151.3	3,154.2	120.4	761.9	882.3	221,367	50.67	67.22	70.02	2,508.98	1.61	2.13	.4
			ダブ	—	4,320.1	—	—	—	245,700	61.49	81.20	56.87	—	1.42	1.88	—
			ソリ	52,796.5	57,580.9	55,958.7	—	775,280.3	4,333,884	858.75	1,638.02	75.27	559.01	1.49	2.84	13.5
ダ	社	計	52,994.0	73,597.0	56,079.1	—	775,233.9	5,364,684	1,088.99	1,935.94	72.89	691.12	1.48	2.62	10.0	

朝鮮鐵道は當初内鮮間の交通を促進し經濟の發展を圖るを目的としたのでありますが、其後釜山に於ける海陸連絡設備

大正十四年度種類別機關車運轉成績

種 類 別	列車牽引哩	機關車總哩	換算車輛哩			運 轉 用		機關車一哩平均運轉用石炭	換算車輛百哩平均運轉用石炭	機關車百哩平均運轉用油		機關車一哩平均連結換算輛數			
			客 車	貨 車	計	石 炭	油								
							汽 筒 用			機 械 用					
タ	フオアーホイール	72,193.6	8,2392.7	208,857.0	2,836.9	271,693.9	3,330,507	519.20	696.85	40.42	1,225.83	.62	.85	3.3	
	モーガール	18.4	4,7412.4	—	30.7	30.7	1,456,000	228.70	541.30	30.71	—	.50	1.14	.0	
	ブレリ	レイ	688,544.8	1,076,391.2	1,723,795.1	1,818,513.9	3,542,309.0	47,370,293	5,968.28	10,434.02	44.01	1,863.28	.55	.97	3.3
		ニ	285.7	187,386.1	583.9	826.1	1,410.0	5,617,877	1,141.35	1,909.18	30.00	—	.61	1.02	.0
	バルチック	パル	195,356.9	226,032.7	441,946.6	866,231.8	1,208,178.4	11,842,889	1,352.60	2,491.65	52.29	905.30	.60	1.10	5.8
計		956,399.4	1,619,615.1	2,435,182.6	2,688,439.4	5,123,622.0	69,617,556	9,220.13	16,073.00	43.00	1,358.76	.57	.99	3.2	
テ	アメリカン	ア メ	120,893.9	136,691.8	474,739.7	241,066.0	715,805.7	8,104,115	935.15	1,160.05	59.29	1,132.17	.68	.85	5.2
		テ ホ イ	148,286.1	154,082.1	295,264.0	1,446,014.3	1,741,278.3	9,981,320	1,172.40	2,286.60	64.78	573.22	.76	1.48	11.3
	テンホイラー	テ ホ ニ	454,771.5	480,147.8	931,776.9	3,961,977.0	4,893,753.9	33,473,158	2,934.80	5,909.47	69.71	684.00	.61	1.23	10.1
		テ ホ サ	223,846.1	232,746.3	717,114.4	1,472,183.7	2,189,298.1	16,423,752	1,470.60	2,986.82	70.57	750.02	.63	1.28	9.4
		テ ホ シ	377,728.9	399,985.9	1,192,756.8	2,089,511.6	3,282,268.4	24,459,580	2,550.45	4,354.09	61.15	745.20	.64	1.09	8.2
		テ ホ コ	1,154,503.8	1,190,439.6	4,324,341.8	6,853,248.9	11,177,590.7	69,241,338	8,202.08	12,969.63	58.16	619.47	.69	1.09	9.4
	パシフィック	パ シ イ	692,833.4	706,574.8	5,316,283.2	1,313,490.3	6,629,773.5	41,808,957	5,242.12	8,722.11	58.91	630.62	.74	1.23	9.3
		パ シ ニ	276,533.2	282,176.7	2,131,544.2	517,609.0	2,649,153.2	16,043,293	2,196.97	3,374.09	56.86	605.60	.78	1.19	9.4
		パ シ サ	268,235.0	272,036.3	2,281,153.2	245,456.1	2,526,609.3	15,822,581	2,086.70	3,449.85	85.16	626.24	.77	1.27	9.2
	コンソリー	ソ リ	10,978.3	11,950.3	20,978.5	85,247.3	106,225.8	930,050	87.80	169.20	77.83	875.54	.73	1.42	8.9
	ミカド	ミ カ イ	311,017.4	329,836.8	346,613.4	5,358,159.4	4,704,772.8	29,345,884	2,804.15	4,953.57	88.97	623.71	.85	1.50	14.3
		ミ カ ニ	298,677.0	327,372.1	180,575.8	4,713,488.9	4,894,064.7	28,294,46	2,929.01	4,375.11	86.43	578.75	.89	1.34	15.0
	計		4,338,304.6	4,527,040.5	18,213,141.9	27,297,452.5	45,510,594.4	293,928,594	32,592.23	54,710.60	64.93	645.85	.72	1.21	10.1
	合 計	本 年 度	5,294,704.0	6,146,655.6	20,648,324.5	29,985,891.9	50,624,216.4	363,546,150	41,832.36	70,733.6	59.15	717.99	.68	1.15	8.2
		前 年 度	5,281,163.8	6,109,349.7	20,168,066.0	29,741,216.3	49,639,282.3	352,208,500	42,371.63	74,476.75	57.65	709.54	.69	1.22	8.1
ダ	城津派出所	ブレイ	86,434.4	89,738.5	163,169.1	102,932.0	26,6101.1	5,033,580	473.35	946.20	56.06	1,891.60	.53	1.05	3.0
		レイ	37,352.1	38,852.0	56,075.3	60,627.8	11,6703.1	2,143,710	243.70	453.20	55.18	1,836.90	.62	1.17	3.0
	清津出張所	ブレイ	4,013.3	5,427.7	10,317.1	11,502.7	2,1819.8	288,820	40.40	83.60	53.21	1,323.66	.74	1.54	4.0
ブレサ		238,985.0	307,382.9	502,208.0	787,421.3	1,289,629.3	15,168,140	1,653.70	3,365.30	49.35	1,176.10	.54	1.10	4.2	
計		242,998.3	312,810.6	512,525.1	798,924.0	1,311,449.1	15,445,960	1,694.10	3,448.90	49.41	1,178.62	.54	1.10	4.2	
前 年	209,324.9	246,033.9	483,150.6	525,212.6	1,008,363.2	12,845,380	1,242.50	2,563.02	52.21	1,273.88	.50	1.04	4.1		
總 計	本 年 度	5,624,136.7	6,549,254.7	21,324,018.7	30,887,747.9	52,117,666.6	384,036,690	43,999.81	75,178.70	58.64	735.54	.67	1.15	8.0	
	前 年 度	5,527,840.8	6,394,235.6	20,707,291.9	30,057,056.7	50,764,348.0	367,197,590	43,837.53	77,493.57	57.43	723.34	.69	1.21	7.9	
安東機關區 委託仕業	局 社	ブレイ	46.2	12,861.9	—	71.3	71.3	563,733	179.57	230.70	43.83	—	1.40	1.79	—
		其他	151.3	3,154.2	120.4	761.9	882.3	221,367	50.67	67.22	70.02	2,508.98	1.61	2.13	.4
		ダブ	—	4,320.1	—	—	—	245,700	61.49	81.20	56.87	—	1.42	1.88	—
		ソリ	52,796.5	57,580.9	55,958.7	—	775,280.2	4,333,884	858.75	1,638.02	75.27	559.01	1.49	2.84	13.5
		計	52,994.0	73,597.0	56,079.1	—	773,233.9	5,364,684	1,088.99	1,935.94	72.89	691.12	1.48	2.63	10.6

朝鮮鐵道は當初内鮮間の交通を促進し經濟の發展を圖るを目的としたのでありますが、其後釜山に於ける海陸連絡設備

鳴緑江橋梁の竣成、安奉線の改築等相俟つて歐亞連絡の捷徑となり、滿鐵線を通じ支那各地との連絡、並鮮内各港灣に依り汽船との連絡等成り、現在に於ては内地大陸間に介在する半島の交通機關として、重大な使命を有して居るのであります。其沿革及連絡運輸の概況は左の如くであります。

(イ)對内地方面

明治三十八年京釜鐵道が全通して間もなく關釜聯絡船に依り山陽、九州及東海道線との連絡を開始し、爾後漸次範圍を擴大して現在では内鮮共二三の線路を除く外、各驛間に旅客貨物の連絡運輸を實施して居るのであります。而して釜山下關を連絡する關釜聯絡船は元、山陽鐵道會社が之を創始し、同三十八年九月から壹岐丸(一六八七噸)を以て隔日航海を初め、同年十一月に至り其姉妹船對馬丸を加へて毎日航海し、兩港間を運航しましたが、同三十九年十二月以降該連絡船は鐵道省の經營する所となり、其後夜行の外晝航使隔日運航を開始し、更に四十四年十二月から晝航便を毎日運航し、爾來晝夜二回釜山及下關の兩地から定期運航するこゝことなり、併合後に於ける内鮮の運輸交通は、年を逐ふて愈々頻繁になりましたので此間高麗丸(三〇二八噸)新羅丸(三〇三五噸)は大正二年四月から就航し、其他臨時船の増配、就航船舶、並釜山下の關兩港棧橋に於ける海陸連絡設備の改善、航海時間の短縮等を行ひ、船車連絡の利便を圖り、着々として諸般の施設を爲し之に應じたのであります。現在では鐵道省經營に係る定期船として昌慶丸、德壽丸、及景福丸(各三六一九噸)就航し、關釜間海上百二十二哩(鐵道營業哩は百五十哩)を晝間八時間、夜間九時間に航海し、上記連絡の外に新羅丸、高麗丸、多喜丸(一二二七噸)の三隻は旅客輻輳の場合、及貨物運送の爲、不定期に運航し、其他澤山商會船舶は、釜山經田局線特定驛、大阪、神戸、下關、門司各港間に貨物聯絡運輸を爲し、之亦相當成績を擧げ、其他の汽船で釜山、仁川、群山、木浦、鎮南浦、元山、清津等の各港灣から内鮮連絡運輸に従事して居るもの不尠、逐年殿成を來して居りますが、最近五年間に於ける關釜聯絡船の輸送成績は左の如くであります。

年次	貨物噸數	旅客人數	噸海里數	海里數	噸海里數	海里數
1909	1,278,760	47,000	1,728,760	10,434.00	1,728,760	10,434.00
1910	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1911	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1912	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1913	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1914	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1915	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1916	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1917	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1918	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1919	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1920	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1921	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1922	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1923	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1924	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1925	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1926	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1927	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1928	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1929	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1930	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1931	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1932	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1933	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1934	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1935	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1936	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1937	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1938	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1939	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1940	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1941	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1942	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1943	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1944	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1945	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1946	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1947	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1948	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1949	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00
1950	1,100,000	40,000	1,500,000	9,000.00	1,500,000	9,000.00

關釜連絡船成績表

年 度 種 別	旅 客		貨 物	
	内地行	朝鮮行	内地行	朝鮮行
大正十年度	二五、七三三	二二、〇五三	二七、八二二	九七、七五八
同 十一年度	三〇六、九〇〇	二七、二四九	二五、八九五	八四、九一四
同 十二年度	三三〇、一六九	三三〇、一一九	一四七、九七四	七九、四五二
同 十三年度	三三九、一五二	二七三、〇五九	一六〇、〇九三	七八、一三六
同 十四年度	三〇九、〇四八	二九八、九九一	一三八、〇五五	一〇三、八六六

(○)對大陸方面 鮮滿の交通聯絡に關しては特に意を用ひ、明治四十二年四月、先づ南滿洲鐵道安奉線との間に聯絡運輸を開始し、續いて同四十四年十一月鴨綠江鐵橋の竣成に伴ひ、茲に南滿洲各驛の聯絡の範圍を擴張し、其後各種の協定を行ひまして、或は鮮滿直通列車の設定に依り安東縣に於ける列車接續の不便を省き、或は特種貨物通關手續を改正する等々其施設を改善し、更に進んで大正二年十月から日支聯絡運輸(當時は京奉線、其後擴張して京綏線、京漢線、津浦線、滬寧線、膠濟線等の支那國有鐵道)大正三年一月から日滿貨物聯絡運輸、同十一月には日滿露旅客聯絡運輸、同九年二月から吉長鐵路、大正十二年十一月から四洮鐵路各聯絡運輸を開始する等、鮮、滿、露、支間の聯絡並交通の重要経路として國際鐵道たる一紀元を劃するに至つたのであります。

其後歐洲戰亂及西比利亞地方擾亂等相踵いて起り、爲めに大正九年三月以降日滿露聯絡輸送の一部を中止しましたが、大正十四年一月、日露修交協約の成立に依り兩國鐵道當事者間に聯絡を復舊すべき議が起りまして、同年九月露都モスコに於て國際鐵道聯絡會議が開催せられましたが、關係運輸機關である東支鐵道が本會議から脱退した爲、不幸にして之

が實現を見るに至らず、引續き十五年九月ベルリンに於て開催せられた歐亞聯絡會議に於て、西比利亞を經由して歐洲に至る連絡の協定が成立した事前述の通りであります。本協定では旅客及手荷物の連絡輸送を昭和二年五月から開始される事になつたのであります。

(ハ)對私設鐵道其他 私設鐵道との聯絡運輸は、大正三年十一月、全北鐵道との間に開始したのが嚆矢でありまして、爾來各線に於ける營業開始、又は線路の伸長に隨つて漸次其範圍を擴張し、旅客貨物の聯絡を計るに共に停車場の共同使用客貨車の共通又は貸借を行ひ、取扱上の利便を増進して居りますが、其の連帶區域は私設鐵道に國有線、國有線を通じて私設鐵道相互間、及私設鐵道から國有線を通じて滿鐵會社線に至るもの等でありまして、其他沿岸航路の船舶は元山、清津、長箭間に之を行ひ、咸鏡線未開通區間に於ける自動車等各種の運輸交通機關との間に、連絡扱に關する協定を遂げ、鮮内各地方の運輸交通を完からしむることに努めて居るのであります。

(ニ)聯絡成績 聯絡運輸の成績は其範圍が擴大せられると共に、年々順調の發達を遂げましたが、最近五ヶ年間に於ける狀況を見ますと、旅客關係では發着共二倍一、貨物關係に於て發送二倍六、到着二倍三の何れも激増を示し、其取扱の割合は旅客聯絡に在つては私設鐵道の五割、内地三割七分、滿洲方面は僅に六分に過ぎませんが、貨物聯絡では滿洲方面四割八分、私設鐵道三割七分、内地一割一分の割合となり、其近因は、滿洲方面からは石炭・粟・穀類・豆粕等の輸入が多く、鮮内私設鐵道では年々線路の増加に依るのであります。

今大正十四年度末に於ける連帶扱一覽表、及同十年度以降の取扱狀況を示します左の如くであります。

連 帶 扱 一 覽 表 (大正十四年度末現在)

三線聯絡				汽船聯絡	內地聯絡	滿洲聯絡
南滿洲鐵道	朝鮮鐵道	澤山汽船	朝鮮鐵道	南滿洲鐵道	澤山汽船	阿波國共同汽船
同	貨物	旅客、手小荷物、貨物	同	同	同	同
(同)	(同)	(當局線通過)	指定港	各驛	各驛	各驛
				五所川原線、大那線、作備線、德島線及高知線各驛を除く		

朝鮮內聯絡										種別					
新井自動車	土井自動車	片倉自動車	圖們鐵道	金剛山電氣鐵道	京南鐵道	价川輕便鐵道	全北鐵道	咸南線	黃海線	慶東線	朝鮮鐵道	忠北線	全南線	慶南線	連帶線
旅客	旅客、手荷物	旅客	同	同	同	同	同	同	同	同	旅客、手小荷物、貨物	同	同	同	取扱範圍
儒城溫泉	俗厚、端川及吉州水南間	龍岡溫泉	同	同	同	同	同	同	同	同	各驛	同	同	同	連帶區域

三、貨物聯絡運輸成績 (鐵道連帶扱に依るもの)

年 度	對 內 地 方 面			對 滿 洲 方 面			對 私 設 鐵 道		
	内地方面	内地方面より着	滿洲方面	滿洲方面より着	私設鐵道行	私設鐵道より着	同	同	同
十二年 度	一六二,一三九	一五九,二八五	二二五,六一二	一八,五二四	一九七,九五二	二二九,九二四	同	同	同
十三年 度	一九九,三七七	一五七,二八〇	二二,三三五	二〇,九九八	二〇三,二五六	二四〇,八九	同	同	同
十四年 度	一六九,六一八	一七四,二三五	三三,三二七	二五,三八六	二四二,五八七	二六四,六八〇	同	同	同
大正十一年 度	三九,六三四	五八,二二六	二五,二八四	一七,八四一	一九,九三三	二八,一五二	同	同	同
十二年 度	五二,八一四	四七,八六七	一七,五八〇	三三七,六一三	六二,二〇一	九七,〇五三	同	同	同
十三年 度	六五,二四三	四八,九四八	一九,〇二五	四二,三九八	七八,二六四	一九三,四八九	同	同	同
十四年 度	五三,九五〇	四五,四七八	三五,〇九八	五五,七八四	一〇三,三九〇	一七三,三九〇	同	同	同
同	五,四七八	五,六八九	三三,二五八	五五,四八五	一三六,〇〇四	二六四,六八〇	同	同	同

咸鏡線の自動車聯絡

次に咸鏡線未開通區間に於ける自動車聯絡は、十三年十月十一日陽化端川間、吉州水南間に土井一義經營に依り之を開始し、其後新線の延長に伴ひ漸次區間を短縮し、現今では南部は、新北青端川間二十九里、北部は、吉州極洞間十三里間に各一往復を運轉し、前者は五時間四十五分を要し、旅客大人一人に付八圓七十錢、後者は三時間二十分、三圓八十錢を要し既成線指定各驛ミ、咸鏡線全線相互間に連絡乗車券を發賣し、手荷物は十三斤迄無賃、以上は六斤一里に付二錢の運賃を要するのであります。

六 附 帶 營 業

一、倉 庫 營 業

倉庫營業は經濟界に及ぼす利便多いのみならず、鐵道輸送貨物の誘致及輸送力の調節に與つて力あるべきを思料し、大正二年七月慶山外十箇驛に之を新設し、其の營業を開始したのであります。此の計畫は民間倉庫が餘り振はなかつた當時の事情に關聯して、一般荷主は勿論、地方商人の歡迎する所となり漸次利用増進の趨勢を示したので、大正三年には木浦外二ヶ所、同四年度には沙里院外四ヶ所、五年度には清津外二ヶ所、六年度には平壤外二十一ヶ所、七年度には南川外十六ヶ所、八年度四ヶ所、別に簡易倉庫を天安外十九ヶ所の沿線樞要の驛所に増設し、其の營業成績も概して良好でありましたが、大正九年度末以降は船腹過剩の結果、海運に依る輸送貨物が増加したため、民間に於ける倉庫業が發達しました關係上、爾後は専ら其の施設及業務を整理し、漸次鐵道倉庫の利用減退せる箇所を廢し、新線の延長箇所に之を移す等の方針を採り、今日に及んで居りますが、昭和元年十二月末に於ける營業驛所五十八、倉庫棟數百五、坪數一萬二千二百二十一、別に野積區劃六、坪數七百七十五を算し、大正八年度以降の倉庫營業の成績は左の通りであります。

營業倉庫成績表

種 別	十五年 度 上 半 期														
	八年度	九年度	十年度	十一年度	十二年度	十三年度	十四年度	十五年度	前年度	比較	増減	同	同	同	同
簡 所 數	六	六	七	五	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六	六
建 坪 數	二、四六四	一、四〇一	一〇、八二四	二、〇〇九	二、三三三	二、三三三	二、三三三	二、三三三	二、三三三	二、三三三	二、三三三	二、三三三	二、三三三	二、三三三	二、三三三
入庫噸數	三三、三三一	三三、三三一	九、四〇〇	八、〇三三	一〇、三二六	八、三三九	八、七〇七	三、七七七	三、七七七	六、〇〇一	同	同	同	同	同

出庫噸數	三六、八八	一六、九一〇	九、七六八	八、五三六	一〇、一六二	九、〇三三	八、九三六	四三、七五五	四、四六一
在庫延日噸數	二、三九、四九	九、二四、七五	四、五八、八七七	三、七三、〇六一	三、六三、七、八三三	三、六七〇、九六四	三、四三、八〇三	一、五九、二、一〇八	一、七、四九三
一日平均噸數	三、三三五	二、三三、七三	一、一、七九四	一、〇、四四四	一、〇、〇四九	九、九七五、四	八、七〇四、七	八、七〇〇、〇	九、六九、九
收 入	一〇、一、七〇〇	一八、一、〇八三	八、九、五九四	一〇〇、三、三七	八二、四、四一	八七、五、三五	八八、六、三三	四九、三、三四	△、五〇
一日平均收入	三、三三、六	四、四、三	三、三、三三	三、七、九六	三、七、七、四	三、九、七、九	三、八、九、〇	二、六、八、九	八、三

備考 群山倉庫建坪一〇〇八哩積保管に代用せる爲建坪數に算入せず

二、旅 館 營 業

鮮滿聯絡の完成以來、外國人の朝鮮を通過する者漸く多きを加へたので、之等外國人旅客に對し適當な旅館を必要としましたが、從來朝鮮には洋式設備を有する旅館が僅少であり、且つ其設備も完全でなかつたので、鐵道の附帶事業として自ら此經營に當ることとなり、大正元年釜山、新義州兩停車場に洋式旅館を設け、客室の外に讀書室、屋上庭園、撞球場酒場等を設け、營業は歐式及米式を採用し、從來の不便を緩和したのでありますが、更に日滿露連絡運輸の開始せらるるに當り大正三年十月八十四萬圓の經費で、京城に大規模の洋式旅館朝鮮ホテルを設け構内には、歴史的由緒を有する園丘壇を存し、東洋趣味を紹介する機會をも得せしめる事としましたが、當に旅客の宿泊其の他の利便を増進したのみでなく集會饗宴等に府民の利用する者漸次増加の趨勢を辿つて居るのであります。

又近年内外の人士で金剛山探勝を志す者逐年増加の傾向あるに鑑み、大正四年八月外金剛山麓に溫井里ホテルを建設し、次で大正七年七月、内金剛山麓長安寺附屬建物を改造して貸別莊其の他各種の設備を有する長安寺ホテルを開業し、此の兩ホテルは毎年六月から十月に至る期間、元山から汽船で長箭を経て内金剛に至るもの、金剛山電鐵に依り自動車で、外金剛に到る探勝客を收容して居るのであります。

次に大正十四年四月平壤柳屋ホテルを直營して、之を平壤鐵道ホテルと改稱し洋式及和式の兩様を設備して、内外旅行者の利便を圖る事としたのであります。

三、食 堂 車 及 構 内 食 堂

急行列車に初めて食堂車を連結したのは、明治四十一年四月一日京釜線第一、第二、列車を以て嚆矢としますが、其營業は初め指定營業者をして之を行はしめた關係上、動もすれば旅客の苦情非難を免れなかつたので、大正二年四月一日から鐵道の直營に移し、又同月十五日から、從來營業者に經營せしめました南大門停車場喫茶店(現京城驛構内食堂)を局營に改め、設備材料に意を用ひ、旅客の便宜と慰安とを圖るに努めたのであります。

食堂車は其後漸次改正を加へ、現在では釜山奉天間、一、二、五、六、七、八の各直通列車に之を設け、洋式に兼て和式料理をも提供し、構内食堂は十四年十月京城驛々舎の落成に伴つて、同驛階上に之を移設し、一般乗降客の利用に資して居るのであります。

營 業 成 績

旅館、食堂車、及構内食堂の營業は漸次内外人の好評を受け、良好な發達を遂げつゝありましたが、大戰後打續く不況により、業績多少不振となりましたが、近時漸次回復の兆を示し、大正八年度以降の成績は左の通りであります。

旅 館、食 堂 車 及 構 内 食 堂 營 業 成 績 表

種 別	八年度	九年度	十年度	十一年度	十二年度	十三年度	十四年度	十五年度上半年
	一五、四、六六	一七、三、〇〇	一六、三、〇〇	一八、四、七三	一七、三、四四	一五、七、三三	一九、六、九二	二一、〇、〇八
宿泊延人員	一五、四、六六	一七、三、〇〇	一六、三、〇〇	一八、四、七三	一七、三、四四	一五、七、三三	一九、六、九二	二一、〇、〇八
人分	四、四、四	四、七、六	四、四、七	五、〇、六	四、七、五	四、三、一	五、三、九	六、一、〇
同一日平均	四、四、四	四、七、六	四、四、七	五、〇、六	四、七、五	四、三、一	五、三、九	六、一、〇
								五、〇

十五年度 前年度同 比較増減

の各職場に於て、起重機、起風器、穿孔器、木材換割器、其他各種の工作機械類の動力に之を使用し、電気作業に要する設備としては周波数變換機一臺容量五百キロボルトアムペア、電動機側六千三百ボルト六十サイクル、發電機側二千二百ボルト五十サイクルを運轉し、變電所内變壓器は容量百十キロボルトアムペア三基、百キロボルトアムペア三基、一次電壓二千二百ボルト、二次電壓二百二十ボルトデルタ接続に送電する等でありまして、工場に於ける電動機總數は百二十六個、此總馬力數は千九百五十六・二五馬力、直流發電機四個容量三九・一五キロワット空氣壓搾機械二組、此總馬力二百十二馬力であります。

次に其従事員は工作方總人員千二百四十九人に達し、其内、内地人は二百九十二人、朝鮮人九百六十七人、平均日給額は内地人二圓五十九錢、朝鮮人一圓五十九錢、外に工作方見習内地人九十人、朝鮮人八十二人、計百七十二人を使用して居ります。

釜 山 工 場

釜山工場は客貨車の修繕を主とし、敷地一萬五百二十坪、建坪一千五百八十五坪、建造物費額十一萬八千三百圓、諸機械員數百十七組、此費額約二十一萬四千圓を算し、原動力は直流三・九キロワット發電機一組、電動機十二個此總馬力二百五十三、五馬力を使用し此馬力は局外からの供給を受け工作方總人員は三百三人、此の内内地人百二十三人、朝鮮人八十人、平均日給額は内地人二圓六十一錢、朝鮮人一圓六十五錢であります。

平 壤 分 工 場

平壤分工場は京城の分工場として貨車の修繕を主として行つて居りますが、敷地一萬七千五百九十坪、一千二百四十九坪、建造物費額約九萬四千圓、諸機械設備員數六十二組此費額九萬三千五百七十圓でありまして、原動力は直流四キロワット發電機一組、電動機七個、此總馬力數百二十三・六馬力を使用し工作方總人員は百四十六人、此の内内地人五十四

人、朝鮮人九十二人、平均日給額内地人二圓九十八錢、朝鮮人一圓六十四錢であります。

右の外大邱外十一ヶ所の機關區附屬工場に於て、各工場から材料の配給を受け機關車の小修繕を行ひ、各檢車區に於ても簡易な客貨車の修理又は加工を行つて居りますが、大正十四年度に於ける上記三工場の車輛製作、改良、及修繕其他の各費額は三百六十八萬八千七百餘圓に達し、其製修物件の主なるものは左の如くであります。

一、製 作

種 別	輛數又は件數	製 造 工 場	備 考
二等寢臺車	三輛	京 城 工 場	
三等車	一輛	同	
三等車	三輛	釜 山 工 場	計 三二輛
三等車	三輛	京 城 工 場	
手荷物郵便緩急車	一輛	同	
手荷物緩急車	三輛	釜 山 工 場	計 十二輛
貨車	九輛	平 壤 分 工 場	
同	三輛	京 城 工 場	計 五九連
同	五八連	平 壤 分 工 場	
同	一連	京 城 工 場	
同	二八組	同	
同	二七組	同	
同	五、一九八件	同	
同	一、六九三件	平 壤 分 工 場	計 九、四五九件
同	二、五六八件	釜 山 工 場	

大正十四年度工場製修工事費額表

種 別	京 城 工 場				平 壤 分 工 場				釜 山 工 場				合 計				前年度
	工 作 費	材 料 費	製 修 諸 費	計	工 作 費	材 料 費	製 修 諸 費	計	工 作 費	材 料 費	製 修 諸 費	計	工 作 費	材 料 費	製 修 諸 費	計	
機 關 車	724	64	—	788	—	—	—	—	2,307	1,095	—	3,402	3,031	1,059	—	4,190	26,360
客 車	187,717	393,913	106	581,736	17	18	—	35	59,311	133,647	3	193,961	247,045	527,578	109	774,732	760,665
貨 車	1,581	1,767	—	3,348	953	231	6	1,190	15,644	4,501	9	20,154	18,178	6,499	15	24,692	348,781
機 關 車	563,119	483,572	3,856	1,050,547	13,122	19,435	—	32,557	22,570	29,810	—	52,380	598,811	532,817	3,856	1,135,484	1,169,924
客 車	150,536	180,514	—	331,050	36,470	15,503	—	51,973	168,890	108,810	—	277,700	355,896	304,197	—	660,093	647,619
貨 車	87,159	126,200	—	21,3359	78,714	75,767	—	154,481	36,151	35,224	—	71,375	202,024	237,191	—	439,215	391,390
鐵道作業費	17,370	5,894	1,212	24,476	1,465	410	2	1,877	4,855	2,422	1,248	8,525	23,690	8,726	2,462	34,878	23,497
旅館經費	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,961
建設及改良費	4,560	1,983	910	74,53	—	—	—	—	366	95	—	461	4,926	2,078	910	7,914	89,319
貯 藏 品	48,428	220,146	1,040	269,614	1,066	2,541	—	4,207	1,465	2,054	—	3,519	51,559	224,741	1,040	277,340	236,598
滿鐵注文品	587	3,912	4	4,503	290	1,079	—	1,369	101	5	—	106	978	4,996	4	5,978	621
局外注文品	39,403	36,096	88	75,587	17,216	13,627	2	3,845	2,750	333	45	3,131	59,369	50,059	135	109,563	285,273
雜 製 修 品	149,197	39,482	873	189,552	3,049	850	—	3,899	14,006	6,680	—	20,686	166,252	47,012	873	214,137	146,810
合 計	1,250,381	1,493,543	8,089	2,752,013	152,962	129,461	10	282,433	328,416	324,049	1,305	653,770	1,731,759	1,947,053	9,404	3,688,216	4,120,818

明治三十九年統一當時に於ける車輛數は、京釜鐵道から引繼いだ機關車四十輛、客車八十七輛、貨車二百七十三輛、軍事費購入の機關車五十四輛、客車六十八輛、貨車三百二十輛を合せ、機關車九十四輛、客車百五十五輛、貨車五百九十三輛に過ぎなかつたのでありますが、其後營業線路の延長及び運輸の發達に伴ひ購入製作又は改造をなした結果、現在（昭和二年三月末）數量は機關車二百四十七輛、客車六百二十一輛、貨車二千七百三十八輛に達し其内譯は次の如くであり

1	東京	19.1	×	14.5
2	信合	33.5	×	12.9
3	奥平	27.3	×	10.2
4	山梨	10.0	×	11.2
5	平	4.4	×	13.7
6	京	23.0	×	31.6

表

車種	入出	現車数	一日平均在場車数		出場車一輛平均在場日数	
			有蓋	計	有蓋	無蓋
207	入	東京	19.1	×	14.5	
59	出	平	4.4	×	13.7	
200	入	山梨	10.0	×	11.2	
585	出	信合	33.5	×	12.9	
676	入	奥平	27.3	×	10.2	

大正十四年度貨車修繕成績表

車種	入出	現車数	一日平均在場車数		出場車一輛平均在場日数						
			有蓋	計	有蓋	無蓋	計				
207	入	東京	15.4	△	41.6	×	7.4	×	8.9	×	7.9
59	出	平	23.2	△	58.1	×	19.0	×	19.2	×	19.1
200	入	山梨	14.3	△	28.8	×	6.4	×	6.6	×	6.5
585	出	信合	32.4	△	51.2	×	12.6	×	14.7	×	13.6
676	入	奥平	1.5	△	7.1	×	4.1	×	5.0	×	4.4
585	出	信合	12.5	△	28.6	×	7.1	×	6.4	×	6.9
200	入	山梨	31.2	△	77.5	×	6.4	×	7.5	×	6.8
585	出	信合	68.1	△	138.0	×	14.5	×	15.6	×	14.9
676	入	奥平	25.9	△	55.4	×	4.8	×	5.1	×	4.9
585	出	信合	54.5	△	100.2	×	10.3	×	24.7	×	19.3

大正十四年度工場製修費

車種	入出	現車数	工場製修費		工場製修費	
			有蓋	無蓋	有蓋	無蓋
207	入	東京	600.1	150.2	201.2	2.500
59	出	平	275.750	210.750	180.000	2.800.000
200	入	山梨	600.000	271.210	600.000	2.10.000
585	出	信合	700.000	200.000	200.000	100.000
676	入	奥平	100.000	100.000	100.000	100.000

明治三十九年第一号... 十三輛に過ぎなかつたのであり... 大正十四年度工場製修費

ます。

一、機 關 車

現在朝鮮國有鐵道に使用せる機關車二百四十七輛中タンク機關車は九十七輛、テンダー附機關車百五十輛あり、何れも自動連結器、空氣制動機及空氣ポンプを備へ、テンダー附機關車中其大なるものには自動開閉式焚口扉、及逆轉機を取付け乗務員の勞力を省くと共に運轉の安全を期し、タンク機關車の重量は三十七噸乃至百七噸に達し、三十九年以後に於て増加したものの中、京元線に使用する目的で購入した大型タンク、バルチック型の如きは重量百七噸、汽笛牽引力二萬一千五百封度を有し、百分の一標準勾配線に於て貨車十四輛(四十三噸を一輛とする換算車數、以下客車又同じ)の牽引力を有して居ります。

又テンダー附機關車では、旅客列車用の最大なるものパンフ井ツク型の如きは總重量百五十噸、汽笛牽引力三萬三千封度でありまして、普通旅客列車は百分の一勾配線に於て最大牽引十三輛五分に達し、鮮滿直通旅客列車は同上十一輛を牽引し得、貨物列車用機關車の最大なるものミカド型は總重量百五十噸最大汽笛の牽引力四萬封度に達し、百分の一勾配線に於ける貨物列車速度(一時間平均二十哩)を以て最大二十四輛を牽引し得、各幹線に使用されて居り、之等の機關車は、獨逸ボルジツヒ會社、アメリカン、トロコモチーフ、カンパニ、ポールドウ井ン工場、滿鐵工場、川崎造船所兵庫工場、及大阪汽車製造株式會社の製作にかゝるものでありますが、其後狀況に應じて各種の改良及改造を行ひ、就中朝鮮産業開發の見地から、從來撫順炭ミ混合使用して居つた朝鮮炭を、其儘單獨に使用し得る如く火室を改造して火床面積を増大し、既に改造を了したもの數輛に達し成績良好なので、將來新製機關車は總て此方針で進み、在來車も漸次改造する方針を採り、其他各部の改良、改造を行つて其整備を期して居るのであります。

尙昭和二年度に入り新にテンダー附パンフ井ツク型四輛(重量百四十九噸)ミカド型四輛(重量百四十八噸)計八輛の組

101	111	121	131	141	151	161	171	181	191
201	211	221	231	241	251	261	271	281	291
301	311	321	331	341	351	361	371	381	391
401	411	421	431	441	451	461	471	481	491
501	511	521	531	541	551	561	571	581	591
601	611	621	631	641	651	661	671	681	691
701	711	721	731	741	751	761	771	781	791
801	811	821	831	841	851	861	871	881	891
901	911	921	931	941	951	961	971	981	991

大正十四年度朝鮮國有鐵道機關車運用概況

種別	出	入	運用日數	走行距離
旅客	100	100	100	100
貨物	200	200	200	200
其他	300	300	300	300
合計	600	600	600	600

大正十四年度朝鮮國有鐵道機關車運用概況

種別	出	入	運用日數	走行距離
旅客	100	100	100	100
貨物	200	200	200	200
其他	300	300	300	300
合計	600	600	600	600