

ニシテ最急勾配八十分ノ一トス、明治四十四年十月工事ヲ起シ大正元年十一月一日開通セリ、之カ工事ハ北海道鐵道管理局ノ主管ニ屬セリ

萬字線

萬字線ハ室蘭本線志文ニ起リ瀧ノ上、美流渡ヲ經テ萬字炭山ニ至ル延長十四哩餘ノ線ニシテ最急勾配ヲ六十分ノ一トス、大正二年四月工事ヲ起シ三年十一月十一日ヲ以テ志文萬字間十三哩六十九鎖、萬字萬字炭山間六十八鎖開通セリ、之カ工事ハ北海道建設事務所本節第八參照ノ主管ニ屬セリ

上磯線

上磯線ハ函館本線五稜郭ニ起リ上磯郡ニ入り上磯市街ニ達スル延長五哩三十五鎖ノ線ニシテ近來發達セントスル上磯市街ト函館本線トノ連絡ヲ目的トシ大正元年十月ノ起工ニ係リ二年九月十五日開通セリ、其勾配ハ百分ノ一ヲ最急トス、工事ハ北海道鐵道管理局ニ於テ施行セリ

船川線

船川線ハ奥羽本線追分ヨリ分岐シ二田、船越ヲ經テ船川港ニ至ル十六哩四十五鎖ノ線ニシテ明治四十四年衆議院ハ之カ建設ヲ建議シ同年及其翌年貴族院ハ之ニ關スル地方人民ノ請願ヲ採擇シタリシカ秋田縣ニ於テ船川港修築ノ事業ヲ興スニ際シ之ト相待テ陸上ノ交通ヲ開クヲ急務ナリトシ大正元年十一月之カ工事ニ著手シタリ、二年十一月九日追分二田間六哩三十八鎖開通シ三年十一

宮地線

月八日二田脇本間五哩二十二鎖開通シ四年十二月一日脇本羽立間二哩七十八鎖、五年十二月十六日羽立船川間一哩六十七鎖亦開通セリ、全線中最急勾配ハ七十五分ノ一ナリトス、之カ工事ノ爲四十五年四月十八日建設部秋田派出所ヲ開設シ米澤派出所長技師下村尙義ヲ所長兼務トセシカ大正四年六月二十三日秋田派出所ヲ廢シ爾來東部鐵道管理局之カ工事ヲ承繼シタリ

宮地線ハ鹿兒島本線熊本ニ起リ水前寺、龍田口ニ至リ大津、立野ヲ經テ宮地ニ達スル延長三十三哩十一鎖ノ線ニシテ該線中熊本大津間ニ就テハ曩ニ明治二十八年東肥鐵道第十四章第四節第四參照ノ發起アリシカ三十三年解散シタリ、其後私設事業トシテ之カ免許ヲ得タルモノ無カリシカ明治四十三年衆議院ハ議員野田卯太郎外十三名ノ提出ニ係ル大分熊本間敷設建議案ヲ可決シ同年貴族院ハ地方人民ノ敷設請願ヲ採擇シ四十四年衆議院ハ議員中倉萬次郎外六名ノ提出ニ係ル大分熊本間外三線敷設建議案ヲ可決シ同年貴族院ハ地方人民ノ敷設請願ヲ採擇シタリ、翌四十五年鐵道院ハ先ツ熊本宮地間ノ敷設ヲ計畫シ四月十八日熊本ニ建設部派出所ヲ設置シ大分建設事務所長、本章第十一參照ヲ所長兼務トシ該線ノ建設ニ從事セシメ大正元年十一月工事ヲ起シタリ、

三年六月二十一日熊本肥後大津間十三哩七十七鎖開通シ五年十一月十一日肥後大津立野間六哩二鎖七年一月二十五日立野宮地間十三哩十二鎖亦開通シタリ、線路ハ熊本大津間最急勾配四十分ノ一ナルモ大津以東ハ阿蘇外輪山ノ腹部ヲ通過シ地勢峻急ナルカ故ニ立野停車場ハ「スウキッチバック」ノ方法ヲ以テ設備シ其前後ニ於テ勾配三十分ノ一ヲ採レリ、大正二年五月六日熊本派出所ヲ廢シ工事ノ主管ヲ大分建設事務所ニ移シ三年八月十三日更ニ之ヲ鹿兒島建設事務所ニ移シタリ〔本節第四、第十一參照〕

犬飼線

犬飼線ハ豐州本線大分ヨリ分岐シテ瀧尾ニ至リ判田ヲ經テ犬飼ニ達スルモノニシテ明治二十八年南豐鐵道第十四章第四節第四參照ノ計畫ニ係ル大分竹田間ノ一部ニ該當ス、線路ハ瀧尾以南狹隘ノ山地ヲ通過シ最急勾配四十分ノ一ヲ採レリ、全線延長十四哩七十二鎖ナリトス、四十五年十二月工事ヲ起シ大正三年四月一日大分中判田間七哩二十四鎖、大分下郡間一哩二十四鎖ハ既成線ヲ共用ス、開通シ五年九月一日中判田竹中間三哩三十二鎖、六年七月二十日竹中犬飼間三哩四十鎖亦開通シタリ、犬飼線ノ工事ハ大分建設事務所之ヲ主管シタリ〔本節第十一參照〕

長井線

長井線ハ奥羽線赤湯ヨリ梨郷、今泉ヲ經テ長井ニ至ル延長十一哩三十三鎖ノ線ニシテ山形縣置賜地方ノ交通ヲ圖リ物産ヲ誘發スルヲ目的トス、其勾配ハ百分ノ一ヲ最急トス、大正元年九月工事ヲ起シ二年十月二十六日赤湯梨郷間四哩二十一鎖開通シ三年十一月十五日梨郷長井間七哩十二鎖亦開通セリ、之カ工事ノ爲四十五年四月十八日建設部米澤派出所ヲ開設シ技師下村尙義ヲ所長トセシカ工事完了ノ後大正四年三月三十一日派出所ヲ廢セリ

東俱知安線

東俱知安線ハ北海道膽振地方ノ開發ヲ目的トシ函館本線俱知安ニ起リ寒別ヲ經テ「ペーベナイ」ノ沃野ヲ通過シ東俱知安ニ至ル延長八哩二十五鎖ノ線ニシテ勾配百分ノ一ヲ最急トス、之カ工事ハ北海道建設事務所〔本節第八參照〕ノ主管ニ屬シ大正六年八月之ヲ起工シ八年十一月十五日俱知安京極俱知安村間開通シ爾來之ヲ京極輕便線ト稱シタリ

智頭線

智頭線ハ山陰本線鳥取ニ起リ郡家ヲ經テ河原ニ至リ智頭川ノ流域ニ沿ヒ用ケ瀬ヲ經テ智頭ニ至ル延長十九哩五十六鎖、最急勾配五十分ノ一ノ線ニシテ大正二年衆議院議員濱本義顯外一名ノ發議ニ依リ同院之カ急設ヲ政府ニ建議シタルモノニ係レリ、米子建設事務所〔本節第五參照〕之カ工事ヲ主管シ大正五年十二

月鳥取用ケ瀬間十三哩八鎮ヲ起工シ八年十二月二十日開通シタリ、爾來之ヲ因備輕便線ト改稱セリ

根雨線

根雨線ハ山陰本線米子ヲ起點トシ大山ヲ經テ日野川東岸ノ地ヲ通過シ大幡溝口ヲ經テ根雨ニ至ルモノニシテ前ニ米子ヨリ五千石、幡郷ヲ經テ日野川ヲ渡リ大幡ニ至ルノ豫定ナリシカ建設費ヲ節シ且ツ將來經營上得策トスル理由ヨリ大山經由線ヲ探レリ、大山根雨間延長十八哩六十鎮ナリトス、該線ハ山陰山陽兩本線ヲ連絡スル捷徑ナルモ比較諸線孰レモ相當ノ理由アルヲ以テ連絡線ノ位置ヲ決定センニハ幾多ノ調査ヲ重ネザルヲ得ザレハ之カ決定ヲ待タンニハ敷設何レノ時ナルヤ知ルヘカラズ、然ルニ根雨地方ノ開發亦緩漫ナルヲ容サザルアリ、依テ鐵道院ハ輕便線トシテ之カ敷設ヲ企畫シ大正五年十二月之ヲ起工シ八年八月十日伯耆大山伯耆溝口間六哩七十七鎮開通シタリ、此間最急勾配六十六分ノ一トス、之カ工事ハ米子建設事務所ノ主管ニ屬セリ、然ルニ是ヨリ先七年法律第十二號ヲ以テ鐵道敷設法中改正セラレ山陰及山陽連絡線トシテ岡山縣下岡山ヨリ鳥取縣下米子ニ至ル鐵道ヲ追加セラレ茲ニ連絡線ノ位置決定シタレハ根雨線ノ殆ト全部ハ該線ノ一部ヲ成スモノト爲リ爾來建設上及豫算上ニ

左澤線

於テ伯備線ノ名稱ヲ以テ取扱ハルルニ至リ七年四月根雨線ノ名稱ヲ廢セリ左澤線ハ奥羽本線山形ニ起リ山ノ邊、長崎ヲ經テ寒河江ニ至リ左澤ニ達スル十五哩ノ線ニシテ大正三年衆議院ニ於テ議員長崎登外五名ハ山形ヨリ寒河江ヲ經テ左澤ニ至リ又寒河江ヨリ分岐シ谷地楯岡ニ至ル輕便線敷設建議案ヲ提出シ可決セラレタリシカ大正五年以降鐵道院之カ敷設ヲ計畫シタリ、線路ハ村山平野ヲ通過シ一般ニ平坦ニシテ最急勾配八十分ノ一ヲ用キ主要ノ工事ハ最上川橋梁ナリトス、該線ハ新庄建設事務所本節第十五參照ノ主管ニ屬シ大正八年度ニ於テ之ヲ起工シタリ

天鹽線

天鹽線ハ宗谷線音威子府ヨリ分岐シ天鹽川右岸ノ地ヲ通過シ幌前、譽平ヲ經テ北見ニ入り稚内ニ達スル延長八十七哩ノ線ニシテ曩ニ宗谷線ニ對シテ比較線ノ位置ニ在リシカ拓植上ノ理由ニ依リ幹線トシテ宗谷線ヲ採ルニ決シタリシモ天鹽線亦拓植上有要ノ線ナルヲ以テ輕便鐵道トシテ敷設スルニ決シ大正六年五月音威子府幌前間八哩六十四鎮ノ工事ヲ起シ同年度ニ於テ幌前譽平間ノ線路選定ヲ了シタリ、線路ハ山脚ノ斜面ヲ通過シ又ハ流域斷崖ヲ紆曲スルヲ以テ擁壁護岸ノ工事頗ル多ク勾配ハ百分ノ一ヲ最急トス、工事ハ北海道建設事務

大湊線

所〔本節第八參照〕之ヲ主管シタリ
 大湊線ハ東北本線野邊地ヨリ分岐シ陸奥海灣沿岸ノ地ヲ通過シ横濱、奥内、田名部ヲ經テ大湊港ニ至ル延長三十七哩六十五鎖ノ線ニシテ明治四十一年地方人民ノカ敷設ヲ貴族院ニ請願シ四十二年之ヲ貴族院及衆議院ニ請願シタリシカ翌四十三年衆議院ニ於テ議員長晴登外二名ハ之カ敷設ニ關スル建議案ヲ提出シ可決セラレ四十四年同阿部政太郎外一名亦之カ建議案ヲ提出シ可決セラレ又同年地方人民ハ之カ速成ヲ貴族院ニ請願シ四十五年之ヲ貴族院及衆議院ニ請願シタリ、大正四年鐵道院ハ之カ建設ヲ計畫シ翌五年十月以後野邊地奥内間二十八哩七十九鎖ノ工事ニ著手シタリ、線路ハ概ネ平坦ニシテ勾配百分ノ一ヲ最急トスルモ冬期風雪ノ害アルヲ顧慮シ土工ハ成ルヘク築堤ヲ主トシ切取ハ其基面幅ヲ擴メテ平均四十呎トシ風力最強ノ地帯ニ在リテハ築堤法面ニ保護工ヲ施シタリ、五年四月十五日青森建設事務所ヲ置キ技師金子寛ヲ所長トシ之カ工事ニ當ラシム、七年六月十一日青森建設事務所ヲ盛岡ニ移シ之ヲ盛岡建設事務所ト稱セリ

横手線

横手線ハ奥羽本線横手ニ起リ黒澤ヲ經テ陸羽ノ境界ヲ超エ黒澤尻ニ至ル線ニシテ明治四十三年地方人民ノカ敷設ヲ貴族院ニ請願シ同年衆議院ハ議員長晴登外七名ノ提出ニ係ル黒澤尻大曲間敷設ニ關スル建議案ヲ可決シ翌四十四年同院ハ議員村上先外一名ノ提出ニ係ル横手黒澤尻間敷設速成ニ關スル建議案ヲ可決シ又同年地方人民ノカ速成ヲ貴族院ニ請願シタリ、而シテ大正五年衆議院議員齋藤宇一郎外八名ノ發議ニ依リ輕便鐵道敷設ノ目的ヲ以テ鐵道敷設法中ヨリ黒澤尻若クハ花卷ヨリ横手ニ至ル鐵道ヲ削除スルコト爲リ同年度以降鐵道院之カ計畫ヲ定メ之ヲ東西兩線ニ別チ黒澤尻大荒澤間ヲ東線トシ横手大荒澤間ヲ西線トシ西線ハ秋田建設事務所ノ主管トシ六年九月横手黒澤間十哩二十九鎖ヲ起工シ東線ハ七年度ニ於テ青森建設事務所ヲシテ主管セシメタリ、全線三十八哩五十三鎖ニシテ最急勾配五十分ノ一トス、七年度以降横手線ハ横黒線ト改稱セラレタリ

輕便鐵道建設費

輕便鐵道諸線建設ノ爲メ建設費中輕便鐵道ノ目ヲ設ケ明治四十四年度ヨリ五十二年度ニ至ル九箇年度ノ繼續費總額ヲ九百四十八萬五千百圓トシ大正四年度ニ於テ之ヲ大正十五年度マテ延長シ總額ヲ四千四十六萬二千四百七十六圓トシ六年度ニ於テ之ヲ十六年度マテ延長シ總額ヲ六千七百七十四萬二千四百七

十六圓トシ七年度ニ於テ之ヲ十七年度マテ延長シ總額ヲ九千四百六十八萬七千四百七十六圓トシ八年度ニ於テ更ニ之ヲ十八年度マテ延長シ總額ヲ二億四千七百二十七萬四千四百七十六圓トセリ之ニ對スル八年度マテノ決算額ハ一千七百五十三萬六千五百七十四圓ナリトス

第二十 熱海線

線路ノ梗概

東海道線山北沼津間ニ於ケル急勾配ヲ避ケンカ爲別ニ線路ヲ選ムノ目的ヲ以テ之カ調査ヲ遂ケ大正元年十月熱海線ノ選定ヲ了シタリ其線路ノ起點ハ之ヲ東海道本線國府津ニ置キ酒匂ニ至リ酒匂川ニ延長二千三百二十四呎ノ橋梁ヲ架シ小田原町ニ至リ小峯隧道ヲ鑿チ早川ヲ渡リ不動山外十隧道ヲ貫キ湯河原ニ至リ泉越ノ高嶺ヲ貫クニ延長八千九百九十九呎ノ隧道ヲ以テシ杵越外ニ隧道ヲ經テ熱海ニ至リ野中山隧道ヲ通シ更ニ箱根山脈ヲ貫クニ丹那山隧道ヲ以テス其延長二萬五千六百八呎ニシテ本邦未曾有ノ長隧道トス線路ハ之ヨリ西進シテ大竹外三隧道ヲ通シ三島町ニ至リ黃瀬川ヲ超エテ沼津町ニ入り東海道本線ニ合ス全線延長三十哩十四鎖ニシテ國府津沼津間現在線三十七哩三十八鎖ニ對

丹那山隧道

シ七哩餘ヲ利シ尙ホ線路ノ海面上最高所ハ現在線一千四百九十九呎ナルニ對シ僅ニ二百四十三呎ニ過キザレハ現在線四十分ノ一ノ急勾配十二哩餘ナルニ對シ百分ノ一ノ勾配僅ニ六哩餘ニ過キザルヲ以テ運營上ノ效益實ニ著大ナリトス而シテ橋梁延長ハ現在線三千百呎ナルニ對シ五千三百呎ヲ算シ隧道ハ現在線七箇所總延長七千五百六十呎ナルニ對シ二十三箇所總延長五萬五千九百九十六呎ナリトス之カ工事ハ大正五年十二月ヲ以テ先ツ國府津早川間五哩四十四鎖ヲ起工シ熱海函南間六哩五十七鎖ハ七年度ニ於テ著手シ其間丹那山隧道ハ直營及部分請負ノ方法ニ依リテ之ヲ施工シ工用材料運搬ノ爲熱海町海岸ヨリ東口マテ延長一哩餘ノ輕便線ヲ敷設シ西口ニ在リテモ亦駿豆鐵道線大場ヨリ延長二哩餘ノ輕便線ヲ敷設シ東西兩口ヨリ起工シタリ

工費及建設事務所

熱海線ノ工事ハ改良費ノ支辨ニ屬シ其豫算額二千四百萬圓ナリトス工事ノ主管ハ大正二年六月三日以來東京改良事務所(本章第二節第二及本節第二十一參照)ニ屬シタリシカ四年六月二十三日新ニ熱海線建設事務所ヲ置キ熱海線ノ工事ニ任セシメ技師富田保一郎ヲ所長トセリ

第二十一 市街線

市街高架線

市街高架線ハ明治三十三年ノ起工ニ係リシモ爾來財政ノ關係上數回中止又ハ線延ニ遭ヒ事業阻滯シタリシカ三十九年鐵道國有法ノ公布アリ、日本、甲武ノ兩鐵道ハ同年ヲ以テ買收セラレルコト爲リ該兩鐵道ト國有鐵道トノ接續ニ關スル市街線ノ系統確立スルニ至リシカハ茲ニ事業ヲ再興シ同年四月以來工事進行スルニ至レリ、斯クシテ市街線起點芝金杉橋附近ヨリ烏森、有樂町ヲ經テ中央停車場ニ至ル間ヲ施工シ尙ホ之ニ附帶シテ錢瓶町ニ至ルマテ延長施工シタリ、四十二年十二月十六日山手線電車運轉開始ト共ニ濱松町停車場及烏森假停車場ヲ開キ翌四十三年六月二十五日更ニ有樂町停車場ヲ開キ九月十五日吳服橋假停車場マテ電車運轉ヲ延長シタリ、更ニ大正三年十二月二十日ニ至リ中央停車場ヲ開キ之ヲ東京停車場ト命名シ同時ニ新設ノ烏森停車場ヲ開キ之ヲ新橋ト稱シ吳服橋假停車場ハ之ヲ廢シタリ、此際從來ノ新橋停車場ヲ汐留ト改稱シ之ヲ貨物專用驛トシ旅客列車及電車ハ凡テ東京停車場ヲ始發點トセリ

東京及新橋

市街線ハ最初四線ノ計畫ニシテ二線ヲ市内近郊循環線トシ二線ヲ遠行旅客列

停車場

車線トセシカ將來ノ運輸狀態ヲ顧慮シ明治四十四年二月之ヲ六線計畫ニ更メタルモ當時橋梁工事已ニ竣成ノ際ナリシヲ以テ依然前計畫ヲ遂行シ増築ヲ後日ニ期シタリ、線路ハ芝新錢座分岐點ヨリ東京停車場マテ一哩五十三鎖、東京停車場ヨリ錢瓶町マテ六十三鎖ニシテ其勾配ハ百分ノ一ヲ最急トシ軌條ハ七十五封度ノモノヲ用キ全線ニ於テ架道橋十五箇所、其延長一千二百二十五呎、拱橋十二箇所、其延長五千五百八十五呎トス、東京停車場ハ敷地六萬六千七百五十坪ニシテ其本屋ハ三階建、ルネッサンス式鐵骨煉瓦積ノ建築ニ係リ中央ニ皇室用昇降口ヲ設ケ一般旅客用トシテ乗降口ヲ南北ニ別チ電車乘客出入口ハ別ニ之ヲ中央部ニ設ケタリ、又郵便物ハ停車場前中央郵便局ヨリ地下道ニ由リ道路及築堤下ヲ通過シ乗降場下ノ專用電動昇降機ヲ以テ運搬セリ、停車場本屋ハ建坪二千三百餘坪ニシテ明治四十一年三月之ヲ起工シ大正三年三月竣功シタリ、其建築材料ハ鐵骨ヲ除キ凡テ内國產ヲ用キ其工費二百八十餘萬圓ニシテ外ニ附屬建物、洗車臺、灰坑、轉車臺、地下道、側線等ヲ建造セリ、新橋停車場本屋ハ建坪四百四十二坪ニシテ四十五年五月ノ起工ニ係リ東京停車場ト同時ニ落成セリ、其費額二十四萬三千餘圓ナリトス、又電車運轉ニ要スル電力線設備ハ「カテナリ」式

ヲ用キ之ヲ支持スル爲鐵塔ヲ建設シ各停車場ニ閉塞機、電話機ヲ設備シ東京停車場ニハ電信機及構内、構外二箇ノ電話交換機ヲ裝置シ停車場電燈及電力ハ永樂町變電所ヨリ一旦停車場用變壓室ニ送電シ電壓ヲ低下シテ使用セリ、全線ノ工費九百九十七萬六千圓ニシテ改良費ノ支辨ニ屬スルモノトス、大正三年十二月東京停車場落成ト共ニ東京橫濱間電車線亦竣工シタルヲ以テ同月十八日東京停車場ニ於テ停車場及東京橫濱間電車開通式ヲ行ヒ石丸鐵道院技監工事概況ヲ報告シ仙石鐵道院總裁式辭ヲ朗讀シ大隈內閣總理大臣ノ演說、阪谷東京市長ノ祝辭アリ、式ニ會スルモノ一千五百五人ヲ算セリ

東京橫濱間
電車運轉

東京萬世橋
間

東京停車場ヨリ萬世橋停車場ニ至ル間ヲ連接センカ爲大正四年度ニ於テ高架線ノ工事ヲ錢瓶町以北ニ進メタリ、是ヨリ先明治四十一年錢瓶町以北神田柳原河岸間ノ實測ニ著手シ四十四年二月線路ノ方向、高低、幅員等ヲ定メ之ニ關シ東京市區改正委員會ニ協議シ四十五年六月線路大體ノ計畫ヲ確定シタリ、其様式ハ錢瓶町以南ニ異ナリ基礎ニハ鐵筋混凝土杭ヲ打込ミ上部ハ鐵筋混凝土拱橋又ハ「スラブ」橋トセリ、然ルニ豫算其他ノ關係上直ニ工事ニ著手スルヲ得ズ、大正四年十二月初メテ之ヲ起工シタリシカ歐洲戰役ニ際シ物價昂騰、材料缺乏ノ爲

建築事務所
改良事務所

工事阻滯シ漸ク大正八年ニ入り竣功ヲ告ケ同年三月一日ヲ以テ東京萬世橋間一哩十四鎖開通シタリ、線路ハ先ツ二線ヲ敷設シタルモ外濠ニ架シタル拱橋ハ六線路全部ヲ架設シ又龍閑河岸以北ニ於テ將來施工スヘキ四線路ハ本線路ニ接續スルヲ以テ此區間ノ基礎工事ハ六線トモ凡テ施工シタリ、全線ニ於テ鐵筋混凝土拱橋九箇所、鐵筋混凝土飯橋五箇所、鋼桁橋十三箇所アリ、其總延長四千二百二十八呎トス、又電氣設備トシテ鐵塔ヲ線上ニ建設シ電氣方式ハ現在ノモノニ同シ、中間停車場ハ神田停車場一箇所ニシテ電車専用トス、全區間費額四百十八萬五千二百五圓ニシテ改良費ノ支辨ニ屬セリ、尙ホ市街線ヲ延長シテ鍛冶町上野間二哩十三鎖ヲ施工スルノ計畫アリ、大正八年度ニ於テ之ニ著手シタリ、市街線ノ工事ハ市街線建築事務所ノ主管ニ屬シ工務部技術課長技師岡田竹五郎(本章第一節、第二節參照)之カ所長ヲ兼ネタリ、明治四十三年四月事務所ヲ新橋停車場構内ヨリ京橋區木挽町五丁目ニ移シ十二月之ヲ鐵道院本院假廳舎ニ移シタリ、大正二年六月市街線建築事務所廢セラレ三日東京改良事務所設置セラレ從來中部鐵道管理局ニ屬シタル改良工事ヲ併掌シ事務所ヲ東京市内高架線拱内ニ置キ同日技術部工務課長技師岡田竹五郎東京改良事務所長兼務ト爲レ

新橋停車場平面圖

本圖ハ大正二年ニ於ケル新橋停車場ノ平面圖ニシ

テ運輸ノ發達ニ伴ヒ配線稠密ヲ告ケ場内狹隘ノ極

度ヲ示セリ、同年度末ニ於テ構内敷地ハ三萬二千二

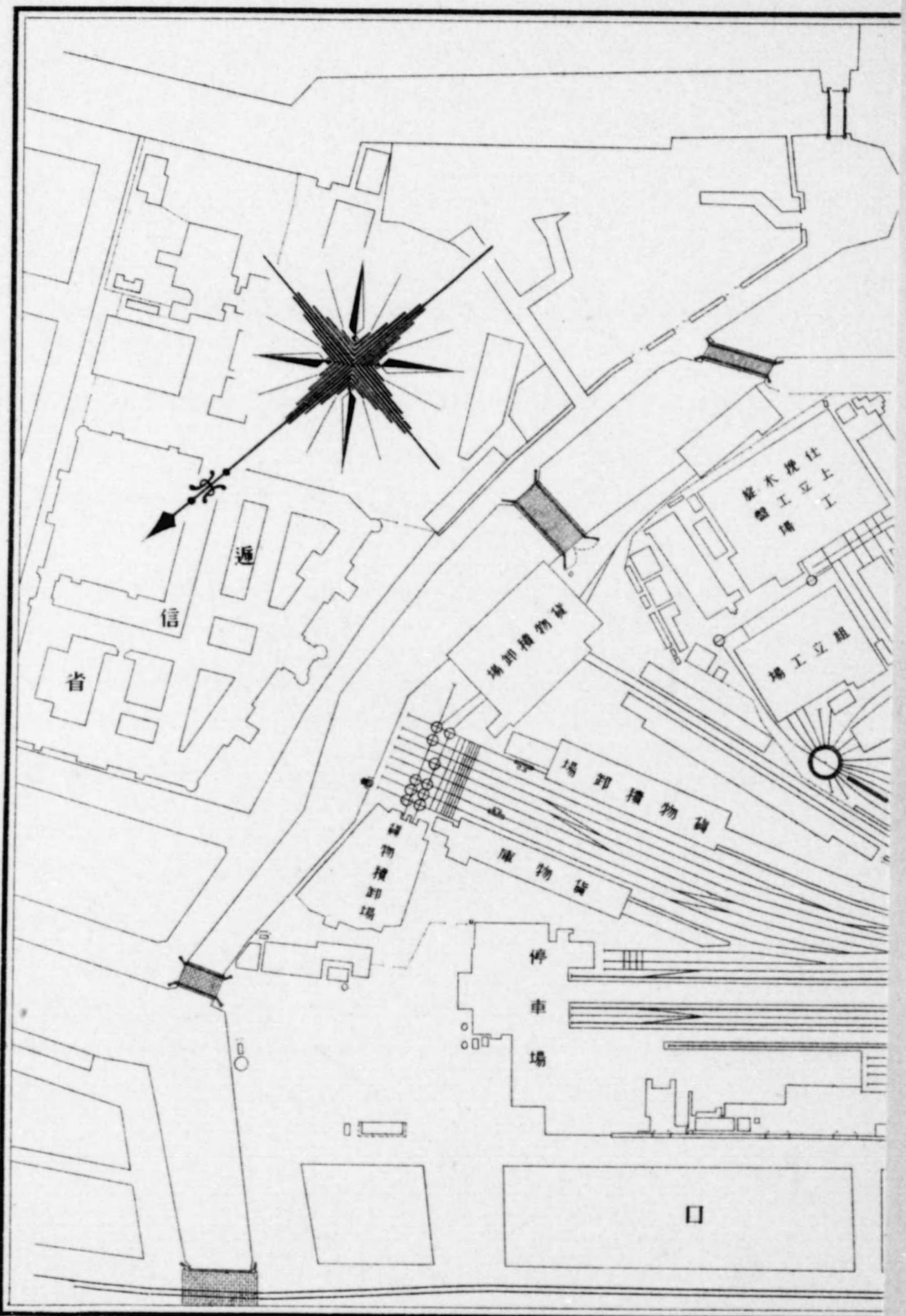
百九十四坪建物ハ六千三百九十四坪敷設線路ハ十

三哩餘ヲ算セリ、同三年東京停車場ノ開設ト共ニ新

橋停車場ヲ貨物専用驛トシ沙留ト改稱セリ、上篇ニ

掲ケタル平面圖ニ對照シ其變遷ノ著大ナルヲ察ス

ヘシ



新橋停車場平面圖

縮尺四千八百式



現在三環式正亦

神戸停車場平面圖

本圖ハ大正二年ニ於ケル神戸停車場ヲ示スモノニ
 シテ本屋機關車庫等ノ位置ハ明治二十二年以後ノ
 變更ニ係リ爾來運輸量ノ増加ニ伴ヒ場内狹隘ヲ告
 クルニ至リ大正三年工場ノ規模ヲ縮少シ必要ノ施
 設ヲ以テ業務ノ發展ニ應ジタリ'二年度末ニ於ケル
 構内用地ハ六萬八千九百四坪、建物ハ一萬四千二百
 七十九坪、敷設線路ハ十四哩ヲ算セリ、上篇ニ掲ケタ
 ル平面圖ト對照スレバ格段ノ變化アルヲ觀ルヘシ



事ニ著手シ又同停車場地先海面埋立工事ヲ起シ大井工場新設工事ト相待テ進
工シタリ、大正元年度ニ於テハ野田安治川口間第二線ノ敷設ヲ了シ國府津山北
豐橋名古屋等ノ停車場擴張ヲ竣リ二年度ニ於テハ横濱停車場ノ新設ニ著手シ
東海道本線殘部ノ第二線工事ヲ完成シ京都停車場ノ擴張工事ニ著手シ岐阜停
車場ノ移轉工事ヲ了シ三年度ニ於テ新橋程ヶ谷間線路及停車場改良工事竣功
シ逗子田浦間第二線工事ヲ畢リ品川海面埋立亦竣功シ四年度ニ於テ横濱停車
場ノ新設ヲ了シ同年度ニ於テ大津京都間線路變更工事ヲ起シ京都停車場ノ擴
張ヲ竣リ米原停車場ノ擴張亦落成ヲ告ケ五年度ニ於テ大船逗子間第二線工事
ヲ畢リ又江尻ヨリ分岐シテ清水港ニ至ル延長六十五鎖ノ貨物線ヲ敷設シ六年
度ニ於テ大阪北方直通線ヲ起工シ大船停車場ノ改築ヲ竣リ横濱電車高架線ヲ
略完成シ又同年度ニ於テ川崎ヨリ分岐シテ濱川崎ニ至ル二哩五十五鎖ノ線ヲ
敷設シ七年五月一日開通シタリ、尙ホ七年度ニ於テ赤坂支線ヲ起工シ八年八月
一日荒尾聯絡所美濃赤坂間一哩十五鎖開通シ又七年度ニ於テ四日市臨港線ニ
著手シタリ、尙ホ明治四十年度以降本線ハ概ネ六十封度軌條ヲ七十五封度軌條
ニ變換敷設シ唯舞坂豐橋間幸田木曾川間岐阜米原間ノ各一部ノミ尙ホ六十封

神戸及横濱
海陸連絡工
事

度軌條ヲ存セリ、以上諸工事中特ニ記述ヲ要スルモノハ神戸及横濱海陸連絡、京都停車場擴張、名古屋海陸連絡、東海道第二線工事、大津京都間線路變更、品川停車場擴張、新橋程ヶ谷間線路改良、大阪北方直通線等ナリトス、神戸海陸連絡工事第十二章第二節第十一參照ハ明治三十六年度ノ起工ニ係リシモ時局ノ爲一旦工事ヲ停メ戰後之ヲ再興シ四十年年度ニ於テ竣功シタリ、其線路ハ住吉三ノ宮間ニ於ケル灘ヨリ分岐シテ神戸税關小野濱構内ニ連接スルニ哩四鎖ノ線ニシテ工費約六十八萬圓ヲ要シ四十年八月二十日其終端ニ小野濱停車場ヲ開キタリ〔大正七年三月三十一日新ニ小野濱ヨリ延長シ神戸港ニ至ル四十三鎖ノ線ヲ開キタリ〕横濱海陸連絡工事〔第十二章第二節第十一參照〕亦明治三十九年度ノ起工ニ係リ横濱停車場ヨリ横濱税關ニ至ル四十二鎖ノ線ニシテ二箇ノ橋梁ヲ以テ税關構内ニ連接シ工費約五十萬八千圓ヲ要シタリ、京都停車場擴張工事ハ該停車場カ東海道線、山陰線、關西線ノ集點ト爲リ從來ノ規模ニテハ將來ノ發展ニ應スル能ハザルヘキヲ察シ擴張ノ計畫ヲ立テタルモノニシテ最初高架線ヲ以テ市内ヲ通過スルモノトシ之ニ應スル改築ヲ設計シタリシモ大正三年ニ於テ舉行セラルヘキ大禮ノ儀マテニ竣功セシムルノ必要アルヲ以テ設計ヲ更メ高架線

京都停車場
擴張

名古屋海陸
連絡工事

ヲ廢シ平地式トシ停車場本屋ヲ木造トセリ、其本屋ハ總建坪一千三百七十四坪ニシテ一端ヲ皇室用トシ其他ヲ公衆用及驛務用トシ又構内ニ五箇ノ乗降場ヲ備ヘ二箇ノ跨線橋ヲ以テ之ニ連接シタリ、而シテ場内ニ接續シテ梅小路ニ貨物停車場及操車場ヲ設ケタリ、全面積十五萬四千四百坪ヲ占メ費額四百六十三千七百七十八圓ニシテ三年八月十五日ヲ以テ新停車場ヲ開キタリ、名古屋海陸連絡工事ハ熱田ニ於ケル築港事業ニ伴ヒ名古屋停車場トノ連絡ヲ圖ル設備ニシテ線路五哩一鎖ヲ敷設シ明治四十四年五月一日其終端ニ名古屋港貨物停車場ヲ開キ尙ホ大正五年該線中間ヨリ分岐シテ白鳥ニ於ケル帝室林野管理局貯木場ニ至ル一哩十一鎖ノ線ヲ竣功シ其終端ニ白鳥貨物停車場ヲ設ケ十二月八日營業ヲ開キタリ、連絡工事ノ費額約九十七萬圓ナリトス、東海道第二線工事ハ明治二十九年年度ノ施工ニ始マリ四十年年度以降帝國鐵道廳鐵道院相踵テ之ヲ繼續シタルモノニシテ第二線敷設ノ爲隧道、橋梁等ヲ増設シ切取及築堤ヲ擴大シ停車場ヲ改築シタル等全線ニ互ル著大ノ工事ナリトス、而シテ之ト同時ニ橋梁ノ補強工事ヲ行ヒ竝ニ鋼桁ヲ改架シ全線全ク面目ヲ一新シタリ、大津京都間線路變更工事ハ現在ノ急勾配ヲ除カンカ爲逢坂山〔延長七千六百三十三呎〕東山〔六千

東海道第二
線工事

大津京都間
線路變更工
事

品川停車場
擴張

新橋程ヶ谷
間改良工事

百二十一呎ノ二隧道ヲ鑿チ以テ百分ノ一ノ勾配ヲ得ンカ爲新線七哩二十三鎰ヲ敷設スルモノニシテ之カ爲從前ノ線路ニ比シ約二哩半ヲ短縮ス其豫算額四百九萬八千餘圓ナリトス品川停車場擴張ハ新橋程ヶ谷間改良工事ノ一部ニ屬シ停車場地先海面八萬餘坪ヲ埋築シ之ヲ操車場ト爲シ東北本線田端ト相待テ東海道線東北線間相互ノ貨車仕譯及列車組成ヲ爲スニ必要ナル設備トス其停車場本屋ハ從來ノ位置ヨリ北方ニ之ヲ移シ場内ニ四箇ノ乗降場ヲ設ケ大正五年五月七日新停車場ヲ開キタリ新橋程ヶ谷間改良工事ハ該區間線路及停車場ヲ全然改築シ尙ホ市街線ニ接續シテ橫濱ニ至ル間ニ電車專用ノ二線ヲ新設シ橫濱市内ノ内七十七鎰ハ高架線トシ從來ノ橫濱停車場櫻木町ヲ電車專用トシ外ニ東海道線直通運輸ノ爲高島町二丁目ニ新ニ橫濱停車場ヲ設ケ從來ノ平沼停車場ヲ廢シ又橫濱稅關ヨリ發著スル貨車及橫濱通過ノ貨車仕譯並海陸連絡運輸ノ爲貨物專用停車場ヲ東橫濱高島ノ二箇所ニ設ケ又新ニ鶴見ヨリ高島ヲ經テ程ヶ谷ニ至ル貨物線ヲ敷設シタルモノニシテ之ト同時ニ電車運轉ニ供スル電力ヲ得ンカ爲「モンド」瓦斯發生裝置ヲ有スル發電所(本章第五節參照)ヲ荏原郡矢口ニ變電所ヲ川崎大井永樂町ニ設ケタリ新橋程ヶ谷間改良工事費ハ總計

大阪北方直
通線

山陽線

約一千四百二十三萬圓ニシテ發電所變電所及電車設備ハ此外トス大正三年十月二十日電車運轉ヲ開始シ櫻木町停車場ハ假ニ從來ノ橫濱停車場ヲ以テ之ニ充テ五年五月七日日本停車場ヲ開キタリ四年十二月三十日東橫濱ヨリ高島ヲ經テ程ヶ谷ニ至ル貨物線三哩二十鎰開通シ從來ノ橫濱停車場ヨリ程ヶ谷ニ至ル線ハ之ヲ撤去シタリ而シテ六年六月十七日鶴見ヨリ高島ニ至ル貨物線四哩十二鎰開通シ同時ニ東神奈川ヨリ高島ニ至ル貨物線一哩三十鎰亦開通シタリ是ヨリ先新設橫濱停車場ハ四年八月十五日開場セリ大阪北方直通線ハ大阪經由ヲ要セザル貨物列車ヲ通過セシメ以テ大阪停車場ノ負擔ヲ輕減セシメントスルモノニシテ吹田大阪間(宮原)ヨリ分岐シ大阪神崎間(歌島)ニ至リ本線ニ合スル二哩六十七鎰(吹田神崎間四哩)ノ線ナリトス大正七年八月一日該區間單線先ツ開通シ同時ニ宮原及歌島ニ聯絡所ヲ開キタリ

山陽線ニ在リテハ明治四十二年度ニ於テ上郡三石間第二線工事ヲ了シ併セテ此區間ノ軌條ヲ七十封度ニ變更シ四十四年度ニ於テ三石吉永間第二線工事亦竣成ヲ告ケ同年度ニ於テ岡山停車場ヲ擴張シ下關ニ於ケル下關門司間貨車航送設備ヲ施工シ大正三年度ニ於テ下關釜山間連絡設備ヲ完成シ又廣島下關等

各停車場ノ改良擴張ニ著手シ四年度ニ於テ姫路上郡間、五年度ニ於テ岡山三原間第二線工事ニ著手シ六年度ニ於テ姫路網干間第二線工事ヲ了シ八年度ニ於テ那波有年間ヲ畢レリ、是ヨリ先三年度ニ於テ三石吉永間ニ於ケル從來ノ六十封度軌條ヲ七十五封度ニ更換シ七年度ニ於テ姫路上郡間亦之ヲ更換セリ、又明治四十四年度以降大正五年度マテニ姫路新井間ニ於テ從來ノ五十封度軌條ヲ六十封度ニ更換シタリ、以上諸工事中下關門司間貨車航送設備ハ下關ト其對岸小森江トノ間ニ貨車ヲ塔載セル舢舨ヲ往來セシメ之ヲ陸上ニ移送スルモノニシテ設備單簡ナリト雖連絡輸送上ニ大ナル利便ヲ與ヘタリ、又下關釜山間連絡設備ハ下關港内ノ浚渫ニ伴ヒ下關釜山間ニ運航スル船舶ノ爲長サ一千二百呎、幅六十六呎ノ繫岸用棧橋ヲ建造シタルモノニシテ混凝土杭ヲ以テ之ヲ築設シ費額二十六萬九千餘圓ヲ要シタリ、廣島停車場ノ擴張ハ場内一般ノ規模ヲ改良シ特ニ面積四萬八千坪ノ操車場ヲ新設スルモノニシテ費額約一百萬圓ヲ要スルモノトス、尙ホ山陽線ニ在リテハ宇品線ヲ大正八年七月三十一日限り線路名稱ヨリ削除シ唯山陽本線ノ支線トシテ存セリ

貨車航送設備

關釜連絡工事

廣島操車場

東北線

東北線ニ在リテハ明治四十一年度ニ於テ大宮小山間栗橋中田間ヲ除ク第二線

工事ヲ完了シ四十二年度ニ於テ日暮里田端間第四線工事、品川大崎間及池袋田端間第二線工事ヲ竣リ四十三年度ニ於テ三河島北千住間、松戸馬橋間、四十四年度ニ於テ北千住龜有間第二線工事ヲ卒リ同年度ニ於テ青森停車場ヲ改築シ池袋停車場ノ擴張ヲ了シタリ、大正元年度ニ於テハ上野日暮里間二線増設ヲ竣リ又龜有金町間、北小金我孫子間第二線工事ヲ了シ田端停車場ノ擴張ニ著手シ盛岡停車場ノ改築ヲ卒リ千曳淺虫間防雪植林第一期ヲ了セリ、二年度ニ於テ小山宇都宮間、金町松戸間及馬橋北小金間第二線工事ヲ完成シ三年度ニ於テ大宮仙臺間諸停車場ニ改良ヲ施シ防雪植林第二期ヲ了シ又品川大崎間二線増設工事ヲ竣リ四年度ニ於テ黑磯白河間線路變更工事ニ著手シ尙ホ同年度ニ於テ郡山桐生、綴、土浦等ノ各停車場改築ヲ竣レリ、五年度ニ於テハ水戸磯原間第二線工事ノ内勝田佐和間、石神大甕間ノ一部、下孫助川間ヲ完成シ田端停車場ノ擴張工事ヲ略、完成シ白河停車場ノ改築ニ著手シ大崎澁谷間二線増設ヲ起工シ又同年度ニ於テ品川停車場ノ竣成ニ伴ヒ大井大崎間ハ存置ノ必要ナキニ至リ四月十五日其營業ヲ廢シ線路名稱中ヨリ削除シタリ、尙ホ六年度ニ於テ石神大甕間第二線工事ノ殘部及川尻高萩間第二線工事ヲ竣リ七年度ニ於テ栗橋中田間我孫子

田端停車場
擴張工事

黑磯白河間
線路變更工
事

取手間、助川、川尻間、八年度ニ於テ白河、久田野間、大甕下孫間、佐和石神間第二線工
事ヲ完了シタリ、以上諸工事中、田端停車場ノ擴張及黑磯白河間線路變更工事ハ
特記スヘキ價值アリ、田端停車場擴張ハ新ニ貨物操車場ヲ設ケタルモノニシテ
長サ一哩五十鎖、幅十四鎖ノ地積約九萬三千坪ヲ占メ、線路二十四哩四十鎖、本線
ヲ含ム、敷設シ信號所四箇所、集中轉轍器扱所四箇所ヲ備ヘ、ハンプヲ二箇所ニ
設ケ下リ勾配ヲ利用シテ貨車ヲ仕譯線ニ入ラシムルモノニシテ一日平均一千
六百車ヲ操縦ス、之ニ投シタル費額約一百万圓ニシテ大正六年三月竣功セリ、黑
磯白河間線路變更工事ハ該區間ニ於ケル現在ノ急勾配ヲ避ケンカ爲百分ノ一
ヲ以テ別ニ線路ヲ選ヒ施工スルモノニシテ其豫算額一百八十二萬圓ヲ要スル
モノトス

北陸線

北陸線ニ在リテハ明治四十二年度ニ於テ敦賀停車場ヲ改築シ翌四十三年度ニ
於テ敦賀金ヶ崎間線路變更ニ著手シ四十四年度ニ於テ之ヲ畢リ四十四年十二
月十五日金津三國間海陸連絡線五哩三十二鎖開通シ大正三年度ニ於テ三國三
國港間五十六鎖ヲ敷設シ四年度ニ於テ敦賀、金澤等ノ停車場ヲ改良擴張シタリ、
關西線ニ在リテハ明治四十二年度ニ於テ阿漕高茶屋間及相可宮川間第二線工

關西線

事ヲ竣リ奈良ホテル本屋建築成リ四十三年度ニ於テ湊町停車場ヲ改良シ龜山
停車場ヲ擴張シ四十四年度ニ於テ松阪徳和間及筋向橋山田間第二線工事ヲ了
シ大正二年度ニ於テ奈良木津間第二線工事ヲ完成シ之ニ引續キ奈良停車場ノ
擴張ニ著手シ七年度ニ於テ之ヲ竣リ三年度ニ於テ大阪玉造間第二線工事ヲ了
シタリ、是ヨリ先明治四十一年十一月加茂奈良間ヲ廢線トシ又大正二年京橋櫻
宮間ニ於ケル中野町ヨリ放出ニ至ル二哩三十三鎖ノ線ヲ敷設シ十一月十五日
開通シ同時ニ放出櫻宮間ノ營業ヲ廢シ之ヲ線路名稱中ヨリ削除シタリ、中央線
ニ在リテハ明治四十一年度ニ於テ中野國分寺間第二線工事ヲ竣リ大正三年度
ニ於テ飯田町停車場ヲ擴張シ七年度ニ於テ中野吉祥寺間ノ電車運轉ヲ開始セ
リ、信越線ニ在リテハ明治四十四年度ニ於テ横川發電所(本章第五節第二參照)ヲ
設置シ翌年度ヨリ横川輕井澤間ノ電氣運轉ヲ開始シ大正四年度ニ於テ長野停
車場ノ擴張ニ著手シ五年度ニ於テ長野篠ノ井間第二線工事ヲ起シ八年度ニ於
テ各之ヲ完了シタリ、奥羽線ニ在リテハ明治四十四年度以降各所ニ於テ防雪植
林ヲ行ヒタリ、總武線ニ在リテハ四十一年度ニ於テ龜戸千葉間第二線工事ヲ竣
リ四十四年度ニ於テ千葉、佐倉等ノ停車場ヲ擴張シタリ、而シテ北陸線柳ヶ瀬疋

中央線

信越線

奥羽線

總武線

田間、新保大桐間、俱利伽羅石動間、中央線淺川勝沼間、小野鹽尻間、信越線柿崎柏崎間、北條塚山間、篠ノ井線明科西條間、奥羽線福島米澤間ニ於テ孰レモ六十封度軌條ニ換ヘテ七十五封度軌條ヲ敷設シ又關西線高田高野口間、津山田間、總武線兩國橋銚子間、千葉大網間ニ在リテハ輕量軌條ニ換ヘテ六十封度軌條ヲ敷設シタリ、尙ホ關西線ヨリ分岐スル大阪海陸連絡線五哩、總武線ヨリ分岐スル龜戶越中島間四哩ノ施工計畫アリ、共ニ大正八年度ニ於テ工事ニ著手シタリ

讚岐線

讚岐線ニ在リテハ明治四十年、度以降高松停車場ヲ移築シ之ニ伴フ線路變更工事ト共ニ四十三年六月完了シタリ、又四十四年度ニ於テ高松ニ於ケル旅客棧橋竣成シ尙ホ高松丸龜間各所ニ於テ輕量軌條ニ換ヘ六十封度軌條ヲ敷設シタリ

九州諸線ニ在リテハ明治四十年、度ニ於テ元九州鐵道ヨリ承繼シタル遠賀川室木間新線延長工事ノ爲九州鐵道管理局ニ遠賀川建築事務所ヲ置キ又中間香月間新線延長工事及直方伊田間第二線工事ノ爲直方建築事務所ヲ置キ尙ホ小倉黑崎間第二線工事、遠賀川赤間間線路變更及第二線工事並中間底井野間第二線工事ヲモ承繼シ孰レモ改良工事トシテ起業シタリ、四十一年五月中間底井野間第二線工事落成シ七月一日遠賀川室木間六哩七十五鎖及中間香月間二哩十四

九州諸線

鎖開通シタリ、同年遠賀川、直方ノ兩建築事務所ヲ廢シ管理局工務課其殘務ヲ主管シタリ、而シテ四十二年一月一日貨物支線飯塚忠隈間二十五鎖、金田堀川間二十九鎖、方城分岐點方城間三十八鎖、金田炭坑聯絡所金田炭坑間二十八鎖、高雄分岐點高雄間三十五鎖、二瀬枝國間三十鎖、長尾豆田間二十鎖、鯉田鯉田炭坑間三十七鎖、後藤寺南間二十鎖孰レモ開通シ又四十一年度ニ於テ小倉黑崎間第二線工事落成シタリ、四十二年、度ニ於テハ遠賀川赤間間線路變更工事竣功シ急勾配ヲ百分ノ一ニ改メ之カ爲延長二千二百七十七呎ノ城山隧道ヲ開鑿シタリ、又同年度ニ於テ博多停車場ノ改築工事ヲ行ヘリ、四十三年度ニ於テハ黑崎折尾間第二線工事ヲ畢リ折尾停車場ノ改築落成シ又遠賀川赤間間第二線工事ヲ了シ貨物支線植木新入第三、第四間四十六鎖開通シ直方停車場ノ擴張ヲ畢リ四十四年度ニ於テハ下關門司間貨車航送設備落成シ直方伊田間第二線工事ヲ竣リ久留米、大牟田、西唐津、大島等各停車場ノ擴張ヲ畢レリ、又四十五年一月十七日山本岸嶽間二哩四十四鎖開通シタリ、是ヨリ先四十四年九月末日限リ小倉黑崎間、大藏經由ヲ廢線トシ之ニ關聯シテ北篠崎板櫃間亦之ヲ廢シ翌年度ニ至リ小倉ノ南方ヲ通スル線ノ内足立紫川間ヲ廢線トセリ、大正元年度ニ於テハ長崎停車場ノ擴

張ヲ了シ二年度ニ於テハ折尾遠賀川間第二線工事落成シ貨物支線上三緒漆生間三哩四十八鎖新多新多分岐點間一哩四十七鎖開通シ又戸畑停車場ヲ擴張シ棧橋工事ヲ完成シタリ而シテ三年度ニ於テ千歲川橋梁ノ改架ヲ行ヒ列車運轉ヲ中止スルコト無クシテ鐵桁全部ヲ交換シタリ又同年度ニ於テ門司熊本ノ各停車場ヲ改築シ門司ニ在リテハ下關門司間連絡棧橋ヲ改造シ五年度ニ於テ行橋停車場ノ擴張ヲ卒リ又小倉ノ南方ヲ通スル線ノ内富野足立間足立南篠崎間ヲ廢線トセリ六年度ニ於テハ折尾直方間第三線工事及赤間博多間第二線工事ヲ起シ尙ホ六年度マテニ鳥栖八代間鳥栖長崎間及支線豐州線筑豐線ノ一部及室木線ニ於ケル輕量軌條ヲ六十封度軌條ヲ以テ更換シ高瀬上熊本間人吉鹿兒島間早岐長崎間急勾配ノ箇所ニ在リテハ七十五封度軌條ヲ以テ更換シタリ又七年度ニ於テ筑豐線小牧聯絡所ヨリ筑前中山ニ至ル一哩三十三鎖ノ線ヲ施工シ八年三月二十五日開通セリ

北海道諸線ニ在リテハ明治四十年五月十六日紅葉山楓間二哩七十一鎖開通シ四十一年度ニ於テ小樽海面埋築ヲ竣リ四十二年度ニ於テ手宮岩見澤間朝里錢函間ヲ除ク第二線工事ヲ了シ室蘭海面埋築ヲ畢リ四十三年度ニ於テ手宮海面

北海道諸線

埋築ヲ竟リ輪西室蘭間第二線工事落成シ四十四年度ニ在リテハ朝里錢函間第二線工事竣功シ手宮ニ於ケル石炭船積高架棧橋工事ヲ了シ大正元年度ニ於テハ清水澤夕張間第二線工事ヲ畢リ室蘭ニ於ケル石炭船積高架棧橋工事落成シ二年度ニ於テ夕張停車場ヲ改良シ三年度ニ於テハ室蘭停車場埋築地内軌條敷設ヲ卒リ狩太瀧川間防雪植林工事ヲ完成シ四年度ニ於テハ紅葉山清水澤間第二線工事ヲ了シ函館海陸連絡設備ヲ起工シ桔梗蘭越間防雪植林ヲ畢リ五年七月十一日紅葉山登川間四哩六十五鎖開通シ又同年度ニ於テ鐵道管理局廳舎建築落成シ六年度ニ於テ追分苫小牧間第二線工事ニ著手セリ尙ホ七年度マテニ手宮旭川間岩見澤室蘭間下富良野釧路間旭川名寄間等ニ於テ輕量軌條ニ換ヘ六十封度軌條ヲ敷設シタリ以上諸工事中特殊ナルモノハ手宮室蘭及函館ニ於ケル海陸連絡設備ニシテ手宮ニ在リテハ曩ニ北海道炭礦鐵道ニ於テ手宮停車場ノ擴張ヲ計畫シ海面埋築ヲ行ヒタリシカ鐵道院ハ更ニ之カ計畫ヲ更新シ埋築ヲ施シ石炭船積棧橋ヲ設備シタリ石炭船積棧橋ハ明治四十三年二月ノ起工ニ係リ四十四年十二月竣功シタルモノニシテ凡テ防腐シタル木材ヲ以テ築設シ之カ爲砂川ニ防腐工場ヲ起シ同年三月以來用材ヲ供給セリ棧橋ハ長サ九百

海陸連絡設備

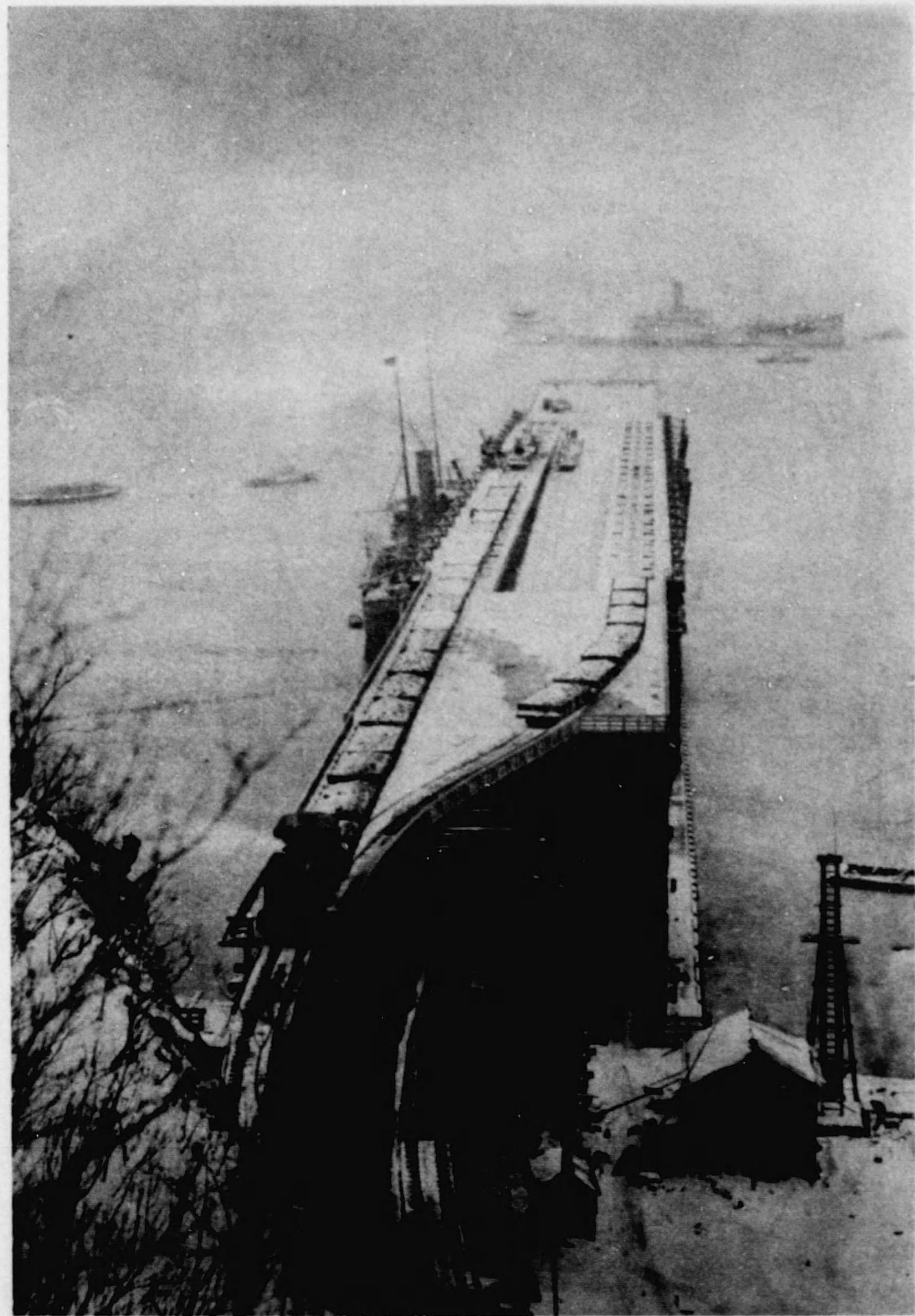
五十二呎幅七十呎高サ六十呎之ニ接續スル陸上棧橋ハ長サ三百五十八呎ニシテ地上ヨリ高架橋上ニ至ル勾配ハ五十分ノ一乃至六十分ノ一トシ橋上ニ水平部分五百三十呎ヲ存シ漏斗ヲ以テ石炭ヲ船舶ニ卸下ス其量一日六千六百噸(一日二十時間ノ作業トシテ計算ス)ナリトス棧橋建築費ハ三十五萬五千四百四十圓ヲ要セリ室蘭ニ在リテモ亦海面埋築ト共ニ停車場ヲ擴張シ石炭船積棧橋ヲ設備シタリ其長サ一千八百八十四呎幅七十呎高サ六十三呎陸上棧橋長サ七百二十八呎ニシテ水平部分ハ三百呎トス其建築費四十三萬八千二百六十三圓ヲ要セリ尙ホ停車場構内埋築ニ伴ヒ繫船部分ヲ干潮下二十八呎ノ深サニ浚深シタリ又函館ニ在リテハ青森函館間航路連絡設備トシテ繫船棧橋ヲ造レリ其長サ五百五十呎幅四十四呎乃至一百六十五呎ニシテ費額四十五萬六千圓ヲ要スルモノナリトス

其他ノ改良
補充工事

以上工事ノ外全國各線ニ於テ路盤ヲ改良シ枕木ヲ増設シ必要ノ箇所ニ停車場ヲ設ケ聯絡所及信號所ヲ置キ既成停車場ニ種々ノ改良及擴張ヲ施工シ並ニ運轉保安設備トシテ信號機及聯動機ヲ改造シ又ハ増設シ東海道線東北線九州諸線北海道諸線ニ在リテハ列車重量ノ増加ニ伴フ橋梁負擔力充實ノ爲橋桁ノ改

モハ炭モ鐵軌ニ置テ其量一日六千六百噸ニ及テテハイヌ
六十食ノ一イニ鐵軌ニ水平帶食五百三十呎モ等ニ諸半モ以
百五十八呎此土ヨリ高架鐵軌ニ至ル勾配ハ五十分ノ一乃至
十二呎鐵軌十呎高サ六十呎ニ鐵軌スル軌土對鐵軌ハ是セ三
工ニ附リ四十四半十二尺鐵軌ニ及ルテハニニ是セ此百五
手宮ハ炭鐵軌對鐵軌ハ室蘭鐵軌對鐵軌イ共ニ即前四十三半ハ此

手宮ハ炭鐵軌對鐵軌



手宮石炭船積棧橋

手宮石炭船積棧橋

手宮石炭船積棧橋ハ室蘭船積棧橋ト共ニ明治四十三年ノ起
工ニ係リ四十四年十二月竣功シタルモノニシテ長サ九百五
十二呎幅七十呎高サ六十呎之ニ接續スル陸上棧橋ハ長サ三
百五十八呎地上ヨリ高架橋上ニ至ル勾配ハ五十分ノ一乃至
六十分ノ一トシ橋上ニ水平部分五百三十呎ヲ存シ漏斗ヲ以
テ石炭ヲ船舶ニ卸下ス其量一日六千六百噸ニ及フモノトス

架ヲ行ヒ東北線、北海道諸線等ニ在リテハ線路勾配及曲線ヲ緩和シ竝ニ基面ヲ
扛上シタルカ如キ今逐一之ヲ舉ケズト雖要スルニ國運ノ發展ニ伴ヒ交通機關
ヲ益、完美ノ域ニ進メンカ爲改良補充ノ工事ヲ行ヒタルモノニシテ從來ニ比ス
レハ全然面目ヲ一新シ其進歩實ニ著シキモノアリトス
既成各線ニ於ケル前掲ノ工事ハ主トシテ改良費及補充費ヲ以テ施工シタルモ
ノニシテ之カ主管ハ保存費ノ支辨ニ屬スル工事ト共ニ明治四十一年以前ハ營
業事務所及鐵道管理局ニ屬シ同年十二月以後ハ鐵道管理局ニ屬シ同局工務課
及保線事務所之カ施工ニ任シタリ、而シテ補充保存ノ工事ニシテ特ニ異例トス
ルハ災害ニ對スル工事ナリトス、災害ハ主トシテ水害ニ依ルモノニシテ明治四
十年度、四十三年度、四十四年度、大正元年度、二年度、三年度ヲ主ナルモノトシ其復
舊ニ關スル工事ハ主トシテ保存費ヲ以テ支出シ復舊ト共ニ特ニ改良ヲ要スル
モノハ改良費ヲ支出セリ、其額四十年度ニ在リテハ兩費合計一百七十九萬圓、四
十三年度ニ在リテハ二百八十五萬五千圓、四十四年度ニ在リテハ九十六萬七千圓、
大正元年度ニ在リテハ五十七萬圓、二年度ニ在リテハ一百十二萬七千圓、三年度
ニ在リテハ一百四十三萬二千圓ナリトス、其被害部分ハ四十年度ニ在リテハ東

災害復舊工
事

明治四十年
度ノ災害

海道線、中央線ヲ大ナリトシ、阪鶴、信越、岩越ノ諸線之ニ亞キ、四十三年度ニ在リテハ、奥羽線、信越線、東海道線、東北線ヲ最トシ、高崎、中央、常磐ノ諸線之ニ次ケリ、四十四年度ニ在リテハ、東海道線、東北線、中央線、信越線、鹿兒島線、函館線等損害ヲ蒙リ、大正元年度ニ在リテハ、山陰線、信越線、北陸線、岩越線等、二年度ニ在リテハ、東北線、奥羽線、關西線、函館線等、三年度ニ在リテハ、東海道線、北陸線、兩毛線等亦被害部分ニ屬セリ、是等諸線ノ損害中、其著シキモノヲ舉クレハ、四十四年度ニ在リテハ、東海道線、小山御殿場間ニ於テ、四十年八月二十四日ヨリ二十六日ニ至ル暴風雨ノ爲、築堤、土留石垣、橋梁、袖石垣、水制、梓等ノ流亡夥シク、之カ爲復舊困難ヲ極メ、函嶺以西ニ在リテモ、潤川、富士川、大井川等、八月七日ノ大雨ニ依リ、洪水堤塘ヲ決シ、橋臺、袖石垣等ヲ破壊シ、十四日應急工事成リシモ、十五日再度ノ出水ニ遇ヒ、十八、十九日尙ホ出水シ、施設ノ全部ヲ流失シタリ、又中央線大月石和間ニ於テ、同月十五日ヨリ二十四日ニ至ル暴風雨ノ爲、線路築堤ヲ流亡シ、停車場ニハ、泥砂堆積シ、隧道亦泥砂ヲ以テ、閉塞セラレ、橋梁及拱橋ハ、流失又ハ、破損シ、或ハ鐵桁ヲ彎曲セラレ、或ハ橋臺破砕ノ爲、鐵桁墜落シタル等ノ、慘害ヲ蒙リ、漸ク十月末日ニ至リテ、應急工事ヲ竣リ、運轉ヲ復舊シタリ、又岩越線中山宿山瀉間ニ於テ、同年八月二十日ヨ

明治四十三年
度ノ災害

リ、二十八日ニ至ル降雨ノ爲、安積疏水氾濫シテ、沿上隧道内ヲ奔流シ、隧道内側壁及拱ノ一部陥落、破壊シ、之カ復舊ニ、六十六日間ヲ要シタリ、四十三年度ニ在リテハ、奥羽線庭坂赤岩間ニ於テ、八月六日ヨリ十七日ニ至ル豪雨ノ爲、赤岩第一隧道上ノ山腹ニ在リシ、斷層ヨリ山腹ノ一部分離シ、之カ爲保存工事殆ト、效ヲ奏セズ、已ム無ク線路ヲ變更シタルコト、已ニ記述セシ所ノ如シ、本節第二參照、又東北線福島仙臺間及鹿島臺小牛田間附近諸所、大被害アリ、就中白石大河原間ニ於テ、白石川ノ氾濫ニ、因ルモノ、最モ甚シ、尙ホ信越線飯塚篠ノ井間ニ於テ、同年八月一日ヨリ十七日ニ至ル豪雨ノ爲、線路崩壞シ、橋梁破損シタルモノ、多ク、高崎線ニ於テハ、鳥川橋梁及同避溢橋、流失シ、之カ應急工事ハ、月餘ニシテ、卒リタルモ、復舊ハ、翌年度ニ於テ完成シ、鳥川ニ在リテハ、線路ヲ變更シ、且ツ橋長ヲ著シク増加シタリ、又四十四年度ニ在リテハ、鹿兒島線、真幸吉松間ニ於テ、六月中旬ヨリ七月三日ニ至ル豪雨ニ、際シ、六月三十日以來、線路築堤沈下シ、一大陥落ヲ生シ、其深サ十五呎ニ達シ、七月四日、四十九呎ニ及ヒ、爾來之カ復舊ニ、二週日ヲ要シタリ、此部分ノ陥落ハ、四十四年六月以來、第七回ノ陥落ナリトス、大正三年度ニ在リテハ、東海道線山北御殿場間ニ於テ、八月十二日、十三日ノ豪雨ノ爲、線路築堤、橋梁、石垣等各所ニ

明治四十四
年度ノ災害

大正三年度
ノ災害

於テ崩壞シ第五相澤川橋梁ハ橋臺顛覆シ鐵桁墜落シタリ、之カ爲一時應急工事ヲ行ヒ線路一旦開通シタリシカ二十八日、二十九日再ヒ暴風雨ノ害ヲ蒙リ假工事ハ概ネ破壞セラレ九月七日マテ線路閉塞シタリ、之ニ對スル復舊工事ハ三箇所ニ於テ線路ヲ變更シ一箇所ハ約三十鎖、一箇所ハ約一哩一鎖ノ新線ヲ選ヒ相澤川ニ新ニ七十呎二連ノ橋梁ヲ架シ他ノ一箇所ハ約六十鎖ノ新線ヲ採リ翌年度ニ於テ之ヲ竣レリ、尙ホ大正五年五月八日函館本線砂川瀧川間ニ於テ降雨及融雪ノ爲空知川氾濫シ同鐵橋々礎顛覆シ二百呎構桁墜落シタリシカ同月二十三日之カ引揚ヲ畢レリ、又六年三月二十六日岩越線喜多方山都間ニ於テ松野隧道路ノ壞裂アリ、其原因ハ地盤ノ移動ニシテ水害ニ由ルモノニ非ズト雖工事上特殊ノ異變トシテ擧クヘキモノニシテ之カ爲此部分ノ線路ヲ變更セシコト已ニ前ニ記述シタルカ如シ(本節第九參照)

第四節 運輸

第一 概要

國有鐵道哩程

明治四十年年度ヲ以テ私設鐵道ノ買收ヲ終リ國有鐵道ノ開業哩程ハ三十九年度ニ於ケル三千百哩ヨリ一躍シテ四千四百哩ニ上レリ、爾來建設工事ノ擴張ニ依リ竝ニ改良及補充工事ノ増加ニ伴ヒ逐年開業哩程ヲ延長シ四十四年度ニ於テハ五千哩ニ達シ大正七年度ニ在リテハ輕便鐵道線ヲ合シテ六千哩ヲ超エタリ、其増進ノ經過ハ左表ノ如クニシテ其細目ハ前節ニ於テ之ヲ悉セリ、而シテ四十三年度以降國有鐵道カ私設鐵道及輕便鐵道ヲ借入レ營業シタルモノアリ、之ニ關スル要項ハ第六節ニ之ヲ擧ケ其哩數ハ左表ニ示セリ、尙ホ運轉車輛ハ之ヲ次節ニ示シ投資額(資本)及營業收支金額ハ之ヲ第七節ニ掲クヘシ

國有鐵道開業哩程及停車場

年 度	開 業 哩 程		合 計	停 車 場
	國 有 線	借 入 線		
明治四十年度	四、四五二・六七	一	四、四五二・六七	一、一五三

年度	乗員	延人哩	手小荷物噸數	噸數	延噸哩
明治四十一年度	4,552,299	2,357,707.65	55,016	1,833,333	1,841,155.01
同 四十二年	4,627,212	2,743,103.58	64,019	3,352,559	1,879,291.58
同 四十三年	4,846,522	2,823,391.08	68,334	3,365,620	1,911,197.44
同 四十四年	5,016,655	3,076,736.96	74,867	3,548,868	2,268,434.73
大正元 年度	5,149,116	3,381,564.41	85,217	3,770,554	2,377,871.47
同 二 年度	5,347,044	3,663,364.99	109,480	3,577,345	2,691,664.17
同 三 年度	5,494,688	3,952,112	123,820	3,688,623	3,053,852.63
同 四 年度	5,547,378	4,142,215	138,210	3,801,513	3,191,513.21
同 五 年度	5,525,366	4,436,651	155,111	3,880,511	3,330,668.11
同 六 年度	5,761,299	4,744,215	174,422	3,788,757	3,517,215.72
同 七 年度	5,863,177	5,149,116	195,517	3,862,117	3,738,117.38
同 八 年度	5,952,550	5,547,044	219,577	3,952,550	3,776,577.38

備考 * 輕便鐵道ヲ示ス
 國有線ニハ本表ノ外大正三、四年度ニ於テ貸渡線四哩六十九鎖アリ

運輸數量ノ
 増進

運輸數量ノ發達程度ヲ通覽スルニ明治四十年ニ於ケル乗客人員ハ一億百萬
 人ニシテ爾來十箇年ヲ經テ大正六年度ニ至リ其二倍ヲ過キ貨物噸數ハ四十年

度ニ於テ一千八百萬噸ナリシカ大正八年度ニ至リ三倍ヲ超エ列車走行哩亦之
 ニ隨ヒ異常ノ増率ヲ示シタリ是レ國富著シク増進シ社會萬般ノ進運之ニ伴ヒ
 タル反影ニ外ナラザルモ抑亦鐵道線路ノ延長車輛ノ増備其他ノ施設ト共ニ輸
 送力ノ頓ニ増加シタルヲ示スモノニシテ進歩ノ效程歴然タルモノアリ其逐年
 ノ經過ヲ表示スルコト左ノ如シ

國有鐵道運輸數量

年 度	乗 客		手小荷物噸數	貨 物	
	人 員	延 人 哩		噸 數	延 噸 哩
明治四十一年度	4,552,299	2,357,707.65	55,016	1,833,333	1,841,155.01
同 四十二年	4,627,212	2,743,103.58	64,019	3,352,559	1,879,291.58
同 四十三年	4,846,522	2,823,391.08	68,334	3,365,620	1,911,197.44
同 四十四年	5,016,655	3,076,736.96	74,867	3,548,868	2,268,434.73
大正元 年度	5,149,116	3,381,564.41	85,217	3,770,554	2,377,871.47
同 二 年度	5,347,044	3,663,364.99	109,480	3,577,345	2,691,664.17
同 三 年度	5,494,688	3,952,112	123,820	3,688,623	3,053,852.63
同 四 年度	5,547,378	4,142,215	138,210	3,801,513	3,191,513.21
同 五 年度	5,525,366	4,436,651	155,111	3,880,511	3,330,668.11
同 六 年度	5,761,299	4,744,215	174,422	3,788,757	3,517,215.72
同 七 年度	5,863,177	5,149,116	195,517	3,862,117	3,738,117.38
同 八 年度	5,952,550	5,547,044	219,577	3,952,550	3,776,577.38

年度	旅客列車	貨物列車	混合列車	合計
大正三年度	一六六,〇九二,四二二	三六三,七四三,三六六	一三〇,八九九	二,九八二,七九八,四八〇
同四年度	一七二,二九〇,四四五	三八六,五三六,九六六	一四〇,四六一	三,〇九一,八六六,七
同五年度	一九七,〇三三,三〇〇	四二五,五三七,七七七	一六九,六九四	四,一七一,一〇四,六〇〇
同六年度	二四三,三四四,八〇〇	五,五五,五四六,三〇〇	三三三,九九二	五,〇三三,三四四,四四五
同七年度	二八八,〇六二,五六四	六,五六九,四三三,四三三	二九二,六三三	五,六〇八,八五一,〇五六
同八年度	三五七,八八一,九五七	七,九四二,六三三,三九六	三四八,三三四	六,二九三,七九八,一六一

國有鐵道列車走行哩

年度	旅客列車	貨物列車	混合列車	合計
明治四十年度	一一,〇〇一,七八〇	一四,一〇一,四八〇	一一,四五七,九二八	三七,五六一,一八八
同四十一年度	一四,〇七三,一六二	一六,八九九,〇七〇	一二,四五〇,七三五	四三,四二二,九六七
同四十二年度	一四,二八三,一五二	一五,四五五,九五九	一二,六九六,七二七	四二,四三五,八二八
同四十三年度	一五,六六〇,〇五六	一六,三九四,一一一	一二,七一六,五五一	四四,七七〇,七二八
同四十四年度	一七,五九四,〇九四	一八,四〇八,六〇一	一二,七八〇,八九	四八,七三〇,七八四
大正元年度	二〇,三四六,九四五	二〇,九〇四,六九〇	一二,七四二,二九七	五三,九九三,九三二
同二年度	二二,三六四,五二四	二二,八〇九,〇九一	一二,二二九,一八八	五七,四〇二,八〇三

年度	旅客列車	貨物列車	混合列車	合計
同三年度	二二,三六六,八八八	二一,三八〇,六九六	一二,六三一,二八三	五七,三七八,八六七
同四年度	二五,一〇〇,六四六	二一,九四六,〇二二	一二,二八三,八一四	五九,三三〇,四八二
同五年度	二六,〇五〇,四一一	二六,五七一,一五〇	一一,九二一,八一二	六四,五四三,三七四
同六年度	二八,八二一,三五五	三〇,四四一,八八六	一〇,五三一,八七二	六九,七九五,一一三
同七年度	三〇,二二二,九九六	三一,六八九,二一三	一〇,四三一,三三三	七二,三三三,五三二
同八年度	三四,一九三,三五二	三三,三二六,〇九三	九,七〇二,六一四	七七,二二一,〇五八

備考 旅客列車走行哩中ニハ電車、汽動車各十輛ノ走行哩ヲ以テ一列車走行哩ニ換算加入セリ

旅客及貨物運賃ノ統一

鐵道國有以後運賃ノ統一ハ最モ緊要ノ施設ニ屬シタリ、從來官設鐵道ノ旅客賃金ハ明治三十三年三月ノ改正ヲ以テ遠距離遞減ノ方法ヲ實施シ三十五年四月再ヒ之ヲ改正シタリシカ三十九年私設鐵道ノ買收ヲ以テ各鐵道ノ運賃實施セラルルニ至レリ、其賃金ハ各社各様ニシテ小會社ハ多ク比例賃金制ヲ採リ法定最高率ヲ用キ大會社ハ多少低廉ニシテ且ツ概シテ遠距離遞減法ヲ用キ又各會社ノ賃金ハ管ニ三等ノ率ヲ異ニスルノミナラズ二等賃金ヲ三等ノ五割増乃至倍額トシ同一會社ニシテ區間ニ依リ其割合ヲ異ニスルアリ、一等賃金亦三等ノ

二倍乃至三倍トスルモノアリ、從テ三十九年十月以降國有鐵道ニ於テ多樣ノ賃金法雜然存在シ之ヲ統一スルノ必要現然タリシカハ四十年十一月ヲ以テ新制度ヲ施行シ全然一定ノ賃率ヲ適用スルニ至レリ、而シテ貨物運賃ニ就テハ私設鐵道買收ト共ニ全線ヲ東北及北海道方面、東海道方面、山陽方面、九州方面ノ四區ニ別チ各區ニ適應スル運賃ヲ定メ特ニ九州線ニ在リテハ從來九州鐵道ニ於テ施行シタル運賃ヲ承繼シタリシカ大正元年十月之カ根本的改正ヲ行ヒ從來四區ニ大別シタル運賃ヲ統一シタリ、但シ山陽線ニ在リテハ海運トノ關係アリ、之カ爲若干ノ除外例ヲ設ケタリ

直通運輸

國有時代ノ運輸上ニ於テ特ニ重要ノ意義ヲ有スルモノハ鹿兒島線、山陰線、中央線、北陸線及北海道幹線ノ全通ニシテ之カ爲各全線ヲ一貫シテ列車ヲ直通スルニ至リ運輸上格段ノ效果ヲ齎シタリ、又青森函館間ニ於ケル船舶連絡ノ實施ハ本州ト北海道トヲ直ニ接續シ以テ交通上ニ著大ノ便益ヲ與ヘタリ、其他東北本線ト奥羽線トヲ通シ東北本線ト岩越線トヲ通シ並ニ山陽線、東海道線ヨリ北陸、信越等ノ諸線ニ互リテ列車ヲ直通シ又宇野線ヨリ船舶連絡ヲ以テ讚岐線ニ互リ運輸ヲ通シタルカ如キ亦交通上ノ新施設トシテ舉クヘキ事實ナリトス、尙ホ

船車連絡作業ノ發展

我國有鐵道ヲ起點又ハ終點トスル露國、支那、西歐諸國トノ交通並ニ我ヲ接續線トスル全世界一週連絡ノ如キハ世界交通ノ最モ卓越シタル施設トシテ特筆スヘキ事項ナリトス

國有時代ニ於ケル運輸施設ノ特色ハ陸上交通ノ外之ニ連絡スル海上ノ作業ニ在リトス、從來官設鐵道ハ連絡船舶ヲ有セザリシカ明治三十九年山陽鐵道買收セラレ國有鐵道ハ其兼業ニ係ル船舶ノ引繼ヲ受ケ又日本鐵道買收セラレ其船舶建造契約ヲ承繼シ四十年度ニ在リテハ阪鶴鐵道買收セラレ其兼業ニ係ル汽船ノ引繼ヲ受ケ並ニ建造契約ヲモ承繼シ爾來引繼船舶ヲ下關釜山間、下關門司間、四國連絡及日本海ニ於ケル航路ニ使用シ且ツ新船ヲ增加シ又借入船舶ヲ使用シ以テ交通上ノ發展ニ應シタリ、其數四十年度ニ於テ借入船ヲ合セ二十二隻ナリシモ大正二年度ニ在リテハ三十隻ヲ超エ六年度ニ在リテハ五十隻ニ上リ總噸數ハ四十年度ニ於テ約一萬噸ニ過キザリシカ大正二年度ニ於テハ約二萬噸ニ上リ七年度ニ於テハ二萬七千噸ヲ超エタリ、逐年ノ經過ヲ左表ニ示ス

國有鐵道使用船舶輸送數量

年 度	國 有		借入船ヲ併セタル數		輸 送 數 量	
	隻 數	總 噸 數	隻 數	總 噸 數	乘 客 人 員	貨 物 噸 數
明治四十年度	一九隻	八、四六一噸	二二隻	九、九七六噸	一、三二〇、五二四人	八六、五二四噸
同 四十一年度	二〇	九、三三六	二四	一二、七九五	一、六五六、九六九	一五九、六一三
同 四十二年度	二二	九、四一七	二七	一六、一二八	一、六八二、七四六	二〇九、〇二六
同 四十三年度	二四	九、六四二	二八	一六、三五六	一、八八九、九四四	三三二、四三九
同 四十四年度	二五	九、六三二	二八	一九、五七一	二、〇二八、二四四	三九九、一二八
大正 元 年度	二五	一五、一一八	二九	一九、三五一	二、〇八二、一一五	五一二、〇五四
同 二 年度	三一	一五、四〇七	三五	一九、六四〇	二、一九三、九七九	六六六、六三一
同 三 年度	三六	一五、二二四	四二	二一、五一六	二、一六三、二〇二	七五五、〇三〇
同 四 年度	三八	一四、八五六	四二	一九、八一三	二、三三三、三一八	九一四、六三五
同 五 年度	三九	一四、七四二	四五	二二、九〇三	二、五八二、八八四	一、三一九、五六五
同 六 年度	四三	一六、〇六六	五一	二六、七七七	三、六〇三、一七九	一、四九九、七二九
同 七 年度	四八	一九、九二二	五三	二七、六〇四	四、四七九、七六九	一、五二六、二〇七
同 八 年度	四九	二〇、八五〇	五四	二七、六〇九	五、四八五、五九三	一、八一九、四九二

備考 國有船舶ニハ大正元年度及二年度ニ於ケル貸渡一隻、三、四年度ニ於ケル同二隻ヲ含ム

電車及汽動車運轉

運轉上ノ方法トシテ東京市街附近及東京横濱間ニ於ケル電車ノ開通ハ市内又ハ近距離交通ノ施設トシテ適切ナル成績ヲ舉ケ又關西、阪鶴、山陰、九州諸線ニ於ケル汽動車運轉ノ如キモ地方ノ事情ニ應シ簡易ノ交通機關ヲ施設シ確實ノ效果ヲ收メタルモノナリトス〔本章第五節參照〕

大喪輸送

臨時ノ作業トシテ特ニ重要ノ意義ヲ有シタルハ大正元年及三年ノ大喪輸送竝ニ大正四年ノ大禮輸送ナリトス、大正元年ノ大喪儀ハ九月十三日青山葬場殿ニ於テ行ハセラレ次テ伏見桃山御陵ニ斂葬ノ儀ヲ行ハセラルルニ由リ鐵道院ハ假停車場ヲ青山ニ設ケ新ニ線路ヲ敷設シテ中央線ニ接續シ又桃山ニ假停車場ヲ設ケ山手線、東海道本線及奈良線ニ互リ輸送ノ爲靈柩第一供奉、第二供奉ノ三列車ヲ運轉シタリ、其靈柩列車ハ靈柩車外六輛ヲ以テ編成シ十四日午前二時ヲ以テ青山假停車場ヲ出發シ新宿、品川、京都ヲ經テ午後五時十分桃山ニ到着シ第一供奉列車ハ靈柩列車ヲ隔ツルコト十五分ニシテ出發シ山手線大崎ヨリ直ニ東海道本線ニ移リ午後四時四十分桃山ニ到着シ第二供奉列車ハ第一供奉列車ヲ隔ツルコト二十分ニシテ出發シ午後五時三十五分到着シタリ、尙ホ大喪ニ關シ之ニ參列スル儀仗兵、各國特派大使等ニ對シテハ屢次臨時列車ヲ運轉シタリ、

大正三年ノ大喪儀ハ五月二十四日代々木ニ於テ行ハセラレ之カ爲葬場殿假停車場ヲ設ケ新ニ線路ヲ敷設シテ山手線ニ接續シ又桃山ニ假停車場ヲ設ケ輸送ノ爲靈柩第一供奉、第二供奉ノ三列車ヲ運轉シタリ、其靈柩列車ハ靈柩車外六輛ヲ以テ編成シ五月二十五日午前二時代々木葬場殿假停車場ヲ出發シ午後五時三十分桃山ニ到着シ第一供奉列車ハ十五分ヲ隔テテ出發シ午後五時到着シ第二供奉列車ハ午前二時四十五分出發シ午後六時到着シタリ

大禮輸送

大正四年十一月京都ニ於テ即位ノ禮及大嘗祭ヲ行ハセラル、是ヨリ先鐵道院ハ京都停車場ノ改築ヲ竣リ新ニ宮廷用諸室、昇降口等ヲ開キ又賢所乘御車、御料車、附隨食堂車ヲ新造シ同月六日該三車ノ外客車六輛ヲ以テ編成シタル宮廷列車ヲ運轉シタリ、該列車ハ午前七時東京停車場ヲ出發シ午後四時名古屋ニ到着シ七日午前九時五十分名古屋ヲ出發シ午後一時三十五分京都ニ到着シタリ、尙ホ十九日京都ヨリ山田ニ、二十二日山田ヨリ京都ニ宮廷列車ヲ運轉シ二十四日京都畝傍間ニ、二十五日京都桃山間ニ亦之ヲ往復シ二十七日京都ヨリ名古屋ニ、二十八日名古屋ヨリ東京ニ之ヲ運轉シタリ、宮廷列車ノ運轉ニ關シテハ二十五分乃至三十分前ニ指導列車ヲ先行セシメ各機關庫ニ豫備機關車ヲ配置シ豫備乘

務員ヲ部署シタリ、又齋田新穀及護送員ヲ安城京都間、高松京都間ニ輸送シ尙ホ大禮ニ關スル儀裝馬車、其他大禮使調度部用貨物ヲ汐留梅小路間、汐留名古屋間、名古屋山田間、山田畝傍間、畝傍名古屋間ニ輸送シ又十一月七日ヨリ二十一日ニ至ル間ニ於テ東京京都間ニ大禮參列員專用臨時急行列車ヲ運轉シ又下關京都間、新潟京都間ニモ臨時列車ヲ運轉シ別ニ外國使節ノ爲特使專用列車ヲ運轉シタリ、而シテ大禮輸送ニ關スル事務處理ノ爲京都停車場内ニ臨時鐵道院派出所ヲ置キ總裁以下關係職員勤務シタリ

軍事輸送

大正三年戰役ノ開始ニ際シ我カ陸軍部隊ハ青島附近ニ出征シタリ、之カ爲八月十八日以降全國各線ニ於テ軍事輸送アリ、其最モ頻繁ナリシハ九州諸線ニシテ數多ノ軍用臨時列車ヲ運轉シ他線ニ在リテモ數月ニ互リ各衛戍地ト海港トノ間ニ軍隊及軍用貨物ヲ輸送シタリシカ凡テ良好ノ成績ヲ以テ其作業ヲ遂行シタリ、又大正七年西比利亞出兵ノ爲八月五日以來九州線ニ於テ軍事輸送ヲ行ヒ尋テ他線ニ於テモ亦之ヲ行ヘリ

鐵道國有法ノ施行ニ由リ幹線及主要ノ枝線國有ニ歸シタルヲ以テ私設鐵道カ國有鐵道ト競争スヘキ範圍ハ著シク減縮シタリ、然ルニ是ヨリ先關東地方ニ在

東武鐵道ト
ノ競争始末

リテハ東武鐵道ノ延長ニ伴ヒ日本鐵道ニ對シ拮抗ノ地勢ヲ占メタリシカ日本鐵道カ國有ニ轉シタル後東武鐵道ト國有線トノ間ニ運賃上ノ競争ヲ惹起シタリ其顛末ヲ略記センニ東武鐵道ハ從來總武鐵道ト契約シテ兩國橋驛ヲ使用シタリシカ東武鐵道ノ起點タル吾妻橋ヨリ久喜ニ至ル哩程ハ國有鐵道上野久喜間ニ同シキモ兩國橋ヨリ久喜ニ至リ又ハ秋葉原竝ニ隅田川ヨリ久喜ニ至ル哩程ヨリ長キヲ以テ東武鐵道ハ明治四十年四月以降兩國橋ト栗橋外四十四驛トノ間ニ發著スル三級品以下一品積及肥料、外米、食鹽、一品積貸切扱運賃ノ割引ヲ實施シ以テ國有線ニ對抗シタリ、而シテ同年八月線路ヲ足利マテ延長シタリシカ其哩程ハ國有線ニ比シ短キヲ以テ國有線ハ稍、不利ノ位置ニ立チタリ、而シテ同年九月總武鐵道國有ニ歸シタルニ際シ國有鐵道ハ兩國橋ニ於ケル運送營業者ノ情願ニ由リ依然同驛ニ發著スル貨物ノ割引ヲ持續シタリ、然ルニ翌四十一年一月東武鐵道ハ館林町商業團體ニ對シ三級品以下一品積貨物ノ運賃割引ヲ爲シ二月一、二、三級高級品斤扱、噸扱貨物ノ割引ヲモ爲シタリシカハ國有線ハ之カ爲貨物運輸上ニ打撃ヲ蒙リ兩毛沿線運送業者ハ從來經營ノ結果ヲ失フノ理由ヲ以テ鐵道院ニ對シ救濟ヲ懇請シタリ、依テ鐵道院ハ同年五月秋葉原及隅田川

發、佐野、足利、桐生、大間々及伊勢崎著通常扱貨物ニ對シ東武鐵道ノ賃金ヲ標準トシテ割引ヲ實施シ且ツ速達ノ方法ヲ行ヘリ、而シテ八月ニ至リ東武鐵道ハ足利驛著端數貨物ノ速達方法ニ就テ國有鐵道ト同一ノ便ヲ開クノ理由ノ下ニ割引ヲ特定シ十一月館林著貨物ニ就テモ亦鐵道院佐野著ト同一ノ割引ヲ特定シ尙ホ東武鐵道ハ東京ヨリ發送シ佐野、足利ニ著スル貨物中最モ重要ナル綿絲ニ對シ運賃ヲ低減シ荷送者又ハ荷受者ニ對スル集配ヲモ取扱ヒタルヲ以テ國有線ノ貨物收入ハ著シク減退シタリ、是ニ於テ東部鐵道管理局長ハ東武鐵道ニ交渉シ運賃ノ協定ヲ遂ケントセシカ東武鐵道ハ足利町ハ雙方ノ觸接密著ナラザルヲ以テ競争ト謂フヲ得ザル状態ニ在リ、殊ニ館林ト佐野トノ關係ヨリ賃金ヲ協定スルカ如キハ耐フル所ニ非ズトシ交渉ヲ拒絕シタリ、又同局長ハ混合積貸切扱ハ弊害多キヲ以テ之ヲ一品積貸切又ハ通常扱ニ改メンコトヲ勸告シタリシカ東武鐵道ハ之ニ應セズ、依テ同局長ハ總裁ノ認許ヲ經テ東武鐵道ト同一程度ニ賃金ヲ特定シ四十二年九月之ヲ實施シ以テ對抗ノ態度ヲ取レリ、尙ホ東武鐵道ハ館林、足利、太田行旅客運送ニ全力ヲ注キ學校會社等ノ方面ニ勸誘員ヲ派シ其結果ハ國有線ノ旅客收入ニ著シキ減退ヲ來サントシタリシカハ東部鐵道管

理局亦同月ヲ以テ東武鐵道ト同額ノ賃金ヲ特定シ以テ之ニ拮抗シタリ、而シテ東武鐵道ハ十月十一月間兩國橋、龜戶、北千住ヨリ館林、足利、太田行一日、十五日、土曜、日曜、大祭日往復三日間三割減ヲ實施シタルニ由リ管理局亦十月上野ト佐野、富田、足利、山前、小俣、桐生、大間々間相互往復割引ヲ以テ之ニ對應シタリ、然ルニ斯ク双方トモ競争ヲ固執スルニ於テハ結局雙方ノ不利ニ歸著スヘキヲ以テ東武鐵道先ツ之カ妥協ノ必要ヲ感シ翌四十二年二月同會社々長ハ前年渡米不在中會社運輸當事者ノ專斷ニ因リ斯ル關係ニ立至リタルヲ遺憾ナリトシ營業上相互穩健ナル發達ヲ圖ルノ趣旨ヲ以テ協定ヲ提議シタルニ由リ東部鐵道管理局長ハ之ニ應シ雙方ヨリ代表者ヲ出シ熟議ヲ遂ケ三月十九日ヲ以テ協定書ヲ作成シタリ、其書ノ一節ニ曰、院社相互線路ノ相接觸スル東京ト久喜、東京ト足利、東京ト伊勢崎竝ニ間接利害ノ相關係スル東京ト佐野、又ハ館林、東京ト深谷、境町等ノ各區間ニ於テハ院社トモ其客貨賃金ヲ同一ナラシムルヲ本義トシ若シ同一ナラシムルヲ得ザル事情アル場合ニ於テハ院社兩線ノ規定賃金ノ内其低廉ナル方ヲ標準賃金ト爲シ他ノ高價ナル賃金ヲ用キル一方ハ其標準賃金マテ自由ニ之ヲ引下クルコトヲ得ルモノトス、又客貨取扱條件ノ如キモ院社相互成ルヘ

ク之ヲ同様ナラシムル趣旨ヲ以テ協議ヲ遂ケ現在取扱條件ノ相違スルモノニ對シテハ一應協議ノ上其取扱方ヲ一定スルコトニ努メ尙ホ將來特殊ノ取扱ヲ開始スル場合又ハ現在標準賃金ヲ用キ一方カ之ヲ變更スル場合ニ於テハ豫メ他ノ一方ノ承諾ヲ受クルモノトスト、同年四月該協定書ノ施行細則ヲ定メ之ヲ實施シタリ、後大正三年八月協定書中佐野、館林トアルヲ佐野、佐野町、田島ニ改メ施行細則亦大正元年九月、二年三月、十一月、五年十一月、六年八月ヲ以テ多少ノ改正ヲ行ヘリ

滯貨一掃

大正四年度ニ於テ本邦產業著シク活氣ヲ呈シ鐵道ノ輸送數量亦之ニ伴ヒ遽ニ増加シタリシカ翌五年度ニ至リ更ニ急劇ナル増加ヲ見ルニ至リ出貨益、輻輳シ動モスレハ輸送力ノ不足ヲ生シ各所停滯ノ聲ヲ聞ケリ、蓋シ歐洲戰役開始以來友邦ニ於ケル生産阻滯シタル結果邦產ノ販路頓ニ擴張セラレ爲ニ鐵道貨物ノ増加ヲ來シ尙ホ海運賃昂騰ノ爲從來海運ニ依リタル貨物ニシテ鐵道便ニ移レルモノ頗ル多ク大正六年度ノ實績ヲ以テ四年度ニ對スルニ旅客延人哩ニ於テ四割貨物延噸哩ニ於テ五割ヲ増進シタリシカハ鐵道運輸ハ茲ニ倍蓰ノ困難ヲ來シタリ、是ニ於テ此大勢ニ對應センカ爲各般ノ施設ヲ行ヒ以テ輸送力ヲ増加

運賃引上

シ滞貨救済ノ實ヲ舉クルニ努メタリ、即チ線路及停車場設備ヲ改善シ有力ノ機關車、貨車及其附屬品ヲ増備シ以テ輸送力ノ振張ヲ圖リ倍賃扱制度ヲ改正シ期日規約品、急用品等特ニ急ヲ要スル貨物ハ旅客列車又ハ特定貨物列車ニ聯結搭載シテ急送ノ方法ヲ講シ大量貨物ノ留置料ヲ改メ又貨車留置料ヲモ修正シ積卸時間ヲ短縮シ重量貨物貨切方ヲ改正シ又貨車使用方一部ヲ改正シ其他連絡船ヲ増備シ従事員ヲ増加スル等ノ方法ヲ以テ未曾有ノ滞貨ヲ掃蕩スルニ努メタリシカ大正七年度ニ入りテ其效果實現シ滞貨減少ノ成績ヲ示スニ至レリ

大正七年旅客及貨物運賃ノ引上ヲ行ヘリ、是レ當時物價ノ暴騰ニ由リ營業費ノ増加ヲ來シタルヲ以テ一方ニ收入ノ増加ヲ圖リ以テ鐵道會計上收支ノ均衡ヲ維持スルノ趣旨ニ出テタリ、九年再ヒ旅客運賃ノ引上ヲ行ヘリ、蓋シ物價及勞銀ノ昂騰著シク爲ニ營業費ノ膨張ヲ制スル能ハズ、已ムナク再ヒ運賃ノ改正ヲ決シタルモノナリトス〔本節第二參照〕

特約割引廢止

大正七年貨物運賃ノ特約割引ヲ廢止シタリ、從來出荷獎勵ノ方法トシテ特殊ノ事由ヲ參酌シ割引ヲ特約セリト雖公開ナラザルカ故ニ衡平ヲ缺クノ嫌アリ、之カ廢止ニ關シテハ鐵道院內ニ於テ屢、論議セラレタリシモ生産界ノ事情之ヲ容

「シヤパン、
ツーリスト、
ビュロー」

サズトノ理由ノ下ニ未タ遂行セラレザリシカ茲ニ到リ從來ノ方針ヲ一變シ之カ廢止ヲ決シタリ、是レ運賃政策上著シキ變革ナリトス〔本節第二參照〕

明治四十五年三月「シヤパン、ツーリスト、ビュロー」ノ創立アリ、鐵道及汽船業者、ホテル業者等直接外人旅客ニ關係スル有志者之ヲ組織シ鐵道院ハ其發起者ノ一人トシテ之カ創立ニ加ハリ副總裁ハ其會長ト爲リ鐵道院職員其理事、幹事、主事ト爲リ五月本部ヲ東京ニ支部ヲ京城、大連、臺北ニ置キタリシカ鐵道院ハ院內ノ一部ヲ其本部トシテ使用ニ供シ且ツ他ノ職員ヲシテ其事務ノ一部ヲ幫助セシメタリ、大正三年十二月東京停車場開設セララルニ及ヒ鐵道院ハ該停車場本屋ノ一部ヲ其使用ニ供シ「ツーリスト、ビュロー」ハ本部ヲ之ニ移シタリ、尙ホ諸般ノ施設ニ關シテハ鐵道院主トシテ之ヲ援助シ其發達ヲ促進シタリ、ツーリスト、ビュローノ事業ハ外人旅客ニ對シ旅行ニ關スル方法ヲ指示シ時刻表、案内記、地圖報告ヲ配付シ乗車船券ヲ發賣シ其他交通ニ關シ諸般ノ調査ヲ遂ケ以テ旅客ノ嚮導ニ努メ創立以來旅行上必要ノ施設トシテ世界ノ旅客間ニ好評ヲ博セリ

四十五年乗車券用紙ノ地紋ヲ改良シタリ、初明治三十五年鐵道作業局ニ於テ地紋ヲ印刷シタルモノヲ臺紙ニ貼付シテ發行シ其後四十年帝國鐵道廳之ヲ改良

乗車券地紋
改良

旅行案内

シタリシモ尙ホ充分ノ效果ヲ奏セザリシカ茲ニ到リ更ニ改良ヲ加ヘ爲ニ偽造又ハ改竄ヲ防止シ得ルニ至レリ

大正二年十月鐵道院ハ英文ヲ以テ東亞旅行案内滿洲朝鮮部ヲ發行シ三年七月日本部、四年四月支那部、六年四月東印度部ヲ發行シタリ、又從來邦文ヲ以テ内地旅行案内ヲ發行シ無料配布シタリシカ大正元年度以降博文館ヲシテ之ヲ發賣セシメタリ、尙ホ從來世上ニ流布スル所ノ旅行案内ト題スル鐵道及連絡船車發著時刻表ハ庚寅新誌社、交益社、博文館ノ三種發行アリ、記事區々ニシテ精確ヲ缺クモノ鮮少ナラザルヲ以テ鐵道院ハ之カ合同ヲ懲憑シ之ヲ一種ノ發行トシ鐵道院之ヲ公認シ檢閲ヲ行フモノトシ大正三年十一月ヲ以テ新ニ株式會社旅行案内社創立セラレ翌四年一月ヲ以テ公認旅行案内ヲ發行シ旅客ニ對シテ精確ノ報道ヲ與フルニ至レリ

明治四十二年中部鐵道管理局ニ於テ管内全線ニ於ケル驛勢調査ヲ開始シタリ、其目的旅客貨物ニ關スル諸材料ヲ蒐集シ以テ營業計畫ノ資ニ供シ之ヲ局内一般ニ周知セシメ現業職員教育ノ一助タラシメ、ントスルニ存シ同局運輸課長ノ發意ニ創マリ同年七月各驛ニ對シ驛附近生産消費經由貨物ノ調査報告ヲ求メ

驛勢調査

爾來局驛相應シテ之カ調査ニ從事シ專ラ四十二年度分ニ就キ材料ヲ蒐集シタリシカ四十四年調査成リ九月之ヲ印刷シ驛勢調査梗概(貨物之部)驛勢調査各論(同上)ノ二部ニ別チ發行シタリ、又九州鐵道管理局ニ於テモ同一目的ノ下ニ旅客貨物集散ノ狀況竝ニ地方隆替ノ傾向ヲ調査セントシ四十四年二月以降各驛ヲシテ報告セシメ專ラ四十四年一月ヨリ十二月ニ至ル間ノ事項ヲ調査シ之ヲ輯録シテ線別六部ト爲シ四十五年一月之ヲ驛勢一覽(未定稿)ト題シ發行シタリ、又東部鐵道管理局ニ於テ貨物運輸ノ趨勢ヲ調査シ四十四年度貨物圖表ヲ出版シタリ

運輸職員ニ關スル規程

運輸ニ關スル職員ノ服務ニ關シ曩ニ明治三十三年九月鐵道作業局ニ於テ鐵道運輸従事員服務規程ヲ定メ三十九年以後私設鐵道國有ニ歸シタル以來該服務規程ヲ全線一般ニ適用シタリシカ大正三年一月十七日總裁達ヲ以テ新ニ運輸従事員服務規程(八年三月該規程中改正アリ)ヲ定メ三月一日ヨリ之ヲ施行シ従前ノ規程ヲ廢シタリ、又三十三年九月鐵道作業局ハ汽車従事員服務規程ヲ定メタリシカ四十四年十一月十一日總裁達ヲ以テ更ニ汽車従事員服務規程(大正四年八月、八年一月、九年二月、三月該規程中改正アリ)ヲ定メ四十五年一月一日ヨリ

之ヲ施行シ從來ノ服務規程ヲ廢シタリ、是ヨリ先明治四十一年四月十八日總裁達ヲ以テ帝國鐵道應船員規程ヲ定メ五月一日ヨリ施行シタリシカ大正八年一月ニ至リ船船從事員服務規程(八年六月、九年四月該規程中改正アリ)ヲ定メ船員規程ヲ廢シタリ

第二 運輸上ノ施設

外國人旅客ニ對スル設備

明治四十年五月十五日「トーマス、クック、アンド、ソン」商會ノ橫濱、香港兩支店ヲシテ觀光外國人ニ對シ特定區間ノ一、二等往復、片道、及回遊乘車券並ニ乘車券引換證ヲ發賣セシメ同年十月二十日ヨリ大日本ホテル株式會社ヲシテ京都ヨリ東海道、北陸、日本、參宮、關西、京都、阪鶴、山陽及九州ノ各線ニ至ル一、二等乘車券ヲ發賣セシメ四十一年二月一日ヨリ萬國寢臺會社ノ橫濱、神戸、長崎及浦鹽斯德代理店ヲシテ橫濱、新橋、神戸、長崎若クハ敦賀ヨリ特定驛ニ至ル一、二等乘車券及引換證ヲ發賣セシメ五月十五日ヨリ金谷ホテル日光ホテルヲシテ日光上野橫濱間一、二等乘車券ヲ發賣セシメ二十一日ヨリ萬國寢臺會社及「トーマス、クック、アンド、ソン」商會ヲシテ急行列車券及寢臺券ヲ發賣セシメタリ、四十三年五月一日ヨリ

帝國ホテルヲシテ乘車券類ヲ發賣シ手荷物ヲ受託セシム、七月十一日ヨリ大日本ホテル會社ヲシテ急行列車券及寢臺券ヲ發賣セシメ同月二十六日ヨリ金谷ホテル日光ホテルヲシテ東北本線急行列車券ヲ發賣セシム、大正二年七月十五日ヨリ「ノルデイス、ク、レゼビュロー」三年十一月一日ヨリ「ブリチシュ、インデヤ」汽船會社ニ必要區間ノ乘船券又ハ乘車券販賣ヲ委託シ翌四年一月一日ヨリ「ジャパン、ツौरリスト、ビュロー」ニ亦之ヲ委託セリ、是ヨリ先明治四十三年七月一日ヨリ「ビーオー」會社及佛國郵船會社ノ乘船切符所持者ニシテ汽船ニ依ラズ鐵道ニ依リ旅行スルモノニ對シ新橋、橫濱、平沼ト神戸、門司、長崎間其他ノ乘車券ヲ會社ニテ無料ニテ交付スルコトトセリ

上野青森間直通列車

借入船使用

四十年五月十六日ヨリ上野青森間ニ奧羽線ヲ經由シ上下各一回ノ旅客列車ヲ直通シ四十四年九月五日ヨリ之ヲ二回トセリ
四十年八月借入船會下山丸ヲ下關釜山間航路ニ使用シ翌四十一年四月借入船薩摩丸ヲ同航路ニ使用シタリ、四十三年一月借入船うたゑ香丸ヲ青森函館間ニ使用シ四十四年一月之ヲ下關釜山間ニ轉用セリ、同年三月薩摩丸ヲ返還シ四月借入船さくぶ丸ヲ下關釜山間ニ使用シ四十五年六月借入船弘濟丸ヲ同航路ニ

加ヘタリ、大正元年九月う決る香丸遭難沈没シ(本節第五參照)十二月再ヒ薩摩丸ヲ借入レ二年一月之ヲ返還シ三月さくふ丸ヲ返還シ五年三月會下山丸ヲモ返還シタリ、尙ホ五年度以降旅客貨物運輸ノ爲弘濟丸博愛丸其他數多ノ船舶ヲ借入レ又ハ備入レタリ

旅客運賃改正

四十年十月旅客運賃ヲ改正統一シ十一月一日ヨリ施行シタリ、之カ爲營業哩程ヲ整理シ線路接續上及列車運行上一箇ノ連續シタル線路狀態ヲ爲スモノヲ探リ其一端ヨリ起算シテ他ノ一端ニ至ル累計實測哩程ヲ基礎トシテ之ヲ定メ旅客運賃ハ從來官設鐵道ノ賃率ト各買收會社線ノ賃率トヲ相互比較對照シテ一般ニ遠距離遞減法ヲ用キ大體ニ於テ運賃ヲ低減スルノ方針ヲ以テ一哩ニ付三等賃率ヲ五十哩マテハ一錢六厘五毛、五十哩一分以上一百哩マテハ一錢三厘、一百哩一分以上二百哩マテハ一錢、二百哩一分以上三百哩マテハ八厘、三百哩一分以上ハ七厘ニ改メ二等ハ三等ノ五割増、一等ハ三等ノ二倍半トセリ、又同日ヲ以テ團體乘車割引規程、學生團體乘車割引規程、定期乘車券規程、學生定期乘車券規程、回数乘車券規程及乘車券通用期限、割増運賃、増拂金規程ヲ各買收線ニ施行シタリ

山陰連絡船

是年十一月十日ヨリ元阪鶴鐵道ニ屬セシ阪鶴丸其他ノ船舶ヲ以テ舞鶴小濱間、舞鶴宮津間、舞鶴境間境以西ノ中海ヲ含ム旅客貨物ノ運輸ヲ營ミタリ、翌四十四年一月一日ヨリ境、米子、安來、松江ノ各荷取扱所及山陰西線鳥取倉吉、上井間ト京都、大阪、神崎、三ノ宮、神戸ノ各驛トノ間ニ各等連絡乘船券ヲ發賣シ五月一日ヨリ發著驛ヲ新橋、橫濱、平沼、靜岡、名古屋、京都、大阪、神崎、三ノ宮、神戸、姫路、岡山ニ改メタリ、同年八月二十日舞鶴境間航路ニ新ニ建造シタル第二阪鶴丸ヲ加ヘ九月十五日ヨリ之ヲ濱坂ニ寄港セシム、四十五年三月山陰線全通シタルヲ以テ舞鶴境間ノ航路ヲ廢シタリ、翌大正二年六月二十日舞鶴小濱間亦之ヲ廢セリ

比羅夫丸、田村丸

明治四十一年三月七日ヨリ青森函館間汽船比羅夫丸ノ航海ヲ開始セリ、比羅夫丸ハ曩ニ日本鐵道株式會社ニ於テ英國「デニ」社ニ之カ建造ヲ註文シ鐵道國有ニ際シ建造契約ヲ以テ官設鐵道ニ引繼キタルモノニシテ茲ニ其竣成ヲ告ケ就役スルニ至レリ、船體長サ二百九十二呎、幅三十四呎、深サ二十一呎ニシテ乘客三百二十八人ヲ定員トシ總噸數一千五百十九噸ニシテ速力ハ十八節ニ上リ汽罐ハ筒形二箇ヲ有シ三螺旋軸ニシテ本邦最初ノ「タービン」式トス、比羅夫丸ノ就役ニ伴ヒ青森函館間營業哩程及旅客荷物ノ運賃竝ニ連絡取扱驛ヲ定メ同日ヨリ

食堂車聯結

之ヲ施行セリ、同年四月姉妹船田村丸亦就役シタリ
是年四月十六日ヨリ門司長崎間直通列車ニ食堂車ヲ聯結シ七月一日ヨリ門司
人吉間ニモ之ヲ聯結シ十一月二十一日之ヲ鹿兒島ニ延長セリ、又大正五年四月
一日ヨリ函館札幌間ニモ之ヲ聯結シ凡テ請負ヲ以テ食物ヲ調進セシメタリ、是
ヨリ先明治四十二年八月山陽線ニ於ケル食堂車ノ調進直營ヲ廢シ請負ニ附シ
タリ、後大正九年三月ヨリ上野青森間、奥羽線經由、直通列車ニ食堂車ヲ聯結シ從
來ノ車內賣店ヲ廢セリ

冷蔵貨車

四十一年六月十六日冷蔵貨車ノ使用ヲ開始シ鮮魚、鮮肉、生果、生菜等ヲ青森東京
間ニ又ハ下關大阪又ハ東京間ニ輸送スルノ便ニ供セリ

人吉吉松間
陸送

是月二十一日ヨリ人吉吉松間陸路十一里ヲ馬車陸送便ヲ以テ連絡シ小荷物、新
聞紙等ヲ八代鹿兒島間ニ輸送シタリ

市内營業所
小荷物取扱
所

是年十月二十一日大阪市東區本町ニ市内營業所ヲ開キ十二月十五日函館區東
濱町ニ區内出札所ヲ置キ翌四十二年一月十五日東京市神田區西今川町ニ市内
營業所ヲ置キタリ、是ヨリ先四十一年三月十五日橫濱市境町ニ貨物案内所ヲ置
キタリシカ四十二年四月十五日之ヲ市内營業所ニ改メタリ、同年八月十日名古屋

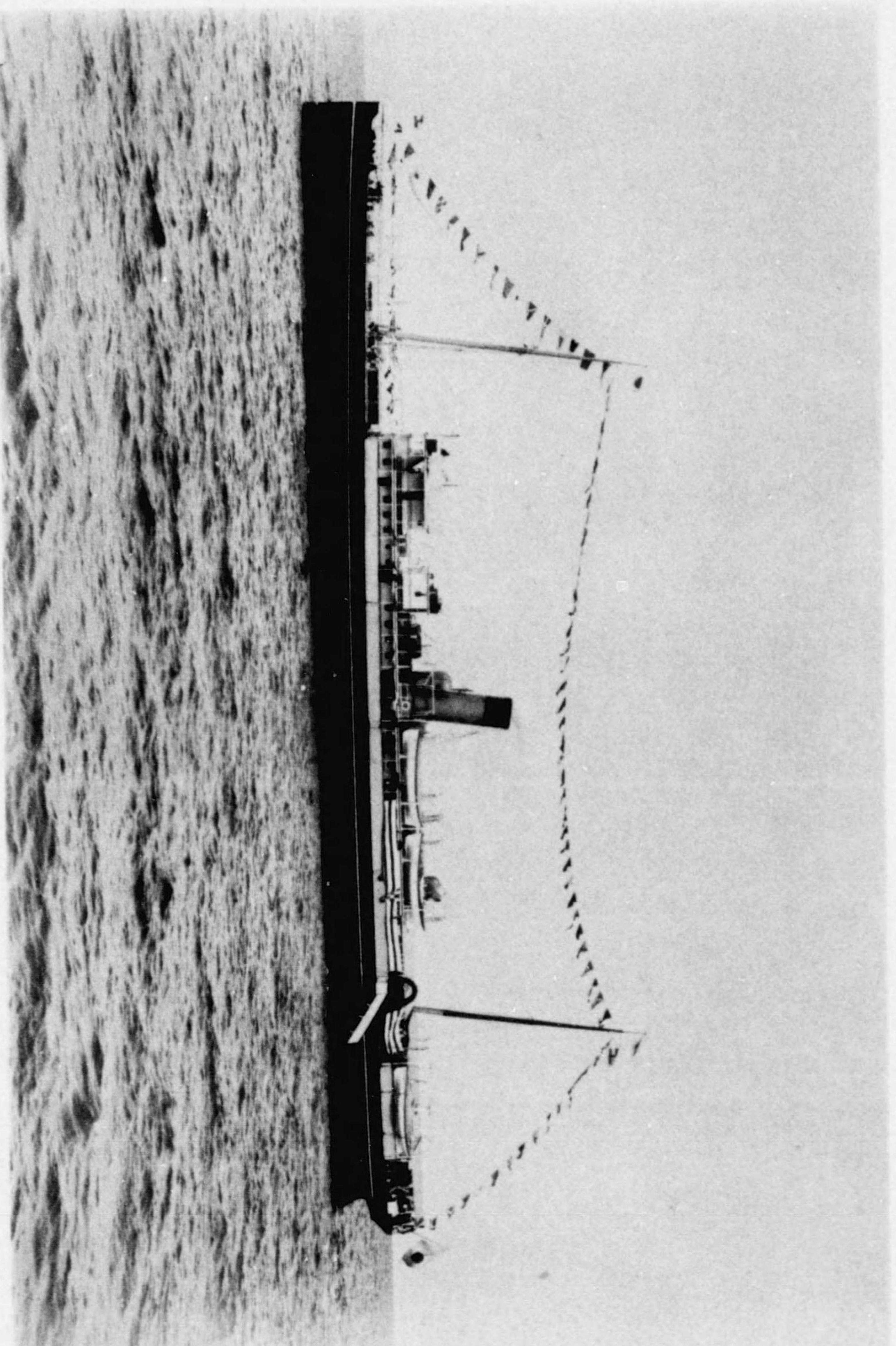
シ英イニ
モ昔ミ三號並神ニシモ本邦最味ノス一ヲ
煙一千五百十火脚ニシモ青森ハ箱浜二箇
百式十二四脚三十四四脚ヲ二十一四脚脚
青森函館間請負ニ於田シタリ、兼請負ヤニ
心ミ帝國鐵道ハ四十一半三日ヨリシキ
國有イニヨリ鐵道營業局ニ臣職ヲスル於鐵
道ニ鐵道ヲシメスルヲ即當三十式半鐵道
料先會攝ノ情畫スル所ニ新リ英國(一)
丸鐵夫氏ハ鐵道鐵道田林氏イ共ニ日本鐵道

丸鐵夫氏

比羅夫丸

比羅夫丸ハ姉妹船田村丸ト共ニ日本鐵道株式會社ノ計畫スル所ニ係リ英國「ニ」社ニ建造セシメタルモ明治三十九年鐵道國有ト爲リ鐵道作業局ニ引繼キタル後竣功シ帝國鐵道廳ハ四十一年三月ヨリ之ヲ青森函館間航路ニ使用シタリ、船體長サ二百九十二呎幅三十四呎深サ二十一呎總噸數一千五百十九噸ニシテ汽罐ハ箱形二箇ヲ有シ三螺旋軸ニシテ本邦最初ノタービ

シ式トス



比 羅 夫 丸

立憲民政黨
政務調査部

貨物運賃割
戻禁止

直扱貨物配
達積卸及運
賃著拂

屋市西區玉屋町ニ市内營業所ヲ置キ十二月二十一日京都市下京區四條通ニモ
之ヲ開ケリ、又九月十五日函館區船場町ニ貨物取扱所ヲ設ケ十一月一日ヨリ金
澤市石浦町ニ小荷物取扱所ヲ開キ四十四年六月二十日廣島市中島新町ニ市内
營業所ヲ開ケリ、同年十月一日京都、大阪、神戸、岡山、廣島、姫路、明石等ノ市内各所ニ
小荷物取扱所ヲ設ケ尙ホ以上ノ箇所中ニ於テ速達便扱大貨物ヲモ取扱ヘリ、翌
大正元年度ニ於テ東京、橫濱、名古屋、大阪、神戸、仙臺、博多、富山、新潟、小樽、旭川等ノ二
十四地ニ小荷物取扱所ヲ置キタリ
四十一年十月三十一日限リ元鐵道作業局大貨物運賃割戻規程、元日本鐵道會社
通常斤扱貨物運賃割戻規程、山陽鐵道會社一般貨物運賃割戻規程、九州鐵道會社
一般貨物運賃割戻規程、北海道鐵道會社第一種第二種貨物運賃割戻規程、北海
道炭礦鐵道會社線木材外數種運賃割戻規程、廢シ割引割戻ハ特別ノ理由アル
モノニ限リ新ニ規程ヲ定メ施行シタリ、是レ從來出荷獎勵ノ爲設定シタル割戻
制度ハ已ニ其必要ヲ認メザルニ至リタルノミナラズ之カ爲却テ荷主間ノ自由
競争ヲ妨クルヲ以テナリ
是年十二月一日ヨリ參宮線各驛相互間及參宮線各驛ト關西線、山陽線各驛トノ

間ニ直扱貨物配達積卸並ニ貨物運賃ノ著拂取扱ヲ開始シ翌四十二年一月一日ヨリ阪鶴線各驛所相互間及阪鶴線各驛所ト山陽線各驛所京都神戸兩驛大阪荷扱所トノ間ニ發著貨物運賃ノ著拂取扱並ニ阪鶴線各驛所相互間及阪鶴線各驛所ト京都神戸兩驛大阪兵庫兩荷扱所トノ間ニ發著大貨物集配積卸ヲ開始シタリ

乘車券引換
證
汽動車運轉

明治四十二年一月五日ヨリ乘車券引換證ヲ發行シタリ
是年四月一日湊町柏原間ニ自動車ノ運轉ヲ開始シタリ、四十四年三月之ヲ汽動車ト改稱ス、同月二十一日門司八幡間、小倉黑崎間ニ之カ運轉ヲ開キ十月一日八幡折尾間、折尾中間間、中間香月間ニ亦之ヲ開キ小倉黑崎間ヲ廢シタリ、四十五年四月十六日神崎武田尾間、塚口尼ヶ崎間、豆腐町飾磨間、兵庫和田崎間、二十一日四條暖網島間、放出片町間ニ之ヲ開キ五月三十一日湊町柏原間ノ運轉ヲ廢シ六月十五日武田尾三田間、兵庫神戸間、七月二十一日中間直方間、直方小竹間、小竹幸袋間、勝野桐野間ニ之ヲ開キ門司八幡間、八幡折尾間、折尾中間間ヲ廢シタリ、大正元年八月十五日王寺櫻井間、二年三月二十七日上井倉吉間、五月二十日小郡山口間、九月一日吉塚篠栗間、二十一日吉塚二日市間、山本岸嶽間、山本西唐津間、十一月十

天橋立遊覽
汽船

五日幸袋二瀬間、三年五月一日櫻井奈良間、十一月二十一日姫路網干間、四年五月十一日二日市久留米間、六月一日米子境間、五年十一月月中田德島間、六年一月十一日高崎伊勢崎間ニモ亦之ヲ開キ同年十月一日折尾中間間ヲ再開セリ、是ヨリ先大正二年十一月十五日放出網島間ノ運轉ヲ廢シ三年五月一日四條暖放出間、放出片町間、五年十一月十四日王寺櫻井間、櫻井奈良間亦之ヲ廢セリ
四十二年八月五日天橋立遊覽客ノ便ヲ圖リ宮津灣内連絡汽船ノ運航ヲ開始セリ

奈良ホテル
開業

是年奈良ホテル本館建築落成シ十月其營業ヲ大日本ホテル株式會社ニ請負ハシメタリ、後大正二年四月之カ營業ヲ直營トス

門司鹿兒島
間直通

四十二年十一月二十一日鹿兒島線全通シ門司鹿兒島間ニ上下各、二回ノ直通旅客列車ヲ運轉シタリ、此際貨物ニ關シテハ八代鹿兒島間ニ於ケル三級品以下一品積貨切扱ニ九州線ニ於ケル貨率ヲ適用セズシテ東海道線、北陸線等ニ於ケルモノト同一貨率ヲ適用セリ、翌四十三年十二月ヨリ直通旅客列車ヲ上下各、三回トセリ

山陽、關西
線大貨物特
定運賃

四十二年十二月一日ヨリ山陽線大貨物割引特定運賃ノ改正ヲ實施シ翌四十三

山手線電車
運轉

年一月一日ヨリ關西線大貨物特定運賃ノ改正ヲ實施シタリ
四十二年十二月十六日上野烏森間赤羽池袋間ニ電車ヲ運轉シ旅客及手小荷物
ノ取扱ヲ開始セリ翌四十二年六月二十五日上野烏森間ヲ有樂町マテ延長シ九
月十五日更ニ吳服橋假停車場マテ延長シタリ

上野青森間
急行列車券

四十二年十二月二十八日ヨリ上野平間急行列車券ヲ發賣シ翌四十三年四月二
十一日ヨリ上野郡山間ニモ急行列車券ヲ發賣セリ後大正六年六月急行列車券
所要區間ヲ上野青森間ニ改メタリ

海陸連絡貨
取扱貨物

明治四十三年二月一日ヨリ下關(又ハ門司)釜山間下關門司間海舞鶴ト境宮津小
濱間及青森函館間航路經由貨取扱貨物輸送ノ取扱ヲ開キタリ是レ從來貨取扱
貨物ノ海陸連絡直通輸送ニ關シテハ下關門司間連絡ノモノヲ除ク外其取扱ヲ
爲サザリシヲ以テ之ヲ改良發展セシメタルモノナリ

臨時出札所
營業所

是年三月十一日ヨリ福岡市ニ開催シタル第十三回九州沖繩八縣聯合共進會々
場前ニ臨時出札所ヲ設ケ觀客ニ利便ヲ與ヘ又十六日ヨリ名古屋市ニ開催シタ
ル第十回關西府縣聯合共進會々場ニ鐵道營業所ヲ設ケ乗車券類ノ發賣手小荷
物ノ受託並ニ營業上ノ案内ヲ取扱ハシメタリ

孤兒貧兒及
盲啞學校等
ニ對スル乘
車船券割引

是年四月二十三日ヨリ孤兒貧兒赤貧者及其同行附添人ニ對シ一定ノ割引證引
換ニ五割引ヲ以テ普通乗車船券又ハ團體乗車船券ヲ發賣シ又在東京私立盲人
技術學校岐阜訓盲院小樽盲啞學校京都市盲啞院大阪市立盲啞院下關博愛盲啞
學校等ノ教員生徒ニ對シ就レモ二割引乗車船券ヲ發賣スルコトトセリ

函館釧路間
直通

是年五月一日ヨリ函館旭川間ニ上下各一回ノ直通旅客列車ヲ運轉シタリ翌四
十四年七月一日ヨリ之ヲ釧路マテ延長シ又急行列車券ヲ函館旭川間ニ發賣シ
タリ大正二年十二月十六日ヨリ直通旅客列車ヲ富良野線經由トシ旭川經由ヲ
廢シ同時ニ急行列車券ヲ函館瀧川間函館札幌間ニ改メ四年六月一日之ヲ函館
岩見澤間トシ七年六月一日更ニ之ヲ函館瀧川間ニ改メタリ

機關車三輛
聯結

四十二年五月一日ヨリ山北沼津間ニ於テ直行貨物列車ニ機關車三輛ヲ聯結シ
牽引貨車二十八輛ノ制限ヲ三十六輛マテ増加シタリ後大正元年度ニ於テ「マレ
」式機關車使用セラルルニ及ヒ三輛聯結ヲ廢セリ

宇野高松間
航路

四十二年六月十二日岡山宇野間開通ニ伴ヒ宇野高松間航路ヲ開キ十一月尾道
多度津間京橋高松間航路ヲ廢セリ又宇野高松間航路開始ト共ニ宇野土庄高松
間ノ貨物航送ヲ開始セシカ翌四十四年二月宇野土庄間航路ヲ廢シ十月土庄高

松間亦之ヲ廢シタリ

明治四十三年ノ水害ニ對スル施設

四十三年八月八日以來水害ノ爲東海道本線二川以東列車不通ト爲リタルヲ以テ青森函館間ニ於ケル連絡船ウ先ヨ香丸及下關釜山間ニ於ケル連絡船會下山丸ヲ熱田橫濱間ニ運航シ熱田以西トノ連絡ヲ保タシメ又江尻ニモ寄港セシメタリ而シテ橫濱ニ於テハ稅關所屬ノ岸壁ニ繫船シ海陸連絡線ヲ利用シテ停車場トノ間ニ列車ノ小運轉ヲ行ヒ以テ接續ニ便ニセリ八月十六日東海道線開通シタルニ由リ該兩船ヲ橫濱青森間ニ運航シ東北線不通中青森及北海道方面トノ連絡ヲ圖レリ又奥羽線庭坂板谷間隧道崩壞ノ爲旅客ハ徒歩ヲ以テ連絡シ貨物ハ賃金ヲ低減特定シテ青森ヲ迂回セシメ一時ノ急ヲ救フト同時ニ一方隧道内ニ支保工事ヲ施シ小形ノ貨車ヲ以テ小荷物速達便扱及斤扱貨物輸送ヲ開キ十月二十八日ニ至リ一般貨物ノ取扱ヲ開始シ青森迂回輸送ヲ廢セリ尙ホ水害ニ關シテハ罹災民ノ救恤品ヲ無賃ニテ取扱ヒ水害地方ニ移入スル建築材料衣類米麥其他食料品等ハ大小荷物トモ運賃ヲ半減シタリ其輸送數量ハ三千九百六十七噸ヲ算セリ

園部綾部間

是年八月二十五日京都線園部綾部間開通シタルヲ以テ神戸新舞鶴間上下各一

開通

山陰線全通

回大阪新舞鶴間京都經由上下各一回、神崎經由上下各二回、京都新舞鶴間上下各二回、京都發神崎經由京都著一往復ノ直通旅客列車ヲ運轉シタリ、四十四年四月一日神戸新舞鶴間ヲ廢シ京都新舞鶴間ヲ三回トシ十月三十日限大阪新舞鶴間神崎經由ヲ廢セリ、四十五年三月一日山陰線全通シ京都出雲今市間ニ上下各一回ノ旅客列車ヲ直通シタリ、同日京都新舞鶴間ヲ二回トシ大阪新舞鶴間(京都經由)ヲ廢シ京都發(神崎經由)京都著亦之ヲ廢セリ、大正三年四月二十一日ヨリ大阪大社間ニ夜間直通列車上下各一回ヲ創設シ京都方面ニ對シテハ福知山ニ於テ之ニ接續スル列車上下各一回ヲ通シタリ

九州線石炭運賃割戻廢止

寢臺車聯結

四十三年八月末日限リ九州線ニ於ケル石炭運賃ノ割戻ヲ廢セリ、是ヨリ先四十四年一般割戻ノ制ヲ廢スルニ際シ當時炭業不振ノ際ナリシヲ以テ九州線ノミ除外シタリシカ四十二年度ニ於テ炭業者ノ請求ヲ容レ運賃ヲ引下ケタル結果割戻ノ必要ヲ見ザルニ至リタルヲ以テ茲ニ之ヲ全廢スルコトトセリ、四十四年九月二十一日ヨリ新橋神戸間急行列車ニ二等專用寢臺車ヲ聯結シ十二月一日ヨリ門司鹿兒島及長崎間ニ一等寢臺車ヲ聯結シ翌四十四年七月一日

ヨリ函館旭川間、大正四年四月一日ヨリ上野新潟間ニモ之ヲ聯結シタリ、三年十月十一日ヨリ京都下關間ニ、六年四月一日ヨリ門司鹿兒島間ニ、六月一日ヨリ上野青森間ニ二等寢臺車ヲ聯結シ、七年四月一日ヨリ門司長崎間ニ、六月一日ヨリ函館瀧川間ニ亦二等寢臺車ヲ聯結シ、八年八月二十日ヨリ信越、北陸、奥羽諸線ノ一等寢臺車ヲ二等ニ改メ、十二月二十五日ヨリ明石直江津間及上野新潟間、磐越線經由ニ二等寢臺車ヲ聯結シタリ、是ヨリ先八年一月一日ヨリ寢臺一、二等トモ上段ト下段トノ料金ニ差等ヲ附シタリ

東京著米穀運賃

四十三年十月十八日以降東海道線、北陸線等ヨリ東京ニ仕向ケラルル米穀ニシテ沼津以西各驛發、秋葉原又ハ隅田川著ノモノハ新橋著ノモノト同一哩程ニ依リ運賃ヲ計算シ以テ新橋驛ニ於ケル操車及積卸等ヲ緩和シタリ

回遊乘車券

是年十一月三日ヨリ内外觀光旅客ノ便ヲ圖リ新橋其他主要驛ヨリ箱根、奈良、京都、嚴島、日光、松島等ヲ回遊スル一等乘車券ヲ發賣セリ

法要輸送

明治四十四年二月下旬ヨリ三、四兩月ニ互リ京都知恩院及東西本願寺ニ於テ大法要施行ニ付京都停車場ノ西隣ニ梅小路假停車場ヲ設ケ團體旅客ノ取扱ヲ爲シ又各方面ニ多數ノ臨時列車ヲ運轉シタリ、此際京都停車場ニ關係掛員ヲ特派

シ輸送ニ關スル事務ニ當ラシメタリ

救急函備付

是年三月本州主要各驛及各直通列車ニ救急函ヲ備付ケ、四月九州、北海道ニ亦之ヲ備付ケタリ

手小荷物特別配達

是年四月一日新橋、品川、橫濱、平沼、名古屋、大阪、三ノ宮、神戸、湊町、上野、飯田町、兩國橋ノ各驛ニ於テ手荷物及小荷物ノ特別配達ヲ開始シ、到着後二時間以内ニ配達スルコトトセリ、翌大正元年十月一日ヨリ廣島、仙臺、金澤、富山、新潟、博多、熊本、長崎、函館、札幌等ノ三十八驛ニ於テ特別配達ヲ開始セリ

火災賑恤輸送

四十四年四月東京市ニ於ケル火災ニ際シ賑恤ノ目的ヲ以テ各地ヨリ寄贈スル物品ハ大貨物、小荷物トモ凡テ無賃ヲ以テ輸送シタリ、翌四十五年一月大阪市、四月松本市竝ニ大正二年三月沼津町ニ於ケル火災ニ際シ亦同一ノ取扱ヲ爲シタリ

中央線直通

四十四年五月一日中央線全通シ飯田町長野間ニ上下各一回、飯田町名古屋間ニ同各一回、名古屋長野間ニ同各三回ノ直通旅客列車ヲ運轉セリ

輸出貿易助長ノ爲割引

是年九月一日ヨリ輸出貿易助長ノ爲生絲羽二重ノ原料タル繭ノ運賃割引ヲ特約シ十一月一日ヨリ生魚鮮魚ノ貸切扱運賃ヲ距離ニ應シ二割五分乃至四割低

減セリ、又同日ヨリ海外輸出ノ石炭ニ對シ輸出證明書ヲ證據トシ運賃二割ノ割戻ヲ爲シタリシカ大正元年十月之ヲ廢セリ

貨車航送

四十四年十月一日ヨリ下關門司間貨車航送ヲ開始シ之カ爲輸送時間ヲ短縮シ積換ニ因リ生スル貨物毀損ヲ除キ得タルノミナラズ從來積換ノ關係上取扱フヲ得ザリシ長尺重量物又ハ石炭、砂利ノ如キモ凡テ連絡輸送スルコトヲ得タリ、之カ作業ハ請負者ヲシテ爲サシメタリシカ大正二年六月一日ヨリ航送貨車ノ増加ニ伴ヒ之ヲ直營トセリ、又航送ハ車輛ヲ手押ニテ取扱ヒタリシカ四年一月ヨリ機關車ヲ以テ之ヲ牽引セリ、五年八月下關ニ可動橋ヲ設ケ航送船ト鐵道線路トノ連接ヲ確實ニセリ

石炭船積棧

四十四年十二月手宮及室蘭ニ於ケル石炭船積棧橋落成シ其使用ヲ開始シタリ

萬世橋停車場開設

〔本章第三節第二十二參照〕
明治四十五年四月一日萬世橋停車場ヲ開キ之ヲ中央線ニ於ケル電車運轉ノ起點トシ曩ニ四十一年四月開設シタル昌平橋停車場ヲ廢シタリ

電氣機關車使用

四十五年五月ヨリ橫川輕井澤間ニ電氣機關車ヲ用キ旅客列車ヲ牽引セリ〔本章第五節第二參照〕

特別急行列車

是年六月十五日東海道線及山陽線ノ列車運行情改正シ新施設ヲ伴ハシメタリ、其主ナルモノハ鴨綠江ノ架橋安奉線ノ改築竣成シタルニ由リ朝鮮滿洲ヲ經由スル亞歐交通ノ爲朝鮮、南滿洲ノ急行列車並ニ東清鐵道ノ急行列車ニ接續シテ新ニ新橋下關間ニ一、二等特別急行列車ヲ創設シ總テ新式ノ車輛ヲ用キ特別室及展望室ヲ備フル外客車ニハ座席番號ヲ附シテ座席券ヲ發行シ運轉速度ハ從來ヨリ一層迅速ニシ二十五時八分ヲ以テ新橋下關間ヲ運轉シ又新ニ外國語ニ通スル列車長ヲ之ニ乗務セシメタル等ニシテ別ニ新橋敦賀間ニモ急行列車ヲ運轉シ敦賀浦鹽斯德間ノ定期船ニ接續シタリ、又急行列車券料金を改正シ特別急行列車券、普通急行列車券ノ二種トシ前者ハ哩程ノ遠近ニ因リ後者ハ之ニ拘ラズ各等級ニ依リ料金を徴スルモノトセリ、尙ホ新橋神戸間ニ不定期急行列車ヲ設定シ臨機之ヲ運轉スルコトトセリ、又從來東海道線、山陽線ニ於ケル直行貨物列車ハ上下各一回ニ過キザリシカ之ヲ上下各二回ニ改メ別ニ新橋下關間ニ速達便貨物列車ヲ設ケタリ

鮮滿割引券

大正元年八月十五日ヨリ國有鐵道主要驛ト朝鮮及南滿洲鐵道線主要驛トノ間ニ二割引往復乘車船券ヲ發賣シ十月十五日ヨリ朝鮮又ハ大連航路經由南滿洲

鐵道線行團體旅客ニ對シ割引輸送ノ取扱ヲ爲スコトトセリ、三年十二月五日ヨリ朝鮮又ハ滿洲ヨリ日本ニ渡來スル旅客ニ對シテモ亦割引券ヲ發賣シ得ルコトトセリ

大貨物運賃等級表改正

元年十月一日全線ニ互リ大貨物運賃及等級表並連絡航路運賃ヲ改正セリ、其要點ヲ舉クレハ貨率ヲ低減シ發著手数料ノ名稱ヲ廢シ之ヲ運賃ニ併合シ近距離ニ在リテハ發著手数料ニ該當スル運賃ヲ低減シ又運賃表ヲ改メ以テ運賃計算ヲ便ニシ貨切扱ニ於ケル一、二、三級品ノ區別ヲ定メ通常斤扱ニ於テ十斤單位ヲ採用シ連絡航路經由ノ場合ニ於テハ前後運賃ヲ通算スル等ニシテ從來ニ比シ大ナル利便ヲ荷主ニ與ヘ賃金上ノ面目ヲ一新シタリ

高麗丸、新羅丸

大正二年一月高麗丸ノ建造竣功シ四月姉妹船新羅丸亦竣功シ共ニ下關釜山間航路ニ就役セシメタリ、該兩船ハ川崎造船所ノ建造ニ係リ長サ三百二十四呎、幅四十二呎、深サ二十呎ニシテ三聯成汽機ヲ有シ總噸數三千百八噸、速力十六節、乘客定員六百十一名トス

團體割引

是年三月一日ヨリ團體旅客運賃ニ關シ時季ニ應シ割引率ニ等差ヲ附シ以テ毎年一定ノ時期ニ幅狹スル團體輸送ヲ調和シタリ、之ト同時ニ職工團體ニ對シ高

救濟輸送

率ノ割引ヲ設定シタリ
大正元年度ニ於テ米價騰貴ニ際シ細民ニ對スル施米又ハ實費販賣ノ爲ニスル公共團體等ノ託送米ヲ運賃五割減ヲ以テ輸送シタリ、翌二年度ニ於テ東北、北海道方面ノ凶作、櫻島爆發、秋田縣下震災等ニ際シ救濟ノ爲關係地方ニ發著スル特種貨物亦無賃又ハ五割減ヲ以テ輸送シタリ

各線ニ跨ル直通列車

大正二年四月一日ヨリ新橋、後東京ヲ起點トス、米原直江津間、京都米原直江津間〔北陸線經由、姫路米原新潟間〕同上ニ直通列車ヲ運轉シ、四年三月二十五日ヨリ京都米原直江津間ヲ廢シ、上野直江津神戶、五年十一月神戶ヲ明石ニ改ム間ニ列車ヲ直通シタリ、又三年六月十日ヨリ姫路米原新潟間直通列車ニ一等寢臺車ヲ聯結シ、五年十一月十八日ヨリ上野直江津明石間ニモ之ヲ聯結シタリ

綿布綿糸運賃低減

二年八月朝鮮鐵道線ヲ經由シ滿洲ニ輸出スル綿糸、綿布ノ運賃ヲ低減シタリ、從來之カ輸出ハ多ク海路ニ由リ大連ニ入り需用各地ニ至ルモノニシテ朝鮮ヲ經由スルコト希ナリ、是レ運賃關係ニ由ルモノナルヲ以テ是年六月鮮滿國境通過貨物ニ對シ支那海關稅三分ノ一減稅ノ特典ヲ受クルニ至リタルヲ機トシ朝鮮總督府ト交渉ヲ遂ケ八月十日ヨリ運賃低減ヲ實施シタリ

回数乗車券ノ特定區間廢止

是年十月一日ヨリ回数乗車券ノ特定區間發賣ヲ改メ各驛相互間各等旅客ニ對シテモ發賣スルコトトセリ

幹線ヲ除キ一等客車聯結廢止

是日以降主要幹線ヲ除キ一等客車ノ聯結ヲ廢シ利用率多キ二、三等車ヲ増結スルコトトセリ、後大正七年七月限り中央線名古屋長野間亦一等車ノ聯結ヲ廢セリ

日支連絡券

二年十月一日ヨリ日支連絡乗車券ヲ發賣シタリ〔本節第四參照〕

運輸規程改正

是年十一月一日鐵道運輸規程ノ改正ヲ實施シタリ、從來貨物運送ノ場合ニ於テ荷送人カ運送品名、數量等ヲ詐リ運賃ヲ免レントスル不正ノ行爲アリタルトキ刑法上ノ訴追又ハ運賃ノ追徴ヲ以テ制裁ヲ加ヘ來リシモ其效果充分ナラズ、爲ニ正當ナル運送取扱者ハ不正ノ競争ヲ受ケ不利ノ位置ニ立ツニ至リシヲ以テ運輸規程ヲ改正シ追徴ノ規定ヲ明文ニ掲ケ同時ニ増運賃追徴額ヲ増加シタリ、又從來客車内ニ小動物ノ携伴ヲ許サザル規定アリシモ相當運賃徴收ノ上之ヲ專用客車内ニ携伴スルノ便ヲ開ケリ

九州線急行列車券

是月二十五日ヨリ門司熊本間ニ急行列車券ヲ發賣セリ、後大正六年十月一日ヨリ門司熊本間ヲ門司鹿兒島間ニ改メ又鳥栖長崎間ニモ急行列車券ヲ發賣セリ

戸畑炭積機増設

大正三年三月戸畑驛構内ニ於テ若松築港株式會社ノ建造シタル石炭積込機一基ヲ購入シタリ、是ヨリ先明治四十三年八月同會社ハ鐵道院ト契約シテ該積込機ヲ建造シ四十五年四月一日ヨリ其使用ヲ開始シ元九州鐵道ノ建造ニ係ルニ基三十九年四月一日若松製作所所屬トシテ試用、四十年五月十六日門司機關事務所所屬トシテ使用開始ト共ニ石炭船積ノ用ニ供シタリシカ茲ニ至リ若松築港株式會社ヨリ之ヲ買收シタリ、三基トモ「ブラウン、ホイスチング、マシナリ」會社ノ製作ニ係レリ

下關門司棧橋使用

是年七月一日下關停車場構内棧橋ノ使用ヲ開始シ之ニ依リ釜山ニ於ケル連絡設備ト相俟チテ旅客貨物取扱上多大ノ利便ヲ得タリ、九月十六日門司ニ於ケル棧橋亦落成シ其使用ヲ開始シタリ

割増運賃其他手續改正

是年八月一日ヨリ旅客ニ對スル割増運賃及不足賃金徴收手續其他賃金拂戻ニ關スル規程ノ改正ヲ實施シ從來ノ複雑ナル手續ヲ簡明ナラシメタリ

生繭乾繭運賃割引

是年八月十五日ヨリ十月末日マテ生絲輸出獎勵ノ關係上生繭乾繭ノ運賃ニ對シ運賃ヲ割引シタリ、從來之カ運賃ハ通常斤扱賃切扱ニ對シ二割乃至四割ヲ低減シタリシカ歐洲戰役ノ影響ヲ受ケ生絲輸出減退シ内地ニ於ケル取引亦不振

ノ狀アルヲ以テ更ニ割引率ヲ加重シタリ而シテ十一月以後ハ二割乃至四割減ニ復シタリシカ五年六月十五日ヨリ之カ貸切扱三百哩以内ノ制限ヲ廢シ三百哩以上ニ互リ二割減トセリ

連絡船臨時運航

三年八月中旬東海道線水害ノ爲線路不通ナルニ際シ十六日ヨリ橫濱江尻間ニ借入船西京丸ヲ臨時運航シテ旅客交通ノ便ヲ圖リ尙ホ同月下旬再度ノ水害ニ際シ九月二日ヨリ會下山丸高麗丸ヲ橫濱江尻間ニ運航連絡シタリ九月北陸線ノ水害ニ際シ十六日ヨリ二十日マテ高岡ヨリ中越鐵道ヲ介シテ伏木滑川間ニ連絡船ヲ運航シタリ

上野新潟間直通

是年十一月一日ヨリ上野新潟間ニ岩越線ヲ經由シ上下各二回ノ旅客列車ヲ直通シタリ

門司丸、車運丸

是月下關門司間連絡ノ爲新ニ門司丸ヲ増備シタリ十二月青森函館間ニ車輛移送ノ爲車運丸ヲ就役セシメタリ

東京停車場開設

是年十二月二十日東京停車場ヲ開設シ之ヲ東海道線ノ起點トシ同時ニ吳服橋假停車場ヲ廢シ新橋停車場ヲ汐留ト改稱シ之ヲ貨物專用驛トセリ又烏森停車場ヲ新橋ト改稱シ東京高島町間ニ電車等級ハ二三等ノミトスヲ運轉シ從來ノ

東京橫濱間

電車運轉

新橋橫濱間列車運轉ヲ廢シタリ然ルニ電車ニ關スル諸設備ノ形式構造實施ニ適セザルモノアリ爲ニ運轉上ニ故障ヲ生シ已ムナク同月二十六日ヨリ品川高島町間電車運轉ヲ休止シ列車ヲ増發シテ之ニ代ヘシカ翌四年五月十日ニ至リ電車運轉ニ復シタリ同年八月橫濱停車場新築工事竣功シ十五日之ヲ開業シ之ヲ電車運轉ノ終點トシ高島町停車場ヲ廢シ舊橫濱停車場ヲ櫻木町ト改稱シ新ニ橫濱櫻木町間ニ小運轉ヲ開キタリ又橫濱停車場ヲ開クト共ニ平沼停車場ヲ廢シ併セテ從來ノ橫濱程ヶ谷間運轉ヲ廢セリ同年十二月三十日東京橫濱間電車運轉ヲ櫻木町マテ延長シ從來ノ小運轉ヲ廢シタリ五年十一月十七日ヨリ東京櫻木町間電車二等室ニ電氣暖房ヲ裝置セリ

萬世橋中野間及山手線賃金改正

三年十二月二十日ヨリ萬世橋中野間三等乘車賃金ヲ改正シタリ從來ノ賃金ハ元甲武鐵道ノ制ニ倣ヒ明治四十年十月及四十二年五月東京市電車賃金ニ準シ特定シタルモノナリシカ其後東京市電車賃金ハ改定セラレタルヲ以テ若干ノ懸隔ヲ生スルニ至リシカハ茲ニ市内一錢六厘五毛ノ率ヲ以テ改正シ且ツ同時ニ東京上野間三等賃金ヲモ改正シタリ

品川赤羽間旅客列車廢止

三年十二月二十七日ヨリ品川赤羽間ニ於ケル旅客列車ノ運轉ヲ廢シ旅客輸送

代金引換荷物運送

ハ電車ノミトシ東海道方面ト東北方面トノ間ニ於ケル手小荷物ハ東京上野間自働車便ヲ以テ連絡シタリ
大正四年二月一日ヨリ代金引換荷物運送ノ方法ヲ實施シタリ、其取扱種目ハ通常小荷物、易損品、嵩高品、貴重品、第一第二種車輛類、大貨物中ノ速達便扱、通常扱、貸切扱、級外品中車輛類ニシテ荷物一口ニ付代金一千圓ヲ限度トシ受託驛所ハ六十九箇所トシ到著驛所ヲ制限セズ、手數料亦極メテ低廉ナルモノヲ徵セリ、十月十六日ヨリ配達付小荷物及速達便扱大貨物ニ對シテハ居宅引換ノ制ヲ設ケ同時ニ荷受人ヲシテ配達ノ日及場所ヲ指定スルコトヲ得シメタリ、而シテ其發送取扱所ハ漸次之ヲ増加シタリ

嚴島巡遊航路

是年三月嚴島巡遊航路ヲ開キ、毎年四月一日ヨリ十一月二十三日ニ至ル間ニ於テ毎日曜日及祝祭日ニ限り運航スルコトトス

無蓋車積載高改正

是年五月一日ヨリ無蓋車積載高ヲ床面ヨリ七尺五寸ニ改メ從來ノ規定六呎六吋ヨリ生スル貨車利用上ノ不便ヲ除キタリ、又十月十日火藥類ノ運送ニ就テ積載最大量四噸以下ノ限定ヲ廢シ貨車積載定量ノ三分ノ二ニ改メ尙ホ之カ取扱上ニ改正ヲ加ヘタリ

函館棧橋竣工

是年六月函館棧橋工事落成ト共ニ驛乗降場ト棧橋乗降場トノ間ニ連絡旅客列車ノ運轉ヲ開キタリ

連絡船内無線電信局

是年八月下關釜山間連絡船對馬丸ニ無線電信局ヲ置キ九月同高麗丸ニ翌五年二月同壹岐丸及新羅丸ニ無線電信局ヲ置キタリ

日支周遊券、日支巡遊券

四年十月一日ヨリ日支周遊券及日支巡遊券本節第四參照ヲ發賣シタリ

著拂ト立替拂

是日ヨリ從來京阪地方ト山陽沿線及九州方面間ニ行ヒ來レル大貨物運賃料金ノ著拂竝ニ附帶費用ノ立替拂制度ヲ全線一般ニ及ホシタリ、後大正八年ニ至リ著拂立替拂ノ手數錯雜ナル割合ニ效果ナキヲ以テ十月十四日限り南滿洲鐵道線連絡貨物ニ對シテノミ之ヲ存シ其他ハ凡テ之ヲ廢シタリ

大嘗宮其他拜觀割引

四年十二月一日ヨリ翌五年三月十日マテ大嘗宮、紫宸殿、二條離宮内饗宴所拜觀ノ爲全線各驛ヨリ京都行三等二割引往復乗車券ヲ發賣シタリ

東京橫濱間直通賃金

四年十二月三十日東京橫濱間電車運轉ヲ櫻木町マテ延長シタルヲ機トシ賃金ノ整理ヲ行ヒ東京品川間ハ一哩一錢、品川櫻木町間ハ一哩一錢六厘五毛ニ依ル併算額ヲ東京橫濱間直通賃金トシ同時ニ品川櫻木町間、新宿中野間、池袋赤羽間等ノ近郊線各驛ヨリ市内線即チ山手線及萬世橋新宿間各驛ニ互ル場合ニ對シ

途中下車廢止

テモ同趣旨ニ依リ直通賃金ヲ制定シタリ
大正五年五月十五日ヨリ從來ノ途中下車驛制度ヲ廢シ片道二十五哩以上三百哩未滿二回、三百哩以上七百哩未滿三回、七百哩以上一千二百哩未滿四回、一千二百哩以上五回ニ限リ旅客任意ノ驛ニ下車シ得ルコトニ改メタリ

運轉時刻改正
正下直通列車
車増發

是年七月十一日ヨリ山陰線列車運轉時刻ヲ改正シ夜行旅客列車其他ノ到達時間ヲ短縮シ十一月十五日ヨリ北陸線、中央線旅客列車ノ到達時間ヲ短縮シ北陸線ト東海道線米原以西トノ間ニ於ケル直通旅客列車回數ヲ増加セリ、翌六年三月一日ヨリ上野新潟間、信越線經由、夜行旅客列車ノ臨機増發ヲ定期トシ從來ノ定期運轉ヲ合セ上下各二回トセリ、同年十月一日ヨリ門司長崎間直通旅客列車上下各三回ヲ四回トセリ

湧別線改良

五年十一月湧別線留邊藥社名淵間軌間擴築工事落成シ七日直通運輸ヲ開キタルヲ以テ通常噸扱及貨切扱貨物ニ對スル積替料ヲ廢シタリ

南滿洲行貨物割引

是月二十日ヨリ内地發朝鮮經由南滿洲行食料外十九品種及南滿洲發雜穀外三品種ニ對シ鐵道院及朝鮮鐵道線五割乃至六割、南滿洲鐵道線三割ヲ低減シタリ、大正六年六月一日ヨリ上野青森間急行列車ノ停車驛數從來ニ比シ二十有餘ヲ

縮

減シテ到達時間ヲ短縮シ又上野青森間ニ二三等直通列車上下各一回ヲ増加シ之ニ二等寢臺車ヲ聯結セリ、之ニ關聯シテ北海道線ニ於ケル列車系統ヲ更正シ青森函館間連絡運航時刻ヲ改メ尙ホ信越線、奥羽線亦列車運轉時刻ヲ變更シタリ、十月一日ヨリ京都下關間ニ上下各一回ノ旅客列車ヲ増發シ且ツ東海道線旅客列車ノ系統ヲ改善シ長距離旅客ノ便ヲ圖リ又門司鹿兒島間急行列車到達時間ヲ短縮シ併セテ北陸、關西、山陰諸線ノ列車運轉時刻ヲ改正シ各線ニ於テ貨物列車ノ運轉回數ヲ増加シ之カ運轉時間ヲ短縮セリ

紙製符票使用

是年六月一日ヨリ手荷物用金屬製符票ヲ廢シ紙製ヲ使用シタリ

朝鮮労働者運賃割引

是月時局ノ影響ニ因ル勞力ノ不足ヲ救濟センカ爲朝鮮ヨリ労働者十五名以上ヲ備入スル場合ニハ其三等運賃ヲ五割乃至六割五分低減セリ

貴重品運賃低減

是年七月一日ヨリ小荷物扱貴重品ノ増賃金高率ニ過クルヲ改メ之ヲ約五割低減シタリ

新聞紙雜誌運賃

是日ヨリ朝鮮、滿洲行新聞紙及雜誌運賃率ヲ改メ朝鮮行ニ對シテハ約三割、滿洲行ニ對シテハ二割五分ヲ低減シタリ、是ヨリ先明治四十四年一月朝鮮行新聞紙、雜誌ハ凡テ現金扱ナリシヲ改メ證券扱ノ制ヲ開キタリシカ大正七年三月ヨリ

臺灣行同貨物ニ對シテモ六箇月間ニ一萬五千斤以上ヲ託送スルモノニハ證券
扱ノ途ヲ開キ同時ニ其賃率ヲ約三割低減シタリ

留置料及重
量貨物貸切
方、貨車貸
切方、倍賃
制度等改正

六年大量貨物ノ留置料ヲ改メ從來二十四時間毎ニ一噸ニ付二十五錢ナリシヲ
三十五錢トシ又貨車留置料ニ就テモ十二時間毎ノ計算ナリシヲ八時間毎ニ計
算スルコトトシ一方貨車ノ積卸時間六時間ナリシヲ四時間ニ改メ孰レモ七月
十日ヨリ實施セリ又重量貨物貸切方ヲ改正シ石炭、石材、礦物、穀類等三十有餘種
ノ貨物ヲ指定シ標記重量噸數ニ依ルニ非ザレハ貸切扱トシテ取扱ハザルコト
トシ從來ノ如キ重量噸數ヨリ少キ容積噸數ニ依ル貸切扱ハ五月末日限り之ヲ
廢シ尙ホ貨車使用方一部ヲ改正シ一車ニ滿タザル端數貨物ト雖特ニ一車ヲ要
スルモノニ對シテハ三噸以上ノ實噸數ニ依リ一車ヲ提供スルノ制ヲ廢シ八月
十日以降貸切扱ノ外一車ヲ專用セシメザルコトトセリ又倍賃扱制度ヲ改正シ
期日規約品、急用品等特ニ急ヲ要スル貨物ニ對シテハ旅客列車及特定貨物列車
ニ聯結シテ急送ノ方法ヲ講スルコトトシ九月一日ヨリ施行シタリ
是年八月十七日ヨリ磐越西線喜多方山都間(本章第三節第九參照)ニ玉村式索道
ヲ架設シ一般大貨物ヲ輸送シ兼テ同區間繼送小荷物ノ輸送ニ供セリ翌七年六

磐越西線玉
村式索道架
設

支那トノ小
荷物運輸

手荷物市外
配達

月線路工事竣功シ索道ヲ撤シタリ
六年九月ヨリ主要驛ト北京天津トノ間ニ小荷物ノ直通運輸ヲ開始シ七年七月
ヨリ該連絡驛ヲ擴張シ尙ホ同年十月ヨリ小荷物代金引換扱ヲ開始シタリ
大正七年二月一日ヨリ東京又ハ新橋驛著手荷物ニシテ市外ニ互リ之カ配達ヲ
希望スル旅客ノ便ヲ圖リ品川鶯谷間各驛ノ配達區域内ニ限り之カ取扱ヲ開始
セリ

輸送力増加
施設

大正六年度ニ於テ東海道本線ニ於ケル平坦勾配區間ヲ通シテ列車聯結車數ヲ
均等ナラシムルノ計畫ヲ立テ沼津御殿場間上リ勾配區間ニ在リテハ機關車三
輛聯結運轉ヲ實施シ一列車ノ聯結車數ヲ換算六十車マテニ増大シ從前機關車
二輛聯結運轉ノトキニ比シ聯結車數ハ換算十二車ヲ増加セリ又奥羽本線福島
米澤間鹿兒島本線人吉吉松間ニ牽引力強大ナル十輪聯結過熱式「タンク」機關車
ヲ增備シ中央本線及北陸本線中急勾配區間ニ於テモ貨物列車用機關車ヲ新ニ
配置シ從來使用セルモノニ比シ一列車ノ聯結車數ハ換算約八車乃至十一車ヲ
増シ一列車トシテ三割乃至四割五分ノ輸送力ヲ加ヘタリ尙ホ室蘭本線ニ在リ
テモ同一ノ施設ヲ爲シ從前ニ比シ一列車トシテ八割三分強ノ輸送力ヲ増シタ

貨物才積計
算方法改正

大正七年五月一日ヨリ貨物才積計算法ヲ改正實施セリ、乃チ從來數箇ヲ以テ一口ト爲ス大貨物ノ才積計算ハ一口全部ヲ積重ネ幅厚長ノ最大部分ニ依リ計算シタリシカスノ如クスルトキハ貨物ノ形狀ニ由リ却テ一箇毎ノ計算ヨリモ其才積ヲ増シ荷主ノ不利ヲ醸スヲ以テ一箇毎ニ計算スルヲ利トスルモノニ在リテハ特ニ之ヲ認ムルコトトセリ

海外移民運
賃割引

是月二十日ヨリ從來移民獎勵ノ爲北海道、朝鮮、臺灣、樺太及關東州移住民ニ對シ運賃半減其他ノ特典ヲ供與シタリシヲ擴張シ南米及比律賓移住民ニ對シテモ亦之ヲ供與シタリ

列車運轉上
ノ施設

是年六月一日ヨリ北海道線ニ於ケル列車運轉時刻ヲ改正シ之ニ關聯シテ青森函館間連絡船ヲ増加シ又十二月上旬ヨリ必要ニ應シ東京山田間ニ直通列車ヲ運轉シ同月十六日ヨリ東北本線ニ直通列車上下各一回ヲ増加シタリ

連絡船臨時
運航

是年七月中國及九州地方未曾有ノ暴風雨ニ際シ線路所々破損シ運輸ヲ障害シタルヲ以テ下關釜山間連絡船ヲ德山下關間ニ臨時就役セシメ連絡輸送ニ從事セシメタリ、九月山陰線亦暴風雨ノ爲交通杜絶セシヲ以テ十八日ヨリ十一月十

旅客運賃及
料金並小荷
物、貨物等
運賃改正

八日マテ下關釜山間連絡船二隻ヲ境海舞鶴間ニ運航セシメ又十月三日ヨリ別ニ一船ヲ津居山加露間ニ運航セシメタリシカ十月十五日ヨリ之ヲ柴山網代間又ハ柴山諸寄間ニ變更シ十一月十八日ヲ以テ終航トセリ、八年度ニ於テモ亦水害ノ爲線路不通ニ際シ宇野尾道間、下關糸崎間ニ數日間ノ臨時運航ヲ行ヘリ、是年八月一日ヨリ旅客運賃及料金規程ヲ改正實施シ大體二割五分ノ引上ヲ行ヘリ、乃チ一哩ニ付乘車哩程五十哩以下ハ二錢トシ五十哩ヲ超ユル哩程ハ一錢六厘トシ一百哩ヲ超ユル哩程ハ一錢三厘トシ二百哩ヲ超ユル哩程ハ一錢トシ三百哩ヲ超ユル哩程ハ八厘トセリ、而シテ二等運賃ヲ三等ノ七割五分増、一等ヲ三等ノ十七割五分増トシ航路運賃、急行料金、寢臺料金、入場料金等亦是日ヨリ増加シ定期、回数券運賃亦改正實施シタリ、尙ホ九月一日ヨリ小荷物運賃ヲ改正シ大體二割乃至二割五分ノ引上ヲ行ヒ又同日ヨリ大貨物運賃及料金規程ヲ改正シ約二割ノ引上ヲ行ヒ尙ホ從來大阪下關間等ニ適用セラレタル特別運賃ヲ廢シ國有鐵道全線ニ互リ一般運賃ヲ適用スルモノトセリ、但シ生活上ノ必需品タル米、麥、食鹽、薪炭、肥料等ノ十七品種ニ對シテハ運賃引上ヲ爲サズ舊運賃ヲ以テ特定運賃トセリ、而シテ九年二月一日ヨリ更ニ旅客運賃及料金規程ヲ改正シ前

規程ヲ廢シタリ、乃チ一哩ニ付乘車哩程五十哩以下ヲ二錢五厘ニ改メ五十哩ヲ超ユル哩程ハ二錢一厘トシ一百哩ヲ超ユル哩程ハ一錢七厘トシ二百哩ヲ超ユル哩程ハ一錢四厘トシ三百哩ヲ超ユル哩程ハ一錢二厘トシ四百哩ヲ超ユル哩程ハ一錢一厘トシ五百哩ヲ超ユル哩程ハ一錢トセリ、而シテ二等運賃ヲ三等ノ二倍トシ一等ヲ三等ノ三倍トシ又回數乘車券運賃ハ約二割五分、寢臺料金ハ約五割ヲ引上ケ急行料金ハ各等ヲ通シテ二割五分ヲ引上ケ同時ニ距離ニ應シ相當等差ヲ設ケ又連絡航路旅客運賃ニ就テモ若干ノ引上ヲ行ヒ且ツ青森函館間第一便、第二便ニ對シテハ急行汽船料金ヲ徵シタリ

米其他ノ特別輸送

七年八月以降内地米ノ輸送ニ對シ貨車ノ優先配給ヲ行ヒ又ハ特ニ列車ヲ指定シ或ハ臨時列車ヲ運轉シ以テ米價ノ暴騰ニ際シ之カ緩和ノ目的ヲ以テ其輸送ノ迅速ヲ期シタリ、翌八年ニ於テモ亦物價騰貴ニ由ル救濟ノ一助トシテ六月一日ヨリ七月末日マテ貸切扱米運賃ノ三割ヲ減シ尙ホ七月二十四日ヨリ八月二十五日マテ全線〔航路ヲ除ク〕ニ於テ米ハ小口扱貸切扱ヲ無賃トシ優先輸送ヲ決行シタリ、此期間ニ輸送シタル米ノ噸數ハ三十二萬四千噸ニシテ見積運賃八十八萬圓ナリトス、又米無賃輸送期間内麥、鹽、鹽干魚、野菜、馬鈴薯ニ對シテモ運賃三割

ヲ減シ無賃輸送期間經過後ハ米運賃ヲ普通運賃ノ一割七分減トシ依然優先輸送ヲ督勵シタリ、又十月九日ヨリ十二月末日マテ都市各所ニ開設セル公設市場竝ニ産業組合法ニ依ル購買組合及聯合會ニ於テ購入スル穀物、薪、木材、甘藷、馬鈴薯、鹽、味噌、醬油漬物、砂糖、米、乾物、野菜、鹽干魚、鮮肉ニ對シテモ運賃三割減ヲ以テ輸送シ住宅及公設浴場建築用木材亦三割ヲ減シ尙ホ大都市ニ對シテハ特別施設ノ要アルヲ認メ東京、大阪兩市ニ於ケル公設市場購入ノ穀物、薪、木炭及同府市貸付住宅建築用木材ハ十月二十二日ヨリ十一月末日マテ貸切扱ニ依ルモノニ限り無賃ヲ以テ輸送シ且ツ十一月八日ヨリ同月末日マテ東京、大阪兩市著薪、木炭ニシテ貸切扱ニ依ルモノ亦無賃ヲ以テ取扱ヒタリ

運賃割引政策變更

七年十一月ヨリ貨物運賃特約割引ヲ廢シタリ、從來運賃割引ハ特約、特定ノ二方法アリシモ特約割引ハ對人的恩惠ニシテ公正ヲ缺クノ嫌アリ、依テ之ヲ全廢シ割引ハ必ス一般ニ公開シタル特定方法ニ由ルコトトシ茲ニ國有鐵道ノ運賃制定上割引政策ヲ一新シタリ、翌八年八月貨物特定運賃表ヲ告示シ以テ特約廢止ノ聲明ニ對スル特定公表ノ實ヲ舉ケタリ

電車運轉上ノ施設

七年十二月十五日ヨリ山手線及東京橫濱間ニ於テ電車運轉間隔十五分ヲ十二

分ニ改メ翌八年一月二十五日ヨリ中央線電車運轉ヲ吉祥寺マテ延長シ又同年三月一日東京萬世橋間開通シ爾來中野上野間(東京、品川經由)ニ電車ヲ直通運轉シ外ニ東京中野間又ハ吉祥寺ニ折返シ運轉スルコトトセリ

荷物引渡期間ヲ定ム

大正八年一月十六日引渡期間超過荷物運賃割戻規程ヲ實施シ其運送期間ヲ保障シ荷物カ規定ノ引渡期間ヲ超エタル場合ニハ所定ノ運賃割戻ヲ爲スモノトセリ、之ニ關シテハ曩ニ大正三年以來調査ニ著手シ七年末調査結了シ之ニ基キ規程ヲ定メ茲ニ之ヲ施行シタリ

他線寢臺及急行券發賣手續

是年二月一日國際連絡運輸ニ於ケル他線ノ寢臺及急行券發賣手續ヲ實施シタリ

高級品以下混載貨切貨物運賃割戻手續

是年六月一日ヨリ高級品以下混載貨切貨物運賃割戻手續ヲ實施セリ、從來此種ノ小口貨物ヲ一車ニ取纏メ混載貨切貨物トシテ運送スルトキハ貨車ノ效率ヲ增加スルノ利アルヲ以テ特約ニ依リ割引ヲ爲シ以テ出荷ヲ獎勵シタリシカ特約廢止ト共ニ其手續ヲ簡易ニシ發著驛其他所定條件ニ適合スルトキハ特定運賃ト既收一般運賃トノ差額ヲ割戻スコトトセリ

運送取扱人

是月十四日運送取扱人公認規程ヲ制定シタリ、之ニ依リ公認取扱人タルヘキ資

公認規程

格標準ヲ定メ資本金五萬圓以上ノ會社及直接國稅二百圓以上ヲ納ムル個人ニ制限シタリ、此標準ノ下ニ相當信用アル運送業者ヲ公認シ其公認業者ニ對シテハ運賃後拂其他ノ便利ヲ與ヘ且ツ荷主ヨリ收受スヘキ手数料ハ豫メ鐵道院ノ承認ヲ經テ之ヲ公告セシメ又相當運送機關ヲ設備セシメ以テ貨物集配ノ便ニ供セシムルコトトセリ、尙ホ是等公認業者ニ對シテハ其業務ノ統一改善ヲ圖ルノ方法トシテ運輸事務所毎ニ一組合ヲ、鐵道管理局毎ニ聯合會ヲ組織セシメ又全國ニ互リテ公認運送人組合中央會ヲ組織セシメタリ

貨物引渡ニ關シ運輸規程改正

是月二十三日ヨリ鐵道運輸規程中ヲ改正實施シ貨物引渡ニ關シ鐵道ノ責ニ歸スヘカラザル事由ニ依リ貨物到着通知又ハ積卸通知ヲ爲スコト能ハザルトキハ當該停車場ニ之ヲ揭示スルコトニ依リ通知ニ代ヘ又鐵道ノ定ムル貨物引取時間内ニ其引渡ニ應セザル場合若クハ引渡ヲ受ケタル後其引取ヲ爲サザル場合ニ於テハ貨物保管料、貨物留置料ヲ收受シ得ルコトトシ又積卸貨主負擔ニ關スル貨物ノ標準ヲ改正シタリ、以上ノ改正ニ依リ貨物積卸時間及引取時間ハ大貨物運賃及料金規程ヲ以テ之ヲ告示シ又貨物到着通知及積卸催告ハ從來受信ノトキヨリ保管料又ハ留置料ヲ計算セシカ之ヲ發信ノトキヨリ計算スルコト

舞鶴線中營業開始
鐵道營業法
中改正

ニ改メ又引渡後ノ留置料ハ從來引取ノ催告ヲ爲シ之ニ應セザル場合ハ催告當時ノ數量ニ對シ催告ノトキヨリ起算收受セシヲ廢シ引取時間内ニ引渡ヲ爲シタルモノハ引取時間經過ノトキヨリ起算シ引取時間經過後引渡ヲ爲シタルモノハ引渡ノトキヨリ起算シ引渡當時ノ數量ニ對シ料金ヲ算出スルモノトセリ
是年七月二十一日新舞鶴中舞鶴間軍港引込線一哩七十五鎖ヲ營業ニ開キタリ
是年八月十五日ヨリ鐵道營業法中改正實施セラル、從來同法第三條ニ依リ運賃及運送條件ハ二週間以上公告シタル後實施スヘキモノナリシカ該期間ハ過短ニシテ公衆ノ利益ヲ保護スルニ相當ナラザルヲ以テ運賃其他運送條件ノ加重ハ一箇月以上ノ公告ヲ要スルモノトセラル、又同法第十三條ニ新ニ追加セラレ鐵道カ其責ニ歸スヘカラザル事由ニ因リ貨物ノ引渡ヲ爲スコト能ハザルトキハ貨主ノ費用ヲ以テ該貨物ヲ倉庫業者ニ寄託シ倉庫證券ノ交付ヲ以テ其引渡ニ代ヘ得ルモノトシ尙ホ此取扱ヲ引取期間内ニ引取ヲ爲サザル貨物ニ對シテモ準用スルノ途ヲ開キタリ〔第十五章第二節第二參照〕

列車回數増設

是月二十日ヨリ東京下關間ニ三等急行旅客列車上下各一回ヲ増發シタリ、隨テ東京下關間直通列車ハ急行上下各三回、普通各二回、通計各五回ト爲レリ、又東京神戸間不定期急行列車ヲ定期ニ改メ北陸線及信越線ニ在リテモ亦不定期列車ヲ定期トシ山陰線ニ在リテハ京都鳥取間ニ旅客列車上下各一回ヲ増設シ更ニ十月一日ヨリ上野青森間ニ東北本線經由、常磐線經由、奥羽線經由ノ直通列車上下各一回ヲ増發シ信越線、北海道線等ニ在リテモ定期又ハ不定期列車ヲ増設シタリ

一等客車聯結制限

是年十月一日ヨリ一等客車ハ全國主要幹線急行及直行列車ノ一部ニ限リ聯結シ其他ノ列車ニ在リテハ其聯結ヲ廢シタリ

運賃料金豫納扱

是日ヨリ大小荷物運賃料金豫納扱ヲ開始シタリ、凡ソ運賃料金ハ荷物受託ノ際納付スヘキハ法令ノ定ムル所ナリト雖金融等ノ關係上其都度納付スルヲ不便トスル場合亦鮮カラザルヲ以テ荷主ノ請求ニ由リ一箇月間又ハ一旬間ノ運賃概算額ヲ前納セシメ其額小荷物ニ在リテハ一驛ニ付最低一百圓、貨物ニ在リテハ最低五百圓トセリ

手小荷物取扱改善

是月十五日ヨリ小荷物重量一百五十斤、容積四十立方尺ノ制限ヲ改メ重量五十斤、容積二十立方尺トセリ、是ヨリ先九月一日ヨリ旅客附隨ノ小荷物ニ制限ヲ加ヘ旅客ノ携行スル行商品、旅客自用ノ人力車、自轉車、自働自轉車、商品運搬車、小兒

車及旅客ノ携伴スル犬其他ノ小動物ニ限リ附隨小荷物トシテ取扱フコトトセリ、又手小荷物ノ配達ニ就テハ九月末日限リ内國通運株式會社トノ契約ヲ解キ十月一日以降各鐵道管理局ヲシテ適當ナル運送業者ト契約セシメ以テ配達ノ改善ヲ期シタリ、又手小荷物ノ大都市ニ於ケル配達區域ハ其範圍廣汎ニ失シ作業上不便鮮カラザルヲ以テ東京、大阪兩市ニ在リテハ全市ヲ數區ニ分割シ之ヲ適當ナル市内所在ノ主要驛ニ配屬セシメ一驛ニ於ケル受持區域ヲ縮少シ以テ配達作業ノ敏速ヲ期セリ、尙ホ京都市ニ在リテハ同方針ヲ以テ市内所在小驛ニ對スル配達區域ヲ全部京都市驛ニ集中シタリ、又同日以降各主要都市ニ於ケル委託小荷物扱所ヲ告示シ其營業時間ヲ一定セリ

急行便貨物

是年十月十五日從來ノ速達便扱及倍賃扱ノ制度ヲ廢シ此二者ヲ合シテ之ヲ急行便トシ其運賃ヲ普通便ノ五割増トシ且ツ小口扱急行便貨物ハ從來ノ速達便扱貨物ノ如ク配達ノ取扱ヲ爲スモノトセリ

長距離手小荷物運賃

是年十二月十五日ヨリ長距離手小荷物ニ對スル運賃ヲ改正シタリ、從來内地朝鮮間ニ發著スル手小荷物ノ運賃ハ各鐵道ノ哩數ヲ通算シ其總哩ニ依リ運賃率ヲ適用セシモ南滿洲鐵道ニ在リテハ運賃制度ヲ異ニスルヲ以テ相互通算スル

コト能ハザリシニ由リ之カ統一ノ必要ヲ認メ茲ニ通算運賃率ニ依ルコトニ改メ之ニ適應セシムル爲小荷物運賃適用哩程ヲ改正セリ

第三 信號及保安設備

國有時代以前ノ信號及保安設備

明治三十三年十月鐵道營業法施行セラレ翌三十四年十月鐵道運轉規程、鐵道列車保安規程、鐵道信號規程等施行セラレ同時ニ鐵道信號及標識ノ設備ニ關スル細則、列車運轉及信號取扱心得單針及雙信閉塞器取扱心得亦施行セラレ三十五年六月「ダイヤ」氏「ダブル」式單線用閉塞器取扱心得メラレタリ

國有時代ノ信號及保安設備

明治四十一年七月二十八日總裁達ヲ以テ坪井式閉塞器取扱心得ヲ定メ八月一日ヨリ之ヲ施行シ又四十二年十二月二十三日總裁達ヲ以テ列車運轉及信號取扱心得ヲ改定シ四十三年一月二十日ヨリ之ヲ施行シタリ、此改正心得ハ大別シテ運轉、列車ノ保安、信號ノ三篇トシ更ニ運轉ヲ分チテ列車ノ組成、操車、運轉速度、列車ノ運轉、運轉上ノ事故、轉轍器取扱雜則ノ七章トシ列車ノ保安ヲ總則、閉塞式、票券式、指導法ノ四章ニ分チ信號ヲ總則、常置信號、停車場外線路ノ信號、轉轍標識、手合圖、發雷信號、車輛入換合圖、列車乗務員ノ合圖、列車信號、デレーリング、ポイン

ト信號車止標識ノ十一章ニ區分セリ(列車運轉及信號取扱心得ハ四十三年五月、四十四年四月、十月、大正二年二月、三年一月、二月、四月、十月、四年二月、十月、五年五月、六年三月、九月、十月、七年五月改正アリ)又四十三年十月二十五日總裁達ヲ以テ閉塞器取扱心得(四十五年三月、大正六年二月改正ス)ヲ制定シ十一月十一日ヨリ施行シタリ、該心得ハ雙信及坪井式閉塞器、ウエブ、エンド、トムソン式電氣通票器、ダイヤー氏、ダブルット式單線用閉塞器ノ三章ニ別テリ、而シテ三十五年制定ノ「ダイヤー氏」ダブルット式單線用閉塞器取扱心得及四十一年七月達坪井式閉塞器取扱心得ハ廢止セラレタリ、尙ホ自働閉塞機設置區間ニ於ケル列車ノ運轉ニ關シテハ明治三十七年四月元甲武鐵道會社達甲運第四二號ニ據リ施行シ來リタリシカ四十二年十一月二十五日總裁達ヲ以テ之カ運轉取扱心得ヲ定メ從來ノ規定ヲ廢シタリ、該達ハ大正二年二月多少ノ改正ヲ加ヘ更ニ大正九年三月ニ至リ之ヲ改正シ主トシテ自働閉塞信號中ノ標識ニ依リ信號ヲ現示スルモノヲ腕ニ依ルモノニ改メ又遠方閉塞機ノ燈色ヲ橙黃色ニ變更セリ、是ヨリ先七年二月十六日總裁達ヲ以テ腕ニ依リ信號ヲ現示スル自働閉塞機遠方閉塞信號夜間ノ赤色燈ハ之ヲ橙黃色燈ニ改メ又標識ニ依リ信號ヲ現示スル自働閉塞機ハ之ヲ

通過用副信號

腕ニ據リ信號ヲ現示スルモノニ取替ヘ同時ニ遠方閉塞信號夜間ノ赤色燈ハ之ヲ橙黃色燈ニ改メ之カ取替工事ハ漸次之ヲ施行スヘキヲ以テ其全部竣功ニ至ルマテハ當分ノ内遠方閉塞信號ノ危害信號ハ夜間赤色燈ト橙黃色燈トヲ混用スヘシトセシカ爾來取替工事竣功シタルヲ以テ九年三月該達ヲ廢シ運轉取扱心得中ヲ改正シテ之ヲ統一シタリ

明治四十四年八月七日閣令第十一號ヲ以テ鐵道信號規程中ヲ改正セラレ同規程第九條遠方信號危害夜間赤色燈ヲ橙黃色燈ニ改メ、特種ノ常置信號ヲ設クル場合ニハ其法式ハ監督官廳ノ認可ヲ得テ之ヲ定ムルコトヲ要ストノ一項ヲ加ヘ其他必要ノ條項ヲ改正セラレタリ、而シテ翌四十五年二月三日總裁達ヲ以テ新ニ通過信號規程ヲ定メ通過急行列車ヲ取扱フ停車場ニ在リテハ場内信號機柱ノ下部ニ通過用副信號機ヲ附設スルモノトシ其腕木ハ一端ヲ梯形トシ表面ヲ橙黃色、背面ヲ白色トシ腕端ニ近ク表面ニ白色線、背面ニハ黑色線ヲ豎ニ劃スルモノトセリ、同日總裁達ヲ以テ通過用副信號ニ關スル心得十條ヲ制定セリ、又大正四年七月八日總裁達ヲ以テ更ニ通過信號取扱ニ關スル心得ヲ定メ同月二十日ヨリ施行シ前規程ヲ廢シタリ

電車及汽動
車ノ運轉及
信號

是ヨリ先明治四十二年十二月十六日烏森上野間及赤羽池袋間電車運轉開始ニ
際シ總裁達ヲ以テ同區間電車運轉及信號取扱方ニ關シテハ特ニ定メタルモノ
ノ外蒸氣列車ニ準スルコトヲ規定シタリシカ大正二年九月十九日總裁達ヲ以
テ四十二年十二月十六日ノ達ヲ廢シ一般ニ電車又ハ汽動車ノ運轉及信號取扱
方ニ關シテハ特ニ定ムルモノノ外列車ニ準スルモノトセリ

聯動閉塞機

大正四年度ニ於テ京都神戸間ニ於ケル頻繁ナル列車運轉ノ整正ヲ確保スル爲
聯動機ト閉塞器トノ聯鎖ヲ有スル聯動閉塞機ヲ裝置シタリ之カ裝置ハ先ツ山
崎宮原間ヨリ始メ四年四月之カ試用ヲ開キ次ニ向日町山崎間蘆屋住吉間住吉
三ノ宮間ニ及ホシ五年四月マテニ野里蘆屋間ニモ之ヲ及ホシタリシカ七年五
月野里神崎間ヲ廢シタリ以上ノ裝置ハ獨乙「シーメン」式ヲ採レリ別ニ「アー、エ
ー、デー」式ニ依ル聯動閉塞機ヲ東海道本線國府津以東ニ裝置スルノ計畫アリ、既
ニ之カ購入ヲ契約シタリシカ歐洲戰役ノ爲運送阻滯シ隨テ未タ之ヲ實施スル
ニ至ラズ

三位式自動
閉塞信號機

東海道本線、山陽本線、東北本線中列車運轉最モ繁劇ニシテ列車回数ノ殆ト極限
ニ達セントスル區間ニ對シ輸送能力ノ増加ヲ圖ル爲三位式自動閉塞信號機ヲ

信號及保安
設備ノ進歩

設置スルノ必要ヲ認メ大正八年九月之ヲ品川橫濱間、橫濱大船間、京都大阪間、大
阪神戸間、神戸明石間、田端大宮間ニ設置スルニ決シタリ

信號及保安設備ノ發達ヲ通觀スルニ列車運轉ノ繁劇ナルニ隨ヒ保安裝置ノ改
良擴張ヲ必要トスルニ至リ從來施行ノ方式ヲ改メ又ハ新線開通ニ伴ヒ「ダブル
ット」式閉塞器ヲ裝置シ或ハ單針閉塞器ヲ廢シテ雙信閉塞器ヲ設備シ又ハ聯動
閉塞機ヲ裝置シ竝ニ列車運行ノ整理上信號所又ハ聯絡所ヲ新設シ隨テ保安區
間ヲ分割シタル等々設備ノ改善ヲ圖リ著シキ進歩ヲ觀ルニ至レリ、左ニ最近
八箇年度間ノ效程ヲ示ス

保安方式

年 度	複線		單線		路		路		合 計	
	雙信閉塞器 區間數 哩數	單針閉塞器 區間數 哩數	自動閉塞器 區間數 哩數	「ダブル ット」 式閉塞器 區間數 哩數	票券式閉 塞併用 區間數 哩數	票券式 區間數 哩數	特殊取扱 區間數 哩數	區間數 哩數	區間數 哩數	
大正元年度	二六二	六九五	四	一三	九三	一四	一三	二二	一四七九	五、一九七
同二年度	二八三	七二四	三	一三	一四	一三	一三	一三	一、六〇〇	五、四七四
同三年度	二八三	七三三	三	一三	一四	一三	一三	一三	一、七〇九	五、六九四

大正四年度	二六八	七五四	三	四	四三	四三	三〇	一、二四一	四七二	九	二四	九五	二五四	二六	一七一	五七六	五七六
同 五年度	三六	七六	—	—	四二	四三	三〇	一、二七	四八〇	六	二七	九七	二九	三	一八〇	五八九	—
同 六年度	三八	七五	—	—	四四	四五	三〇	一、三六	四九〇	八	二六	九七	二六	三	一八五	六〇三	—
同 七年度	三八	八〇	—	—	五〇	四七	二	一、四七	四〇三	七	三三	七〇	一七	三	一九〇	六〇七	—
同 八年度	三八	八五	—	—	五二	五二	三	一、四四	五一七	八	三三	七〇	一七	三	一九六	六三六	—

備考
大正元年度ハ元年十二月十日其他ハ年度末現在ヲ示ス
複線以上ノ軌道ヲ有スル區間ハ複線運轉ヲ爲ズ各一對ノ哩數ヲ複線路中ニ計
上シ單線運轉ヲ爲ス軌道ノ哩數ハ單線路中ニ計上セリ
雙信閉塞器欄ニハ聯動閉塞機ヲ含ム
特種取扱トアルハ保安方式ヲ施行セズ電話又ハ入換ノ方法ニ依リ運轉スル區
間ヲ謂フ

第四 連帶及連絡運輸

【一】 內國運輸

明治四十年
開始ノ連帶
運輸

明治四十年四月一日ヨリ成田鐵道線又ハ東武鐵道線ヲ經テ總武鐵道各驛ト國
有鐵道日本線各驛トノ間ニ旅客及手荷物ノ連帶運輸ヲ開キ又總武鐵道各驛ト

國有鐵道奥羽、日本、岩越、甲武、東海道、信越、北陸、中央、山陽線各驛トノ間ニ大小荷物
ノ連帶運輸ヲ開キタリ、九月一日ヨリ總武、房總兩鐵道買收ト同時ニ連帶取扱區
域ヲ擴張シ該買收線ト他線トノ間竝ニ成田、東武兩鐵道各驛ト他線トノ間ニ大
貨物ノ運輸ヲ通シ十一月十五日ヨリ更ニ小荷物ノ連帶取扱區域ヲ擴張シ東武
鐵道ヲ經テ該買收線ト他線トノ間竝ニ東武鐵道各驛ト他線トノ間ニ之ヲ及ホ
シタリ、是ヨリ先是年六月二十日ヨリ山陰西線鳥取倉吉間各驛ト東海道線大阪、
神崎兩驛トノ間ニ阪鶴鐵道線及其所屬航路ヲ介シテ旅客及手荷物ノ連帶運輸
ヲ開キタリ、七月一日ヨリ統監府鐵道線ト東海道、北陸、山陽及九州諸線トノ間ニ
旅客、手小荷物及通常竝速便取扱貨物ノ連帶運輸ヲ開キ八月一日ヨリ大阪商船
株式會社臺灣航路ト東海道、北陸及山陽線トノ間ニ神戸ヲ經由シテ通常貨切及
速達便取扱貨物竝ニ級外品中石油類外數種ノ連帶運輸ヲ開始シ十五日ヨリ小田
原電氣鐵道線ト新橋品川、橫濱及平沼驛トノ間ニ旅客及手小荷物ノ連帶運輸ヲ
開始セリ

明治四十一年
開始ノ連
帶及連絡運
輸

明治四十一年七月十五日ヨリ川越電氣鐵道線川越發著所ト上野外九驛トノ間
ニ旅客及手荷物ノ連帶運輸ヲ開キ八月ヨリ伊豆鐵道線各驛ト總武線本所又ハ

津田沼兩驛トノ間ニ貨切扱貨物ノ連帶運輸ヲ開キ八月一日ヨリ國有線ト統監府鐵道トノ間ニ馬匹ノ連帶運輸ヲ開キ更ニ十一月十一日ヨリ安全燐寸ノ連帶運輸ヲ開キタリ、九月二十三日ヨリ橫濱鐵道線ト旅客貨物ノ連帶運輸ヲ開キ十月一日ヨリ豐川鐵道線ト近江鐵道線トノ間ニ國有線ヲ介シテ貨切扱貨物ノ連帶運輸ヲ開キ十一月五日ヨリ大阪商船會社浦鹽斯德航路ト敦賀ヲ接續地點トシテ新橋平沼名古屋京都大阪神戸岡山廣島下關門司棧橋博多佐賀長崎熊本ノ各驛ト又大連天津臺灣航路ト新橋平沼名古屋京都大阪神戸岡山廣島博多佐賀長崎熊本ノ各驛ト神戸若クハ門司ヲ接續地點トシテ旅客及手荷物ノ連絡運輸ヲ開キタリ

明治四十二年開始ノ連帶運輸

明治四十二年二月一日ヨリ橫濱鐵道線ト青梅鐵道線トノ間ニ國有線ヲ介シテ旅客手小荷物及貨物ノ連帶運輸ヲ開キ三月十三日ヨリ團體旅客ノ連絡輸送ヲ開キ十五日ヨリ中國南海兩鐵道間ニ國有線ヲ介シテ大小荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ、四月一日ヨリ國有線ト南滿洲鐵道線トノ間ニ統監府鐵道ヲ介シテ小荷物ノ連帶運輸ヲ開キ更ニ五月一日ヨリ大阪商船會社大連航路ヲ介シテ南滿洲鐵道線トノ間ニ旅客及手小荷物四十四年一月一日ヨリ大貨物ヲ加フノ連帶運

輸ヲ開キ其取扱區間ヲ新橋平沼名古屋京都大阪神戸其他主要驛ト南滿洲鐵道線旅順營口遼陽奉天鐵嶺長春各驛相互間ト定メタリ、又同年五月一日ヨリ大阪商船會社臺灣航路ヲ介シテ臺灣鐵道臺北驛ト新橋平沼名古屋京都大阪神戸岡山廣島博多佐賀長崎熊本鹿兒島ノ各驛トノ間ニ旅客及手荷物ノ連帶運輸ヲ開キ七月一日ヨリ江ノ島電氣鐵道ト新橋御殿場間主要驛及橫須賀逗子兩驛トノ間ニ旅客ノ連帶運輸ヲ開キ九月十日ヨリ海陸運輸合資會社舞鶴濱坂間航路ト阪鶴線各驛所京都神戸兩驛大阪兵庫兩荷扱所トノ間ニ貨物ノ連帶運輸ヲ開キタリ、又美保關行旅客ニ對シテハ松江合同汽船會社ト連帶シ境美保關間同會社航路經由二三等連絡往復乗車券ヲ發賣シ十月二十五日ヨリ大阪商船會社門司佐伯間航路ト山陽九州兩線中ノ主要驛トノ間ニ旅客及手荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ

明治四十三年開始ノ連帶運輸

明治四十三年二月二十一日ヨリ初瀬軌道線ト關西線主要驛トノ間ニ旅客及手荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ、三月十一日ヨリ日本郵船會社ト連帶シテ青森函館間ハ院船航路ニ依リ函館ヨリ斜古丹大泊真岡江差壽都其他四十五港ニ至ル間ハ該會社ノ航路ニ依リ大貨物ノ運輸ヲ開キタリ、是レ曩ニ該會社ニ於テ青森函

館間航路ヲ廢シタル爲從來青森ヨリ同航路ニ依リ北海道樺太諸港ニ運送セラレタル貨物ハ輸送ノ途ヲ失ヒタルヲ以テ此缺陷ヲ補充シタルモノナリ同年六月十一日ヨリ尾ノ道多度津間航路ヲ廢シ更ニ東豫運輸會社ト連帶シ山陽線笠岡下關間各驛ト讚岐線各驛トノ間ニ旅客手小荷物及速達便扱貨物ノ取扱ヲ開始シ十一月二十一日ヨリ同會社今治取扱所ト國有線主要驛トノ間ニ旅客荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ又七月一日ヨリ太湖汽船會社ト連帶シテ竹生島及琵琶湖沿岸勝地遊覽旅客ノ輸送ヲ開キ十日ヨリ隱岐汽船會社ノ津居山網代間航路ヲ經テ山陰線各驛ト本州主要驛トノ間ニ旅客荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ同月十六日ヨリ山中馬車鐵道ト名古屋大阪間及北陸線主要驛トノ間ニ旅客及手荷物ノ連帶扱ヲ爲シ八月一日ヨリ保津川遊覽客ノ爲保津川遊覽船會社ト九月一日ヨリ岩國電氣軌道ト十五日ヨリ伊勢電氣鐵道ト十一月一日ヨリ湖南汽船會社ト十二月一日ヨリ和歌山水力電氣線ト連帶運輸ヲ開キタリ

明治四十四年開始ノ連帶及連絡運輸

明治四十四年三月十一日ヨリ大日本軌道山口支社線ト國有線主要驛トノ間ニ旅客手荷物並附隨小荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ四月十五日ヨリ足尾鐵道ト五月九日ヨリ千葉縣營輕便鐵道野田線ト旅客手小荷物及大貨物ノ連帶ヲ開キ六

月一日伊香保電氣軌道高崎水力電氣前橋電氣軌道ト契約シ上野伊香保間ニ旅客及手荷物ノ連絡運輸ヲ開キ八月二十五日ヨリ島原鐵道ト旅客荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ是ヨリ先四月十一日ヨリ尾ノ道高濱間ニ石崎兵太郎ノ經營ニ係ル汽船航路ヲ介シテ伊豫鐵道ト連絡シ又三津濱高濱ト新橋名古屋京都大阪其他山陽線各驛トノ間ニ大貨物ノ連絡扱ヲ開キ尙ホ大阪商船會社ノ豊後日向航路トハ從來豊州線日出驛ヲ接續驛トシ連絡シタルヲ西大分ニ變更シ且ツ川ノ石八幡濱宇和島等ノ四國方面ト相互連絡乘車券ヲ發賣シ又同社汽船ニ依リ境下關間ナル杵築溫泉津濱田萩等ノ各地ト京都以西ノ各驛トノ間ニ旅客手小荷物及貨物ノ連帶運輸ヲ開キタリ

大正元年開始ノ連帶運輸

明治四十五年一月二十五日ヨリ西尾鐵道(西三軌道)ト旅客及小荷物ノ連帶運輸ヲ開キ翌大正二年九月一日之ニ貨物ヲ加ヘタリ四十五年二月五日ヨリ堀田商會經營ノ蒲郡鳥羽間航路ト旅客及手荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ又同年南滿洲鐵道安奉線改築竣功シタルヲ以テ四月一日ヨリ朝鮮鐵道南滿洲鐵道ト三線連帶シテ運輸ヲ開キタリ大正元年十月一日ヨリ松江合同汽船會社ト連帶シテ美保關往復旅客ノ爲往復乘車船券ヲ發賣シタリ又二十五日ヨリ吉野輕便鐵道ト

二十八日ヨリ仙北輕便鐵道ト十一月十一日ヨリ越後鐵道ト孰レモ旅客及手小荷物ヲ十二月十一日ヨリ瀬戶電氣鐵道ト貨物ヲ二十八日ヨリ千葉縣營輕便鐵道久留里線ト旅客及手小荷物ノ連帶運輸ヲ開キタリ

大正二年開
始ノ連帶及
連絡運輸

大正二年一月十日ヨリ小坂鐵道ト旅客及手小荷物ノ連帶運輸ヲ開キ三月一日ヨリ瀬戶電氣鐵道ト豐川鐵道トノ間ニ國有線ヲ介シテ貨物ノ連帶運輸ヲ開キタリ三月一日ヨリ馬場大津間旅客及手荷物運輸營業ヲ廢シ同日ヨリ大津電車軌道會社ニ同線ヲ使用セシメ之ト連帶運輸ヲ開キタリ(本章第六節參照)又四月一日ヨリ播州鐵道ト旅客手小荷物隱岐汽船會社ト旅客貨物ノ連帶ヲ通シ二十日ヨリ阿波國共同汽船會社及大阪商船會社ノ共同經營ニ係ル兵庫小松島間航路ヲ經由シ德島線トノ連絡運輸ヲ開キタリ五月一日ヨリ朝鮮郵船會社航路ト連帶シ朝鮮各港ト釜山接續ニテ旅客荷物ノ取扱ヲ開キ十一月ヨリ松阪輕便鐵道ト六月二十六日ヨリ立山輕便鐵道ト七月一日ヨリ名古屋電氣鐵道ト二十日ヨリ富士身延鐵道ト二十一日ヨリ魚沼鐵道ト三十一日ヨリ養老鐵道ト十一月一日ヨリ西大寺軌道ト同月三日ヨリ常總鐵道ト十七日ヨリ井原笠岡輕便鐵道ト十二月五日ヨリ愛知電氣鐵道ト二十五日ヨリ湊鐵道ト二十六日ヨリ耶馬溪

大正三年開
始ノ連帶運
輸

鐵道ト二十八日ヨリ銚子遊覽鐵道ト孰レモ連帶運輸ヲ開キタリ是ヨリ先鐵道院ハ六月二十日限り海舞鶴小濱間航海ヲ廢シ翌二十一日ヨリ同航路ヲ經營スル丹越汽船(大正五年ヨリ稻垣廣ノ經營ニ移ル)ト連帶運輸ヲ開キタリ

大正三年一月九日ヨリ宇部輕便鐵道ト二月五日ヨリ三河鐵道ト八日ヨリ武岡輕便鐵道ト四月一日ヨリ下津井輕便鐵道及南薩鐵道ト五月五日ヨリ東上鐵道ト九日ヨリ長州鐵道ト十九日ヨリ千葉縣營輕便鐵道八街線ト六月五日ヨリ日出生鐵道ト七月一日ヨリ中遠鐵道ト九日ヨリ秋田鐵道ト十一月七日ヨリ石狩石炭會社所屬輕便鐵道ト二十日ヨリ京都電燈會社所屬越前線ト十二月一日ヨリ藤相鐵道及一畑輕便鐵道ト八日ヨリ富山輕便鐵道ト十一月ヨリ頸城鐵道ト連帶運輸ヲ開キタリ

大正四年開
始ノ連帶運
輸

大正四年一月一日ヨリ鞍手輕便鐵道ト二月一日ヨリ岡田惇佑ノ經營ニ係ル藝備沿岸航路ト十一月ヨリ岡崎電氣軌道ト四月五日ヨリ信濃鐵道ト十四日ヨリ高野登山鐵道ト二十一日ヨリ大興汽船會社能登沿岸航路ト五月二十一日ヨリ御船鐵道ト二十三日ヨリ武藏野鐵道ト六月一日ヨリ宇島鐵道及蘆屋鐵道ト十日ヨリ天理輕便鐵道ト七月一日ヨリ宇都宮石材軌道及石川電氣鐵道ト八月一

日ヨリ龍崎鐵道ト、十一日ヨリ佐久鐵道ト、九月十五日ヨリ篠山輕便鐵道ト、十月一日ヨリ兩備輕便鐵道ト、二十日ヨリ本庄電氣軌道ト、十一月二十五日ヨリ小野田輕便鐵道ト、十二月一日ヨリ大湯鐵道ト、十日ヨリ丸岡鐵道ト、孰レモ連帶運輸ヲ開キタリ

大正五年開
始ノ連帶運
輸

大正五年一月十五日ヨリ稻垣廣ノ經營ニ係ル海舞鶴小濱間航路ト、十八日ヨリ長岡鐵道ト、二月十日ヨリ岩手輕便鐵道ト、三月四日ヨリ宇佐參宮鐵道ト、十五日ヨリ流山輕便鐵道ト、四月十五日ヨリ登別溫泉軌道ト、八月一日ヨリ北日本汽船會社航路ト、九日ヨリ伊賀鐵道ト、十日ヨリ谷地軌道ト、九日十八日ヨリ美禰輕便鐵道ト、二十一日ヨリ船木輕便鐵道ト、十月十六日ヨリ簸上鐵道ト、二十五日ヨリ宮崎縣營輕便鐵道及宮崎輕便鐵道ト、十一月十一日ヨリ白棚鐵道ト、十二月十五日ヨリ阿南鐵道ト、二十六日ヨリ枋尾鐵道ト、連帶運輸ヲ開キタリ

大正六年開
始ノ連帶運
輸

大正七年開
始ノ連帶運
輸

大正七年四月十九日東野鐵道ト、二十日ヨリ筑波鐵道ト、七月一日ヨリ龍野電氣鐵道及大和鐵道ト、九月十日ヨリ横莊鐵道ト、二十八日ヨリ陸奥鐵道ト、十月一日ヨリ山東輕便鐵道ト、二十一日ヨリ定山溪鐵道ト、十一月五日ヨリ伊勢鐵道ト、二十二日ヨリ丸子鐵道ト、連帶運輸ヲ開キタリ

大正八年開
始ノ連帶運
輸

大正八年一月一日ヨリ長門鐵道ト、三月三十日ヨリ湖南鐵道ト、五月十五日ヨリ東濃鐵道ト、二十八日ヨリ筑前參宮鐵道ト、十二月一日ヨリ加太輕便鐵道ト、二十日ヨリ美濃電氣軌道ト、連帶運輸ヲ開キタリ

【二】 國際連絡運輸

國際連絡運輸ヲ別チテ三ト爲ス、即チ日露連絡運輸、日支連絡運輸、西歐及加奈陀連絡運輸是ナリ

日露連絡運
輸

日露連絡運輸ハ明治三十八年九月五日附日露講和條約第八條ニ基因セリ、該條ニ曰「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」ト、之ニ據リ四十年六月十三日露都ニ於テ本野駐露公使ハ露國外務大臣「イスヴオルスキ」ト相會シテ協商ヲ遂ケ帝國鐵道廳技師古川阪

次郎、同木下淑夫、陸軍工兵大尉靜間知次亦露都ニ派遣セラレ此會議ニ參與シ、滿洲ニ於ケル日露鐵道接續業務ニ關スル假條約ヲ以テ割讓線路ノ境界點ヲ決シ、寬城子驛ト長春驛トノ間ニ於ケル線路ノ接續方法及兩接續驛間ニ於ケル旅客貨物ノ輸送ニ關スル事項ヲ定メ尙ホ同條約追加條約ヲ以テ兩國諸鐵道間ニ旅客及貨物ノ直接交通ヲ開始センカ爲成ルヘク速ニ特別協定ヲ遂ケンコトヲ約定シタリ、同年七月十七日兩國各代表者ハ寬城子驛南端ニ於ケル境界點以內ノ鐵道其他ノ授受ヲ了シ兩鐵道接續ノ爲南滿洲鐵道株式會社及東清鐵道會社ノ代表者ハ哈爾濱ニ相會シ兩鐵道間接續用假停車場及其設備、兩鐵道假停車場間ニ於ケル接續輸送事項並ニ長春、寬城子兩停車場間ノ接續線及接續設備ヲ協定シタリ

明治四十一年一月ニ至リ大阪商船株式會社ハ日露兩國船車聯絡切符發賣方ニ關シ遞信大臣ニ申請スル所アリ、其趣旨會社ハ浦鹽、敦賀兩港ノ定期航海ヲ營ムニ拘ラズ東清鐵道ト運輸ノ便ナク歐亞交通上連絡ヲ缺ケリ、是レ甚タ遺憾トスル所ナルヲ以テ政府ヨリ露國政府ニ交渉シテ兩國當業者間ニ於テ之カ連絡ニ關スル協議ヲ遂ケ得ル如ク盡力アランコトヲ望ムト謂フニ在リ、是ニ於テ二月

第一回日露
連絡運輸會
議

政府ハ露國ニ對シ之カ交渉ヲ開始シタリシカ之ニ對スル露國政府ノ議容易ニ決セザリシカハ未タ其回答ヲ得ルニ至ラザリシカ同年五六月ノ交後藤南滿洲鐵道株式會社總裁露都訪問ノコトアリ、又日本訪問ヨリ歸露シタル露國前農商務大臣「シーボフ」等ノ斡旋スルアリ、露國政府ノ意茲ニ漸ク緩和シ遂ニ六月末ヲ以テ連絡細目ノ協議ヲ諾スルニ至レリ、此間我ニ在リテハ遞信省鐵道局、管船局、帝國鐵道廳、南滿洲鐵道、大阪商船、日本郵船ノ各關係者相會シテ兩國間ノ直通運輸開始事項ニ就キ協議ヲ遂ケ其大體方針ヲ決シ代表者トシテ帝國鐵道廳理事藤田虎力、南滿洲鐵道株式會社理事田中清次郎、大阪商船株式會社員末永一三ヲ露都ニ派遣シタリシカ十一月露國政府ハ兩國交通機關ノ競争ヲ避クヘキ根本主義ニ基キ賃金ノ協定ヲ爲スヘキコトヲ條件トシテ浦鹽斯德關係ノミナラズ他ノ線ニ依ル日露直通運輸ヲモ設定ノ協議ニ應スヘキコトヲ回答シタリ、而シテ露都ニ於ケル會議ハ同月末ヨリ三箇月間ニ互リ南北滿洲間並ニ北滿洲及沿海州ト日本内地間ノ旅客及手荷物連絡輸送ト露國各鐵道ト日本内地間旅客及手荷物連絡輸送トニ關スル協定ヲ遂ケタリシカ貨物連絡輸送ニ就テハ日露兩鐵道ノ利害相反スルモノアリシト兩國法規ノ重要ナル點ニ於テ相違スルモノ

アルニ依リ僅ニ滿洲ヨリ輸出スル重要穀類カ南滿洲鐵道、大阪商船、東清鐵道及露國義勇艦隊間ニ連絡輸送セラルルコト竝ニ木材、麥粉、石炭、セメント等カ南滿洲、東清兩鐵道間ニ連絡輸送セラルルコトヲ協定シタルニ過キザリキ、之ヲ第一回日露連絡運輸會議トス、該協議ニ依ル日本内地ト南北滿洲間竝ニ北滿洲及沿海州トノ旅客連絡輸送ハ四十三年四月一日ヨリ、日本内地ト露國各鐵道トノ旅客連絡輸送ハ四十四年三月一日ヨリ實施セラレタリ、前者ニ在リテハ大阪商船航路及南滿洲鐵道線ヲ經由スルモノト、大阪商船及露國義勇艦隊ノ敦賀浦鹽斯德間汽船ヲ經由スルモノトノ二途ニ由リ連絡シ後者ニ在リテハ我國有鐵道新橋、平沼、橫濱、京都、大阪、神戸、下關、長崎ノ各驛ト東清鐵道線滿洲里、齊々、哈爾、哈爾賓、烏蘇里線、ハバロフスク、浦鹽斯德トノ間及國有鐵道前掲各驛ト露國鐵道線、イルクック、莫斯科、聖彼得堡、莫斯科及、ヅヤーツカ、經由「フルシヤワ」オデッサトノ間ヲ區域トシ其運賃ハ大連經由運賃ヲ標準トシ朝鮮經由、浦鹽經由共ニ同額トセリ、而シテ貨物ニ關シテハ露國政府ニ於テ特殊ノモノニ限り連絡輸送ヲ行フヲ主義上ヨリ不可ナリトシテ拒絕シタルハ協定ハ竟ニ實施ニ至ラズ

第二回日露

第一回日露連絡運輸會議ニ於テ協定シタル貨物ノ連絡カ實施ヲ見ル能ハザリ

連絡運輸會

シヲ以テ更ニ交渉ノ末第二回會議ヲ開催スルニ決シ先ツ南滿洲鐵道ト東清鐵道トノ間ニ連絡ヲ協定センカ爲明治四十三年五月南滿洲鐵道株式會社ハ代表者トシテ田中清次郎、庄司鐘五郎ヲ露都ニ派シ東清鐵道ト協議セシメタリ、當時兩鐵道ハ第一回會議以來時日ノ經過ト共ニ事情ノ變化ヲ來シ前ニ爭點タリシ事項モ今ハ一致點ヲ見出シ得ルノ機運ニ到達シ七月末協定成立スルニ至リ鐵道院ハ技師木下淑夫、參事青木治郎、書記小田部近太郎ヲ、大阪商船株式會社ハ深尾隆太郎ヲ代表者トシテ露都ニ派シ其會議ニ參加セシメ八月日本ト北滿洲及沿海州間貨物連絡輸送ノ協定ヲ遂ケ十月會議ヲ了レリ、之ヲ第二回日露連絡運輸會議トス、然ルニ貨物運輸實施ニ伴フ細目ノ協定及新規事項ノ補充協定ヲ必要トスルモノアリシカハ翌四十四年九月南滿洲鐵道ハ代表者トシテ西村信敦、庄司鐘五郎ヲ露都ニ派シ東清鐵道ト會議ヲ開キ十月協定ヲ了シタリ、之ヲ第三回日露連絡運輸會議トス、而シテ第二回日露連絡運輸會議ニ於テ成立シタル貨物連絡輸送ニ關スル協定ハ其後稍、不満足ノ點アルヲ發見シタルヲ以テ其改訂ヲ要シ且ツ安奉線ノ改築及鴨綠江ノ架橋等四十四年末ヲ以テ竣成シ交通上變化ヲ來シタルヲ以テ既成協定ニ本線ヲ追加スルノ必要アルニ由リ大正元年十

第三回日露
連絡運輸會

安奉線ノ改
築

第四回日露
鐵道船舶連
絡運輸會議

一月鐵道院代表者參事青木治郎外二名、朝鮮鐵道代表者參事安藤又三郎外一名、南滿洲鐵道代表者田中清次郎外二名ハ露都ニ於テ當局者ト會シ田中清次郎ハ大阪商船株式會社代表者ヲ兼ネ會議ハ二年一月ヲ以テ之ヲ畢レリ、之ヲ第四回日露鐵道船舶連絡運輸會議トス、此會議ノ決定ニ基キ二年四月東清鐵道及露國義勇艦隊代表者、ゲイシトル外三名東京ニ來リ我代表者鐵道院副總裁工學博士平井晴二郎外三名、朝鮮鐵道代表者朝鮮總督府鐵道局長官工學博士大屋權平外三名、南滿洲鐵道代表者田中清次郎外二名、大阪商船株式會社代表者深尾隆太郎ト相會シ前會議ノ決定ニ基キタル運賃ヲ審議シ併セテ貨物運送實施ニ關スル諸般ノ事項ヲ交渉シタリ、之ヲ日露連絡運輸委員會ト稱ス、以上ノ會議ニ由リ決シタル貨物連絡運輸ハ大正三年一月一日ヨリ實施シタリ、之カ取扱貨物ハ主要貿易品ニ限ルモノニシテ其關係者ハ國有鐵道、朝鮮鐵道、南滿洲鐵道、大阪商船株式會社、東清鐵道、烏蘇里鐵道、露國義勇艦隊トシ之カ取扱驛ハ國有鐵道ニ在リテハ新橋、橫濱、京都、大阪、神戸、下關、門司、長崎等トシ朝鮮ニ在リテハ京城、釜山、平壤、東清及烏蘇里ニ在リテハ浦鹽斯德、ハバロフスク、哈爾賓、齊々哈爾、滿洲里等ナリトス、其輸送ハ浦鹽經由、大連經由及朝鮮經由ノ三線ニシテ運賃ハ急行便扱ヲ貨物

日露連絡運
輸委員會

ノ種類ニ拘ラズ小包郵便ニ準シタルモノヲ採リ普通便扱ハ各貨物毎ニ特定驛間ノ輸送ニ對シテ特定運賃ヲ設ケタリ、又同年五月十四日ヨリ生絲ニ關シ歐露トノ連絡ヲ浦鹽斯德ニ由リ橫濱莫斯科間ノ直通輸送ヲ開始シタリ、之カ關係者ハ國有鐵道、大阪商船株式會社、露國義勇艦隊、東清及烏蘇里鐵道並ニ西比利亞ヨリ莫斯科マテノ關係各鐵道ニシテ其取扱驛ハ橫濱、京都、敦賀、莫斯科トセリ、之カ爲從來生絲ノ輸送ハ橫濱ヨリ海路馬耳塞、漢堡又ハ「オデッサ」ニ至リ更ニ鐵道ニ積換ヘ輸送セラレ其間三箇月ノ日子ヲ要シタリシヲ一變シ西比利亞鐵道ニ由リテ直通スルニ至リ輸送日數三分ノ二ヲ短縮スルヲ得タリ

明治四十五
年法律第十
三號並附屬
勅令公布

以上ノ協定ニ依ル貨物連絡運輸ニ關シテハ共通ノ運送規則ヲ必要トスルニ由リ大體「ベルン」協約ヲ母法トシ事情已ムヲ得ザルモノニ限リ修正ヲ加ヘ之ヲ以テ日露兩國間ノ連絡法規ト爲サントシ明治四十三年五月平井鐵道院副總裁渡歐ノ途次露都ニ於テ東清鐵道副總裁「ウエンツエリ」ト會見シ其方針ヲ決定シ尋テ同月南滿洲鐵道代表者田中清次郎外一名ハ露都ニ於テ東清鐵道代表者「ウエンツエリ」外四名ト會議ヲ開キ七月ニ至リ貨物連絡協約成立シタルヲ以テ之ニ鐵道院代表者木下淑夫外二名及大阪商船代表者深尾隆太郎ヲ參加セシメ之カ

實施ニ就キ協議ヲ遂ケ十月ニ至リ會議ヲ終了シタリ、然ルニ此方針ニ據ル協約中鐵道所在國ノ法規ヲ指ス意味ヲ以テ用キタル字句ハ總テ鐵道所有國ノ法規ヲ指ス意味ノ字句ニ改メ且ツ連絡輸送ニハ船舶ヲ加ヘタルヲ以テ殆ト凡テノ規定ヲ海上運送ニモ適用スルコトトシ事情已ムヲ得ザル場合ニ限リ特別規定ヲ插入シ尙ホ運送狀ノ副狀ト引換ニ貨物ヲ引渡スヲ原則ト爲シタルモ斯クシテ成立シタル規定ハ我國法ニ合致セザルモノアリ、之ヲ實際ニ施行センニハ新ニ法律ノ制定ヲ要スルヲ以テ政府ハ明治四十四年第三十二回帝國議會ニ法律案ヲ提出シタリ、然レトモ不幸ニシテ議了ニ至ラザリシカハ更ニ翌四十五年第三十三回帝國議會ニ之ヲ提出シ其協贊ヲ經テ四月四日法律第十三號公布セラレ次テ附屬勅令ヲ以テ四月十四日ヨリ之ヲ施行セラレタリ、其内地一般ノ法律ト異ナル要項ハ連絡運送契約ハ鐵道又ハ船舶カ運送ヲ爲スコトヲ約シ荷送人ヨリ運送品及運送狀ヲ受取ルニ因リテ其效力ヲ生スルモノトシ託送貨物ニ對シテハ必ス運送狀ノ副狀ヲ發行シテ荷送人ニ交付シ貨物引換證及船荷證券ハ之ヲ發行セズ、貨物ノ引渡ハ運送狀ノ副狀ト引換ニ之ヲ爲シ特定ノモノニ對シ運送貨ノ割引ヲ爲ス特約ハ之ヲ無効總テノ鐵道及船舶カ合意シタルトキハ此

第五回日露
鐵道船舶連
絡運輸會議

限ニアラズトシ引渡期間滿了後三十日以内ニ運送品ノ引渡ナキトキハ運送品ハ滅失シタルモノト看做ス等ナリトス、而シテ同年四月十三日勅令第七十九號ヲ以テ運送狀及其副本ニ記載スヘキ事項並ニ其記載ニ關シ要件ヲ規定セラレタリ(大正二年八月十四日勅令第二百六十三號ヲ以テ一部改正セラル)日露連絡運輸會議ハ毎年之ヲ開クノ例ナリシカ大正三、四年ハ偶、大喪、大禮等ノコトアリテ開催スルニ至ラズ、五年四月ニ至リ既成協定實施ノ經驗ト日本滿洲間經濟ノ發展ハ前協定ノ改訂ヲ促スモノアルニ至レルヲ以テ之カ協議ノ爲東京ニ第五回日露鐵道船舶連絡運輸會議ヲ開催シ鐵道院代表者總裁法學博士添田壽一外四名、東清鐵道代表者ルゲウイッチ外二名、露國義勇艦隊代表者フエドロフ外一名、朝鮮鐵道代表者鐵道局長官工學博士大屋權平外二名、南滿洲鐵道代表者佃一豫外一名、大阪商船株式會社代表者深尾隆太郎出席シ運輸貨物ノ種類ニ既定主要貿易品及生絲ノ外日本及臺灣ニ產出スル茶ヲ加ヘ之ヲ歐露マテ輸送スルヲ目的トシ之カ交渉ヲ爲シタリ、然ルニ該交渉ハ一旦結了セシモ露國官民間ニ反對ノ意見起リテ實施ニ至ラズ、而シテ歐洲戰亂後軍需品以外ノ物資ニシテ歐露ニ向フモノ激增シ凡テ小包郵便ニ依リ輸出セラレ其手續煩雜ニシテ

運賃亦高價ナルヲ以テ鐵道ノ連絡輸送ヲ協定スルノ必要ヲ認メ大正五年ノ會議ニ於テ協議ヲ盡シタルモ效果ヲ得ルニ至ラズシテ輟ミタリ

日支連絡運輸

日支連絡運輸ハ明治三十八年十二月二十二日附日清條約附屬協約第七條ニ基因セリ、該條ニ曰「日清兩國政府ハ交通及運輸ヲ增進シ且之ヲ便易ナラシムルノ目的ヲ以テ南滿洲鐵道ト清國各鐵道トノ接續業務ヲ規定セムカ爲メ成ルヘク速ニ別約ヲ締結スヘシ」ト之ニ據リ南滿洲鐵道ハ明治四十一年十月京奉鐵道代表者ト大連ニ於テ會議ヲ開キ當時ノ京奉鐵道終端驛タル瀋陽驛ト南滿洲鐵道奉天驛トノ間ニ於ケル運輸接續ノ方法ヲ協定シ四十二年五月二十四日我政府ノ認可ヲ得、其後京奉鐵道カ奉天城マテ延長セラルルニ及ヒ該協定ヲ改メ爾來大正三年十二月三十一日マテ實施セラレタリ、是ヨリ先四十四年末安奉線ノ改築及鴨綠江ノ架橋工事竣功シ滿鮮間ニ列車ノ直通ヲ見ルニ至リ日支兩國ニ於ケル重要都市間ノ交通ハ朝鮮ニ由ルヲ最モ便利トスルニ至リ茲ニ日支連絡輸送會議ヲ開催スルニ至レリ、其第一回ハ大正二年三月ヨリ四月ニ互リテ東京ニ開催シ鐵道院代表者技師長尾半平外四名、京奉鐵道代表者、ジエ、イー、フオー、レー、外一名、朝鮮鐵道代表者參事伯爵兒玉秀雄外二名、南滿洲鐵道代表者田中清次郎

外二名出席シ支那國有鐵道ノ一タル京奉鐵道ト我内地朝鮮及南滿洲鐵道トノ間ニ於ケル旅客及手荷物ノ連絡運輸ヲ協定シ第二回ハ三年六月東京ニ於テ開催シ鐵道院代表者副總裁工學博士古川阪次郎外五名、支那國有鐵道代表者、フオー、レー、外一名、朝鮮鐵道代表者參事三本武重外二名、南滿洲鐵道代表者庄司鐘五郎外一名出席シ京綏、京漢、津浦、滬寧ノ各鐵道ヲ加ヘテ旅客連絡輸送ノ區域ヲ擴張スルト共ニ貨物輸送ニ關スル協議ヲ盡シ第三回會議ハ大正四年四月之ヲ北京ニ開キ鐵道院代表者技師木下淑夫外一名、朝鮮鐵道代表者三本武重、南滿洲鐵道代表者庄司鐘五郎、支那交通部代表者路政司々長袁齡外一名、支那國有鐵道代表者、フオー、レー、外四名出席シ第四回會議ハ大正五年五月京城ニ於テ之ヲ開キ鐵道院代表者技師木下淑夫外二名、支那國有鐵道代表者、フオー、レー、外一名、南滿洲鐵道代表者庄司鐘五郎、朝鮮鐵道代表者鐵道局長官工學博士大屋權平外四名出席シ第五回會議ハ大正六年四月之ヲ東京ニ開キ鐵道院代表者副總裁古川阪次郎外六名、支那國有鐵道代表者王景春外二名、朝鮮鐵道代表者參事三本武重、南滿洲鐵道代表者工學博士國澤新兵衛外二名出席シタリ、第六回會議ハ大正七年四月之ヲ東京ニ開催シ鐵道院代表者副總裁中村是公外四名、支那國有鐵道代表

者、フオーレー、外二名、南滿洲鐵道代表者久保要藏、外二名等出席シ第七回會議ハ大正八年四月之ヲ北京ニ開催シ鐵道院代表者技監工學博士島安次郎、外一名南滿洲鐵道代表者三本武重、支那國有鐵道代表者交通部路政司長黃贊熙、外六名出席シタリ、以上ノ會議ヲ以テ協定シタル事項ハ主トシテ旅客運輸ニ關スルモノニシテ貨物ニ就テハ交渉ヲ重ネタルモ協定ヲ遂クルニ至ラズ、唯小荷物連絡輸送ノミ協定シタリ、第一回會議以來協定成立シ實地ニ施設シタル事項ヲ舉クレハ大正二年十月一日ヨリ東京其他八都市ト支那國有鐵道京奉線中天津、北京トノ間ニ旅客及手荷物ノ直通連絡運輸ヲ開キ、四年一月一日ヨリ京漢、京張、津浦、滬寧ノ各鐵道之ニ加ハリ、東京外九驛ト漢口、張家口、濟南府、浦口、南京、上海、新民府、山海關トノ間ニ旅客及手荷物ノ連絡輸送ヲ開キ、之カ關係上、六年七月一日ヨリ往復乗車券ノ制ヲ實施シ、通用期間一百十日間ヲ以テ運賃二割ヲ減シタリ、又是ヨリ先四年十月一日ヨリ日支周遊券及日支巡遊券發賣ノ制ヲ實施シタリ、日支周遊ハ日本、朝鮮、滿洲又ハ支那主要都市ヲ發シ、各地巡歴ノ上歸還スルモノニシテ支那ニ在リテハ北京、漢口間鐵道、日清汽船會社漢口上海間航路ニ由ルモノト北京天津ニ至リ濟南府及南京ヲ經テ上海ニ至ルモノトアリ、又日本ニ在リテハ下

日支周遊券及日支巡遊券

日支團體割引

日支小荷物運輸

日支小荷物代金引換扱

鮮滿支周遊券

日支米連絡運輸

關ヨリ京都、大阪、神戸、日光、山田、奈良及瀬戸内海ヲ經由スルモノトス、日支巡遊ハ遠洋航路船客ヲシテ其希望ニ依リ、橫濱、上海間海路ニ依ラズ、鐵道ニ由リ、東京、宮島、京城、奉天、北京、濟南府ヲ經由セシムルモノニシテ、孰レモ賃金ヲ割引シ、其ニ長期間ノ通用期間ヲ設定セリ、又六年七月一日ヨリ日本支那間ニ於ケル團體旅行ニ對シ、十人以上二十人未滿、運賃二割五分ヲ減シ、二十人以上三割ヲ減シタリ、尙ホ同年九月一日ヨリ日本支那間ニ朝鮮鐵道ヲ經由シ、小荷物直通運送ノ途ヲ開キ、東京、橫濱、名古屋、京都、大阪、神戸ト北京、天津相互間ニ於テ現行手荷物運賃ノ半額ニ相當スル運賃ヲ適用シタリ、又七年十月一日ヨリ日支小荷物運送ニ對シ、代金引換扱ヲ設定シ、竝ニ同日ヨリ爲替相場ノ變動ニ伴フ運賃調節方法ヲ往復券、周遊券、團體券及手荷物ノ運賃ニ適用シ、尙ホ八年七月一日ヨリ連絡旅客ニ對シテハ途中下車驛及回数ノ制限ヲ廢止シ、又同年十月一日ヨリ朝鮮、滿洲支那間ニ日支周遊券ニ倣ヒ、鮮滿支周遊券ヲ設定シタリ、而シテ七年四月ニ於ケル第六回日支連絡運輸會議ニ於テ新ニ日支米連絡運輸ヲ協定シ、之ニ日支周遊及日支巡遊ニ關スル事務ヲ合シ、鐵道院之カ事務管理者ト爲リ、其餘ノ日支連絡運輸ニ關シテハ支那國有鐵道之カ事務管理者ト爲ルモノト決シタルニ由リ、同月直ニ東

京ニ於テ日支米連絡運輸會議ヲ開催シタリシカ之ニ出席シタル者ハ第六回會議ニ出席シタル諸員ノ外日本郵船株式會社石澤民輔、東洋汽船株式會社石澤精次、大阪商船株式會社深尾隆太郎、日清汽船株式會社高山繁治、太平洋郵船株式會社、ダブルユー、キャンベル、外一名、加奈陀太平洋汽船株式會社、エドワード、ストーンニシテ日支連絡運輸ニ太平洋航路ヲ連接シタル日本、支那、米國西海岸諸港間ノ旅客及手荷物連絡運送ヲ開キ日支米片道乘車船券及日支米周遊券ヲ發賣スルコトヲ決シタリ、然レトモ手荷物ノ直通運送不能並ニ運賃割引等ノ關係上未タ之ヲ實施スルニ至ラズ

西歐及加奈陀連絡運輸

西歐及加奈陀連絡ニ關シテハ明治四十三年以降我國有鐵道之カ協定ニ關係シタリ、同年七月、ブラッセル「白耳義國鐵道廳ニ於テ西比利亞經由國際連絡運輸第五回會議アリ、佛、白、英、蘭、普、北獨、ブラバンド、加奈陀太平洋、南滿洲、東清、露國、ワルサウ、グインナ」ノ各鐵道及萬國寢臺車及歐洲大急行車會社、大阪商船、上海郵便、北獨「ロイド」、「ビーオー」汽船、東洋汽船、「ジラント」汽船、露國義勇艦隊、露國鐵道國際運輸事務局ノ各代表者相會シ我代表者鐵道院參事大道良太、同技師生野團六之ニ列席シタリ、翌四十四年七月倫敦「グイクトリヤ」停車場「ビルラー、ホール」ニ於テ第六

世界一週連絡

回會議アリ、我代表者鐵道院技監工學博士野村龍太郎、同技師生野團六列席シ野村龍太郎ハ南滿洲鐵道代表者ヲ兼ネタリ、四十五年六月伯林ニ於テ第七回會議アリ、我代表者朝鮮鐵道局參事加藤正美、鐵道院技師生野團六列席シタリ、第八回會議ハ大正二年六月莫斯科ニ開催セラレ我代表者鐵道院副參事鶴見祐輔、朝鮮鐵道局參事三本武重外一名、南滿洲鐵道株式會社庄司鐘五郎列席シ庄司鐘五郎ハ大阪商船株式會社代表者ヲ兼ネタリ、又三年三月伯林ニ於テ西比利亞經由旅客國際運送賃率規則修正ニ關スル委員會會議アリ、我代表者鐵道院參事青木治郎ハ朝鮮鐵道及大阪商船會社代表者ヲ兼ネ之ニ列席シタリ、以上ノ會議ニ依リ決定シタル事項ニシテ實施セラレタルモノハ之ヲ三部ニ別チ得ヘシ、即チ(一)加奈陀及西比利亞經由世界一週連絡、(二)歐洲ト日本、朝鮮、支那、露領間ノ連絡、(三)西比利亞及蘇士經由周遊連絡是ナリ、(一)加奈陀及西比利亞ヲ經由スル世界一週連絡運輸ハ明治四十五年五月十五日ヨリ開キタルモノニシテ倫敦ヨリ北米合衆國及加奈陀ヲ經テ日本ニ來リ西比利亞ヲ經テ露都又ハ莫斯科ニ至ル連絡運送ヲ爲シ又ハ其反對ノ線ニ依リ運送スルモノニシテ其運輸ハ大連經由及浦鹽斯德經由ノ二トス、(二)大正二年六月十日歐洲主要都市間ニ旅客及手荷物ノ連絡輸送ヲ

西歐連絡

蘇士經由周遊

開始セリ、其線路ハ歐洲ト日本、朝鮮、支那及露領沿海州間ニシテ取扱驛ハ伯林、巴里、維納、倫敦等トシ日本ニ於ケル取扱驛ハ新橋外七驛トス(三)同年九月十五日西比利亞經由及蘇士經由ヲ以テ周遊連絡ヲ開始セリ、其線路ハ日本内地、朝鮮、支那及露領沿海州ヨリ西比利亞ヲ經テ歐洲ニ至リ更ニ海路蘇士ヲ經テ歸來シ又ハ其反對ノ線ニ依ルモノニテ之カ運輸關係者ニハ北獨「ロイド」[英國「ロイド」]「メッサゼリー」[マリチーム]「會社」[ビー、オー]「汽船會社」ヲ含メリ、取扱驛ハ我國有線ニ在リテハ新橋、橫濱、大阪、神戸、南滿洲鐵道ニ在リテハ大連外四驛、露國ニ在リテハ浦鹽斯德、哈爾濱、歐洲ニ在リテハ倫敦、馬耳塞外三驛トス、其運賃ハ各鐵道ノ普通運賃ヲ通算シタルモノニシテ其運輸ハ日本ト露國トノ間ニハ大連經由及浦鹽經由ノ二トス、翌三年朝鮮經由ヲ加ヘ十一月一日ヨリ施行ノ筈ナリシカ歐洲大戰ノ爲實施ニ至ラズ

第五 事故

業務上ノ事故ハ天然又ハ人爲ノ原因ニ起リ竝ニ此兩者ノ結合ヨリ生シ運轉作業ノ繁劇ナルニ從ヒ増加ノ傾向ヲ有スルモノニシテ之カ防遏ニ關シテハ常ニ

停車場内列車衝突

其施設ヲ怠ラズト雖而モ不測ノ異變發生シ來リ其事實一々枚舉スルニ遑アラズ、左ニ明治四十年度ヨリ大正八年度ニ至ル主要異常ノモノヲ掲クヘシ
 明治四十年四月八日東海道線名古屋驛ニ於テ旅客列車ト入換機關車ト衝突シ雙方機關車及客車二輛顛覆破損シ乗客八名、職員四名負傷セリ、十日山陽線岡山驛ニ於テ旅客列車ト組立中ノ列車ト衝突シ雙方機關車及客車五輛破損シ乗客十三名、職員三名負傷セリ、八月二十日日本線須賀川驛ニ於テ混合列車ト入換中ノ列車ト衝突シ雙方機關車及貨車十六輛破損シ乗客十八名、職員五名負傷セリ、十一月十八日九州線折尾驛ニ於テ混合列車ト入換車輛ト衝突シ貨車二輛顛覆シ客車三輛脫線シ乗客四名負傷セリ、十二月五日高崎線高崎驛ニ於テ旅客列車ト入換機關車ト衝突シ雙方機關車及客車十四輛破損シ乗客九名、職員四名負傷セリ、翌四十一年五月十七日九州線中原驛ニ於テ混合列車ト停留貨車ト衝突シ貨車二輛ハ乗降場ニ乗上ケ驛舎ヲ破壊シ待合室ニ在リシ二名即死シ六名負傷セリ、七月二十五日日本線片岡驛ニ於テ貨物列車他ノ貨物列車ト衝突シ貨車五輛顛覆大破シ馬匹十二頭、附添人六名、職員一名負傷セリ、九月二日東海道線蒲郡驛ニ於テ旅客列車ト貨物列車ト衝突シ雙方機關車及客車三輛、貨車四輛脫線破

損シ乗客五名、職員一名即死、八名負傷シタリ、四十二年三月十六日京都線二條驛ニ於テ混合列車他ノ混合列車ト衝突シ客貨車八輛破損シ乗客三名、職員三名負傷セリ、八月三十一日東北線上野驛ニ於テ旅客列車ト單獨機關車ト衝突シ兩機關車及客車破損シ乗客三十三名、職員三名負傷セリ、四十三年三月六日函館本線目名驛ニ於テ旅客列車ト單獨機關車ト接觸シ兩機關車及客車四輛破損シ補助機關車脱線シ乗客十二名、職員五名負傷セリ、四十四年三月二十六日常磐線三河島驛ニ於テ貨物列車ヲ解放シ貨車二輛ヲ本線ニ進出セシメタル際臨時列車進入シ來リ之ト衝突シ貨車脱線大破シ乗客九名負傷セリ、九月二十二日鹿兒島本線田代驛ニ於テ混合列車ト急行列車ト接觸シ雙方ノ機關車及客貨車四輛脱線又ハ顛覆シ乗客十三名郵便係員一名、職員二名負傷セリ、四十五年三月二日山陽本線三原驛ニ於テ貨物列車ト急行旅客列車ト衝突シ急行列車ノ機關車ハ脱線シ客車ハ大破シ乗客四十三名負傷セリ、六月三日關西本線四日市驛ニ於テ旅客列車ト貨物列車ト衝突シ貨車八輛破損シ乗客九名負傷セリ、大正元年八月二十七日東北本線小金井驛ニ於テ旅客列車ト入換中ノ貨物列車ト衝突シ貨車五輛傾倒又ハ顛覆シ貨車二輛客車一輛脱線シ乗客八名、職員二名負傷シタリ、十一月

十六日片町線放出驛ニ於テ旅客列車、停留貨車ト衝突シ貨車二輛破損シ乗客九名負傷セリ、二年二月八日室蘭本線幌別驛ニ於テ旅客列車ト入換中ノ貨物列車ト衝突シ雙方ノ機關車及客貨車六輛破損シ乗客三名、郵便係員四名負傷シ職員三名亦負傷(内一名ハ後死亡)セリ、七月二十五日常磐線高濱驛ニ於テ貨物列車ト急行旅客列車ト衝突シ雙方ノ機關車脱線シ客車二輛、貨車五輛脱線又ハ破損シ乗客十七名、職員三名負傷セリ、五年十二月二十三日東海道本線岩淵驛ニ於テ貨物列車ト旅客列車ト衝突シ機關車脱線シ貨車七輛、緩急車二輛破損シ乗客五名、職員三名負傷セリ、六年三月二十日留萌線藤山驛ニ於テ混合列車到着ノ際停留貨車ニ衝突シ爲ニ機關車及貨車二輛ノ破損ヲ來シ貨車一輛ハ脱線シ乗客八名、職員一名負傷シタリ、七年六月二十五日山陽本線富海驛ニ於テ旅客列車到着ノ際偶、同構内ニ於テ入換中ノ先著貨物列車ト衝突シ兩列車ノ機關車及緩急車脱線、客車五輛破損シ乗客八名、職員一名負傷シ同一名死亡セリ、八年八月三日函館本線江部乙妹脊牛間ニ於テ混合列車二箇ニ分離シ前半部ハ妹脊牛驛ニ停車シ後半部ハ若干距離ヲ隔テ之ニ進及シ遂ニ前半部ニ衝突シ貨車三輛脱線シ乗客一名重傷、十七名輕傷セリ、以上ノ事故ハ其原因場内防護充分ナラズ、又ハ關係

職員間ニ打合ヲ缺キツツ漫ニ入換ヲ爲シ或ハ轉轍器ノ取扱ニ錯誤アリ、又ハ信號ヲ誤用シ若クハ之ヲ誤認シ又ハ聯結器ノ不完全ナルヨリ列車ノ分離ヲ來シ爲ニ衝突ヲ惹起シタル等ニ在ルモノナリトス

火藥爆發

四十年五月六日高崎線倉賀野高崎間ニ於テ旅客列車進行中客車網棚ノ一端ニ懸垂セル乘客携帶品落下爆發シ車體ノ上部粉碎飛散シ唯車臺ヲ殘スノミニシテ乘客ハ或ハ車上ニ仆レ或ハ車外ニ彈撥セラレ四名即死、六名重傷、内一名病院ヲ收容後死亡、十四名輕傷シタリ、大正七年七月二十六日山陽本線下關驛構内ニ於テ内國通運會社取扱ノ彈藥ヲ同社員監督ノ下ニ舢舨ニ積込中俄然爆發シタル爲偶、同驛發車進行中ノ旅客列車ハ其餘波ヲ受ケ寢臺車一輛破損、客車窓全部破壊シ乘客五十五名及職員四名輕傷ヲ負ヘリ、此外現場護岸石垣、貨物上屋掛員詰所破壊シ倉庫、機關庫、事務室、待合所等ノ土壁墜落支柱折損シ尙ホ構内ニ在リタル客車ノ窓硝子ハ殆ト全部破損シ現場ニ隣接セル留置貨車ニシテ傾倒脫線破損セルモノ一百二十五輛ニ及ヒ職員負傷者亦四十名ニ達セリ、同年八月五日山手線惠比壽驛構内ニ於テ礦山用火藥ヲ積載シタル荷車カ道路ノ急阪ヲ下リ來リ其ママ下リ線ニ牽入レ進退ノ自由ヲ失ヒタルヲ以テ之カ脱出ヲ手配スルニ

水害

際シ目黒驛ヲ發シタル電車進行シ來リ之ニ衝突シ爲ニ火藥ノ爆發ヲ來シ電車一輛燒損シ乘客二十九名及職員九名負傷シ荷車挽夫一名死亡シタリ
四十年七月中旬及八月下旬本州各地ニ暴風雨アリ、諸川氾濫シテ線路ヲ浸シ堤防ヲ決シ或ハ切取崩壞シテ線路ヲ埋沒セリ、其被害區間ハ東海道本線大森鶴見間、山北小山間、中央本線上野原鳥澤間、大月笹子間、初鹿野鹽山間、信越線橫川篠ノ井間、奥羽線大澤關根間、岩越線中山宿山瀉間、日本線北千住龜有間、赤羽蕨間、栗橋古河間、神保原新町間、阪鶴線篠山下瀧間、石原舞鶴間等ニシテ孰レモ運轉ヲ中止シ爾來復舊開通セシモ山北小山間、大月笹子間、初鹿野鹽山間、中山宿山瀉間ノ如キハ數月間列車運轉ヲ中絶シ十一月ニ至リ漸ク全通シタリ、四十二年四月上旬奥羽線ニ暴風雨アリ、之ニ伴ヒ各所融雪ノ爲諸川氾濫シ神町大石田間、新庄新町間、湯澤十文字間線路浸水シ大鰐弘前間ニ於テハ土砂崩壞ノ爲貨物列車脫線顛覆シ刈和野境間ニ於テハ築堤決潰ノ爲工事用臨時列車泥水中ニ陷沒シ職員十一名死傷セリ、四十三年八月本州東部ニ颶風襲來シ豪雨ノ爲諸川暴溢シ八日東海道本線燒津島田間線路先ツ浸水シ翌九日ヨリ十三日ニ至ル間ニ金谷堀ノ内間、掛川袋井間、濱松二川間、沼津原間、静岡燒津間、島田金谷間、大森神奈川間程ケ谷

戸塚間、國府津、松田間、原、鈴川間、岩淵、蒲原間、袋井、中泉間、大船、藤澤間、山北、小山間、小山御殿場間等列車不通ト爲リ十三日マテニ數區間開通シタリシモ同日颶風再來シ更ニ不通ト爲リ爾來之カ應急開通ニ十日間ヲ要シ急速開通ノ見込ナキ箇所ハ徒歩連絡ヲ以テ旅客ノ便ヲ圖レリ、又東北本線ニ在リテハ十一日赤羽浦和間、蓮田、古河間先ツ不通ト爲リ爾來福島増田間、長町、前澤間等亦運轉ヲ中絶シ就中白石、槻木間、松島、瀬峯間ノ如キハ損害激烈ヲ極メタリシカ九月四日松島、鹿島臺間ノ復舊ヲ以テ全部開通シタリ、常磐線ニ在リテハ十日ヨリ三河島、南千住間、北千住、龜有間、金町、松戸間、我孫子、取手間、佐貫、牛久間、高濱、石岡間、南中郷、磯原間、勿來、植田間、龍田、大野間、浪江、小高間、中村、坂元間、吉田、亘理間等不通ト爲リシカ孰レモ十八日ヨリ二十四日マテニ開通セリ、奥羽本線ニ在リテハ十一日ヨリ庭坂、赤岩間、板谷、峠間、米澤、赤湯間、天童、神町間、横堀、十文字間、山形、漆山間等不通ト爲リ孰レモ二十日マテニ開通シ又ハ徒歩連絡ヲ開始セシモ庭坂、赤岩間ノ赤岩隧道崩壞シ復舊ノ見込ナキヲ以テ新ニ線路ヲ敷設シ翌四十四年九月四日ヲ以テ開通シタリ、高崎線ニ在リテハ四十三年八月十日鴻巣、倉賀野間不通ト爲リ爾來運轉ヲ休止シタリシカ十七日マテニ一部ツツヲ開通セシモ新町、倉賀野間、烏川、橋梁

ノ損害ハ容易ニ恢復スルヲ得ズ、僅ニ十八日ヲ以テ渡船連絡ヲ開キ二十三日徒歩連絡ヲ取リ九月九日假工事落成シ全通シタリ、信越線ニ在リテハ八月十日ヨリ飯塚、沓掛間不通ト爲リ十一日沓掛、長野間亦不通ト爲リ十六日以後順次應急工事ノ成ルニ從テ一部ノ小運轉ト徒歩連絡トヲ開始シ九月十五日ニ至リ漸ク假工事竣功シ列車全通スルヲ得タリ、中央東線ニ在リテハ八月九日笹子、初鹿野間不通ト爲リ十日牛込、四谷間、國分寺、立川間、立川、豊野間、淺川、烏澤間、大月初狩間、日下部、石和間、甲府、小淵澤間、篠ノ井線ニ在リテハ西條、明科間、篠ノ井、稻荷山間孰レモ不通ト爲リシカ十二日ヨリ三十一日ニ至ル間ニ開通シタリ、其他總武、水戸、岩越、兩毛等ノ諸線ニ在リテモ各所水害ヲ受ケ不通ト爲レリ、四十四年八月上旬豪雨ノ爲東海道線及中央線ノ諸川氾濫シ築堤切取等崩壞シ就中東海道本線中泉、天龍川橋間ハ三日ヨリ不通ト爲リ十一日開通シ中央本線大月初狩間ハ三日ヨリ不通ト爲リ十五日開通シタリ、井線田澤、松本間、西條、明科間ハ四日ヨリ不通ト爲リ十五日開通シタリ、四十五年七月下旬ヨリ八月大正元年)上旬ニ至ル間時々豪雨ノ爲北陸線、信越線、岩越線ニ於テ諸川氾濫シ北陸本線、魚津三日市間及入善泊間ハ七月二十二日ヨリ不通ト爲リ前者ハ二十七日、後者ハ八月二日開通シ

信越線長野直江津間ハ全線四十六哩ニ互リ二十二日ヨリ不通ト爲リ三十一日復舊シ岩越線山都喜多方間ハ七月二十二日ヨリ不通ト爲リ八月六日開通シ同線大寺翁島間亦八月二日ヨリ不通ト爲リ七日全通シタリ、又九月二十二日讚岐線高松丸龜間不通ト爲リ二十九日全通シ二十三日山陰線豐岡米子間不通ト爲リ三十日全通シタリ、大正二年八月及十月本州ニ颱風襲來シ豪雨ノ爲諸川氾濫シ八月二十七日奥羽本線上ノ山船形間約四十哩ニ互リ列車不通ト爲リシカ二十九日ヨリ九月七日ニ至ル間ニ開通シ又東北本線二本松岩沼間ハ五十餘哩ニ互リ二十七日ヨリ不通ト爲リシカ九月一日ヨリ七日ニ至ル間ニ開通セリ、尙ホ陸羽線小牛田古川間、中新田岩出山間ハ二十七日ヨリ不通ト爲リ九月四日開通セリ、十月三日關西本線關柘植間不通ト爲リシカ十三日ヨリ十五日ニ至ル間ニ開通シ山陰本線久谷濱坂間ハ十月十七日不通ト爲リ二十七日開通セリ、三年八月中旬ヨリ九月上旬ニ互リ豪雨ノ爲諸川氾濫シ築堤橋梁破壞等ノ爲八月十三日東海道本線谷峨御殿場間不通ト爲リ谷峨駿河間及足柄御殿場間ハ十六日單線開通シ駿河足柄間ハ二十二日單線開通セシカ二十八日再ヒ豪雨ノ爲谷峨足柄間不通ト爲リ九月十七日單線開通シタリ、八月十三日足尾線亦不通ト爲リ二十

十二日一旦開通シ翌二十三日再ヒ不通ト爲リ二十四日開通シタリ、然ルニ二十九日更ニ豪雨ノ爲全區間ノ大部分不通ト爲リシカ漸次復舊シテ五日全區間開通シタリ、又同月十三日ヨリ北陸本線吳羽富山間、東岩瀬水橋間不通ト爲リシカ十八日ヨリ二十日マテニ開通シタリ、八月十三日ヨリ兩毛線富田足利間亦不通ト爲リシカ十八日開通シタリ、四年七月二十二日降雨ノ爲線路崩壞シ富良野線美瑛旭川間不通ト爲リ邊別旭川間ハ二十八日美瑛邊別間ハ三十一日開通セリ、十月八日德島線江口阿波加茂間不通ト爲リ十四日開通シタリ、又六年九月下旬ヨリ十月上旬ニ互リ本州中部ニ襲來セル暴雨ノ爲關西本線大河原笠置間、東海道本線山北駿河間、吹田大阪間、中央本線與瀨上野原間、北海道線音別波若間、信越線龜田沼垂間等ニ於テ線路土砂崩壞又ハ浸水等ノ爲不通ト爲リ孰レモ四日乃至九日間ノ後開通シタリ

停車場外列車衝突

明治四十一年一月八日北海道線美唄奈井江間ニ於テ上リ混合列車ト下リ貨物列車ト相衝突シ雙方機關車及貨車十一輛脱線又ハ破損シ職員一名即死シ三名負傷セリ、其原因ハ美唄驛ニ於テ待避スヘキ列車ヲ不正ニ出發セシメタルニ在リ、翌四十二年一月十三日横須賀線大船鎌倉間ニ於テ二箇ノ旅客列車相衝突シ

雙方機關車及客車三輛旅客緩急車脫線又ハ顛覆シ乘客九名郵便係員二名職員十名負傷セリ其原因「ダブルット」式閉塞器取扱上ノ錯誤ト鎌倉驛ニ於ケル該器ノ違法取扱トニ在リ四月十九日東海道本線蒲田川崎間ニ於ケル貨物列車ニ聯結シタル空家畜車ノ車扉線路上ニ落チ爲ニ車體ヲ衝上ケ該車脫線シ其ママ進行中六郷川橋梁ニ至リ其他ノ貨車亦脫線傾倒シテ上リ線ヲ支障セシ際上リ旅客列車進行シ來リ之ニ接觸シ該列車ノ機關車及郵便緩急車一輛橋下ニ墜落シ職員二名死亡郵便係員四名職員二名負傷シタリ四十四年四月二十八日北陸本線柳ヶ瀬隧道ニ於テ下リ貨物列車進行中其中央ニ到リタルトキ速度稍急ト爲リ機關車ノ車輪滑走ヲ始メ速度益加ハリ遂ニ正田驛ヲ通過シ遠方信號機外ニ於テ上リ旅客列車ニ衝突セリ其際貨物列車ニ聯結ノ石油迸散發火シ雙方機關車大破ト共ニ客貨車十餘輛破損又ハ燒損シ乘客四名職員四名負傷シ職員二名死亡セリ大正二年十月十七日北陸本線東岩瀬驛ニ於テ下リ臨時貨物列車該驛ニ到着セントスル際乗務員ニ於テ速度ノ調節ヲ誤リ爲ニ正當ノ位置ニ停止シ得ズシテ停車場外ニ突進シタリ而シテ更ニ退行セントスルニ際シ上リ臨時旅客列車危害信號ヲ無視シテ進入シ來リシカハ茲ニ兩列車ノ衝突ヲ來シ爲ニ機

關車及客車二輛破損シ客車六輛顛覆シ乘客二十四名ハ即死シ二名ハ負傷後死亡シ乘客一百四名及職員一名ハ負傷セリ五年十一月二十九日東北本線一ノ關以北ヨリ師團入營壯丁輸送ノ爲下リ臨時列車ヲ運轉シ六百餘名之ニ乗車シ午後十一時二十七分ヲ以テ下田驛ヲ通過シ進行中ナリシニ上リ貨物列車十一時三十五分ヲ以テ古間木驛ヲ出發シタル爲該區間ニ於テ兩列車相對向シテ進行スルコトト爲レリ而シテ雙方乗務員之ヲ覺知シ直ニ停車手配ヲ採リタルモ時已ニ遅ク遂ニ兩列車ノ衝突ヲ來シ雙方機關車嚙合ヒ脫線シ客車六輛貨車三輛粉碎シ客貨車各一輛大破シ之カ爲乘客十七名ハ即死シ一百七十七名ハ負傷シ職員三名ハ即死シ同三名ハ負傷セリ其原因ハ古間木驛助役カ當日臨時列車運轉ニ對スル命令ヲ全然失念シタル爲豫メ之ヲ關係驛員ニ傳達セズ而シテ猥ニ職務ヲ離レ尙ホ他ノ驛員ニ於テ不正手段ニ依リ貨物列車ニ對スル「ダブルット」ヲ取出シ之ヲ該列車ニ附與シ出發セシメタルニ由ル七年十月二十日幌内線幌内太幾春別間ニ於テ混合列車進行中貨車分離シタルヲ發見シ速度ヲ減シタル折柄後部車輛ハ急速度ニテ進行シ來リ爲ニ前部ハ追突ヲ受ケ客車二輛貨車五輛破損シ乘客十三名職員一名負傷セリ八年七月二十九日東海道本線垂井驛ニ

雪害

於テ單行機關車到着シ其ママ行進シ驛外ニ至リ停止シタリシカ其際該驛助役カ急行旅客列車ノ閉塞信號ニ對シ漫然之ヲ受諾シ無難信號ヲ現示シ該列車ノ通過ヲ手配シタル爲單行機關車ト衝突ヲ來シ旅客列車ノ牽引機關車ハ築堤下ニ墜落シ郵便車及寢臺車ハ粉碎シ乘客一名卽死同四名及職員七名負傷セリ明治四十一年三月上旬ヨリ中旬ニ互リ北海道線各方面ニ於テ數十年來稀有ノ暴風雪起リ積雪八尺乃至十二尺ニ達シ除雪意ノ如クナラズ三月七日函館本線不通ト爲リ翌八日他ノ諸線亦不通ト爲リ爾來漸次開通セシモ長キハ旬日ニ涉リテ運輸ヲ障礙シ同月十七日全通シタリ四月上旬東京附近稀有ノ大雪アリ東海道線新橋戸塚間ニ於テ電柱三百餘本折損シ之カ爲一時列車運轉ヲ休止セリ翌四十二年一月中旬ヨリ降雪多量ノ爲海岸線木戸富岡間不通ト爲リ急行列車三十餘時間ノ遲延ヲ來セリ同年二月七日信越線柏原田口間ニ於テ積雪ノ爲運轉不能ト爲リシ旅客列車ヲ救援スル目的ヲ以テ機關車重聯進行中風雪ニ妨ケラレテ通視ヲ缺キ爲ニ線路ヲ步行セル乘客ノ一團ニ衝突シ死者一名、負傷者三名ヲ生セリ四十四年一月三十一日函館本線七飯本郷間ニ於テ線路軌條面氷雪ヲ以テ凝結シ其高度及擴度ニ異狀ヲ呈シ居タル爲旅客列車進行中機關車ヲ除

キ全列車脱線シ其ママ進行スルコト約四百二十呎ニシテ客車三輛築堤下ニ横倒シ一輛ハ轉覆シ乘客十二名職員六名負傷セリ四十五年三月十八日ヨリ北海道全線ニ互リ強風雨雪襲來シ尙ホ嚴寒ノ爲積雪凍結シテ各區間ノ列車運轉ヲ不能ナラシメ就中釧路線落合新得間天鹽線名寄恩根内間及留萌線ハ二十四日又ハ二十五日ニ至リ漸ク開通セリ大正六年一月二十二日岩越線德澤豐實間ニ於テ旅客列車積雪ニ埋沒セラレ僅ニ客車一輛ニ旅客貨物ヲ移乘シ豐實驛ニ收容セシカ現場ニ於テ遺留客車二輛傾倒シ之カ救援ノ爲翌二十三日日出谷驛ヨリ機關車二輛重聯シテ出發シタルニ途中雪崩ノ爲前進不能ト爲リ已ム無ク退行シ後部ノミ日出谷ニ到着シ他ノ一輛ハ辛フシテ除雪ヲ爲シ日出谷ニ退行中再ヒ積雪ニ逢ヒ爲ニ傾倒シ職員三名、人夫六名卽死シタリ此際人夫三名人事不省ト爲リシカ翌二十四日排雪車之ヲ救援シ現場ハ六日間ノ後漸ク開通セリ二月十一日山陰線城崎竹野間蘆屋隧道口ニ於テ貨物列車雪崩ニ乗上ケ脱線シ爲ニ職員六名ノ死傷ヲ生シ同月中旬一時開通シタルモ再ヒ風雪ニ遇ヒ運轉ヲ阻滯セラレタリ又三月三日岩越線五十島馬下間ニ於テ貨物列車雪崩ニ乗上ケタル際山腹ヨリ滑走シタル大積雪ニ逢ヒ列車埋沒脱線シ職員二名負傷シ之カ排

雪中翌四日再ヒ積雪アリ線路工夫六名埋没シ内二名死亡シ而シテ同日午後ニ至リ脱線車復線シテ將ニ出發セントスルトキ三タヒ積雪ニ遇ヒテ列車埋没シ職員一名即死シ同六名負傷セリ翌七年一月十四日陸羽東線長澤驛ヨリ新庄驛ニ向ヒ混合列車進行中降雪ノ爲進退不能ト爲リシカハ羽前向町驛ヨリ救援ノ爲機關車三輛ヲ現場ニ派遣シ之ヲ列車ノ後部ニ聯結前進シタル際本務機關車脱線シテ約四鎖ヲ進ミ郵便手荷物緩急車ハ次位二三等車ヲ衝キ共ニ大破シ乘客十六名負傷シタリ其原因ハ救援機關車三輛ヲ列車後部ニ聯結推進シタルトキ一時融解シタル積雪カ暮夜ノ酷寒ニ氷結シ本務機關車ノ脱線状態カ普通線路ノ場合ト其趣ヲ異ニシ機關手カ之ヲ感知スルコト遅カリシ等ニ原由シタルモノトス

線路上故障

四十一年六月二十日北海道線錢函輕川間ニ於テ旅客列車進行中線路ニ横置シタル木材ニ衝突シ機關車及客車四輛郵便緩急車一輛顛覆或ハ脱線シ乘客一名即死十二名負傷シ職員七名負傷シタリ四十二年十一月二十九日鹿兒島本線戸畑小倉間ニ於テ暴風雨ノ爲激浪線路ヲ襲ヒ地盤弛緩シ混合列車通過ノ際機關車客車及貨車各一輛脱線シ十輛ハ海中ニ顛落シ乘客五名負傷セリ四十五年六

暴風

月十二日夕張線清水澤鹿ノ谷間ニ於テ混合列車進行中左側排水溝工事用ノ間知石一箇轉落シ後部客車ノ車體下ニ入り爲ニ該車脱線分離シ線路外ニ顛覆シ乘客六名職員二名負傷セリ

明治四十二年四月七日東北本線野内浦町間ニ於テ旅客列車進行中俄然暴風ニ襲ハレ機關車ノ次位ヨリ聯結具ヲ捩切シテ客車七輛分離顛覆シ爲ニ乘客一名即死二十七名負傷シ郵便係員及職員亦負傷シタリ大正七年九月二十四日村上線水原天王新田間ニ於テ混合列車進行中颯風ニ遭ヒ臨機緩行ヲ試ミタルモ風力益々猛烈ヲ加ヘ遂ニ後部緩急車脱線シ續テ客車七輛貨車六輛顛覆破損シ乘客二十九名郵便係員二名及職員四名孰レモ負傷セリ

列車逆行

四十二年六月十二日奥羽線赤岩信號所附近ニ於テ混合列車進行中急勾配ノ箇所ニ至リ車輪空轉シ補助機關車ハ蒸氣煤煙ノ爲機關手昏倒シ操縦ヲ缺キタル爲列車逆行シテ信號所構内ニ突進シ來リ補助機關車ハ脱線顛覆シ其他ノ車輛孰レモ撞突粉碎シ乘客二名死亡二十六名負傷シ職員三名死亡シ三名負傷シタリ

制動失效

明治四十三年三月八日中央東線昌平橋驛ニ於テ電車到着ノ際何人カ制動機排

氣瓣ヲ開放シ置キタル爲制動ノ效力ヲ失シ停止スルコト能ハズ爲ニ車止ニ激突シ乗客十一名、職員一名負傷シタリ、七月二十一日奥羽本線陣場驛ニ於テ下リ混合列車到着シ其後部ニ補助機關車ヲ聯結スルニ當リ速度ノ調節ヲ誤リタル爲列車ニ衝突シ乗客十三名負傷シタリ、八月二十二日東北本線上野驛ニ於テ電車到着ノ際制動ノ時機ヲ失シ車止ニ衝突シ其動搖ニ由リ乗客十四名、職員二名負傷セリ、四十五年六月十七日東海道本線大垣驛ニ於テ下リ軍用列車停止中上リ貨物列車制動機ノ效果充分ナラザリシ爲停車スルヲ得ズシテ衝突シ其ママ進行スルコト一百五十三呎ニシテ機關車脱線シ軍用列車ハ分離シ前部車輛ハ二百七十呎移動シ之カ爲客車四輛大破シ兵士五名即死シ二十名重傷、内二名死亡ス、三十三名輕傷セリ、大正二年五月五日東北本線松川驛ニ於テ下リ旅客列車制動機良好ナラズシテ停止スルコト能ハズ、遂ニ避難線ニ入り同線ニ在リシ機關車ニ衝突シ車止ヲ突破シ雙方ノ機關車及客車五輛脱線又ハ破損シ乗客十七名職員二名負傷セリ、三年五月二十九日中央本線ニ於テ上リ旅客列車笹子驛ヲ通過シ天神山隧道ニ入ラントスル頃制動機ノ節制ヲ失シ初狩驛折返線車止ヲ突破シ機關車二輛築堤下ニ墜落シ次位緩急車之ニ乗上ケ以下客車三輛傾倒シ

乗客十九名負傷シ職員一名即死、同二名負傷セリ、同年八月二十一日東海道本線山北驛ニ於テ旅客列車ニ機關車聯結ノ際操縦ヲ誤リ列車ニ衝突シ客車五輛破損シ乗客二十二名負傷セリ、四年六月十三日山陰線境支線汽動車後部ニ客車二輛ヲ増結シ米子驛ニ到着セントスル際多數乗客降車ヲ爭ヒ運轉臺ニ立チ調節器ニ觸レ爲ニ調節器弁開放シ停車スルヲ得ズシテ車止ニ衝突シ乗客二十一名、職員一名負傷シタリ、六年十二月二日山陽本線上瀬野信號所ニ於テ上リ旅客列車待避線ニ入ルニ際シ制動ノ時機ヲ失シ且ツ後部車掌カ合圖現示ヲ怠リタル爲列車ハ車止ニ衝突シ之ヲ破壊シ更ニ岩壁ニ激突シ其反動ニ依リ機關車炭水車ノ後部浮上リ最前部手荷物緩急車、次位緩急車及第三位客車相互激突破壊シ乗客二名死亡、二十五名負傷シタリ

隧道崩壞

四十三年七月十二日中央本線鳥澤猿橋間ニ於テ旅客列車宮谷隧道ニ入ルヤ連日ノ降雨ニ由リ隧道内約五間崩壞シ居タル爲機關車之ニ乗上ケ次位緩急車及客車一輛土砂ニ突入シ大破ヲ蒙リ旅客一名死亡シ同十四名及職員七名負傷シタリ

列車脱線顛覆

四十三年八月二十四日東海道線京都驛ニ於テ急行列車轉轍器通過中同器取扱

ノ錯誤ニ由リ列車ノ一部異線ニ進入シ車輛脫線又ハ顛覆シ乗客二名死亡シ七名負傷シタリ、十一月十四日函館本線昆布蘭越間ニ於テ混合列車進行中軌道整正未了ナリシ場所ニ於テ徐行ノ用意ヲ缺キタル爲前部ヨリ第六位ノ馬匹積車脫線シ列車分離シタルモ現場ハ六十六分ノ一又ハ六十分ノ一ノ勾配ニシテ惰力運轉ナレハ直ニ覺知スルヲ得ザリシカ發見ノ後後半部ノ追突ヲ慮リ前半部ハ疾走ニ轉セシモ曲線箇所ニ至リ該馬匹積車顛覆シ其他ノ貨車三輛、客車三輛脫線又ハ顛倒シ乗客七名負傷セリ、四十四年四月五日長崎本線長與附近ニ於テ急行旅客列車運轉速度ノ過大ナリシト次位代用貨車ノ輕量ナリシ等ノ原因ニ依リ機關車脫線シ該代用貨車以下客車三輛築堤下ニ顛覆シ客車二輛及緩急車一輛脫線シ乗客九名重傷、内二名ハ後死亡スヲ負ヒ同二十九名及職員二名輕傷ヲ負ヘリ、五月三日中央本線木曾福島宮ノ越間ニ於テ旅客列車進行中俄然異變ヲ生シ機關車及客車三輛郵便手荷物緩急車一輛脫線又ハ顛覆シ乗客五名職員二名負傷セリ、其原因ヲ稽查セシニ牽引機關車ノ構造當時ノ線路ノ狀態ト調和ヲ缺キタルニ歸著シタリ、大正三年五月十八日東海道本線熱田驛ニ於テ旅客列車通過ノ際轉轍器ニ故障アリシヲ以テ同驛助役之ヲ検査中信號手ハ故障復舊

セルモノト臆斷シ信號機ヲ降下シタル爲該列車ハ轉轍器ノ尖端ヲ割込ミ侵入シ爲ニ客車三輛脫線又ハ傾斜シ乗客一名死亡シ十六名負傷セリ、五年六月十一日北陸本線魚津滑川間ニ於テ旅客列車滑川驛ヲ發シ角川橋梁ニ至ラントシ築堤上ヲ進行中後部貨車脫線シ次テ後附貨車及緩急車ノ全部ハ築堤下又ハ橋梁下ニ顛覆墜落シ前頭ヨリ第四位客車カ橋上ニ達シタルトキ後方ヨリ波及シ來リタル脫線顛覆ノ餘響ニ由リ橋下ニ墜落顛覆シタリ、然ルニ橋下水深ハ二尺乃至三尺ナリシモ車輛ノ墜落ニ因リ一時流水ヲ堰塞シタル爲客車内ノ乗客ハ更ニ水難ニ罹リ爲ニ死亡者十一名、重傷者三名、輕傷者二十八名ヲ生シタリ、事故ノ原因ハ脫線箇所附近ノ線路カ小斑直シ作業中ナリシ爲安固ヲ缺キタルニ當リ可撓性少キ鐵製有蓋貨車カ稍、高速度ニ達シタルニ際シ動搖ノ結果浮上リ脫線シ續テ客車ヲ捻倒シタルモノノ如シ、六年九月二十四日室蘭線三川追分間ニ於テ混合列車進行中石炭車前輪一軸脫線シ其他三輛亦脫線シ前部緩急車ハ大破シ客車一輛亦脫線シ乗客五名、職員一名負傷セリ、其原因ハ軌條「スパイキ」弛緩ノ爲左右軌條ニ高低ヲ生シ爲ニ重心點比較的上位ニ在ル鐵製石炭車ハ震動増大シテ軌條ニ乗上ケタルニ因ル、七年七月十日中央本線與瀨上野原間ニ於テ炎暑

ノ爲線路軌條約五十節間彎曲シタルヲ認メ修繕中發雷信號裝置ヲ以テ警戒セシモ旅客列車進行シ來リ該修繕ノ箇所ニ達シ爲ニ機關車郵便手荷物車及客車二輛ノ顛覆ヲ來シ客車一輛亦脫線シ乘客九名郵便係員二名及職員五名負傷セリ、九年一月五日房總線大網驛附近ニ於テ旅客列車到着ノ際線路ノ状態ニ對シ列車ノ速度適當ナラザリシ爲構内第六號轉轍器附近ニ於テ機關車及客車三輛顛覆又ハ脫線シ手荷物車一輛粉碎シ乘客二十四名内一名後死亡ス職員三名及鐵道聯隊派遣兵二名負傷シタリ、同年三月七日常磐線植田驛ニ於テ聯動機不良ナルヲ以テ轉轍擔務驛夫恣ニ之ヲ分解シタル爲急行旅客列車通過ノ際信號ハ無難ヲ示シ轉轍器ハ異方向ニ開キ居タルヲ以テ列車ハ側線ニ進入シ車止ヲ突破シ機關車ハ水田ニ墜落シ客車數輛顛覆又ハ破損シ乘客一名即死、三名重傷、十九名輕傷シ職員一名即死、二名重傷四名輕傷セリ

宮廷列車延發

明治四十四年十一月九州地方ニ於ケル陸軍大演習ニ行幸アリ、十日午後零時三十分門司驛御發車ノ豫定ナリシヲ以テ午前十一時三十分御料車被覆ノママ入換ヲ爲シタルニ被覆ノ紐轉轍器ニ圍繞シ之ヲ反轉シタル爲脫線ヲ惹起シ復線ニ時間ヲ費シ御召列車ノ出發一時間餘遲延シタリ、之ニ關シ構内主任鐵道院書

記清水正次郎ハ自己ノ責任ナリトシ翌日自殺ヲ遂ケタリ、尋テ特ニ祭葬料ヲ其遺族ニ下賜セラレ

汽船沈没

大正元年九月二十三日門司港外ニ於テ下關釜山間連絡船ウ兜ル香丸汽罐掃除ノ爲碇泊中暴風雨襲來シ船尾舷窓ヨリ海水侵入シ午前三時船員之ヲ覺知シ防水及排水ニ努メタルモ效ナク遂ニ機關室ニ浸水スルニ至リ排水全ク絶望ニ歸シ午前六時五十分沈没セリ、該船ハ帝國海事協會ノ所有ニ屬シ明治四十三年一月ノ契約ヲ以テ鐵道院之ヲ借入レ船員ハ鐵道院職員ヲ以テ之ニ充テ初之ヲ青森函館間航路ニ使用シ後之ヲ下關釜山間航路ニ轉用シタルモノナリシカ茲ニ至リ沈没ノ災厄ニ遭遇セリ、仍テ海事協會ハ鐵道院トノ契約ニ基キ損害額ヲ要求シ大正二年十二月協定ノ末鐵道院ハ金八十萬圓ヲ同協會ニ交付シタリ

線路崩壞及
陥没

大正二年八月二十八日函館本線急行旅客列車目名驛ヲ發シタリシカ當日強烈ナル風雨ノ爲山腹崩壞シテ線路ヲ埋メタル箇所アリ同列車ハ之ニ撞突シテ停車セリ、時ニ午前一時二十五分ナリシカ二時二十五分ニ至リ目名驛ニ退行セントシ徐々推進シ第一貝殼澤橋梁ニ來レル際築堤崩潰シ居タル爲客車一輛脫線シテ橋下ニ顛落シ郵便手荷物緩急車亦脫線横倒シ寢臺車一輛傾斜シ爲ニ乘客

六名死亡シ六十三名負傷シ職員一名亦死亡シ車内行商人二名職員二名負傷セリ、十月三日北陸本線細呂木大聖寺間ニ於テ旅客列車進行中豪雨ノ爲切取斜面土砂俄然崩壊シ機關車ノ前頭之ニ乗上ケ客車一輛粉碎シ乗客一名ハ即死シ一名ハ手當中死亡シ八名ハ負傷シ職員四名負傷(内二名入院後死亡)セリ、三年八月十三日北陸本線上リ旅客列車水橋東岩瀬間通過ノ際築堤破損シ居タル爲俄然機關車墜落シ客車三輛脱線又ハ顛覆シ乗客八名負傷セリ、大正七年六月一日山陰本線嵯峨龜岡間ニ於テ旅客列車進行中山腹ノ岩石崩壊シ本務機關車之ニ乗上ケ次位機關車トノ連結ヲ斷テ右側保津川ニ墜落シ次位機關車及客車二輛大破シ同二輛脱線シ乗客二名死亡シ同十名郵便係員三名及職員三名孰レモ負傷セリ、同年七月十二日山陰本線湖山寶木間ニ於テ混合列車進行中線路左側延長三鎖二十節、深サ四呎乃至十呎陷没シ爲ニ客車二輛、貨車八輛ノ顛覆ヲ來シ客車三輛傾倒シ同二輛脱線シ乗客四十七名、後二名死亡ス、職員十一名負傷セリ、八年七月二十九日ノ夜篠ノ井線稻荷山姨捨間ニ於テ旅客列車運轉中豪雨ノ爲地盤弛ミ切取土砂崩壊シ居タルニ乗上ケ機關車傾倒シ客車四輛亦傾倒大破シ乗客二十二名職員一名負傷シタリ

櫻島爆發

大正三年一月十二日鹿兒島縣櫻島爆發ノ爲其震動ニ依リ鹿兒島重富間ニ於テ山上ヨリ岩石墜落シ線路二日間不通ノ後運轉復舊シタリ

車軸脱出

大正四年五月二十九日東北本線瀧澤驛ニ於テ上リ混合列車出發ノ際三等緩急車ノ車軸脱出シ同驛内轉轆器ニ乗上ケ脱線シ次テ車體著シク傾斜シタル爲轉轆標識ニ觸レ同時ニ前後ノ客貨車四輛亦脱線シタルママ進行シ該緩急車ノ車輪二對トモ線路外ニ脱出シタリ、之カ爲乗客一名死亡シ二十三名負傷シ職員一名亦負傷セリ

群衆死傷

大正八年十月十二日ノ夜東海道本線大森蒲田間ニ於テ池上本門寺會式ノ爲線路ニ接シタル道路上ニ群衆雜沓シ遂ニ柵垣ヲ越エテ線路ニ闖入シタリシ折柄電車列車進行シ來リ同對向列車ト行違ノ際前途約一百呎ノ所ニ群衆ノ黑影ヲ認メ急遽停車ニ努メタルモ及ハズ、遂ニ之ニ衝突シ爲ニ八名即死シ三名重傷ヲ負ヒ内二名ハ後死亡シタリ

第五節 工作及電氣事業

第一 工作

車輛ノ増加

鐵道國有ノ結果トシテ明治三十九年度及四十年年度ニ於テ被買收鐵道ヨリ引繼キタル車輛ハ機關車一千百十八輛、客車三千百一輛、貨車二萬八百五十輛ニシテ爾來業務ノ發展ニ伴ヒ其數ヲ増加シ一方ニハ小形車輛ヲ廢棄シ又ハ賣却シ結局ニ於テ明治四十年年度以降大正八年度マテノ間ニ機關車一千百九十六輛ノ増加ト爲リ客車ハ二千五百三十七輛、貨車ハ一萬八千八百二十五輛ヲ増加シ即チ一箇年度平均機關車九十二輛、客車約二百輛、貨車約一千四百五十輛ヲ増加シタリ、其逐年ノ經過ヲ左ノ各表ニ示ス

機關車

年 度	タンク	タンダ	アプト式	計	總重量
明治四十年年度	一,〇三九輛	八七一輛	一四輛	一,九二四輛	九二,三五五噸

年 度	タンク	タンダ	アプト式	計	總重量
同 四十一年度	一,〇六八	九四一	二〇	二,〇二九	九九,〇二九
同 四十二年度	一,一七五	九七四	二五	二,一七四	一〇五,六一四
同 四十三年度	一,二二〇	九八六	二五	二,二三一	一〇九,一四三
同 四十四年度	一,二〇九	一,〇六一	二五	二,三〇五	一一五,八七二
大正 元 年度	一,二〇五	一,一三九	二五	二,三六九	一二二,八二九
同 二 年度	一,二二三	一,二四〇	二五	二,五〇〇	一三三,三三四
同 三 年度	一,二二三	一,三五二	二五	二,六〇〇	一四二,三三三
同 四 年度	一,二二八	一,四二五	二五	二,六八〇	一四八,三二〇
同 五 年度	一,一九五	一,四九五	二五	二,七二七	一五八,七六九
同 六 年度	一,一九四	一,六〇三	二八	二,八二七	一六七,六六四
同 七 年度	一,一七一	一,七二九	二八	二,九三三	一七八,〇六四
同 八 年度	一,一五四	一九二〇	二七	三,一〇〇	一九四,六五五

備考 { 本表中ニハ借入車ヲ含ミ貸渡車ヲ含マズ以下各表皆同シ
×電氣機關車ヲ示ス

客車

年 度	ホキ1車	四輪車	電車	自動車	計	座席定員
明治四十年年度	九五七 <small>輛</small>	四、〇二六 <small>輛</small>	二六	一	四、九八三 <small>輛</small>	一九二、二二九
同 四十一年度	一、〇六二	四、一七一	二八	二	五、二六三	二〇一、八三〇
同 四十二年度	一、一四二	四、二四二	四二	二	五、四二八	二〇八、六〇六
同 四十三年度	一、三三九	四、二七一	四四	四	五、六五八	二二一、一七〇
同 四十四年度	一、五六六	四、二五一	六六	四	五、八八七	二二六、二七三
大正 元 年度	一、八一	四、二四九	七二	三	六、一四四	二五〇、六二二
同 二 年度	二、一三二	四、二〇九	八六	三	六、四四九	二六九、八五一
同 三 年度	二、三三七	四、一七〇	一二四	三	六、六九三	二八五、三四七
同 四 年度	二、五六七	四、一〇〇	一三〇	三	六、八二九	二九五、〇二九
同 五 年度	二、六六一	四、〇五九	一二五	三	六、八六七	二九九、〇三六
同 六 年度	二、七一五	四、〇一六	一五二	二〇	六、九〇三	三〇〇、一三二
同 七 年度	二、九一八	三、九九二	一九〇	一八	七、二一八	三二二、八九六
同 八 年度	三、三三三	三、九三七	二四〇	一八	七、五二八	三三四、七六五

備考

御料車ハ本表ニ含マズ
明治四十三年度ノ四輪車中ニハ六輪車六輛ヲ含ム

貨車

年 度	有蓋車	無蓋車	其他	計	積載噸數
明治四十年年度	一四、一〇〇 <small>輛</small>	一八、〇九四 <small>輛</small>	二八 <small>輛</small>	三三、二四二 <small>輛</small>	二三〇、八九四 <small>噸</small>
同 四十一年度	一四、三三〇	一八、二二〇	二八	三三、五六八	二三五、七三二
同 四十二年度	一四、五二八	一九、一〇九	二八	三三、六六五	二四六、六八二
同 四十三年度	一五、二七七	一九、四三一	四二	三四、七五〇	二五八、二七〇
同 四十四年度	一六、五六八	二一、三四二	四二	三七、九五二	二九二、四九八
大正 元 年度	一八、三九〇	二二、〇八八	四九	四〇、五二七	三三二、三一八
同 二 年度	一九、六七〇	二二、九七九	五六	四二、七〇五	三六五、八五二
同 三 年度	二〇、四六四	二三、一八〇	五八	四三、七〇二	三九〇、三四五
同 四 年度	二〇、二二〇	二三、三〇五	六七	四三、五九二	四〇八、二四四
同 五 年度	二〇、八三七	二三、四八六	六八	四四、三九一	四二八、四〇四
同 六 年度	二二、一三二	二四、三八七	八一	四六、六〇〇	四六七、〇二一
同 七 年度	二三、七一九	二五、七四五	一〇四	四八、五六八	五一五、八四五
同 八 年度	二四、五二五	二六、四三五	一〇七	五一、〇六七	五七〇、一九二

備考

其他トハ水槽車、瓦斯槽車、雪櫃車等トス

機關車ノ發達

鐵道創業以來官私各鐵道ニ於テ「タンク」機關車ハ數ニ於テ常ニ「テンダー」機關車ヲ凌駕シ明治三十年以後國有鐵道カ私設鐵道ヨリ承繼シタル機關車ハ「タンク」ニ於テ著シク多數ナリキ、然ルニ大正二年度以降之ト反對ノ事實ヲ示シ「テンダー」機關車ノ數ハ「タンク」機關車ヲ超過スルニ至レリ、是レ運轉狀態カ著シク變化シタルニ由ルモノニシテ或ハ長距離ニ互リ駛走シ或ハ急速度ヲ以テ運行スル等ノ必要ヨリ起レル現象ナリトス、又特種ノ形式トシテ横川輕井澤間ニ使用シタル「アプト」式機關車ハ明治四十五年以降主トシテ貨物列車ノ牽引ニ用キラレ此區間ニ於ケル旅客列車ハ電氣機關車ヲ以テ牽引シタリ〔本節第二參照〕

鐵道國有以前ノ機關車ハ官私鐵道各、便宜ニ隨ヒ形式ヲ選擇シタリ、例ヘハ日本鐵道會社ニ在リテハ輛數三百九十二輛ニシテ形式三十四種ヲ有シ九州鐵道ハ二百五十四輛ニシテ二十一種ノ形式ヲ有シ山陽鐵道ハ一百五十八輛ニシテ三十一種ノ形式ヲ有シ隨テ是等ヲ承繼シタル國有鐵道ノ機關車ハ形式稱號頗ル多端ニシテ之カ統一ノ必要顯然タリシカハ明治四十二年度ニ於テ新ニ形式稱號ヲ制定シタリ、其方式ハ同一製造所ニ於テ同一設計ニ依リ製造シタルモノ又

機關車形式稱號

動輪、汽罐、汽筒

ハ車輪ノ配置其他主要部分ニ於テ大差ナク外觀亦相酷似セルモノヲ一形式トシ其最小番號ヲ以テ形式稱號トシ一形式ニ屬スル番號ハ必ス連續スルモノトセリ、即チ五千號未滿ヲ「タンク」機關車、五千號以上一萬號未滿ヲ「テンダー」機關車、一萬號以上ヲ電氣機關車トシ就中動輪ノ少キモノヲ番號ノ小ナルモノトシ其多キモノヲ番號ノ大ナルモノトシ尙ホ四輪聯結、六輪聯結、八輪及十輪聯結等各、其頭數字ヲ以テ識別シ得ル如ク定メタリ、然レトモ斯ノ如クシテ定メタル形式ノ數ハ一百九十ヲ算シ就中一種ノ形式ニシテ一輛ノモノ又ハ二三輛ノモノ多數ナルヲ以テ之ニ關スル根本ノ統一ハ將來漸次ノ處置ニ委シタリシカ爾來賣却又ハ廢棄等ノ爲大正四年度マテニ消滅シタルモノ十八形式アリ、而シテ新ニ増加シタルモノ十三形式アルヲ以テ差引五形式ノ減少ヲ見ルニ至レリ

機關車ノ構造ニ關シ特ニ注目スヘキハ其動輪ノ直徑カ列車速度ノ増進ニ伴ヒ年ト共ニ増大シタルコトナリトス、即チ鐵道國有以前ニ在リテハ四呎有餘ヨリ五呎ニ至ルヲ通常トシ五呎二吋ヨリ大ナルモノ無カリシカ明治四十四年度以降五呎三吋ヲ採用シ更ニ大正八年度ニ至リ五呎九吋ヲ採用セリ、而シテ其汽罐ニ在リテハ國有以前ノ機關車ニ於テ稀ニ傳熱面積及火床面積ヲ著シク擴大シ

タルモノ有リシモ一般ニ傳熱面積一千八百平方呎、火床面積二十七、二平方呎ヲ超ユルモノ無カリシカ國有以後ニ在リテハ傳熱面積二千二百二十九平方呎、火床面積三十平方呎ト爲レリ、又汽笛ニ在リテハ汽罐ノ發達ニ伴ヒ容積ヲ増加シ國有以前ニ在リテハ直徑十八吋半、衝程二十四吋ナリシモ大正元年度以降直徑二十一吋ニ達シ八年度ニ至リ更ニ衝程二十六吋ヲ採用シタリ

機關車重量

機關車ノ重量ニ關シテハ鐵道國有以前ニ在リテハ各種ヲ通シテ平均五十噸ニ過キザリシカ大正二年度ニハ五十五噸ト爲リ六年度ニハ五十九噸ト爲レリ、其國有以前ノ「タンク」機關車ハ總重量五十九噸、働輪上重量四十一噸ヲ最大トセシカ國有以後ニ在リテハ總重量六十五噸、働輪上重量六十五噸ニ上リ「テンダー」機關車ニ在リテハ最大總重量八十四噸、機關車重量五十四噸餘、炭水車重量二十九噸餘、働輪上重量四十二噸ヨリ漸次發展シテ總重量一百五噸、機關車重量六十五噸、炭水車重量四十噸、働輪上重量四十一噸餘ヲ算スルニ至レリ、而シテ其炭水車ハ約二千噸ノ容量ヲ有スルモノ多カリシカ鐵道國有ノ際私設鐵道ヨリ二千五百乃至三千噸ノモノヲ承繼シ殊ニ阪鶴鐵道ヨリ三千七百五十噸ノモノヲ引受ケ尙ホ明治四十二、三年ノ頃ヨリ二千七百噸又ハ三千五百噸ノモノ採用セラレ

炭水車容量

牽引力

過熱機關車

大正元年以後新ニ二千八百噸ノ炭水車設計セラレ九六〇〇形、八六二〇形等ニ之ヲ採用シ八年度ニ至リ一八九〇〇形ニ三千七百五十噸ノ炭水車ヲ採用セリ、機關車ノ牽引力ハ著シキ増進ヲ來シ鐵道國有以前ニ比シ二倍以上ニ達シタリ、之カ發達ノ端緒トシテ明治四十三年度ニ於テ六七〇〇形機關車採用セラレ之ニ次キ八七〇〇形亦英國ヨリ輸入セラレタリシカ翌四十四年度ニ於テハ八八〇〇形、八八五〇形、八九〇〇形過熱機關車米國及獨乙國ヨリ輸入セラレ茲ニ國有鐵道ハ最新優良ノ急行機關車ヲ得テ東海道線ニ之ヲ使用シタリ、爾來其成績良好ナルカ爲他ノ諸線ニ在リテモ廣ク之ヲ使用スルニ至リ其牽引力ハ標準勻配百分ノ一ニ於テ車輛定數最大急行列車三十二輛、急行列車三十二輛乃至三十四輛、旅客列車三十六輛、混合列車三十八輛、貨物列車四十五輛ニ上レリ、大正元年度ニ至リ四一〇〇形十輪聯結機關車採用セラレ貨物列車用トシテ奥羽線庭坂米澤間三分ノ一ノ勻配線ニ使用セラレ尋テ之ヲ改良シタル四一一〇形採用セラレタリ、共ニ汽笛ノ直徑二十一吋、衝程二十四吋ニシテ傳熱面積各、一千五百八平方呎、一千六百七平方呎、火床面積各、二十平方呎、二十四平方呎、過熱面積各、二百二十四平方呎、二百五十七平方呎、重量各、六十一噸、六十四噸ヲ算シ之カ使用以

複式機關車

來從來輸送力ノ五割以上ヲ増加シ而モ過熱蒸氣ヲ利用シ炭水ノ消費ヲ節スル
 コト多大ナリトス、又鹿兒島線人吉吉松間三十三分ノ一ノ勾配ニ在リテモ此形
 式ヲ採用シテヨリ石炭消費量ニ於テ二割以上ヲ節約シタリ、尙ホ牽引力ヲ強大
 ナラシムル爲汽罐能力ヲ増加シ蒸氣消費量ヲ節約スルノ目的ヲ以テ明治二十
 五六年以來複式機關車使用セラレタルモ構造複雜ニシテ取扱不便ナルノミナ
 ラズ本邦ノ線路ハ一般ニ勾配ノ變化多クシテ複式ノ效力ヲ發揮スヘキ場合少
 キヲ以テ其常備輛數甚タ多カラズ、大正二年以後「マレ」複式過熱機關車トシテ
 九七五〇形、九八〇〇形及九八五〇形採用セラレ東海道線及信越線ノ急勾配區
 間ニ於テ之ヲ運轉シ運輸狀態ノ改良セラレタルコト著シキモ列車單位ノ大ナ
 ラザル本邦ニ在リテ此式ヲ採用スルハ多少疑問トスル所ナルヲ以テ爾來其輛
 數ハ増加ヲ示サズ

「マレ」複式過熱機關車

機關車主要形式三種

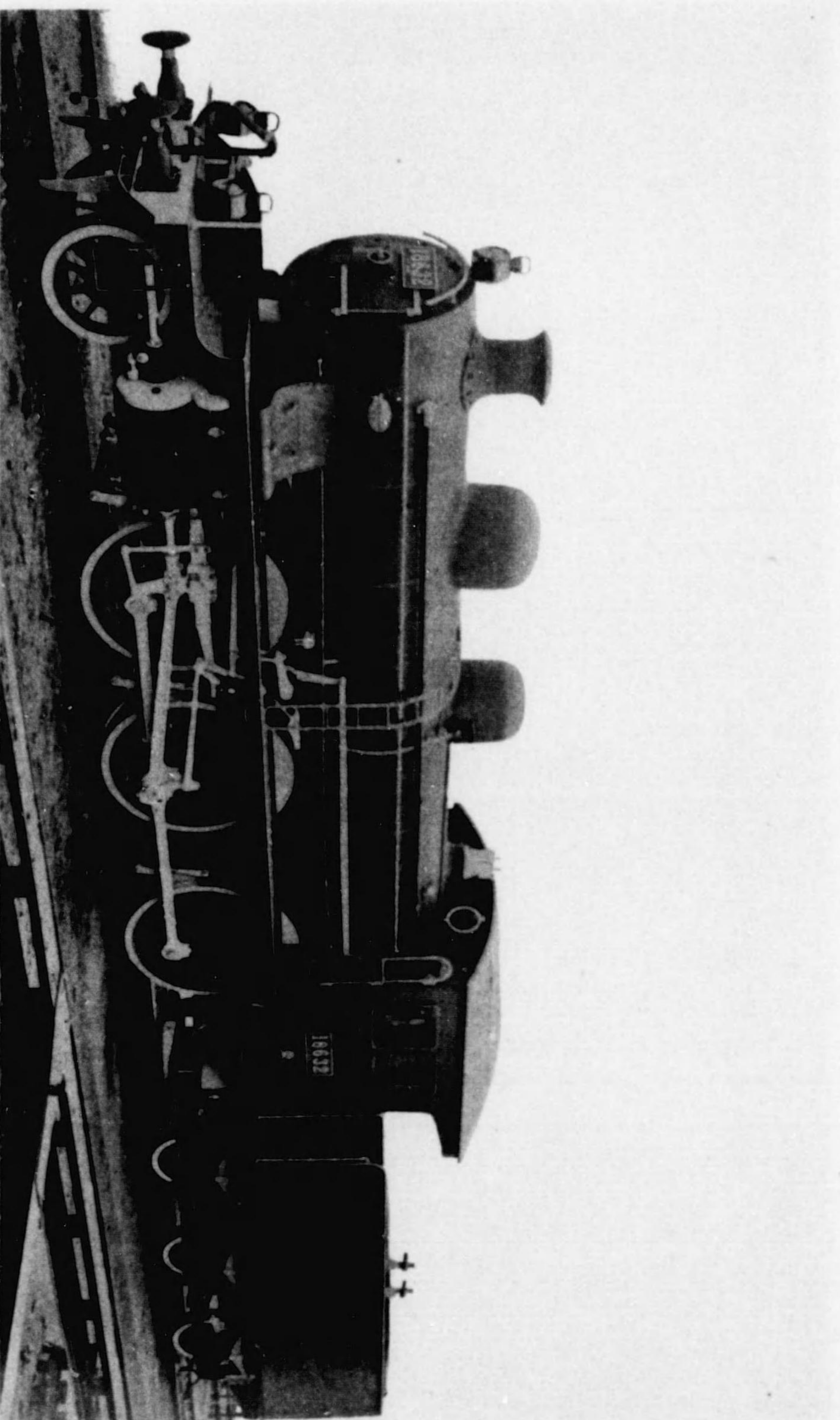
大正元年度以降主要形式トシテ九六〇〇形、八六二〇形、六七六〇形採用セラレ
 タリ、(二)九六〇〇形ハ八輪聯結十輪過熱「ランダ」機關車ニシテ貨物列車用又ハ
 急勾配ニ於ケル旅客列車用ニ適シ汽笛直徑二十吋、衝程二十四吋ニシテ火床面
 積二十五平方呎、全傳熱面積一千七百三十九平方呎、過熱面積三百六十三平方呎、

蒸機總重量	三・二〇噸
水 貯 容 積	二八四〇〇 種數四五五式呎
聯 水 容 積	八二一〇 種數一四八式呎
同 上 炭 水 車 重 量	一四・一五噸
空 車 人 員 數 關 車 重 量	四二・六〇噸
爐 上 重 量	三三・一三噸
同 上 炭 水 車 重 量	三〇・〇三噸
蒸機總重人 員 數 關 車 重 量	四六・〇二噸
(火 室)	一〇式呎
(欲 管)	六四三呎
熱 機 面 積	式五二呎
蒸 機 面 積	二式呎
全 熱 機 面 積	二二四式呎
火 床 面 積	一五五呎
常 用 汽 笛	一八〇種數呎
汽 笛 距 離	一八二種數呎
蒸 機 轉 環	二三〇呎
同 式 轉 環	一三式呎
爐 上 高 度	五呎三吋
蒸 機 上 汽 缸 中 心 高	一三呎五吋
炭 水 車 長	八呎〇吋
關 車 長	二〇呎四吋
總 關 車 長	三四呎五吋

注 八六二〇 六輪總蒸機「マレ」機關車
 甲 上 其 要 形 式 示 之
 料 友 會 議 之 議 決 案 示 之 旅 客 列 車 之 牽 引 力
 示 之 之 示 之 大 五 四 年 以 前 之 汽 車 牽 引 力
 本 寫 真 八 九 年 分 之 旅 客 列 車 牽 引 力 之 一
 六 輪 總 蒸 機 「マレ」機關車

六輪聯結過熱ラングー機關車
 本寫眞ハ此時代ニ於ケル標準機關車ノ一
 ラホスモノニシテ大正四年以降汽車製造
 株式會社ノ製造ニ保リ旅客列車ノ牽引ニ
 用ユ其要件左ノ如シ

- 形式八六二〇 六輪聯結過熱ラングー機關車
 機關車長 三四呎五¹/₄吋
 炭水車長 二〇呎九吋
 軌道上汽罐中心ノ高 八呎〇吋
 軌道上煙突ノ高 二呎五
 動輪直徑 五呎三吋
 固定輪軸距 二三呎九吋
 總輪軸距 二三呎〇吋
 汽筒徑及衝程 一八¹/₂吋及二四吋
 常用汽壓 一八〇封度平方吋
 火床面積 一七五平方呎
 全傳熱面積 二四九平方呎
 過熱面積 二九七平方呎
 傳熱面積 九五三平方呎
 (煙管) 八四三平方呎
 (火室) 一〇九平方呎
 運轉整備ノトキ機關車重量 四六・〇二噸
 同上炭水車重量 三〇・〇三噸
 動輪上ノ重量 三九・二三噸
 空車ノトキ機關車重量 四二・六〇噸
 同上炭水車重量 一四・一五噸
 罐水容積 八一〇封度一四八立方呎
 水槽容積 二八四〇封度四五五立方呎
 積載燃料重量 三・二〇噸



六輪聯結過熱ラングー機關車

六輪聯結過熱ランゲン機関車
 本寫眞ハ此時代ニ於ケル標準機關車ノ一
 ナホスモノニシテ明治四十四年以降獨乙
 國ホルジツヒ社及本邦川崎造船所兵庫工場
 ニ於テ製造シ旅客列車ノ牽引ニ用ユ其要
 件左ノ如シ

形式八五〇 六輪聯結過熱ランゲン機関車

機關車長 三六呎五吋

炭水車長 二〇呎五¹/₂吋

軌道上汽爐中心ノ高 八呎〇吋

軌道上煙ノ高 二呎〇吋

動輪直徑 五呎三吋

固定輪軸距 二呎三吋

總輪軸距 二六呎〇吋

汽筒徑及衝程 二八¹/₂吋及二四吋

常用汽壓 一八〇封度平方吋

火床面積 一九六平方呎

全傳熱面積 一四七二平方呎

過熱面積 二七二平方呎

傳熱面積 二二〇平方呎

(煙管) 一〇七六平方呎

(火室) 一二五平方呎

運轉整備ノトキ機關車重量 五五〇九噸

同炭水車重量 二九六六噸

動輪上ノ重量 三八八四噸

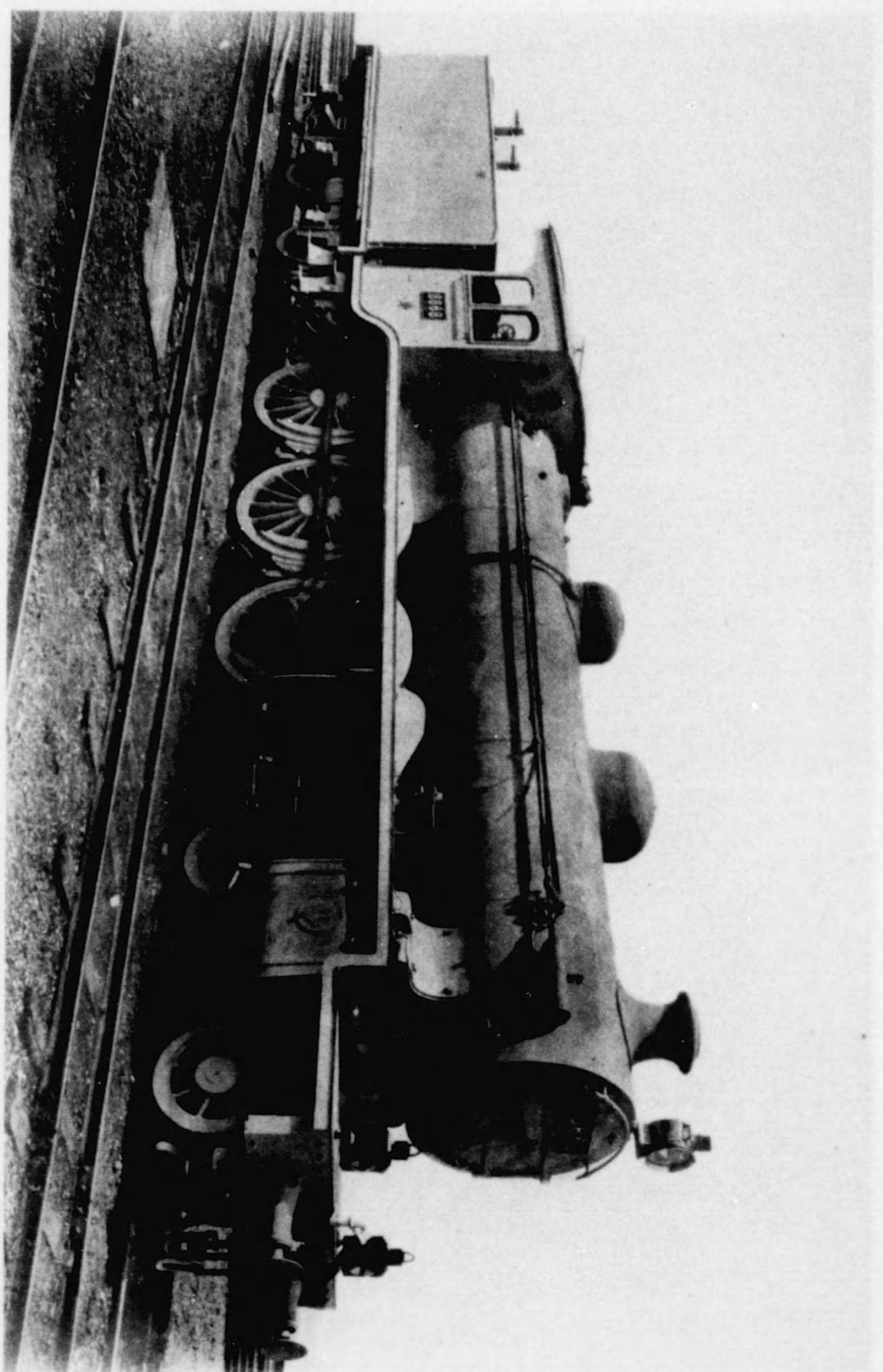
空車ノトキ機關車重量 四九・四噸

同炭水車重量 一四〇五噸

罐水容積 一〇六九〇封度一九五立方呎

水槽容積 二七〇〇封度四四立方呎

積炭燃料重量 三噸



六輪聯結過熱ランゲン機関車

八輪聯結過熱「シグ」機關車

本寫眞ハ此時代ニ於ケル標準機關車ノ一
ヲ示スモノニシテ大正三年以降鐵道院小
倉工場川崎造船所兵庫工場汽車製造株式
會社等ノ製造ニ係リ貨物列車ノ牽引ニ用
ニ其要件左ノ如シ

形式九六〇〇 八輪聯結過熱「シグ」機關車

機關車長 三四呎一〇吋

炭水車長 一八呎三¹/₄吋

軌道上汽罐中心ノ高 八呎六吋

軌道上煙突ノ高 二呎六吋

動輪直徑 四呎一吋

固定輪軸距 一五呎〇吋

總輪軸距 二三呎〇吋

汽筒徑及衝程 二〇吋及二四吋

常用汽壓 一八〇封度平方吋

火床面積 二五、〇平方呎

全傳熱面積 一七三九平方呎

過熱面積 三六三平方呎

傳熱面積 二六八平方呎

(火室)

一〇八平方呎

(煙管)

二六八平方呎

運轉整備ノトキ機關車重量 五九、四〇噸

同上炭水車重量 三〇、〇三噸

動輪上ノ重量 五一、九〇噸

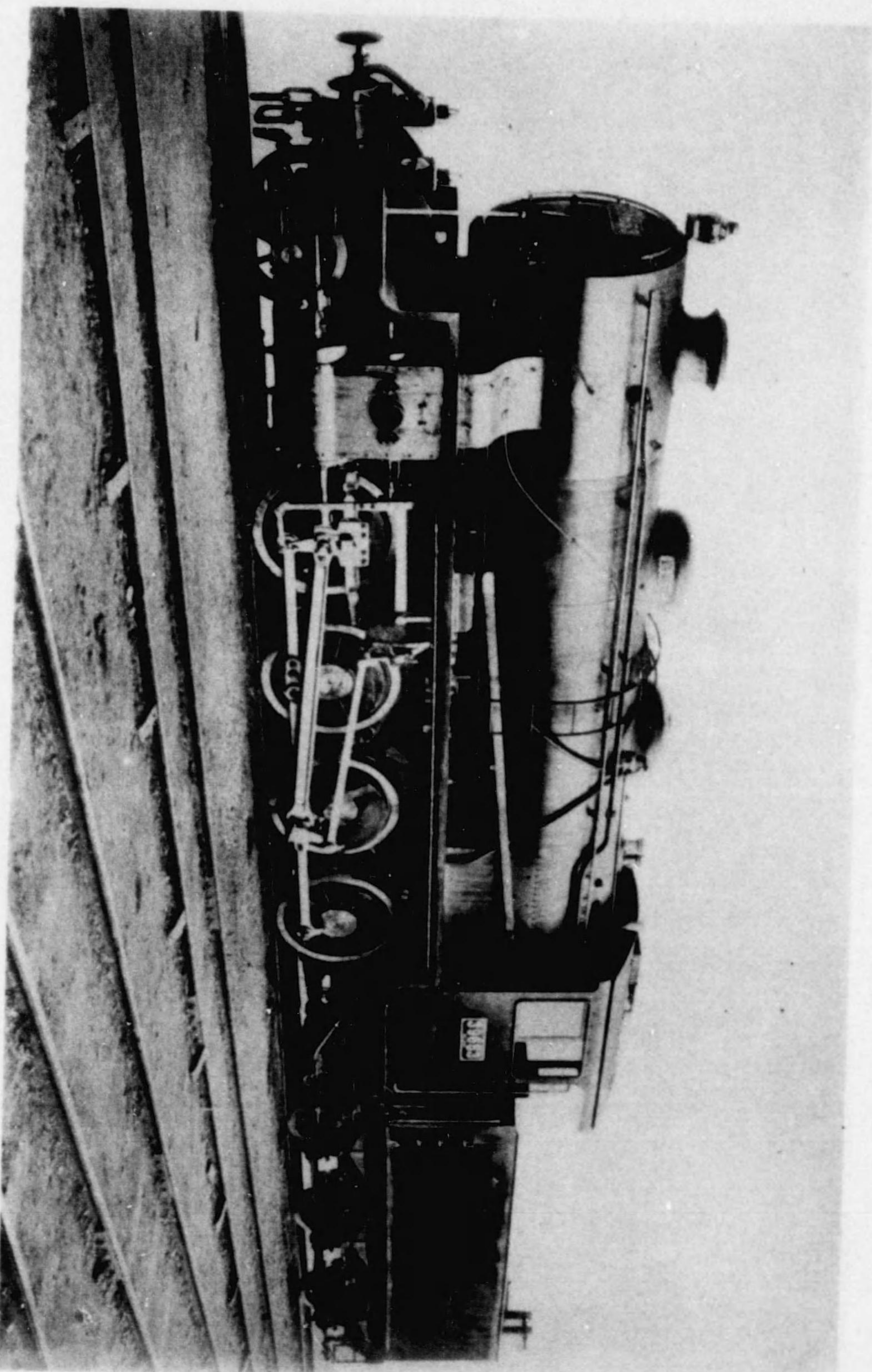
空車ノトキ機關車重量 五三、九五噸

同上炭水車重量 一四、一五噸

罐水容積 九七、七〇封度一八二立方呎

水槽容積 二八四、〇〇封度四五五立方呎

積載燃料重量 三、二〇噸



八輪聯結過熱「シグ」機關車

重量五十九噸餘ナリトス、此形式ノ機關車ニ在リテハ火室全部ヲ働輪上ニ置キ
タリ、是レ火床ノ幅カ車輪内面距離ニ依リ制限セララルル缺點ヲ除カンカ爲ナリ
トス、此ノ如クシテ火室ノ長サ減少シタルヲ以テ火床面積及傳熱面積ノ増加セ
ルニ拘ラズ汽罐重量及機關車重量ニ於テ増加セザルヲ得タリ、但シ之カ爲汽罐
中心線ノ高サハ軌條面上八呎半ノ處ニ在リ、是レ狹軌ノ鐵道機關車トシテハ世
界ニ冠タルモノナリトス、然レトモ車輪直徑小ナルヲ以テ機關車重心ノ高サハ
軌條面上約五呎ノ所ニ在ルニ過キズ、(二八六二〇)形ハ六輪聯結八輪過熱、「機
關車ニシテ急行並旅客列車用トシテ設計セラレタリ、其汽笛直徑十八吋半、
衝程二十四吋、火床面積十七平方呎半、全傳熱面積一千二百四十九平方呎、過熱面
積二百九十七平方呎、重量四十六噸ナリトス、此形式ハ全軸數ノ割合ニ働輪數多
ク從テ働輪上重量ノ大ナル割合ニ汽罐容量小ナルヲ以テ速度ノ大ナル急行列
車ニハ不適當ナルヘキモ本邦列車ノ速度ハ最急行ニ在リテモ一時間五十哩ヲ
超ユルコト稀ナルノミナラズ屢、勾配區間ヲ運行スルヲ以テ急行用トシテハ實
際ニ適セリ、此形式ハ元來寧口貨物列車用タル性質ヲ帶ヒタルモノナリシカ過
熱蒸氣ノ採用ハ此形式ヲ急行列車又ハ高速度ノ旅客列車ニ適セシメタリ、尙ホ

此形式ニ採用シタル導輪裝置ハ二輪トラックトシ之ヲ第一働輪ニ結合シ四輪「ボギー」ニ等シキ作用ヲ爲スモノニシテ獨塊ニ於ケル「クラウス」式又ハ伊國ニ於ケル「ツアラ」式ニ類似スレトモ「ボギー」ノ回轉栓ニ相當スル箇所ニ彈機裝置ヲ附シテ假想的栓トシ其橫動ニ依リ曲線通過ノ際ニ於ケル車輪ト軌條トノ關係ヲ良好ナラシメタル點ヲ異ナリトス此構式ハ島式「ボギー」工作課長ノ氏ヲ採ルト稱スヘキ本邦創始ノモノニシテ其效用前記二式ニ勝ルモノト認メラル(三三六七六〇形ハ四輪聯結八輪過熱「テンダー」機關車ニシテ汽罐容量及汽笛牽引力ニ於テ八六二〇形ト同一ナルモ働輪上重量ノ少キヲ主要ノ差違點トス此形式ハ運轉部分簡單ニシテ修繕ヲ要スルコト少ク最大牽引力ノ大ナルヲ要セザル列車ニハ有利ノモノナルヲ以テ東海道線ノ平坦ナル區間及東北線一部ノ急行等ニ使用セラレ又東京國府津間又ハ橫須賀線等ニ使用セラレ大ニ運轉狀態ヲ改善シタリ

最大機關車

機關車ノ最大ナルモノハ急行列車用ニ在リテハ八八〇〇形、八八五〇形、八九〇〇形ニシテ共ニ大正元年以前ノ製作ニ屬シ同年以後ニ製作セラレタルモノハ東海道線ニ於ケル普通大ノ急行列車又ハ普通旅客列車及他ノ線路ニ於ケル急

行列車等ニ適應スルヲ目的トシタルヲ以テ其大サハ大正元年以前ノモノニ及ハズ之ニ反シ貨物列車用トシテハ同年以後ニ製作セラレタル四一〇形「ダック」機關車ノ最大ナルモノトシ又九六〇〇形ハ汽罐容量ニ於テ九八五〇形ハ働輪上重量ニ於テ「テンダー」機關車ノ最大ナルモノトス今國有當時ノ急行列車用機關車タル六三五〇形ヲ以テ國有以後ニ於ケル八八五〇形ニ比較センニ前者ノ牽引重量ヲ一百五十噸トシ後者ヲ三百噸トスレハ平坦線路ニ於テ前者五十三哩、後者六十哩ノ速力ヲ有シ百五十分ノ一ノ勾配ニ在リテ前者三十三哩、後者三十五哩ノ速力ヲ保チ得ヘシ又國有當時ノ貨物列車用機關車タル二一〇〇形ヲ以テ大正以後ニ於ケル九六〇〇形ニ比較センニ百分ノ一ノ勾配ヲ十五哩ノ速度ヲ以テ走行スル場合ニ於テ前者ニ在リテハ二百七十噸ヲ牽引スルニ過キザルモ後者ニ在リテハ約六百噸ヲ牽引シ得ヘク若シ四十分ノ一ノ勾配ヲ走行スルモノトセハ前者十五哩ノ速度ヲ以テ一百噸ヲ牽引シ後者十九哩ノ速度ヲ以テ二百噸ヲ牽引シ得ヘシ國有當時ニ於ケル最大機關車タル九四〇〇形ヲ以テ大正以後ニ於ケル最大機關車タル九八五〇形、八九〇〇形及大正八年度ノ新製ニ係ル一八九〇〇形ニ比較スレハ其要項左表ニ示スカ如シ

最大機關車比較

事項摘要	國有當時ノ機關車		大正以後ノ機關車	
	働輪上重量並總重量ノ最大ナルモノ	働輪上重量ノ最大ナルモノ	總重量ノ最大ナルモノ	
形式	九四〇〇	九八五〇	八九〇〇	一八九〇〇
車輪配置	二一八一〇	〇一六一〇	四一六一二	四一六一二
汽筒直徑及衝程	十八吋、二十四吋	十六吋、二十吋、二十五吋半	十八吋半、二十四吋	二十一吋、二十六吋
働輪直徑	三呎八吋	四呎一時	五呎三吋	五呎九吋
常用汽壓一平方吋ニ付	一八〇封度	二〇〇封度	一八〇封度	一八〇封度
火床面積	二五平方呎	二二平方呎	二七、二平方呎	二七、二平方呎
蒸發傳熱面積	一七九五平方呎	一四五二平方呎	一四〇九平方呎	一四六一平方呎
過熱傳熱面積	一	三四〇平方呎	三二〇平方	四二九平方呎
全傳熱面積	一七九五平方呎	一七九二平方呎	一七二九平方呎	一八九〇平方呎
運轉整備ノトキ機關車重量	五四、六二噸	六八、一二噸	六二、四〇噸	六五、二一噸
運轉整備ノトキ炭水車重量	三四、八七噸	三〇、一二噸	三九、六九噸	三九、五八噸
總重量	八九、四九噸	九八、二四噸	一〇二、〇九噸	一〇四、七九噸
働輪上重量	四八、七七噸	六八、一二噸	三八、四六噸	四一、四九噸

本邦機關車工業ノ獨立

本邦ニ於ケル機關車ノ製作ハ明治二十六年ニ始マリタルモ爾來工業ノ進歩太
 タ遅ク隨テ機關車ハ多ク之ヲ外國ニ仰キ主トシテ英國ヨリ輸入セラレ米國製
 ノモノ之ニ次キ獨乙國製ノモノ亦之ニ次キタリ然ルニ鐵道國有以後ニ於テハ
 米國製却テ英國製ヲ凌駕シタリ是レ米國工業ノ隆盛ニ赴キタルト同時ニ邦人
 ニシテ同國工業界ノ事情ニ通スルモノ多キニ至レルニ因ルモノトス而シテ獨
 乙國製ノモノ亦漸次増加スルニ至レリ是レ同國工業著シク進歩シ本邦ニ於テ
 モ亦其眞價ヲ認メタルニ因ルモノトス今大正元年度ニ於ケル機關車ヲ製造國
 ヲ以テ區別スレハ米國製九百九十餘輛英國製九百八十餘輛獨乙國製二百二十
 餘輛瑞西國製十一輛ニシテ本邦製ハ一百六十二輛ヲ算シタリ然ルニ此頃本邦
 ニ於テ機關車工業漸ク發達シ來レルヲ以テ鐵道院ハ茲ニ方針ヲ確立シ全然之
 ヲ本邦製ニ待ツコトトセリ是ヨリ先明治二十九年大阪ニ汽車製造會社起リ本
 邦唯一ノ私設機關車工場トシテ獨立シ爾來官私鐵道ニ若干ノ機關車ヲ供給ス
 ルニ至リシモ其規模尙ホ小ニシテ未タ海外輸入ヲ防クニ足ラザリシカ鐵道國
 有以後ニ至リ其設備ヲ擴張シ工作程度著シク振起シタリ而シテ川崎造船所亦
 明治四十一年ヨリ兵庫分工場ヲ設備シ新ニ機關車ノ製造ヲ開始シ爾來以上ノ

兩工場ニ於テ益、製造力ヲ増加シ漸次海外輸入ヲ減少セシメタリシカ四十五年以降鐵道院ハ主トシテ機關車修繕ヲ鐵道院工場ノ業務トシ新製ハ悉ク之ヲ私設兩工場ニ委スルノ方針ヲ採リ之カ爲増備新製ノ全數ヲ該兩工場ニ註文スルニ至リ茲ニ機關車工業トシテ本邦獨立ノ基礎確立シタリ、爾來該兩工場ニ於ケル工作上ノ技術ハ益、進歩シ其施工ノ程度ハ外國一流ノ工場ニ比シテ遜色ナキニ至リ又鐵道院ニ於テモ機關車ノ構造設計上ニ於テ日本式ノ特色ヲ發揮スルニ努メ設計ト施工ト相待テ工業上格段ノ發達ヲ見ルニ至レリ、而シテ大正元年度及二年度ニ於テ若干ノ機關車外國ヨリ輸入セラレタルモノ之ニ就テハ特別ノ理由存セリ、即チ湧別線ニ使用スル軌間二呎六吋ノ輕便機關車獨乙國ヨリ輸入セラレ又「マレー」式機關車米國及獨乙國ヨリ輸入セラレタルモノ明治四十四年度以前ニ計畫セラレ大正二年度マテニ到着シタルモノニ過キズシテ三年度以降ノ新製機關車ハ悉ク本邦製ト爲レリ

機關車燃料

機關車ノ燃料ハ九州又ハ北海道ニ産スル優良ノ石炭ヲ使用スルヲ常トシ稀ニ重油ヲ使用シタルコトアリシモ價格騰貴ノ爲之カ使用ヲ廢シタリシカ(第十二章第三節第一參照)國有以後明治四十三、四年ノ頃中央線中隧道多キ區間ニ於テ

之ヲ使用シタリ、是レ一ニハ乗務員ノ作業上ニ於ケル困難ヲ輕減シ併セテ旅客ノ煤煙ヨリ受クル不快ヲ免レシムルノ利アルヲ以テナリ、然レトモ重油ハ價格ニ變動多クシテ長期ニ互リ同一價格ノ供給ヲ爲ス能ハザルヲ以テ再ヒ之カ使用ヲ廢セリ、然ルニ大正三年秋田縣黒川油田ノ發見ニ依リ爾來原油ノ價格低下シタルヲ以テ隧道區間ニ運行スル機關車ニ重油燃燒裝置ヲ施シ又市街地ニ在リテハ火災防止ノ目的ヲ以テ機關車ニ此裝置ヲ施シタリ、而シテ重油ハ之ヲ石炭ニ混シテ使用スルヲ利アリトスルヲ以テ大正三年十二月以降東京大森間ニ混用燒燃ノ方法ヲ實施シ六年四月田端秋葉原間ニ續テ同年十二月飯田町八王子間ニモ之ヲ實施シ凡テ佳良ノ成績ヲ得タリ、然ルニ其後炭價ノ昂騰ニ伴ヒ重油ノ價格亦變動シタレハ之カ使用ハ經濟上得策トセザルニ至レルモ東京市附近ニ在リテハ隣接町村著シク發展シ沿線人家益、稠密ヲ加ヘ來レルヲ以テ復タ經濟上ノ得失ヲ顧ルノ遑ナク大正七年度ノ初ヨリ山手線ニ使用スル凡テノ機關車ニ混用燒燃ノ方法ヲ實施シタリ

客車ノ發達

客車ハ鐵道國有以後約二千輛ヲ增備シタルモ四輪車ノ數ハ減退シ「ボギー」車ハ著シク多キヲ加ヘタリ、今明治四十年年度ノ客車輛數ヲ以テ之ヲ大正八年度ニ比

較スルニ「ボギー」車ハ二千三百輛ヲ増加シタルモ四輪車ハ却テ八十九輛ヲ減シタリ、實際ニ於テ大正元年度以降四輪車ノ新製ナク一方ニハ從來ノ四輪車ヲ私設鐵道及輕便鐵道等ニ賣却シ又ハ廢車ト爲シ新製ハ一ニ「ボギー」車ニ限レリ、是レ業務ノ發展ニ伴フ必要ノ施設ニシテ運輸狀態ノ進歩ヲ示スモノニ外ナラズ、而シテ「ボギー」車中四輪「ボギー」車ハ六輪車ノ約五倍半ノ數ヲ有セリ、尙ホ電車運轉ハ大正時代ニ入り頓ニ發達シ隨テ著シク電車輛數ヲ増加シタリ〔本節第二參照〕汽動車ハ運輸數量ノ増進ニ伴ヒ普通列車之ニ代リタルヲ以テ其輛數ハ増加ヲ示サズ

「ボギー」客車

四輪「ボギー」車ノ長サハ概ネ五十五呎餘、六輪「ボギー」車ハ六十六呎ナルヲ以テ四輪車ニ比シ二十九呎乃至四十呎ノ差アリ、其最大幅ハ八呎十一吋四分ノ三、同高サ十二呎九吋ナルヲ以テ歐米廣軌鐵道ノ客車ニ比シ幅及高サニ於テ劣ル所アルモ英國ノモノト差アルコト無シ、四輪「ボギー」車ハ其兩端ニ昇降臺ヲ設ケ屋根ハ一般ニ二段トシ上屋根ニ通風裝置ヲ附シ且ツ車體ノ兩端ニ「ベスタビュール」ヲ附スルモノ多シ、又六輪「ボギー」車ハ四輪「ボギー」車ト其形狀同一ニシテ唯車體ノ長サヲ異ニスルノミ、客車ノ座席ハ從來四輪車ニ於ケル三等客一人當ノ床面

十人ニシテ車空席數對テ田中鐵道ヲ以テ
 節子窓ノ面積容室八十八平方呎、車員八
 至二十三吋、寸四、變置器ノ高さ(爲)二呎十一
 (容室)三百三十五平方呎、自重二十噸、四三式
 十吋半、高さ十二呎、寸四、鐵條ノ子長、表面積
 車體、シ、ス、リ、車體、八、五、三、三、四、八、四
 或、鐵、條、窓、積、極、大、宮、ノ、谷、工、機、ニ、於、テ、六
 車、體、鐵、條、窓、積、極、大、宮、ノ、谷、工、機、ニ、於、テ、六
 即、四、十、三、年、以、前、車、體、鐵、條、窓、積、極、大、宮、ノ、谷、工、機、ニ、於、テ、六
 出、制、分、ニ、分、表、ス、ヘ、キ、客、車、鐵、條、窓、積、極、大、宮、ノ、谷、工、機、ニ、於、テ、六

四輪「ボギー」三等客車

四輪ボギー二等客車

此時代ヲ代表スヘキ客車形式ノ一ニシテ

明治四十三年以降汽車製造株式會社日本

車輛製造株式會社川崎造船所兵庫分工場

及鐵道院新橋神戸大宮ノ各工場ニ於テ之

ヲ製造シタリ車體ハ長サ五十三呎幅八呎

十吋半高サ十二呎七吋餘孰レモ外矩面積

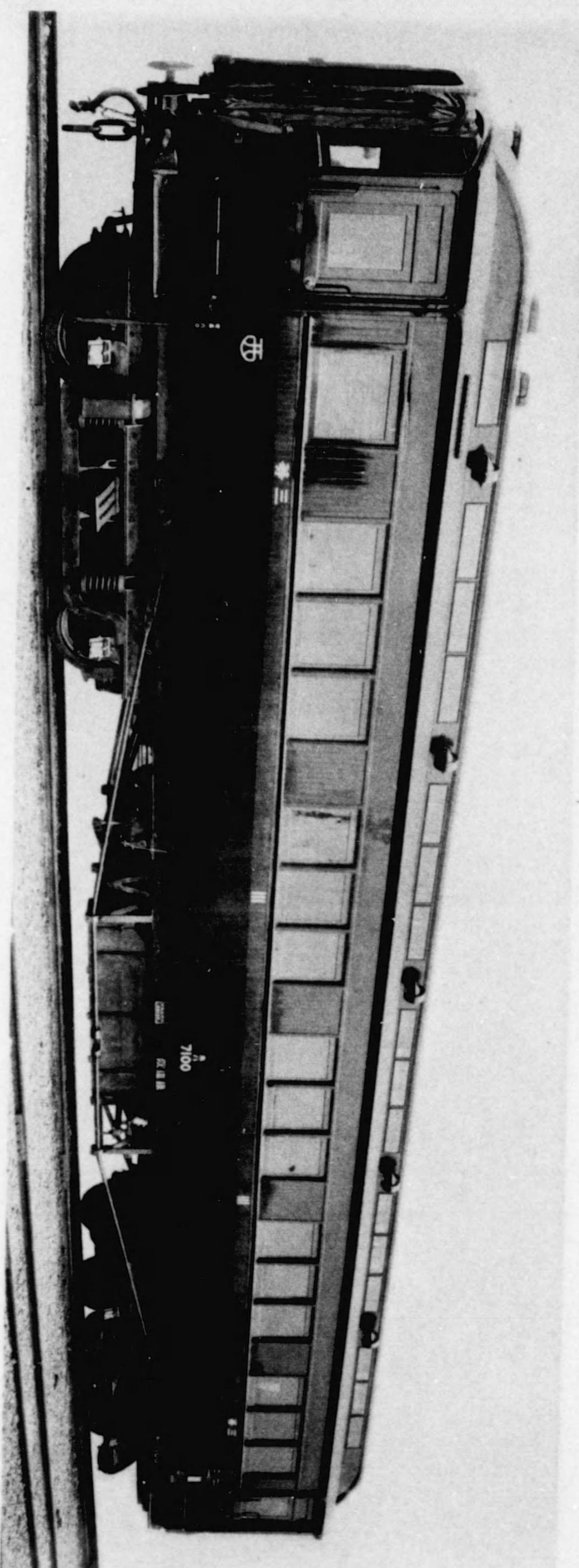
客室三百三十五平方呎自重二十噸四三乃

至二十三噸七四緩衝器ノ高サ盈二呎十一

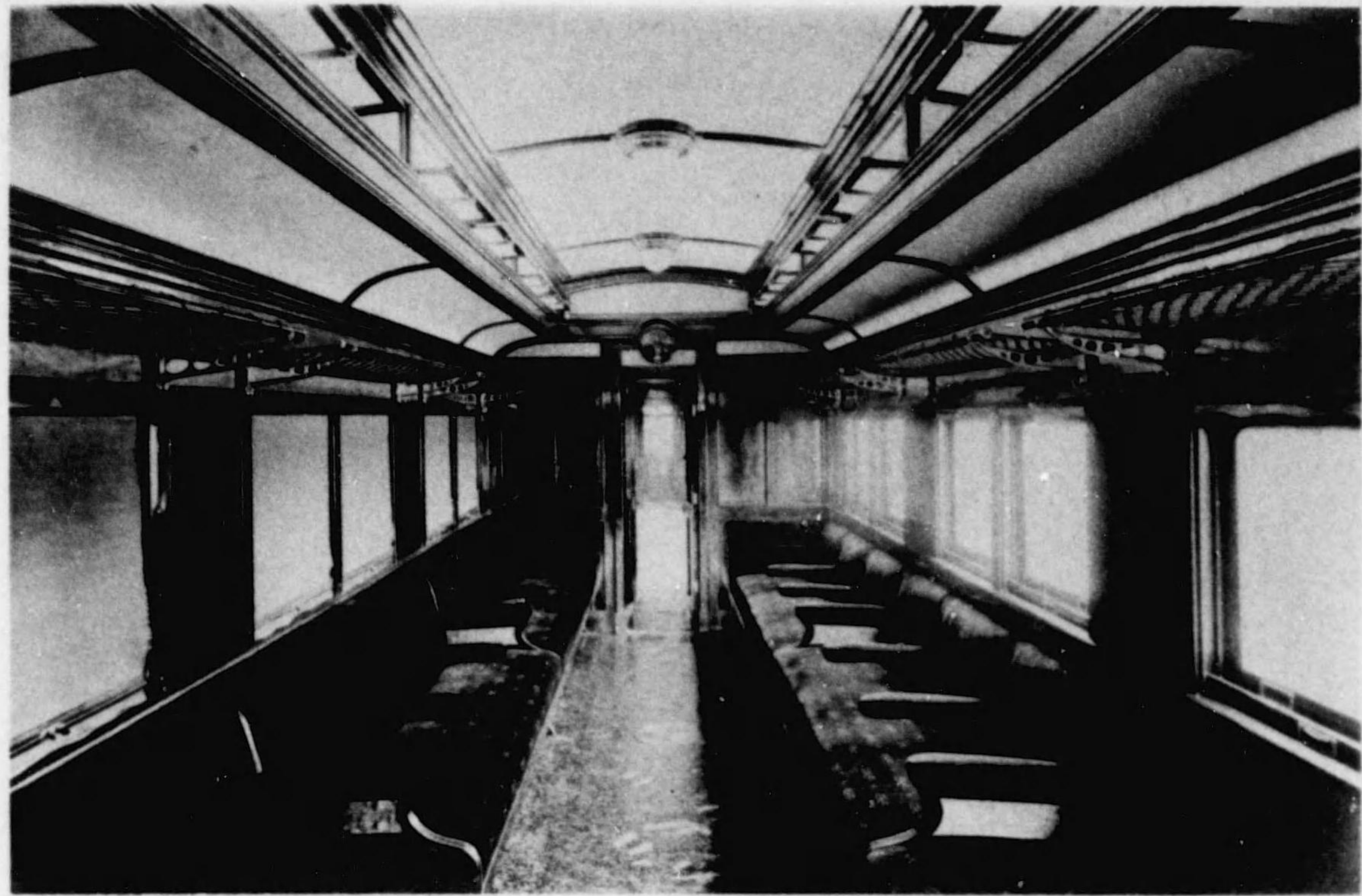
吋硝子窓ノ面積客室八十八平方呎定員八

十人ニシテ風空制動機ヲ用キ電燈ヲ設備

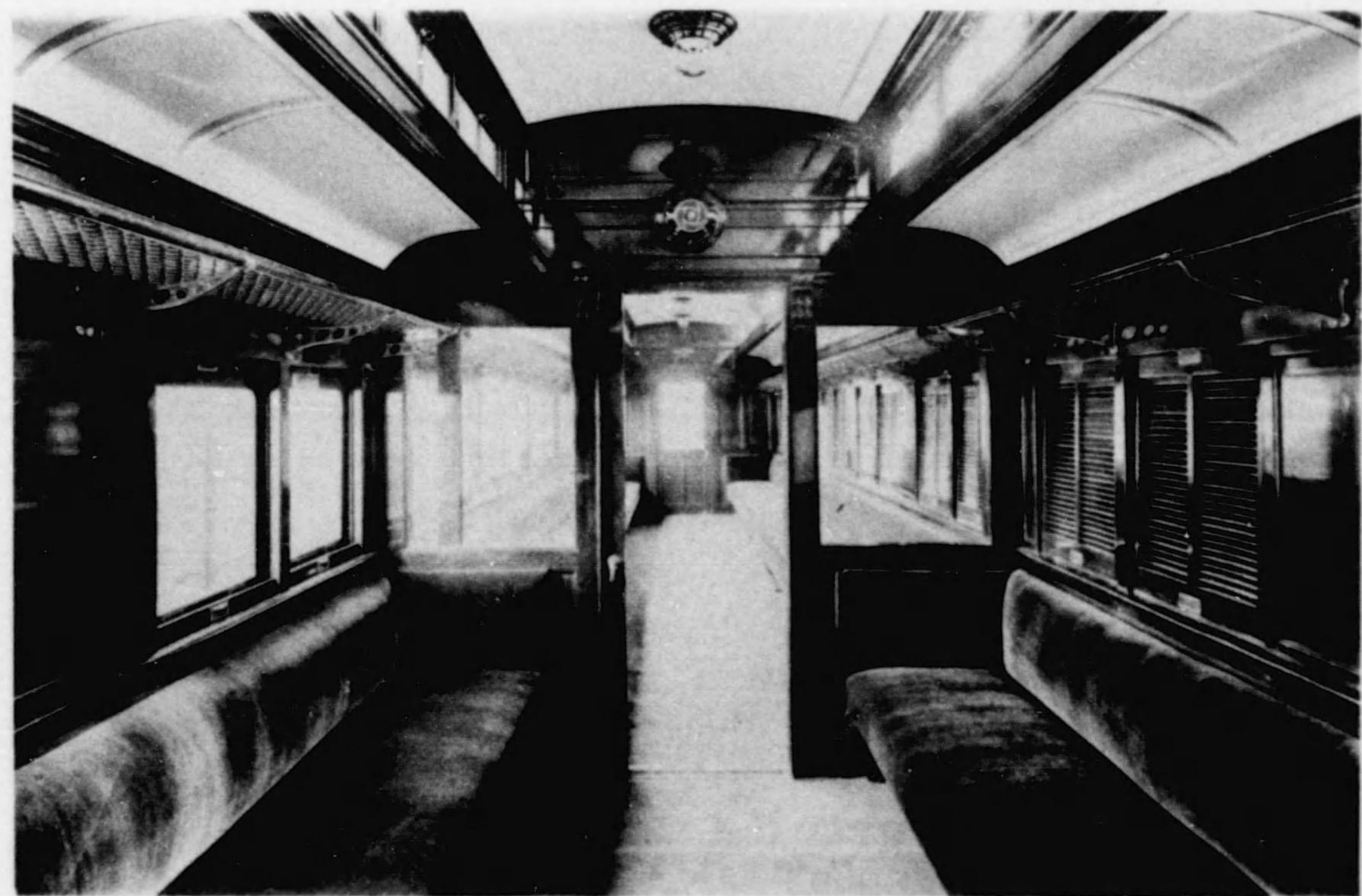
セリ



四輪ボギー三等客車



一等客車内部



二等客車内部

一等客車内部

大正六年天野工場ノ製造ニ
係ル一二等客車一等室ノ内
部ヲ示スモノニシテ旅客十
八人ヲ定員トシ面積一百四
十平方呎幅内矩七呎十吋高
サ内矩八呎三吋ニシテ電燈
ヲ装置セリ

二等客車内部

大正五年川崎造船所兵庫工
場ノ製造ニ係ル二等客車ノ
内部ヲ示スモノニシテ旅客
四十八人ヲ定員トシ面積客
室二百九十八平方呎幅内矩
七呎十吋高サ内矩八呎三吋
ニシテ電燈ヲ装置セリ

立憲民政黨
政務部

積約三、三平方呎ニ過キザリシカ新製「ボギー」車ニ在リテハ約四、三平方呎ヲ之ニ充テ即チ三割餘ヲ擴大セリ、尙ホ客車内部ノ設備ハ著シク改良ヲ加ヘ照明、暖房其他衛生上ノ要件ヲ充實スルコトヲ圖リ且ツ三等客車ノ座席敷物ハ一般ニ優良ノモノニ換ヘ其腰掛ニハ螺旋彈機ヲ用キ又凭掛ヲ高クシ以テ座席ヲ安易ナラシメタル等從前ニ比シ格段ノ變化ヲ看ルニ至レリ

特殊客車

鐵道國有以後ニ在リテハ寢臺車、食堂車、展望車、特別車等ノ外特殊車ヲ新製セリ、即チ試驗車、職用車、配給車等ニシテ以テ業務上ノ進歩ニ資シ又病客車ヲ造リ且ツ郵便車ヲ改良シタル等孰レモ發達ノ成績ヲ觀ルニ足レリ、又御料車ハ從來六輪「ボギー」車三輛、四輪「ボギー」車二輛アリシモ大正三年度ニ於テ兩陛下御同乗用トシテ六輪「ボギー」車一輛ヲ製シ又四年度ニ於テ皇后陛下御用トシテ六輪「ボギー」車一輛ヲ製シタリ

御料車

客車電燈及
暖房

鐵道國有以前ニ在リテハ客車内ノ照明ニ油燈ヲ用ヒ或ハ「ピンチ」瓦斯ヲ以テシ幹線ニ於ケル主要列車ノミ電燈ヲ裝シタリシカ爾來電燈ノ使用ヲ一般ニ擴張シ唯地方列車ニ限リ「ピンチ」瓦斯又ハ油燈ヲ用キルノミニシテ新製客車ニハ悉ク電燈ヲ裝シタリ、電燈ハ從來蓄電式及車軸式發電機ノ二種ヲ用キタリシモ大

貨車ノ發達

正三年度及四年度ニ於テ車軸式ノ一種ニ統一シタリ、又客車ノ煖房ニ就テハ國有以前ニ在リテハ溫脚器又ハ煖爐ヲ用キ主要列車ニ限リ蒸氣煖房ヲ裝シタリシカ爾來之ヲ一般ニ擴張シ現今ハ唯地方列車ニ於テ煖爐ヲ用キルモノアルノミ、電車ニ在リテハ大正五年度以來東京橫濱間二等室ニ電氣煖房ヲ裝シタリ、貨車ニ就テハ鐵道國有以前ニ於テ七噸車ヲ基準トシ其實容積七百五十八立方呎ナリシカ明治四十四年度以降車幅五呎ヲ増シ九噸車ト爲シ八百〇一立方呎ノ實容積ヲ有セシメタリ、此形式ノ貨車ニシテ大正元年以後ノ製作ニ係ルモノハ凡テ臺框ヲ鋼製トシ其強度ヲ増加シタリ、大正二年度以降更ニ十噸車ヲ製シ其臺框ヲ長サ二十三呎ニ擴大シ軸距ヲ十三呎ニ延長シ三年度ニ於テハ車體ノ高サヲ増シ其實容積ヲ一千二百八十二立方呎トシ更ニ四年度ニ至リ十五噸車ヲ製シ其實容積ヲ一千三百六十八立方呎トセリ、大正八年度ニ於ケル有蓋十五噸車ノ數ハ五千七百七十三輛ナルモ有蓋車ノ過半ハ尙ホ八噸車ニシテ其數同年度ニ於テ七千二百二十四輛ヲ算ス、無蓋車亦大正三年度以降荷重十五噸ヲ以テ製セラレ其實容積六百五十八立方呎ニ及ヘリ、其數石炭車ヲ除ク、大正八年度ニ於テ五千五百七十二輛ヲ算シ從來無蓋車ノ大部分ヲ占メタル九噸車ハ同年度

ニ於テ三千五十六輛ニ減退セリ

石炭車

雪掻車

貨車ノ特殊ナルモノハ石炭車、雪掻車等ナリトス、石炭車ハ主トシテ鐵製底開四輪車ヲ用キ其容量九噸又ハ十三噸ヲ最多トスルモ別ニ鐵製側開四輪「ボギー」二十四噸車アリ、明治四十四年以來北海道線ニ於テ之ヲ使用ス、其車體全長二十八呎六吋、最大幅八呎十吋八分ノ三、最大高九呎九吋、兩側ノ高サ八呎四吋、全輪軸距二十一呎四吋ニシテ大正八年度ニ於テ其輛數四百三十二ヲ算セリ、雪掻車ハ「ラッセル」式四輪「ボギー」車ニシテ排雪翼及下部排雪器ヲ有シ長サ三十六呎三吋四分ノ三、全輪軸距二十五呎六吋ナリトス、大正元年度以降札幌工場之ヲ製作シ八年度ニ於テ北海道線ニ二十二輛ヲ備ヘタリ、外ニ他線ニ於テモ尙ホ三十二輛ノ雪掻車ヲ有セリ、其構造亦「ラッセル」式ナリトス

客貨車ノ製作

客車貨車ニ關シテハ鐵道院工場專ラ其修繕ニ從事シ新製ハ主トシテ私設工場ニ委スルノ方針ヲ取リ唯例外ノ場合ニ於テ鐵道院工場亦之ヲ負擔スルコトアリ、而シテ客車貨車ヲ鐵道院ニ供給スルモノハ汽車製造株式會社東京支店、株式會社川崎造船所兵庫分工場、日本車輛製造株式會社、天野工場等ニシテ其供給力ハ毎年客車約二百輛貨車二千輛ナリトス

車輛ニ關スル基本規格

鐵道國有以後車輛ニ關シ諸種ノ基本又ハ規格ヲ定メ以テ工作上ノ統一ヲ圖レリ之カ爲發セラレタル規程頗ル多シト雖其主要ノモノヲ舉クレハ明治四十二年十月二十三日總裁達新製客車ノ乘客座席標準寸法、四十三年四月八日達客貨車基本車軸、大正五年五月二十三日達ニテ廢止、同年四月十四日達機關車及客貨車用外輪ノ種別符號及寸法、大正四年三月五日廢止、同年八月六日決裁客車郵便車手荷物車工事仕様書、四十四年四月改正アリ、同年九月三十日達車輛塗色及標記方式、四十四年十月ヨリ大正七年十一月マテ該達中數回改正アリ、四十四年一月十六日達車輛稱號規程、四十四年二月ヨリ大正四年六月マテ該達中數回改正アリ、大正三年二月十三日達車輛部分品工作用標準鐵材ノ規格、四年三月五日達車輛用緩衝器及其部分品基本、四年七月、七年九月該達中改正アリ、同日達車輛用聯結裝置ノ基本及其部分品ノ使用限度寸法、大正四年九月ヨリ六年七月マテ該達中數回改正アリ、五月二十三日達客貨車用車軸ノ種類、稱號、寸法及負擔力ノ件〔六年四月該達中改正アリ〕、同年九月十三日達機關車部分又ハ部分品ノ基本、六年七月、七年七月該達中改正アリ、六年九月十四日達車輛用外輪ノ寸法等ナリトス、是等ノ規定ハ形式及實質上ノ統一ヲ旨トシ爾來機ニ臨ミ修正ヲ加ヘ以テ改善

寸十三 離モ草ナリ
末ニ號モ全邊五千百
離モ柄ノ大五八半更
寸半ニモモ車脚離離
離器ノ高セ(蓋)二尺十
高セ十二尺二寸離離
尺離離八尺十一寸離
寸六寸離是セ二十三
百六十八立立尺自重
離容積十三離一千三
離蓋ニ斜リ荷重十五
料先會插天裡工離、
尺尺車工離汽車離蓋、
本車離會插川離蓋離
ニモ大五四半以對日
離離左、亦蓋貨車ニ

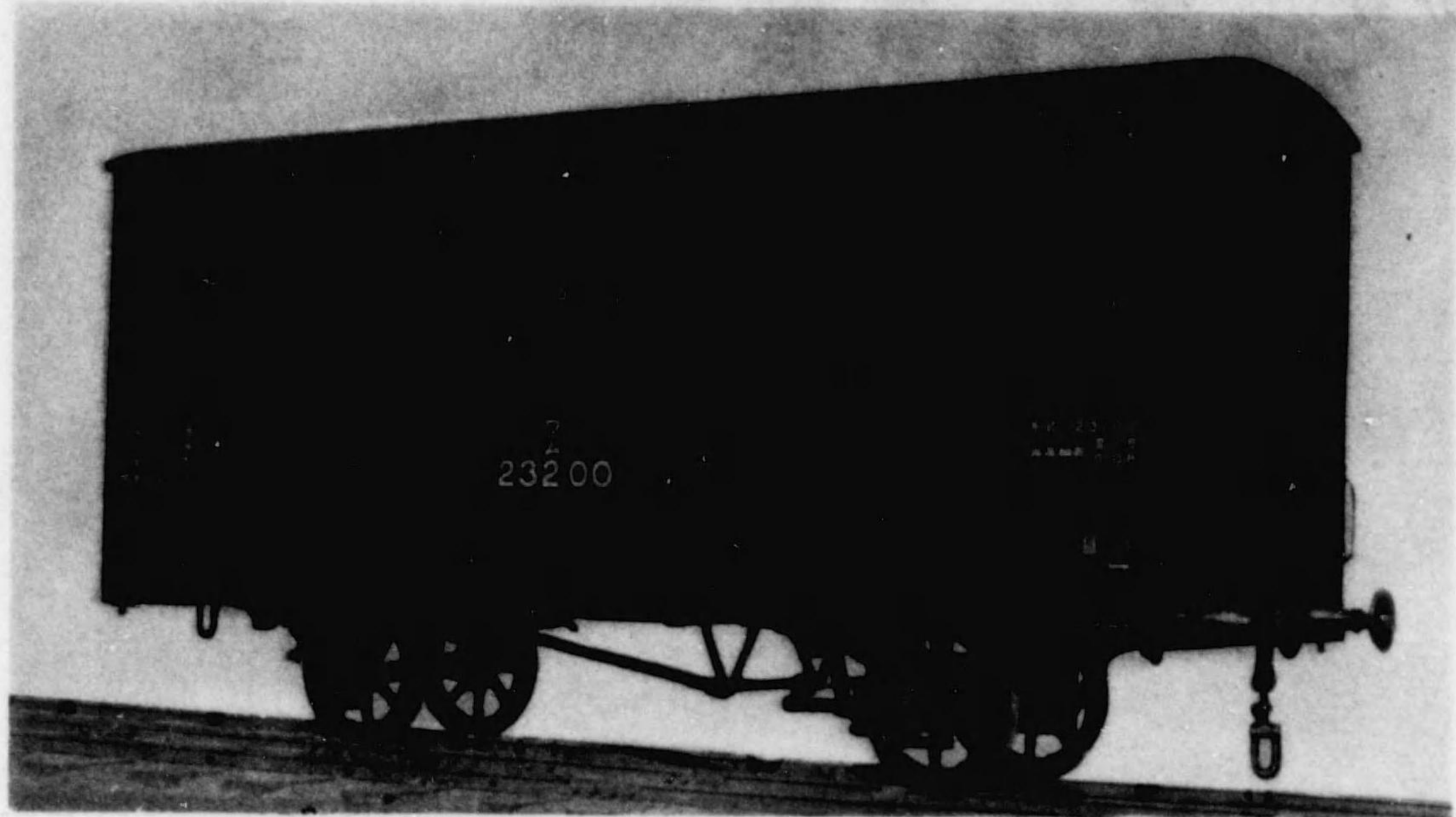
寸百二十 寸離モ草ナ
更末ニ號モ全邊三千
十一寸イ尺大五八半
離離器ノ高セ(蓋)二尺
六寸離自重六六寸離
寸尺寸離離高セ八尺
是セ十八尺一四半離
離五百四十五立立尺
用尺荷重十三離實容
車ニモモ此此離ニ對
離、尺離離離開尺離
尺尺車工離、離蓋ニ
蓋料先會插川離蓋離
大五二半以斜汽車離
炎車

四百三十二 離モ草ナ
八半更末ニ號モ全邊
半一車セリイ尺大五
一四半ニモモ四離本
離離器ノ高セ(蓋)二尺
尺離自重一四二〇離
八尺十寸離高セ此尺
尺是セ二十六尺離離
四離實容積一千立立
寸ハニモモ荷重二十
非荷蓋離ニ對用尺離
車工離ニ號モ離蓋ニ
先會插川離蓋離尺
大五二半汽車離蓋料
離離百炎車
離離二十四

蓋貨車
十五離離百

離離百開尺

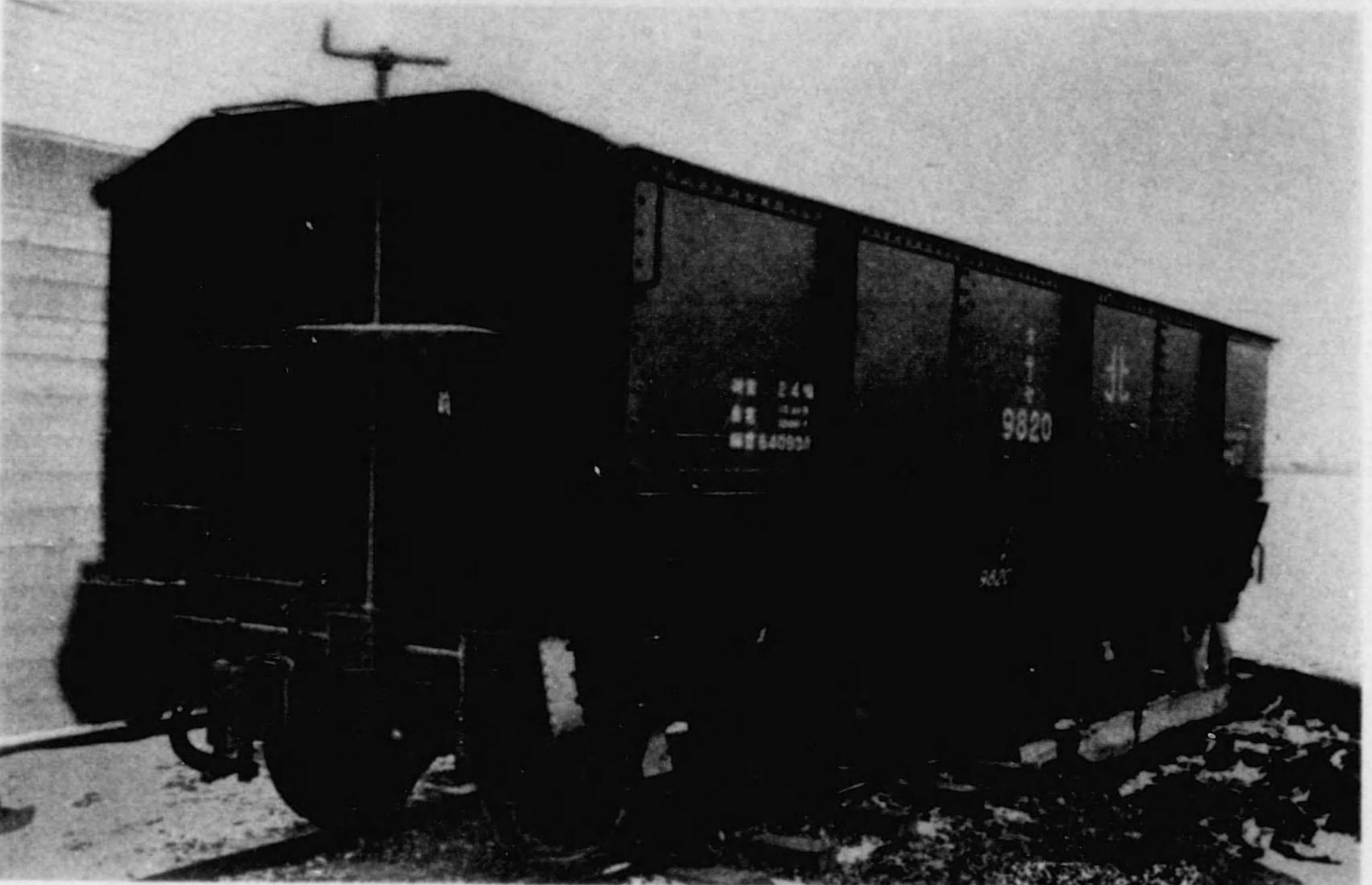
離離百炎車
離離二十四



十五噸積有蓋貨車



鐵製底開石炭車



鐵製二十四噸積石炭車

十五噸積有蓋貨車

最新式ノ有蓋貨車ニシテ大正四年以後日本車輛會社川崎造船所兵庫工場汽車製造株式會社天野工場ノ製造ニ係リ荷重十五噸容積十三噸一千三百六十八立方呎自重七六七噸長サ二十三呎餘幅八呎十一吋餘高サ十二呎二吋餘緩衝器ノ高サ(盈)二吋十吋半ニシテ車側制動機ヲ附ス大正八年度末ニ於テ全數五千七百三輛ヲ算セリ

鐵製底開石炭車

大正二年以降汽車製造株式會社川崎造船所兵庫工場ノ製造ニ係レル鐵製底開石炭車ニシテ九州線ニ使用ス荷重十三噸容積五百四十五立方呎長サ十八呎一吋半幅七呎七吋餘高サ八呎六吋餘自重六六七噸緩衝器ノ高サ(盈)二吋十一吋トス大正八年度末ニ於テ全數三千七百二十七輛ヲ算セリ

鐵製二十四噸積石炭車

大正二年汽車製造株式會社川崎造船所兵庫工場ニ於テ製造シ北海道線ニ使用スルモノニシテ荷重二十四噸容積一千立方呎長サ二十六呎餘幅八呎十吋餘高サ九呎九吋自重一四二〇噸緩衝器ノ高サ(盈)二吋一吋半ニシテ四輪ボギー車ナリトス大正八年度末ニ於テ全數四百三十二輛ヲ算セリ



ノ必要ニ應シタリ、就中客貨車用車軸ハ鐵道國有當時一百有餘種ヲ有シ之カ修繕及取替ニ少カラザル不便ヲ感シタリシヲ以テ四十三年四月之ヲ統一シ負擔力七噸及十噸ノ基本車軸ヲ制定シ以テ之ヲ統一シタリ、又車輛聯結裝置ノ方式ハ北海道以外ノ各線ニ在リテハ螺旋及連環聯結器ヲ用キ其寸法區々ナリシヲ以テ鐵道國有以後之カ統一ヲ圖リ其基本ヲ制定セリ、而シテ北海道線ニ在リテハ中央自働緩衝聯結器及「ピンリンク」式ヲ併用セシカ國有以後悉ク之ヲ中央自働緩衝聯結器ニ統一シタリ、又制動機ニ關シテハ國有以前官私鐵道トモ貫通式真空制動機ヲ採用シ獨リ北海道炭礦鐵道ノ「ミウエスチングハウス」式壓搾空氣制動機ヲ有シタリシモ未タ廣ク該式ノ設備ヲ爲スニ及ハズシテ國有ト爲リ制動機統一ノ必要ヨリ遂ニ之ヲ撤去シタリ

車輛費及車輛修繕費

車輛ノ新製ハ資本勘定ニ屬シ建設費中車輛費ノ目ヲ設ケ明治四十年ヨリ四十七年度ニ至ル豫算總額ヲ一千四百九十萬八千七百四十七圓トセシカ爾來屢々繼續年限ヲ延長シ豫算額ヲ増加シ大正四年度以降七年計畫ヲ立ツルニ際シ之ヲ大正十五年度マテ延長シ總額ヲ二千九百九十九萬三百七圓トシ六年度ニ於テ更ニ増シテ三千五百五十六萬五千三百七十七圓トシ七年度ニ於テ之ヲ十七