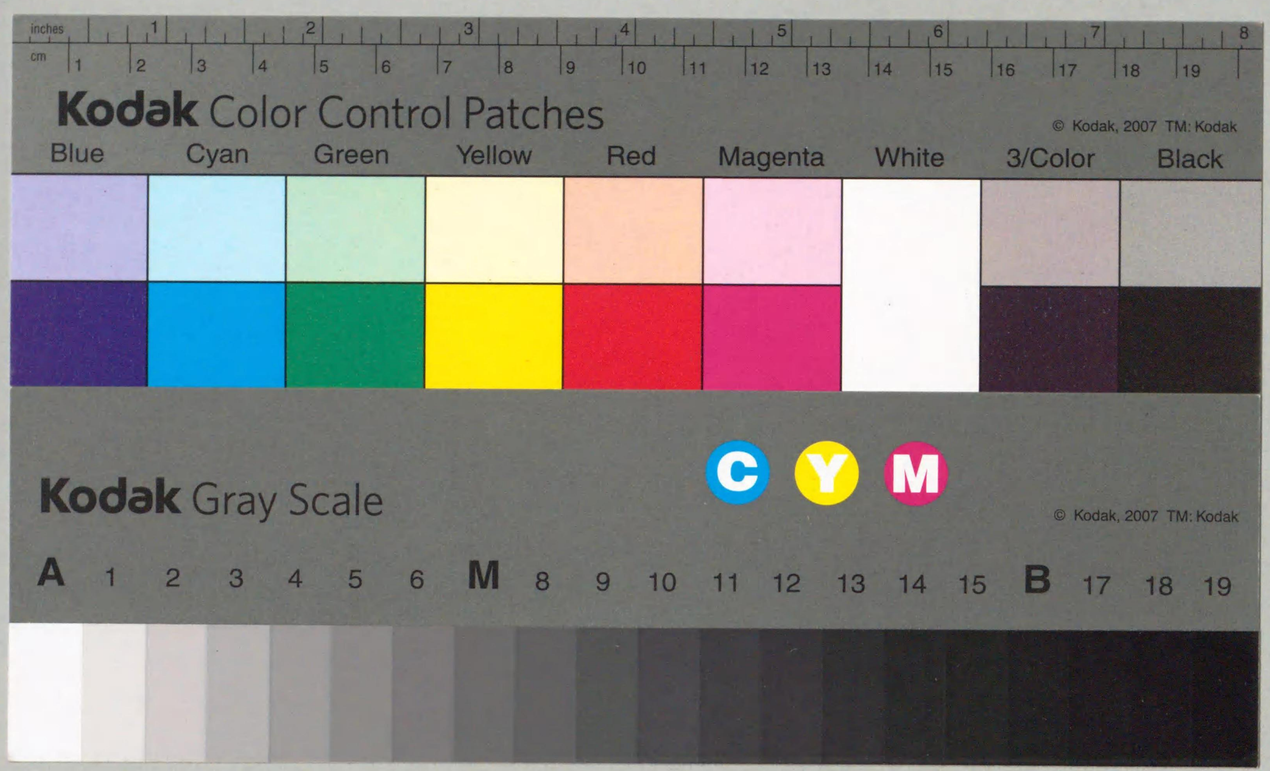


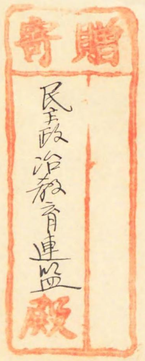
502.1
N6852m
00141389

903

明治工業史

菱春

502.1
N685zm



贈寄
民政治教育連盟殿

國立國會
24.9.7
圖書館

141389

序

今や明治工業史成る。由來本邦の歴史は各方面に亘りて幾多公刊せられたりと雖も、工業に關するものに至つては、極めて寥々たるの憾なしとせず。然るに十閲年の刻苦を重ね、茲に本書の完成を見る。世人之によつて我が工業の發達變遷の徑路を熟知するを得るは蓋し本會の痛快とするところなり。

惟ふに一國工業の盛衰は國家の消長を示すものにして、本書は正に我が明治史中重大なる地位に置かるべきを信じて疑はず。されば其の公刊は啻に斯道を裨益するに止まらず、國家に資するところ亦尠なからずと謂ふを得べし。豈慶賀せざるべけんや。

一言以つて序とす。

大正十四年五月

工學會

緒言

凡そ國運の隆替は其の國工業の消長盛衰と相關聯するところ極めて大なること、今更絮說を俟たずして明かなる事實とす。而して我が國が僅々過去半世紀の短日月の間に、突如として海外の大國と肩を伍するの地位に至りし所以を討究し、更に我が國の現狀を領會し、併せて其の將來を考察せんとするものは、少くとも我が國の工業をして、今日の如き盛況を見るに至らしめたる明治年間に於ける各種工業の沿革に就いて知るところなかるべからず。然るに世上未だ此の目的に副ふべき良書の公刊を見ざりしは、吾人の深く遺憾とするところなりとす。

惟ふに此の業たるや、甚だ難事に屬すと雖も、今にして之を大成せずんば將來遂に其の發達變遷の跡を窺ふに由なく、其の資料も年所を經るに隨ひ、逸散堙滅して復た再び容易に之を得ること能はざるに至るべし。故に之等資料を蒐集し、之に據つ

て明治年間に於ける各工業を分類し、其の發達進歩の實狀を詳述し、以つて之等工業が如何に政治・經濟・軍事・交通、其の他國家のあらゆる方面に影響するところ多かりしか、又如何に隆々たる今日の盛運を誘致するに與つて力ありしかを示すは、最も機宜を得たるのみならず、又實に時代の要求なりといふも過言にあらざるべし。

蓋し余は夙に茲に留意するところあり、明治工業の我が國家の隆昌を齎らしたるところ頗る大なるを觀、然も其の資料たるや啻に國内に止まらず、廣く海外にも之を求めざるべからざるを察し、明治三十三年渡英の際、恩師ダイヤー先生に謀り、歸朝の後は明治年間竝に其の以前に於ける、我が國工業に盡力せられたる人々に就き其の資料を集め、明治四十二年には德川前將軍に乞うて題字の揮毫を得其の編纂を進めたり。

時恰も大正五年、工學會に於いて明治工業史編纂の議起るに

會し、余は十有六年の間、獨力蒐集したる資料を提供し、更に完備せる一大事業の成功を期し、會の委囑を受けて明治工業史編纂委員長の任に就きたるなり。而して明治の工業に參與したるもの、又其の編纂に適當なるもの百三十餘名を選んで委員を囑託し、分科を設け、幹事を置き、囑託員を作りて事業を進行せしめたり。

抑、工學會は明治十二年の創立に係り、實に我が國工業に關する學會の濫觴とす。當時會員僅に二十三名なりしが、明治二十三年五月第一回大會を開催せし時に當つては、會員凡そ一千二百名を算し、辱くも恩賜金を拜受するの光榮に浴し、明治十四年に會誌第一卷を上梓してより、大正元年末第三百五十七卷を發行するの盛大を來たし、工學百般に亘れる論說調査を詳述し、國家に貢獻したるところ蓋し尠少ならず。而して時勢の進歩工業の隆盛と共に、分科の細に入りて研鑽するの必要を生じ、

土木、機械、電氣、造船、建築等各種學會の創立を見るに至れりと雖も、各學會間の大綱聯絡を要するを以つて、工學會は大正十一年に其の組織を變更して個人會員を有せざるものとなり、社團法人日本鑛業會、同日本鐵鋼協會、同土木學會、同造船協會、同建築學會、同電氣學會及び火兵學會、煖房冷藏協會、工業化學會、電信電話學會、機械學會、照明學會なる十二學會の法人若は代表者を以つて組織することゝなれり。工學會は前記の如く、明治工業史編纂に便宜の地位にあるを以つて、余の素志は工學會の努力によつて貫徹せられ、本史の世上に出現するに至りしは、豈獨り余の欣とするところに止まるものならんや。

明治工業史は、主として明治年間に於ける我が國工業の發達を抒述するものなれども、其の起因するところ或は上古に遡るべきあり、又は其の事業にして大正年間に亙るものあるを以つて、明治年間を詳述せんと欲せば自ら筆を其の前後に及ぼさゞ

るべからず。蹶つて一國工業の關係するところを觀るに、其の範圍頗る廣く、或は事件の外國に關聯するものあり、時に軍機の祕密に屬するものあり、更に資料の得難きもの、又は其の詳述を避けざる可からざるものあり。之に加ふるに其の編纂に就きても各方面に亙りて多數專門家の努力を待たざるべからざるは勿論、幾多の歲月と多額の費用とを要するなり。されば本事業の遲延今日に至りて、漸く其の完成に近づきたるは、止むを得ざるところとす。

既に述べしが如く、工業は其の範圍甚だ廣きが故に、本書は之を土木、機械、電氣、造船、建築、鐵道、化學工業、鑛業、鐵鋼、火兵、地學、及びそれらの綱領を抒述する數篇に分てり。而して各篇は其の次第を異にするを以つて、全く之を一畫することは能はざるも、勉めて其の統一を期したり。

顧れば此の編纂委員中には、明治の工業に關係し、相當年齒

を重ねたる人々を交へたれば、物故せられたる委員も少なからず從つて事業の遲滯を來せしこともありしが、漸く大部分の編纂を終了し、其の一部を上梓せんがために、淨書を印刷所へ送附することを得しは、大正十二年の盛夏なりき。然るに、偶々關東の大震火災に際會し、印刷所に在りし造船篇の原稿は之を烏有に歸せしめたり。其の原稿の工學會に於いて保管せし化學工業、鐵道、電信電話、航路標識、火兵、鐵鋼、地學等は辛うじて其の十中八九を搬出し得たりと雖も內務省、大藏省、遞信省內に保管せられし土木、建築、及び電氣に關するものは惜いかな、官廳と共に燒失するの不幸に遭遇せり。

此の如く、多數の歲次の間には、多大の困難に出會せしも、舊工學會の會員竝に江湖の後援と多數委員等の獻身的努力とによつて、此の大編纂事業の目的を貫徹せんことするを得たるは、吾人の深く感謝するところなり。而して更に此の終局を助けて之が上梓を速かならしめたるは、實に財團法人啓明會の好意によるところ大なるを特筆せざるべからず。

大正十四年五月

明治工業史編纂委員長田邊朔郎

編纂委員名（▲分科幹事）

青山秀三郎（鑛業）
朝倉希一（機械）
伊東忠太（建築）
池田圓男（土木）
稻田三之助（電氣）
榎本惣太郎（建築）
大河內正敏（火兵）
岡田陽一（鑛業）
加藤靜夫（電氣）
鍵和田瓦平（機械）
吉川岩喜（鑛業）
鯨井恒太郎（電氣）
栗山四郎（電氣）
近藤茂（電氣）
佐伯勝太郎（機械）
安達禎（機械）
有坂銶藏（火兵）
市瀨恭次郎（土木）
石橋絢彥▲（土木）
內田四郎（建築）
小原重次（火兵）
大熊喜邦（建築）
太田利一（化工）
桂辨三▲（鑛業）
岸敬二郎（電氣）
倉田龜吉（鑛業）
日下部義太郎（鑛業）
小西正二（機械）
近藤仙太郎（土木）
佐野秀之助（鑛業）
淺野應輔（電氣）
井上禧之助▲（地學）
岩瀨德藏（鑛業）
石川留吉（鑛業）
內山新之助（土木）
大石久橘（電氣）
大澤三之助（建築）
加茂正雄（機械）
金森鍬太郎（土木）
北村令司（電氣）
葛野壯一郎（建築）
草間偉（土木）
香村小錄（鐵鋼）
小山磐（機械）
櫻井省三▲（造船）

斯波忠三郎（機械）
清水釘吉（建築）
杉浦宗三郎（土木）
關盛治（機械）
關口八重吉▲（機械）
田邊朔郎（委員長）
高松豐吉（化工）
高田善彥（電氣）
塚本靖（建築）
豐田榮司（火兵）
南部麟次郎（火兵）
西大助（土木）
西田博太郎▲（化工）
廣井勇（土木）
舟橋了助（鑛業）
本多岩次郎（機械）
松井清足（建築）

澁澤元治▲（電氣）
柴垣鼎太郎（建築）
鈴木鎭雄（建築）
關藤國助（機械）
田島猶吉（鑛業）
高松數馬（火兵）
高津清（電氣）
高洲清二（機械）
堤正義（造船）
中村達太郎▲（建築）
永積純次郎（鑛業）
西松唯一（火兵）
根岸政一（機械）
廣田理太郎▲（機械）
福留喜之助（鑛業）
前原助市（電氣）
的場中（鑛業）

島重治（土木）
進經太（機械）
鈴村秀三（電氣）
關野貞（建築）
田村鎭（建築）
高城規一郎（鑛業）
高田直屹（機械）
俵國一（鐵鋼）
利根川守三郎（電氣）
中山秀三郎（土木）
永井當清（機械）
西尾銈次郎（鑛業）
伴宜（土木）
福地信世（地學）
福田豐（電氣）
松澤傳太郎（鑛業）
宮崎虎一（鑛業）

密田頁太郎（電氣）
矢野道也（機械）
山縣保二郎（火兵）
吉田太郎▲（火兵）
吉田永助（機械）
渡邊俊雄（鑛業）

物故者

玉木辨太郎（幹事）
中島銳治（土木科委員）
浦田周次郎（電氣科委員）
新家孝正（建築科委員）
近藤會次郎（化學工業科委員）
大森房吉（地學科委員）

日黑末之助（鑛業）
山口吉郎（鑛業）
山口準之助（幹事）
吉田正秀（電氣）
米澤政治郎（土木）

持田巽（機械）
山內不二雄（機械）
湯淺藤市郎（機械）
吉田朋吉（機械）
米倉清族（鑛業）

青木大三郎（幹事）
井口在屋（機械科委員）
保科貞（電氣科委員）
清水三貞（化學工業科委員）
渡邊渡（鑛業科委員）

近藤虎五郎（土木科委員）
石川留三郎（電氣科委員）
寺野精一（造船科委員）
河喜多能達（化學工業科委員）
野呂景義▲（鐵鋼科委員）

凡例

一、外國地名、人名、物名は片假名を以つて書し本文と區分せしも、其の相互の間には區別を用ひざることゝせり。

一、（）は多く註釋に屬するところに用ひ、「」は引用書、及び區別に使用せり。

一、術語譯語は各專門に於いて普通に使用するものを用ひ、假名及び濁點の如きも之に準ずることゝせり。

一、度量衡は盡一すること能はざるが故に、其の當時使用されたるものを記載せり。

一、本史編纂に際し蒐集し得たる原稿は各篇專門を異にするを以つて精粗一なること能はず、依つて史實を誤らざるを主として、幾分を改削し、其の統一を期するの已むを得ざるに至れり。

明治工業史

鐵道篇

例言

本篇は五編二十九章より成るものにして、本邦に於ける鐵道開通前の交通狀態及び鐵道の傳來より說き起し、東京橫濱間の鐵道を始めとし、明治年間に亘る鐵道發達の由來を詳述するものなり。

第一編及び第二編中の第一章乃至第三章、第三編中の第一、二、三章竝に第四編に於いては鐵道の行政、各鐵道線の沿革を記述せり。第二編中の第四章乃至第八章及び第三編中の第四章乃至第七章に記載するものは、之を本史の土木篇、建築篇中に編入するよりも本篇中に置くを便宜なりとせり。然れども鐵道車輛工場及び其の關係設備は之を機械篇及び電氣篇中に編入せり。唯鐵道運轉に關する電氣通信竝に信號設備は、本篇第五編に之を記述することゝせり。本篇末に附する年表は鐵道一瞥に憑據し、線路圖は鐵道院年報附圖を縮小したるものなり。

本篇原稿の資料蒐集及び編纂は專ら三浦貢氏の努力によれり。其の本土以外の鐵道に關するものは委員杉浦宗三郎、西大助兩氏の盡力に俟てり。又電氣通信竝に信號設備につきては委員米澤政治郎氏の努力に基けり。而して本篇全體の取纏めは多年鐵道事業を擔當され、且、其の歷史に精通せる委員山口準之助、杉浦宗三郎、西大助三氏の盡力によりて完成したるものなり。

本篇原稿の就るに當り恰も關東大震火災に際會し之を保管して居りし工學會の事務所は類燒に罹り其の原稿の一部及び附屬圖を烏有に歸せしむるの不幸に遭遇せり。而して鐵道に關係ある諸官廳も亦祝融の祟を受けたるを以て原稿を充分に回復し能はざるものあるは遺憾の至りなりと雖も漸く爰に上梓を見ることを得るに至れり。

明治工業史中の他篇に比し其の權衡を得せしむる爲に不得已本篇の原稿に幾分の組替及び取捨を爲したることは本篇筆者に對し深く陳謝するところのものなり。

大正十五年五月

明治工業史編纂委員長

田邊朔郎

目次

第一編　總論

第一章　鐵道開通前の交通狀態……一

第二章　鐵道の傳來……一〇

第三章　鐵道發達の大要……一八

第四章　鐵道行政……二三

第一節　監督機關の變遷……二三

第二節　私設鐵道の濫觴……二三

第三節　法規一斑……二三

第四節　鐵道教育……四一

第五節　鐵道國有始末……四七

第六節　軌幅問題……七一

第二編　官設鐵道總說

第一章　官設鐵道沿革……八七
第二章　官設鐵道各線建設概要……一二一
第一節　東京横濱間……一二一
第二節　京都神戸間……一三九
第三節　京都大津間……一四三
第四節　敦賀線……一四六
第五節　長濱大垣間……一五〇
第六節　直江津線……一五三
第七節　東海道線（横濱大府間）外（大垣、名古屋間、及び名古屋、大府、武豐間）……一五五
第八節　東海道線（大津長濱間湖東線）……一五七
第九節　横須賀線……一五八
第十節　北陸線……一五九
第十一節　奥羽線……一六二
第十二節　中央線……一六九
第十三節　篠ノ井線……一七〇
第十四節　鹿兒島線……一七二
第十五節　山陰線……一七五
第十六節　吳線……一七五
第十七節　舞鶴線……一七七
第十八節　北海道線……一八二
第十九節　富山線……一八三
第二十節　岩越線……一八四
第二十一節　宇野線……一八五
第二十二節　大分線……一八七
第二十三節　鳥羽線……一八七
第二十四節　房總線……一八八
第二十五節　宮崎線……一九〇
第三章　官設鐵道主要線開通年月……一九七
第四章　官設鐵道主要工事……一九七
第一節　アプト式線路……一九七
第二節　東京市街高架線……二〇三

第五章　官設鐵道軌道沿革……二一一
第一節　軌條附屬品……二一一
第二節　枕木……二一一
第三節　道床……二一六
第四節　轍叉及び轍叉……二二三
第五節　路盤……二二六
第六節　建築定規……二三一
第六章　官設鐵道橋梁沿革……二三一
第七章　官設鐵道隧道沿革……二四三
第八章　官設鐵道停車場の變遷……二六一
第三編　私設鐵道總說
第一章　私設鐵道沿革……二七一
第一節　鐵道敷設法發布前……二七一
第二節　鐵道敷設法發布後、鐵道國有に至るまでの私設鐵道……二九一

第三節　鐵道國有後に於ける私設鐵道……三三七
第二章　私設鐵道各線概要……三六九
第一節　日本鐵道……三六九
第二節　山陽鐵道……四〇一
第三節　九州鐵道……四一一
第四節　關西鐵道……四三四
第五節　北海道炭礦鐵道……四四一
第六節　阪堺其の他の鐵道……四四九
第三章　私設鐵道主要線開通年月……四七九
第四章　私設鐵道軌道沿革……四八三
第一節　軌條附屬品……四八三
第二節　枕木……四九三
第三節　道床……四九七
第四節　轉轍器及び轍叉……五〇一
第五節　路盤……五〇二

第五章　私設鐵道橋梁沿革……五〇九
第六章　私設鐵道隧道沿革……五一八
第七章　私設鐵道停車場の變遷……五二三
第四編　本土以外の鐵道及び特種鐵道
第一章　朝鮮鐵道……五二七
第一節　總　說……五二七
第二節　京仁鐵道……五二九
第三節　京釜鐵道……五三一
第四節　京仁鐵道の買收……五三五
第五節　京釜鐵道の速成……五三五
第六節　京釜鐵道の國有……五四一
第七節　軍用鐵道の敷設……五四二
第八節　國有統一後の朝鮮鐵道……五四四
第二章　臺灣鐵道……五五三

第一節　領臺前の鐵道……五五三
第二節　領臺後の鐵道……五五四
第三節　縱貫鐵道……五五八
第四節　軍用速成線、鐵道旅館、臺東鐵道、私設及び阿里山鐵道……五六六
第三章　樺太鐵道……五七三
第四章　南滿洲鐵道……五七五
第一節　總　說……五七五
第二節　廣軌改築工事……五七七
第三節　大連蘇家屯複線工事……五七八
第四節　安奉線改築工事……五七九
第五章　主要線開通年月……五八二
第六章　特種鐵道……五八四
第五編　鐵道電氣通信竝に信號設備
第一章　國有鐵道……五九一

第二章　本土以外の鐵道及び私設鐵道……六一七
第一節　臺灣鐵道……六一七
第二節　朝鮮鐵道……六一〇
第三節　私設鐵道……六二一
附　年表……六二五

挿圖目錄

一、米國使節献上品
二、買收私設鐵道及び官設鐵道線路圖
三、東京（新橋）横濱間開行式
四、東京停車場全景、東京停車場工事中之圖（折込挿入）
五、東京停車場平面圖
六、軌條斷面圖
七、土工定規（一）　素地、築堤、複線
八、土工定規（二）　曲線部に於ける道床斷面圖
九、土工定規（三）　切取、堅岩切取
一〇、建築定規　停車場外建築定規、停車場内建築定規
一一、設計荷重
一二、隧道斷面圖
一三、明治四十五年三月末日に於ける日本全國官設、私設鐵道、軌道全圖（折込挿入）

第一編　總論

第一章　鐵道開通前の交通狀態

本邦に於ける鐵道は明治三年起工、同五年開通したる東京横濱間の鐵道を濫觴とし、爾來五十餘年社會の進運と相駢びて普及發達し、以て今日の隆盛を來したるものにして、之を昔日鐵道敷設以前に於ける交通機關の狀態と比較するときは、其の差豈霄壤の比ならんや。今其の一端を窺はんがため、德川幕府時代より明治初葉に至る交通狀態に就いて聊か其の概略を記述する所あらんとす。

德川氏の幕府を江戸に開くや、全國の道路は江戸に向つて集注せられ、從來地方的色彩を帶べる交通系は、俄に其の面目を革め、統一せる交通系を形作るに至れり。想ふに、幕府は其の施設の初めに於て交通整備の忽諸に附す可からざるを認めたるものゝ如し。卽ち道中奉行を設けて鋭意宿驛の開發に努め、江戸日本橋を以て全國里程の元標とし、又諸國に命じて其の封內の里程を定めしめ、主要街道には三十六町毎に所謂一里塚を築き、東海中山日光奥州及び甲州の五街道は勿論其の他の諸道にも凡そ驛傳馬所あるものには寶曆年中新に行樹を植ゑ、大に道路の改修を施し、加ふるに行人の便を圖らんが爲諸驛の街鐘を以て時刻を報じ、街鐘なきものは晝夜香を焚き、以て時刻を報ぜしめ、其の他往還嶮阻なる逢坂山には常夜燈を建つる等、大に交通上の便益を圖り、茲に道制大に革まりたる

觀あり。然れども尙五十町を一里となす地方等ありて、諸道行程の制歸一を缺きたる點なきにしもあらざりき。

幕府の施設斯くの如くなるを以て諸侯も亦、其の領内交通に留意する所あり。就中東海道は將軍家の上洛、勅使の下向、幕府の禮拜使等、上下の來往愈々頻繁なりしを以て、他の街道筋に比し發達速にして、其の他の諸街道も參覲交替の爲、三百の諸侯が歳を定めて江戸と領地との間を往復したると、將軍繼統の都度巡見使を諸國に派遣したる等に依りて、交通を發達助成するところあり。五街道の名は此の當時より起れるものにして、前記東海道、中山道、日光街道、奥州街道、甲州街道の總稱なり。殊に東海道は江戸(品川)より小田原を經て箱根を踰え、府中(靜岡)を經て宮(熱田)に出で、桑名、關、草津を經て京都に達する街道にして、傳馬所所在の驛總て五十三あり。世に之を東海道五十三次と云へり。中山道は江戸(板橋)より高崎を經て碓氷峠を踰え、追分より下諏訪に出で、洗馬、木曾福島を經て吉田加納(岐阜)を過ぎ、草津に至りて東海道に會する街道にして、二十五驛を置き、甲州街道は江戸(内藤新宿)より猿橋、大月を經て笹子峠を踰え、甲府に至る街道にして、三十九驛を置き、以て人馬運送の便を圖りたり。又脇街道と稱する路線數多あれども、要するに未だ道路築造の技進まず、架橋法幼稚なりしため、名は街道と云へども其の實現今の如き平坦なる道路を有したるにはあらず、且諸川多くは橋梁の設備を缺き、或は渡船に依り、甚しきに至りては渡船をさへ禁止したりしを以て、渡渉に依りて僅に行を通ずるに過ぎざるものありき。東海道に於て渡渉したる諸川中、街道第一の難所として知られたる大井川は、渡るに橋なく、越すに舟なかりしを以て、旅人及び行李は凡て輦臺又は人肩に依りて渡され、其の不便雜沓の狀想像の外なりしは、今尙ほ古老の語り傳ふる所なり。若し夫れ風雨至り、河水の著しき增水を見るときは、忽ち川止と稱して渡渉杜絶の厄に遇ひ、旅人、行李は徒に川を隔てゝ淹留十數日の久しきに及ぶこと、敢て珍しからざりしなり。

道路の不備斯くの如きものありしのみならず、更に之にも優る人爲的障碍ありしは封建時代の弊として又止むを得ざる所なりき。卽ち德川氏の天下を治定するや、幕府は諸道嶮要の地に關所を設け、旅人及び貨物の交通を取締り、殊に箱根關所の如きは、夜中一切の通行を禁じ、明六つ(午前六時)に門を開き、日沒に閉ぢたるを以て急用を控ふる旅人、又は急送を要する貨物の運輸に甚しく不便不利を感じたる、蓋し想像の外なり。

當時の運送機關を見るに、主要の街道には二里若しくは三里にして必ず宿驛の設置ありり。其の稍々遠く隔りて不便を感ずる地には、官力を以て之を設け、專ら交通上の便利を圖りたり。而して之等宿驛には何れも人馬繼立所あり。諸官人の公用を帶びて旅行する場合は、其の資格に應じて定數を限り、傳馬郵夫を使用するを得しめ、制限外の荷物を携帶するものは自家の奴僕をして負擔せしむるの制度なりしを以て、宿驛に於ける業務も、始めは大に整頓するを得たりしが、奢侈贅澤の風漸く長ずるに及びて、獨り諸官人のみに

止らず、小身武士に至るまで多數の從者を伴ひ、無用の荷物を携行して儀容を壯にするの風行はれしより、遂に宿驛常備の人馬のみにては其の用命に應じ難く、漸次驛制の紊亂を見るに至れり。然るに幕府は是等制限外人馬の使用を禁止せざりしのみならず、却つて其の需要を充さんがため、東海道、中山道及奥州街道の一部等交通頻繁なる地方に對しては、沿道近村に臨時の人馬を賦課するの制度を採れり。これ助郷法の起源にして、以後街道筋宿驛の附近一二里の諸村は之を定助郷と稱して、常に其の賦課を受け、五六里乃至十里內外の諸村は、之を加助郷と稱して、臨時多數の人馬を要する場合、其の課役に就かしめたり。之が爲、農民は生業の時日を失ひ、而も公定所給の賃金は實費の三分の一をも償ふに足らざりしを以て、來往頻繁の地方に在りては、其の負擔に堪へ得ず、終に一村を舉げて離散するものあり、或は課役を免れんがため、宿驛に代銀を納むるものあり、其の額少きも正租と相當り、甚しきは其の二倍に上ることありしと云へば、以て其の苛政たりしを知るに足るべし。斯くて宿驛の繼立所は此の代銀を以て人夫を傭ひ、常務に服せしめたるが、此の人夫こそ實に無賴奸譎盛に旅人を苦しめたる道中雲助なるものなりき。上述の如く官人幕吏の旅行に際しては、沿道鄉村の苦痛を顧みず、多數の人馬を使役し、騎馬又は駕籠に依りて交通せしと雖も、庶民の旅行には到底現時に於て想像する能はざる程度の不便と苦痛とを存せり。卽ち庶民交通の唯一機關としては、古來只健脚に俟つのみにして、輿ありと雖も小數貴族の專用に屬し、騎馬ありと雖も武家の乘用に限られ、僅に駕籠又

は駄馬を以て脚の代用となせり。而も搖々たる馬背に風日雨雪に曝され、或は窮屈にして不愉快なる駕籠に終日踞坐する如き、寧ろ健脚濶歩の愉快なるに及ぶべくもあらず。畢竟駕籠駄馬は老幼婦女子の乘用に供するに過ぎざりき。加之、宿驛に於ける人馬の傭入容易ならず、又假令傭入るとするも多額の賃銀を强要せられ、或は無賴の徒に衣類財嚢を奪はれ、甚しきは生命をすら失ふものありき。若し夫れ箱根八里の嶮峻に疲れたる旅人が、關所の嚴しき點檢に膽を冷し、或は大井川の渡渉に難澁したる等は、古來人口に膾炙する所なり。されば當時長途の旅程に上るものは、親戚知友を會して別盃を擧げ、生別死別を兼ぬる思ひを懷きつゝ首途に上れること亦所以ありと謂ふべし。

翻つて此の時代の水運を見るに較〻陸運に勝る所ありき。幕政の初期に於ては優に三四百人を容る可き大船を以て海外と相往來せしも、一度鎖國の命發布せられてより、大船巨舶は不用に歸し、且之が建造を禁止せられたる結果、其の反動として小船に依る沿岸航運勃興するに至れり。

當時陸上の交通尙甚だ不備なりしを以て、自然水運の利便に待つ所多く、殊に江戸の地我が國の首府となるや、戶口日に殖え商業月に榮えて全國隨一の消費地、商業地となり、各地より江戸を中心として集散する百貨夥しく、到底賃錢不廉にして運送能力の微弱なる陸運の便のみに依るべきに非らざりしより、一層沿岸航海の發達を見るに至れり。然れども時人尙地理の觀念に乏しく、隨つて邊海測量未だ行はれず、只比較的安全なる東海中

國筋、四國、九州航路の一部舊來の經驗に依りて漸く航路を開かれたるのみ。其の他航路の見る可きものなかりき。乃ち幕府は航海の安全且迅速を圖らんとし、寛文十年河村瑞軒をして東北及び北海航路を開かしめたり。卽ち奥州よりするものは、銚子より房總の沿岸を過ぎ、相州の海を經て江戸に達し、又出羽よりするものは、北陸山陰の海上を過ぎり、長州下の關を迂回し、瀨戸內海を過ぎ、大阪に至りて陸上げするか、然らざれば更に紀州の岬を廻航して東海に出で、遠州灘、相模灘を過ぎ、江戸に入れるものにして、卽ち一度船積せし貨物は之を最終の陸揚地まで直路海運に依ることを得るの便を開きたり。當時瑞軒の出羽航路を修むるや、三月酒田を解纜して其の年七月江戸に入津したりと云ふに徵する時は、此の航路に依るも尙半歲近き日子を要したるものにして、之を今日の整備せる交通狀態に對比し來れば、蓋し隔世の感なき能はざる可し。江戸及び大阪の間に於ては夙に海運發達したりと雖も、其の定期航路を見るに至りしは、元和元年泉州堺の商人紀州富田より貳百五十石積の廻船を借り受け、大阪より木綿綿其他の貨物を搭載して江戸に送りたるに始まり、寬永元年以後大阪に五六の船積問屋起り、船の外圍に菱形の垣を裝ひたるより一般に菱垣廻船と稱せり。其の後享保年中に至り、酒は之を別船に積込み廻漕することとなり、爾來此の酒積船を稱して樽船と云ひ、之を菱垣船と區別するに至れり。

如此沿岸航海の發達は陸上交通設備の不備を補ひて、運送上重要なる機關をなせるものにして、爾後多少の盛衰ありしと雖も、嘉永年間に至るまでは特に記す可き變遷を見ず。

嘉永六年浦賀に米艦の來航せる以來鎖國主義は開國進取の國是となり、爾來漸次航海の發達を見るに至れり。明治維新後庶政漸く革まりて國運發展の基礎確立せられたると共に、我が交通界も亦、一革新の機運を與へられたり。卽ち廢藩置縣の實施に依り、諸侯參覲の跡を絕ちて、宿驛に於ける人馬供給の業務復昔日の觀を殘さず、道中奉行の支配下に屬せし驛傳の制及び東京、大阪間其の他樞要都市間に於て貨物並に信書の運送を取扱ひたる飛脚業も之を廢止して、新に民設の陸運會社をして代らしむることとなり、又明治四年十二月東海道各驛傳馬所を始め、諸道の沿道各驛に令して傳馬所及び助鄕を廢し、公私一切の驛傳皆陸運會社に命ず可き旨を令達し、公事旅行と雖も一切該會社に就き相對賃錢を以て運送せしむることゝなり、茲に多年沿道農民を苦め最も弊害多かりし助鄕法は廢せらるゝに至れり。

斯くの如く交通の制度は昔日と革まり、且、又明治二年人力車の發明ありしに次いで、五年頃より乘合馬車の使用始まりし等に依り、旅人は著しく便益を享くるに至れり。又貨物運搬は人肩馬背の外、明治初年より大八車を使用し、更に荷馬車を使用するに至れり。而して此等運搬具の改良と共に道路の改良も亦急なるを認められ、政府は各府縣に令して渡船の箇所は橋梁を架せしめ、架橋困難なる所には新に舟航を通ずる等、鋭意交通機關の整備に力を盡し、茲に漸く其面目を一新するに至れり。

上來記述したる所に依りて、本邦昔時の交通狀態を通觀するに、旅客の交通は貨物の輸

竝に比して著しく遜色あるを免れざりし觀あり。卽ち幕政時代に於て一般の旅行機關としては僅かに駕籠又は駄馬を用ふるのみにして、貴賤の別なく是等に依りて多少の便利を得たるに過ぎず。

後、人力車の發明せらるゝや、諸國の道路改善と相俟て、幾年ならずして九州東北の邊阪に迄普及し、乘合馬車の發達は共に交通の進歩を助長するに至りしも、其の效果は概して地方的交通に便したるに過ぎず。唯、東京淺草に本店を有せし萬里軒及び仙臺市に根據を置ける橋本組等が日本鐵道全通前、明治廿三年まで東京青森間に定期乘合馬車を經營し、又明治廿二年東海道鐵道の全通前に於て內國通運會社を元締めとし、中間主要地に支部を置きたる客車商會が、神奈川京都間に人力車の連絡輸送を營みたるが如き系統的方法を定めて連絡交通を策せるものありて、交通上に多少貢獻する所ありしと雖も、大局より之を見るときは未だ遠距離交通の不便を完全に除くこと能はざりき。特に水路に依る旅客交通に至りては其の不便更に甚だしきものあり。蓋し本邦は地勢上沿岸河川の航路必ずしも乏しからざりしと雖も、瀨戶內海の如き、海上靜穩なる特殊の船路若しくは諸國河川の下り船便を除きては、從來の水運は殆んど貨物の輸送に專用せられ、旅客の交通は偶々其の餘澤に浴したるに過ぎずと云ふを當れりとす。

想ふに當年に於ける道路及び交通機關の不備は、延いて一般に旅行を嫌忌せしめ、止むを得ざるものにありては徒歩旅行の慣習に馴致せられたるため、益々交通機關の發展を妨げたる傾あり。水運に在りても船舶の不良航海術の幼稚に基く危險並に航海に長時日を要する等のため、これ亦自然旅客に歡迎せられず。畢竟旅客輸送機關の發達は遠く貨物のそれに及ばざりしなり。殊に驛傳の制度の如き貨物を主とし、旅客を從とする傾向を示し、其の他飛脚業の發達、陸運會社の創立等孰れも貨物運送方法の進歩を示さざるなく、貨客遠距離交通の便否は實に同日の談にあらざりしが、一度蒸氣鐵道の傳來してより茲に交通上一大革新を見るに至れり。

第二章　鐵道の傳來

嘉永六年六月三日(即ち西暦千八百五十三年七月八日)米國提督ペルリは戰艦數隻を率ゐて突如相州浦賀に來り、幕府に通交を求めたり。曩に德川氏政權を掌握して以來鎖國を國是としたるを以て、外國との交通は殆んど斷絶し、二百五十有餘年間上下擧つて泰平に馴れ、外國の刺戟絶えたるの際なりしを以て、此の要求に遇ひて幕府の驚愕上下の動搖其の極に達し、恰も外寇の來襲を受けたるものゝ如し。幕府は諸侯に命じて異變に備へしめ、幕吏は威容を修め嚴然としてペルリと會見したり。ペルリも亦示威的準備をなしつゝ幕吏と會見し、對等の交際を求めたりと雖も、國法の禁ずる交際を啓くは事重大なるのみならず、當時將軍家慶薨じ、其喪を發せざりし際にして、國事多端の故を以て諾否の確答を與へざりしため、ペルリは明年再び來航す可きを約し、艦隊を率ゐて上海に去り、翌年即ち安政元年再び艦隊を率ゐて浦賀に來り、更に江戸灣に入り、小紫に碇泊し、前年通告したる趣意に由り和親通交の條約を結ばんと嚴重なる談判を開始したりしが、幕府は種々の故障を述べ、辛うじて談判地を橫濱に移し、折衝を重ねて始めて日米和親條約を定む。所謂「ペルリ神奈川條約」是れなり。時に安政元年三月三日(西暦千八百五十四年三月三十一日)にして、日本の新紀元は實に此時に兆せしなり。

ペルリ第二回渡來の際將軍家に獻上す可き多數の物品を持參せり。其の目錄中の首位に蒸氣車一揃とあり。此等獻上品は凡て橫濱に陸揚せられ、二月十日林大學頭等ペルリ以下に會見し、蒸氣車其の他の獻上品を陳列せしめて之を受納し、其の運轉方を見分したり。此れ我が國へ蒸氣車傳來の初めにして英國に於ける世界最初の蒸氣鐵道たるストックトン、デヤリングトン間開通の一八二五年を距る三十年の後なり。此の蒸氣車の如何なるものなりしかは、左に摘出する亞米利加船渡來日記の一節に依り、其の一端を窺知し得べし。

亞米利加船渡來日記

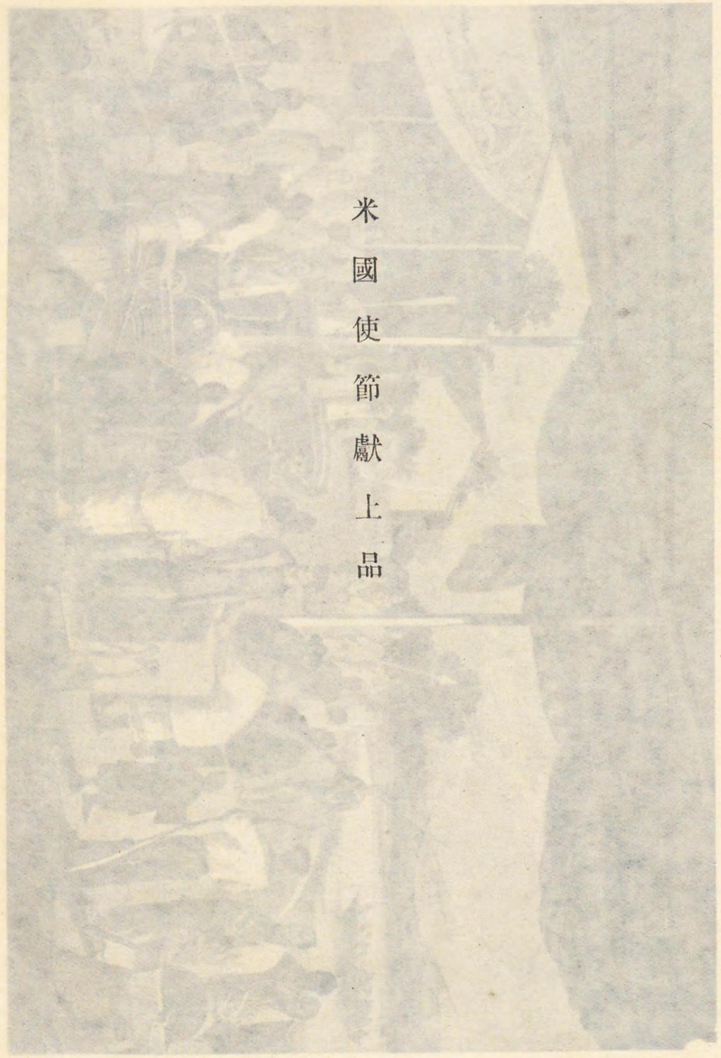
二月十五日(上略今日は異人獻上物の內手重き品は不殘水揚仕候(下略)

二月十六日蒸氣車、電電傳信機、右作者の異人ボットメン上陸致し、今日より組立に取掛る、外異人の工匠五人、其餘手傳大勢にて、右機關興業の場所は應接場裏の方に、麥畑の中に、周り六十間巾三尺計り輪の如くに地を引開き、其所へ巾二尺許りの階子を幾挺も輪の如くに埋む。右の階子の親骨の內の處仲金を張り候。車此上を廻り走りの利の爲なり。右埋む階子の內輪を少し低く致し、外輪の處を少し高く仕候。是は車彼六十間の中にて幾度も廻り候間、少し低垂を附けねば廻る具合宜しからず。右に付斯樣に六つかしく仕候。平地を行き候へば、五里六里も水盛なしに少しの高低は大勢にて推切り、飛行申候。今度は御役人方棧舖の上にて一所に

居て御覽に付、輪の如く場所を作り候。扨て埋候階子の名はあめりかにてダルリと申候由、都て階子の名なり。彼國の階子甚だ面白き作方なり。丸木を挽割り親骨として其中の處を繰抜き、段々の子位を仕込む。子位兩端の處に鐵の釘を以てクリリの如く に致して留置き、階子不用の時は左右の手にて引延候へば、親骨の繰抜の處へ子位骨收まり、親骨は凡木となる。右の階子をひろげる時はクリリの工合緩き故にぐにやつき、締のなき樣に思ひ候へ共、階子は多くは庭などの地場平の處へ掛け申候故、下の方にて親骨は輕き木なり。子骨は樫木に似たる細き丸太なり。

又曰く

廿三日(二月)蒸氣車組立出來第一番の車臺の上に有之候。五つの器を總じて申候へば則連筒と申候、分に申候得ば、第一番の煙の出る物を氣管と申候。煙氣を通ずる管なり。二番の風鈴は湯の湧きたるを知る。湯湧けば鈴なるなり。三番は湯の氣を上へ吸上る物。湯氣を上へ通ぜざれば湯の勢なし。四番は知らず。五番は湯減る時水を注ぐ物なり。中の臺は連煤炭と申す火の者來り居る水火の世話する所なり。臺箱の上には木石炭を置、中は水を用意す。仕かけなし。後の車臺屋形の如きは架連路と申候。貴人の來る所仕かけなし。鐵火爐の中竪に二筋の仕切あり。中の處は火を焚き左右は湯なり。外輪の大車に緣を引、中にぜんまい有之、熱湯の勢にてぜんまいを激す。其勢にて外の車廻る。車を逆に後へ返さんとするは火爐にねじ仕掛有之、前の氣消拔の



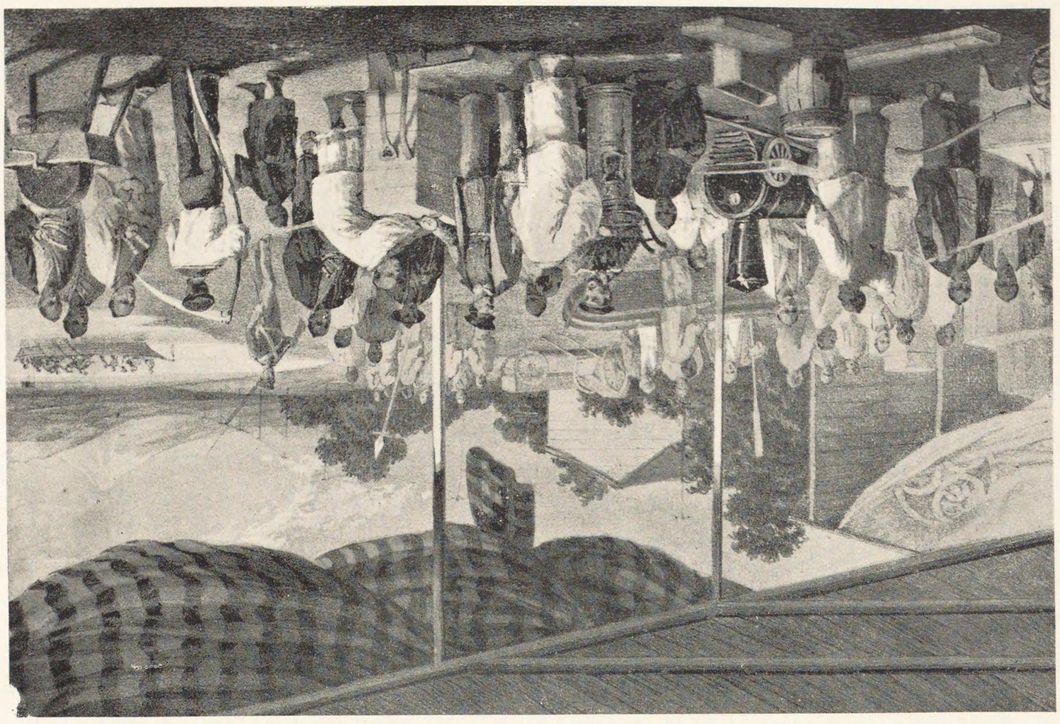
米國使節獻上品

米國使節獻上品

居て御覽に付、輪の如く場所を作り候。扨て埋候階子の名はあめりかにてダルリと申候由、都て階子の名なり。彼國の階子甚だ面白き作方なり。丸木を挽割り親骨として其中の處を繰抜き、段々の子位を仕込む。子位兩端の處に鐵の釘を以てクリリの如く に致して留置き、階子不用の時は左右の手にて引延候へば、親骨の繰抜の處へ子位骨收まり、親骨は凡木となる。右の階子をひろげる時はクリリの工合緩き故にぐにやつき、締のなき樣に思ひ候へ共、階子は多くは庭などの地場平の處へ掛け申候故、下の方にて親骨は輕き木なり。子骨は樫木に似たる細き丸太なり。

又曰く

廿三日(二月)蒸氣車組立出來第一番の車臺の上に有之候。五つの器を總じて申候へば則連筒と申候、分に申候得ば、第一番の煙の出る物を氣管と申候。煙氣を通ずる管なり。二番の風鈴は湯の湧きたるを知る。湯湧けば鈴なるなり。三番は湯の氣を上へ吸上る物。湯氣を上へ通ぜざれば湯の勢なし。四番は知らず。五番は湯減る時水を注ぐ物なり。中の臺は連煤炭と申す火の者來り居る水火の世話する所なり。臺箱の上には木石炭を置、中は水を用意す。仕かけなし。後の車臺屋形の如きは架連路と申候。貴人の來る所仕かけなし。鐵火爐の中竪に二筋の仕切あり。中の處は火を焚き左右は湯なり。外輪の大車に緣を引、中にぜんまい有之、熱湯の勢にてぜんまいを激す。其勢にて外の車廻る。車を逆に後へ返さんとするは火爐にねじ仕掛有之、前の氣消拔の



米國勇衛爆上品

氣留り、後の湯桶の蓋弛むと此より氣消通じ、逆に熱返るぜんまい逆に廻る。外輪是に復し車後へ戻るなり。鐵火爐の左右の小輪仕かけなし。大輪に隨ひ前後す（以下略）

其の後、該蒸氣車は橫濱より江戸に廻送せしめ、吹上御苑に於て閣老以下檢閲して將軍の覽に供したりと雖も、當時人心未だ其の利用を解せず、寧ろ一種の興行物視し、此れを實際に應用するが如き觀念を喚起するに至らざりき。

慶應三年に至り幕府の老中小笠原壹岐守は、米國公使館書記官に對して、東京橫濱間の鐵道を敷設することを約したりしも、時恰も幕府大政を奉還したるがため、該締約は終に實現せざりしと雖も鐵道敷設の萌芽は正に此時にありたりと云ふを得べし。

既にして幕府倒れ、王政復古したりと雖も、封建割據の風尚存し、統一の實未だ擧らず。因りて政府は五條の御聖誓に基き舊弊を打破して新利を興起するを唯一の目的とし、各所の關門は一時に撤去せられ、交通居住營業の如き、皆共に自由を得て、人心活氣を呈し、士民の交通日に頻繁に趣き、交通機關の不備不便を感ずる甚だ切なるに至れり。此の時に際し會々汽船の來るありて、海路の交通先づ開けたりと雖も、當初は橫濱、神戸、長崎及び歐米間數線の航路に過ぎず、而も皆外國船の航業に依賴したるものなり。

而して一方陸上の交通機關を見るに、人力車、馬車漸く用ゐられて、地方政廳亦道路の改修に努めたる結果、數年ならずして交通機關の發展稍々見るべきものありと雖も、未だ以て汽船の快速力と海陸相應ず可きに至らざりき。

明治二年十一月、大藏卿伊達宗城、同大輔大隈重信、同少輔伊藤博文に綸旨を賜ひ、資金を英國に借り、以て鐵道を敷設する等のことを擔任せしむ。これ實に本邦鐵道經營上の一紀元なり。是れより先、英國公使サー、パーリー、パークスは屢々我當路者に勸むるに鐵道經營の事を以てせり。偶々是歳東北及び九州地方に凶荒あり。米價非常に騰貴し、外國米を輸入して救濟するに至れり。然るに當時北陸其の他に廉價の米穀剩餘ありしも、運輸不便なるを以て、此れを運搬して此の急を救ふ能はざりき。パークス之を引證して鐵道敷設を勸告すること更に切なるものありき。

當時當路には公卿諸侯あり。未だ鐵道の實際を見聞したるものなく、隨つて其の利を知らず、甚だ疑惑を生じたりしも、英國公使の熱心なる勸告は能く之を動かし、當路者間に鐵道敷設の議を生ずるに至れり。時に政府部内に於て鐵道敷設を最も熱心に唱道せるは大隈重信、伊藤博文にして、一方には封建的割據の思想を除きて全國の人心を統一せんとし、他には産業の振興を企圖せんとし、何れにしても運輸交通の不便を除去するの急務なるを認め、熱心に是れが劃策に當りたれども、悲しいかな財政の窮乏は到底鐵道資金を得るに途無く、頗る躊躇する處ありしに、清國の稅關總裁たりし英國人ホラシホ、ネルソン、レー偶々任を辭して歸國の途次本邦に立寄り、英國公使館に假寓せり。元來レーは理財の策に長じたる人にして、公使パークスと共に資金を英國に求めて鐵道敷設す可しとなし、パークスの推薦に因り大隈及び伊藤に會見したり。レーは本邦海關稅を抵當とし、英

國に於て三百萬磅を起債し、之に依りて若干の鐵道を敷設せんことを勸告せり。是に於て兩卿は該事業に就いて建言する處あり。遂に勅許を得て前揭の借款鐵道敷設の公布を見るに至れり。當時の鐵道計劃は資金三百萬磅を以て、東京より橫濱、京都、大阪を經て神戸に至る線路、及び枇杷湖畔より敦賀に至る線路を敷設せんとするものにして、其の內一百萬磅の起債をレーに委托し、工師、職工の傭入れ、材料の購入等悉くレーに一任して、處辨せしむることの條件を以てせり。斯くてレーは直に歸國して資金募集及び人員並に諸材料等を準備し、翌三年春其の傭入れたる工師長モレル到着し、東京、橫濱間十八哩の線路敷設工事に着手することゝなりたり。

當時鐵道に對する一般の智識絶無なりしが爲、輿論の趨勢は斯かる文明の利器を以て無用視し、朝野を通じて盡く反對する有樣なりき。卽ち民間に於ては無用の土木を起して蒼生を塗炭に苦しましむるものなりと難ずるものあり、沿道の旅舍驛人は全く其職業を失はんことを恐るゝものあり、甚しきに至りては外債の如何なるものたるを知らず、之を以て賣國の所爲なりとなし、宜しく制裁を加ふべしと叫ぶ者あり。異論百出物情恟々たり。又政府部內に於ても無用視するものあり、尙早論者あり、特に陸海軍部內に於て反對議論甚しかりき。時恰も政府は言論の道を開くと稱して士民の建白を許されたりしかば、鐵道の着手に就ても建白するもの多く、而も何れも其の不可を主張せざるはなし。獨り谷暢卿なる醫師あり。火輪車敷設の建議なるものを提出し、鐵道の利益を唱道せり。

當時唯一の贊成論者として當局の意を強くせしむるに多大の力ありしと云ふに徴し、如何に反對熱の盛なりしかを察知するを得べし。着手の後と雖も反對の氣焰尚ほ熄まず、高輪附近陸軍用地内に於ては、陸軍は其の測量を肯ぜず。遂に海面を埋立て線路を築造せしめたり。又以て政府部内に於ても頑強なる反對者を有したる一端を證するに足らん。

斯くの如く朝野擧りて鐵道事業に反對したりしと雖も、先見の明ある大隈伊藤は一身の安全を顧るの遑なく、斷乎として所信を曲げず、遂に能く本邦鐵道の基礎を確立せり。

其の設計豫算は固より外國人の定むる處にして、邦人の未だ之を能くする所にあらざりしと雖も、前島密の編成せる鐵道臆測論なるものは邦人の手になりし豫算の鼻祖と見るべきものなり。其の概要は十年計畫を以て東京より京都大阪に至る幹線と東京横濱間及び大阪神戸間の支線を敷設すること、其の敷設費營業費並に收入等を逐一計算したるものなりき。

鐵道敷設に當り第一の問題となりしは軌間なり、工師長モレルは當時英國專門家の所說が、軌間三呎六吋軌條重量一碼五十封度を至便とするに一致せりと云ひ、又殖民地に於いては、英本國の如く四呎八吋半の軌間は過大に失し、不經濟なりとの說多きを占めたるの時にして、當時本邦の國情としては廣軌百哩よりは狹軌百三十哩敷設する方利益なる可しと唱ふるもの多かりし爲、遂に三呎六吋を採用するに至り、爾來我が國鐵道の標準軌

間となるに至れり。斯くてレーは英國に歸り、資金を募集せしに、起債條約に些少の不備ありしため、其の處置往々我が政府の旨に副はず。卽ち當初年利一割二分を限度としたるに、實際は年九分の利息を以て公債を發行し、仲介者に於て三分の利益を壟斷せんとしたりしかば、政府は其の不利を覺り、レーとの條約を改正せんと欲し、上野景範を英吉利に遣し、當時横濱に支店を有せし在倫敦東洋銀行本店に依頼して訴訟を提起し、幸に勝訴となり、レーに委任せし一切の權限を回收し、更に鐵道に關する諸般の事務を東洋銀行に委託し、年利九分にて起債することゝなし、レーには相當の金券を與へて解約の償とせり。因りて東洋銀行は倫敦本店の司事長及び横濱支店の司事等を擧げて委員となし、鐵道關係の事項を取扱はしめたり。

以上は我國鐵道傳來以後愈々敷設確定に至るまでの經路なり。

第三章　鐵道發達の大要

本邦に於ける蒸氣鐵道發達の經過を顧みるに、大凡三期に區分することを得べし。卽ち明治五年政府直營の下に建設したる東京·横濱間の鐵道開通以來、各地に鐵道の工を起し、地方に於ては補助奬勵の策を採りて私設鐵道の新設を誘掖し、依りて以て全國に鐵道普及を企畫したる時代を第一期とし、明治二十五年鐵道敷設法發布せられ、鐵道系を企畫し、全國の鐵道布設線を豫定し、所謂鐵道網を編成し、主として政府に於て建設することとなりたる時期を第二期とし、明治三十九年鐵道國有法の發布に依り、十七私設鐵道を買收して國有を實行し、又明治四十三年輕便鐵道法の發布に依り、同鐵道の建設を奬勵して國有鐵道の普及と地方局部交通の發達確立したるとを第三期とす。依りて便宜上前記の時代に分ちて我が鐵道發達の梗概を述べん。

外債一百萬磅の資金を以て着手したる我が國最初の鐵道たる京濱間線路は、明治五年九月竣功し、又神戸·大阪間は明治七年五月竣功、尙ほ大阪·京都間線路は十年二月其の工を竣へたり。

然るに佐賀の變西南の役等國事多端に際したる事は一時中止するの外なかりしが、十一年起業公債發行のため財源を得たるに依り、直ちに京都·大津間延線の計畫を進め、續いて敦賀線敷設に着手し、又長濱より關ヶ原に、更に關ヶ原より大垣まで延長するを得たり。

明治十二年八月、東西兩京連絡のため、中山鐵道敷設の議を決し、先づ直江津及び武豐兩支線を起工し、該工事の進行を助けたるも、中山道の工事頗る困難にして前途容易ならざるものあるを認め、中途其の工を廢し、十九年七月之を變更して、東海道線敷設工事を起し、明治二十二年全く其の工を竣り、茲に東京より神戸に至る所謂東海道線の全通を見たり。

又北海道に於ては同道鑛業開發及び拓殖の爲、政府は明治六年中鐵道敷設の計畫を爲したるも、國事多端にして實行の運に至らず。十一年に至り、起業公債の一部を割いて北海道經營の費途に充用し得ることゝなりたるを以て、十三年一月起工し、同年十一月手宮·札幌間二十哩餘を開通せしも、收支償はず、二十一年三月北有社に貸付したるが、翌二十二年八月北海道炭礦會社成立したるを以て、該既設鐵道を同社に拂下ぐるに至れり。

官設鐵道は上記の如き幾多の曲折を經て、漸次發達の緒に就きたるが、飜つて私設鐵道發達の由來を叙述せんに、明治初年華族團體に於て私設鐵道の計畫を立てしも、時機尙ほ早く成立に至らず。六年更に同團體に於て東京鐵道會社を組織し、東京·靑森間鐵道敷設を計畫し、其の第一期工事として上野·宇都宮間の工事に着手せんとしたるも、其の後此の方針を一變し、京濱間既設鐵道の拂下を受け、之を經營することに決し、一旦官許を得たるも、之れ亦實現するに至らざりき。

超えて十四年、岩倉具視の斡旋に依り、華族團體の事業として東京青森間の鐵道建設を計畫し、日本鐵道會社の設立を見たり。是れ本邦に於ける私設鐵道の嚆矢たり。

日本鐵道會社の成立後、鐵道企業は一種流行物の觀ありて、各地に多數私設鐵道計畫せられ、夫々本免狀の下付を得て、豫定の建設工事を遂行するに至れり。

私設鐵道の企業、此の如く隆盛に趣きたるを以て、二十年五月私設鐵道條例を發布し、鐵道の出願、建設營業等に關する規定を設け、總べて之に準據せしむることゝなりたり。

以上は官設鐵道の創業より鐵道敷設法發布迄の發達概要を述べたるものなるが、同法發布前卽ち二十四年度末に於ける官設鐵道の開業哩數は五百五十一哩、私設鐵道は千百六十五哩、計千七百十六哩に達せり。

前述の如く、明治初年より二十四年迄は官私鐵道の普及を圖るに急にして、補助奬勵の爲、私設鐵道は著しき發達をなしたるが、線路の延長に伴ひ、之を統一すべしとの議漸く朝野の間に唱道せらるゝに至り、遂に二十五年鐵道敷設法の發布を見たり。同法の發布に依り、政府は直ちに豫定線の測量調査を行ひ、漸次第一期線の工事に着手し、着々に其の工事を進捗せしめたる結果、三十八年度末に於ては官設鐵道の開業哩は千四百九十五哩五十一鎖に達せり。一方私設鐵道に在りても、年々其數を增加し、二十五年以降三十八年までに免許せられたるもの百數十社の多きに達し、同年度末に於ける開業哩は總計三千二百四十七哩五十一鎖に上る。斯くの如く私設鐵道の創業以來三十八年迄に官私鐵道線

路の敷設せられたるもの四千七百四十七哩餘にして、鐵道網は漸く全國に普及するに至りたるが、其の大部分を占むる私設鐵道線路は三十七會社の支配に分屬し、運輸交通の大局上甚だしき不利ありたるを以て、全國鐵道の管理を統一し、其の機能を發揮する必要上政府は三十九年三月鐵道國有法を公布し、十七鐵道會社を買收し、茲に鐵道國有は解決を告げ、我が鐵道の發達上に一新紀元を畫するに至れり。

北海道の官設鐵道は明治二十九年起工の空知太、旭川間の建設に創まり、同年制定の北海道鐵道敷設法に基き、翌年より旭川以東に敷設されたるものにして、最初は拓殖務省に屬し、後ち內務省の管理となり、三十八年四月鐵道作業局に移されたり。

政府は私設鐵道の買收後、各地に新線建設の工を起し、着々工事を進めたる爲、大正元年度末に於ける國有鐵道の延長は五千二百十七哩に達せり。

鐵道國有法の實施と共に私設鐵道の企業は一時停止の狀態となりたるが、四十三年八月輕便鐵道法の公布に次ぎ、四十四年輕便鐵道補助法の發布となり、地方交通機關の發達を助長すべき目的を以て、其の建設を奬勵したるに依り、輕便鐵道は各地に勃興するに至り、大正元年度末に於ける私設鐵道延長は二百五十二哩餘、輕便鐵道は五百四十二哩餘となれり。

前述せる蒸氣鐵道の外に局部交通機關として發達せるものに、電氣鐵道、入車鐵道、馬車鐵道發動機鐵道あり。此等諸鐵道は行政上一括して軌道と稱し、軌道條例なる法律によ

り支配せらる。元來軌道に屬する諸鐵道は公共道路上に敷設し得べきものにして、其の性質上地方經濟と最も密接の關係を有し、爲に他の蒸氣鐵道の如く統一的發達をなしたるにあらず。其の動力の如きも科學の進歩に伴ひ、前より繁に、單純より複雜に變遷し來りたる道程は、蒸氣鐵道と大に其の趣を異にせり。

抑も公共道路上に軌道を敷設したる嚆矢は東京馬車鐵道にして、一部の開業をなしたるは明治十五年なりとす。

後數年其の企なかりしも、明治二十年以降に於ては漸次其數を增し、特に電氣事業の發達により、電氣鐵道の敷設を見るに至れり。

卽ち明治二十六年には京都電氣鐵道會社の特許を見、以後各地に簇出して馬車、人車等を驅逐し、唯一の局部交通機關となれり。

以上は明治年代に於ける我が國各種鐵道發達の大要にして、大小動脈に相當する蒸氣鐵道の發達と他の血管に相當する軌道の普及と相俟ちて、我が帝國の陸上交通系は全く面目を一新し、逐年完備の歩を進め、主要都市にして鐵道連絡を見ざるは甚だ稀なるに至れり。

第四章　鐵道行政

第一節　監督機關の變遷

明治三年三月民部大藏兩省內に鐵道掛を置き、監督正上野景範、土木權正平井義十郎後希昌と改む）に鐵道掛を命じ、傭英國人建築師長エドモンド、モレルをして東京横濱間の線路測量に當らしむ、之を本邦鐵道起業の濫觴とす。此の年閏十月、新に工部省を置き、鐵道掛を同省の所管に移し、四年八月之を鐵道寮と改め、工部大丞井上勝を鑛山頭兼鐵道頭に任ず。是の年九月モレル病歿後、英國人建築師長ヴキカース、ボイルを其の後任として傭聘せり。

明治五年六月廿七日鐵道寮職制を定め、寮內に主記、主計、倉庫、建築、運輸、技術の六課を置き、又鐵道寮事務章程を設け、以て執務の分界を明定せり。卽ち頭、權頭各一員、助、權助、大屬、權大屬、中屬、少屬、權少屬等の職員を置き、同年七月四日鑛山頭兼鐵道頭井上勝專任鐵道頭と爲り、工部省出仕太田資政、同下村盛俊鐵道助に任ぜらる。

明治六年七月廿二日、鐵道頭井上勝其の職を辭す。同日鐵道助太田資政鐵道權頭に任ぜられ、其の寮務を處辨せり。是の年十月三日鐵道寮分課處務規程を定め、各課中に分科を設け、權課長を置きて課長の職務を幇助せしむることとせり。

明治七年一月十日井上勝再び鐵道頭に任ぜられ、翌二月工部卿に建議を呈し、鐵道寮を大阪堂島に移し(後十九年二月東京に復歸す)、以て關西地方の鐵道工事に對し、直接監督の便を啓きたり。

明治十年一月各省の寮を廢し、同時に從來の官名を改め、奏任は大少書記官、大少技長と し、判任は一等より十等と定められる。乃ち工部省内には鐵道鑛山電信工作燈臺營繕書記・會計檢査倉庫の十局を置き、同月十九日井上勝工部少輔に任じ、鐵道局長を命ぜられ、大野誠工部大書記官に、杉賃信、飯田俊德工部少書記官に任ぜられたり。

明治十八年十二月廿二日工部省を廢し、鐵道局を内閣の直轄に移し、同月廿六日鐵道局官制を定め、其職員を長官事務官技監大技長權大技長、少技長、權少技長屬及び技手とせり。以上述べたる如く、明治初年より同十七八年迄の間に於て、局課の改廢職員の異動等屢次に及び、其の都度組織を改良し、業務の進捗に資益せしもの少なしとせず。然れども此の期間は鐵道作業專攻時代にして、未だ鐵道行政と認むべきもの殆んど罕なりしが、明治二十三年九月六日勅令第百九十八號を以て、鐵道局を鐵道廳と革め、之を内務大臣監督の下に置き、鐵道局長官を鐵道廳長官と改稱し、井上勝を同長官に任じ、尋いで翌十月九日鐵道廳分課規程を定め、廳内に長官官房第一部第二部第三部を置き、官房事務中に「私設鐵道に關する願伺事項」「私設鐵道の監督」と稱する二項を設け、茲に始めて鐵道行政の端緒を開き、飯田俊德を第一部長に、松本莊一郎を第二部長に、野田益晴を第三部長に充て、官私鐵道の業務及び監督の任に當らしめたり。

明治二十五年七月廿一日勅令第六十八號を以て鐵道廳官制を改正し、鐵道廳を遞信大臣の所管に屬せしむ。翌廿六年三月十六日鐵道廳長官井上勝其の官職を辭し、鐵道廳部長松本莊一郎其の後を襲ひ、飯田俊德、野田益晴鐵道廳部長を辭し、技師原口要、同仙石貢事務官圖師民嘉孰れも部長心得を命ぜられたり。

是の年十月卅一日勅令第百四十一號を以て遞信省官制を改正し、鐵道廳を鐵道局と改稱し、官設鐵道の敷設保存運輸及び歲出入豫決算出納事務竝に私設鐵道の許可及び監督に關する事項を掌理せしめ、十一月四日鐵道局に庶務監理工務運輸計理の五課を置き、私設鐵道に關する事項を庶務課に、官私設鐵道の工事設計業務監督に關する事項を監理課に屬し、從來鐵道廳長官官房の處理に屬せし事務を割き之を庶務監理の二課に分屬せしめたり。同月十日松本莊一郎鐵道技監兼鐵道局長に任ぜられ、仙石貢同局監理課長に任ぜらる。時に鐵道敷設法公布せられ、鐵道の大方針定まりたると、廿七八年の戰役終局を告げたる爲、鐵道起業熱全國に蔓布し、鐵道局に於ては之が處理監督の任務頓に膨脹し、殊に鐵道行政と作業とを混同して一局内に置くを不可とするの議起りたるとを以て、明治三十年八月十八日勅令第二百六十七號を以て遞信省官制を改正し、新に鐵道作業局を置き、同日勅令第二百六十八號を以て其の官制を定め、官設鐵道の建設保存及び運輸の業務を掌理せしめ、鐵道局は鐵道の監督及び私設鐵道の免許に關する事項を限り掌理せしむ

ることゝし、茲に鐵道行政と鐵道作業とは全然其の司掌を分離するに至れり。此の日鐵道技監松本莊一郎、鐵道作業局長官兼鐵道局長に任ぜられ、增田禮作、平井晴二郎、岡師民嘉等孰れも作業局部長に任ぜられたり。十二月十八日松本莊一郎兼官を辭し、遞信次官鈴木大亮鐵道局長に兼任す。爾後三十一年より四十年卽ち鐵道局廢止迄約十箇年間に鐵道局長の椅子に倚りたる人々を擧ぐれば、田健次郎、中橋德五郎、伊藤大八、古市公威、大塚勝太郎、山之內一次なり。

明治卅六年三月十九日鐵道作業局長官松本莊一郎逝去せしに由り、翌四月一日古市公威鐵道作業局長官に任ぜられたり。

明治四十年三月十二日勅令第二十六號を以て帝國鐵道廳官制を公布し、鐵道作業局官制を廢止せり。同廳は遞信大臣の管理に屬し、國有鐵道の建設、保存、運輸竝に附帶業務を掌り、職員は總裁、副總裁、技監、理事、參事、主事、主事補、技師、書記、技手を以て組織し、廳中に總務、建設、工務、運輸、計理の五部及び鐵道調査所を置き、尙ほ地方に帝國鐵道管理局を置き、以て廳務を分掌せしめ、翌四月一日北海道に北海道帝國鐵道管理局を置き、又韓國釜山に帝國鐵道廳釜山營業所を設け、其の他必要の箇所に營業事務所、建設事務所、工場等を置き、各所管區域を定めて其の業務に從事せしめたり。

此の日平井晴二郎帝國鐵道廳總裁に任ぜられ、遞信省鐵道局長山之內一次副總裁を兼任し、其の他各部長、出張所長、事務所長等の任命ありたり。

明治四十一年十二月五日勅令第二百九十六號を以て鐵道院官制を公布し、同院を內閣總理大臣の直轄とし、鐵道及び軌道に關する事項竝に南滿洲鐵道株式會社に關する事項を統理せしめ、尙ほ國有鐵道の作業は鐵道院に併合し、以て全國鐵道行政と密接の關係を有するを以て、遞信省鐵道局に屬する事項を鐵道院に併合し、以て全國鐵道の經營監督を同一機關の下に收容せり。職員は總裁、技監、理事、參事、祕書、主事、主事補、技師、書記、技手を以て組織し、院內に總務部、建設部、運輸部、計理部、鐵道調查所を置き、地方に五箇所の管理局を置くものとし、東部鐵道管理局を上野に、中部鐵道管理局を新橋に、西部鐵道管理局を神戶に、九州鐵道管理局を門司に、北海道鐵道管理局を札幌に置き、其の所管事務を定めたり。

又此の日遞信大臣後藤新平鐵道院總裁に兼任し、平井晴二郎鐵道院副總裁に任ぜられ、其の他各部長管理局長等の任命ありたり。

四十二年十二月鐵道院官制を改め、朝鮮總督府所屬の鐵道を鐵道院所管に移し、韓國鐵道管理局を設置し、又總務部を監理部と改め、主事を參事に、主事補を副參事と改め、新に通譯を加へたり。

明治四十四年八月卅日遞信大臣兼鐵道院總裁後藤新平官職を辭し、內務大臣原敬鐵道院總裁に兼任す。

是より先き、明治四十四年四月六日勅令第八十六號を以て廣軌鐵道改築準備委員會官制を公布し、會長は總理大臣、副會長は鐵道院總裁を以て之に充て、委員には各關係官廳の

高等官、貴衆兩院議員及び學識經驗ある者より選擧し、明治廿年以來の宿題たる廣軌狹軌の利害得失に關し調査する所ありしが、西園寺内閣の新事業延期策の爲、四十五年一月該官制は廢止せられたり。

既記の如く、本邦鐵道は明治十七八年頃迄は建設專門の時代に屬し、殊に初年より十一二年迄は一切の企圖經營を傭外國人に委任したるを以て、此の期間に在りては鐵道行政として擧示すべきものなし。爾後私設鐵道保護政策の實施と鐵道敷設法の發布とに由り、官私鐵道の方針一定すると共に、行政作業の上に一層の重きを加へ、政府は臨機監督機關の組織を改良し、之に適應するの方法を講じたり。尋いで鐵道國有法の公布に依り、帝國本來の國有主義茲に復興し、一國交通の大動脈たる鐵道線路を政府の一手に占有し、交通政策の上に一新生面を開くに至りたり。蓋し之が爲、自然私設鐵道に衰況を與へたるの觀ありしも、爾來軌道事業及び輕便鐵道の發起頻發し、鐵道行政は官私線相俟つて更に激增の傾向を生じたり。

前記の内地鐵道以外卽ち北海道、臺灣、朝鮮及び樺太鐵道の管理狀態を略述すべし。

北海道に於いては、運炭を主として最初開拓使の建設したるものは、後ち之を民間に拂下げて、北海道炭礦鐵道會社線の一部となれり。明治二十八年拓殖務省の設置以來は、北海道官設鐵道の敷設運轉及同道私設鐵道の監督も、北海道廳鐵道部の管理するところとなり田邊朔郎鐵道部長たり、後ち私設鐵道の監督先づ遞信省に移り、三十八年四月北海道

官設鐵道は遞信大臣の管理監督に屬し、鐵道作業局出張所を札幌に置くことゝなれり、翌年鐵道國有の後は、鐵道管理局を札幌に置き、建設事務所を旭川に設置せり。

明治廿八年四月馬關講和條約の結果、臺灣全島の我が版圖に歸するや、臨時鐵道隊附職員をして基隆新竹間線路の調査修築に從事せしめ、六月十日臺灣鐵道線區司令部を總督府内に置き、陸軍工兵大佐兒玉德太郎を同司令官に補し、鐵道經營の衝に當らしめ、尙ほ民政局通信部中に鐵道課を置き、課中に經理、運輸、建築、汽車、測量、庶務の六掛を設け、既成線の修理、新設線の工事に從事せしむ。時に陸軍省に於て臨時臺灣鐵道隊を編成し、工兵大佐山根武亮を鐵道隊長に補し、渡臺せしめたるを以て、鐵道線區司令部及び鐵道課は廢止せられたり。翌廿九年五月廿九日總督府訓令を以て民政局通信部に臨時鐵道掛を置き、臺灣に於ける私設鐵道出願の調査事務を掌理せしむ。此の時に當り政府に於ては臺灣縱貫鐵道の敷設を私設に委せんとするの議あり。尋いで東京に於ては臺灣鐵道會社の創立を企圖するものあるに至りたるを以て、臺灣鐵道隊の任務は三十年三月限り之を停止し、四月廿二日總督府民政局に於て鐵道に屬する一切の事務を承繼せり。而して東京に於ける臺灣鐵道會社は同年十一月中旬を以て成立するの計畫なりしに由り、民政局は臺灣鐵道の經營を擧げて同私設會社に讓與するの豫定なりしも、其の成立上に故障を生じ、延期の末遂に解散の止むなきに至りたり。明治三十二年三月臨時臺灣鐵道敷設部官制及び官等俸給令を定め、同月五日總督府民政長官後藤新平を鐵道敷設部長に兼補し、長谷

川謹介を技師長に任じ、部内に總務、工務、計理の三課を置き、幹線及び支線の經營に當らしむ。同年十一月八日勅令第四百廿六號を以て總督府鐵道部官制を定め、民政長官後藤新平を鐵道部長に補し、長谷川謹介を技師長に任じ、十二月廿日鐵道部分課規程を設け、總務、工務、汽車、運輸、經理の五課を置く。踰えて明治三十七年十一月民政長官鐵道部長後藤新平退官し、技師長長谷川謹介を鐵道部長に補す。四十一年十一月五日長谷川謹介鐵道院技師に轉任し、同日民政長官大島久滿次鐵道部長に補せらる。四十三年八月大島久滿次退官し、內田嘉吉民政長官に任じ、鐵道部長に補せられたり。

京釜鐵道は明治卅一年九月韓國當局者と我が發起人との間に敷設契約の調印成り、翌卅二年政府に對し、特別保護請願書を提出せり。仍て政府は第十四回帝國議會に京釜鐵道速成建議案を提出し、貴衆兩院の協賛を經て卅三年九月法律第八十七號外國に於て鐵道を敷設する帝國會社に關する件」を公布せられたり。之より先き、同年二月發起人等は創立委員を選擧し、澁澤榮一を委員長に推し、會社設立に關する一切の準備を整へ、卅四年五月會社設立免許狀を受け、七月重役總會に於て澁澤榮一を取締役會長に正選し、卅六年十月京仁鐵道と合併せり。爾後京釜京義及馬山鐵道咸な工を竣り、翌卅八年日露戰役終局を告ぐるや、我が政府は韓國指導の重任を帶び、半島拓殖の先驅として、先づ鐵道の統一を期し、卅九年三月法律第十八號を以て「京釜鐵道買收法」を公布し、京釜京仁線を買收すると同時に、統監府鐵道管理局を設置し、六月三日古市公威同局長官に、鐵道作業局部長大

屋權平同局技師長に任ぜらる。九月京義、馬山兩鐵道を同局の所管に移し、翌四十年六月管理局を廢して統監府鐵道廳を置き、同月十七日古市公威退官せしを以て、技師長大屋權平を同廳長官に任じたり。四十二年十二月鐵道院官制改正と共に統監府所屬の鐵道鐵道院の所管に移し、韓國鐵道管理局を置き同月十六日大屋權平を鐵道院技監に任じ、朝鮮鐵道の管理局長とす。翌四十三年八月韓國を我が國に併合し、韓國の稱を廢して朝鮮と改められたるに依り、九月十二日韓國鐵道管理局を朝鮮鐵道管理局と改稱し、十月一日朝鮮總督府の設置と同時に朝鮮總督府鐵道局を置き、大屋權平を同局長官に任じ、從來鐵道院に屬したる朝鮮鐵道の經營を同局の所管に移したり。

樺太鐵道は明治卅八年日露戰役平定後直に工事を起し、四十年八月大泊、豐原間廿四哩の軍用輕便鐵道を敷設し、軍需品輸送の餘力を以て一般客貨の運送を營みたりしが、四十年三月軍政を廢し、勅令第卅三號を以て樺太廳官制を公布し、廳內に長官官房及び部を置き鐵道事務は第一部長の掌理に屬し、同廳技師三好習を鐵道事務所長とす。同年八月貨客專用營業を開き、四十三年六月普通鐵道に改築し、四十四年十二月豐原、榮濱間卅二哩餘の延長工事を竣り、以て亞庭灣と東海岸とを聯絡したるを以て、運輸交通の便は言ふに及ばず、同島開發上に至大の效果を齎せり。

第二節　私設鐵道の濫觴

明治十年十月九條道孝外廿六名より成る華族團體は、東京横濱間鐵道を三百萬圓にて政府より讓受け、七箇年賦上納の契約を締結せしが、其の後經濟上の變動に由り、俄に本契約の取消を出願し、之が允許を得たるを以て、華族團體の私立結社は遂に解散の止むなきに至りたり。超えて明治十四年岩倉具視の斡旋に依り、華族團體の事業として日本鐵道會社を創設し、東京青森間鐵道の敷設を申請し、同年八月假免許狀の下付を受け、尋いで十一月十一日特許條約書の交付に接し、拂込金に對する利子補給及收入純益に對する不足額を保證するの特典を與へられたり。之れ政府が幹線敷設を民業に許したる濫觴なりとす。爾後明治十九年に至り九州山陽の兩鐵道會社亦保護政策の下に起りたるも、日本鐵道會社とは大に事情を異にする所ありしを以て、其の保證の程度及び範圍も亦隨つて其の率を低減せられたり。是より先き、明治十六年日本鐵道會社が第一回營業報告に於て年一割の配當をなしたる事實世に傳はるや、人皆私設鐵道の有利事業なることを認知し、鐵道熱頓に勃興し、廿四年末卽ち鐵道敷設法發布前に於ける官私鐵道の總哩數は一千七百十六哩（內官線五百五十一哩）に達し、爾後明治廿五年六月鐵道敷設法發布あり。卅九年度の始め卽ち鐵道國有法實施の際に於ける官私線の總哩數は四千七百七十八哩餘、此の內私設鐵道は三千二百四十七哩餘にして、卅七會社の支配に分屬せり。されど此の內

主要線路と目せられたる十七鐵道は國有に歸したるを以て、當時殘存せし私設鐵道は廿個の小會社と爲り、茲に始めて運輸系統の錯綜を一掃し、鐵道能力をして純然たる國家的活動をなさしむるに至りたり。

第三節　法規一斑

官私鐵道に關する法律令達及び諸規則等は其の數枚擧に遑あらざるを以て、茲に其中の最主要なるものを抄錄し、且之が制定の要旨と其の內容の一端を叙して參考の一助とす。

鐵道略則　京濱間の工事漸く進み、運用の機幾月の間に迫りたるを以て、政府は明治五年五月鐵道略則及び鐵道犯罪罰例を發布し、乘客の心得、貨物の托送方を示達せり。之れ本邦鐵道營業上始めて公にせられたる例規なりとす。卽ち鐵道略則は全文二十五條より成るものにして、其の要項の主なるものを擧ぐれば、

(1) 賃銀を拂ひ手形を受取らざれば乘車する能はざること。
(2) 手形の檢査及び渡方のこと。
(3) 途中ステーションにて車中に總人數を容るべき餘地なき場合は、手形番號の順序を以て乘車せしむること。
(4) 欺僞乘車人取扱のこと。

(5)列車運轉中出入禁止のこと。
(6)疱瘡等の病人を乘車せしめざること。
(7)吸烟竝に婦人部屋の男子出入禁止のこと。
(8)醉人及び不行狀人取扱方のこと。
(9)鐵道の附屬品を毀損せしものゝ處置及び機關車乘組を禁ずること。
(10)旅客の荷物紛失毀損取扱方のこと。
(11)高金及び大切の物品紛失毀損取扱方のこと。
(12)牛馬獸類の運送及び爆發質危害品運送禁止のこと。
(13)荷物運送賃銀取立に關すること。
(14)規則に從はざる者取扱方のこと等なり。

鐵道犯罪罰例　本例は全文十二條より成り、鐵道係の者其職務を怠り、旅客の危難となるべき取扱を爲したる時は百圓以內の罰金、又は一年半以內の懲役、或は禁錮に處すとのことを第一とし、凡そ旅客公衆にして鐵道略則に規定したる禁止事項に違犯せしものは十圓以上百圓以下の罰金、又は百日以上一年半以下の懲役、又は禁錮に處すとのことを定めたるものとす。

私設鐵道條例　明治十六年頃迄は私設鐵道に對する政府の方針未だ一定する所なく、隨つて之に關する法規の制定せられたるものあらざりし爲、免許の都度長文の命令書

を附する等煩に堪へざるものあり。殊に鐵道は必ずしも官設たるを要せず、幹線と雖も時宜に依りては私設を許すことあるべしとの方針確立したるを以て、茲に私設鐵道に關する一定の規準を設くるの必要を認め、明治廿年三月鐵道局長官は私設鐵道條例案及び其の細則案を具して內閣に提出し、同年五月十八日勅令第十二號を以て私設鐵道條例公布せられ、卽ち私設鐵道の出願建設營業等に關する一切の手續及び政府の鐵道買上に關する特權等凡そ私設鐵道の出願開業に要する事項を之に網羅し、以て公私相互の取扱上に便益を與へたり。尙ほ之に附帶すべき私設鐵道條例細則は翌六月三日閣令第十六號を以て發布し、私設鐵道發起人の提出すべき線路圖面の種類及び工事方法書に記載すべき要件竝に工費豫算書の樣式等を指示せられたり。

鐵道敷設法　明治廿四年七月井上鐵道局長官は「鐵道政略に關する議」と題する一大建議書を內務大臣に提出し、帝國將來の鐵道方針卽ち將來第一期に敷設すべき鐵道線路及び之に要する工費豫算額を示し、尙ほ現在の私設鐵道は之を買收して國有に歸し以て國家的事業の本義に復せしめざるべからず。之れ我が鐵道の一大急務にして須臾も忽諸に附するを許さずとの前提を以て、利害得失を叙する數萬言、以て政府の採納實行を促せり。該建議案は所謂時代的要求として閣議の容るゝ所と爲り、此の年十二月十四日第二回帝國議會に私設鐵道買收法案及鐵道公債法案提出せられたるも、衆議院解散の爲、決定を見ずして了りたり。

翌廿五年五月第三回帝國議會に再び同法案を提出し、之が協賛を求めたりしに、衆議院にては政府案と議員の提出案とを折衷し、新に鐵道敷設法案なるものを作成せり。本案は衆議院に於ても貴族院に於ても反對の聲頗る熾烈なりしも、結局兩院の可決する所となり、同年六月廿一日法律第四號鐵道敷設法の公布を見るに至りたり。本法は四章十六條より成り、帝國に必要なる鐵道を漸次調査し、及び敷設する爲、豫定鐵道線路を定め、工事期限を數期に區分し、之を繼續事業とし、工費は公債を募集して之に充るものとし、鐵道公債に規程なきものは整理公債條例に據るものとし、尙ほ豫定線中第一期間に實測及び敷設すべき線路を定め、第一期鐵道の成效期限を起工の年より十二箇年と定め、之が建設費を金六千萬圓と定めたり。其の外私設鐵道の處分卽ち私線の買收方法及び私設會社に豫定線の敷設許可を與ふるの手續に付、鐵道會議に諮詢の事項を定めたり。

該敷設法決定發布後、次の帝國議會に之が改正案提出せられ、卽ち明治廿六年以降十數回の改正を加へられしが、其の主なるものは新設線路に變更增減をする條項にして、此の他の條項に關する改正等は甚だ僅少なるを以て、茲には之を省略す。尙ほ北海道鐵道敷設法案は明治廿九年三月廿六日貴衆兩院協議會に於て之を可決し、五月十四日法律第九十三號北海道鐵道敷設法として公布せられたり。本法は全文九箇條より成るものにして、其の規定事項及び處理方法等は鐵道敷設法と大同小異にして唯其の規模範圍の狹小なるのみ。

鐵道會議　鐵道敷設法第十五條に設定せられたる鐵道會議は、政府の諮詢に應じ、鐵道工事着手の順序及び鐵道公債の金額等を議定する一種の機關にして、敷設法公布の當日卽ち二十五年六月廿一日勅令第五十一號を以て鐵道會議規則を發布し、同年十二月參謀次長陸軍中將川上操六を議長に推し、第一回鐵道會議を遞信省內に開催せり。爾來議長議員の更迭數次、明治四十五年に於ける議長は寺內正毅とす。

私設鐵道法　明治卅三年二月政府は私設鐵道法案を第十回帝國議會に提出せり。當時現行の私設鐵道條例は明治廿年の制定にして、現時の情態に適當せざるもの多く、之が爲、其の處理監督上動もすれば公私の間に疑義を生じ、隨つて時機を誤るの虞少からず。之れ此の法案を提出し、時代の趨勢に順應せしめ、斯業の發展伸張に資せんとする所以なり。而して該法案は異議なく貴衆兩院を通過し、翌三月十六日法律第六十四號を以て私設鐵道法公布せられたり。

鐵道營業法　本法も亦、前案と共に貴衆兩院の可決する所と爲り、同年三月十六日勅令第六十五號を以て鐵道營業法公布せられたり。本法制定の理由も亦、時代に後れたる現行法の不備缺點を裨補せんとするに在り。從來制定の條例等に於て鐵道營業に關する制規を設けたりと雖も、鐵道の保安及び旅客貨物の運輸等に對し、遺憾とすべきもの一にして足らず。仍て私設鐵道條例の改正に伴ひ、是等規程の不備を補ひ、以て鐵道營業を整備するの基準を定めたるものとす。要するに前者は全文九十八箇條、後者は四十五箇

條より成るものにして、共に從來の鐵道略則及び私設鐵道條例等を一層完全の域に進め旅客の待遇、貨物の取扱上に一新資益を與へんとするに外ならず。故に明治五年制定の鐵道略則、鐵道犯罪例及び明治廿年制定の私設鐵道條例等は總て廢止せられたり。

鐵道船舶郵便法　政府は第十四回帝國議會に鐵道船舶郵便法案を提出せり。其の提出理由の要に曰く、近來鐵道船舶に據る郵便物の遞送は著しく發展し、現に郵便物の遞送に就ては五十八會社の特約あるも、規定區々にして統一する所なし。仍て本案を提出し、之が統一を期せんとする所以なり。と。本案は卅三年二月十五日貴衆兩院の可決する所となり、翌三月十三日法律第五十六號鐵道船舶郵便法公布せられ、後、大正五年三月法律第十八號を以て本法中に改正を加へ、郵便車の使用料金を更訂し、尙ほ該法違犯者に課する罰金程度及び刑名等の變更ありたり。

軍事供用令及鐵道抵當法　明治卅七年一月廿五日勅令第十二號鐵道軍事供用令を公布せられたり。之れ從來施行せし小規模輸送の成績に鑒み、且國際形勢の切迫に處する爲、大規模運用の實を擧ぐるの方針に出でたるものとす。又翌卅八年三月十三日法律第十三號鐵道抵當法を公布し、會社が抵當權を目的となす爲、鐵道財團を設くること及び抵當權設定登錄に關する手續竝に鐵道財團に對する抵當權の强制執行に關する方法等を規定せり。

鐵道國有法　明治卅八年日露戰役終局を告ぐるや、運輸機關の統一は戰後經營の最

大急務なりとの聲朝野の間に起り、政府亦時機の到來を察し、明治卅九年三月卅一日法律第十七號を以て鐵道國有法を公布し、同年十月より翌四十年九月迄に十七私設鐵道の買收を了り。（朝鮮鐵道は卅九年七月買收）、茲に帝國多年の懸案たりし鐵道國有の解決を告げ、運輸交通上に一新紀元を劃するに至りぬ。

軌道條例　是より先き、明治廿三年八月廿三日法律第七十一號を以て軌道條例を公布し、本事業の許否改廢を內務大臣監督の下に置かれたり。其の要章を擧ぐれば、

(1) 一般運輸交通の便に供する馬車鐵道其の他之に準ずべき軌道は內務大臣の特許を受け、公共道路上に敷設することを得。

(2) 軌道敷設の爲、在來の道路を取擴め、若くは新に軌道を設くる必要あるときは、土地收用法の規程により、內閣の認可を經て之を收用することを得。

(3) 在來の道路を取擴め、又は變更新設したる軌道敷は共に道路敷に編入するものとす。

踰えて四十一年遞信省官制を改正し、鐵道局掌理事項中に軌道に關する事項を加へ、同日勅令二百六十六號を以て「軌道條例に依り、內務大臣の特許を受け、一般運輸の業を營まんとする者は、內閣總理大臣の許可を受くべし」。と規定し、尙ほ同日遞信省令第四十五號を以て軌道條例及び明治四十一年勅令第二百六十六號に依る願書は、內務遞信兩大臣宛差出すべきものと定められたり。こは從來軌道に關しては內務省の掌理に屬したるも鐵道行政と密接の關係あるを以て、遞信省が之に干與するは當然の理由なりとし、茲に此

の公布を見るに至りたるものとす。

由來現行私設鐵道法に據り、民間に於て鐵道の敷設を發起せんか、其の幹線鐵道たると地方鐵道たるとを問はず、總べて同法に準じ、同一の取扱を受けざるべからず。故に單に一地方の交通を目的とする短距離鐵道は、之が爲過重の負擔に苦み、其の發達を阻害せられたるもの尠からず。仍て政府に於ては明治四十三年四月廿日法律第五十七號を以て輕便鐵道法を發布し、幹線鐵道と地方鐵道との準據法規を甄別し、尚ほ本法施行の前日卽ち同年八月三日輕便鐵道施行規則を發布し、免許申請書提出方、起業目論見書、線路豫測圖等の調製方を始め、其の他一切の手續を規定せり。

翌四十四年三月廿一日法律第十七號を以て輕便鐵道補助法の發布あり。今其の要項を擧げんに、

(1)輕便鐵道の每營業年度に於ける益金が建設費に對し一箇年五分の割合に達せざる時は、政府は營業開始の日より五年を限り其の不足額を補給することを得。

(2)補給を受くる輕便鐵道の軌間は二呎六吋以上とす。

(3)補助金の年額は四十四年度に於て廿五萬圓、爾後每年廿五萬圓を累加し、百廿五萬圓に至りて止む。

(4)輕便鐵道の管理者が規定の條件に違犯したる時は、政府は其の補助を停止し、又は廢止することを得。

(5)詐僞の所爲を以て補助金を受けたるときは法定の利息を附して之を償還せしむ。

本法施行後私設鐵道又は軌道にして輕便鐵道に指定を受くるもの續出し、從來の私設鐵道は漸次減少するに至れり。

第四節　鐵道教育

明治五年京濱間鐵道の開通と共に之が姉妹的業務として電信生徒養成の必要を感じ、鐵道寮職員をして電信技術の傳習に服せしむ。是れ我が鐵道に於ける教育事業の濫觴なりとす。

越えて十年五月十四日大阪停車場內に工技生養成所を設け、少書記官飯田俊德、傭外國人セルヴイントン及びホルサムを教師とし數學、測量、製圖、力學、土木學一斑、機械學及び運輸大要等の教授を開始せり。其の際教師セルヴイントンの提供せし工技生誘導書なるものは、我が鐵道技術者養成の根柢にして、且當事の事情を回想するの好資料なるを以て、左に其の全文を抄錄す。

工技生誘導書譯文)

一、技生の階級を分つて三等と爲す。卽ち第一等、第二等、第三等是れなり。

一、第一等技生は建築師所轄の工業を分つて其幾分を擔任すべし、且其二、三等生の內には若干員を建築師に附屬せしむべし。

一、場所の某區域を擔當する技生は、月報を作りて其管轄の建築師に送付し、以て前月中實施せる工業の景況、及修繕再築に就て必要と考察する所の事項を稟告すべし。建築師は自ら此報告の當否を査定し、之に批判を標記し、進力簿に留置くべし。

一、建築師局に附屬する所の技生は、局內に於て修學するのみならず、實地の工術を修得せんが爲に建築師の工業檢査の行に伴ふべし。

一、教科を定め、初習の概歎を掲ぐる左の如し。

第一、測量の事　器具の名稱、及其用具整頓。

第二、平面測量の事　平面測量器、其用具整頓且晴雨機及、セキスタントを以て高低を測ること。

第三、繪圖素圖の事　繪圖、及、素圖用の器具、平面圖を製すること。及、截線圖を製すること。

製圖の整備。

第四、心算の事　繪圖に依て資用の物高を見積ること。工度を度ること。工度を計算すること。及、工費の豫算を立ること。

第五、工業を治定する事　鐵路の中央線、及線側の幅竝、橋梁其他の建物を治定する事。

第六、建築に用ふる資品の事　銅、鐵、木石、磚、コンクリート、石灰、屋背用の諸品、土工、及、堀堤。

第七、物質の强弱

第八、建築の種類　磚工、石工、基礎、及、土木に、係はる工業のこと。

第九、建築に用ふる補助の工業　足代、及水堰を設爲すること。

第十、工事に關する器械の事。

第十一、線路の選擇に係はる原理、且通常の弧道、及傾線の按排、鐵道通常の營業、卽、バラスト、ペルマネントウエー、レール、ポイントクロッシング、下水道保全、ステーションの按排等。

第十二、算術、代數、測量、及三角法の如きも亦必ず習練すべし。

一、以上掲ぐる所の趣旨に隨ひ定期の試驗を設くべし。而して此試驗に依りて技生等勤學の如何を徵し、其上達者を擧げて階級を進むべし。且、冀ひ、且、期する所は則ち技生等皆其局內或は現場に在ると或は教授の際に在るとに拘らず、自己の職務に十分心思を注ぎ、以て工作師の職業に屬する處の技藝の認識と練熟を得んことを希望し、兼て其注意の施行と熟驗とに由りて政官の一科たる處の工事に於て身親ら之に負擔すべき目的を全うするに在るなり。

爾後、明治十五年迄に工技生養成所の課程を了へ、技術官として任用せられたる者廿四名に達したり。最初傭外國人に附與せし鐵道事業一切の權限を邦人の手中に回復し、自立自營の基礎を築きたるは、固より井上鐵道局長の措置其宜を得たるの致す所ならんも、亦以て此等先進技術者の與力に俟つ所多かりしことを知るべきなり。此の時に當り、我が教育事業漸次進歩の好況を呈し、既に工部大學校を出でゝ鐵道職員に聘用せらるゝ者多きに至りたるを以て、本養成所は十五年限り之を閉鎖し、更に廿四年十月神戸停車場構

內に電信技術傳習生養成所を設け、鐵道電機通信の技術を兼ね、同運輸掛員の養成を開始せり。其の修業期を二箇月乃至四箇月と定め、速成者の中より實地の業務に從事せしめたり。

明治卅一年三月鐵道運輸事務傳習所を新橋停車場內に置き、同年十一月より授業を始めたるに由り、從來の鐵道電信技術傳習生養成所は、翌卅二年三月限り廢止せり。該傳習所は運輸部員の養成を本義とし、之を速成科・本科の二科に分ち、速成科は六箇月間、本科は一箇年間の傳習を加ふるものとし、在學中は日給拾錢を給與し、卒業後本科生は二箇年間、速成科生は一箇年間運輸部に奉職するの義務あるものとし、之に反する者は在學中の手當金及學費の半額又は全額を還納せしむることとせり。卅二年十一月鐵道運輸事務傳習所處務規程を定め、運輸部員中より職員を選任し、教授及び庶務に從事せしめたり。

斯くの如く、鐵道に於て教育を施すと同時に、民間に於ても鐵道に關する學校を興すものありき。特に岩倉鐵道學校の如き鐵道從業員養成の專門機關設置せられたるを以て、從來の鐵道運輸事務傳習所の如きは、之と對立して存在するの要なきに至りたる爲、卅七年一月限り之を廢止することゝなれり。又此の年四月鐵道電信修技生養成規則を定め、學力試驗の上十六歲以上廿二歲未滿の者を採用し、四箇月乃至六箇月間の教習を施せり。

明治四十年六月帝國鐵道廳電信習技生養成規則を定め、營業・運輸兩事務所に於て希望者を募集し、五箇月間の教習を與へたり。翌四十一年四月帝國鐵道廳船員規程及び海技

修業生乘船規程を定め、官公立商船學校の學生等より修業生を募集し、其の成績の良好なる者には月額五圓以下を支給し、之が養成に努めたり。

明治四十一年七月外國人乘客取扱上の便に供する爲、帝國鐵道廳運輸部に鐵道運輸從事員英語練習所を設け、其の修業期間を六箇月乃至十一箇月と定め、年齡廿五歲以下にして中學卒業若くは之と同等以上の學力を有し、現に六箇月以上鐵道に從事し、尙ほ修業後滿四箇年間鐵道に奉職するの義務を全うすべき者より之を採用するものとし、若し自己の都合に由り、所定の義務を盡さゞる者は其の殘餘期間に對し、辨償金として一箇月金貳圓の割合を以て一時に之を納金せしむるものとせり。是より先き、卅八年六月汽車部工場技術見習生規則を定め、各工場に技術見習生を置き（帝國大學其他高等學校卒業又は在學中の者より採用實地修業せしめたりしが、四十二年八月更に技術見習生規則を定め、是又帝國大學卒業生及び之と同等以上の學力を有する者より採用し、見習期間を二箇年以內（見習中日額壹圓五拾錢以內給與）と定め、必要の技術を教習せり。

明治四十二年四月職工技術練習規程を定め、鐵道院にて職工を選拔し、之を東京高等工業學校に委托し、滿一年間實務に必要の技術を習得せしめたり。

此の年六月鐵道院職員中央教習所規定を定め、修業一ヶ年、業務上・經營上必要なる學術技藝に關する各科目を修得せしめ、尙ほ四十四年十月同教習所內に英語科別科を置き、鐵道院職員をして公務の餘暇之を研究するの便を與へ、翌四十五年五月更に電氣科を置き、

主として電氣運用に關する學科を教授せり。

中央教習所規程發布と同時に、各管理局に地方教習所を設置し、其の修業期間を六箇月と定め、職員に必要なる驛務、運轉保線及び機關庫事務等を始め、其の他實務に必要なる各科目を教習せしめたり。

泰西列强に於ける交通狀態を視察研究し、我が鐵道其の他の改良進歩に資するの目的を以て職員を海外に留學せしむるの例は、既に鐵道作業局時代に於て其の端を開きたり。即ち第一回は卅九年五月英、米、獨の三國に留學の技師青山與一、第二回は四十年歐米各國に留學の技師竹內秀一、同大河戶宗治、主事吉川孝一、第三回は四十一年七月歐米各國に留學の參事中川正左、技師生野團六、同秋山正八、同池田正彥なりとす。而して四十二年十月勅令第二百廿九號鐵道院外國留學生に關する件公布の後、即ち鐵道院第一回の留學生は同月歐米に派遣せられたる參事村井二郎吉、技師岡野昇、同石田太郎、同渡邊明十郎等にして爾來毎年外國留學生を派遣するの例を開かれたり。

此の他國有前に於ける日本關西、山陽、九州線等主なる私設鐵道會社及び朝鮮、臺灣鐵道の如きは、純然たる教育機關の設備はあらざりしも、鐵道事業と密接の關係を有する電信技術生は孰れも相當機關を設けて養成したり。

第五章　鐵道國有始末

わが國鐵道國有の淵源頗る遠く、明治初年鐵道創設の際、東京、横濱間及び大阪、神戸間を政府自ら起工して、茲に鐵道國有の基礎を置けり。降りて明治五年工部省は左記の伺定を爲し、明かに鐵道國有の主義を揭揚したり。

鐵道會社取扱之儀に付伺

國勢開化に進歩し、人心鐵道の便を曉り、現在鐵道建築の爲め已に會社を結べる西京會社を始め、其他會社願出の者比々有之、然るに西洋各國に於て、從來電線鐵道の儀は人民に相任せ、會社持にて仕來り候得共、人事を便にするは固より、國民保護筋にて會社持にては種々差支へ有之、到底政府持に無之ては不相叶儀に付き、近來英、佛、米等專ら買上の議差起り、既に英國に於ては從前會社持の電線を莫大の償金を以て買上候趣に候。御國內の儀は今日より創始の義にて、一旦人民に渡候て又買上候樣の儀にては不體裁に付、幸ひ使節も當時洋行中に候得ば、夫是參考歸朝の上見込可申立候得共、夫迄の處鐵道の儀は大段の費用に候得ば、方今御費用多端の折柄夫々御行屆も不被爲在儀と被存候。依之今後願出候會社金を當者に於て年七朱の利附にて借上げ、建築致し、追て竣功開業に至り候節は、運輸入金の內より七朱の利竝に運輸修補其外一切諸費を引き去り、

全く利益金三分の一を右會社へ被下置候事に致度、尤二十箇年後は當省都合に因り元金悉皆下げ渡候節は、會社に於て右鐵道に聊關係無之事に定約致置候はゞ、全く會社金を借上げ政府に建築致儀にて他日御評議に因り、如何樣にも取計出來可申、御時節柄適宜の儀と被存候。右に付諸手續等の儀は追々取調べ差出し可申候得共、先見込の大意相伺候也

壬申九月十八日

工部少輔　山尾庸三

正院　御中

追て利益金半方被下置度趣申聞候會社も有之候に付、時宜に因り右樣取計候儀も可有之、此段前以申上置候也。

書面の趣、可爲伺之通候條、官民約束之際將來の弊害無之樣方法相設、手續規則等巨細取調尙可伺出事。

壬申十月十四日　正院之印

斯くの如く、我が國鐵道創設の際已に鐵道國有の方針を定めたるも、爾來政府の財政窮乏して豫定線路の敷設も困難となり、因つて一方私設鐵道の敷設を奬勵し、京濱間鐵道の如きは一旦東京鐵道會社に拂下げの契約をなしたるも、會社の解散に依り、該契約は消滅に歸し、私設鐵道の興起は容易ならざりしが、漸く十四年に至り、日本鐵道會社創立せられたり。當時同鐵道の敷設を許可するに當りても、其の特許條約書中に左記の條件を附し、

鐵道國有の方針を明かにしたり。

第二十七條　此特許條約の期限は明治十五年一月より向九十九箇年とす。但、滿五十箇年經過の後は政府に於て何時にても鐵道及第三十條に揭ぐる附屬物を買上ぐるの權あるものとす。

第二十八條　第二十七條の場合に於ては、日本鐵道會社に於て、興業のため發行せし株券の時價相當を以て買上げの價格となすべし。

第二十九條　前條買上げの場合には、前五箇年間に於て諸般の修理を怠ることあらば、政府は會社に之を修理せしめ、引渡の時に於て完全の有樣を望むの權あり。若し會社に於て政府より指定する修理を怠り、或は其の方法を違ふ時は、政府自ら之を修理して會社の取入金より其の經費を支辨せしむべし。

第三十條　第二十七條の場合に於ては、鐵道、倉庫、停車場及び之に屬する土地其の他鐵道の營業に必要なる鐵道附屬の家屋諸器具は鐵道と共に一切之を引渡すべきものとす。

日本鐵道創立後に於ける我が鐵道界は、官私相並びて發達し、漸次國內に普及するを得たりしが、運輸交通の大局上統一の議漸く朝野に論議せらるゝに至り、明治二十四年第一次松方內閣は第二帝國議會へ私設鐵道買收法案及び鐵道公債法案を提出したり。

松方內閣が此の兩案を携げて議會に臨むや、あらゆる努力を以て其の通過に努めたり

しも議會の反對又頗る激烈なるものあり、遂に衆議院の特別委員會は是を否決し、本會議に於ては殆んど問題とならずして葬り去られたり。

斯く鐵道買收法案は特別委員會にて否定され、次いで議會は解散せられたるを以て、鐵道公債法案は決議を見るに至らざりき。然るに政府は翌二十五年五月の第三帝國議會に再び是を提出したり。而も其の法案は前議會のそれと全く同一のものなりしが、衆議院も亦是を審議するに方りて同一の委員十八名に附托したり。宛かも此の時議員側よりも鐵道に關する議案を提出するものあり。卽ち鐵道敷設法案及び鐵道擴張法案之なり。於是、委員會は愼重審議國家百年の大計として之を迎へ、委員會を開くこと前後五回、五月二十七日政府の二法案と議員提出案とを一括して鐵道敷設法と改稱し、貴族院も亦之に協贊し、以て現行鐵道敷設法の成立を見たり。卽ち松方內閣の國有法案は遂に鐵道敷設法となりて現はれたるなり。

鐵道國有の計畫は一度此の如き失敗の歷史を作れり。其の後暫く議會の問題ともならず民設鐵道は益々國內に延長せられ、其の隆盛なること官設鐵道を凌ぐの狀態に在りしが、此間にありて陸軍部內に於ては國有主義を喧傳するもの少からざりき。斯くて暫く其影を潛めたりし國有案も、遂に三十二年に至りて再び議會に提出せらるゝに至れり。卽ち明治三十二年二月第十三回帝國議會の衆議院は、院議を以て左記の如く政府に建議せり。

鐵道は國家最要の交通機關にして、其經營管理を統一するが爲めには之を國有に歸するを要す。歐洲諸邦實例の示す所なり。依つて全國幹線の私設に係るものは、時機を圖り之を買收し、其豫定線の未設に係るものは着手完成し、以て鐵道國有の實を擧ぐるの道を講ぜざる可からず。茲に本院は政府に於て適當の法案を定め議會に提出せられん事を望む。依て建議す。

而して右建議案は二月九日の日程に上りたるが、尙早有害の論なきにあらざりしも、結局百二十七票に對する百四十五票の多數を以て、是が通過を見たり。

此に於て、政府は明治三十二年二月二十二日勅令第四十三號を以て鐵道國有調査會規則を發布し、調査會を組織し、私設鐵道買收に關する調査を命じたり。

該調査會は芳川遞信大臣を會長とし、朝野人士を網羅して委員と爲し、買收すべき線路買收の時機、金額、其の他事項に就て調査し、愼重審議の結果、遂に三十三年二月七日鐵道國有法案及び私設鐵道買收法案を調査會長より山縣內閣總理大臣に答申せり。

政府は此の答申に依る鐵道國有法案及び私設鐵道買收法案を決定し、之を三十二年第十四回帝國議會に提出せしが、衆議院に於て特別委員に付託せられたる儘、何等の議決をなすに至らず、議會終了を告げたるため、又々未解決の儘に殘されたり。

爾來數年間議會の問題とならざりしが、明治三十七年の末より三十八年の首に渉り、大浦遞信大臣は田次官と議し、鐵道國有の方案を具して關係閣僚に協議する所あり。閣僚

皆國有の主旨を可とすれども、財政の關係調査未だ成らざるの故を以て、之を決定するに至らず。是に於て次回の帝國議會に提出すべき計畫を立て、當期の議會閉會と共に特に調査委員を設け、專ら調査に從事し、左記鐵道國有の趣旨概要竝に私設鐵道買收調査要項を撰したり。

鐵道國有の趣旨概要

鐵道は一般交通の用に供するものにして、其の性質道路と異ならず。故に其の管理經營は之を私業に委せず、國家自ら之を掌理せざるべからざるは蓋し多言を要せず。然るに一國財政の關係上、或は創業の沿革上往々之が私設を特許する場合ありと雖も、政府は常に其の監督を嚴にし、其の利用の公益と背馳なき事を期せり。然れ共私設鐵道は其の目的專ら營利にあり。而して營利的事業と公益とは、動もすれば卽ち相乖離せんとするは勢免るべからざるの數にして、特に鐵道事業の如き、其の性質獨占的にして公益との關係極めて密接せるものに在りては、政府の監督如何に周到なりと雖も、之に依り公益保護の完全を期する事容易ならざるは、經驗あるものゝ齊しく認むる所なり。故に歐洲各國に於ける鐵道政策は、漸次私設鐵道を收用して、之を政府の直營管理に移すの傾向あり。

我が國に於ては明治維新當初に於て、旣に國有主義を以て我が鐵道政策と定め、現在官設東海道線中の京濱及び京神間の如き、維新當初に於て旣に政府自ら之を起工し、茲に

我が鐵道國有の基礎を置き、爾來官設鐵道の延長に付、繼續施設する所あり。然れども鐵道の普及は經濟上及び軍事上一日も猶豫すべからざる急務にして、而して政府財政の狀態は盡く之を速成する事能はざるの事情あり。是に於て乎、私設鐵道條例の發布あり。之に依つて私設特許の規準を示し、併せて將來に於て之を國有に統一するの主義を確定せり。

而して鐵道敷設法に至りて益々國有の緊急なる事を認め、其の第一條に於て、「政府は帝國に必要なる鐵道を完成する爲、漸次豫定の線路を調査し、及び敷設す」と規定し、而して「旣成私設鐵道の處分に關しては其第十一條に於て旣成私設鐵道にして第二條に依り敷設すべき線路の爲、買收の必要ありと認むるものは、政府は其會社と協議の上價格を豫定し、帝國議會の協贊を求む可し」と規定し、以て將來政府の統一管理の下に完全なる鐵道網を構成す可き趣旨を明示せり。然れども我が鐵道系路の狀態を見る時は、官設私設互に錯綜併立し、特に我が鐵道系路中主要の幹線にして二三の私設會社に分屬するが如き、又は政府の管理する鐵道にして私設鐵道中間に介在し、數十乃至數百哩を隔つるものあるが如き、實例に乏しからざるは固より一時の變態にして、旣に之が整理の期は豫定せられたるものありと雖も、私設鐵道法の規定に依れば、其の期尙ほ遙にして空しく其の日の至るを俟つは、我が鐵道政策上遺憾固に尠からず。是に於て乎、去る三十二年中政府は鐵道國有調査會を設け、私設鐵道買收のことを審議せしめ、而して調査

會は鐵道國有法及び鐵道買收法の二法案を具し、政府に復申する所ありしも、此の二法案は帝國議會の協賛を經るに至らずして遂に已みたり。爾來鐵道買收の事時に朝野に唱道せられざるにあらずと雖も、今尙ほ實行に至らず。是れ深く遺憾とする所なり。抑も全國鐵道を政府の管理に統一することの、交通上軍事上及び經濟上に至大の利益あることは世上既に定論の存するあり。又更に呶々を要せずと雖も、國有統一の爲、其の效果直に顯然たるものを擧ぐれば左の如し。

一、運輸の疏通

統一の結果は著しく運輸の疏通を來し、苟も鐵軌の連續せる以上、全國到る所自由に直通列車を往復せしむる事を得。

運賃も又一定の率に依る事を得べく、隨つて毫も煩冗なる手數及び繁雜なる計算を要せざることゝなり、貨物旅客運送の便、一層其の度を高むるに依り、鐵道收入の增加となり、殊に生產力發達上大に誘導となるの利便あり。

一、運賃の低減

遠距離に於ける貨物乘客の運賃は、統一の結果著大なる低減を來し、大に生產力開發の動機を促がし、國富の增進に向つて偉大なる效果を與ふべし。

一、設備の整齊

現在各鐵道に屬する異式の車輛及び各種材料の統一に依り、各線共通使用上の利便を

來し、將來運輸經營上便益を得ること鮮少ならず。

鐵道經理上に影響す可き利便概要を示せば左の如し。

一、總係費の節減

全國三十二會社の重役及び庶務會計員に對する俸給及び諸給の如き會社の總係費に屬する經費は、當然全數の三分の二を減じ得べし。

二、運輸費の節約

鐵道統一の結果として各鐵道間に於ける連帶賃金の精算事務は、全く之を省略し得べし。

三、設備上の節約

現在各鐵道に一箇乃至數箇所の設備を要する工場は、鐵道統一の後は各線路方面必要の場所に取纏め得るを以て、經濟上利便を增進すること少からず。

四、貯藏品の節約

現在鐵道に要する貯藏物品は凡そ其數量を半減することを得べく、隨つて現時の倉庫も亦其數を減ずることを得べし。

五、運轉上の利便

車輛の配給は統一の結果として大に其の便を增し、各線の繁閑に應じ、交互流用上遺憾なきを得べく、且豫備車輛の如きも其の數を省減する事を得、隨つて運搬力に於て一割

乃至二割の增加を來すべし。

以上汎說するが如く、國有統一の直接の結果として、經費に於ては約百二十五萬圓を節約し得べく、而して運輸の疏通、運搬力の增加、設備の整齊、及び運賃の低減に因り、公衆の享くる利益頗る大なるものあるべきが故に出來得る限り速に之を斷行して、我が鐵道政策の本旨を貫徹する事を以て經世の要務とす。而して其の必要を感ずる事今日より切なるはなく、其の機會を得たる事亦今日より好きはなし。

鐵道國有の主旨は右の如し、尙私設鐵道買收調査要項を次に示す。

〔一〕買收方法　〔二〕買收すべき線路　〔三〕買收の價格　〔四〕社債借入金資產等の處分
〔五〕線路の現況　〔六〕未成工事　〔七〕建設規定により改築を要する工事
〔八〕事業の將來　〔九〕買收の時期　〔一〇〕財源　〔一一〕事業授受の手續
〔一二〕事業管理の方法　〔一三〕會社職員の處分

該委員の調査を了したる事項は、其の時々討議を經て之を成案となし、其の間大臣次官以下屢々財政當局者と會同して意見の一致を圖り、三十八年十一月三十日に至り、遞信大臣は總理大臣、大藏大臣、陸軍大臣と會議の末、茲に鐵道國有の大體を決し、十二月五日覺書を以て閣批內定を經たり。次いで十二月十七日を以て調査委員を設け、調査事項を分擔せしめ、其の完成を期したり。

斯くて十二月二十二日に至り、鐵道國有法案竝に鐵道國有の趣旨概要、買收價格に關する調書、買收公債償還に關する調書を具し、正式に閣議を稟請したり。此の間、前記分據諸委員は夙夜勉勵事に從ひ、翌三十九年一月初旬迄に悉皆所定事項の調査を了したりしも同月七日內閣更迭したるを以て、是等調査の結果は成案となすに至らざりき。

然るに後繼西園寺內閣に於ても亦鐵道の國有統一を以て戰後經營に關くべからざる要務と認め、山縣遞信大臣は仲小路次官を初め、前調査に從事したる諸官を屢々會同し、從前調査の結果を檢討して之を取捨整理し、同年二月十七日を以て鐵道國有法案、鐵道國有の趣旨概要竝に鐵道買收に要する公債、償還年限計算表等を具し、閣議を稟請せり。閣議に於ては之に多少の修正を加へて定案となし、三月三日を以て之を衆議院に提出したり。

鐵道國有法案提出の理由書に曰く、

「鐵道は國家自ら經營すべきものにして、從來之が私設を特許せしは、交通政策上機宜の措置たるに外ならず。今や國家經濟の一大發展を計るべきの時機に際し、全國鐵道の管理を統一し、之が機能を發揮し、軍事上及び經濟上遺憾なきを期するは刻下の急務なりと認む。是れ本案を提出する所以なり」と。

幾度か現はれ、幾度か失敗の歷史を繰り返すに過ぎざりし鐵道國有は、前述の如く明治三十九年西園寺內閣が第二十二議會に臨むに方り、突如として現はれ、突如として決定を見たり。卽ち世人の是を知りてより正式に議會の問題となりしまで、僅々六七日を出で

ず。その衆議院より更に貴族院に回付せられ、貴族院が是を修正可決して案全く確定するに至れるまで、僅かに一ヶ月に足らざりき。

先是世人は未だ西園寺内閣に鐵道國有案提出の意ありしを知らず。其の初めて是を噂にし、多少の疑惑を抱くに至りしは二月廿七八日の交とす。此の時、外相加藤高明の辭職するに方り、事の係りて鐵道國有問題に存する事を知りて、世人は初めて其の意外なるを喫驚したりき。外相辭職後數日三月一日に至り、西園寺首相は重なる政友會員を招待し、また是を示して國有案の內容を示す所あり。同日時を別にして有力なる實業家を招待し、その贊成を得んと努めたりき。

斯くて三月六日國有案は愈々衆議院の日程に上り、西園寺首相の演說二三の質疑應答の末、四十五名の特別委員を選擧して、是が審査を付託したり。而して政府は別に京釜鐵道買收法案をも提出し、該法案は國有法案の次ぎの日程に上れるが、是も國有法特別委員四十五名の審査に託する事となりき。

委員會は九日より開會したるが、質問應答贊否甚だ旺んなるものあり。斯くて委員會は會合を重ぬること四回、十五日に至りて終り、採決の結果、十四名に對する二十九名の大多數を以て、京釜鐵道買收法案を併せ、原案をその儘可決したり。

翌十六日は鐵道國有案が本會議に上りたる經過を報告するところあり、次に贊否兩派の代表演說あり。討論終結、投票の結果は第二讀會を開くべしとするもの二百四十三名、開くべからずとするもの百九名、卽ち國有案の衆議院に於ける運命は茲に決したるなり。

次いで京釜鐵道買收案は何等の異議なくして通過したりき。斯くの如く、衆議院の第一難關は兎も角通過したるが、更に貴族院の第二難關あり。貴族院に於ける反對の聲は衆議院のそれよりも盛なるものありき。卽ち三月十九日貴族院鐵國案第一讀會開かるるや、西園寺首相は衆議院に於けるそれと略同一の演說をなしたるが、是に對し質問續出し、結局委員二十五名を擧げて是が審査をなすことゝなれり。

委員會は翌二十日より開始せられ、爾來審議を重ぬること五回、案は十六名對八名の多數を以て其大體を決することゝなれり。然るに逐條の審議に入るに及びて修正意見を提出せられたるが爲、更に修正委員七名を選み、修正案を作製するに至りたり。修正の要點を擧ぐれば左の如し。

一、公債の發行に餘裕を與へて成るべく經濟界の動搖を少からしめん爲、原案第二條の買收期限明治三十九年より四十四年までとあるを四十八年迄に延長すること。

二、買收すべき鐵道は重に鐵道敷設法の豫定に屬する線路に採り、原案の三十二會社を十七會社(川越、成田、東武、上武、豆相、水戸、中越、豊川、尾西、近江、南海、高野、江南、中國、博多灣を除き)と改め、且つ買收すべき各會社は他の私設鐵道と合併し、又は之を買收するを得ざるの規定を設けたること。

三、原案第九條の審査委員の決定を終局とするを改めて、其の決定に不服あるものに訴願を許すことゝし、私權を保護したること。

四、鐵道公債交付期を改めて、原案買收の日より三箇年以內とあるを五箇年以內とし、公債增發の結果を緩和するの方法を執り、且つ買收後公債證書の交付を了るまでに要する清算人の職務に關する會社の費用は、政府にて支辨せしむることゝ定めたること。

斯くて三月二十七日貴族院は鐵國案の第一讀會を開議したり。委員長より委員會の經過報告をなし、次いで贊否兩派の演說あり。結局六十二名に對する三百五十名の多數を以て修正案を可決したり。

該修正案は卽日衆議院に回付したるが、贊否兩派激論の末、結局修正案を可決し、茲に鐵道國有案兩院を通過せり。

因りて明治三十九年三月三十日法律第十七號を以て鐵道國有法を公布せられ、京釜鐵道買收法も同日法律第十八號を以て發布せられたり。鐵道國有法の全文左の如し。

鐵道國有法

第一條　一般運送の用に供する鐵道は總て國の所有とす。但し一地方の交通を目的とする鐵道は此の限りにあらず。

第二條　政府は明治三十九年より明治四十八年迄の間に於て本法の規定に依り、左に掲ぐる私設鐵道株式會社所屬の鐵道を買收すべし。

一、北海道炭礦鐵道株式會社。
一、岩越鐵道株式會社。
一、總武鐵道株式會社。
一、關西鐵道株式會社。
一、西成鐵道株式會社。
一、德島鐵道株式會社。
一、北海道鐵道株式會社。
一、北越鐵道株式會社。
一、房總鐵道株式會社。
一、參宮鐵道株式會社。
一、阪鶴鐵道株式會社。
一、九州鐵道株式會社。
一、日本鐵道株式會社。
一、甲武鐵道株式會社。
一、七尾鐵道株式會社。
一、京都鐵道株式會社。
一、山陽鐵道株式會社。

前項に掲げたる各會社は、他の私設鐵道株式會社と合併し、又は他の私設鐵道株式會社の鐵道を買收することを得ず。

第三條　前條に掲げたる各鐵道買收の期日は、政府に於て之を指定す。

第四條　政府は兼業に屬するものを除くの外買收の日に於て會社の現に有する權利義務を承繼す。但し會社の株主に對する權利義務拂込株金の支出殘額竝に收益勘定積立金勘定及雜勘定に屬するものは此限に在らず。

第五條　買收價格は、左に掲ぐるものとす。

一、會社の明治三十五年後半期乃至明治三十八年前半期の六營業年度間に於ける建設費に對する益金の平均割合を買收の日に於ける建設費に乘じたる額を二十倍したる金額。

二、貯藏物品の實費を時價に依り公債券面金額に換算したる金額。但し借入金を以て

購入したるものを除く。

前項第一號に於て益金と稱するは營業收入より營業費賞與金及收益勘定以外の諸勘定より生じたる利息を控除したるものを謂ひ、益金の平均割合と稱するは明治三十五年後半期乃至明治三十八年前半期の每營業年度に於ける建設費合計を以て同期間に於ける益金の合計を除したるものゝ二倍を謂ふ。

第六條　借入金は建設費に使用したるものに限り、時價に依り公債券面金額に換算し、買收價より之を控除す。

會社が鐵道及附屬物件の補修を爲さず、又は鐵道建設規程に依り期限內に改築若くは改造を爲さざる場合に於ては、其補修改築又は改造に要する金額は前項の例により買收價格より之を控除す。

第七條　資本勘定に屬する支出は借入金を以てしたるものを除くの外順次に建設費及貯藏物品に對し之に爲したるものと看做す。

借入金の支出は前項の支出の後に之を爲したるものと看做す。

第八條　會社が明治三十八年前半期の營業年度末に於て、運輸開始後六營業年度を經過したる線路を有せざる場合、又は第五條第一項第一號の金額が鐵道費に達せざる場合に於ては、政府は其の建設費以內に於て協定したる金額を以て第五條第一項第一號金額に代ふ。

第九條　左に揭ぐる場合に於ては、政府は審査委員をして決定をなさしむべし。

一、權利義務の承繼に關し又は計算に關し會社に於て異議あるとき。

二、前條の場合に於て協定調はざるとき。

審査委員の決定に對し不服あるときは、會社は主務大臣に訴願を爲すことを得。

審査委員に關する規定は勅令を以て之を定む。

第十條　買收の執行は審査委員の審査中と雖之を停止せず。

第十一條　會社が買收に因りて解散したるときは、主務大臣は解散の登記を登記所に囑託すべし。

第十二條　買收代價は買收の日より五箇年以內に於て券面金額に依り、五分利附公債證書を以て之を交付す。但し五拾圓未滿の端數は之を五拾圓とす。

會社殘餘財產の分配は前項公債證書を以てす。

買收後公債證書の交付を終る迄に要する清算人の職務に關する會社の費用は、命令の定むる所に依り政府之を支辨す。

第十三條　政府は買收の日より公債證書交付の日に至る迄、買收價額に對し一箇年百分の五の割合に相當する金額を從前の決算期每に會社に交付すべし。

前項に依り交付したる金額は、淸算中と雖、主務大臣の認可を受け、之を株主に配當することを得。

第十四條　政府は鐵道買收の執行に必要なる額を限度とし、公債を發行す。

第十五條　政府は前條に依り發行したる公債、及第四條に依り承繼したる債務の整理に必要なる額を限度とし、公債を發行することを得。

前項の場合に於て、利率、募集の方法、規約、據置年限、及償還年限は命令を以て之を定む。

第十六條　前二條の公債に關しては本法に別段の規定あるものを除くの外整理公債條例を適用す。

第十七條　第五條第一項第二號及第六條に規定したる公債時價は、買收期日前六箇月間に於ける帝國五分利公債の平均相場に依る。

前項平均相場は日本銀行の證明に依り、政府之を定む。

第十八條　買收を受くべき會社が兼業を營む場合に於ては、其の兼業に屬する資產を合せて買收することを得。

前項の場合に於て買收價格は協定に依る。

第九條乃至第十六條の規定は本條の場合に之を準用す。

附　則

第二條に掲ぐる會社の本法發布以後に於ける貯藏物品の購入、建設費の增減及債務の負擔に付ては、主務大臣の認可を受くべし。

前項の認可を受けざるものに付ては、政府之を承繼せず。但し、政府は其の額を査定し、

又は相當の補償を徴して之を承繼することを得。

右國有法の執行機關として三十九年五月二十三日勅令第百十七號を以て臨時鐵道國有準備局官制公布され、六月一日同局を遞信省内に設置し、遞信大臣之を管理し、鐵道國有に關する一切の事務を掌理せしめ、著々買收に關する諸般の調査を進めたり。左に其の概要を記す。

〔鐵道買收の順序及期日〕

鐵道國有法の規定に於ては、十七會社所屬鐵道の買收の時期は十箇年の長期に亘れりと雖、買收の遲延は財政上の損失を來し、且交通運輸の發達を阻礙すべきを慮り、速に之を買收するに決し、三十九年七月二十一日を以て買收の第一期として左記諸鐵道を指定したり。

鐵道名	買收期日	鐵道名	買收期日
北海道炭礦	三十九年十月一日	山陽	三十九年十二月一日
日本	三十九年十一月一日	西成	
甲武			
岩越			

越えて翌四十年四月四日、買收の第二期として左記諸鐵道を指定し、以て所定鐵道全部の買收を了したり。

鐵道名	買收期日	鐵道名	買收期日
九州	四十年七月一日	總武 房總	四十年九月一日
北海道	總	七尾	總
京都 阪鶴 北越	四十年八月一日	關西 參宮	四十年十月一日
關	關	德島	關

〔實地の調査及び整理竝に鐵道國有法第六條に依る補修及び改築改造費〕

鐵道買收價格の正確なる計算と鐵道及び附屬物件其の他の確實、且、圓滿なる引繼とを期せんが爲、實地に就き鐵道及び附屬物件其の他の事項を精査し、其の修理又は整理を要するものは、勉めて買收期日まで相當處理せしむる等、之等の事項に關する一切の狀況を明らかにするため、(一)線路其の他土地竝に建物、車輛及び工場、(二)物品の整理、(三)運輸、運轉、(四)會計等に關し之が調査標準を定め、漸次實地の調査をなしたり。

而して線路其の他の土地竝に建物、車輛及び工場の補修、又は改築改造をなさしむるものは、之を會社に通達して買收期日迄に之を終了せしめ、若し期日に至り終了を告ぐる能はざるものあるときは、殘部に對する豫算を徵し、査閲確定し、其の費額を買收價額より控除する事となし、且、又、會社が買收當日までに補修又は改築改造をなさゞりしものと雖も、買收後に於て之を完全なる狀態に復し、之を引繼せん事を希望するときは、其の工事を會社に於て負擔施行する場合は勿論之を許し、便宜上政府に工事を委托せんとする場合に於ても亦之を許容し、其の實費を會社より徵收する事とせり。

〔引繼〕

鐵道買收價額計算の基礎を定め、鐵道及び事務の完全、且、圓滿なる引繼を了せんには、鐵道國有法に依り、買收の日に於て、當然政府に承繼せらるゝ權利義務を現實に確定し、此等權利義務の目的物及び證憑書類の授受を爲し、且、當然該會社と政府との間に於て買收の日前後に於ける運輸上其の他の繼續收入又は支出を相當分割する事を要し、又當然承繼すべきものにあらざるも、鐵道經營上必要なりと認むる事物は、之を引繼ぎ、尚ほ鐵道職員引繼をもなすため、鐵道契約債務及び職員に關し、各詳細なる引繼の準則を定めたり。

左に此等引繼ぎ處分の實蹟を示す。

一、線路總哩數		三千四哩
	內	
	開業線	二千八百二十三哩九鎖
	未開業線	百八十哩七十一鎖
一、車輛の總數		二萬五千六十九輛
	內	
	機關車	千百十八輛
	客車	三千百一輛
	貨車	二萬八百五十輛

一、契　約　　一萬七百八十八件

　　屆出契約總件數

　　內　譯

種　別	鐵道に關するもの	兼業に關するもの	小　計
承　繼	六、〇四二	二〇	六、〇六二
一部修正ノ上承繼	四、〇〇〇	五一	四、〇五一
不承繼	六七一	四	六七五
合　計	一〇、七一三	七五	一〇、七八八

一、債　務

一金三千三百六拾六萬四千四百六拾八圓五拾錢二厘　承繼總額

　　內

金三千三百四拾萬二千四百六拾八圓五拾錢二厘　鐵道所屬

金貳拾六萬貳千圓　兼業所屬

右債務の使用殘額として引繼ぎたる金錢及び有價證券は左の如し。

　　內

金四百貳拾壹萬貳千參百四拾七圓拾四錢四厘　現金

金參百九萬貳千九百參拾圓　有價證券面金

一、職　員

身　分	員　數	俸給月額
高等職員	三三九	三二、二五四・〇〇〇 円
屬以上職員	一六、一九〇	三二五、九〇四・〇〇〇
傭	三二、八七九	三九七、五三九・八〇〇
合　計	四八、四〇八	七五五、六九七・八〇〇

〔兼業の買收〕

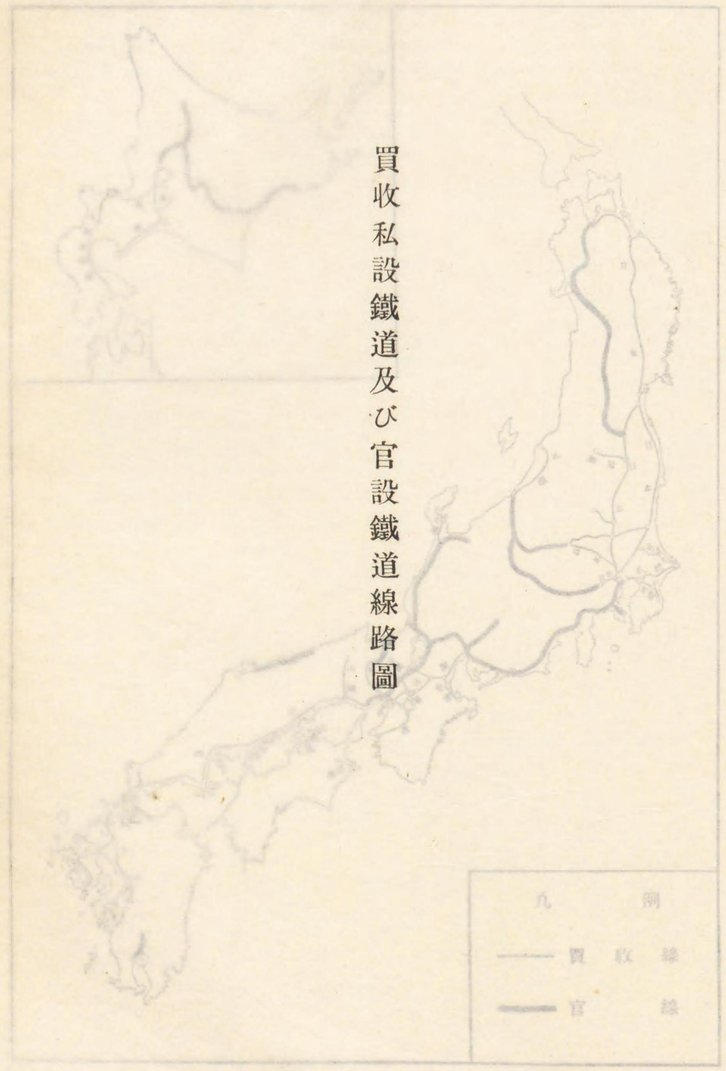
被買收鐵道會社中、鐵道軍事の外、他の業務を兼營せしものは、北海道炭礦の炭礦業、日本・山陽及び阪鶴の海漕業、西成の倉庫業、房總の白土採掘及び販賣業にして、此の內北海道炭及び房總の兼業を除く外、總べて之を鐵道國有法第十八條に依り買收したり。

兼業の引繼に付ては鐵道の引繼と同じく、之が引繼手續を定め、鐵道と同時に引繼げり。

左に兼業の買收總額を示す。

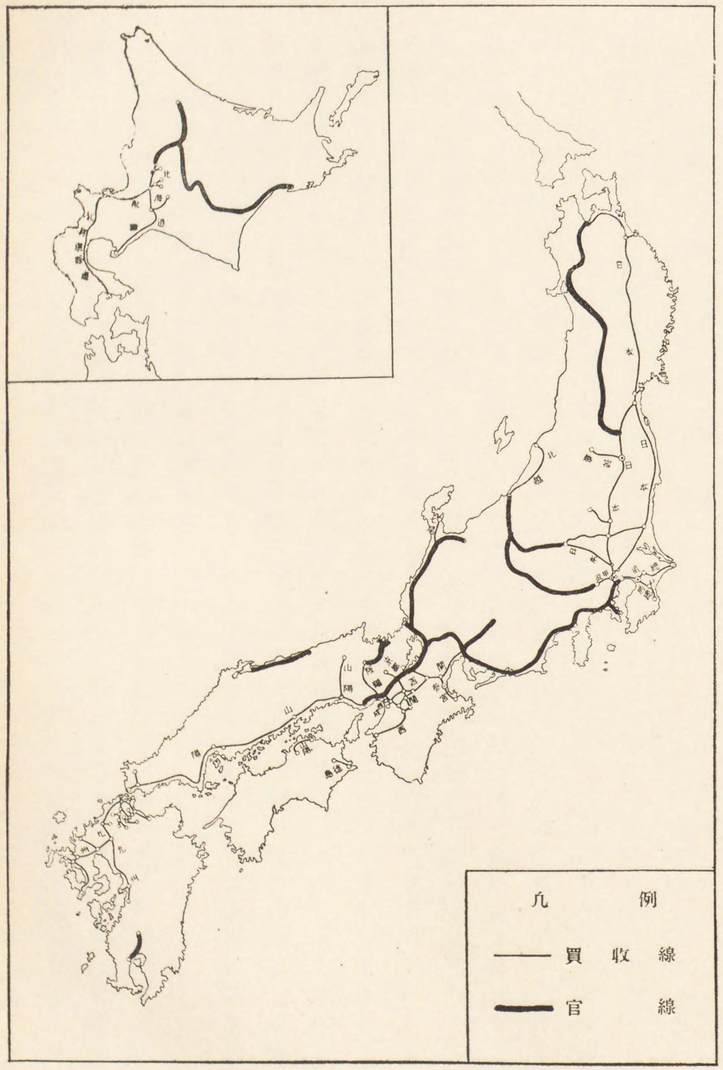
買收價額金貳百六拾五萬八千百拾壹圓貳拾四錢一厘、公債交付額金貳百六拾五萬八千貳百圓

會社名	鐵道買收價格	貯藏物品及價額	鐵道資本勘定以外の物件費及價格	兼業買收額	計	借入金控除額	補修及改築費控除額	公債交付總額
北海道炭礦	三〇、三七七、六八八、〇四七 円	五八、四三〇、二三一 円	二一〇、九七一、五三一 円		三〇、九九七、一〇〇 円			三〇、九九七、一〇〇
甲武	一四、二四〇、五七七、五二一	三六、〇一九、六三一			一四、五九九、五五〇			一四、五九九、五五〇
日本	二七、六四〇、四七七、二八三	四七、二七五、九六六		二八、四一一、五〇五 円	一四二、五三三、六〇〇			一四二、五三三、六〇〇
岩越	二、五三一、四八一、〇〇〇				二、四三一、〇〇〇			二、四三一、〇〇〇
山陽	七八、六九一、〇三一、六四〇	一六〇、八九七、〇八五			八〇、四二六、九四八、九六〇	三、七七七、七九六、五九三		七六、六三九、二〇〇
西成	一、七〇四、五〇九、三一八				二、一八四、〇五九、三一八	三五七、一八二、三〇	三四八、三四一、五一〇 円	一、八四六、九〇〇
九州	二一六、三四四、八三四、四二、五二一、六二、三四〇三				二一、四五二、〇九六、六三六	五、三一六、一七一、五四七	四、四三一、六二四	六、一三一、五〇〇
北海道	二一、三六五、五九一、一三一	八六、七〇五、五二五			三、三四〇、四八八、六〇〇	四二、四八九、二七〇	二、一八六、三六六	三、二九六、四〇〇
京都	三、三四〇、四八八、五〇〇	五七一、一三六			三、九二七、一四三、六〇〇	三、二七七、一四三、六六	二一、一六〇、七九四	四、二八四、三五〇
阪鶴	六、九二七、八五〇、〇〇〇	八一、六六三、七七四			七、九八五、七九四、〇〇〇			三、七二一、八〇〇
北越	七、七四七、八八九、一五〇	二九、四一三、一九〇			七、七七七、八八九、一五〇	四、〇五五、一三五、九四〇		九九〇、四〇〇
總武	一二、八七一、一五四、八三五				一二、八七一、一五四、八三五	四六五、一五三、九四四		一二、四〇五、六〇〇
房總	二、一三五、〇〇〇、〇〇〇	二一、九七七、五六八			二、一三五、〇〇〇、〇〇〇	一、七〇、三二一、五五四	二六、二八五、九三	九九四、三〇〇
七尾	一、四八〇、〇〇〇、〇〇〇	一、三五五、〇一一			一、四八〇、〇〇〇、〇〇〇	四九一、四〇八、六一四	五、六八一、六三三	六九七、一〇〇
德島	一、三一〇、〇〇〇、〇〇〇	三一、四三〇、六八七			一、三一〇、〇〇〇、〇〇〇	六四四、二七一、〇八五		
關西	三六、一二九、八七三、三四				三六、一二九、八七三、三四	五、六五六、六九〇、二〇四	三五、六七五、一三八	三〇、四三七、五五〇
參宮	五、五三五、五一四、八七	一九三、三八五、七二七			五、七二八、八〇〇、五三四			五、七二八、八〇〇
計	四七〇、四三一、二六三、七八三	八、七三一、八五一、五二一	二六〇、二四五、九二九	二八、四一一、五〇五	四八一、九八一、四七三、四七四	三五、三三、二九六、三八四	三五、七六二、六五七	四五六、一九五、〇〇〇



會社名	鐵道買收價格	貯藏物品及價額	鐵道資本勘定以外の物件費及價格	兼業買收價額	計	借入金控除額	補修及改築費控除額	公債交付總額
北海道炭礦	三〇、三七七、六八八・〇四 円	五八、四三〇・三二 円	二一〇、九七一・九五 円	三〇、九九七、一〇〇 円	三〇、九九七、一〇〇			三〇、九九七、一〇〇
甲武	一四、三八〇、五七七・三二	三二九、〇一九・六三		一四、五九九、五四七・一五	一四、五九九、五四七・一五			一四、五九九、五四七・一五
日本	一三七、六八〇、四七七・二八	三四、七七五、三六九・五三	四九、二七二・九五	一四二、五二三、五三・三六	一四二、五二三、五三・三六			一四二、五二三、五三・三六
岩越	二、五二一、四八・〇〇〇			二、五二一、四八・〇〇〇	二、五二一、四八・〇〇〇			二、五二一、四八・〇〇〇
山陽	七八、六八九、〇〇二・六四〇	一四〇、八九七・〇五		八〇、四一六、九四八・九六〇	八〇、四一六、九四八・九六〇	三、七七七、七九六・五九三		八〇、四一六、九四八・九六〇
西成	一、七〇四、三〇九・三一八			二、一八四、〇五九・三一八	二、一八四、〇五九・三一八	三三七、一八二・三一〇		
九州	二六、三四四、八三四・四一八	三、五二一、六二三・四〇三		一、五六七、〇四五・二三五	二八、四二一・五〇 円	九七、四五〇・〇〇〇	三四八、三四一・五一〇 円	一二八、五〇八、一五〇
北海道	二一、三六五、三九一・一三	八六、七〇五・五二五		四七九、五五〇・〇〇〇		五四七・一三六	四四三・六二四	六、一三一、五〇〇
京都	三、三四〇、四六八・五〇〇	五七・一三六				四二、四八九・二七〇	二、一八六・三六六	三、二九六、四〇〇
阪鶴	六、九二七、八五〇・〇〇〇	八一、六六三・七四四		五三、一〇二・五〇		三、二七七、一四三・六六二	一一、一六〇、七九四	四、二八四、三五〇
北越	七、七四七、四七五・九六〇	二九、四一三・一九〇				四六五、一五三・五九四		七、七二二、八三〇
總武	二、八七一、一五四・八三五							二、四三二、〇〇〇
房總	二、一三五、〇〇〇・〇〇〇	二一、九九七・五六八				一、一七〇、三二一・五五四	二六、二八五・五九三	九九四、三〇〇
七尾	一、四四〇、〇〇〇・〇〇〇	一、三五〇・〇二一				四九一、四〇八・六二四	五、六八一・六三三	六九七、二〇〇
德島	一、三一〇、〇〇〇・〇〇〇	三一、四三〇・六八七				六四四、二七一・〇六五		
關西	三六、一二九、八七三・三四						三五、六七五・一三八	三〇、四三七、五五〇
參宮	五、五三五、五一四・八七	一九三、三六五・七一七				五五六、六九〇・二〇四		五、七一八、九五〇
計	四七〇、四三一、二五三・七八	八一、七三一、八五一・五二一	二四五、九三九	三一、六九八、一一・二四一	四八二、九八一、四七四・四七四	三五、三五三、二九六・三六八	四三五、七六二・六九七	四五六、一九五、〇〇〇

買收私設鐵道及び官設鐵道線路圖



買收私設鐵道及官設鐵道線路圖

第六章　軌幅問題

明治三年初めて鐵道を東京・横濱間に建設するに當り、軌間の事は第一の問題たりしなり。我が國の如く地形狹長山嶽多き國に於ては、英國等の如く四呎八吋半の軌間は過大に失し、不經濟なりとの說多きを占め、且又、當時の國情として、例へば廣軌百哩を造るより は狹軌百三十哩を造る方得策なりとし、廟議も終に三呎六吋軌間を採用するに至れり。然るに爾來我國運の發達に伴ひ之を廣軌、卽ち四呎八吋半の軌間に改築する可否の議論朝野の間に興り、明治二十九年第九帝國議會に於て衆議院に同主旨の建議案現はれたり。該建議案の大要は、狹軌鐵道の缺點として速度遲緩なること、機關車の牽引力微弱なること、車輛の容量寡少なること、建設費は一哩につき狹軌鐵道の建設費に四千六百餘圓を增額すれば足るべく、既設の一千五百三十哩餘を改築するには、一哩に付き壹萬貳千餘圓全額二千五百六十餘萬圓を要するに過ぎずとなし、其の改築の方法は先づ新設線路を廣軌にて建設し、其の他は漸を以て之を改むるものとせり。

右建議案は多少修正の後可決せられ、衆議院は之を政府に提出せり。伊藤内閣も其の必要を認め、越えて三十一年の春、該建議案に基き、遞信省内に軌制調査會を設け、狹廣兩式の技術的及び經濟的の比較を試み、尙新設及び改築に關する比較調査を進めたるも、其の年の夏伊藤内閣の瓦解と共に調査會も其の影響を受けて、調査中絕するに至れり。後三

十八年九月米人ハリマン氏來朝して當局者に廣軌改築を進言し、相當條件の下にて投資せんとの意志ありしも、協議は遂に成立せざりき。爾來廣軌に關する議論其の聲を潜めしも、世人の注意を惹くに至らざりしが、明治四十三年桂内閣に至りて政府は東京、下關間廣軌改築案を第二十七帝國議會に提出したり。先是、桂太郎は大阪經濟會招待會に臨み、四十四年度財政計畫に就きて一場の演說を試み、其の中鐵道に關しては四十四年度以降に於て東京、下關間の帝國幹線を廣軌に改築する旨聲明し、次いで後藤鐵道院總裁は幸倶樂部其の他に於て廣軌改築に關して具體的說明をなしたり。

其の中、廣軌と狹軌との比較論に曰く「廣軌改築は單に歷史的關係に基けるものにあらずして、尙ほ特に(一)廣軌と狹軌との利害得失、竝に(二)現在及び將來の狀態に適合する改良方法等に就いても充分講究せり。而して其の考究に際しては、第一應急の施設卽ち現在の軌道を其儘に改良して輸送力を增加すること、第二は現在の軌道にて最極度の運輸をなし得る樣に改築すること、第三は軌道に根本的改良を加へて四呎八吋半の廣軌に改築することとの三者を比較調査したるが、第一の方法は今日まで實施し來りたる處にして、姑息の施設に止まるがため、常に運輸量の增加に追はれ、交通機關の本能を發揮する能はざるべく、又第二の方法には約一億萬圓の費用を要し、而もより以上輸送力を增加し難く、換言すれば輸送上の彈力に缺くる所あり。而して第三の方法は卽ち今回採用したる廣軌計畫にして、約二億三千萬圓の經費を要すと雖も、輸送上の彈力に富める點に於て遙に前

二者に勝れるを以て、終に之を決定したる次第なり云々」。

尙ほ將來の鐵道政策に關しては、左の方針に依る旨言明せり。

第一、廣軌改築の方針を定め其順序を立つること。

第二、廣軌改築のため狹軌の建設に付きて從前定めたる部分の工程を後らさゞること。

第三、狹軌建設の追加延長は、廣軌改築のため其の計畫を減縮せざるのみか、更に四十一・四十二年度に比し多額の建設費を支出し、運輸線路の普及を圖り、併せて將來廣軌に變更の要ある分に對し、相當の用意をなすこと。

第四、輕便鐵道の補助法案を提出して毎年少くとも一千萬圓以上の輕便線路敷設を保護奬勵し、大に運輸の便を開くこと。

第五、官設の輕便線を北海道本土に便宜敷設すること。

斯くて廣軌案は議會の問題となれり。左に其の鐵道豫算を摘錄すべし。

帝國鐵道既定改良費總額は一億四千二百九十四萬餘圓にして、之に四十四年度以降五十六年度迄に二億七千四百五十七萬六千餘圓を追加して、合計四億一千七百五十一萬七千餘圓となる。而して此の追加改良費を內譯すれば左の如し。

年度	改良費	既定改良費	追加改良費	廣軌費
明治四〇年度ヨリ明治四三年度マデ合計		四七、六九八、〇〇〇円		

明治四四年度	二〇、九八四、〇〇〇	三、〇九九、〇〇〇円	四、四四九、〇〇〇円
明治四五年度	二一、九二九、〇〇〇	二、〇四八、〇〇〇	四、五〇〇、〇〇〇
大正二年度	一五、九五四、〇〇〇	六、六一二、〇〇〇	六、〇〇〇、〇〇〇
大正三年度	一三、八四五、〇〇〇	五、〇〇二、〇〇〇	一〇、〇〇〇、〇〇〇
大正四年度	九、〇三九、〇〇〇	六、七六九、〇〇〇	一三、〇〇〇、〇〇〇
大正五年度	七、〇三九、〇〇〇	六、四一〇、〇〇〇	一四、〇〇〇、〇〇〇
大正六年度	四、二八六、〇〇〇	九、一六六、〇〇〇	一五、〇〇〇、〇〇〇
大正七年度	一、〇〇〇、〇〇〇	一、六三三、〇〇〇	二五、〇〇〇、〇〇〇
大正八年度	一、〇九六、〇〇〇	七四〇、〇〇〇	二七、〇〇〇、〇〇〇
大正九年度		二、〇九六、〇〇〇	二七、〇〇〇、〇〇〇
大正一〇年度			三〇、〇〇〇、〇〇〇
大正一一年度			三〇、〇〇〇、〇〇〇
大正一二年度			二四、〇五一、〇〇〇
合計	一四二、八七〇、〇〇〇	四三、五七五、〇〇〇	二三〇、〇〇〇、〇〇〇

廣軌案は桂內閣に取りては極めて重要なる財政計畫の一端たりしなり。抑々桂內閣は西園寺內閣の所謂戰後經營積極政策の後を受けて立ち、公債の償還信用維持非募債主義を主要なる政策とし著々其の實行をなしたりしが、戰後の疲弊猶ほ癒えず、緊急の設備を要するもの多く、財政漸次膨脹して自繩自縛の苦境に陷らんとし、之が救濟のため鐵道改築の大計畫を立て以て募債の實を擧げんとするの敵本主義なりと解するものあり。

當時世人は桂內閣に倦み、議會に於ても國民黨は勿論政友會に於ても必ずしも內閣の政策を援助するの意なく、從つて廣軌案の形勢は渾沌たるものありしなり。桂首相は議會の形勢非なりと見るや、遂に政友會と妥協するに至り、二月九日衆議院豫算分科會に於て該案は財政經濟上重大なる關係を有するを以て、更に愼重の調査を加ふべきものとして、鐵道建設改良費中より削除修正せられたり。

斯くて世人の期待したりし廣軌案も終に議會に於て正面より堂々利害得失を審査考究せらるゝ事無く、有耶無耶の內に葬り去られたりき。然るに政府に於ては議會閉會後此の方面に關係深き人士を集め廣軌調査會を組織せり。卽ち四月五日廣軌鐵道改築準備委員會官制發布せられ、翌六日會長以下の任命を見るに至れり。

委員會は四月十二日を以て第一回の會議を開きて左記議案の如く調査の範圍を定めたり。

議案

東京·下關間廣軌改築工事は明治四十五年以降十二ヶ年間の繼續事業とし、其の豫算を金二億二千五百五十五萬一千圓とす。

理由

旅客貨物の增加、國運發展の趨勢より觀察し、東京·下關間の線路を廣軌に改築するは今日を以て最良の時期とす。仍つて鐵道特別會計の資力と、一般財政經濟に及ぼす影響

とに鑑み、明治四十五年度以降十二個年を期し、其竣功を圖らんとす。

而して調査會討議の範圍は單に準備行爲に止らず、廣軌改築の利害をも研究する事とし、特別委員を指名し、更に三分科に分てり。第一分科會は廣軌改築に關する事項、第二分科會は財政及び經濟上の關係、第三分科會は水陸連絡等に關する事項を調査研究することゝし、各分科會は調査事項を細別し、愼重審議を重ね七月末日に至り其の調査を終了したり。左に其の大要を示す。

運輸數量の推定に關しては、旅客に就ては東海道線に在りては同三十五年度より、貨物に就ては東海道線は明治二十九年度より、山陽線は三十五年度より起算し、四十三年度迄の成績を基とし、推算の結果五十七年度に於ける旅客十八億一千三十四萬四千人哩、貨物十一億一千六十二萬四千噸哩、七十二年度旅客二十四億三千二百六萬四千人哩、貨物十六億四千六十五萬二千噸哩とし、此等旅客貨物を運搬するに幾何の輸送力を要するか、尙ほ又、狹軌と廣軌の輸送力を對比するため、兩者の設備及び運用の基礎を左の如く定めたり。

項目	狹軌改良	廣軌
一、軌道基準		
軌間	三呎六吋	四呎八吋半
線路中心間距離	一二呎	一三呎
施工基面幅	一六呎	一七呎
車輪一對の軌條を壓する最大重量	一四噸	一八噸
二、建築定規		
高さの限度	一四呎	一五呎九吋
幅員の限度	一二呎六吋	一三呎二吋
三、車輛定規		
高さの限度	一二呎九吋	一五呎三吋
幅員の限度	九呎	一〇呎六吋
自重	二七噸	二九噸半
全長	六八呎	六八呎
五、貨車		
平均積載重量	七噸半	一五噸
自重	五噸	八、二一噸
全長	二一呎	二八呎
六、一列車平均定員	一二〇人	一六〇人
七、一列車貨物積載噸數	一一三噸	二二五噸
八、列車回數		
單線	二四回	二七回
複線	六〇回	六五回
四、客車		
平均乘客座席數	七八人	九二人

右基準に基き、東京下關間を數區間に分ち、各區間の輸送極度年限を定め、線數を決定したり。卽ち東京國府津間、京都明石間を四線とし、廣島下關間を單線とし、其の他の幹線を二線とし、支線は橫須賀線西成線を二線とし、他は單線とす。而して改築の方法は大要複線區間に在りては既成狹軌線に沿ひ廣軌線を新設し、之に狹軌々道を敷き、然る後、在來の狹軌一線を廣軌に改築し、前後工事の竣功を待ちて新設軌道を廣軌に改むるものとし、單線區間に在りては現在線に沿ひ廣軌線を敷設するものとして、其の工費を算出し、明治四十五年度以降十二箇年の計畫として金二億二千七百八十九萬六千圓を計上せり。

此の外、廣軌改築竣功前後に要する改良費、卽ち明治五十六年度迄の應急故良費二千四

百六十九萬圓、改築竣功後明治七十二年度迄の改良費三千七百七十萬五千圓を加算して改築費總計二億九千二十九萬一千圓とせり。而して一方現在狹軌線を改良する場合には明治七十二年度迄に二億六千九百六十四萬四千百九十圓を要し、廣軌改築に比すれば其の節約額二千六十四萬六千八百十圓となれども、此に車輛費を加算するときは、廣軌改築の費用は却つて一千三百八十二萬八千百九十圓の減少を來す計算なり。

而して營業收入は明治五十七年度に於て四千九百七萬一千五百九十六圓とし、狹軌線としての營業費を二千百七十九萬九圓、廣軌線としての營業費を一千八百七十九萬六千三百三十六圓とし廣軌の節約額二百九十九萬三千六百七十三圓を廣軌改築の利益とし、逐年遞增して七十二年度に至り、六百三十五萬八千六百八十二圓とせり。

尙又、改築費に要する財源は一兩年の預金部預金、貨幣整理基金、及び鐵道短期證券等に依り資金を供給することゝし、將來の財源は公債募集に仰ぐことゝせり。此の外廣軌改築の經濟上に及ぼす影響は大體に於て從前と變化なしとせり。然るに廣軌改築計畫を東京、下關間に止むるは軌制の統一を紊すのみならず、無益の積替を要するを以て之を本州線竝に四國、九州、北海道にも普及せしむるを得策とし、先づ本州線のみを以て廣軌鐵道網を組成するものとなし、之が改築費總額二億九千三百七十四萬六千圓を算出せり。

斯くして改築費を算出すると共に鐵道特別會計の資力が其の負擔に耐ふるや否やを顧慮せり。卽ち四十四年度以降三十年間狹軌新線建設費は輕便線を合せて四億八千九

百三十二萬六千四百三圓、改良費は明治七十二年度に於て建設費を合し全線狹軌の場合(甲)は十二億七千七十八萬二千八百九十三圓、又東京、下關間廣軌其の他狹軌の場合(乙)は十二億五千六百九十五萬四千七百三圓、本州線廣軌、四國、九州、北海道狹軌の場合(丙)は十四億四百八十九萬六千九百二圓となる。又營業收支關係は明治七十二年度に於て(甲)の場合は支出は收入の五割二分(乙)の場合は四割九分二厘(丙)の場合は四割七分五厘の割合に推定したり。而して此等の建設改良費及び營業收支を基礎とし、七億圓の負債と併せて償還を計算し(甲)の場合には明治百二年乃至百十四年度、(乙)の場合は九十七年度乃至百五年度、(丙)の場合は九十七年度乃至百六年度に孰れも元利を完濟し得るものとせり。

委員會調査の概要は上述の如し。而して當面の問題たる東京、下關間線路は、運輸量の遞增の趨勢上現在狹軌線を改善せんよりは、今に於て之を廣軌に改築するを利益となし、其の改築期間の如きも十二箇年を以て穩當と決議したるも、一般公衆の便益及び鐵道特別會計の經濟より本區間のみならず、本州線全部の改築を速にするを有利とし、技術上の見地よりせば、多額の增費をなさずして本區間改築期間を八箇年に短縮し得べきが故に、本區間速成及び全線改築の建議をなすことゝせり。

又、本州以外の線路は現に線路の連絡なきも、之を廣軌とするの必要あるべきにより、豫め改築諸般の調査をなすべきものとして、之を建議事項の一とし、其の他廣軌改築計畫の確立を機會として鐵道材料の供給を內地に求むるため、工業の發展を圖ること、產業發達

の目的のため鐵道を活用し、又重要輸出品に保護を加へて輸出を奬勵すること、港灣に關する行政官廳の意志を疏通し、行政の統一整理を遂行すること等も建議することに決せり。左に廣軌鐵道改築準備委員長より內閣總理大臣へ提出したる其の建議の全文を示す。

建　議

(一)、東京下關間廣軌改築期限を繰上げ、繼いで他の本州線に及ぼす件。

政府は東京下關間を十二箇年間に於いて廣軌に改築するの計畫あるも、廣軌改築は其の輸送力の增大と營業費の減少とに因り、一般經濟界を利すること大なるは言をまたず。且鐵道特別會計に於て改築費負擔の餘裕あるは、本會の調査に徵し明白なるのみならず、併せて狹軌改良費を節約するの利あるを以て、今の時に當り廣軌改築の事業を速成するは其の洪益測り知るべからざるものあり。而して廣軌改築の遲速は專ら一時の資金供給に對する財政の運用如何に存するものなれば、政府は此の洪益あり而も自營の能力ある廣軌鐵道のため、特に廟議を盡され、東京下關間は出來得る限り急速に之を完成し、續いて他線に及ぼし、一日も速に本州線全部を廣軌と爲すの方法を確定せんことを望む。

(二)、本州線以外の鐵道に對しても廣軌改築の調査をなす件

東京下關間の鐵道を廣軌に改築するは運輸機關を改良する所以にして、又運輸狀態の發達に伴ひ、勢ひ全國に亘りて廣軌改築を斷行するの時機を見るに至るべし。既に九州の如きは運輸量年を逐うて多く、到底今日の儘に其の鐵道を放置すべからず。故に國家財政の許す限り、必要に應じ廣軌改築を本州以外の鐵道に及ぼす爲、速に調査に著手し、其の計畫を樹てられんことを望む。

(三)、鐵道材料の需要に應ずる爲、內地工業發展を圖る件

政府既定計畫の鐵道の新設改良をなし、又東京下關間の鐵道を廣軌に改築するに於ては其の材料の需要に應ずる爲、大いに內地工業の發展を圖るに勉められんことを望む。

(四)、產業發達の目的の爲、鐵道を活用し、竝に重要輸出品に對する運賃其の他を按配し、輸出を奬勵するの政策を確立する件

鐵道の運輸は產業の消長に關し、產業の興廢盛衰は鐵道政策に由ること多し。政府が銳意鐵道の改良發達を圖るは、頗る其の當を得たるものなりと雖も、政府は獨り運輸の任務を全うするを以て足れりとせず、更に進んで大に產業發達の目的の爲に鐵道を活用することを圖らざるべからず。而して又我が重要輸出品に對しては、運賃其の他を按配して大に其の輸出を奬勵せざるべからず。今や廣軌改築の機會に臨み當局は宜しく以上の趣旨に於て、鐵道政策を確定し、此の運輸機關をして益々國家經濟上に貢獻する所あらしめんことを望む。

(五)、港灣に對し、關係各官廳間に圓滿なる連絡を得るの目的を以て、行政の統一整理を行ふ件

海陸運輸の連絡に就て現下の狀態を案ずるに、港灣に關する行政官廳區々に涉り、相互の間意思の疏通を缺き、行政の統一を失ふ嫌あり。爲に海陸運輸の連絡を妨げ、延いて一般交通の澁滯を來し、生産業の上に不瓦の影響を與ふる虞なきに非ず。故に政府は關係各官廳の間に最も圓滿完全なる連絡を得るの目的を以て、速に行政の統一整理を遂行せられんことを希望す。

(六)港灣修築の計畫と廣軌鐵道改築との步調を一にして、水陸運輸連絡の完全を期する件

鐵道の建設改瓦は豫め其の財源を求め、年度割を定め、繼續事業として確實の遂行を期するに反し、港灣修築の計畫に至りては往々確實の財源及び繼續の年度割なきものあり。事業の前途豫測すべからず。今や幹線鐵道を廣軌に改築するに當り、其の直接連絡の衝に當る港灣にして如此狀態に放任するは大なる缺陷と謂はざるべからず。仍つて政府は是等港灣の修築に付き、廣軌鐵道改築と同一の步調を取り、確實なる財源を求め、以て港灣の設備を整へ、水陸運輸連絡の完成を期すべき計畫を立てられんことを望む。

右本會の決議に依り及建議候也

明治四十四年八月七日

以上を以て廣軌調査會は其の職務を終へたり。かくて廣軌改築事業は必要なる事業と決せられ、茲に於て內閣は之を實施せざるべからず。然るに殆んど之と前後して鐵道

當局者は東海道線及び山陽線の如き運輸數量の激增する區間に在りては、線路の增設停車場の大改瓦をなすに當り、他日廣軌に改築する場合に甚しき不利益を來さゞる爲、計畫上豫め備ふるの必要を認め、先づ軌道中心間の距離停車場內の建造物及び橋梁等の設計に對し、廣軌の建築定規を假定し、之に基きて諸般の計畫をなしたり。然るに桂內閣は八月三十日辭職したるを以て、凡て實行するに至らずして西園寺內閣に引繼げり。後繼內閣は行政財政の兩整理を標榜し、前內閣の殘したる新事業は一切延期することに決し、四十四年十二月廣軌準備委員會の決議を實施せざることに決し、次いで大正二年六月に至り廣軌改築の準備的施設をも一切中止せしむることに廟議決定せり。斯くて殆んど決定的たりし廣軌案は又々葬り去られたるなり。爾來該問題は表面の問題とならざりしが、大正三年四月大隈內閣の成立するや、再び擡頭し來り、大正三年鐵道當局者は建設及び改瓦に關する七年計畫を定むるに當り、更に軌幅問題を調査することゝなし、鐵道院內に委員を設け、種々調査を重ねたる末、本州線全部を廣軌に改築するの有利なるを認め、大正四年十二月、將來之を廣軌に改築するの方針を確立し、今後施行する財源を定められんことを閣議に提出し、第三十七回帝國議會に於ても貴族院亦、軌制一定の希望を言明せり。仍つて政府は大正五年四月軌制調査會を設置し、更に各種の方面より之を審査せしめたる上、政府の方針を決定せんとせり。仍つて鐵道院當局は運輸量改築基準及び定期改築方法、改築費營業費財源等に關する調査を該調査會に提出し、委員會を開く事十五回に及

びたるも、未だ軌制に關する方針を議決するに至らずして、恰も大隈内閣の瓦解と共に調査會も解散し廣軌問題は又々挫折するに至れり。

然るに寺内内閣の成立するや、三度廣軌に關する調査を行へり。而して從來の改築方針は常に大規模にして、線路の改築と同時に車輛の新造をなし、直に廣軌式に改めんとしたるため、改築に莫大の費額を要し、幾度調査を行ふも結局資金問題にて行詰るものとし、寧ろ不徹底なるも、少額の資金にて速成を期するため、這回の調査に於ては全然改築方針を一變し、線路は單に軌間を擴大し、諸建物は現行建築定規に抵觸する部分のみを廣軌式に改築し、車輛も軌間變更に伴ひ必要なる部分のみ施工するものとし、改築實施に關する諸般の調査を進むると同時に、一方に於ては工事實施上の試驗をなすため、大正六年四月横濱線原町田、橋本間七哩の區間に於て現在狹軌線に沿ひ、一部は三線式、一部は四線式に廣軌々道を敷設し、改造車輛を運轉して諸種の試驗を行ふ等、調査は最も具體的に進捗したるも、結局、成案を得るに至らずして止めり。其の後寺内内閣倒れ、原内閣に至りては廣軌改築に關する調査は全く中止せられたり。

斯くの如く廣軌問題は幾度となく顯はれ、其の都度各種の調査を行ひたるも、時機未だ至らず、特に輓近に於ては一種の政策問題たるかの如く、時の内閣に依りて左右せらるゝに至れり。

第二編　官設鐵道總說

第一章　官設鐵道沿革

我が國鐵道の鼻祖たる京濱間敷設確定に至るまでの經路は、既に總論に於て其の概要を盡したるを以て、本章に於ては、其の以後に於ける官設鐵道の發達を縷述す可し。

初め廟議に於て決定せし鐵道敷設の規模は、東西兩京を連絡して二端を横濱神戸に出し、更に一線を敦賀に分岐するの計畫にして資金は外債三百萬磅を以て之に充て、三ヶ年乃至五ヶ年に竣功を期し、先づ一百萬磅を起債して京濱間工事に着手したるは三年三月にして、次いで神戸大阪間、大阪京都間の工を起し、五年九月には京濱間を竣功したりと雖も、既に募集したる以外に外債を起さゞることに決したる爲、漸次資金の涸渇を告ぐるに至れり。

先是、政府は幹線及び敦賀線の線路調査を行ひ、逐次起工の豫定なりしと雖も其の財源なく、特に敦賀線の如きは京都府の熱心なる運動に依り、民間資本家の出資を俟たんとしたるも遂に功を奏せず、國庫より資金を出だし辛うじて着手し、線路の工事を繼續したるも、其の餘は全く中止するに至れり。蓋し六年に征韓論起り、七年には臺灣征討等内憂外患相踵ぎ、特に十年に至りては西南の大亂を惹起したる爲、政府は此等目前の急を救ふに汲々として亦他を顧みるの餘地なかりしは當然の事と謂ふべし。事情斯くの如きも、七

年三月には阪神間、十年二月には京阪間を順次竣功し、幹線の兩端茲に成工を告げたるも、其の距離東西合せて僅かに七十哩に滿たず。爾餘の起工に關しては杳として歸する處を知らず、鐵道事業は方に一頓挫を來たすの情勢なりき。此の時に於て井上鐵道頭百方苦慮し、新線著手の建議をなしたること一再に止まらず。然るに十年の多西南の亂收まりたるを以て、政府は起業公債を募集して、其の中參百萬圓を鐵道資金に割當つる事となしたるを以て、茲に初めて京都大津間延線工事に著手する事となれり。曩に鐵道頭の提出せる建白書は當時の事情を知るに足るものあるを以て、其の大要を左に摘出す。

初め我國の創業たる、伊藤工部卿等夙に國家の鴻益に注目し、不測の卓見を以て議を起すに始まる、其の事たる實に盛且美なりと云ふべし。退いて今日の形勢を察するに、百事振はず萎靡逡巡せざるはなし。熟々當初廟議の歸する處を考ふるに、東京より大阪、或は京都を經て、一大幹線を設け、別に横濱に一支線を築き、更に琵琶湖より敦賀港に一支線を布き、全事業五年乃至六年を期して成功すべしと云ふの明文あり。勝、此の意を體して鐵道頭の職を忝うすると以來、孜々として唯、其の企望を曠うせざらん事を是れ勉む。然るに今日京阪の業殆んど卒り、京越洛東の測量亦成を報ずと雖も、一步も他の測量を進むるの命なく、一里も他の布線を起すの命なし。內外官工之を使ふに業なく、之れを用ふるに地なく、殆んど將に無事に苦しまんとす。初は銳進脫兎の如く、今は躊躇處女に類するは、抑々何の理由ありて然るか。今にして此業を擴張せずんば、始めより之を起さゞるに如かず。或は曰く方今國事多端、府庫渴乏、加之、外患內憂交、集まる。鐵道の萎靡實に已むを得ざる處なりと。此言或は然りと雖も鐵道創業の際、國家果して平治なりし乎。國庫果して充實なりし乎、勝其の然らざるを知る。然るに之を創業の際に能くして、今日に至りて堪へずとするは、其の理の在る所に苦しむ。況や國庫空乏と雖も、勸業の爲には北海道の開拓、三菱五代の保護等能く巨萬の金額を費して惜まず、何の故ありてか彼のためには容裕にして此爲には慳怯如是くなるや。

井上鐵道頭の努力に依りて資金を得たる鐵道事業は茲に復活の機運に會し、十一年八月より京津間の工事を起し、十三年七月該區間十哩餘を竣功して官設鐵道の延長七十六哩に達せり。

京津間線路竣功の頃、卽ち十二年の秋には敦賀線工事に著手の豫定なりしも、經費の關係上端なくも當路者間に數派の意見を生ずるに至れり。曩に鐵道建設費として割當てられたるは起業公債の參百萬圓のみなり。其の中、京津間鐵道に使用したる殘額は貳百萬圓にして前途容易に資金を得る財源なく、從つて是を最も有利なる費途に充てんとし、爲に一旦確定したる敦賀線の敷設を中止し、大津より大垣まで延長せんか、或は東京高崎間に敷設せんか、將又鐵道敷設を中止して全國の道路修築をなさんか等議論紛々容易に決せず。終に各省長官の御前會議を開くに至りしが、結局敦賀線敷設に決定したり。是十二年十月の事なりき。當時の井上工部卿の上申書を左に摘記すべし。

乘て前工部卿より上申之上御許可相成候鹽津より敦賀迄之鐵道新築之儀に付、先般御巡幸之際、實地に就て親しく其の線路を目擊致候處、此線路之收入金を以て該營業入費を支消するの目的無之儀は、大隈參議も其の大略を目擊候事と存候。乍併、政略上より之を論ずるときは、先づ日本內地を中斷し、其の便益を生ずるは必然と存候得共、當時起業公債を以て、此建築に着手相成候ては其の利息拂方不足するのみならず、幾部分之營業補塡を要するに至り可申、卽今大藏省會計之都合も熟考候得ば、此線路を轉じ大津より直ちに大垣に達し、同所より支線を以て名古屋宮驛に延線致候歟、又は當府下より高崎迄延線致し候はゞ、荷物の運送、人民の往來は其の數却て鹽津、敦賀の間に幾層を增加し、起業公債の利息を償ひ、且資本も幾部分か年々支消するの目途相立可申と存候。又山尾大輔の說に諸縣下第一等道路中に運送の不便、且、人力車も難通場所數ケ所有之、獨り東京、大阪等の人民のみ運送の便利を得て、他縣下の人民をして其の不便に苦しましむるは公平を失し可申、夫れ人民に生產の道を得せしむるは第一運送の便を開くに在り、運送の便其の當を得れば、月に年に其の物產を增殖するに至るは必然なれば、鐵道延線の儀は當分御見合相成、右に充つる資金を以て諸縣下の道路を修築し、運送の便益を公平に得せしむるは、前途經濟上に於ても公益彌大ならん。右三說中何れにか至急御評決相成候はゞ、其の裁決に從つて實地測量等も著手仕度、此段相伺候也。

明治十二年八月二十七日

工部卿　井上　馨

太政大臣三條實美殿

斯くて敦賀線の工事に著手したるは十三年夏にして、柳ケ瀨隧道前後を除きて營業を開始したるは十五年三月なりき。

敦賀線の漸く竣功に近づかんとするや、之に續いて起工すべきもの未だ定らず。當時國庫空乏、起業公債の參百萬圓は旣に消盡し、他に求むるの財源なく、鐵道事業は頗る危殆に瀕したるも、井上鐵道局長の熱心なる數度の建議に依り、漸く十五年三月米原、敦賀間の內、米原、長濱間を廢して長濱より直に關ケ原に延長することに決し、十五年五月より工事に著手し、十六年五月大垣までの延線を竣功したり。

以上は京濱間工事著手より關ケ原、大垣間線路開通に至るまでの官設鐵道の概要にして、前述の如く、其の間、內憂外患交々至り、國庫窮乏して利を他日に期する鐵道事業の如きに對しては兎角冷淡なりし政府も、文明日に進むに從ひ、旣設鐵道の利益漸く顯著となり、殊に日本鐵道會社の東京、高崎間線路の竣功を見んとするに及びては、其の利益は內閣諸公の目睫にも觸れ、且又軍人社會に於ても問題となり、政府も玆に感ずる所ありて重きを鐵道に置く傾向となり、遂に山縣有朋の建議に基づき、高崎、大垣間を連絡する中山道線敷設に內定したるは十六年八月にして、直に線路選定、竝に地形測量に着手することゝなれり。次いで十月工事著手の令を發し、十二月には中山道鐵道敷設に要する資金として鐵

道公債貳千萬圓募集の件を公布したり。是に於て久しく沈滯せる鐵道事業は、俄に活氣を帶ぶるに至れり。當時同線路選定に關し、井上鐵道局長の提出したる意見書を左に摘記すべし。

大垣より高崎迄幹線鐵道布設の議御内決相成候條、先以線路選定地形測量の儀早々着手し、其の方案等委詳具狀可致、尤も該費用等の儀は追て何分の御詮議に可被及儀に候條、右測量等の費用は當省經費定額内を以て差繰支辨候儀と相心得可申云々、御達之趣敬承仕候。（中略）蓋し幹線の由る所は東海中山二道の中に就き、最も利あり益あるの線脈を選ばざる可からざるものとす。仍つて以爲らく、東海道は第一に函根の險あり。第二に富士、阿倍、大井、天龍等の大河あり。之に向ひて工事を施すは實に容易の事に非ず。且經由する所の地、大半海濱に沿ひ、竝に土地平坦なれば、舟楫車馬の利共に相通ぜざるなし。故に鐵道を要せずして所在の便宜既に達せりと云ふも敢て不可なきなり。之に反して中山道は縱に内地の中間を通し、其の行程海濱に接せざるを以て、若し鐵道にして之を敷くあらば、沿線左右の數國は爲に運搬の便を擴むる僅少ならずして、其の利益隨つて起るもの、必ず夥多に及ぶべし。其の路程中獨り木曾の嶮岨長遠に亘ると雖も、函嶺の峻急にして嶂巒峨々たるの類に非ず。長江大河の路に横はるありと雖も、概ね二三に過ぎざれば、工事を施すの一點に在りては正しく東海道の比に非ざるべし。且其の線を分ちて一は敦賀に達し、一は名古屋に通ぜしめば、直に南北海を貫穿し、其の

利益亦將に莫大なるべしと。乃ち雇外國人ボイル等に其の旨を授け、其の事に從はしめしに、果して別冊報告書の如き好結果を得たり。於是乎、小官等は則ち兩京連絡の線路は中山道に向ひて之を敷くの外なきものと確信し、當時政府に於ても亦全く此儀を是認せられたり。而も如何せん此時に當るや國歩頗る艱難を極め、廟堂又た工業の盛衰を顧るに遑なきの地に立ち、頓に當初の規模に範り、其の事業を擧行する能はず。遂に已むなく一小局部の内に就き、其の利害を計較するの事となり、卽ち里程は最も近邇にして利益は最も巨多なるものを選びしに、敦賀と名古屋を通ずる線路の如きは攝海北海の連絡を開き、又併せて南海に通ずるの利を擧げ、其の屈指の一に居るべきものと認めしを以て、幹線の測量は之を濃州加納に止め、一は米原より敦賀に、一は加納より名古屋を經て宮に達するの兩枝線を測量し、乃ち其の位地を定めたり。實に是を明治八九年の交とす。當時に在ては廟議益々工事を顧みざるの點に傾き、建築着手は勿論、測量の事と雖も遂に之を中絶するに至るもの數年、明治十一年に及びて工事の氣運少しく舊に復し、爾來大津に、敦賀に、關ヶ原に、漸次之が建築に從ふを得ると雖も、政府又自ら財政の其肘を掣するありて、之が活潑の營運を見る能はず。且、相續いで私立會社の起るに際せり。而して此ものたる表面は偉大宏壯の規模を示すと雖も、小官よりして之を觀れば、畢竟するに其の内部は恃むべからざる狀態あるが如きを以て、曾て屢々之を排斥し、更に官設の規模を擴充せられんことを痛論せしも、亦全く聽く所とならず、鐵道

事業擴充の前途は殆んど荒蕪に屬し、其の氣運は寥々地に委したりと謂ふも誣ひざるの狀況に至れり。然るに不圖も、今般の御達を拜するを得しは事實に望外に出で、小官の欣喜雀躍啻ならざるなり。乃ち以爲らく、此御達たる單に表面を看過すれば、別に端緒を開かれしが如く、其の實を索むれば、則ち從前計畫せし所の規模にして其の中絕せしものを茲に繼續せられしに外ならざるべしと。抑々中山道幹線布設の事に關しボイル等が別冊報告書に記載する所は極めて概略簡易にして、力めて其の要を摘みしものなるを以て、實際の工事に小異動ありて直に之に適用すべからざるは勿論なるも、實地を探究するに方り、數多の內外工師は數多の月日を消費し、以て其の功を竣りしものに係れば、其の大體に至りては到底動かす可からざるものと斷定せり。其の然る所以のものは、小官曾て其の線路を跋涉し、其の險夷を視察せしを以て、能く其の當否を判し其の謬無きを保證するを得ればなり。事前述の如きを以て、假令自今更に小官に向ひて現地の測量を命ぜらるゝも、唯に概略の要點を報ずるに止り、敢て別冊記載のものに優るの報告を呈する能はざるは必定ならんと思考せり。但しボイル等の測量其の他に從事せしは明治九年以前の事に係れば、爾後工藝の道自ら開進し經驗の效自ら累積せしを以て、自今再び此事に從はゞ稍々優等の發見無きに非ざるべしと雖も、其の優劣や單に一小部分の內に在りて、其の大體に至りては要するに差異を見る無かるべし。若し又今般の事、概略指要の測量に止らずして、直に建築仕樣を調成する爲に、細密測量

を施さんとなれば、其の時間は短くも二年乃至三年を要すべく、經費は少くも五六萬圓を下らざるべし。但し經費の出途は小官が與り論ずる所に非ずとせんも、此の如くに時日を費して一擧に全線の測量を卒へんこと、其の勞甚しくして其の功最も少なかるべし。何となれば則ち此の全線の建築若し至急を要せば、四五年間にも落成の功を奏すべしと雖も、然るときは全線一齊に其の工を起さゞるを得ざるに依り、第一在來の工師其の數固より足らず、必ず之を海外に募らざるを得ず。且之に準ずる諸般の費用は其の冗費計るに勝ふ可からざらん。故に爲にする所なくして、是等の事を行ふは最も得策に非ざるなり。而して若し之を尋常行進に任ずるときは殆んど十箇年の事業たるべし。夫の東京熊谷間に於ける其の長さ三十八英里、一箇年にして假營業を開くの度に達せしめたるも、此の如きは經路平易にして指目すべきの架構なきに依れり。今中山道線路は高崎より大垣に至る大凡二百二十英里なるも、其の線脈中、東京高崎間の如き平夷の地は幾許も之れある事なければ、固より之を以て例とし推す能はず。必ず や前述の時日を要するは疑ふべきに非ざるなり。而して之が著手の次第を要するに、必ず其の兩端より進んで中央に會するの順序に循はざるを得ざるを以て、假令一時に其の測量を卒るも、卒功よりして五年乃至七年の久しきを經るに非ざれば、實際工事に著手する能はざるの部分巨多を剩すに至り、頗る迂疎の方案とす。故に小官窃に謂ふ、既に御達の如く大垣より高崎まで幹線布設と內決の上は、別冊報告書に載する所の經

路たる、前にも述べたる如くに小官亦數次其の線脈を實見し、尙其の布設し能はざるものに非ざるは萬々保證する所なるを以て、斷然此脈路に由りて幹線を布設するものと英決あらんことを切望す。且、其の經費豫算の事に至りては、概略の計算の如き地形に就きて他に例せば其の費額を算出し得て大差なかるべし。固より經費の額を豫定瑣細の過不足を以て興廢を卜すべき御趣旨に非ざることは萬々之を推測する所なるにより、目下概要の計算其の目途を立つるあらば、工事著手の事に於て毫も支障の存する無からん。仍つて廟議果して玆に英決せらるゝ如きは、事の緩急を酌り、速に實際に著手するを以て策の得たるものと確信す。若し夫れ著手の順序たる大垣加納間は曩に既に實測の事を卒へしを以て、先づ之れより起工し、其の他は兩端より順次に之を實測し、測量成れば隨て之に工事を施すものと定めんとす。而して其の全線の内洞道を要する土地三四ヶ所も有之べしと豫定し、是等は測量に時日を費すものなれば、順次に關せず、工師の便宜を酌り、別派に其の事に從ふを以て便法とす。又資用材料の如きは卽ち今に於て速に準備の端を開くを可とする耳ならず、鐵條等勢ひ給を海外に仰がざるを得ざるものに至りては、最も速に下命あらんことを切望す。其の故他に非ず、之を命じてより凡そ一箇年を經ざれば輸入の期に至らざるを以てなり。且、大垣加納間の如きは著名の河流線脈の三所に横はれり。故に之に架する橋梁の鐵材等は勿論第一に下命ある部内のものたるべし。但し橋梁は時と地とに依り、姑く假橋を架するを以て

得策となすことありと雖も、其の長大なるものに至りては巨多の經費と時間とを費すに依り、此地の如きは寧ろ直に眞橋を架するの優れるに如かず。又本構も之を木造とするの方法なきに非ずと雖も、木材に乏しき地に在りては補助の鐵具或は全工の過半をも占むべき勢あるに依り、亦寧ろ全體を鐵造にするの優れるに若かざるなり。幸に方今内國職工の技藝大に進歩せしを以て地鐵を輸入し、内國に於て之を製造するを得べし。故に價格敢て多額に上らずして保存の結果は反つて之を永久に期すべきなり、抑々此鐵橋に要する地鐵も少額に非ず、且、到著の後又製鍊に要する時間も亦短霎に非ざれば、固より速に外國に命ずべき第一部内に屬すべきは論を俟たざるものとす。以上陳述する所速に裁可を賜ひ、逐次之を施行せられんには、事に重複の憂なく、順序亦宜しきを得、公益を擧ぐる期して待つべき儀と存候。小官今玆に稟議を了らんとするに際し、聊か一言の尊聽を煩はさんと欲するものあり。其の事或は禮樂を魯儒の前に講ずるに同じからんも、亦默して止む能はざるものなるを以て、爲に暫時の垂聽を煩はさざるを得ず。蓋し鐵道の事たる規模重大にして經費も亦巨額を要せざるべからず。然れども國家經綸の事に關しては其の利用の莫大なる之を措きて他に求むるものなしと云ふも敢て虚構に非ざるなり。而して其の利益の如き直に目前に現して其の形跡を以て之が計算を爲し能ふものは反つて其の小なるものにして、其の大なるものに至りては、多くは常に間接にして容易く計算し能はざるものに於て存するは、又更に小

官の喋々を俟たずして明かなり。故に政府に於て鐵道事業を處せんとするに當りては、力めて眼を甚大にして、且、觀易からざるものに注ぎ、小にして而して了知し易きものを後にし、卽ち小を捨て大を取るを以て緊要方案と爲すべきなり。然るに政府は直に收入の利益のみを以て鐵道の利益とし、其の間接の大利に至りては措て顧みざるもの如し。之を徵するに近來鐵道の收入を以て他の稅入と同じく國庫歲入の一部に需用せられ、從前緊要の延線あるも躊躇澁滯するが如きに至りては、稍々其の斑痕を露はすと謂ふも不可なからん。若し輕々地に鐵道收入の利益のみを其の利益とせば、必ずや其の反動は忽ち木曾谷の如き其の地の收入、其地の費途を支ふる能はざる部域に會せば、視て以て無用の土木と爲し、之を左右することあるの甚しきに至らんとす。是れ全く鐵道を經營するの大趣意に反せるものと云ふべし。小官一二年來深く鐵道事業の萎靡不振を憂ひ、既成鐵道より得る所の純益を擧げて線路擴充の費に充てんことを稟請せしも、書臺閣に淹まる十數月、未だ嘗て一回の垂問すら之を辱くせしことあらず。蓋し有司者云々し其の鐵道收入の利益のみを以て其の利益とし、大なる間接の利益は措て之を問はざるの主義を取るに出づるならん。今や此幹線を布設せらるべき大英斷あるに會す。固より基礎を大利洪益の在る所に定めらるべきは勿論ならんも、萬一に其の基礎完全を缺き、行務の間小利の爲に阻礙せらるゝあらば百般の計畫忽ち雲散霧消すべし。是れ小官が夙夜杞憂に堪へざる所なり。又熟〻往事を回顧すれば前段既に述べたる如く、廟堂當初の獻圖は百數十里の線脈を數年間に竣功すべしと云ふの鋭敏なる計畫に出でしも、一朝小阻の遮る所となり、忽にして逡巡礙滯し、十數年に渉るも尙數十里の蟠爾たるに過ぎず。其の因他なし。鐵道事業の本體を見る、頗る輕忽に失するに坐せり。敗轍遠からず既に目前に在り。是れ小官が這回絕を續くの盛旨に出づるに際し、不憚忌諱其の基礎を定めて斷乎動かざるの決裁あらんことを願ふ所以の一例なり。今此中山道線路の如きは工事煩重に渉るを以て費用亦多額を免かれず、卽ち全路凡百里と算し、經費は一里に付大略拾五萬圓を要するものとす。而して此巨額の費用に對し、其の中間の地位に在りては或は直下の得失相償ふ能はざるものなきに非ざるべしと雖も、其の兩京を直接連絡するの功用に至りては、至大至洪にして、彼の私立會社の利を目前に攫まんとするものゝ得て施し能ふべきに非ず。必ずや全國の利害得失に關し、其の如何に注目する所の政府に於て宜しく之に當るべきの務めと云ふべし。故に小官斷じて請ふ、政府は目下の小利を棄て大利を間接に期し、東西兩京間に幹線布設の典を擧行せらるゝに際し、半途に至りて遲疑凝滯するなからんことを。小官不肖苟も局に其の任に當るを以て、見込の廉々前記の通り謹んで上申仕候也。

明治十六年八月

井上鐵道局長

佐々木工部卿殿

再白線路選定の議に於ては、東海東山の外別に敦賀線より北陸道に出で、越後高田より信州を經て高崎に連るの計畫ありと雖も、此の線に從ふときは高崎より長濱に達する迄里程凡百六十里とす。中山道を直行すれば其の程凡そ百里に止るべし。其の線路の長きは數多の市城を貫穿するを以て其の利益亦隨て多かるべきに依り、東北鐵道の布設を旺盛ならしむるの方便を盡さゞるに於ては、之に連絡して其の道を取るも可ならん。然らざらんも兩京往復の上に於て之を論ずれば、其の迂回により過半數の時間を增費するが故に、到底中山道線は之を廢すべきものに非ずとす。只木曾谷の二十里は殆んど人家の廓無に均しく、效用微小なるべしと雖も、其の速力に兩京を連續するの點に於ては、又必需の位地を占めたり。之を約言すれば中山道は經道にして北陸を迂回するは權道なりと云ふべし。故に小官今回の御達に依りては幹線の主義に對し、其の經道に就きて意見を上申仕候儀に有之、此儀附記上呈候也。

抑々中山道線路は高崎より大垣に至る約二百二十哩の線路にして、主に連山疊嶂の間を穿ち、谿岸の起伏を縫うて敷設するものなるを以て、中間各所同時に起工するは殆んど不可能の事に屬す。仍つて兩端より測量の傍ら工事に著手し、中央に於て相會することに定め、先づ東端碓氷嶺の測量を開始したるは十七年の始めなりき。一方大垣より東進して木曾に入るには揖斐川、長良川、木曾川等の大河あり、其等架橋工事に幾多の歳月を要すべし。此の成功を俟つて漸く以東の工事に及ぼすには全體の竣功上甚だ遲延を生ずべく因りて半田より名古屋まで支線を敷設し、以て材料運搬に供し、是より木曾へ向ふことゝせば、各川の架橋を俟たずして濃信の境に著手することを得。全線の工事進捗上顯著なる效果あるを以て、中山道線の補助工事として半田線(現今の武豐線)の計畫を立てたり。又一方碓氷嶺は其の東麓坂本邊より僅に二三里にして殆んど二千尺の高低をなし、且數多の隧道を要し、特種工事を施さゞるを可からず。隨つて其の竣功には六七歳の年月を要すべく、其の間嶺西の線路を放置すべくもあらず。依つて直江津より長野を經て上田に至り、中山道線と相會する線路を敷設し、該線に依つて工事材料を運搬し、上田より分岐して一方木曾に向ひ、一方碓氷に向つて工事を進むれば、中山道線の開通を助くるのみならず、本邦中央部の横斷線なるを以て、將來獨立の經營にも充分なるべしとの見地より其の計畫を立て、二線共敷設の裁可を得て、直ちに工事に著手し、又高崎及び大垣よりも著著工事を進めたり。

爾來一年有餘屢々木曾谿谷の測量を重ねたる結果、地形峻峭、意料の外に出で、中山道線の成功は實に容易ならざることを認めたるを以て、井上鐵道局長官は別に期する處あり、窃に東海道の要所要所を測量せしめて計算したる結果、兩者の間に著大なる得失あるを發見したるを以て、中山道線を東海道線に變更の意見書を提出するに至れり。左に其の意見書を摘記して參考に資せん。

中山道鐵道布設の令出でしより、其の建築工事の順序を計畫し、之を東西二部に分ち、高

141389

崎、大垣の兩端より相進んで中央に會し、速に之を連絡せんとす。乃ち尾の半田港に一線を布設して資材運搬の便を海運に藉り、進んで名古屋に出で、又更に越後の直江津に着手し、工事駸々として大に進み、今や將に其の中部に着手せんとするに先ち、其の實測を竣り、別紙圖面の線路を得たり。（圖略）而して其の經由すべき中部の地形たる嶮峻崎嶇坑谷を塡め、山嶽を截る等非常の工事前後相踵ぎ、且數里の洞道鑽鑿を要するもの亦少しとせず。而して其の成功の期を計るに風雨災害等工事の停輟を算せずして今後猶七、八年を要すべし。若し其の日子を除去せば、更に多きを加へん。既にして其の成功に及び、車輛を通ずるに至りては、線路の傾斜峻急（普通極點は四十分の一とす然るに本道は三十分の一以上に至るものあり）なるが爲に、保全修理の費用必ず意想の外に超過するものあらん。駛走の度も亦必ず遲緩なるべし。且試に之を測算するに、或は從來海運汽船の速度に及ばざるものあらんか、果して然らば實に勞して功なく、鐵道布設の常理に背くものと謂ふべし。

本線路は群峰疊嶂崎嶇嶙峋にして、工事の容易ならざるは始めより之を知ると雖も、今其の實測を得るに及び、傾斜の峻急なる實に度外に出づ、若し夫れ之を普通の度に置かんか、線路隧道亦隨つて之を延長せざるを得ず。是皆當初意料の及ばざる所たり。抑中山道に鐵道を布設せんと欲する目的は蓋し主義の大なるものあらんか、然れども先づ東京と大阪との聯絡を通ずるにあり。而して沿道從來偏僻の地に運輸の便を與へ、兼ねて荒蕪を墾き、物産を繁殖せんとするに在り。今測量の實蹟に據り、之を熟考するに、線路の經由する所山腹を洞して行くに非ざれば必ず窮谷に沿うて走る。之を概言すれば全部隧道と稱するも可なり。加之、其の土地たる磽确不毛にして到る處窮鄉僻邑ならざるはなく、接近の村落にだも相往來交通するの便少く、地形の險、工事の難きは固より避けざる所なりと雖も、莫大の巨額を費して之を經營するも竟に徒勞に歸し、曾て其の功用を見ず、併せて鐵道の價格を失ふ。之を譬ふるに聾者に鐘鼓を與へ、躄者に利器を貸すと異なることなし。況んや殖産開墾の業、固より言を待たざる所なり。然らば則ち東西兩京の聯絡を通ずるは何れの日に在るを知らず。是を以て退きて其の目的を達するが爲に、之に代用すべきものを求むれば、則ち東海道に出でざるべからず。卽ち東海道に出づるものとせんか、其の實況を一應具陳せざるべからず。曾て雇外國工師の實踐調査せし報告書及び頃日局員を派して調査せしめたるもの等を蒐集して之を參互考覈するに、西部は已に名古屋に達せり。今東京より名古屋に達するときは之を中山道に比すれば凡そ二十哩を短縮し、而して其の線路の地勢は函嶺の嶮峻なる天龍富士大井等の巨川ありと雖も、之を除くの外は概ね平坦にして、中山道に比すれば工事の難易逈かに別なるを知る。又其の經費の點に至つて中山道は尙一千五百萬圓を要せざるべからず。東海道は一千萬圓に上らずして中山道より長き線路を成就するを得べく、其の比較上に於て孰れも豫算外に出でずして成功を奏すべし。唯恐る、中山道建築成功の期は今後七、八年を要し、費額は一千五百萬圓を用ひて線路僅に七、八十

里を得。其の運輸を通ずるに至り、線路曲折上下傾斜の度峻急、隨つて其の速力も亦遲緩にして、東京名古屋間二十時を費さん。東海道は歳月其の半を要せず。費額も亦寡少にして線路殆んど百里を得べく、傾斜遲慢速力充分なるを以て、東京名古屋間十五時以内に達するを得ん。其の利害得失如斯明瞭なり。是を以て目下中山道中部の起工に臨み、危懼逡巡頗る躊躇せざるを得ず。若し將費用に關せず、歳月を惜まず、得失利害を省みず、斷行直前、必ず當初の目的を貫徹せんとするは爲さゞるのみ、能はざるに非ず。但し恐る、世の識者をして之を觀せしめば、其れ之を得たりと爲す乎、將失ふと爲さん乎。是某の最も恐るゝ所なり。顧ふに中山道工事着手以來殆んど二年半、其の間許多の勞費を累ね、今將に漸く緒に就かんとするに及んで、其の方向を變更せざるを得ざるに至るものは、私心窃に慊たらざる所ありと雖も、其の得失に係る所遠且大なるを以て敢て衷情を吐露して閣裁を請はんとす。乃ち御參考の爲に各事項を擧げて兩道を比較し別表を調製して之を附呈す。

（附表省略）

右比較上に於て線路建築の難易を考ふれば、一目して東海道の優れるを知るべし。然りと雖も兩道採擇の如きは本局の奉承する所に非ざれば敢て凝議せず。但し中山道實檢の結果を上申するに當り、其經路の險惡と布設期限の彌久なるとは豫想外に出づるを以て、默止に忍びず。兩道事情を具して御覆審の料に供し、此段内申候也。

鐵道建設費額概算調書

一金二千萬圓　中山道鐵道公債を以て募集せられたる資金

内

金四百二十七萬圓　大垣半田、高崎横川及び直江津線建設の爲領收したる金額

差引殘額

金千五百七十三萬圓　領收未濟にして大藏省に現在する金額

内

金五百七十三萬圓　大垣半田、上田直江津及び横川線の殘工事に充つべき金額

金千萬圓　殘額

右中山道線資金の内譯列記の如く、大垣・半田、高崎・横川及び直江津線の爲に、既に本月迄に金四百二十七萬圓を領收せり。今此の金額を資金二千萬圓より控除すれば、一千五百七十三萬圓の殘額とす。然るに本線事業高崎・横川間は既に竣功し、大垣・半田間は十の八九を竣功せり。目下直江津・上田及び横川以西を以て主なる殘工事の在る處とす。其の費額を概算するに、凡金五百萬圓餘を要すべし。而して猶一千萬圓餘を殘す。資金支用の内譯前記の如し。因つて之を考ふるに今新に東海道線を起工し、此の全部竣功に至る迄の費用を概算するに、一千萬圓を充つれば以て足れりとす。而して五百七十三萬圓を以て專ら直江津上田及び横川以西の殘工事に充つれば、萬々不足を告ぐるの虞なかるべし。乃ち全額金二千萬圓を折半し、一千萬圓を以て東海道線に充て、工事の緩急を量り、其

の宜しきに從ひ、漸次歩を進むれば、之が爲に別に資本を募集するを要せずして餘裕あるも不足を生ぜざるべきは疑を容れざる所なり。

右の如く兩線を比較するに中山道線は遠く東海道線に及ばず。只軍事當局者は軍事上の見地より中山道を優れりとし、又曾て明治九年工師長ボイルの概測に於ても此線を可としたるものなれども、前記の如き明白なる利害を知るに至りては、廟議も直ちに線路變更に決し、十九年七月既定中山道線を東海道に變更する閣令を發表し、十六年二月中山道線敷設の爲、募集したる公債の殘額を東海道鐵道工事に使用することゝなれり。

卽ち中山道鐵道公債の內、高崎より碓氷を經て直江津に至る間、及び大垣より名古屋を經て武豐に至る間に既に支出し、又は將來支出すべき一千萬圓の殘額を東海道に轉用するにあり。斯くて多年の懸案たりし兩京連絡線東海道に變更さるゝや、直ちに全線の測量を開始し、二十年の初め略完結し、全線同時に起工し、鋭意工事の進捗を計り、豫定より早く二十二年七月全線を開通するに至れり。東海道線工事と共に直江津線も着々工事を進め、碓氷峠を除く外二十一年十二月開通せり。

又二十年一月よりは横須賀線の工事を起し、二十二年六月該線全通したり。於是、官設鐵道の開業線路は總長五四九哩に達せり。左に二十二年度末に於ける開業線路及び其の建設費を示す。

開業線路	哩程	一哩の平均建設費	開業線路	哩程	一哩の平均建設費
新橋横濱間	一八哩〇〇	一五八、一九七円	横濱大垣間	二五八哩〇〇	四六、五五五円
神戸大津間	五八、〇〇	一三五、五一六	大船横須賀間	一〇、〇〇	四〇、八四八
敦賀大垣間	四九、〇〇	七〇、四九九	大津長濱間	四六、〇〇	三四、〇八九
高崎直江津間（横川輕井澤間ヲ除ク）	一一一、〇〇	三一、五三三	合計	五五〇、〇〇	五七、五九三

明治二十三、二十四兩年に於ては繼續事業たる碓氷線建設の外新線の計畫せられたるものなく、二十五年に至り鐵道敷設法發布せられたり。從來官設鐵道敷設に關しては一定したる方針なく、政府財政の都合に依り、其の都度廟議に於て決定したるものなりしが、敷設法に依り主要線路は總て政府に於て調査敷設することに決したるを以て、鐵道廳中に線路取調委員を置き、該法第七條に揭ぐる第一期線の測量調査に從事することゝし、八月上旬より各區一齊に着手し、十二月に至り實測を終へ、翌年二月其の設計製圖を了せり。該調査に係る線路及び哩程左の如し。

中央線	八王子―甲府	五二哩〇〇鎖	
	御殿場―甲府	四八、四〇	
	甲府―諏訪	三八、六〇	
	諏訪―名古屋（筑摩線）	一二九、二〇	
北陸線	諏訪―名古屋（伊那線）	一四二哩二〇鎖	
	諏訪―敦賀	四、〇、六〇	
	敦賀―富山	一二三、六〇	

		哩鎖
北越線	前橋―新發田	一三四、四〇
	新津―新潟	一〇、四〇
	豐野―川口	五九、二〇
	直江津―一ノ坪	四九、七〇
	計	二五四、七〇
奥羽線	福島―青森	二九八、二〇
山陽線	廣島―馬關	一五七、〇〇
	海田市―吳	一二、四〇
	計	一六九、四〇
九州線	佐賀―長崎	七五、二〇
	新村―佐世保	一三、四〇
	熊本―三角	二二、二〇
	計	一一一、〇〇
舞鶴線	京都―舞鶴	六二、〇〇
	上山―綾部	五八、〇〇
	計	一二〇、二〇
和歌山線	高田―和歌山	四五、四〇
	八木―戸毛	六、五〇
	大阪―和歌山	四六、二〇
	計	九八、三〇
山陰山陽連絡線	姫路―鳥取―境	一三五、二〇
	岡山―米子	九二、四〇
	倉敷―根雨	六七、四〇
	計	二九五、二〇
合計		一、八八二、〇〇

前記諸線路の外、各線中局部比較等のため豫測せし延長五百九十三哩あり。

明治二十六年以降に於ける新線の建設は總て前記敷設法に基き企圖せられたり。即ち二十六年四月北陸線を、同年七月奥羽線を起工したり。又同年十月には前年より繼續中なりし碓氷線横川輕井澤間竣功して東京直江津間全通せり。二十七年日清戰端を開くや、陸軍省の依頼に應じ、日鐵山手線大崎より官設東海道大井に至る連絡線及び神奈川・程ヶ谷間直通線を新設し、軍隊輸送の敏活を圖れり。

二十九年には中央線及び篠ノ井線を起工し、三十一年には北陸線米原富山間全通したり。三十二年より鹿兒島線（八代鹿兒島間）の工事に着手し、翌三十三年には、山陰山陽連絡線を起し、三十四年には吳線を起工せり。

三十六年より三十七年に亘りては、財政上の都合に依り、新線工事は中止又は縮少の方針なりしが、又往々速成を促したるものなきにあらず。即ち吳線は三十六年に全通し、舞鶴線は時局上緊要なるものとし、三十六年より起工し、三十七年に竣功したり。然るに吳舞鶴の二線は共に官設線路と隔離し、且短距離の故を以て會社に於て營業せしむるを便利なりと認め、舞鶴線は三十七年十一月三日阪鶴鐵道會社に、吳線は同年十二月一日山陽鐵道會社に之を貸渡し、又西成線は大阪に於ける海陸連絡上樞要なる位置を占むるを以て、三十七年十二月一日政府に於て借上げたり。

三十八年には奥羽線の全通を見たり。又北海道に在りては、從來道廳鐵道部にて施行せる事業を作業局に於て繼承し、又別に新に新線の工を起し、荐りに其の工事を進捗せしめたる結果、三十八年度には官設鐵道の開業哩數は千五百三十一哩五十八鎖に達せり。左に開業區間及び哩數を示す。

		哩鎖
東海道線	新橋―神戸	三七九、三〇
	大船―横須賀	一〇、〇三
	大府―武豐	一二、〇一
	馬場―大津	一、一六
	大井―大崎	〇、七二

北陸線	米原—富山	一五三、〇七哩鎖	
	敦賀—金ヶ崎	一、〇五	
信越線	高橋—直江津	一一七、六六	
	篠ノ井—鹽尻	四二、〇六	
中央線	八王子—岡谷	九九、七六	
	名古屋—中津	四九、五二	
奥羽線	福島—青森	三〇二、二三	
呉線	海田市—呉	一二、三五	
舞鶴線	福知山—新舞鶴	二四、〇八哩鎖	
山陰線	境—青谷	五四、三二	
鹿兒島線	鹿兒島—吉松	四〇、四二	
北海道線	旭川—落合	六七、二三	
	旭川—名寄	四七、一九	
	釧路—帶廣	八〇、〇八	
	旭川—空知川	三六、〇四	
合計		一、五三一、五八	

三十九・四十兩年に於ては鐵道國有法に依り、日本鐵道外十六私設鐵道會社の買收をなしたるため、官設鐵道の營業線路は著しく增加したり。國有法實施後に於ても敷設法に依る新線の工事を繼續すると共に、一方私設會社より引繼ぎたる新線の建設を開始したり。卽ち三十九年には富山線・留萠線及び網走線、四十年には岩越線及び宇野線、四十一年には元九州鐵道の豫定線たる大分線、四十二年には鳥羽線及び天鹽線、四十三年には新發田線・新庄線・房總線・川內線及び宮崎線、四十四年には濱田線・山口線・佐伯線・德島線、竝に輕便鐵道に屬する眞岡線・黑石線・倉吉線・岩內線、四十五年乃至大正元年には津和野線・村上線・平線・北條線・小濱線・多度津線等相亞いで起工せられたり。繼續中の工事も漸次進捗し、三十九年には中央東線と信越線との連絡を了し、四十年には十勝線・釧路線と連絡して函館・釧路間全通し、四十二年には鹿兒島線開通して九州縱斷線を竣功し、四十三年には舞鶴線の殘部・園部・綾部間竣功して京都・福知山間開通し、宇野線・留萠線も亦全通せり。

四十四年には中央線・山陰線及び大分線を全通し、四十五年乃至大正元年には網走線開通し、其の他輕便鐵道の內、眞岡・黑石・倉吉及び岩內の各線を竣功したり。斯くして國有鐵道營業線路は五千二百十七哩に達せり。其の內譯左の如し。

線名	區間	哩程	線名	區間	哩程
東海道本線	新橋—神戸、其他	三九二、五八哩鎖	呉線	海田市—呉	一二、三四哩鎖
横濱線	東神奈川—八王子	二七、四九	宇品線	廣島—宇品	三、五二
横須賀線	大船—横須賀	一〇、〇三	山口線	小郡—山口	七、七四
武豐線	大府—武豐	一二、〇一	大嶺線	厚狹—大嶺	一二、一五
西成線	大阪—櫻島	四、七〇	山陰本線	京都—出雲今市其他	二四一、二二
福知山線	神崎—福知山 塚口—尼ヶ崎	七〇、一一	舞鶴線	綾部—新舞鶴 舞鶴—海舞鶴	一七、四七
北陸本線	米原—青海、其他	一九九、〇四	倉吉輕便線	上井—倉吉	二、五〇
三國線	金津—三國	六、〇二	境線	米子—境	一〇、六三
七尾線	津幡—矢田新	三四、二八	大社線	出雲今市—大社	四、五二
中央本線	萬世橋—名古屋、其他	二五四、六九	關西本線	名古屋—湊町	一〇八、六五
篠井線	鹽尻—篠ノ井	四二、〇六	參宮線	龜山—鳥羽	四四、四二
山陽本線	神戸—下關、其他	三三一、二二	草津線	柘植—草津	二二、四九
播但線	飾磨—和田山	四四、二八	奈良線	木津—京都	二一、四七
宇野線	岡山—宇野	二〇、三〇	櫻井線	奈良—高田	二九、〇一

櫻ノ宮線	木津―櫻ノ宮	一八、二〇哩鎖	役總線
片町線	片町―放出	二、一六	木更津線
和歌山線	王寺―和歌山、其他	五五、四三	東金線
城東線	天王寺―大阪	六、四六	讃岐線
東北本線	上野―青森、其他	四五八、二〇	德島線
山手線	品川―赤羽 池袋―田端	一七、〇八	鹿兒島本線
常磐線	日暮里―岩沼、其他	二一六、〇八	室木線
高崎線	大宮―高崎	四六、三五	篠栗線
兩毛線	小山―高崎	五七、〇四	三角線
水戸線	小山―友部	三一、二七	長崎本線
眞岡輕便線	下館―眞岡	一〇、二〇	唐津線
日光線	宇都宮―日光	二五、〇四	伊萬里線
鹽釜線	岩切―鹽釜	四、二四	佐世保線
八ノ戸線	尻內―湊	五、〇四	豐州線
岩越線	郡山―山都	五五、五四	田川線
奥羽本線	福島―青森、其他	三〇三、三三	宮床線
能代線	機織―能代	二、三九	筑豐本線
黒石輕便線	川部―黒石	四、〇六	香月線
信越線	直江津―糸魚川 高崎―新潟 新津―馬下 新發田	二五、一三	伊田線
	兩國橋―銚子、其他	七三、一六	幸袋線
總武本線			小竹―二瀬、其他

長尾線	飯塚―長尾、其他	三、七〇哩鎖	夕張線
宮崎本線	吉松―小林町	一六、五五	留萌線
函館本線	函館―旭川	二六五、三五	釧路本線
幌內線	岩見澤―幌內 幌內太―幾春別	一二、七四	宗谷線
歌志內線	砂川―歌志內	八、七六	網走本線
手宮線	小樽―手宮	一、五七	湧別輕便線
岩內輕便線	小澤―岩內	九、二三		
室蘭本線	岩見澤―室蘭	八六、五八		
			計	

追分―夕張	夕張線	七〇哩鎖	
紅葉山―楓	留萌線	五五	
三一、〇九	釧路本線	三五	
一九二、〇五	旭川―釧路	一三五	
八〇、二一	旭川―音威子府	七四	
一二〇、三二	網走本線	七六	
一四、一二	池田―網走	五七	
	野付牛―留邊蘂	二三	
五、二一、七一六		五八	

斯くの如く、各地に線路の普及する一方既成線路の改良も漸次施行せられたり。官設鐵道に於て始めて第二線を敷設したるは東海道三ノ宮・神戸間なりとす。本區間は明治三年建設著手の際複線敷設の計畫をなしたるものにして、其の開通したるは明治七年なり。降りて明治十四年新橋横濱間第二線工事は竣功せり。爾來十年間複線敷設工事は中絶したりしが、二十四年に至り東海道線中急勾配區間にして最も輸送力に乏しき小山、沼津間に第二線を敷設したり。越えて二十二年よりは大阪・三ノ宮間に同工事を起せり。元來京都・三ノ宮間は建設の際豫め複線を敷設し得べき樣計畫をなしたるものにして、二十七年西ノ宮・三ノ宮間竣功し、二十九年には大阪・西ノ宮間及び向日町・吹田間を竣功せり。

日清戰爭後事業界勃興し、運輸數量漸次增加し、特に東海道線に於て輸送力に不足を告げたるを以て、全線を複線となすの計畫を立て、爾來著々其の工を進めたり。即ち三十年

に大谷京都間、三十一年に神奈川茅ヶ崎間、岩淵靜岡間、大谷及び京都向日町間、三十二年に平塚國府津間、熱田名古屋間を竣功したり。先是關ヶ原長岡間四十分ノ一急勾配を除くため、線路變更を計畫し、三十年より工事に著手し、三十二年之を竣功せり。本線は長岡停車場を起點とし、天ノ川流域に沿うて南進し、江濃の國境を越え、關ヶ原停車場に於て既成線に連絡するものにして、其の距離既成線に比し、六十三鎖を延長せり。複線工事は三十三年茅ヶ崎平塚間、沼津富士川東岸間及び草津馬場間、三十四年には國府津小山間、大垣長岡間、及び米原野洲川間を、又信越線に於て横川丸山間及び矢ヶ崎輕井澤間を竣功せり。東海道線に於ては三十五年靜岡右部間、蒲郡岡崎間、長岡米原間、及び野洲川草津間、三十六年には金谷堀ノ内間、鷲津豐橋間、及び岐阜長良川間を、三十七年には濱松鷲津間を、三十八年には堀ノ内掛川間、及び天龍川濱松間を越えて、四十年燒津島田間、掛川袋井間、大府熱田間、及び名古屋木曾川間、四十一年には袋井天龍橋間、豐橋蒲郡間、岡崎大府間及び穗積大垣間を竣功したり。斯くて複線工事は剩す處僅に富士大井天龍木曾及び長良五大川の架橋工事、竝に石部燒津間の二隧道のみとなれり。然るに此等諸工事も漸次進行し、四十二年には石部信號所を廢して用宗驛を新設し、靜岡用宗間の複線を開通し、又木曾橋信號所を新設して、同所岐阜間並に長良橋梁を竣功し、長良信號所穗積間第二線を開通せり。四十三年には富士川橋梁及び磯濱隧道竣功して富士川東岸岩淵間、及び磯濱信號所燒津間を、四十四年には石部隧道を竣へて用宗磯濱信號所間を、四十五年には大井川橋梁を竣功して島田金谷間を、夫々開通したるを以て、東海道線中單線區間は天龍木曾の二橋梁のみなりしが、後大正二年此等の工を竣へ、茲に初めて東海道線、新橋神戸間複線は全通したり。

先是、新橋品川間に於て二線增設の計畫を立て、二十九年先づ第三線增設の工を起し、三十二年之を竣功し、四十二年濱松町品川間に於て第四線を竣へて第四線を竣功せり。尙ほ四十三年より は濱松町横濱間に二線增設の工を起したり。

斯くの如く、明治三十九年以前に於ける複線工事は、主として東海道線に於て施行せられたるも、三十九、四十兩年に於て私設鐵道買收後は私設會社に於て計畫したる複線工事を繼承したるを以て、同工事は各所に於て著手せられたり。即ち西成線に於ては明治四十五年野田安治川口間を、中央線に於ては四十一年に御茶水昌平橋間に複線路を敷設し、後四十五年萬世橋まで延長したり。又中野國分寺間に第二線を開通したるは四十一年乃至四十二年なりき。

山陽線に於ては姬路岡山間複線敷設の計畫を立て、四十二年に上郡三石間、四十四年に三石吉永間を竣功せり。關西線に於ては四十一年に天王寺柏原間を、城東線に於ては全線を複線となすの計畫の下に、四十一年先づ天王寺玉造間を、參宮線に於ては四十二年乃至四十四年に阿漕高茶屋間、松坂德和間、相可宮川間、及び筋向橋山田間を、東北線に於ては大宮宇都宮間、複線計畫の下に、四十一年に大宮久喜間、及び中田信號所間々田間を、四十二年に久喜栗橋及び間々田小田間を、大正元年小山小金井間を竣功せり。山手線に於ては

四十二年品川・大崎間、及び池袋・田端間を、常磐線に於ては三河島・我孫子間、複線計畫の下に、四十三年三河島・北千住間、及び三ノ輪・隅田川間を、四十四年に北千住・龜有間、及び松戸・馬橋間、四十五年に馬橋・我孫子間を竣功して豫定の工を竣へ、總武線に於ては四十一年に龜戸・千葉間を、鹿兒島線に於ては四十一年に小倉・黒崎間、海岸線に第二線を敷設して幹線となし、四十三年には黒崎・折尾間に第二線を竣功せり。先是、遠賀川・赤間間四十分の一の急勾配を除くため線路變更を計畫し、四十二年に功を竣へ、翌四十三年に複線を竣成せり。又四十四年には吉塚・博多間に第二線を開通せり。筑豐線に於ては四十一年に中間・底井野間、伊田線に於ては四十四年直方・伊田間に第二線を敷設したり。

北海道線に於ては四十二年乃至四十四年に、手宮・岩見澤間、及び室蘭・輪西間に複線を開通したり。

以上は明治初年より同末葉に至る我が國官設鐵道發達の概要にして、京濱間鐵道着手以來、四十有三年を經たり。顧みれば維新草創の際、萬難を排して起工したる鐵道も、爾來資金の缺乏により豫期の如く進捗せず。漸く京濱・京神間の工を竣へたるも、其の間十數年を經過し、明治十九年東西兩京連絡線路の起工せらるる迄は僅に鐵道工事の命脈を保ちたるが如き狀態なりしも、國運の進歩と鐵道の必要周知せらるると共に、政府に於ても意を鐵道事業に注ぐに至り、一方に於ては私設鐵道の勃興するあり、遂に明治二十五年鐵道敷設法の制定となり、官設鐵道敷設方針茲に確定し、爾來該法に基き、各地に新線の工事を起し、着々工事の進捗を計りたるため、三十八年度末に至るまでに、敷設せられたるもの約九百五十哩に達せり。然るに三十九年鐵道國有法發布せられ、主要私設鐵道を買收して國有となしたるため、國有鐵道は俄然其の延長を增加し、爾後元會社線として計畫せられたるもの、及び鐵道敷設法に依る新線の工事を繼續し、或は新に工を起し、尙、四十三年輕便鐵道法の制定せらるるや、地方交通機關として輕便鐵道を敷設し、本鐵道の延長普及と相俟ちて陸上交通機關の完成を期せんとす。斯くの如く新線の建設をなすと同時に、一方既設線路の改善に意を注ぎ、運輸數量の增加に伴ひ、線路の增設、急勾配區間の線路變更、停車場の改策等漸次施行し來り、特に二十九年度以降は改良費の項目を設け、營業線路に關する改良工事を凡て處理するに至れり。

左に明治初年より末葉に至るまでの線路延長並びに資本金の累年表を示し、以下項を改め、各線別に建設の大要を記述すべし。

線路累年表

年度	營業哩程	平均營業哩	敷設別 單線	二線	三線	四線以上	計	軌道延長	停車場數	線路十哩ニ對スル停車場數
明治一九年度	哩 分 二〇八、八	哩 分 一九五、〇	哩 鎖 一九九、六二	哩 鎖	哩 鎖	哩 鎖	哩 鎖 二〇八、六四	哩 鎖	箇所 三七	箇所 分 二、七
明治二〇年度	二四四、五	二三五、七	二三五、三七				二四四、四〇		四四	二、四
			一九五、〇三				一九五、〇三			

年度	哩分	哩分	哩鎖	哩鎖	哩鎖	哩鎖	哩鎖	哩鎖	箇所	箇所分
明治二一年度	四四五、二	三三五、三	四三六、一六	一九、〇三	—	—	四四五、一九	—	九七	二・三
明治二二年度	五五〇、六	五三四、〇	五〇九、四一	四一、〇八	—	—	五五〇、四九	—	一一三	二・一
明治二三年度	五五〇、六	五五〇、六	五〇九、四一	四一、〇八	—	—	五五〇、四九	—	一一五	二・一
明治二四年度	五五〇、六	五五〇、六	五〇九、四一	四一、〇八	—	—	五五〇、四九	—	一一七	二・一
明治二五年度	五五〇、六	五五〇、六	五〇九、四一	四一、〇八	—	—	五五〇、四九	—	一一七	二・一
明治二六年度	五五七、六	五五七、六	五一六、四一	四一、〇八	—	—	五五七、四九	六九八、二七	一一七	二・一
明治二七年度	五八〇、九	五六五、三	五二九、五七	五一、一三	—	—	五八〇、六九	七五七、四七	一二三	二・一
明治二八年度	五九三、三	五八六、四	五三二、七〇	六〇、三三	—	—	五九三、三三	七九二、一八	一三七	二・一
明治二九年度	六三一、八	六二〇、七	五四五、二六	八六、三六	—	—	六三一、六二	八七〇、六四	一三四	二・一
明治三〇年度	六六一、八	六四七、七	五七五、三九	八六、三六	—	—	六六一、六五	九一〇、一七	一三九	二・一
明治三一年度	七一八、一	六九一、七	五八三、〇七	一三四、七九	—	—	七一八、〇六	一、〇〇九、四三	一五一	二・一
明治三二年度	七四九、三	七四七、九	五九三、一三	一五六、一一	—	—	七四九、二四	一、〇八二、七五	一六三	二・三
明治三三年度	八二三、四	八〇一、四	六二九、六九	一八〇、四二	三、〇四	—	八二三、三五	一、一九七、四一	一七六	二・一
明治三四年度	九〇五、四	八七三、九	六七八、七一	二三三、三四	三、〇四	—	九〇、五二九	一、三四四、五三	一九二	二・一
明治三五年度	一、〇六二、六	九七六、九	八一〇、七九	二四八、三四	三、〇四	—	一、〇六二、三七	一、五五五、〇五	二二七	二・一
明治三六年度	一、一四六、〇	一、一〇四、四	八六八、四五	二七四、二六	三、〇四	—	一、一四五、七五	一、六八八、七四	二五〇	二・二
明治三七年度	一、二二一、〇	一、一七四、九	九二五、〇二	二八二、六六	三、〇四	—	一、二二〇、七二	一、七八五、一三	二六三	二・二
明治三八年度	一、四九九、九	一、四七〇、四	一、二〇九、二八	二八七、二三	三、〇四	—	一、四九九、五四	二、一二二、六五	三一五	二・一
明治三九年度	三、〇九三、三	二、一五〇、二	二、七〇一、〇八	三八五、六四	三、六四	四線一、三三	三、〇九二、〇九	四、三一九、四二	七二三	二・三
明治四〇年度	四、四四四、八	三、九八二、三	三、九八四、三六	四五四、三九	三、六四	四線一、三三	四、四四四、一三	六、一五五、七九	一、一五三	二・六
明治四一年度	四、五四二、九	四、五二三、八	三、九八一、二八	五五五、二八	三、六四	四線一、三三	四、五四一、七三	六、四三三、五〇	一、一五七	二・六
明治四二年度	四、六二四、四	四、五八〇、二	三、九九四、二八	六二四、一六	四〇	四線四、五七	四、六二三、六一	六、六二四、五八	一、二一三	二・六
明治四三年度	四、八七〇・三	四、七六七・三	四、二二三・三七	六五一、〇三	、四〇	四線四、五七	四、八六九、五六	七、〇三三、六一	一二八八	二・六
明治四四年度	五、〇四四・一	四、九五〇・三	四、三五八、五五	六七九、二八	、四〇	四線四、五七	五、〇四二、二〇	七、四四四、二七	一三八九	二・八
大正元年度	五、二一七・〇	四、一二九・九	四、四九七、一三	七一四、六七	、四〇	四線三、二四 五線、五六 六線、五七	五、二一七、一六	七、七七四、四六	一四四一	二・八

備考　本調査には朝鮮、臺灣、南滿洲、樺太に於ける各鐵道竝びに私設鐵道に係るものは總て包含せず。但し四十三年度以降横濱鐵道借入線に係る分は含む。

資本累年表

年度	總資本金（円）	建設費決算額（円）	改良費決算額（円）	補充費決算額（円）	買收鐵道建設費（買收價額）（円）	資本金ニ對スル營業收入割合（割分厘）	資本金ニ對スル營業費割合（割分厘）	資本金ニ對スル益金割合（割分厘）
明治二—一八年度	一七、八八五、八四四	一五、〇五六、三三〇	—	—	—	—	—	—
明治一九年度	二一、一三四、八五三	二、三九四、五〇八	—	—	—	、〇六二	、〇二九	、〇三三
明治二〇年度	二六、二八四、八五三	五、一六七、六七〇	—	—	—	、〇六五	、〇二六	、〇三九
明治二一年度	三三、三九一、〇二七	六、一八四、七二〇	—	—	—	、〇六九	、〇二九	、〇四〇
明治二二年度	三四、四〇〇、〇〇〇	二、九八六、〇〇六	—	—	—	、一〇九	、〇二八	、〇八一
明治二三年度	三四、九七三、一八五	七〇四、六二〇	—	四四四、三三〇	—	、一二〇	、〇五七	、〇六三
明拾二四年度	三六、六二〇、五二九	一、一八六、九四〇	—	三一二、八五八	—	、一二三	、〇六六	、〇四六
明治二五年度	三七、五七〇、二七四	八六一、六二八	—	三四七、三四三	—	、一三三	、〇五八	、〇六四
明治二六年度	三九、四三三、七七八	六六、七四三	—	六三八、八五七	—	、一三七	、〇四九	、〇八八
明治二七年度	四三、六六一、一六七	三、六四〇、八三五	—	六四七、四〇六	—	、一三六	、〇五一	、〇八五
明治二八年度	四五、八一五、九六七	二、三六三、三九六	—	一〇、三〇七、八五二	—	、一七五	、〇六四	、一一一

	円	円	円	円	円	割分厘	割分厘	割分厘
明治二九年度	五一、七六四、二六五	四、〇八五、七七一	一、一六六、三〇〇	四七〇、〇二九	—	、一六〇	、〇七四	、〇八六
明治三〇年度	六七、六一八、一三九	九、五二五、六〇八	四、四二二、八二七	四四三、八二四	—	、一四四	、〇七一	、〇七三
明治三一年度	七九、八一〇、四八五	七、七九九、五七〇	三、八五一、〇〇一	五〇九、二六八	—	、一三九	、〇七八	、〇六一
明治三二年度	九一、五四八、六七〇	九、五三六、二八〇	二、三六九、五六二	四二三、二二五	—	、一四八	、〇七〇	、〇七八
明治三三年度	一一一、〇〇九、四九五	一四、三四八、二七六	四、三五七、六六一	七四五、〇八九	—	、一四二	、〇六一	、〇八〇
明治三四年度	一二七、六四九、二三二	一二、三三三、一一〇	二、九六二、八四〇	七〇一、七二五	—	、一二八	、〇六二	、〇六六
明治三五年度	一四四、三九五、〇六一	一四、四五二、一一〇	三、七〇八、四二六	六八九、二三七	—	、一二三	、〇五八	、〇六五
明治三六年度	一六一、一三五、八六六	一三、五六一、八八一	二、八九一、八五九	五二六、六三三	—	、一二〇	、〇五六	、〇六四
明治三七年度	一九六、五七五、六〇四	七、〇〇八、五五五	一、一一五、七四二	四四三、八八九	—	、一二〇	、〇五〇	、〇七〇
明治三八年度	一七七、一四七、五六三	四、三七四、九〇五	五四三、二一一	三八六、八五八	—	、一三六	、〇六三	、〇七三
明治三九年度	一八九、九六六、四七〇	七、一七一、八一七	三、八九四、二六七	八三九、二三七	—	—	—	—
明治四〇年度	三八〇、三四七、四五七	一五、七六九、八五八	五、八六六、二八二	一、七八四、三〇八	一四四、一〇一、八八四	—	—	—
明治四一年度	七五三、八八六、九八八	二〇、八〇九、四八七	九、二〇五、四七二	一、八四八、七九九	三六、九六五、〇四三	、一〇六	、〇五七	、〇四九
明治四二年度	七八四、九六三、七六九	二四、九〇〇、〇九八	八、八三八、九九二	二、五四二、二三五	—	、一〇五	、〇五四	、〇五一
明治四三年度	八二三、一九六、五〇七	一九、六九三、九九八	一六、七九八、三七三	一、六五八、五二六	—	、一〇九	、〇五三	、〇五六
明治四四年度	八七二、二三九、九九八	一九、九六三、四八四	一九、二三六、八一三	一、八四三、一〇二	—	、一一五	、〇五二	、〇六三
大正元年度	九三二、六七一、二八一	一八、一三三、一三七	三一、〇一七、七六五	二、〇六〇、七四三	—	、一一六	、〇五四	、〇六二

第二章　官設鐵道各線概要

第一節　東京橫濱間

明治三年三月十九日鐵道局を東京築地の舊尾張藩邸に創置し、支局を橫濱に設け、民部省に於て之を所轄し、監督正上野景範其の事務を總掌せり。是より先、我が政府との契約に基き外債募集並に鐵道材料購入のため一旦歸國せる英人レーは、一切の準備を整へ、建築師モレル以下多くの職工を率ゐて來朝したるを以て、直に京濱間工事に着手することとなり、先づ東京橫濱間十七哩七十鎖間の測量を開始し、同月廿五日芝口汐留附近を測量す。是を起業の剏とす。

尋いで四月六郷川を境とし、東京橫濱兩方面より工事に着手せり。即ち橫濱方面に於ては同年五月神奈川縣に於て施行せる橫濱野毛浦海岸埋立地一萬餘坪を鐵道用地として鐵道局に受領し、橫濱停車場の敷地とす。而して同所地續き石崎より神奈川青木町海岸まで長さ七百七十間幅三十五間の堤を築き、其の中央五間通りを鐵道線路とせり。又東京方面に於ても高輪附近は陸軍側に於て陸地の測量を肯ぜざりしを以て、遂に海岸埋立に決し、四年六月芝田町鹿兒島藩邸より高輪大木戸までの海面埋築の工を起せり。其の設計は馬踏三間半表面の龜腹石垣の勾配高さ一尺につき一尺五寸となし、後面は表面

の勾配に準じ盛土をなせり。而して橋梁は凡て木造となし、建築用石材は相模石山より採掘することとなしたり。

本區間に於ては特記す可き大工事難工事なしと雖、前古未聞の事業にして且、建築師長以下職工に至るまで凡て外人にして其の總數七十餘人に達し、邦人にして鐵道建築に經驗あるものなく、又英語を能くするもの少く、僅かに此等外人の指揮命令に從ひて勞役に服するが如き狀態なりしを以て、其の間意志疏通せず、爲に工事以外に於て種々の困難を極めたるは想像するに難からず。

然りと雖、當事者の精勵と傭外人の熱心とに依り、工事は豫定の如く進捗し、五年五月七日品川より横濱までの假營業を開始するに至れり。是を我が國に於ける列車運轉の嚆矢とす。

五年六月五日神奈川及び川崎兩停車場建築工事落成し、八月廿七日鶴見停車場建築工事竣功し、九月十三日品川・新橋間も開業するに至り、茲に本邦最初の鐵道たる京濱間十八哩の全通を見たり。

京濱間創業より五年八月に至るまでの建築費を見るに、總計金百拾五萬四百八拾五兩永百七拾壹文、洋銀參萬九千五百六拾四弗七拾四セント五にして、合計金百拾九萬四拾九兩參分永百六拾六文許り、鐵道外の建築其の他の諸費總額は金拾壹萬五千三百六拾八兩貳分永八拾四文貳分許りとす。是即ち大藏省より支出の額にして、横濱東洋銀行より支

辨の額洋銀貳拾參萬九千貳百貳弗九拾セント許り、英國倫敦より支辨の額は洋銀四拾參萬四千百六拾四弗貳拾九セント許り、皆鐵道建築費に係る。而して京濱間に橋梁を架する大小二十二箇所、停車場を設くること新橋・品川・川崎・鶴見・神奈川・横濱の六箇所とす。而して當時新橋より横濱までの乘客賃金は上中下等の三階級とし、各等を大人と小兒とに分ち、小兒四歳までは無賃、以上十二歳までは大人の半額となしたるが、兩驛間大人上等壹圓拾貳錢五厘（舊貨幣の稱呼を本位として定む）中等七拾五錢下等參拾七錢五厘なりき。

輿論の反對に遭ひ、加ふるに種々の困難を以てし、應に千辛萬苦を經たる我が鐵道の第一線は玆に漸く呱々の聲を擧げ、現に一萬哩に垂とする我が帝國鐵道網の基を開けり。

因りて明治五年九月十二日我が國第一鐵道開通の盛典を擧げらる。當日は鐵道界に於て最も記憶す可き日なるを以て、左に其概要を記さん。

臨幸鐵道開行式

明治五年壬申九月十二日天氣晴朗

天皇御直衣を著せられ、四馬の御車に召、朝第九字御出門東京府知事大久保一翁騎馬にて前驅近衛騎兵前後を警衛し、供奉の衆官亦數輛の馬車に乘じ、本式に行裝にて近衛歩兵三大隊を布列したる大手より櫻田御門練兵所脇左へ、幸橋外左へ同じく東京鎭臺歩兵三大隊を布列したる街路御通行新橋鐵道館に行幸。門内右側に近衛歩兵一大隊を横隊に布列し、通御の節捧銃式を行ひ、喇叭オーシャンの曲を奏し、左側に工部省判任官羽織袴にて

立列拜禮す。著御より御發車の際、國旗を擧げ、雅樂萬歲樂を奏す。

工部省長官山尾少輔、佐野次官、及び井上鐵道頭、同省奏任官欄廊に奉迎。（式部披露）直に先驅して館內に入御。諸省勅任官幷に琉球公子及び外國公使（外務卿披露）禮服にて拜迎。此時公使へ御會釋あり、副島外務卿之を傳ふ。畢つて井上鐵道頭其掌管する所の鐵道圖一卷を奉獻す。直ちに長官と共に再び先驅して進御あらせらる。出頭の奏任官南廊の左右に於て拜禮（式部披露）。此より勅任官幷に工部省奏任官、及び外國公使供奉の列に加はり、徐々乘車場に御進行、第三車に召させられ、衆官一同列立、次第書の通り乘車。

列立次第

車	列	次	第
一車	近衛護兵	二車	近衛護兵
三車	工部少輔 山尾庸三 橋本式部助 鐵道頭 井上勝 四辻正三位	四車	副島外務卿 西鄉參議
	侍從 御文匣 侍從 侍從長 侍從 侍醫		伊太利全權公使（米理堅全權公使 チヤルレス、イ、デ、ロンク 澳地利辨理公使 西班牙代理公使 コントアレキサンドロフエ 通辯官 ナリー、イ、ライス ヘンリーガリツヒ ヘクレヲロドリケセムノス 譯官 書記官 イクレルトデヘルソー 書記官 シーボルト 書記官 ニコラスリウエロ）
	御 有栖川二品親王 三條太政大臣		
	侍從 御劔 侍從 侍從長 侍從 侍醫		
	大隈參議 板垣參議 後藤議長 大木文部卿		

車	列	次	第
五車	佛蘭西同 コント、ヂ、チエレン 書記官 ウイコントタリユ 右同兼通辯官 レヲン 瑳珴教部卿	五車	魯西亞代理公使 アー、ジー、ワツトソン ヱウゲニービエツツオフ 書記官 クリスチアン、ウイリエム、ローシンス 同 エルテストサトウ 同 マルチンドーメン 同 エシスリー 和蘭書記官 ノアンデルブルーク 江藤司法卿 伊知地副議長
	井上大藏大輔 勝海軍大輔 宍戸教部大輔 黑田開拓次官 陸奧租稅頭		
	山縣陸軍大輔 福岡司法大輔 萬里小路宮內大輔 土方大內史 西鄉陸軍少輔		
六車	河村海軍少輔 松本司法權大判事 吉井宮內少輔 澁澤從五位		
	黑田教部少輔 玉乃司法權大判事 上野從五位 佐野從五位		
	福羽從四位 三浦陸軍少將 篠原陸軍少將 中牟田海軍少將 巖谷小內史		
	大久保東京府知事 鳥尾陸軍少將 谷陸軍少將 野津陸軍少將 伊東海軍少將		
七車	宮內丞 中山從一位 二條正二位 大原從二位 池田從二位		
	宮內丞 德川從一位 松平正二位 中御門從二位 毛利從二位		
	澤從二位 島津從三位 池田從四位		
八車	龜井從三位 細川從一位 琉球公子 正使 伊王子尚建 副使 宜野灣親方向有恒 贊議官 喜屋武親雲上向維新		

式部侍從	太田鐵道助	
吉井工部大亟	正七佐安永弘行	
大野工部少亟		
下村鐵道助		
九車	式部侍從	
	竹內正義	伊東勅典
	公津直孝	

第十字　御發車。此時近衛砲兵隊日比谷練兵場に於て祝砲百一發す（但し豫め鐵道官員一名を同所に遣し置き以て發砲の時限を誤らざらしむ）又、品海碇泊の軍艦二十一發づつの賀砲を放つ。樂隊又樂を奏す。第十一字横濱鐵道館に著御。此時東京府鎭臺砲隊祝砲百一發す。同港に碇泊せる軍艦亦二十一發づつの賀砲を放つ（御著車の時國旗を掲げ雅樂慶雲樂を奏す）。工部省長官及び鐵道頭先驅供奉列を正す此所に於て出張の鐵道助（式部披露）御雇職長官（工部長官披露）奉迎拜禮し、直に工部長官鐵道頭の前に分れ立ち、列に加り、乘車場より徐に　御進行あらせらる。道傍に神奈川縣權令大江卓、其奏任官（式部披露）及び出張の鐵道の判任官奉迎拜禮し、終りて縣令は館內に進み、外國領事官の左に立ち、奏任官は便宜の處に退き候す。又同所居合の工部奏任官（式部披露）御雇職人（工部長官披露）館外の兩傍に奉迎拜禮す。館內

御通行の間同所居合の奏任官（式部披露）及び各國領事（縣令披露）の願ふ者左右に拜禮す。便殿の御椅子に　御腰を居させられ、供奉列を始め、縣令各國領事等正しく左右に立列す。此時中外衆庶へ　勅語あり

東京横濱間の鐵道睽親ら開行す。自今此便利に依り、貿易愈繁昌庶民益富盛に至らんことを望む。

次に外國公使祝詞を奉る。伊太利全權公使コントアレキサンドロフエ之を奏す。其譯文に曰、闕下に拜奏す。今日の大典に列せしめんため恭しく

陛下の寵呼を蒙り、公使一列齊しく其譽を受る限りなし。今此鐵道の首線を開くの祝典は美政の光輝茲に發見せる所以にして、而かも

貴國の此より駸々歩を進め、照然たる文明の域に伍列するの徵驗なり。予輩も近年親しく見聞を經、且、歐米兩洲に於ても深く心意を注ぎたる此の如きの大業を

陛下及諸政官の黽勉止むことなきの偉力を以て忽ち成功に至らしめたり。仍て庶希くは衆庶之より尙幸に物足り性修まり、福祿益增進し、全國の威力も其榮譽も共に成隆の地に至らんことを、是れ各國公使一列の均しく

陛下に切實欣希し奉り、併せて敬意と賀悃を呈奏する所なり。即ち　勅答あらせられ、我國鐵道の首線を開行するの日に方て、列國公使等齊しく來て祝意を表せらる。睽欣喜の至に堪へざるなり。睽更に庶幾くは自今中外人民共に鴻利を享け、永く幸福を保ち、公使等の祝詞に負かざらんことを祈る。

次に外國商人頭取便殿の階上に昇り、英人マルシャル惣代として祝詞を奏す。其譯文に曰、

曾て　帝國の恩惠を蒙り、其政府の保護を受け、以て横濱に羈住する各國人民今幸に

天皇陛下照臨の機に際し、甚だ歡喜に堪へず。殊に　帝國史傳にも未だ曾て有らざる鴻
益緊要なる此機會に臨み、衆庶に代りて今其慶賀を
陛下に謹言す。既に鐵道を開行せし國に在り、其便宜に因て許多の利益を得たり。則ち
其國繁榮を生じ、阻礙を脫却し、之が爲隔絶地も自から近隣の如く、從つて財貨を起し、普
く利潤を分つの益あり。今日右開行の時に當り
天皇陛下親ら照臨し賜ひしは豈隆盛ならざるべけんや。
天皇陛下今此規式に照降し玉ひしかば諸民も此大業に感激し、後來の繁榮を釀成するに
至らん。貴國政府の開化たる此大業を既に開行し賜ふ上は、未だ其衆益辨利を曉知せ
ざる者も、之が爲め終に開化の域に至り、此の如き大業益廣大愈進歩せんこと敢て疑を
容れざるに至り、國中專ら勉勵し平和繁榮を起すこと疑なきを知れば、今　帝國の商法
を廣大に爲し、永世不拔の基礎を立てんと、帝國自から盡力されんことを希望す。
然る時は
陛下の權威益輝き、貴國人民の安寧を增し、貴國政府と各國政府との友誼愈親睦廣大なる
に至るべし。
天皇陛下國家の爲め公工を施行し玉ひし赫々たる叡慮普く國中に彰明し、貴國人民も深
く之を感佩し、其御趣意に感激し、歡喜正に溢れんとす。外國より此景況を觀る時は誠
に

帝祚の殷富洪福なるを證するに足るべし。茲に此協和繁榮の人民に對し、此の如く深惠
の公工を作し賜ふに當り
天皇陛下の寶壽長久繁蕃にして、其成課叡覽し賜はんことを、誠惶懇願するを容れ賜ふべ
し。在横濱千八百七十二年第十月十一日
奏し畢りて、副島外務卿仰を承りて御答辭を傳ふ。
横濱居留の外客より今呈奏せる趣を聽納して深く嘉悦す。
我帝國に住せる人は元より、此地に生れ出たる者も假に此地に寓せる者も、偶然此地に
來會せるも、自ら好んで航渡せるも、保護に泄れず權義を失せず、康福今より猶進まんと
す。且、我が國歩をして文明に向はせんと猶此事業を盛大にし、既に兩間に存せる和樂
の交誼の永く續かん其限りは、中外の人民をして洽く提撕の下に在らしめん。
次に横濱の我が商人頭取等進んで祝詞を上る。惣代として原善三郎之を奏す。其文
に曰、
方今皇國隆運の勃興に際し、聖德洪荒の表に洽被し、當横濱の如きは日に繁華に赴き、諸
商も榮昌に至り、且つ郵便行はるゝ以來、四方の通信自在を得、就中鐵道の成功に及び、隔
地も比隣の如く、東京往復は一日數回に至れり。而して輜重の運輸も之に准ぜり。右
は文明各國中の最巧奇機にして、近頃之を　皇國に傳へたり。其神速便捷にして、貨則
を興し、利潤を生ずる、誠に口舌能く盡せる所に非ず。殊に當港は貿易首場の地なれば、

商旅の者共其仁恩を蒙る亦た甚だ夥し。抑　皇國の開化に赴ける、僅に數年の前に基るせり。然るに夙く斯る盛大の偉業を開かせられんこと、既に各國人も欽稱嘆美して措かざる所なく、尙此上　寶祚の悠久に從ひ、殷富洪福の基礎を興立し、永世不拔の事業を成就し、五洲萬國に卓立傑出せんこと必せり。衆庶一般今日に在つて將來を想像し奉り、奮激勉强せんと欲す。實に剖判以來未曾有の　御鴻德にして慶賀に餘り有り。就ては今般御照臨の折柄港內衆庶聊か敬祝の儀を表し、一同歡樂を縱まにし、恭しく寶祚の萬々歲を壽し奉り、賤民等衆庶に代り、謹で祝辭を奉る。恐惶恐懼。謹言。

神奈川縣權令大江卓　御答辭を傳ふ。

祝詞喜ばし。汝等自ら其意を體し、其功を奏せよ。

畢りて館內樓上の一室に御休憩あらせらる。第十二字同所御發車（供奉及其他の諸式前と同じく雅樂陵王を奏す）第一字新橋鐵道館に　還御あらせらる（同じく國旗を擧げ雅樂還城樂を奏し樂隊亦樂を奏す）直ちに　御車より下らせられ、工部長官、鐵道頭前驅徐々　御進行便殿に設けある所の御椅子に　御腰を居させられ、供奉の列及び奏任官等左右に立列し、御前に向ふ。此時百官へ　勅語あり。

今般我國鐵道の首線工竣るを告ぐ。朕親ら開行し、其便利を欣ぶ。嗚呼汝百官此盛業を百事維新の初めに起し、此鴻利を萬民永享の後に惠まんとす。其勵精勉力實に嘉尙すべし。朕我國の富盛を期し、百官萬民の爲之を祝す。朕更に此業を擴張し、此線をして全國に蔓布せしめんことを庶幾す。

太政大臣三條實美百官の總代として祝詞を奏す。其文に曰、

東京橫濱間の鐵道の工成り、爰に我

天皇陛下群臣を率て親臨其開業を落す。臣等此盛典に於て謹んで一辭を奏し、之を祝す。

抑國益を興し、民利を興ふるは經世の要、治國の務とす。

陛下大政維新の始より夙夜勵精、百度皇張、大に更始する所ありて、全國の景象漸く昌盛の運に進まんとす。乃ち此工業の如き、國に益あり、民に利なる、固より言を俟たず。是偏に

陛下の勵精と群臣の協力とに由れり。臣等更に望むらくは此擧を首歩とし、其大益厚利を全國に洽からしめ、人民をして永世感戴して不朽に傳へしめんことを。

奏し了て再拜本位に復る。此時衆庶へ勅言あり、（文橫濱の勅語と同じ）即ち東京商人頭取齊しく進んで祝詞を上る。其文に曰、

己巳の春東京を　帝都と御定め　御遷座遊ばさせられし以來、官能く束縛の政を解き、民自ら自由の權を得るの勢ひ日に進み、保護を蒙り生業を安ずるは全く上　至尊より下庶人に至るまで、共に天賦の福を享け、共に地有の利を分たんとの厚き　御仁惠なること言はずして明なり。恐ながら其美擧屈指に遑あらざる程多き中に、今般東京橫濱の間鐵道成れりとて、忝も　幸臨ましまし御躬親ら之を開せられ、其大典の縱覽を庶人

に恩許あるのみならず、勿體なくも有難き　勅言を賜ること、我國千古未曾有の成業を開御の機に當り、又千古未曾有の慈心を示し賜ふ。衆皆手の舞ひ足の踏むを知らず、熟ら鐵道の利を惟るに、東京横濱の間僅に一日の里程を隔つるすら、從來人の往還、物の運輸障碍少からざりしに、今や之を瞬間に縮め、貿易は勿論諸事便を得ること多し。況や此線全國に蔓布するの日に於て乎。其便に依りて人皆遠隔の地を近隣の如く自在に往復するを得、國民和親の情因て厚く、財貨融通の便因て大ならんこと、更に疑を容れず。終には擧國協力同心して商の業を盛に興し、國の富を大に進め、以て有名の外國と峙立するの基とならん。此盛業を朝政一新國事多端の央に興し賜ひ、奉命の官員勉力して急に其功を奏するは全く奇巧の機關人智より出世上の便を助くることを我等衆庶に示し、頓に愚昧の夢を醒し、漸く人知を開き、普く文明開化の域に至らしめんとの厚き御意ならんと唯感泣の外はあらず。嗚呼我等衆皆何の幸か此の如き明德を備へさせらるるの君を戴き、此の如き鴻恩に浴するの民となること、豈千歳の一遇に非ず乎。然らば我等衆皆愚蒙と雖も、而今憤發し協力同心して以て我國益の一端をも助け奉り、此鴻恩の一毛なりとも酬ひ奉らずんばある可らず。故に今爰に數行の賀言を叙べ、以て天皇陛下の明德億萬世の下に垂れ、我億兆の民餘慶を蒙らん事を謹んで仰ぐ。　君萬歳

東京府知事大久保一翁仰を承け、御答辭を傳ふ

祝言喜ばし。汝等自ら其意を體し其功を奏せよ。

次に式部仰を承けて、工部長官次官大少丞、及び局長竝に鐵道頭同寮の奏任官御雇職長を召す。一同拜進、此時

御賞詞あり。

汝等殊に勉力事に從ひ、遂に此功を奏す。朕滿足の至に堪へず。且是れ外國人の職長等熟練の力に依る。朕之を嘉賞す。

衆官祝詞を上る。工部少輔山尾庸三之を奏す。其文に曰。臣等誠恐謹言す。今般東京横濱間の鐵道成功に因り

天皇陛下　臨幸大に開行の典を擧げさせられ、百官萬民に勅宣の後、當承の官員奬勞の綸諭を蒙る。臣等幸に聖時に遭逢し、盛儀に拜列し、又此　恩諭を蒙り、歡忻悚懼竝至り、感激に堪へず候。臣等恭しく思惟仕候に、抑此大業の竣功を得たるは其始め二三の重臣衆口を顧みず、苦慮建議を致せしと

陛下の叡智明斷とに因り、大政維新國事多端の際に於て、此大工作を創起せられ、大藏又能く廣費を度支して竟に此首線を成就し、始めて鐵道の至便を衆庶に明示するに由り、朝野擧げて此鴻業の興隆を企望するに至る。是全く

陛下の大仁等しく卽ち萬民の幸福なり。臣等叨りに微勞を有して敢て恩賞に當らんや。更に今又其盛典を擧行せらるゝに當り

陛下皇國の富盛を期し、此線を全國に蔓布せんことを庶幾し給ふ旨　勅諭有らせられ臣等愈感勵に堪へず。更に夙夜努力して此鴻業皇張の時に迨びて、聖恩の萬一に報ぜんことを期すべく候。仰ぎ願くは皇國の工事日月に盛大を成して、聖旨速かに貫徹し、愈國益を興し、愈國民を利して

陛下の大功德を萬々歲に垂示し給はんことを。臣等誠恐誠恐謹言

畢て長官、鐵道頭前導、徐々御進行、衆官及び外國公使等正列隨行、最前の所に於て外國公使へ御會釋あり。一列欄廊に奉送す。是より馬車に召させられ還幸、夫より大臣參議諸省勅任官、工部省奏任官、及外國公使等延遼館に至り、

天皇陛下の幸福、鐵道盛大の祝酒あり。

附　錄

一、東京橫濱の間鐵道建築竣功に付、九月十二日御臨幸開業式被爲取行候に付、本日は祝日に準じ休暇被仰出、衆庶一同賑々敷奉祝候樣相達せらる。

一、本日勅奏任官及び宮髯香間詰直垂帶劍にて供奉仰付らる（但し海陸軍省は禮服の事）

一、皇城より供奉に列するの外、都て朝第八字新橋鐵道館に出頭。又橫濱神奈川居合の向は同第九字橫濱鐵道館へ參集すべき旨御沙汰候事（但海陸軍省は禮服著用の事）

一、御式に關係の宮內省式部寮の判任官は直垂著用。

一、工部省判任官は羽織袴著用參集。

一、外國諸公使及び公使に列する官位の外國人を本日同所に招請の書翰を外務卿より贈る。

一、東京橫濱在留各國領事の願ふ者は、縣令と立列して拜禮するを許す旨、東京府知事竝に縣令より布達す。

一、都て居合の外國官員領事官以上の者、豫め或は臨時式に加はらんことを願ふものは領事の席に列するを許す。

一、本日曉第五字より第六字三十分まで、三度に橫濱警衛の近衛步兵一大隊（八百名）を同所に輸送し、同じく第十二字三十分より二字までに輸送歸京せしむ。又朝第八字橫濱より列車を出し、同所居留の公使及び登棧の印票を持ち、新橋に來る者を載せ、又た第五字半新橋より列車を出し、右の人々橫濱に歸るを送る。右往返列車の外運輸休業。

一、翌十三日より新橋橫濱の間汽車運輸開業。

一、前日德大寺宮內卿以下新橋鐵道館へ出張。同じく御先著として高島侍從番長以下橫濱鐵道館へ出張あり。

一、鐵道諸館及び其線傍必要の場所每に邏卒を配置す。

一、途中鐵道技館每に障碍なき場所或は其近傍又は鐵道に於て男女の縱觀を許す。

一、本日鐵道館地內に棧棚を架し、內外の紳士豪家及び其姑娘の來り見んことを請ふ者は左の印票を與へ、之に登るを許す。又官省使府御雇外國人、各國領事等に之を送る。

表

幸臨鐵道開業縦覧のため當日朝第八字より新橋ステーションヨン内棧敷に入るを許す

九月九日

鐵道寮

裏

一、御九字　第出門
一、第十字　御發車
一、第一字　御歸車
一、横濱　幸行の間ステーション構内にて煙火を揚げ輕氣球を飛す
一、第　字　御歸輦後濱御殿の園庭に入り處々に集めある諸藝を觀るを許す
　　兎飢の爲め此切手引替に赤飯の折を與ふ
　　夜同所の海面に煙火の戲れあり

右印票三等あり。赤紙を上等とす。中下共に白紙にて、鐵道寮の朱印を押せる者を中等とす。

本日新橋・横濱鐵道館及び濱離宮延遼館御庭等諸官員宮・華族より平民に至るまで勝手に拜見差許され候。

右に付延遼館門外へ外務省より左の制札を掲示す。

濱御庭拜見のもの是より入るべし
但ほふかむりすはだもゝ引なく半天のもの
右入るを許さず
朝第五字より夕第六字迄

一、衆庶の縦覧を恩許の上は、鐵道館の地内障碍なき所に下等の庶民の群集を許し、又印票を持來る輩は其印票と引替へ赤飯の折を配與す。

一、夜鐵道館濱離宮に紅白數萬の賀燈を點じ、又海面に煙火の戲を設く。但横濱同斷。

一、横濱　行幸の間、新橋鐵道館構内にて煙火を揚げ、輕氣球を飛ばす。

一、外國公使人名

伊太利全權公使　コント、アレキサンドロフエ
米利堅全權公使　チャルレス、イ、デ、ロンク
澳地利辨理公使　ヘンリー、ガリツヒ
西班牙代理公使　ヘクレヲ、ロドリセケムノス
佛蘭西代理公使　コント、ヂ、チエレン
魯西亞代理公使　エウゲニー、ビエツツオフ

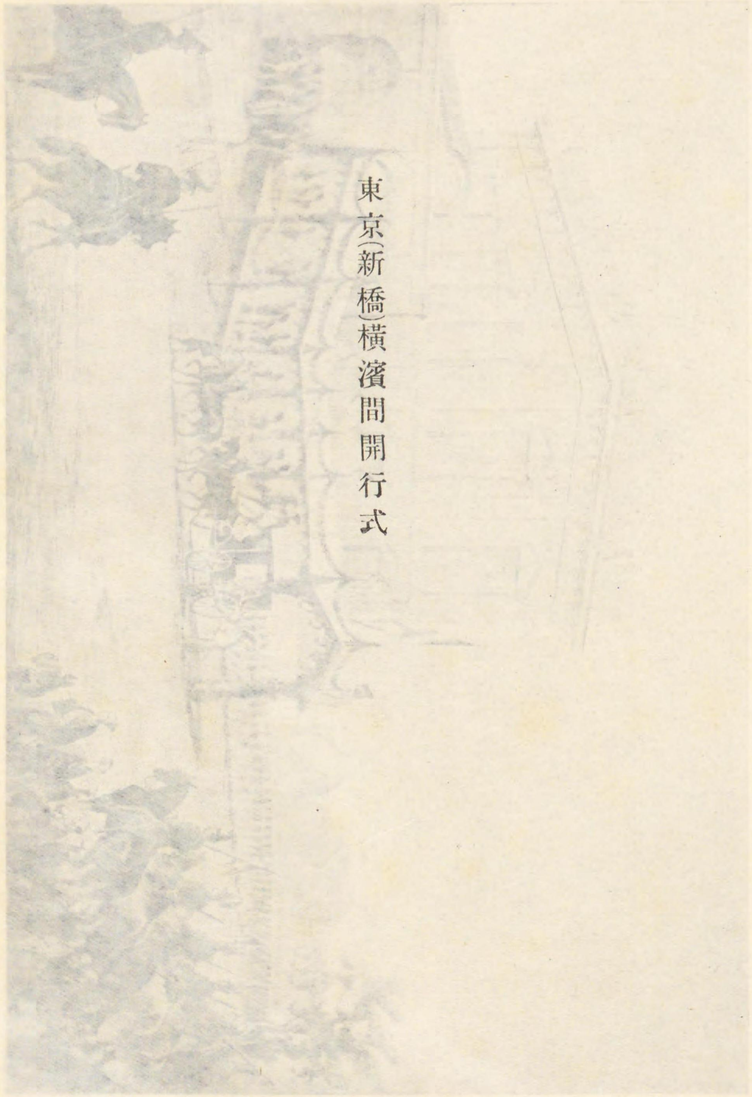
英吉利代理公使　アー、ジー、ワットソン
一、東京商人頭取人名　三井八郎右衞門　外七名
一、横濱商人頭取人名　原　善三郎　外四名
一、外國商人頭取人名　英人マルシャル　外米蘭佛獨人十一名

東京横濱間鐵道建築表

興業費　三、〇三八、六七二円一九五毛

（里程十七英里一英里に付平均拾七萬八千七百四拾五圓餘）

内譯費目	金員	費目	金員
線路測量費	一一、二四四・一六四・〇毛	停車場及附屬舍建設費	三九、七八九・四一〇・八毛
障碍人家其外移轉費	四七、三二五・四〇六・四	機械其他製造費	六八、九七七・四五九・六
鐵路其外用地購入費	二〇八、三八六・八四一・五	興業に係る諸雜費	八二、七〇一・八四二・三
線路其外土工費	四八、三四〇・七一八・八	官員其外給料旅費	一三九、八九九・二三五・五
大小橋梁架設費	五九八、三五六・六三五・五	傭外國人給料旅費	一七二、八三三・一七五・七
大小渠溝樋築造費	三六、二一四・〇四八・五	鐵路用材及鐵條購入費	四四一、九二三・五六五・〇
橋矢來及び門戸建設費	三六、二八六・五六八・〇	諸車製造費	三三〇、七一六・一七八・〇
標令杭及高低標建設費	二、九五九・一九五・三	外國に係る諸雜費	九九、八四七・八五五・〇



東京（新橋）横濱間開行式

英吉利代理公使　ア、ジー、ワットソン
一、東京商人頭取人名　三井八郎右衛門　外七名
一、横濱商人頭取人名　原　善三郎　外四名
一、外國商人頭取人名　英人マルシャル　外米蘭佛獨人十一名

東京横濱間鐵道建築表

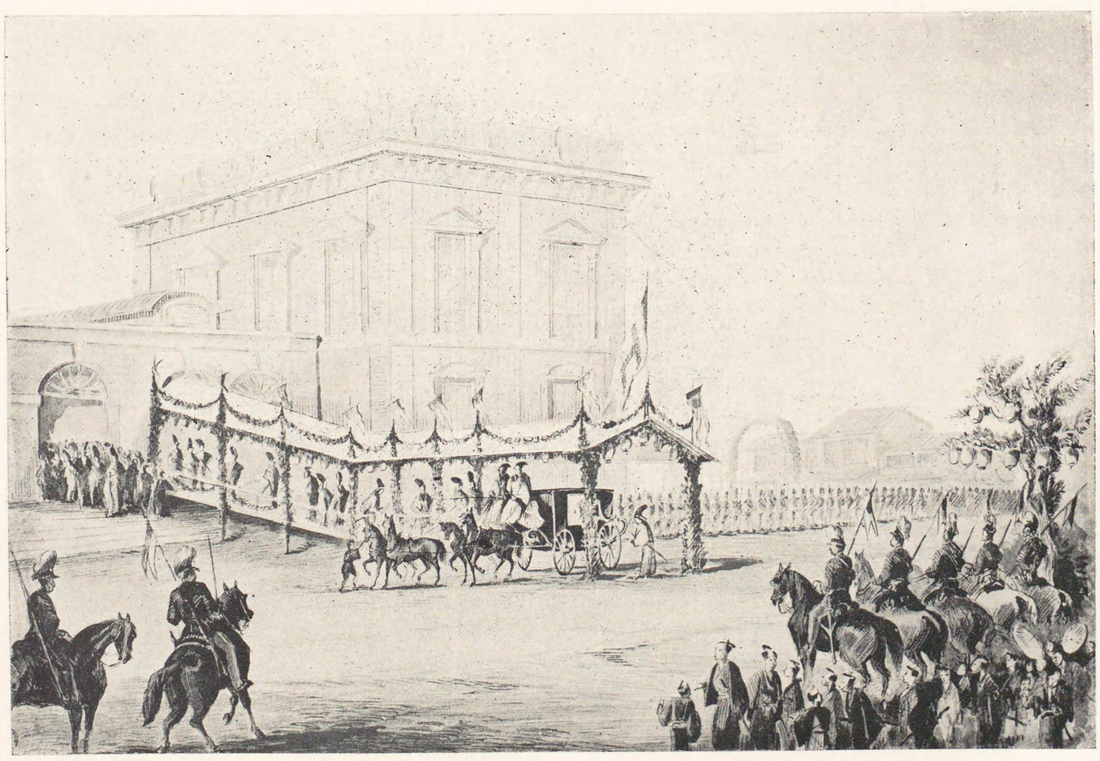
興業費　三、〇三八、六七二円一九五毛
（里程十七英里一英里に付平均拾七萬八千七百四拾五圓餘）

内譯

費目	金員	費目	金員
線路測量費	二、三四四・一二四円〇毛	停車場及附屬舍建設費	三一九、七八九・四一〇円八毛
障碍人家其外移轉費	四七、三一五・四〇六四	機械其他製造費	六八、九七七・四五九、六
鐵路其外用地購入費	三〇八、三八六・八八四、五	興業に係る諸雜費	八五、七〇一・八四二、三
線路其外土工費	四八、三四〇・七二八、八	官員其外給料旅費	一三九、八九九・二三五、五
大小橋梁架設費	五八、三五六・六三五、五	傭外國人給料旅費	一七一、八三三・一七五、七
大小渠溝樋築造費	三六、二四・〇四八五	鐵路用材及鐵條購入費	四四一、九二三・五六五、〇
橋矢來及び門戸建設費	三六、二八六・五六六・〇	諸車製造費	三三〇、七一六・一七八、〇
標令杭及高低標建設費	二、九二九・一九九・三	外國に係る諸雜費	九九、八四七・八五五、〇

三、〇三八、六七二円一九五、〇毛

東京(新橋)横濱間開行式



State opening of the Railway Japan -
The Mikado arrival at the Yedo Station

第二節　京都神戸間

京濱間の起工に次いで著手したるは大阪神戸間の廿哩なりとす。卽ち三年七月大阪及び神戸に出張所を設け、關西鐵道局と稱し、鐵道建設事務を司らしむ。

三年八月より阪神間（里程九里四町三十二間許り）線路の測量を始め、傍ら工事に著手することゝし、神戸停車場敷地は福原に、大阪停車場の敷地は堂島に定め（後福原を廢し相生町に堂島を梅田に改む）閏十月石屋川隧道築造の工を起し、越えて四年七月竣工せり。此れを我國に於ける鐵道隧道の嚆矢とす。

是より先、四年四月京都大阪間の線路測量を開始し、五年正月井上鐵道頭より京阪間線路の測量竝に經費豫算を上申せり。其の畧に曰く

京阪間鐵道線路は捷迂甲乙の二途にして、甲の一途は大阪堂島より捷路を取り、本庄中津を貫き直ちに吹田村に達するものとす。乙の一途は大阪堂島より神崎村に至り（神戸既成線なり）、右に逆行して吹田村に達し、西京よりの直道と會す。而して甲の里程は英里二十八哩十五にして、單線築費百十九萬五千九百九十弗（英一里に付四萬貳千四百八拾參弗）架橋其の他複線を設る其の費十一萬八千九百三十二弗許り（英一里に付四萬六千七百八弗）乙の里程は英里三十哩零五九にして、神崎村より西京まで單線築費百十八萬千零二十三弗（英一里に付參萬八千六百八弗）架橋其の他複線を設くる其の費九萬五千三百七十弗許（英一里に付四萬千七百貳拾五弗）甲の合計は百三十一萬四千八百四十一弗にして、乙の合計は百二十七萬六千三百九十三弗とす。

右上申に就きて、種々審議の結果、大阪堂島より本庄中津を貫き吹田に達する捷路を採ることに決し、京阪間鐵道敷設の旨を布告せり、時に明治五年二月なりき。一方阪神間の工事は著々進捗し、六年五月には神戸停車場より蘆屋川隧道まで(八哩餘汽車竝に土運車の試運轉をなすに至れり。爾來鋭意工事を督勵したるため、七年五月十一日阪神間(廿哩廿八鎖卅五節)の工事竣工し、神戸・三の宮及び梅田の三停車場を開き、西の宮へ假停車場を設け、假運轉を初め、乘客竝に携帯荷物の賃金表を頒布せり。又是日を以て阪神間鐵道に屬する電線架設竣工し(里程八里十一丁三十七間)梅田・西の宮・三の宮、及び神戸の四ヶ所に電信局を開けり。尚ほ六年一月に住吉神崎の二停車場の營業を開始せり。

明治三年七月本區間の起業以來本月に至る經費の總額は金貳百四十五萬貳千三百七拾圓七十九錢三厘二毛、洋銀五拾八萬七千貳拾六弗拾三セント、其の他金五萬三千五百四とす。而して隧道を設る石屋住吉蘆屋の三川にして、鐵橋を架する武庫・神崎・十三の三川、木橋を架する四十三ヶ所停車場は前記の六ヶ所なり。

又京阪間工事も豫定の如く進行し、明治九年七月廿八日大阪より向日町間工事竣工し、旅客の運輸を初む。而して中間の停車場は獨り高槻のみを開設せり。越えて八月九日吹田・茨木・山崎の三停車場落成し、營業を開始せり。

斯くの如く大阪・向日町間は既に運轉を開始したりと雖も、京都停車場の工事未だ成らざるを以て、大宮通りに假停車場を開き、九年九月五日より京阪間の運輸營業を開始したり。越えて九年九月廿一日京阪間鐵道に屬する電線架設工事落成、此の日を以て高槻電信局を開けり。

十年二月五日京都停車場工事落成したるを以て、車駕京都・大阪・神戸の三停車場へ臨御、鐵道開業式を行はせられ、各廳勅奏任官及び各國公使領事等參會し、其の盛儀京濱間開業の其れに讓らざりき。

斯くて我國の鐵道は東西合せて約七十哩に達せり。而して時恰かも西南の役に際し、始めて鐵道の戰事利用を試むることを得たり。

左に大阪神戸間及び京都・大阪間の建築費を示す。

大阪・神戸間鐵道建築表　(自明治三年七月　至同十年六月)

興業費	(里程二十英里一英里に付平均金貳拾壹萬六千九拾五圓餘)	四、三二一、九〇四円・五七二〇毛
内譯		
費目	金員	
線路測量費		九、毛一、六九〇円毛
鐵道其外用地購入費		一〇四、六二、三九〇〇
障碍人家其外移轉費		九九、〇二、五六八〇
土工費		二四〇、九四、四毛七〇
大小橋梁架設費		四二、七二、三九〇〇円毛
大小渠溝樋築造費		二二四、三毛、六二六〇
鐵條布列費		七二、三七、六六六〇
柵矢來門戸建設費		一六、三六、三八〇〇