

要スヘク工業固ヨリ新線ニ比シテ難多ク且里程モ凡二英里ヲ増ス故ニ敦賀ノ線ヲ中仙道ニ控シ琵琶湖ト連絡セント欲セハ斷然新測線路ニ由ルヲ至便ト認ム抑近來中仙道ノ行旅一般ニ米原ヨリ船ニ湖水ニ就クハ論ヲ待タズ東海道ニ由ルモノト雖モ多クハ桑名ヨリ舟行大垣ヲ經テ中仙道ニ出テ湖水ニ就ケリ故ニ米原ノ地ハ旅客貨物頗ル輻湊セリ然ルニ該地タル前部ニ泥沼アリテ船舶自由ノ出入ヲ妨ケ湖ト交通ノ利ニ乏シク且其位置モ背後ニ山ヲ控ヘテ開濶ナラズ爲ニ停車場ヲ置クニ便ナラズ故ニ水陸ノ便共ニ米原ヨリ長濱ヲ優レリトス就中北陸ニ往來スル者ノ如キハ大ニ其便利ヲ増スヘシ然ルニ其線路タル十四英里ナレ既ニ起工ヲ許可セラレタル長濱米原間ノ四英里ヲ減スレハ其實新ニ増加スルモノハ僅ニ十英里而已十英里ヲ以テ十二英里ニ代用スルトセハ得失ハ辨セズシテ知ルヘシ況ンヤ其十英里ノ如キハ尋常ノ十英里ヨリ功用遙ニ多キ地位ナルヲヤ故ニ敦賀ノ線ニ嗣テ舉行スヘキモノハ此線路ヲ措テ他ニ求ムヘキモノ無シト臆斷セリ依テ其經費ヲ豫算候處前述ノ如ク長濱ヨリ關ヶ原ニ至ルハ十四英里ナレ廢スヘキ線四英里ヲ差引キ殘十英里ニ對シ需要スル金額ハ凡五十萬圓ナルヘシ然レモ其内二十萬

圓ハ已ニ許可セラレタル豫算額ニ殘餘ヲ生スヘキ見込アルヲ以テ流用支辨ヲ得ヘシ故ニ今新ニ三十萬圓ノ増額アラハ建築上差闕ナカルヘシ然シ右ノミヲ以テ鐵條十五英里分ヲモ購買致ス譯ニハ不參候間之レニ對スル費用ハ別ニ正貨ヲ以テ凡ソ八萬圓タケ相増サレ度候運轉車類ハ米敦間ノ爲メニ求メタルヲ流用シテ當分相辨シ置キ運輸開業ノ後其實況ニ應シテ手當可致候右ノ條款至急御許可有之候様致度此段相伺候也

十四年六月二十一日

井上鐵道局長

山尾工部卿殿

井上局長外
二名ノ建言
書

然ルニ之ニ對シ何等指令ヲ得ザリシニ由リ鐵道局長ハ十四年九月十一日工部卿ニ評決ノ速ナランコトヲ促シ山尾工部卿ハ十六日再ヒ之ヲ太政大臣ニ上申シタリ越テ十五年二月井上鐵道局長野田權大書記官飯田權大技長ハ連署ヲ以テ建言書ヲ作り十八日之ヲ工部卿ニ呈シ佐々木工部卿ハ三月三日之ヲ太政大臣ニ進達シタリシカ四月二十四日ヲ以テ長濱ヨリ東進シテ敷設スルノ稟申允可セラレタリ該建言書ハ首トシテ沿海地方船舶ノ利未タ其用ヲ極メザル所ニ敷設スルハ鐵道ノ濫用ナルコトヲ説キ東京青森間鐵道ノ不急ヲ論シ次ニ東京

前橋間ト長濱大垣間トノ樞要ナルコトヲ主張セリ其書中ニ曰

〔前略〕勝等先ツ牒首具陳スル所ノ地位ヲ擇フノ法ニ據テ斷案ヲ下セハ東京ヨリ高崎ヲ經テ厩橋ニ達スルモノト江ノ長濱ヨリ直行シ濃ノ關ケ原ヲ經テ大垣ニ至ルモノトノ共計百英里許ノ線路ヲ認テ目下第一ニ著手スヘキモノト斷定ス其考案如何トナレハ即チ東京厩橋間ハ經路平直工ヲ施シ易シ故ニ資本少シテ利益多キハ他線ノ比スベキニアラズ且運輸モ頗ル繁盛ノ地タルハ世人ノ熟知スル所ナレバ又辯ヲ費サズ以下單ニ長濱大垣間ノ景況ヲ略述スヘシ此線路タル西端即チ長濱ハ琵琶湖ニ接シ其西ハ汽船ヲ介シテ大津線ニ連絡スヘク北ハ敦賀線ト相連テ北海ニ達スルヲ得東端即チ大垣ハ濃尾ノ沃野ヲ控ヘ南ノ方堀川ノ便アリテ勢ノ四日市ト相通ス夫レ四日市ハ南海ニ面セル一良港ニシテ數百噸ノ船ヲ繫泊セシムヘシ故ニ延線大垣ニ及ヘハ此ヨリ四日市ノ間ハ暫ク鐵道ヲ敷カザルモ水運ノ利ヲ藉テ運輸ノ便全ク南北兩海ノ間ニ疏通スルヲ得僅ニ二三十里ヲ以テ海路數百里ニ換フルヲ得ヘシ且駿遠三等ノ州ニ便利ヲ及ス尠シトセズ加之果シテ此線ニシテ敷設ヲ畢ヘハ縣治兵制ノ配置ニ影響ヲ及シ頗ル經費省略ノ路ヲ開クヲ得ヘシ〔中略〕

然リ而シテ之ヲ築造スルノ費額ト其支出ノ方法ト愚意ノ存スル所ヲ供具スレハ前斷舉ル所ノ兩線路ノ長サ共計百英里許竣工ノ期ハ線路平易ナルニヨリ著手ヨリ起算シ三箇年ヲ過キズシテ全線落成スルヲ得ン而シテ此經費ヲ概算シテ無慮五百萬圓トナサハ必大出入アルナケン之ヲ支辨スルノ方ハ毎歲已成鐵道ヨリ獲ル所ノ純益ヲ二分シ其一半ヲ積テ之ニ充テシメラル、カ若クハ純益額ノ中ニ就テ其資本原額ニ對シ年五分ニ當レル金額ヲ拔テ國庫ノ收入ト豫定シ其殘餘實額ハ多寡ヲ問ハズ皆此資本ニ充テラル、カノ二途ニ於テ裁可セラレンヲ要ス但此方法ノ施行ヲ許スヘキノ年數ハ其費額ヲ支辨シ卒ハルノ時ヲ以テ其期限ト爲スヘシ然リ而シテ方今每歲收ル所ノ純益ハ概計壹百萬圓ニ内外ス若シ其半ヲ折テ前斷ノ資金ニ充テラルレハ漸ク十年ヲ經テ其額ヲ全フスルヲ得ン或ハ其年五分ニ餘レル所ノ實額ヲ以テ之ニ充テラル、ト爲ルモ亦當サニ之ニ齊シカルヘシ然ルニ工業ハ三年ヲ出ズシテ竣ヲ告レハ需用ト供給ト相俟タザルヤ必セリ之ヲ給スルノ策如何只公債ヲ募ルニ在ノミ果シテ公債ヲ募レハ將ニ何ヲ以テ其息ヲ支ヘントスルカ宜シク其線路ニ獲ル所ノ純益ヲ以テ自ラ之ヲ支ヘシムヘキノミ蓋シ工期三年

ト云ト雖モ著手一年ニシテ必其幾分ヲ竣エ二年ニシテ必其過半ヲ成シ三年ニシテ乃チ全ク工ヲ竣ノ其間成ルニ隨テ運輸ヲ開ケハ其所獲ノ純益ハ以テ息ヲ支フニ足ルヘキナリ第四年以降ニ及ンテハ固ヨリ全線路ノ所獲ナレハ其純益滋多カラシ復タ息ヲ支フニ於テ何かアラン如此ニシテ徐ニ彼ノ資本完具ノ日ヲ待チ其償還ヲ了ヘハ不知不識百英里ノ鐵道純益官有ニ歸セン以上供具シ了テ茲ニ勝等カ切ニ請願スル所ハ其一前斷ノ兩線路ヲ前斷ノ方法ニ據テ築造スルヲ認可セラルル事其二果シテ其認可ヲ得ハ各區起工ノ先後緩急ヨリ構造ノ程度資金ノ料理ニ至ルマテ勝ニ委任セラル、事其三凡ソ會計ノ事ハ一般ノ成規ニ拘ハラズ適實ノ方ニ依テ之ヲ處置スルヲ特許セラル、事はナリ蓋シ會計ノ事タルヤ費途異ナレハ則チ其處方モ亦殊ナラザルヘカラズ例之スルニ司法省ノ費途ハ多クハ俸給旅費ノ類トシ工部省ノ費途ハ主トシテ工費ニ屬ス其單少ナル俸給ノ類ニ係ハルモノト稠大ナル工費ニ屬スルモノトハ其會計ノ處方固ヨリ同一ナルヘカラズ加之縱令同一ノ俸給ト雖モ定時室中ニ座シテ其務ニ服スル徒ト明暗時ヲ選ハズ山野ニ跋涉シテ其職ヲ執ル輩トハ其支給ノ方ニ於テ自カラ別ナカルヘカラズ然ルニ從

來一定ノ成規アリ其費途ノ異同ニ拘ハラズ一ニ其處方ヲ制限ス豈ニ冗員贅費ト事務ノ澁滯ト之レ無カラント欲スト雖モ得ンヤ是レ其合計上特許ヲ請ハザルヲ得ザル所以ナリ果シテ之ヲ嘉納セラレンカ政府ハ別ニ官吏ヲ擇ンテ我局ニ下シ我會計ノ事ヲ直管セシメ併セテ其處方ノ規外ニ規アルヲ監視セシメテ可ナリ(下略)

○長濱關ヶ原
間起工

十五年六月八日米原敦賀間ノ名稱ヲ廢シ敦賀關ヶ原間ト稱ス十日長濱關ヶ原間ノ工事ヲ開始ス其擔任者ハ長濱龍ヶ鼻間ハ四等技手木村懋龍ヶ鼻關ヶ原間ハ四等技手木寺則好ニシテ權大技長飯田俊德之ヲ董理セリ

○關ヶ原線工
事報告

明治十六年四月二十五日鐵道局長ハ長濱關ヶ原間鐵道建築ニ關シ山縣工部卿代理ニ報告スル所アリ其大要ニ曰關ヶ原線茲ニ工ヲ畢リ來五月一日ヲ以テ運轉始業セントス此延線ハ十五哩ニシテ其間一二ノ河流アレトモ其幅狹隘ニシテ架橋築堤ノ工事困難ナラズ然レトモ山谷ヲ經過スルヲ以テ四十分ノ一ノ傾斜アリ爲ニ岩石開鑿等ノ工事甚タ容易ナラズ建築費ハ敦賀長濱間ノ豫算殘額ト通貨三十萬圓並銀貨八萬圓ノ増額ヲ以テ過不及ナシ工事監督ハ飯田權大技長會計倉庫ノ調理ハ野田權大書記官之ニ當リ僅ニ一箇年ニシテ竣工スルニ至

リタルハ拮据盡力ノ功ナリ、開通ノ上ハ中山道物貨運輸ノ便昔日ニ倍蓰スヘキモ如何セン關ヶ原ハ山僻ノ小村落ナルヲ以テ此地ニ線路ノ終點ヲ置クハ鐵路ヲ設クルノ大趣旨ニ戾ル、依テ之ヲ大垣マテ延長シ而シテ大垣ヨリ水路ヲ以テ東南ノ海港ニ達セハ初メテ敦賀四日市ノ兩港ヲ連接シ水陸運輸ノ效用大ニ擧ラント、工部卿代理ハ翌二十六日該報告ヲ太政大臣ニ進達セリ

○長濱關ヶ原
間開通

是年五月一日長濱關ヶ原間工事落成シ運轉ヲ開始ス、延長十四哩二十五鎖、最急勾配四十分ノ一ニシテ每碼重量六十一封度半ノ平底鋼軌條ヲ敷設ス、其長三十呎ニシテ爾來此種ノ軌條ヲ官線一般ノ基本トセリ、停車場ハ春照、關ヶ原ノ二箇所トス

鐵道局長關
ヶ原大垣間
延長意見

是月十七日鐵道局長ハ更ニ關ヶ原大垣間鐵道敷設ノ必要ヲ稟請シタリ、其要領ハ先ツ線路ヲ大垣ニ延長シ之ヨリ四日市ニ至ルニハ水路ニ依ラシメ鐵道ハ東進シテ岐阜ニ至リ兩岐ト爲リ一ハ名古屋ニ延ヒ一ハ中山道ニ至ルヘシ、今ヤ工事ヲ中止スルハ得策ニアラズ宜シク大垣線ヲ竣成スヘシ、其工費ハ五十萬圓ヲ要スト謂フニ在リ、其全文ヲ左ニ掲ク

關ヶ原大垣間鐵道敷設ノ儀稟請

關ヶ原大垣間鐵道敷設ニ就キテハ曩ニ既ニ敦賀關ヶ原間柳ヶ瀬隧道ヲ除外鐵路竣功ノ事ヲ上申スルニ當リ苟カ卑見ヲ陳シ且ツ其以前ニ於テモ鐵道延長資金ノ儀ヲ稟請シ其理由ヲ上申セシヲ以テ今更ニ多言ヲ要セズト雖猶一二意見ノ前議ヲ補ハント欲スルモノアリ元來關ヶ原大垣間鐵路ノ如キハ越前ノ海港ヨリ尾勢ノ間ヲ橫截シ敦賀四日市間ノ連絡ヲ通シ次ニ大垣ヨリ岐阜ニ布線シ更ニ分レテ兩岐トナリ一ハ延ヒテ名古屋ニ至リ又一ツハ中山道ノ線路ニ應シ以テ大ニ運搬ノ利便ヲ擧クルノ目的ニ出テタルモノトス而シテ此線ノ工事漸次功ヲ呈シ今正ニ關ヶ原ニ達スルニ至レリ然レトモ猶一步ヲ進メテ大垣ニ至リ舟楫ノ利ニ依リ以テ四日市ニ通ズルニ非ルヨリハ其運輸ノ便宜ヲ充分ナラシムル能ハズ遂ニ當初政府力大ニ此線ニ望ム所ノ満足ヲ缺クコトナキヲ保シ難カラシ殊ニ四里有餘ノ工事ニシテ忽チ南北兩海ヲ連接セシムルニ至ルノ大利ヲ措キ之ヲ坐視スル如キ固ヨリ策ノ得タルモノト云フ可ラス加之其工業ヲ中止シ復更ニ之ヲ起スノ不便ハ資材ヲ購置シ職夫ヲ使役スルノ上ニ於テ其事業ヲ連續スルノ便宜ニ比スルニ霄壤管ナラザルハ亦曩日稟請セシ所ニ外ナラズ其得失既ニ前陳ノ如シトセハ敦賀關ヶ

原間ノ工事ヲ竣ルト同時ニ關ケ原大垣ノ工事ニ從フハ順序ノ措ク能ハザル所ノモノナラン是レ小官カ茲ニ直ニ工事ノ著手ヲ稟請スルノ理由ナリ若夫レ工事從事ノ目途ニ至リテハ其允准ヲ得タルノ時ヨリ大凡滿一周年ヲ期シテ此業ヲ竣ルモノトシ工程ノ里數四里有餘ニ及ブヲ以テ費ス所ノ豫算金額概ネ五十萬圓ヲ要スルモノト定メタリ而シテ此金額ノ如キハ之ヲ十六十七兩會計年度ニ分割シ以テ交付セラルルモ敢テ妨ケナシト思考ス且ツ又將來ノ目的如何ノ如キハ關ケ原大垣間ノ鐵路ニシテ其功ヲ竣ルアレバ四日市ニ達スルノ利ハ擧ケテ之ヲ舟楫ニ委シ而シテ更ニ岐阜ニ向ヒテ線路ヲ布設シ乃チ漸次ニ名古屋及中仙道ノ工事ヲ擴張シ以テ前陳ノ目的ヲ達セントス就中大垣岐阜間線路ノ如キ美濃川其他數條ノ江河ニ橫架スルヲ以テ其利便爲ニ大ニ意想ノ外ニ出ルモノアラントス是レ小官カ曩ニ稟請セシ所ノ主旨ヲ執リ以テ本務ヲ履行セント欲スルノ順序ナリ其費用ノ支途及將來著手ノ順序ノ如キ萬一他日ニ於テ鐵道延線資金交付ノ稟請ヲ允可シ鐵道營業ヨリ生スルノ益金ニ就キ其三分ノ一ヲ本廳ニ委托セラルルノ事ニ決セハ小官等本務ヲ整理スルニ當リ敢テ措置シ滯滞ヲ憂ヘザルヘシ閣下願クハ前述ノ顛末

ニ就キ目下工事ヲ中止スルノ得策ニ非ルヲ諒察シ關ケ原大垣間鐵道布設ノ儀速ニ御裁定アラントコトヲ切ニ稟請候也

明治十六年五月十七日

井上鐵道局長

工部卿代理山縣參事院議長殿

該稟請書提出ノ後鐵道局長ハ大藏卿ニ對シ茲ニ謂フ所ノ工費五十萬圓ハ概略ノ計算ニシテ機關車ノ如キハ他線ノ分ヲ流用シ得ヘキヲ以テ差向通貨四十萬圓ヲ豫算ト見做スモ苦シカラズトノ意ヲ陳ヘタリ而シテ工部卿代理ハ五月十八日ヲ以テ鐵道局長ノ稟請ニ基キ太政大臣ニ上申シ太政大臣ハ八月六日ニ至リ大垣延線ハ通貨四十萬圓ヲ目途トシテ施工スヘシト指令セリ依テ十一月十六日關ケ原大垣間ノ工事ヲ起シタリ其工事ハ權大技長飯田俊德董理ノ下ニ二等技手佐武正章之ヲ擔任セリ

關ケ原大垣間起工

運輸建築職員

十六年九月二日鐵道局勤務准奏任御用掛白木久風ニ敦賀關ケ原間ノ運輸事務ヲ擔任セシム翌十七年二月十九日權少技長松田周次ヲ鐵道局勤務トシ敦賀大垣間ノ建築ニ從事セシム

長濱築港買收

明治十七年四月四日長濱築港ノ買收ヲ聽許セラル之ニ關スル鐵道局長稟申ノ

事由ニ曰、同港ハ小艇出入ノ爲設備シタルモノニシテ大船ノ入港不可能ナリシヲ以テ長濱神戸町淺見又藏ハ築港ノ工事ヲ起シ大船出入ノ便ヲ計リ築港費償却ノ爲入港船舶ヨリ金員ヲ徴スルノ手續ナルモ湖上運搬ニ依リテ鐵道ト連絡スル緊要ノ場所ト爲リタル今日入港稅ヲ徴セラルルハ船舶所有者ノ困難トスル所ニシテ延テ連絡上ニ影響ヲ及ホシ爲ニ運輸ノ便ヲ缺ク無キヲ保セズ、就テハ寧ロ築港ヲ鐵道ノ一部ト見做シ神戸棧橋ノ振合ヲ以テ當局ノ有トセハ公私運輸上ノ利便ナリト思料ス、依テ工事實費金三萬六千四百圓餘ヲ當局建築費ノ内ヲ以テ支辨シ之ヲ買收シタシト

○長濱金ヶ崎間全通

是月十六日柳ヶ瀬ヨリ柳ヶ瀬隧道西口ニ至ル二哩三十鎖ノ工事竣成シ長濱金ヶ崎間全通セリ、全線二十六哩三十一鎖ニシテ最急勾配ハ四十分ノ一トス、軌條ハ長濱關ヶ原間ニ同シト雖其長二十四呎ナリ、工事ニ用キタル煉瓦ハ堺煉瓦工場ヨリ供給シタリ、中間停車場ハ大寺、河毛、高月、木ノ本、中ノ郷、柳ヶ瀬、刀根、疋田、敦賀ノ九箇所トス、是日列車ノ發著ヲ改メ金ヶ崎長濱間、長濱關ヶ原間一日各三回往復トス

○關ヶ原大垣

是年五月二十五日關ヶ原大垣間工事竣成シ運輸ヲ開始ス、距離八哩三十八鎖ニ

間開業

シテ停車場ハ垂井、大垣ノ二箇所トス

水害

是年七月十六日暴風雨ノ爲諸川漲溢シ線路ヲ破壊シ定時運轉ヲ爲スコト能ハズ、依テ臨時列車ヲ敦賀及長濱ヨリ發シ中間ニ於テ乗客ヲ移乗セシム、二十五日運轉舊ニ復セリ

荷物賃錢

是年九月長濱關ヶ原間ニ於ケル大貨物、手廻小荷物、小包荷物等ノ賃錢ハ一般定則ニ依ルモ長濱敦賀間ハ重量十貫目ヲ以テ一箇トシ一哩五厘ノ割合ヲ以テ徴收スルコトトセリ

停車場開設

明治十八年三月敦賀大垣間内ニ上阪井ノ口ノ二停車場ヲ開設シタリシカ十二月上阪停車場ヲ廢シ翌十九年刀根、河毛、大寺ノ三停車場ヲ廢ス

電話機設備

十八年八月一日金ヶ崎、柳ヶ瀬、長濱ノ三箇所ニ電話機ヲ設備セリ

大垣武豊間開通

是ヨリ先明治十七年五月中山道幹線ノ一部トシテ大垣加納間八哩五十六鎖ノ工ヲ起シ後二十年一月二十一日開通シタリ、又武豊線ノ工事開始セラレ十九年三月武豊名古屋間開通シ六月名古屋木曾川間開通セシカ二十年四月木曾川架橋落成シ二十五日大垣武豊間五十一哩五十四鎖全通スルニ至リ隨テ敦賀大垣間ニ連絡スルヲ得タリ、翌二十一年一月湖東線ノ起工アリ、二十二年七月一日開

○湖東線開通

通シ茲ニ關ケ原大垣間ハ東海道線ノ一部ト爲リ又米原長濱間開通シ之ヲ以テ長濱敦賀間ニ連絡シタリ同時ニ米原ヨリ春照ノ東方深谷ニ至ル新線竣工シ爾來深谷長濱間ノ運轉ヲ廢止セシモ二十四年一月十二日之ヲ貨物列車ノ運轉ニ使用シタリ(第六章第二節參照)

營業統計

敦賀大垣間興業費ハ明治十八年末ニ於テ金二百九十八萬七百三十三圓ヲ算シ二十一年度末決算額ハ金三百四十二萬四千四百六十九圓内金四十五萬八千二百七十四圓ハ中山道公債金ノ支辨ニ屬シ其他ハ起業公債金及補足金ノ支辨ニ屬ス)トス開業以來ノ益金ハ十四年度ニ於テ興業費ノ六厘二毛ニ當リ十六年度ニ於テハ一分二厘ト爲リ十九年度ニ於テハ四厘五毛ト爲レリ各年ノ線路停車場車輛運輸數量營業收支ハ左ノ各表ニ示スカ如シ

敦賀大垣間線路停車場車輛

現 在	開業線路	停車場	車 輛			
			機關車	客車	貨車	總計
明治十五年六月	二四・〇一	一三	三	一〇	四八	

明治十六年六月	三八・二六	一五	八	二二	五一
同 十七年六月	四九・二四	一五	一一	三三	一〇
同 十八年六月	四九・二四	一七	一〇	三三	一四三
同 十九年三月	四九・二四	(二二)	九	三四	一四三
同 二十年三月	(九六・〇六)	(二二)	(一四)	(六八)	(一九二)
同 二十一年三月	(一〇〇・六八)	(二四)	(一六)	(七八)	(二三三)

備考 括弧内ノ數字ハ大垣武豐間ヲ含ム
明治十八年以前ノ車輛ハ工部省沿革報告ニ據リ十九年二十年ノ車輛ハ備外國人英文年報ニ據ル

敦賀大垣間運輸數量營業收支

年 度	運 輸 數 量		營 業 收 入		營 業 支 出	
	旅 客	貨 物	營業收入	營業費用	營業收入	營業費用
明治十四年度	七三、六五八人	五七三噸	一一、〇七一円	五、九七八円	六、〇九三円	一七、八二七
同 十五年度	三〇三、九八八	九一八八	五一、九七八	三四、一五一	一七、八二七	一七、八二七
同 十六年度	三四〇、九五五	二四、一二一	九二、二九七	六、一〇〇、二九七	三、一、二六四	三、一、二六四

明治十七年度	二二九,二一〇	三八,六三九	一〇三,〇九一	九九,五六九	三,五二二
同十八年度	(一三三,八三七)	(二九,三三七)	(六五,五六三)	(五八,二三一)	(七,三三二)
同十九年度	(三三七,七四六)	(五九,一六二)	(一三三,三八五)	(一〇九,四九四)	(二二,八九一)
同二十年度	(七八三,五四一)	(八三,一八四)	(二四八,〇八一)	(二七,三八六)	(二〇,六九五)

備考 括弧内ノ數字ハ大垣武豐間ヲ含ム
 明治十七年度以前ノ營業收支ハ工部省沿革報告ニ據ル
 明治十七年度以前ノ各年度ハ七月ヲ以テ起リ翌年六月ニ終リ、十八年度ハ七月ヲ以テ起リ翌年三月ニ終ル

第四章 釜石鐵道及幌內鐵道

第一節 釜石鐵道

釜石鐵道ノ起原

京都大津間鐵道ノ全通ニ先チ釜石鐵道開通シタリ、釜石鐵道ハ工部省鑛山分局ニ屬スル專用鐵道ニシテ一般ノ運輸ヲ目的トスルモノニ非ザルモ事業ノ餘暇ヲ以テ之ヲ公共ノ用ニ供シタリ、其起原ヲ釋スルニ初明治五年鑛山寮ハ備英國人鑛山師長「ジエー、ジエー、エッチ、ゴッドフレ」ヲシテ陸羽北越等ノ諸鑛山ヲ巡檢セシム、「ゴッドフレ」七月巡檢ヲ了リ陸中國閉伊鑛山ノ良坑ナルヲ報シ翌六年七月鑛山權頭吉井亨亦巡檢シテ之ヲ官坑ト爲スヲ可トセリ、是ニ於テ七年二月工部省之ヲ正院ニ稟議シ三月允裁セラレ、依テ巖手縣ニ令シテ人民ノ借區ヲ停止シ同年五月釜石支廳ヲ置キ鑛山助大島高任ヲ派遣シ創設ノコトヲ辦理セシメ九月六等出仕狛林之助ヲ支廳在勤トシ工業ヲ擔任セシム、十月鑛山師長「ゴッドフレ」釜石ニ派遣セラレ大橋鐵山ヲ檢視ス、此際鐵道寮備英國人建築師「チャールズ、セッパルト」亦派遣セラレ大橋鐵山ヨリ釜石港ニ至ル運炭鐵道ノ敷設ヲ計畫セリ、八年五月鐵道寮備英國人建築助役「デー、パーセル」ヲ鑛山寮土木師ト爲

釜石支廳
分局

シ鐵道建築ノコトニ從ハシム、同年九月七等出仕毛利重輔ヲ釜石支廳主任トシ
伯林之助ヲ歸京セシム、九年三月伯林之助再ヒ釜石支廳在勤ト爲リ四月毛利重
輔釜石支廳ニ任セラレ支廳ノ事務ヲ統フ、十年一月官制改正アリ、釜石支廳ヲ置カ
レ釜石支廳ヲ釜石分局ト改稱セラレ少書記官毛利重輔、十二年四月少技長ニ轉
ス、之ニ在勤シ二月權少技長伯林之助亦之ニ在勤ス、後十四年六月少技長足立太
郎分局在勤ト爲リ同毛利重輔歸京シ十一月足立太郎分局主任ト爲レリ

鐵道竣工

明治十三年二月十七日鐵道工事竣功ス、依テ運轉ヲ試驗シ其結果ヲ本局ニ報告
シ爾來列車ヲ運行シ輸送ノ用ニ供シタリ、其線路ハ大橋ヨリ釜石ニ至ル間十一
哩十九鎮、小川支線三哩五鎮、工場支線二哩四鎮ニシテ軌間ハ二呎九吋トス、停車
場ハ大橋、甲子、釜石、小川ノ四箇所トシ橋梁ハ本線ニ二十箇所、小川支線ニ六箇所
アリ、釜石ニ在リテハ長サ八百二十呎、幅二十三呎半ノ棧橋ヲ構築シ船車連絡ノ
便ニ供セリ、建築費ハ凡テ釜石鑛山興業費ノ内ヲ以テ支辨シタリ

製鐵事業開
始

是年九月溶鑛爐及附屬諸器械ノ設備完成シ製鐵ノ業ヲ開始シタリ、之カ爲明治
十三年度ニ於テ鐵道ニ依リ輸送シタル數量ハ鑛石三千七百四十二噸、鑄解石二
百四十七噸、石灰石一千二百八十五噸、木炭三千六百六十三噸ニシテ機關車三輛、貨

車五十二輛ヲ之ニ使用シ發車度數七百八十四回ニシテ列車走行哩一萬九百七
十六哩ナリトス

乘車心得及
賃金

明治十四年八月工部省ハ事業ノ餘暇ヲ以テ釜石鐵道ヲ旅客及荷物ノ運輸ニ供
センコトヲ稟議シ三十日允裁セラレ翌十五年一月十四日太政官布達ヲ以テ一
般人民便利ノ爲乗車又ハ荷物運輸ヲ許シ二月二十二日工部省告示ヲ以テ其開
業日限ヲ三月一日トセリ、其布達ハ左ノ如シ

第一號

工部省所轄陸中國釜石鑛山分局ニ於テ今般同所ヨリ大橋マテノ間鑛山用ニ供スル鐵道
落成ニ付テハ工業用ノ餘暇一般人民便利ノ爲別紙心得書並賃金表ニ從ヒ乗車又ハ荷物
運輸共之ヲ許ス

但開業日限ハ退テ工部卿ヨリ告示スヘシ

右布達候事

明治十五年一月十四日

〔工部卿連署〕

〔別紙〕

釜石大橋間鐵道乘車心得書

- 第一條 鐵道ニテ旅行シ又ハ荷物ヲ運送スル者ハ定規ノ賃錢ヲ前拂可致事
 - 第二條 運賃ハ停車場ヨリ停車場マテノ運賃ニシテ停車場外他ニ送ルハ別段ノ事
 - 第三條 表記ニ部類外ノ荷物ハ類似ノ賃錢ヲ課スルカ又ハ臨時見計ヒ相當ノ賃錢ヲ拂ハシムベシ
 - 第四條 百斤ハ英百斤ニシテ賃錢ハ壹斤以上百斤ノ比例金高ハ厘位ニ止メ四捨五入法ヲ用フヘシ又壹俵ハ米四斗入ノ俵ニテ其通常外ノ者ハ相當ノ割増可相拂事
 - 第五條 鐵道列車ノ往復ハ可成時刻ヲ嚴重ニシ定時往復スヘシト雖モ官用ノ都合ニ依リ多少ノ遲速又ハ途中停車或ハ全ク往復致サ、ルコトアルヘシ
 - 第六條 列車ノ都合ニ依リ乘客竝ニ荷物ノ運送ヲ停止スルコトアルヘシ
- 右條目ノ外總テ鐵道略則ヲ遵守スヘキ事

乗客賃金

等級	釜石甲子村 甲子村釜石間	甲子村大橋 大橋甲子村間	釜石大橋 大橋釜石間	小川大橋 大橋小川間	釜石小川 小川釜石間
一等	貳拾五錢	貳拾五錢	五拾錢	五拾錢	貳拾錢
二等	拾錢	拾錢	貳拾錢	貳拾錢	八錢

荷物ハ百斤ノ貨金
荒物野菜類一俵ノ賃金

種類	釜石甲子村 甲子村釜石間	甲子村大橋 大橋甲子村間	釜石大橋 大橋釜石間	小川大橋 大橋小川間	釜石小川 小川釜石間
第一鋼鐵鉛類	五錢	五錢	拾錢	拾錢	四錢
第二味噌類	六錢	六錢	拾貳錢	拾貳錢	五錢
第三穀物	五錢	五錢	拾錢	拾錢	四錢
第四次類	貳錢	貳錢	拾四錢	拾四錢	壹錢
第五荒物類	參錢	參錢	六錢	六錢	參錢
第六瀨戸物類	拾壹錢	拾壹錢	貳拾貳錢	貳拾貳錢	拾錢
第七野菜類	參錢	參錢	七錢	七錢	參錢
第八魚類	參錢	參錢	七錢	七錢	參錢
第九鹽類	貳錢	貳錢	四錢	四錢	貳錢

釜石分局廢止

釜石分局ニ於ケル製銃事業ハ已ニ明治十三年ヲ以テ開始シタリシモ同年十二月ニ至リ用炭缺乏ノ故ヲ以テ一旦之ヲ中止シタリ而シテ一箇年所要木炭約一萬三千噸ヲ供給センニハ廣ク燒炭夫ヲ募集シ之ヲ移住セシメ永ク其業ニ服セシムルヲ必要トシ已ニ之ヲ近縣ニ募集シタリト雖尙ホ未タ所要ニ滿ツルニ至

ラザルヲ以テ十四年三月少技長毛利重輔ヲ大阪地方ニ派遣シ攝河泉紀ノ各地ニ互リ募集セシメタリ、而シテ十五年二月木炭ハ時ニ缺乏ノ患アルヲ以テ、コークスヲ交用スルモノトシ、コークス「竈四十八基ノ築造ニ著手シ同月再ヒ製銑ノ業ヲ開キタリ、然ルニ九月ニ至リ更ニ製銑ヲ中止スルノ已ム無キニ至レリ、蓋シ木炭ノ缺乏ヲ憂ヒ一時之ニ換フルニ「コークス」ノミヲ以テシタルニ鑛石トノ調和充分ナラズシテ出銑減量シ加之爐内ニ於テ鑛滓凝結シ鎔銑流出口ヲ閉塞シタルニ由リ百方之カ應急ヲ策シタルモ效ナク終ニ中止ニ決シタリ、此頃權少技長伊藤彌次郎本局ヨリ出張シ來リ鑛山ヲ巡檢シ十二月報告シテ曰、附近產出ノ鑛石ヲ實測スルニ僅ニ十三萬噸ニ過キズ、而モ其一半ハ運輸至難ノ地ニ在リ且ツ需用ノ炭材モ亦僅ニ四千町歩ニシテ鑛爐一日ノ供給一萬貫目トスルトキハ二年餘ニシテ竭盡スヘシ、故ニ分局ノ事業ハ將來見込ナキヲ以テ之ヲ廢止スルニ若カズト、此際小技長足立太郎亦同意見ヲ陳ヘタリ、是ニ於テ本省亦熟議シ事業廢止ヲ太政官ニ具申シ十八日允許セラル、依テ同月採鑛製銑ノ事業ヲ停止シ翌十六年六月釜石分局廢セラレ

採鑛製銑ノ事業停止セラルルヤ尋テ鐵道運輸亦停止セラレ尙ホ軌條撤收ヲ命

鐵道運輸停止

止

セラル、此頃巖手縣ヨリ鐵道敷地及橋梁ヲ公道ト爲シ縣ニ交付セラレンコトヲ稟申シタルニ由リ工部省之ヲ内務省ニ照會シ明治十六年四月之ヲ同縣ニ引渡シタリ、十五年三月開業以來停止ニ至ル間ノ鐵道運輸收入ハ金三千六百八圓三十五錢五厘ナリトス

車輛及軌條拂下

明治十六年駿遠地方及東京ノ有志者靜岡縣靜岡ヨリ清水港ニ至ル間ニ鐵道事業ヲ起サントシ之カ敷設ノ爲釜石鐵道ノ軌條ヲ賣與セラレンコトヲ靜岡縣ニ請願シ同縣之ヲ工部省ニ具申シタリシカ六月工部省之カ不聽許ヲ指令セリ、同年七月大阪府藤田傳三郎外十八名連署シテ舊釜石分局ノ軌條、機關車、其他附屬品ヲ大阪堺間鐵道ニ轉用スルノ希望ナルヲ以テ價金ハ年賦ニテ上納スルモノトシ之ヲ賣與セラレンコトヲ請願ス、翌十七年十月工部省之ヲ聽許シ機關車二輛貨車其他七十一輛、軌條八百三十二噸餘、附屬品若干、此價金四萬八千二百一圓六十五錢四厘ヲ無利子、十箇年賦ヲ以テ上納スヘキコトヲ命シタリ、而モ現品交付ノ後破損等アルヲ以テ減價ヲ請願シタルニ由リ精査ノ上之ヲ更正シ金四萬六千三百十圓六十四錢六厘トセリ(第七章第二節第二參照)

第二節 幌內鐵道

本邦鐵道ノ
創始

北海道ニ於ケル鐵道事業ハ明治十三年開通ノ幌內鐵道ヲ嚆矢トスルモ軌道ノ敷設ハ明治二年後志國岩內郡茅沼炭山ニ於テ初メテ之ヲ實施シタリ、該炭山ハ幕府時代ノ經營ニ係リ慶應三年之カ開坑ニ著手セシカ爾來政變ニ際會シ廢滅ニ歸シタリシヲ明治二年八月ニ至リ政府之ヲ再興シ英米兩國ヨリ鐵軌及輸送車ヲ購入シ英國人器械師「ゼームス、スコット」ヲ傭聘シ坑口ヨリ海濱ニ至ル約二十八町間ニ每碼重量三十封度ノ鐵軌ヲ敷設シ自然傾斜ヲ利用シテ四噸車ヲ降下シ坑內及貯炭場ニハ九封度乃至十二封度ノ軌條ヲ敷設シ以テ運炭ノ用ニ供シタリ、之ヲ本邦軌道ノ創始トス、然レトモ單ニ軌條ヲ敷設シタルニ止マリ機關車ヲ運轉シタルニ非ズ、後明治八年ニ至リ幌內地方ニ於ケル鐵道ハ開拓使ニ依テ計畫セラレタリ

「ライマン」
ノ運炭計畫

明治六年七月開拓使ハ傭米國人地質學士「ベンジヤミン、ライマン」ニ命シテ地質、煤田、鐵道ノコトヲ調査セシム、「ライマン」爾來幌內煤田ヲ踏檢シ八年五月煤炭搬出ノ爲幌內幌向太間ニ鐵道ヲ敷設シ幌向太ヨリ之ヲ石狩川ノ水運ニ移シ石狩

煤田開採及
鐵道敷設費
下付

ニ貯炭場ヲ設ケ更ニ之ヲ小樽ニ運送スルノ計畫ヲ立テタリ、是ニ於テ十年十二月開拓使大書記官山内隄雲ハ「ライマン」ノ計畫ヲ基礎トシ幌內煤田開採見込書ヲ調製シ翌十一年三月黒田開拓使長官ハ之ニ據リ幌內煤田開採及鐵道敷設資

煤田開採事
務掛ヲ置ク

金一百五十萬圓ノ下付ヲ稟請シタリ、五月政府ハ起業公債金ノ内一百五十萬圓ヲ煤田開採及鐵道敷設費ニ充ツルノ議ヲ決シ該稟請ヲ允可セリ

明治十一年十月煤田開採事務掛ヲ開拓使廳內ニ置キ山内大書記官ヲ事務長トシ御用掛松本莊一郎ヲ事務副長トス、又土木師、鑛山師、坑夫頭ヲ外國ヨリ傭聘ス、翌十二年二月米國人土木師「ジョセフ、ユー、クローフアルド」鑛山師「ゴウジョー」、英國人坑夫頭「バレー」來著ス、三月「クローフアルド」技術補助手數名ト共ニ幌內幌向太間鐵道線路ノ測量ヲ開始セリ

長官訓令ノ
要旨

開拓使長官ハ鐵道建築ニ關シ傭米國人「クローフアルド」ニ訓令スル所アリ、其旨ニ曰、鐵道ハ煤炭運輸ヲ主トス、其築造須ラク質素堅牢ナルヘシ、且ツ本線路ハ將來全道ニ敷設スヘキ鐵道ト連絡スヘキモノナレハ宜シク意ヲ茲ニ注クヘシト、「クローフアルド」ハ此旨ニ依リテ調査ヲ遂ケ明治十二年八月鐵道ヲ幌內ヨリ小樽ニ通センコトヲ建議セリ、其理由ニ曰、幌向太ハ近傍沼澤多ク住民ノ衛生ニ適

幌內小樽間
鐵道ノ議

セズ、且ツ毎年冬季六箇月間河水凍結シ氷片奔流等ノ爲航路ヲ絶チ又春秋二季ノ洪水ハ平水ヨリ高キコト二十八尺ニ及フコトアリテ一箇年ノ運搬日數平均一百五十日ニ過キザレハ之ヲ石炭積込場トセハ冗費多カルヘシ、若シ將來沿海ノ良港ヲ開クマテノ間假ニ石狩川筋ニ石炭積込場ヲ設ケントナラハ寧ロ幌内ヨリ江別太マテ鐵道ヲ延長スルヲ可トス、然レトモ長官ヨリ承ケタル訓令ニ據レハ將來全道ニ敷延スヘキ鐵道ト連絡スヘキ計畫ヲ要スルモノナルヲ以テ茲ニ幌内鐵道ヲ札幌ヲ經テ小樽ニ達セシムルノ議ヲ獻セントス、小樽ハ風波ヲ避ケ得ヘキ地形ニシテ種々ノ便利アリ、其一河川ヲ航スル汽船ヲ要セザルヲ以テ之ニ要スル費用ハ全然省略シ得ヘシ、其二舟車積換ヨリ生スル石炭破碎減損ノ患ヲ避ケ得ヘシ、其三出水ノ際ニ於ケル運搬阻滯竝ニ屈曲甚タシキ航路ヨリ生スル不慮ノ災害ヲ除キ得ヘシ、其四一箇年間採掘ノ石炭ヲ夏季中ニ輸出シ得ズシテ多量ノ蓄積ヲ生スル如キ不利ナシ、其五軌條ヲ棧橋ニ敷設シ車ヨリ直ニ船ニ移サハ獨リ石炭ノミナラズ百貨皆之カ便利ヲ得ヘシ、其六札幌小樽間ハ毎年六箇月間殆ト運路ヲ絶ツモ鐵道ハ間斷ナク運轉シ得ルヲ以テ乘客貨物ヨリ生スル收入ハ石炭運送費減少ノ補助タルヲ得ヘシ、其他間接ノ利益甚タ多カルヘ

政府長官ノ稟請ヲ允可ス

シト、開拓使長官ハ此議ヲ容レ幌内小樽間ニ鐵道ヲ敷設スルニ決シ之カ増資ヲ政府ニ稟請シ同年十二月允可ヲ得タリ、即チ石狩河口改良費、汽船購入費等ニ充ツヘキ見込額ヲ鐵道ニ轉用シ尙ホ二萬圓ノ別途下付ヲ受ク、依テ直ニ測量其他ノ準備ニ著手シ且ツ「クロイフアルド」ヲ米國ニ派遣シ職員ヲ僱聘シ車輛ヲ購入セシム、翌十三年七月「クロイフアルド」土木補助手、器械師、造車工、軌鐵据付方等ヲ率キテ歸朝セリ

工事開始

明治十二年十二月二十七日小樽手宮ヨリ線路ノ實測ヲ開始シ翌十三年一月八日小樽若竹町第三隧道ノ開鑿ニ著手ス、之ヲ起工ノ初トス、十月一日手宮札幌間全部ノ工事ニ著手シ手宮ニ長サ一千三百三十呎ノ棧橋、十四年之ヲ増築シテ一千四百四十呎トス、ヲ架シタリ

手宮札幌間全通

明治十三年十一月十一日假ニ手宮錢函間ノ運輸ヲ開始シ同月十八日手宮輕川間開通シ同月二十八日輕川札幌間竣功シ手宮札幌間二十一哩六十八鎖全通シタリ

鐵道假規則

明治十四年六月十六日幌内鐵道假規則ヲ以テ合圖、列車合圖、運轉手合圖、列車長合圖、列車運轉順序ヲ定メ七月二十六日驛長、車長、守線手、改札方以下ノ服制ヲ定

ム、又同月乘客竝貨物取扱及犯罪者處分ハ鐵道路則及鐵道犯罪罰例ノ通り施行スル旨ヲ上申ス

貨物運送假規則

是年八月三日開拓使布達ヲ以テ幌內鐵道手宮札幌間貨物運送假規則ヲ定メ貨物賃錢表、小荷物運送假規則、乘客賃錢表ヲ公示セリ、其貨物運送假規則ハ左ノ如シ

第三號布達

當使管下幌內炭山鐵道線路中手宮ヨリ札幌マテノ間建築落成汽車運轉候ニ付貨物運送假規則賃錢表別紙ノ通相定候條此旨布達候事

〔賃錢表等略〕

明治十四年八月三日

〔別紙〕

幌內鐵道札幌手宮間貨物運送假規則

第一條 札幌及手宮間各停車場へ運送スル貨物ハ總テ賃錢表ニ記載スル處ノ割合ヲ以テ運賃ヲ收入スヘシ

第二條 貨物ノ運送ヲ請フ者ハ其品名員數等ヲ詳記シタル送り狀ヲ添へ停車場荷物取扱所へ引渡スヘシ

第三條 貨物ノ運送ハ成丈遲滞ナキヲ要スヘシト雖モ時限ヲ約定スルヲ得サルモノトス

第四條 貨物ハ公私ノ別ナク停車場ニテ受取タル順序ヲ以テ運送スヘシ尤モ至急ヲ要スル官用物ハ此限ニアラス

第五條 重量或ハ嵩高ニシテ容易ク積載シ難ク且ツ他ノ貨物ノ障ト爲ルヘキ恐レアル分ハ運送セサルヲアルヘシ

第六條 運送賃錢ハ貨物ヲ車ニ載セ發遣ノ停車場ヨリ送致ノ停車場へ運送シ之ヲ車ヨリ卸ス迄ノ賃錢ニシテ停車場へ運ヒ又停車場ヨリ他ニ送ル分ハ算入セサルモノトス

第七條 運送賃錢ハ總テ發遣ノ停車場荷物取扱所へ貨物ヲ引渡ス時其全額ヲ拂フヘシ

第八條 賃錢表中貨物ヲ類別シ其賃錢ヲ定ムト雖モ輕量ニシテ嵩高ナル歟或ハ重量ニシテ積卸シニ手數ヲ要スル物品等ハ別ニ相當ノ増賃錢ヲ要スルヲアルヘシ

第九條 賃錢表中ニ記載セサル貨物ハ其類似ノ者ニ比準シテ賃錢ヲ定ム若シ比準スヘキ者ナキ時ハ實物調査ノ上相當ノ割合ヲ以テ之ヲ定ムヘシ

第十條 賃錢表中百斤ヲ以テ賃錢ヲ定ムル者百斤(英斤)以下之ニ倣フ迄ハ百斤分ノ賃錢ヲ課シ百斤以上八十斤毎ニ割合ヲ以テ之ヲ増加ス尤モ百斤以上十斤未滿ノ端數ハ十斤ニ切上ケ之ヲ加算スヘシ

第十一條 十斤ヲ以テ賃錢ヲ定ムルモノ十斤迄八十斤分ノ賃錢ヲ課シ十斤以上ハ一斤毎ニ其割合ヲ以テ之ヲ増加ス尤モ十斤以上一斤未滿ノ端數ハ一斤ニ切上ケ之ヲ加算

スヘシ

第十二條 一尺立方ヲ以テ賃錢ヲ定ムル者一尺立方未滿ハ一尺立方分ノ賃錢タルヘシ

第十三條 斤量ヲ以テ賃錢ヲ定ムル者ト雖モ其荷造リ方ニ依リ或ハ尺量ヲ以テ之ヲ收入スルヲアルヘシ

第十四條 品名ヲ標記セサル荷物其送り狀ニモ員數ノミヲ記載シテ物質ヲ辨知シ難キ者ハ第五級ノ賃錢ヲ收入スヘシ

第十五條 運送ノ貨物到達後二十四時間ヲ經過シテ受取ラサルモノハ每百斤一日金三錢ノ割ヲ以テ遲滯料ヲ拂ハシムヘシ

第十六條 安着請合増賃錢ハ荷主申立ノ價位二百圓マテノ荷物ハ金二十錢二百圓以上千圓迄ハ百圓毎二十錢千圓以上百圓毎ニ五錢トス

第十七條 非常天災ハ勿論荷造リ方又ハ記號宛名等ノ粗漏ヨリ生スルカ或ハ車内ニテ動搖衝磨ノ爲メ生スル損失等ハ運輸科ニ於テ一切關係セサルヘシ

第十八條 金銀及ヒ高價ノ物品又ハ證書爲替券等ハ其品名竝ニ價位ヲ明白ニ記載シ安着請合ノ増賃錢ヲ拂フヘシ若シ其手續ヲ爲サ、ル分ハ運輸科ニ於テ一切其損失ニ關係セサルヘシ

第十九條 貨物ノ紛失或ハ毀損等アル時ハ必ス到着停車場ヘ申出ヘシ既ニ受取タル後申出タル分ハ運輸科之ニ關係セサルヘシ

第二十條 安着請合ヲ爲シタル貨物ト雖モ非常天災ハ勿論荷物ノ内部ヨリ起リシ損失

ハ運輸科ニ於テ關係セス尤モ其關係スヘキモノアリト雖モ貨物到着後二十四時間ヲ經過スル片ハ一切其効ナシトス

明治十四年七月

北海道行幸

十四年八月北海道ニ行幸アリ、三十日御召艦扶桑小樽港ニ入り御上陸直ニ列車ニ乗御札幌ニ向ハセラル、此際勅旨ニ依リ左大臣熾仁親王ヲシテ鐵道附屬工場諸機械運轉等ヲ巡覽セシメラル

備米國人解

是月備米國人「クロイフアルド」傭聘ヲ解カル、是ヨリ先二月「クロイフアルド」功勞ニ依リ勳四等ニ叙セラル

煤田及鐵道工部省ニ屬ス

明治十五年二月八日開拓使廢セラレ北海道ニ三縣ヲ置カル、此際煤田及鐵道ヲ工部省ニ屬セラル、工部大書記官山内隄雲其事務ヲ監シ同權大技長松本莊一郎、權少書記官八木信之ヲ輔ク、七月一日札幌ニ岩内幌內兩炭山並鐵道管理局ヲ置カル

手宮幌內間全通

是年六月札幌江別間工事竣功シ二十五日假ニ運輸ヲ開ク、十月九日手宮幌內間乗客貨物運送賃金表ヲ定ム、十一月十二日江別幌內間工事竣功ス、則チ十三日ヲ以テ札幌幌內間三十四哩十五鎖ノ運輸ヲ開ク、是ニ於テ手宮幌內間五十六哩三

線路

鎮全通ス、線路ハ手宮棧橋ニ起リ市街ニ沿ヒテ第一隧道ヲ貫キ住吉ニ至リ第二隧道ヲ過キ海岸ニ出テ第三、第四(熊碓)隧道ヲ經斷崖ノ下ヲ迂回シテ第五隧道ヲ通シ錢函ヲ經テ札幌ニ達ス、札幌ヨリ澤地丘陵ヲ貫キテ江別ニ至リ平野ヲ互リ千歲幌向、郁春別ノ三川ヲ踰ヘ岩見澤、幌内太ヲ經テ第六隧道ヲ通シ幌内炭山ニ達ス、停車場ハ九箇所ニシテ外ニ、フラグステーション(四箇所アリ、軌間ハ三呎六吋トシ線路勾配ハ幌内附近ニ三十五分ノ一アルモ其他ハ六十分ノ一ヲ最急トス、軌條ハ手宮江別間約四十哩ハ每碼重量三十封度其他ハ四十五封度ノモノヲ敷設セリ、隧道ハ第一隧道ノミ堅牢ノ梓ヲ以テ構造シ其他ノ隧道ハ皆岩石ナルヲ以テ唯崩壞ノ虞アル部分ノミ梓ヲ用ユ、橋梁ハ大小十六箇所、概ネ木造ニシテ「ハウ、ツラス」形トシ鐵橋ハ一百五十呎及五十呎徑間ノモノ一箇所、一百呎徑間ノモノ二箇所アリ、又手宮棧橋ハ木杭ヲ以テ構築セリ、車輛ハ曩ニ「クロイフアルド」ヲ米國ニ派シ購入シタルモノニ係リ機關車ハ「エッチ、ケー、ポートル」社ノ製作ニ係ル「モーグル」型ニシテ其重量十五噸八分、炭水車十噸三分、之ニ史傳ニ關スル人名(比羅夫、義經、靜、辨慶、信廣、光圀)ヲ附シタリ、客車ハ最上等車、上等車(四十二人乗)並等車(五十人乗)ノ三種ニシテ「パーラン、エンド、ホリソングスウオース」社ノ製作ニ係

車輛

工場

煤田竝鐵道管理局ト改稱ス

煤田竝鐵道管理局ト改稱ス

リ貨車ハ有蓋無蓋トモ其容量約十噸トス、而シテ車輛ニハ中央緩衝聯結器ヲ用キタリ、尙ホ車輛組立、修繕等ノ爲手宮ニ工場ヲ設ケ之ニ二十五馬力ノ汽機ヲ備ヘ大小旋盤其他諸器械ハ凡テ米國ノ製作ニ係ルモノヲ裝置セリ

是年十二月二十五日岩内、幌内兩炭山竝鐵道管理局ヲ煤田竝鐵道管理局ト改稱ス、翌十六年一月六日大書記官山内隄雲ヲ管理局長トシ十八日權大技長松本莊一郎ヲ管理局副長トス

札幌室蘭間測量費

手宮幌内間運輸營業公示

明治十六年一月十六日工部卿ハ札幌室蘭線路測量ノ爲測量費別途下付ヲ稟議ス、二月十四日工部省經費中ヲ以テ漸次著手スヘキ旨ヲ令セラル

是年二月二日太政官第三號布達ヲ以テ「工部省所轄札幌縣石狩國幌内炭山鐵道手宮ヨリ幌内迄建築落成ニ付工業ノ餘暇一般人民便利ノ爲メ當分別紙賃表ニ從ヒ乗車又ハ荷物運輸共之ヲ許ス但乘客竝貨物運送心得ハ當分明治十四年開拓使第三號布達手宮札幌間鐵道假規則ノ通タルヘシ」ト令セラレ貨物運賃表、小荷物賃表、乗車賃表ヲ公示セラル、之ニ據ルニ通常ノ貨物ヲ五級ニ分チ高價品及嵩高品等ハ之ヲ級外六類トシ線路ヲ九區ニ分チ其區數ニ應シ運賃ヲ收入シ停車場朝里、江別ノ如キ常備人足ナキ場所ヲ除クノ外荷物積卸ハ貨主ノ負

擔トシ斤量ハ英斤ヲ用井小荷物運送賃錢ハ十斤未滿ハ十斤分ノ運賃ヲ收入シ十斤以上ハ賃錢表ノ割合ヲ以テ收入ス、其乘車賃錢ヲ例示スレハ手宮幌內間上等二圓二十錢、並等一圓六十錢、手宮札幌間上等八十錢、並等六十錢ナリトス

是月煤田及鐵道ヲ農商務省ニ屬セラル、二日札幌ニ北海道事業管理局ヲ置カレ尋テ之ヲ炭鑛鐵道事務所ト稱ス、三月農商務大書記官山内隄雲炭鑛鐵道事務所長ト爲リ同權大技長松本莊一郎同副長ト爲ル

開業式

是年九月十七日鐵道開業式ヲ札幌ニ舉ク、彰仁親王臨場アラセラレ農商務卿代理大山陸軍卿、曾我參謀本部次長、井上鐵道局長以下官民五百名之ニ會ス

電話線架設

是年十一月札幌ヨリ幌內炭山マテ電話線架設ノ爲金一萬圓ヲ別途下付セラル

炭鑛及鐵道
北海道廳ニ
屬ス

明治十九年一月二十六日北海道三縣ヲ廢シ北海道廳ヲ置カレ炭鑛及鐵道ハ之ニ屬シ北海道廳理事官村田堤ヲ炭鑛鐵道事務所長トス

火藥運送條
規

是月二十七日農商務省告示第二號ヲ以テ幌內鐵道火藥運送條規ヲ定メラル

貨物運送補
則

是年三月二十七日北海道廳布達ヲ以テ貨物運賃表、小荷物賃錢表、乘車賃錢表ヲ改正シ又北海道貨物運送補則ヲ定メ共ニ四月一日ヨリ之ヲ實施ス、之ニ依リ各賃錢凡テ低減セラレ運送ニ關スル規定茲ニ整頓ス、而シテ賃錢低減ヨリ生スル

郁春別線起
工

收入ノ不足ハ應費ヲ以テ補填スルノ法ヲ定ム、其乘車賃錢ハ手宮幌內間上等二圓、並等一圓五十錢トシ手宮札幌間ハ從前ノ通トス

是年五月幌內太ヨリ分岐シテ郁春別炭山ニ至ル延線工事ニ着手ス、然ルニ同年八月炭價暴落ノ爲該炭山ノ採掘中止セララル、依テ延線工事亦土工約一哩竣功ノママ停止セラレタリ

北海道鐵道
事務所ヲ置
ク

明治二十年四月炭鑛鐵道事務所ヲ廢シ採炭事業ハ之ヲ空知監獄署ニ移シ石炭販賣ハ之ヲ鹿兒島縣士族村田堤ニ許可シ新ニ北海道鐵道事務所ヲ手宮ニ置キ鐵道營業ヲ管理セシメ二等技師平井晴二郎ヲ所長トセリ

村田堤請負
請願

是年十二月村田堤ハ幌內鐵道ノ運輸ヲ請負ヒ並ニ郁春別線ノ補足工事ヲ爲サシコトヲ請願セリ、當時鐵道ノ經營未タ充分ナラズシテ收支常ニ相償フ能ハズ、年々應費ヨリ補助ヲ要スルヲ以テ北海道廳長官ハ該請願ヲ許可セントシ翌二

長官上申

十一年二月二十三日上申シテ曰、當廳所管幌內炭鑛ハ從來年々ノ採炭額僅ニ四五萬噸内外ニ過キザリシモ販路常ニ澁滯ノ景況ナリシニ客年四月該炭賣捌方ヲ鹿兒島縣士族村田堤ニ命セシ以來漸ク世上ノ聲價ヲ博シ販路頓ニ廣マリ遂ニ幌內炭鑛ノ採掘額ノミニテハ供給不足ヲ感スルノ勢ニ至リタルヲ以テ今回

同人ヨリ更ニ郁春別炭礦ヲ開キ一層廣ク内外ノ需用ニ應シ且ツ之ニ連絡スヘキ郁春別鐵道ノ未成工事ヲ補足シ幌內鐵道ト併セテ其運輸請負方ヲモ許可セラレタキ旨請願セリ、依テ審査スルニ近時煤炭需用ノ増加セシハ時々報告セシ如ク明瞭ナリ、然ルニ幌內鐵道ハ經營未タ充分ナラズ、常ニ收支相償ハザルカ故ニ當應定額内ヨリ年々金七萬餘圓ヲ補助シ以テ僅ニ事業ヲ保持スルノ實況ニシテ後來官設ノ組織ニ依リ郁春別炭礦ヲ開採シ且ツ鐵道ヲ建築スルモノトセハ更ニ數十萬圓ノ費用ヲ要スルヲ以テ方今起業ノ目的無シ、故ニ此際此請願ヲ許可スルトキハ當應ニ於テハ每年金七萬餘圓ノ補助ヲ要セズ、却テ貸下料ヲ收メ此金額ハ他ノ有益ナル事業ニ轉用スルコトヲ得ルノミナラズ、官費ヲ要セズシテ郁春別鐵道工事ヲ完成シ又願人ニ於テハ從來薄利ノ鐵道運輸ヲ請負ヒ尙ホ且ツ許多ノ資本ヲ投シテ新ニ鐵道ヲ補足シ炭礦ヲ開採スルハ或ハ收支相償ハザルカ如クナルモ民業ノ經營ハ其方法順序等官設事業ニ異ナルヲ以テ百般ノ事務自ラ簡易輕便ナレハ費用ヲ節減シ實利ヲ收得スル場合多ク從ツテ收支相償フノミナラズ、煤炭賣捌上ニモ一層便利ヲ得、所謂一舉兩得ニシテ公私ノ便益少カラザルヘシ、且ツ夫レ當應二十一年度經費豫算ハ多少減額ノ内達モ拜承

鐵道事務所
廢止

スルヲ以テ是等ノ手段ヲ設ケズンハ將來事業計畫ノ目的立たズ、依テ同人へ請負ヲ命スル見込ナリト、二十一年三月北海道廳長官ハ村田堤ニ左ノ命令書ヲ下付セリ、四月村田堤ハ運輸營業ヲ開キ其營業團體ヲ北有社ト稱ス、之カ營業開始ト共ニ北海道鐵道事務所廢セララル

命令書

鹿兒島縣鹿兒島郡長田町九十七番戶

士族 村田堤

今般幌內鐵道及郁春別鐵道運輸請負方並郁春別鐵道補足工事許可候ニ付右許可年限中鐵道ニ關スル法律規則ハ勿論左ノ條項ヲ遵守スヘシ

明治二十一年三月

北海道廳長官 岩村通俊

第一條 幌內鐵道ハ明治二十一年四月ヨリ同三十六年三月迄滿十五ヶ年間郁春別鐵道ハ工事落成ノ月ヨリ來ル明治三十六年三月迄其運輸請負方ヲ命ス但幌內鐵道トハ幌內炭山ヨリ手宮棧橋迄郁春別鐵道トハ郁春別炭山ヨリ幌內太停車場迄ノ線路ヲ總稱ス

第二條 鐵道ノ運賃及發車ノ度數ハ總テ北海道廳ニ於テ定メタル現行規程ニ據ルヘシ但地方ノ實況ニ因リ或ル種類ノ運賃ヲ遞減シ若クハ發車ノ度數ヲ増加スヘキ必要アル時ハ其改正ヲ命スルコトアルヘシ

第三條 從前北海道廳ニ於テ鐵道運賃ノ割引ヲ特許シアル分ハ總テ繼續履行スヘシ但被特許人ト運輸請負人トノ間ニ於テ協議ノ上尙運賃ノ割引ヲ要スル場合又ハ新ニ同上ノ特約ヲ爲サントスル場合ニ於テハ双方連署北海道廳ニ届出スヘシ

第四條 鐵道運輸開始以前身元保證トシテ金五萬圓ヲ北海道廳ニ納ムヘシ但公債證書又ハ政府ニ於テ利益ヲ保證セル銀行及ヒ會社ノ株券ヲ以テ上納スルモ妨ケナシ

第五條 鐵道運輸上ニ必要ナル建物及ヒ敷地並汽車附屬車器械ノ類一切有形ノ儘貸下ヘクニ付右借用料トシテ一ケ年金五千圓ノ割ヲ以テ毎年六月十二月ノ兩度ニ北海道廳ヘ納ムヘシ

第六條 幌內鐵道軌道保存ノ爲メ一ケ年金五萬六千圓ノ割ヲ以テ毎年該軌道ノ修繕費ニ充ツヘシ其工事ノ仕様ハ豫メ北海道廳ノ認可ヲ得テ著手シ竣功ノ時々同廳ノ檢査ヲ請クヘシ

第七條 郁春別鐵道未成ノ工事ハ北海道廳ノ計畫ニ基キ同廳ノ監督ヲ受ケ明治二十一年十二月ヲ限リ補足竣功スヘシ其軌道保存ノ爲メ工事落成ノ翌月ヨリ一ケ年金四千圓ノ割ヲ以テ毎年該修繕費ニ充ツヘシ其他ハ總テ第六條ノ例ニ據ルヘシ

第八條 貸下タル一切ノ物件ハ平生保存方ニ注意シ其修繕ハ運輸請負方ノ負擔タルヘシ尤モ建物ノ内官舎停車場倉庫ノ模様替及汽罐車並一個金五百圓以上ノ原價ニ相當スル器械ノ修繕ハ其仕様ヲ添ヘ北海道廳ノ認可ヲ經テ著手スヘシ

第九條 乗客及貨物ノ數量増殖スルニ隨ヒ現在貸下ノ外客車荷車若クハ汽罐車等ハ相當ニ之ヲ新調補足シ運輸上常ニ澁滯セシムヘカラス

第十條 軌道ノ修繕及ヒ貸下物件ノ修繕ヲ怠ル時ハ北海道廳ニ於テ若干ノ期限内ニ修繕スヘキ旨ヲ命令シ尙等閑ニ附スルトキハ直ニ修繕ヲ爲シ其代金ヲ追徴スルコトアルヘシ

第十一條 自己ノ過失ニ依テ貸下物件ヲ毀損シ又ハ紛失スルトキハ其現品ヲ辨償セシメ若クハ代價ヲ追徴スヘシ

第十二條 貸下タル地所及建物ニ係ル一切ノ義務ハ總テ運輸請負人ニ於テ負擔スヘシ

第十三條 貸下物件ノ保存方又ハ運輸取扱上ノ現況ヲ調査セシメンカ爲メ北海道廳ニ於テ臨時官吏ヲ派出シ現場ニ就テ檢閲セシムルコトアルヘシ

第十四條 鐵道ニ類テ運輸シタル貨物ノ數量旅客ノ人員及運賃ハ其種類ヲ明細區別シ統計表ヲ作り北海道廳ヘ届出ヘシ但届出期限ハ別ニ之ヲ定ム

第十五條 前各條ノ命令ニ違背シタル時ハ直ニ運輸請負方ヲ免ス此場合ニ於テハ貸下タル物件ハ現形ノ儘日數五十日以内ニ悉ク返納スヘシ但既ニ納付シタル借用料及ヒ請負中ニ支拂フヘキ費用ハ一切下渡サ、ルモノトス

第十六條 運輸請負年限滿期ニ至リタル時貸下物件返納ノ手續其他總テ第十五條ニ準スヘシ

第十七條 第十五條ノ命令ニ違背シ運輸請負方ヲ免シタルトキ若クハ第十六條ノ運輸請負年限滿期ニ至リタルトキ共ニ郁春別鐵道軌道補足入費ハ一切下戻サ、ルモノトス

郁春別線開業

明治二十一年六月北有社ハ幌內太ヨリ郁春別ニ至ル支線四哩三十九鎮ノ補足工事ヲ起シ十二月竣功シ翌二十二年二月ヨリ之ヲ營業ニ供シタリ

炭礦鐵道會社發起

明治二十二年八月九日侯爵德川義禮外十二名發起人ト爲リ北海道炭礦鐵道會社ヲ創立シ北有社長村田堤ト協定ノ上政府ニ對シ炭礦及鐵道ノ拂下ヲ願出テ村田堤ハ運輸請負ヲ辭シ同時ニ發起人等ハ室蘭空知太間鐵道並ニ之ヨリ岐レテ夕張、空知兩炭礦ニ至ル鐵道ヲ敷設シ之カ資本金ニ對シ十箇年間五朱ノ利子ヲ補給セラレンコトヲ請願シタリ、九月二十四日北海道廳長官ハ金三十五萬二千三百十八圓ヲ以テ炭礦及鐵道ヲ拂下ケンコトヲ稟請シ又資本ニ對シテハ拂込ヨリ工事落成マテ一箇年五朱ノ利子ヲ下付シ開業後八箇年間益金年五朱ニ達セザルトキ其不足ヲ補給センコトヲ上申セリ、其書ニ曰

長官稟請

幌內炭山附屬物件及鐵道拂下ノ義稟請

幌內手宮間鐵道ハ明治十三年中ノ架設ニ係リ運炭ヲ專ラニセシモ當時運輸採炭共ニ方法宜シキヲ得ス炭量僅少ナリシカ漸次其方法ヲ改良シ鐵道ヲ補修シ營業稍々緒ニ就クト雖モ幌內石炭ハ未タ聲價ヲ市場ニ博スルニ至ラス

ス設計全カラサルカ爲メニ炭價貴ク販路振ハス年々損失ヲ蒙ルコト實ニ鮮少ナラス明治二十年中炭礦鐵道連帶營業ノ不便不利ナルヲ覺知シ同年四月炭礦鐵道ヲ分離シ採炭事業ハ空知監獄署ニ委シ其石炭ハ北海道士族村田堤ニ一手販賣ヲ許可シ鐵道ハ運炭ノ傍ラ他ノ貨物ヲ運搬スルモ民業ノ如ク諸事簡易輕便ナラサル所アルカ爲尙一年七萬圓内外ヲ當廳事業費ヨリ補給シ漸ク之ヲ維持セサルヲ得サルナリ新ニ起スヘキ事業夥多ナルニ際シ年々如斯巨額ヲ支出スルカ如キハ理財上策ノ得タルモノニアラス故ニ明治二十一年四月ヨリ同人ニ鐵道運輸受負ヲ命シ忽チ七萬圓ノ補給ヲ要セサルノミナラス却テ一年五千圓ノ拜借料ヲ收ムルニ至レリ又郁春別炭山ハ出炭見込ノ如クナラス加之鐵道工事完成スルマテハ尙數萬圓ヲ要シ道廳經費之ヲ支フルノ猶豫アルニアラス於是乎明治十九年中工業ヲ中止シ漸ク之ヲ保存スルニ過キサリシカ復タ同人ノ請願ヲ許可シ郁春別鐵道未成工事ヲ補足セシメ既ニ客歲十二月該鐵路ヲ完成シ併テ採炭ニ從事シ大ニ從來ノ面目ヲ改メタリ然ルニ今般創立願出タル北海道炭礦鐵道會社ハ空知夕張美唄等ノ諸炭山ヨリ室蘭ニ至ルマテ更ニ鐵道ヲ布設スルノ計畫ナリ此鐵道落成ニ至リ輸出

上最便利ナル地勢ヲ占ムル所ノ夕張石炭ヲ掘採シ之ヲ内外ニ需カハ幌內都春別兩炭坑ハ俄ニ其影響ヲ蒙リ今日マテ苦心經營漸ク利益ヲ見ントセシ事業モ爲メニ退縮セサルヲ得ス加之航海上便且ツ近キ室蘭港ヲ開キ石炭ノ輸出ハ勿論北海道内部ニ輸入スル所ノ貨物多クハ此鐵道ニ頼ルコトナレハ小樽鐵道モ亦同シク噸ニ困難ヲ招クヘキハ必然ノ理勢ナリトス加之幌內ノ炭量年々減シ今尙概略四百八十萬噸ヲ餘スノミニシテ之ヲ掘採セントスルニハ尙金二十八萬圓ノ起業費ヲ要スヘク又幌內鐵道ハ該線路五十六哩餘ノ内凡ソ四十哩間ハ創業ノ際布設セシモノニシテ一碼三十斤ノ煉鐵ナルニヨリ目下幾ント使用ニ堪ヘ難ク之ヲ改良セント欲セハ凡金二十七萬圓ヲ要スヘシ夫レ如此完全ノ營業ヲ欲セハ今後巨萬ノ費金ヲ要セサル可カラス然リ而シテ是等ノ困難ヲ避ケ新舊鐵道經濟ヲ維持シ生産ノ發達ヲシテ益々暢長セシメントスルヤ太タ難キヲ患フ然ルニ同會社及村田堤自該ノ上鐵道運輸受負ヲ辭退シ同會社ハ更ニ拂下ケテ願出テタリ幸ニ同會社ニ鐵道布設免狀ヲ下付セラル、ニ至ラハ同時本願モ亦許可セラレ度然ル上ハ新會社ニ於テ直ニ凡ソ四十哩間ノ線路ヲ布キ替ヘ室蘭鐵道落成ニ至ルマテハ專ラ此鐵道ニ

依リ運炭シ一日モ速カニ政府ノ補給ヲ仰カス補給ヲ受クヘキノ金額ハ追テ延長スヘキ北見鐵道線路ニ於テ得ントスルノ志望ナリ官私ノ便益之ニ過タルモノナカルヘシト思考候條別紙拂下價格計算理由書ノ通金三十五萬二千テ百十八圓ヲ以テ拂下度尤モ該金額ノ内金六萬四千五百十九圓ハ當應ニ於テ施設スヘキ工事ナリシモ曩ニ當應ノ認可ヲ經村田堤ニ於テ着手スヘキ工費ニ付一旦納授ノ手續ヲ經更ニ同人ニ交付シ殘金二十八萬七千七百九十九圓ヲ開業後向十ケ年賦上納許可致度但本文價格ハ低廉ナルニ似タリト雖モ前述ノ如ク今ヨリ消費スル處ノ起業及改良費ニ巨多ノ金額ヲ要スルノミナラス已ニ村田堤カ補修セシ諸物件代價凡三十餘萬圓ハ此際炭礦鐵道會社ヨリ償還スヘキモノアルニヨリ同社ニ於テ惣支拂ニ相立ツヘキ金員大約六十五萬余圓ニ達候事情ナリトス當應拂下價格ハ敢テ其當ヲ失スルモノニ無之ト思惟致候別紙命令書按並關係書類相添此段稟請候也(命令書案略)

明治二十二年九月二十四日

北海道廳長官

永山武四郎

大藏大臣 伯爵 松方

正義 殿

幌內炭山拂下價格計算理由

一金十萬四千三百六十八圓

但幌內石炭一手販賣人村田堤ヨリ差出タル損益計算書ノ内該山ニ係ル二十二年度ノ收益豫算ハ金三萬六千八百二十二圓餘ナリ依テ之ヲ審査スルニ收入ノ内塊炭賣却代一噸金二圓八十五錢ニシテ現今ノ相場ニ比スレハ稍低價ナリト雖モ固ヨリ目下ノ相場タルヤ永ク市場ニ保ツ能ハサルハ論ヲ俟タス且ツ數年ニ涉ル計數ヲ得ルノ率トシテハ一層確實ナランコトヲ要シ試ニ廿年以來各年實施ノ相場ヲ得テ之ヲ平均スルニ金二圓九十二錢五厘ニシテ内解船等ノ雜費含有セシモノアルヲ以テ之等ヲ斟酌シ更ニ五分ヲ減スレハ金二圓七十七錢九厘トナル而カシテ此金額ヲ以テ算出スルノ至當ナルヲ認識改算シ粉炭モ亦之ニ準ス又支出ニアリテハ探掘費ノ廿一年度實費額ニ對シ稍高價ナリト雖モ民業ニ移ル以上ハ漸次囚徒使用ヲ廢セサルヘカラス故ニ勢高價ナルヲ免レス其他汽車賃ノ如キハ一哩一錢ノ割合ナリト雖モ現今ハ一錢六厘餘ナリ尤モ該社ハ果シテ豫定ノ如ク減却スルノ方案ナルヘシト雖モ一方ノ鐵道損益勘定ハ現今ノ割合ニテ算入シアルハ勿論ナリ然ラハ茲ニ支出ヲ減スレハ彼ニ收入ヲ減セサルヲ得ス然

ルニ彼レ收入ヲ減セス其儘存スル以上ハ此ニ支出ヲ減スルノ理由ナキヲ以テ現今ノ賃金ニ基キ改算シ其收支ヲ比較スルニ金一萬四百三十六圓餘ニシテ同人カ提出セシ豫算ニ對シ金二萬六千三百六十八圓餘ヲ減セリ此益金ヲシテ一ケ年一割ノ利子ニ相當セル元金ヲ得ルニ金十萬四千三百六十八圓トナル(下略)

鐵道拂下價格計算理由

一金二十四萬七千九百五十圓

鐵道拂下價格

内金六萬四千五百十九圓

村田堤へ下渡スヘキ分

内譯

一金十五萬三千四百七十圓

幌內鐵道ニ屬スル分

内金一萬千百十九圓

第一隧道切割工費村田堤へ下付スヘキ分

但幌內鐵道運輸受負人村田堤ヨリ提出セル明治二十一年度所屬損益計算書ノ内該鐵道ニ屬スル收益額ハ金三萬四千四百五十一圓十九錢九厘ナリ故ニ此金額ヲ根基トシテ拂下代金ヲ算出スヘキハ當然ナリトス抑モ該鐵道線中凡ソ四十哩間ノ鐵線ハ創業ノ際布設セシモノニシテ且一碼三十斤

ノ煉鐵製ナルヲ以テ殆ント使用ニ堪ヘサレハ速ニ之ヲ改良セサルヘカラサルハ勿論目下難捨置箇所ノ改良ニ凡金二十七萬二千七百七十四圓ヲ要スルノ計算書ヲ提出セシニ付之ヲ主任技師ニ調査セシムルニ如何ニ節儉スルモ差向三十四萬圓ヲ要スヘシ然ラハ同人見込ニ於テモ敢テ不當ノコトナキカ如シ果シテ一時ニ巨額ノ資金投入スルモノトセハ之カ利子ヲ斟酌セサルヘカラス而シテ是ノ利子年七朱ト見積リ即チ金一萬九千九十四圓十八錢ヲ前顯收益額ヨリ控除セハ金一萬五千三百四十七圓一錢九厘ノ純益トナル割合ナリ故ニ此金額ノ年一割ニ相當セル元金ヲ算出スルニ金十五萬三千四百七十圓十九錢ヲ得ル之ヲ主任技師ノ取調ヘタル計算書ノ金額二十四萬三千餘圓ニ比スレハ殆ント九萬圓ノ差違アリト雖モ如何セシ收益少キ事業ナリセハ徒ラニ元金ノミ高カラシムル能ハス且遠カラスシテ手宮棧橋ヲ堅牢ナルモノニ改築セサルヲ得サルノ必要アルモ一時ニ巨額ノ資金ヲ投スル克ハサルヲ以テ後年ニ讓ルモノ即チ此費金ハ凡ソ金二十五萬圓内外ナレハ尙ホ前掲拂下價格ノ廉ナラサルヲ保スルニ足ルヘシ依テ本文金額ヲ以テ拂下價格ト定メ適當ト思考ス

一金九萬四千四百八十圓

郁春別鐵道ニ屬スル分

內金五萬三千四百圓

補足工費村田堤
ヘ下付スヘキ分

但右同斷計算書ノ內該鐵道ニ屬スル收益額九千四百四十八圓ヲ年一割ノ利子ニ相當元金ヲ算出スルニ本文ノ如シ則チ該金額ヲ以テ拂下價格ニ定メラレ可然ト思考ス

北海道炭礦鐵道會社創設ノ儀上請

邦土ノ利源ヲ開發シ社會ノ富榮ヲ増進セシメント欲セハ蓋シ鐵道ヨリ宜シキハナシ夫レ北海道ノ地タルヤ開クヘキノ原野多ク採ルヘキノ天產量ルヘカラサルモノアリ鐵道ノ設ケ殊ニ切要ナリトス置使以來道路ヲ開通スルニ百餘里運炭鐵道ヲ架設スル五十六哩餘其功業豈鮮少ナランヤ然レトモ地廣ク人稀ナルカ故ニ之ヲ全般ヨリ看下スレハ僅ニ一端一隅ニ止マリ未タ以テ全通ノ利源ヲ開發スルニ足ラス是素ヨリ限無キノ事業ニ投スルニ限有ルノ政費ヲ以テセルニ由ルト雖モ職トシテ社會人心ノ北海道ニ視ルコト異域荒服ノ如クシ奮テ事業ヲ企ツルモノ尠ナキニヨラスンハアラス豈慨歎ニ任ユ

ヘケンヤ今年ヲ逐テ交通ノ便開ケ北陸モ亦來テ事業ヲ起サントスルモノ
 歳々多キヲ加ヘ還タ昔日ノ比ニ非ラサルナリ今回華族徳川義禮外十二名發
 起シ北海道炭礦鐵道會社創設ノ義願出候處其要旨タル室蘭港ヨリ岩見澤ヲ
 經テ空知太川マテ鐵道ヲ架設シ大ニ各所ノ石炭ヲ掘採シテ之レヲ運搬シ併
 セテ一般ノ荷物乘客ノ便ヲ計ラントスルニ在リ然レトモ特ニ保護ヲ仰カサ
 レハ到底收支償ハサルヲ以テ十ケ年間鐵道資本ニ對シ年五朱ノ保證ヲ受ケ
 ンコトヲ求ムルニアリ

抑此線路ハ北海道内最モ平坦膏腴ノ地方ニシテ一旦鐵道ヲ架設セハ古來棄
 テ、顧ミサルノ天産モ採テ内外ニ需クヘク豺狼ノ巢窟モ忽チ人煙ノ區トナ
 ルヘキハ燎乎トシテ火ヲ見ルヨリモ明カナリ此鐵道ニ賴ツテ生スヘキノ利
 益ハ則チ空知此方面凡ッ六億萬噸夕張等ノ炭山調查中詳カナラスト雖モ積量多ク品質佳良ナリニ於テ五ケ年後毎
 年四十餘萬噸ヲ出シ一噸二圓ト假定スルモ尙八十萬圓以上ノ生産ヲ得ヘク
 夕張空知雨龍等ノ原野桑樹數里ニ互ルノ沃土ハ以テ幾十萬石ノ農産ヲ出ス
 ヘク其他間接ニ得ル所ノ利益枚舉ニ遑アラサラントス夫レ然リ然ラハ則チ
 速ニ鐵道ヲ架設シ富源ヲ開發スルハ拓地殖民上最モ緊要ノ事ニ屬スト雖モ

人烟稀疎渺茫限リ無キノ廣野ニ架設スルモノナレハ一般ノ定規ニ基キ之レ
 カ經濟ヲ維持セント欲スル固ヨリ至難ナリトス故ニ石炭ヲ採掘シテ之レカ
 運搬ヲ主トシ兼ヌルニ普通ノ貨物乘客搭載ヲ以テスルノ方法ニ依ラスンハ
 得テ爲スヘカラス縱令無事功ヲ竣ヘ順次開業ニ至ルモ素ヨリ起業ノ當時ハ
 豫定ノ如ク夥多ノ煤炭ヲ運送スル能ハサルノミナラス兼テ搭載スル所ノ貨
 物モ亦多カラサルヘキハ必然ニシテ前顛利子補償ノ請願ハ萬不得已情狀ト
 ス故ニ會社資金拂込額ノ内空知室蘭間鐵道ニ屬スル資金五百萬圓ニ對シ工
 事落成マテ其株金拂込ノ翌月ヨリ起算シ一ケ年五朱ノ利子ヲ下付シ開業後
 八ケ年間純益總收入ヨリ營業費ヲ引去自餘ノ金額ヲ云フ年五朱ニ達セサルトキニ限リ其不足額ヲ當
 應ヨリ補給シ(其區域ヲ定メ漸次開業ヲナストキハ其每區ノ資本ニ對シ右ニ準シ不足額ヲ補給シ其年限ハ全線落成後八ケ年間トス)殖民ノ便利
 ヲモ相謀リ別紙ノ通命令致度尤モ補給ニ就テハ少ナカラサルノ支出ヲ要ス
 ト雖モ一旦至便ノ鐵道ヲ通シ無量ノ炭坑ヲ開キ一大物産ヲ出スニ至ラハ四
 方響應無邊ノ原野モ忽ニシテ寸地ヲ爭フノ盛況ヲ見ルヲ得ヘク實ニ北海全
 道ノ富庶ヲ謀ルノ大基本タリ若シ此舉ニシテ止ンカ無量ノ利源モ空シク地
 下ニ委シ全道ノ氣運ハ依然昔日ノ觀ヲ改メサルヘシ夫北海道鐵道架設ノ必

要ナル業已ニ述フルカ如クナレハ寧ロ一旦計畫ヲ定メタル事業モ尙緩急ヲ斟酌シ通常政費モ亦痛ク節約ヲ加フル等ノ方法ニテ得ル所ノ金額ヲ以テ該補給ニ充テ其奏功ヲ期セサルヘカラス抑モ北海道室蘭鐵道架設ノ計畫タルヤ開拓使治ノトキニ始リ置廳以降モ亦專ラ之レカ線路ヲ實測セシメタリシカ即今既ニ完了ヲ告ケタル折柄炭礦鐵道ノ出願アリタルハ實ニ好機會ナレハ直ニ當廳ノ測定ヲ以テ之レヲ該社ニ移サハ其設計モ亦容易ニシテ空シク日時ノ曠過ヲ免カレ御許可ノ上ハ着々起工スルコトヲ得ラルヘキニ付直ニ本免狀御下付相成度右ハ人心ノ向フ所機失フヘカラス殊ニ本年北海道ニ於テ事業ヲ爲スヘキノ時季僅ニ數月ヲ餘スノミ幸ニ事狀明瞭速ニ裁可アラシコトヲ悃請ノ至ニ不堪別紙書類添此段上請候也

明治二十二年九月二十四日 北海道廳長官 永山武四郎

内閣總理大臣 伯爵 黒田清隆 殿

二十二年十一月十八日政府ハ北海道廳長官ノ稟請ヲ允可シ其提出ニ係ル命令書案ニ修正ヲ加ヘ之ヲ道廳長官ニ下付シ北海道炭礦鐵道會社發起人ニ對シ炭礦並鐵道拂下及鐵道資本利子補給條件ヲ達セシム依テ道廳長官ハ左ノ命令書

鐵道拂下及利子補給許可

ヲ發起人ニ下シ且ツ同日附ヲ以テ發起人ニ對シ室蘭空知太間及夕張空知兩線ニ對スル免許狀ヲ下付シタリ

命令書

北海道炭礦鐵道會社

幌內炭山所屬物件並手官幌內間及幌內太郁春別間鐵道拂下願ノ件内閣主務大臣、指揮ニ據リ當廳ニ於テ許可候條左ノ命令ヲ遵守スヘシ

明治二十二年十一月 北海道廳長官 永山武四郎

第一條 手官幌內間及幌內太郁春別間鐵道並所屬物件(野幌所在用)ハ金二十四萬七千九百五十圓幌內炭山所屬物件(從來營業資本ト稱スル波助資本ニ屬ス)ハ金十萬四千三百六十八圓合計金三十五萬二千三百十八圓ヲ以拂下其代金ノ内金六萬四千五百十九圓ハ此命令下付ノ月ヨリ滿三ヶ月間ニ殘金二十八萬七千七百九十九圓ハ此命令下付ノ月ヨリ滿十ヶ年賦ニ上納スヘシ

但拂下代金上納ノ期日ハ別ニ之ヲ達スヘシ

第二條 前條所屬物件ハ從來使用シ來リタルモノニ限り其品類ハ明治二十二年十二月十日ノ現形ヲ以目錄ヲ製シ之ヲ引渡スヘシ

第三條 第一條拂下代價皆納ニ至ル迄ハ拂下物件ヲ以抵當ト爲シ其目錄ヲ北海道廳ヘ差出置ヘシ

但抵當物件中明治十九年法律第一號ニ據リ登記ヲ要スルモノハ其手續ヲ履行スヘシ
第四條 鐵道線ノ内朝里錢函間ノ線路ハ追テ道路開設マテ當分一般人民ノ通行ヲ許可
シ兼テ危險ナキ様注意スヘシ

第五條 北海道農産物ニシテ製造ヲ加ヘサルモノハ此命令下付ノ月ヨリ向十ケ年間定
額賃金ノ半額ヲ以テ之ヲ搭載シ又官ノ保證アル北海道移民及其携帶セル日常必需品
(家具衣類農具)ニ限り無賃ニテ之ヲ搭載スヘシ

第六條 前條年限間北海道廳長官臨時須要ト認ムル場合ニ於テハ一時又ハ期節ヲ定メ
發車ノ度數ヲ増加セシムルコトアルヘシ

第七條 凶歲又ハ事變ニ際シ穀物ノ價非常ニ騰貴スルトキハ穀類ニ限り時日ヲ定メ其
運賃ヲ低下セシムルコトアルヘシ

第八條 拂下物件ノ代價皆納ニ至ラサル年限間ハ其物件ヲ以テ他ヘ抵當ニ差入若クハ
貸付シ又ハ賣却ヲ爲スコトヲ得ス

第九條 年賦金未納年限間ハ幌內炭山及鐵道ニ屬スル資本金ヲ他ノ資本金ニ混同スヘ
カラス

第十條 北海道廳長官ハ定期又ハ臨時官吏ヲ派遣シテ其社金錢物件ノ會計ヲ検査セシ
メ若シ不當ノ所爲アリト認ムルトキハ之カ更正ヲ命シ此命令ニ違反シタル所爲アル
トキハ本命令ノ全部ヲ取消シ既納金ハ之ヲ下戻サ、ルコトアルヘシ

第十一條 前條本命令ノ全部ヲ取消シタル場合ニ於テ其會社ノ所爲ヨリ生シタル賣下

物件價格ノ減少ヲ生シタルモノハ之カ辨償ヲ命スルコトアルヘシ

第十二條 此命令書中第一條ヲ除クノ外必要ト認ムル場合ニ於テハ改正増補スルコト
アルヘシ

第十三條 炭礦ニ係ルモノハ明治六年太政官第五十九號布告日本坑法ニ鐵道ニ係ルモ
ノハ同二十年勅令第十二號私設鐵道條例ニ據ルヘシ

命 令 書

北海道炭礦鐵道會社

室蘭ヨリ空知太ニ達スル鐵道竝同線路ヨリ岐レテ夕張及空知炭礦ニ達スル兩支線鐵道
資本ニ對シ利子補給願許可候ニ付内閣主務大臣ノ指揮ニ據リ左ノ各條ヲ命令ス

明治二十二年十一月

北海道廳長官 永 山 武 四 郎

第一條 每工區鐵道敷設工事竣成迄ハ株金拂込額ニ對シ其拂込翌月ヨリ起算シテ政府
ヨリ一ケ年五朱ノ割合ヲ以テ利子ヲ補給シ每工區運輸開業後八ケ年間ハ純益金(明治
二十年勅令第十二號私設鐵道條例第三十三條第二項ノ出納勘定ニ據リ算出スルモノ)
一ケ年五朱ニ達セサルハ資本額ノ五朱迄ヲ極度トシ政府ヨリ其不足額ヲ補給スヘ
シ

但本文運輸開業ト稱スルハ明治二十年勅令第十二號私設鐵道條例第十二條ニ據リ
開業免狀ノ下付ヲ以テ其期ト定ム

第二條 正副社長及理事ハ利子補給年限間ハ北海道廳長官之ヲ任免スルモノトス

第三條 北海道農産物ニシテ製造ヲ加ヘサルモノハ定額賃金ノ半額ヲ以テ之ヲ搭載シ又官ノ保證アル北海道移民及其携帶セル日常必需品(家具衣類農具)ニ限り無賃ニテ之ヲ搭載スヘシ

第四條 北海道廳長官臨時須要ト認ムル場合ニ於テハ一時又ハ期節ヲ定メ發車ノ度數ヲ増加セシムルコトアルヘシ

第五條 凶歲又ハ事變ニ際シ穀物ノ價非常ニ騰貴スルハ穀類ニ限り時日ヲ定メ其運賃ヲ低下セシムルコトアルヘシ

第六條 私設鐵道條例第三十二條ノ場合ニ於テハ豫メ事由ヲ具シ北海道廳長官ノ認可ヲ受クヘシ

第七條 鐵道事業ニ屬スル資本收益ノ會計ト炭礦事業ニ屬スル資本收益ノ會計トハ判然之ヲ甄別シ彼是相混同スヘカラス

第八條 北海道廳長官ハ定期又ハ臨時官吏ヲ派遣シテ其社金錢物件ノ會計ヲ検査セシメ若シ不當ノ所爲アリト認ムルハ之カ更正ヲ命スルコトアルヘシ

第九條 鐵道ニ屬スル出納精算ハ明治二十年五月勅令第十二號私設鐵道條例第三十三條ノ種類別ニ據リ且各工區ニ分ツテ調製シ毎季之ヲ北海道廳長官ニ報告スヘシ

第十條 其社ニ於テ第二條以下ノ命令ニ違反シタル所爲アルハ第一條ニ掲クル利子補給ヲ受クルノ權利ヲ失フヘシ

第十一條 本命令書ハ政府ヨリ利子ヲ補給スル年限間効力ヲ有スルモノトス其年限間

第一條ヲ除クノ外必要ト認ムル場合ニ於テハ改正増補スルコトアルヘシ

炭礦鐵道會社開業

二十二年十二月十日北海道炭礦鐵道會社ハ北有社長村田堤ヨリ鐵道及附屬物件ノ引繼ヲ承ケ翌十一日ヲ以テ運輸營業ヲ開始シタリ爾來會社ハ漸次擴充改良ノ工事ヲ施シ三十封度軌條ハ之ヲ四十五封度ノモノニ換ヘ木橋ハ之ヲ鐵橋ニ改架シ其他隧道ヲ改修シ停車場ヲ増築スル等諸般ノ工事ヲ施行シタリ

營業統計

明治十一年度以降炭礦及鐵道事業ニ投シタル起業公債金ハ一百八十萬五千六百六十六圓二十一年度最終決算ニシテ其内幌內及岩内炭礦開採及改良費三十七萬四千六百二十九圓幌內鐵道建築費一百四十三萬五百三十七圓トス尙ホ起業公債金以外ノ支出ヲ加算シタル二十二年度マテノ幌內鐵道建築費累計ハ一百五十五萬六千七百三十九圓ナリトス鐵道營業ハ十九年以前概ネ收支不償ノ状態ニ在リ創業以來各年度ノ線路停車場車輛運輸數量營業收支ハ左表ニ示ス所ノ如シ

幌內鐵道線路停車場車輛

年 度	開業線路	停車場	車 輛		
			機關車	客 車	貨 車
明治十三年度	二一・六八	六	二	八	二九
同十四年度	二一・六八	八	四	八	三八
同十五年度	五六・〇三	一三	四	八	五九
同十六年度	五六・〇三	八	四	一〇六	一〇六
同十七年度	五六・〇三	二	六	一三七	一四二
同十八年度	五六・〇三	二	六	一八二	一八二
同十九年度	五六・〇三	二	六	一八二	一八二
同二十年度	五六・〇三	二	六	一八二	一八二
同二十一年度	六〇・四二	一三	七	二〇五	二〇五
同二十二年度	六〇・四二	一四	九	二四四	二四四

幌內鐵道運輸數量營業收支

年 度	運 輸 數 量		營 業 收 支		
	旅 客	貨 物	營業收支	營業費	益 金
明治十三年度	六、七九六	一千斤	三五、六二〇	三九、〇五八	* 三、四三八
同十四年度	九〇、二二〇	一一二	九一、三八五	八五、六七九	五、七〇六
同十五年度	四一、七三二	一一五	一〇六、〇七五	一〇〇、二八九	五、七八六
同十六年度	八九、七四二	一二五	一一九、八九九	一二三、二二一	* 一一三、三二二
同十七年度	八四、五二八	一三八	一六三、一五六	二四七、〇〇四	* 一八三、八四八
同十八年度	七五、三六八	一三六	一四九、二八八	一五一、一七六	* 一、八八八
同十九年度	七三、五三六	七六、九六七	一二八、八四九	一八七、五九六	* 五八、七四七
同二十年度	八二、〇〇六	一四〇、六三四	一四四、五九〇	一一一、〇五六	三三、五三四
同二十一年度	一六〇、三五六	一四一、二〇九	一五八、九九七	一一〇、一一三	四八、八八四
同二十二年度	一九七、二四五	一六六、二二九	一九八、一七三	一〇八、一一五	九〇、〇五八

備考
 * 損失ヲ示ス
 運輸數量ハ移住民、農産物等ノ無運賃ニ係ルモノヲ含マズ
 明治十七年度以前ハ各年度七月ヲ以テ起リ翌年六月ニ終ル、十八年度ハ七月ヲ以テ起リ翌年三月ニ終ル

第五章 私設鐵道ノ創始

第一節 鐵道私設ノ計畫

第一 高島嘉右衛門ト華族組合

高島嘉右衛門ノ建築

明治二年横濱入船町高島嘉右衛門ハ皇國ニ於テ鐵道ナカルヘカラズトシ之カ建築ノ策ヲ建テ大隈、伊藤兩輔ニ説ク所アリシモ省セラレズ、然ルニ偶、英國人「ネルソン、レ」來朝シタリシカハ嘉右衛門ハ之ト會見ヲ遂ケ彼ノ提供スル資金ヲ以テ東京横濱間鐵道ヲ建築センコトヲ兩輔ニ慫慂シタリシカ「レ」ハ別ニ英國公使ノ紹介ヲ以テ兩輔ニ會シ協定、第二章第一節第二參照シタリシカハ嘉右衛門ハ之カ仲介者タルノ機會ヲ得ザリキ、翌三年東京横濱間鐵道建築ニ際シ嘉右衛門ハ自ラ横濱神奈川間ノ海面ヲ埋築シ又別ニ横濱ニ於テ瓦斯燈事業ヲ起シ市學校ヲ造營スル等專ラ公共ノ爲盡瘁スル所アリシカ四年秋及五年春相踵テ建白書ヲ工部省ニ提出シ東京青森間ニ鐵道ヲ建築シ之カ資金ヲ得ルノ手段トシテ手形ヲ發行スルノ策ヲ獻シタリ、題シテ「陸奥青森マテ鐵道築造ノ議」ト云ヒ

『蒸氣車手形ノ法』ト謂フ、五年三月別ニ『鐵道建議』ヲ提出シ五月『東京ヨリ青森マテ鐵道建言書』ヲ以テ前ニ提出シタル『陸奥青森マテ鐵道築造ノ議』ヲ一層明白ニ解説シタリ、而シテ七月ニ至リ更ニ『東京府内周廻ノ鐵車路』ヲ建築センコトヲ東京府ニ請願シ皇城外濠ノ水ヲ去リ其高低ヲ平準シ之ニ鐵道ヲ敷設シ内外ノ通衢ハ從來ノ如ク橋梁ヲ架シ別ニ一水路ヲ設ケ内濠ノ水ヲ鐵路外ニ疏通セハ其水利ヲ妨ケズシテ大ニ交通ノ便ヲ得ヘシト謂ヘリ

高島嘉右衛門カ明治五年五月ヲ以テ提出セシ『東京ヨリ青森マテ鐵道建言書』ト題スル意見ニハ具體的ノ方案ヲ示シタリ、即チ東京青森間ニ鐵道ヲ建築シ運輸ノ業ヲ營ムノ目的ヲ以テ各舊藩知事ノ蓄財ヲ十箇年間政府ニ借上ケ政府ハ之ニ年七分ノ利子ヲ附シ元利合金ヲ以テ鐵道ヲ建築シ其益金ヲ以テ出金高ニ應シ配當スルモノトス、然レトモ若シ此方法ニシテ許サレザルトキハ一哩平均五萬兩ヲ以テ嘉右衛門一己ニ建築請負ヲ命セラルヘシ、其運輸開始後益金一割ナルトキハ三分ヲ政府ノ所得トシ七分ナルトキハ之ヲ金利ニ充テ五分ナルトキハ二分ヲ政府ヨリ補給シ營業九十九箇年ニシテ鐵道ハ凡テ政府ノ有ニ歸スヘシト謂フニ在リ、今其建言書ヲ左ニ録スヘシ

東京青森間
鐵道建言書東京ヨリ
青森マテ
鐵道建言書

東京ヨリ陸奥青森迄鐵車道御施行ノ趣諸般御創業ノ首メニ當リ莫大ノ費用ニテ實ニ容易ナラサル御大業ト云ヘトモ是ノ事業ニ於テハ亦他ニ換フ可ラサル一大緊要ノ急務ナリ如何トナレハ方今已ニ北邊ノ御開拓ニ臨ミ許多ノ御費用ヲ懸ケサセラレ候モ蓋シ恐ラクハ御遠慮在セラレ候儀是衆ノ知ル所若シ今ニシテ壹歩ヲ後ル、トキハ實ニ挽回シ易カラス亦衆ノ恐ル、所ナリ且ツ御開拓ノ進歩ニ於ケルモ其中間ノ往來ヲ開キ以テ行旅ノ便ヲ得セシメサレハ其費用著實スルコト能ハス私會テ右鐵道ノ事業ニ就テ建議スル費用ノ儀ハ舊知事蓄財ノ内ヲ擧ケ十ヶ年ノ間年七分ノ利足ニテ之ヲ政府ニ借リ其利足ノ合金ヲ以テ政府ノ出金ト認メ以テ是ノ鐵路ヲ建築シ成業ノ後其利金ヨリ出金ノ高ニ配當シテ其元金ノ皆濟マデハ即チ政府ト舊知事トノ會社ヲ以テ出來スル仕法ナリ今舊知事ヲシテ蓄財ノ内ヲ擧ケシムルニハ其法苛刻ニ似テ實ハ其方嚮ヲ錯マラシメサルノ御仁惠トイフヘク若シ然ラズンハ一哩程坦險平准金五萬兩ノ積リヲ以テ私エ請負ニ仰付ラレ其成業運轉ノ後ニ於テ諸費ヲ除キ其利益一割ニ當ルトキハ其三分ヲ政府ノ益トナシ其利益

七分ノトキハ其金利ニ充テ出入ナク若シ又五分ニ當ルトキハ政府ヨリ其不足ノ二分ヲ給シ此會社ニ加入出金スルモノハ七分ノ金利ヲ取ルコト九十九年ニテ終リ百年ノ後コノ鐵車道全ク政府ノ所有トナルノ法ナリ夫レ人民ノ融通ハ實ニ開化富強ノ基ヒニシテ今ノ時ニ於テ融通ノ道ヲ開カスンハ北海道ノ地方ハ勿論内地ト云ヘテ廣原平野何時カ能ク有益ノ地トナラン亦唯土地ヲシテ棄擲スル而已ニ非ス衆庶ヲシテ空シク負困不測ノ害ヲ被ムラシムルニ至ラン豈恐ル可キニ非スマ右鐵車道ノ儀孰レニモ拜命ノ上ハ至急分間ニ取掛リ必ラス時日ヲ期シテ成功ヲ爲ス可ク所謂一日ノ因循ハ國家百歳ノ不益方今開化ノ速ナル實ニ驚ク可ク實ニ貴フ可キ際ニ於テ獨リ此ノ事業ニ而已其機會ヲ錯マルコアラハ豈遺憾ナラズヤ豈遺憾ナラズヤ伏而以テ御諒察ヲ乞フ頓首謹白

明治五申年五月

横濱入舟町

高島嘉右衛門

工部省御省御中

高島嘉右衛門

工部省ハ之ニ關シ明治五年五月二十九日ヲ以テ神奈川縣ニ移牒シ「舊藩知事著

財金借上等ノ義ハ當省ニ於テ詮議難及ニ付其筋ヘ可申且鐵道建築ノ義ハ見込ノ次第有之ニ付入費一里五萬兩ノ割ヲ以テ請負等ノ義ハ當時難聞届ノ趣ヲ以テ願書ヲ却下セシメタリシカ高島嘉右衛門ハ深ク之ヲ遺憾トシ更ニ岩倉右大臣ニ進言シ尋テ松平春嶽伊達宗城ノ二人ニ説ク所アリ二人爲ニ華族間ニ勸説シタリシカ時恰モ英國ニ在リシ蜂須賀茂韶亦書ヲ寄セテ鐵道ノ必要ヲ説キ同族蹶起ヲ促カス所アリ遂ニ六年三月華族有志者ハ鐵道會社設立ヲ太政官ニ請願スルニ至レリ

蜂須賀茂韶ノ建言書

是ヨリ先明治四年岩倉全權大使ノ英國ニ至ルヤ偶、蜂須賀茂韶、鍋島直大ノ二人ト相會ス、大使二人ニ告クルニ我國鐵道ヲ興スノ急務ナルコトヲ以テシ其資金ハ宜シク華族ノ結合ニ待ツヘキヲ説キタリ、二人其意ヲ領シ書ヲ同族ニ寄セテ勸誘スル所アリ、五年十月蜂須賀茂韶ハ更ニ左ノ書ヲ政府ニ提出シタリ

敬白 臣等無能徒ラニ

陛下ノ鴻恩ニ浴シ家祖ノ餘業ニ藉リ以テ猥ニ封祿ノ富ヲ忝フシ列ヲ四民ノ上ニ專ラニス 臣等豈其獨リ能ク之ニ報効スル所ノ者ヲ思ハサルヘケンヤ苟モ徒ラニ是ノ恩ニ浴シ是ノ富ヲ有シ飽暖遊逸一モ報効スル所ナクンハ則

陛下ノ仁能ク恕シテ之ヲ問ハサルモ其レ何ヲ以テ臣等ノ家祖ニ應シ其レ何ヲ以テ天下蒼生ニ對センヤ是故ニ臣日夜焦心苦慮以テ上

陛下鴻恩ノ萬分ニ報シ下天下蒼生ノ衆ニ利シ以テ家祖ノ餘聲ヲ辱シメサルモノヲ謀ラントシ而シテ頃口窃ニ見ル所アリ以テ左ニ陳シ特ニ

陛下ノ聖裁ヲ仰カントス夫レ宇宙文明ノ運ニ方リ

陛下神聖英武天下ノ賢ヲ網羅シ四海ノ才ヲ登庸シ諸官悉ク理リ百弊俱ニ舉ル臣等夫レ何ヲ以テ能ク其萬分ヲ議センヤ然リト雖モ臣等華士族ノ如キ封建積習ノ未タ除カサル者ニシテ而カモ天下財ヲ耗スルノ尤ナル者ナリ是必將ニ政府諸官其措置ヲ議シ以テ速ニ其消盡ノ驗ヲ舉ケスンハアルヘカラサル者トス然ルニ今日ノ勢一旦之ヲ廢シテ給セサレハ則蒼生其產ヲ失シ以テ窮途ニ狼狽セントスル者各縣各地ニ普ネカラントス是亦慮カラスンハアル可カラサル者ナリ然リト雖モ是則政府百官ノ事耳臣何ソ敢テ多言センヤ唯臣等今日ノ務ハ自ラ理産ノ道ヲ辨シ而シテ以テ政府一大冗費ヲ消盡シ得ルノ効ヲ助ルニ在ルノミ臣是ニ於テ自ラ其理産ノ道ヲ辨スル所以ノ方法ヲ盡シ以テ復タ天下蒼生ノ洪福ヲ致スノ一端ヲ裨補セントス臣頃口歐洲ノ實況

ヲ歴見シ以テ各國隆盛ノ由ヲ觀ルニ蓋シ鐵道ノ利以テ其富強ヲ致ス亦大ナリト謂フヘシ今ヤ

皇國商賈行旅運輸消息ヲ便ニシ富強ノ礎ヲ建テントスル鐵道蒸汽車ノ設最其急タル固ヨリ論ヲ俟タスシテ之ヲ知ル然ルニ鐵路蒸汽車ノ設固ヨリ其費ス所巨萬而シテ其功始メテ舉ル臣竊ニ惟フニ今日政府ノ歲入猶未大ナラス而シテ其費ス所百端多カラサルヲ得ス加之巨萬ノ費徒ラニ政府ノ力ヲ以テ鐵道蒸汽車ノ役ニ從事セントス豊夫レ容易ナランヤ是故ニ臣謂フ願クハ臣等華族有志ノ者之ヲ率先シ以テ廣ク士族等ノ有力者ニ募リ其家祿家財等ノ餘ス所ヲ合シ以テ一團ノ會社ヲ結ヒ而シテ其會社ノ力ヲ以テ或ハ東京ヨリ奥州青森ニ至リ或ハ東京ヨリ越後新潟ニ至ル等ノ地ニ鐵路蒸汽車ヲ設ケ以テ上

陛下文明ノ治政府巨萬ノ効ヲ裨補シ下天下蒼生洪福ノ基ヲ開キ而シテ臣等亦自ラ其理産ノ道ヲ辦スルヲ得ントス然シテ十數年成功ノ後果シテ其會社ノ利ヲ以テ臣等生産ノ財本ヲ生シ得ルニ至リ華士族等ノ祿擧テ之ヲ政府ニ還納セハ則政府亦一大冗費ヲ省キ以テ有用ノ費ニ供スルヲ得ントス誠ニ如

此ノハ臣等又遊逸暖飽ノ譏ヲ免カレ勞衣力食ノ道ヲ得從テ家祖ニ報セント
ス豈亦臣等ノ至幸ナラスヤ臣幸ニ許可ヲ得ハ即チ同志ヲ募リ以テ一社ヲ結
立シ即チ臣カ家祿家財等ヲ以テ社ニ投セントス臣海外ニ在リト雖モ其人ヲ
得テ此舉ニ從事セシメン仰キ願クハ 聖明臣カ迂言ヲ棄テス速ニ允許アラ
ンコトヲ

明治五年十月

蜂須賀 茂 韶

德川慶勝外
九名ノ請願
書

明治六年三月二十三日德川慶勝外九名ハ蜂須賀茂韶建言ノ趣旨ヲ承ケ左ノ書
面ヲ以テ政府ニ請願シタリ

臣等叨リニ海岳ノ 朝恩ヲ辱シ而シテ空手徒食毫モ國家ニ報スル所无シ實
ニ恐悚ノ至ニ不堪窃ニ惟ルニ歐米諸洲今日文明強大ノ隆盛ヲ致ス所以ハ皆
合心協力結社自國ノ大業ヲ興セリ臣等モ亦之ニ倣ヒ曩ニ英國龍動留學蜂須
賀茂韶及至願候鐵道汽車ノ儀相談申越候通共同會議シ會社ヲ結立シ鐵路汽
車ヲ興ス事ヲ希望ス仰願クハ臣等ノ素志ヲ遂シメ前件興立ノ儀御允許ヲ蒙
リ候ハ、臣等隨テ廣ク同志ヲ募リ共ニ此舉ニ從事セシメ
皇國隆盛ノ萬分ヲ裨補セン事ヲ奉懇願候也誠恐誠恐謹言

明治六年三月二十三日

德 川 慶 勝
松 平 慶 永
伊 達 宗 城
池 田 慶 德
毛 利 元 德
池 田 茂 政
龜 井 茲 監
山 内 豊 範
細 川 護 久
池 田 章 政

高島嘉右衛
門ノ鐵道建
築意見

以上二通ノ書面ハ政府ニ提出セラレシママ久シク省セラレザリシヲ以テ蜂須
賀茂韶ハ小室信夫ヲ代理トシテ英國ヨリ歸朝セシメ政府及華族等ニ説ク所ア
リ、而シテ高島嘉右衛門亦華族間ニ勸説シ明治七年七月一篇ノ意見書ヲ提示シ
タリ、之ニ據ルニ東京青森間ヲ四百五十七哩トシ其建築費ヲ一哩五萬圓ノ平均
ヲ以テ二千二百八十五萬圓トシ之ヲ十箇年ニ分割シテ逐年工ヲ進ム、而シテ華

族總祿高現石九十六萬石ノ四割即チ三十八萬四千石ヲ毎年出資スルモノトシ
二斗ヲ一圓トスレハ一百九十二萬圓ヲ得之ニ政府ヨリ給スル七分ノ利ヲ合セ
十年ニ至レハ優ニ建築費ヲ償フニ足ルモノトセリ其書ノ一部ニ曰

目今天下無事特リ 朝廷ノ畫策スル所富國饒民ノ術ノミ夫レ本朝ノ地勢タ
ル東西相距ル僅ニ六百里ニ過キス而シテ風殊ニ俗異ナリ言語相通セサル事
殆ト外國人ニ接スル如ク故ニ人口餘リアリテ物産已ニ多シト雖モ而モ國ノ
富ヲ致サ、ルモノ海陸運輸ノ便未タ全ク開ケス人口ノ粗密未タ平均セス地
ニ不毛荒蕪多ケレハナリ噫此民ヲシテ富民ニ此國ヲシテ富國タラシメント
スル其レ何ヲ以テ先ニセン愚カ淺見薄識ヲ以テ考慮スルニ特リ東京ヨリ奧
州青森ニ至ルノ鐵道ヲ築クヲ先トス故ニ愚會テ之ヲ工部省ニ建言スルコト
三回〔中略〕是時ニ方テ諸公ノ力ヲ以テ爲ス所ナクンハ蜂須賀公ノ遠ク歐州實
地上ニ研究スル處ノ畫策モ畫餅ニ屬スルノミナラス今日 朝廷優渥ノ
聖慮ニ答フル何ヲ以テ其實倣ヲ建玉フヤ天下士民ノ標準タル華族ノ高位ニ
居テ力食自營ノ道ヲ立テスンハ素餐ノ責ヲ脱シ士民ヲ開化セシムルノ期ナ
カラン故ニ今奮然志ヲ立テ諸公へ賜フトコロノ恩祿十分ノ四ヲ割キ以テ此

資ニ致シ一ノ鐵道會社ヲ結ヒ協力同心以テ此工ヲ起シ以テ此往來ヲ開クハ
上朝廷ニ致シ下人民ニ答フル義務中ノ最先ナルモノトス其之ヲ爲ス一箇ノ
力以テ之ヲ爲サント欲セハ又難キニ似タリト雖モ而モ華族ノ衆キ之ヲ合ス
レハ易々タルノミ愚嘗テ小野鐵道權頭實地上ヲ測算スルモノヲ見ルニ全程
四百五十七哩建築ノ費一哩程金五萬圓之ヲ全程ニ積算スルニ二千二百八十
五萬圓期ヲ十年ニ定メ每期百九十二萬圓ヲ要シ十年ニシテ全道竣功始十里
ヲ建築スレハ十里ノ便益ヲ得隨而開ケ終ニ北海道へ其脈絡ヲ通スルニ至ル
如斯ナレハ開拓ノ成功ヲ修ムル神速ニシテ人民來往ノ便貨物運輸ノ利ノミ
ナラス彼我ノ有無ヲ通シ沿道ニ陸ノ不毛ヲ開キ巨多植民ノ便ヲ興シ物産ヲ
繁殖スル其利枚舉ニ遑アラサルナリ加之諸公永世ノ恒産立チ恩祿ヲ奉還ス
ルモ資産餘アルニ至ラン是所謂確乎タル不動産ニシテ天下ノ士民是ヨリ利
化スル多々此時ニ方リ素餐ノ責ヲ脱シ芳名ヲ竹帛ニ垂レ豈偉ナラスヤ若シ
諸公ニシテ此工ヲ起サス數年ニシテ開化ノ度彌進ムニ方リ政府此鐵道ヲ築
ク資ヲ外國ニ要ス必若干ノ利子ヲ拂ハサルヲ得ス
諸公ノ此業ヲ起スニ方リ外國ヨリ金ヲ借り或ハ華族ヨリ祿ヲ借リ上ルト看

做サハ政府ヨリ諸公へ對シ至當ノ利子ヲ賜與スル當然ノ理ニシテ是亦政府ノ義務ナリ華族惣祿高現石九十六萬石此四割三十八萬四千石之ヲ二斗相場ニシテ百九十二萬圓コレへ七朱ノ利ヲ加へテ逐年出額ノ減スル左ノ如シ

一 初年金百九拾貳萬圓 元 但シ利子七朱

此年政府取附ノ利子金拾參萬四千四百圓

一 二年金參百九拾七萬四千四百圓 前年ノ元利相加ル高

利子金貳拾七萬八千貳百八圓 同 上

一 三年金六百拾七萬貳千六百八圓 同 上

利子金四拾參萬貳千八拾參圓 同 上

一 四年金八百五拾貳萬四千六百九拾壹圓 同 上

利子金五拾九萬六千七百貳拾八圓 同 上

一 五年金壹千四百萬四千四百拾九圓 同 上

利子金七拾七萬貳千八百九拾九圓 同 上

一 六年金壹千參百七拾參萬四千參百拾八圓 同 上

利子金九拾六萬四千四百貳圓

一 七年金壹千六百六拾壹萬五千七百貳拾圓 同 上

利子金百拾六萬參千百圓 同 上

一 八年金壹千九百六拾九萬八千八百貳拾圓 同 上

利子金百參拾七萬八千九百拾七圓 同 上

一 九年金貳千貳百九拾九萬七千七百參拾七圓 同 上

利子金百六拾萬九千八百四拾貳圓 同 上

一 十年金貳千六百五拾貳萬七千五百七拾九圓 同 上

利子金百八拾五萬六千九百參拾圓 同 上

概算如此其利額ノ大ナル出額ヲ補益スル知ルヘキナリ譬ハ一期一千圓ヲ出ス者十年ノ後元利相加ヘテ金一萬四千七百八十圓トナル一箇ノ株金タリ之ニ若干ノ利益配當ヲ得ル一大生計ナラスヤ

明治七年九月十八日太政官ハ蜂須賀茂韶ノ書面及徳川慶勝外九名ノ書面ニ對シ「其方法委詳書載工部省へ可差出」ト指令セリ是ニ於テ華族等ハ高島嘉右衛門ト會見シテ其意見ヲ聽キ更ニ協議ヲ遂ケ徳川、松平、伊達、細川、兩池田、山内、龜井ノ八家ニテ出資金二百五十萬圓ヲ負擔シ東京青森間ノ内先ツ東京宇都宮間ヲ建

華族八家ノ鐵道資金頁

築スルモノトシ其建築ニ關シテハ高島嘉右衛門會計ニ關シテハ澁澤榮一之カ
 事務ニ當リ資本主總代ハ前島密ト定メ各幹旋スル所アラシメタリ然ルニ爾後
 事業ノ進行澁滯シ動モスレハ崩壞セントスルノ狀アリシヲ以テ伊達宗城池田
 章政ノ二人熱心之カ支持ニカメ翌八年ニ至リ建築區間ヲ東京福島間トシ其建
 築費ヲ七百五十萬圓ニ増加セシモ議再ヒ變シテ之ヲ東京宇都宮間ニ復シタリ、
 此間澁澤前島等ハ諸般ノ調査ニ從事シ華族等ノ集會ヲ開クコト數回ニ及ヒ且
 ツ政府當局者ニ向ツテ内議スル所アリシモ之カ許否ニ關スル政府ノ態度未タ
 定ラズ時ニ井上馨ハ鐵道敷設ノ計畫ヲ抛擲シ既成鐵道ノ拂下ヲ請願スルノ時
 宜ニ適スルヲ忠告シ華族等爲ニ集會ヲ開クコト前後十二回ニ及ヒテ議遂ニ決
 シ茲ニ華族組合ハ東京橫濱間鐵道拂下ヲ政府ニ請フニ至レリ

井上馨ノ忠告

第二 東京橫濱間鐵道拂下約條

華族組合ハ井上馨ノ忠告ニ因リ官設鐵道ノ拂下ヲ請願スルニ決シ明治八年澁
 澤榮一ニ託シテ拂下ニ關スル條件ヲ起案セシメタリ而シテ同年五月澁澤榮一
 ハ之ヲ起案シ東京橫濱間鐵道及附屬器械竝家屋一切ノ實費概算ヲ二百五十萬

鐵道拂下條
件

圓トシ外ニ複線鐵橋等ノ費用ヲ五十萬圓ト見積リ合計金三百萬圓ヲ拂下價格
 ト定メ七箇年賦ヲ以テ毎年二回政府ニ上納シ毎回ノ上納高ヲ金二十一萬四千
 圓(最終期ハ二十一萬八千圓)トシ此金額ニ對シ華族各家毎年ノ家祿ノ一部ヲ抵
 當トシ以テ異變ヲ防クノ用ニ供シ七箇年間ハ上納高ニ對シ年七分ノ利ヲ政府
 ヲリ下付スルモノトセリ斯クシテ華族組合二十七名ハ盟約書ヲ作り各自ノ分
 擔資金ヲ決定シ合計金三百一萬六千六百五十二圓ヲ出資スルコトヲ約シ六月
 十九日附ヲ以テ拂下願書ヲ提出シタリ

拂下願書

鐵道建築ノ工世道ノ隆盛ヲ裨補シ邦國ノ益民人ノ利因テ以テ増殖スルハ更
 ニ喋々ノ辯ヲ要セス曩ニ臣等協同戮力此業ヲ創起シ聊以テ隆渥ノ恩ニ報酬
 シ旁ラ自家ノ經營ニ充ンコトヲ謀リ去ル明治六年三月二十三日ヲ以テ鐵軌
 建築ノコトヲ奉願候處同七年九月十八日御附箋相成其規則方法取調尙上申
 スヘキトノ御指令ニ付爾來同志ノ同族中屢相會同シテ其方法ヲ審議イタシ
 且其事務ニ練達スル人士ニモ相諮リ百方苦心致候得共到底臣等ノ不能微力
 ヲ以テ此洪業ヲ創起スルモ其結果ノ功ヲ見ル能ハサルコト、覺悟仕候ニ付
 右新築ノ事業ハ只官行ヲ奉翹足候外無之然リト云トモ臣等ノ起念ニ於テモ

亦以テ空ニ附スルニ忍ヒサルニ付更ニ相商量シテ現ニ官ニ於テ成功シタル東京横濱間ノ鐵道及附屬家屋諸器械共御拂下相願其代金ハ年賦ニテ上納ヲ御許允被下度候然ル時ハ臣等ノ宿志モ其萬一ヲ達シ候ニ付今日ヨリ結社シテ其約束ヲ設立シ追テ年賦金上納濟ノ後ハ百事成規ニ遵ヒ其實業ニ從事仕度奉存候間仰願クハ微衷御汲量ノ上願意御許允被下度候且右御許允可相成譯ニ候ハ、年賦金上納都合及其利息其他皆濟後鐵道交附ノ順序迄卑考取調可申上ニ付右拂下可相成價位並此鐵道御開業後通常ノ經費收入利益等ノ計算書御下示有之度此段奉願候也

久松定謨	從五位	池田輝知
毛利元忠	從五位	池田德潤
池田元敏	從五位	池田元敏
池田直安	從五位	池田直安
池田純熙	從四位	池田純熙

明治八年六月十九日

池田章政	從四位	池田原政敬
池田前利嗣	從四位	池田前利嗣
池田内豐範	從四位	池田内豐範
池田平賴聰	從四位	池田平賴聰
池田伊直憲	從四位	池田伊直憲
池田久松勝成	從四位	池田久松勝成
池田伊達宗德	從四位	池田伊達宗德
池田松平茂昭	正四位	池田松平茂昭
池田龜井茲監	從三位	池田龜井茲監
池田田茂政	從三位	池田田茂政
池田毛利元德	從三位	池田毛利元德
池田川義宣	從三位	池田川義宣
池田川茂承	正三位	池田川茂承
池田德川慶德	從二位	池田德川慶德

從二位 伊 達 宗 城
 從二位 蜂 須 賀 茂 詔
代理小室信夫
 正二位 松 平 慶 永
 從一位 德 川 慶 勝
 從一位 九 條 道 孝

太政大臣 三條實美 殿

伊藤工部卿ノ意見

該願書ニ對スル伊藤工部卿ノ意見ニ曰、東京横濱間鐵道ノ創業以來明治八年六月マテノ費額ニ複線工事殘、六郷川鐵橋其他工事中ノ費額ヲ合スレハ金三百一萬四千四百五十四圓三十八錢一厘九毛ト爲ル、故ニ之ヲ金三百萬圓ニテ拂下ケ六箇年賦ヲ以テ上納スルモノトシ一箇年六朱ノ利ヲ下付セラルヘシト、蓋シ東京横濱間鐵道ハ曩ニ英國ニ於テ九分利公債募集ノ際明治六年以降十箇年間其益金ヲ擔保ニ供シタルモノナルモ明治十五年ヲ以テ期間滿了シ本請願ノ如ク六箇年ノ後ニ鐵道全部ヲ引渡スモノトスレハ敢テ之ニ抵觸スルコト無シ、依テ政府ハ工部卿ノ意見ヲ容レ六箇年賦ヲ條件トシテ六分ノ利子ヲ下付スルニ決シ八年十月十二日東京府知事ヲ經テ請願人等ニ拂下許可ヲ通達シタリ、然ル

鐵道拂下許可

ニ請願人等ハ年限短縮ト利子ノ低下ヲ苦痛ナリトシ更ニ十月三十一日附ヲ以テ前願ノ如ク七箇年賦七分利ニ變更アランコトヲ請ヒ若シ聽カレズンハ年限又ハ利子ノ内執レカ之ヲ容レラレタシト謂ヘリ、是ニ於テ政府ハ詮議ノ後十二月七日附ヲ以テ利子ハ「年六朱ニ据置年限ノ儀ハ願ノ通り七箇年賦ニ聞届」ノ指令ヲ與ヘタリ

拂下約條

明治九年三月鐵道拂下約束條款ノ草案成リシモ政府間ニ議論アリテ之カ決定遷延シ七月ニ至リ左ノ約條十四箇條成リ工部、大藏兩卿ハ八月五日ヲ以テ双方協議ノ上請願人ト結約シタルコトヲ太政大臣ニ届出テタリ、是ヨリ先請願人中ニ異動アリ、即チ德川茂承ハ組合ヨリ脱退シ德川義宣ハ薨去シ新ニ從四位前田利同之ニ加入シタリ

第一條 東京横濱間ニ互ル鐵道竝土地及ヒ所屬ノ諸館屋諸器械ヲ併セテ政府ヨリ華族二十六名ノ組合ニ讓渡スヲ約ス而シテ其代價ハ三百拾萬圓ノ金額ニシテ内三百萬圓ハ七ケ年賦ニ上納スヘク且此年賦金ハ皆納濟ノ年マテ年々増加セシ總額ニ對シ政府ヨリ年六朱ノ利息ヲ下付シ殘リ拾萬圓ハ特別ニ右七ケ年後無利息十ケ年賦ニ上納スヘキヲ允准セリ然ル上ハ向後此鐵道ニ於テ政府ヨリ別ニ代價ノ増額ヲ此組合ニ徵求スルコトナカルヘシ

第二條 華族二十六名ヨリ上納スル金額ノ割合ハ別紙ニ記シ之ヲ此約條ニ附セリ〔別紙略〕

第三條 右三百萬圓ハ明治九年七月ヨリ七ヶ年賦明治十六年一月ヲ限り毎年兩季即チ一月五日七月五日ヲ以テ毎時金貳拾壹萬四千圓最終ノ季ハ金貳拾壹萬八千圓ヲ右組合ヨリ大藏省へ上納スヘシ

但明治九年七月分ハ來ル八月五日ヲ期シ上納スヘシ

第四條 右年賦上納金ニ對スル所ノ年六朱ノ利子ハ毎季ノ上納金ニ割合ヒ其上納ノ月ヨリ六ヶ月分ヲ計算シ毎年兩度ツ、即チ六月十二月ノ末ニ於テ政府ヨリ組合ニ附與スヘシ

但第一季明治九年十二月ニ於テハ同年八月上納セシ金額ニ對スル所ノ利子ニ係リ同十年六月ニ於テハ第一季明治九年八月第二季同十年一月上納ノ金額ニ係リ同十二月ニ於テハ第一第二第三季上納ノ金額ニ係ル以下皆之ニ倣フ而シテ十五年十二月ニ於テハ第十三季ニ充ル所ノ金額ニ係ル所ノ利子ヲ下附スル者ナリ

第五條 代價ノ内三百萬圓上納皆濟ノ日即チ明治十六年一月以後東京横濱間ノ鐵道及ヒ其附屬館屋器械地所之ニ附帶スル地券等一切ノモノヲ政府ヨリ組合へ引渡スヘシ
第六條 此鐵道ニ屬スル列車ロコンモチ一ト上家屋ステーション納屋倉庫地所其外一切ノ諸器械ハ年賦上納ノ年度中其毀損ニ從ヒ工部省ニ於テ適宜之ヲ修繕シ又ハ之ヲ新造スヘキヲ勿論ナレモ所用之要具ハ年賦濟ノ期ニ臨ミ都テ損傷不具等ノヲナク之ヲ引渡

スヘシ

第七條 七ヶ年賦上納濟迄ハ組合ニ於テハ其金額ニ對スル所ノ定額ノ利子ヲ收受スルヲ以テ此鐵道會計上ノ損益ハ關係セサルヘシ然レモ右年限中此鐵道ノ地勢ヲ變換シ又ハ此線路ニ接續シテ更ニ他ノ鐵道ヲ新築スル等ノヲアルハ工部省ヨリ組合ニ照會スヘシ

第八條 此鐵道ヲ組合ニ讓受ケタル上ハ全ク組合ノ所有物トナシ永久其事業ヲ營ムヘキヲ得ヘシ就テハ是迄政府ヨリ頒布スル鐵道ノ諸布告規則類及ヒ向後頒布スヘキ命令ヲ遵奉スヘシ

第九條 此鐵道ニ屬スル軌道敷地及ヒ各駐車場ノ地所ハ特別ノ許可ヲ以テ其地稅ヲ獨除シ其他ノ地所ハ相當ノ地稅ヲ上納スヘシ

第十條 年賦金上納方並利子受取方ハ組合ヨリ第一國立銀行ニ委託シテ之ヲ取扱ハシムヘシ

第十一條 年賦上納金三百萬圓皆濟ノ上鐵道引渡シノ時ハ從前政府ニ於テ此鐵道ニ使役セラレシ内外ノ職員ハ當人ノ望ミニ任セ之ヲ讓與シ阻碍ナカラシムヘシ

第十二條 此組合ニ於テ年賦期限中若シ無餘儀事情ニ際會シ總高ノ金額ヲ皆納スルヲ能ハサル時ハ政府ニ於テ左ノ三條中ノ一ヲ選テ之ヲ處分スヘシ

- 一 既濟之金額ヲ以テ本鐵道一部ノ株券ト爲シ官私共有スルヲ得セシムル事
- 一 年限ヲ定メ利子ヲ附テ公債ト爲ス事

一 更ニ株主ヲ募リ此立會ヲ相續セシムル事

第十三條 此約束ヲ爲シタル後ハ組合ヨリ鐵道事務ニ付テ稟請ノヲアレハ都テ工部省ニ上申スヘシ又鐵道ノ事況及其會計ノ情實ヲ預知スヘキ爲メ組合總理代人ヲ以テ鐵道寮ニ稟候スルヲ得ヘシ

第十四條 此組合ニ於テハ追テ定款申合セ規則ヲ設ケ諸般ノ事務取扱方順序ヲ定ムヘキニ付之ヲ工部省ニ稟告シ其承認ヲ得テ確定スヘシ
右約條ノ證トシテ茲ニ記名調印致候也

明治九年八月五日

大藏卿 大 隈 重 信
工部卿 伊 藤 博 文
九 條 道 孝

〔外二十五名略〕

拂下約條取
消請願

斯ノ如ク約條調印済ト爲リシカハ第三條ニ據リ明治九年七月ニ上納スヘキ金額ハ調印ノ日ニ納付シ第二回ノ分モ翌十年一月ニ納付シタリシカ七月ニ至リ第三回ノ納付ヲ爲サントスルニ際シ端ナクモ一ノ故障ニ遭遇シタリ即チ金祿公債證書發行條例ノ施行ト共ニ華族ノ家祿ハ凡テ公債ニ變シ之カ爲各家ノ收入上ニ大ナル影響ヲ及ホシ延テ鐵道拂下ニ對スル上納金ノ負擔ニ困難ヲ感スルニ至リタレハ組合中ノ一派ハ之カ拂下ヲ辭セントスルノ論ヲ立テタリ時ニ

澁澤榮一ハ此論ニ反對シ鐵道拂下繼續ノ方案ヲ立テ華族組合ノ爲力說屢次ニ及ヒタリシモ華族等ノ大勢ハ拂下ヲ辭スルノ論ニ傾キ尙ホ一方ニハ岩倉具視カ別ニ一般華族ノ祿券ヲ集合シ一大資本ヲ作りテ新ニ銀行ヲ設立シ之ヲ機關トシテ東京青森間ノ鐵道ヲ敷設セントスルノ案ヲ以テ同族間ニ德憑シ既ニ其第一著手トシテ第十五國立銀行ヲ創立シタリシカハ鐵道拂下組合ノ華族等ハ一面ニ該銀行創立ニ加入シナカラ他面ニハ第三回ノ上納金ヲ負擔スヘキ場合ニ遭遇シタリ依テ該銀行ニ一時ノ上納金借用ヲ請ヒシモ斯ル姑息ノ方法ニテハ將來ノ見込確實ナラズ加之當時公債價格下落シテ銀行ノ資本額ハ一百萬圓以上ノ減少ヲ見タルヲ以テ引續キ貸附クルノ餘力ヲ有セザリシカハ是ニ於テ華族組合ハ毎回斯ク覺束ナキ境遇ニ立タンヨリハ寧ロ斷然拂下ヲ辭スルニ若カズトシ茲ニ組合解散ノ議ヲ決シ明治十年十二月十九日大藏工部兩卿ニ拂下約條取消ヲ請願シテ曰「鐵道年賦金ハ家祿ヲ以テ之レニ充ツヘキノ目的ハ祿券御發行ノ爲メニ障ヘラレ後復タ其祿券ヲ運用シテ此年賦金ヲ皆納致スヘキ考案ハ其集束保合同族銀行創立ノ爲メニ妨ケラレ而シテ今日ニ至リテハ其同族一般ニテ此鐵道ヲ共有スヘキノ議モ猶行ハレ難キノミナラス空シク雲間ノ現

象ニ屬シ候間最早私共ニ於テモ餘資無之奈何トモ困難ノ態ニ陥リ申候就テハ萬々遺憾ノ至リニ候ヘ共此鐵道御拂下條款御取消ノ義奉願候外無之候」ト、又併セテ既納金ノ拂戻ヲモ請願シタリシカ伊藤工部卿ハ「事情無據次第ニ相見候ニ付聞届候積」トノ意ヲ以テ之ヲ大藏省ニ照會セシニ大隈大藏卿ハ拂戻許可ニ賛同スルモ既納金六十四萬二千圓ヲ一時ニ還附シ難ケレハ大藏省ノ都合ニテ下付スヘシトノ條件ヲ以テ指令スヘシト謂ヒ翌十一年二月二日兩卿連署ヲ以テ太政大臣ニ伺出テ同月十八日「伺ノ趣特別ノ詮議ヲ以テ聞届候條金額渡方ノ儀ハ見込相立大藏省ヨリ可申出事」ノ指令アリ、三月九日兩卿ハ之ヲ組合ニ達シ而シテ組合ハ同月十八日總會ヲ開キテ解散ヲ決シタリ

既納金ヲ一時ニ還附セザル理由

大藏省カ直ニ既納金ヲ返還セザリシ理由ハ當時西南戰役ノ後ヲ承ケ財政頗ル困難ナリシト尙ホ一方ニハ既ニ集合シタル資金ヲ分散センヨリハ之ヲ利用シ組合華族ヲシテ有益ノ新事業ヲ經營セシメント欲セシニ由レリ、從テ政府ハ既納金還附ノ上ハ共同シテ一事業ヲ起スヘキコトヲ華族等ニ勸告シ華族等ハ之ニ應シ八月三十一日ニ至リ之カ還附ヲ受ケ乃チ澁澤榮一ノ提案ニ從ヒ該金ヲ海上保險會社ノ設立ニ充テタリ

第三 大阪堺間鐵道私設請願

大阪堺間鐵道發起

明治四年京都ニ關西鐵道會社創立セラレタリシカ其目的ハ政府ノ鐵道建築ニ對シ資金ヲ供給スルニ在リテ自ラ運輸ヲ營ムモノニアラズ、其自ラ運輸ヲ營ムヲ目的トシタルモノハ實ニ五年十月二十九日大阪府鴻池善右衛門、高木五兵衛、和田久左衛門、高木久三郎、百武安兵衛、吹田勘兵衛、蘆田周三郎、前田平次郎等ノ請願ニ係ル大阪堺間鐵道ヲ以テ嚆矢トス、其請願條項トシテハ建築ハ確實ニシテ熟練ナル外國人ヲ選ミ請負法ヲ以テ契約スルコト、鐵道線上ノ地所ハ公益ノ爲メ相當代價ヲ以テ買收スルニ故障ナキ様取極アリタキコト、汽車運輸規則並賃錢等ニ就テハ政府ノ規則又ハ差圖ニ從フコト等ニシテ即チ私設鐵道會社ノ濫觴トスヘキモノナリ、翌六年一月九日大藏省ハ之ニ意見ヲ添へ上申シテ曰「人民鐵道ノ至便ヲ了得シ立會結社此業ヲ興サンコトヲ企望候儀ハ實ニ進捗ノ一端ニシテ往々此所望ヲ達セシメ漸ク必要ノ地ヨリシテ布置相成度儀ト存候」ト、然レトモ該請願ハ結局許可ヲ經ルニ至ラズ、越エテ七年ノ末ニ至リ大阪堺間鐵道建築ノ請願ハ高知堺兩縣ノ各有志者ヨリ提出セラレタリ

高知縣有志者請願

堺縣有志者請願

鐵道許可及會社不成立

高知縣ノ請願者ハ同縣士族松井周助、岡本健三郎、林有造ノ三人ニシテ明治七年十一月ヲ以テ書面ヲ提出シタリ、其書ニ曰「鐵道御開業以來各所ニ御施設御座候趣拜承仕候ヘトモ枝道短線ニ至ルマテ每所官府御著手ニ相成候儀ニモ無御座哉ト奉恐察候間此度私共協力ノ上大阪堺ノ間鐵路取設ケ汽車通行仕候様仕度」ト、該請願ハ高知縣ヲ經テ工部省ニ進達セラレタリ、又同年十二月泉州大塚三郎、平河州澤田又七ハ之ト同一ノ線路ニ鐵道敷設ヲ請願セリ、其趣旨ハ前者ト同一ナルモ後者ハ「成功開業ヨリ五十年ノ滿期ニ至リ右鐵道上ニ於ケル器具家屋土地等悉皆獻納仕度」ト謂ヘル條件ヲ附シタルヲ異ニスルノミ、該請願書ハ堺縣ヲ經テ工部省ニ進達セラレタリシカ工部省ハ兩請願ニ對シ之ヲ如何ニ處理スヘキカノ案ヲ具ヘズシテ之ヲ太政官ニ進達シ單ニ「願意御聞屆人民ヘ御許容相成候歟又ハ官築致可然哉兩様ノ内御沙汰有之度」ト添申シタリ、而シテ太政官ハ八年一月二十三日「堺縣ヘ建築可差許」ノ指令ヲ下セリ、斯クシテ許可ヲ得タル請願人等ハ堺大阪鐵道建築會社ノ名ヲ用キ資本金二十二萬圓ヲ舉クルノ目的ヲ以テ畫策スル所アリシカ遂ニ會社ノ成立ヲ見ルニ至ラズシテ止ミタリ

第四 鐵道會社設立ニ關スル政府ノ取扱

鐵道資金借上ニ關スル伺

鐵道建築資金供給ノ目的ヲ以テ明治四年九月京都ニ關西鐵道會社第二章第三節第二參照設立セラレタリ、當時政府ハ財政ニ餘裕ナク資金ヲ民間ニ求ムルノ必要ヲ感セシモ政府ト出資者トノ關係ニ就キ政府ニ一定ノ方策アルニアラズ、依テ工部省ハ差向之ヲ定ムルノ必要アルヲ認め五年九月十八日ヲ以テ之ニ關スル伺書ヲ提出シタリ、其要鐵道ハ官設ヲ主義トスヘキモ財政多端ノ際ナルヲ以テ私設會社ヨリ年七朱ノ利ヲ以テ資金ヲ借上ケ政府ノ手ニ於テ鐵道ヲ建築シ開業後資金利子ト營業費ヲ收入ヨリ差引キ其純益ノ三分ノ一ヲ會社ニ給スヘシト謂フニ在リ、其伺書ニ曰

國勢開化ニ進歩シ人心鐵道ノ便ヲ曉リ現在鐵道建築ノ爲メ已ニ會社ヲ結ヘル西京會社ヲ始其他會社願出ノ者比々有之然ルニ西洋各國ニ於テ從來電線鐵道ノ義ハ人民ニ相任セ會社持ニテ仕來リ候得共人事ヲ便ニスルハ固ヨリ國民保護筋ニテ會社持ニテハ種々差支等有之政府持ニ無之テハ不相叶儀ニ付近來英佛米等專ラ買上ノ儀差起リ既ニ英國ニ於テハ從前會社持ノ電線ヲ

莫大ノ價金ヲ以テ買上候趣ニ候御國內ノ儀ハ今日ヨリ創始ノ儀ニテ一旦人民ニ渡候テ又買上候様ノ儀ニテハ不體裁ニ付幸ヒ使節モ當時洋行中ニ候得ハ夫是參考歸朝ノ上見込可申立候得共夫迄ノ處鐵道ノ儀ハ大段ノ費用ニ候得ハ當今御費用多端ノ折柄夫々御行届モ不被爲在儀ト被存候依之今後願出候會社金ヲ當省ニ於テ年七朱ノ利付ニテ借リ上ケ建築致シ追テ竣功開業ニ至リ候節ハ運輸入金ノ内ヨリ七朱ノ利益運輸修補其外一切諸費ヲ引去リ全ク利益三分ノ一ヲ右會社へ被下置候事ニ致度尤モ二十ヶ年後ハ當省都合ニ因リ元金悉皆下ケ渡シ候節ハ會社ニ於テ右鐵道ニ聊關係無之事ニ定約致置候ハ、全ク會社金ヲ借上ケ政府ニ建築致候儀ニテ他日御評議ニ因リ如何様ニモ取計出來可申御時節柄適宜ノ儀ト被存候右ニ付諸手續等ノ儀ハ追々取調差出シ可申候得共先見込ノ大意相伺候也

壬申九月十八日

工部少輔 山 尾 庸 三

正 院 御 中

追テ利益金半方被下置度趣申聞候會社モ有之候ニ付時宜ニ因リ右様取計候儀モ可有之此段前以申上置候也

會社事項ヲ
大藏省ノ主
管トス

之ニ對シ正院ハ五年十月十四日「書面ノ趣可爲伺之通候條官民約束之際將來ノ弊害無之様方法相設手續規則等巨細取調尙可伺出事」トノ指令ヲ以テ該伺ノ趣旨ヲ承認シ會社ニ關スル手續規則等ヲ審議シ伺出ヘキコトヲ命シタリ、然ルニ大藏省ハ十一月二十五日正院ニ上申シテ建築工事ノコトハ工部省ノ主管ナルモ資金ヲ湊合シ償還ノ利子ヲ定ムル等ハ大藏省ニ屬ス、然ルニ之ヲモ工部省ノ所轄トセハ會計ノ派脈相岐レ政府ノ財政統一モザルヘシト稟シタリ、是ニ於テ正院ハ翌六年一月十二日ヲ以テ「鐵道取建ノ儀自今人民會社へ被任右會社取結ノ儀ハ大藏省へ御委任相成候」ト通達シ以テ私設會社ニ關ル事務ハ大藏省之ヲ主管スヘキコトヲ明ニセリ、是ヨリ先工部省ハ五年九月十八日伺ニ對スル十月十四日指令ノ趣旨ニ據リ鐵道建築手續ヲ立案シ伺出テタリ、然ルニ此トキ已ニ會社事項ハ大藏省ノ主管ト定メラレ將ニ發令セラレントスル際ナリシカハ鐵道建築手續ノ伺ハ指令ノ必要ナキヲ以テ工部省ニ返付セラレタリ、斯クシテ會社事項ハ大藏省ノ主管ニ歸シタリシカ畢竟會社ノ設立カ資金調達ノ目的ニ出テ政府ノ財政ニ關係スル所大ナルカ故ニ斯ク定メラレタルモノニシテ工業行政カ工部省ノ掌理ニ屬スル限リ之ニ關スル會社事業ノ認定亦工部省ノ主管タ

ルハ當然タルヘキモ六年一月十二日ノ通達ハ之ヲ甄別セザルニ似タリ、而モ鐵道會社ニ關スル事項ハ政府ノ財政ニ關係ナキ限リ依然工部省之ヲ掌リ現ニ七年十一月及十二月ニ於ケル大阪堺間鐵道ノ請願ハ同省之ヲ受理シ太政官亦同省ヲシテ之ニ指令セシメタリ、後九年ニ至リ太政官ハ會社ニ關スル取扱ヲ明示スルノ必要アリトシ六月十九日第六十六號達ヲ以テ鐵道其他ニ關スル會社設立ノ請願ハ工部省之ヲ主管スヘキコトヲ定メタリ、是ニ於テ主管事務ノ範圍法文上ニ於テ明確ニ歸シタリ、其達ニ曰

第六十六號

使 府 縣

鐵道會社ニ關スル事項ハ工部省ノ主管トス

明治九年六月十九日

第五 東山社ノ企畫

華族組合ノ鐵道事業ハ明治十年末ヲ以テ頓挫シタリシカ翌十一年ニ至リ東京高崎間建築ノ計畫ハ東京日吉町ニ設立シタル東山社ニ依リテ主唱セラレタリ、

東山社ノ鐵道計畫

東山社ハ明治十一年五月林賢德、紅林員方二人ノ創立ニ係リ東京高崎間鐵道建築ノ目的ヲ以テ鐵道新築協議文、鐵道會社建設要旨、結社規則、入社手續、株主心得、會議總則等ノ諸篇ヲ草シ廣ク有志ニ檄シタリ、其趣旨金祿公債證書ヲ資トシ以テ東京高崎間鐵道ヲ經營セントスルニ在リ、其文ニ曰

近日朝廷非常ノ恩典ヲ以テ金祿公債證書ヲ下附セララル是レ諸君ヲシテ恒産ヲ興シ獨立不羈タラシメント期望セラレタル特旨ナリ諸君深ク聖旨ノ歸スル所ヲ考ヘ宜ク齊家攝理ノ功ヲ謀ルヘキハ論ヲ俟ス若シ此意ヲ誤リ徒ラニ空手坐食ニ費シ或ハ不熟ノ工商ニ從事シ若クハ遊逸放肆ニ投却シ復タ奉還ノ覆轍ニ陥リ一時散錢索無キニ至ラハ何ヲ以テカ皇澤ノ萬一ニ答フルヲ得ン既ニ此等ノ事實ヲ洞察スルニ由リ江湖競フテ國立銀行ヲ設立ス實ニ遠大ノ長策正確ノ美舉ト云フヘシ抑銀行ノ業ハ貨幣ノ流通ヲ開キ勸業ノ資基ヲ助クルヲ以テ國家必需ノ要具ナリトス然リト雖モ其資本ノ如キハ固ヨリ制限無ル可ラサルヲ以テ後進ノ望ヲ失スル者尠ナカラス豈遺憾ノ至リナラスヤ我輩退テ熟考スルニ恒産ヲシテ永遠不朽ニ垂レ最良確實會テ推算ヲ誤ラサルモノハ鐵道ニ如クモノ無ルヘシ夫レ鐵道ハ運輸ノ便ヲ開キ有無ヲ

遷シ缺餘ヲ均フス化居ノ功平等ノ利特ニ明著ナルヲ以テ物産爲ニ繁殖シ荒地爲ニ墾拓ス貨財之ニ因テ流通ヲ得物價之ニ因テ平均ヲ得ヘシ且人智ヲ開達シ文明ヲ獎進スルノ功アリトス然ラハ則チ鐵道ハ國家營利ノ興ル所ニシテ人民處生ノ便亦之ニ歸セサルナシ苟モ資財アル者同心戮力シテ此舉業ヲ謀ラハ永遠ノ資産ヲ興シ生計ノ確道ヲ得ヘシ因テ我輩諸君ト共ニ恩賜ノ金祿公債證書ヲ其資ト爲シ補フニ他ノ公債證書等ヲ以テシ協同籌策以テ鐵道ヲ新築センコトヲ謀ル而シテ東京ヨリ上州高崎マテハ全國中央ノ要路ニシテ殊ニ旅客ノ通行極メテ多ク貨物ノ運輸最モ絡釋タリ且道程二十七里許ノ間頗ル平坦ニシテ但二三ノ架橋ヲ難事トスルノミ今此等ニ鐵道ヲ布設スレハ作業容易ニシテ經費大ナラス却テ利益ノ小ナラサルハ推算ノ外ニ出サルヘシ而シテ功成ル後會社ノ諸役運轉ノ技員布線ノ護者其他各種ノ役員數百人ヲ要ス是亦諸君ノ擔任ニシテカヲ用フヘキ所ナリ諸君能ク忍耐勉勵シテ此功ヲ竣ルヲ得ハ上 天恩ノ厚キニ酬ヒ下人民ノ便利ヲ謀リ同胞吹吶ノ義務最大ナリト云フヘシ是レ我輩力メテ諸君ニ議スル所以ノ概略ナリ然リト雖モ此事業ハ重且大ナルヲ以テ廣ク輿論ヲ盡シ之ヲ精議細定セサル可ラス

鐵道私設請願

因テ有志ノ諸君ハ其族籍ニ關セス本社ヘ問議アラシコトヲ冀望ス

林賢徳等ハ此檄文ヲ發スルト共ニ縉紳名家ヲ訪ヒテ之ヲ説キ高崎正風、佐野常民、吉井友實等之ヲ賛シ肥田濱五郎、大田黒惟信亦來リ助ク、十一年五月十八日林賢徳、紅林員方ハ東京府知事ニ伺書ヲ提出シ東京高崎間鐵道ハ果シテ政府ニ於テ建築セラルルヤ將タ人民ニ建築ヲ許可セラルルヤ質セリ、六月十二日「鐵道建築ノ儀募金其他ノ方法等詳細取調ヘ出來候ハ、可差出」トノ指令アリ、林賢徳等以爲ラク此指令タル伺出ノ意ニ合セザルモ方法等ヲ取調ヘ差出スヘシトアルヲ以テ今ヤ默過スヘキニ非ズト、依テ結社規則、鐵道建築入費概算書、經費計算書ヲ提出シ以テ鐵道私設ヲ請願シタリ、然レトモ輒ク指令ヲ得ル能ハザルニ由リ同志相會シテ協議ヲ遂ケ先ツ既成鐵道ノ拂下ヲ請ヒ然ル後徐ニ新線ヲ經營スルニ若カズト爲シ七月二十九日大田黒惟信、林賢徳、紅林員方、吉田本一ノ名ヲ以テ東京横濱間鐵道ノ拂下ヲ請願セリ、而シテ一方ニハ伊藤、井上兩參議ヲ訪ヒテ願意ヲ述ヘ又岩倉右大臣ニモ陳情セシカ孰レモ其首肯ヲ得ルニ至ラズ、斯クテ八月二十七日ニ至リ太政官ハ該請願ニ關スル工部省伺ニ對シ難聽届ノ指令ヲ下シ工部卿ハ東京府知事ニ之ヲ移シ東京府知事ハ九月十日之ヲ請願人ニ達

東京横濱間鐵道拂下請願

拂下不許可

シタリ

第六 東北鐵道會社

東山社ニ次テ起リタルハ日本鐵道會社ニシテ華族池田章政外四百六十一名ノ發起ニ係リ東京ヨリ高崎ニ至リ又其中間ヨリ青森ニ至ル鐵道建築ヲ請願シ明治十四年八月十一日假免狀ノ下付ヲ受ケ十一月十一日特許條約書ノ下付ヲ得タリ(本章第二節參照)而シテ之ト殆ト同時ニ北陸道ニ於テ東北鐵道會社發起セラレタリ

井上技監ノ
北陸道視察
復命

初明治十四年春石川縣令ハ縣下車道開鑿ニ關シ工部省ニ測量ヲ請ヒ次テ福井縣令亦請フ所アリシカハ工部卿ハ技監井上勝ヲシテ北陸道ヲ視察セシメタリ是年六月技監ハ敦賀ヨリ福井、金澤ニ赴キ視察ヲ遂ケ十六日工部卿ニ復命シテ曰、江越ノ國界山嶺屹立シテ車轍通セズ、之ヲ通スルニハ枋ノ木或ハ木ノ芽ノ坂路ニ隧道ヲ設クルノ外アラズ、然レトモ之ヲ除ケハ車道一直越前加賀ヲ通シテ能登ノ海港ニ達ス、此延袤五十餘里ニシテ其間三四ノ大河アリト雖他ニ難處ト稱スヘキモノ無シ、固ヨリ鐵道ノ敷設スヘキ地位ナルヘク必ス勞シテ功アルヘ

東北鐵道會
社發起

キヲ信ス、且ツ江越界ノ坂路ヲ貫クハ暫ク後議ニ讓ルトスルモ敦賀ヘノ連絡ニ就テハ河野又ハ坂井ノ港灣アリ、築浚ノ功ヲ加ヘ堅牢ノ船舶ヲ備ラレハ一時鐵道ノ功用ヲ補助スルニ充分ナルヘシト、而シテ此頃既ニ加越地方ノ有志者相謀リ敦賀ヨリ七尾ニ至ル鐵道ノ建築ヲ企畫シタリ

是年六月岩倉華族督部長(具視)ノ旨ヲ以テ東久世副督部長ハ前田利嗣、松平慶永ヲ華族會館ニ召致シ北陸地方ニ鐵道ヲ敷設シ以テ大ニ國益ヲ興サンコトヲ内諭セリ、依テ加越兩家其他ノ華族及東西本願寺代理等ハ其趣旨ニ基キ東京前田邸ニ會シ協議シテ各自發起人ト爲リ東京、加賀、越前ノ三箇所ニ創立事務所ヲ置キ前田利嗣外十三名ノ連署ヲ以テ創立願書ヲ其筋ニ提出センコトヲ決議シタリ、七月社名ヲ東北鐵道會社ト命シ其設立ノ目的ハ北陸沿道ニ鐵道ヲ敷設スルニ在ルモノトシ柳ヶ瀬ノ線路ヲ延長シテ富山ニ至ルヲ第一期トシ長濱ヨリ四日市ニ延線シ又富山ヨリ柏崎ニ達スルヲ第二期、柏崎ヨリ新潟ニ至ルヲ第三期トシ四日市ニ至ル延線ハ都合ニ由リ第一期ニ繰込ムコトアルモノトシ第一期工事ノ爲資金四百五十萬圓ヲ募集セントセリ、而シテ八月沿線官有土地家屋ノ無償下付、其他ノ條件ヲ以テ左ノ書面ヲ東京府知事ニ提出シ東京府知事ハ同月

十二日ヲ以テ農商務工部兩卿ニ該書面ヲ進達シ三十日兩卿ハ之ヲ太政大臣ニ送呈シタリ

鐵道會社創立願

伏テ惟ルニ維新以降百度改進シ而シテ其主トスル所專ラ運輸ノ利ヲ興シ殖産ノ道ヲ開クニ在リ故ニ海ハ則チ港灣ヲ修シ燈臺ヲ築キ以テ舟楫ニ便シ陸ハ則チ嶮峻ヲ鑿シ橋梁ヲ架シ以テ車馬ニ益ス是ヲ以テ萬里比隣ヲ爲シ西陲北遐ノ遠キト雖モ猶旬日ヲ出テスシテ至リ隨テ産業豐盛シ各地人民皆ナ其恩波ニ浴スルコトヲ得然ルニ北陸ノ一道帝京ヲ距ルコト僅ニ百有餘里而シテ北海ニ瀕シ峻嶺重疊トシテ急湍數派其間ヨリ橫流シ崎嶇艱難ニシテ行旅跋涉ニ苦ミ程途常ニ旬有餘日ヲ經過シ且ツ物貨運輸ノ如キ人肩馬脊ヲ假リ二旬餘日ヲ費スニ非スンハ達スルコト能ハス況ヤ隆冬ノ際積雪往々行人ノ跡ヲ絶ツニ至ル而シテ海路ハ又危險非常ニシテ秋冬以後怒浪驚濤船舶ヲ覆沒スルコト少カラス是ヲ以テ天產人工ノ富有ト雖モ海陸共ニ不便ニシテ輸出入機ニ後レ時ヲ失シ得常ニ失ヲ償ハス且各地運輸ノ便益開タルニ隨ヒ該地ノ物價益平均ヲ失ヒ國土日ニ衰替ニ赴キ所謂ル起業殖産ノ如キハ固ヨリ

論ナシ其嚮來所就ノ工藝稼穡ノ事ト雖モ亦將サニ漸ク廢壞セントス此ノ如クニシテ猶ホ救濟セスンハ其弊タル豈唯衰替ノミニ止マランヤ利嗣等此土ノ士民ニ舊故アルヲ以テ情誼ノ關スル所默視傍觀スルニ忍ヒス相共ニ協同以テ之ヲ救濟セント欲ス竊ニ思フ該地ノ情タル先ツ鐵道ヲ架設シテ輸送ノ便ヲ開クニ非ンハ他ニ救濟スヘキノ術ナシ運輸ノ便已ニ開ケハ則チ殖産ノ道隨テ興リ凡百工商ノ業逐次振起シ而シテ其衰替漸ク挽回シ士民ノ恩波ニ浴スルモノ亦將サニ各地ニ劣ラサラントス然ラハ則チ國家進步ノ道ニ於ケル又豈ニ必ス少補ナシト云ハンヤ因テ利嗣等奮然此業ノ發起者トナリ更ニ東北鐵道會社ヲ興シ各率先公衆ニ謀リ鐵路ヲ此道ニ延布シ虎杖ノ險ヲ拔キ以テ江州柳ヶ瀬ノ線路ニ接シ而シテ又同國長濱ノ鐵路ヲ接延シ勢州四日市港ニ及ホサンコトヲ期ス然ルニ其業タル規模宏大經費鉅萬線路亦數十里ニ綿亘シ公私無數ノ土地等ヲ貫穿シ且ツ其事業ニヨリ夥多ノ困難ヲ生スルナキ能ハス則チ政府特恩ノ庇護ヲ蒙ルニ非ンハ此ニ從事シ以テ偉功ヲ遂クルコト能ハサランコトヲ恐ル故ニ今其允許アランコトヲ請願スルノ條款及ヒ會社ヨリ政府ニ對シ遵奉スヘキ件々ハ之ヲ別牒ニ敍列シ且ツ會社創立規則

稿及ヒ發起株高録各一冊ヲ附シ併セテ上申ス尙實際ノ著手ニヨリ具陳スル所アラントス伏テ冀クハ政府利嗣等ノ衷情ヲ察シ該地ノ衰替ヲ憫ミ特ニ非常ノ恩典ヲ垂レ以テ允裁アランコトヲ其會社定款及ヒ申合規則等ノ如キハ將サニ允許ノ日ヲ待チテ漸次呈進スル所アラントス利嗣等懇願ノ至ニ堪エス

〔規則稿、株高録略〕

- 前田利嗣
- 大谷光瑩
- 松平茂昭
- 大谷光尊
- 前田齋泰
- 松平慶永
- 前田利同
- 前田利豊
- 土井利恒
- 前田利武

明治十四年八月

上申書

- 本多副元
- 小笠原長育
- 有馬道純
- 間部詮道

不肖利嗣等北陸地方ノ衰替ヲ救濟セント欲シ東北鐵道會社ヲ創設シ其發起者トナリ即チ別紙願書ヲ捧呈シ竝ニ該地ノ形狀ヲ具陳セリ然ルニ此事タルヤ甚偉大ニシテ且ツ其地形峻嶮山川交錯シ工業ノ至難言フヘカラス或ハ得其失ヲ價ナハサランコトヲ恐ル是ヲ以テ本社ニ於テ更ニ江州長濱ヨリ勢州四日市港ニ達スル鐵路ヲ布設セハ稍其得失ヲ價フニ至ラン尙進テ江州柳ヶ瀬ヨリ長濱ニ至リ大津ヨリ攝州神戸港ニ達スルノ官設已成ノ鐵路異日民有ニ附セラル、ノ期ニ至リ相當ノ價額ヲ以テ之ヲ本社ニ交附セラル、ノ恩典ヲ蒙ルヲ得ハ始メテ多少ノ利益ヲ見ルニ至ラン因テ請フ先ツ速ニ三越加能及ヒ長濱ヨリ四日市港ニ達スル鐵路布設ヲ允裁セラレンコトヲ若シ四日市港ノ一線ニシテ允裁ヲ蒙ルヲ得スンハ北陸ノ鐵路縱合拮据經營スルモ得其

失ヲ償フコト能ハス何ヲ以テ公衆ヲ勸奨シ全功ヲ收ムルコトヲ得ン冀クハ
政府茲ニ炳鑒ヲ垂レンコトヲ利嗣等謹テ具陳ス

明治十四年八月

〔氏名略〕

政府ヨリ特許アランコトヲ請フ條件

- 第一 官有ノ土地家屋ニシテ鐵道線ニ當リ或ハ停車場倉庫等ニ供用スヘキ者ハ其要用ノ部分ヲ無代價ニテ會社ニ下附セラルヘキコト
- 第二 民有ノ土地家屋ニシテ鐵道線ニ當リ或ハ停車場倉庫等ニ供用スヘキ者ハ土地買上規則ニ據テ政府ニ買上ケ之ヲ會社ニ拂下ケラルヘキコト
- 第三 鐵道ニ關スル一切ノ土地ハ其地租ハ勿論諸稅ヲ免除セラルヘキコト
- 第四 會社ノ創立後ハ開業ノ前後ヲ問ハス會社收入金ナキカ或ハ其純益金年八分ニ上ラサルトキハ毎季^{六ヶ月ヲ以テ}一季トス政府ヨリ其不足ヲ補給セラルヘシ但シ補給年限ハ江州柳ケ瀬ヨリ越中富山ニ至リ又江州長濱ヨリ勢州四日市ニ至ルノ線ヲ二十年トシ其他ノ線路ハ追テ之ヲ定メラルヘシ
- 第五 線路ノ全長ヲ數區ニ限畫シ每區ノ出納ハ各自ニ之ヲ別異スヘシ故ニ政府ハ總區ノ出納ヲ通算セスシテ各區限リノ損益ヲ檢査シ各區ニ對シテ其不足ヲ補給セラルヘシ即チ區畫左ノ如シ

第一區 江州柳ケ瀬ヨリ越前福井間

第二區 福井ヨリ加州金澤間

第三區 金澤ヨリ越中富山間

第四區 江州長濱ヨリ勢州四日市間

但自餘區畫ハ追テ定ムヘシ

第六 鐵道建築ノ仕様豫算ハ政府ノ許可ヲ得テ之ヲ定メ且建築ノ現況ハ政府ヨリ之ヲ檢査セラルヘキコト

第七 興業及ヒ營業ノ會計牒簿ハ政府ヨリ定期或ハ不時ニ之ヲ檢査セラルヘキコト

第八 會社創立後九十九ケ年ノ後ハ何時ニテモ其時相當ノ價格ヲ以テ政府ニ鐵道ヲ買上ケラルヘキコト

第九 非常兵亂等ノ時ニ當テハ會社ニ相當ノ償金ヲ給シテ政府ハ自由ニ鐵道ヲ使用セラルヘキコト

第十 鐵道ノ運送賃ハ政府ノ許可ヲ得テ之ヲ定ムヘキコト

以上

株式募集
發起人等ハ願書ヲ提出スルヤ一方技師ヲシテ測量ニ從事セシメ他方株式募集ニ著手シ前田松平兩家自ラ諸所ヲ巡回シテ有志ニ説キ兩本願寺ハ代理者ヲ派シテ勸説セシメ又地方廳ハ吏員ヲ以テ之ヲ幫助シ明治十五年四月末ニ至リ其

大島技監ノ
意見書

募集額前田家ニ係ルモノ二百萬圓、松平家ニ係ルモノ一百萬圓ニ達シタリ
明治十五年四月二十五日太政官ハ工部省ニ對シ東北鐵道會社請願ニ關シ其省
官員ヲ派出シ検査ヲ遂ケ實地ノ景況ヲ申出ツヘシトノ命ヲ下セリ、依テ工部省
ハ技監大島圭介ヲ加越地方ニ派遣シ同技監ハ現地ニ出張シ調査ヲ遂ケ七月工
部卿ニ復命シ且ツ意見書ヲ提出セシカ該意見書ニ據ルニ柳ヶ瀬敦賀間ヨリ分
岐シテ武生、福井、坂井、大聖寺、小松、金澤、津幡、高岡ヲ經テ富山ニ至ル線ヲ敦賀福井
間、福井金澤間、金澤富山間ノ三區ニ別テ第一區ハ工費金三百十九萬四千六百五
十五圓、第二區ハ金一百九十五萬圓、第三區ハ金一百五十七萬五千圓、合計金六百
七十一萬九千六百五十五圓ヲ要ストセリ、故ニ東北鐵道會社ノ豫定資本金四百
五十萬圓ハ以テ全線ノ工費ヲ辨スルニ足ラズ、然レドモ該意見書ハ第一區ヲ他
日ニ譲リ先ツ第二區ニ著手スルコトヲ得ルモノトシ二百萬圓ノ興業費ト十萬
圓乃至十五萬圓ノ營業費トヲ以テセハ數年ノ後益金ヲ見ルニ至ルヘシトセリ、
工部卿ハ七月二十七日ヲ以テ該復命書ヲ進達シ更ニ九月十六日ニ至リ其線路
ノ便否施工ノ先後、經費ノ豫算等ニ就キ鐵道局長ノ意見ヲ詳悉具狀セシメタリ、
是ニ於テ鐵道局長ハ現地ニ出張シ十一月左ノ意見ヲ上申シタリ

鐵道局長ノ
上申書

東北鐵道線路之儀ニ付上申書

去月某日ヲ以テ東北鐵道線路ノ便否施工ノ先後及ヒ經費ノ豫算等ヲ詳細可
取調ノ命ヲ拜ス因テ實地ニ就キ案檢測量等ノ業ヲ可施處該事業發起者ノ規
畫タルヤ起端ヲ敦賀ノ鐵道ニ接著シ北國街道ニ出テ福井金澤ヲ經テ富山ニ
終ルヲ本線トシ昨年以來測量者ヲ使用シテ目下將サニ其功ヲ竣ントスルニ
際セリ故ニ先ツ其主任ニ東上セシメ親シク其景況ヲ諮問シ且ツ其製圖等ヲ
檢按セシニ其選フ所ノ線果シテ鐵道ニ適當スルヤ否現場ニ就テ視察スルニ
非レハ不可判ト雖モ要スルニ其測量ハ全ク正式ヲ用ヒシモノニシテ其丈量
ハ必ス錯誤ナカル可キヲ信スルニ足レリ故ニ全線路ノ里程山ノ高低川ノ廣
狹及ヒ暗溝ノ數ニ至ルマテ詳悉スルヲ以テタトヒ實施ニ臨ミ改選ヲ要スル
モ之ヲ準據トシテ臆算ヲ立ルノ便ニ供スルニ足ルモノトス且ツ勝昨年來再
三該地方ヲ跋涉シ其概況ヲ記臆シタレハ夫是併テ茲ニ便否順序ヲ述べ臆算
ヲ具申スルヲ得

蓋シ該發起者ノ規畫スル所ノ本線ハ敦賀ヨリ富山ニ至ルノ一路ナリ勝今之
ヲ三區ニ分チ其得失ヲ條陳セン其第一區ハ長濱敦賀間ノ線路ヨリ發シテ福

井ニ至ルモノトシ第二區ハ福井ヨリ坂井港ヲ經テ金澤ニ出伏木ニ達スルモノトシ第三區ハ伏木ヨリ富山ニ至ルモノトス而シテ其第一區ノ要點ハ敦賀長濱線ニ連絡ヲ通スルニ在テ沿線ノ地方ニ便宜ヲ與フルノ功ハ甚ダ寡シ且ツ峻嶺巍峩ノミナラス冬季積雪深厚ナレバ孰レノ道ヲ取ルモ之ニ布設スルハ至難ノ大業タレバ今遽ニ其得失ヲ議シ能ハザルナリ其第三區ハ地位ハ平坦ト雖モ莊川神通川等ノ巨流數多アリテ毎ニ暴漲ノ患ヒ絶エザル有様ナレバ之ニ適應スル布設ヲ圖ラントスルニハ其測量ノミニテモ兩三年ヲ費ササルヲ得ザルベシ故ニ是亦第一區ト同シク目下其得失ヲ計較シ能ザルナリ又手其第二區ハ目下利益大ナルベシト云ニ非レドモ其地勢ヲ云ヘバ福井ヨリ坂井港マデハ平坦一路一ノ九頭龍川アルノミ坂井ヨリ金澤ヘハ熊坂ノ洞道ト手取ノ架橋トヲ除ケバ指シタル工事ナシ金澤ヨリ伏木マデハ栗殼ノ峻坂ニ洞道ヲ要スベキモ其他ハ平易ノ線ト云フベシ故ニ甚多カラザルノ費額ヲ以テ布設スルヲ得ベシ而シテ其經過スル所ハ該地方ニ主眼タル都府ヲ串穿スレバ該發起者ノ目的タル便利ハ大半茲ニテ達スルヲ得ベシ且ツ其北端ナル伏木ノ港ハ懷抱甚廣カラズト雖モ少シク突堤ノ補助工ヲ加ヘバ稍巨船

ヲ繫泊シ得ベク此港ヨリ河水ノ便ヲ藉テ越中所在ノ便宜頗ル達スルヲ得ベシ此港ヤ北北海道ノ航路ニ當レバ間接ニ該道ノ利運ヲ誘導スルヲ得ン其南端ナル坂井港ハ西北風ノ衝ニ中リ寄洲港口ヲ埋ムルノ患ヒアレモ亦タ浚築ノ功ヲ加ヘバ目下ノ便ヲ達スルニハ十分ナルベシ且ツ該港ト敦賀港トノ間冬季風濤ノ恐レナキニ非レドモ是亦ター二堅牢ノ船舶ヲ泛ベバ指シテ支障ナカルベシ縱令毎冬旬日ノ休航スベキ時アリトモ目下運輸ノ程度ニテハ妨害ト稱スルニハ足ラザルヘシ以上疏述スル如クナレハ加賀越前ノ都府ヲ通シテ越中ノ平陸ニ連リ遙ニ北海道ト相呼應シ京坂ト連接スルヲ得ベシ故ニ此區ヲ著手ノ第一ニ措クモ後患アルベカラザルモノト信ズ

此區ヲ建築スルノ順序ハ先ツ坂井港ヨリ起手シ一手ハ福井ニ一手ハ金澤ニ向テ進ミ他ノ一手ハ伏木港ヨリ著手シ却行シテ金澤ニ會セバ資用物品運搬等ニ冗費ヲ要セズ便宜ノ事ト存候

抑モ勝ノ本意ハ曩キニ^{本年}官設鐵道ヲ擴張セン^{二月}ヲ建言セシ序ニ縷述セシ如ク加越ノ地方ハ沿海ノ國ニシテ往トシテ船舶ノ利アラザルハナシ然ルニ該地方ニ於テハ未タ其利ヲ用ヒ盡スヲ得ザルノ有様ナレバ今遽ニ鐵道ヲ要

スルハ其次序ヲ踰越セシモノナレモ不得止ノ情狀モ有之儀ナレバ前陳ノ通
 リ先ツ第二區ヨリ著手シテ可然自餘ノ兩區ハ先以テ後日ノ穿議ニ附セラレ
 候方然可シ尤第一區ノ如キハ經路巍峩加フルニ積雪深厚ノ艱難アレモ到底
 永久布設スベカラズト云フニ非ズ只目下能ハズトスルノミ且ツ工藝ノ學、日
 ヲ逐テ精巧ヲ究メ譬ヘバ車類ノ十數年前ハ上下シ能ハザリシ傾斜モ今日ハ
 通過スルヲ得ルノ類ナレバ尙十數年ノ後ニ至ラバ器械及建築ニ幾層簡便ノ
 發明アランモ不可知バ此等至難ノ工事ハ今日勿卒ニ議セザルヲ得策ト存候
 且ツ鐵道ノ功用ハ長路ト連續トニ利多キハ論ヲ俟タズ然ルニ神戸ヨリ加州
 ニ至ル僅ニ百里未滿ノ距離ニ於テ其鐵道ハ三斷ニ弧立スル如キハ甚望ムベ
 キ事ニ非レドモ其適度ヲ計ラズシテ切リニ長大ヲ好メハ管ニ益ナキノミナ
 ラズ患害隨テ生スルヲ如何ニセン故ニ目下少シク忍ンデ大ニ伸ルノ時ヲ俟
 ツノ外無之ト存候

勝ノ方今思考スル所如此ニ候得ハ果シテ此ノ第二區ハ許可セラルヘキモノ
 ト認ラレ候ハ、不日敦賀線等巡視ノ序ヲ以テ實地ニ就キ委曲調査致スヘク
 若シ亦違ニ決議セラレ難キ儀ナレハ方今一巡スルモ無益ニ屬スベキニ付差

控ベクト存候依テ別紙第二區ノ臆算書相添及上申候條可然御指揮有之度候
 也

(臆算書略)

明治十五年十一月

鐵道局長 井

上

勝

工部卿 佐々木高行殿

發起人ニ箇
 條書下付

十五年十二月十一日工部卿ハ之ヲ太政官ニ進達シ以テ廟議ノ參考ニ供シタリ
 シカ同月二十一日政府ノ意ヲ承ケ石川、福井兩縣令ニ對シ東北鐵道會社創立請
 願ニ就テハ左ノ箇條書ノ主意ヲ遵奉セハ聽届ケラルヘキ内議アリトノコトヲ
 通達シ兩縣令ハ之ヲ發起人ニ内達シタリ

一 鐵道線路ハ福井ヨリ坂井港金澤ヲ經テ伏木港ニ至ル其順路長短區域等鐵道局長ノ
 指圖タルヘシ

一 總經費 凡五百萬圓

内

正 貨 凡百六十萬圓

第一條 會社設立ノ方法規則並鐵道布設ノ位置ステーションノ配置或ハ建築工業上ニ
 付經費ノ増減橋梁架設ノ是非又ハ工業上諸役員ノ多少或ハ進退一切發起人又ハ株主
 ヲリ發言不相成都テ鐵道局ノ指圖ニ從フヘシ

第二條 落成ノ上運輸ノ諸規則運賃ノ定則或ハ社長以下ノ役員又ハ營業上ノ役員人撰

等都テ鐵道局ノ指圖タルヘシ

第三條 工事中ハ發起人ノ内五人ヲ撰ミ鐵道局長ヨリ會計事務ヲ取扱ハシムヘシ

第四條 工事中諸應用ノ木石又ハ土地鐵具諸車買入諸工夫受負又ハ雇入等都テ鐵道局ノ處分ニ從フヘシ

第五條 株主ノ内役員又ハ用達等申付ルハ皆鐵道局ノ撰舉タルヘシ

第六條 資本金ハ之ヲ三期ニ分チ募集スヘシ而シテ建築資本金高三分ノ一ヲ以第一募集ト爲シ收金畢リ其金額ヲ先ツ鐵道局ニ伺ヒ其指令スル所ニ預ケタル後ニ非レハ鐵道局ハ其工事ニ著手セサルヘシ

第七條 第二第三ノ募集金ハ六ヶ月前毎ニ鐵道局長ヨリ會社ニ通達スヘシ其期限並ニ金額ヲ誤ラス鐵道局ニ伺出ツヘシ

第八條 工事著手ノ後會社ノ都合ヲ以暫時立替拂テ政府ヘ歎願スルモ政府ハ一切之ヲ聞届サルヘシ

第九條 募集金ヲ鐵道局長ヨリ達シタル金額ニ充チ之ヲ鐵道局ヘ届出ル日ヨリ政府ハ年八朱ノ利息ヲ以テ保護スヘシ

第十條 落成ノ上此會社利益諸入費ヲ指引キ八朱ノ利息ヲ分配シ餘分ヲ生スル時ハ八朱ノ利息保護ヲ其年ヨリ廢スヘシ但シ線路ノ全長ヲ以テ其利益ヲ計算スヘシ

第十一條 第一募集金額一ケ年内三分ノ一ニ充タサルトキハ其工事廢業タルヘシ又第二募集命令ノ金額期限内ニ不充ハ發起人中其金額ヲ負擔シ出金スヘシ

第十二條 募集ノ手續キ等ノ爲メ此會社役員ノ人數又ハ手續給金等鐵道局長ノ差圖タルヘシ

第十三條 官有地ニ屬スル土地家屋鐵道線ニ當リ或ハ停車場倉庫等ニ借用スヘキニ主要ナルトキハ鐵道局長ニ於テ其主要部分ト認ルモノハ無代價ニテ貸與スヘシ

發起人株主等ノ脱退

然ルニ該箇條書ノ冒頭ニ『線路ハ福井ヨリ坂井港金澤ヲ經テ伏木港ニ至ル』トアリテ越前地方人民ノ熱望スル所ニ反シ南方峻嶺ヲ通過セザルモノナルカ故ニ該地方ノ株主等ハ目的ヲ失ヒ動搖ヲ來シ松平茂昭外六名ノ發起人ハ脱退ヲ通告シ明治十六年三月二十二日附ヲ以テ他ノ發起人ヨリ之ヲ届出テタリ爾來越前地方ノ株主等ハ多ク脱退シ之カ爲資金應募見込額中一百五萬圓ヲ減シタリ、而シテ松平茂昭等七名ヲ除キタル前田利武外六名ノ發起人等ハ同年五月二十四日附ヲ以テ前願書ヲ取消シ新ニ東北鐵道會社ノ創設ヲ願出テ左ノ二項ヲ提供シ許可ヲ請ヘリ

前願ヲ取消シ更ニ請願ス

第一條 越前國坂井港ヨリ福井迄ノ線路ヲ第二著手ノ目的トシ更ニ越中國伏木港ノ線路ヲ繼延シ富山ニ達スルヲ第一著手トスルコト

第二條 資金金額ヲ滿四ケ年半年ニ募集スル目的ヲ以テ第一期三分一ノ金額ハ一箇年半年内ニ募集スルコト

東北鐵道會社不成立

明治十六年六月八日工部卿ハ之ヲ太政官ニ申請シ七月三十一日右第一條ハ聽屆クルモ第二條ハ難聽屆ノ指令ヲ得テ八月一日東京府知事ニ移シ發起人等ニ通達シテ請書及定款ヲ差出スヘキコトヲ命シタリ、然ルニ翌十七年四月ニ至リ發起人等ハ株金募集ノ見込立タザルヲ以テ指令ニ對スル請書定款提出ノ猶豫ヲ願出テタリシカ其後遂ニ會社ノ成立ヲ見ルニ至ラズ

第七 鐵道株券發行ノ議

伊藤參議ノ建議

私設會社ヲシテ鐵道建築資金ヲ供セシメンカ爲政府カ會社ヲシテ元金株切手ヲ發賣セシメントスルノ案ハ明治三年租稅權正前島密ノ鐵道臆測第二章第一節第四參照ニ略說セラレタリシカ其目的專ラ資金ノ供給ニ在リテ會社自ラ鐵道ヲ管理スルモノニアラズ、尋テ同四年關西鐵道會社ノ創立アリ、其目的ハ京都大阪間ノ建築資金ヲ供センカ爲株券ヲ發行シ弘ク世ニ發賣スルニ在リテ二十箇年ノ後會社ノ希望ニ依リ鐵道ハ會社ノ有ト爲ルコトアルヘシトノ條件ヲ以テ政府ノ特許ヲ受ケタリ、即チ私設鐵道ト爲リ得ヘキ希望ヲ保留シタルモノナルモ該會社ハ業未タ其緒ニ就クニ至ラズシテ解散シタリ、爾來政府ノ財政常ニ

富ナラズ、動モスレハ其逼迫ヲ告ケントシタレハ同十三年政府事業緊縮ノ目的ヲ以テ官業諸工場ヲ民間ニ拂下ケ各省ハ嚴ニ經費ノ節減ヲ厲行セシメラル、此際ニ當リ鐵道亦之ヲ民業ニ委シ政府ハ固定シタル資本ヲ回收シ之ヲ以テ財政上ノ展開ヲ圖ラントスルノ著想ヨリ翌十四年鐵道株券發行ノ議ハ伊藤參議ニ依テ建テラレタリ、其建議ニ據ルニ東京橫濱間及神戸大津間鐵道興業費ヨリ已ニ償却シタル額ヲ控除シテ之カ資本額ヲ定メ之ニ應スル株券ヲ發行シ其發賣高十分ノ六ニ達シタルトキ株主總會議ヲ開キ鐵道管理會社ヲ設立セシムルモノナリ、是レ同四年ノ關西鐵道會社ニ比シ更ニ一步ヲ進メタルモノニシテ彼ハ二十箇年ノ後ニ於テ私設鐵道ト爲リ得ルニ反シ是ハ株金高十分ノ六ニ達スルノ機ヲ以テ直ニ私設鐵道ト爲リ得ルモノナリ、左ニ建議ノ全文ヲ録ス

客歲官有ノ諸工場拂下ノ令達アリシハ一ツハ政務ノ繁ヲ省キ簡ニ就キ一ツハ歳費ヲ節シテ紙幣消却ノ元資ヲ補足セントスルノ盛意ニ出ツ而シテ各所ノ工場漸次拂下ケ若クハ貨渡ノ處分ニ至テハ此第一ノ目的ハ善ク之レヲ達スルヲ得ヘシト雖モ第二ノ目的中紙幣消却ノ元資増加ノ一點ニ至テハ方今國內ニ融通資本ノ缺乏ナルト金利ノ騰貴ナルトニ因テ遽ニ許多ノ拂下ケ代

金ヲ收納スルコト難ク殆ント其結果ヲ視ル能ハス蓋シ工場拂下ケノ令達タル政府ノ經營ニ係ル諸工業中ノ一少部分ニ關スルノミニシテ其支給セシ資本モ亦多額ト云フヘカラサルヲ以テナリ官設ノ諸工事中ノ重要ナルモノニシテ其支給セシ資本ノ最多ナルハ鐵道ニ如クモノナシ依テ此際鐵道株券ヲ發行シ其收入額ヲ分割シテ一ツハ紙幣支消ノ元資ニ補充シ一ツハ海陸漕運ノ方法ヲ改良補益スルノ資ニ充テ以テ國家ノ財政ヲ開張セント欲スルナリ客歲財政更革ノ措置ニ因テ紙幣消却基金ノ豫備法較々備フルカ如シト雖モ從來準備金ノ管理上ヨリ貸付繰替若クハ官廳營業費等ノ爲實際殆ント消糜ニ歸シタルモノ頗ル多クタメニ準備金ノ呼高ト實數トノ間ニ幾許ノ差違ヲ生シタルヲ以テ自今一兩年ハ銳意之カ充實ヲ計ルモ猶ホ今日ノ呼高ニ充實ナラシムルハ豫期シ難キカ如シ加之逐年物價騰貴ニ至ルカタメ十五年度ニ於ケル各廳ノ經費ハ假令昨年節減ノ令達以前ノ高ヨリ嵩マサルモ十四年度ノ豫算額ヨリ幾許ノ増加ヲ必要トナスノ情勢アルヲ以テ歲計上幾分ノ餘贏アルモ猶ホ以テ紙幣消却ノ元資充分ナリトセス況ンヤ海陸漕運ノ如キ政府當然ノ職務ニ係ル公益事業若シクハ炭坑開採ノ如キ正貨收入ノ一法タル經

濟事業ヲ經營スルノ資ニ於テオヤ乃チ起債加税等ノ斷行手段ヲ用ヒス穩和勤便ノ手段ニ因テ歲計上ニ餘裕ヲ得ルノ方按ヲ採擇シテ其實施ヲ試ルハ誠ニ今日ノ急務ナリト思惟シ左ニ其一法タル鐵道株券發行ノ方按ヲ具陳シ謹テ裁ヲ仰キ候也

明治十四年十二月

參議 伊 藤 博 文

鐵道株券發行ノ方案

- 第一條 東京橫濱間及ヒ神戸ヨリ大阪京都ヲ經テ大津ニ至ル鐵道ハ左ノ條件ニ從ヒ其株券ヲ發行シテ之ヲ公賣ス可シ
- 第二條 東京橫濱ノ線路ヲ一口トシ神戸ヨリ大阪京都ヲ經テ大津ニ至ルノ線路ヲ一口トシ各其線路竝ニ停車場倉庫列車汽關車等凡ソ該鐵道附屬品ノ爲メ從前使用セシ興業費中既ニ償却セシ金額ヲ引去タル殘額ト營業費竝ニ倉庫貯藏品トヲ括計シテ該鐵道ノ資本額ヲ定ムヘシ
- 第三條 前條資本額ヲ以テ株券總高トシ之ヲ一株百圓ノ數株トシ二三ノ銀行ニ約托シテ其株券ヲ發賣セシムヘシ
- 第四條 株券ハ總テ記名ノモノトシ之ヲ賣買讓與セントスル時ハ工部省ニ届出テ券面ノ書換ヲ請フヘキモノトス若シ水火盜難等ニヨリ株券ヲ亡失若クハ毀損シ事主ヨリ其事由ヲ届出タル時ハ更ニ株券ヲ交付スヘシ但本條ノ場合ニ於テハ相當ノ手数料ヲ價收スヘシ

第五條 株券總高ノ内其發賣高十分ノ六ニ達シタル時ハ直ニ其株主ノ總會議ヲ開キ該鐵道管理會社ヲ設立セシメ鐵道管理ノ方法規則及會社ノ定款ヲ議定セシムヘシ但總株券賣捌ニ至ルマテ殘株ハ政府ニ於テ所有スヘシ

第六條 前條ニ依リ會社設立ニ至ル迄政府ハ工部省ヲシテ鐵道ヲ管理セシメ其規則ハ株主一般ニ之ヲ告示シ且毎六ヶ月營業ノ實況ヲ公告セシムヘシ

第七條 第五條ニ從ヒ鐵道會社ニ於テ鐵道ヲ管理セントスル時ハ政府ト特別ノ條約ヲ取結ヒ公法上凡テ鐵道會社ノ負擔スヘキ義務及ヒ請クヘキ權利條件ヲ確守シテ之ヲ履行スヘシ

第八條 株券ハ發行ノ月ヨリ三ヶ年ヲ期シ之ヲ公賣シ其代金ハ一時ニ皆納セシムヘシ但公賣ノ實價ハ去ル二年若クハ三年間ノ利益ヲ平均シテ其多少ニ依テ追テ定ムヘシ

第九條 株券發行ノ年各券賣渡ノ年ヲ云フヨリ五十ヶ年經過ノ後チハ政府ニ於テ其券面額ヲ以テ買上ルコトヲ得ヘシ

第十條 株券ハ大藏省印刷局ニ於テ製造セシメ其裏面ニハ此方按第四條第五條第六條第七條第八條第九條ノ如キ株券發行ニ就キ政府ト株券買受人トノ約條ニ關スル條項ヲ記載スヘシ

第十一條 此方按實施ノ時ハ本按ノ趣旨ヲ探リ更ニ鐵道株券發行公告並ニ定則ヲ作り株券ノ雛形等ヲ議定スヘシ

山縣工部卿

該建議ハ太政官ノ採納スル所ト爲リ工部省ハ命ヲ承ケ株券發行方案ノ趣旨ニ

代理ノ意見

基キ實施ノ手續ヲ調査シタリ翌明治十五年五月三十日山縣工部卿代理ハ株券發行布達按發行條令原價定價取調書ヲ進達シタリシカ之ニ意見ヲ附シ方案第二條興業費中既ニ償却セシ金額ヲ引去リタル殘額トアルニ言及シテ曰

各線路ノ運輸開業已來ノ收入總金額ヲ以興業費ニ對照セハ猶世間普通ノ利子ニ宛リ候迄ニテ更ニ非常ノ收入有之夫カ爲メ興業費ノ幾分償却候譯トハ不被存候今之ヲ以テ直チニ其償却ニ被宛候ハ少シク穩當ヲ缺キ候譯ニハ無之哉且其創業ハ明治三年ヨリ十二年ニ至テ漸ク竣功ヲ告ケ其中間殆ント十ヶ年中ニ於テハ正貨紙幣ノ價格ニ格別之相違モ無之候處即今ニ至リ候テハ四割乃至五割ノ差違ヲ生シ隨テ其所用ノ諸什物ニモ其割合ヲ以致騰貴候ニ付テハ其興業費原額ニモ同様ノ割合ヲ以増價不致候テハ眞價トハ難申義ト存候其理由ハ現今同様ノ各線路ヲ致建築候ニハ前述ノ割合ヲ以興業資本ヲ不費テハ出來申間敷ト信用致候乍併政府ノ歲入ニハ利子ヲ算セサル慣例ニ付其收入ヲ以テ直ニ興業費ノ償却ニ宛又ハ諸什物ノ騰貴ニモ不係唯名目ノ興業費額ヲ押へ原價ヲ定ムル等ニ至テハ自ラ施政上ノ都合モ可被爲在義トハ存候得共其邊ハ廟謨ノ所決ニ任セ暫ク下官ノ所見ヲ陳述致候間可然御裁

定有之度此段上申候也

株券發行中止
之ニ關シ政府ニ於テ論議歸決スル處ナク遂ニ十五年七月十三日ニ至リ太政大臣ハ工部卿ニ指令シテ曰「上申ノ趣ハ詮議ノ次第有之當分中止候事」ト是ニ於テ鐵道株券發行ノ方案ハ未タ實行ノ端緒ヲ得ルニ至ラズシテ中止セラレ爾來復興ノ機會ナクシテ終ニ廢滅ニ歸シタリ

第八 私設鐵道ニ對スル鐵道局長ノ論旨

幹線官設主義
鐵道創始以來政府ハ幹線官設ノ主義ヲ採レリ明治四年關西鐵道會社ノ設立許可セラレシモ官設鐵道ニ向ツテ建築資金ヲ供スルニ止マリ會社自ラ鐵道ヲ經營スルモノニアラズ同五年山尾工部少輔ノ伺書亦建築資金ヲ私設會社ニ求ムルヲ可トシ鐵道私營ヲ不可トシタリ八年阪堺鐵道許可セラル是レ短距離ノ地方鐵道ナルヲ以テ大體ノ方針ニ干涉セズ九年華族組合ノ請願ヲ容レ東京橫濱間鐵道ノ拂下ヲ許可セラレタルモ幹線ナラザルカ故ニ從來ノ主義ニ觸レズ然ルニ同十四年ニ至リ私設鐵道發起アリ政府當局者公然之カ設立ヲ勸奨シタリ當時ニ於ケル岩倉右大臣ノ公演ニ曰線路ハ東京ヨリ高崎ニ達シ其中間ヨリ青

幹線私設許
可
井上局長鐵
道私設ヲ排
ス

森ニ至リ又高崎ヨリ中山道ヲ通シ敦賀ニ至リ竝ニ新潟ヲ經テ羽州ニ赴キ九州ニ在リテハ豊前大里ヨリ小倉ヲ經テ長崎熊本ニ達スト斯ノ如ク線路全國ニ亘ルヲ以テ之ヲ日本鐵道ト稱シタリ而シテ政府ハ之カ設立ヲ認メ諸線ノ一部ヲ特許シ即チ幹線ノ私設ヲ認メタリ
鐵道局長井上勝ハ鐵道官設論者ニシテ鐵道ハ其用國道ニ異ナラザルカ故ニ私設ノ經營ニ委スヘカラズトセリ然レトモ日本鐵道會社ハ特殊ノ事由ヲ以テ興リ之カ創立ハ寧ロ時宜ニ適シタリシカハ暫ク之ヲ例外ノモノト看ルヘキモ爾來政府財政ノ都合上動モスレハ鐵道私設論ノ起生ヲ促スコト無キニ非ズ是ニ於テ鐵道局長ハ果然之ヲ拒否スルノ論ヲ主張シタリ乃チ明治十六年三月將來ノ延線ニ關シ工部卿ニ稟請第六章第五節第一參照シタルニ種キ之ニ關聯シテ別ニ一書ヲ工部卿ニ呈シ東西兩京ノ間ニ建築スルノ急要ヲ論述シ併セテ政府若シ其費用ノ出所ニ苦ムノ餘過テ之ヲ私設ノ經營ニ委センカ弊害測ルヘカラザルモノアラントノ理由ヲ陳シ私設鐵道ノ性質トシテ八弊アルコトヲ説キタリ其一私設會社ハ收支相償フニアラザレハ必要ノ線モ延敷ヲ圖ラズ其二會社ハ鐵道ヲ占有シ專賣ノ弊ヲ醸ス其三會社ハ資本ノ増加ヲ恐レ改良ヲ計ラズ其

四重複ノ線路ヲ布キ競争ノ弊ヲ見ルニ至ル其五一地方ノ利益ヲ目的トスル私設線ハ他日一大全線ヲ架スルノ日ニ於テ重複線ト爲ル其六許多ノ會社アレハ各自ニ社務ヲ執リ費用隨テ大ニ又紛紜爭議絶ヘズ其七私設會社ハ地方人民ヲ威嚇スルニ運搬謝絶ヲ以テス其八非常出兵等ニ際シ運賃増加ヲ企ツルアリト以テ鐵道局長カ平素懷抱スル所ノ論旨ヲ窺フヘシ左ニ其書ノ一部ヲ録ス

鐵道ノ事ノ如キハ其用固ヨリ國道ト異ナラス管ニ之ヲ私設ノ會社ニ委スヘカラサルノ原則アルノミナラス之ヲ委スルノ弊害實ニ甚シキモノナリ歐米各國カ鐵道事業ノ經歷ヲ視ルニ概ネ私設ノモノ多ク而シテ數十年間ノ經驗ニ因リ漸ク其不利ヲ感シ其弊害ノ防クヘカラサルモノアルヲ知リ世上ノ論者ハ則チ鐵道事業ヲ舉テ之ヲ政府ノ管轄ニ歸スヘシト云フニ至リシニ非スヤ今ヤ我國前途ノ目的ヲ定ムルニ當リ彼ノ數十年來ノ經驗ヲ過キテ發セシ所ノ實驗ヲ棄テ宛ラ其覆轍ニ向ヒテ踏歩ヲ下サントスル如キ識者ヲ待チテ其利害ヲ判セサルヘシ今試ニ私設鐵道ノ弊害ヲ例舉センニ私設ノ會社ハ其主トスル所營業上ノ損益ニアルヲ以テ私利苟モ舉レハ國益ハ措テ之ヲ顧ミサルモノアリ故ニ大計上鐵道ヲ必要トスルノ地ト雖モ之ヲ私利ニ顧ミテ若

シ收支ヲ償ハザレハ敢テ延布ヲ計ラス是レ其一ナリ會社カ既ニ築造スル所ノ鐵道ハ其道里使用ノ權ヲ專有シ其情恰モ航海ノ權ヲ專有スル汽船會社ノ如ク大凡社會ニ於テ專賣ノ業ニ屬スル所ノ弊害ハ必ス特ニ之ニ屬セントス是レ其二ナリ今ヤ世運日新百般ノ事晷時ヲ逐フテ改マルノ秋ナルヲ以テ線路機關ノ制ノ如キモ亦必ス大ニ進ムコトアルヘキモ私設ノ會社ハ其資本ノ増加ヲ悞ルカ爲メ其改良ニ從フ能ハス是レ其三ナリ甲乙兩地ヲ連接スルノ二條ノ線路ヲ以テ充分ナリトシ一ノ會社既ニ其業ヲ充タスモ他ノ會社アリテ之ト競争シ更ニ又一條ノ線路ヲ架シ爲ニ二條ノ重複線路ヲ見ルニ至ル是レ其四ナリ茲ニ一地方一部分ノ利益ヲ收メンカ爲メ或ル會社アリテ簡易輕窄ノ鐵路ヲ築造スルコトアラシカ是レ固ヨリ全線交通ノ便ニ適ル者ナラサルヲ以テ全線ヲ架スルノ日ニ至テハ又重複ノ線路ヲ見サルヲ得ス是レ其五ナリ幾許ノ私設會社アリテ各自ニ其社務ヲ執ル如キハ爲メニ消耗スル所ノ費用隨テ莫大ナラサルヲ得ス而シテ管轄ノ任一所ニ出テサルヲ以テ事ヲ理スル一ナラス彼此相齟齬シ左右相錯雜スルノ憂ヒナキヲ保セス殊ニ利益ノ相反スル點ニ至リテハ其紛紜爭議常ニ解クナキニ至ルハ亦免レサルノ數

ナリ是レ其六ナリ此ノ如クニ唯私設會社ノ不利ヲ經濟上ニ與フルノミナラ
ス政略上亦大ニ其關係ヲ有スルアラントス一地方ニ於テ私設スル所ノ鐵道
會社ハ其地方ノ物貨ヲ運搬スルノ道ヲ專有スルヲ以テ其地方ノ人民ニ向テ
之ヲ驚嚇スルニ運搬ヲ謝絶スル等ノ言辭ヲ構ヘ大ニ勢力ヲ占ムル者往々ニ
シテ之アリ是レ其七ナリ又一旦國家ニ事アルノ時ニ際シ私設會社ニシテ利
ヲ糧食兵員ノ運送ニ占メント欲シ左支右吾其賃金ノ増加ヲ企ツルモノ必ス
ナキヲ保シ難ク縱令然ラサルモ政府カ自ラ鐵道ヲ用フルカ如キ便利ヲ呈ス
ルヲ得サルナリ是レ其八ナリ殊ニ我國現時ノ狀況ヲ案スルニ好シ私設會社
ヲ置クモ政府ノ保護ニ非ルヨリハ資本モ之ヲ募ルコト能ハス線路モ之ヲ布
ク能ハス汽車モ之ヲ轉スル能ハサルノ實際アリ既ニ然ラハ政府自ラ之ヲ爲
スノ便利ニ如カサルハ實ニ火ヲ觀ルカ如シ之ヲ歐米各國ノ經驗ニ徵シ我邦
ノ實況ニ照シテ考按ヲ下ストキハ我邦ニ於テハ鐵道事業ヲ舉ケテ政府自ラ
任シ以テ國道ト爲サ、ルヘカラサルノ理由明瞭ニシテ之ヲ國道ト爲セハ鐵
道ノ便宜ハ舉テ之ヲ收ムルヲ得私設會社ニ委スルノ弊ハ防カスシテ之ヲ芟
除スルヲ得ルノ利害又最モ判然タリ

第二節 日本鐵道會社ノ起源

東京青森間
鐵道企畫

明治八年六月華族組合ハ東京橫濱間鐵道ノ拂下ヲ請願シ十月其許可ヲ得テ九
年八月拂下約條ニ調印シタリシカ納金上ニ蹉跌シタルヨリ十一年二月拂下取
消ヲ願出テ許可セラレ組合ハ三月解散スルニ至レリ同年大久保利和藤波言忠
等ハ東京青森間鐵道建築ヲ企圖シ萬里小路通房武者小路實世ト共ニ華族ヲ勸
誘シ以テ之カ資金ヲ負擔センコトヲ謀リ岩倉右大臣ニ建言スルト同時ニ蜂須
賀茂韶伊達宗城池田章政ニ同意ヲ求メ又第十五國立銀行員熊谷武五郎ニ協議
シ資金募集ニ盡ス所アリキ然ルニ其際安場保和中村弘毅安川繁成高崎正風等
亦此事ヲ發起セントシ林賢徳大田黒惟信等亦別ニ企畫スル所アリ屢高崎正風
安川繁成等ト來往論議シタリ明治十三年二月政府ハ東京前橋間鐵道起工ヲ令
シ十一月財政上ノ都合ヲ以テ該起工命令ヲ取消シタレハ安場保和等之ヲ聞キ
起業ノ好時機ナリトシ同月二十九日安場保和安川繁成高崎正風等同行シテ松
方内務卿ヲ訪ヒ鐵道發起ノコトヲ談ス内務卿曰事極メテ重大ナリ政府ノ保護
ナクハ恐ラク成功ヲ期シ難カラシク宜シク政府ニ於テ利益ヲ保證シ其益若シ

松方内務卿
ノ聲援

一定ノ額ニ滿タズンハ之カ不足ヲ補給スヘシ、然レトモ國帑自ラ限アリ、若シ補給不能ナリトセハ郵便稅ヲ增加シテ之ニ充ツルノ策ヲ獻セン、此事行ハルルニ於テハ株金募集敢テ難シトセザルヘシト、安場等踊躍シテ措カズ、十二月五日有志者等安場保和ノ邸ニ會シ鐵道建築ニ關シ利益保證ヲ請願スルニ決シタリ、又東北地方官ニ諮リ工事施行竝株主募集ニ關シ協力ヲ請ハントシ、同月二十一日中村弘毅ノ邸ニ關係地方官ヲ招請ス、岩手縣令島惟精、宮城縣令松平正直、青森縣令山田秀典、福島縣令山吉盛典、山形縣少書記官深津無一之ニ會シ互ニ意見ヲ交換シ皆贊同スル所アリキ

岩倉右大臣
ニ建議ス

明治十四年一月十二日安場保和、中村弘毅、安川繁成、高崎正風ノ四人ハ岩倉右大臣ヲ訪ヒ鐵道會社條例案及會社利益保護保證法發行ノ建議書ヲ呈シタリ、其書ノ要ニ曰、開港以來貿易ノ業其盛ナルコト歲一歲ヲ加フルニ拘ラズ輸入常ニ輸出ニ超過シ輸入ノ一半ハ現貨ヲ以テ償ハザルヲ得ズ、造幣局カ開業以來製造スル所ノ貨幣ハ蓋シ一億圓ニ近カラシモ現今ノ金銀貨ハ會テ融通ノ途ヲ絶ツニ似タリ、隨テ紙幣其價ヲ失ヒ貿易益、平衡ヲ得ズ、惟フニ之ヲ醫スルノ方術ハ唯鐵道ヲ増築シ交通ヲ自在ナラシメ因テ物産ノ繁殖ヲ期スルニ在ルノミ、曩ニ華士

兩族ノ定祿ヲ廢シ更ニ金祿公債證書ヲ給フ、其額一億圓ニ及ヘリ、以テ兩族ヲシテ恒産ヲ興シ獨立ノ良民タランコトヲ望マル、然ルニ僅ニ國立銀行ヲ設立スルニ止マリ恩賜却テ坐食ノ費ト爲リ或ハ遊逸放肆ノ徒ニ歸スルモノ多シ、故ニ今鐵道ノ業ヲ起スニ於テハ彼レ空手ノ輩若干ヲ役シ得ルノミナラズ、彼等亦沿道不毛ノ地ニ徙リ農業ニ就キ或ハ遠ク北海道ニ移ルモ亦容易ナラン、又士族中富裕ナラザルモ公債證書ヲ懷キ唯事業ノ危險ヲ悞レテ手ヲ下サズ、在萬日ヲ曠フシ漸ク恩賜ヲ消盡セントスルモノアリ、已ニ之ヲ消盡セハ無賴ノ徒ニ伍シ不良ヲ圖ルニ至ラン、故ニ今此事業ヲ起サハ進テ會社ニ入り以テ不動産ヲ興シ其塔ニ安ニスルヲ得ヘシ、尙ホ方今紙幣下落シ物價騰貴ス、是ヲ以テ細民ノ稼業衰耗シテ困難ヲ極ム、今此事業ヲ起サハ細民亦稼業ヲ得ル少カラザルヘシ、又北海道ハ我國北門ノ要衝タリ、方今魯清ノ葛藤未タ局ヲ結ハズ、將來我亦警戒ヲ要ス、宜シク青森マテ鐵道ヲ通シ以テ北海道ノ警戒ニ便ニスヘシ、以上ノ事由アルニ際シ政府ハ東京前橋間ノ鐵道スラ中止セラレタリ、實ニ遺憾ニ耐ヘザラントス、夫レ北米聯邦ノ如キ其建國猶ホ新ナルモ銳意鐵道ヲ築造スルハ富國ノ本タルヲ知レハナリ、故ニ千八百二十九年初メテ鐵道ヲ起シ翌年殆ト一百英里ヲ成シ其

後三十年ヲ經テ已ニ三萬英里ヲ起シタリ、我國ニ在リテハ明治五年以來十年ノ久キヲ經ルモ尙ホ三十里ヲ出テズ、亦何ソ富國ノ補助タルヲ得ンヤ、而モ政府ハ有限ノ租稅ヲ以テ無限ノ事業ヲ起スヲ得ズ、故ニ人民ニシテ鐵道事業ヲ志願セハ務メテ之ヲ採納獎勵シ以テ延線ヲ謀ルハ最良ノ策ナリトス、然レトモ我國鐵道ノコトタル日尙ホ淺ク人民ニ在リテハ未曾有ノ大業ナレハ或ハ容易ニ信ヲ措ク能ハザルモノアラシク、之ヲ安ンシ業ヲ起サシムルハ利益保證ノ法ヲ設ケ鐵道會社ヲ保護スルニ在リ、斯クスレハ一ハ政府ノ仁惠ヲ感戴シ一ハ事業ノ確實ヲ信シ鐵道創立ヲ企圖スルモノ陸續出現スルニ至ラン、聞ク政府ハ既成鐵道ノ純益ヲ以テ未成鐵道建築費ニ充用セントスト、若シ之ヲ轉シテ利益保證費ニ充ツトセハ官民共ニ其便ヲ得ルニ至ラン、何トナレハ該純益ヲ七十萬圓ト豫定シ又一里ノ興業費ヲ十萬圓トセハ一箇年僅ニ七里ヲ新築スルニ過キズ、若シ之ヲ利益保證ニ轉用シ資本ニ對シ平均年二分ノ利子ヲ與フトセハ資金三千五百萬圓即チ鐵道三百五十里ノ保證ニ當ルヘケレハナリ、希クハ政府ニ於テ之ヲ顧慮セラレンコトヲト、右大臣之ヲ一閱シテ曰、建議ノ要旨ハ實ニ我國ノ現狀ニ適シ余カ所見ト吻合ス、今ヤ施スヘキノ機已ニ到レリト謂フヘシ、宜シク小成ニ安ン

右大臣建議ノ趣旨ヲ覽ス

スルコト莫ク規模ヲ遠大ニシ先ツ線路ヲ東京ヨリ青森ニ達セ、漸次全國ニ普及スヘシト、右大臣ハ是ニ於テ肥田濱五郎ヲ紹介セララル、四人依テ之ヲ訪ヒ肥田直ニ此舉ニ參加ス、同月二十五日大久保利和ノ邸ニ會ス、爾來大久保邸ヲ以テ集會所ト爲シ小野義真、熊谷武五郎來リ會シ林賢德、大田黑惟信亦起業ニ關シ事務ヲ輔ク

首唱發起人ヲ定ム

是年二月十七日岩倉右大臣ハ安場保和、中村弘毅、肥田濱五郎、安川繁成、高崎正風ヲ招致シ之ニ西村貞陽ヲ加ヘ告ケテ曰、自今華族數名亦大久保邸ニ集會スルコトトセリ、卿等共ニ協定スル所アレト、是日右大臣ハ創立ノ費用トシテ金員ヲ捐セラル、十八日蜂須賀茂韶、伊達宗城、萬里小路通房、藤波言忠、大久保邸ニ來會シ華士族平民ヲ論セズ戮力シテ一大會社ヲ創立スヘキコトヲ協議ス、二十日岩倉右大臣ノ意ヲ承ケ集會所ヲ岩倉邸内ニ移ス、是日左ノ十六名ヲ首唱發起人ト定ム

- | | | | |
|------|--------|-------|--------|
| 岩倉具視 | 蜂須賀茂韶 | 伊達宗城 | 萬里小路通房 |
| 藤波言忠 | 武者小路實世 | 大久保利和 | 西村貞陽 |
| 小野義真 | 肥田濱五郎 | 安場保和 | 高崎正風 |
| 中村弘毅 | 安川繁成 | 大田黑惟信 | 林賢德 |

後三十年ヲ經テ已ニ三萬英里ヲ起シタリ、我國ニ在リテハ明治五年以來十年ノ久キヲ經ルモ尙ホ三十里ヲ出テズ、亦何ソ富國ノ補助タルヲ得ンヤ、而モ政府ハ有限ノ租稅ヲ以テ無限ノ事業ヲ起スヲ得ズ、故ニ人民ニシテ鐵道事業ヲ志願セハ務メテ之ヲ採納獎勵シ以テ延線ヲ謀ルハ最良ノ策ナリトス、然レトモ我國鐵道ノコトタル日尙ホ淺ク人民ニ在リテハ未曾有ノ大業ナレハ或ハ容易ニ信ヲ措ク能ハザルモノアラシ、之ヲ安ンシ業ヲ起サシムルハ利益保證ノ法ヲ設ケ鐵道會社ヲ保護スルニ在リ、斯クスレハ一ハ政府ノ仁惠ヲ感戴シ一ハ事業ノ確實ヲ信シ鐵道創立ヲ企圖スルモノ陸續出現スルニ至ラン、聞ク政府ハ既成鐵道ノ純益ヲ以テ未成鐵道建築費ニ充用セントスト、若シ之ヲ轉シテ利益保證費ニ充ツトセハ官民共ニ其便ヲ得ルニ至ラン、何トナレハ該純益ヲ七十萬圓ト豫定シ又一里ノ興業費ヲ十萬圓トセハ一箇年僅ニ七里ヲ新築スルニ過キズ若シ之ヲ利益保證ニ轉用シ資本ニ對シ平均年二分ノ利子ヲ與フトセハ資金三千五百萬圓即チ鐵道三百五十里ノ保證ニ當ルヘケレハナリ、希クハ政府ニ於テ之ヲ顧慮セラレンコトヲト、右大臣之ヲ一閱シテ曰、建議ノ要旨ハ實ニ我國ノ現狀ニ適シ余カ所見ト吻合ス、今ヤ施スヘキノ機已ニ到レリト謂フヘシ、宜シク小成ニ安ン

右大臣建議ノ趣旨ヲ贊ス

スルコト莫ク規模ヲ遠大ニシ先ツ線路ヲ東京ヨリ青森ニ達セシメ漸次全國ニ普及スヘシト、右大臣ハ是ニ於テ肥田濱五郎ヲ紹介セラル、四人依テ之ヲ訪ヒ肥田直ニ此舉ニ參加ス、同月二十五日大久保利和ノ邸ニ會ス、爾來大久保邸ヲ以テ集會所ト爲シ小野義真、熊谷武五郎來リ會シ林賢德、大田黑惟信亦起業ニ關シ事務ヲ輔ク

首唱發起人ヲ定ム

是年二月十七日岩倉右大臣ハ安場保和、中村弘毅、肥田濱五郎、安川繁成、高崎正風ヲ招致シ之ニ西村貞陽ヲ加ヘ告ケテ曰、自今華族數名亦大久保邸ニ集會スルコトトセリ、卿等共ニ協定スル所アレト、是日右大臣ハ創立ノ費用トシテ金員ヲ捐セラル、十八日蜂須賀茂韶、伊達宗城、萬里小路通房、藤波言忠、大久保邸ニ來會シ華士族平民ヲ論セズ戮力シテ一大會社ヲ創立スヘキコトヲ協議ス、二十日岩倉右大臣ノ意ヲ承ケ集會所ヲ岩倉邸内ニ移ス、是日左ノ十六名ヲ首唱發起人ト定ム

- 岩倉具視 蜂須賀茂韶 伊達宗城 萬里小路通房
- 藤波言忠 武者小路實世 大久保利和 西村貞陽
- 小野義真 肥田濱五郎 安場保和 高崎正風
- 中村弘毅 安川繁成 大田黑惟信 林賢德

右大臣演述
覺書

尋テ岩倉右大臣ハ華族諸家ヲ招集シ鐵道創立ノ必要線路ノ計畫、建築著手ノ順序、釀金ノ方法、政府保護ノ要領、出願手續ノ大意ヲ演述シ華族諸家ハ悉ク贊同ノ意ヲ表ハシ分ニ應シテ出資スヘキコトヲ答フ、是ニ於テ會社創立ノ基礎定マル、其演述覺書ニ曰

今回鐵道會社ヲ創立セントスルハ全國一條ノ鐵道ヲ布設スルノ目的ナリ抑鐵道ノ功用鴻大ニシテ世ニ裨益アルハ既ニ識者ノ痛論スル所一々明示セスト雖モ諸君ノ能ク了知スル所ナリ而シテ目下內國種々困難ナルハ亦諸君ノ熟知スル所今ヨリ之ヲ挽回シ我國ヲシテ富強ナラシメントセハ恐クハ鐵道建築ノ起業ヨリ他ニ良策アラサルヘシ因テ諸君ノ斯業ヲ贊成シテ協心戮力アラシコトヲ切望ス今其概略ヲ左ニ條陳ス

一 線 路

- 一 東京ヨリ上州高崎ニ達シ此中間ヨリ陸奥青森マテ
- 一 高崎ヨリ中仙道ヲ通シ越前敦賀ノ線ニ接續シ即チ東西京ノ連絡ヲナス
- 一 中仙道線路中ヨリ北越新潟ヲ經テ羽州ニ達ス
- 一 九州豊前大里ヨリ小倉ヲ經テ肥前長崎ニ達シ此中央ヨリ肥後ニ及ホス

右ハ單ニ一會社ヲ創立シ其名稱ハ日本鐵道會社ト號シ則チ全國此一會社ヲ以テ擔任スル見込

二 著 手

- 一 第一著手ハ東京ヨリ高崎ニ達シ此線路ノ中央ヨリ青森マテ布設シ之ヲ五區ニ分ツコト左ノ如シ
- 第一 東京ヨリ高崎マテ
- 第二 右中央ヨリ白河マテ
- 第三 白河ヨリ仙臺マテ
- 第四 仙臺ヨリ盛岡マテ
- 第五 盛岡ヨリ青森マテ

此經費概算壹千九百萬圓餘

但務メテ外國品ヲ用キサル見込ナリト雖モ止ムヲ得ス購求スルモノハ金壹圓七拾錢換ノ概算ヲ用フ

- 一 右五區ノ内先ツ高崎マテノ線路ニ著手ス
- 此經費概算貳百五拾萬圓

- 一 工事ノ年限ハ開拓使雇工師米國人「クローホルト」氏ノ概測ニ高崎マテ十
八ヶ月青森マテ三ヶ年ニ於テ落成スルノ見込ナレトモ我國ニ於テハ未曾
有ノ大工事ナルヲ以テ高崎マテヲ二ヶ年青森マテヲ六ヶ年ト豫定ス
- 一 工事ハ虚飾ヲ禁シ勉メテ堅牢ヲ旨トスル事

三 釀金方法

- 一 第一發起人ニ於テ青森マテノ概計金一千九百萬圓ノ十分ノ一餘二百萬
圓ヲ負擔シ之ヲ二ヶ年ニ出金シ其餘ハ廣ク株主ヲ募集ス
- 但發起人ノミニテ此出金ヲ爲サ、レハ政府ノ許可ヲ得サルハ勿論衆株
主モ亦信用ヲ置サルニ付此二百萬圓ヲ負擔スルモノトス
- 一 此際加入ノ人ハ假令ヒ一株出金スルモ素ヨリ發起人ナリト雖モ一同ノ
姓名ヲ掲載スルハ煩擾ニ勝ヘサルヲ以テ五千圓以上出金スルモノヲ發起
人トシテ其姓名ヲ顯ハスモノトス
- 一 此業古來未曾有ノ大工事ナルヲ以テ全國ノ力ヲ戮ハスルニ非サレハ能
ク工ヲ竣ルヲ得ス故ニ上皇族ヨリ朝野ノ別ナク一般人民同心協力各々株
主トナリ共ニ賛成アラシムコトヲ切望ス

- 一 出願書ノ姓名順序ハ上下ノ別ナク出金ノ多寡ニ因ルヘシ

四 政府保護ノ箇條

- 一 發起人株主共都テ出金ヨリ直ニ起算シ開業運轉マテ年八分ノ利子ヲ下
付セラル、事
- 一 開業運轉後十ヶ年間純益營業諸費ノ外幾分
ノ積立金ヲ除キ割賦金年八分ヨリ下ルコトア
レハ必ス八分マテ補充セラル、コト
- 但八分以上ノ利益アルトキハ勿論株主ノ所得タル事
- 一 鐵道軌道停車場其外必要ノ敷地ニ係ル官有地ノ分ハ無代價ニテ下附セ
ラレ民有地ノ分ハ政府ニ於テ相當ノ代價ヲ以テ買上ノ上會社ヘ拂下ラル
、事
- 但敷地ハ無税ノ事
- 一 右ノ外政府ヨリ特許ノ廉々アルヘシ
- 一 政府ヨリハ監督トシテ官員ヲ派出セラル、事
- 一 政府ハ鐵道會社條例ヲ速ニ御發行アル筈

五 出願ノ事

一 前條發起人ヨリ第一著手青森マテノ經費十分ノ一ヲ出金シ諸般ノ出願ヲナシ許可ヲ受ケタル上ハ政府ト確實ナル約定ヲ爲ス事

一 右許可ヲ得テ始テ會社創立ニ著手スル事

以上極メテ概略ノ趣旨ナリ尙詳細ハ不日左ノ書類編成ノ上一覽ニ供スヘシ

一 願書

一 會社創立規則

一 利益豫算

一 起業ノ理由

地方官ノ賛
同ヲ求ム
新聞社ノ輿
論誘掖ヲ求ム

十四年二月二十日中村安場、高崎、安川ノ四人ハ岩倉右大臣ノ旨ヲ承ケ埼玉群馬、栃木、福島、宮城、岩手、青森、秋田、山形ノ各縣令ニ通告シテ賛同ヲ求メ且ツ資本金募集ヲ依頼シ別ニ岩倉右大臣ハ書ヲ各新聞社ニ與ヘ鐵道ノ國利民福ヲ進ムル所以下今日起業スルノ必要トヲ述ヘ以テ輿論ヲ誘掖センコトヲ求メタリ、其文ニ

曰 夫レ五大洲中何レノ邦土ニ於テモ其富強ヲ圖ラント欲スレハ必ス其内國運輸往來ノ便ヲ開カサルハナシ運輸往來ノ便ヲ開カント欲スレハ必ス水ニ汽

船ヲ役シ陸ニ鐵路ヲ築カサルヲ得ス是レ諸彥ノ熟知セララル、所ニシテ何ソシ縷陳スルヲ須タンヤ具視往年勅ヲ奉シテ歐米諸國ニ航シ其富強ノ因テ生スル所ハ水陸往來ノ其便ヲ極メ貨物ヲ運搬シ兵馬ヲ送致スル千里一瞬ナルニ由ルヲ知レリ我邦頃年汽船ノ河海ニ航スルモノ日ニ其數ヲ増シ爲ニ國益民利ヲ發生スル鮮少ナラサルヲ信ス特リ汽車ノ線路ニ至テハ東西僅ニ數十里ニ過キス何ソ其甚タ玄微ナルヤ明治十年第十五國立銀行ヲ設立スルヤ具視等既ニ希圖ス後日株主當籤ノ金額ハ之ヲ他事ニ費サス一ニ鐵路建築ノ費ニ充テ公ハ以テ國益民利ヲ阜ニシ私ハ以テ各自ノ生計ヲ永遠ニ保タシメント今ヤ株主抽籤ノ期モ已ニ遠キニ非ス加之有志者ノ鐵路建築ヲ謀ル者亦僅少ナラス此機會ヲ失ハスシテ東京ヨリ青森縣ニ通スルノ目的ヲ定メ而シテ此事業ヲ五次ニ別テ先ツ東京ヨリ高崎マテノ鐵路ヲ設クルヲ以テ第一著トナシ漸ク進テ以テ其成功ヲ期シ竟ニ全國到ル處運輸往來ノ便利ヲ極ムルニ至ランコトヲ欲ス然レトモ此事業タル決シテ輕易ナルニ非ス苟モ全國ノ人心力ヲ一ニシテ相獎勵スルニ非レハ則チ其大成ヲ望ム可ラサルナリ諸彥ノ職務ハ輿論ヲ誘掖スルニ在リ若シ此舉ヲ賛成シ以テ我國富強ノ基礎ヲ今日

ニ建ルアラハ實ニ國家人氏ノ幸福タル大ナリ豈獨リ具視等カ宿志ヲ達スル
ノミニシテ止ンヤ聊カ衷情ヲ陳ヘテ諸彦ニ告ク

池田章政等
ノ創立願書
提出

是年三月末ニ至リ岩倉具視外六百四十八名ノ華族ハ鐵道建築ニ付各自ノ出資
ニ關スル承諾書ヲ作り之ヲ首唱發起人ニ送付シ五月二十一日池田章政外四百
六十一名ヲ發起人トシ其連署ヲ以テ創立願書ヲ東京府知事ニ提出シタリ八月
十一日農商務工部兩卿ハ發起人ニ對シ假免狀ヲ下付シ十一月十一日工部卿ハ
特許條約書ヲ下付シタリ依テ十二月株主總會ヲ開キ理事委員ヲ選舉シ其互選
ヲ以テ吉井友實ヲ社長ニ推シタリ是ニ於テ日本鐵道會社成立ス

日本鐵道會
社成立

日本鐵道會
社開業

明治十五年九月一日日本鐵道會社ハ埼玉縣下川口ヨリ工事ヲ進メ尋テ上野川
口間ヲ起工シ翌十六年七月二十八日上野熊谷間開通セリ同年十月二十一日熊
谷本庄間十二月二十七日日本庄新町間十七年五月一日新町高崎間亦開通シ六月
二十五日上野高崎間ノ開業式ヲ舉ク同年八月二十日高崎前橋間開通シ翌十八
年三月一日赤羽品川間亦開通シタリ

第六章 幹線敷設

第一節 中山道鐵道

第一 幹線計畫

土木司員東
海道視察

東西兩京ヲ連絡スル鐵道幹線トシテ東海中山ノ兩道ノ孰レヲ採ルヘキカニ就
キ廟議未タ定マラザリシカハ之カ調査ノ爲明治三年六月土木司員佐藤與之助
小野友五郎ハ東海道筋視察トシテ派遣セラレタリ該二人ハ同年其視察ヲ畢リ
翌四年正月東海道筋巡覽書ヲ以テ復命スル所アリシカ之ニ意見ヲ附シテ中山
道ノ專要ナルコトヲ說キタリ其意見ノ一節ニ曰

方今東京ヨリ神戸表蒸氣通船多分往返自在ニ相成且東海道ハ運送便利之地
多ク候間鐵道御取開相成候上一時運送ハ海陸不絶竝ヒ行レ可申哉難窺知候
得共當時商賈ノ形勢ヲ以相考候ヘハ極々高價或ハ至急之品物之外ハ運賃下
直ノ方ニ多分積送リ可申且又東海道鐵道築造御入費ハ莫大之儀旁以東京ヨ
リ木曾中山道鐵道御取立相成候方御專要奉存候尤地勢耽ト見定候ニハ無御

座候へトモ東海道ノ御入費ニテ多分出來可申奉存候木會中山道ノ儀ハ運送不便ノ地多候間所々枝道相付候へハ產物運送山國開化ノ一端ニ可相成尤數條之枝線御築造仕候ニハ士農商ニ不拘鐵道會社組立往々皇國中鐵道ヲ敷キ不申候テハ至極ノ妙用トモ難申上候

中山道線調查

明治四年三月准十等出仕小野友五郎十四等出仕山下省三等ハ中山道線路調査トシテ出張セシメラル、翌五年十一月小野友五郎ハ東京青森間ニ派遣セラレシカ更ニ轉シテ中山道へ出張セシメラレ其後八年四月之ヲシテ越後、美濃地方ヲ調査セシメラル、而シテ別ニ備英國人建築師長「ボイル」ハ命ヲ承ケ二回中山道ニ出張シタリ、其第一回ニハ鐵道少手長江種同等ヲ隨へ七年五月神戸ヲ發シ京都ヲ經テ中山道ニ入り高崎ニ至リ又新潟ニ往復シ東京ニ達スルマテ約二箇月半ヲ費シタリシカ此際特ニ建築師「ゴールウエー」「キンドル」ノ二人ヲシテ三國峠ノ線ヲ踏査セシメタリ、而シテ其第二回ニハ技術一等見習鶉尾謹親、會計掛上田勝造及備葡國人書記役「エス、リペロー」ヲ伴ヒ八年九月橫濱ヲ發シ高崎ヲ經テ中山道ヲ調査シ十一月神戸ニ歸著シタリシカ九年九月上告書ヲ以テ鐵道幹線ハ中山道ヲ適當トスルノ意見ヲ陳ヘタリ、其理由ニ曰、東海道ハ全國最良ノ地ニシテ

建築師長中山道線調查上告書

海濱ニ接近シ水運ノ便アリ、之ニ反シ中山道ハ道路峻惡ニシテ運輸不便ナルヲ以テ之ニ鐵道ヲ敷設スレハ廣大ナル荒地ヲ開拓シ且ツ兩京及南北兩海ノ交通ヲ容易ナラシムヘシト、而シテ幹線ヲ東京高崎間、高崎松本間、松本加納間ノ三區ニ別テ線路ヲ選擇シ又枝線トシテ上田附近ヨリ分岐シ松代、飯山ヲ經テ新潟ニ至ル線路ヲ擧ケタリ、其東京高崎間六十六哩ハ新橋停車場ニ起リ數寄屋橋附近ヨリ鎌倉河岸ニ至リ昌平橋附近ニ於テ神田川ヲ渡リ不忍池ノ西南端ヲ經テ王子ニ出テ赤羽ヲ過キ戸田川ニ架橋シ大宮ニ至リ鴻巣、熊谷ヲ經テ高崎ニ至ルモノトシ高崎松本間八十哩ハ高崎ヲ起點トシ板鼻ヲ過キ七十分ノ一ノ傾斜ヲ以テ郷原、松井田ヲ經テ横川ニ至リ入山ヨリ久保ニ至ルマテ四十分ノ一ノ傾斜ヲ以テ登リ更ニ二十分ノ一ノ急傾斜ヲ以テ山巔ヲ超エ横根ヨリ岩村田、鹽名田ノ北隅ヲ通過シ田中附近ニ於テ千曲川ヲ渡ルモノニシテ田中ニ至ルマテ下降傾斜ハ七十分ノ一乃至八十分ノ一トシ線路ハ之ヨリ西進シテ辰ノ口、高梨ヲ過キ保福寺峠ニ至リ稻倉、岡田ヲ經テ松本ニ達スルモノトス、又松本加納間一百二十五哩ハ松本ヲ發シ洗馬ニ至リ奈良井ヲ經テ鳥居峠ノ南方ヲ超エ福島ニ至リ須原、中津川ヲ經テ大井ニ出テ市場、虎溪山ヨリ土田ニ至リ木曾川ヲ渡リ勝山、

山崎ヲ經テ加納ニ達スル線路ヲ擇ミタリ、尙ホ建築師長ハ上告書ノ末文ニ於テ東京高崎間建築ノ必要ナルコトヲ陳ヘタリ、其上告書ハ左ノ如シ

東京西京間鐵道基本線並新潟ニ於テ之ヲ西北ノ海濱ニ接續スル線路筋ノ上告書並其ノ圖面ヲ先ツ足下ニ進呈シ以テ政府ノ上聞ニ達セント欲ス
日本國內部ヲ通過スヘキ鐵道線路ヲ計畫スルノ業ハ經國ノ主眼ニシテ一大旨味アリト雖亦聊カ成辨シ難カラザルヲ得ズ而シテ茲ニ論述スルノ成果ハ政府ヲシテ満足セシムルニ足ルヘク信用ス頓首

千八百七十六年(明治九年)九月神戶ニ於テ

建築師長 アール、ウイカルス、ボイル

主事 ドップブルユー、ドップブルユー、カーギル足下

上 告

千八百七十二年ヲ以テ余此ノ日本帝國ニ來航シ少頃アツテ政府余ニ示令スルヤ百事一般ニ擔任シ且其ノ他東京西京間ニ鐵道運輸ヲ開業セント欲スルニ付テハ其ノ最良ノ地方ニ適當シタル道筋ヲ探索シ以テ之ヲ政府ニ上告セヨト依テ余ハ直ニ之ニ著手シ而シテ他ノ事務ニ間隙アルトキハ必ス意ヲ之

ニ注キ以テ今日ニ到リ漸ク左ノ上告ヲ全備スルヲ得タリ

東京西京間線路ノ道筋ヲ撥出スルニ當テ該線路ハ東海道ヲ通過スヘキヤ或ハ中仙道ヲ傳行スヘキヤノ疑問ハ正ニ氷解シ即チ中仙道ヲ以テ適當ノ地ト決定セリ其ノ故如何トナレハ東海道ハ長延ナル道路全國中最良ノ地ニシテ其ノ道筋一般海濱ニ接近シ又中仙道ノ地形タルヤ之ニ反シテ道路凶惡或ハ缺亡シタル所アリテ運輸ニ太タ不便ナル地方ナルカ故ニ之ニ鐵道ヲ延布スルニ於テハ實ニ廣大ナル荒地ヲ開化結合シ加之兩都及兩海濱(西北、東南)ヨリノ往復ヲ容易ナラシムヘキナリ

內國ニ利益アル鐵道ヲ延布セント欲スルニ付テハ必ス先ツ其ノ基本線ノ道筋ヲ定メ而シテ後枝線ハ皆之ヲ基トシテ連合セシムルコト肝要ナルハ萬國一般ノ實況ニシテ日本ニ於テモ亦然リ

鐵道線ノ通過スル市街或ハ村邑ニ於テ自己ノ頑固ナル條理ヲ陳說シ自然其ノ築造ニ故障スル者アルトキハ官ニテ此ノ舉ハ內部地方一般ノ財產ヲ開發シ而シテ都府及海濱ノ往復ヲ便宜ナラシムルノ主意ニシテ殊更國內一般ノ利益ヲ量ルニ基キタルノ理ヲ以テ懇解切說スヘキナリ

當時余カ需用ニ應シタル地圖竝測量ノ助ケヲ以テ千八百七十三年首歲以後度々重複シタル地理検査ニ依テ今下文ニ記載セントスルノ大動脈線路ノ通過スヘキ道筋ヲ明示シ得ルノ期ニ至レリ而シテ後此ノ片端タリトモ此ノ線路ヲ建築セントスルニ當リテハ必ズ該道筋ヲ以テ善トス
依テ明細測量ハ未タ爲シタルニ非ザレトモ東京西京間ニ跨ル中仙道線ノ道筋ノ可否如何ヲ左ニ明解セントス
下文ニ書載シ尙附圖(圖略)ニ記シタル線路ハ前條ニ演述シタル主意ヲ全備シ而シテ地理商法及政治ノ都テニ關係シテ此ノ國ノ狀態竝欲望ニ適當シタル者ナルヘシト余ハ信用ス

東京ヨリ高崎ニ至ル六十六哩

市中ヲ通過セントスルノ新鐵道ハ新橋ステーション地内ニ在ル荷物庫ト現時營業線路ノ尾端トノ間ニ於テ其ノ發端ヲ作シ夫ヨリ左方ニ曲リ以テ該ステーションヲ離レ又東海道ヲ橫行シ而シテ新橋ト中ノ橋ノ間ニ於テ堀河ヲ渡リ夫ヨリ少シク右方ニ曲リ三百三十間ノ間家屋稠密ナル街區又數寄屋橋ノ近傍ヨリ一哩四分ノ一ノ間城東外壕ノ表側又鎌倉河岸ヨリ半哩ノ間家屋

粗疎ナル地ヲ通ル而シテ舊筋違御門ノ上邊昌平橋ノ舊跡ニ於テ堀河ヲ渡リ中仙道ヲ十字形ニ橫行シ神田明神社ノ下邊ヲ通り明神下街道筋ニ平行シ又不忍池ノ西南端ヲ渡リ夫ヨリ左方ニ曲リ以テ西北ニ流下スル溪谷ヲ傳行シ王子村新製紙所ノ東邊ニ出テ又稻付及赤羽根村ヲ通り戸田河ヲ渡リ而シテ中仙道蕨驛及大宮驛ノ西方ヲ經過スヘシ

前條ニ述ヘタル所ニ依テ見レハ該鐵道線路ハ東京市街ノ中心ヲ通過スト雖其ノ域濠ノ外側ヲ利用スルノ故ヲ以テ家屋或ハ築營地所等ヲ障害スルコト半途ニ滿タザルヲ見ルヘシ

東京市街及其ノ近村ニ於テ鐵道線ノ通過セントスルノ地面ハ滿潮海面ヨリ高キコト六呎乃至十呎ニシテ實際上ニ於テハ平坦ナリト云テ可ナリ
東京市街ヲ流通セル堀河ハ大略皆十字形ニ橫過シアルカ故ニ其ノ工業ニ於テハ難苦ナル者アラズ街路及往還ヲ橫過スルニ付テ橋梁ヲ要用スヘキヤノ問題ハ明細測量ヲ爲シタル後ニ決定スヘシ城壕ノ存在スルニ依テ東京市街ニ鐵道線ヲ延布スル事ニ非常ニ輕便ナラシメタリ而シテ半ハ該城壕ノ故ヲ以テ人民私有ノ權利ヲ障害スルコト他邦ニ於テ此ノ如キ大都會ヲ通過セシ

トキニ比スレハ太タ些少ナリ

東京市街ヲ通過スルニ新橋上野東臺間鐵道線ニ適宜ナル豫防ヲ爲シ以テ常
地平面ニ延布而シテ往還ノ横通ヲ鐵道線面ト同平ニ爲スニ於テハ其ノ建築
費用ハ家屋竝地面代價ヲ除キ已ニ國內ニ建築セル線路三哩ノ平均代價ニ越
ユルコトアルヘカラズ却テ街路ノ通運ヲ鐵道線下ニ於テ爲サント欲シ市街
鐵道ノ全路ヲ陸橋上ニ造ルニ於テハ其ノ費用莫大ニシテ此ノ方法ハ初ヨリ
保憲スヘキ者ニアラズ依テ東京市街鐵道ハ常地平面ニ造リ以テ街路ト概略
其ノ高ヲ同クシテ通過セシムヘシ該三哩間ハ開業ノ後轉車ノ速力ヲ遲緩シ
竝街路横通ノ場所ニ於テ適當ナル門扉ヲ供シ而シテ信號ヲ嚴正ニ爲スニ於
テハ人民ノタメニ危難或ハ不便ナルコト假令誤テ起ルコトアルモ量リ難シ
ト雖太タ些少ナルヘシ

不忍池ヲ越エ以テ東京市街ヲ離レタル後ハ地勢大ニ開發スト雖王子村ニ達
スルノ前ニ中居セル高地ヲ切通スルヲ要スヘシ

王子村ヲ發シテ稻付及赤羽根村ニ至ル迄ハ輕單ナル堤防ニ依テ進行シ而シ
テ此ノ所ニ於テ掘割ヲ爲シ以テ戸田河ノ架橋所ニ誘導スルノ堤防ヲ進行ス

ヘシ

戸田河ノ架橋所ハ其ノ築造ニ便宜ナル河筋ノ曲頭ニ在テ六百呎乃至八百呎
以上ノ間距ヲ河水流通ノタメニ遺措スルヲ要スヘシ

戸田河ノ谷間ハ時々洪水ノ憂ヲ受クヘキ地方ニシテ東京以向第一ノ大工業
所ナリ然レトモ之ヲ去テ後數哩間ハ都テ最輕ナル工業ヲ要スルノ地方ナリ
大宮驛以西ニ於テ中仙道基本線ノ工業如何ヲ記載スルノ事ハ暫ク止メ茲ニ
北道乃チ東京宇都宮間鐵道ニ付テ述言スヘシ東京宇都宮間ニ於テ日光街道
及該街道ト中仙道ノ間ニ在ル地方ヲ検査シ以テ發見セルニ依レハ此ノ北道
ハ中仙道大宮驛(東京ヨリ十五哩)ニ於テ基本線ニ分枝シ而シテ御成街道ノ門
前驛及岩槻ヲ過キ栗橋ニ於テ日光街道ニ出テ夫ヨリ北方ニ進行シテ古河小
山及石橋ヲ通り以テ宇都宮ニ到ルヲ最良ノ線路トス然ルニ往時鐵道寮ニ屬
セザルノ人企計セル上野(東臺)ノ三橋ヨリ發シ中仙道ニアラザルノ通路ヲ傳
行スルノ論ハ其ノ宜キヲ得タル者ニアラス其ノ故ハ余カ計畫ノ如ク北道ト
中仙道線ノ分頭ヲ大宮驛ニ於テ置ク時ハ東京ノ往復ニ最モ便益ナルノミナ
ラズ府外ニ於テ數哩間二條ノ線路ヲ造ルノ無益ナル費用ヲ省クヘシ

大宮驛ノ北方ニ於テ鐵道線ハ中仙道ノ西側ニ移リ以テ之ヲ傳ヒ而シテ鴻ノ巢驛(東京ヨリ二十七哩)ニ達スルノ中間ニ於テハ工築至テ輕單ニシテ水道ヲ横通スルヲ要スルコト太タ少シ

此ノ中間ニ於テ中仙道ハ少シク高上ニシテ水流ヲ左右ニ分界スルノ地方ヲ通過セリ

鴻ノ巢及吹上村ノ東北邊ヲ通り熊ヶ谷驛(東京ヨリ四十哩)ニ至ルノ間鐵道線ハ數哩ノ間戸田河ノ上流荒河ノ邊畔ニシテ水害ヲ受クベキ地方ヲ通過スヘシ然シナカラ河堤ヲ破崩スル等ノコトハ太タ稀ナル(往時該河堤ヲ破崩セシ年ハ千八百五十九年ナリ)ノミナラズ現時ノ堤防ハ堅固ニシテ從前ノ如キ柔弱ナル者ニアラズ又假令破スルコトアリト雖運輸ニ妨碍ヲ爲ス等ノコトハ暫時ノ間ナルヘキカ故ニ格別ニ長大ナル堤防或ハ數多ノ水竇ヲ築造スルニ及ハザルベシ熊ヶ谷驛ノ西北ニ於テ再中仙道ヲ横通シ夫ヨリ深谷岡部及本庄ノ南方又倉賀野ノ北方ヲ通り高崎驛ニ到ルヘシ

岡部ト倉賀野トノ間ニ於テ線筋及架橋所ノ位置ヲ判然決定スルニ付テハ格別ナル考慮竝細密ナル地理檢査ヲ要ス東京熊ヶ谷間基本線ヲ位置スルニ付

テ他ニ著目スヘキハ河越街道タルヘシトノ告知ニ依リ余ハ千八百七十五年ヲ以テ板橋驛近邊ヨリシテ戸田河ノ西方ニ在ル該街道筋ノ地方ヲ綿密ニ檢査ス然ルニ其ノ中仙道ニ比スレハ遙ニ劣リタルヲ發見セリ

此ノ地方ハ所々ニ山地ノ存在スルアリ又戸田河ノ支流ノ通スル者全路ニ太タ許多ニシテ數多ノ橋梁ヲ要用スヘキカ故ニ之ヲ中仙道ニ比スレハ其ノ傾斜ノ大度ニシテ工業一般ニ重大ナルヲ要スルノミナラズ其ノ距離モ亦長延ナラザルヲ得ズマタ中仙道ハ之ニ比スレハ殖民稠密運送繁榮加之地勢一般ニ豐饒ニシテ東京熊ヶ谷ニ鐵道ヲ延布スルニ付テハ最善最良且低價ニ當ル道脈ナリ

高崎ハ東京ヲ隔ツルコト凡ソ六十六哩ニシテ前橋地方ノ産絹帛東京へ輸出スルノ途中多クハ此ノ地ヲ經過シ百方ヨリ通常ノ鄙道ヲ通り此ノ地ニ輻輳スル運送品ノ取扱ヲ爲セル肝要ナル大市街ナリ又高崎ノ地位ノ好良ナル及商業ノ繁榮ナル加之東京ヨリ此ノ地ニ至ルノ中間ニ於テハ工業ノ格別ニ容易ナルニ依テ考フルニ此ノ線路ハ現時營業セル東京横濱間線路ヲ延長シ以テ利スル所アラントスルニ付テハ第一ニ著手スヘキモノナリ

上野ヨリ高崎ニ到ルノ線路ハ全路平坦ニシテ東京西京間中最容易ニ建築シ得ヘキノミナラズ其ノ費用最小ナルモノニシテ從來日本ニ於テ建築シタル線路中ニ比スヘキモノアルヘカラズ

該線路ハ許大ナル運輸ヲ受領スルコト疑ナキノミナラズ其ノ傾斜ノ緩節ナルニ依テ已ニ開業セル十八哩間鐵道ト共合シテ營業スルニ於テハ其利益ハ巨大ニシテ其ノ運輸費用ハ少許ニシテ可ナルヘシ

高崎ヨリ松本ニ至ル 八十哩

高崎ヲ發シテ線路ハ中仙道ノ北方ヲ傳行シ以テ板鼻驛ヲ通過スヘシ該驛ト安中驛トノ間ニ於テハ碓氷川ノ左方(川ノ左右ハ水流ノ方向ヲ正面トナシ以テ定ムルナリ譬ヘハ西ヨリ東ニ流ル、川ノ左岸ハ北岸又右岸ハ南岸ナリ)ニ在ル高地ヲ通り進行スヘキヤ或ハ低地ニ在テ此ノ川ヲ再三横通スヘキヤ未タ決定スヘカラズ

夫ヨリ郷原及松井田ヲ過キ横川村ノ近傍ニ到ル迄ハ中仙道ノ東北側ヲ傳行シ横川村ニ於テ中仙道ニ分枝シ而シテ西方ニ向テ入山川ノ急斜シタル谷間ヲ進行シ以テ入山嶺ニ到ルヘシ

高崎ヲ發シテヨリ横川村(高崎ヨリ十七哩)ニ於テ中仙道ニ分枝スル所ニ到ル迄ノ中間ニシテ要用ナル著シキ工業ハ中庸ナル橋梁三條及板鼻安中間ニ在ル凸凹シタル地方ヲ通過スルタメノ小距ナル大土工ナリ又傾斜ノ安中驛ヨリシテ漸次ニ増加シ横川村ニ達スルノ前ニ於テ凡ソ七十分ノ一タルヘシ横川村ヨリシテ以西入山道ヲ登昇スルノ道筋ハ東京西京間ニ於テ最峻急ナルモノナリ而シテ大凡ソ三哩ニシテ久保村ノ近傍ニ到ル迄ハ四十分ノ一傾斜ヲ以テ進行シ得ヘシト雖夫ヨリ頂上ニ至ルノ二三哩間ハ太タシキ急斜ニシテ線路ノ傾斜ヲ二十分ノ一ニ爲サントスルニ付テモ大工業ヲ省カント欲スルニ於テハ直進ヲ休メ而シテ此ノ凸凹シ又僅ニ廣ク且屈曲シタル谷間ニ於テ低卑ナル山丘ヲ繞行シ以テ迂遠ナル通筋ヲ爲シ而シテ此ノ山脈ヲ斜ニ切通シタル掘割及一哩許ノ隧道ヲ通り以テ境新田ノ少シク上邊ニ於テ信濃國ノ高上ナル平地ニ現出スルニ非ズンハ通進スルコト能ハザルヘシ

此ノ境新田ノ近傍ニ在ル上野信濃ノ國界ハ東京ヲ隔ツルコト凡ソ九十哩ニシテ此ノ兩國ノ間ニ連續セル高上ナル山脈ノ頂上ナリ而シテ此ノ所ハ東京ヲ發シテ以向初遇ノ山嶺(海面上三千呎)ニシテ内部鐵道線ヲ通過セシムルタ

メニ最良ナル所ナリ

此所ヲ發シテ湯川水源ノ(土呂川)近邊ニ至ル迄ハ粗糙且矮短ナル草木ヲ以テ外封シタル荒蕪ナル土地ヲ通り緩節ナル傾斜ヲ以テ下降シ夫ヨリ油井村ノ對岸ヲ通り茂澤村ノ近邊ニ至ル迄ハ湯川ノ左岸ヲ傳行スヘシ

此所ヨリ以降平尾村ニ至ルノ二三哩間ハ川ノ屈曲セルコト又其ノ兩側ノ嶮岨ニシテ且深淵ナルコトハ非常ナリト雖左右ノ平地ノ廣且深ナル溪谷ノタメニ屢々横通セラル、カ故ニ此ノ川筋ヲ以テ最良ナル道筋トシ而シテ止ムコトヲ得サル場合ニ於テハ時々之ヲ渡リ以テ傳行セザルヲ得ザルヘシ

油井村ノ少シク下流ニ在ル常運寺ト號ツクル所ニ於テハ九十年前ニ淺間嶽ノ大破裂ニ依テ放出サレタル大石ヲ以テ川流ヲ埋塞セルカ故ニ流水ハ其ノ東方ニ在ル裂痕ヲ持保セル巨石ヲ繞リ遂ニ其ノ新道ヲ開キ而シテ後再漸々ニ古道ニ近ツキ現今ハ之ヲ隔ツルコト凡ソ四分ノ一哩許ナリ

横根村ヨリ以降小距ノ間ハ湯川ノ左岸ヲ傳ヒ而シテ之ヲ渡リ岩村田及鹽名田ノ北隅ヲ通り以テ千隈川ノ谷間ニ侵入シ夫ヨリ小諸及上田ノ大凡半途ニ在ル田中驛ト海野驛ノ間ニ達スル迄ハ千隈川ノ右岸ヲ傳ヒ以テ巖壁及凸凹

シタル地方ヲ通過スヘシ

此ノ所ハ乃チ長岡ヲ經テ新潟ニ至ル線路ト内部基本線トノ分頭ニシテ松本及西京ニ至ルノ線路ハ西南ノ方向ヲ爲シ以テ千隈川ヲ渡リ而シテ飯沼村ノ少シク上邊ニ於テ依田川ヲ渡リ以テ内村川ノ左岸(北岸)ヲ傳フテ辰ノ口荻窪等ノ諸村ヲ過キ高梨村及該村ニ存在スル暖泉ヨリシテ鹿教湯澤ノ谷間ニ入り夫ヨリ少シク進行シテ保福寺峠ノ南方凡ソ一哩半ノ所ニ在ル信濃國ヲ二分シ北ハ犀川ト千隈トノ接合所ニ接シ南ハ甲州八嶽ノ南麓ニ連續セル高大ナル山脈ノ麓ニ達スヘシ

入山嶺ノ頂上ヨリ田中驛ノ下邊ニ於テ千隈川ヲ渡ルノ處ニ至ル迄(凡ソ二十六哩間)ハ大略皆漸々下降スルノ道筋ニシテ傾斜ハ通例七十分一乃至八十分一ナルヘシ

鹿教湯澤ハ前條ニ演ヘタル山麓ニ於テ西北及南ノ二方ニ分レ白谷澤及廣川原澤ト名ク此ノ澤溪ヲ登ルコト小距(二三十間)ニシテ白谷澤ハ再二分シ此ノ山脈中ニ於テ其ノ高度及山幅ノ最少許ナル二箇ノ山脊ニ誘導スヘシ
此ノ所ニ於テ穿通ヲ要スルノ隧道ハ其ノ長サ凡ソ一哩半ニシテ全線路中最

長延ナル者ナリ又其ノ高度ハ海面上凡ソ三千五百呎ナルヘシ然シナカラ此ノ隧道ノ前後ニ附スヘキ峻急ナル傾斜ハ入山道ニ於テ要用セル者ニ比スレハ緩節ニシテ且小距ナルヘシ

前條ニ述ヘタル二箇ノ最低ナル山脊ノ下ヲ通り鹿教湯澤谷ヨリ保福寺澤谷ニ出ツルノ二道(一ハ白谷澤ヨリ隧道ヲ以テ大澤ニ出テ保福寺澤谷ニ至ル又一ハ二ツ岩澤ヨリ山下ヲ通り月澤ニ出ル者ナリ)ハ其ノ分離セシヨリ會合スルニ至ル迄ノ距離各凡ソ三哩計ニシテ大ニ異ナルコト無シ又二ツ岩澤ノ誘導スル山嶺ハ白谷澤ノ山谷ニ比スレハ高上ナリト雖其ノ山腹ノ峻岨ナルカタメニ隧道ノ長延ハ自カラ短小ナルヘシト思慮ス依テ此ノ二道ノ優劣ハ細密ナル平面竝高低測量ヲ爲シタル後ニ非ズンハ判然決定シ能ハズ

月澤ト保福寺澤接合所ヨリシテ鐵道線ハ保福寺村ノ南邊ニ在ル高地ヲ通り此ノ谷ノ左側ヲ傳行シ七嵐村ニ至テ西又南ニ曲リ夫ヨリ溪谷ノ縱横シタル不平ナル通ヲ通り以テ稻倉峠ノ麓ニ至リ之ヲ降下シ傾斜ヲ附シタル長サ四分ノ三哩ノ隧道ニ依テ穿通シ而シテ稻倉村及岡田驛ヲ左方ニ取リ其ノ右方ニ在ル山麓或ハ高地ヲ傳ヒ夫ヨリ平等ナル土地ヲ通過シ以テ松本ノ東邊ニ

至ルヘシ

信濃國松本ハ日本内部地方ニ於テ最繁盛ナル市街ノ一ニシテ百方高山ニ周圍サレタル廣大ナル且宜シク耕作シタル平坦ノ地ニ存在スル者ナリ

此ノ市街ノ高度ハ海面上二千呎ニシテ前文ニ演ヘタル道筋ニ依リ高崎ヲ隔ツルコト八十哩又東京ヲ隔ツルコト百四十六哩ナリ

此ノ内部線路ノ八十哩間ハ高上ニシテ且山丘多キ地方ヲ通過スルヲ免カレザルノ故ヲ以テ東京高崎間線路ニ比スレハ其ノ建築竝運轉費用兩ナカラ許大ナルヲ要スヘシト雖現時相互ニ隔絶シ冬時ハ積雪ノ爲又常時ハ大雨或ハ洪水ノ爲ニ閉塞ヲ免カレザレハ更ニ適切ナル道路ニ依ルニ非ズンハ往來スル能ハザルノ廣大ナル地方ヲ結合スルノ大用益ニ於テハ更ニ劣ルコトナシ

松本ヨリ土田、夫ヨリ加納ニ至ル 百二十五哩

松本ヨリシテ線路ハ十一哩ノ南方ニ向テ開發シ漸次登昇ノ地ヲ通り村井及郷原驛ノ西邊ヲ經過シ以テ中仙道洗馬驛ニ至リ夫ヨリ犀川ノ右岸ヲ傳ヒ本山ニ至テ左岸ニ移リ以テ贄川及奈良井驛ヲ過キ而シテ此ノ驛ヨリ一哩四分ノ一ヲ登リ海面上凡ソ三千五百呎又鳥居峠ノ南方凡ソ一哩ヲ隔テタル所ニ

至テ犀川ト木曾川ノ谷ヲ分界セル山脈ヲ穿過スヘシ(此ノ隧道ハ松本加納間ニ於テ第一ノ者ニシテ他ニ著シク記載スヘキ者アラズ)

奈良井ト藪原ノ間ニ存在スル山脈ハ日本ノ西北竝東南ノ兩海濱ニ流出スル流水ヲ分界スル者ナリ又此ノ近傍ニ於テ地質ノ急ニ變革セル所アリ乃チ其ノ北方犀川筋ノ地方ハ主ニ破碎シタル翠増巖石ヲ以テ成立シ而シテ其ノ南方木曾川ノ谷間ハ數哩ノ間主ニ大古火性石ヲ以テ谷側ニ連リ又河底ハ一面ニ大塊ナル丸石ヲ以テ外覆サレタリ

木曾河ハ藪原近傍ニ於テハ唯一ノ小流ナリト雖福島ノ近傍ニ至テ御嶽山ヨリ流出スル著シキ水流竝其ノ他數多ノ枝流ヲ合併シ急ニ其ノ水量ヲ増加シ中仙道太田驛ヨリ凡ソ九哩ヲ隔テ上流ニ在ル錦織村ニ至テ始メテ海濱往復ノ舟路ヲ開ケリ

御嶽山ヨリ流出スル河ニ於テハ其ノ期節ニ當テ數多ノ材木(主ニ杉、榎、樺、松竝檜)ヲ河中ニ投シ以テ木曾河ノ岩石尖立シタル河底ヲ洪水ノ勢力ニ依テ流下シ之ヲ錦織村ニ於テ集合シ以テ筏ニ組ミ而シテ尾州灣ニ遞送ス此ノ川ノ上流ニ於テ椶材モ亦許多ニ產出スト雖其ノ重量ニシテ水運ニ便ナ

ラズ又之ヲ陸運スルニ於テハ其ノ運送費用ノ許大ナルカタメニ曾テ之ヲ輸出スルコト無シ

前文ニ記載シタル鳥居峠ノ南方ニ在ル隧道ノ延長ハ凡ソ一哩許ニシテ其ノ穿通スル山ハ通常一般ノ如ク高上ニ突出シタル嶺ヲ爲スノ故ニ之ヲ穿通スルニ付テハ其ノ兩端ヨリ就業セザルヲ得ズ藪原ノ裏邊ニシテ之ヲ隔ツルコト少許ナル山麓ニ於テ鐵道線ハ隧道ヨリ現出シ而シテ後漸々ニ木曾河ノ邊畔ニ近ツキ藪原ト宮ノ越驛ノ間ニ於テ其ノ右岸ニ移リ以テ德音寺村ニ出テ夫ヨリ右岸ヲ傳フテ福島、上松、須原、野尻及三留野驛ノ對岸ヲ通り又田立村ヲ過キ界ノ川ニ於テ美濃國ニ入り而シテ坂下及瀬戸村ノ河邊ヲ通り飯森山麓ノ少シク下流ニ於テ木曾河ノ左岸ニ移リ以テ之ニ分離シ而シテ三五澤ヲ上ルコト三四十間ニシテ之ヲ渡リ北野村ヲ過キ夫ヨリ中津川驛ノ北邊及駒場村又茄子川村ノ北方ヲ通り大井驛ノ北方三分ノ一哩ノ所ニ於テ耕墾シタル小谷ヲ傳フテ大井川ノ谷間ニ下リ以テ之ヲ越エ而シテ中野川ノ屈曲シタル谷間ヲ登昇シテ中野村長永寺ノ裏邊ニ出ツヘシ

木曾河ヲ渡テヨリ以テ大井川谷ニ至ルノ中間ニ於テ屢々南方ノ山丘(惠那山

其ノ外ヨリ張出セル低卑ナル山鼻ヲ切通スルヲ要ス
此ノ長永寺ノ少シク先途ニ於テ中仙道ヲ横過シ洞川ノ谷間ヲ傳フテ此ノ川
ト土岐川ヲ分界セル低卑ナル山脊ニ登リ而シテ美濃組ノ南邊ヲ通り中切組
ト竹折村トノ間ニ於テ二度土岐川ヲ渡リ夫ヨリ數哩ノ間其ノ南岸(左岸)ヲ傳
ヒ市場村ニ於テ右岸ニ移ルト雖和合村ニ於テ再其ノ舊側(左岸)ニ復シ以テ高
山町ニ至ルヘシ

高山町ヨリ少シク進行シ土岐口村ノ上邊ニ於テ妻木川ヲ渡リ夫ヨリ高上ナ
ル地ヲ切通シテ再土岐川ノ左岸ヲ傳ヒ以テ虎溪山ノ對岸ニ至リテ之ヲ渡リ
而シテ復高上ナル地ヲ切通シ且登昇シテ根本川ノ谷間ニ入リ以テ此ノ川ト
大針川ヲ分界セル低卑ナル山脊ニ登昇スヘシ

此ノ山脊ヲ下リテ線路ハ輕單ナル工業及緩節ナル傾斜ヲ以テ開發シ而シテ
大針川谷ノ右側ヲ傳ヒ以テ伊香村及澤渡村ヲ過キ夫ヨリ可兒川ノ右岸ヲ傳
ヒテ直節ニ進行シ以テ土田村白髭社ノ近傍ヲ通り而シテ可兒川口ノ少シク
上流ニ於テ木曾河ヲ渡ルヘシ

此所ニ於テハ木曾河太々廣大ナラズシテ又其ノ流道ハ殆ト線路ト正角ヲ爲

シ加之橋梁ノ臺礎ヲ築造スルニ甚タ便宜ナル岩壁ヲ維持スルノ故ヲ以テ橋
梁ヲ架スルニ付テ最僥倖ナル場所ナリ

木曾河ヲ渡テヨリ酒倉學校(千八百七十四年ニ存在セル者ナリ)ノ南邊ヲ通り
中仙道ヲ横通シ又勝山村ヲ過キ巖觀音堂ノ下邊ニ到リ夫ヨリ此ノ川ノ右岸
ヲ傳ヒ以テ法積寺水坡ノ西側及山崎村ノ南邊ヲ通り而シテ五哩ノ間直節ニ
進行シ以テ小野村ノ北邊及六軒村ノ南邊ヲ過キ夫ヨリ新加納ノ北邊ヲ通り
以テ直節ニ加納及岐阜岐頭(ステーション)ニ至ルヘシ

之ヨリ宮驛敦賀港及西京ニ到ルノ線路ハ已ニ明細測量ヲ全備シテ千八百七
十六年四月ノ上告書ニ依テ解明セリ

松本ヨリ加納ニ至ルノ道距ハ凡ソ百二十五哩ナリ而シテ此ノ線路ヲ建築ス
ルニ當テハ此ノ道距ヲ二區ニ分チ一ハ以テ松本ヨリ中津川驛ニ至ル凡ソ七
十哩又一ハ中津川ヨリ加納驛ニ至ル凡ソ五十五哩トス
松本ヨリ奈良井ニ至ル中間又木曾河谷ノ上部凡ソ四十哩間ニ於テ線路ノ傾
斜ハ百分一以下ニシテ之ヲ越ユル者太々稀少ナルヘシ
中津川驛海面ヲ上ルコト凡ソ千呎ヲ發シテヨリ土岐川ヲ傳ヒ又土田村ヲ通

リ以テ加納驛ニ至ルノ中間ニ於テハ一般ニ傾斜ハ緩節ニシテ工業ハ輕單ナリ然リ而シテ此ノ五十哩間ニ於テ大工業ヲ要スルノ橋梁ハ唯土田村ノ近傍ニ於テ木曾河ニ架スル者ノミナリ

上文ニ記載シタル如ク東京加納間鐵道基本線ノ四區ハ乃チ左ノ如シ

- 一 東京ヨリ高崎ニ至ル 六十六哩
- 二 高崎ヨリ松本ニ至ル 八十哩
- 三 松本ヨリ中津川ニ至ル 七十哩
- 四 中津川ヨリ加納ニ至ル 五十五哩

總計二百七十一哩乃チ皇國百八里十丁

是ニ加納ヨリ米原及大津ヲ經テ西京ニ至ルノ七十哩ヲ加ヘ

東京西京間道距英里凡ソ三百四十五哩乃チ皇國百三十八里許ナリ

以上四區ノ每一哩建築費用及其ノ難易ヲ順序スルトキハ乃チ左ノ如クナルヘシ

第一區乃チ東京高崎間ノ六十六哩ニ於テハ大事業ノ橋梁ヲ要スルコト太タ少ク工業一般ニ輕單ニシテ此ノ中間ハ以上四區ハ勿論神戸ヨリ東京夫ヨリ

横濱ニ至ルノ全路ニ於テ最小ナル費用ヲ以テ容易ニ建築シ得ヘキ區分ナリ加之此ノ線路ハ荷物及旅客ノ運輸ヲ多量ニ受領シ竝越後及富有ナル信濃ノ北部ニ往來ノ便ヲ宜クシ直ニ人ノ賞譽ヲ受クルコト疑ナシ而シテ之ヲ東京横濱間線路ニ共合シテ營業スルニ於テハ從テ今已ニ開業セル線路ノ運輸費用ヲ減少スヘシ

第四區乃チ加納中津川間ハ建築費用ノ低小ナルコト又其ノ容易ナルニ於テ前區ニ亞クモノナリ而シテ其ノ每一哩ノ建築費用ハ千八百七十五年三月二十四日ヲ以テ送致シタル精算書ニ記載セル大津米原間費用ニ比スレハ低小ナルヘシ

中津川驛ニ於テ苗木ヲ通り飛驒國ニ往來スル爲ノ中等位ナル道路アリ

第三區乃チ松本中津川間ハ建築費用ノ順序ニ於テ第四區ニ亞ク者ナリト雖第二區乃チ高崎松本間ト共ニ大工業ヲ必用スルノ中間ニシテ其ノ每一哩ノ費用ハ西京敦賀間線路中ノ最難澁ナル部分ニ於テ要スル費用ニ類似スヘシ此ノ難澁ナル區分ハ大費用ヲ要スト雖其ノ費用ノ比例ニ於テハ外邦ヨリ輸入スル物品ノ増加スルコトナク反テ他ノ區分ニ比スレハ少許ナルヘシ其ノ

故ハ自然ノ理トシテ費用ノ許大ナルハ多分ナル土工及岩石掘割或ハ石工或ハ穿隧其ノ他主ニ國內ニ於テ國民ニ給與スヘキ費用ヲ要スルノ工業ニ依レリ
此ノ上告ヲ爲スノ序ヲ以テ余ハ茲ニ上野信濃ノ兩國ヲ結合セル好良ナル道路ノ缺乏セルカ故ニ諸通運ニ遲滯不便及費用ヲ起生スルノ事ニ付テ言フ所アラントス

現時ノ場合ニ於テ此ノ兩國ヲ結合スル道路ノ最良ナルモノハ碓氷峠ニシテ此ノ山道ハ和田嶺ヲ除キ中仙道ニ於テ最悪ナル者ナリ然ルニ地方官吏ハ坂本驛ト輕井澤驛ノ間ニ新道ヲ開クノ事ニ付テ永來企慮ヲ旋ラセリ然リト雖其ノ坂本ヨリ開發セントスルノ思考ハ誤レリ此ノ念ヲ有スルノ間ハ最良ナル通路ヲ發見シ能フヘカラズ又若シ是等ノ思考ヲ以テ起業スルニ於テハ其ノ結果ニ到テ旅客ニ便利ヲ供スルノ功ヲ奏スル事アルヘカラズ
人民一般ニ便利ヲ供スルタメノ道路ヲ開クニ付テノ發起所ハ坂本驛ノ下邊ニ在ル横川村ニシテ地勢ニ應シ能ク思慮ヲ旋ラシ以テ最緩節ナル傾斜(二十分一内外)ヲ附シタル道路ニ依テ入山川谷ヲ登リ以テ隧道ヲ穿タズシテ信濃

國ノ高上ナル地平ニ達シ而シテ輕井澤ノ西端ニ依テ中仙道ニ再合スルニ於テハ其ノ主意ヲ全備セル者ナリト云フヘシ
後年ニ至リ鐵道線ニ供用スルノ目的ヲ以テ該道路ヲ唯路上ノ工業ヲ除クノ外却テ鐵道寮ノ手ヲ以テ築造スルニ於テハ谷川ハ皆木橋ヲ架シ以テ假ニ通常ノ往還ト爲シ而シテ之ヲ鐵道ニ專用スルノ時ニ至テ此ノ如キ好良ニ非ザル者ヲ造リ以テ地方ノ需用ニ供具スルニ於テハ互益ノ者ト云フヘシ

田中及上田ヨリ新潟ニ至ル 百五十哩

茲ニ又西北ノ海濱ニ在ル新潟港ヲ東西ノ兩都府ニ接續スル鐵道線ヲモ書載セントスルカ故ニ余ハ茲ニ自己ノ地理檢査ニ依テ此ノ主意ヲ全具スルコトニ最擔當シ且實際ニ行ヒ得ヘク發見シタル線路ノ道筋ヲ簡略ニ解明セントス日光ヨリ西方及南方ニ連續セル山脈ヲ調ヘ竝有名ナル三國峠及清水嶺ヲ精密ニ檢査シ以テ是等ハ皆信州街道ノ整齊シ且最實際上ニ行ヒ得ヘキ者ニ如カザルヲ發見セリ

而シテ此ノ線路ノ中仙道基本線ニ分岐スルニ付テ最便宜ニシテ他ニ勝ル者アル可カラザルノ場所ハ千隈川ノ右岸ニ在テ上田ノ上流田中驛ノ少シク下

流ナリ

茲ニ解明セントスル道筋ニ於テハ清水嶺及三國峠ノ畏ルヘキ山路ヲ避クルノミナラス運輸ノ最繁盛シタル土地ヲ通過シ而シテ此ノ鐵道ヲ建築スルノ主意ヲ全具スルニ付テハ最短ナル線路ヲ以テ最大ナル需要ニ應スヘシ田中ノ近傍ニ於テ中仙道基本線ニ分岐セシヨリ新潟ニ於テ海濱ニ達スル迄ノ全路大略皆漸々ニ下降スルノ傾斜ヲ以テ千隈川ノ谷間ヲ傳行スヘシ而シテ此ノ下降傾斜ハ長岡ニ至ルノ途中ニ在ル妙見驛ニ至テ大ニ減少シ其ノ先途ニ於テハ都テ緩ナルノミナリ

田中近傍ニ在ル岐頭ヲ發シテヨリ以向新潟ニ至ルノ線路海野驛ノ南邊上田街ノ北邊及坂城驛ヲ通り屋代驛ノ近傍ニ於テ山嶽ノ麓ヲ繞リ而シテ松代ノ市街ヲ經過シ夫ヨリ犀川ノ對岸ニ在ル善光寺ヲ左方ニ見テ數哩ノ間千隈川ノ右岸ヲ傳行スヘシ

犀川ノ合併セル處ヨリシテ下流數哩ノ間千隈川ハ開發シ且豐饒ナル土地ヲ通り低卑ナル河岸ノ間ヲ緩カニ流下スト雖松代ヨリ下行スルコト凡ソ八哩ニシテ長沼ヲ過キ淺野村ニ至ラントスルノ近邊ニ於テハ山丘兩側ヨリ接追

シ以テ河流ヲ狹窄セリ

飯山町ヨリ三四哩ヲ下リ河底ノ廣寬ニシテ流道ヲ吟行セシムル處アリト雖暫ニシテ再高上且凸凹シタル地ノ爲ニ狹窄ヲ爲セリ上界ヨリ大瀧ニ至ルノ間ハ地平ナレ共降下スルコト太タ急速ニシテ其ノ下流ハ數哩ノ間全路最危難ナル急流ノ故ヲ以テ松代ノ近邊ヨリ以降凡ソ四十哩ノ間連續セル舟運ヲ大瀧ニ於テ停止セリ

大瀧村ヨリシテ下流五六哩間ハ上田ヨリ新潟ニ至ルノ線路中最惡ノ地ニシテ千隈川ノ越渡ヲ要スルコト數回及他ノ工業モ之ニ準シテ許大ナルヘシ森ト蘆瀧ノ間ニ於テ現時專用ノ運送道路(山路ニシテ凶惡ナリ)ハ信濃越後ノ國界ヲ過キ而シテ千隈川ノ左岸ヨリ右岸ニ移ルヘシ

鐵道線ハ蘆瀧ヲ過テ魚野川ト千隈川トノ接合所ノ少シク下流ニ至ル迄千隈川ノ左岸ヲ傳ヒ而シテ之ヲ渡リ之ニテ千隈川ヲ渡ルノ終ナリ以テ一哩許ノ間凶惡ナル地方ヲ通り妙見驛舊本陣ノ上手ヲ過キリ而シテ開發シタル地方ニ出ツヘシ

大瀧ヨリ凡ソ二十七哩下流ニ在ル十日町ニ於テ再舟運ヲ開キ夫ヨリ長岡ヲ

經テ新潟ニ至リ以テ海濱ニ出ツル迄全路絶ユルコトナシ
越後國ニ入テヨリ千隈川ハ容易ニ切通シ得ヘキ砂石性ノ低卑ナル山丘ヲ繞
行ス而シテ此ノ地質ハ緩節ナル傾斜ヲ附シ以テ造リタル道路及往昔ヨリ農
用水道ニ用フル爲ニ穿チタル長延ナル隧道(主ニ左岸ニ在リ)ニ於テ現然タリ
妙見ヨリシテ北方新潟ニ至ル迄線路ハ直節ニシテ長岡市街ノ東方乃チ舊城
ノ地及今町三條小須戸酒屋ノ東邊ヲ通り以テ沼垂ニ至リ而シテ此ノ村ノ西
邊ニ在ル新潟ノ内港ニ於テ結尾ヲ爲スヘシ
妙見ヨリ新潟ニ至ルノ五十哩間ハ大略皆豐饒且廣大ナル米田ニシテ線路ハ
中庸ナル堤防ニ依テ之ヲ通過シ而シテ農用水道及其ノ他ノ水道ノ爲ニ適宜
ナル橋梁ヲ築造スルヲ要スト雖刈谷田川及加茂川等ノ如キ僅二三河ヲ除ク
ノ外更ニ大工業ヲ要スル者ナシ
此ノ田中近傍ヨリ基本線ニ分支シ新潟ニ至ルノ線路百五十哩ハ東京西京間
鐵道基本線ニ比スレハ其ノ肝要ナル所ニ於テ一等ヲ下リ其ノ前ニ築造スヘ
キ線ニアラズト雖新潟ヲ基本線ニ接續シ以テ日本内部及東南ノ海濱ニ通運
ヲ開クヲ要スルノトキニ當テハ前文ニ述ヘタル道筋ヲ以テ最良ナル者トス

人夫運輸其ノ他

人夫ハ茶ヲ產生シ或ハ絹ヲ製造シ其ノ他大ニ耕作ニ從事セル地方ニ於テハ
夥多ナリト雖山邊ニシテ耕作ニ適セザルノ土地ニ於テハ太タ少ク之カ爲ニ
鑛山營業等ノ事ニ付テハ他ノ人民稠密ナル地方ヨリ雇入レ以テ之ヲ養蓄ス
ルヲ要ス

此ノ道筋ニ於テ旅客運輸ノ許多ナル地方少ナカラズト雖現時ノ景況ニ依テ
考フレハ主ニ下等ノ旅客ナルヘシ

内部ノ地方ヨリ輸出スヘキ產物ノ主重ナル者ハ米茶絹及鑛物ナリ又輸入品
ハ外國製ノ物品食用ノ乾魚其ノ他ノ雜品ナリ

東京ヨリ西京ニ至ルノ鐵道基本線ハ上野ノ南部及信濃國北部ノ絹ヲ產出ス
ル地方又新潟ニ至ルノ線路ハ越後國ノ米穀ヲ產スル地方ヲ通過スルカ故ニ
此ノ増加シタル運輸ノ便利ニ依テ内部地方ニ於テハ上文ニ記載シタル物品
及茶ノ生産及輸出ヲ増加センコトヲ望ミ得ヘシ

此ノ日本ノ中心ヲ通過スル動脈線路ト之ニ隔絶シタル數多ノ地トノ間ニ在
ル道路ヲ修整スルニ於テハ此ノ地方ヨリシテ此ノ國ノ主重ナル灣港ニ往復

ヲ容易ナラシムルカ故ニ此ノ線路ヲ漸々ニ建築シ以テ國內農礦ノ豊庫ヲ開發シ及通商一般ヲ利シ而シテ政府並人民ニ便益ヲ加供スルコト必然ナリ

鐵道ノ進歩並其ノ費用

日本鐵道ノ創業及現今ニ至ル迄其ノ進歩シタルコト並其ノ費用ノ計算ハ一般ニ諸人ノ了知セル所ナルヘシト雖爰ニ其ノ實情ヲ簡略ニ記載ストモ妨支ナカルヘシ

千八百六十九年ト千八百七十年ノ間ニ政府ハ日本ニ鐵道ヲ建築セント欲シ其ノ目的ヲ以テ五百萬圓ノ外債ヲ爲セリ

千八百七十二年ヲ以テ東京横濱間十八哩ノ鐵道ヲ開業セリ

千八百七十四年ヲ以テ大阪神戸間並千八百七十五年ヲ以テ安治川支線合セテ二十二哩ノ鐵道ヲ開業セリ

而シテ此ノ年千八百七十六年ニ至テ西京大阪間ノ二十七哩ヲ卒業シ以テ現今營業中ナリ

依テ鐵道ヲ建築スルノ確乎タル目的ヲ以テ借用シタル五百萬圓ノ抵當トシテ西京ステーションヲ除クノ外各ステーション車輛並一等線路ヲ以テ全備

シタル六十七哩ノ鐵道ヲ造レリ之ヲ借債ノ抵當トシテ計算スルトキハ該鐵道ノ建築費用ハ平均每一哩七萬五千圓ニ滿タズ而シテ此ノ金員ハ許大ナル橋梁其ノ他初發ノ鐵道ヲ建築スルニ付テ別段ニ必用セル工業ヲ爲シタルヲ考フルトキハ太々緩節ニシテ政府ハ多少其ノ歲入金ヲ以テ此ノ費用ヲ増補セシナルヘシト思想ストモ無理ナリト云フヘカラズ然リト雖之ニ關係ナクシテ現今開業セル六十七哩ノ鐵道ハ全外債ノ抵當トシテ充分ナル有形物ナリ加之政府ニ於テハ已ニ此ノ外債ヲ多分ニ償却シ而シテ利子ニ關係セル事等ハ都テ條約書ニ聊違背セシコトナシ

此ノ上告書ノ餘白ヲ借テ西京ヨリ琵琶湖邊ニ在ル大津驛ニ至ル十哩間ノ鐵道ヲ就業スルノ肝要ナルコトヲ建言セント然リト雖此ノ意見ハ已ニ屢々陳說サレ而シテ其ノ緊要ナルコトハ諸人ノ明了スル所ニシテ再爰ニ述言スルハ無益ノ極ナルヘキカ故ニ余ハ再三重役ノ答メヲ顧ミズ此ノ十哩間ト共ニ上文ニ記載シタル新橋ヨリ東京市街ヲ通り高崎ニ至ルノ六十六哩間ヲ建築スルノ意見ニ就テ思考アラントヲ希望ス

左ニ陳說スルハ此ノ高崎線路ノ利益ナルヲ表スヘキ箇條ノ一部ナリ

第一 此ノ道筋ニ於テ水運ハ太タ輕單ニシテ現今ハ言フ待タズ後來ニ至テモ鐵道ト競争スヘキ者ナシ

第二 此ノ鐵道線ハ三國峠或ハ信州街道ヲ經テ日本内部及西北ノ海濱ニ往復スル運輸竝前橋及高崎ヲ以テ中心ト爲シタル近縁ノ地方ニ往復ノ良便ヲ供與スヘシ

第三 此ノ線路ハ他日建築スヘキ内部基本線路ノ端緒ヲ爲セリ

第四 此ノ線路ハ東京横濱線ニ共合シ以テ營業スルニ於テハ太タ便益ナルノミナラズ其ノ工業ハ東京西京間線路中最輕單ニシテ最小ナル費用ヲ以テ建築シ得ヘキ區分ナリ

此ノ西京ヨリ大津ニ至ル十哩間及東京新橋ヨリ高崎ニ至ル六十六哩間合シテ七十六哩間ノ鐵道ハ其ノ創業ヨリシテ開業ニ至ルマテニ五百萬圓ヲ費用スルニ於テハ充分ナルコト必定セリ而シテ此ノ線路ヲ一己ノ者トシテ考フルトモ亦已ニ開業セル線路ト共合スル者ト見做スモ其ノ運輸ノ許多ニシテ利益アルニ至テハ日本ニ於テ比類ナル者ナカル可ク信用ス加之已ニ開業セル二條ノ線路ヲ長延スルニ當テ同長ノ者ニシテ此ノ線路ノ如ク現在ノ線路

ニ助勢シ以テ功勳ヲ著ハシ得ル者他ニ決シテアルヘカラズ

鐵道建築師長 アール、ウイカルス、ポイル

爾後明治十六年ニ至ルマテ政府ハ未タ幹線ノ位置ヲ決セズ、然レトモ中山道幹線ノ系統ニ入ルヘキ名古屋線及高崎線ニ關シテハ當局者夙ニ之ニ著眼スルモノアリ、十二年八月二十七日井上工部卿ノ稟申書第三章第二節參照ハ大津ヨリ直ニ大垣ニ達シ名古屋、宮マテ延線スルカ、又ハ東京ヨリ高崎ニ延長スルニ於テハ其旅客貨物鹽津敦賀間ニ數倍シ起業公債ノ利息ヲ償ヒ且ツ資本ノ償却モ可能ナラント謂ヒ之ニ關スル大藏省ノ意見亦東京前橋間ヲ獎贊シタリキ、而シテ同年九月二十六日井上鐵道局長ハ東京高崎間測量ノ允許ヲ工部卿ニ申請シ工部卿ハ之ヲ太政大臣ニ稟議シ十二月十一日之カ允許ヲ得、翌十三年二月鐵道局ヲシテ之カ測量ヲ開始セシメタリ、尙ホ同月十日工部卿ハ東京、高崎、前橋間ノ建築工事ニ著手センコトヲ請議シ十七日之カ允許ヲ得タルモ建築費ニ關シ何等指令ナキヲ以テ手ヲ下スニ由ナク空シク數箇月ヲ徒費セリ、仍テ十月ニ至リ鐵道局長ハ上申シテ曰、急速起工ノ目途ナキニ於テハ材料註文ヲ取消スノ必要アリ、且ツ東京横濱間ニ從事スル職工ヲ轉用スルノ見込無シトセハ之カ備使ヲ繼

東京高崎間
起工允許及
取消

續スルノ必要ナキヲ以テ斷然起工取消ノ命令アラシコトヲ請フト、是ニ於テ工部卿之ヲ稟議シ政府ハ十一月九日起工允許ヲ取消シタリ

日本鐵道上野前橋間開通

明治十四年ニ至リ日本鐵道會社ハ東京前橋間ニ鐵道ヲ建築シ運輸ノ業ヲ營マシコトヲ請願シ之カ免許ヲ得、翌十五年九月之ヲ起工シ十六年七月東京上野熊谷間先ツ開通シ十七年八月東京前橋間全通シタリ

中山道幹線敷設内決

是ヨリ先京都神戸間ハ明治十年二月全通シ京都大津間ハ十三年七月開通シ長濱關ヶ原間ハ十六年五月開通シ又同年八月關ヶ原大垣間起工ヲ允許セラレタリ、斯ノ如ク交通上ニ稍、面目ヲ一新シタリシカハ政府ハ更ニ進テ高崎ヨリ大垣ニ至ル鐵道ヲ建築シ以テ東西兩京ヲ連絡スル幹線ヲラシメントスルノ意アリ、遂ニ十六年八月六日ヲ以テ該線建築ヲ内決シ地形ノ測量及線路ノ選定ニ著手スヘキコトヲ工部省ニ令シ工部卿ハ同月八日之ヲ鐵道局長ニ移達シタリ、依テ鐵道局長ハ具狀書ヲ以テ中山道線測量及其工事ニ關スル意見ヲ工部卿ニ具申シ工部卿ハ十七日之ヲ太政大臣ニ致セリ、該意見ノ大要ハ建築著手以前ニ於テ測量ヲ卒リ建築仕様ヲ調製シ精密ノ工程ヲ立ツルハ順序ナレトモ時日ト勞費トヲ要スヘケレハ幹線ノ兩端ヨリ測量ヲ卒ルニ從ヒ逐次著手スルヲ得策トス

鐵道局長ノ具狀書

ト謂フニ在リ、尙ホ收入利益ノミヲ以テ鐵道ノ效トシ間接ノ大利ヲ顧ミザルハ謬ナレハ若シ木曾ノ如キ收入費途ヲ支フル能ハザル部域ニ會シ視テ以テ無用ノ業ト爲スカ如キコトアラハ經營ノ趣旨ニ反スルカ故ニ宜シク大利ヲ間接ニ期シ半途ニ至リ遲疑阻滯スルコト莫カルヘシト謂ヘリ、其全文左ノ如シ

大垣ヨリ高崎マテ幹線鐵道布設ノ儀ニ付具狀

大垣ヨリ高崎迄幹線鐵道布設ノ議御内決相成候條先以線路選定地形測量ノ儀早々著手シ其方案等委詳具狀可致尤該費用等ノ儀ハ追テ何分ノ御詮議ニ可被及儀ニ候條右測量等ノ費用ハ當省經費定額内ヲ以テ差繰支辨候儀ト相心得可申云々御達之趣敬承仕候然ルニ此議ニ就キテハ小官平素苟カ意見ヲ蓄ヘテ胸憶ニ在ルヲ以テ之ヲ今日ニ具狀スルハ強チ蛇足ノ辯ニ非レハ情意ノシテ之ヲ具狀スルニ先チ鐵道事業ノ沿革及經歷ヲ略說スルニ非レハ情意ノ以テ通徹シ難キモノアルヲ恐ル故ニ繁蕪ヲ省ズ茲ニ顛末ヲ摘敘セントス仰キ願クハ閣下此意ヲ諒シ姑ク說ヲ終ルヲ得セシメン事ヲ抑内國鐵道ノ事タル維新ノ初ニ於テ夙ニ其規模ヲ定メ即東京ヨリ西京ニ互ルモノヲ以テ幹線トシ更ニ大阪ヲ經テ神戸ニ達シ及東京ヨリ橫濱ニ向ヒテ岐線ヲ敷クヘキモ

ノト決セラレ先ツ時機ノ緩急ヲ圖リ著手ノ順序ヲ慮リ東京横濱間神戸大阪間ニ於テ第一ニ其業ヲ起シ相次テ大阪京都間ニ及ホシ爾後京濱ノ線全ク其功ヲ竣ヘ京神ノ線追次其緒ニ就キ彌々將ニ幹線ノ由ル所ヲ計畫スヘキノ秋ニ際セリ蓋シ幹線ノ由ル所ハ東海中仙二道ノ中ニ就キ最モ利アリ益アルノ線脈ヲ選ハサル可ラサルモノトス仍テ以爲ラク東海道ハ第一ニ函嶺ノ險アリ第二ニ富士阿部大井天龍等ノ大河アリ之ニ向ヒテ工事ヲ施スハ實ニ容易ノ事ニ非ス且經由スル所ノ地大半海濱ニ沿ヒ竝ニ土地平坦ナレハ舟楫車馬ノ利共ニ相通セサルナシ故ニ鐵道ヲ要セスシテ所在ノ便利既ニ達セリト云フモ敢テ不可ナキナリ之ニ反シテ中仙道ハ縱ニ内地ノ中間ヲ通シ其行程海濱ニ接セサルヲ以テ若シ鐵道ニシテ之ヲ敷クアラハ沿線左右ノ數國ハ爲ニ運搬ノ便ヲ擴ムル僅少ナラスシテ其利其益隨テ起ルモノ必ス夥多ニ及フヘシ其路程中特リ木曾ノ險峻長遠ニ互ルト雖函嶺ノ峻急ニシテ幃巒峨々タルノ類ニ非ス長江大河ノ路ニ横ハル有リト雖概ネ二三ニ過キサレハ工事ヲ施スノ一點ニ在リテモ正シク東海道ノ比ニ非ルヘシ且其線ヲ分チテ一ハ敦賀ニ達シ一ハ名古屋ニ通セシメハ直ニ北海ヲ貫穿シ其利益亦將ニ莫大ナル

ヘシト乃雇外國人「ボイル」等ニ其旨ヲ授ケ其事ニ從ハシメシニ果シテ別冊報告書千八百七十六年九月附上告書ノ如キ好結果ヲ得タリ於此乎小官等ハ則兩京連絡ノ線路ハ中仙道ニ向ヒテ之ヲ敷クノ外ナキモノト確信シ當時政府ニ於テモ亦全ク此議ヲ是認セラレタリキ然カモ如何セン此時ニ當ルヤ國歩頗ル艱難ヲ極メ廟堂又工業ノ盛衰ヲ顧ルニ遑ナキノ地ニ立チ頓ニ當初ノ規模ニ範リ其事業ヲ舉行スル能ハス遂ニ已ムナク一小局部ノ内ニ就キ其利害ヲ計較スルノ事トナリ即里程ハ最モ近邇ニシテ利益ハ最モ巨多ナルモノヲ選ミシニ敦賀ト名古屋ヲ通スルノ線路ノ如キハ攝海北海ノ連絡ヲ開キ又併セテ南海ニ通スルノ利ヲ舉ケ其屈指ノ一ニ居ルヘキモノト認メシヲ以テ幹線ノ測量ハ之ヲ濃州加納ニ止メ一ハ米原ヨリ敦賀ニ一ハ加納ヨリ名古屋ヲ經テ宮ニ達スルノ兩枝線ヲ測量シ乃其位置ヲ定メタリ實ニ之ヲ明治八九年ノ交トス當時ニ在テハ廟議益々工事ヲ顧ザルノ點ニ傾キ建築著手ハ勿論測量ノ事ト雖遂ニ之ヲ中絶スルニ至ルモノ數年明治十一年ニ及テ工事ノ氣運少シク舊ニ復シ爾來大津ニ敦賀ニ關ケ原ニ漸次之カ建築ニ從フヲ得ルト雖政府又自ラ財政ノ其肘ヲ掣スルアリテ之カ活潑ノ營運ヲ見ル能ハス且相續

テ私立會社ノ起ルニ際セリ而シテ此モノタル表面ハ偉大宏壯ノ規模ヲ觀メ
スト雖小官ヨリシテ之ヲ觀レハ畢竟スルニ其内部ハ特ム可ラサル情態アル
カ如キヲ以テ曾テ屢々之ヲ排斥シ更ニ官設ノ規模ヲ擴充セラレンコトヲ痛
論セシモ亦全ク聽ク所トナラス鐵道事業擴充ノ前途ハ殆ト荒蕪ニ屬シ其氣
運ハ寥々地ニ委シタリト謂フモ誣ヒサルノ狀況ニ至レリ然ルニ不圖モ今般
ノ御達ヲ拜スルヲ得シハ事實ニ望外ニ出テ小官ノ喜雀踊管ナラサルナリ乃
以爲ラク此御達タル單ニ表面ヲ看過スレハ別ニ端緒ヲ開カレシカ如クナル
モ能ク其實ヲ索ムレハ則從前計畫セシ所ノ規模ニシテ其中絶セシモノヲ茲
ニ繼續セラレシニ外ナラサルヘシ抑中仙道幹線布設ノ事ニ關シ「ボイル」等カ
別冊報告書(同上)ニ記載スル所ハ極メテ概略簡易ニシテ力メテ其要ヲ摘ミシ
モノナルヲ以テ實際ノ工事ニ小異同アリテ直ニ之ニ適用スヘカラサルハ勿
論ナルモ實地ヲ探究スルニ方リ數多ノ内外工師ト數多ノ月日ヲ消費シ以テ
其功ヲ竣リシモノニ係レハ其大體ニ至リテハ到底動ス可ラサルモノト斷定
セリ其然ル所以ノモノハ小官曾テ其線路ヲ跋涉シ其險夷ヲ視察セシヲ以テ
能ク其當否ヲ判シ其謬リナキヲ保證スルヲ得レハナリ事前述ノ如キヲ以テ

令而今更ニ小官ニ向ヒテ現地ノ測量ヲ命セラル、モ唯ニ概略ノ要點ヲ報ス
ルニ止リ敢テ別冊記載ノモノニ優ルノ報告ヲ呈スル能ハサルハ必定ナラン
ト思考セリ但「ボイル」等ノ測量其他ニ從事セシハ明治九年以前ノ事ニ係レハ
爾後工藝ノ道自ラ開進シ經驗ノ效自ラ累積セシヲ以テ目今再ヒ此事ニ從ハ
、稍々優等ノ發見無キニ非ルヘシト雖其優劣ヤ單ニ一小部分ノ内ニ在リテ
其大體ニ至リテハ要スルニ差異ヲ見ルナカルヘシ若シ又今般ノ事概略指要
ノ測量ニ止ラスシテ直ニ建築仕様ヲ調成スル爲ニ細密測量ヲ施サントナレ
ハ其時間ハ短クモ二年乃至三年ヲ要スヘク經費ハ少クモ五六萬圓ニ下ラサ
ルヘシ好シ經費ノ出途ハ小官カ預リ論スル所ニ非ストセンモ此ノ如クニ時
日ヲ費シテ一舉ニ全線ノ測量ヲ卒ンコト其勞甚多クシテ其功最モ少ナカル
ヘシ何トナレハ則此全線ノ建築若シ至急ヲ要セハ四五年間ニモ落成ノ功ヲ
奏スヘシト雖然ル時ハ全線一齊ニ其工ヲ起サ、ルヲ得サルニ依リ第一在來
ノ工師其數固ヨリ足ラス必ス之ヲ海外ニ募ラサルヲ得ス且之ニ准スル諸般
ノ費用ハ其冗費計ルニ勝ユ可ララン故ニ爲ニスル所ナクシテ是等ノ事ヲ
行フハ最モ得策ニ非ルナリ而シテ若シ之ヲ尋常行進ニ任ス時ハ殆ト十箇年

ノ事業タルヘシ夫ノ東京熊谷間ニ於ケル其長サ三十八英里一周年ニシテ假
營業ヲ開クノ度ニ達セシメタルモ此ノ如キハ經路平易ニシテ指目スヘキノ
架構ナキニ依レリ今中仙道線路ハ高崎ヨリ大垣ニ至ル大凡ソ二百二十英里
ナルモ其線脈中東京高崎間ノ如キ平夷ノ地ハ幾許モ之レアルコトナケレハ
固ヨリ之ヲ以テ例トシ推ス能ハス必スヤ前述ノ時日ヲ要スルハ疑フヘキニ
非ルナリ而シテ之カ著手ノ次第ヲ要スルニ必ス其兩端ヨリ進ンテ中央ニ會
スルノ順序ニ循ハサルヲ得サルヲ以テ縱令一時ニ其測量ヲ卒ルモ卒功ヨリ
シテ五年乃至七年ノ久シキヲ經ルニ非レハ實際工事ニ著手スル能ハサルノ
部分巨多ヲ剩スニ至リ頗ル迂疎ノ方案トス故ニ小官竊ニ謂フ既ニ御達ノ如
ク大垣ヨリ高崎マテ幹線布設ト内決ノ上ハ別冊報告書ニ載スル所ノ經路タ
ル前ニモ述タル如クニ小官亦數次其線脈ヲ實見シ極度其布設シ能ハサルモ
ノニ非ルハ萬々保證スル所ナルヲ以テ斷然其脈路ニ由リテ幹線ヲ布設スル
モノト英決アランコトヲ切望ス且其經費豫算ノ事ニ至リテハ概略ノ計算ノ
如キ地形ニ就キテ他ニ例セハ其費額ヲ算出シ得テ大差ナカルヘシ固ヨリ經
費ノ額ヲ豫定シ瑣細ノ過不及ヲ以テ興廢ヲトスヘキ御趣意ニ非ルコトハ萬

々之ヲ推測スル所ナルニヨリ目下概要ノ計算其目途ヲ立ルアラハ工業著手
ノ事ニ於テ毫モ支障ノ存スルアル無ラン仍テ廟議果シテ茲ニ英決セラル、
如キハ事ノ緩急ヲ酌リ速ニ實際ニ著手スルヲ以テ策ノ得タルモノト確信ス
若シ夫レ著手ノ順序タル大垣加納間ハ曩ニ既ニ實測ノ事ヲ卒ヘシヲ以テ先
ツ之ヨリ起工シ其他ハ兩端ヨリ順次ニ之ヲ實測シ測量成レハ隨テ之ニ工事
ヲ施スモノト定メントス而シテ其全線ノ内洞道ヲ要スル土地三四ヶ所モ之
レ有ルヘシト豫定シ是等ハ最モ測量ニ時日ヲ費スモノナレハ順次ニ關セス
工師ノ便宜ヲ酌リ別派ニ其事ニ從フヲ以テ便法トス又資用材料ノ如キハ即
今ニ於テ速カニ準備ノ端ヲ開クヲ可トスル耳ナラス鐵條等勢ヒ給フ海外ニ
仰カサルヲ得サルモノニ至リテハ最モ速カニ下命アランコトヲ切望ス其故
他ナシ之ヲ命シテヨリ凡ソ一周年ヲ經サレハ輸入ノ期ニ至ラサルヲ以テナ
リ且大垣加納間ノ如キハ著名ノ河流線脈ノ三所ニ横レリ故ニ之ニ架スル橋
梁ノ鐵材等ハ勿論第一ニ下命アルヘキ部内ノモノタルヘシ但シ橋梁ハ時ト
地トニ依リ姑ク假橋ヲ架スルヲ以テ得策トナスコトアリト雖其長大ナルモ
ノニ至リテハ巨多ノ經費ト時間トヲ費スニ依リ此地ノ如キハ寧ロ直ニ眞橋

ヲ架スルノ優レルニ如カス又本構モ之ヲ木造トスルノ方法無キニ非スト雖大材ニ乏キ土地ニ在リテハ補助ノ鐵具或ハ全工ノ過半ヲモ占ムヘキ勢アルニ依リ亦寧ロ全體ヲ鐵造ニスルノ優レルニ若カサルナリ幸ニ方今内國職工ノ技藝大ニ進歩セシヲ以テ地鐵ヲ輸入シ内國ニ於テ之ヲ製造スルヲ得ヘシ故ニ價格敢テ多額ニ上ラスシテ保存ノ結果ハ反テ之ヲ永久ニ期スヘキナリ抑此鐵橋ニ要スル地鐵モ少額ニ非ス且到著ノ後又製練ニ要スル時間モ亦短霎ニ非サレハ固ヨリ速ニ外國ニ命スヘキ第一部内ニ屬スヘキハ論ヲ俟タサルモノトス以上陳述スル所速ニ裁可ヲ賜ヒ逐次之ヲ施行セラレンニハ事ニ重複ノ憂ヒナク順序亦宜キヲ得公益ノ舉ル期シテ待ツ可キ儀ト存候小官今茲ニ稟議ヲ了ラントスルニ際シ苟カ一言ノ尊聽ヲ煩ハサント欲スルモノアリ其事或ハ禮樂ヲ魯儒ノ前ニ講スルニ同シカラシモ亦默シテ止ム能ハサルモノナルヲ以テ爲メニ暫時ノ垂聽ヲ煩ハサ、ルヲ得ス蓋シ鐵道ノ事タル規模重大ニシテ經費モ亦巨額ヲ要セサルヘカラス然レトモ國家經綸ノ事ニ關シテハ其利用ノ莫大ナル之ヲ措イテ他ニ求ムルナシト云フモ敢テ虛稱ニ非サルナリ而シテ其利益ノ如キ直ニ目前ニ現シテ其形跡ヲ以テ之カ計

算ヲ爲シ能フモノハ反テ其小ナルモノニシテ其大ナルモノニ至リテハ多クハ間接ニシテ容易ク計算シ能ハサルモノニ於テ存スレハ又更ニ小官ノ喋々ヲ俟タスシテ明カナリ故ニ政府ニ於テ鐵道事業ヲ處ヘントスルニ當リテハ力メテ眼ヲ其大ニシテ且觀易カラサルモノニ注キ、ニシテ而シテ了知シ易キモノヲ後ニシ即小ヲ捨テ大ヲ取ルヲ以テ緊要方案トナスヘキナリ然ルニ政府ハ直ニ收入ノ利益ノミヲ以テ鐵道ノ利益トシ其間接ノ大利ニ至リテハ措テ顧ザルモノ、如シ之ヲ徵スルニ近年鐵道ノ收入ヲ以テ他ノ稅入ト同シク國庫歲入ノ一部ニ需用セラレ縱然緊用ノ延線アルモ躊躇滯滞スルカ如キニ至リテハ稍其斑痕ヲ露スト謂フモ不可ナカラシ若シ輕々地ニ鐵道收入ノ利益ノミヲ其利益トセハ必スヤ其反動ハ忽チ木曾谷ノ如キ其他ノ收入其地ノ費途ヲ支フル能ハサル部域ニ會セハ視テ以テ無用ノ土木ト爲シ之ヲ左右スルコトアルノ甚キニ至ラントス是レ全ク鐵道ヲ經營スルノ大趣意ニ反セシルモノト云フヘシ小官一二年來深ク鐵道事業ノ萎靡不振ヲ憂ヒ既成鐵道ヨリ得ル所ノ純益ヲ舉テ線路擴充ノ費ニ充ンコトヲ稟請セシモ書臺閣ニ淹マシテ十數月未ダ嘗テ一回ノ垂問スラ之ヲ辱クセシコトアラス蓋シ有司者云々

シ其鐵道收入ノ利益ノミヲ以テ其利益トシ大ヒナル間接ノ利益ハ措テ之ヲ問ハサルノ主義ヲ取ルニ出ルナラン今ヤ此幹線ヲ布設セラルヘキ大英斷アルニ會ス固ヨリ基礎ヲ大利洪益ノ在ル所ニ定メラル可キハ勿論ナランモ萬一其基礎完全ヲ欠キ行務ノ間小利ノ爲メニ阻礙セラル、アラハ百般ノ計畫忽チ雲散霧消スヘシ是レ小官カ夙夜杞憂ニ堪ヘサル所ナリ又熟ラ往事ヲ回顧スレハ前段既ニ述ヘタル如ク廟堂當初ノ猷圖ハ百數十里ノ線脈ヲ數年間ニ竣功スヘシト云フノ銳敏ナル計畫ニ出テシモ一朝小阻ノ遮ル所トナリ忽ニシテ遂巡礙滯シ十數年ニ渉ルモ尙數十里ノ間ニ蝨爾タルニ過キス其因他ナシ鐵道事業ノ本體ヲ見ル頗ル輕忽ニ失スルニ坐セリ敗轍遠カラス既ニ目前ニ在リ是レ小官カ這回絶ヲ續クノ盛旨出ルニ際シ不憚忌諱其基礎ヲ定メテ斷乎動カサルノ決裁アランコトヲ願フ所以ノ一例ナリ今此中山道線路ノ如キハ工事煩重ニ渉ルヲ以テ費用亦多額ヲ免カレス即全路凡ソ百里ト算シ經費ハ一里ニ付大略十五萬圓ヲ要スルモノトス而シテ此巨額ノ費用ニ對シ其中間ノ地位ニ在テハ或ハ直下ノ得失相償フ能ハサルモノ無キニ非ルヘシト雖其兩京ヲ直接連絡スルノ效用ニ至リテハ至大至洪ニシテ彼ノ私立會社ノ利ヲ目前ニ攫マントスルモノ、得テ施シ能フヘキニ非ス、スヤ全國ノ利害得失ニ關シ其如何ニ注目スル所ノ政府ニ於テ宜シク之ニ當ルヘキノ務メト云フヘシ故ニ小官斷シテ請フ政府ハ目下ノ小利ヲ棄テカメテ大利ヲ間接ニ期シ東西兩京間幹線布設ノ典ヲ舉行セラル、ニ際シ半途ニ至リテ遲疑礙滯スルナカラントコトヲ小官不肖苟モ局ニ其任ニ當ルヲ以テ見込ノ廉々前記ノ通謹テ上申仕候也

明治十六年八月

井上鐵道局長

佐々木工部卿殿

再白線路選定ノ議ニ於テハ東海東山ノ外別ニ敦賀線ヨリ北陸道ニ出テ越後高田ヨリ信州ヲ經テ高崎ニ連ルノ計畫アリト雖此線ニ從フトキハ高崎ヨリ長濱ニ達スル迄里程凡百六十里トス中山道ヲ直行スレハ其里程凡ソ百里ニ止ルヘシ其線路ノ長キハ數多ノ市城ヲ貫穿スルヲ以テ其利益又隨テ多カルヘキニ依リ東北鐵道ノ布設ヲ旺盛ナラシムルノ方便ヲ盡サル、ニ於テハ之ニ連絡シテ其道ヲ取ルモ可ナラン然ランモ兩京往復ノ上ニ於テ之ヲ論スレハ其迂回ニヨリ過半數ノ時間ヲ増費スルカ故ニ到底中山道

線ハ之ヲ廢スヘキモノニ非ストス只木曾谷ノ二十里ハ殆ト人家ノ廊廡ニ均シク效用微小ナルヘシト雖其速カニ兩京ヲ連續スルノ點ニ於テハ又必需ノ位地ヲ占メタリ之ヲ約言スレハ中山道ハ經道ニシテ北陸ヲ迂回スルハ權道ナリト云フヘシ故ニ小官今回ノ御達ニ依リテハ幹線ノ主義ニ對シ其經道ニ就イテ意見ヲ上申仕候儀ニ有之此儀附記上呈候也

中山道敷設
決定

該具狀書ハ太政官之ヲ大藏省ニ回付シ其意見ヲ徵シタリシカ大藏卿ハ明治十六年十月之ニ同意ノ旨ヲ答申シ且ツ建築ニ要スル經費ハ明治十七年度ニ於テ準備金ヨリ五十萬圓ヲ支出スルモ苦シカラズ其補填ノ方法ハ追テ開陳スヘキコトヲ上陳シタリ斯クテ工部大藏兩卿ノ上申ハ廟議ノ容ルル所ト爲リ十六年十月二十三日工部卿ニ對シ『今般中山道鐵道布設之儀決定候ニ付來ル十七年度ニ於テ其經費トシテ金五拾萬圓別途支出スヘキニ付兼テ上申之通速ニ工事ニ著手スヘシ』ト達セラレ同時ニ大藏卿ニ準備金五拾萬圓ノ繰替支出ヲ命セラレタリ

中山道鐵道
公債證書條
例

然ルニ大藏卿ハ之カ將來ノ建築資金ニ關シ審議ヲ遂ケタルモ當時財政困難ニシテ他ニ財源ノ求ムヘキモノ無ク新ニ公債ヲ募集シ以テ其資ニ供スルノ外無

キヲ以テ明治十六年十二月二十一日太政大臣ニ上申シテ鐵道公債證書發行ノ議ヲ稟シタリ而シテ該議ハ政府ノ容ルル所ト爲リ同月二十八日太政官第四十七號布告中山道鐵道公債證書條例ヲ以テ群馬縣下高崎ヨリ岐阜縣下大垣ニ至ルマテ中山道ニ沿ヒ鐵道ヲ敷設シ其事業ヲ經營スルノ資ニ充ツル爲七分利公債二千萬圓ヲ限リ工事ノ都合ヲ計リ之ヲ發行スル旨ヲ公示シタリ

四日市關ケ
原間鐵道請
願

是ヨリ先三重縣民稻葉三右衛門等ノ有志者ハ政府ニ於テ關ケ原大垣間鐵道ヲ建築セントシ其南方ノ要津タル四日市トノ交通ハ揖斐川ノ水路ニ由ラントスルヲ聞クヤ之ヲ以テ満足ノ效果ヲ得難キモノナリトシ明治十六年五月ヲ以テ關ケ原ヨリ四日市ニ達スル鐵道ノ建築ヲ請願シタリ其線路ハ十一里餘ニシテ大垣迂回ヨリ近キコト六里餘土地平夷ナレハ工事容易ナルヲ以テ此間ニ線路ヲ延長セハ直ニ日本海太平洋兩面交通ノ利ヲ博スヘク揖斐川ノ浚深ニ費スヨリモ優レルモノ有ルヲ理由トセリ岩村三重縣令(定高)ハ該請願書ヲ進達セシ後更ニ十二月十三日ヲ以テ四日市關ケ原鐵道建築ヲ內務卿ニ具申シタリ具申理由ノ大要ニ曰横濱神戸兩港ノ間ニ於テ海陸ノ便利ヲ併セ有スルハ四日市港以外ニ之レ有ラザルモ灣形廣漠ニシテ埠頭ノ設備無キ爲高浪ノ際往々解船ノ往

三重縣令具
申

來ヲ絶ツノミナラズ暴風ニ際シテハ本船ト雖難ヲ他ニ避ケザルヲ得ズ又陸路鐵道ノ連絡無キハ缺陷ノ最ナルモノト謂ハザルヲ得ズ管内有志者亦爰ニ見ル所アリ築港ニ鐵道ニ専ラ奮勵シテ資金募集ヲ計畫セリ思フニ管民ノ奮勵嘉スヘシト雖此大事業ヲ全ク民力ニ一任スルハ實ニ至難ノ事トス業ニ已ニ長濱關ケ原間ノ鐵道建築セラレタルヲ以テ願クハ關ケ原四日市間枝線ヲ官費ヲ以テ起業セラレタシ然ルトキハ築港ノ事業ハ管民之ヲ負擔スヘシ然レトモ萬一不幸ニシテ詮議及ハレ難キトキハ止ムヲ得ズ民力ヲ以テ建築スヘク其場合ニ於テハ利子保證ヲ仰ク歟又ハ工事ニ要スル舶來物件一切ノ貸與ヲ仰キ代價ハ益金ヨリ返納ヲ許サルル歟孰レカ其一ヲ許容セラレタシト同月二十七日山縣內務卿ハ之ヲ太政大臣ニ上申シテ曰本件ハ諸般緊要ノ關係ヲ要セル場所ニ有之加旃追々線路伸長ニ屬スル義ニ付其官設ト民設トニ論ナク最モ可然舉業ト信認致度候得共此等ハ全國鐵道線ノ計畫上ニ關シ頗ル廟算ノ存スル所ト相考候ニ付直チニ別紙及進達候ト之ニ關シ佐々木工部卿カ第一局掛山縣參議ノ諮問ニ對シ翌十七年一月二十八日附ヲ以テ答申シタル意見ノ大要ニ曰全國鐵道ニ關スル將來ノ利害ヲ案シ且ツ地形ニ照シテ之カ延線ヲ計畫スルニ宜シク一步

工部卿ノ意見

ヲ進メテ名古屋熱田ニ枝線ヲ延クノ利得遠大ナルヲ取ルヘキナリ名古屋ハ巍然タル一都會ニシテ豐富天下ニ鳴リ駿遠參ノ物產ヲ聚收スルノ規模アリ熱田ノ水運ハ四日市ニ及ハズト雖距離甚タ遠カラザレハ貨物ヲ四日市ヨリ回漕スルモ難事ニアラズ且ツ中山道ノ幹線ハ木曾山ヲ貫キテ延布スルノ目的ナルモ線路ノ經過スル所數十里間木曾ノ溪間ニ在ルヲ以テ地勢狹少ニシテ後來般富ヲ致スヘキ餘地ナキニ依リ或ハ木曾山ノ東南ヲ迂回シ參州ヲ貫キテ進ミ洛東線ト相接スルノ便ナルニ若カザルコトアラン若シ實測ノ上此線ニシテ果シテ勝レリトシ以テ之ニ決スルトキハ其線ノ經過スル所名古屋ニ近キヲ以テ少シク其延長ヲ増シテ之ニ達スルハ容易ナリトス然ラハ則チ前ノ名古屋ニ達セシ枝線ハ忽チ變シテ幹線ノ一部タルヘシ是レ今日ニ於テ名古屋延線ヲ以テ四日市線ニ勝ルトスルノ伏案ナリ云々太政官ハ同年二月二十三日內務省ニ對シ本件ハ追テ何分ノ詮議ニ及フヘシト指令セリ

四日市垂井間鐵道請願

明治十七年四月十日三重縣令ハ更ニ工部卿ニ上申シテ四日市垂井間鐵道ノ私設ヲ請ヘリ上申ノ大意ニ曰今般地方有志者諸戶清六外四十九名發起人ト爲リ鐵道會社ヲ組織シ四日市垂井間鐵道ヲ請願セリ四日市ハ數年前ヨリ船舶ノ出

鐵道局長ノ
意見

四日市垂井
間鐵道官設
決定

入増加シ海運ノ業漸ク將ニ盛ナラントス、而シテ長濱關ケ原間鐵道落成シ大垣ニ延長スルモ遠キニ非ザルヘシ、然ラハ四日市垂井間ニ鐵道ヲ敷設シ海陸ヲ接續スルハ緊急ノ事トスト、之ニ對スル鐵道局長ノ意見ニ曰、該線路ハ既成ノ官設鐵道ニ連絡シテ其缺線ヲ補フモノニシテ此線敷設ノ功ヲ奏スル以上ハ既成鐵道ノ效用ヲ増スコト實ニ著シク其現今ノ狀況ニ倍蓰スヘキハ疑フ所ニアラズ、且ツ中山道鐵道ニ要スル物品材料運搬ノ便ヲ與フル甚大ナルニ依リ該線工事上ニ許多ノ利益ヲ得ルコト亦隨テ相伴フヘク畢竟スルニ目下必要ノ線路ナルヲ以テ人民ノ私設ヲ待タズ寧ロ官府ニ於テ決然著手スルヲ得策トス、又其費用ノ點ニ至リテモ中山道線建築費ノ一部ヲ以テ之ニ充ツルモ物品運搬ノ便宜ヲ得ルカ爲省節スル所ノ額ヲ以テ彼此相償フヘキニ依リ中山道鐵道公債ヲ以テ募集セル資金額ヲ超過シ更ニ補填ヲ仰ク等ノコト有ルヘカラズ、故ニ該線官設ヲ允可セラルルニ於テハ此ニ向テ幹枝ノ差別ヲ置キ官設民設ノ鐵道ヲ分ツヲ要セズ、處分方簡易ニシテ民設ノ通弊タル紛擾ヲ醸成スルノ憂ナシト、依テ工部卿ハ五月二日之カ官設ヲ稟請シ同月八日太政大臣之ヲ允可シ其經費ハ中山道線建築費ノ内ヲ以テ支辨シ速ニ工事ニ著手スヘキコトヲ命セリ、然ルニ中山道

中山道鐵道
公債證書條
例追加

公債證書條例第一條ニ「中山道鐵道公債證書ハ群馬縣下上野國高崎ヨリ岐阜縣下美濃國大垣ニ至ル迄中山道ニ沿ヒ鐵道ヲ敷設シ及其事業ヲ經營スルノ資金ニ充ツル爲發行スルモノトス」トアルヲ以テ之ヲ改正スルノ必要生シタリ、依テ該條「中山道ニ沿ヒ」ノ下「及ヒ大垣ヨリ三重縣下伊勢國四日市ニ至ルマテ」ノ二十一字ヲ加ヘ五月二十三日太政官第十七號ヲ以テ之ヲ布告シ同時ニ之ヲ元老院ノ檢視ニ付シ三十日同院ニ於テ之カ檢視ヲ經タリ、該布告ハ後十九年閣令第二十四號ヲ以テ新ニ工事ヲ東海道ニ起シ中山道鐵道敷設ヲ廢シタルニ由リ消滅セリ、

敦賀大垣間
興業費補足

十七年十月七日大藏卿ハ太政大臣ニ上申シテ敦賀大垣間興業費年割額ニシテ本年度ニ於テ支出スヘキ既定ノ金額四十五萬八千二百七十四圓ハ該區工事モ未タ竣成セザルニ付中山道鐵道興業費ニ移シ公債募集金ノ内ヨリ本年度ニ於テ敦賀大垣間興業費補足トシテ拂出サンコトヲ請ヘリ、其理由ハ中山道鐵道公債證書條例ニ依リ敷設スヘキ線路ハ高崎ヨリ大垣ヲ經テ四日市ニ至ルモノナルニ由リ關ケ原大垣間ノ内目下工事未タ竣成セザル部分ニシテ大垣四日市間ノ一部ヲ爲スヘキモノノ建築費ハ公債募集金ノ支辨ニ屬スヘシト爲スニ在リ、

東部西部起工

二十七日太政大臣之ヲ允可シ同時ニ工部卿ニモ之ヲ令達シタリ
中山道幹線敷設ノ廟議決スルヤ鐵道局長ハ東西兩端ヨリ之ヲ起工スルノ策ヲ
定メ西部ニ在リテハ明治十七年五月大垣加納間ヲ起工シ東部ニ在リテハ十月
高崎横川間ニ著手シタリ

第二 東 部

鐵道局出張所

明治十五年六月東京ニ鐵道局出張所ヲ設ケ日本鐵道會社ノ業務ヲ監督セシメ
タリシカ十六年以來之ヲシテ中山道線東部ノ調査ヲ兼ネシメ同年十一月八日
准奏任御用掛南清ニ命シテ高崎上田間ヲ測量セシメタリ

高崎横川間
起工及開通

明治十七年十月二十日高崎横川間ノ工事ヲ起シ權少技長本間英一郎同南清ヲ
シテ之ヲ分擔セシメ二十八日權大技長松本莊一郎ヲ中山道線建築主任トシ之
ヲ董理セシメタリ翌十八年十月十五日高崎横川間開通ス此間十八哩最急勾配
四十分ノ一ニシテ建築費四十一萬七千三百二十一圓(二十年度マテノ額)ヲ要シ
タリ

高崎横川間

高崎横川間ノ作業ニ就テハ明治十九年新橋汽車課運輸課會計課倉庫課ノ管理

管理

ニ附シ建築ノミ建築主任ノ直轄トセシカ二十三年十月之ヲ新橋建築課ニ屬セ
シメ同年十二月同課所管區域ニ横川建築事務所ヲ置キタリ二十四年四月横川
建築事務所ハ新橋建築課ヲ離レテ長野工務課ニ屬シ汽車ニ關スル事務亦長野
工務課ノ管理ニ歸シタリ

信越鐵道會社

是ヨリ先明治十七年四月二十六日新潟縣西頸城郡糸魚川町寺崎至長野縣上水
内郡長野大門町中澤與左右衛門等協同シテ信越鐵道會社ヲ興シ上田ヨリ直江
津ニ至リ新潟ニ達スル鐵道敷設ヲ請願シ五月一日新潟長野兩縣令之カ願書ヲ
進達セリ之ニ關シ工部卿ハ鐵道局長ノ意見ヲ聽キ五月十五日太政大臣ニ稟議
シタリ其大意ニ曰上田ヨリ直江津ニ至ル線路ハ四日市線ト同シク官設タルヲ
要ス而シテ直江津ヨリ新潟ニ達スル一線ハ地勢ニ徴スルモ時宜ヲ考フルモ目
下必要ノモノトスヘカラズト七月二日中山道幹線ヨリ新潟ニ達スル線路ヲ官
設トスル旨ヲ令セラル然ルニ兩縣令ハ地方利害關係者新潟縣室孝次郎外五十
七名ノ請願ニ依リ十一月十六日再ヒ上申シテ中山道幹線ト同時ニ該線ヲ起工
セラレンコトヲ請ヒ否ラザレハ私設ノ許可アリタントノ意ヲ致セリ之ニ對シ
十二月十一日工部卿稟議ノ大意ニ曰私設ハ建築上運搬上凡テ官衙ノ保護ヲ仰

カザレハ實施シ能ハザルヲ以テ斷然排絶スルヲ要ス加之直江津港ニシテ船舶出入ノ便開ケザレハ鐵道ヲ敷設スルモ其效ナキカ故ニ地方人民カ鐵道ノ爲醜集セシ資額ヲ移シテ同港修築ニ力ヲ盡サシメハ鐵道ト相待テ運輸ノ效果ヲ擧クヘシト翌十八年三月二十八日太政官ハ稟議ヲ允可シ四月七日工部卿ハ此趣旨ヲ以テ指令シタリ

直江津線建
築稟議

十七年十月十六日鐵道局長ハ幹線ニ要スル資材運搬ノ爲直江津ヨリ上田ニ至ル約六十七哩ノ建築ヲ稟議シタリ其文ニ曰

中仙道鐵道幹線ノ工事ハ曩キノ具狀ニ悉セシ如ク之ヲ東西ノ二部ニ分チ其西部ハ既成線路ニ繼テ端ヲ大垣ニ發シ東部モ同シク高崎ニ始メ兩端ヨリ相進ンテ中央ニ相會スルノ計畫ニ從フヘキモノトス抑モ鐵道工事ハ先ツ其資用材料搬運ノ道如何ヲ講シ然ル後事ニ從フノ順序ヲ定ムルヲ重要トス奈ントナレハ何レノ線路ヲ問ハス必ス先鐵條其他重大ノ物件ヲ搬致セサレハ敷設其功ヲ奏スル能ハス而シテ其物件ハ必ス之ヲ海舶ヨリ移搬スルモノトス故ニ舟車交通ノ地ハ數十百里ニ互テ一時ニ起工スルモ敢テ難シトセスト雖モ若シ嶮峻路ヲ遮リ水路又斷ヘ丁脚馬脊ニ藉ラサレハ他ニ轉輸ノ道ナキ處

ニ臨メハ端首ヨリ順次ニ工ヲ施シ且ツ運ヒ且ツ進ムノ方法ニ依ラサレハ殆ント將サニ金銀ヲ以テ軌條ト爲スカ如キノ冗費ヲ要セントス今此幹線ハ兩端幸ニ既成線路ニ藉テ海運ト接スルヲ得ルト雖モ其中部ノ地ハ毎ニ丘岳起伏シ水路又全ク斷絶ス何ニ由テ資材ヲ搬運セン是レ此線路ハ專ラ兩端ヨリ相進ンテ中央ニ相會スルノ方ニ依ルヘキモノトナス所以ナリ於是部署已ニ定リ將ニ事ニ此ニ從ハントス然ルニ東部ニ於テ一困難事ノ進路ヲ礙クルモノアリ之レカ救濟ノ策ヲ講セサル可ラス今ヤ線路採擇ノ爲幹線ノ前後左右ヲ通觀スルニ因リテ正ニ其方案ヲ立ルヲ得タリ依テ左項ニ其困難トスル所以ノ事狀ト之ヲ拯濟スルノ方案トヲ具シ以テ閣下ノ高裁ヲ仰カントス抑モ幹線東部ノ工事ハ高崎ヨリ西進スルコト僅ニ十數里ニシテ即チ碓氷嶺ニ抵ル此ノ嶺ヤ巍峨礪盤其東麓即チ坂本邊ヨリ嶺頂ニ達スル僅ニ二三里ニシテ殆ト二千尺ノ高低ヲ爲シ而シテ嶺頂ニ達スレハ即チ信ノ佐久平ニシテ高原茫々右ハ淺間嶽ニ連リ左ハ荒船山ニ赴キ前ハ漸次降下スル七八里大屋驛ニ至テ始メテ止ム追分小諸等ノ諸驛ハ尙其半腹タリ故ニ其側面ヲ形容スレハ恰モ曲尺ヲ板上ニ置カ如シ其短勾ハ東面ニシテ長股ハ西面タリ若シ夫

レ嶺巖千仞ノ山モ面背ノ麓其高度均シキトキハ則チ洞道通ス可ク工事尙施シ易シトス此嶺ハ之ニ反シ面低背高ニシテ縱令洞道ヲ通スルモ洞裏猶峻坂ヲ免レサレハ唯溪澗ニ縁テ千曲百折以テ傾斜ヲ緩フシ一段ハ一段ヨリ高ク漸ク嶺上ニ達シ然ル後徐次西下スルノ外術ノ施ス可キモノナシ夫レ然リ故ニ之ニ工事ヲ施スハ固ヨリ難ク之カ線路ヲ撰フ最モ難シトス是ヲ以テ撰線ヨリ工竣ニ至ルマテ無慮六七歳ノ久ニ彌ラサレハ其功ヲ奏スル能ハサルナリ六七歳漸ク過キ確嶺纔ニ開通ス此ニ扨メテ嶺頭ヨリ西進ノ工ヲ起スヲ得ヘシ是レ他ナシ物料搬運ノ路確嶺嘗テ之ヲ遮斷シ今始メテ開通ヲ得ルニ依ルナリ其間西部ノ布設ハ勇ヲ鼓シテ東進スト雖亦東濃ヨリ西信ニ連ルノ嶮路ニ扼セラレ容易ニ東部ト連絡ヲ通スルヲ得ス是ヲ以テ全線竣功ハ尙幾多ノ歲月ヲ費ヤサ、レハ不能ナリ工事已ニ難シ歲月又長シ不測ノ變或ハ其間ニ生シ隨テ費額モ豫算外ニ超逸スルヤ不可計是レ勝カ指シテ一大困難事ト稱スル所以ナリ之ヲ如何セハ則チ可ナランカ勝今前項ニ掲ケシ所ノ方案アリ此案ニシテ允准セラル、ヲ得ハ特ニ拯濟ノ功ヲ奏スルノミナラス所謂禍ヲ轉シテ福トナスノ類ナラン敢テ煩絮ヲ顧ミス左ニ之ヲ具供スヘシ

勝巡回シテ越ノ直江津ニ到リ其地勢ヲ熟視スルニ港灣ト稱スヘキモノニ非スト雖之ニ修築ノ功ヲ施セハ二三ノ巨舶ヲ安全ニ繫泊スルヲ得ヘシ案スルニ此邊沿海一帶數十里ニ涉リ一モ港灣ト稱スヘキモノナシ而シテ直江津モ固ヨリ山巖ノ屏障トナルモノ有ルニアラス且ツ沙岸陵夷海水甚淺フシテ小艇ノ外ハ里許以內ニ投錨スル能ハス故ニ風波一タヒ起レハ直チニ拔錨シテ佐渡或ハ七尾ニ逃避スルヲ常トス汽船ノ如キハ滯泊中毎ニ炭火ヲ熄メスト云フ如此不便ナルモ猶商船跡ヲ斷タサルモノハ他ナシ左右ニ港灣ト稱スヘキモノナク且ツ此地ハ東京ヨリ北向一直越海ニ出ルノ衝ニ當リ左右數十里名邑著驛ヲ控ヘ所謂四達ノ形ヲ具ヘ自然陸路轉輸ノ便ヲ占ルニ依ルナラン已ニ地方廳モ茲ニ見ルアリテ此地ヲ西ニ距ル里餘江津ト稱スル所ニ一座ノ暗礁アリ岸ヲ距ル二三百間之ニ據テ長堤ヲ築キ岸ニ控ヘハ稍風浪ヲ避ルヲ得ヘク其懷抱ヲ浚渫セハ數艘ノ巨舶ヲ泊スルニ任ユヘシ然ルトキハ地方ノ便利タル細少ニ非ストシ今方サニ其豫測ニ從事スト聞ク勝カ修築云々ノ言ヲ爲スハ固ヨリ之ニ根基スルナリ幸ニ鐵道ノ布設ニ會セハ此修築ノ益タル更ニ大ナルヘシ故ニ當路者ニ就テ其舉

ヲ獎勵セラレンコトヲ切望スル所ナリ

因テ來路ヲ回顧スレハ此地ヨリ南向シテ信ノ長野ヲ經テ上田ニ達スル三十餘里ハ往々山谷ヲ跋涉シ固ヨリ平易ノ地ニ非ト雖之ヲ碓嶺等ニ比スレハ難易大ニ懸隔スルモノアリ且上田ヨリ碓嶺ニ至ル十數里ハ復タ指目ス可キ難場アル無シ若シ此線路ニシテ高崎ト同時ニ布設ヲ起スヲ得ハ材料運搬ハ總テ之ヲ直江津ノ海運ニ取り先ツ此港ヨリ起手シテ上田ニ達ス此ノ三十餘里ハ二三年ヲ期シテ其功ヲ奏スルヲ得ヘシ此ヨリ布設ヲ二手ニ分チ一手ハ東面シテ碓嶺ニ向ヒ一手ハ西面松本ニ向テ前メハ碓嶺開通ノ日ハ業已ニ嶺外ノ幹線嶺頭ニ連テ西ノ方數十里ニ蔓延シ西部ノ布線ト連絡ヲ通スルノ期ヲ催シ併テ東京灣ト北海港ト一直運輸ヲ通スルノ利ヲ得ヘシ之ヲ初ヨリ碓嶺ノ一處ヲ苦守シ漸ク開通スルモ嶺頭以西ハ依然山路崎嶇ニシテ是レヨリ鐵路布設ニ著手スルモ其成效ハ尙數歲ノ後ニ非レハ見ル能ハスト云フニ比スレハ其得失如何ソヤ

又一步ヲ停メテ上田直江津間運輸ノ景況ヲ觀察スルニ其精密ノ調査ハ未タ知ル能ハスト雖現ニ目撃スル所ニ依レハ沿道馬車荷車ノ絡繹櫛比ナルハ頗

ル物産流通ヲ證スルニ足ルヘシ之ヲ木曾路ノ人馬蕭々稀ニ車跡ヲ見ルモ路難行不得勇ヲ奮テ僅ニ經過ストモ云フ如キ情態ニ比スレハ殆ント同日ノ談ニ非ス殊ニ碓嶺一タヒ通セハ東海ノ貨物日ヲ移サスシテ北海ニ輸スヲ得ヘク營業上利潤少カラサルハ疑ヲ容レサル所ニシテ縱令木曾路ノ布設ハ若干遷延ニ付スルモ猶此工事ヲ速ニスルヲ得策トスヘシ而ルヲ況ンヤ此工事ハ即チ木曾路ノ功ヲ速成スルノ一大階梯タルニ於テヲヤ

於是反覆尋思スルニ愈上田直江津間ノ布線ハ國家ノ大計ニ關シ一日モ忽ニス可キモノニ非サルヲ信スルナリ然ルニ幸ナル哉此線路ハ廟議曩キニ民設ノ舉ヲ斥ケテ之ヲ官設ノ部ニ算シ他年必布設スヘキモノト決セリ已ニ然ラハ只是レ晩ヲ轉シテ早トナシ後ヲ進メテ先トナスノミ勝ヤ其職ニ在テ上請セサルヲ得ス廟議亦タ之ヲ允可セサルヲ得サルモノト信ス伏シテ請フ速ニ此線路ノ高崎ト同時ニ起工ノ令旨ヲ得ンコトヲ

以上陳叙スル如ク上田直江津間線路ハ該線一己ニ就テ利益多カルヘキハ暫ク措クモ且ツ幹線布設ニ就キ缺ク可ラサルノ線路タリ萬一廟議不得止ノ事故アリテ遽ニ著手シ能ハサルモノトスレハ碓西幹線ハ依然七八年ノ後ニ非

レハ其成效ヲ見ル可ラス座シテ此不利ヲ承ケン歟寧ロ幹線經費中ヨリ若干ノ資本ヲ捐テ此間ニ假線ヲ敷キ搬路ヲ開テ以テ幹線ノ進歩ヲ助ルニ若カサルヘシ然ルルハ幹線ニ與フル搬運ノ便利ハ敢テ異同無シト雖自餘ニ利益スル所莫キヲ以テ其布設經費ハ全ク幹線ノ負荷スル所トナリ之ヲ直チニ本線ヲ敷クモノニ比スレハ其裨補幾等ヲ讓ルヘシ加之幹線已ニ成リテ此假線ヲ廢棄スルノ時ハ恰モ本線布設ノ時運ニ臨ムモ知ル可ラス然ルトキハ假ヲ撤シテ眞ヲ設クルノ煩冗ヲ取リ或ハ短見ノ嗤笑ヲ免レサルヘシ

得失已ニ如此ナレハ勝ヤ倍此線路ノ高崎ト同時ニ著手セラレンコト切望ニ堪ヘサルナリ然リ而シテ其經費ハ會テ概計セシ如ク固ヨリ五百萬圓ヲ要スヘシト雖其給發方ハ目下別途ニ下付セラル、モ或ハ姑ク幹線經費中ヨリ支辨セラル、モノトセハ東西兩部ノ線路中央ニ相會スルノ前ニ方リ剩殘幾部ノ工業ニ向テ其費用ノ不足ヲ訴フルニ至ルヘシ此時ニ方テ其補充ノ金額ヲ別途ニ下付セラルレハ更ニ不可莫ルヘシ蓋シ其不足金額タルヤ今ヨリ豫メ算ス可ラスト雖其決シテ上田直江津間ノ經費概計ノ額ニ達セサルヲ信スルナリ

奈ントナレハ上田直江津間ノ工事ヲ先キニスルヲ以テ幹線工事上資材搬運ノ便利ヲ得ル細少ニ非レハ或ハ大ニ其額ヲ減スルモ增高ヲ生スルノ憂ナキハ萬々任保スル所ナリ

右ハ特ニ幹線布設ノ要件タルノミナラス實ニ國家大計ノ係ル所ト存候間深ク明察ヲ垂レラレ速ニ該線路起工ノ採可ヲ蒙リ度且ツ直江津港修築ノ儀者當路者ニ稟議勸奨セラレ度因テ別紙平面概圖相副此段仰高裁候也別紙略

十七年十月十六日

井上鐵道局長

佐々木工部卿殿

十七年十月二十二日山縣工部卿ハ之ニ添申シテ「其云フ所一々肯綮ニ中リ國家經綸ノ要ヲ得タルモノ」トシ之カ允可ヲ申請シ翌十八年三月二十八日聽届ノ指令下レリ

直江津線起工

明治十八年七月直江津ヨリ測量ヲ開始シ工事ノ爲直江津ニ出張所ヲ設ケ同月直江津新井間ヲ起工シ八月新井以南ヲ起工シ翌十九年一月關山以南ヲ起工セリ權大技長松本莊一郎工事ヲ董理シ一等技手國澤能長直江津ニ少技長本間英一郎關川ニ在勤シ各其工事ニ從ヘリ同年四月上田以南ヲ測量シ二十年五月輕

井澤ニ至ルマテノ測量ヲ了シ長野ニ出張所ヲ置キ三等技師本間英一郎之ニ在勤シ工事ニ著手シタリ

直江津輕井澤間全通

明治十九年八月十五日直江津關山間十八哩二十一鎮開通シ二十一年五月一日關山長野間二十七哩六十鎮八月十五日長野上田間二十一哩二十一鎮十二月一日上田輕井澤間二十四哩六十八鎮亦開通シタリ直江津輕井澤間ハ哩程九十二哩十鎮ニシテ建築費金二百九十九萬五千五百五十二圓二十一年度マテノ額ヲ要セリ此間地勢峻急ナルカ故ニ四十分ノ一ノ勾配ヲ要スルモノ二十七哩ニ及ヒ就中新井ヨリ豊野ニ至ル間ハ海面上二千二百呎以上ノ高所ヲ超エ小諸以南淺間山麓ノ線路亦三千呎以上ノ高所ニ達スルヲ以テ共ニ線路ヲ迂回屈曲セシメ四十分ノ一ノ勾配ヲ得テ通スルヲ得タリ全區間ニ於ケル工事ノ主ナルモノハ千曲川犀川ノ二鐵橋大田切ノ拱橋等ナリトス

線路名稱

直江津上田間ハ之ヲ直江津線ト稱シ中山道幹線ニ對スル枝線ノ位置ヲ占メ上田以東ハ幹線ニ屬シタリシカ明治十九年幹線ヲ東海道ニ變更セラレ爾來殘工事トシテ施工セラルルニ及ヒ直江津輕井澤間ヲ直江津線ト稱シ又高崎橫川間ト共ニ高崎直江津間ノ名稱ヲ以テ之ヲ概括シタリ之カ建築ニ就テハ二十年三

課所職員

等技師本間英一郎長野出張所長トシテ全線ヲ主管シ汽車ニ就テハ四等技師森明善運輸會計倉庫ニ就テハ鐵道屬高井尙三之ヲ管理シタリ二十三年四月長野ニ會計課出張所ヲ置キ鐵道屬廻武彦ヲ勤務セシム十月ニ至リ更ニ長野工務課、長野出納所及長野運輸係(本章第四節參照)ヲ置キ而シテ長野工務課ノ配下ニ上田建築掛事務所、柏原建築掛事務所及汽車掛ヲ置キ二十四年四月十七日之ニ橫川建築事務所ヲ加ヘタリ

碓氷馬車鐵道會社

橫川ヨリ輕井澤ニ至ル間ハ特殊ノ地形ナルヲ以テ未タ起工スルニ至ラザルノミナラズ起工後竣功ニ至ルマテ數多ノ年月ヲ要スルニ由リ地方人民ハ此間ニ於ケル交通機關ノ設備ヲ必要ナリトシ明治二十年七月前橋南曲輪町高瀬四郎外一名ノ發起ヲ以テ碓氷馬車鐵道會社ヲ創立シ橫川坂本間ニ馬車鐵道ノ敷設ヲ願出テ翌二十一年一月之ヲ輕井澤ニ延長センコトヲ願出テ特許ヲ受ケ爾來二十六年ニ至ルマテ其營業ヲ行ヘリ

旅客列車回數

高崎橫川間ニ於ケル旅客列車運轉ハ同區間開通以來四回往復トシ明治二十五年三月更ニ一回ヲ増シタリ直江津輕井澤間ニ於テハ二十一年五月以來直江津長野間二回往復シ十二月ニ至リ直江津長野間及長野輕井澤間各三回往復シタ

リ、而シテ直江津輕井澤間ニ在リテハ上等客車ヲ用キズ、高崎橫川間亦二十六年六月上等客車ヲ廢シタリ

線路事故

明治二十三年八月強雨ノ爲輕井澤田中間線路崩壞シ同月二十六日ヨリ十月十一日マテ運轉ヲ中斷シ高崎橫川間亦切取箇所崩壞ノ爲八月二十二日ヨリ十月十七日マテ運轉ヲ中斷シタリ翌二十四年七月長野地方強雨ノ爲線路崩壞シ同月二十一日ヨリ八月三日マテ長野柏原間運轉ヲ休止シ柏原直江津間ハ假時刻ヲ定メ運轉シタリシカ八月十五日輕井澤直江津間運轉全ク復舊シタリ、又二十六年一月降雪ノ爲二十二日ヨリ二十五日マテ長野直江津間旅客列車全部運轉スル能ハズ、爾後漸次平常ニ復セシモ二月十九日再ヒ運轉ヲ妨ケラレ爾來列車ノ數ヲ減シタリシカ三月十七日ニ至リ復舊シタリ

營業統計

明治十八年度ヨリ二十五年度ニ至ル東部區間ニ於ケル線路、停車場、車輛數、運輸數量、營業收支ハ左表ニ示カ如シ

高崎直江津間線路停車場車輛

年 度	開業線路	停車場	機 關 車		客 車		貨 車	
			五輛	五輛	一四輛	一六輛		
明治十八年度	一八・〇〇 <small>哩</small>	五 <small>箇所</small>	五	五	一四	一六	一六	
同十九年度	三六・二一	九	六	二〇	二六	三八	三八	
同二十年度	三六・二一	九	六	二〇	二六	三八	三八	
同二十一年度	一一〇・一〇	二二	〇	三六	一〇七	一〇七	一〇七	
同二十二年度	一一〇・一〇	二二	二	三六	一六六	一六六	一六六	
同二十三年度	一一〇・一〇	二二	四	四六	二〇五	二〇五	二〇五	
同二十四年度	一一〇・一〇	二二	五	四六	二二〇	二二〇	二二〇	
同二十五年度	一一〇・一〇	二二	九	四八	二一八	二一八	二一八	

備考 明治十八年度、十九年度ノ車輛ハ備外國人年報ニ據ル

高崎直江津間運輸數量營業收支

年 度	運 輸 數 量		營 業 收 支		益 金
	旅 客	貨 物	營 業 收 入	營 業 費	
明治十八年度	三九、九四四人	六、三三三 <small>噸</small>	一三、三五三 <small>円</small>	一一、六七三 <small>円</small>	一、六八〇 <small>円</small>

明治十九年度	一八三、九八〇	三八、九八六	五五、七四二	三五、四一三	二〇、三二九
同二十年度	三三七、九八八	五三、四五〇	八四、〇四四	四一、八二一	四二、二二三
同二十一年度	七九〇、〇二三	八〇、〇一〇	二七二、一八三	一八二、三五〇	八九、八三三
同二十二年度	一、一三七、二八七	一三八、三〇八	四二二、八六九	一九四、六一五	二二八、二五四
同二十三年度	一、一五一、六九九	一一〇、九三五	四三五、一五六	二四二、六四七	一九二、五〇九
同二十四年度	一、二三四、一九九	一一〇、八〇六	四五六、〇〇三	三一一、五七五	一四二、四二八
同二十五年年度	一、二八〇、二五九	一三二、一五九	四七六、五九六	三四三、四二九	一三三、一六七

第三 西部

大垣名古屋
間起工

明治十七年五月大垣加納間ヲ測量シ同月之ヲ起工シ翌十八年一月加納名古屋間ヲ測量シ九月之ヲ起工シタリ其工事ハ權大技長飯田俊徳ヲ董理者トシ二等技手佐武正章大垣名古屋間ヲ擔任シ揖斐川及長良川橋梁ハ一等技手長谷川謹介、木曾川及境川橋梁ハ四等技手足助好生之ヲ擔任シ權少技長松田周次董理者ヲ佐ケテ武豊線ト共ニ大垣名古屋間(以上ノ橋梁ヲ除ク)ヲ總轄シタリ

加納名古屋間ハ大垣加納間ト共ニ之ヲ尾張線又ハ名古屋線ト稱シタリシカ中山道幹線ニシテ土田加納ヲ經由スルモノトスレハ加納名古屋間ハ自ラ枝線ノ

線路名稱

武豊線

位地ニ在ルモノナルモ幹枝ノ關係未タ確定スルニ至ラズシテ明治十九年七月幹線ヲ東海道ニ轉スルノ議定マリ爾來該區間ハ東海道本線ノ一部ト爲レリ是ヨリ先十八年武豊線ノ起工アリ爾來之ヲ併合シテ大垣武豊間ノ名稱ヲ用キ營業上ニ於テハ敦賀線ト合シテ敦賀武豊間ト稱シタリ

渡邊工部少
輔ノ意見

武豊線ハ明治十八年三月鐵道局長カ名古屋半田間ニ建築資材運搬ノ爲鐵道敷設ヲ稟議シタルニ始マリ翌十九年二月之カ工事ヲ竣レリ初之ヲ半田線ト稱シ後武豊線ト改稱シタリシカ二十年九月大府ニ停車場ヲ設置シ之ヲ以テ東海道本線トノ分岐點トスルニ及ヒ大府武豊間ヲ武豊線ト稱シタリ之カ建築計畫ニ就テハ鐵道局長豫メ之ヲ省内關係各官ニ陳說シタリシモ未タ贊成ヲ得ルニ至ラザリシカ十七年十一月工部少輔渡邊洪基ハ命ヲ承ケ鐵道線路及兵庫地方ヲ巡回スルニ際シ半田、四日市附近ヲ視察シ翌十八年二月復命シテ意見ヲ上陳シタリ其要ニ曰中山道鐵道線路ヲ延長シ加納ヨリ岐レテ名古屋熱田ニ連接セシムルハ緊要トス半田港ハ良港ナルモ西參及知多地方ノ物産ヲ出入スルニ過キズ而モ其海底ハ傾斜少ク岸上ハ丘陵低ク巨船ヲ繫留スヘカラズ且ツ灣邊ノ河口多ク泥沙ヲ流入シテ水底ヲ掩埋ス故ニ鐵道敷設ノ急要ヲ見ズ熱田ハ名古屋

ノ鐵道線路ニ連接スレハ現今ノ便要至レリ、四日市港ハ横濱、神戸ニ亞クモ四日市垂井間ノ交通ハ水路ノ便ニ依ルヘキヲ以テ鐵道敷設ヲ要セズ、寧ロ鈴鹿附近ヲ經テ江州ニ達シ京攝地方ト相通スルノ便益ナルニ若カズ、要スルニ加納ノ線路ヲ延長シテ熱田ニ達シ熱田港ヲ浚鑿シテ四日市ノ通運ヲ便ニシ桑名ノ河口ヲ改良シテ大河ノ流域ト海洋トヲ通シ亞テ大垣以西ノ鐵路ト連絡ヲ助ケ四日市ヨリ直ニ京阪神ニ鐵道ヲ通スルヲ可トスト、此意見ニ據レハ半田線ヲ急要ナリトセズ、而モ鐵道局長ハ同年三月二十三日ヲ以テ半田線ノ敷設ヲ稟議シ工部卿ハ之ニ同意シテ太政大臣ニ上申シタリ、局長ノ稟議ニ曰

鐵道局長稟議

客年十月中山道鐵道幹線ノ工事ハ之ヲ東西ノ二部ニ分チ兩端ヨリ相進ンテ中央ニ相會スルノ計畫ニ從フヘキモノトシ其東部ノ工事ハ碓氷嶺ノ山脈ヲ踰ルノ困難アルヲ以テ鐵道建築費用ノ材料搬運ノ便利ヲ謀リ且將來營業上ノ得失ヲ慮リ上田直江津間線路布設起工ノ採可ヲ仰キタリ今ヤ其西部ノ工事ニ關シ大體ノ計畫ヲ具シ閣下ノ高裁ヲ仰カントス

抑幹線ノ西部ハ目下已ニ工事經營中ナル大垣ヨリ岐阜ニ至ルモノヲ延長シ名古屋ヲ經由シ以テ木曾路ニ連絡スルノ線ヲ執ラサルヘカラス蓋シ名古屋

ハ尾濃參遠數州ノ豐富ヲ承ケ人烟稠密物産饒多地位已ニ三府ニ亞ク幹線ノ此ニ經由スヘキハ固ヨリ當然ノ事ニシテ敢テ喋々ヲ要セス萬一幹線此ニ經由セサルモノト決スルモ必ス枝線ヲ布設シ天賦ノ利ヲ曠スルコト莫ルヘシ」

西部幹線ノ方向名古屋ヲ經由スルモノトシ其施工ノ順序ヲ立ルニ曩キニ已ニ詳説セシ如ク先其資用材料運搬ノ便如何ヲ講セサル可ラス而シテ其材料ハ主トシテ鐵條其他海舶ヨリ移搬スルヲ要スルノ物品ナルヲ以テ之ヲ神戸港ヨリ大津ニ輸送シ琵琶湖ノ船便ニ移シ再ヒ長濱ヨリ大垣ヲ經テ轉輸スルトキハ頗ル迂回ヲ極メ工事ノ力爲メニ艱難ヲ感スル實ニ小細ナラス依テ幹線ヲ便宜ノ海岸ニ延布シ此艱難ヲ排除セサル可ラス是勝カ垂井四日市間民設鐵道布設ヲ企圖スルモノアルニ當リ之ヲ幹線部内ノ一區ニ編入シ以テ官設トナスヘキヲ上申シタル主旨ナリ

然ルニ爾後垂井四日市間線路實測ニ著手セシメタルニ同線ハ地形甚鐵道敷設ニ適セス工事頗ル困難ナルヘキノ徵候アリテ大ニ豫想ニ反セリ茲ニ於テ左顧右盼幹線資材運搬ノ便ヲ考按シ聊カ望ヲ尾ノ半田港ニ繋ル所アリ此港ヤ名古屋ノ南凡十里餘知多郡半島ノ東側ニ位シ道途峻ナラス灣形亦船舶ノ