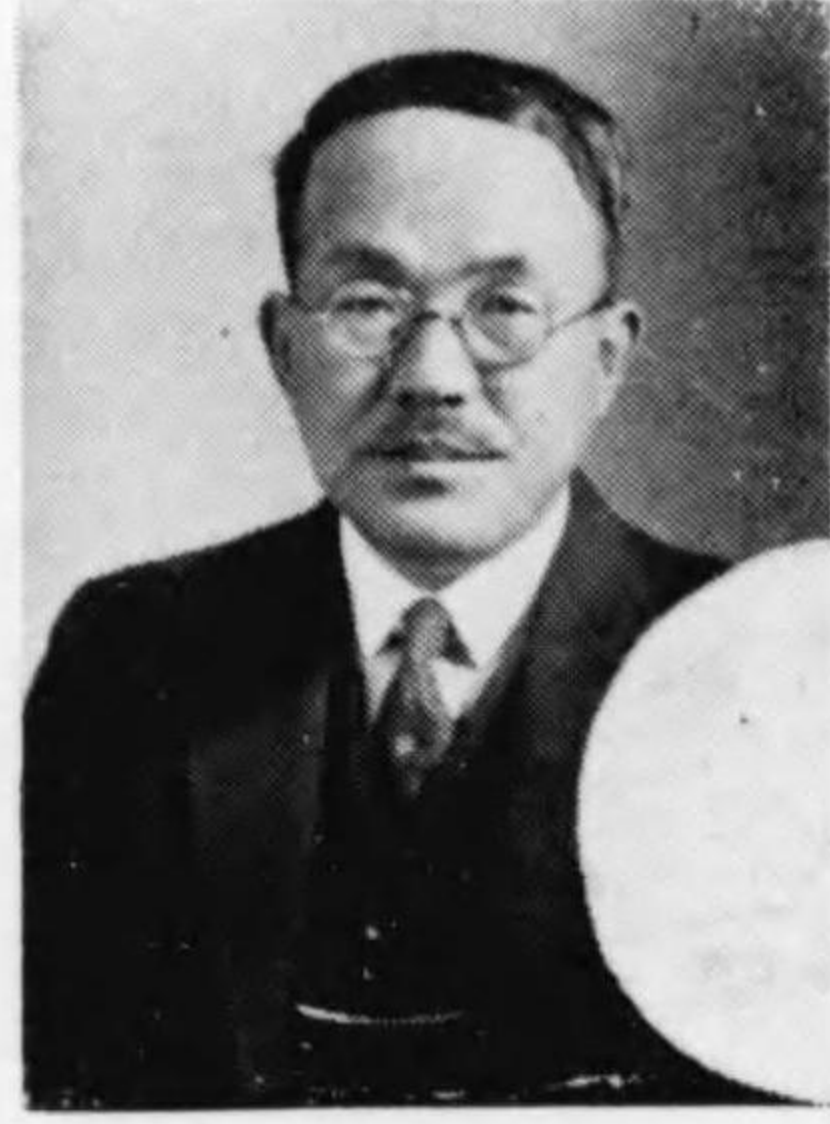


324
819



始





河原建設局長



前田鐵道大臣



平山建設局工事課長



平井工務局長



前田監督局長



今後の鐵道建設工事概況

これだけは誰れでも

知てをきたい

事業興信社發行



鐵道建設工事概況目次

既定建設線の生命

昭和十一年度完成線	同	同	同	同	同	同	同
十二年度完成線	同	同	同	同	同	同	同
十三年度完成線	同	同	同	同	同	同	同
十四年度完成線	同	同	同	同	同	同	同
十五年度完成線	同	同	同	同	同	同	同
十六年度完成線	同	同	同	同	同	同	同

全國建設線豫定網

北海道地方	東北地方
関東地方	中部地方
北陸地方	近畿地方
山陽地方	山陰地方

四國地方……………九州地方……………

新線と其の内容(一)

一五

決定せる新線

一五

新線と其の内容(二)

二三

新線敷設概況

二三

新線二十線の建設費

三七

特筆すべき北海道拓殖線の本質

四〇

新線所管割と各所の現勢

四二

新線と私鐵への影響

四九

建設線の将来性(一)

五二

建設線の将来性(二)

六六

既定建設線の進行状態

六九

北海道建設所管線……………

六九

盛岡建設所管線……………

七一

秋田建設所管線……………

七二

東京建設所管線……………

七三

長岡建設所管線……………

七四

岐阜建設所管線……………

七五

岡山建設所管線……………

七七

山口建設所管線……………

七八

米子建設所管線……………

七九

熊本建設所管線……………

八〇

建設豫算と事業量の均等を提唱……………

八六

線路選定方針に基き……………

八九

大隧道陸續と出現……………

八九

現在掘鑿中の隧道……………

八九

掘鑿確定せる隧道
掘鑿豫定の隧道

既定建設線の生命

鐵道當局が、現在既定計畫事業として敷設中にある建設線を見るに、昭和十一年初頭に於て約六十線となつてゐる。これは昭和八年度第六十五議會に上提され、協賛を得てゐる名雨、只見、川越、川口、窪川、日田の六線を最終とする建設線であつて、これ等六十線は現在の年度割によれば、來る昭和十六年度を以て全部完成することになつてゐる。即ちこれを換言すれば、國鐵の現在に於ける建設計畫線は來る昭和十六年度までに完全に終焉することになつてゐるのである。

試みに、既定計畫面にある線路の完成年度を示すと――

○昭和十一年度完成線

- 五能線、今坂線、木次線、日高線、北興濱線、江差線、二俣線、湧網線、近永線、豊橋線、標津線、遠別線、阿仁合線

○昭和十二年度完成線

大川線、三新線、仙山線（十三年度を繰上ぐ）、伊東線、福塩線、宇和島線、川越線、小名浜線（十三年度を繰上ぐ）、女川線、南谷線、日中線、矢島線（十五年度を繰上ぐ）

○昭和十三年度完成線

山田線（十四年度を繰上ぐ）、水俣線、日ノ影線、古江線、音更線、標茶線、名雨線、今福線

○昭和十四年度完成線

三江線、伊佐線、本郷線、樽見線、只見線（十五年度を繰上ぐ）、川口線、窪川線、日田線、大糸線（十五年度を繰上ぐ）、奥名田線

○昭和十五年度完成線

越美線、内海線、金石線（十六年度を繰上ぐ）

○昭和十六年度完成線

紀勢線、年岐線、長倉線、鶴ヶ岡線、佐久間線
と言ふ状態にあつて、昨年四十七議會に東北地方振興策に基き、同

地方の教線を竣工年度を繰上げた結果、現在の既定線の大部分は、今明兩年度に計畫面から姿を消せんとする現勢に置かれてゐるのである。尤も工事の進捗状態からして、次年度に全通を持越すことはいふまでもない。大體に於て如上の年度割に基いて建設されるものと見てよい。

以上かゝる現況から考察する時、國鐵建設線の生命は將に危機に臨むと言つても過言ではなく、而も現計畫を計畫通りに遂行せんとするには遅くも十三年度一杯を以て全線悉く起工するの必要に迫られて居り、事實上建設線の生命とする所は、僅かに茲一兩年の間に迫られてゐると見てよい。

然し、これは單に現下の建設計畫がこうなつてゐるといふだけで、決して敷設する線路が無くなつたと言ふ意味では勿論ない。

試みに、國鐵の豫定線路網を一瞥するならば、現在其の線路教に於て二百を算し、總延長凡そ八千料に及ぶのである。尚且つ請願の形に於て議會で採擇してゐるものを加へるならば悠に一万六千料に

達し、概略現國鐵が列車運轉中の既設線に匹敵する程である。勿論これ等の豫定線が悉く實現するとは考へられないが、建設事業が決して現計畫線のみを以て終りを告げたものでない事は想像に難くない。

然し乍ら、既定の計畫線のみを觀察するならば、前述の如き實狀に徴し、其の生命は僅かに、今後六ヶ年の間に迫り、建設事業は國鐵有史以來最も命短夕の裡に置かれてゐると言はなければならぬ。これが最大なる理由の一は、當局が六十五議會以來、一線の新線すら増加してゐないこと、及び其の反面に於て此處二、三年度間に亘り例年平均十二、三線が竣成全通して、既定計畫線が急速度に逡減したことに基因する。

これは明らかた當局の建設政策に對する大いなる失態であつて、若し今後新線増加を回避するときには、獨り建設局を窮地に陥し入れる許りでなく、國防上、産業開發上乃至は地方振興、拓殖等に備へんとする喫緊を要する豫定線の完成を遅延せしめ、國民の福

利増進を阻害する重大事と見なければならぬ。國民大衆の輿論とも見る可き建設線促進の陳情は逐年その数を増し、議會に提出する陳情事項の大部分が國鐵建設線の促進問題であることを考へるとき、國家は、これに酬ゆる對策を速かに樹立する必要がある、とまれ新線の擴大は現下焦眉の急とされて居る。

全國建設線豫定網

斯くの如くにして建設線は、既定計畫に関する限りに於て、來る十六年度には完全に竣成をみることになるが、翻つて全國建設線豫定網を見るなれば、全國に介在する線路網は極めて多岐、廣汎に亘つてゐることを知る。内田前鐵相が、これ等各線の現地を巡察して曰くが、

鐵道圖を擴げて見ると、鐵路は正に四通八達殆んど新線を敷設する餘地を存さない如くに見へるが、現地に於て審さに觀察すると、線路と線路の間隔は頗る隔離されてゐて、地方に因つては汽

車の如何なるものであるかをさへ知らない状態た云々……と述懐して居り、圖面上のそれと、實際の交通状態は大いにその趣を異にし、線路敷設の必要に迫られてゐる地方は頗る多い。現在鐵道當局が豫定してゐる所謂建設豫定網なるものを擧げてみるならば

◎北海道地方

八雲	今金	間	壯賢	別	間	壯賢	京極	間
扎幌	追分	間	苫小牧	廣島	間	扎幌	廣島	間
金山	川	間	邊富内	登川	間	扎幌	登川	間
帶廣	高江	間	廣尾	似	間	帶廣	似	間
茅室	トムラウシ	間	三股	上川	間	茅室	上川	間
上川	滝ノ上	間	留邊	伊頓	間	上川	伊頓	間
牛鞆	羽幌	間	羽幌	遠別	間	牛鞆	遠別	間
枝幸	雄武	間	小頓別	幌別	間	枝幸	幌別	間
中佐呂	常呂	間	相生	東釧路	間	中佐呂	東釧路	間

◎東北地方

標別	菱川	間	斜里	標津	間	青森	五所	間
田名部	大間	間	千	三戸	間	田名部	三戸	間
弘前	田代	間	一戸	荒屋	間	弘前	荒屋	間
三戸	毛馬内	間	茂市	小本	間	三戸	小本	間
小島	落合	間	川井	高田	間	小島	高田	間
養野	久慈	間	釜石	盛田	間	養野	盛田	間
小本	宮古	間	湯石	生保内	間	小本	生保内	間
阿仁	角館	間	栗石	川尻	間	阿仁	川尻	間
生保内	橋場	間	本庄	前郷	間	生保内	前郷	間
矢島	院内	間	槻水	一ノ関	間	矢島	一ノ関	間
十文字	樽山台	間	津谷	一ノ関	間	十文字	一ノ関	間
氣仙沼	前谷地	間	仙谷	田尻	間	氣仙沼	田尻	間
石巻	松島	間	作仙	古川	間	石巻	古川	間
長野	青森	間	並	神町	間	長野	神町	間

○関東地方

指	鶴	白	川	新	只	石	鴨	中	小	大	鴻	佐	佐
岡	岡	石	俣	田	見	川	川	野	見	崎	ノ	貫	野
寒	大	中	浪	新	古	植	凌	龜	八	松	飯	古	古
河	鳥	村	江	泊	野	田	山	山	日	田	能	河	河
江	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間
左	上	福	日	川	田	小	佐	我	與	久	古	大	大
澤	山	岡	中	口	島	湊	倉	子	野	喜	河	津	津
荒	白	丸	米	只	今	八	松	大	立	境	度	江	江
砥	石	森	澤	見	市	幡	橋	宮	川	川	沼	戸	戸
間	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡	岡
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間

○中部、北陸地方

土	鹿	上	室	日	伊	御	甲	十	辰	大	明	武	千
浦	島	管	積	光	東	殿	府	日	野	野	知	節	種
海	水	勝	市	足	下	吉	丸	豊	佐	二	浦	學	學
水	戸	田	場	尾	田	田	滝	野	久	俣	川	母	母
道	奥	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間
高	水	大	黒	澁	下	吉	小	飯	佐	二	豊	岡	多
沢	戸	甕	磯	川	田	田	千	山	久	俣	橋	崎	治
延	長	常	大	原	大	大	谷	屋	鳳	洪	伊	學	見
方	倉	陸	桶	間	宮	宮	岩	代	來	松	良	母	母
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	湖	母	母
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	岬	母	母
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間

◎四國地方

大	窪	松	牟	後	高	吉	德	本	太	今	南	有	若
洲	川	山	岐	免	松	野	佐	郷	田	市	谷	牟	櫻
中	江	崎	室	厥	琴	大	大	今	滝	三	勝	西	八
	川	山	戸	野	平	田	井	福	原	次	山	大	鹿
村	崎	山	間	間	間	間	間	間	間	間	間	寺	鹿
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間

宇	崎	崎	川	後	川	太	菽	日	吉	木	倉	倉	智
和	山	山	内	免	之	田		原	田	次	敷	吉	頭
島	窪	佐	宇	室	江	小	山	岩	大	來	茶	下	有
	川	川	佐	戸	池	郡	口	國	朝	島	屋	北	年
中	川	川	間	間	田	間	間	間	間	間	町	條	年
村	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間

◎山陽山陰地方

姫	園	二	加	夕	新	羽	氷	木	金	猪	下	太
路	部	條	茂	張	宮	咋	見	木	澤	谷	呂	田
谷	篠	高	信	初	五	三	羽	関	大	松	中	名
川	山	城	樂	瀬	條	井	咋	ヶ	野	津	津	古
間	間	間	間	間	間	間	間	原	間	間	川	屋
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間

◎近畿地方

豐	岩	奥	大	捺	奥	穴	関	大	八	高	武
岡	屋	名	津	源	津	水	ヶ	野	尾	山	豐
山	福	鶴	三	吉	夕	飯	原	樽	金	松	師
田	良	ヶ	宅	野	張	田	四	見	澤	本	崎
間	間	岡	間	口	間	間	日	見	間	間	間
間	間	間	間	間	間	間	市	間	間	間	間
間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間

卯之町—宮ノ下間
◎九州地方

中津	日田間	宇	美	長尾間
岸	伊万里間	博	多	山本間
浦上	喜々津間	宇	佐	杵築間
久留米	山鹿間	宮	原	隈府間
隈府	矢部川間	山	鹿	植木間
隈府	肥後大津間	幸	崎	佐賀間
三	重	臼杵間	鹿	高森間
日ノ影	高森間	高	森	宇土間
湯前	杉赤間	宮	崎	小林間
國分	古江間	高	須	川北間
山	川	加世田間		

以上これ等の各區間が、建設豫定コースとなつてゐるのたが、地方交通状勢に鑑み、交通路の開發緊急を要する區間には、建設線に代

行する省營バスを以てし、例令へは九州地方の三重—臼杵、小林—宮崎線の如き、或ひは四國の佐川—江川崎線、北陸の宍水—飯田線、中部の多治見—岡崎線、東北の白石—中村線、と言つた地方には夫と省營自動車を運轉し暫定的に列車に替へてゐる状態で、最近に於ける鐵道當局の方針は、省營バス運轉をして、暫定的より恒久化への進路を辿つてゐるから、今後に於て果して、省バスを廢し鐵道線路を敷設するかどうか疑問とするも、地方民衆の期待は、自動より鐵道を希望してゐることは争はれない事實であつて、自動車と鐵道の比較論は後日論ずること、するも亦自動車の運輸機能が殆んど旅客輸送に止まり、各地の産業開發に必要な貨物の輸送上効果稀薄な点から觀察しても、バス以上に鐵路の敷設を要望してゐることは亦當然と言はなければならぬ、勿論前述の何パーセントが實現することになるか、地方交通状勢は時代の進運に伴ひ變遷するのであるから、今にして豫断は許されず、且つこれ等豫定網に加はらざる他のコースにして、これ以上有効適切なるものに對しては實現の有

望性を有する譯で、鐵道部内の意見にしても、そうした線路の發見に力めつゝあるは大いに注目すべき事實である。

ところでこれ等の豫定網を一瞥して、果して當局が如何なる方策に基き、新線敷設の學に出で、みるかを考へるとき、強く興味を呼ばれることは、先づ國防上の見地に基く所謂軍事線と、これに次いで東北地方に於ける振興、北海道地方の拓殖、及び四國海岸を圍繞する大循環線を一つの目標として、今後優先的に實施せんとする空氣が極めて濃厚であることである。昨年度は線路擴充に備へ、例年七百軒乃至八百軒より行つてゐない經濟、技術調査範圍を擴大して、實に四千軒（六十線）に上る調査を行つてゐるのである。然してその大部分が如上の方針に基くものであつて、曩に鐵道會議を経て、閣議で決定、今回特別議會に上提されたる新線二十線の如きも北海道四線、東北九線、北陸一線、東海道一線、四國二線、山陽一線、九州二線と言ふ貴情に徴しても、線路の收益よりも地方匡救、國防完備に重点を置いてゐることを窺知し得る。

新線と其の内容(一)

決定せる國鐵新建設線とは――

- 一 中 佐 呂 ―― 常 呂 線 (北海道)
- 一 羽 幌 ―― 御 影 線 (同)
- 一 函 館 ―― 戸 井 線 (同)
- 一 青 森 ―― 御 所 ヶ 原 線 (青 森)
- 一 田 名 部 ―― 大 畑 線 (同)
- 一 茂 市 ―― 小 本 線 (岩 手)
- 一 生 保 内 ―― 橋 場 線 (秋 田)
- 一 氣 仙 沼 ―― 前 谷 地 線 (宮 城)
- 一 新 發 田 ―― 白 山 線 (新 潟)
- 一 荒 砥 ―― 左 澤 線 (山 形)
- 一 楯 岡 ―― 寒 河 江 線 (同)
- 一 田 島 ―― 今 市 線 (福 島、枥 木)

- 一 羽 吹——氷見線（石川）
- 一 豊 橋——伊良湖岬線（愛知）
- 一 那 波——西大寺線（岡山）
- 一 後 免——室戸線（高知）
- 一 近 水——江川崎線（愛媛）
- 一 羽 大塚——矢部線（福岡）
- 一 基 山——甘木線（同）

以上の各線であつて、總延長九二三軒、何れも十一年度から着手し、十七年度までに完成せしめんとする建前にある。茲で一寸、これ等新線と、既定線との連繫関係を記述してみることにする。

即ち北海道地方にあつては、日本海岸に面し、遠別より羽幌を繋ぐんとする線路は、本年十月完成全通せんとする豫定の遠別線（天塩—遠別間）と、八年度に於て完成した羽幌線（留萌—羽幌間）を連絡し、留萌から幌延に至る日本海岸の海岸線を完備せんとするにあつて、既定線との關係を考察するときには、實施は必然的で、而

かも遠別線の竣功を十一年度とされてゐる關係上當局が優先的に新線中に加へたことは大いに肯定さるゝものがある。

これと同様な意味に於てオホツク海岸の中佐呂—常呂を繋ぐ線路も、東湧網線（網走—常呂間）西湧網線（中湧別—中佐呂間）の二建設線の完成が目睫に迫つて居り、湧網線の使命を完全に果さんとするには、二線の間区域たる前記區間の新線を敷設する必要あるは、これ亦當然と言はれねばならない。此の線路と同じく同海岸に實施中の北興濱—南興浜を繋ぐ枝幸—雄武線（十年度經濟調査を行ふ）が實施されるならば、オホツク海岸線は完備するに至るのたか、當局は先づ中佐呂—常呂線を採つてゐる。函館—戸井線は所謂國防及び資源開發線に屬するものであつて、本線函館驛から津輕海峡に沿ひ、要塞地域を斜走して釜谷に達せんとする豫定コースのうち、戸井まで實施することになつたが、勿論早晚釜谷まで延長すること、を前提としてゐるものと見られる。この線路は沿線に多くの都邑に惠れ漁業旺んじして運輸収入は頗る良好である事を想定されるところ

ろに非常な強味を有してゐる。

辺富内から御影に至る線は、言ふところの日勝線を構成するもので、苫小牧―帯廣を繋ぐ十勝日高地方の拓殖線である。以上四線が北海道から選ばれた新線の敷設位置である。

次いで東北地方に於ては、大湊線田名部から分岐して下北半島の大間崎に至る豫定コースのうち、田名部―大畑間が採用されてゐるが、同線は將來に於て大間崎まで延長されるものと考察される。この線は前述の函館―戸井線と共に国防線と稱すべきであり、後日釜谷、大間崎まで延長される時には、北海道と内地の海路連絡が、現在行つてゐる青函連絡を時間的に縮減し、僅々二時間にして航海し得られるものとして大いなる期待がかけられてゐる。然しこれには青函の都市繁榮に重大なる影響を與へる点から見て、且つ巨額の費用を投じ、全く連絡施設を完備してゐる青函間を變更することが出来るかどうか大いに研究する必要があるとされてゐる。

御所ヶ原 青森線は、前述の線とは反對に、津輕半島の循環コ―

スを構成するものであつて、即ち五所ヶ原より津輕鐵道に沿ひ中里に至り、小泊を経て三厩から青森に達するもので、同線實現により注目されるものは私鐵津輕鐵道の買収機運が濃厚になつてゐることである。この線は所謂政略線として多少の非難を生じてゐた標だが、線路の構成状態よりするときは、早晚實施して然るべきものではあつた。それに五能線が十一年七月全通する豫定にあるから、五能線の延長とも考へられないこともない。

茂市―小本線は山田線茂市から、岩手海岸の宮古に亞ぐ良港小本に達するもので、此の線は宮古―小本間のコースと、茂市より落合を經由し小本に至る區間が懸案に上つてゐたが、結局當局は落合經由線を採つてゐる。これは宮古―小本間が地勢峻峻にして、線路敷設上巨額の經費を要するばかりでなく、地方開發上の観点からしても、落合經由を妥當と認められたものである。

生保内―橋場線は、生保内線（大曲、生保内間）橋場線（盛岡、橋場間）を連繫するもので、盛岡と大曲を繋ぐ岩手、秋田兩縣の捷

徑コースとなつてゐるのだが、實現の遅延せるは、同區間に仙岩隧道（最初の計畫では六料に上る）が横臥し、これが掘鑿には凡そ六百万圓に近い工費を必要とした結果であつて、昨十年度に於ける技術調査によりコースを變更して隧道を三料七分位に短縮し得られる可能性を生み、漸く實現せんとする機運に立ち至つたのである。

東北地方にあつて最も優秀なる新線と見られてゐるのは、氣仙沼から前谷地に至る區間である。これは昨夏全通した大船渡線氣仙沼港から石巻線前谷地を繋ぐもので、沿岸から獲れる鮮魚を小牛田、松島、仙台に向け輸送するには最適なるコースであり、線路の收入を前提としても、地方開發の観点からしても極めて効果的な線路であることは、これを認め得ることか出来る様だ。

楯岡—寒河江線及び左澤—荒砥線は共に山形縣下の物資開發を目的とするものであつて、即ち羽越線楯岡から左沢線寒河江間を繋ぎ、更に延長して左澤線左澤より長井線荒砥に通せしめるもので、この二線は今坂線今泉から北下して、楯岡に達せしめる形態を構成せんとするものである。

田島—今市線は、一昨年末全通せる會津線田島と、日光線今市を直線的に連繫する東北と関東に跨る新線であるが、沿革的に述べるに、喜多方から會津若松に至る野岩羽線を構成するものであつて、喜多方より北方に向つては日中線が着手されつゝ、更にこれを延伸して米澤に繋ぐ計畫をも有してゐて、米澤より蜿蜒會津若松を中心日光に至る一丈幹線を形づくるものである。

以上が東北地方新線の敷設位置であつて、更に北陸地方には白山—新發田線及び氷見—羽咋線がある。前者は言ふまでもなく新潟縣下の交通開發線で新發田、新潟の二大都市を直線的に繋ぐもの、後者は能登半島を横断し、氷見線氷見と津幡線羽咋を連絡するものである。

東海道線豊橋から分岐して、渥美半島を海岸に沿ふて伊良湖岬に至る伊良湖岬線も新線のうちに加へられてゐる。この線路は完全に國防線であることは巷間あまねく知られてゐるところであつて、國

防上の見地から詮衡されたものであらう。

山陽線沿線では那波—西大寺線が選はれてゐるが、この線路は先に完成した三呉線乃至は岩徳線と同様な建前にあつて、要するに山陽線を直線化する改良線とも言ふべき線路である。當局としても、この目的の下に建設規程に基く最上級の甲線として敷設する方針を有してゐる。

四國の近永—江川崎線及び後免—室戸線は、何れも四國海岸を圍繞する大循環線の完成を前提とするもので、この二線が實現することにより、循環線は室戸—牟岐間（牟岐線は目下建設中）と、江川崎—窪川間が僅かに残されるのみとなつてゐるから、愈よ近き將來に於ては残區間に對しても施工を豫約づけられてゐる。

九州の鹿児島本線、基山から分岐する甘木線と、同じく羽犬塚から分岐し矢部に至る二新線は——。前者は太刀洗に向はんとする單事線であり、後者は同地方の交通開發線であつて、共に重要使命をもつ新線である。

以上が全國建設新線二十線のアフトラインであるが、これによつて見ると北海道地方四線、東北地方九線、東海道一線、北陸地方一線、四國地方二線、九州地方二線、山陽地方一線といふ割當てになり、當局が今回の新線詮衡に當つて特に北海道の拓殖、東北の振興に重点を置いてゐることが知られ、それと共に軍事線を多数に採用してゐることが注目される。

新線と其の内容(二)

次に新線二十線の施工上の内容に就て述べて見やう。鐵道當局の新線實行方針によると、第六十九特別議會に於て協賛を得ると共に、二十線一齊に着手し、現下の既定線を合して來る十七年度には國鐵建設線の全部を完成せんとする豫定の下に、豫算面の割當を行つてゐるか、技術的見地からするときは、これは必ずしも不可能ではなく、今回の新線を見ても判る様に、最長線は青森—五所ヶ原間の一一七軒二分、最短線に於ては基山—甘木線の一二軒六分となつて

みるから、施工上特別の支障を来さない限りは於て、今後七ヶ年間に竣工の域に達せしめることは大して至難事ではない。

今、これ等新線各線の地勢状態及び敷設コース其他建設費等の概要を擧げてみるならば――

●羽幌―遠別線

同線は先に述べた様に、日本海岸の海岸線に沿ふて敷設するもので、コースは概して平坦、途中二、三の隧道を掘鑿する外は初山別川橋梁の架設等が主なるもので、総延長五十軒の殆んどが盛土を主体とする線路である。工費は一軒當り七万五千圓程度とされ、四百萬圓前後で完成し得る豫定である。尚線路選定の如何によつては四十九軒二分位ひに短縮するものと見らる。

●中佐呂間―常呂線

線路總延長は三十一軒八分で、これを直線コースにするときは十二軒一分に過ぎない。猿洞湖に沿ふて敷設するオホツク海岸線で全線を通じ平地を選んでゐるため、隧道は全々介在しない。全

くの平坦線である。建設費は一軒當り五萬圓乃至六萬圓とされ百七、八十萬圓で施工し得るものと見らる。

●御影―邊富内線

同線は従来建設豫定網中に現れてゐない純然たる新規コースを辿るもので、帯廣方面より苫小牧に向つて日高、十勝の深林地域を横走し、邊富内（ペンケオロツプナイ）に至る延長百十三軒七分の長大線であつて、今後測量を開始するにつれ、其のコースも相當変化して来るであらうが、全線敷設区域は山地にして隧道も敷ケ所に掘鑿する必要があり、沙流川上流を縫ひ、橋梁も在り、技術的には相當興味ある新線である。工費は一軒當り十萬圓を計上され、總建設費は一十餘萬圓に達する見込みである。

●函館―戸井線

延長は二十二軒七分、同線は豫定區間として函館―釜谷間が上げられてゐるが、其の間を採つて戸井まで實施することになつたもので、函館―釜谷間は直線にして二十軒餘に過ぎないが、五接

廓を迂回する敷設コースをとった爲め、距離的には相當延長せるもの、海岸に屹立する山岳を回避し、全体の建設費は返って遡減され、一料當り十萬圓程度と見られてゐる。これは一面に於て湯ノ川、根崎の温泉客吸引を目的とする結果からでもあるが、概して山間地に屬し、隧道は數ヶ所に介在してゐる。

◎田名部—大畑線

總延長十九軒八分の全區間を通じての平坦コースであつて、大湊線田名部から下北平島の海岸に沿ひ敷設するもので、一料當り五萬圓乃至六萬圓とされ、總建設費約百萬圓程度で實施し得る見込みであるから、隧道、橋梁の如き特殊構造物はない。

◎青森—五所川原線

同線の敷設コースは、五所川原より私鐵津輕鐵道と併行し、津輕中里に至り小泊、三厩、蟹田、油川を経て青森湾内岸に沿ひて青森に達するか、津輕半島を圍繞する海岸線であるから地勢は概して平坦で、其の一料當り工費は七萬圓乃至八萬圓程度とされ、新

線中最長線で百十七軒二分に上つてゐるから、従つて總建設費は七百三十萬圓を必要とするが、五所川原—津輕中里間の津輕鐵道買収が懸案に上つてゐるから、若しこれが實現すれば自ら変更を來すこととなる。

◎茂市—小本線

同線敷設コースは、山田線茂市から落合を經由し蒙野より小本港に至る極めて優秀なる線路形体を爲し、延長五十五軒四分、全線を通じて山間地方であるため隧道も頗る多く、落合以降は小本川に沿ひ橋梁多く一料當り工費は十二萬圓を要する見込みである。總建設費は六百三十萬圓を超へ、これを線路の延長と比較するときは、相當の難工となることを豫想されるものがある。

◎橋場—生保内線

右は最初の計畫によると、直線コースにより、問題の仙岩隧道を直線的に貫いて敷設する豫定を有してゐたが、このコースをとるときに於ては、仙岩隧道の延長六軒七分となり、清水越、丹那に

亜いで吾が國第三位の大隧道と化し、線路延長十二軒の半分は同
 隧道に費され、工費も凡そ六百萬圓を超へることか明白になつた
 ので、再三新線として懸案に上りつゝ、今日まで實現を見るに至ら
 なかつたのたが、昨十年度に於ける技術調査の結果、迂回コース
 により敷設し得られることが分明し、線路は十九軒八分に延長し
 たが、工費は約二百萬圓を減じて一軒當り二十五萬圓で實施する
 見込みがつかつたのである。目下の調査によると仙岩隧道は三軒七
 分に縮少され、本年度に起工する釜石線の上倉隧道（三軒二分）
 と略々同一となつて、最初豫定の如き驚異的な隧道ではなくなつ
 て來てゐる。生橋線は、この仙岩隧道の掘鑿を主体とする工事で
 技術的には橋場口から着工するを至當と認められてゐるか、仙岩
 隧道の外にも小隧道が連鎖し雄物川上流が生保内前面を横流田澤
 湖に注いでゐて橋梁もあり、技術的には極めて興味ある線路とさ
 れてゐる。

◎氣仙沼—前谷地線

氣仙沼、前谷地線は、大松渡線氣仙沼から太平洋岸に沿つて津谷
 港を經、吉津川港に至り、それより西北下して、石巻線前谷地に
 達する延長七十六軒一分の線路であるが、概して全線平坦線であ
 つて、其の一軒當り工費は十萬圓弱が計上されてゐる。此の線路
 は東北の資源開發線としては最適なるものに屬し、金華山沖より
 捕獲する魚類、或ひは沿線平野から産出する農産物の輸送に極め
 て効果をもたらすことになる譯で、線路の運輸收益も良好なる成
 績を擧げるであらうことを想定されてゐる。同線は更に、海岸の
 平坦地域を縦走してゐる關係上隧道の如きも大した工費を必要と
 する長距離のものがない。但し志津川、前谷地間に於て北上川の
 本流及び同河支流の追波川に数橋梁を架設する。本流の橋梁は目
 下女川線—工區に工事中の北上川橋梁を凌駕する延長を有してゐ
 る。

◎楯岡—寒河江線

同線は奥羽本線楯岡から、最上川上流溪谷に沿ひ、谷地附近を經

て左澤線寒河江に至る延長十八料一分の短線である。山形市を中心とする交通開發線であつて、山間地方を斜走してゐるので、數ヶ所に隧道を掘鑿する必要もあり、最上川に沿つて左折右轉し、本流及び支流に大小の橋梁を架設する計畫を有し、一料當りの工費は大體十萬圓程度と見られ、隨つて總額百六十萬圓を費す見込みとなつてゐる。

◎左澤—荒砥線

同線は左澤線左澤と、長井線荒砥を繋ぐ延長三十料の線路であつて、最上川の溪谷を縫ふて敷設する計畫であり、由鷹山々麓を斜走するものである。宮宿を中心として山間地帯に在るため、橋梁も隧道も數ヶ所に設ける必要があり、工費は一料當り凡そ十萬圓總額三百萬圓を費すものと見られる。同線實施により長井、左澤二線を連繫し、米澤、今泉、荒砥、左澤、山形を環る循環形態をなすこととなる。

◎田島—今市線

同線の豫定コースは往昔より會津若松と日光を繋ぐ舊奥州街道に當り交通上の要所を成し、現に阿賀川上流大川に沿ひて縣道を開發され交通頻繁を極めてゐるが、線路はこの縣道と併行形體を爲して、即ち田島より大川を縫ひ、山王峠を経て、高原山を左に新藤原から私鐵鬼怒川線と併行し、今市に達する總延長六十六料一分の比較的遠距離線で、現在懸案とされてゐる日中線の延長線である。日中、米澤間が實現することになれば羽越、岩代、下野を直線的に貫く野岩羽線を描出し、重要な幹線となるわけである。沿線コースは概ね山間地であつて、隨所に隧道が介在し、橋梁も相當に多く、工費一料當り十萬圓とされ、總建設費六百五十萬圓に達する豫定である。同線も最適なる交通開發線であつて、沿線は頗る風光の美に富み、鬼怒川の温泉地を控へてゐるので、相當重要な線路とされてゐる。

◎白山—新發田線

同線は羽越海岸線新發田と、白山を繋ぐ延長三十料三分の線路で

あるが、敷設コースは現在開發されてゐる道路に沿つて行はれる豫定で、平坦コースを選んで福島潟の湖岸に出で、葛塚から新潟に出で、信濃川の對岸白山に至るもので、沿線は沼地多く、私鐵自動車の交通が頻繁である。隧道は無く、橋梁は頗る多い。阿賀川の本流、或ひは信濃川の支流にして福島潟に注ぐ河川に橋梁を架設するほか、信濃川河口の新潟、白山間には有名な新潟の万代橋に併行して大橋梁を架設する必要があるが、地勢的に見て此の區間は、同橋梁を中心に高架線とする計畫をも有してゐる。従つて一料當り工費も相當多額に上り、大体十五萬圓程度とされてゐる。

●氷見—羽咋線

同線は、高岡から分岐する氷見線と、津幡から七尾湾に至る津幡線に於ける中心点の羽咋を繋ぐもので、能登半島の吸口を横断するものである。其の延長は二十五料五分で、富山、石川兩縣國境の峠を除く外は極めて平坦コースである。羽咋附近に於て邑知潟

に臨み風光明暗、且つ漁獲多く、物産輸送上にも優良な線とされてゐる。工費は一料當り十萬圓程度で、總工費二百二十萬圓が計上されてゐる。沿線に橋梁は殆んど無く、隧道は國境附近に於て數ヶ所掘鑿する見込みである。

●豊橋—伊良湖岬線

同線は東海道線豊橋から渚美半島を縦走し、海岸線に沿つて伊良湖岬に至る延長四十四料三分の線路であつて、同線は國防線を守る軍事線と謂はれ、沿線に陸軍の兵器裁能試驗場もあつて、軍部の要求に基くものとされてゐる。全線概ね平坦であつて主たる構造物もなく、一料當り工費は僅かに五萬圓を以て足る見込みで、總工費百七十餘萬圓とされてゐる。現在の同地方交通機關としては私鐵渥美線が豊橋から黒川原まで通じ、黒川原—福江間には道路を開設されてゐる。

●那波—西大寺線

同線は山陽線那波と、西大寺とを繋ぐため瀬戸内海に沿つて敷設

三三
する延長五十六軒二分の新線で、先年完成した岩徳線（山陽本線に編入）或ひは三呉線と同様な建前に基く山陽本線の短縮線とされ、その敷設コースは、那波より私鐵赤穂線をクロースし、備前藩磨の國境を海岸寄りに越へて、片上から西大寺に至るもので、隧道數ヶ所に介在し、橋梁も香登附近に架設するが、前述の如く將來山陽本線に編入するを前提としてゐるので、建設規程の最高に基く用線として敷設する豫定であつて、一軒當りの工費は十三萬圓乃至十四萬圓を費すものと見られてゐる。

●近永—江川崎線

同線は建設線近永から（舊宇和島鐵道）四十萬川に沿ひ、南下して江川崎に至る延長二十七軒の線路であつて、沿線は山地であるが、工費は一軒當り七萬圓程度であつて、簡易線に屬するものである。工費が少いのは用地買収費が比較的僅少で足る見込である事に起因するが、同線は四國循環線の前提を為す重意義をもつ新線で、同線を單獨的に觀察するより循環形体をつくる一の工程と

して有効な線といふべきであらう。

●後免—室戸線

同線は四國の山田線後免から、私鐵高知鐵道に併行して安藝に出で、國道に沿ふて土佐湾沿岸を南下し、安田、田野、奈平和を経て室戸に至る延長六十七軒六分の線路であつて、恐らく高知鐵道は買収することになるであらうが、沿線は殆んど平坦コースであり、奈平川橋梁の外は特筆す可き様な建造物はない。工費は一軒當り六萬圓程度であつて總工費參百五十萬圓とされてゐる。本線も前述せる近永—江川崎線と同様四國循環線の前提となるものである。

●基山—甘木線

本線は鹿兒島本線基山から甘木を繋ぐ延長十二軒六分の短線であつて、從來建設豫定網には加へられてゐなかつたのだが、大冢洗行軍を目的に、軍事線として追加されたものである。現在甘木は九州鐵道、西筑軌道、朝倉軌道等の交通上の中心点に當り私鐵に

よつて四通入達の状態にあるが、右新線はこれ等の軌道を横断乃至は併行して敷設するもので、敷設コースは概して平坦線に属して居るが、工費は一料當り十萬圓程度計上されて居り、總額九十餘萬圓となつてゐる。

●羽大塚—矢部線

同線は鹿兒島本線羽大塚から分岐して南筑軌道と併行し、黒木を経て更に延長し、矢部に達する總料程三十六料五分の新線である。前記の甘木線と同様、追加豫定線に属し、其のコースは羽大塚から矢部川に沿ひ東走して、國見山麓矢部に至る選定方法を執ることになる可く、比較的平坦區間であるが矢部川に架設する橋梁は数ヶ所に介在し隧道もありて工費は一料當り平均十萬圓とされてゐる。

以上で新線二十線の敷設概況を述べた次第であるが、これによつてみると一料當り工費の最高は橋場—生保内線の二十五萬圓、最低が中佐呂間—常呂線及び田名部—大畑線の五、六萬圓であつて、總額

四千九百萬圓が新線敷設に投下されることとなつてゐる。料程は總延長九二三料、二十線中最長線が青森—五所川原線の百十七料二分となつてゐるのである。

新線二十線の建設費

建設新線二十線は何れも十一年から着手し十七年度完成する計畫にあつて、各々豫算年度割當を編成してゐるが、各線の總工事費は左記の如く計上されてゐる。

- 一、羽幌—遠別線（延長五十料）
建設費 三百九十萬圓
- 一、中佐呂—常呂線（延長二十一料八分）
建設費 百七十萬圓
- 一、辺富内—御影線（延長百十三料七分）
建設費 一千萬圓
- 一、函館—戸井線（延長三十二料七分）

建設費 二百七十萬圓

一、田名部——大畑線（延長十九軒八分）

建設費 百十萬圓

一、青森——御所ヶ原線（延長百十七軒二分）

建設費 七百三十萬圓

一、茂市——小本線（延長五十五軒四分）

建設費 六百三十萬圓

一、生保内——橋場線（延長十九軒二分）

建設費 四百二十萬圓

一、前谷地——氣仙沿線（延長七十六軒一分）

建設費 七百二十萬圓

一、楯岡——寒河江線（延長十八軒一分）

建設費 百六十萬圓

一、左澤——荒砥線（延長三十軒）

建設費 二百九十萬圓

一、田島——今市線（延長六十六軒一分）

建設費 六百五十萬圓

一、白山——新發田線（延長三十三軒三分）

建設費 四百萬圓

一、氷見——羽咋線（延長二十五軒五分）

建設費 二百二十萬圓

一、豊橋——伊良湖岬線（延長四十四軒二分）

建設費 百七十萬圓

一、那波——西大寺線（延長五十五軒二分）

建設費 六百六十萬圓

一、近永——江川崎線（延長二十七軒）

建設費 百十萬圓

一、室戸——後免線（延長六十七軒六分）

建設費 三百五十萬圓

一、基山——甘木線（延長十二軒六分）

建設費 九十萬圓

一、羽犬塚——矢部線（延長三十六料五分）

建設費 三百三十萬圓

となつてゐる。尚各線の線路及び各建設事務所々管割は、特別議會通過後決定することになつてゐて、線名は地名、起点名、終点名に基き線路を表徴するに適當なる名稱を考究されることとなる。

特筆すべき北海道拓殖線の本質

北海道地方からは拓殖線として四線の新線が選ばれてゐて、これが地方開發に如何なる効果を齎すかは頗る注目すべきものがあり線路の敷設理由から觀察するなれば左の諸点が擧げられてゐる。

羽幌——遠別線

同線敷設コースは、現在全通してゐる羽幌線と、近く完成する遠別線を繋ぐもので、沿線の開發に重点を置いてゐるが、同地方には石炭などを埋藏する鑛脈があつて、これ等の事業を助長し旺盛ならしめると共に漁業の便を計り旭川經由、幌内に至る在來線の

シヨットカットを爲し四十料を短縮し得るものである。

中佐呂——常呂線

同線は南北興浜線の連繫區間に當り沿線は地味肥沃、農産旺んであるが、殊に隨所に良港を控へ、これが開發には至大な効果を齎すものであり、林業、漁業の發展を計るには最も適當とされ、且つ在來の網走——旭川經由線に比し四十料をシヨットカットするところが出来る。

邊富内——御影線

本線は苫小牧——帯廣を繋ぐもので、途中にはムサツプ、スカツプ、ハシメカツプ等の郡邑を有し、沿線には森林多く農産物豊富であつて、また末墾の沃野も多く、殊にクローム其他の鑛脈に恵まれてゐて、これが開發には極めて効果的であつて、在來の迂回線に比較し四百料を短縮する、最も特筆すべきは根室本線の特勝峠の難所を除き、同線の改良線とも見られ、六十分の一勾配といふ緩勾配にあるので、旅客輸送上頗る至便とする点である。

函館—戸井線

同線は津輕海峡の海岸に沿ひ敷設する、沿線は漁業頗る旺んで殊に鱒は全國第一の漁量を有し、人口は稠密にして、四線の中最も運輸收入上好を示すであらうと見られるが従来魚油、魚類を輸送するには悉く便船によるの外なく、これが輸送上多くの不便を啣つてゐたので、同線完成と共に陸地を函館方面に向ひ運送することが出来るわけで、尚國防的にも必須の線とされてゐる。

新線所管割と各所の現勢

前記建設新線二十線は、特別議會の協賛を得て、愈よ一齋に着手することゝなるが、先づ地形測量にかゝり實地測量に入り、實地測量が終了次第、實際上の線路選定コースを決めることになる。然して各停車場の位置も確定することになれば、工程の都合によつて工區別を定め、愈々本格的工事に着手する故取りとなるわけである。尚これが直接事事を擔當する建設事務所々管割當に就ては、議會の

協賛を得ると同時に決定するを例として居り、大体に於て線路の地形的状態から觀察するときには、前記新線二十線の場合に於てこれを豫想するに、

羽 幌——遠別線

中佐呂——常呂線

御 影——辺富内線

函 館——戸井線

の四線は北海道建設事務所が擔當し

田名部——大畑線

茂 市——小本線

氣仙沼——前谷地線

の三線は盛岡建設事務所の擔當に屬し

青 森——五所川原線

楯 岡——寒河江線

左 澤——荒砥線

は秋田建設事務所々管に

生保内——橋場線

は工事施工上からするときには、橋場口から着手するを妥當とされ、且つ盛岡建設事務所とは指呼の間にある線路であるから、本

来ならば當然盛岡建設の擔當とすべき線であつて、凡々線路の均等を圖る意味に於ては、秋田建設事務所が有力視されてゐて、結局仙岩隧道を中心に、二所分擔となるのではないかにも見られる。

新發田——白山線

は先づ長岡建設事務所擔當となる可く

田島——今市線

は東京建設事務所が擔當することゝならう。

豊橋——伊良湖岬線

は地域の關係上熱海建設事務所々管で

後免——室戸線

那波——西大寺線

は岡山建設事務所々管

近永——江川崎線

は山口建設事務所で

基山——甘木線

羽犬塚——矢部線

は熊本建設事務所擔當で、何れも所管劃當てが為されるものと見ら

れる。而して各建設事務所の現勢に因ると北海道建設事務所は目下のところ日高、遠別、興浜、湧網、標茶、標別、江差、福山、音更、名雨の各線を有してゐるが、日高、遠別、興浜、湧網、江差、標津各線共に本年度内に全通する豫定であつて、且つ標茶、音更兩線とも全線の起工を終つてゐる状態にあり、續いて名雨線が本年六月中には全線着工するから、残るは福山線一線といふ實狀にあつて、新線四線を加へても、結果に於て敷線を減少することになるわけである。然し料程に於ては新線二百十八軒二分に達してゐるから其点からしては相當惠れてゐるものと言はなければならぬ。

盛岡建設事務所は現在山田線、釜石線、女川線の三線を擔當してゐるか、十年度に大松渡線を全通せしめ、山田線は全線既に着工し、女川線は残すところ波波——女川間の近距離だけであるも、難工釜石線は漸く其の緒についた許りで、新たに田名部——大畑線、前谷地——氣仙沼、小本——茂市線と生橋線の一部を擔當することになれば、一躍大建設事務所の風貌を備へることゝならう。

秋田建設事務所は目下五能、今坂、阿仁合、仙山、矢島の五線を管轄してゐて、其中五能、今坂、阿仁合の三線は相次いで十一年度内全通し、赤矢島線は全線工事中であつて、仙山線も現在掘鑿中の仙山隧道（面白山隧道とも稱す）が完成すると共に明年度に全通することになるので、内容的には殆んど所管線全部が終了の域に入り、新線の増加を喫緊の問題としてゐた處で、五所川原―青森線、左澤―荒砥線、楯岡―寒河江線に生橋線の新線四線を加へるならば相當活況を來すことになる譯である。

長岡建設事務所は大糸線、越美北線及び只見線の三線を現在担当してゐて、三線とも完成期が十四年度以降となつてゐるし、それに何れも難工線であつて、事業量は比較的豊富とされ、それに今回新線の新發田―白山線、氷見―羽咋線の二線を加へるなれば同所も有数の事務所とならう。

東京建設事務所は日中、長倉、川口、川越、小名濱と五線が在り、川口、川越、日中の三線は昨十年度漸く起工の緒いたばかりで、小

名濱、長倉の二線は未だ全々未起工状態にあるから今市―田島線の新建設線を加へることになれば、近年比較的恵れなかつた同所も事業量からしては大分豊富となる。

熱海建設事務所は二俣、豊橋、伊東の三線と、十二年度より着手する豫定にあつた佐久間線が本年度に繰上けられたので、既定の四線のほか、豊橋―伊良湖岬線を親規に擔當することになるから、同所も線路所管量は相當増加するが、二俣、豊橋の二線は既に十一年度内に全通の豫定にあつて（工程の都合では明年度に延る）伊東線も目下掘鑿中の宇佐美隧道が完成すれば（拾二年四月完成の豫定）同年内に全通することになるので、明年度には三線を失ふこととなる。

岐阜建設事務所に於ては現在全國の最長建設線であるところの紀勢線を筆頭に越美南線、樽見線を擔當してゐるほか、本年度から奥名田、鷗ヶ岡（既定建設線）を追加する豫定で、一頃の岐建全盛時代から觀察すると漸減状態にはあるが、適當の事業量は有してゐる。

わけである。

岡山建設事務所は昨十年度に於て土讃線を完成し、本年度に入つては姫津線が全通して、南福塩線も最近全線の起工を終つたので、目下のところ窪川、牟岐の二線のみとなつてゐる。一頃の岡建から比較するときには、まことに隔世の感があると見なければならぬ。然し新線として那波―西大寺線と後免―室戸線を加へることになるから、十年度と略々同程度の現有量を維持することは出来るわけだ。山口建設事務所は八幡濱、本郷、近永、宇和島の四線を持ち、その中八幡濱、近永の両線は本年度内に全通する豫定にあるもので、僅かに本郷、宇和島の二線を残すのみとなるも、新線近永―江川崎を加へることになるから、先づ現状維持といふところである。

米子建設事務所は、新線としては増加しないが、南谷、今福の二線は新線同様な実績にあつて、愈よ本年度から工事を開始することになる。其の他三新、水次、三江の三線を有してゐるが、水次線は本年度に於いて全通することとなり、三新線は續いて明年度には全

通することになつてゐるから一沫寂寥の感無しとしない。

熊本建設事務所に於ては日田、日ノ影、内海、古江、伊佐、宮原、大川、水俣の入線を有してゐて、昨十年度に指宿線を全通せしめたが今回新線として基山―甘木線、羽犬塚―矢部線を増加することになるから北海道建設と共に最も所管線が多く、將に熊建全盛時代と言ふことが出来る。

以上が國鐵各建設事務所の現勢であり、大体に於て各建設事務所とも新線の増加によつて均衡を保ち得る状態に置かれてゐる。

新線と私鐵への影響

今次の新線實行により地方鐵道への影響は各々其の地方の交通情勢によつて相當打撃をうける線もあり、同時に買収の氣運が濃厚となり好轉して來てゐる線路もある様である。其處で最も特筆すべきは、青森―五所河原線の實現によつて津輕鐵道の買収が有望視されて來たこと、後免―室戸線の實施されることによつて、高知鐵道

の買収が殆んど確定的になつて来たことである。

即ち津輕鐵道は五所河原を地点として中里に至つてゐるものであつて此の間新線との敷設コースを同一にしてゐる結果であつて、鐵道當局としてもこれが買収を前提としてゐることは争ふことが出来ない。亦青森から蟹田に至つてゐる輕便線もあるが、恐らくこの軌道も買収することになるのではないかと見られてゐる據だ。高知鐵道は後免—安藝間に於て後免—室戸線と併行し、これも全く買収確實とみて差支へない據であつて、其のほかこれは新線ではないが、二俣—佐久間間の佐久間線を本年度から着工することにより遠州鐵道の買収が具体化して來つゝあるのも注目すべき事實である。

これと反對に打撃を蒙る線としては、那波線に於ける赤穂線、甘水線に於ける各軌道であるが、他面に於いては連絡關係上寧ろ有利に轉じたとも考へられないことはなく、寧ろ地方自動車線の影響の方がより大い様に見られてゐる。

新發田—白山線、青森—五所河原線、矢部—羽犬塚線、後免—室

戸線、小水—茂市線、今市—田島線等、國縣道に沿つて敷設するコースには唯一の交通機關として私設自動車網は大いに發達してゐるのであるから、線路完成の曉に於ては相當重大なる影響を蒙ることか想定される。然し現在の我國交通情勢に見るとき、列車と自動車か益々熾烈なる競争期に入るのは、時代の趨勢として亦止むを得ない現象と言はなければならぬ。

次いで現在懸案に上つてゐる地方私鐵線の買収候補に就いて見るに、既に特別議會に上程を見る阿南鐵道、廣瀨電氣鐵道、岩手輕便鐵道、佐世保鐵道があり、これ等の私鐵は所謂國鐵建設線敷設途上に於て交通連絡上買収不可避的實情にあるものであつて、即ち廣瀨鐵道は目下山口建設事務所々管下に建設中にある本郷線と、可部—廣島間に於てコースを同一にし、本郷線は可部より起工しつゝある現勢に鑑みて、廣島—可部間私鐵線の買収は必然的と見られる。亦岩手輕便鐵道は、昨年度から盛岡建設事務所々管下に着手した釜石線と釜石—大橋間及び仙人峠—花巻間に於て全く併行コースを爲し

(大橋—足ヶ瀬間は新線敷設)てゐる現勢に照し、河南鐵道は四國の高徳線と、牟岐線の間中に位しこの二線の連絡する見地からして、亦佐世保鐵道は、熊本建設事務所所々管の伊佐線と佐世保附近に於て併行状態を插いてゐる点からみて、各々買収の擧に出でたものであるが此の建前よりするとき、前記の津輕、高知の二鐵道の買収が殆んど確實視されてゐることとも首肯し得べく、其のほか長岡建設事務所所々管下に敷設中の大糸線と連絡して松本、糸魚川間を繋ぐんとする信濃鐵道(大町—松本間)或ひは秋田建設事務所所々管下に建設中の矢島線に連絡する本郷—前郷間の横莊鐵道等は最も緊急を要する買収候補線であつて、交通統制上から見たる買収候補線は極めて廣範圍に亘つて居るが、これ等の私鐵各線は國鐵豫定線の實施と共に漸次買収されて行くことは大体間違ひ無いところである。

建設線の將來性(一)

國鐵建設線は、叙上の新線二十線を追加することによつて、十一

年度現在に於ては八十線を算すること、なるのであるが、現行計畫によると來る十六年度を一ヶ年延長し、十七年度としても同年度には建設計畫線の完成を告げることになる譯で、一面國鐵建設線の將來は漸次敷設網を縮少されて行くのではないかとも見られるが、これは單に本年度現在計畫を基調とするものであつて、將來に於ける建設線の生命か何の程度まで維持されるやは極めて興味ある問題として検討して見る必要があらう。

此の問題に関しては曩に述べた如く未だ決定せざる豫定網の豊富なことからしても議會に對する請願線の逐年増加しつゝ、ある現勢から押して考へるも、決して此處二十年や三十年にして終了するとは言はれない。

尤も時代の趨勢は時々刻々変化を來してゐるのであるから豫定線として擧げられてゐる各線にも當然相當の改訂を加へられなければならぬのは事實で、例へば、今回新線として決定せる二十線の中

御影—邊富内線 基山—甘木線 羽大塚—矢部線

の三線などは、追加豫定線に屬してゐるもので、亦那波—西大寺線のうち那波—赤穂間もこれと同様に豫定線のうちに加へられてゐたものでなく追加して豫定線に加へられ（其他の各線は何れも豫定線を建設線に追加したるもの）、恐らく今後に於ても、新線實行に當つて、追加豫定線は相當に増加するものと考察し得る状態にあるのである。

更に今回の新線を觀察するに御影—邊富内線は帯廣—苫小牧を繋ぐ日勝線の完成を前提としてゐる如く、亦函館—戸井線は函館—釜石線の田名部—大畑線は田名部—大間崎線の後免—室戸線は更に延長して室戸—牟岐線を、近水—江川崎線は江川崎—窪川線を夫々前提としてゐる様に、國鐵の交通統制乃至は運轉連絡上に觀点を置いて検討する場合、實行の喫緊を要する豫定コースは決して勘しとしないのである。次にこれ等諸線の概況を記してみよう。

▽技幸—雄幸線

この線は北海道のオホツク海岸に沿ひ建設中の北興濱線と、南興濱線とを繋ぐ線路であつて、南興濱線（興部—雄武間）は既に十年度全通し、北興濱線（濱頓別—技幸間）も本年度全通する豫定にあつて、此の兩線を完全に連絡し、實質的に効果あらしめるためには前記新線の敷設は絶対必要となしてゐるから、早晩實現し得る可能性を有してゐる。

▽三股—上川線

同線は目下建設中の音更線（上士幌—三股間）の延長線であつて、音更線は赤帯廣から上士幌に至る士幌線の延長であるから此の三線を完成することにより帯廣—上川間の北海道中央部に於ける縦断線を構成する結果となるか、音更線は既に全線起工を終了し、十二年度全通の豫定となつてゐるから、これを前期として實行に移らんとする計畫を有してゐるもので實現を期待されてゐる。

▽羽幌—朱鞠内線

右は現在建設中であるところの名函線（名寄—朱鞠内間）の延長線であつて、名函線は今夏までに全線の起工を見ることゝなつて居り、昭和十三年度内には完成することになつてゐるから、これに續いて近き將來の中に着手することになるは確定的と見られる。

▽札幌—増毛線

本線は直線工程百四軒の長距離線であつて、札幌から石狩に出で日本海岸に沿ふて敷設するもので、これが實現の曉に於ては、北海道に於ける日本海岸線は全く完備することゝなるわけで軍事上からしても産業開發上からも重大使命を果すことゝならう。從來同線敷設上に於て意を爲してゐるのは、様似—廣尾線（日高—廣尾）の連絡區間、乃至は斜里—標津線と同様、北海道の三難所と謂はれてゐる極めて難工コースであるため、技術的關係に起因するものであるが、敷設網としては極めて最適のものであり、時期の遲速はあつても、やがて實行に移るならう。

其のほか北海道地方にあつては、

標茶—菱川線

札幌—追分線

東釧路—相生線

京極—紋別線

なども有望視されてゐて、一方省營バス路線として様似—廣尾線、京極—此督—紋別線（洞爺—湖遊免線）等が擧げられてゐるので、バス計劃の恒久化を策されてゐる今日にあつてはどの程度まで建設線として實行されるやは疑問とするも北海道拓殖の見地から以上諸線の實現は充分實現の可能性を認めてよいならう。

▽大畑—大間線

右は新線として實施されんとしてゐる田名部—大畑線の延長線であつて、田名部線は大間崎線の前提であることは言ふまでもないところであるから、田名部線の完成を契機として促進を見るのではないかと觀測されてゐる。

▽阿仁合—角館線

同線は本年度に於て全通する阿仁合線（鷹の巣—阿仁合間）の延長線であつて、阿仁合線の運輸系統は貨物運搬線として極めて優

良なる効果を擧げつゝある現勢に鑑み、更に線路價値を有効たらしめる意味から實施は有望とされてゐる。

▽矢島―院内線

右線は目下建設中の矢島線（前郷―矢島間）の延長線で、豫定コースは矢島―院内となつてゐるが、矢島―湯澤間も懸案とされてゐて、矢島線の全通を明十二年度に控へてゐるため、續いて具體化するこゝとなる模様である。

▽盛―釜石線

同線は大船渡線盛と、山田線釜石を、太平洋岸に沿ひ連繫する計畫を有してゐるもので、新線として實施する茂市―小本線と共に岩手縣下の有力なる候補線に屬し、交通連絡上の観点からすると、きも早晚出現する可能性をもつてゐる。尚前記茂市―小本間新線の實施により、小本―久慈線も相當有望化し、この二線が實現することになれば、岩手海岸線は完備することになるもので期待されてゐる。

▽松島―石巻線

同線豫定コースには私鐵松島電鐵が運轉しつゝあつて、愈々實施することになれば、恐らく同私鐵買収が行はれるわけであつて、女川線（石巻―女川間）が實行に移りつゝある今日では必ずしも不可能ではなくなつて來てゐる。

▽米澤―日中線

同線は目下敷設中の日中線（喜多方―日中間）の延長線であつて、交通連絡上からするときは、日中線、會津線、と新線として實現の田島、今市線の三線を連繫して羽前、岩代、羽洲を貫く一つの幹線形態を成すことになるため、極めて有力なる線路と見られる。たゞ羽岩國境に於て延長敷料に達する大隧道を掘鑿する必要があるので、ために多額の工事費を必要とするので、實施期を遷延せしめてゐる様だ。

▽川口―只見線

右は目下敷設中の川口線（柳津―川口間）と只見線（小出―只見

間)を連絡するものであって、川口、只見の二線は歩調を合せて極めて迅速なる進捗状態を辿りつゝあるから期を同らして昭和十四年度には完成する豫定にあるため、これを契機として實行に移るであらうことは殆んど確定的となつてゐる。

以上が東北地方に於ける今後の豫定線に基く有力なる線路で、此の外、白石—中村線の如き、毛馬内—十和田—青森線の如き優良なるコースをもつか、既に省バス線が實施されつゝあつて建設線の代行として運輸上成績を擧げてゐる。

関東地方にあつては、特に交通網が四通八達して建設線として急速に實施する必要を認められる線は少いが、房總半島開發線として擧がられてゐる喜多方—小湊線・上総湊—鴨川線等は早晚着手されべき性質のものと言へよう。次に川越線(大宮—飯能間)の延長線である大宮—我孫子線等も有力なる線路とされてゐる。

最近伊豆半島の循環線として伊東—下田—松崎を經由し、大仁に至るコースが研究されてゐることは注目される。本線はその前提と

して先年下田線(熱海—下田間)が昭和三年の五十六議會で協賛を經てゐるが、中途に於て熱海—伊東間に改訂され、現在伊東線として敷設中にあるものであつて、其の主なる原因は技術上施工の至難性を有してゐるためであり、現在掘鑿中の伊東線宇佐見墜道(延長二料九百米)の如きは、丹那隧道以上の難工とされ、伊豆循環線を實行化せんには今後相當の難関を突破しなければならぬ事が想定され、技術上の観点から保留されてゐるのであるが、伊豆は恰く知られてゐる如く温泉に富み、近年益々遊客を増加してゐるに鑑み、帝都と指呼のこの遊境地開發には當局としても相當関心を有してゐるので技術的に何等かの解決策を對て得れば當然實施に至るだらう。

▽佐久間—辰野線

中部地方の中央本線に併行する長大線路として佐久間から飯田を經て、辰野に至るコースがある。この區間には現在辰野、門島間に伊那電鐵と三信鐵道が連帶運輸を行つてゐるから、近き將來にはこの線を買収するものと見られる。二俣から佐久間には國鐵佐

久間線が敷設されることになってゐて、同線は十二年度を、十一年度に繰上げて五ヶ年計畫事業として本年度から着手することになつてゐるから伊那、三信の二私鐵の買収も漸く顯著となつて來てゐる。尤も佐久間と、間島の間は三信鐵道が敷設権を得てゐるが、現在は未着手状態にあるから當然新線を敷設しなければならぬこと、なつてゐる。この線が實現すれば、南アルプスと中央アルプスを左右に、先に全通した小海線以上の高原遊覽線として價値あるものとならう。

▽樽見—金澤線

これも中部地方の長距離線で、大垣から樽見に向つて、昨十年度から着工した樽見線の延長線となり、先づ茅ヶ崎として樽見—大野間乃至は金澤—大野間が懸案に上らされる。大野は越美北線（福井—上宍馬間）の中心点に當り、越美北線は現在この地点まで着工してゐて、明十二年度に開業することになつてゐるから、樽見線及び越美北線の完成期が、前記新線の實現期になるものと

も考へられる。

▽新宮—五條線

同線は紀伊半島の中央部を縦断する百五十軒の長大線路で、現在のところではこれが實現は時期の問題となつてゐる。コースは紀勢中線の新宮から熊野川の本流及び支流の十津川に沿ふて敷設する計畫を有し、從來この計畫の癥を爲してゐたのは、技術者間で「十津川崩れ」と言はれる區間があるためであつて、昨十年度の技術調査によると、この區間は隧道により迂回し得ることか判明して來てゐるので、實現は益々有望になつて來てゐる。

▽若櫻—八鹿線

▽南谷—勝山線

▽今福—本郷線

▽小郡—荻線

前記四線は中國地方に於ける最も有力なる候補線となつてゐて、即ち若櫻—八鹿線は因美線郡家から分岐して若櫻に至る若櫻線の

延長線で山陰本線の短縮線となるものであり、南谷―勝山線は昨十年度から着手した南谷線を延長し、作美線勝山に繋かんとするものである。この線路の沿線には全国的に有数の野戦砲の實射場があり、軍事線としても、近き将来に實行に移ること、豫約づけられてゐる。本郷―今福線は現在建設中の本郷線と今福線を連繫するものであり、小郡―萩線は先に小萩線として昭和三年議會に提出、協賛を得てゐたが、時期尚早として削除されたものである。

▽年岐―室戸線

▽江川崎―窪川線

此の二線は四國海岸循環線の完備を意味するものであつて、最後のコースに當るわけである。この四國循環線が完成に至るまでの経路を辿ると高松を中心点として、先づ高松―松山間の環線線路を第一階梯として開通し、南下して現在松山―八幡濱間の八幡線敷設中にある（同線は堀鑿中の夜晝隧道が竣工を告ぐると共に今秋全通）、更に八幡濱―宇和島間に宇和島線を、宇和島―近永間

は舊宇和島鐵道を買収し近永線として改築中で（近永線は十一年度に全通）、近永―江川崎間は新線として今特別議會の協賛を得ると共に本年度から着手することになつてゐる。而して江川崎―窪川線は更にこれを延長して建設中の窪川線に連繫するもので、これにより四國北、西、南岸は完全に圍繞されることとなる。一方高松から東岸には高松―高德間に高德線を敷設し、十年度初頭全通した。徳島―中田間は既設徳島本線により連絡、中田―羽の浦間は私鐵阿南鐵道を買収（今特別議會に提出）、羽の浦―年岐間は現在年岐線を敷設中にあるものであつて、來る十六年度に完成する豫定を有し、この年岐線と、今議會に新線として上程する後免―室戸線を繋ぐのが前記年岐―室戸線である。尚後免―須崎間は既設高知本線により窪川線に連絡するもので、前記二線の實現も要するに時期の問題に外ならない。四國にはこの外、松山と佐川を繋ぐ豫定網を有してゐるが、暫定的には省バスを計畫されてゐる。

▽九州地方豫定線

九州地方にあっては、日の影線（十三年度完成）を延長して高森線を繋ぐ日高線、宇土と高森を繋ぐ宇土線があり、大阿蘇の圍繞線として、實現有望を傳へられる。小林―宮崎を繋ぐ小宮線も懸案に上つてゐるか、小宮線は昭和三年の五十六議會で協賛を得たが其後に於て削除され、省バスに変更して目下運轉中であり、此の外、湯前―杉安線、國分―古江線、博多―山本線（博多湾鐵道買収の豫定）等豫定網に屬する新線中には實現の可能性を有する線は相當に多い様であるし、今後地方情勢の變化に伴ひ追加豫定線が陸續出現するであらうことを想定されるものがある。

建設線の將來性(二)

斯く觀じ來ると建設線の將來は、未だ前途必ずしも悲觀を要せず相當永續性を有してゐることが判然となつて來るのたが、こゝに建設線の將來に於ける伸長に一つの重大なる影響を與へつゝあるのは、

省營バス路線の擴大である。

獨り省バスに限らず、最近自動車交通の發達は加速度的に伸張して、今や旅客輸送に関する限りに於ては、列車のそれを凌駕せんとする趨勢を示し、省バス線は漸次新分野を開拓して膨脹を來しつつある。今特別議會に際しても――

五所ヶ原―大釋加―子の口間
一の関―吉岡間
福島―浪江間
矢板―監原―鬼怒川間

佐原―成東間
松本―青森及び中川―門科間

森本―富山間
郡上八幡―飛田金山間
石見太田―大朝間

博多―福丸―福岡―新飯塚間

武雄―彼井及び佐世保―肥前堤間

美幌―弟子屈―川湯―サツテキナイ間

の十四線九百料を上提追加することに決定してゐるが、國營自動車と國有鐵道の運輸上に於ける比較論は姑らくこれを控へて、國營自動車實施の目的とする所を聽くと

國有鐵道と連絡し、輸送上圓滿なる繋絡を圖り、以て交通網の完成を期する点、建設豫定線の代行又は先行として簡易、經濟的に施設し得る自動車線を實施して、國營交通機關の普及を迅速にし、地方開發、産業助長の使命を完ふする点、地方に於ける道路改良計畫に併行してそれが改修費の一部を負擔して地方的財政を援助し、道路改良を迅速ならしめる点

にあって、従つて路線の選定に當つても、國鐵の延長、國鐵の連絡區間、國鐵の營養となる區間を選んでゐる。從來實施され來つた各路線を検討するときは、鐵道建設豫定線に該當する區間を主として選定してゐるが故に、若し省バス施設を建設線の先行とせずして、これを恒久化するときには、於ては、建設線範圍は著しく縮小される結果に陥ることか考察されるのである。斯くして建設豫定線は自動車路線に相當營養されつゝある傾向を辿つてはゐるが、國防上乃至は地方産業の開發に觀点を置いて、尠くとも貨物運行上に於ては到底省バスを以て圓滿なる輸送を期することが困難する區間が、極めて

多く存在し、地方民衆の輿論が、省バスより鐵道の敷設を、より期待してゐる事實に鑑みても、建設線の將來が決して此處二、三十年を以て完備するに至るとは考へ得られないことである。

既定建設線の進行状態

以上の如く、國鐵建設線は凡らゆる角度から觀察して將來相當の伸長性を有してゐることが判明するが、現在既定線として敷設されつゝある各線の進行状態の概略を示し、將來への推移を辿つてみると、更にこれを裏ら書きするものがあると思はれる。便宜上各建設事務所別に述べてみよう。

北海道建設所管線

一、標津線 既に全線起工を終り、目下工事進捗中にあつて、本年度を以て全通する豫定にある。

一、日高線 既に全線の起工を終了し、本年度全通の豫定である。

(工事進行の都合で明年度に入るやも知れない)

- 一 遠別線 全線起工を終り、本年度(十月)全通に内定してゐる。
- 一 北興濱線 全線起工し、これまた本年六月全通する。
- 一 西湧網線 東湧網線、何れも全線起工し本年内に全通する豫定である。

- 一 江差線 これも全線起工、本年十月には全通する豫定である。
- 一 音更線 現在清水谷まで開通、清水谷―糖平間を二工區として工事中にあって、糖平―幌加間は本年四月から工を起し、亦幌加―三股間は四工區として續いて五月着工に至るのである。これを以て全線の起工を終り、十三年度全通の豫定となつてゐる。
- 一 標茶線 既に全線に亘つて起工を終り、目下工事中であつて、来る十三年度には全通することになる。
- 一 名雨線 同線は西、東両口から工を起し、東口は名寄―初茶志内間を一工區として施工、熊牛内―奥大學間三工區(名寄隧道一料五百米を掘鑿中)も續いて工事に着手し、二工區の初茶志

内―熊牛内間は五月から起工、亦西口は牛鞠内―宇津内間の一工區宇津内―白樺間(雨龍隧道の一料五百米を掘鑿中)の二工區を共に工事中にて、三工區の白樺―奥大學間は六月初頭から着工に至るので、これにより全線起工することになるが完成は十三年度となつてゐる。

- 一 福山線 現在一工區の本古間―知内間を工事中にて、二工區の知内―碁磐坂間は六月起工の豫定を有し、碁磐坂―福山間は測量中であつて、この區間には福山隧道(延長一料二百米)及び荒谷隧道(延長二料)の二大隧道を有してゐる。完成は来る十

六年度の豫定となつてゐる。

盛岡建設所管線

- 一 山田線 全線を起工し、現在宮古まで開業してゐるが、完成全通に至るのは十三年度となる。
- 一 女川線 現在一工區として石巻―渡波間を施工中であつて、渡

波―女川間は實地測量中である。十二年度に全通する豫定
 一 釜石線 花巻―足ヶ瀬間及び足ヶ瀬―釜石間は、岩手輕便鐵道を買収するため、先づ足ヶ瀬―大橋間を起工することになり、同上前を六ヶ工區に分轄、先づ一工區（足ヶ瀬隧道二料）三工區（土倉隧道延長三料二分のうち二料）を十一年五月から着工、其他の區間は線路の選定を決定し、明十二年度より工を起す豫定で、完成は十五年度となつてゐる。

秋田建設所管線

一 五能線 全線工事を完成して十一年七月全通する豫定である。
 一 今坂線 同じく全線工事を終つたので七月全通する
 一 仙山線 全線起工、現在仙山隧道の掘鑿を進めつゝあつて、同隧道は延長五料七百三十米に達し、上越線の清水越、東海道線の丹那隧道に次ぐ吾國第三位の隧道であり、今夏八月に貫通、明十二年度には右隧道完成と共に全通する豫定

一 矢島線 全線起工（ニヶ工區）目下工事を進めつゝあつて年内に土工工事を終り、十三年度全通の豫定である。
 一 阿仁合線 これまた全線起工し、十一年九月全通する。

東京建設所管線

一 川口線 現在柳津より宮下間を、一工區より四ヶ工區に分ちて施工中で（三工區及び四工區の第一、第二只見川橋梁のみ未着手）、宮下以降川口間はこれを五工區より七工區に分ちて起工する豫定を有し、五工區には隼人隧道（延長一料）及び第三只見川橋梁（延長二百二十米）を有し、六工區には滝ヶ原隧道（延長一料二百米）が介在してゐて、兩工區は十一年度七月までに起工七工區も本年度内に着工する豫定で、完成は十四年度となつてゐる。

一 川越線 大宮口一工區及び二工區の荒川橋梁を施工中であり、南古谷、高麗川間は實地測量を終り、線路選定を決すると共に

起工するが、高麗川、飯能間（約一料）も續いて具体化し、十一年度内全線を起工する豫定を有してゐる。全通は明十二年度となつてゐるが工程の都合で次年度に延期するやも計られない。

一、小名濱線　これは全線未起工状態で、現在測量中であり、線路の選定を決すると共に着工する。完成年度は明十二年度となつてゐる。

一、長倉線　同じく全線未起工状態にあつて、測量終了するを俟つて着工。完成年度は十六年度の豫定である。

一、大糸線　糸魚川、大野西口から起工し糸魚川口を隅敷名に上り、現在六、八、十、十二の四ヶ工區を施工中。大町口は隅敷名に上り九、十一兩工區を工事中であつて、平岩―北小谷間が未着手状態にあるが、この區間は大町口として十三、十五の兩工區に分轄施工する豫定を有し、十三工區は七月に、十五工區は十

長岡建設所管線

一年十月に着工する豫定である。同工區には眞那板隧道の延長三料のものが介在する難工區間で、現在のところ直轄で施工する方針を有してゐる。完成年度は十四年度の豫定となつてゐる。

一、只見線　小出より大白川間を四ヶ工區に分轄し現在工事中であつて、大白川以降、只見間は實地測量を終り線路選定を決定すると共に起工する。終点只見附近に於て延長四料二百米の六十里越隧道が横臥し全線の進捗は同隧道の完成期如何により左右されんとする實情にあつて、完成年度は十五年度となつてゐる。

一、越美北線　水田―大野間を一、二、三工區に分轄施工中で、大野―上宍馬間は目下地形測量を進めてゐるが、線路選定の如何によつては、延長四料線の洞ヶ峠直下の大隧道を掘鑿することになるかも知れない。完成年度は十五年度になつてゐる。

岐阜建設所管線

一、東紀勢線　現在同線は尾鷲まで開業してゐるが、尾鷲以降未ノ

本に至る（豫測延長三十料七九九米）區間は未着手状態にある。右は同區間か、地勢峻峻を極めて、技術的觀點に基き線路選定方法が未解決にあるがためであつて、目下のところでは何時着工に至るか判然としてゐない。

一 紀勢中線 本ノ本—串本間工程四十料を、新宮を中心として東西両口に分ちて施工中にあり、西口は新宮—串本間全線の起工を終り（其のうち新宮—勝浦間は舊私鐵新宮鐵道を改築中）亦東口は一工區玉子濱—川岸間を施工中であつて、二工區の熊野川橋梁は既に完成し、三工區の川岸—井澤田間は五月着工、四工區以降本ノ本間も線路選定を決定してゐる。

一 西紀勢線 二十二工區の江住まで起工を終り、江住—串本間八料は實地測量を進めてゐる。西線は愈よ十一年度全線着工することになるであらう。

一 越美南線 太田—上宍馬間全工程九十一料のうち太田—北濃間七二料を完成し開業してゐるか、北濃—上宍馬間十八料八百米

は越美北線の進捗と相俟つて着手する方針を有してゐる。

一 樽見線 樽見—大垣間全工程十七料三百米のうち大垣より揖斐川橋梁を含む二工區の山添まで施工中で、以降は目下測量を進めてゐる。

一 奥名田線 小濱—奥名田間九料四百米は本年度から着手する。

一 鶴ヶ岡線 殿田—鶴ヶ岡間二八料五六五米で本年度から着手する。

岡山建設所管線

一 南福塩線 福山—上下間四十七料の全工程の起工を終り、府中まで開業してゐるか、横尾—府中間は兩備鐵道を買収改築したるもので目下府中まで電化、運轉を行つてゐる。

一 牟岐線 羽ノ浦—牟岐間四十九料九百半のうち六工區の日和佐まで着工、日和佐—牟岐間は既に選定を決定してゐるので漸次着工する。

一、窪川線 須崎—窪川間三十二料六百米のうち三工區の笹場まで起工、笹場—久禮間は選定を決定、四工區として起工するもので久禮—窪川間は測量中である。

山口建設所管線

一、八幡濱線 松山—八幡濱間全工程六十九料の起工を了し、昨十年度全通する豫定であつたが、夜晝隧道へ延長二料九百米の完成遅延の結果遅延中にあるもので、同隧道は地質悪く、膨脹性を有する蛇紋型の悪質で諸負施工を直營に變更工事中であつて、これが竣成と共に全通する。

一、本郷線 廣瀨—本郷間五十九料のうち可部—可計間七工區まで着工、可計—本郷間は測量中であつて、亦可部より廣島の區間は今議會に廣瀨電鐵の買収案を上程、協賛を俟つて買収の上改築する方針である。

一、近永線 宇和島—近永間は舊宇和島鐵道を買収改築中のもので

十一年度内全通の豫定である。

一、宇和島線 八幡濱 宇和島間三十三料三百米のうち北宇和島—下宇和間の着工を終り、下宇和—石城間は五工區として六月工を起し、石城—八幡濱間は測量を進めてゐるが、地方的關係に起因し、宇和島方面から逆コースをとつて進行中のものである。北宇和島—宇和島間（一料六百米）は未着手状態にある。

米子建設所管線

一、三江線 江津—三次間工程一〇三料のうち従來江津口から着工八工區まで終つてゐるが、今後は三次口から進行することに決定、三次—船佐間は選定を決定、一工區として七月より着工の豫定を有してゐる。船佐—濱原間は測量中である。

一、三新線 親見—三次間九十一料のうち、新見—十日市町の着工を終り、今秋東城—西城間が開業すると共に殆んど全通の域に達するが、十日市—三次間（一料三百米）は七月頃起工の豫定

を有し、此の區間は江川橋梁の架設を主体とするものである。
一、木次線 落合―木次間六十料全工程の着工を終了し本年度全通する豫定であるが、工程進捗如何により明年度に持越すことになるかも知れない。

一、今福線 濱田―今福間十四料四百八十米全區間に亘つて實測を進めつゝある。

一、南谷線 倉吉―南谷間十料六百米の全工程に對し測量を終り選定を決定してゐて、一工區は十一年六月頃から起工する豫定である。

熊本建設所管線

一、大川線 大川―川内間六十二料の全工程の着工を終り工事中であつて明年度全通することになつてゐる。

一、伊佐線 佐世保―伊萬里間七十四料三十米のうち伊萬里口は現在七七工區の滑龍まで起工し、佐世保口は北佐世保まで完成、開

業するに至つてゐるが、北佐世保以降は今議會に佐世保鐵道の買収案を上程協賛を得ると共にこれが改築に當り進行する方針を有してゐて、今後は佐世保口を促進することになるであらう。
一、水俣線 全工程山野―水俣間二十五料百三十一米全線起工を終了してゐて十二年度には全通することになつてゐる。

一、日ノ影線 延岡―日ノ影間四十料のうち日平まで起工、日平以降日ノ影間は六工區として五月着工する豫定を有してゐて、これを以つて全線起工を終ることになる。

一、古江線 志布志―古江間四十六料七十米のうち志布志―串良間は完成開業してゐるか串良以降古江間は舊大隅鐵道を買収し、目下三工區の高須川橋梁まで工事中であつて大始良以降の四工區は六月に起工する豫定を有してゐる。

一、内海線 志布志―内海間九十六料二百米のうち内海―油津間は舊宮崎縣營鐵道の買収區間に屬し、目下改築中にあり、線路新設區間は全線の起工を終了してゐる。

一宮原線 森—宮原間二十七料八百六十一米のうち麻生まで施工中であつて以降は目下測量中である。

二日田線 添田—日田間四十一料七百三十九米のうち添田口は五工區の添田—彦山間を施工中であつて日田口は日田—寶珠山間の工事を進めて居り、寶珠山—彦山間は二、三、四工區として既に選定が決定して居て、四工區には延長四料三百七十米に達する彦山隧道が介在してゐる。

これを以て見るに、現下の建設線にして、未起工状態にある區間は結局左の如き實狀にある（昭和十一年四月末現在）

東紀勢線 尾鷲—木ノ本間

（工區名未定、三〇料七九九米）

紀勢中線 井田—木ノ本間

（三工區以降、七工區）

西紀勢線 江住—串本間

（二十三工區以降、八料四百米）

越美北線 大野—上宍馬間

（四工區以降）

福井—木田間

（二料二百米）

越美南線 北濃—北宍馬間（十八料八百十九米）

三江線 濱原—三次間

（三次口—一工區以降、五十一料七百米）

大糸線 北小谷—平岩

（大町口十三、十五區）

三新線 十日市—三次間

（九工區、一料三百米）

伊佐線 北佐世保—潜龍間

（工區未定、十六料六百米）

伊東線 初瀬—伊東間

（六工區、五料三百米）

日ノ影線 日平—日ノ影間 (六工區)

本郷線 可計—本郷間 (八工區以降)

廣島—可部間

(買收區間 十七料五百八十米)

豐橋線 氣賀—二俣間

(五工區以降 十六料)

宇和島線 下宇和—八幡濱間

(五工區以降 十五料四百米)

北宇和—宇和島間 (一料六百米)

幌加—三股間

(四工區 六料二百米)

宮原線 麻生—宮原間

(三工區以降 十六料)

名雨線 白樺—奧大學間 (西口三工區)

熊牛内—初茶志内間 (東口二工區)

川口線 宮下—川口間

(五工區以降 七工區 十五料)

只見線 大白川—只見間 (五工區以降 二十四料)

川越線 南古谷—飯能間 (三工區以降 十八料)

窪川線 笹場—窪川間 (四工區以降)

曰田線 寶珠山—彦山間 (二、三、四工區)

今福線 濱田—今福間 (全線十四料四八四米)

樽見線 山添—樽見間 (三工區以降)

古江線 大始良—古江間 (四工區以降)

年岐線 日和佐—年岐間 (七工區以降)

女川線 渡波—女川間 (二工區)

南谷線 倉吉—南谷間 (全線十料六百米)

小名濱線 平—小名濱間

(全線 十三料九百八十一米)

長倉線 長倉—太子間 (全線 六十二料八百八十米)

福山線 知内—福山間

(ニ工區以降、四十一料)

日中線 一 日中間 (ニ、三工區)

金石線 花巻—金石間 (全線、九十料五九八米)

奥名田線 小濱—奥名田間 (全線、九料三九二米)

鷓ヶ岡線 殿田—鷓ヶ岡間 (全線、二八料五〇〇米)

佐久間線 二 俣—佐久間間 (全線、三五料四〇〇米)

建設豫算と事業量の均等を提唱

國鐵建設線の豫算は從來殆んど公債を以つてこれに充てんとする
建前にあつたが、昨十年度に於いては、三千八百萬圓を公債に因り
一千萬圓は運輸收入より補填し、別途に東北振興會の決議に基いて
東北各線の年度繰上げによつて三百五十萬圓を計上してゐる。別途
額は表面の建前としては公債に基く事になつてゐるが、實質的には
運輸收入から支出する方策に出で、ゐて、昨年度建設費増額は五千

一百五十萬圓が計上されてゐたのである。而して年度末の決算に因
ると昨十年年度豫算は四百萬圓を超え、費額が餘剩費を生じてゐて、
實に別途支出額以上に上る豫算の餘剩を生じてゐる。これが理由を
爲してゐるものは、總選舉以來、二、三六事件等の發生によつて事
務の溢滞を來したことに一半の原因を有してゐる様であるけれども、
實際問題としては、建設事業量と豫算の均衡が保たれてゐないといこ
ろに重大な素因を持つてゐる。

豫算を多額に計上しても、これに伴ふ事業量を有さない場合に於
ては、餘剩費を生ずるのは當然の理であつて、大局から觀察した場
合、現下の建設事業が正に其の状態に置かれてゐる。本年度は建設
實行豫算總額四千九百萬圓が査定されてゐるが、この豫算額は昨年
度より繼續して計上することになつてゐた東北各線の繰上げに充當
する豫算及び、新線として實行せんとする二十線の本年度振當額を
も含有するものであつて、これを昨十年度に比較するときに於ては、
百五十萬圓の減少を來してゐる。若し既定計畫面に基いて豫算縮成

を行つたとしたならば、本年度豫算は四千八百萬圓の基本額のほか
 に、東北線上げ線の三百萬圓、それに新線豫算を加算し、昨年度豫
 算額より増加しなればならないのは當然の實情にあるのだが返つ
 て減少を求いてゐるのは、當局者が事業量と豫算額の均衡を圖らん
 とする意圖に出で、あるに外ならない。これを換言すると、表面上
 のそれより内面の充實に意を用ひてゐることになるのたか、尠く共
 現下の豫算額維持を保たんとするにほ、今後事業量を相當増加しな
 ければならないことは言を俟たない所であつて、この意味に於ても
 建設新線を実行に移す必要があるは何人と謂へ共異存のないところ
 であらう。然かも國鐵交通状態を一瞥するとき、國防上、地方資源
 開發上、必須の急を要する豫定線は極めて多く、これを徒らに實施
 遷延の儘に置くといふことは國家經濟上の観点からしても、甚だし
 い矛盾であると言はなければならぬ。事業量と豫算の均衡は當然
 保つべきではなからうか。

線路選定方針に基き 大隧道陸續と出現

建設線の敷設に當つては、從來技術上乃至は經濟上の見地に基い
 て、隧道コースはこれを迂回せんとする選定方針をとつてゐたが、
 技術の進歩は洵に日進月歩の實情にあつて、正に往年のそれに比較
 し天地の差を為してゐるが、隧道掘鑿工費の如きも漸次減少されつ
 、あつて線路選定上必ずしも隧道を迂回しない方策に出で、あるた
 め從來懸案となつてゐた大隧道も着々出現せんとする裁運に向ひつ
 、あつて、試みに現在掘鑿中（一料以上）のもの及び掘鑿確定に至
 つてゐる隧道を擧げると次の如き状態にあるのである。

△現在掘鑿中の隧道

- 夜晝隧道 (八幡濱線) 二料八百米
- 法花津隧道 (宇和島線) 一料六百米
- 鳥賊坂隧道 (西紀勢線) 一料二百九十米

- 仙山隧道 (仙山線) 五杆三百米
- 釘野隧道 (水俣線) 一杆二百米
- 宇佐見隧道 (伊東線) 二杆九百二十米
- 田代隧道 (伊佐線) 一杆三百七十米
- 名寄隧道 (名雨線) 一杆五百米
- 雨龍隧道 () 一杆五百米

△掘鑿確定せる隧道

土倉隧道 (釜石線) 三杆二分

これは盛岡建設所管の釜石線大橋—足ヶ瀬間に介在するものであつて同線三、四工區該當するが、三工區(二杆)は五月起工せんとしてゐる(請負施工)

足ヶ瀬隧道 (釜石線) 二杆

釜石線一工區に介在し、五月起工(請負)

真那板隧道 (大系線) 三杆

長岡建設所管の大系線十五工區にあるもので今秋起工(直轄)

施工の見込

彦山隧道 (日田線) 四杆三百七十米

熊本建設所管の日田線四工區に介在するもので、九州第一の大隧道とされ今秋起工の豫定を有す(請負施工の見込み)

滝ヶ原隧道 (川口線) 一杆二百二十米

東京建設所管の川口線六工區に介在する今秋には起工の豫定(請負施工)

隼人隧道 (川口線) 一杆

川口線五工區にあるが、起工は今夏の豫定で請負施工の方針

六十里越隧道 (只見線) 四杆二百米

長岡建設所管の只見線路工區に介在し、着工期は未定である(請負、直轄未定)

以上は明らかに線路選定を決定せるものであつて、掘鑿確定に至つてゐるが、線路選定の行はれない區間で具体化せんとするものを擧げらるならば

△掘鑿豫定の隧道

福島隧道 (福山線) 約一料

北海道建設所管の福山線四工區にあり、目下測量中である。

荒谷隧道 (福山線) 約二料

福山線終工區にあり目下測量中である。

洞ヶ峠隧道 (越美北線) 約四料五百米

選定未定のため確實となつてゐないが、越美線大野以降上穴馬間にあつて比較線として懸案になつてゐる油坂經由の場合は一料餘に短縮される事にならう。

仙岩隧道 (生橋線) 三料八分

新線として特別議會に提出の生橋に介在するか、協賛を得ると共に測量を開始する豫定である。

鐵道大臣 前田 米藏
 鐵道政務次官 田子 一民
 鐵道次官 喜安 健次郎
 鐵道省工務局長 平井 喜久松

▽建設局 (旭町區丸の内二丁目)

局長 河原 直文
 技師 佐藤 豪
 同 吉原 正明 (會中)
 一、計畫課
 課長技師 堀 越清六
 技師 大木 利彦
 同 宮本 保
 同 稻葉 通彦

技師 渡邊 貫
 同 齋藤 鼎
 同 小森 芳昌
 同 松越 春雄

一、工事課

課長技師 平山 復二郎
 技師 瀧洲 實烈
 同 (兼) 神津 康人
 同 河西 定雄
 同 西岡 宏治
 同 廣田 孝一
 同 (兼) 佐藤 周一郎 (洋行中)

▽北海道建設事務所 (旭川市宮下通七丁目)

所長技師 菊地 清
技師 新谷 昂
同 黒崎十太郎

技師 藤井松太郎
同 兒玉 孝藏

▼盛岡建設事務所

(盛岡市下厨川)

所長技師 岡田 實
技師 小出 賢治郎

技師 下村 博重
同 齋藤 卯之吉

▼秋田建設事務所

(秋田市橋山字長沼)

所長技師 佐藤忠三郎
技師 南 信一
同 村橋 恒造

技師 加納 儉二
同 佐久間七郎左衛門

▼長岡建設事務所

(長岡市旭町一丁目)

所長技師 小林 紫朗

技師 土本 基

技師 市川 順市

技師 荒井良二郎

▼東京建設事務所

(芝區汐留町三丁目 三七七四)

所長技師 佐武正一
技師 足立 貞嘉
同 伊集院 久

技師 岩田 實
同 今井 潔(洋中)

▼熱海建設事務所

(靜岡縣田方郡熱海町)

所長技師 星野 茂樹
技師 指石 洋八郎

技師 石川 九五
同 丹羽 良彦

▼岐阜建設事務所

(岐阜市高砂町四丁目)

所長技師 高井 信一
技師 善如寺秀太郎
同 牧野 健太郎

技師 武内 修
同 高原 芳夫

▽岡山建設事務所

(岡山市南方
電話六七四五)

所長技師 田代瑞穂
技師 渡邊寛治

技師 有馬宏
同 金井邦夫

▽米子建設事務所

(米子市弥生町)

所長技師 出島嘉吉
技師 沼田秀雄
同 風間武雄

技師 浅原重壽
同 大石重成

▽熊本建設事務所

(熊本市春竹町)

所長技師 浅間逸雄
技師 上山經亮
同 掠木修造

技師 石田啓次郎
同 三原嘉平
同 山本正吾

▽信濃川電気事務所

(新潟縣中魚沼郡千手町)

所長技師 釘宮磐
技師 阿部謙夫
同 渡邊義道

技師 中矢隆雄
同 小田金吾

▽山口建設事務所

(山口市上宇野令
電話七八〇、七八一)

所長技師 倉田玄二
技師 吉野徳一郎

技師 小宅習吉
同 岡本港

鐵道省建設指名請負人

(イロハ順)

イ

伊藤 甚作 山形縣飽海郡酒田市下内匠町一五

稻葉合資會社 京都府相樂郡木津町大字木津小字南垣外

今井 久吉 函館市會所町五六

今西 末吉 大阪市住吉區北畠中一ノ六〇

伊藤 龜太郎 札幌市北五條西八ノ一

石井 鶴次郎 東京市荒川區尾久町

石 黒 致 義 東京市四谷區尾張町五

株式會社 間組 東京市赤坂區青山南町一丁目一

株式會社 橋本店 東京市京橋區築地二丁目二五

橋本工業株式會社 東京市神田區旭町二番地ノ一

原 庄 組 和歌山市小野町二ノ二三

株式會社 原木組 横濱市中區蓬萊町三ノ一〇四

橋本 博介 小樽市錦町四四

ハ

林 直太郎 松山市新玉町一ノ八
 林 茂吉 長野縣南佐久郡臼田町字臼田六二
 羽原 音次郎 岡山市仁王町六〇
 阪神工業株式會社 神戸市神戸區榮町通四丁目三
 波多野 庄治 新潟縣北蒲原郡安田村大字保田
 西本 組 和歌山市小野町三ノ三〇
 合資會社西松組 東京市麴町區丸内二、六、八重洲ビル五階
 日本工業合資會社 東京市芝區三田功運町二三ノ一
 西山合資會社 岡山縣久米郡大井西村大字坪井下
 株式合資會社西村組 旭川市二條通四丁目左〇號
 合資會社西田組 福岡縣山門郡大和村中島七五三
 合資會社堀内組 札幌市北七條西四ノ五
 堀江工業株式會社 福島縣石城郡平町
 合資會社細野組 大阪市港區九條通一ノ九六
 星野合資會社 東京市芝區田村町三ノ一一ノ一

ホ

二

ト

株式會社飛島組 東京市麴町區富士見町二丁目五ノ五
 東海工業合資會社 東京市芝區濱松町二丁目一五
 戸田 利兵衛 東京市京橋區京橋一丁目三ノ四
 戸澤 八五郎 東京市麻布區森元町一ノ二七
 合資會社外山組 熊本縣熊本市
 東亞工業合資會社 山口市大字後河原一八四
 株式合資會社地崎組 札幌市南四條西七丁目六
 中央土木株式會社 東京市芝區田村町一丁目一
 中國土木合資會社 岡山市内山下相生町三ノ三〇
 大倉土木株式會社 東京市京橋區銀座二丁目四、一
 合資會社大阪橋本組 大阪市東區農人橋二ノ一二
 株式會社大林組 大阪市東區京橋三ノ七五
 合資會社大宮組 東京市神田區表神保町一〇
 鬼武 儀市 大阪市北區中之島四ノ三
 合資會社大島組 福島市杉妻町八

チ

ヲ

力ワ

奥田秀太郎 長野縣西筑摩郡大桑村野尻
 奥村太平 大坂市天王寺區北河堀町五四
 若林工業株式会社 大坂市東區高麗橋詰三一
 株式会社鹿島組 東京市京橋區旗町二丁目三番地
 加藤金次郎 富山市總曲輪
 合資會社勝呂組 静岡市日出町二〇
 合資會社川村組 札幌市南八條西四丁目二八六
 川北電氣土木株式会社 大坂市此花區上福島北三ノ一二二
 川本元三郎 廣島市大須賀町一〇八六ノ一
 岳南組 東京市麹町區永田町二ノ一
 合資會社金井組 東京市麹町區内幸町一ノ三東北ビル
 合資會社片平組 東京市本郷區湯島切通坂一八
 開出鹿藏 神戸市長田町三丁目三九
 米澤助五郎 東京市豊島區巢鴨六丁目一一九一
 米山保 山形縣最上郡新庄町金澤沖一〇四一

ヨ

夕

吉川康 奈良縣宇陀郡松山町上新一九二九
 合資會社高島組 新潟縣長岡市旭町一ノ一九七五
 竹内新太郎 函館市青柳町七三
 田島三好 東京市牛込區若松町一三
 武智正次郎 大坂市北區堂島濱二ノ六
 種田亥之助 鹿兒島市春日町一〇
 合資會社谷口組 札幌市北四條西三ノ一
 株式会社竹田組 東京市京橋區新富町一ノ四
 田中銀次郎 札幌市北三條西十四丁目
 田村貞吉 仙臺市北二番丁七五
 高原友平 岡山市上伊福二八三
 壬藤組 香川縣高松市
 鷗間禮藏 旭川市五條通九丁目左一〇
 中路萬次郎 京都市八條通り大宮西入
 中野喜三郎 東京市京橋區本八丁堀二丁目北櫻河岸

ナツ

永沼組 旭川市三條通二丁目左九號
 永砂喜與 京都府竹野郡鄉村字高橋一〇
 成田文吉 青森市南町字橋本五一
 栗原源藏 秋田市龜ノ丁東土手町二九
 楠見忠三郎 岡山市西田町十九
 ヤ 山路時也 東京市芝區芝公園五號地ノ一
 山下源助 鹿兒島市武町五〇八
 山田足穂 札幌市北三條東二ノ二
 山口忠五郎 静岡縣志太郡西益津村田中一三〇
 山形末吉 東京市京橋區旗町三ノ一
 矢野彌治郎 東京市麹町區内幸町大阪ビル新館六
 マ 合資會社前田組 東京市芝區愛宕町二ノ一
 合資會社丸山組 福島縣石城郡平町字田町五七
 株式會社松本組 廣島縣吳市中通一ノ一〇
 松浦伊平 高松市西内町四

松尾清一 佐賀市上多布施一四
 フ 株式會社増田組 京都府紀伊郡伏見町京町北七ノ十六
 株式會社藤原組 姫路市北條口一〇一
 藤原捷松 岡山市野田屋町二二五
 藤田一郎 廣島市大手町八
 コ 小柳寅次 新潟縣南蒲原郡加茂町一〇三九
 株式會社小林組 麹町區内幸町一ノ三正永堂ビル三階
 小林徳一郎 小倉市大字室町一五
 小山代吉 仙臺市外記町九
 株式會社鴻池組 大阪市西淀川區傳法町北三ノ六七
 古賀正道 福岡縣朝倉郡朝倉村大字古毛一七一八
 テ 鐵道工業株式會社 東京市京橋區銀座西六丁目六
 帝國工業株式會社 東京市麹町區内幸町幸ビル
 ア 荒井合名會社 旭川市一條六丁目右四號
 旭土木合資會社 東京市麻布區西町二十三番地

合資會社有賀工務所 東京市牛込區余丁町一九
 合資會社有田組 東京市本郷區本郷一丁目七
 相澤重吉 秋田市西根小屋仲丁一〇
 株式會社逢澤組 東京市澁谷區金王八
 青木次郎 水戸市上仲町五〇五
 株式會社安藤組 東京市麴町區永田町二ノ一
 淺野名郎右衛門 札幌市南五條西八ノ十一
 淺見詢二 新潟縣岩船郡村上町字本町
 佐藤工業株式會社 富山縣惣曲輪二〇三
 坂根惣太 島根縣那賀郡廣田町大字淺井
 合資會社坂本組 東京市牛込區新小川町三ノ三〇
 木村延次郎 京都府綴喜郡井手町廣田三六
 木下新太郎 和歌山市谷町一
 菊地組 米子市東町九三
 工 讓原為次郎 神奈川縣足柄下郡國府津町一三三八

サ

キ

工

メ

ミ

シ

ヒ

モ

明治工業株式會社 東京市日本橋區江戸橋二丁目六
 合資會社宮地鐵工所 東京市城東區南砂町九丁目二四七〇
 溝口才太郎 大分市大字大分三九〇
 水野甚次郎 廣島縣吳市宮原通八ノ五
 宮崎徳市 長崎縣南高來郡島原町七九二
 白井留吉 岩手縣和賀郡黒澤尻町一三二
 白澤治太右衛門 新潟縣西頸城郡糸魚川町大字大町八
 澁谷源吉 函館市谷地頭町一〇〇
 合資會社清水組 東京市京橋區寶町二丁目一
 下田組 東京市赤坂區溜池三一
 柴田傳吉 京都市下京區河原町西入真町五四
 合資會社菱田組 札幌市南八條西八丁目一
 森本千吉 大阪市天王寺區堀越町七四
 森田福市 廣島市西地方町一ニ八
 森榮藏 大阪市北區堂島上二丁目三九

七 株式会社 錢高組 大阪市西區土佐堀通三ノ二四
 賴崎初三郎 函館市榮町二三一
 又 鈴木辰五郎 東京市京橋區銀座六ノ二

昭和十一年五月五日印刷
 昭和十一年五月十日發行

發行兼編輯 東京市神田區淡路町二ノ二五
 印刷人 山澤見道

不許
 複製

發行所 東京市神田區淡路町二ノ二五
 事業興信社
 振替東京六六〇九四番



終