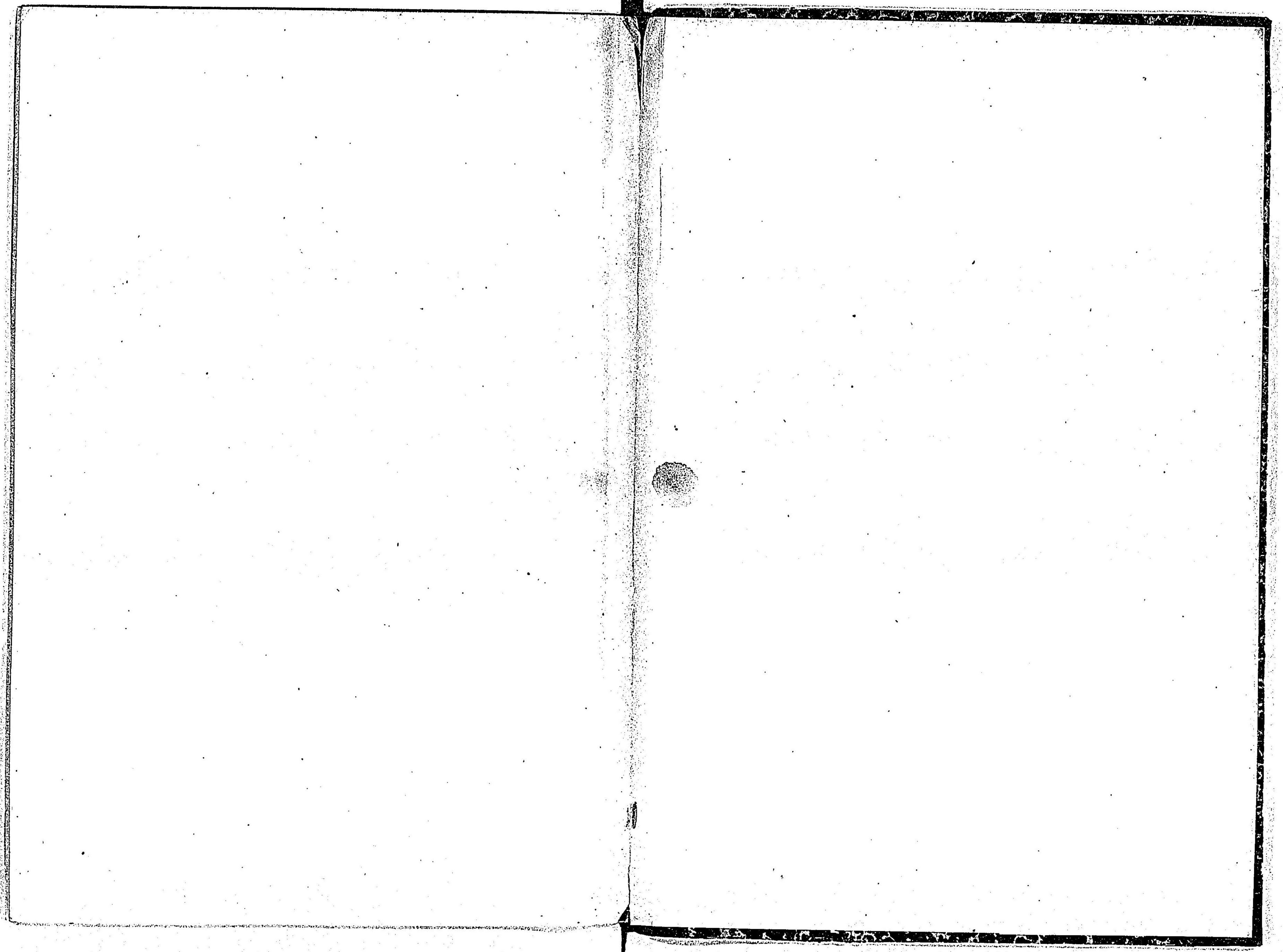


法

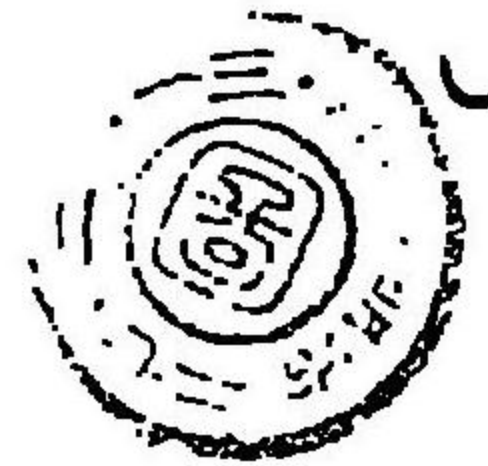
108

山陰山陽聯絡鐵道中央線採用の理由摘要



山陰山陽聯絡鐵道中央線採用の理由摘要

(岡山起點津山勝山倉吉經過境に至る鐵道)



○聯絡の三豫
定線
○第二横貫線

○線路 鐵道布設法に山陰山陽聯絡線として豫定するもの三條あり
第一 姫路より生野若くは笹山を経て舞鶴又は園部に至る鐵道若く

○第二横貫線

は山より福知山を經舞鶴に至る鐵道
近傍より鳥取に至る鐵道東方線又は岡山より津山を經て
米子及び境に至る鐵道中央線若くは倉敷又は玉島より境に至
る鐵道(西方線)

○第三横貫線

より濱田に至る鐵道
此に論ぜむとする所のものは前文第二に相當する聯絡線の利害にして

其採用せむと欲するものは中央線即ち岡山より津山勝山倉吉を經て米
子及び境に至る鐵道是なり

○中央線の由來 斯線の布設を企てられは鐵道布設法に始まりに
あらず遠く數年前岡山及び沿道有志の布設計畫熟し線路の測量を了り

○中央線の第
一私設計畫の
りしと

○中央線の官
設計書
○中央線の政
府實測

○政府のア
プト設計
○アプト式を
用ゆる當局者
の意見

○アプト式に
對する世の非
難

○中央線の有
志家實測

○中央線の
新線路

○新線路經過
地の模様
○全くアプト
式を要せず
○中央線第二
の私設計書

○實業家中央
線に着眼する
久し

○陰陽兩道鐵
道の大方針

○兩道鐵道完
成後の利害

○兩道東方の
聯絡

○兩道西方の
聯絡

○兩道中央の
聯絡

乗客荷物の調査成り京坂實業家の賛成ありて私設出願の準備中偶鐵道
布設法の發布あり陰陽聯絡線の一として掲げ、しかも第一期布設の中に
あり而して去年鐵道廳の斯線を實測するや津山以北に二線あり甲線は
津山より人形越を過ぎ倉吉に出で東方線と等しく米子及び境に至り乙
線は津山より勝山に出で國道に沿ひ根雨を経て米子及び境に至るもの
なり此二線は長短あるも共に國境に於て勾配の急なる處あるを以て當
局者は隧道に依て通ずるの道あるもアプト式を用ふる方便益なりとの
見込を以て設計せり蓋しアプト式を用るも停車場の位置と地勢の關係
に由て普通鐵道と利便大差なくとは當局者の信ずる所なり然るに碓氷
鐵道アプト式の成績は停車場及び地勢の關係至難なるにも關せず創設
の爲め算外の失計あり、にも拘はらず世人はアプト式鐵道を一樣に非
難し斯線にアプト式あるを見て斥くものあるに至れり然るに第四議
會に於て比較線の決定を延期せしより沿道の有志家は議會決議の旨を
体し線路の再調査を企て技師を聘して探檢に従事し終に丙線即ち前掲
鐵道局調査の乙線路勝山より岐れて旭川の上流に沿ひ湯本中和を經、鳥
取縣下穴鳴を過ぎ倉吉に出で其より東方線と同一路を取り米子及び境

に至るものを發見し實測を終り新線路の經過する地は物産に富み漏
泉場あり勾配緩にして普通鐵道を以て優に國境を越へアプト式を要せ
ず誠に一箇の完璧たり而して今や沿道及び東京大坂實業家の手に於て
私設の計畫熟し出願の日も遠きにあらずと聞く此に殊に斯線の由來を
説くは將來好望を荷ひ私設として充分の利益あるを夙に實業家の銳眼
に認められしを紹介し幾多鐵道線路が鐵道布設法に記せられ俄かに沿
道有志に由て噴々せらるゝものと異なることを告げむ爲めなり

○聯絡の目的 陰陽兩道鐵道の大方針は鐵道布設法の明示する如く兩
道に各一條の縦貫線を敷き更に三個の横貫線を以て兩道を聯絡すると
其宜しきに適ふものとす今や陰陽聯絡線の利害を云ふものは他日此大
方針に則り全線完成後の利害を考察せざるべからず此注意を以て考察
するに山陰鐵道縦貫線は東舞鶴より起り豊岡鳥取松江濱田を経て山口
近傍に至ると布設法の明定する所此線と山陽鐵道縦貫線との東方に於
ける聯絡は土鶴線の規定あるのみならず業に已に播但鐵道の姫路より
舞鶴に達する私設の許可あり西方の聯絡としては廣島より濱田に至る
ものあれば中央の聯絡は此兩間に於て要地を經過するものを採用する

○誤て東方線
を取りし時の
結果

○西方線は如
何

○一種の偏見
論

○右駁論

○神坂の繁盛
は山陽四國九
州の關係に原
因す
○中央線は山
陽四國九州の
運輸に最も便
なり

と誠、に適當なるを覺ゆ。中央線は名の如く比較線中の中央にあるのみならず、實に陰陽全道の中央にありて過ぐる所は他に得可らざる名區要地を串通し、山河の形勢自ら利便を享くる關係地、廣く左れば聯絡線の目的に適ふもの此上に出づるものなきは、詳説を要せず。若し誤て東方線を採用らば、全線完成の曉、單に姫路、鳥取間の聯絡に止まり、其必要なのみならず、播但、土鶴と併せて、姫路近傍に幾多の線路を鳩め、爲めに中央の聯絡を欠き、腹部要地の運輸を空しくするに終らむのみ。又西方線は單に地圖を以て云はざる全道の中央にあるが如きも、山河の形勢は鐵道布設に適當せず。隨て國家經濟に於て、又鐵道經濟に於て、益する所なきは、別項に論ずる如し。而して世間一種の偏見者あり、動もすれば、東方線は山陰地方より神坂に近きを以て採用すべしと唱道す。然れども聯絡線の目的は、兩道各地の交通を圖るにあり、之を是れ顧みず、他の都府に近きを以て云々するは、聯絡の目的を忘れたるの致す所。通論にあらざる、殊に神坂の地繁盛の原因を仔細に吟味せば、山陽、四國、九州各地に對する商業上の關係にあり、果して然らば、中央線を利用し、岡山に接する九幡港より、四國九州に對する往を計り、山陽鐵道に依て、山陽諸國との交通を企て、以て物産を集散し、以

○山陰の貨物
を神坂に送る
に中央線の運
賃低廉ある理
由

○山陰鐵道播
但鐵道完成後
の觀察

○三比較線起
點の優劣
○經過地の優
劣

て旅客を運輸するは、反て徑捷にして、物貨需用者の多分は大に便利を得べし。而して神坂及び其以東に對しては、稍々迂回に屬し、荷物の輸賃嵩むに似たるも、是必竟皮相の觀、深く實際を究めざるものなり。試みに見よ、神戸、岡山、九幡港の間は、海運の便、海内無比、競争常に絶へず、舳艫相含み、白帆、黒烟に接し、運賃隨て低廉を極め、山陽鐵道會社の如き、此間に於て、常規を施し、難く海運と競争して、運賃を低下せり。左れば、山陰地方の貨物を神坂及び其以東に運輸するに於て、中央線に依るの僅少なる迂回は、却て運賃少なきの實を顯はすと疑なく。但た速達を貴ぶ旅客に至ては、一時間餘の速達あるべきも、此一利を以て他の大利を没すべし。況むや他日、山陰鐵道播但鐵道完成の日は、山陰東部は此線に依るべきを以て、所謂旅客速達の便を享くるは、山陰の一部分に止るに於てを要するに、陰陽聯絡の目的と、陰陽兩道豫定線完成後の利害より、討究せば、中央線の他線に優る喋々を要せざるなり。

○國家經濟 上より觀察するに、三比較線中、起點に就ては、姫路、倉敷は諸般の點に於て、岡山に若かさるは、萬目の認る所。詳説を要せず。又中間停車場に就ても、東方線には一の指示すべき著名なる地なく、西方線には唯一

○聯絡の終點
○東方線主張者の看察する鳥取

○鳥取市の實況

○鳥取は逐年人口千人前後を減ず

の高梁あるの外、絶て見るべきの地なく而して唯一の高梁を取て之を中央線の津山に比較するに人口、物産、商業、近接地の面積等其半にだも達せず。猶ほ進むで聯絡の終點たる鳥取、倉吉、米子を調査するに鳥取は名に於て大に於て倉吉、米子は實に於て盛なり然るに鳥取は山陰道の中心都府にして繁榮地なるが如く、東方線主張論者は唱へ土地不案内者往々斯く誤信するものあり、如此誤想を以て線路を判定せば何人か誤斷に陥らざらむ。請ふ以下鳥取の實況を示さむ。鳥取縣着近調査の統計書を見るに左の如く。

鳥取市

年度	管外(出寄留管内)	管内(出寄留管外)	管内より入寄留	管外より入寄留	増減
廿一年	一、七七二	一、三二七	七二七	一、二九八	減 一、〇八四
廿二年	一、八八九	一、三五六	八三一	一、四三二	全 九八二
廿三年	二、〇七〇	一、三六九	九九七	一、六一四	全 八二八

米子町

廿一年	二〇三	一五九	七五五	六三七	減 一、〇三〇
廿二年	二三二	一九四	九八八	七二一	増 一、二八三
廿三年	二二六	一三一	九五七	七八八	全 一、三二八

倉吉町

廿一年	一一九	一三三	二七一	六五五	増 六七四
廿二年	一三八	一七七	三二二	七六七	全 七六四
廿三年	一四五	一八〇	三一三	七六四	全 七五二

一己人所有公債證書増減表

年度	地名	鳥取市	米子町	倉吉町
廿一年		一七九〇二五	三、二七〇	四二〇
廿二年		一五七、三八五	四、〇七〇	六三〇
廿三年		一四七、九八〇	五、九二〇	五三〇

○鳥取の富逐年減少し米子倉吉増加の實況

○倉吉の人口増加

○米子の人口増加

○鳥取は二十五年以内に人影を絶つ

○鳥取舊時繁盛の原因

○鳥取現時衰頹の原因

○或人鳥取の評

右の表に據れば鳥取市は年々人口千人前後を駈り出して減少し米子は年々千二百人前後倉吉は年々七百人前後を共に吸入して増加す千人の人口大數にあらざるが如きも二萬四千人強の鳥取市にして年々千人の減員は少數と云ふべからず若し此比例を以て減せば廿五年を出でずして鳥取市に人影を止めざるの結果を生ず凡う物には定度あれば鳥取市に人影を絶つに至らざるは明かなりと雖も漸次衰頹を顯はすは掩ふべからざるの事實とす又已人富の分量を觀察するに所有公債證書の蓄い年次減少し米子及び倉吉の逐年増加に反比例の様あるは共に鳥取市の衰頹を知るに足るべし蓋し鳥取市が山陰僻陬の地に在て一市を爲すは古昔三十二萬石大名の住地にして官祿に衣食する幾多士族の居を占め此等大名士族の需用品を供給する御用商人の集りたるに由る必竟封建人爲的都市にして商工業の發達に伴ひ發生したる地にあらず故に一朝士族の食祿を失ふてより商工亦自立する能はず年々人員及び富の分量を減する深く怪むに足らざるなり或人鳥取を評して曰く恰も兵隊屯營の爲め一時繁盛を裝ひしが如し今や大名廢せられて兵隊去りたるに同じ其衰頹を呈する素より其所なりと酷評の如きも大に似たるものあり

○鳥取の衰頹を鐵道に依て挽回せんとする論

○右駁論

○鐵道を以て貧民救助と心得べからず

り此由來現状を察せず漫に鳥取を以て山陰の繁盛地となすは不明の誹を免かれざるべし然るに東方線主張者は曰く鳥取市は古來有名の都府なるに近時漸々衰頹を呈す今にして鐵道を布設せざれば此の都府は終に衰滅に歸せむ故に他の比較線に非常格段の利益あるに非ざれば鳥取市に直接關係ある東方線を採らざるべからずと嗚呼何ぞ迷へるの甚しく國家を思はざる一に此に至る夫れ鐵道の布設は國家が國家の利益の爲め布設するものなり吾輩比較線を論ずる眼中姫路なく岡山なく倉敷なく何ぞ鳥取津山高梁を挾まむ其の時に此等の地を説くは一に國家利益の多少を算せむ爲めのみ若し論者の意に従はば鐵道を以て一種の貧民救助策となすものなり四千萬人民の膏血を以て一の鳥取市に私するものなり國家を思ふもの豈如斯くて可ならむや吾輩以上の覺悟を以て三線の間愛憎の意を用ひず好惡の心を挾まず虚心平氣國家經濟上の觀察を遂ぐるに去年政府調査の結果は左の如し

線	路	鐵道利用者の利益	資本に對する總益の割合
東方線		四七八八七九圓	〇七四四

○如何に中央線が利益多きかを看す

○新線路は利益更に大なる理由

○北海は敵艦來襲の患なし

○聯絡線は兵馬輸送を目的とす

○東方線軍事に適せず

○紀淡海峽事あるの日を想像せよ

○西方線軍事に適せず

中央線	五八〇、九五六圓	一〇三三
西方線	四一二、二二六圓	〇六二四

然れども去年政府の調査せし中央線と此處に論ずる中央線とは國境越に差ありて中央新線路が新に得る利益を加算すれば鐵道利用者の利益は前記政府調査額より遙に増加すべし又資本に對する總益は前記の理由を以て増加し尙且政府調査の工費は六百八十萬圓強なりしが新線路は工費六百五十萬圓にして三十萬圓強の減額なれば其利益割合は著しき増加を顯すべし是に由て之を觀れば國家經濟上三比較線中にて中央線の最優等なるを知了するを得べし

○軍事上 山陰の海岸は淺沙巉巖にして敵艦の近接すべからざるは軍人社會の定論なれば陰陽聯絡鐵道は軍事上左まで必要ならざるに似たり故に此點に於ては深く論辨を費すを要せず時に必要あらば敵艦襲來の防禦にあらずして各大隊區の兵馬輸送にあり抑も姫路は大坂分營地にして東方線は起點を此處に發す兵馬輸送の爲めには東方線に限るか如きもろは事實を知らざるの言なり蓋し紀淡の海峽は敵艦防禦の要地

敵の襲撃を試みる亦此に在り若し一朝紀淡海峽に事あるの日は姫路近傍は兵馬倥偬宣戰區域の地たり此際に於て後軍の屯營すべき處は土地廣く徵發物多き姫路以外の地たるを要す陰陽聯絡線を軍用に供するは實に此時にあり中央線は其起點たる岡山は勿論津山久世勝山等至る處繁盛の要地を有し地盤廣く徵發物に富む國防上中央線を推す故なきにあらず而して西方線は地盤狹く徵發物に乏し又論ずるに足らざるなり

○鐵道經濟 鐵道經濟は多くは國家經濟上の結果と相伴ふ中央線が如何に東西兩線に増して利益あるやは前陳せし如く最早餘蘊なかるべきなり然れども更に鐵道經濟に就き官廳の調査材料に基き各問屋仲買旅人宿等の實蹟を参照し又各停車場の經濟區を定め鐵道運搬以外の荷物を算し運輸競争の模様をも推究し一に鐵道局調査の方針に則り査定する所に依るに中央線の收入及び純益は左の如し

收支豫算書

貨物噸哩

上り 千百七十一萬九千九百十四
下り 三百六十七萬千二百六十二

計 千五百三十九萬三千十五
 乗客哩 千六百九十八萬八千六百二十二
 貨物收入

上り 四十八萬三千七百四十一圓
 下り 十八萬七千四百四十九圓

計 六十七萬千九百九十圓

乗客收入 十六萬六千八百八十六圓

總計 八十三萬八千七十六圓

總收入

内

一金二十五萬四千八百八十七圓

總支出

内譯

金四萬七千二百四十六圓

運輸費

金九萬二千四百四圓

汽車費

金九萬千七百廿九圓

線路保存費

金二萬三千八百八圓

總係費

差引金五十八萬三千八百八十九圓

利益

附言

此豫算書中貨物噸哩は貨物各階級を通算したるものを掲げ、其賃錢は各階級に就き算出したるものを合算して掲ぐ又營業費は一定の法則に依り技師の算出したるものなり

右は中央線に於て鐵道經濟として有する利益にして他線の及ぶ所にあらず而して他線には此の如き精確なる調査あるを知らざれば去年政府調査の鐵道純益比例を示して中央線の優等なる一斑を顯はさむ

鐵道局調査鐵道純益

東方線	一一二六一九	每一哩	〇一四二
中央線	一二二六八五	全	〇一八〇
西方線	一〇六二〇三	全	〇一二八

○如何に中央線の鐵道純益多と歟を看よ

○新線路は更に利益大なる理由

單に此表に依るも中央線の純益最も多し而して新線路は倉吉以西米子近傍に至る乗客貨物を乗載し得るを以て東方線純益の三分の一弱は中央線の純益に加里勝山以北國道に沿ふて米子に至る間は假令線路の通過なきも地勢自ら勝山又は米子停車場に據て中央線を利用するものなれば線路變更の爲め失ふ所なし左れば中央線が他に優れたる鐵道經濟上好果ある疑ひを容れざるなり

○工事の難易[◎]は歸する所興業費の多少と同一問題にして甲は勞力に就て云ひ乙は金錢を以て云ふに過ぎず故に三線中何れが工事に困難なるやは別項工費の多少を檢せば明にして此に數百言を重ねるの要なく然るに東方線主張者が動もすれば中央線は工事困難なりと稱す請ふ讀者左表を見よ

地勢表抜寫

東方線	最急勾配	三十五分の一	古町智頭間
	最小曲線の半徑	十五	姫路古町間
		十五	鳥取境間
中央線	最急勾配	三十五分の一	湯本穴鳴間
	最小曲線の半徑	十五	岡山津山間
		十五	勝山穴鳴間
西方線	最急勾配	四十分の一	新見根雨間

最小曲線の半徑	十五	倉敷新見間
	十五	右の外二ヶ所

○工費[◎]

東方線	金七百九十四萬八千七百二十一圓
中央線	金六百八十萬七千六百七十九圓
同新線路通過	金六百五十萬圓
西方線	金八百三十萬五千五十四圓

右の内新線路は擔當技師杉山輯吉氏責任算出せしものにして確實疑ひなく他は政府調査の豫算に據る此比較を見れば中央線の工費最も少く隨て工事の容易なるを知るに餘あり

○中央線が如何に工費少なきかを看よ

明治廿七年二月八日印刷
明治廿七年二月十一日發行

非賣品

發行者

兼者

山谷虎三

東京市神田區淡路町二丁目
四番地寄留岡山縣平民

發行者

兼者

加藤慶夫

東京市麹町區內幸町一丁目
五番地平民

印刷人

熊田宜遜

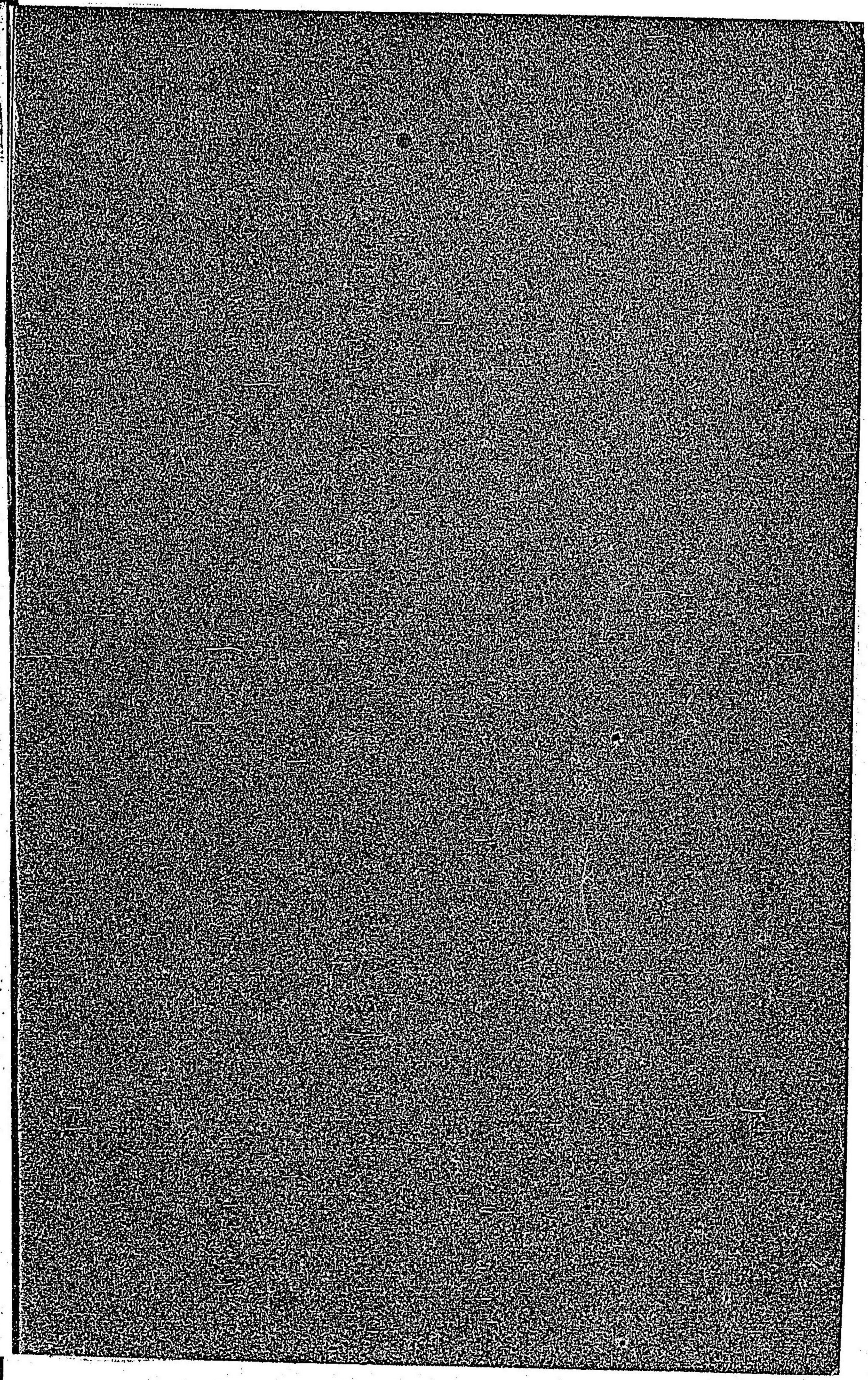
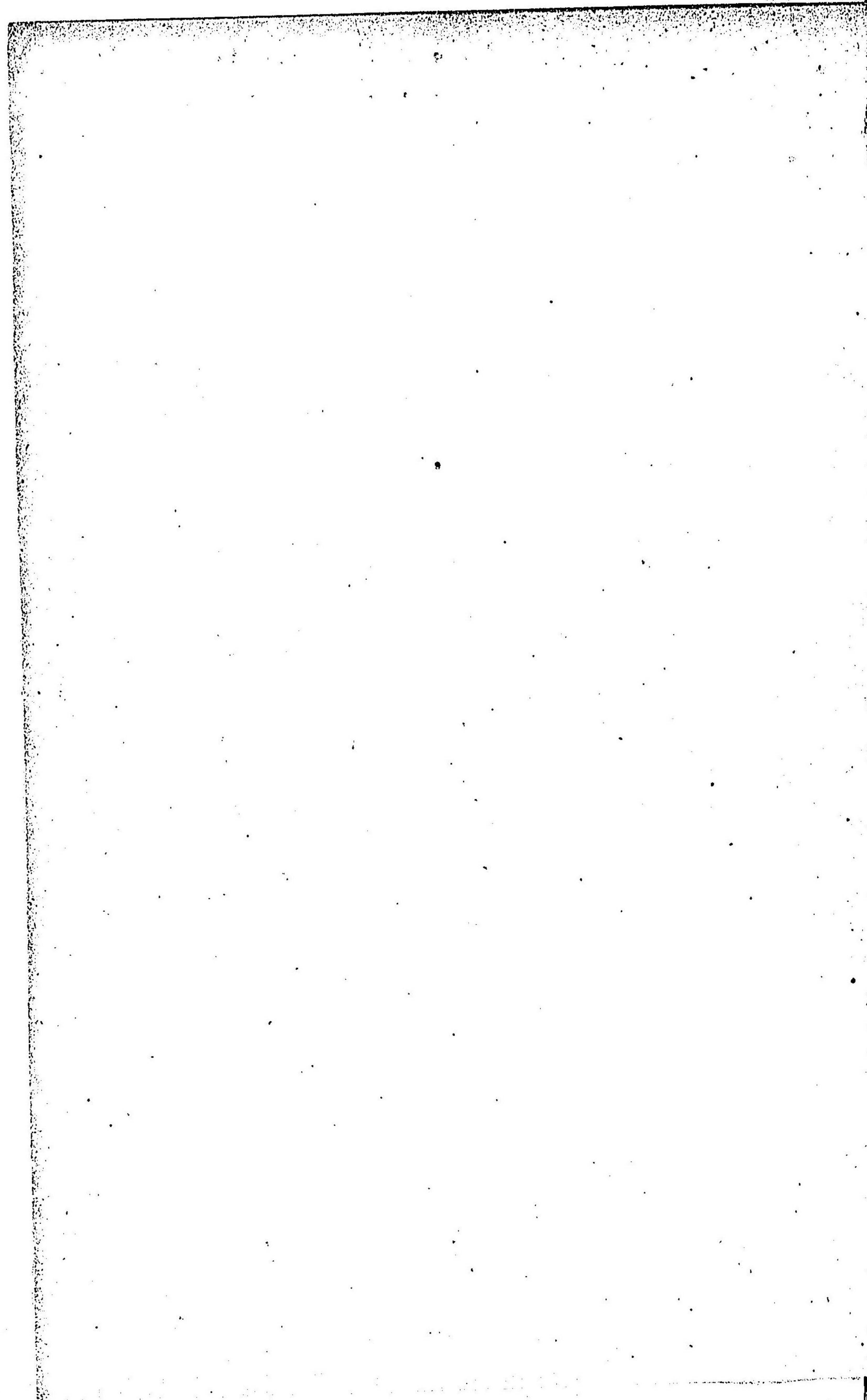
東京市神田區錦町三丁目
廿五番地

印刷所

熊田活版所

東京市神田區錦町三丁目
廿五番地





法
108

1947

法
108

301124-000-3

法-108

山陰山陽聯絡鐵道中央線採用の理由摘要

山谷虎三

M27.2

CDF-0013

