

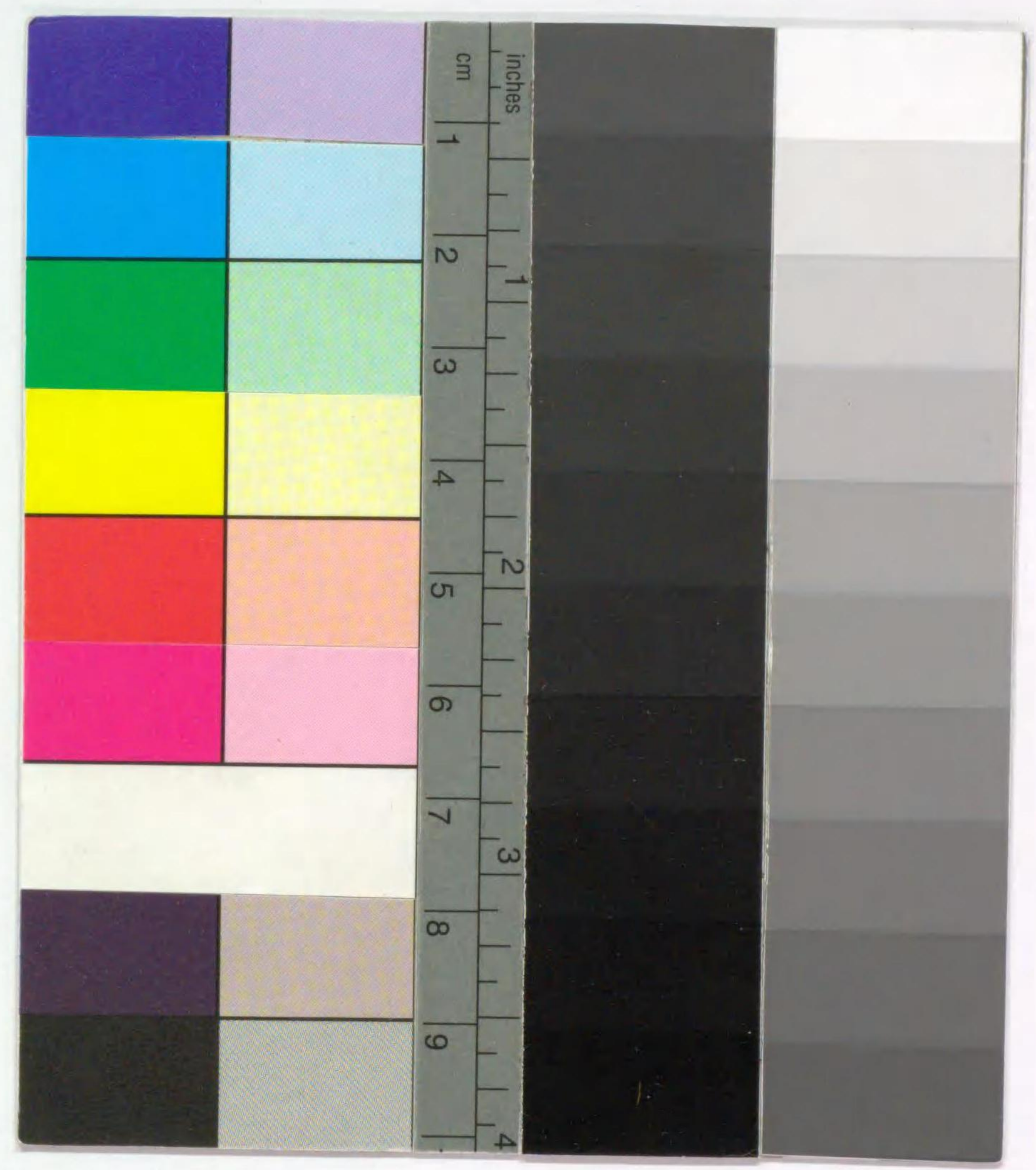
549
372

國有鐵道
國際
聯絡運輸史

549-372



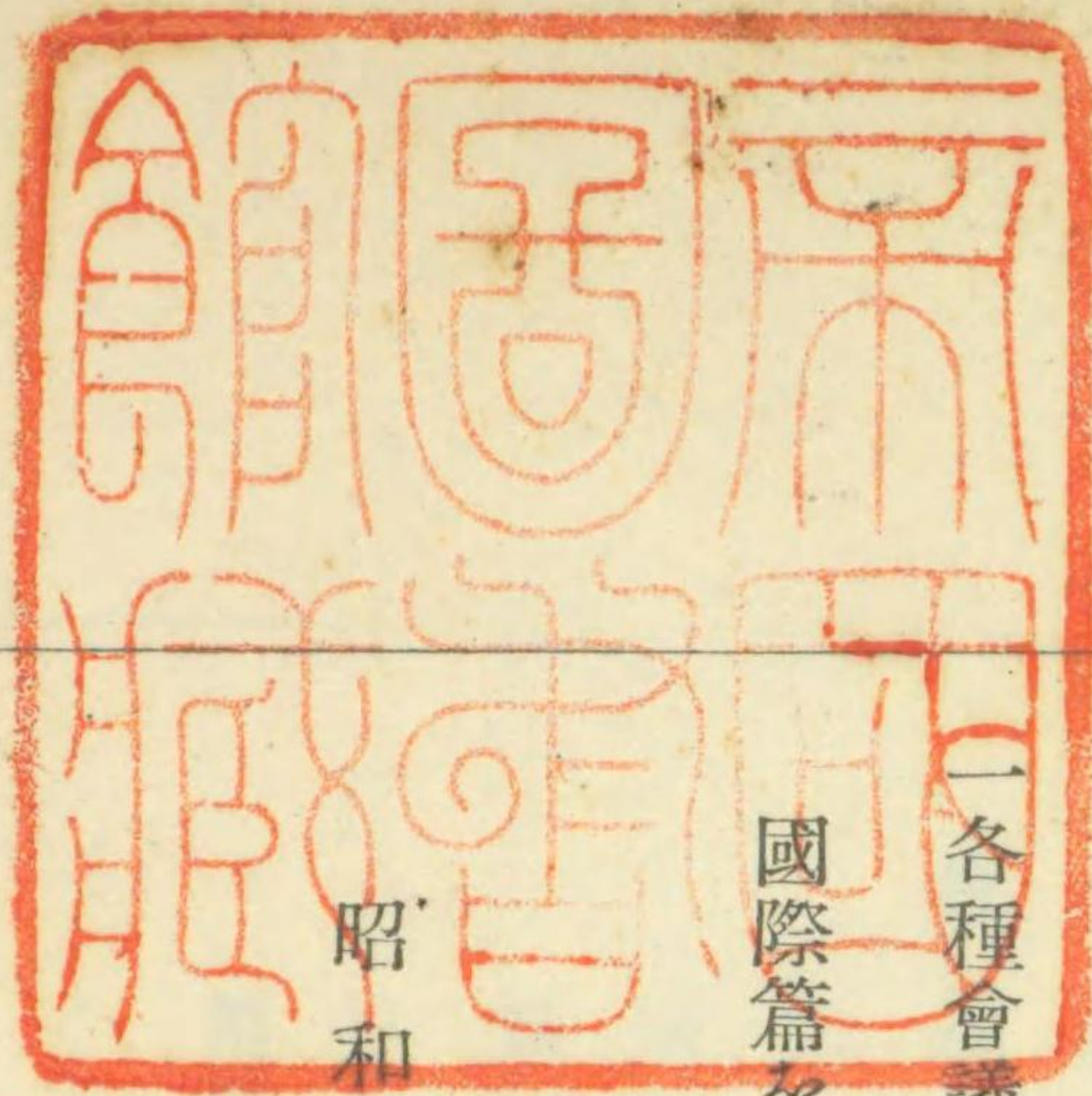
1200501507515



昭和三年一月

國有鐵道國際聯絡運輸史

鐵道省運輸局



昭和三年一月

一各種會議又は規定の詳細については各種議定書、議事録又は鐵道法規類抄國際篇を参照せられたい。

一本書は國有鐵道に於ける國際聯絡運輸の變遷の概要を述^り寄^るもの也。

凡例

鐵道省運輸局



549-372

目次

緒言.....一

第一編 日滿、西歐聯絡運輸.....三

第一章 その創設(日滿旅客聯絡運輸).....三

第二章 その擴張.....二六

第一 日滿露旅客聯絡運輸.....二六

第二 シベリヤ經由旅客國際運送.....一九

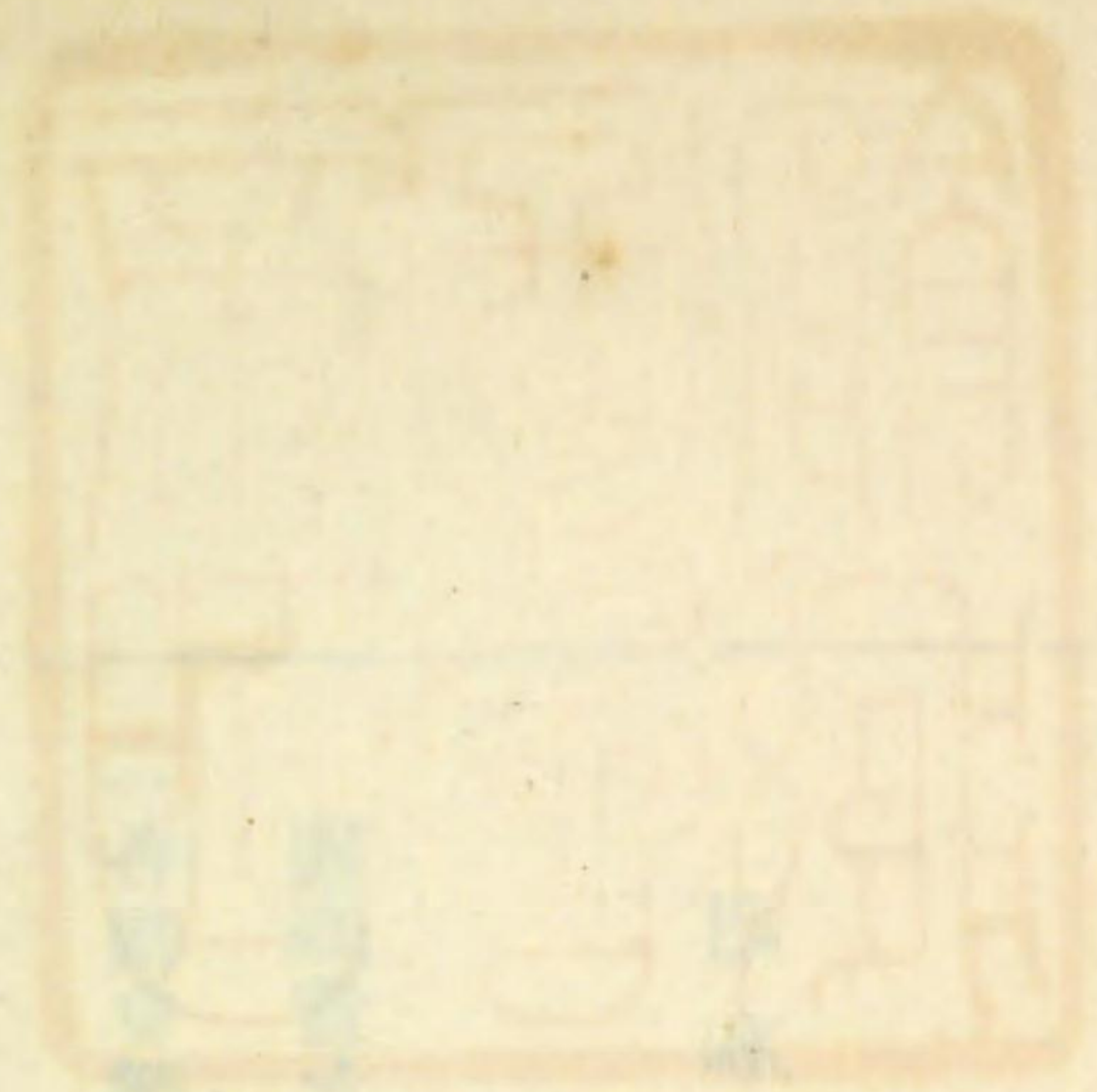
第三 世界周遊券及東半球一週周遊券.....二二

(附) ウラヂオストック航路連絡列車.....二二

第四 貨物の聯絡運輸.....二四

(一) 一般貨物の聯絡運輸.....二四

(二) 日本産生絲のシベリヤ經由モスコ―直送.....二七



客観本



二

第三章 その杜絶……………三元

第四章 その復活……………三

 第一 日中蘇聯絡運輸會議……………三

 第二 歐亞聯絡運輸第一回會議(モスコイ會議)……………三六

 第三 歐亞聯絡運輸第二回會議(ベルリン會議)……………三元

 第四 日滿聯絡運輸第六回會議……………三

第二編 日支聯絡運輸……………四

 第一章 その創設……………四

 第二章 その擴張……………五

 第三章 懸案……………五

第三編 米亞聯絡運輸……………六

 年表……………六

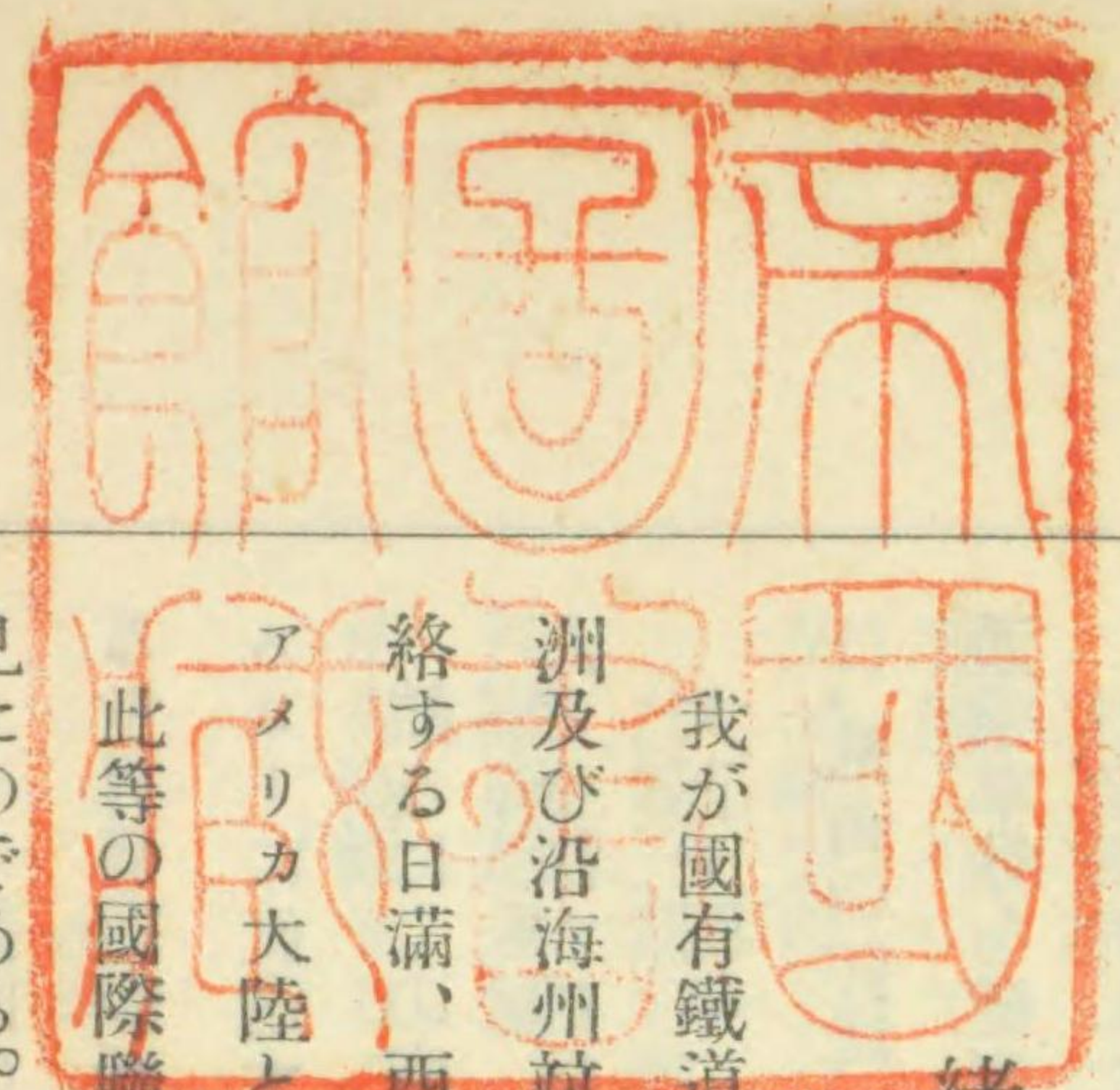
附圖……………六

國有鐵道國際聯絡運輸史

緒言

我が國有鐵道に於ける國際聯絡運輸は分類して三とすることが出来る。第一は北滿洲及び沿海州並に此の地方を經由してヨーロッパロシヤ又は廣くヨーロッパ諸國と聯絡する日滿、西歐聯絡、第二は隣國支那との日支聯絡、第三は太平洋航路を介して北アメリカ大陸と聯絡せんとする米亞聯絡是である。

此等の國際聯絡は創設以來まだ二十年にしかならぬが、其の間可なり複雑な變遷を見たのである。我が國に於ける國際聯絡の嚆矢は日滿聯絡であるが、此の聯絡の出來上るには兩三年の日子を要した。即ち明治四十年の六月ロシヤに交渉を開始し、樽俎折衝の結果四十二年三月に至つて漸く旅客の聯絡についてだけ協定が成立した。然し



國際聯絡も一度途が開けると急速に發展し續いてヨーロッパロシアの鐵道を含む日滿露旅客聯絡が出来、四十三年には日滿貨物聯絡の協定が成立し、大正二年には廣くヨーロッパ諸國の鐵道と握手し、更に續いて東半球を一週する周遊券並に世界を一週する世界周遊券が設定された。又四十五年三月には日本產生絲を陸路シベリヤ經由でモスコーに直送する便法が出来た。

然るにこの廣汎な國際聯絡も歐洲の天地を席卷した世界戰爭の餘波を受けてその殆んど全部が破壊され、シベリヤ經由の國際交通路は閉塞された。

大正十四年二月日露間の國交が回復すると共に國際聯絡運輸も漸く復舊の機運に向ひ、兎角の經緯を経て昭和二年八月一日からソヴィエト、エストニヤ、ラトヴィヤ迄は直通乗車券を發賣し得るに至り、廣く歐洲各國の鐵道とも漸次聯絡を開く運びとなつた。支那との聯絡は稍々後れて大正二年春、日本の鐵道と支那國有鐵道京奉線間に旅客聯絡の協定が成立し、同年十月始めて實施された。而して日支聯絡は世界戰爭に禍されることもなく着々と發達し、參加鐵道、聯絡徑路共にその範圍を擴張され、乗車券

の種類も多くなり、其他旅客聯絡の施設は大いに改善されて來た。貨物聯絡の問題は永らく懸案となつてゐたが、これも最近解決されて實現の第一歩に入つた。

米亞聯絡については大正七年四月、日支兩國の鐵道と太平洋の汽船會社の代表者が協議したのであるが、實施の運びに至らず、その後大正十五年、この問題が再燃したが、又一時立消えの状態になつてゐる。

此等三種の聯絡運輸はそれ〴〵獨特な發達をしたのであるから、以下第一編日滿、西歐聯絡運輸、第二編日支聯絡運輸、第三編米亞聯絡運輸として此等の聯絡運輸の沿革を概観することにしよう。

第一編 日滿、西歐聯絡運輸

第一章 その創設 (日滿旅客聯絡運輸)

我が國は一は島國であるのと、また一は長い間の鎖國政策のため久しく國際社會が

ら孤立してゐた。世界から漸くその存在を認められたのは明治二十七八年戦役に勝つてからのことである。次いで明治三十七八年戦役の結果ロシアから樺太の南半分と長春旅順間の鐵道及び關東州の租借權を譲り受けてアジヤ大陸に乗り出してから漸く國際社會に於て發言權を得たのである。

國際聯絡運輸の問題を生じたのもこの時以後の事である。即ち日露講和條約第六條(註一)に據つて長春旅順間の鐵道四百三十七哩の讓渡を受けたので、この鐵道を経営するために南滿洲鐵道株式會社(註二)を設立したのである。ところで南滿洲鐵道を十分に繁榮せしめ、その交通上の使命を全うせしめるには如何しても東清鐵道(今の東支鐵道)(註三)と握手しなければならぬ。即ち國際聯絡運輸を開かなければならぬ、と云ふ問題が起つたのである。

(註一) 日露講和條約第六條 露西亞帝國政府ハ長春(寬城子)旅順口間ノ鐵道及其一切ノ支線並同地方ニ於テ之ニ附屬スル一切ノ權利、特權及財産及同地方ニ於テ該鐵道ニ屬シ又ハ其利益ノ爲ニ經營セラルル一切ノ炭坑ヲ補償ヲ受クルコトナク且清國政府ノ承諾ヲ以テ日本帝國政府ニ移轉讓渡スヘキコトヲ約ス

兩締約國ハ前記規定ニ係ル清國政府ノ承諾ヲ得ヘキコトヲ互ニ約ス

(註二) 南滿洲鐵道株式會社は明治三十九年六月勅令第一四二號に依つて設立されたもので「滿洲地方ニ於テ鐵道運輸業ヲ營」む、その資本金四億四千萬圓、政府の出資二億二千萬圓、本社を大連に置き、支社を東京に置く、明治四十年四月一日より營業開始、長春大連間、奉天安東間を主要區間とし、その開業哩六百八十哩(昭和二年五月)、軌間四呎八吋半。

尙明治三九、六、勅令第一四二號南滿洲鐵道株式會社ニ關スル件、明治三九、八、秘鐵第一四號會社設立ニ關スル遞信、大藏及外務三大臣ノ命令書、南滿洲鐵道株式會社定款及鐵道省編「支那之鐵道」七二頁以下參照

(註三) 日本ではもとは東清鐵道と云ひ、今は東支鐵道と云ふ、支那本國では東省鐵路と云つてゐる。

この鐵道は露國承辦即ちロシアの經營であるが、最近支那の國權回收熱の盛んなるものあり、この鐵道を支那の國有鐵道にしようとし、ロシアの勢力の排除に努めてゐる。本線を滿洲里ボグラニーチナヤ間とし哈爾賓寬城子間を支線とす、全長千七十哩、軌間は廣軌五呎である。

そこで我が國では其の必要を豫見して協定された日露講和條約第八條(註四)に據り四十年六月ロシア當局と商議して「滿洲ニ於ケル日露鐵道接續業務ニ關スル假條約」を

締結し、以て割讓線路の境界點、境界點に於ける線路の接續方法、兩接續驛間に於ける旅客貨物の輸送に關する事項を協定し、尙この條約の追加條約を以て、「兩國諸鐵道間ニ旅客及貨物ノ直接交通ヲ開始セムカ爲成ルヘク速に特別協定ヲ遂ケムコト」を約した。

(註四) 日露講和條約第八條

日本帝國政府及露西亞帝國政府ハ交通及運輸ヲ増進シ且之ヲ便易

ナラシムルノ目的ヲ以テ滿洲ニ於ケル其ノ接續鐵道業務ヲ規定セムカ爲成ルヘク速ニ別約ヲ締

結スヘシ

依つて南滿洲鐵道會社はロシヤと交渉の末明治四十年七月セント・ピーターズブルグ(今のレーニングラード)に於て『南滿洲鐵道及東清鐵道停車場間ノ聯絡運輸ニ關スル兩會社間ノ約定』と云ふ取り極めを結び聯絡運輸を始めようとしたのであるが、遂に實施の運びに至らなかつた。

その實施の運びに至らなかつた理由は蓋しロシヤは是より先きウラヂオストックといふ軍港であり商港である港をば極東に於ける策源地として經營してゐたのであるが

ウラヂオストック中心の極東政策

大連中心の極東政策

ウラヂオストック港は不凍港でないために、何處か南の方に不凍港を得たいと種々苦心した結果、遂に大連、旅順を租借し、且之に哈爾濱から聯絡する鐵道を敷設して、從來ウラヂオストックを中心とした極東政策をば大連中心の極東政策に變更してゐたのである。然るに日露講和條約に依つて長春旅順間の鐵道を日本に讓渡さなければならぬこととなつたので、已むを得ず大連中心主義を棄ててウラヂオストック中心主義に後戻りすることとなつたのであるから南滿洲鐵道と聯絡運輸を始めることはウラヂオストックの繁榮を阻害するものとして之を喜ばなかつたからである。

然し日本としてはどうしても聯絡を始めなければならぬ、さもなければ南滿洲鐵道は唯の地方的の鐵道となつてしまつて、アジア大陸に於ける世界の交通路としての使命を全うする事が出来ない、即ち國際聯絡を始めるといふことは南滿洲鐵道にとつては死活問題であつたのである。そこで時の南滿洲鐵道總裁後藤男(今の子爵)は明治四十一年五月、自ら露都に出かけて行つて、重立つた政治家に會つて南滿洲鐵道と東清鐵道と提携することの利益であることを胸襟を開いて説いた結果、時の東清鐵道副

總裁ウエンツェル及び時の大藏大臣ココツソフ等との間に意思の疏通が出来、歸朝後更に運輸關係者を露都に送つて協議せしめやうとの約束が纏まつた。

又一方に於ては其の當時ウラヂオストックと敦賀との間にはロシヤの義勇艦隊と大阪商船會社とが一週三回の定期航海をしてゐたのであるが、東清、シベリヤ鐵道(註五)との聯絡は義勇艦隊のみ之に當たり大阪商船會社は全く除外されてゐた。そこで大阪商船會社は何とかして、自分の會社も此等の鐵道と聯絡を始めたいといふ考を持つて四十一年一月遞信省に對して聯絡乗車券を賣ることが出来るやう交渉して貰ひたいと申請して來た。遞信省でも之を尤もなことと思つて、二月、外務省を介してその交渉を始めたるたのである。

斯くして東清、シベリヤ鐵道との聯絡については一方にはウラヂオストック關係に於て外務省を介してロシヤの中央政府と交渉を試み、一方には南滿洲鐵道の關係に於て東清鐵道と握手すべく努力しつつあつたのである。

シベリヤ鐵道

(註五) シベリヤ鐵道とはロシヤのシベリヤ諸州を貫通横斷する四大鐵道の總稱で、その四大鐵

道とは東から順に言へば次の通である(附圖参照)

一ウスリー鐵道

ウラヂオストック、スコオロージノ間(單)

一、二三〇哩

ニコリスクウスリースキー、ボグラニーチナヤ間(單)

七六哩

ボチカレオ、ブラゴエシチエンスク間(單)

六七哩

二ザバイカル鐵道

スコオロージノ、インノケンチエフスカヤ間(半ば複)

一、三二〇哩

三トムスク鐵道

インノケンチエフスカヤ、ノオシビルスク間(複)

一、一〇〇哩

四オムスク鐵道

ノオシビルスク、チユーメン間(半ば複)

六四二哩

オムスク、チエリヤビンスク間(單)

四九〇哩

ところで恰度この時に當つて漸く東清鐵道と南滿洲鐵道との間の線路の接續が出来上つた。哈爾濱から南の方百五十哩ばかりのところ、寛城子があり、その南、蒙家屯迄七哩が中斷されてゐたのであるが、明治四十年の末から四十一年の春にかけて露都

で會議を開いて協議した結果、中間に長春停車場を設けて、南滿洲鐵道を長春迄延長し、長春寬城子間に迂回線路を設け、兩驛の中間を兩鐵道の分界點とし、南滿洲鐵道は四呎八吋半の軌間を以て寬城子に入り、東清鐵道は五呎の軌間を以て長春に入ることにし、又旅客列車は總て長春に於て接続し、貨物列車だけ北行のものは寬城子、南行のものは長春に入ることになったのである。

*斯くて線路の接続が出来たものだから聯絡運輸の問題が起つたのである。然し前にも述べたやうに後藤男が露都に出かけて行つた時の約束は單に南滿洲鐵道と東清鐵道との間に聯絡を始めようといふだけであつて、南滿洲鐵道を介して日本内地の鐵道と聯絡を始めようとか、又ウラヂオストックに於て大阪商船會社との聯絡をも協定しようとかいふ迄には話は進まなかつたのである。然し我が國はロシアの鐵道と日本内地の鐵道との間にも聯絡を開きたいといふ希望を以て種々ロシア政府に交渉したのであるが、ロシアはなかなか之に應じなかつた。そこで我が國では、ロシアの鐵道を研究かた／＼行つて交渉してみたらよからうといふので四十一年十一月、遞信省、大阪商

船會社、南滿洲鐵道會社の人々が露都に向つて出かけて行つたのである。出かけるときは到底聯絡運輸の協議をする迄には至るまい、ロシア鐵道の規定でも研究して來ようといふ積りであつたのであるが、幸にして露都に着く頃までにはロシア當局の感情も稍緩和されて協議に應ずることになった。そこでその年十一月の末から翌四十二年の三月にかけて露都に於て南滿東清聯絡運輸並に日滿聯絡運輸に關する第一回會議を開いた。その結果旅客聯絡についてだけ協議が纏まつたので、東清鐵道、ウスリー鐵道、南滿洲鐵道、鐵道院、ロシア義勇艦隊、大阪商船會社の間に大連經由とウラヂオストック經由に依つて旅客、手荷物の聯絡運送を開始することになった。東清鐵道と南滿洲鐵道との間の聯絡は南滿東清聯絡、東清、ウスリーの兩鐵道と日本側の鐵道との聯絡は之を日滿聯絡と稱し、後者は明治四十三年四月一日から實施することとなつた。これが我が國に於ける國際聯絡運輸の嚆矢である。

今第一回會議で纏まつた日滿聯絡運輸の概略と共に國際聯絡に於ける一般的問題を併せ述べることにする。

(一) 參加運輸機關及び取扱驛

(イ) 鐵道院

新橋、平沼、京都、大阪、神戸、下關、門司、長崎、敦賀

(ロ) 東清、ウスリー兩鐵道

ウラヂオストック、ハバロフスク、哈爾濱、チチハル、ハイラル、滿洲里

(二) 徑路はウラヂオストック又は大連經由とする事、後安奉線の改築工事が出来上り(四十四年末竣工)、鴨綠江の鐵橋も出来たので、朝鮮經由の徑路が追加された。

(三) 運賃は地方的運賃の合算額とすること、これは國際聯絡で普通用ひられてゐる聯絡運賃設定の原則である。

(四) 乗車券の通用期間は最初は參加運輸機關の通用期間の通算日數としたが後三十五日に改めた。國際聯絡に於ては通用期間は概ね參加運輸機關の通用日數に關係なく、一箇月とか、三箇月とか、六十日とかいふ定め方をする。

(五) 聯絡運輸規則

國際聯絡運輸を行ふに當つては當事國間に共通なる運輸法規を制定する必要がある。然しこの共通法規を作ることには困難なことである。といふ譯は何れの國も各々その國の特異の立場なり、事情なりに應じて夫々獨特の法規を有つて居る。その異なつたもの間に共通點を見出すことは容易なことではない。然し共通法規が無ければ聯絡運送は不可能であるから是非とも制定しなければならぬ。然らば如何なる方法に依つて之を設けるか、普通二種類の方法がある。その第一は國際條約主義であつて、關係國の間に國際條約を以て運輸法規を協定し、其の條約實施の結果恰かも各國の鐵道に對して共通な法規が存在すると同様の結果を來さしめるものである。ヨーロッパ内の國際運輸に關するベルン協約(註六)は此の方法を採用したものである。

第二の方法は私契約主義であつて、關係鐵道が相互に私契約を以て共通法規を必要とする事項について取極めを結び、關係鐵道所屬國に於てはそれら必要な立法手續を取り、此の立法手續の結果鐵道相互間の契約をば適法に施

行することを得しめるものである。

我が國が國際聯絡運輸に於て採用してゐるのはこの第二の方法である。日滿聯絡に於ては關係運輸機關間に約定(註七)と賃率規則(註八)を締結し、鐵道院ではこれに基いて鐵道院告示及び總裁達を制定公布(註九)したのである。そして外國の規定を鵜呑にすれば協議が早く纏まるので大體に於て差支ない限りロシア側の原案を鵜呑にし、そしてその約定や賃率規則をそのまま鐵道院の規定として公布したために内地の規定と甚だ調和のとれない難解なものが適用されることになつた。

尙貨物聯絡運送の問題も第一回議會に提議されたのであるが、論議沸騰し、遂に完全な協定を得るに至らなかつた。

貨物聯絡の問題については更に後に述べる。

ベルン條約

(註六) ベルン協約は又ベルン條約とも云ひ、スイスのベルンで締結されたからこの名がある。

ヨーロッパ大陸の各國間の旅客、貨物聯絡運送に關する條約である。詳しくは「貨物ノ鐵道運送ニ關スル國際條約」、「旅客及手荷物ノ鐵道運送ニ關スル國際條約」と云ひ、現在フランス、ドイツ、オーストリア、ハンガリー、ポーランド、ダンチツヒ自由市、リトワニヤ、ラトヴィヤ、エストニヤ、フィンランド、スウェーデン、ノールウエー、デンマルク、オランダ、ベルギー、イスパニヤ、ポルトガル、イタリヤ、スイス、ルクセンブルグ、ギリシヤ、セルブ・クロアチア・スロヴェニア、チエツコスロヴァキヤ、ブルガリヤ、ルーマニヤの二十四箇國一自由市の間に締結されてゐる。旅客聯絡に關するもの、貨物聯絡に關するもの、共に第一編條約の目的及範圍、第二編運送契約、第三編鐵道の責任及訴訟、第四編雜則とし、何れも六十三箇條より成り、前記各國間の聯絡運輸に關し詳細に規定してある。最初一八九〇年(明治二十三年)に締結され、其後數度修正され、一九二三年(大正十二年)大改訂を加へられた。原文はフランス語、ドイツ語及びイタリヤ語で書かれ、フランス語のものが基準となつてゐる。

(註七) 約定は或は協定と云つてもよいであらう。聯絡運輸の設定に關する關係運輸機關間の關係を定めたもので、聯絡驛は何處と何處にしようかと、運賃はどんなものを採用しようかと、荷物の引繼方法とか、關係運輸機關の代表者の會議を如何するか、聯絡運輸事務の管理者を如何するか、といふやうな事を決めたものである。

(註八) 賃率規則とはタリフの譯であるが、適譯ではない。運輸機關對其の利用者間の關係を定めたもので、賃率のみならず、一切の運送條件を規定したものである。

- (註九)
- 一 日滿聯絡運輸旅客及手荷物賃率規則、明治四三、三、告示第一三號
 - 二 日滿旅客聯絡運輸加入運送業者相互ノ關係ヲ定ムル約定、明治四三、三、達第一七七號
 - 三 日滿旅客聯絡運輸ニ關スル諸計算規則、明治四三、三、達第一七八號

第二章 その擴張

第一 日滿露聯絡運輸

斯くして日滿聯絡は開始されたが、是は單に我が國と北滿洲及び沿海州間の聯絡に過ぎないので、更に日露間の交通を促進する目的を以て明治四十二年一月露都に於てヨーロッパロシアの鐵道(註一〇)と我が國有鐵道との間に日滿露聯絡運輸會議を開き、協議が纏つたので明治四十四年三月一日から日滿露旅客、手荷物の聯絡運輸(註一一)を始めたのである。

この日滿露聯絡はその參加運輸機關として日滿聯絡の場合に於けるものにシベリヤ及びヨーロッパロシアに於ける鐵道を加へたものであつて従つて取扱驛も増し、乗車

券の通用期間も長くなつたが運賃算定の基礎とか乗車券の様式とかまた賃率規則とかいふやうな聯絡運送の内容は日滿聯絡の場合と殆ど大差ないのである。

- (註一〇) ヨーロッパロシアの鐵道の主なるものは現在左の如し(附圖参照)
- 一 シベリヤ鐵道に接続してモスコフ方面に至るもの
イ ペルミ鐵道
チユーメン、ウヤツトカ間(單) 七三〇哩
 - ロ セーウエルナヤ(北部)鐵道
ウヤツトカ、モスコフ間(一部複) 五八〇哩
 - 二 モスコフよりクリミヤ半島方面に至るもの
イ モスコフスコ、クールスカヤ鐵道 三三〇哩
モスコフ、クールスタ間(複)
 - ロ ユーリジナヤ(南部)鐵道
クールスク、セバストポリ間(半ば複) 六二〇哩
 - 三 モスコフよりレーニングラード及エストニヤ國方面に至るもの
イ オクチャブリスカヤ(十月)鐵道
モスコフ、レーニングラード間(複) 四〇〇哩

ロ セーヴエロ・ザーバドヌイエ鐵道

一八

レーニングレード、キンギセツプ間(單)

六〇哩

四 モスコーよりワルソー及リガ方面に至るもの

モスコフスコ、ベロルスコ・バルチースカヤ鐵道

モスコー、ネゴレロエ間(複)

五〇〇哩

スモレンスク、ピゴソオ間(單)

二〇〇哩

五 モスコーよりオデツサ方面に至るもの

イ モスコー、キエオ・オロネジスカヤ鐵道

クールスク、キエフ間(複)

三〇〇哩

ロ ユーゴ・ザーバドヌイエ鐵道

キエフ、オデツサ間(複)

四〇〇哩

六 モスコーよりコーカサス方面に至るもの

イ モスコー、カザンスカヤ鐵道

モスコー、リヤザン間(複)

一一〇哩

ロ リヤザンスコ、ウラリスカヤ鐵道

リヤザン、コヅロフ間(複)

一三〇哩

ハ ユーゴ・ボストーチヌイエ鐵道

コヅロフ、ロストフ間(複)

五二〇哩

ニ セーウエロ、カフカースカヤ鐵道

ロストフ、バク間(複)

五四〇哩

(註一一) 關係法規左の如し

一 日滿露聯絡運輸旅客及手荷物貨率規則、明治四四、二、鐵道院告示第七號

二 日滿露旅客聯絡運輸加入運送業者相互ノ關係ヲ定ムル約定、明治四四、二、達第八五號

三 日滿露旅客聯絡運輸ニ關スル諸計算規則、明治四四、二、達八六號

第二 シベリヤ經由旅客國際運送

斯くの如くにしてシベリヤ鐵道との聯絡は出來たが、南滿洲鐵道を十分に生かして働かせるには獨りロシヤの鐵道と聯絡したのみでは充分でないので、アジャ、ヨーロツバ間の幹線としてシベリヤ鐵道を世に紹介すると共に南滿洲鐵道も亦其の一要路であるといふことを世界に紹介するために我が國は日滿聯絡開始當時から『シベリヤ經

由旅客國際運送」(註一二)に参加したい希望を持つてゐたのであるが、ロシア側の意見では、聯絡運送の設定には階梯を要する、先づヨーロッパロシアの鐵道との間に聯絡を開いた後シベリヤ經由の國際聯絡に参加することにしたとのことであつたが、今や日滿露の聯絡も開始されたので、ロシア鐵道の紹介に依り明治四十三年七月ブルツセルで開かれた「シベリヤ經由國際聯絡運輸第五回會議」に於て我が國有鐵道、南滿洲鐵道及大阪商船會社がこの聯絡に加入することを承認されたので茲に年來の宿望を達することが出来、廣く歐洲の鐵道と握手するに至つたのである。(註一三)

(註一二) シベリヤ經由旅客國際運送は「歐洲ニ於ケル大都市港ト支那、日本トノ間ニ旅客及手荷物ノシベリヤ經由直通運送ヲ發達セシムルコトヲ以テ其ノ目的」とし、イギリス、フランス、オランダ、ベルギー、ドイツ、オーストリア、及びロシアに於ける鐵道並東清鐵道、カナダ太平洋汽船、フランス郵船、北ドイツ・ロイド會社、ビー・オー會社、オーストリア・ロイド會社、ロシア義勇艦隊等の間に設定された聯絡運輸で、千九百八年(明治四十一年)三月一日より實施されたものである。

(註一三) 關係法規左の如し

- 一 西伯利經由旅客國際運送ニ關スル賃率規則、大正二、五、鐵道院告示第四六號
- 二 西伯利經由旅客國際運送ニ關スル運送業者相互ノ關係ヲ定ムル約定、大正二、五、達第四三三號
- 三 西伯利經由旅客國際運送ニ關スル日本運送業者ノ諸計算ノ爲東清鐵道ノ仲介ニ關スル規則、大正二、五、達第四三四號

第三 世界周遊券及東半球一週周遊券

翌明治四十四年七月ロンドンに於て開かれたシベリヤ經由國際聯絡運輸第六回會議では、イギリスを發して大西洋を渡り、カナダに至り、カナダ鐵道に依つてヴァンクーバーに出で、太平洋を渡り、日本及びシベリヤを経てイギリスに歸る「世界周遊券」と、日本とヨーロッパ諸國との間に於て印度洋及シベリヤを経由する「東半球一週周遊券」が設定されたので鐵道院では大正二年から此等の乗車券を發賣することとしたのである(註一四)。

茲に於て日本の鐵道は初めてヨーロッパ及びカナダの鐵道と聯絡することとなり、

世界交通系の一部として初めて日本の鐵道が認められることになつたのである。

日本の鐵道が初めてロシアの鐵道と握手しようとしたのは明治四十一年のことであつたが、大正二年に至る間に世界各國の鐵道と聯絡することが出来るやうになつた。その間僅に六年、日露戦争の頃夢想だもしなかつたものが、僅に六年の間にかくも廣汎な發展を遂げたのである。

(註一四) 關係法規左の如し

- 一 加奈陀及西伯利經由世界周遊旅客運送規則、明治四五、五鐵道院告示第四五號
- 二 西伯利及蘇士經由周遊旅客運送ニ關スル貨率規則、大正二、九、鐵道院告示第七六號
- 三 加奈陀及西伯利經由世界周遊旅客運送規則並西伯利經由及蘇士經由旅客運送ニ關スル貨率規則ニ依ル運送業者相互ノ關係ニ關スル件、大正二、九、達第七五八號

(附) ウラヂオストツク航路連絡列車

尙ここに一つ問題が残つてゐた。ロシアは日本の鐵道との聯絡を承認したけれども哈爾濱廻りの聯絡はウラヂオストツクの發展を阻害するものとして哈爾濱長春間の列

車の運轉を粗惡にしてその旅行を甚だ不愉快にし、また哈爾濱で長春行の列車に乗換へるには八時間乃至十時間も待合せなければならぬやうにし、そして一方ウラヂオストツクに於ける設備を完全にして南滿洲鐵道の方へはなるべく旅客が行かないやうにしようとしてゐたのであるが、四十一年五月南滿洲鐵道の大連長春間の線路を四呎八吋半の廣軌に改築(註一五)の工事出來し、續いて安東奉天間の改築も四十四年の秋完成して(註一六)釜山長春間に直通列車が運轉するやうになり、朝鮮鐵道を充分利用するにはもう少しロシア鐵道との聯絡を緊密にしなければならぬので、明治四十五年五月哈爾濱で開かれた會議に於て我が國はロシアに對し、ウラヂオストツク方面に非常に力を注いでも敦賀米原間の列車を非常に粗惡にし又船車間の聯絡を不便にすればその効果は少ないのである、日本でも敦賀米原間の列車の運行を改善し、金ヶ崎(今の敦賀港)迄列車を入れるやうにするから哈爾濱長春間の運行も改善して貰ひたいと交渉した。之については後藤男などが裏面に在つて盡力された結果、長春哈爾濱間には本線と同じ速力の列車を運轉し、又本線から乗換なしの直通車をも運轉することとなり、

日本側でも同時に一等寢臺車を金ヶ崎迄直通運轉することとしたのである(註一七)。

(註一五) 大連長春間の線路はもと軌幅五呎のロシア式鐵道であつたが、日露戰爭中日本軍は線路の一部を其の實權に收める毎に内地の車輛を利用するために迅速に之を三呎六吋の狹軌に改めた。南滿洲鐵道會社はこの鐵道を繼承すると共に政府の命令に據り之を四呎八吋半の軌間に改築したのである。

(註一六) 安奉線(安東奉天間)はもと日露戰爭の際我が陸軍に於て軍用のために建設したもので軌間二呎六吋の輕便鐵道であつたが、戰後支那と協議の結果之を一般の運送用に供することになつたのである。南滿洲鐵道會社が設立されると共にこの鐵道は大連長春間の鐵道と共に會社に引渡され、會社は政府の命令に據り三十九年、四呎八吋半の軌間に改築の工事に着手したのであるが、山岳重疊の地を通つてゐるため工事涉らず、四十四年十一月に至つて漸く竣工したのである。

(註一七) ウラヂオストック航路連絡列車については尙四三頁参照。

第四 貨物の聯絡運輸

(一) 一般貨物の聯絡運輸

貨物聯絡規定
協定の困難

貨物の聯絡については四十一年から二年にかけて第一回日滿聯絡運輸會議が開かれた際提案されたのであるが、この會議では結局完全な協定は出来なかつた、蓋し貨物の聯絡に就ては困難な問題があつた。先づ第一にロシアの鐵道と日本の鐵道との間に規定の上に非常な相違がある。旅客運輸については法律で定めた事項が少ないから、先方の規定を受入れることは容易であつたが貨物運送については法律で定めた事項が非常に多いのでこれを調和するのに困つたのである。ロシア側は自分の方の規定は自分の方の事情に適合するやうに作つてあるのだから、これを改正することは出来ないことと主張してなかく妥協に應じない。で已むを得ず第一回會議では日本の港迄聯絡すること即ち一方は敦賀、一方は下關迄といふことに協定したのであるが、この協定も種々の故障があつて遂に實施の運びに至らなかつた。翌四十三年第二回日滿聯絡會議の際に至つて漸くベルン協約を母法として日本内地の鐵道をも含む運送規則を協定することが出来た。日滿貨物聯絡運送規則(大正二、一〇、鐵道院告示第一〇一號にて公布、大正三、一、一、實施)といふのがこれである(朝鮮經由以外のものは取扱中

止中。

次に第二の困難は徑路の問題であつた。日本の對滿貿易の中心は大阪であり、滿洲の對日貿易の中心は哈爾濱であるが、この兩市の間に運送される貨物の通路として日本は大連經由を原則とすることを希望し、ロシアはウラヂオストック經由を原則とすることを希望してゐたのである。かく兩鐵道の間には利害相反するものがあつたためいろいろと協議を重ねたけれども結局第一回會議では遂に議が纏らなかつた。次で露都に於て又其の後明治四十三年及び大正元年から二年にかけて二度の會議を開いた結果ロシアも日本の眞情を理解するやうになり、一方滿洲の經濟狀態が變つて來た結果漸く協定が成立し、日本に於ては大阪と京都との間に分界點を置き大阪以西と哈爾濱以西との聯絡は總て朝鮮又は大連廻りとし、京都以東は敦賀ウラヂオストック經由とすることとなつた。

かくして聯絡規則、經路の問題共に解決されたので、日滿貨物聯絡運輸は大正三年一月一日から實施された(註一八)

前に述べたやうに滿洲に於ける對日貿易の中心は哈爾濱であり、日本に於ける對滿貿易の中心は大阪であるから、右の協定に依つて日滿貿易に係るものは總て朝鮮經由に依つて運送されるやうになり、日本の希望が容れられた譯である。

(註一八) 關係法規左の如し

- 一 日露鐵道及船舶貨物聯絡運送ニ關スル明治四十五年四月法律第十三號
- 二 日露聯絡貨物運送狀及副狀記載事項等ニ關スル明治四十五年四月勅令第七十九號
- 三 日滿貨物聯絡運送規則、大正、二、一〇、告示第一〇一號
- 四 日滿貨物聯絡運輸ニ關スル約定、大正二、一〇、達第八九三號
- 五 日滿貨物聯絡運輸計算規則、大正六、一二、達第一三〇三號
- 六 日滿貨物聯絡運輸ノ場合ニ於ケル代金引換規則、大正二、一〇、告示第一〇三號

(二) 日本產生絲のシベリヤ經由モスコー直送

日本產生絲のヨーロッパロシアに輸出せられるものは主として海路オデッサ迄運送し、オデッサから鐵道でヨーロッパロシアの中心市場たるモスコーに輸送せられるの

が普通であるか、此の徑路に依るときは運送日数が甚だ長く、約五十日もかかるので、陸路シベリヤ經由でモスコへ直送するのを便利とする。シベリヤ經由に依れば廿日で送れる。然し貨物運送は旅客運送と其の趣を異にし、聯絡運輸の協定は困難なので正式の協定の成立する迄の便法を講ずることとし、明治四十五年三月ウラヂオストックに於て關係運送業者の會議を開いた結果、我が國有鐵道の發驛を横濱及び京都とし、發港を敦賀とし、敦賀迄の運送は我が國有鐵道の地方的規則に依り、敦賀ウラヂオストック間は大阪商船會社とロシヤ義勇艦隊の地方的規則、ウラヂオストック著驛間は露清貨物聯絡運送規則に依つて行ふこととし、大正三年五月から實施したのである(註一九)。

この運送はかくの如く各線各別の運送契約に依るのであるが、直通荷爲替を取組むことが出来るやう日本最初の發送地に於て最後の著驛迄の直通貨物引換證を發行する。而も直通貨物引換證を發行するに拘はらず、關係運輸機關の責任は各自獨立なのである。是がこの便法の特色である。

生絲直送便法の特色

(註一九) 「敦賀及浦鹽斯德經由日本國有鐵道驛港ト歐露鐵道驛トノ間ニ於ケル生絲運送臨時規程」大正三、五、鐵道院告示第三四號參照。

第三章 その杜絶

以上を綜合すれば我が國と西歐諸國との間に於ては七種類の聯絡運送が設定された譯である。ところが世界大戰の勃發と共にその殆んど全部のものが中止又は廢止された。今之を表にすれば次の如くである。

甲 旅客、手荷物聯絡

- 一 日滿旅客、手荷物聯絡
 - イ 大連經由のもの (明四三、四、一、實施 杜絶せず)
 - ロ ウラヂオストック經由のもの (明四三、四、一、實施 大九、四、一二、取扱中止)
 - ハ 朝鮮經由のもの (大二、五、一、實施 杜絶せず)

二 日滿露旅客、手荷物聯絡

{明四四、三、一、實施
大九、三、三、一、廢止

三 シベリア經由旅客國際運送

{大九、三、三、一〇、實施
大九、三、三、一、廢止

四 シベリヤ及スエズ經由東半球周遊運送

{大九、三、三、一五、實施
大九、三、三、一、廢止

五 カナダ及シベリヤ經由世界周遊運送

{大元、五、一五、實施
大九、三、三、一、廢止

乙 貨物聯絡

一 日滿貨物聯絡

イ 朝鮮經由のもの

{大三、一、一、實施
杜絶せず

ロ 大連經由のもの

{大三、一、一、實施
大戰中に中止

ハ ウラヂオストツク經由のもの

{大三、一、一、實施
大八、一〇、八、中止

二 ウラヂオストツク經由モスコウ行生絲運送

{大三、五、一四、實施
大九、三、三、一、廢止

即ち朝鮮經由及び大連經由の日滿旅客聯絡と朝鮮經由の日滿貨物聯絡のみが辛うじて存続するに過ぎないことになつたのである。

第四章 その復活

第一 日中蘇聯絡運輸會議

然るに大正十四年二月我が國とソヴェエト聯邦(註二〇)間の國交が回復したので鐵道省は戰前の國際聯絡運輸をも回復したいとの希望で外務省を通じてソヴェエト政府と數度交渉した結果先づ日本ソヴェエト間の聯絡運輸復舊に關する會議を開き、引き續いて西歐諸國とも聯絡運輸會議を開くことに議が纏まつたのである。

(註二〇) ソヴェエト聯邦は詳しく言へばソヴェエト社會主義共和國聯邦と云ふ、舊ロシア帝國は大正六年三月の革命によつて四分五裂の状態となり、西の一部はポーランドに割き取られ、バルチック海の沿岸には新しくリトワニヤ(又リスアニアとも云ふ)、ラトヴィヤ、エストニヤ

の三共和國が出来、西北部のフィンランド地方も獨立してフィンランド共和國となり、舊ロシヤ領内にはウクライナ、白ロシヤを始として各地に獨立國が出来たが、モスコを首府とする所謂勞農ロシヤは漸次其の勢力を擴張し、幾多の新興弱小國を併合してヨーロッパロシヤの大部分、シベリヤの西部及び中アジアの大部分を其の支配下に收め、十三年一月遂に聯邦が成立した。この聯邦をソヴィエト社會主義共和國聯邦と云ふのである、この聯邦を組織する國々は

- 一 勞農ロシヤ(詳しくはロシヤ社會主義聯合ソヴィエト共和國) (首府モスコ)
- 二 ウクライナ共和國(首府ハリコフ)
- 三 白ロシヤ共和國(首府ミンスク)
- 四 コーカサス聯邦(首府チフリス)
- 五 ウズベク共和國(首府サマルカンド)
- 六 トルクメン共和國(首府ボルトラック)

現在のロシヤは極めて複雑な一種の聯邦で、勞農ロシヤがその盟主となり、其の首府モスコが全ロシヤ即ちソヴィエト聯邦の首府となつて居る。

ソヴィエト聯邦の統治組織を簡単に説明すれば左の如くである。

毎年十二月に「共和國聯邦ソヴィエト大會」を開く、これは聯邦の最高機關であつて各州、各

縣の代表者より成り、人員は三百七十一名である、此の大會の開期以外に於ては前記の大會に於て選出された「聯盟中央執行委員會」が年四回開かれる、これは謂はば議會に相當するもので四百十四名より成る聯盟會議(下院)と百名より成る民族會議(上院)から成る、この中央執行委員會が選出するのが「人民委員會」であつて行政事務を掌り他國の内閣に相當する、この人民委員會は外務、軍事、商務、交通、郵電、勞農監督、勞農、財政、食糧の十委員會から成つてゐる、鐵道は交通人民委員會の管理するところである。

以上は中央政府の組織であるが、各共和國の政府も殆んど同様な組織となつてゐる。ソヴィエト聯邦の鐵道は現在約四萬哩あるが、其の面積が擴大なために、其の密度は五十方哩に付二哩餘の割合にしかない。

前者即ち日本とソヴィエト間の聯絡運輸復舊會議は鐵道省、朝鮮總督府鐵道局、南滿洲鐵道會社、大阪商船會社、支那國有鐵道、東支鐵道、ソヴィエト鐵道が之に参加し之を日中蘇聯絡運輸會議と稱し(註二)大正十四年十月モスコで開かれた。

(註二) 日中蘇聯絡會議の日とは日本、中とは支那のことを支那本國では中華民國と云つてゐる、その頭字、蘇とはソヴィエトを漢字では蘇衛土と書く、その頭字である。

當初會議は順調に進行して約定、運送規則に關しては協議は大半纏まつたのであるが、十一月二十四日に至り突如所謂直通運轉問題が勃發して會議は不幸にして決裂してしまつた。今決裂の次第を述べれば左の如くである。

最初會議の議事日程中に列車及び客車の直通運轉の件が掲げてあつた。處が直通運轉問題は日本側運輸機關の容喙するを要しない問題であるのみならず、この問題には萬國寢臺車會社との間に微妙な關係も存在してゐるので、之を本會議より切離し、關係鐵道間に於て研究することになつた、そこで爾來ソヴェトと東支鐵道との間に於て審議して居つたのであるが、議の進むにつれて兩者の意思は竟に疎隔してしまつた。即ちソヴェト側の主張するところによれば、列車及び車輛の直通問題は技術上の問題であるから關係鐵道間に於て協議することにしたのである、然るに東支側は最初斯くの如き問題を討議する權限なしとして協議に應ぜず、次で本國政府から、もしソヴェト側に於て直通運轉問題をば聯絡運輸に關する約定と同時に解決しようとの意嚮ならば、その約定にも署名すべからずとの訓令に接したので、直通運轉問題を討議

する事は全然不可能になつたと言つてソヴェト側の提議を拒絶してしまつた、惟ふにアジャ、ヨーロッパ間の聯絡運輸を復舊しようとならば關係鐵道は極力途中に於ける乗換の煩雜を省き、運轉時間を短縮して旅客の利便を増進することに努力すべきは蓋し當然のことである、直通列車なき聯絡運輸は殆ど其の實效がない、然るに東支側は直通運轉が出来ないといふ技術上の理由を示さないで之に反對する、これには何か外に技術以外の理由があるのであらう、この聯絡會議は單に運輸上の問題を討議するために開かれたのであるから、若し運輸以外の問題ありとせば先づ以て兩國政府當局間に於て之を解決し然る後聯絡運輸の協定をする外ないといふにあるのである。

之に對して東支鐵道側は、列車並車輛の直通運轉は現在の狀態に於ては未だ其の時機でない、且つ聯絡運輸と直通列車とは不可分のものではない、直通列車なくとも旅客、手荷物の聯絡運送は出来るのであるから強いて兩者を同時に解決する必要はない、ソヴェト側が強いて兩者を同時に解決しようとするのは其の意を得ない、従つてもし不幸にして直通列車問題のため會議が決裂するやうなことがあつても東支鐵道は

其の責を負ふべき筋合でない」と反駁し、兩々相持して下らず、形勢は險惡となつた。日本側は此の間に立つて極力居中調停の勞を取り兩者間の意思の疏通を圖り、互讓妥協の途を見出すことに全力を注いだのであるが、其の效なく東支側代表は十二月二日モスコーを引き上げたので茲に日中蘇聯絡會議は遂に決裂してしまつたのである。

第二 歐亞聯絡運輸第一回會議(モスコー會議)

日中蘇聯絡會議は斯くして決裂してしまつたのであるが、之より先ラトヴィヤ(註二二) エストニア(註二三)、リトワニヤ(註二四)、ドイツ、フランス、ポーランドの鐵道の代表者は日中蘇會議の後で開催されることになつてゐた歐亞聯絡運輸會議に出席すべく既にモスコーに到着して、諸般の準備を整へて開會を待つてゐた。日本側代表者は熟議の上遂に此の聯絡會議に参加することに決し、尙その實施は東支鐵道の参加するまで留保することとしたのである。

(註二二) ラトヴィヤ(共和國)はロシア革命の結果エストニア、リトワニヤと共にロシア帝國か

モスコー會議

ラトヴィヤ

ら獨立した國である。農業を主要産業とし、牧畜、林業も盛んである。鐵道は二千哩あり、首府はリガである。

(註二三) エストニア(共和國)はラトヴィヤと共にロシア帝國より獨立した國である。地勢は概ね平原で住民の大部分は農業に従事してゐる。鐵道は未だ發達せず、七七〇哩しかない。首府はターリンである。

(註二四) リトワニヤ(共和國)又リスアニアとも呼ぶ、もと獨立國であつたが、十八世紀末にポーランドと共にロシア、プロシヤの間に分割された。大正六年のロシア革命の際再び獨立した。住民の八割は農業に従事してゐる。鐵道は千五百哩あり、首府はカウナスである。

かやうな経緯を経ていよいよ十二月七日からモスコーで歐亞聯絡運輸會議が開かれたのであるが、出席者は日本、ソヴィエト、ラトヴィヤ、エストニア、リトワニヤ、ドイツ、フランス、ポーランドの八箇國の關係運輸機關の代表者三十餘名であつた。その決議した事項は左の如くである。

一 參加運輸機關—前記八箇國の關係運輸機關とすること

(一) ウラヂオストツク、ハバロフスク經由

エストニア

リトワニヤ

二 徑路—極東に於ては

- (一) ウラヂオストック、哈爾賓經由
- (二) 哈爾賓、釜山經由
- (三) 哈爾賓、大連經由

とし、モスコ—以西に於ては總てリガ經由とすること

ワルソー經由はソヴェエト、ポーランド間の國境驛に必要な技術上の設備がないので、當分設けないこと

三 聯絡列車—八輛二十二軸の直通國際列車を運轉すること

四 規則類は

- (一) 運輸機關間の關係を定めるために約定を締結すること
- (二) 運輸機關對旅客の關係を定めるものとしてベルン協約をその儘採用し之を運送規則とし、その細則として賃率規則を作ること
- (三) 關係運輸機關間の計算手續を定めるために計算規則を作ること

その他乗車券の様式、運賃表示及計算に使用すべき貨幣、手荷物運送等の問題を審

議し十二月十六日各代表は議事録に署名したのである。

然し第一回會議に於ては協定が成立しただけでその實施については第二回會議迄に其の方法を研究することとした。

第三 歐亞聯絡運輸第二回會議(ベルリン會議)

歐亞聯絡會議の第二回會議は大正十五年十月から十一月にかけてベルリンで開かれた。此會議は大體に於てモスコ—に於ける第一回會議の協定事項を完成して聯絡運輸の實施方法を研究しようといふのであつた。その重なる協定事項は左の如くである。

- (一) 參加運輸機關の擴張 第一回會議のときの八箇國の運輸機關の外に東支鐵道(註二五)及び支那、ベルギー、イタリヤ、オーストリヤ、チエツコスロヴァキヤ(註二六)の五箇國の鐵道の加入を承認。尙ワルソー經由の徑路も追加された。

(註二五) ソヴェエトと東支鐵道は日中蘇會議で直通運轉問題の爲に物分れとなつたのであるが、其後ソヴェエト側は讓歩して東支鐵道側の主張を認めたので東支鐵道は聯絡に參加するこ

とになつた。

(註二六) チェッコスロヴァキヤ(共和國)は世界大戦中オーストリア・ハンガリーから獨立した新興國で、首府はブラチグである。ヨーロッパ有数の農業國として知られてゐる。農業に次では林業が盛んである。ボヘミヤ地方からは石炭、鐵が外く出、これに従つて工業が盛んである。

(二) 運送規則の簡易化、モスコイ會議で決めた運送規則や賃率規則は甚だ煩瑣なものなのでこれを簡單にし實用的の條文のみとした。もとは兩規則共に九十餘箇條あつたものを今回は四十八箇條より成る一箇の規則とし、その内容も甚だ簡單になつた。

(三) 乗車券の通用期間は最初二箇月となつてゐたのを歐洲側の鐵道の要求に依つて六十日に改正。

(四) 携帯手荷物に對しては歐洲内多數の鐵道に於ては重量の制限があるのであるが、本聯絡に於ては其の制限を撤廢し、座席の上下に收容し得るものは總て携帯し得る事とし、一面無賃重量を認めないために旅客の受ける不利益を緩和する事

にした。

(五) 鐵道の責任は前回の會議では連帶責任となつてゐたのであるが、今回之を獨立責任とした。獨立責任は旅客にとつて不利益なること勿論であり、且つ責任鐵道不明の場合の處理についても困難な問題を生ずるであらう。

(六) 犬及び小荷物は聯絡運輸の取扱をしない。唯だ小荷物は別に萬國寢臺車會社と契約し、同社がその寢臺車をソヴィエト鐵道線内に運轉する特許をソヴィエト政府から得た曉は同社の車で之を運送せしめることに協議が纏まつた。然し萬國寢臺車會社が何時ソヴィエト政府からこの特許を得るに至るかは豫測出來ない。

(七) 航路運送に關する條文も亦大いに簡單にし僅かに六箇條とし、そして敦賀ウラデオストツク間は大阪商船會社とソヴィエト國營商船部共に之に當たり、門司大連間は大阪商船會社のみ之に當たることになつた。但しソヴィエト國營商船部は當分運航しない。

(八) 貨物の聯絡運送は暫く之を見合せ、郵便物についてはシベリヤ急行列車に特に

郵便車を準備すべきことを申合せた。

(九) 運賃料金は参加国が多数あるので公平を期するため第三國貨幣たる米弗を以て表示すること。

(十) 聯絡事務はモスコの交通人民委員會内に聯絡運輸事務管理局を設けて之を取扱はしむること。

(十一) 聯絡運輸は昭和二年五月十五日より實施すること。

會議では斯様なことを決議して十一月十八日議事録に署名し、爾來參加運輸機關では極力その準備を急いだのであるが、何分參加運輸機關の範圍が廣汎なものと、運賃や乗車券が複雑なために遂に準備間に合はず、尙其の間に種々な事情も加はり、實施はだんだん延期された。然しかくは何時實施されるか殆んど豫測がつかぬので先づ準備の出來た運輸機關にだけ開始したらよからうとのことで日本側とソヴィエト、ラトヴィヤ、エストニアとの間に於てのみ八月一日から始めることになつたのである。その他の鐵道とは準備の出來次第だんだんと始める豫定である(註二七)。

歐亞聯絡運輸の實施

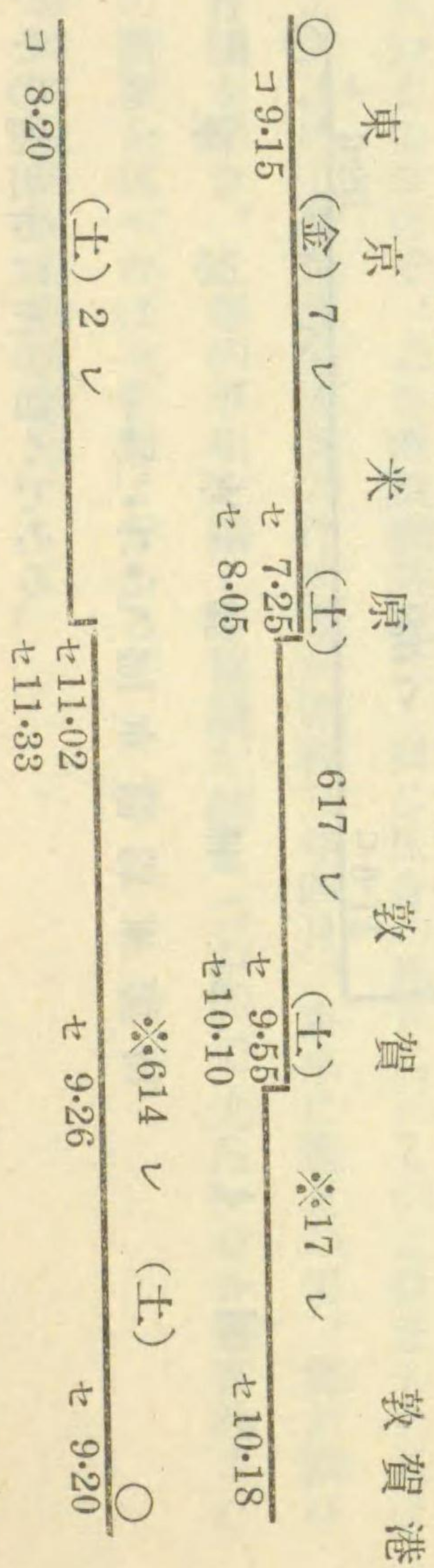
(註二七) 關係法規左の如し

- 一 シベリヤ經由歐亞旅客及手荷物聯絡運輸規則、昭和二、六、告示一二九號
- 二 シベリヤ經由歐亞旅客及手荷物聯絡運輸取扱細則、昭和二、六、達第五四五號

(附) ウラチオストツク航路連絡列車及び展望車の運用

尙今回の歐亞聯絡の復舊に當つても東京敦賀港間に一二等合造寢臺車を直通運轉することとした。その運用は左の通りである。

東京敦賀港間直通寢臺車運用(ナイロネー一輛)



尙展望車は從來東海道、山陽線一、二兩列車にのみ連結されてゐたのであるが、東京下關間に直通運轉してゐては半は夜間に運轉することとなり甚だ効率の悪い譯であ

ウラチオストツク航路連絡列車

- ロ 朝鮮總督府鐵道局 釜山、京城、平壤
- ハ 南滿洲鐵道會社 片道、往復については通過鐵道として參加、周遊については大連、奉天、長春を發驛とすること
- ニ 大阪商船會社 敦賀
- ホ 東支鐵道 双城堡、哈爾賓、安達、齊々哈爾、海拉爾、滿洲里
- ヘ ウスリー鐵道 ウラヂオストック、ボグラニーチナヤ間の關係に於て通過鐵道としてのみ參加
- ト ソヴィエト國營商船部 敦賀、ウラヂオストック間を運航する筈であるが、就航船を有つてゐないので當分運航しない
- 二 徑路 朝鮮經由、大連經由、ウラヂオストック經由の三徑路とすること
- 三 乗車券 片道、往復、周遊、團體の四種類とすること
- 四 運賃料金は米弗を以て表示すること
- 五 運送規則は従前の難解なものを廢止して西歐聯絡と同一振合のものとする

この面目一新の日滿聯絡は西歐聯絡と同時に實施する筈であつたが、準備の都合上昭和二年九月一日より實施された(註二八)。

(註二八) 關係法規左の如し

- 一 日滿國際旅客及手荷物聯絡運輸規則、昭和二、八、告示第一七五號
- 二 日滿國際旅客及手荷物聯絡運輸取扱規則、昭和二、八、達第六九四號

第二編 日支聯絡運輸

第一章 その創設

隣國支那の鐵道との聯絡運輸は、大正二年二月我が國有鐵道、朝鮮鐵道、南滿洲鐵道、支那國有鐵道京奉線（註二九）の代表者が東京で會議した結果協議が纏まつたので、同年十月から日本側の鐵道と京奉線間に實施されたのに始まる。ロシア鐵道との聯絡は南滿洲鐵道の死活問題として攻究されたために聯絡運輸の協定も早く締結されたのであるが、支那の鐵道との聯絡はさほどに感じないために遅れたのである。

（註二九）京奉鐵道は借款官辦即ち建設費を借款に仰いで出來た支那の國有鐵道である。借款は主として英國に仰ぎ、英人が技師長となつて建設したのである。北京奉天間を本線とし、溝幫子營口間及び北京通州間を支線とし、全長六〇二哩、明治三十七年全線開通、日露戰爭當時この鐵道の利益は巨額に達し、日露兩國より支拂つた運賃のみでも遙にこの鐵道の資金總額以上に達したと言はれてゐる。京張鐵道一二四哩はこの鐵道の利益を以て建設されたのである。軌

日支聯絡運輸
の創設

間幅は四呎八吋半。

これより先明治四十四年末、安奉線の改築工事完成し、鴨綠江の鐵橋も亦出來上つたので、朝鮮滿洲間に直通列車を運轉することとなり（二三頁參照）奉天で京奉鐵道の列車に乗換へれば東京から北京まで僅に五日で行けることになり、日支兩國間の交通上に一大革新を齎したので、日支聯絡運送の問題も漸く世人の注意を惹くに至つた。

我が國有鐵道でも他方ロシア鐵道との間に既に聯絡運輸の協定が成立してゐるにも拘はらず隣邦支那鐵道との間に充分なる聯絡のないのを遺憾として聯絡運輸を開始すべく關係鐵道に種々交渉するところあつたが、機未だ熱せず、諸種の事情に妨げられて實現出來なかつた。大正二年に至つて其の機運漸く熟し、同年三月末東京に支那の鐵道關係者を招請して第一回日支聯絡運輸會議を開く運びとなつたのである。

この會議で協定されたのは旅客、手荷物の聯絡運輸に關するもののみで、貨物聯絡についても協議する計畫であつたが、貨物運送はその關係が複雑なので、この會議では單に將來貨物聯絡についても協定を締結し以て日支間の聯絡運輸の完成に努力しよ

第一回日支聯
絡運輸會議

英國主義

うといふことを互に聲明するに止めた。

この會議での重要な問題は手荷物の滅失毀損に對する損害賠償と、圓弗間の換算率決定の問題であつた。當時支那鐵道では手荷物の運送に關して英國主義(註三一)を採用し、チエッキ制度を採用してゐなかつたので、損害賠償は困難だと主張したのであるが、東京から北京に手荷物を運ぶ場合、日本の鐵道で滅失毀損が起つた場合は賠償を得られるが、支那の鐵道でそれが起つた場合は賠償が得られないとあつては穩當でないので、種々交渉を重ねた結果、支那側でも日本側の例に倣つてチエッキ制度を採用すると共に賠償額の最高限を旅客一人に付百弗とすることにした。

(註三一) 英國主義とは、乗車の際旅客は手荷物を自分で手荷物車に積込み、下車の際自分で持つて行く、鐵道は一切干與しない主義である。

第二の圓弗間の換算率の問題はその解決に最も困難を極めた。由來金銀間の爲替相場はその變動が甚だしい。銀百弗に對し金七十六圓位から最も高いときは百五十圓を超えたことがある。斯様に變動の甚だしいもの間に一定の換算率を定め、以て日本

圓弗間の換算率

爲替相場の激變と其の對策

側の鐵道、支那側の鐵道、旅客、皆共に損もせず、得もしないやうな換算率を決めることは至難なことである。さりとて換算率を一定しないならば定額の運賃を公表することが出来ないで、先づ以て換算率を一定することに方針を定め、種々研究の結果最近十年間の相場の平均額を標準とすることとし、尙旅客に不利を被らしめることなきやう右の標準より更に一割を控除し、銀百弗に付金八十二圓八十錢、金百圓に付銀九十七弗八十三仙とすることとした。この方法によつて定めた換算率は大正五年頃迄はさまで大なる不便不都合なしに實施出來たのであるが、世界大戰の影響で同年五月以降銀は甚だしく騰貴し、この率では支那鐵道及び支那發旅客の蒙る損失が甚だしくなる事になつたので、所謂増徴低減調節法(註三二)を設けたが、十分調節出來ないので、大正九年遂に運賃分割表示法(註三三)を採用することにし以て今日に至つてゐる。

(註三二) 増徴低減調節法とは、換算率は現行の儘に据置き、爲替相場が十年平均相場の一割以上二割以下に騰貴するときは、日本側では支那鐵道の運賃の一割額を普通運賃の外に別に徴收し、同様に下落するときは普通運賃を低減する方法である。爲替相場と現行換算率との開きが

二割以上三割以下のときは増徴又は低減の割合を二割とし、順次同一の割合に依るのである。
 (註三三) 分割表示法とは、日本側運輸機關の運賃料金は圓貨を以て表示し、支那鐵道の運賃料金は弗貨を以て表示し、日本側に於ては毎月末翌月分の圓弗間の換算率を定め、其の率に依つて支那側の運賃を圓貨に換算し、之を日本側の運賃料金に併算徴收するのである。尙日支國際聯絡運輸規則(大正一一、一二、告示第二百號)第三條及同取扱細則(大正一一、一二、達第九九四號)第四條參照。

尙第一回會議での重なる協定事項は左の如くである。

- イ 聯絡運賃は地方的運賃の合算額とすること
- ロ 小兒は四年未滿は無賃、十二年未滿は大人運賃の半額とすること
- ハ 乗車券の様式は冊子式とすること
- ニ 乗車券の通用期間は三十日とすること
- ホ 手荷物の無賃重量は一、二、三等夫々百五十、百、八十ポンドとすること

この他尙參加鐵道間の計算に關して七箇條より成る計算規則を協定した。

かくして協定が纏まつたので同年十月一日から日支旅客、手荷物の聯絡運輸は開始

されたのである。

第二章 その擴張

翌大正三年、支那の他の四大國有鐵道たる京漢(註三四)、津浦(註三五)、滬寧(註三六)京張(現在は京綏と稱す)(註三七)鐵道もこの聯絡に加入することになった。

(註三四) 京漢鐵道はベルギーの借款一億二千五百萬フラン(五百萬ポンド)に依つて建設された北京漢口間八二〇哩の國有鐵道である。軌間四呎八吋半。

(註三五) 津浦鐵道はドイツ及びイギリスの借款に依つて建設された國有鐵道で、天津浦口間六三〇哩を本線とし、兗州濟寧間一九哩、臨城棗莊間一九哩を支線としてゐる、軌間四呎八吋半。

(註三六) 滬寧鐵道はイギリスの借款に依つて建設された國有鐵道である。吳淞口、上海、南京間一九二哩營業してゐる。滬とは上海、寧とは南京の別名である、軌間四呎八吋半。

(註三七) 京綏鐵道は官款官辦即ち支那政府が自己の資金を以て建設した國有鐵道である。その工費七百四十五萬兩は既に述べたやうに京奉鐵道の利益金を以て支辨されたのである。北京豊鎮間四三四哩を本線とし二三の支線がある。軌間四呎八吋半。

大正四年に至り日支周遊券を設け、以て日支兩國に互つて周遊視察の目的で旅行す

る者の便宜を計り、又同年日支巡遊券をも設け、南洋又は歐洲方面とハワイ又は北米諸港との間を往來する船客を途中横濱又は上海に於て陸上に誘致し、日本、滿洲及び支那を觀光する便宜を與へることとした。

大正六年に至つては支那國有鐵道の滬杭甬線(註三八)が本聯絡に加入し、又往復券を設け、日支團體に對し割引することとし、尙小荷物の聯絡運送を行ふこととなつた。

(註三八) 滬杭甬鐵道はイギリス及びアメリカの借款で建設された國有鐵道で上海杭州間及び曹娥江寧波間一八七哩營業してゐる、滬は上海の別名、杭は杭州の頭字、甬は寧波の別名である。軌間四呎八吋半。

翌大正七年には手荷物の安東稅關の通關手續を南滿洲鐵道で代辦することとなり、又日支小荷物の代金引換制を設けることとなつた。

大正八年に至つて上海經由の片道券を設定することとし、又所謂「旅客須知事項」を旅客に交付することになつた。

大正九年には本聯絡運輸にメートル法を採用することとなり、其の結果手荷物の無

賃重量は一、二、三等夫々八十、六十、四十キログラムとすることになつた。又乗車券の通用期間を計算上の便宜のため月を以て計算することに改め片道一箇月、往復三箇月とした。尙周遊券、巡遊券の通用期間は最初から夫々四箇月、三箇月なのである。

大正十年には乗車券の様式をカードボード式に改めた、蓋し印刷の手数を省き、經費を節約し、且取扱上の簡便を圖らうといふのである。又學生の外國視察旅行を奨勵する意味に於て中等程度以上の學校の學生十人以上一團となり往復旅行を爲す場合片道運賃の五割を低減することになつた。

大正十二年には膠濟鐵道(註三九)が本聯絡に加入することとなつたので青島經由の片道券及び往復券が設定された。

(註三九) 膠濟鐵道は青島濟南間三〇六哩、張店博山間三二哩を謂ふ、最初ドイツが敷設したのであるが、日獨戰爭の結果日本が管理することとなり、後大正十二年一月一日日本は之を支那に引渡したのである。軌間四呎八吋半。

大正十四年には正太(註四〇)及隴海汴洛(註四一)の各鐵道が加入することになつた。

(註四〇) 正太鐵道はロシア及びフランスの借款に依つて建設された正定府、太原府間一五〇哩の國有鐵道である。軌間狹軌一メートル。

(註四一) 隴海、汴洛鐵道はベルギーの借款で建設された國有鐵道で、隴海鐵道は陝州、洛陽間及び開封、海州間三五〇哩、汴洛鐵道は洛陽、開封間一三〇哩營業してゐる。軌間四呎八吋半。

大正十五年に至り、十年來の懸案であつた貨物聯絡の問題も遂に解決されて實現の第一歩に入つた。即ち先づ以て南滿洲鐵道と京奉道間に始めることとなり、特別委員會を設けて貨物の共通等級、運送條件、聯絡規則、奉天に於ける繼送、積替方法を研究して基礎協定を作ることとなつた。その實績に依つて日本内地の鐵道と支那内地の鐵道との間にも聯絡を始める計畫である。

第三章 懸案

日支聯絡運輸は世界大戰に禍される事もなく着々と發達し、旅客聯絡については大小の問題殆ど悉く爬羅剔抉された觀がある。其の懸案となつてゐるものは手小荷物の保稅運送の件、北京釜山間に一等寢臺車直通運轉の件及び大連、天津兩航路經由乗車

貨物聯絡の問題解決す

保稅運送の問題

券發賣の件の三件である。

第一の保稅運送(註四二)の問題は大正三年第二回會議以來殆んど毎回提出され、その度毎に懸案となつて繰越されてゐる問題である。日本側は途中に於ける稅關検査を全部免じて支那鐵道の著驛迄保稅運送したい希望であり、支那側では支那内地稅關の検査のみを免じようといふ意嚮であつた。即ち支那案に依れば安東稅關では検査を免ぜられないことになる。それでは不便とあつて數年に亙つて種々交渉した結果大正十四年に至つて漸く協定が成立した。即ち日本發安東經由天津行手荷物及び安東經由天津行並天津以南及び以西の支那鐵道行小荷物は未検査の儘安東稅關吏に於て封緘し、天津着の上検査課稅すること、天津發手小荷物は出發前検査課稅し、然る後封緘して安東迄保稅運送し、安東では無検査で保稅扱を解除しようといふのである。然しこの協定は種々なる故障のため未だ實施されない。

(註四二) 保稅運送とは途中に於ける稅關検査を留保して運送することを謂ふ。

第二の北京釜山間に直通車運轉の件は大正八年以來の懸案で、最初我が國有鐵道が

北京釜山間直通車の問題

提案したのである、支那側は主義に於ては賛成したのであるが、この問題については、車輛の不足、列車點燈装置の關係、聯結器の高さの相違等の技術上の困難あり、且直通旅客は一日平均五人に過ぎないから直通車運轉の必要はなからうとて反對した。

この問題についてはその後數年に亙つて研究した結果技術上の困難は大正十年に至つて除かれ、又大正十五年第十四回日支聯絡會議の際支那側は、萬國寢臺車會社がその寢臺車をソヴィエト鐵道線内に運轉する特許(註四三)をソヴィエト政府から得た曉には支那鐵道に於ても同社の寢臺車を北京長春間に運轉せしめてもよい意嚮である、北京釜山間に直通車を運轉する件は北京長春間の運轉の經驗を得た後のことにしたいと述べてゐる。

第三の大連、天津兩航路加入の問題は、大連航路は朝鮮線、天津航路は朝鮮線、安奉線及び京奉線と夫々競争關係に立つてゐるので兎角の反對あり、未だ加入されない(註四四)。

(四三) 四一頁(六)參照

大連、天津兩
航路加入の問
題

(註四四) 日支聯絡に關する法規左の如し

- 一 日支國際聯絡運輸規則 大正一一、一二、告示第二〇〇號
- 二 日支國際聯絡運輸取扱細則 大正一一、一二、達第九九四號

第三編 米亞聯絡運輸

六〇

アジャに於ける鐵道の間の聯絡運輸が略々其の緒に就くや、次にはアジャに於ける鐵道と太平洋上の汽船航路、延いては此の汽船航路を介して廣くアメリカ大陸の鐵道と聯絡を圖りたいといふことが考へられるやうになつて來た。是れ蓋し自然の數である。

大正四年、日支周遊券及び巡遊券が設けられるや、日本郵船、東洋汽船、カナダ太平洋汽船、アドミラル・オリエンタル、ダラー・ライン等の太平洋上の汽船會社が日本及び支那の鐵道と加盟する事となつた。然し汽船會社は日支聯絡の補助機關たるの地位に立ち、會議に於ては發言權なく、その交渉は鐵道院を介して行ふことになつてゐた。ところで聯絡運輸を益々發達せしめるには關係運輸機關は直接の責任者として同一の地位に立ち、鐵道汽船間の關係を緊密にしなければならぬといふので、關係汽船會社を日支聯絡の當事者たらしめ、其の代表者を聯絡會議に出席せしめようといふ案が大

正六年第五回日支聯絡會議に提出され、全會一致を以て可決されたので、關係の鐵道、汽船會社相互の間に協定を締結する段取になつた處、翌大正七年我が國有鐵道は前述の提案に更に一步を進めて、日支米各國の間の交通の利便を増進する目的を以て、太平洋航路に従事する主要汽船會社及び日支兩國の鐵道間に日支米聯絡運輸を設定し、日支兩國間のみに行はれてゐる日支聯絡とは別箇のものたらしめ、日支周遊、日支巡遊は之を日支米聯絡に包含せしめやうといふ案を第六回日支聯絡會議（大正七年四月五日―八日）に提出して全會一致可決されたので、この會議の直後（即ち大正七年四月九日―十三日）第一回日支米聯絡運輸會議を東京に開き、關係運輸機關間の約定及び旅客、手荷物聯絡運送規則並計算規則を議定した。その重要事項は左の如くである。

第一回日支米
聯絡運輸會議

一 參加運輸機關

- イ 日本國有鐵道
- ロ 南滿洲鐵道（當時朝鮮鐵道は南滿洲鐵道が委任を受けて之を經營してゐた）
- ハ 支那國有鐵道

- ニ 日本郵船會社
 - ホ 大阪商船會社
 - ヘ 東洋汽船會社
 - ト 日清汽船會社
 - チ カナダ太平洋汽船會社
 - リ 太平洋郵船會社
- 二 乗車券の種類は片道及び周遊の二種とし、サンフランシスコ、バンクーバー、シヤトルと日本及び支那の主要都市との間の旅行に對して之を發行すること
- 三 乗車券の通用期間は片道四箇月、周遊八箇月とすること
- 四 運賃は片道券は地方的運賃の合算額とし、周遊券は地方的運賃の合算額より相當割引すること
- 五 鐵道、汽船共手荷物の無賃重量を認めること
- 其他手荷物の受託、中繼、引渡、運輸機關の責任等である。

この協定事項は關係汽船會社の本社に於て之を承認した後實施することになつてゐた。然るに周遊券運賃は地方運賃より相當割引することになつて居り、而も當時海運界は世界大戰の影響を受けて甚だ好景氣であつたので、汽船會社は運賃の割引をすることを好まなかつたのと、又手荷物の聯絡取扱方等にも直ちに實施し難い事情があつたので、遂に實施に至らずして數年を経過した。大正十四年西歐聯絡運輸復活會議が開かれ、各種聯絡運輸復活の機運に向つたので、翌大正十五年第十四回日支聯絡會議に於て鐵道省は大正七年の日支米聯絡協定に更に一步を進め、汽船會社の外アメリカ合衆國及びカナダに於ける大陸横斷鐵道をも加へて廣汎な米亞聯絡運輸を設定することを提議し、支那側の贊同を得たので、關係運輸機關を東京に招集して協議すべく交渉するところあつたが、アメリカ側の鐵道がこの會議をアメリカに於て開くことを希望したのと又支那側が其の後政情不安定のため乘氣にならなかつたのとでこの問題は目下一時沙汰止みの状態になつてゐる。

國有鐵道國際聯絡運輸年表

明治三十八年（一九〇五年）

- 九 五 日露講和條約米國ポーツマスに於て調印さる、兩國全權委員、小村壽太郎、高平小五郎、セルジ、ウキツテ、ローゼン

明治三十九年（一九〇六年）

- 一 七 第一次桂内閣の後を承けて第一次西園寺内閣成立す
- 三 三一 鐵道國有法公布さる
- 一 二六 南滿洲鐵道株式會社成立す

明治四十年（一九〇七年）

- 四 一 鐵道作業局を廢し帝國鐵道廳を置き、平井晴二郎その總裁に任ぜらる
- 六 一三 「滿洲ニ於ケル日露兩國鐵道接續業務假條約」セント、ピーターズブルグに於て締結さる、全權委員、本野一郎、イスヴォルスキー
- 七 二一 日露滿洲鐵道接續業務條約、寬城子に於て調印さる、全權委員、國澤新兵衛、ヒルコフ

明治四十一年（一九〇八年）

- 七 「南滿洲鐵道及東清鐵道旅客及手荷物ノ聯絡運輸ニ關スル兩會社間ノ約定」セント、ピーターズブルグに於て締結さる、署名者、田中清次郎、夏秋龜一、ア・ウエントツエリ、イ・ホドロフスキー、ゲ・イオスサ、イ・ゲイシトル
- 一 大阪商船會社、遞信省に對し東清及びシベリヤ鐵道との聯絡を申請し來る
- 五 後藤男ロシヤを訪ひ、要路の政治家と日露間の聯絡運輸の開始に關し意見を交換す
- 七 一四 第一次西園寺内閣の後を承けて第二次桂内閣成立す
- 一 二八 此日より翌四十二年三月三十日まで露都に於て日滿聯絡運輸第一回會議を開く、議長アー・ウエントツエリ、委員、鐵道院藤田虎力、南滿洲鐵道、田中清次郎、夏秋龜一、大阪商船會社、末永一三、東清鐵道、イ・ホドロフスキー、ゲ・イオスサ、カ・ラザレフ、イ・ゲイシトル、ウエ・ローマン
- 一 五 帝國鐵道廳を廢し、鐵道院を置く、鐵道院は内閣に直屬し、遞信大臣後藤新平その總裁に任ず。國際運輸事務は總務部（略今の監督局）（部長山之内一次）國際鐵道課（課長青木次郎）に於て之を取扱ふこととなる

明治四十二年（一九〇九年）

一	二二	日滿露聯絡運輸會議（一月會議）を露都に於て開く、議長ピ・チエレミノフ、委員、藤田虎力、田中清次郎、末永一三、夏秋龜一、エ・シヤブネビチ外十六名
三	一七	日滿露聯絡運輸會議（三月會議）を露都に開く、議長アール・サンガリー、委員は大體一月會議の委員に同じ
八	二九	韓國日本に併合す
一〇	二七	朝鮮總督府鐵道局新設さる
一〇	二七	南滿洲鐵道大連長春間の線路を四呎八吋半に改築の工事成る
一二	一六	朝鮮鐵道は鐵道院總裁に於て管理することとなり、龍山に鐵道管理局を設置す

明治四十三年（一九一〇年）

三	一五	「日滿露聯絡運輸旅客及手荷物賃率規則」告示第一三號を公布す
三	一六	「日滿旅客聯絡運輸加入運送業者相互ノ關係ヲ定ムル約定」達第一七七號を公布す
同	同	「日滿旅客聯絡運輸ニ關スル諸計算規則」達第一七八號を公布す
四	一	日滿旅客及び手荷物の聯絡運輸を開始す

七	一五	この日より七月三十日まで、シベリヤ經由國際聯絡運輸第五回會議をブルツセルに於て開き、日本國有鐵道、南滿洲鐵道及び大阪商船會社をこの聯絡運輸に加入することを承認す、議長、ピ・チエレミノフ、委員、鐵道院大道長太、生野團六、南滿洲鐵道、田中清次郎、庄司鐘五郎、其他フランス、イギリス、オランダ、ベルギー、ドイツ、ロシアの鐵道、東清鐵道、萬國寢臺車會社、カナダ太平洋鐵道等の代表者三十餘名
八	二三	この日より十月十日まで日滿露聯絡運輸第二回會議を露都に開く、議長アール・ウエンツェリ、委員、日本側、鐵道院落合謙太郎、中尾秀男、木下淑夫、青木次郎、小田部近太郎、南滿洲鐵道、田中清次郎、庄司鐘五郎、大阪商船會社深尾隆太郎
九	三〇	朝鮮鐵道は朝鮮總督に於て管理することとなる

明治四十四年（一九一一年）

二	八	「日滿露聯絡運輸旅客及手荷物賃率規則」告示第七號を公布す
二	一三	「日滿露旅客聯絡運輸加入運送業者相互ノ關係ヲ定ムル約定」達第八五號を公布す
三	一	日滿露旅客及び手荷物の聯絡運輸を開始す

七 六一八

シベリヤ經由國際聯絡運輸第六回會議をロンドンに開き、世界周遊券及び東半球一週周遊券を設定す、議長チエレミシノフ、委員、野村龍太郎、生野團六、佐々瀬、其他イギリス、フランス、オランダ、ベルギー、ドイツ、オーストリア、ロシアの鐵道、東清鐵道、萬國寢臺車會社、並太平洋、大西洋の汽船會社の代表者四十餘名

八 三〇

第二次桂内閣の後を承けて第二次西園寺内閣成立す、逓信大臣兼鐵道院總裁男爵後藤新平退官し、内務大臣原敬鐵道院總裁を兼ね
南滿洲鐵道安奉線の改築工事成る
鴨綠江鐵橋成る

明治四十五、大正元年（一九一二年）

二 一二

清朝宣統帝退位し、支那共和國成立す

三 三

ジャパン、ツリーリスト、ビュロー創立さる

三 三

ウラヂオストツクに於て日本産生絲をシベリヤ經由モスコーに直送する便法を議す

四 四

「日露鐵道及船舶貨物聯絡運送ニ關スル法律第十三號」を公布す

四 四

「日露聯絡貨物運送狀及副狀記載事項等ニ關スル勅令第七十九號」を公布す

五 一五

「加奈陀及西伯利經由世界周遊旅客運送規則」告示第四五號を公布す

五 一五

哈爾濱に於てウラヂオストツク航路連絡列車の運行の改善を議す

六 一五

新橋下關間に特別急行列車の運轉を開始す

七 三〇

明治天皇崩御、大正と改元

一 一

翌二年一月にかけて露都に於て日滿聯絡運輸第四回會議を開く、議長、アー・ウエ

一 一

ンツェリ、委員、日本側、大使館、田村七太、鐵道院、青木次郎、吉川孝一、矢野眞、朝鮮鐵道、安藤又三郎、岸利信、南滿洲鐵道、田中清次郎、庄司鐘五郎、遠藤藤次郎、大阪商船會社田中清次郎、其他ロシア側六名

二 二

第二次西園寺内閣の後を承けて第三次桂内閣成立す、内務大臣兼鐵道院總裁原敬退官し、逓信大臣男爵後藤新平鐵道院總裁を兼ね

大正二年（一九一三年）

二 二〇

第三次桂内閣の後を承けて、第一次山本内閣成立す、逓信大臣兼鐵道院總裁男爵後藤新平退官し、床次竹次郎鐵道院總裁に任ぜらる

三 二七

この日より四月十一日まで日支聯絡運輸第一回會議を東京に開く、議長長尾半平委員、鐵道院、營業課長木下淑夫、國際鐵道課長青木次郎、旅客主任三上眞吾、副參事大江武男、南滿洲鐵道、理事田中清次郎、國際係長庄司鐘五郎、川口榮次

し、仙石貢その後任となる

「敦賀及浦鹽斯德經由日本國有鐵道驛港ト歐露鐵道驛トノ間ニ於ケル生絲運送臨時規程」告示第三四號を公布す

日本産生絲のシベリヤ經由モスコ直送を開始す

この日より同月二十日まで日支聯絡運輸第二回會議を東京に開く、議長古川阪次郎、委員、鐵道院、中西清一、木下淑夫、守屋源次郎、三上眞吾、大江武男、朝鮮總督府鐵道局、三本武重、岸利信、小笠原儀雄、南滿洲鐵道、庄司鐘五郎、猪股忠次、支那國有鐵道、ジェー・イー・フォーレー、陳國華

オーストリア、セルヴィヤに宣戦す

ドイツ、ロシアに宣戦す

日本、ドイツに宣戦す

日本青島を占領し、陸軍に於て山東（膠濟）鐵道の管理を始む

この日より同十一月二十八日まで「南滿東清及日滿聯絡運輸關係問題打合會議」を哈爾濱に開く、委員、日本側庄司鐘五郎、福井敬藏、東支鐵道側エル・アルハングリスキー外六名

五	一一
六	一四
七	一〇
八	一八
八	二七
七	一
一一	二七
一一	七
一一	一四

大正四年（一九一五年）

一 一 京漢、京張、津浦、滬寧各鐵道、日支聯絡に加入す

三 二六 「日滿貨物聯絡運輸計算規則」達第二八八號を公布す

四 六 この日より同月十六日まで日支聯絡運輸第三回會議を北京に開く、議長、袁齡、委員、鐵道院木下淑夫、守屋源次郎、朝鮮總督府鐵道局、三本武重、南滿洲鐵道

庄司鐘五郎、支那鐵道、黃贊熙、ジェー・イー・フォーレー、唐士清、ジェー・デ

ー・リード、陳炳崙、周善同

六 二三 鐵道院官制改正あり、國際聯絡運輸事務は運輸局（局長木下淑夫）、庶務課（課長

生野團六）及び旅客課（課長三上眞吾）に於て取扱ふこととなる

九 三 鐵道院總裁仙石貢退官し、添田壽一その後任となる

九 三 日支周遊券取扱手續達第一〇四二號を公布す

同 同 日本郵船會社發行日支巡遊券取扱手續達第一〇四一號を公布す

一〇 一 日支周遊券、日支巡遊券の發賣を開始す

一二 一八 加奈陀太平洋鐵道會社發行日支巡遊券取扱手續達第一三六四號を公布す

大正五年（一九一六年）

四	一〇	この日より二十八日まで日滿聯絡運輸第五回會議を東京に開く、議長添田壽一、委員、鐵道院、古川阪次郎、大園榮三郎、木下淑夫、生野團六、青木治郎、朝鮮總督府鐵道局、大屋權平、三本武重、和田駿、南滿洲鐵道會社、佃一豫、庄司鐘五郎、大阪商船會社深尾隆太郎、東清鐵道、ジェー・ルゲウイツチ、イ・ゲイシトル、エフ・ソボレフ、ロシヤ義勇艦隊、エヌ・フエドロフ、ピー・ホルンジエフ
五	一	この日より九日まで日支聯絡運輸第四回會議を京城に開く、議長大屋權平、委員、鐵道院木下淑夫、三上眞吾、青木治郎、朝鮮鐵道、兒玉秀雄、三本武重、安藤又三郎、和田駿、南滿洲鐵道、庄司鐘五郎、支那鐵道、ジェー・イー・フォーレー、陳國華
一〇	一五	鐵道院は途中下車驛制度を廢す
五	九	第二次大隈内閣の後を承けて寺内内閣成立す、鐵道院總裁添田壽一退官し、内務大臣男爵後藤新平鐵道院總裁を兼ね

大正六年（一九一七年）

三	三	ロシヤ革命假政府成立す
三	二九	この日より四月五日まで日支聯絡運輸第五回會議を東京に開く、議長木下淑夫、委員、鐵道院長谷川謹介、大園榮三郎、三上眞吾、生野團六、青木治郎、朝鮮總



七	一	督府鐵道局三本武重、南滿洲鐵道、國澤新兵衛、庄司鐘五郎、岡本徳三郎、支那鐵道、王景春、ジェー・イー・フォーレー、黃贊熙
同	同	日支往復券設定さる
同	同	日支團體に對し運賃割引を開始す
同	同	南滿洲鐵道會社、朝鮮鐵道の經營を委任さる
九	一	滬杭甬鐵道、日支聯絡に参加す
同	同	日支小荷物の聯絡を開始す
一〇	二九	支那政府は交通部に鐵路聯運事務處を置き、國內、國際の聯絡運輸事務を掌らしむ
一二	一五	旅客課長三上眞吾退官し、岡田意一その後任となる

大正七年（一九一八年）

三	三	ロシヤ、ドイツと單獨講和條約を締結す
四	五	この日より八日まで日支聯絡運輸第六回會議を東京に開く、議長木下淑夫、委員、鐵道院、中村是公、生野團六、青木治郎、岡田意一、南滿洲鐵道、久保要藏、三本武重、岡本徳三郎、支那鐵道、ジェー・イー・フォーレー、衛國垣、陳國華

四	九
四	二
七	一
九	二
一〇	一
一〇	二
一一	四
一一	一

この日より十三日まで日支米聯絡運輸第一回會議を東京に開く、議長木下淑夫、委員、鐵道院中村是公、生野團六、青木治郎、岡田意一、南滿洲鐵道、久保要藏、三本武重、岡本徳三郎、其他支那鐵道、太平洋郵船、カナダ太平洋汽船、日本郵船、東洋汽船、大阪商船、日清汽船會社の代表者數十名
 内務大臣兼鐵道院總裁男爵後藤新平轉官し、中村是公鐵道院總裁に任ぜらる
 南滿洲鐵道に於て安東に於ける手荷物の税關検査の代辦を開始す
 寺内内閣の後を承けて原内閣成立す、鐵道院總裁中村是公退官し内務大臣床次竹次郎鐵道院總裁を兼ね
 日支小荷物に對し代金引換扱を開始す
 旅客課長岡田意一轉官し、種田虎雄その後任となる
 運輸局長木下淑夫轉官し、中川正左その後任となる
 世界戰爭休戰條約成立す

大正八年（一九一九年）

三	七
四	七

シベリヤ及び北滿洲鐵道管理契約成る
 この日より十九日まで日支聯絡運輸第七回會議を北京に開く、議長、黃贊熙、委

六	二
七	一
同	同
一〇	一
一〇	八

員、鐵道院、島安次郎、青木治郎、南滿洲鐵道、三本武重、支那鐵道、ジエー・イー・フォーレー、錢鏞、余序、周善同、ダブリユ・エチ・スチール、シー・エル・ジー・ウエーン
 ベルサイユ講和條約調印さる
 日支聯絡旅客に對し途中下車の制限を撤廢す
 日支聯絡旅客須知事項を調製す
 上海經由日支片道券を設定す
 ウラヂオストツク經由の日滿貨物聯絡の取扱を中止す

大正九年（一九二〇年）

三	三
四	二
五	一

日滿露旅客及び手荷物、シベリヤ經由旅客國際運送、シベリヤ及スエズ經由東半球一週周遊運送、世界周遊運送、シベリヤ經由モスコー行生絲運送の取扱を廢止す
 ウラヂオストツク經由日滿旅客及び手荷物聯絡の取扱を中止す
 この日より二十日まで日支聯絡運輸第八回會議を東京に開く、議長、中川正左、委員、鐵道院、石丸重美、青木治郎、古澤謙吉、種田虎雄、南滿洲鐵道、大藏公望、岸利信、支那鐵道、ジエー・イー・フォーレー、徐擘、

五	一五
八	二六
一〇	一

鐵道院を廢し、鐵道省を置き、元田肇鐵道大臣に任ぜらる、中川正左の運輸局長、種田虎雄の旅務課長たること故の如し、同日青木治郎運輸局總務課長となる
運輸局總務課長青木治郎轉官し鶴見祐輔その後任となる
日支聯絡乗車券の通用期間の日單位を月單位に改む

大正十年（一九二一年）

一	一
五	一六
七	一
一〇	一
一一	一三

日支聯絡運輸にメートル法を採用す
この日より二十一日まで日支聯絡運輸第九回會議を大連に開く、議長島安次郎、委員鐵道省中川正左、前田四朗、南滿洲鐵道、島安次郎、大藏公望、宇佐美莞爾、岩田熊治郎、岸利信、支那鐵道、ジェー・イー・フォーレー、陳清文
日支學生團體に對し運賃割引を開始す
日支聯絡乗車券の様式をカードボード式に改む
原内閣の後を承けて高橋内閣成立す、元田肇の鐵道大臣たること故の如し

大正十一年（一九二二年）

五	一三
---	----

この日より二十日まで日支聯絡運輸第十回會議を北京に開く、議長、沈琪、委員、鐵道省、井出繁三郎、鶴見祐輔、中川登代吉、小林勇藏、南滿洲鐵道、大藏公望、

六	一一
一二	二八
同	同

宇佐美莞爾、山路鐵雄、下津春五郎、支那鐵道、林則蒸、許鏡清、徐經鄂、ダブリユ・エチ・スチール、關葆麟、シー・エル・ジー・ウエーン
高橋内閣の後を承けて加藤(友)内閣成立し、大木遠吉鐵道大臣に任ぜらる
「日支國際聯絡運輸規則」告示第二〇〇號を公布す
「日支國際聯絡運輸取扱細則」達第九九四號を公布す

大正十二年（一九二三年）

五	二一
九	一
九	二
一〇	一
一〇	二七
一〇	三〇
一〇	三〇

この日より六月四日まで日支聯絡運輸第十一回會議を東京に開く、議長中川正左、委員、鐵道省、鶴見祐輔、種田虎雄、吉田浩、大橋長行、南滿洲鐵道、藤根壽吉、千秋寛、山路鐵雄、支那鐵道、陳清文、ジェー・イー・ロックハート
關東地方に大震火災あり、鐵道の被害亦甚だし(約一億圓)
加藤(友)内閣の後を承けて第二次山本内閣成立し山之内一次、鐵道大臣となる
膠濟鐵道、日支聯絡に参加す
運輸局長中川正左轉官し、村井二郎吉その後任となる
旅客課長種田虎雄轉官し、村上義一その後任となる
日支聯絡運輸に關する鐵道省と支那政府交通部との間の交渉は總て鐵道省北京辦

公處を介して行ふこととなる

大正十三年（一九二四年）

- 一 一七 第二次山本内閣の後を承けて清浦内閣成立し、小松謙次郎、鐵道大臣となる
- 一 一 ソヴェエト社會主義共和國聯邦成立す
- 二 九 運輸局總務課長鶴見祐輔轉官し杉本義朗その後任となる
- 六 二 この日より十一日まで日支聯絡運輸第十二回會議を京城に開く、議長安藤又三郎、委員、鐵道省、戸田直温、村上義一、兒玉國雄、小林勇藏、南滿洲鐵道、大藏公望、岡田亮之、岩崎廣太郎、山路鐵雄、佐藤作郎、支那鐵道、胡鴻猷、ジェー・ロツクハート
- 六 一 清浦内閣の後を承けて加藤（高）内閣成立し、仙石貢、鐵道大臣となる
- 一 二 運輸局長村井二郎吉退官し、種田虎雄その後任となる
- 同 三 旅客課長村上義一轉官し、戸田直温その後任となる
- 一 二 運輸局總務課長杉本義朗退官し、喜安健次郎その後任となる

大正十四年（一九二五年）

- 一 二〇 「日本國及ソヴェエト社會主義共和國聯邦間ノ關係ヲ律スル基本的法則ニ關スル

條約」調印さる

南滿洲鐵道會社、朝鮮鐵道の委任經營を解かれ、朝鮮總督府鐵道局長之を管理することとなる

旅客課長戸田直温轉官し、菊池信次その後任となる

この日より二十三日まで日支聯絡運輸第十三回會議を北京に開く、議長劉景山、委員、鐵道省、種田虎雄、戸田直温、兒玉國雄、高久甚之助、朝鮮總督府鐵道局、新田留次郎、岩崎廣太郎、南滿洲鐵道、安藤又三郎、山路鐵雄、支那鐵道、朱庭祺、胡鴻猷、ジェー・ロツクハート、高鹿鳴、方伯麟、ダブリユ・エチ・スチール、王瑞庭、シー・エル・ジー・ヴェン、大村卓一

加藤（高）改造内閣成る、仙石貢の鐵道大臣たること故の如し

正太及び隴海汧洛鐵道、日支聯絡に参加す

この日より十二月二日まで日中蘇聯絡運輸會議をモスコーに開く、議長ルズタツク、委員、日本側、鐵道省、種田虎雄、金井清、伊澤道雄、高久甚之助、朝鮮總督府鐵道局、佐藤作郎、南滿洲鐵道、安藤又三郎、宇佐美莞爾、井上致也、大阪商船會社、野村治一良、其他東支鐵道、支那國有鐵道、ソヴェエト聯邦鐵道の代表者二十餘名

一二七
この日より十六日までシベリヤ經由歐亞聯絡運輸第一回會議をモスコーに開く、議長アー・ポストニコフ、委員、日本側は日中蘇會議の委員に同じ、外國側はフランス、ドイツ、ポーランド、リトワニヤ、ラトヴィア、エストニヤ、ソヴィエト聯邦の鐵道關係者三十餘名

大正十五、昭和元年（一九二六年）

一三〇
加藤高明の病歿により若槻内閣成立す、仙石貢の鐵道大臣たること故の如し
二〇
この日より二十四日まで日支聯絡運輸第十四回會議を東京に開く、議長種田虎雄、委員、鐵道省、菊池信次、金井清、中山隆吉、喜安健次郎、伊澤道雄、渡邊兢、高久甚之助、朝鮮總督府鐵道局、佐藤作郎、南滿洲鐵道、安藤又三郎、井上致也、支那鐵道、劉景山、余堉、ジェー・ロツクハート
三
仙石貢、鐵道大臣を辭し、井上匡四郎其の後任となる
六
南滿洲鐵道と京奉鐵道との間に貨物の聯絡運送を開始することに關し特別委員會を設置す
一〇
この日より十一月六日まで歐亞聯絡運輸第二回會議をベルリンに開く、議長マチーベル、委員、鐵道省田中信良、山岡祐章、高久甚之助、朝鮮總督府鐵道局萩原

一二五
三郎、南滿洲鐵道井上致也、平山敬三、伊藤太郎、其他ソヴィエト聯邦、支那、ポーランド、エストニヤ、ラトヴィア、リトワニヤ、ドイツ、ベルギー、フランス、チエツコスロヴァキヤ、オーストリア、イタリヤの各鐵道、東支鐵道及び萬國寐臺車會社の關係者五十餘名
大正天皇崩御、昭和と改元

昭和二年（一九二七年）

四一一
この日より二十三日まで日滿聯絡運輸第六回會議を東京に開く、議長種田虎雄、參加運輸機關代表者、鐵道省種田虎雄、朝鮮總督府鐵道局佐藤作郎、南滿洲鐵道會社伊澤道雄、大阪商船會社野村治一良、東支鐵道アー・エムシャノフ、ウスリー鐵道ゴルブノフ、ソヴィエト國營商船部ルデンコ
二〇
若槻内閣の後を承けて田中内閣成立し、小川平吉鐵道大臣に任ぜらる
一六
種田虎雄運輸局長を辭し寛正太郎其の後任となる
二一
旅客課長菊池信次退官し、日淺寛其の後任となる
四
運輸局内に國際課を新設し、國際聯絡運輸事務其他一般の渉外事務を掌らしむることとし、高久甚之助課長に任ぜらる

六	六	八	八	九
六	二七	同	一六	同
一	一	一	一	一

運輸局總務課長喜安健次郎轉官し、前田穰其の後任となる

「シベリヤ經由歐亞旅客及手荷物聯絡運輸規則」告示第一二九號を公布す

「シベリヤ經由歐亞旅客及手荷物聯絡運輸取扱細則」達第五四五號を公布す

シベリヤ經由歐亞旅客及び手荷物の聯絡運輸を先づ日本、東支、ソヴィエト聯邦、

ラトヴィヤ及びエストニア間に開始す

「日滿國際旅客及手荷物聯絡運輸規則」告示第一七五號を公布す

「日滿國際旅客及手荷物聯絡運輸取扱細則」達第六九四號を公布す

右兩規定を實施す

549

372

NO.

"F-M"
PAMPHLET BINDERS

are carried in stock in the following sizes

Catalog No.	High	Wide	Thickness
851(菊倍)	30.cm.	x 22.5cm.	x 1cm.
852(四六倍)	26. "	x 18.5 "	x 1 "
853(菊)	22.5 "	x 15. "	x 1 "
854(四六)	18.5 "	x 12.5 "	x 1 "
855(特)	24. "	x 15. "	x 1 "

other sizes are made to order

LIBRARY SUPPLIES OF ALL KINDS

F. MAMIYA & CO.

OSAKA - TOKYO - FUKUOKA

