

331

151

331

151



始



331-151

國有十年

本邦鐵道國有後の施設並成績

大正
9.8.5
寄贈

「省寄贈本

本書は昨夏海外に頒布したる大正五年度英文年報特別
號 "Railway Nationalization in Japan" を翻譯せるものなり

大正九年五月

鐵道大臣官房文書課

原 序

大正五年度は本邦鐵道發達史上に重要な一時期を劃するの年たるを以て本年度年報は根本的にその内容を改めたり。鐵道國有法の發布せられたるは明治三十九年三月のことにして主要私設鐵道の買収を完了せるは翌四十年十月なりき。されば大正五年度年報は從來の年報に於けるが如くその記述を當該一年度間の成績に極限することなく、主として國有後十箇年間の發達を概觀するに努めたり。換言すれば、大正五年度の施設並成績は本書に於て試みたる國有後十箇年間の本邦鐵道發達史中に包含せられたるなり。

此期間に於て本邦鐵道は或は會計の獨立、或は歐洲戰亂の影響に依る輸送數量の激増等幾多重大なる變化に遭遇したり。是等の素因は多少統計上の漸勢を觀察するの妨となりたることなきにあらずと雖も、本報告に於て取扱ひたる資料は、財政上に於ても將又公共運輸機關の發達上より見ても最も興味ある國有後の第一期に於ける本邦政府鐵道の施設成績を概觀す

るの一助たるべきこと疑を容れざるところなり。今や鐵道國有問題が歐米諸國に於て深甚の注意を牽きつゝあるの時、本書亦この戦後の大經營に携はる人士にとりて裨益となるところあらん。

一九一九年五月

國有十年 (本邦鐵道國有後の施設並成績)

目次

第一章	國有以前に於ける本邦鐵道の發達	一
第二章	私設鐵道の買收	九
第三章	國有鐵道官制の改革と管理局制度の創設	一六
第四章	國有鐵道の會計一斑	一九
第五章	國有鐵道の建設改良計畫と其の財源	三五
第六章	國有實施後に於ける營業成績	四五
第七章	國有後に於ける鐵道網の發達	七一
第八章	車輛の増備改善	九三
第九章	運轉能率の増進	一〇六
第十章	國有鐵道運輸の概況並成績	一一八
第十一章	運輸施設の改善	一三三
第十二章	連絡船舶の運輸狀況	一五一
第十三章	運賃の改正	一五九
第十四章	國際運輸の發展	一七七

第十五章	本邦鐵道の社會及經濟に及ぼしたる影響	一八三
第十六章	新線の主要工事概況	一九一
第十七章	主要改良工事	二〇三
第十八章	東京市街線の改良工事	二三一
第十九章	東京を中心としたる都市連絡線の電化工事	二三五
第二十章	信越線碓氷峠「アプト」式鐵道の電化工事	二四九
第二十一章	客貨車設計の進歩	二五五
第二十二章	機關車	二五九
第二十三章	工場の整理	二六七
第二十四章	倉庫事務の改良	二七一
第二十五章	従事員の養成と其の能率の増進	二七九
第二十六章	従事員の待遇及救済	二八五
第二十七章	鐵道に關する理化學的研究	三〇七
第二十八章	國有實施後に於ける私設鐵道並軌道	三一九

附 錄

- 一 鐵道國有法
- 一 圖表

營業哩及資本比較	
營業收支內譯	
國有鐵道主要線旅客貨物通過數量	
營業收支並益金の割合	
車輛車輛哩並人噸哩比較	
鐵道能率の増進	
一 鐵道國有後建設改良線路圖	

國有十年(本邦鐵道國有後の施設並成績)

第一章 國有以前に於ける本邦鐵道の發達

本邦に於ける鐵道の國有は私設鐵道の合同に依る政府線の一大擴張にして我鐵道政策の根本的變革に非ず、而して之れが實現は實に創業以來三十年間本邦鐵道が不斷に進化し來りたる自然の結果に外ならざりしなり。

抑も本邦に於ける鐵道は政府初めて之れを敷設し、これが發展進歩に對しても、他の民間の近代的事業に於けるが如く、政府は常に自ら指導獎勵の任に當れり。之れ實に政府が當初より鐵道の本質の公共的獨占的なることを認めたるが爲にして、隨つて此の特種運輸機關に關する一切の事項は悉く國民的利害の見地より之を處理したり。

されば政府が一時民業助成の策を採りて私設鐵道の新設を誘掖せしことありしと雖も、素と之れ經濟上軍事上の要求に應じて比較的短日月の間に充分なる鐵道の延長を期するが爲め已む無くして採りたる手段にして、當時の國家財政状態に基ける一時の權宜に外ならず。故に當路者は他日鐵道を國有となし之れを統一するの方針を終始變ずることなく、私設鐵道の敷設を許可するに當りても、政府は常に之れが買收條件を保留し、爾後發布せし私設鐵道管理に關する法令に於ても特に重きを此點に置きたり。

表 誤 正

頁	行	誤	正
四	一二	關ヶ原大坂間八哩	關ヶ原大坂間八哩
五	五	私設鐵道敷設條例	私設鐵道條例
八	一四	鐵道犯罪罰則	鐵道犯罪罰則
三五		固定財産増減表ノ次ニ左ノ備考ヲ脱セ	
三六	六	明治二十六年度中に	明治二十九年年度中に
三七	七	八八、四五二、〇〇九圓	二七、三七九、四二九圓
四〇	六	大正六年	大正五年
四三		減價基金收入	鐵道基金收入
四三		減價基金收入	鐵道基金收入

備考 (イ) 前年度明受金ニ對スル補算高七、四〇、五八九圓(建設及改良費決算額中ニ含ル)ヲ含ム
(ロ) 前年度明受金ニ對スル補算高一〇、六六、五〇八圓(建設及改良費決算額中ニ含ル)ヲ含ム

第十八章 「東京市街線の改良工事」ニ附屬スル寫眞圖中「東京市街高架線」ノ凡例ヲ削ル

33/157

本邦に於ける鐵道敷設計畫は明治二年に始る。當時政府は東京京都神戸を連ぬる幹線及び之より分岐して横濱及敦賀に至る支線を敷設せんことを期し、之が第一着歩として經費五十萬圓を以て新橋横濱間の工事に充當したれども、財政困難にして到底出資に堪へず、民間資本家も亦新事業の前途を危みて投資を敢てする者なかりしが、偶々英人ホレーシオ・ネルソン・レーなるもの資金供給の任に當らんことを提議し來れるを以て、政府乃ち之を容れ、外債壹百萬鎊を倫敦にて募集し、英國技術者及職工等の一團の到着を待ちて、茲に甫めて新橋横濱間十八哩の工事に着手せり。之れ實に明治三年四月のことにして、次いで同年十一月神戸大阪間二十哩の起工を見たり。該鐵道の敷設に際し採擇したる軌道幅員は三呎六吋にして、此の軌幅は竟に本邦鐵道の標準軌間となるに至れり。かくて新橋横濱間の工事は明治五年九月完成を告げ、超えて七年五月大阪神戸間の竣工を見、更に十年に至り大阪京都間の工亦成る。是等の區間は實に現今の東海道本線の濫觴をなせるものなり。

此時に當り、政府は資金の調達に就き大なる困難に遭遇せり。即ち外債は最初の壹百萬鎊を以て打切りとせしに、民間の資金遽に期すべからず、剩へ佐賀の變、西南の役等相繼ぎて起れるあり、政府は焦眉の急に處するに忙はしく、前記諸線路の延長工事はこゝに一頓挫を來すに至りしなり。幸にして國內秩序の回復と共に起業公債の發行を見、政府はこゝに鐵道布設の爲參百萬圓の財源を得たるを以て、日本海太平洋連絡の目的を以て、京都大津間及琵琶湖北岸より敦賀に至る區間の建設工事に着手し、前者は明治十三年に竣工し、超えて十七年敦賀長濱間二十六哩の開通を遂ぐ、かくて敦賀は湖水横斷の汽船を介して京都大阪に連絡するを得たり。一方北海道に於ては、開拓

R Partmen

事業着々進捗し、鐵道の必要日に切なるものあり、遂に明治十五年小樽幌内間五十五哩の開通を見るに至れり。鐵道建設の第一期は是を以て終りを告げたり。全長百十五哩、總て政府の所有に屬するに至れり。

參百萬圓の財源は既に涸渴したれども、政府は他に之を補充するの途なく、しかも鐵道敷設の事たる一日も之が遷延を許さざるを以て當事者の苦慮真に察すべきものありき。是れ第二期の當初に於て政府が年來の方針を棄脱し、甫めて日本鐵道會社に其の建設經營を特許したる所以なり。

日本鐵道會社は本邦私設鐵道會社の嚆矢にして、明治十四年株式組織の下に貳千萬圓の資本を以て上野青森間に幹支線全長五百十里の敷設計畫を樹つ、實に當時の日本にありては空前の大事業たりき。政府は之れに供するに鐵道用地を以てするの外拂込株金に對し一ヶ年八分の利子を下附し、每區間運轉開始の後其の收入純益一ヶ年八分に上らざる時は、東京より仙臺までは十箇年間、仙臺より青森迄は十五箇年間、其の不足額に對する補給を約すると共に、他方に於て、建設會計賃金等業務の一切に亘り監督を嚴密にして、苟も遺漏なからんことを期せり。而して右特許契約の期間は明治十五年一月より向ふ九十九ヶ年とし、滿五十箇年後は政府に於て何時にても買收し得ることとせり。又其の工程を促進せしめんが爲に、特許契約書下附の日より六ヶ月以内に工事に着手し、七ヶ年の期限を以て全線を完成すべきことを規定せり。かくて、同會社は明治十五上野熊谷間三十八哩及熊谷高崎間二十五哩の工事に着手し、夫々十六年及十七年之が開通を見、明治二十四年、計畫全線の完成を告げたり。

是れより先、日本鐵道株式會社の營業成績一度公表せらるゝや、其の好成績は直ちに社會を發動し、こゝに鐵道熱の勃興となり、明治二十四年迄に政府の特許を得たる會社實に十五の多きを數ふ

るに至れり。就中最も主要なるものは、神戸と下關とを連ぬる山陽鐵道三百三哩、門司、長崎及八代を連ぬる九州鐵道二百七十一哩、及小樽、幌内間の官線を買受けて之を室蘭及夕張に延長すべき特許を得たる北海道炭礦鐵道等なりとす。是れ等の鐵道は總て年四分乃至八分の利子補給若しくは補助金の下附を受けて其の工を進めたり。(明治十六年より三十八年度に至る迄に政府の私設鐵道に與へたる補助金は日本鐵道の九〇三四〇九四圓、北海道炭礦の二三八四四一八八八七圓及九州鐵道の五四六五七圓等なり)

然れ共是等私設會社は國內經濟界の不景氣に逢ひて財政上の危機に瀕せしこと一再に止まらず。政府に向つて更に補給を懇訴し來るもの類々相續ぎ、遂に政府買收の問題すら論議せらるゝに至れり。かかる間にも鐵道の建設は大會社の手によりて着々進捗し、明治十四年より同二十四年に至る十箇年間に私營の下に竣工せしもの一千百六十五哩にして、同二十四年末に於ける官線全長五百五十一哩に比し、實に延長二倍以上に達したり。

翻つて此間に於ける官營鐵道の状態を見るに、政府も亦財政上の困難を免るゝ能はず、明治十五年には長濱關ヶ原間十四哩及關ヶ原大坂間八哩を除くの外工事一時中絶せり。然れども政府は東西兩京連絡の必要を感ずる事久しく、遂に同年四月中山道縦貫線の敷設を畫し、同十七年、二十萬圓の公債を起せり。政府最初の計畫は大垣より直ちに東して高崎に至り、此處に日本鐵道會社線と連絡するにあり、既に一部工事の着手を見たりしが、中山道の工事頗る困難にして前途容易ならざるものあるを認め、遂に途を平坦なる東海道に變更し、明治二十二年、東京、神戸間三百八十哩及横須賀線十哩の全通を見、又同年高崎直江津間百哩の工事は六哩を除くの外全線の竣工を告げたり。六哩の残工事とは即ち碓氷峠の難所にして、施すにアプト式工事を以てし、之れが完成は尙四年後

の事に屬せり。

吾人は既に、政府が權宜の策として採りたる民業助成の策が十箇年間に一千哩に餘る鐵道の延長を得、意想外の成果を收めしを見たり。然れ共如何にして是等の概ね短距離にして連絡なく各地に割據せる多數の私設線を一系統の下に統一し、以て其の機能を發揮せしむべきか、之れ次で當局を悩ましめたる問題にして、其の解決の第一歩は既に明治二十年の私設鐵道兼設條例となりて現はれたり。これ從來各會社と簡別的に結ばれたる契約を集成統一したるものなり。本條例に於て特に注意すべきこと二あり、即ち別段の定めなき限り政府の買收期を一齊に二十五ヶ年に短縮したること、其の一にして、爾後の新企業に對し利子補給を撤回したること、其の二なりとす。本條例は私設鐵道管理の上に許多の效果ありしこと疑を容れざるところなれども、政府年來の宿望たる國有の理想を實現せんが爲には尙未だ甚だ不充分なるを免れざりき。

産業の發達は鐵道の急設を要望する事益、切なり、然も國內に於ける線路の全長は官設私設を合し僅に一千六百哩に過ぎず。全國に亘つて鐵道網を普及せしめんには少くとも三千六百哩に達するを要す。而して新設を要すべき諸線路は概ね僻遠の地に偏在し、直ちに收益を擧ぐるの見込無きを以て民間の起業を誘ふ能はず、茲に於て鐵道國有の議漸く朝野の間に唱へらるゝに至れり。加ふるに私設會社の財政逼迫するもの續出して更に國有の氣勢を高むるあり、仍て政府は明治十四年十二月帝國議會に二法律案を提出したり、一は三千六百萬圓の經費を以て官線七百九十九哩を敷設せんとするの案にして、他は私設鐵道の買收法案なり。不幸にして兩案共に否決の厄に遇ひたるも政府は翌年再び議會に之を提出したり、而して私設鐵道買收案は再び否決せられた

るも、鐵道公債法案は大修正を経て鐵道敷設法(明治二十五年)となりて兩院を通過するを得たり。鐵道敷設法は永遠必須の線路を出來得る限り重複せざる様敷設せんとの方針を以て立てられたる大計畫を具體化するものにして、實に今日に於ても我が鐵道系統の基礎をなすものなり。本法に於て計畫せる諸線は其後數次の變更増減を経たるも、今その最初の豫定線路を擧ぐれば、中央線、北陸線、北越線、北陸線及北越線の連絡線、北陸線及奥羽線の連絡線、奥羽線、總武線、常總線、近畿線、山陽線、山陰線、山陽線及山陰線の連絡線及九州線の諸線にして、更に之を數多の建設工事區間に區分し、第一期豫定線路は起工の年より十二ヶ年以内に完成せしむること、せしが其後新線の追加と共に期間を二十五ヶ年に延長したり。

本敷設法は政府に第一期豫定線工事費に充つる爲六千萬圓を限度とし漸次公債を募集するの權能を附與し、且豫定鐵道網の實現に必要と認めたる場合には私設鐵道を買收し得ることを規定すると共に、私設會社に該豫定線中未着手のもの、敷設を許可し得ることを定めたり。本法は又最後に、鐵道會議を組織して鐵道工事着手の順序、募集すべき公債金額及是に關する重要な諸問題につき政府の諮詢に應じ、又之を建議するの機關とすべきことを規定せり。

本法及明治二十九年北海道鐵道敷設法の定むるところに依りて政府が明治二十六年より同三十六年に亘りて工事に着手せしものは、北陸線(敦賀山間)、奥羽線(福島、秋田、青森間)、中央線(名古屋、八王子間)及篠ノ井線(篠ノ井、鹽尻間)、鹿兒島線(八代、鹿兒島間)、山陽線及山陰線の連絡線(和田山、境間、吳線(海田市、吳間)、舞鶴線(福知山、舞鶴間)及北海道の諸線にして、三十八年度迄に工を竣へしもの約九百八十哩、此の經費一億二千六百八十五萬圓なり。哩程の延長と共に複線三線の工事亦企てられ複線

は東海道線に三線はその東京市内區間に起工せらるゝに至れり。今明治三十九年三月末に於ける官設鐵道の開業哩數を示せば左の如し。

東 海 道	東 海 道	東 海 道
北 越 線	北 越 線	北 越 線
北 陸 線	北 陸 線	北 陸 線
信 越 線	信 越 線	信 越 線
篠 ノ 井 線	篠 ノ 井 線	篠 ノ 井 線
中 央 線	中 央 線	中 央 線
中 央 線	中 央 線	中 央 線
奥 羽 線	奥 羽 線	奥 羽 線
計	計	計
四〇八・三	一五四・二	一五三・六
一五四・二	一七八	二四・一
一七八	四二・一	五四・四
四二・一	一〇〇・〇	四〇・五
一〇〇・〇	四九・七	二〇・七
四九・七	三〇・二	一五三・六
三〇・二		

此期間に於て私設鐵道の工事亦著しき進捗を見鐵道敷設法に定められたる豫定線の中私設會社の建設したるもの三十八年度迄に六百七十哩に達したるが、今其の趨勢を案するに、初め明治二十七八年戰役に於ける我軍の勝利は戰後の一般經濟界に好況を齎し、鐵道事業の勃興を促し、鐵道會社の認免せらるゝもの續出したりしが、之が反動は忽ちにして來り、明治三十一年度に於て資金募集困難の爲に瓦解せし會社其數十五に及び、小會社の大會社に併合せらるゝもの相踵ぎ、明治三十年に於て六十六を數へし私設會社は、三十九年に於ては減じて三十九となり、大鐵道の時代到來の兆を示せり。即ち山陽鐵道會社は明治三十四年五月神戸下關間を全通し、日本鐵道會社は明治三十一年海岸線今の常盤線を完成して長短十七線全長八百五十九哩の線路を所有し、九州鐵道會社は筑豊興業、伊萬里、豊川唐津の諸鐵道を買收又は併合し、且明治三十年迄に當初免許を受けたる

各區間を全通し、關西鐵道會社は明治二十八年名古屋四日市間を開通し、同三十四年更に網島線を全通して名古屋大阪兩都市の連絡を完成したり。又北海道に於ては、炭礦鐵道會社は明治二十五年其の未開業線百哩餘を全通し、政府建設豫定線中函館小樽間の敷設特許權を獲たる北海道鐵道會社は明治三十八年全線百五十九哩の全通を遂げたり。かくて明治二十五年より同三十八年度に至る十四箇年間に私設會社の敷設に成りし線路延長合計二千八十二哩、明治三十八年度末に於ける私設鐵道總哩程三千二百四十八哩にして、全國鐵道網の五分の三を超ゆるに至れり。以之觀之、此の期間に於て鐵道國有運動は外見上中絶の形となりしも、實は其の成熟に至るの過程にありしを知るに足らん。果然明治三十二年再び之が復活を見たり、即ち同年二月第十三回帝國議會に於て衆議院は院議を以て全國幹線の中私設に係るものを買収せんことを政府に建議せり。政府乃ち鐵道國有調査會を設けて之を審議せしめ、翌三十三年該調査會の答申に係る鐵道國有法及私設鐵道買収法の二案を第十四議會に提出せしが、遂に通過を見るに至らざりき。茲に於て政府は時代の進運に伴ひ益々複雑となるべき鐵道業務に對し完全なる鐵道管理法を制定せんことを決意し、同年三月二法律を發布せり、私設鐵道法及鐵道營業法即ち之なり。斯くて從來の鐵道略則鐵道犯罰則並に明治二十年の私設鐵道條例等は凡て廢止されたり。

明治三十三年の私設鐵道法は之を明治二十年の私設鐵道條例に比すれば著しき進歩を示し、私設鐵道政府管理の政策は本法に於て愈々明確となり、主務大臣に新設鐵道の建設營業に關し更に大なる監督權を附與したり。本法は賃率を最高一哩二錢三等と定め賃金の制定にあたりては凡て主務大臣の許可を受くべきことを規定せり。又鐵道營業法は鐵道事業の各般に亘りて政府監督

範圍の擴張を規定したり。新法の效果は其の及ぶ所甚大にして、之に依りて初めて官設鐵道と私設鐵道との間の重大なる關係は確立せられ、兩者を一系統の下に管理して、其の公共的機關としての能率を發揮せしむるに與りて力ありき。

既にして多年の懸案たる國有案は三度世論の矢面に立たんとす。今や鐵道の國有は主義としては一般の是認するところとなりしも、果して政府管理の下により大なる能率を發揮し得るや否やの點に關して意見區々に岐れ、剩へ軍事當局者の國防の見地より此の問題に参加するあり、世論囂々たりき。然れ共期末だ熟さず、政府は財政の整理に忙はしくして新事業を顧みるの暇なく、鐵道敷設法に定められたる第一期工事さへ多大の影響を蒙るに至れり。次いで日露の開戦となり鐵道國有問題も亦遂に確然たる解決を見るに至らざりき。

以上は國有以前に於ける本邦鐵道發達の経路の概觀にして、以て鐵道國有運動が如何に多くの曲折を経たるかを知るに足らん。かくて該運動は明治三十九年三月鐵道國有法の發布と共に遂に終りを告げたり。その顛末は更に章を改めて之を述ぶることとせん。

第二章 私設鐵道の買収

明治三十七八年戰役大捷の結果興れる國家隆昌の氣運と、産業の發展に伴ふ時代の要求とは、この多年の重大懸案たりし鐵道國有問題に最後の斷案を與へたり。

交通機關の整備運輸の疎通は實に一般商工業を振作するの直路にして、個々鐵道の分立に伴ふ障礙を除却して鐵道の機能を遺憾なく發揮せしむるは、これ戰後經營に於いて急務中の最も急なるものなりき。此時に當り本邦鐵道の状態を見るに、全國鐵道全長四千八百哩中三千二百五十哩は三十八個の私設會社に分屬し而も各線概ね短距離にして相分離し、北海道より南九州に至る二千哩に足らざる主要幹線に於てすら官線私線互に交錯し、或は政府線の間間に私設線の介在するありて運輸の連絡無く、其結果材料の共通を缺き、車輛の配給を不便ならしめ、徒に冗費を重ね、運賃は不廉にして且輸送を遲滞せしむ。かゝる事情の下に於て直通運輸の充分なる發達の期すべからざる、素より論を俟たざるなり。

明治三十九年三月六日、西園寺内閣の提出に係る鐵道國有法案は、京釜鐵道買収案と共に衆議院の議事日程に上れり。政府は下院に於ける多數黨及軍事當局者の有力なる後援を得て、該法案の通過を信じて疑はざりき。鐵道國有の一般社會經濟軍事上に及ぼす至大なる利益の外に、新制度の適用によりて効果直ちに顯然たるものとして政府の列舉せしもの大略左の如し。

一、運輸の疏通

統一の結果は著しく運輸の疏通を來し、列車は自由に之を直通せしむることを得、運賃も亦一定の率に依ることを得べく、隨て毫も煩冗の手續及繁雜の計算を要せざることとなり、旅客貨物運送の便一層其の度を高むるに依りて鐵道収入の増加となり、殊に生産力發達上大に誘導となるの利便あり。

二、運賃の低減

遠距離に於ける旅客貨物の運賃は統一の結果著大なる低減を來し、大に生産力開發の動機を促かし、國富の増進に向て偉大なる効果を與ふべし。

三、設備の整齊

現在各鐵道に屬する異式の車輛及各種材料の統一に依り、各線共通使用上の利益を來し、將來運輸經營上便益を得ること鮮少なからず。

四、營業費の節約

國有統一の直接の結果として經費約百八十萬圓を節約するを得べし。これ各會社の重役及庶務會計に對する俸給及諸給等を減じ、各鐵道連帶運輸事務を省略し、設備の重複を避け、貯藏物品の數量を半減し、且全線に亘りて車輛の配給を自由ならしむるを得るを以てなり。

かくて鐵道國有案は買収會社の數買収價格等につき多少の修正を加へて遂に兩院の協贊を経て、同年三月三十一日法律第十七號を以て發布せられたり。本法の全文は之を卷末に掲げたれども、今其の要點を摘記すれば左の如し。

一、政府の管理に移すべき鐵道——一般運送の用に供する鐵道、但一地方の交通を目的とする鐵道は之を除く。

二、買収すべき鐵道——北海道炭礦、北海道日本、岩越、北越、甲武、總武、房總、七尾、關西、參宮、京都、西成、阪鶴、山陽、德島、九州の十七鐵道株式會社所屬の鐵道

三、買収期間——明治三十九年より同四十八年迄

四、買収價格——

(一) 明治三十五年後半期乃至三十八年前半期の六營業年度間に於ける建設費に對する益金の平均割合を買收の日に於ける建設費に乗じたる額を二十倍したる金額。

但會社が明治三十八年前半期末に於て運輸開始後六營業年度を経過したる線路を有せざる場合又は前述の方法により得たる金額が建設費に達せざる場合に於ては政府は其の建設費以内に於て協定したる金額を以て之に代ふ。

(二) 貯藏物品の實價を時價に依り公債券面金額に換算したる金額。

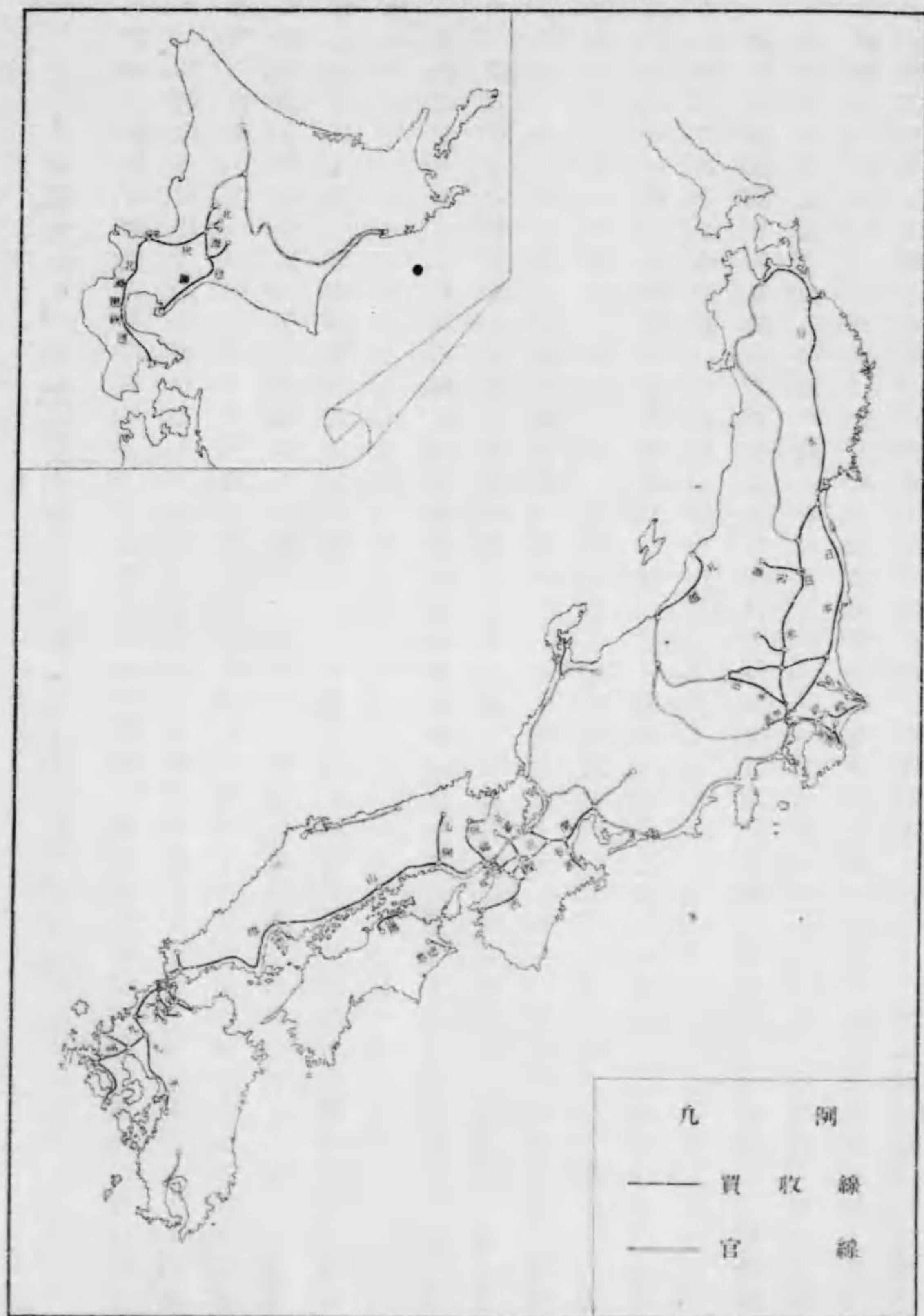
五、買收條件——買收代價は買收の日より五ヶ年以内に券面金額に依り五分利付公債證書を以て之を交付し、且政府は買收の日より公債證書交付の日に至る迄買收價格に對し一箇年百分の五の割合に相當する金額を従前の決算期毎に會社に交付す。

六、審査委員——政府は審査委員をして權利義務の承繼又は計算に關し、會社に於て異議ある時之が決定を爲さしむ。若し審査委員の決定に對し不服ある時は會社は主務大臣に訴願をなすことを得。

鐵道國有法公布の三個月後政府は之が執行機關として臨時鐵道國有準備局を設置す、逓信次官仲小路廉之が長官たり。委員の獻策を用ひて買收の期間を一箇年に短縮せんことを閣議に稟請す。初め鐵道國有法中特に買收時期を十箇年の長期に亘り規定せし理由は、一時に數億圓の公債を發行するに當り、爲に市場に於ける公債の價格を低落せんことを憂ひ、其の公債市價に及ばず影響を避けんがために外ならざりしが、其後調査の結果、其影響豫想外に微弱にして憂ふるに足らず、却つて他の一面に於て買收一日の遅延は一日の弊害を長じ、財政上大なる損失を來し、交通運輸の

發達を阻礙するに至るべきの狀顯然たるものあるを認めたるを以てなり。從來會社は設備の改良増設に付ては政府の督促ある場合と雖も、収益配當の減少を顧慮し其の實施漸行を躊躇せし實例に乏しからざりしに、今や各社の投資に對する國有法所定の買收額は之が費用を補ひて尙遙に餘りあるを見、俄かに著手施行せんとするの趨勢を示し、國有法發布以後未だ一月ならざるに、政府の認可を申請し來れる工事費一千二百十餘萬圓に達し、之を買收價格に換算すれば二千三百五十萬圓となれり。若し政府一日も速く鐵道買收を實行し、國有の後に於て政府自ら起工せば實費僅に百圓を以て辨すべき同一事物に對し、甚しきは二百九十餘圓の買收代價を支拂ふこととなり、數年ならずして買收價格は驚くべき巨額に達すべく、之に反して建設費以内に於て其の價格を協定すべき鐵道は、その改良増設の工事に支出すべき資金が其買收せらるゝ場合に當り、少くとも公債額面と其の時價との差額だけ會社の損失に歸すべき計算となるべきを以て、緊要なる設備も猶之を全ふせざるに至るべし。又既に國有の議決せられたる以上、會社は事業將來のために計畫する所なく、僅に其の現狀を維持するを以て足れりとし、儉安苟且の狀態にあるか、或は鐵道運輸の効率をも犠牲として只管一時の増收のみ計らんとするは自然の趨勢なるべく、最後に現業従事員は鐵道買收と共にその地位に如何なる變動を來すべきやの懸念なき能はず、此の不安の念の職務上に影響するに至らば、前述保存修理の懈怠と共に鐵道業務發達上由々しき大事と云はざるべからず。かくて期間短縮案は同七月二十日閣批を得、三十九年十月より四十年十月迄の間に十七會社の買收を完了するを得たり。之と共に兼業の引繼亦之を了し、買收鐵道の職員に關しては隨意其職に止まるの自由を與へたり。豫期の如く會社より買收價額の決定に關し種々要求する所ありし

買収私設鐵道線路圖



も幸に和協的交綫の下に解決を告げ、一の審査委員を煩はしたるものなかりき。かくて本法規定の算出法によりて買収價額の決定を見たるもの九相互協定によりしもの八、茲に鐵道國有は解決を告げたり。

今その買収鐵道の哩程、買収年月、並價額を掲ぐれば左の如し。

鐵道名	買収年月	哩程	買収價額
北海道	明治三十九年十月	二〇七	三〇、九九七、〇八
北越	明治三十九年十一月	二七	一四、五九、五七
武蔵野	明治三十九年十二月	六五	一〇、〇〇、〇〇
甲斐	明治三十九年十二月	三五	一〇、〇〇、〇〇
山梨	明治三十九年十二月	五	一〇、〇〇、〇〇
岩手	明治三十九年十二月	三六	一〇、〇〇、〇〇
西九	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
北九	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
關西	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
參事	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
北關	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
武西	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
宮西	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
都道	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
總島	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
尾島	明治三十九年十二月	四	一〇、〇〇、〇〇
合計		二八五	四八、〇〇〇、〇〇〇

備考 * 印を附せるは兼業に對する買収價額を示す
更に買収したる十七私設會社に屬する線路圖を示せば左の如し。

第三章 國有鐵道官制の改革と管理局制度の創設

官線の經營は鐵道國有以前にありては逓信大臣の管轄に屬し、中央集權主義に據りて行はれたり。該制度は官線の未だ短少なりし時代にありては比較的良好なる成績を擧げ得たりしも、鐵道國有の實現と共に全國に亘る大鐵道を悉く經營管理するに至りて、其の地方機關の權限狭小にして殆んど事毎に中央本部の指揮命令を要する該制度の全然不適切なるを認めたり。然れども、當時北海道及九州に部分的分權制度を創設せし外、大體舊制を踏襲し、未だ大改革を斷行するの運に至らざりき。

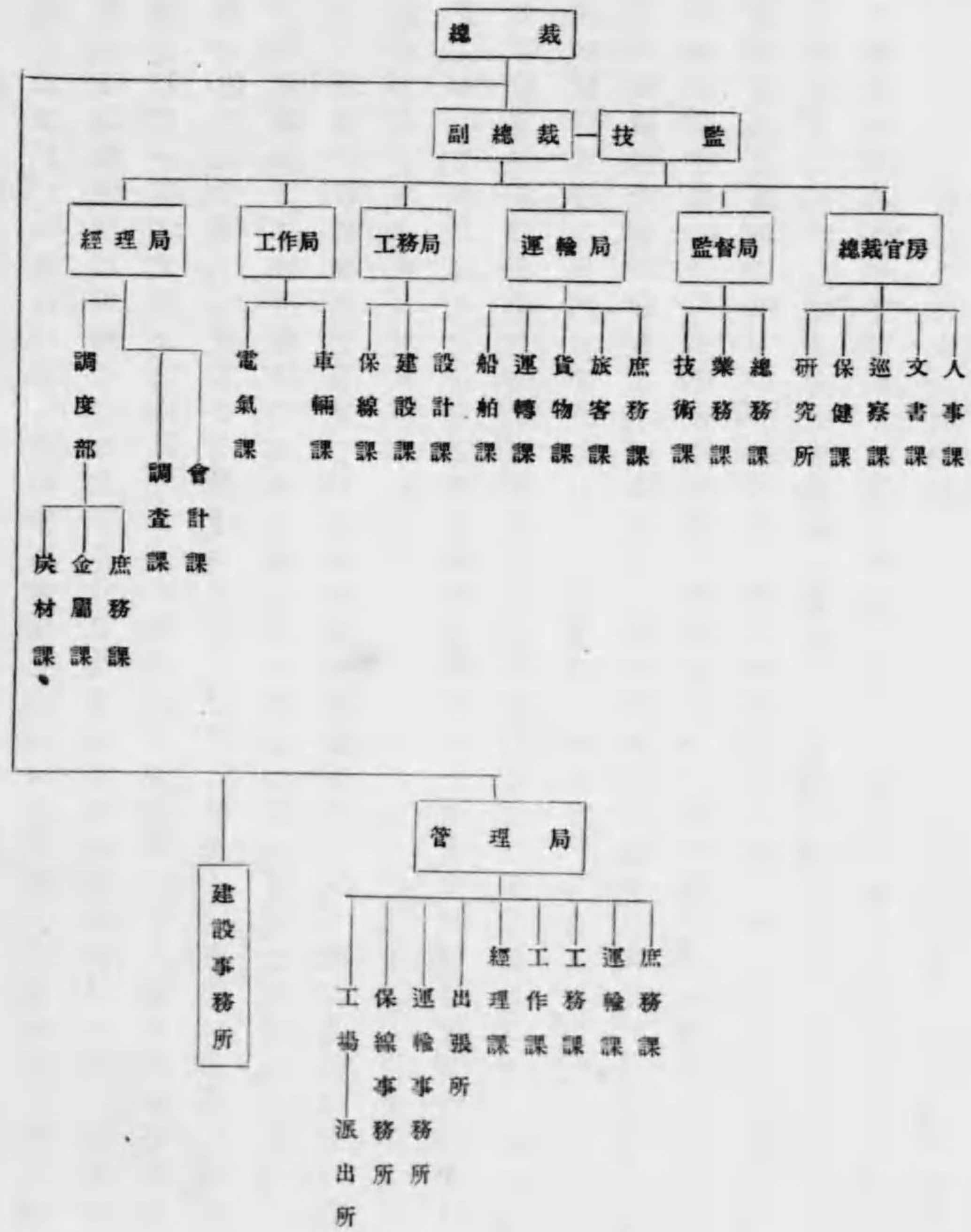
明治四十一年十二月新に鐵道院を設け、國有鐵道の管理を逓信大臣の手より其の所管に移したり。鐵道院は總理大臣に直屬し、國有鐵道の經營は素より私設鐵道の管理に至る迄すべて其の責に任ず。茲に於て地方分權主義を採り、全線を分ちて五大區となし、各區に管理局を置けり。各管理局は完全なる行政的一單位をなし、管理局長は直接總裁の指揮を受け、其の廣汎なる委任の範圍内に於て管内鐵道の運輸保線等業務の一切に亘り充分に活動し得るの餘地を附與せられ、之と同時に中央幹部の組織亦著しき變革を見たり。

然れ共鐵道國有後日猶淺く、新制度の完備は更に幾多實地の經驗に俟たざるべからず。明治四十三年の改正は更に其の一段の進歩を示すものにして、其の最も顯著なる點は出來得る限り事務を簡捷ならしめたるにあり。即ち新に鐵道院業務調査會議を設け、鐵道の技術及業務に關し重要な事項を全然常務と分離し、同會議をして専心之が研究調査に當らしめ、又本院に於ける運輸部、

計理部を廢して鐵道の行政監督に關する監理部と、建設事務を主管する建設部とを除くの外すべて分課を本位とし、各課長は直ちに總裁に隸屬せしめたり。而して從來の官僚的弊風を一掃し、常務を最も迅速且明確に處理せんがために、課長會議及理事會議を設けたり。課長會議は又之を會報と稱し、毎日一回之を開き、總裁臨監の下に副總裁之が議長となり、技監理事各部課長出席協議す。各課長は當日收受若くは發案せる事件に就きて陳述し、他課長は自由に質問し或は意見を開陳することを得、議長は技監理事等の意見を參酌して率ね即決し、重大なる案件は更に之を理事會議に提出す。理事會議は總裁を議長とし、副總裁技監理事を以て之を組織し、毎週二回之を開催して、院務の重要なものは悉く之を審議せり。

大正二年に至り、本院に於ける業務の統一を圖らんがために、經理局及運輸局を復活し、業務は之を技術に關するものと、營業に關するものとに大別し、前者は技術部に之を一任し、技術以外の總ての事務は、官房監督局、運輸局、經理局に之を分掌せしめたり。本改正に於て特に注意すべきは、一面に於て中央集權主義の顯著となれることにして、從來各階級の機關に於て兼掌せし倉庫事務を中央倉庫長の統轄に歸一し、又從來管理局の所屬たりし工場は之を技術部の直屬となせり。又本院各局内の分課を廢して總ての事務は各主任に於て之を分掌し、各主任は部下職員と共に擔當事務の執行に當ることとし、業務調査會議、理事會議並に會報の制は皆之を廢止せり。

大正四年六月更に本院官制の改革あり、之に依りて地方支倉庫及工場の管理は管理局長に復歸し、前改正に於て廢止したる分課を復活したり。今大正五年度末現在の鐵道院官制を圖示すれば別表の如し。



第四章 國有鐵道の會計一斑

鐵道會計の獨立

帝國豫算編成の規則に依れば、官廳の經營する作業は特別會計として之を一般會計より區別し、其の收入を以て支出に充つるの方針となし、其の純益は之を一般會計の歳入に繰入るものとす。國有以前に於ける官設鐵道の會計亦此の例に洩れず、純益は總て一般の歳入に繰入れ、鐵道の獨立處分を許さざりき。而して鐵道の延長及既設線の改良に要する費用は公債又は租税の收入を以て之に充當したり。

明治三十九年法律第三十七號を以て本會計法を改正し、四十年より之を私設鐵道合同の結果業務遂に膨大したる國有鐵道に實施したり。本改正は帝國鐵道經營の爲め創業以來四十年三月末日迄に出資したる金額及將來出資すべき金額(上述の金額に對する五分の利子を含む)より、従來一般會計に編入し來れる益金の總額を控除したるものを以て、本會計の一般會計に對する負債とすること、及本會計を別ちて資本勘定、收益勘定の二となし、收益勘定に於て歳入總額より歳出總額を控除したる金額を益金とし、之を負債の利子と負債償却金とに區分して一般會計に納付すべきことを規定せり。本改正は鐵道營業上の収益を一般會計の圏外に置きたるものにして、之を舊法に比すれば一段の進歩を示したれども、鐵道の建設改良に關し全然獨立せる鐵道豫算を編成するの途に向つては、未だ何等規定するところなく、鐵道計畫は依然として國家財政の影響を受けたり。明治四十二年に至り遂に現行の鐵道特別會計法發布せられ茲に甫めて多年鐵道計畫の繼續途

行を不確實ならしめたる原因を一掃するを得たり。今新法の特點を摘記すれば左の如し。

- 一、從來投資したる鐵道資本及鐵道用品資金並に將來投資する金額を以て帝國鐵道の資本となす。(第一條)
- 二、帝國鐵道の建設及改良に要する經費は鐵道益金を以て之に充つ。但し鐵道益金不足の場合に於て政府は本會計の負擔に於て公債を發行し又は一般會計他の特別會計其他より借入金となすことを得。
- 前項の場合に於て政府は割引の方法に依り一年以内の期限を以て無記名證券を發行することを得。
- 前項公債及借入金の總額は帝國鐵道建設及改良費豫算額以内とす。(第二條)
- 三、本會計の負擔に屬する公債又は借入金の整理又は償還の爲政府は本會計の負擔に於て公債を發行し又は他の特別會計其他より借入金を爲すことを得。(第三條)
- 四、帝國鐵道の事業を經營するに必要なる經費を支辨する爲從來發行したる公債又は其の整理若くは償還の爲發行し若くは發行する公債前二條に依る公債又は借入金並鐵道國有法に依り發行したる公債又は政府の負擔に歸したる債務にして其の償還を終らざるものは、本會計の負擔とし、毎年度其の償還及利子支拂に必要な金額を國債整理基金特別會計に繰入るべし。(第四條)
- 五、本會計に於て支拂上、現金に不足あるときは、本會計の負擔に於て一般會計他の特別會計其他より一時借入金を爲し又は融通證券を發行することを得。(第十二條)

六、本會計は之を資本勘定、收益勘定及積立金勘定に區分す。

- 資本勘定は鐵道益金より繰入るる金額、公債募集金及借入金、並に所屬財産の賣拂代金、鐵道用品收入及工作收入、其他附屬雜收入を以て其の歳入とし、鐵道の建設及改良費負債償還金、鐵道用品費及工作費其の他附屬諸費を以て其の歳出とす。
- 收益勘定は、鐵道營業上の諸收入、資本所屬物件の貸付料及預金利子其の他附屬雜收入を以て其の歳入とし、鐵道營業上の諸費用、資本所屬物件の維持修理及補充費、並に負債に對する利子割引料其の他附屬諸費を以て其の歳出とす。私設鐵道及軌道に關する監督上の諸費用並に輕便鐵道補助金は本會計の負擔とし、收益勘定の歳出とし、輕便鐵道補助償還金は其の歳入とす。
- 積立金勘定は鐵道益金より繰入るる金額を以て其の歳入とし、他勘定に於ける災害事變、其他豫期せざる歳入歳出の不足に對し補填する金額を以て其の歳出とす、その繰入金は毎年度鐵道益金の一割以内とす。(第五、六、七、及九條)
- 七、資本勘定及積立金勘定に屬する資金にして年度内に使用せざるものは各勘定に於て遞次翌年度に繰越すものとし、輕便鐵道補助金の毎年度豫算殘額亦之を翌年度に繰越し使用することを得、建設改良工事費、豫算殘額亦同じ、資本勘定に屬する毎年度豫算殘額は總て事業の完成に至る迄順次之を翌年度に繰越使用することを得。(第十一條)
- 八、本會計所屬出納官吏の保管する現金にして金庫に委託されたるものに付ては相當の利子を徴して日本銀行又は其の代理店に預入るることを得。(第十四條)

九、本會計に於て支拂上の餘裕金あるときは預金部に預入れ、其の他有利確實なる方法を以て之を運用することを得、而して之が運用は日本銀行をして之を取扱はしむ。(第十三條)

以上略敘せしが如き根本的改正の結果鐵道會計は茲に全く一般會計より分離して獨立の會計となりたり。而して此の如き特異なる特別會計が帝國鐵道經營上に至大の便宜を與へたるは言を俟たずして明かなり。

鐵道資本の増加

帝國鐵道の資本は國有以前即ち明治三十九年三月末に於て一八九、九六六、四七〇圓なりき、明治三十九年度及四十年度の二箇年間に於て政府は私設鐵道會社に買收價格として四八三、五六五、三二五圓を支拂ひ、更に新線の敷設、既設線の改良等に年々莫大の資金を投じ、運輸の増加に伴ふ適切なる設備を施し、以て國有の大目的を遂行するに努めたり。かくて大正五年度末に於ける資本は一、〇八〇、六〇、二三七圓に達したりしが、之を買收價格の決算を完了せる明治四十一年度末に於ける資本額に比すれば、三五四、一七三、二四九圓即ち四七パーセントの増加を示す。

今國有後に於ける鐵道資本累年増加の状態を示せば左の如し。

年 度	帝國鐵道資本	年 度	帝國鐵道資本
明治三十九年度	一八九,九六六,四七〇	大 正 元 年 度	九三二,六七二,二八〇
明治四十一年度	三八〇,三四七,四五七	大 正 二 年 度	九七三,〇九一,四九六
明治四十一年度	七五三,八八六,九八八	大 正 三 年 度	一,〇〇六,九三三,〇八九

年 度	大 正 四 年 度	大 正 五 年 度	年 度	大 正 四 年 度	大 正 五 年 度
明治四十二年	七八四,九六三,七六九	大 正 四 年 度	一,〇五〇,三八六,九六四	大 正 四 年 度	一,〇五〇,三八六,九六四
明治四十三年	八二二,九六五,〇〇七	大 正 五 年 度	一,〇八〇,六〇,二三七	大 正 五 年 度	一,〇八〇,六〇,二三七
明治四十四年	八七二,二九九,九九八				

既に述べたる如く私設鐵道の買收は明治三十九年より四十年に亘りて實現したれども、之が價額の支拂を終る迄には猶二年の歳月を要し、明治四十二年三月末に至りて始めて全計算の完了を告げたり。前表中明治四十一年度及四十二年度に於て、資本金の著しく増加せるは之が爲なり。更に國有後に於ける鐵道資本を年度別に詳述するときは左表の如し。

年 度	鐵 道 資 金				一 般 會 計 引 受 入 及 私 設 鐵 道 引 受 入		計
	鐵道基金	資本勸入	借入金	公債募集	鐵道引受	私設鐵道引受	
明治三十九年度	—	一五七,七六三	—	—	—	—	一五七,七六三
明治四十年度	—	八〇六,五五八	—	—	—	—	八〇六,五五八
明治四十一年度	九,四三三,三三三	一五七,一三三	一〇,〇〇〇,〇〇〇	—	—	—	二〇,六六〇,八〇〇
明治四十二年度	二,三三三,三三三	三〇〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇,〇〇〇	—	—	—	一二,六三三,三三三
明治四十三年度	一,九三三,三三三	三〇〇,〇〇〇	—	—	—	—	二,二三三,三三三
明治四十四年度	一,九三三,三三三	三〇〇,〇〇〇	—	—	—	—	二,二三三,三三三
大 正 元 年 度	一,九三三,三三三	三〇〇,〇〇〇	—	—	—	—	二,二三三,三三三
大 正 二 年 度	一,九三三,三三三	三〇〇,〇〇〇	—	—	—	—	二,二三三,三三三
大 正 三 年 度	一,九三三,三三三	三〇〇,〇〇〇	—	—	—	—	二,二三三,三三三
大 正 四 年 度	一,九三三,三三三	三〇〇,〇〇〇	—	—	—	—	二,二三三,三三三
大 正 五 年 度	一,九三三,三三三	三〇〇,〇〇〇	—	—	—	—	二,二三三,三三三

年 度	補 充 費	債務償換ニ 對スル差減 借入資本ニ	寄附受其 他ノ價額	用品工作受 拂勘定損益	私設鐵道 買收價額	負債償還金	債務償換ニ 對スル差減 特有資本ヨリ 控除	譲渡撤去其 他ノ價額	差引年度末資本總額
明治三十九年度	一七四、三〇八	—	—	—	—	—	—	—	一八九、九六六、四七〇
明治四十年度	一八四、八七九	—	—	—	—	—	—	—	三八〇、三四七、四七七
明治四十一年度	二、五三三、三三三	—	—	—	—	—	—	—	七五五、八八六、九八八
明治四十二年度	一、六八七、八二二	—	—	—	—	—	—	—	七八四、九六三、七六九
明治四十三年度	一、六八七、八二二	—	—	—	—	—	—	—	八二五、一九六、五〇七
明治四十四年度	一、八三三、一〇〇	—	—	—	—	—	—	—	九三三、〇九二、四九六
大正元年度	二、〇〇七、七〇〇	—	—	—	—	—	—	—	一、〇〇六、九二五、〇八九
大正二年度	三、三三三、三三三	—	—	—	—	—	—	—	一、〇五〇、三八六、九六四
大正三年度	三、三三三、三三三	—	—	—	—	—	—	—	一、〇八〇、六〇〇、二七七
大正四年度	三、三三三、三三三	—	—	—	—	—	—	—	—
大正五年度	三、三三三、三三三	—	—	—	—	—	—	—	—

備考 〃を附したる金額は同年度に於て三、三三三、三七一圓減却の内より鐵道買收公債及元私設鐵道に於ける社債發行額に對する差額三、二四一、九三九圓を新會計法實施に當り、同年度初に於て減額したるものとす。

*を附したるは債務償換に對する差減を帝國鐵道會計規則第二十一條に依り控除したるものとす。

前表所掲の鐵道資本は之を別ちて特有資本と借入資本の二となす、即ち左表の如し。

年 度	借 入 資 本	特 有 資 本	計
明治三十九年度	—	—	一八九、九六六、四七〇
明治四十年度	—	—	三八〇、三四七、四七七
明治四十一年度	—	—	七五五、八八六、九八八
明治四十二年度	六二五、四七四、九四二	—	七八四、九六三、七六九
明治四十三年度	六五六、七七二、七五三	—	八二五、一九六、五〇七
明治四十四年度	六八七、一五〇、二二二	—	八七二、二九九、九八八
大正元年度	七二七、三三七、七七一	—	九三三、〇九二、四九六
大正二年度	七五三、八三八、九三三	—	一、〇〇六、九二五、〇八九
大正三年度	七七二、六二〇、九六〇	—	一、〇五〇、三八六、九六四
大正四年度	七九三、三六八、四六五	—	一、〇八〇、六〇〇、二七七
大正五年度	八二二、六八二、八三四	—	—

借入資本は(一)公債(二)借入金(三)私設鐵道會社より承繼したる債務債券書換に因る取得金の額面金額に對する不足額及鐵道用品費工作費の損失等に依り金額に變動を生ずるの三より成る。其の詳細を擧ぐれば左の如し。

年 度	借 入			計
	公 債	借 入 金	私設鐵道會社ヨリ承繼シタル債務	
明治四十二年度	五九一、二六九、七五〇	二〇一、三六九、九二二	一四、〇六八、二〇〇	六二五、四七四、九四二

年 度	借 入		資 本		計
	公 債	借 入 金	承 継 鐵 道 會 社 債 務	私 設 鐵 道 會 社 債 務	
明治四十三年度	五九八、一六七五	四四六、三九九二	一三、九六八、二〇〇	一三、九六八、二〇〇	六五六、七七一三
明治四十四年度	六二八、六四五〇	四四、六三六、九九二	一三八六、八二〇〇	一三八六、八二〇〇	六八七、一〇〇、三三三
大正元年度	六七二、八四五、〇六七	四〇、七一四、一〇四	一三七六、八二〇〇	一三七六、八二〇〇	七二七、三二七、五七一
大正二年度	七二四、九九一、六三〇	二五、一七九、一〇一	一三、六六八、二〇〇	一三、六六八、二〇〇	七五五、八五八、九三三
大正三年度	七〇五、二〇四、三八〇	五三、七四八、三八〇	一三、六六八、二〇〇	一三、六六八、二〇〇	七二七、二六二、〇九六
大正四年度	七〇五、九一五、三八〇	七三、七八四、八八五	一三、六六八、二〇〇	一三、六六八、二〇〇	七九三、五八八、四六五
大正五年度	七〇六、四四七、五七二	九二、五六七、〇六二	一三、六六八、二〇〇	一三、六六八、二〇〇	八二二、六八二、八三四

備考 本表及次表中には明治四十一年度以前の数を省きたり、これ同年度以前に於ける會計法は現行法と異なるため比較の目的を達し得ざるを以てなり。

特有資本は(一)鐵道益金及資本勘定雑収入(二)補充費決算額(三)寄附譲受其他の價額(四)債務借換に對する差減(五)用品工作受拂勘定損益の五より成る、今特有資本増加の内譯を年度別に示せば左表の如し。

年 度	鐵道益金及資本勘定雑収入	補充費決算額	用品工作受拂勘定損益	財産撤去及土地ノ讓受讓渡ニヨル増減	債務借換ニ對スル差減	計
明治四十二年度	一三、一九三、九五五	二、五四三、二三五	△四六三、〇二二	五四九、七四三	△八一七、九二二	(4)一五九、四八八、八二七
明治四十三年度	一一、五六六、九三八	一、六五八、五二六	△一四七、四九九	△五〇七、四七六	△六、八七七一	一六六、四二五、七五四
明治四十四年度	一九、九八〇、六四三	一、八四三、一〇二	二八五、五一一	△二四、二四、九〇九	△四七、七四七〇	(5)一八五、〇七九、七二六
大正元年度	一九、五三〇、四三三	二、〇六〇、七四三	四二五、二〇九	△一、四八三、七一四	△二七七、一四九	二〇五、三三三、九〇九

大正二年度	一九、四四七、四四四	二、六七三、九二二	△七七、六七五	△二、二六四、二四五	△六、三一、五六〇	二一九、二五二、五六四
大正三年度	一四、五六六、七六四	三、三三二、〇八八	一八〇、一三八	△二、二八二、七九七	△二、三三二、〇二九	二三四、三〇三、二一九
大正四年度	二五、〇七四、六九六	二、五六三、五三四	三二七、八四一	△四、一八五、〇一六	△七四、七五〇五	二五七、〇一八、四九九
大正五年度	三六、二〇九、四三〇	三、九四六、六五二	八八二、三三五	△三、三六五、一五五	△六八五、六三二	二九五、三三三、四〇五

備考 (4)新會計法の實施に當り改算の結果より生じたる六一、三一、一圓を減じたるものを示す。
(5)新會計法の實施に當り改算の結果より生じたる五五〇、八五五圓を減じたるものを示す。

左表は借入資本の全資本に對する割合を年度別に示せるものなり。

年 度	資 本		計	借入資本ノ全資本ニ對スル割合
	借 入 資 本	特 有 資 本		
明治四十二年度	六二五、四七四	一五九、四八九	七八四、九六四	八〇%
明治四十三年度	六五六、七七二	一六六、四二四	八三三、一九七	八〇
明治四十四年度	六八七、一五〇	一八五、〇八〇	八七二、二三〇	七九
大正元年度	七二七、三二七	二〇五、三四四	九三二、六七一	七八
大正二年度	七五三、八三八	二一九、二五三	九七三、〇九一	七七
大正三年度	七二二、六二〇	二三四、三〇二	一、〇〇六、九二二	七七
大正四年度	七九三、三六八	二五七、〇一八	一、〇五〇、三八七	七六
大正五年度	八二二、六八二	二九五、三七七	一、〇八八、〇六〇	七三

更に明治四十二年度より大正五年度に至る八箇年間に於ける帝國鐵道營業益金の資本に對する割合を擧ぐれば左の如し。

種別	利率	明治四十二年四月一日現在負債		明治四十二年四月一日現在負債		平均利率
		増	減	増	減	
公債	五〇%	五六一,九八四,三五〇,〇〇〇	一四七,四〇〇,〇〇〇	三九四,六七八,〇〇〇	五八〇,六一二,四〇〇	五〇%
買収鐵道會社ヨリ承継シタル債務	五〇	三九〇,五二〇,〇〇〇	二〇,四四〇,〇〇〇	九一,三三〇,〇〇〇	三,九〇五,二〇〇	五〇
一時借入金	五〇	—	—	—	—	—
英貨証券	五〇	—	—	—	—	—
英貨債	四・七五	—	—	—	—	—
買収鐵道會社ヨリ承継シタル債務	四・五	九七六三,〇〇〇,〇〇〇	—	—	—	九・七六三
一時借入金	四・二	—	—	—	—	—
公債	四・〇	二七二,四〇〇,〇〇〇	—	—	—	—
一時借入金	三・六	—	—	—	—	—
鐵道債券	五・四七五	—	—	—	—	—
計		六〇六,八五六,〇八〇,〇〇〇	五五〇,〇八〇,〇六二,六三二	五〇五,三三三,三〇八,六一五	八二二,六八二,八三四,〇一七	

備考 (イ) 内一八,一〇〇,〇〇〇圓は利率五分五厘の債券に借換したり。(ロ) 此の金額は五分利債券に借換したり。
 (ハ) 内三〇〇,〇〇〇圓は利率五分五厘の公債に借換したり。

更に大正六年三月末日に於ける負債並に其の利子を利率の種類に依つて分つ時は左表の如し。

利率	負債	利子	平均利率
五・五%	六七二,三七九,六〇五,〇〇〇	三,六九八,〇八七,八二八	
五・〇	六〇九,四一五,五四三,〇九七	三〇,四七〇,七七七,一五五	

計	負債	利子	平均利率
	九七六三,〇〇〇,〇〇〇	四三九,三三五,〇〇〇	
	一二五,八一六,三三〇,四二〇	五,〇三二,六五三,二一七	
	四五〇,〇〇〇,〇〇〇,〇〇〇	一六,二〇〇,〇〇〇,〇〇〇	
計	八二二,六八二,八三四,〇一七	五九,六五七,〇五五,二二〇	四・八八

明治四十二年より大正五年度に至る八箇年間の負債に對する利子の割合を年度別に示せば左表の如し。

年 度	負債	利子	利率	年 度	負債	利子	利率
明治四十二年	六二五,四七四,九四二 ^円	三〇,八一七,七二六 ^円	四・九三%	大正二年	七五三,八三八,九三一 ^円	三五,五一,九三六 ^円	四・七一%
明治四十三年	六五六,七七二,七五三	三二,三二五,八一七	四・七七	大正三年	七七二,六二〇,九六〇	三七,五〇三,三三三	四・八五
明治四十四年	六八七,一五〇,三三二	三二,九〇〇,五五七	四・七九	大正四年	七九三,三六八,四六五	三八,四二二,二二四	四・八四
大正元年度	七二七,三二七,三七一	三五,三二九,五二〇	四・八六	大正五年度	八二二,六八二,八三四	三九,六五七,九五三	四・八八

前記の負債金額中、建設及改良費に當てたるもの總計一九一,九五〇,〇〇〇圓にして、買収鐵道會社より承継せし負債の整理及公債の引換の爲に發行したる公債三五九,一三〇,〇六三圓なり。而して此の期間に於て償還したる金額は、普通償却金三,九四二,九三〇圓債券の引換によりしもの三、四四七、九〇、三七九圓なり。而して此の債券引換の爲め負債總額を増加せしこと、一四三、三三九、六八四圓なりき。

更に、大正六年三月末日に於ける負債(一時借入金を除く)を細別すれば左の如し。

種別	利率	負債總額
內國債	5%	5,588,900
鐵道公債	5%	4,721,500
土木公債	5%	811,150
北海道鐵道公債	5%	20,392,150
舊公債整理ノタメ發行セル公債	5%	44,185,350
鐵道買取ノタメ發行セル公債	5%	7,000,000
鐵道	4%	2,361,700
第一回四分利公債	4%	11,827,050
第二回四分利公債	4%	34,187,550
計		576,878,000
外國債		
第一回四分利英貨公債	4%	27,340,600
第三回四分利英貨公債	4%	36,199,642
四分利巴里發行公債	4%	91,627,580
鐵道買取債券	4%	28,187,338
關西鐵道會社	4%	9,763,000
北海道鐵道會社	4%	3,905,200
鐵道買取債券	4%	37,933,192
計		144,515,772
總計		721,393,772

大正六年三月末日に於ける鐵道公債の國債に對する割合左の如し。

債券種類	國債總額	鐵道買擔債券總額	鐵道債券ノ國債總額ニ對スル割合
內國債	1,097,494,377	576,878,000	52%
外國債	1,370,307,560	144,515,772	10%
計	2,467,801,937	721,393,772	29%

最後に大正六年三月末日に於ける帝國鐵道財政の状態を表示すれば左の如し。

帝國鐵道貸借對照表

(一) 資産

年度	現金	預金	有價證券	收入未済	固定財産	貯藏物品	工場勘定	前拂金	合計
明治四十四年度	7,595,554	1,328,683	1	12,233	7,262,032	8,506,679	2,066,088	7,823,698	28,688,287
明治四十五年度	1,328,683	8,666,033	1	12,233	6,737,747	6,677,929	5,527,767	8,666,033	48,682,255
明治四十六年度	2,206,633	8,777,747	1	12,233	8,333,033	7,777,747	8,992,133	8,992,133	48,446,333
大正元年度	2,206,633	8,121,733	1	12,233	9,511,033	8,666,033	5,527,767	9,511,033	43,600,333
大正二年度	4,000,000	8,121,733	1	12,233	9,511,033	7,992,133	8,121,733	9,511,033	47,279,866
大正三年度	4,000,000	2,566,566	1	12,233	9,511,033	7,992,133	9,511,033	10,110,200	50,000,000
大正四年度	5,000,000	1,877,733	1	12,233	10,333,033	8,992,133	9,511,033	10,333,033	50,777,000
大正五年度	5,766,333	2,788,333	1	12,233	10,333,033	9,511,033	9,511,033	11,110,200	52,000,000

年度	明治四十二年 大正元年 大正二年 大正三年 大正四年 大正五年											
	前受金	出入差出外給定	支立金	積立金	支未済	借入金	借入金	借入金	借入金	借入金	借入金	借入金
明治四十二年	78,299,496	2,500,000	2,500,000	1,100,000	3,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
明治四十三年	83,996,157	2,500,000	2,500,000	1,100,000	3,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
明治四十四年	88,996,157	2,500,000	2,500,000	1,100,000	3,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
大正元年	95,000,000	2,500,000	2,500,000	1,100,000	3,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
大正二年	101,000,000	2,500,000	2,500,000	1,100,000	3,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
大正三年	107,000,000	2,500,000	2,500,000	1,100,000	3,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
大正四年	113,000,000	2,500,000	2,500,000	1,100,000	3,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
大正五年	119,000,000	2,500,000	2,500,000	1,100,000	3,200,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
合計	782,994,960	25,000,000	25,000,000	11,000,000	32,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000

鐵道財産の保全に就ては特に注意を拂ひ之が維持費は總て收益勘定の歳入を以て之に充當し、財産撤去に由ると土地讓渡に由るとを問はず總て財産の減額は精密に差引し得るの便を圖れり。帝國鐵道固定財産の價格は建設及改良費決算額補充費決算額私設鐵道及輕便鐵道買收價格土地讓渡其他の價格等を含むものにして大正六年三月三十一日に於ける總價格は一〇五四八一四九四五圓に達し之を同日に於ける資本一〇八〇六〇二三七圓に比すれば五三二四五二九二圓少し。この差額は即ち流動資金を示すものなり。

今明治四十二年度末より大正五年度末に至る八ケ年間に於ける固定財産の増減を示せば左表の如し。

年度	年度首現在	増				減		差引年度末價額
		土地讓受額	建設及改良費決算額	補充費決算額	財産撤去及土地讓渡其他ノ價額	土地讓受額	建設及改良費決算額	
明治四十二年	732,854,258	18,195,610	33,790,900	25,422,235	1,331,129	1,331,129	769,962,400	
明治四十三年	769,624,025	27,470,800	36,492,372	1,658,526	782,184	782,184	(1)769,624,025	
明治四十四年	807,267,437	9,386,820	49,000,296	1,843,100	3,363,591	3,363,591	(2)807,267,437	
大正元年	855,335,071	6,455,557	59,250,902	2,060,743	2,191,717	2,191,717	855,335,071	
大正二年	915,163,003	7,778,655	41,277,648	2,673,391	2,022,110	2,022,110	915,163,003	
大正三年	956,793,798	8,445,140	38,531,861	3,362,088	3,711,911	3,711,911	956,793,798	
大正四年	995,860,351	8,440,630	29,674,367	2,256,354	5,025,646	5,025,646	995,860,351	
大正五年度	1,023,606,056	1,029,309	30,627,392	3,946,652	4,394,644	4,394,644	1,023,606,056	

第五章 國有鐵道の建設改良計畫と其の財源

明治二十五年政府は鐵道敷設法を發布して政府の建設すべき主要幹線を定め之が建設費は公債によりて支充すべきこと及其の工事は先づ第一期豫定線路より起工すべきことを規定したり。而して以上豫定線路の外に尙敷設の急を要すべしと認むるときは帝國議會の協賛を

第五章 國有鐵道の建設改良計畫と其の財源

經て更に第一期工事となすを得ること、及比較線路に對しては政府は更に調査を遂げ、帝國議會の協贊を經て決定すること、せり。

斯くて明治三十八年度、即ち鐵道國有の前年迄に是が建設費として計上せる豫算は一六五、八八八〇、六三五六圓となり、明治三十八年度迄に決算を了したる建設費總額は八八、四五一、〇一一圓となれり。改良工事にありては明治二十九年中に着手せる東海道線の複線工事を包含し、其支出決算額明治三十八年度迄に八八、四五一、〇〇九圓に達したり。而して鐵道國有法の實施に當り別段工事の進捗を阻碍することなく、既定の豫算によりて其の工程を繼續することを得たり。然れども新線の敷設並に既成線改良の新工事に於ては鐵道國有政策上從來の計畫を其の儘踏襲するを許さず、又他方に於て鐵道獨立會計實施の爲財政の整理を要するあり、茲に於て政府は明治三十九年度を以て既定の豫算を打ち切りとなし、鐵道建設並に改良の計畫に根本的改正を加へ、以て時代の要求に應せんとせり。即ち新建設計畫に於ては從來除外し來りたる北海道線、並に官線と買收諸線とを連ぬる連絡線の建設費を加へ合計一〇四、八五五、七二二圓を計上し、改良計畫に於ては四一、〇六〇、七〇七圓を以て既定改良工事及私設線合同の結果必要を生じたる諸改良工事に於ては四一、〇六〇、七〇七圓を以て充當せり。建設改良工事の費額は其後大正五年度迄漸次之を増加し、遂に大正四年建設改良の兩者を包括する細密なる計畫を樹立するに至れり、これ即ち鐵道七年計畫と稱せらるるものなり。

今國有後に於ける帝國鐵道建設並改良計畫の概要を示せば左の如し。

年 度	年 度	年 度	年 度	年 度	年 度	年 度	年 度
同	同	同	同	同	同	同	同
明治四十一年度	明治四十二年度	明治四十三年度	明治四十四年度	大正元年度	大正四年度	大正五年度	同
改正鐵道豫算	追加	追加	追加	追加	追加	追加	追加
一〇四、八五五、七七二	八、三三九、四〇三	四四、〇五五、三三一	四三、一七二、九六四	五二、九五〇、七四八	三三、四七五、〇四八	一八九〇、八九六	三二、五九六、四三六
三三、九八三、三六七	七、〇七七、三四〇	二〇、二七七、四八三	(一、一九〇、四九〇)	八二、七九三、三八三	五二、八四三、三六九	七、一一〇、七一一	二〇、一九二、〇四七
一三、八八三、一五九	七、〇七三、三四〇	二、八六六、八八六	(一、一九〇、四九〇)	二七、〇九八、八一四	九六、〇一六、五三五	(一、五五五、八九六)	二五、二七〇、三三四
一、八七〇、五二五	一、八七〇、五二五	一、八七〇、五二五	一、八七〇、五二五	一、八七〇、五二五	一、八七〇、五二五	一、八七〇、五二五	一、八七〇、五二五
三六九、五一一、八五六一	三六九、五一一、八五六一	三六九、五一一、八五六一	三六九、五一一、八五六一	三六九、五一一、八五六一	三六九、五一一、八五六一	三六九、五一一、八五六一	三六九、五一一、八五六一

前掲豫算額は其後數次の改正を経たり、其年度割支出額左表の如し。

年 度	年 度	年 度	年 度	年 度	年 度	年 度	年 度
同	同	同	同	同	同	同	同
明治四十一年度	明治四十二年度	明治四十三年度	明治四十四年度	大正元年度	大正四年度	大正五年度	同
建設費	建設費	建設費	建設費	建設費	建設費	建設費	建設費
一九、三四二、〇〇〇	二二、三三三、三八八	二二、三三三、三八八	二二、三三三、三八八	一七、五四九、一八五	二二、〇五二、五八九	二二、三三三、三八八	二二、三三三、三八八
一〇、二五一、四三三	一〇、八八八、〇〇五	一〇、八八八、〇〇五	一〇、八八八、〇〇五	八、八六〇、六三三	一〇、五六九、三三三	一〇、八八八、〇〇五	一〇、八八八、〇〇五
二九、五九三、四三三	三三、〇九〇、七九三	三三、〇九〇、七九三	三三、〇九〇、七九三	二九、五九三、四三三	三三、〇九〇、七九三	三三、〇九〇、七九三	三三、〇九〇、七九三
二六、四〇九、八一八	三三、六二二、九一一	三三、六二二、九一一	三三、六二二、九一一	二六、四〇九、八一八	三三、六二二、九一一	三三、六二二、九一一	三三、六二二、九一一

年 度	建設費		改良費		總計	
	豫算	決算	豫算	決算	豫算	決算
明治四十三年度	二〇,九四五,〇〇〇	一八,七四七,〇六六	一九,五五五,〇〇〇	一五,六七八,七九八	四〇,五〇〇,〇〇〇	三四,四二五,八六四
明治四十四年度	二二,四〇〇,〇〇〇	一九,九六三,四八四	二八,五五二,八〇三	二九,二三六,八一三	五一,九三二,八〇三	四九,二〇〇,一九七
大正元年度	二四,八〇〇,〇〇〇	二八,三三三,一三七	三〇,〇四三,〇三九	三二,〇一七,七六五	五四,八四三,〇三八	五九,二五〇,九〇二
大正二年度	二四,二七〇,八九六	一八,六八六,二四一	二五,九六一,七三九	二二,五九一,四〇七	五〇,二三三,六三五	四一,二七七,六四八
大正三年度	二五,八七四,八二四	一六,三〇一,三七五	一八,九三三,三三三	二二,三三〇,四八七	四二,七九七,〇四七	三八,五三三,八六二
大正四年度	一九,五〇四,四七一	九,六〇一,二二五	二六,〇七三,五五七	二〇,〇七三,一五二	四六,二二一,八二八	二九,六七四,二六七
大正五年度	一〇,〇〇〇,〇〇〇	九,〇四八,五一九	二八,〇〇〇,〇〇〇	二二,五七八,八七三	三八,〇〇〇,〇〇〇	三〇,六二七,三九二
大正六年度	一一,〇〇〇,〇〇〇		三二,〇〇〇,〇〇〇		四二,〇〇〇,〇〇〇	
大正七年度	一一,五〇〇,〇〇〇		三二,五〇〇,〇〇〇		四四,〇〇〇,〇〇〇	
大正八年度	一二,〇〇〇,〇〇〇		三四,〇〇〇,〇〇〇		四六,〇〇〇,〇〇〇	
大正九年度	一二,五〇〇,〇〇〇		三五,五〇〇,〇〇〇		四八,〇〇〇,〇〇〇	
大正十年度	一三,〇〇〇,〇〇〇		三七,〇〇〇,〇〇〇		五〇,〇〇〇,〇〇〇	
大正十一年度	一三,五〇〇,〇〇〇		二六,〇九〇,六四三		三九,五九〇,六四三	
大正十二年度	一四,〇〇〇,〇〇〇		二二,八七六,〇〇〇		三六,八七六,〇〇〇	
大正十三年度	一四,五〇〇,〇〇〇		二〇,一一二,〇〇〇		三四,六一二,〇〇〇	
大正十四年度	一五,〇〇〇,〇〇〇		一六,八四八,〇〇〇		三一,八四八,〇〇〇	
大正十五年度	一四,四七九,三九四		八,一八八,〇〇〇		二二,六六七,三九四	
大正十六年度			五,四〇四,〇〇〇		五,四〇四,〇〇〇	

明治三十九年度より大正三年度に至る期間に於ける新線の建設は一、三四三哩七五釐にして毎年平均一四九三哩の新線を加へたる割合となる。而して之が建設に要したる費用は總計一七一、五二九四九五圓にして一哩平均建設費一二七、六二六圓の割合なり。

斯く新線の建設費が比較的増大せしは日露戦役後勞銀並建築材料の昂騰したると、線路が山間僻遠の地に延長され其の工事が多大の困難に遭遇したるが爲なり。

國有後に於ける新線建設の割合が國有以前に比して低下せるは注意すべきことなり。明治二十六年より明治三十八年度に至る十三箇年間に於ける哩程の増加は官線一、九八一・一哩私線一、五三四・五哩にして總計二、五一一・六哩即ち一ヶ年平均一九三・五哩なり。而して之を國有後の増加哩程に比すれば多きこと一箇年平均四四・二哩にして其差甚だ大なるが如きも、翻つて國有後の新線建設工事が國有以前のそれに比し多大の難工事に遭遇したる事を考量する時は決してその然らざることを知り得べし。既成線の改良工事に投じたる経費は明治三十九年度より大正四年度迄に一四九、六七九、八五七圓にして同期間に於ける新線建設費に比し少なきこと僅に二一、八四九、六三八圓なり。斯の如く改良費の膨大せるは私設鐵道合同以後運輸數量の激増を來し鐵道輸送能力の増進を要すること極めて切なるものあり、隨て之が要求に應せんがためには線路の増設、變更、路盤橋桁の改良、新車輛の増備、停車場設備の擴張、電氣設備、船車連絡の設備等、作業の便宜と安全とを齎すべき幾多の改良施設を要せしを以てなり。而して茲に注意を要するは全改良費の約半ばは買收線路の工事に要したるものなれども、買收當時に於ける私設線路が二、八一四哩に達し、當時の官線一、五三二哩に比し六五對三五の割合なりしに顧みれば敢て訝しむに足らざることにして、買收鐵道の改良に費したる経費は決して多額なりと稱すべからず。從來の官線に對して施したる工事中主要なるものは東海道線のそれにして同線經由運輸數量の激増に伴ひ莫大の資を投じて其の改良工事を断行したり。

今明治三十九年度より大正五年度に至る期間の改良費内譯を示せば左の如し。

複線並線路増設工事	二九四三、九三六円	火災雪害豫防工事	九四一、六七二円
側線同避線工事	五、六一、三四	電氣設備及建設工事	一五八四九、一四四
軌條改良工事	二二九三、三五〇	新車輛並車輛改造	四〇六四九、七八五
東京改良工事	一〇、七、七五三〇	工場ノ擴張及改良工事	六八三五、一五〇
橋桁更換工事	九、二九四八一	新船舶ノ増備	二四三〇、五三七
船車連絡設備	七、〇三、八〇四	倉庫増築改築工事	八六五、二二二
停車場改良工事	三七八、一五八四三	合 計	一九一、三三一、五八八

七年計畫

前章に於て述べたる如く明治四十二年鐵道會計法の發布によりて鐵道會計は法文上明かに獨立したれども、之が實施に當りては公債の募集、債券の發行等皆國庫の一般財政計畫に従はざるべからず。爲に鐵道計畫の實行に要すべき毎年度豫算を編成するに當り障礙を惹起し國庫財政の事情と内外金融界の狀態とに影響せられて資金を得る能はざりしこと一再に止まらざりき。されば斯る困難を根本的に芟除せんが爲、新たに新設改良の計畫を樹てんとし大正四年之が調査に著手し、大正六年之を完成せり。

新計畫は即ち七年計畫と稱するものにして、向ふ七箇年間の純益を以て該資本支出に充當することとし、以て財源の不安を除きたり。而して新計畫は茲に三五七、二八三、五〇三圓の追加豫算額を得内八二、二五五、九一四圓を以て大正四年度より大正十二年度に至る新線建設費に充て、二

七五、〇二七、五八九圓を以て大正四年度より大正十三年度に至る改良工事即ち複線工事、線路位置變更又は改良橋桁の架換停車場設備の擴張、電化工事、新車輛の増備、新工場の設備、船車連絡設備、船舶の増備及其他運輸數量の増加に應ずべき諸施設の費に充てんとす。以て本計畫の豫算割當に於て如何に重きを改良工事に置きたるかを知らん。

今該計畫の年度別支出豫算額を見るに大正四年度は三八、〇〇〇、〇〇〇圓にして内一〇〇、〇〇〇圓は建設費、二八、〇〇〇、〇〇〇圓は改良費なり。而して此の支出額は以後年々二、〇〇〇、〇〇〇圓(建設費に五〇〇、〇〇〇圓、改良費に一、五〇〇、〇〇〇圓)を増加するものにして大正十年度に於ては建設費一三、〇〇〇、〇〇〇圓、改良費三七、〇〇〇、〇〇〇圓合計五〇、〇〇〇、〇〇〇圓に達す。前述の支出額に對する財源を示せば左表の如し。

年 度	一般會計より負債	鐵道純益及資本勘定雜收入	計
大正四年度	二〇,〇〇〇,〇〇〇円	一八,〇〇〇,〇〇〇円	三八,〇〇〇,〇〇〇円
大正五年度	二〇,〇〇〇,〇〇〇	二〇,〇〇〇,〇〇〇	四〇,〇〇〇,〇〇〇
大正六年度	二〇,〇〇〇,〇〇〇	二二,〇〇〇,〇〇〇	四二,〇〇〇,〇〇〇
大正七年度	二〇,〇〇〇,〇〇〇	二四,〇〇〇,〇〇〇	四四,〇〇〇,〇〇〇
大正八年度	二〇,〇〇〇,〇〇〇	二六,〇〇〇,〇〇〇	四六,〇〇〇,〇〇〇
大正九年度	二〇,〇〇〇,〇〇〇	二八,〇〇〇,〇〇〇	四八,〇〇〇,〇〇〇
大正十年度	二〇,〇〇〇,〇〇〇	三〇,〇〇〇,〇〇〇	五〇,〇〇〇,〇〇〇

備考 本表に於いて鐵道純益とは利子、輕便鐵道補助金及五十萬圓の積立金を差引たる殘額を示す。

大正五年度の純益より支出すべき額は歐州戦亂の影響を蒙り二〇〇〇、〇〇〇圓を減し、隨て當該年度割支出額に同額の削減を來したり。其後成立せる北海道鐵道建設速成の計畫は河川改修の附帯工事と共に大正六年度及同年度以降に於ける豫算に更に追加を要せしめ、是等の増額はすべて公債を以て支辨すべきを以て當初計畫の豫算額には影響することなかりき。尙當初の計畫に於ては年額二〇、〇〇〇圓の支出は國債整理基金に繰入るべき金額中より流用するの規程定なりしが、輿論の反對を招きたるを以て遂に大正六年度以降公債に依ることとなしたり。

資本勘定歳出及歳入の財源

鐵道資金の支出は既定繼續費として議會の協賛を経るを要するものにして、明治四十二年の帝國鐵道會計法に依り、同上資金の毎年度豫算殘額は事業の完成に至る迄順次之を翌年度に繰越使用するを得ること、既に第四章に於て述べたるが如し。

左表は國有後十箇年間に於ける資金支出の豫算額並に決算額を細別せるものなり。

年 度	豫 算		不用額トシテ繰延又ハ削減	差引殘額	年度中決算額	翌年度へ繰越
	年度割支出額	前年度ヨリ繰越				
明治四十年	二九,五九三,四三三	一	二,〇〇〇,〇〇〇	二九,五九三,四三三	二六,四〇九,八一八	三,一八三,六一五
明治四十一年	三三,〇九〇,七九三	一	二,〇〇〇,〇〇〇	三二,〇九〇,七九三	三三,六二一,九一一	二六,五二四,九七
明治四十二年	二九,一九四,二八七	二,六五二,四九七	一	三一,八四六,七八四	二六,四九八,五〇一	五,三四八,二八三
明治四十三年	四〇,五〇〇,〇〇〇	五,三四八,二八三	一	四五,八四八,二八三	三四,四二五,八六三	一一,四二二,四二〇

明治四十四年度	五,一九三,八〇三	一一,四二二,四二〇	六三,五五五,二二三	六三,三五五,二二三	四九,二〇〇,二九六	一四,一五四,九二六
大正元年度	五四,八四三,〇三八	一四,一五四,九二六	六八,九九七,九六四	六八,九九七,九六四	五九,二五〇,九〇二	九,七四七,〇六二
大正二年度	五〇,三三三,六三五	九,七四七,〇六二	五九,九七九,六九七	五九,九七九,六九七	四一,二七七,六四八	四,六六九,〇四一
大正三年度	四二,七九七,〇四七	一八,七〇二,〇四九	六一,四九九,〇九六	六一,四九九,〇九六	三八,五三一,八六一	一,七六八,一三九
大正四年度	四六,二一一,八二八	二二,九六七,二三五	六九,一七九,〇六三	六九,一七九,〇六三	二九,六七四,三六七	一〇,〇〇三,七二二
大正五年度	三八,〇〇〇,〇〇〇	一〇,〇九三,七七二	四八,〇九三,七七二	四八,〇九三,七七二	三〇,六二七,三九二	一七,四六六,三八〇

前表の計數を基礎として通算すれば建設及改良費決算額は三〇九,四八六,八三二圓に達す。而して其過半は減債基金收入及資本勘定收入を以て之に充てたるものにして、其詳細を示せば左表の如し。

年 度	減債基金收入	借 入 金	公 債	資本勘定所屬雜收入	計
明治四十二年	九四,二四七,四四四	二〇,一三六,九九二	一,九六三,〇〇八	(4) 三,七六九,二五一	三五,二九三,九九五
明治四十三年	一一,三二六,七四四	二四,五〇〇,〇〇〇	一	二四〇,一九四	三七〇,六六,九三八
明治四十四年	一九,七五二,一六四	一	(5) 三〇,〇〇〇,〇〇〇	二二八,四七九	四九,九八〇,六四三
大正元年度	一九,一三三,〇五九	五,〇〇〇,〇〇〇	(5) 三五,〇〇〇,〇〇〇	四〇六,九八五	五九,五三九,〇四四
大正二年度	一九,二九四,三二五	二〇,〇〇〇,〇〇〇	一	六五〇,四二九	四〇,二四四,七四四
大正三年度	一三,七五二,五六七	一八,五五〇,〇〇〇	一	八一四,一九七	五三,一六七,六四
大正四年度	二二,七三三,二一八	二〇,〇〇〇,〇〇〇	一	一,三五一,四七八	四五,〇七四,六九六
大正五年度	三四,五八七,二二六	二〇,〇〇〇,〇〇〇	一	一,六二二,三〇四	五六,二〇九,三三〇
計	一五,一九九,三〇七	二二八,四八六,九九二	六六,九六三,〇〇八	九〇,八三二,二七	三五六,五二六,二五四

國有十年

備考 (イ) 一般會計より流用せる三五五、二〇五圓及買收鐵道會社より承継したる四二、九三〇圓を含む。
(ロ) 短期國庫債券を示す。

四四

一哩當り建設費

既成線の一哩當り投資額建設費改良費及補充費並寄附又は買收によりて得たる鐵道財産を時價に見積りたる價額を含むを年次別に表示すれば左の如し。

年 度	營業線			一哩當建設費(改良費を含む)		
	官 線	買 收 線	計	官 線	買 收 線	計
明治二十九年	六三、七	一七、〇三五	二、三五二	六九、八〇七	四四、〇八六	五一、〇四四
明治三十年	六六、一八	二、〇七一	二、七六八	七三、〇三〇	五一、七一五	五六、八〇九
明治三十一年	七六、八四	二、三七七〇	三、一四五、四	七八、二六六	五八、六八二	六三、四六七
明治三十二年	八三、二九	二、四九五四	三、三二八、三	八四、一八八	六三、三五〇	六八、五六四
明治三十三年	九四、九八	二、五五五七	三、五〇五、五	九〇、四六五	六七、三九〇	七三、六四五
明治三十四年	一〇五、九六	二、五八八〇	三、六四七、六	九五、三三九	七〇、三二五	七七、五八四
明治三十五年	一二、二六七	二、六一七三	三、八四四、〇	一〇二、四八二	七二、八六一	八二、三二五
明治三十六年	一、三四四、八	二、七二四、七	四、〇六九、五	一〇三、六四一	七四、三三九	八〇、〇三二
明治三十七年	一、四六一、四	二、七九七、一	四、二五八、五	一〇四、〇八七	七七、二七三	八六、四七五
明治三十八年	一、五三、七	二、八一四、一	四、三四五、八	一〇四、四〇六	八〇、三四七	八八、八二五
明治三十九年	四、三七四、四					
明治四十年	四、四五二、八					
明治四十一年	四、五四二、九					

年 度	營業線			一哩當建設費(改良費を含む)		
	官 線	買 收 線	計	官 線	買 收 線	計
明治四十二年	四、六二四、四					
明治四十三年	四、八七〇、三					
明治四十四年	五、〇四四、一					
大正元年	五、二七〇					
大正二年	五、四七二、七					
大正三年	五、六八九、五					
大正四年	五、七五九、〇					
大正五年	五、八五八、七					

備考 * 印を附せるは買收價額を基礎とせる数なり。

私設鐵道の買收は明治三十九年度四十年度の兩年度に亘りてなされたるも計算の便宜上之を明治三十九年に完了せることとして計算したり。

第六章 國有實施後に於ける營業成績

鐵道國有後に於ける營業成績が時に經濟界の情勢に應じて消長を免れざりしことありしと雖、大體より觀察して逐年進歩を遂げ來れるは喜ばしきことなり。

今新制度實施後に於ける帝國鐵道の營業成績を述ぶるに先ちて國有以前に於ける官線並私線

第六章 國有實施後に於ける營業成績

四五

の營業成績を略敘するは徒爾に非ざるべし。

先づ明治二十九年より明治三十八年度に至る十箇年間に就て見るに、第一に注意すべきは官線の運輸數量並收入が其線路の延長に比例して逐年増加し來りたることなり。

明治二十九年に於て八、二七〇、〇〇〇圓なりし營業收入は同三十八年度には二四、〇五六、〇〇〇圓に達し十箇年間に一五、七八〇、〇〇〇圓即ち年々一、五八〇、〇〇〇圓の増加を示せり。營業費の營業收入に對する割合は平均四八、六パーセント、純益の資本に對する割合は七、二パーセントなり。同期間に於ける私設鐵道の營業成績は更に著しき進歩を示せり、即ち其營業收入、明治二十九年に於て一、九八〇、〇〇〇圓なりしもの三十八年度には四、二〇〇、〇〇〇圓に達し、十箇年間に三〇、二〇〇、〇〇〇圓即ち年々約三、〇二二、〇〇〇圓を増加したる割合にして、營業費の營業收入に對する割合四六、七パーセント、益金の資金に對する割合七八、二パーセントを示せり。私設鐵道が官線に比してかく好成绩を挙げ得たるは、その線路概ね平坦なる地方に敷設せられたるため比較的少額の建設費を以て足りしと、其運輸數量夥多にして従つて營業收入を増大せしに因るものなり。國有實施後帝國鐵道の運輸數量は著しき増加を來し、明治四十年には旅客賃金の、大正元年には貨物賃金の大低減を行ひたるに拘はらず營業收入は非常の増加を示せり。大正二年度に於ける帝國鐵道の營業收入は一、三、四七〇、〇〇〇圓にして明治三十六年度の營業收入五、三、一三〇、〇〇〇圓(買收鐵道の當時に於ける營業收入を含む)に比し實に二倍以上に達したり、即ち此の十箇年間に於ける増加年々約六、〇三〇、〇〇〇圓に當る。而して營業費の營業收入に對する割合は明治四十一年度及四十二年間に於て一時増加したる後大正二年度に至る四箇年間に於て四七、七パーセン

トに低下せり。されど物價勞銀材料の昂騰と、多くの利益を伴はざる新線の延長工事とに因り營業費の次第に増加し來りたる事實を考量する時は、此の比較的低き割合も却て著しき發達を意味するものと云ふべし。而して此の四箇年間に於ける益金の資本に對する割合は平均六、六パーセントにして、六、三パーセントと五、六パーセントの間を上下せり。

今茲に鐵道國有後に於ける營業成績の比較をなすに當りて大正二年度と明治三十八年度との計數を採れり、何となれば歐州戰亂勃發後に於ける成績は一時の變態と稱すべきものなればなり。鐵道國有の結果營業成績の如何に向上せるかは左表に就て之を見るべし。

種別	明治三十八年度	大正二年度	増加率
平均營業哩	四、三三九哩	五、三四八哩	二四、六
乗客人員	九七、七〇一、九六〇人	一、六七、七三三、四三一人	七二
貨物噸數	二、〇、二七八、六七三噸	三、六、三四八、三六二噸	七九
延人噸哩	二、三三八、三九六、五二八噸哩	三、六九〇、九六四、六九八噸哩	五五
延噸哩	一、三三三、三七八、六四四噸哩	三、〇五三、八五二、六三八噸哩	一三〇
一哩平均鐵道收入	一五、三六〇圓	二〇、七九九圓	三五

備考 明治三十八年度の計算中には買收鐵道の成績を包含す。

鐵道國有後に於ける帝國鐵道營業費の營業收入に對する割合は四七、七パーセントにして、國有以前に於ける十年間の私設鐵道の平均歩合四六、五パーセントに對す。兩者間の差違のかく僅少なるは營業以外の特殊の原因に基けるものにして、是等の原因を顧みずして單に計數の上よりこれ

を比較すべからず。日露戦後物價の昂騰著しく、特に鐵鋼油類器械類の如き品は、消費税の實施關稅の引上等の結果非常なる暴騰を來したり。而して斯る物價の暴騰は營業費に重大なる影響を與へたるものにして、若しこの點を基礎として國有前後に於ける兩期の比較を爲すときは新制度の下に於ける營業費は恐らくは買収以前のそれに比して減少を示すべきこと疑を容れざるなり。且今若し比較の範圍を買収鐵道のみに限定するときは明治三十四年度より三十八年度に至る五箇年間の平均割合は四六パーセントにして四十三年度より大正二年度に至る四箇年間の平均は四七パーセントなり。故に若し日露戦後に於ける物價勞銀の昂騰を酌量する時は國有後に於ける營業費は比較的減少せるを見るに難からず。要するに國有後に於ける營業成績の良好なりしこと殆んど疑ふべき餘地を存せず、私設鐵道買収の結果が決して營業費を増大したるものにあらざること固より論を俟たざるなり。

大正三年度より大正五年度に至る三箇年間の營業成績は著しく歐州戰亂の影響を蒙れり。即ち運輸數量は戰亂勃發の後一時減少を來せり。大正三年度に於ける統計は前年に比し營業收入に於て一三〇八、〇〇〇圓の減を示し、純益の資本に對する割合前年六二パーセントなりしもの低下して五五パーセントとなれり。斯る減退は大正四年度に入りても依然として持續し、更に一層の寂莫を感じ、この收入の減額の一部は營業費の縮小によりて補ひたり。然れ共大正四年の秋に入り即位式の舉行せられたると、露國へ軍需品の大輸出開始せられたるとにより、人氣頓に更新し、形勢挽回の徵見え初めたり。既にして内地産業の勃興と共に經濟界は空前の活氣を呈し來り、加ふるに船腹の不足は自然船積貨物をして鐵道に頼らしめたるもの多く、一般貨物の出廻旺盛を

極め、大正五年度に於ける營業收入は一四一、二五五、〇〇〇圓に達し、之を明治四十一年度即ち買収完了の年に比すれば八〇パーセントの増加を來せり。物價勞銀の騰貴は同年度の營業費を六一、一六四、〇〇〇圓に高めしも、その收入に對する割合四三、三三、三パーセントに過ぎざりしは全く收入の激増を證して餘ありといふべし。又同年度の純益は八〇、〇九二、〇〇〇圓にして明治四十一年度のそれに倍し、全資本額に對し七二パーセント、借入資本に對し九三、三、三パーセントの割合を示せり。帝國鐵道會計法に依れば補充費及私設鐵道監督費は收益勘定より支出するものにして、左に掲ぐる表は二つの異なる方法によりて算出したる純益を示すものなり。一は是等の費用を全部差引たる後に於ける純益にして、二は單に營業費のみを支拂ひたる後に於ける純益を示す。

(一) 全部差引きたる純益

年 度	營業 收入	支 出	純 益	資本ニ對スル純益ノ割合
明治四十二年度	八二,三三六,四三六	四四,六九九,八三〇	三七,五三六,六一六	四八
明治四十三年度	八九,三三六,五九二	四五,一一〇,〇二四	四四,二二六,五六八	五四
明治四十四年度	一〇〇,一七九,八一八	四七,八六八,一九三	五二,三一一,六二五	六〇
大正元年度	一〇八,〇二五,六三八	五二,三三〇,九七六	五五,七〇四,六六二	六〇
大正二年度	一一三,四七七,〇五五	五七,三五六,八九五	五六,一一〇,一六〇	五八
大正三年度	一一一,一六九,六一六	六〇,六七一,六二二	五〇,四九七,九九四	五二
大正四年度	一一〇,二二二,三五五	五七,九五八,八七九	六二,二五五,四七六	五九
大正五年度	一四一,二五五,三三二	六五,一九六,二九九	七六,〇五九,〇三三	六九

(二) 營業費のみを差引きたる益金

年 度	營業 收入	支			出		益 金	益金ノ資本ニ對スル割合
		全 支 出 額	補 充 費 (減)	鐵道軌道監督及線路調査費(減)	營 業 費			
明治四十二年	八二,三三六,四三六	四四六,九九八,二〇〇	二,五四二,二二五	九六,五九六	四二,〇六〇,九八九	四〇,一七五,四四七	五・一	
明治四十三年	八九,三三六,五九二	四五,二〇〇,二四四	一,六五八,五二六	二二,一三六	四三,二四九,三七二	四六,〇八七,二二〇	五・六	
明治四十四年	一〇〇,一七九,八一八	四七,八六八,一九三	一,八四三,〇二二	二五六,七三五	四五,七六八,三五六	五四,四一,四六二	六・二	
大正元年	一〇八,〇三五,六三八	五二,二〇〇,九七六	二,〇六〇,七四三	二四六,五八六	五〇,一三三,六四七	五八,〇一一,九九一	六・二	
大正二年	一一三,四七七,〇五五	五七,三五六,八九五	二,六一七,三二二	一八八,二五七	五四,五五一,二四六	五八,九二五,八〇九	六・一	
大正三年	一一二,一六九,六一六	六〇,六七一,六二二	三,三六二,〇八八	一三一,二四八	五七,一七八,二八六	五四,九九一,三三〇	六・一	
大正四年	一一〇,二二二,三五五	五七,九五六,八七九	二,二五六,三五四	九八,八四一	五五,六〇一,六八四	六四,六一〇,六七一	六・二	
大正五年	一四一,二五五,三三三	六五,一九六,二九九	三,九四六,六五二	八六,一〇四	六一,一六三,五四三	八〇,〇九一,七八九	七・二	

益金その處分

帝國鐵道會計法に於ては補充及改良工事に要する費用の一部分は前章既に述べしところの建設及改良費と區別して收益勘定より支出し、後之を資本勘定に合同する規定なり。尙他に直接營業に關係なき費用にして同様收益勘定より支出するもの數項あり、明治四十二年より大正五年度に至る八箇年間に於ける是等の諸項の金額並利子を示せば左の如し。

年 度	益 金	補 充 費	鐵道軌道監督及線路調査費	利子及債務取扱諸費	輕便鐵道補助	純 益
明治四十二年	四〇,一七五,四四七	二,五四二,二二五	九六,五九六	二七,五〇二,五六二	一	一〇,〇三三,〇五四

年 度	積立金勘定より受入れたる一〇一〇,〇〇〇圓を含む。	(イ) 諸拂戻及立替金と假收入及立替金受入との差額五八〇八圓を差引き積立金勘定より受入れたる三〇九九三・一〇圓を含む。
明治四十三年	四六,〇八七,二二〇	一,六五八,五二六
明治四十四年	五四,四一,四六二	一,八四三,〇二二
大正元年	五八,〇一一,九九一	二,〇六〇,七四三
大正二年	五八,九二五,八〇九	二,六一七,三二二
大正三年	五四,九九一,三三〇	三,三六二,〇八八
大正四年	六四,六〇六,七一	二,二五六,三五四
大正五年	八〇,〇九一,七八九	三,九四六,六五二

明治四十二年より大正五年度に至る、八箇年間の再差引益金及其の處分を示せば左の如し。

年 度	純 益	資本勘定へ繰入	積立金勘定へ繰入
明治四十二年	一〇,〇三三,〇五四	九四,二四七,四四四	六〇,九三三,〇〇〇
明治四十三年	一二,八二六,七四三	一二,三二六,七四三	五〇,〇〇〇,〇〇〇
明治四十四年	二〇,七五二,一六四	一九,七五二,一六四	五〇,〇〇〇,〇〇〇
大正元年	一九,六三三,〇五九	一九,一三三,〇五九	五〇,〇〇〇,〇〇〇
大正二年	一九,七九四,三二五	一三,七五二,五六七	五〇,〇〇〇,〇〇〇
大正三年	一四,二二二,二一八	二二,三七二,二一八	五〇,〇〇〇,〇〇〇
大正四年	三八,〇八七,二二六	三四,五八七,二二六	五〇,〇〇〇,〇〇〇
大正五年	一五九,一〇一,三四六	一五九,九九五,〇三六	三,五〇〇,〇〇〇
合 計	一五九,一〇一,三四六	一五九,九九五,〇三六	三,五〇〇,〇〇〇

* 内積立金勘定より繰入れたるもの大正三年度に一〇一〇,〇〇〇圓、大正五年度に三〇九九三・一〇圓あり。

國有後に於ける營業成績の概括

以上述べたる所は觀察の範圍を明治四十二年度より大正五年度に至る八箇年間即ち鐵道獨立會計實施後に於ける成績に止めたり。更に進んで營業收支の内譯をなすに先ちて吾人は國有實施後十箇年間の帝國鐵道の成績を概括的に掲げて之を國有以前に於ける官線及買收會社線の成績と比較せんとす。左表に於て注意すべきは私設鐵道は國有に合同したるもののみを計上したること、明治三十八年度及三十九年度に於ける官線の成績は買收以前に於ける私設會社の成績を包含したる計數を掲げしこと、及船舶收支は比較に便せんが爲に省除したること等なり。

年 度	營業 收入	營業 費	營業費ノ營業收入ニ對スル割合	
			平均	益 金
明治三十年	二五八四二、九四八	一二四一三、五五三	四八・〇	一三、四二九、三九五
明治三十一年	三〇、五二五、一五四	一七、三六五、一二七	五六・九	一三、一五九、四四二
明治三十二年	三六、六六〇、五七七	一八、四九〇、八五八	五〇・四	一八、一六九、七一
明治三十三年	四三、一五八、三九〇	二〇、二七二、六二五	四七・〇	二二、八八五、七六五
明治三十四年	四六、二八三、二七五	二二、〇七六、六四八	四七・七	二四、二〇六、六二七
明治三十五年	四九、四八二、一六八	二二、一六七、〇〇二	四六・八	二六、三一二、一六六
明治三十六年	五三、一三〇、三〇三	二四、一八一、三七〇	四五・五	二八、九四八、九三三
明治三十七年	五六、五七八、四五五	二八、八五七、九九八	四二・八	三二、三三三、六七五
明治三十八年	六六、二五九、四六五	三三、八〇九、九二七	四三・六	三二、四〇一、四六七
明治三十九年	七〇、四四〇、二四〇	二四、二四二、七八〇	四八・〇	三六、六三〇、三三三
十箇年間ニ於ケル増加率	一七三%	一七三%	平均 四七七	一七三%

年 度	營業 收入	營業 費	營業費ノ營業收入ニ對スル割合	
			平均	益 金
明治四十年	七五、九八二、八八一	三七、九九二、五九九	五〇・〇	三七、九九三、六二二
明治四十一年	七七、八八三、〇七三	四一、〇九六、〇七三	五二・八	三六、七八七、〇〇〇
明治四十二年	八〇、六六五、四〇七	四〇、八二四、九八八	五〇・六	三九、八四〇、四一九
明治四十三年	八七、四三三、六四五	四一、八六八、二五〇	四七・九	四五、五六四、三九五
明治四十四年	九八、〇八〇、五二〇	四四、二五一、八二七	四五・一	五三、八二八、六九三
大正元年	一〇五、八八四、八〇〇	四八、三九五、七五四	四五・七	五七、四八九、〇四六
大正二年	一一、二二六、二二三	五二、一七二、一六一	四六・九	五九、〇六四、〇五二
大正三年	一〇九、九三三、五一一	五五、三六〇、九七九	五〇・四	五四、五六四、五三二
大正四年	一一七、七九四、六三三	五三、八〇二、〇三〇	四五・七	六三、九九二、六〇三
大正五年	一三八、〇二七、二五八	五八、四四六、二六八	四二・三	七九、五八〇、九九〇
十箇年間ニ於ケル増加率	八二%	五四%	平均 四七七	一〇九%

營業收支の内譯

吾人は之より進んで營業收入の各項に付き述べんとす。營業收入は之を別ちて旅客收入、貨物收入、及預金利子、旅館收入、病院及治療所收入、及土地物件貸付料、各驛出店營業人取立金其他を含む雜收入の三項とす。

明治四十二年度より大正五年度に至る八箇年間の營業收入(船舶收入を含む)の内譯左表の如し。

年 度	運 輸		雜 收 入	計
	旅 客 收 入	貨 物 收 入		
明治四十二年	四三、五二一、九九〇	三、七五二、二六五	一、〇一、一七七	八二、二五六、四五六

年 度	運 輸 收 入		雜 收 入	計
	旅 客 收 入	貨 物 收 入		
明治四十三年度	四六、四八三、二二七	四一、五〇八、四三三	一、三四四、九一七	八九、三三六、五九二
明治四十四年度	五二、三三九、三四八	四六、三九七、九五	一、五〇六、七五	一〇〇、二七九、八一八
大 正 元 年 度	五五、七六四、六九五	五〇、四四五、五九七	二、一五三、四六	一〇八、〇三五、六五八
大 正 二 年 度	五七、二九六、二八〇	五三、七三七、二五三	二、四四三、五二二	一一三、四七七、〇五五
大 正 三 年 度	五六、三六六、八四三	五三、三七二、七九二	二、四二九、九八一	一一二、一六六、六一六
大 正 四 年 度	五八、五五七、二五九	五九、〇〇八、四〇〇	二、六四六、六九六	一一〇、二二二、五五五
大 正 五 年 度	六六、三九九、〇四〇	七二、六三八、一〇七	三、二八一、八八五	一二二、二五五、五三二

船舶運輸の成績を除きたる鐵道運輸數量並收入左の如し。

年 度	延 人 哩	延 噸 哩	旅 客 收 入		貨 物 收 入	
			對 人	對 噸	對 噸	對 噸
明治四十二年度	二、八二二、三九一、〇八	一、九一一、二九七、四四〇	四二、四〇八、〇四二	三七、〇五五、五七八		
明治四十三年度	三、〇三八、七三六、九六六	二、一六、八三四、四七三	四五、二〇六、〇五三	四〇、八八一、六七五		
明治四十四年度	三、三八一、五八六、四一一	二、三三七、七八七、四七五	五〇、九八五、六六〇	四五、五八四、一八五		
大 正 元 年 度	三、六二六、三一六、四九九	二、六九一、四六四、七四	五四、三九〇、六〇三	四九、三七八、八五一		
大 正 二 年 度	三、六九〇、九六四、六一九	三、〇五三、八五二、六三八	五五、九三〇、五二〇	五二、八六二、一七一		
大 正 三 年 度	三、六二二、七四三、二二六	二、九八二、七九八、四八一	五五、〇四四、一六七	五二、四五二、三六三		
大 正 四 年 度	三、八五六、五三六、九六六	三、三〇九、五一一、八六七	五七、一六二、二二七	五七、九八五、七一〇		
大 正 五 年 度	四、二五五、三七四、七一七	四、一七九、一三四、六六〇	六四、八三八、四九六	六九、九七〇、五七七		

前述の數の各單位に對する平均を示せば左の如し。

年 度	一人哩ニ對スル旅客收入	一噸哩ニ對スル貨物收入	スル營業哩ニ對スル營業收入	對一列車走行營業收入
明治四十二年度	〇・一五〇八	〇・一九三九	一七六・一一	一九〇・一
明治四十三年度	〇・一四八八	〇・一九二二	一八三・三九	一九一・七
明治四十四年度	〇・一五〇七	〇・一九四二	一九八・一三	一九七・七
大 正 元 年 度	〇・一五〇〇	〇・一九三五	二〇六・四一	一九二・七
大 正 二 年 度	〇・一五一五	〇・一九七一	二〇七・九九	一九〇・三
大 正 三 年 度	〇・一五一九	〇・一九五八	一九六・八二	一八八・二
大 正 四 年 度	〇・一四八二	〇・一九五二	二〇・五六〇	一九五・三
大 正 五 年 度	〇・一五二四	〇・一九七四	二三・七五七	二一〇・八

以上述ぶる處によりて大正三年度までは常に旅客收入が貨物收入に優れるに反し、大正四年度同五年度に於ては其地位轉倒し貨物收入の旅客收入を超過するに至れるを見るべし。これ戦亂の影響をうけたる異狀の景氣が内國産業の發達を促進したると、船腹不足の結果鐵道に依る貨物數量の激増したるとに因るものなり。

國有前の十箇年間に於ては平均營業哩は七五パーセントを増加したるに對し、國有後の十箇年間は其の増加三二パーセントに過ぎず。これ國有後十箇年間に於て一哩平均營業收入の著しく増加したる所以なり、即ち左表の如し。

年 度	平均營業收入		平均營業費
	營業線路一哩	一日一哩	
國 有 前	一〇、四七〇	二七八〇	四、八七四
明治三十一年度	一六、一一一	四四一四	七、七三三
明治三十九年度	五、九六四	一六三四	二、八五九
十箇年間の増加			
國 有 後	一七、一八五	四六九五	八、五九二
明治四十一年度	一七、二五九	四七二八	九、一〇七
明治四十一年度	一七、六二二	四八二五	八、九一三
明治四十三年度	一八、三三九	五〇二四	八、七八二
明治四十四年度	一九、八一三	五四一三	八、九三九
大 正 元 年 度	二〇、六四一	五六五五	九、四三四
大 正 二 年 度	二〇、七九九	五六九八	九、七五五
大 正 三 年 度	一九、六八二	五三九二	四、九二二
大 正 四 年 度	二〇、五六〇	五六一八	九、三九一
大 正 五 年 度	二二、七五七	六五〇九	一〇、〇六〇
十箇年間の増加	六、五七二	一、八二四	一、四六八

備考 營業費は總係費保存費汽車費車輛修繕費運輸費旅館費船舶費補充費病院及治療所費共濟組合給與金私設鐵道借用料及機密費の十二項より成る。

國有後に於ける營業費の増加率比較的事は既に前表に示したるところなれども、次の

比較によりて更に之を明瞭に窺ふを得ん。

年 度	一列車走行哩平均		一人哩ニ對スル旅客收入	一噸哩ニ對スル貨物收入	一人噸哩ニ對スル營業費
	營業收入	營業費			
國 有 前	一、四六五	一、七〇四	一、〇二七	一、〇九七	一、〇六八
明治三十一年度	一、八六四	一、八九五	一、〇六〇	一、〇七五	一、〇〇九
明治三十九年度	三、九九	二、九一	一、〇四三	一、〇〇八	一、〇〇三
十箇年間の増加					
國 有 後	一、八四七	九二一	一、〇五九	一、〇二一	一、〇〇九
明治四十一年度	一、七二六	九四六	一、〇二八	一、〇九八	一、〇〇九
明治四十一年度	一九〇一	九四六	一、〇〇八	一、〇三九	一、〇〇八
明治四十三年度	一九一七	九一八	一、〇四八	一、〇九二	一、〇〇八
明治四十四年度	一九七七	九九二	一、〇五七	一、〇九二	一、〇〇八
大 正 元 年 度	一九二七	八八一	一、〇五〇	一、〇八五	一、〇〇七
大 正 二 年 度	一九〇三	八九三	一、〇五二	一、〇七三	一、〇〇七
大 正 三 年 度	一、八八二	九四八	一、〇五九	一、〇七八	一、〇〇八
大 正 四 年 度	一九五三	八九二	一、〇四八	一、〇七五	一、〇〇七
大 正 五 年 度	二、二〇八	八九三	一、〇五二	一、〇七四	一、〇〇七
十箇年間の増減(%)	二六・一	△一三・〇	△〇・〇〇七五	△〇・〇〇四三	△〇・〇〇三

營業費の内譯—總係費

國有の結果政府は年々總係費約九七〇、〇〇〇圓を節約し得べきことを當初に於て豫想したりしが、この豫想は左表に掲ぐる如く全く事實として證明せられたり。左表は國有後十箇年間の營業費と國有前五ヶ年間のそれとを比較掲載したるものなり。

年 度	總 係 費	一營業哩ニ對スル總係費	一列車走行哩ニ對スル總係費	營業費全額ニ對スル割合
國 有 前				
明 治 三 十 五 年 度	一九五八、五〇七	五二六、三二	〇六六	八五
明 治 三 十 六 年 度	二〇七〇、九八三	五二四、六六	〇六五	八六
明 治 三 十 七 年 度	二〇五九、四八一	四九四、五四	〇六五	八五
明 治 三 十 八 年 度	二、五六一、八四七	五九三、八六	〇七六	八九
明 治 三 十 九 年 度	二、三七九、〇七八	五三〇、二五	〇六一	八九
年 平 均	二、二〇五、九七九	五三三、九〇	〇六七	八三
國 有 後				
明 治 四 十 年 度	一、一三四、九〇二	二五四、四二	〇二七	三〇
明 治 四 十 一 年 度	一、〇七八、八六九	二二九、〇七	〇二五	二六
明 治 四 十 二 年 度	九六九、五〇九	二二一、六七	〇二二	二四
明 治 四 十 三 年 度	一、一六一、五二七	二四三、六三	〇二五	二八
明 治 四 十 四 年 度	一、三二一、七六〇	二六四、九九	〇二六	三〇
大 正 元 年 度	一、四五六、四〇〇	二八三、九〇	〇二七	三〇
大 正 二 年 度	一、三六〇、四一五	三五四、三七	〇三三	二六
大 正 三 年 度	一、三六九、〇九一	二四五、一三	〇三三	二五
年 平 均	一、九三三、四四三	二五二、九〇	〇二四	二六

年 度	營業費總額ニ對スル割合	病 院 費	營業費總額ニ對スル割合	機 密 費
大 正 四 年 度	一、八一、〇一	二〇六、一五	〇二〇	二二
大 正 五 年 度	一、三〇八、五五	二二五、六二	〇二〇	二二
年 平 均	一、九三三、四四三	二五二、九〇	〇二四	二六

前掲の表に依り、國有以前に於て營業費總額に對する總係費平均八三パーセントを占めたりしもの、國有後に於ては減じて二六パーセントとなれり。此の減額は既に述べしが如く合同の結果事務の重複より生ずる冗費並に重役の俸給及諸給を節約し得たるに依るものなり。尙此の外に鐵道職員救済組合の補助金、機密費病院費等あり、是等は總係費の負擔には非ざれども便宜上左に之を掲げたり。

年 度	救済組合給與金	營業費總額ニ對スル割合	病 院 費	營業費總額ニ對スル割合	機 密 費
明 治 四 十 年 度	一、二五、二四五	三	一〇、三〇九	一	一〇、〇〇〇
明 治 四 十 一 年 度	一八五、一四四	五	一八三、三三八	三	二〇、〇〇〇
明 治 四 十 二 年 度	二〇三、三三三	五	一三〇、三〇九	三	二〇、〇〇〇
明 治 四 十 三 年 度	二二八、一三二	五	一〇、三〇九	一	二〇、〇〇〇
明 治 四 十 四 年 度	二四五、四七七	五	一〇、三〇九	一	二〇、〇〇〇
大 正 元 年 度	二七〇、六八二	六	一〇、三〇九	一	二〇、〇〇〇
大 正 二 年 度	二九五、〇一九	六	一八三、三三八	三	二〇、〇〇〇
大 正 三 年 度	三一九、六二〇	六	一〇、三〇九	一	二〇、〇〇〇
大 正 四 年 度	三五六、五七六	七	一八三、三三八	三	二〇、〇〇〇
大 正 五 年 度	三三四、一八六	六	二二一、七五六	四	二〇、〇〇〇

故に若し此の三項の費額を總係費に加ふるもその全額は全營業費の三六パーセントを超えざるなり。
 國有十年 六〇

保存費

保存費に關して述ぶるに當り注意すべきは、過去十箇年間に於て風水害の被害復舊のために投じたる費額の尠少なからざることにして、近年に至り風水害は殆んど毎年の例となるに至れり。左表は風水害の復舊費中保存費より支出するものを示せるものなり。

年 度	風水害復舊費	保存費總額ニ對スル割合	年 度	風水害復舊費	保存費總額ニ對スル割合
明治四十年度	八七九四〇	一〇・二	大 正 元 年 度	四四七、七九九	三・三
明治四十一年度	三三七、二二四	四・一	大 正 二 年 度	五五四、三七〇	四・三
明治四十二年度	八四四、一〇九	八・三	大 正 三 年 度	一〇、三五、六八〇	七・九
明治四十三年度	四八七、八九四	四五	大 正 四 年 度	三六〇、二七六	二・八
明治四十四年度			大 正 五 年 度	二〇五、八七六	一・五

尙此の外勾配、曲線、切割隧道等不斷の改良を要するもの、並磨損線路の更換等に要する費額亦尠からず。

今國有前後に於ける保存費を表示せば左の如し。

年 度	保 存 費	營業線路一哩平均	軌道一哩平均	一列車哩平均	營業費總額ニ對スル割合
國 有 前	五、五五二、七三三	一、四四、一四四	一、〇七、八八〇	一、七七、七七一	二・七
國 有 後	五、八〇二、五五〇	一、四二、一九九	一、〇二、六二五	二七六	二・七

年 度	保 存 費	營業線路一哩平均	軌道一哩平均	一列車哩平均	營業費總額ニ對スル割合
明治三十六年度	五、四四一、六一五	一、三七八、五四四	九、九六〇、四〇四	二七一	二・五
明治三十七年度	五、三六〇、二四八	一、二八七、二六六	九、三三〇、〇一〇	二七〇	二・一
明治三十八年度	六、二一九、九一七	一、四四一、八三三	一、〇五六、一四四	二八四	二・五
明治三十九年度	六、七三七、一九五	一、五四〇、九八八	一、一七七、七六六	二七八	一九九
年 平 均	五、八〇二、五五〇	一、四二、一九九	一、〇二、六二五	二七六	二・七
國 有 後	八、七四二、三三三	一、九七七、二二一	一、四一一、六三三	二二三	三・〇
明治四十一年度	八、二八五、三三三	一、六三五、九八八	一、二九一、三六六	二九一	二・〇
明治四十二年度	八、九〇二、七五〇	一、九四三、七五五	一、三四三、九九三	二〇六	二・一
明治四十三年度	一〇、一五三、三七八	二、一八九、九四四	一、四三四、二四四	二二二	二・四
明治四十四年度	一〇、八四〇、八八二	二、一八九、九四四	一、四六〇、二一九	二一九	二・四
大 正 元 年 度	一、一三五、五〇四	二、二二二、一〇一	一、四六〇、二〇〇	二〇七	二・三
大 正 二 年 度	一、二六二、六八六	二、三六〇、五九九	一、五二六、七九九	二一六	二・四
大 正 三 年 度	一、三〇八、四九二	二、三四二、八三三	一、五四四、四四二	二二四	二・三
大 正 四 年 度	一、二五四、二六八	二、一八九、二二二	一、四一八、八二二	二〇八	二・三
大 正 五 年 度	一、三五九、四三二	二、三三九、八〇〇	一、五〇五、五五八	二〇八	二・三
年 平 均	一、一〇〇、八五五〇	二、二五、一四一	一、四三、八七二	二二一	二・三

線路一哩當保存費は國有前の五箇年に於て年平均一、〇二六圓なりしもの國有後の十箇年に於ては平均一、四三九圓に上れり。

車輛修繕費

第六章 國有實施後に於ける營業成績

車輛修繕費も亦國有以來次第に増加を見たりしが、四十年度より四十二年度に至る三箇年に亘り特に著しきを見る。即ち左表の如し。

年 度	車輛修繕費	線路一哩當費額	一列車哩當費額	一機關車哩當費額	營業費總額ニ對スル割合
國有前					
明治三十五年	二,九一七,一九〇	七,八三九	〇,九九	〇,八八	一二六
明治三十六年	三,二四七,〇一一	八,二二五	〇,一一	〇,九〇	一三四
明治三十七年	三,二六五,〇一一	七,八四〇	〇,〇三	〇,九〇	一三四
明治三十八年	三,六八〇,六五九	八,五三二	〇,〇九	〇,九五	一三二
明治三十九年	四,三九六,九一二	一〇,〇五六	〇,一六	〇,一〇	一三〇
年 平 均	三,五〇一,三五七	八,四九九	〇,〇六	〇,九三	一三〇
國有後					
明治四十年	五,五七四,九六七	一,二六〇,八八	二,三六	一,一六	一四七
明治四十一年	七,七二二,四〇五	一,七一一,二六	二,七八	二,五三	一八八
明治四十二年	七,六九六,六六七	一,六八〇,四二	二,七八	二,五三	一八九
明治四十三年	六,五七三,〇二四	一,三七八,七二	二,四四	二,二四	一五七
明治四十四年	六,八三九,七〇一	一,三八一,六七	二,三八	二,一八	一五四
大正元年	七,六四四,四三六	一,四九〇,一七	二,三九	二,一八	一五八
大正二年	七,六六三,九八一	一,四三三,〇三	二,三一	二,二二	一四七
大正三年	十,六一九,二〇八	一,三六四,二〇	二,三〇	二,一〇	一三八
年 平 均					
大正四十年	七,六七〇,七〇〇	一,三三八,八六	二,二七	二,〇八	一四三
大正五十年	八,四二八,三四九	一,四五〇,六六	二,二九	二,〇八	一四四
年 平 均	七,三四三,三四四	一,四四八,九七	二,四三	二,二二	一五七

車輛數の増加とその輸送能力の増大強力機關車、大型ボギー客車並に電車、大型貨車の採用等は鐵道用品の昂騰と相俟つて本項の費額をかくの如く増加せしめたるものとす。事情かくの如くなりしと雖も明治四十三年度以降次第に列車走行哩當及機關車走行哩當費額の減少を見たるは國有の齎したる結果にして、新制度の下に於て工場機能の各特殊のならしめ、鐵道の各所に配置されたる各工場に貯藏すべき豫備品の數量を減じ、各工場の能力に應じて車輛を割當て以て修繕に便し、客車の修繕に要する日數を三十三日より十九日に、貨車の修繕日數を三十日より八日に短縮するを得たり。今大正二年度より大正五年度に至る四箇年間の車輛修繕費を車種別に掲ぐれば左の如し。

年 度	大正五年度	大正四年度	大正三年度	大正二年度
機關車	三,七〇五,一九〇	三,五八五,六六一	三,六一三,四九六	三,七二五,九七一
電氣機關車	四,七六五六	四,一八四五	三六,〇一〇	五六四一一
客車	一,八五〇,四七一	一,五四五,〇九五	一,六四八,四二二	一,六五七,〇七六
電車	一,五八四,二六	一,四八〇,〇〇	八八,九九八	五六,六七二
貨車	二,二四一,二一〇	二,〇九二,一九二	二,一〇三,八六二	一,九四二,二六六

一車平均修繕費を示せば左の如し。

年度	大正五年度	大正四年度	大正三年度	大正二年度
機關車	一三八八円	一、三七八円	一、四四三円	一、五五〇円
電氣機車	三九七三	三、四八七	三、〇〇一	四、七〇一
客車	二七五	二三四	二五一	二六〇
電車	一、二五七	一、一六五	一、一二二	七二七
貨車	四九	四八	四六	四五

運輸費

運輸費と汽車費とは營業費中最も重要な二大項目にして、其の計數の多少は一に運輸の繁簡に應ずるものなり。今國有後十箇年間に於ける運輸費の變動を國有以前に於ける五箇年間のそれと對比すれば左の如し。

年度	運輸費	線路一哩當費額	一列車哩當費額	一人噸哩當費額	營業費總額ニ對スル割合
國有前					
明治三十五年	六、三二八、八三三	一、六九七、五三三	二、二三五	〇、〇三三七	二七二
明治三十六年	六、八〇六、一四九	一、七二四、二二五	二、二四一	〇、〇三三三	二八一
明治三十七年	七、〇四二、九九一	一、六九一、二四	二、二三二	〇、〇三二八	二九一
明治三十八年	七、六一三、八一五	一、七六四、九五	二、二五二	〇、〇三〇五	二六四

年度	運輸費	線路一哩當費額	一列車哩當費額	一人噸哩當費額	營業費總額ニ對スル割合
國有後					
明治四十年	一〇、五九一、五一八	二、三九五、四四六	二、五七五	〇、〇三五四	二七九
明治四十一年	一、〇七二、二九五	二、四三三、三三六	二、五五〇	〇、〇三三二	二六九
明治四十二年	一〇、五六三、七六三	二、三〇六、四〇〇	二、四四九	〇、〇三三四	二五八
明治四十三年	一、六九七、四一七	二、四五三、五八	二、五六四	〇、〇三二六	二七九
明治四十四年	二、七八一、二七七	二、五八一、九二	二、五七七	〇、〇三三三	二八九
大正元年	一四、一〇二、三四七	二、七四九、〇五	二、五六六	〇、〇三三三	二九一
大正二年	一四、九七九、四五九	二、八〇〇、八九	二、五六三	〇、〇三三二	二八七
大正三年	一五、六二八、一五八	二、七九八、一九	二、六七五	〇、〇三三七	二八二
大正四年	一五、六八一、三四一	二、七三七、〇四	二、六〇〇	〇、〇三二九	二九一
大正五年	一六、七一九、八七〇	二、八七七、七八	二、五五四	〇、〇三一九	二八六
年平均	一三、三八一、六四五	二、六一五、三七	二、五六七	〇、〇三二七	二八一

茲にも亦吾人は國有後費額の増大せるを認む。即ち運輸費總額は殆んど倍加し、線路一哩當費額は五三パーセントを増したり。然して十箇年間に於て停車場數の一、一五三より一、六六八に増したること、及停車場及列車の設備改善等に多大の費を投じたること等は共に本項の費額を大ならしめたる原因の大なるものなり。然れ共運輸費の一人噸哩當費額を求むる時は却つて減退せるを見るべく、以て鐵道運輸の發展の跡を察知するを得ん。尙本項を終るに當り左に鐵道院直

營の旅館費を掲ぐることとせん。

年 度	旅 館 費	營業費總額ニ對スル割合	年 度	旅 館 費	營業費總額ニ對スル割合
明治四十三年度	三三、六七九	二	大 正 三 年 度	七三、〇八二	二
明治四十四年度	三五、〇二九	二	大 正 四 年 度	六五、四四三	二
大 正 元 年 度	三三、七二〇	二	大 正 五 年 度	六八、七〇九	二
大 正 二 年 度	六八、七四〇	二			

備考 明治四十二年以前に於ては運輸費中に合算せり。

汽車費

國有後運輸能率の増進、機關車並客貨車標準の向上、運轉速度の増進、諸設備の改善、旅行時間の正確、機關車牽引力の増加、貨車の自由なる配給及其結果として得らるゝ空車哩の減少、同一職員によりて達し得べき能率の増加等凡てこれ等の原因は相俟つて列車の運轉を左表の如く經濟的に然も大なる能率を擧ぐるを得しめたり。

年 度	汽 車 費	線路一哩當費額	一機關車哩當費額	營業費總額ニ對スル割合
國 有 前				
明治三十五年度	六、七三〇、二九九	一、八〇五、九五	円 一、〇三三	二九、〇
明治三十六年度	六、六一五、六一二	一、六七五、九八	円 一、〇八三	二七、四
明治三十七年度	六、五五〇、四八	一、五六四、四六	円 一、〇七九	二六、九
明治三十八年度	八、七八一、七六〇	二、〇三三、六九	円 一、二二六	三〇、四

年 度	汽 車 費	線路一哩當費額	一機關車哩當費額	營業費總額ニ對スル割合
明治三十九年度	一一、四六二、五六六	二、六二二、九八	円 一、二六三	三三、九
國 有 後				
明治四十一年度	一一、八三〇、三七五	二、六七五、六五	円 一、二四七	三一、一
明治四十二年度	一二、七五三、一三七	二、八二六、〇六	円 一、二五二	三〇、〇
明治四十三年度	一二、四八九、〇七七	二、七二六、七五	円 一、二四九	三〇、六
明治四十四年度	一一、九三〇、九三〇	二、五〇二、五六	円 一、二二五	二八、五
大 正 元 年 度	一一、〇六八、〇九七	二、四三七、八五	円 一、二〇八	二七、三
大 正 二 年 度	一三、四〇四、七七〇	二、六一三、〇七	円 一、二〇七	二七、七
大 正 三 年 度	一四、八九二、〇四九	二、七八四、五五	円 一、二一七	二八、五
大 正 四 年 度	一六、七九四、六五四	三、〇〇七、〇五	円 一、二四三	三〇、三
大 正 五 年 度	一五、七五三、二〇九	二、七四九、五九	円 一、二二二	二九、三
年 平 均	一三、九二九、七六一	二、七三二、四八	円 一、二二九	二九、四

前表によりて機關車走行一哩當汽車費は國有後三箇年には著しく増加せしも、以後漸次低下し、營業費總額に對する本項費額の割合は大體に於て逐年低下の傾向を示せり。既に述べたるが如く鐵道國有の結果は本項費額中の大部分を構成する燃料油脂消費高の節約に於て著しき利益を示したり、即ち左表の如し。

年 度	燃 料	油 脂	計	汽車費總額ニ對スル割合	一機關車哩當燃料	車輛走行百哩當燃料
明治四十年度	七、二七二	二、三二七	七、五〇九	六三%	四、二六六	一、二二四
明治四十一年度	八、一三四	二、三三三	八、三六六	六六	二、六一	一、〇〇四
明治四十二年度	六、五五八	一、六〇〇	六、七七八	五四	二、三二	七、九二
明治四十三年度	六、二八八	一、四〇〇	六、四二八	五四	二、一九	七、〇三
明治四十四年度	六、〇七三	一、三三七	六、二一〇	五二	二、〇五	六、二九
大正元年度	六、八六七	一、七〇〇	七、〇三七	五二	二、〇六	六、三四
大正二年度	七、六八九	二、〇〇三	七、八九二	五三	二、二二	六、三四
大正三年度	九、一九	二、〇〇七	九、三三六	五六	二、三三	七、四七
大正四年度	八、二三六	二、一三	八、四四九	五四	二、一六	六、二九
大正五年度	九、四七五	二、五二	九、七二七	五六	二、二二	六、三〇

前表に於ける顯著なる事實は其の燃料油脂價格合計が明治四十二年度四十三年度四十四年度及大正四年度に於て減少したることなり。石炭の相場の変動が多少其の因をなせりと雖も、主として燃料油脂節約の結果に因由することは機關車走行哩當及車輛百哩當費額の減少によりて窺ふを得べし。大正二年度以後に於ける機關車走行哩當費額の少しく増大せるは、強力機關車の増備によるものにして、其の効率の増進せることは車輛百哩當費額の減少によりて知るを得べし。最後に營業費中の一項目私設鐵道借用料に就てその支出額をあぐれば左の如し。

年 度	私設鐵道借用料	總營業費ニ對スル割合	年 度	私設鐵道借用料	總營業費ニ對スル割合
明治四十二年度	二、九一六	三%	大正三年度	三、一三三	三%
明治四十三年度	二、九六〇	三%	大正四年度	三、四七六	三%
大正元年度	二、〇八九	三%	大正五年度	三、六七〇	三%
大正二年度	二、六八二	五%			

營業費の概括

以上述べしところの營業費の内譯を概括すれば左の如し。

種 別	營業費總額ニ對スル割合	
	國有前五ヶ年間ノ平均	國有後十ヶ年間ノ平均
總 係 費	八三%	二六%
保 存 費	二二七	二二二
車 輛 修 繕 費	一三〇	一五七
小 計	三四七	三八九
運 輸 費	二七四	二八二
汽 車 費	二九五	二九四
小 計	五六九	五七五
雜 費	一	一四
		一四

前表の計數中顯著なる點は、鐵道の設備に關する費額即ち保存費、車輛修繕費の平均が増加したるに反し、實際作業費即ち運輸費、汽車費にありては國有の前後を通じて大なる變動なきことなり。尤も運輸費に於て多少の増加を見たれども、こは總係費の減少によりて充分補はれて餘りあり。以上鐵道の營業費のみにつき觀察し來りしが、今本章を終るに當り船舶費に付きて其の成績を一瞥せんとす。

年 度	船舶收入	船舶費	年 度	船舶收入	船舶費
明治四十年度	八三五、五四七	六二二、二七四	大正元年度	二、一四〇、八三八	一、六一七、八九四
明治四十一年度	一、三八九、四九四	一、一九〇、五三八	大正二年度	二、二四〇、八四二	* 二、三七八、〇八五
明治四十二年度	一、五七二、〇二九	一、二六六、〇〇〇	大正三年度	二、二四四、一〇五	一、八一七、三〇七
明治四十三年度	一、九〇三、九四七	一、三八一、三二二	大正四年度	二、四一七、七三二	一、七九九、六五三
明治四十四年度	二、〇九九、二九八	一、五八七、七二二	大正五年度	三、二二八、〇七三	二、七二七、二七四

* 備船梅毒丸沈没に對する損害賠償八〇、〇〇〇圓を含む。

以上帝國鐵道營業成績の重要なる事實を概観して吾人は一の疑問に逢著す。「國有鐵道の經營は成功せりや否や」の問題即ち之れなり。これ極めて複雑なる問題にして一言を以て斷すること能はざるなり。先づ此の問題を解くに當り、本章に於て彼々來れる要點を概括するを要す。即ち國有鐵道に於ける營業費の營業收入に對する割合は四七七パーセントにして純益の資本に對する割合六パーセントを示せり。而して年平均三千五百萬圓の利子を拂ひ、六箇年間に輕便鐵道に五百萬圓の補助金を與へ、且益金を以て補充改良、建設工事に投資せるもの四十二年度より大正五

年度に至る八箇年間に一億七千二百萬圓に達し此期間に於ける全投資の殆んど半ばに當る。これ等の諸點を考察するときは、我が國有鐵道の營業成績は極めて良好なりと言ふも敢て過言に非ざるべし。

第七章 國有後に於ける鐵道網の發達

明治三十九年三月鐵道國有法發布の時に當り、政府の所有に屬する線路全長一、四九九哩五四鎖なりき。明治三十九年度及同四十年度に私設會社線二、八二三哩〇九鎖を買收し、且同期間内に新線の延長及讓受到依りて一二哩二九鎖を増加したるを以て、明治四十年三月三十一日に於ける線路延長合計四、四四哩一二鎖に達したり。而して大正六年三月三十一日現在の鐵道延長は五、八五六哩六四鎖にして、十箇年間に一、四一二哩五二鎖、年平均一五六哩七七鎖の増加を見たる割合なり。左表は國有鐵道線路延長の發達を年度別に示したるものなり。

年 度	線路延長	軌道延長	停車場數	年 度	線路延長	軌道延長	停車場數
明治四十年度	四、四四四・一二	六、一五五・七九	一、一五三	大正元年度	五、二七二・一六	七、七七四・四六	一、四四一
明治四十一年度	四、五四二・二八	六、四一五・七四	一、一七五	大正二年度	五、四七〇・七一	八、二〇〇・七五	一、五二九
明治四十二年度	四、六三三・六一	六、六二四・五八	一、二二二	大正三年度	五、六八六・二六	八、六一一・五一	一、六〇四
明治四十三年度	四、八六九・五六	七、〇五二・六一	一、二八八	大正四年度	五、七五六・七六	八、八四〇・一四	一、六三〇
明治四十四年度	五、〇四三・二〇	七、四二四・二七	一、三八九	大正五年度	五、八五六・六四	九、〇二九・二三	一、六六八

線路延長私設鐵道を含むの面積及人口に對する割合を示せば左の如し。

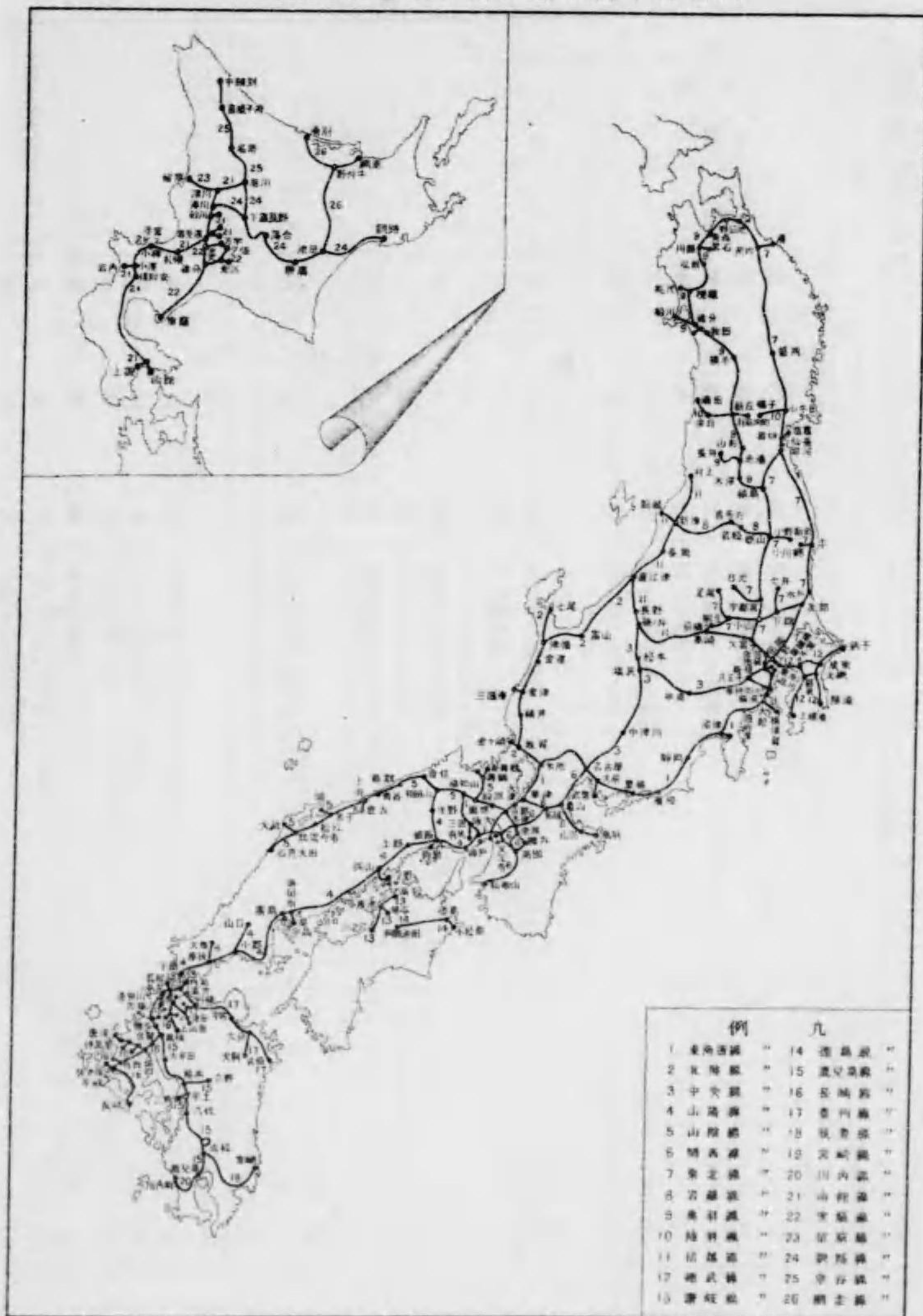
年 度	人口(臺灣、樺太、朝鮮を除く)	面積(臺灣、樺太、朝鮮を除く)	哩 程	人口十萬人ニ對スル哩程	面積百平方哩ニ對スル哩程
明治四十年度	四八、八一九六三〇	一四七、六九七四	四、八八九七四	一〇・〇二	三三・二二
明治四十一年度	四九、五八八八〇四		五、〇二〇〇〇	一〇・二二	三三・四〇
明治四十二年度	五〇、二五四四七一		五、二九六六六	一〇・二二	三三・四七
明治四十三年度	五〇、九八四八四四		五、三八〇七七	一〇・五五	三六・四
明治四十四年度	五一、七五三、九三四		五、六五〇、二九	一〇・九二	三八・三
大正元年	五二、五二二、七五三		六、〇一四、二八	一一・四五	四〇・七
大正二年	五三、三六二、六八二		六、五九二、一九	一二・三五	四二・四
大正三年	五三、六六八、六〇〇		七、一三五、五六	一三・三〇	四三・八
大正四年	五四、〇一〇、〇〇〇		七、五〇五、四二	一三・九〇	四四・八
大正五年	五五、二三五、〇〇〇		七、六二〇、六〇	一三・八〇	四五・六

備考 哩程中には私設鐵道私設輕便鐵道を含み、軌道は包含せず。
左表は大正六年三月末日に於ける國有鐵道開業線路の内譯を示せるものなり。

地方別	線 名	區 間	哩 程
本 州	東 北 道 中 央 道 山 陽 道 山 陰 道 關 西 道	東京神戶間及支線	五二七・六四
		米原直江津間及支線	二六九・一七
		萬世橋(東京)名古屋間及支線	二九八・二二
		神戸下ノ關間及支線	四三三・五四
		京都石見太田間及支線	二九七・五九
		名古屋湊町間及支線	三〇八・三六
		上野青森間及支線	九三九・六六
		福島青森間及支線	三九〇・五五
		郡山新津間	一〇八・一四
		小牛田鳴子間	二七・七三
東 北 道	東 北 道	高崎新潟間及新津村上間	二四〇・四三
		兩國橋鏡子間及千葉勝浦間支線	一六五・七六
		高松川之江間及支線	四、〇〇七・一九
		徳島阿波池田間及支線	五二・五五
		徳島阿波池田間及支線	五二・七六
		徳島阿波池田間及支線	一五・五一
		門司鹿兒島間	二八九・六四
		鳥栖長崎間及支線	一四三・五五
		小倉佐伯間及支線	一六一・三六
		若松上山田間及支線	七五・五二
九 州	九 州	吉松宮崎間	六九・二八
		鹿兒島川内間	三〇・五二
		鹿兒島川内間	三〇・五二
		鹿兒島川内間	三〇・五二
		鹿兒島川内間	三〇・五二
		鹿兒島川内間	三〇・五二
		鹿兒島川内間	三〇・五二
		鹿兒島川内間	三〇・五二
		鹿兒島川内間	三〇・五二
		鹿兒島川内間	三〇・五二
北 海 道	北 海 道	函館旭川間及支線	三〇三・五四
		岩見澤室蘭間及支線	一三三・〇七
		深川留萌間	三二・〇九
		旭川釧路間及支線	二二七・七三
		旭川中頓別間	一〇六・五六
		池田網走間及支線	一七〇・六八
		池田網走間及支線	九七・二七
		池田網走間及支線	九七・二七
		池田網走間及支線	九七・二七
		池田網走間及支線	九七・二七
總 計			五八五六・六四

備考 借上線を包含す。
第七章 國有後に於ける鐵道網の發達

大正五年末現在國有鐵道線路圖



國有十年

七四

新線の延長

國有後の新線建設計畫は、明治二十五年鐵道敷設法及明治二十九年北海道鐵道敷設法に基けるものにして、この二法律は本邦鐵道建設の大計畫を具體せるものなること、及今日に於ても尙建設計畫の基礎をなすものなることは先に述べたるところなり。明治四十年四月一日迄に政府の建設に着手せし線路は合計一、七六〇哩にして内九九六哩の開通を遂げ、工事中の線路七百六十四哩なりき。即ち左表の如し。

明治四十一年四月一日迄に着手せる政府線哩程

線名	區間	開業哩程	工事中哩程	計	摘要
奥羽線	福島青森間	三〇一・三八	三五四	三〇五・〇二	明治三十八年六月開通
中央線	八王子名古屋間	一六五・六一	五八・二三	二二四・〇四	
山陽線	福知山、境、今市間	五四・三三	一九・〇七	一九三・三九	
北陸線	敦賀、富山間	一一三・四五	—	一一三・四五	明治三十二年三月開通
鹿兒島線	八代、鹿兒島間	四〇・五六	五三・五九	九四・三五	
舞鶴線	福知山、園部、舞鶴間	二六・一四	二六・〇七	五二・二一	
篠ノ井線	篠ノ井、碓氷間	四一・四七	—	四一・四七	
吳ノ井線	海田市、吳間	一二・四六	—	一二・四六	明治三十五年十二月開通
富山線	富山直江津間	—	七五・三四	七五・三四	
計		七六五・一九	五五六・二四	一、二二一・四三	

第七章 國有後に於ける鐵道網の發達

七五

線名	區間	開業哩程	工事中哩程	計	摘要
北海道線	旭川雅内間	四七九	二一四	一六八	
天鹽線(宗谷線)	空知大釧路間	一八三	四四二	二二七	
十勝及釧路線	釧路根室間	八九四	八九四	一七八	
根室線	池田網走間	一一七	一一七	二三四	
網走線	深川留置間	三五〇	三五〇	三七〇	
留置線					
計		二二〇六	四〇七四	六三八二	
總計		九九〇一	七六三六	一七五三六	

左表は明治三十九年及四十年に於て、既に私設會社の手に依りて工事に着手せられたりしものにして、私設鐵道の買収と同時に政府の手に移りしものなり。

線名	區間	哩程
岩越線	新潟喜多方間	五八七
宇野線	山田大野間	二〇三
大字線	山田大野間	三九六
大野線	山田大野間	八六八
計		二八〇三

是等工事中の線路を完成せんがために先に述べしが如く明治四十年鐵道計畫を改正し、八箇年間に亘り八百九十哩の新建設計畫を立てたり。左表は爾來大正六年三月末日迄に、議會の協賛を経たる建設區間、並に哩程を示せるものなり。

線名	區間	哩程
川内線	鹿島川内町間	三〇四
宮崎線	宮崎吉松間	六九五
新庄線	新庄酒田間	九四五
房總線	成田新津間	三三三
新發田線	新發田津浦間	一六四
下野線	下野野川間	三五七
平野線	平野野川間	五三二
濱田線	濱田野川間	五三二
大田線	大田野川間	五四六
山形線	山形野川間	四六六
徳島線	徳島野川間	八二〇
佐伯線	佐伯野川間	二五二
津和野線	津和野野川間	四〇五
萩線	萩野川間	四九四
村上線	村上野川間	三八三
北條線	北條野川間	二〇五
小濱線	小濱野川間	三三六
計		五三三〇

線名	區	間	哩程
多度津川之江	多度津川之江	間	二八哩
濱田益田	濱田益田	間	二五哩
川之江	川之江	間	三五哩
熱海	熱海	間	三〇哩
羽越	羽越	間	二五哩
日豐	日豐	間	九〇哩
高知	高知	間	三四哩
名寄	名寄	間	七六哩
增毛	增毛	間	一〇〇哩
計			一、〇八五
輕便線			五五哩
總計			一、四六〇哩

備考 本表中の哩程は實測哩を示す。但し*印を附せるは豫定哩とす。

而してこれに國有當時に於ける工事中線七六四哩及買收鐵道より承繼せし一二八哩を加ふる時は全長二、三五二哩となる。此の外に豫定の輕便鐵道八二二哩あれども未だその豫算費につき議會の協賛を経るに至らず。是等輕便鐵道の敷設は明治四十四年度以降地方交通に便せんが爲に計畫せられたるものなり。

新線の大部分は山間僻遠の地方に敷設せらるるものなりしを以て之が建設工事は非常の困難に遭遇したりしも、既定支出額の範圍内に於て着々工を進め、大正六年三月末日迄に左記區間の開通を遂げたり。

線名	新建設哩程	總開業哩程	開業年度
奧羽線(支線)	三五哩	三〇五哩	* 明治四十一年度
中央線	五九哩	二五〇哩	明治四十四年度
山陰線	一四二哩	一九六哩	明治四十四年度
鹿島線	五五哩	九六哩	明治四十二年度
舞鶴線	二六哩	五二哩	明治四十三年度
富山線	七六哩	七六哩	大正二年
十勝及釧路	四四哩	一九二哩	明治四十年
網走線	一〇二哩	一一〇哩	大正元年
留萌線	三三哩	三三哩	大正三年
岩越線	五八哩	五九哩	大正三年
宇野線	二〇哩	二〇哩	明治四十三年
大分線	四〇哩	五一哩	明治四十四年
鳥羽線	八六哩	八六哩	明治四十四年
川内線	三〇哩	三〇哩	大正三年
宮崎線	六九哩	六九哩	大正五年
房總線	三三哩	三三哩	大正二年
新田線	一六哩	一六哩	大正元年

線名	新建設哩程	總開業哩程	開業年度
下富野線	三五哩七二	三五哩七二	大正二年
大社線	四六六	四六六	大正元年
山口線	八二〇	八二〇	大正元年
德島線	二五二七	二五二七	大正二年
佐伯線	四〇一七	四〇一七	大正五年
村上線	二〇五七	二〇五七	大正三年
總計	九七二五	一〇一七六	

備考* 支線のみの開業年度を示す。幹線の開通は明治三十八年度のことと属す。

新庄線九四哩五五鎖及平線五三哩一二鎖は大正六年三月末日に於ては將に完成に近づきつ

ありき。左表は大正六年三月末日に於ける工事中線を示せるものなり。

線名	開業セル部分ノ哩程	工事中哩程	工事未着手線
宗谷線	五九哩五二	二五哩一二	三七哩五八
根室線	—	四一五八	四七六四
新庄線	八二一九	一二三六	—
平田線	三五〇六	一八〇六	—
濱田線	二八六四	二三〇五	一一六六

線名	計	開業セル部分ノ哩程	工事中哩程	工事未着手線
津和野線	—	—	二七二五	三二二八
北條線	—	—	—	三八三七
小濱線	—	—	—	—
多度津線	—	—	—	—
益田線	—	—	—	—
西條線	—	—	—	—
熱海線	—	—	—	—
羽越線	—	—	—	—
羽越線	—	—	—	—
日北線	—	—	—	—
日北線	—	—	—	—
日北線	—	—	—	—
高知線	—	—	—	—
總計	二五三七五	二六三六	四二四三七	

明治四十年度以降新線の延長を年度別に示せば左の如し。

年度	年度中開業哩程	年度末工事中哩程	工事未着手線
明治四十年度	五九哩四四	三三哩七七	四七〇七
明治四十一年度	八七二九	二九三三	四四八七
明治四十二年度	八二五九	四一〇六	二五七三
明治四十三年度	二八一六	三三〇〇	四二九二

年 度	年 度 中 開 業 哩 程	年 度 末 工 事 中 哩 程	工 事 未 着 手 線
明治四十四年度	一六八・五四	三八四・七四	四四四・〇二
大正元年度	一七二・二八	五三三・五一	五〇四・七六
大正二年度	二二二・六五	三二八・三三	四八七・七〇
大正三年度	二二二・四〇	一六九・〇九	四二二・六六
大正四年度	七二・五三	二三四・四一	五〇二・三四
大正五年度	八四・五四	二九七・四五	五六二・〇九

前表の示す處に依れば、新線の建設は國有後に於ける始めの三箇年間に於ては微々たるものなりしが、その第四年目即ち明治四十三年度に於て一躍二一八哩に増加せり。其後大正三年度に至る迄年々著しき延長を見たりしが、大正四年度及五年度に於て忽ち百哩以下に減少せしは七年計畫の實施と共に建設費を削減せしが爲なりとす。

左表は國有後十箇年間に於ける線路網の發達を國有以前の十箇年間に比較せるものなり。表中國有以前の哩程には比較の便宜上買收鐵道の哩程を包含せり。

年 度	年 度 末 現 在 營 業 哩 程	年 度 中 増 加
明治四十四年度	二,七八八・九	四三三・七
明治四十一年度	三,一四五・四	三七六・五
明治四十一年度	三,三二八・三	一八二・九

十ヶ年間ノ増加	國 有 後					十ヶ年間ノ増加	國 有 前					
	大正五年度	大正四年度	大正三年度	大正二年度	大正元年度		明治四十一年度	明治四十四年度	大正元年度	大正二年度	大正三年度	大正四年度
一,四八四・五	五八五・八七	五七五・九〇	五六八・九五	五四七・二七	五二二・七〇	二,〇五九・二	四四二・二八	四五四・二九	四六二・四四	四八七・〇三	五〇四・四一	五二二・七〇
	五八五・八七	五七五・九〇	五六八・九五	五四七・二七	五二二・七〇		三,五〇五・五	三,六四七・六	三,八四四・〇	四,〇六九・五	四,二五八・五	四,三四五・八
	五八五・八七	五七五・九〇	五六八・九五	五四七・二七	五二二・七〇		三,五〇五・五	三,六四七・六	三,八四四・〇	四,〇六九・五	四,二五八・五	四,三四五・八
	五八五・八七	五七五・九〇	五六八・九五	五四七・二七	五二二・七〇		三,五〇五・五	三,六四七・六	三,八四四・〇	四,〇六九・五	四,二五八・五	四,三四五・八
	五八五・八七	五七五・九〇	五六八・九五	五四七・二七	五二二・七〇		三,五〇五・五	三,六四七・六	三,八四四・〇	四,〇六九・五	四,二五八・五	四,三四五・八

鐵道國有前十箇年間に於て線路延長の増加、官線及買收會社線を通じて合計二,〇三九・二哩國有
第七章 國有後に於ける鐵道網の發達
八三

後十箇年間の増加は一四八四三哩にして、五五四九哩の減少を示せり。實に前者にありては明治三十九年及同四十年度を除くの外、年々約百五十哩の新線を建設したり。明治三十九年度に於ける減少は日露戦役の勃發によるものにして、明治四十年度の減少は鐵道國有法の實施に伴ひ私設會社線の建設工事中絶したるが爲なり。國有後に於ける新線建設の比較的遅々たる理由は種々あれども、主として財政上の事情に制せられたること、運輸能率を増進せしめんが爲、改良工事に主力を注ぎたるに因るものなり。

要するに國有後政府の建設に係る鐵道は、大部分人口稀薄なる僻陬若くは山嶽重疊の地方に敷かれたるものにして、非常なる難工事を經、工費随つて莫大にして而も收益之に伴はず、政府の經營に依るにあらざりせば是等の線路を完成して鐵道網を全國に普及せしめんこと望むべくもあらざりしなり。而して是等新線の延長は帝國鐵道網の全體より見れば偉大なる潜在的價值を有するものにして、是等諸線の全通は鐵道の輸送能力を遺憾なく發揮せしめ、産業の發達を促進し、以て地方の開發に資せしこと擧げて數ふべからざるなり。

今、左に新線の開通が運輸上に及ぼしたる影響に就き、重要なもの二三を略敘せん。

新線開通と其の運輸上に及ぼしたる影響

一、鹿兒島本線
同線は舊九州鐵道會社に於て門司八代間を開業し、明治四十年六月一日國有となり、曩に政府に於て開業中の吉松鹿兒島間鐵道に連絡せしむるの目的を以て爾來工事を重ね、明治四十一年六月一日人吉迄延長し、翌年十一月人吉吉松間二十一哩二分の開業に依り、茲に門司鹿兒島間二三八哩

八分の全通を見、九州縦貫線の完成を告げたり。

由來鹿兒島の地たる九州の南端に位し、沖繩を夾みて遠く南洋諸島に面し、東、阪神方面との交通の要衝に當り、隱然として九州貿易港の重鎮たり。東に都城宮崎を控へ、西南川内に近し。維新時代より長州土佐と並びて國事を談ずるもの多かりし丈、夙に土地開け人文發達せり。然れども交通状態は僅に前記鹿兒島吉松間鐵道に依り地方交通に貢獻する所ありしも、九州北部及阪神方面との交通に至りては一に九州東西沿岸を經由する航路に依るを以て遺憾の點少なからざりしが、前記鹿兒島線の全通するに及び形勢忽ち一變し、旅客の來往招對し、貨物の出荷を激増せしめたるもの鮮少なからず。今海運より鐵道運送に移りたる顯著なる例を述べれば、從來門司又は三角より海路鹿兒島に入りたる人造肥料の如き、又琉球大島産砂糖の一旦鹿兒島に入り、更に海路各地に運送せるもの、如き、孰れも鹿兒島線全通後鐵道に賴るものを激増せしめ、殊に肥後米の如き從來専ら海運により移出せられたりしも、同線の延長するに従ひ鐵道を利用するもの夥しく、今や陸運に賴るもの遙に海運を凌駕するに至れり。

今、鹿兒島線全通前後に於ける吉松、鹿兒島間鐵道の輸送量を示せば、左の如し。

鹿兒島、吉松間	全通前		全通後	
	明治四十一年度	明治四十三年度	大正五年	年度
旅客一哩平均人員	二七四、九五九	三六八、八五六	四三〇、九九三	
貨物一哩平均噸數	五一七、六九	一一七、三三七	二七二、六〇四	

二、中央本線

中央線は東京より甲信を経て名古屋に至り同所に於て東海道線に合するものにして、其の始め東京市内飯田町を起點とし、八王子迄舊甲武鐵道會社に於て敷設し、別に八王子名古屋兩方面より政府之を起工し、前者を中央東線、後者を中央西線と稱し、着々開業するに至りしが、明治三十九年十月一日甲武鐵道の買収に依り、明治四十年度末に於ては中央東線は飯田町鹽尻間、中央西線は名古屋坂下間の開業を見るに至る。爾來順次工程を進め、明治四十四年五月一日宮ノ越、木曾福島間の開業に依り、茲に東京飯田町、名古屋間中央線の全通を見、亞で明治四十五年四月一日萬世橋驛を開業し今日に及べり。

今名古屋萬世橋間と名古屋東京間の哩程を比較するに、東海道線の二百三十四哩六分に對し、中央線は二百五十三哩八分なるを以て、中央線は十九哩二分長く、且つ同線は地勢上、隧道及勾配多く優良列車の運轉に適せざるものあるのみならず、其の輸送力等幾多支障の伴ふものある等、東海道線に比し遜色ありと雖も、同線の開通に依り甲信沿線、並に名古屋附近と同線並に信越線方面との交通距離を著しく近接せしめ、運輸交通を助長したる點に至りては、蓋し疑ふ可からざる事實なりとす。即ち明治四十五年四月及五月の兩月に亘り、長野善光寺開扉の催あるや、附近沿線よりの參詣團體の多數を示したるの外、名古屋附近及關西方面より中央線を経由し長野に乘降したるもの夥しく、爲に開期中同線に毎日二往復の臨時旅客列車を運轉したるが如き、又大正三年、東海道線水害の爲め列車不通となるや、一方臨時連絡船を運航したる外、直ちに名古屋より中央線に直通列車を頻發し、以て一時の急を救ひたるが如き、皆之れ同線開通の賜なりと云はざる可からず。特に製

絲業地たる諏訪岡谷附近に於ては、中央線の開業に依り益々斯業の發達を來し、今や製絲業地として、本邦の首位を占むるに至れり。例年六月より九月に亘り同地附近に到着する生乾繭は、實に莫大なるものにして、例年九千車内外を示し、就中大正五年度の如きは、一萬二千車に及び、製絲工女の輸送と相俟つて同線に於ける一大年中行事となるに至れり。又初鹿野鹽山諏訪附近、三留野釜戸附近より産出する石材にして名古屋又は東京附近に輸送せらるもの年々三四萬噸に及べるが如き、又從來木曾川を下して名古屋に荷揚げせられたる木曾材の、中央西線の開通により上松木曾福島等より鐵道に由り大阪に運送せられたるもの多きを示すが如き、孰れも同線開通に因る影響として特筆に値すべきものとす。今中央線全通前後に於ける輸送量を擧ぐれば左の如し。

旅客一哩平均人員

貨物一哩平均噸數

區 間	全 通 前		全 通 後	
	明治四十三年度	大正元年度	大正五年度	大正五年度ノ明治四十四年度ニ對スル増減
八王子、鹽尻間	三六九四五七	四五二五四三	五三、八二九	一六、三三二
鹽尻、名古屋間	二六五〇、八五	五四三、六八三	五〇〇、六二〇	二三五、五三五
鹽尻、篠ノ井間	三五〇〇二	六五四九五八	六三四、八二九	二七九、八二七

區 間	全 通 前		全 通 後	
	明治四十三年度	大正元年度	大正五年度	大正五年度ノ明治四十四年度ニ對スル増減
八王子、鹽尻間	二六七、三三七	二九二、二六〇	四〇七、七五七	一四〇、四一〇
鹽尻、名古屋間	一〇〇、八六五	三七九、二二二	四四九、八四九	三四八、九八四
鹽尻、篠ノ井間	一四八、四六四	二九〇、三三二	二六六、九〇三	一一八、四三九

三、山陰本線

山陰本線は國有前に於ては元京都鐵道會社に於て敷設したる京都園部間に其の端を發し、別に政府之を敷設し經營上の利益を圖り阪鶴鐵道へ貸下げたる福知山舞鶴間、並に政府の自營に係る境より米子を経て鳥取方面に至るべき鐵道あり、明治四十年度末に於ては京都園部間、綾部福知山

27th April

間、及鳥取米子間を開業し、連絡未完成の状態にありき。爾來未開業區間建設の工を進め、四十二年七月和田山城崎間、四十四年十月園部和田山間、及城崎香住間を開業し、一方鳥取以東及米子以西の工程を進捗せしめ、四十五年三月一日香住濱坂間の開通に依り始めて京都出雲今市間の貫通を見、大正五年度末に於ては京都石見太田間の全通を遂げたり。

初め米子鳥取間及米子境間鐵道の開通は山陰方面の交通上に至大の利便を與へたりと雖も、既設幹線と隔絶せるを以て尙遺憾の點少なからざりしかば、阪鶴鐵道會社時代、舞鶴境間に連絡船阪鶴丸を運航し、以て神崎舞鶴間の鐵道に連絡せしめ、茲に阪神方面と山陰方面との接近を圖り、山陰地方開發上一進化を見るを得たり。國有後に於ては之等船車連絡を持続すると共に、一方既定計畫に基き順次工を興し、未成區間の開業に伴ひ別に城崎岩見間、隱岐汽船會社經營の航路と連帶運輸を開始し、境舞鶴間の連絡と相俟て同方面旅客貨物運送上に貢獻する處少からざりしが、前記京都出雲今市間の全通を見るに及び之等船車連絡を廢止し、同區間直通連絡を完ふすると共に、京都及大阪より直通列車を運轉し、同方面交通上に一大改新を見るを得たり。今鐵道開通に依る影響の著しきものを見るに、旅客に在りては城崎濱村、東郷温泉の浴客を多からしめ、就中城崎温泉の如き開通後玄武洞の奇勝と共に名聲益々高く、殊に阪神地方より新線を利用する浴客の増加著しきものあり、又出雲大社參詣客等は開通前は僅に連絡船阪鶴丸に依りしも、同航路は北海航路に當り冬季間の如き風波荒く連絡上支障少からざりしも、今や如上の不便を一掃し、殊に明治四十五年六月大社線の開業に依り參詣客益々増加するに至れり。又從來境港より前記連絡船其他沿岸貿易船により移出入せる貨物にして開通の結果鐵道に移りたるもの激増し、船車連絡上の不利不便を

除き、運賃を低減し、輸送期間を短縮し、積替に依る貨物の毀損を免れしめたる等、寔に昔日の比に非らざるに至り、從つて境港寄港の船舶の減少を見、境米子間通過貨物は轉じて山陰本線を利用するに至れり。今、香住濱坂間開通前後に於ける運輸量を示せば左の如し。

年 度	旅 客 平 均 一 哩 人 員	貨 物 平 均 一 哩 噸 數
明 治 四 十 三 年 度	一九六、八七六	三五、九〇九
大 正 元 年 度	三二八、六九九	八四、九五六
大 正 五 年 度	三三九、三五〇	一三六、二六五
大正五年度ノ明治四十三年度ニ對スル増加	一四二、四七四	一〇〇、三五六

四、北陸本線

北陸本線は裏日本に於ける主要幹線の一たるのみならず、敦賀より大阪商船會社並に露國義勇艦隊浦鹽斯德航路を介し、歐亞連絡の要衝に當れり。明治十五年三月敦賀に達し、次で明治二十九年七月福井に、三十一年四月金澤に、三十二年三月富山に達せり。以來久しく工程休止の姿なりしが、三十九年八月再び工を興し、一は富山より、一は既設信越線直江津より、共に着々工程を進め、四十二年四月富山泊間、四十四年七月直江津名立間、大正元年十月泊青海間、同年十二月名立絲魚川間を開業し、茲に未成區間、青海絲魚川間四哩一分を残すのみなりしが、大正二年四月一日遂に同區間を開業し、米原直江津間二百二十八哩三分の全通を見たり。今金澤を中心とし、一方東海道線を経由し、東京に至るものと、一方直江津より信越線を経て上野に至る哩程とを比較するに、前者の四百哩

八分に對し、後者は二百九十二哩七分に過ぎず、其の差百八哩一分を短縮し得たるを以て、本線の開通は沿線各地に異常の好影響を及ぼしたるの外、同線方面と東京其他關東並に信越地方との交通距離を著しく接近せしむると共に、新潟姫路間、新潟米原間、上野神戸間等に直通列車を運轉するに至り、旅客貨物運輸上に及ぼしたる効果鮮少ならずとせず、例へば去る大正二年長野善光寺法會の際の如き沿線より參詣客夥しく、臨時列車を運轉し直江津經由に依り頻繁に之を輸送し得たるは一に北陸線開通に依る結果なりと云はざるべからず。加之、由來北陸の地は米の主要産地として名高く、鐵道開通前に於ては伏木七尾三國港其他の各港より船舶に依り運送するの狀態なりしも、今や北海道行の如き特殊の關係あるもの、外大體に於て鐵道の利用を本位とするに至り、就中從來夙に大阪市場に其の首位を占めたる越中米にして、直江津經由により東京秋葉原に到着したるもの、全通前に比し五割の増加を示したるが如き、一に輸送距離及期間の短縮に因るものと謂ふべきなり。今北陸線に於ける一哩平均旅客貨物數量の全通前後に於ける數量を示せば左の如くにして如何に輸送の變化著しきやを窺ふに足るべし。

年 度	旅 客 平 均 一 哩 人 員	貨 物 平 均 一 哩 噸 數
大 正 元 年 度	五九七、三二七	三二〇、四七七
大 正 二 年 度	六八四、二〇七	四九一、六五六
大 正 五 年 度	六四六、九四三	六〇五、三三九
大正五年度ノ大正元年度ニ對スル増加	四九六、二六	二九四、八六二

五、岩越線

岩越線は、元岩越鐵道株式會社に於て郡山喜多方間四十九哩五分を敷設開業し、鐵道國有法により政府之を承繼し、次で將來信越線既設新津驛に至る目的を以て新津、喜多方兩方面より工を興し、大正三年十一月一日郡山新津間百八哩二分の開通を見、茲に裏日本と表日本との連絡を完成し、信越方面と東北奥羽北海道方面との交通距離は著しく短縮するに至れり。

大正三年秋田縣黒川油田の大噴油を見るに至りたるや、當時土崎製油場に於ける設備は到底其の産出額を製造消化するの能力を有せざるを以て原油の儘信越線沼垂、柏崎、黒井の製造所に廻送することとなりしが、始め信越線を経由せしため尙充分の目的を達する能ざるの憾ありしも、其の後岩越線の全通に依り著しく距離を短縮し輸送力を緩和し得たるが如き其の一例なりとす。

又一方北陸線の全通と相俟て、關西方面と東北方面との交通は從來の東海道線經由及中央線經由に對し、更に岩越線、北陸線を介する一徑路を顯出せり、今右徑路に對する哩程を見るに左の如し。

區 間	岩越、信越、北陸線經由	東北本線、山手線、東海道線經由	東北本線、兩毛線、信越線及中央線經由
郡 山、米 原 間	四一七 <small>哩分</small>	四一五 <small>哩分</small>	四二六 <small>哩分</small>

以上の外、信越方面と最も密接の關係を有する東京方面との交通に至りては、從來碓氷越に依りたる爲、さなきだに輸送力の豊富ならざる同線は、比年發達増加せる客貨に對し、動もすれば其の輸送力充分ならざるの憾を免れざりしが、一度岩越線の開通に依り輸送力を倍徙し得たるのみならず、距離の短縮と勾配を緩和し得たる點より、信越線に比し同線經由を便とするに至り、同方面の交

通状態に一生涯を開けり。今同線開通前後に於ける一哩當り客貨數量を見れば左の如し。

年 度	旅 客 平 均 一 哩 人 員	貨 物 平 均 一 哩 噸 數
大正二年度 (全通前)	一九一、四九四	九八、八九一
大正四年度 (全通後)	二七八、七四一	二〇九、三八七
大正五年度 (全通後)	三三〇、五三四	二五二、〇六四
大正五年度ノ大正二年度ニ對スル増加	一二九、〇四〇	一五二、一七三

惟ふに鐵道運輸の能力と利便の増進とは國有後十箇年間に於ける國有鐵道經營の主調を成せるものにして、營業線路の改良に付ては莫大の資を投じたるを見る。蓋し時代の進運と之に伴ふ商工業の發展とは運輸能力の増加を求めて止まず。鐵道は常に設備の退歩に備へ新式の施設を採用し以て日進月歩の時勢に伴はざるべからざるを以てなり。殊に軌道輸送數量の激増に鑑み幹線を複線、三線、四線となすの必要を感ずること極めて切なるものあり。又大形機關車の使用と共に軌條橋桁を強力なるものに更換するを要し、列車の延長及回數の増加に伴ひては停車場構内を擴張し、保安設備を改善せざるべからず、又勾配變更船車連絡等の工事を要するものも尠からず。是等の改良工事は新式車輛の増備と相俟つて國有後十箇年間に於て當路者の最も力を注ぎたる點なりとす。是等鐵道設備改良に關する詳細は之を後章に譲り、此處には只新線の延長よりは寧ろ同線路に於ける輸送能力の増進に傾注したる我が鐵道政策の指標として國有後十箇年間に於ける鐵道線路の發達を表示するに止めんとす。

年 度	(線路延長) 一線	二線	三線	四線以上	軌道延長	二線以上ノ軌道ノ割合%	側線及構内線	軌道總延長
明治四十年度	四、四四四	四五九	五七	一三三	四、九一〇	一二五	一、二四五	六、一五五
明治四十一年度	四、四四二	五六一〇	五七	一三三	五、一〇九	一二五	一、三〇五	六、四一五
明治四十二年度	四、六三六	六二九三	五七	四五七	五、二六三	一三八	一、三六一	六、六二四
明治四十三年度	四、八六九	六五六一	五七	四五七	五、五三三	一三七	一、五二六	七、〇五二
明治四十四年度	五、〇四三	六八五四	五七	四五七	五、七三三	一三八	一、六八五	七、四二四
大正元年度	五、二七一	七〇〇四	五七	四五七	五、九四七	一四〇	一、八二七	七、七七四
大正二年度	五、四七〇	七三九二	五七	四五七	六、二〇一	一三七	一、九八〇	八、〇〇七
大正三年度	五、六八六	七七一三	二二三	二〇二六	六、四六九	一三八	二、一四二	八、六一一
大正四年度	五、七五六	七五六一	二三八	二〇三一	六、五五四	一三九	二、二八五	八、八四〇
大正五年度	五、八五六	七六二四	二三八	二〇三一	六、六六一	一三七	二、三六八	九、〇二九
十ヶ年間ノ増加	一、四二二	三〇二六	一六二	一八七八	一、七五〇	三二%	一、一三三	二、八七三
	三一・八%	六五・九%			三五・六%		九〇・二%	四七・七%

前表により補助線路の延長十年間に殆んど倍加したるを見るべし。

第八章 車輛の増備改善

車輛設備の完否は線路状態のそれと等しく鐵道輸送能率の上に直接大なる影響を與ふること

固より論を俟たず。本章に於ては此の問題に關し國有後十箇年間に於ける進歩の跡を尋ねんとす。

機關車

左表は十箇年間に増加したる新造機關車數並其重量を示せるものなり。

年 度	輛		計	機關車總重量		機關車一輛平均重量	
	タンク機關車	テンダー機關車		(炭水車ヲ含ム)	炭水車ヲ含ム	炭水車ヲ含マズ	
明治四十年度	二	五	一六	七二六・四八	四五・四一	三九・二〇	
明治四十一年度	二	五〇	六一	三、五六二・二	五六・七七	三九・六〇	
明治四十二年度	一八	三六	五四	二、八四六・七七	五二・四五	三六・六八	
明治四十三年度	一	八	九	五七三・八四	七二・七三	四二・八二	
明治四十四年度	一	七八	七八	六、七九一・三四	八七・〇六	五三・一三	
大正元年度	二	二七	二九	二、二二二・八二	八四・二二	五五・七四	
大正二年度	一五	四三	五九	四、七八九・四五	八一・五九	五七・二五	
大正三年度	一五	一一四	一二九	一〇、一四二・九一	七八・六三	五二・〇五	
大正四年度	一	七七	七八	六、二七七・三六	八一・〇〇	五〇・九七	
大正五年度	二	七四	七六	六、一四二・三九	八〇・八九	五二・五八	
合 計	八三	六二二	七〇七	五四〇、三五四・八			

備考 一、電氣機關車十一輛を含む
 二、電氣機關車一輛を含む
 三、電氣機關車十二輛を含む

即ち、十箇年間に七〇七輛を増加したるを以て、平均年々約七十一輛の新造機關車を加へたることとなる。而して新造機關車中テンダー機關車のタンク機關車に對する割合は八八パーセント、對一ニパーセントなり。

前表に示せる如く新造機關車の平均重量は漸次増加し、明治四十一年に於てテンダーを含み、四五・四一噸なりしもの、大正六年には八〇・八九噸となり、十箇年間に七八パーセントの増加を示せり。是れ近時世運の進展に伴ひ鐵道に依る客貨の輸送量は年に依りて盛衰ありしと雖も概して向上の趨勢を示し、従つて強大なる機關車の増備を要したることを證するものにして、明治四十年より四十三年に至る期間は多く四一・〇〇―六一・二、又は二一・八一―三〇の比較的小形なる機關車を新造したりしも、明治四十四年以降、急直行列車用としては働輪直徑五呎三吋を有する、シユミツド式過熱機關車にして四一・六一―四一・六一〇又は二一・六一―二一・六一〇の炭水車付機關車を新に配置したり、而して其内重量の最大なるものは百〇・二噸に達す。又貨物機關車として、大正元年以降配置せるものは二一・八一―〇又は〇一・六一―六一〇の炭水車付機關車にして其内働輪上の重量の最大なるものは六十四噸にして其總重量九十三噸なりとす。大正元年以降三分の一の如き、急勾配線に於て旅客及貨物列車の牽引若くは推進用として〇一・〇一―〇一・〇一形タンク機關車其重量六十四噸を増備し、尙信越線の一部十五分の一勾配には、從來アプト式蒸汽機關車を使用したりしも、四十五年此區間に電氣機關車を併用運轉せしむるに至りたり。

今十箇年間に於ける機關車並其重量を示せば左の如し。

年 度	輛 數		電氣機關車 總 數	運轉整備ノ時ノ重量(噸) 一輛平均重量	營業線路十哩ニ對スル輛數
	タンク	テンダー			
明治四十年度	一、〇五三	八七一	一、九二四	九七、〇一五	四三
明治四十一年度	一、〇八八	九四三	二、〇三二	一〇二、八五五	四五
明治四十二年度	一、三〇〇	九七四	二、二七四	一一〇、一九八	四七
明治四十三年度	一、二四五	九八六	二、三三三	一一三、八〇五	四六
明治四十四年度	一、二三四	一、〇六一	二、三〇五	一一〇、五〇五	四六
大正元年度	一、三三〇	一、一三九	二、三八一	一二七、三三九	四六
大正二年度	一、二四八	一、二四〇	二、五〇〇	一三七、四六五	四六
大正三年度	一、二四七	一、三三二	二、六一一	一四七、〇八五	四六
大正四年度	一、二四三	一、四二五	二、六八〇	一五三、〇八三	四七
大正五年度	一、二一八	一、四九五	二、七二五	一五八、七二〇	四七
大正五年度ノ明治四十年度ニ對スル増加率	一五%	七三%	四二%	六四%	七八%

備考 借上機關車を含み、貸渡機關車を含まず

「タンダー」機關車が七二パーセントの増加をなしたる間に「タンク」機關車の増加は僅に一五パーセントに過ぎず、而して最も注目には最近三箇年間に於て「タンク」機關車が次第に減少し來りしことなりとす。

十箇年間に於ける機關車總數の増加は、八百一輛即ち四十二パーセントにして、機關車總重量は六十四パーセントの増加を示せり。而して明治四十一年度に於ける平均重量五〇・四噸なりしも

の、大正五年度には五八二噸となり、十箇年間に七八噸を増加したる事實は、機關車重量の増加を最も明かに示すものといふべし。

左に國有當時即ち明治四十年度末と、大正五年度末に於ける輛數及一車重量平均を掲げ、以て小形「タンク」機關車が「大形」タンダー機關車に依りて如何に壓倒置換せられたるかを示さん。

年 度	明治四十年度		大正五年度		大正五年度ノ明治四十年度ニ對スル増減△	
	輛 數	平均重量	輛 數	平均重量	輛 數	平均重量
タンク 機關車	三〇七	三、二八八	二七六	三、六四六	△ 三二	四、五八
四 輪 聯 結	七三六	四、二八九	八六四	四、六七二	一三八	三、八三
六 輪 聯 結	五	三、九八二	五	三、九六二	—	△ 二〇
八 輪 聯 結	—	—	三六	六、三九〇	三六	六、三九〇
十 輪 聯 結	—	—	二	四、四〇六	二	一、六一
マレ一四輪聯結	—	—	二五	五、二三九	二五	一、二二
アプト式六輪聯結	一四	四、二四五	—	—	—	—
計	一、〇五三	三、九七九	一、二〇八	四、四九七	一五五	五、一八
テンダー 機關車	四九一	五、四九三	六四八	六〇、三八	一五七	五、四九
四 輪 聯 結	二八五	三、七三七	四九五	七〇、二四	二一〇	一、二四七
六 輪 聯 結	九五	七、三〇一	二九二	八、一六四	一九七	八、六三
八 輪 聯 結	—	—	六〇	九、四九七	六〇	九、四九七
マレ一四輪及六輪聯結	—	—	—	—	—	—
計	八七一	五、七九四	一、四九五	六、九一九	六二四	一一、二五

年 度	明治四十年 度		大 正 五 年 度		大 正 五 年 度 三 對 ス ル 增 進 率	
	輛 數	平均 重量	輛 數	平均 重量	輛 數	平均 重量
電氣機關車アプト式六輪聯結	1	1	12	45.27	12	45.27
合 計	1,924	48.00	2,715	58.31	791	10.31

「タンク」機關車中四輪聯結機關車は、明治四十年 度末に於て總數の二九パーセントなりしもの大正五年度末には減じて二三パーセントとなり、十年以前に於て一輛をも有せざりし十輪聯結機關車は三十六輛に達し「アプト」式六輪聯結機關車は十四輛より二十五輛に増加し、且平均重量に於て一・二噸を加へたり。

更に「テンダー」機關車に就て一言せんに、六輪聯結機關車は四輪聯結機關車に比して更に著しき増加を見たり。八輪聯結機關車に至りては十箇年間に其數實に三倍し、外に平均重量九十五噸の「マレー」式機關車六十輛を加へたり。

客 車

十箇年間に於ける新造客車の總數左表の如し。

年 度	小 型		ボ ヱ		計
	四 輪	六 輪	四 輪	六 輪	
明治四十年 度	90	1	5	5	100
明治四十一年 度	78	1	3	5	185

年 度	1911		1912		1913		計
	大 正 五 年 度	大 正 四 年 度	大 正 三 年 度	大 正 二 年 度	大 正 元 年 度	明 治 四 十 四 年 度	
明治四十二年 度					84	33	150
明治四十三年 度					77	30	122
明治四十四年 度					71	29	112
大 正 元 年 度					210	47	229
大 正 二 年 度					231	39	267
大 正 三 年 度					235	22	270
大 正 四 年 度					186	12	207
大 正 五 年 度					98	7	199
總 計	1101	7	1,439	30	1,952		

同期間に於ける新造電車及汽動車の總數左の如し。

年 度	電 車		汽 動 車		年 度	電 車		汽 動 車		
	明治四十年 度	明治四十一年 度	明治四十二年 度	明治四十三年 度		明治四十四年 度	大 正 元 年 度	大 正 二 年 度	大 正 三 年 度	大 正 四 年 度
明治四十年 度	1					12				
明治四十一年 度	4					11				
明治四十二年 度	10					63				
明治四十三年 度	1					14				
明治四十四年 度	20					15				
總 計						149				

前掲の表により如何に小型客車が「ボギー」車によりて置換せられたるかを知らるに足らん。即ち

十箇年間に於ける「ボギー」車の増加は一、七四三輛を算するに對し、小型客車の同期間に於ける増加は僅に二〇九輛に過ぎず。殊に大正元年度以後に於ては新造車は全然「ボギー」車のみ之を限り、小型客車の多数は或は廢車とし或は私設會社へ譲渡したり。

其結果明治四十年度に於て僅かに客車總數の一九パーセントに過ぎざりし「ボギー」車は大正五年度に於ては總數の四一「パーセント」に達するに至れり。即ち左表の如し。

年 度	ボギ ー	小型客車	計	總 計		座 席 數
				輛 數	座 席 數	
明 治 四 十 年 度	九六二	四〇二八	四、〇九〇	一九二、二二九	一九二、二二九	
大 正 五 年 度	二、八〇二	四、〇二九	六、八三二	六八三二	二九七、二八一	
大正五年度ノ明治四十年度ニ對スル増加	一、八四〇	—	一、八四〇	—	一〇五、〇五二	

十箇年間に於ける客車總數の増加が全然「ボギー」車によりて示され、小型客車の總數が殆んど前後變動を見ざるは、注目すべき事實といふべし。

いふまでもなく「ボギー」客車數増加の結果は漸次一車平均座席數を加へ來れり。即ち左表の如し。

年 度	ボギ ー	小型客車	計	電 車	汽 動 車	總 計		一車平均座席數	營業十哩ニ對スル輛數
						輛 數	座 席 數		
明 治 四 十 年 度	九五七	四〇〇〇	四、九五七	二六	—	四、九八三	一九二、二二九	四五五	一一三
明 治 四 十 一 年 度	一、〇六二	四、一七一	五、二三三	二八	二	五、二六三	二〇一、八三〇	四五九	一一七

年 度	七噸以下	八噸以下以上	十一噸以下以上	十六噸以下以上	二十一噸以下以上	計
明 治 四 十 二 年 度	一、四二二	四、二四二	五、三八四	四二	二	五、四二八
明 治 四 十 三 年 度	一、三三九	四、二七一	五、六一〇	四四	四	五、六五八
明 治 四 十 四 年 度	一、五六六	四、二五一	五、八二七	四	四	五、八八七
大 正 元 年 度	一、八一	四、二四九	六、〇六〇	六六	二	六、一四四
大 正 二 年 度	二、一三三	四、二〇九	六、三四一	八六	二二	六、四四九
大 正 三 年 度	二、三七七	四、一七〇	六、五四七	一一四	三三	六、六九三
大 正 四 年 度	二、五六七	四、一〇	六、六七七	一三〇	三三	六、八二九
大 正 五 年 度	二、六六一	四、〇五九	六、七二〇	一二五	三三	六、八六七

備考 政府借上に關するものを含み、私設會社に貸渡のものは之を除く

貨 車

國有當時に於ける貨車の積載標準噸數は七噸にして、以後三箇年間は此の噸數に依りて貨車を新製し來りしが、漸次之を向上し明治四十四年度には九噸、大正元年度には十二噸、大正三年度には更に十五噸を以て標準とするに至れり。

左表は十箇年間に於ける新製貨車積載重量の進歩を示せるものなり。

年 度	七噸以下	八噸以下以上	十一噸以下以上	十六噸以下以上	二十一噸以下以上	計
明 治 四 十 年 度	五五六	—	—	—	—	五五六
明 治 四 十 一 年 度	三三〇	—	—	—	—	三三七
明 治 四 十 二 年 度	二一〇	—	—	—	—	二四七
明 治 四 十 三 年 度	五	五三	—	—	—	六
明 治 四 十 四 年 度	—	—	—	—	—	—

年 度	七噸以下				十八噸以上				十一噸以下				二十六噸以上				二十一噸以下				計
	廢車	讓渡車	計	年 度	廢車	讓渡車	計	年 度	廢車	讓渡車	計	年 度	廢車	讓渡車	計	年 度	廢車	讓渡車	計		
明治四十四年度			1				2,450				1								2,451		
大正元年度			40				3,018				1								3,019		
大正二年度			50				920				1,131								1,131		
大正三年度			1				335				1,451								1,451		
大正四年度			1				25				1,258								1,258		
大正五年度			1				1				1,180								1,180		
總計	981		6,791	4,910	2,388	801	13,781														

本表に示すが如く、十箇年間に於ける新製貨車中、七噸及七噸未満のものは僅かに總數の七、パーセントに過ぎず、而して八噸乃至十噸のものは五〇、パーセント、十一噸乃至十五噸のものは三六、パーセント、十六噸又は十六噸以上のものは約八、パーセントを占む。之と同時に一方に於て七噸以下の舊式貨車は、或は廢車とし、或は之を私設會社に讓渡したり。同十箇年間に於ける廢車及讓渡車の輛數を示せば左の如し。

年 度	廢車				讓渡車				計
	廢車	讓渡車	計	年 度	廢車	讓渡車	計		
明治四十一年度	27		27	大正二年度	694	57	751		
明治四十二年度	291		291	大正三年度	908	97	1,005		
明治四十三年度	265		265	大正四年度	1,350	146	1,496		
明治四十四年度	34		34	大正五年度	347	133	480		
大正元年度	349		349	總計	4,265	405	4,670		

次いで小型石炭車及其他の無蓋車を大型に改造するの方針を以て、着々其の歩を進め、積載効率を著しく増進せしめ得たり。即ち左表に示すが如し。

年 度	改 造				輛 數				改造ニヨリ得タル積載能力
	七噸石炭車ヲ九噸ニ	八噸石炭車ヲ九噸ニ	七噸無蓋車ヲ九噸ニ	八噸無蓋車ヲ九噸ニ	七噸石炭車	八噸石炭車	七噸無蓋車	八噸無蓋車	
明治四十二年度	7	7	7	7	390	1,206	1,206	780	
明治四十三年度	7	7	7	7	1,206	1,400	1,400	2,400	
明治四十四年度	7	7	7	7	1,400	1,650	1,650	2,800	
大正元年度	7	7	7	7	1,650	1,700	1,700	3,000	
大正二年度	7	7	7	7	1,700	1,700	1,700	3,100	
大正三年度	7	7	7	7	1,700	1,700	1,700	3,100	
大正四年度	7	7	7	7	1,700	1,700	1,700	3,100	
大正五年度	7	7	7	7	1,700	1,700	1,700	3,100	
總計	56	56	56	56	13,888	18,015	18,015	28,000	

前表に示すが如く、大型貨車に改造したるものは總數九三八輛にして、實に貨車總數の二一、パーセントに當る、斯くて積載重量に於て一八〇一五噸、即ち十箇年間に於て増加せる總積載量の約一〇、パーセントを増加したり。更に十箇年間に於ける、大型貨車増加の狀勢を比較すれば左の如し。

種別	明治四十年		大正五年度		増減	
	輛數	積載量	輛數	積載量	輛數	積載量
七噸以下	二五、七七	一六八、〇四七	五〇、二六	三三三、三〇	△二〇、五二	△一三四、八一七
八噸以上十噸以下	六五、六三	五五三、〇四	三〇、八二	二六六、二三六	△二四、二五八	二一〇、九三三
十一噸以上十五噸以下	四九九	七四八、二	六六、四八	九一、三五七	六、一四九	八三、八七五
十六噸以上二十噸以下	一	一七	九三六	一六、九六〇	九三五	一六、九四三
二十一噸以上二十五噸以下	二	四四	七九二	一九、二六八	七九〇	一九、二二四
二十六噸以上三十噸以下	—	—	九	二六二	九	二〇、二〇
總計	五三、二四二	二、三〇、八九四	四四、三三二	四、七三、五三	一一、九九〇	一、九六、四一九

前掲の比較により、明治四十年度に於て全輛數の七八パーセントを占めたる積載重量七噸及七噸以下の車輛は大正五年度末には減して全輛數の一〇パーセントとなり、之に反して八噸乃至十噸車は二〇パーセントより七〇パーセントに十一噸乃至十五噸車は二パーセントより十五パーセントに増加したり、以て十箇年間に於ける國有鐵道の經營に於て主力を車輛標準の向上に注ぎ新製若くは改造特に石炭車に於て然りとすによりて漸次之を實現し、以て十箇年間に平均積載量を七二パーセントより九七パーセントに高めたるを知る。更に、之が詳細を使用貨車の凡て借入車をも包含すに就て示せば左表の如し。

年 度	輛 數		積 載 量	一車平均	營業十哩平均輛數	營業十哩平均積載量	
	有蓋車	無蓋車					
明治四十年	一四、四五	一八、〇九七	三三〇、八九四	七二	七二六	五二、二七	
明治四十一年	一四、三五五	一八、二二三	三三三、七三二	七二	七二七	五二、六二	
明治四十二年	一四、五五三	一九、一一二	三四六、六八二	七三	七二八	五三、一四	
明治四十三年	一五、二六二	一九、三四四	三五七、八八六	七四	七二四	五二、八四	
明治四十四年	一六、五五三	二一、三四五	三七一、八八	七七	七五三	五二、九八	
大正元年	一八、三八二	二二、〇九一	三三三、八九〇	八二	七七七	六三、七一	
大正二年	一九、六七八	二二、九三六	三六五、一五六	八六	七八一	六三、一七	
大正三年	二〇、四七三	二三、一三八	三八九、六四四	八八	七六九	六八、四四	
大正四年	二〇、二二三	二三、二三八	四〇七、一九六	八四	七五七	七一、一六	
大正五年度	二〇、八三四	二三、四一六	四二七、三三三	九七	七五八	七三、五三	
大正五年度ノ明治四十年度ニ對スル増加	六六、八九 四七%	五三、一九 二九%	一一、〇〇八 三七%	一九六、四一九 八五%	二五 三五%	三二 四四%	二二、二六 四〇%

前表に於て注意すべきは、大正四年度に於て貨車總數前年度に比し一六〇輛を減じたることにして、是れ同年度に於て一三五〇輛を廢車又は私設會社へ譲渡したるによるものなり。然れ共、斯く輛數に於て著しき減少を見たるにも拘はらず、同年度に於ける總積載重量は却て前年に比し一七、五五二噸の増加を示せるを見れば、多數小型貨車の減少に基く輸送力の減退が、大型貨車によりて充分償はれて餘りあるを知るに足らん、斯くて十箇年間に於て輛數の増加三五パー

年	平均營業哩	列車走行哩	營業線路一哩ニ對スル列車哩
大正三年	五五八・一	五七三・九	一〇・二七四
大正四年	五七二・三	五九三・〇	一〇・三五六
大正五年	五八〇・〇	六四四・三	一一・一〇九

明治四十年度の計數は、買収以前の月に於ける私設會社線の走行哩を除外せるを以て、比較的目的に適合せず、四十一年度に於ける好成绩は團體割引の獎勵に依り、團體臨時列車、或は増結運轉の盛なりしと、貨物荷動きの盛なりしとに依る。四十二年度に於て列車哩の減少せるは穀價の低落に伴ひ、地方人氣の沈滞せると、石炭木材の荷動き甚だ不活潑なりしに基くものなり。

然れ共財界の狀況漸次恢復し、隨て列車走行哩は四十三年度以降逐年増加し、大正三年度に至りて少しく低下を示せるも、大正四年度及五年度に於ては著しき激増を見たり。大正三年度に於ける低下は歐州戰亂の勃發によりて、一般經濟界の不振を招きたるに依る、然れ共この不況は忽ちにして一變し、船腹不足の聲漸く高く、剩へ軍需品、其他一般輸出品の激増を來し、貨物運輸に繁忙を極め、旅客交通も亦從て増加し、大正四年度並に五年度に於ける列車哩の著しき増加を見たり。

左表は旅客貨物の二部に分ちて、各列車運轉の詳細を示せるものなり。

年 度	客 運		貨 物 運	
	列車哩	一列車平均乘客人員	列車哩	一列車平均貨物噸數
明治四十年度	一七、二六五	一三、七〇	二〇、〇一九	七・一一
				一列車運轉車數
				二〇・〇四

年 度	客 運		貨 物 運	
	列車哩	一列車平均乘客人員	列車哩	一列車平均貨物噸數
明治四十一年度	一九、六五六	一三、九六	二二、七六七	七・七〇
明治四十二年度	二一、二七〇	一三、〇二	二二、一六六	九・〇三
明治四十三年度	二二、六七四	一四、〇〇	二二、〇九七	九・六三
明治四十四年度	二四、〇五二	一四、〇六	二四、六七九	九・五二
大正元年	二六、七六四	一三、五五	二七、三三〇	九・八八
大正二年	二八、〇二六	一三、一七	二九、三八七	一〇・三九
大正三年	二九、四一七	一二、三二	二七、九六二	一〇・六七
大正四年	三〇、六六八	一二、五七	二八、六六二	一一・五五
大正五年	三二、九〇二	一二、三四	三二、六四二	一二・八〇

前表に於ける旅客貨物の一列車平均の計數を比較する時は、著しき對照を見るなるべし。一列車平均旅客人員が漸次減少の傾向を示せるは注意すべき現象にして、是れ乗客一人當り座席面積増加に力めたる結果に外ならず。貨物運輸に於ては全く是と相反し、大正五年度に於ては、明治四十年度に比し走行哩に於て僅かに六〇パーセントの増加を示せるに反し、其の輸送噸數の増加實に百九十一パーセントに上れり。而して斯かる進歩は列車輸送能力の増加に基因するものにして、其の一列車平均輸送噸數明治四十年に於て七十一噸なりしもの、大正五年度には百二十八噸に達したり。而して斯かる増加が列車運轉の費用を經濟的ならしむるに與りて力ありたること、固より言を俟たざるなり。

客車運轉

車輛の運轉成績を考察するに當りては、先づ如何に現在車輛が利用せられたるかを調査するを

要す。

左表は國有後十箇年間に於ける客車利用程度の進歩に關し、明確なる觀念を讀者に與ふるなるべし。

年 度	輛 數		總數ニ對スル割合	一日平均在場車數ノ總數ニ對スル割合	平均一輛修繕日數
	一日平均	使用客車			
明治四十年	四,九八三	八六四	八六四%	一三六	三三九
明治四十一年	五,二六八	八七四	八七四%	一三六	二八八
明治四十二年	五,四二八	八六六	八六六%	一三四	二二二
明治四十三年	五,六五八	八六二	八六二%	一三八	二三七
明治四十四年	五,八八七	八七一	八七一%	一三九	一九五
大正元年	六,一四四	八七〇	八七〇%	一三〇	二二一
大正二年	六,四四九	八九〇	八九〇%	一三〇	二四七
大正三年	六,六九九	九〇六	九〇六%	九四	二三〇
大正四年	六,八三六	九二九	九二九%	七二	一九六
大正五年	六,八七二	九三〇	九三〇%	七〇	一九七

工場修繕日數の著しき減少は、一日平均使用客車の百分率を高むるに與つて力あるものにして、十箇年間に八六四「パーセント」より九三〇「パーセント」に増加したり。次に客車運轉成績の詳細を叙ぶれば左の如し。

年 度	客 車 哩	一車一日平均哩	平均定員	一車平均乗車人員	乘車效率率 (使用座席數ノ割合)
明治四十年	二二一,六九七	一三五・〇	三三・二	一〇・六	三三%
明治四十一年	二五三,七六二	一三三・八	三二・七	一〇・八	三三%
明治四十二年	二五五,〇五一	一二九・二	三二・三	一一・〇	三四%
明治四十三年	二七〇,三三〇	一二八・六	三二・一	一一・二	三五%
明治四十四年	二九一,八八一	一二九・六	三二・〇	一一・六	三五%
大正元年	三二五,二六四	一三四・九	三二・〇	一一・二	三五%
大正二年	三四五,二二四	一二八・四	三二・六	一〇・七	三四%
大正三年	三五五,一〇二	一二三・六	三二・六	一〇・二	三三%
大正四年	三七四,六二六	一一九・九	三二・五	一〇・三	三三%
大正五年	三九一,八八四	一二二・二	三二・四	一〇・九	三六%

客車一輛平均定員は、明治四十年度に於て三十三人二分なりしも漸次減少して大正五年度は三十一人四分となるに至れり。是れ優等車並「ボギー」車の増備及小形四輪車の減少に依るものにして、其の乗車效率は約三二「パーセント」より三六「パーセント」に至れり。

貨車の運轉 國有の結果貨車配給上に著しき自由を齎し、特に左表に示す如く空車哩を減少し得たるは、貨車運轉上顯著なる進歩といふべし。

年 度	貨 車 哩	空 車 哩	空車哩ノ貨車哩ニ對スル割合
明治四十年	四一三,七七六	一〇九,二三四	二六・四%
明治四十一年	五一八,〇八三	一三八,四一四	二六・七%

年 度	貨 車 哩	空 車 哩	空車哩ノ貨車哩ニ對スル割合
明治四十二年	五一、八一	一三八、五八二	二七〇
明治四十三年	五六、七三七	一四六、五八六	二六一
明治四十四年	六〇、七四九	一五〇、四〇三	二四七
大正元年	六六、二九二	一五九、三六六	二四〇
大正二年	七三、六八四	一七八、六五一	二四二
大正三年	七五、九二五	一七四、二八三	二四三
大正四年	七七、七三三	一八六、二二七	二四〇
大正五年	九一、七九八	二〇八、四四二	二三〇

前表に就て觀察するに、空車哩の割合は明治四十年度に於て二六四パーセントなりしもの大正五年度には二三三パーセントに減少せり、以て貨車運轉の如何に經濟的に行はれたるかを知らん。

工場修繕手配の進歩せる結果、貨車の利用に於ても亦著しき能率の増進を示せり。

年 度	一日平均使用貨車		一日平均在場庫車ノ總數ニ對スル割合	一車平均修繕日數
	輛 數	總數ニ對スル割合		
明治四十年	三二、二四二	九二〇%	八〇%	三〇・一
明治四十一年	三二、五六八	九〇二%	九八%	二八・三

年 度	三三、六六五	八八六	一一・四	一八・五
明治四十二年	三三、六六五	八八六	一一・四	一八・五
明治四十三年	三四、七五〇	九〇・五	九・五	一三・四
明治四十四年	三七、九五二	九〇・八	九・二	一一・九
大正元年	四〇、五二七	九〇・七	九・三	一〇・六
大正二年	四二、七〇五	九三・八	六・二	九・二
大正三年	四三、七〇二	九四・二	五・九	一〇・七
大正四年	四三、五九二	九五・六	四・四	九・二
大正五年	四四、三九一	九五・八	四・二	八・七

工場修繕に要する日數は三〇・一日より八七日に激減し、斯くて使用貨車の全車數に對する割合を著しく増加し、同時に在場庫修繕車數の割合を減少せしめ得たり。

左表は十箇年間に於ける平均積載量の増加と積載方法の進歩とを示す晴雨計とも見るべき一車平均走行哩、竝に一車平均輸送噸哩を示せるものなり。

年 度	一車一日平均走行哩	一車一日平均輸送噸哩	貨車輛一哩平均噸數	積載噸哩平均噸數	平均積載量	同上積載量ノ利用セラレタル割合
明治四十年	四三・一	一五〇	三五・五	四七	七三	四八%
明治四十一年	四七・八	一六九	三五	四八	七二	四九
明治四十二年	四八・二	一七八	三七	五一	七三	五一
明治四十三年	四九・八	一八八	三八	五一	七四	五一
明治四十四年	五一・五	一七六	三九	五一	七六	五一
大正元年	五一・一	一八七	四二	五三	七九	五二

年 度	(使) 一車一日平均哩	延一車一日平均哩	貨物一噸平均哩數	積車一噸平均哩數	平均積載量	同上積載量ノ割合
大正二年	五四五	一九九	四二	五五	八三	四九
大正三年	四七八	一八九	四二	五五	八五	四九
大正四年	四九五	二〇一	四三	五六	八七	四九
大正五年	五七〇	二四九	四六	五九	九〇	五一

機關車運轉

吾人は既に、列車並車輛の運轉狀況の一斑を考察したるを以て、是より更に進んで機關車運轉の狀況に就きて述べんとす。蓋し列車及車輛運轉成績の向上は、強力機關車の使用に依る牽引力の増大に職由するを以てなり。此の兩者間の關係は左表に就て知るを得べし。

年 度	平 均 牽 引 車 數	運轉整備ノ時ニ於ケル一輛平均重量
明治十年	一四七四	五〇四
明治十一年	一六〇二	五〇六
明治十二年	一六四九	五〇七
明治十三年	一六八九	五一〇
明治十四年	一六六四	五二二
大正元年	一六七五	五三五
大正二年	一七六七	五五〇
大正三年	一七六六	五六三
大正四年	一八三九	五七一
大正五年	一九三五	五八二

我國有鐵道線路は勾配に富みて平坦線少く、百分の一以上の勾配を有する區間甚だ多く、殊に國內を横斷し、或は中脊を縦貫せる線路の如きは、殆んど四十分の一、三十分の一等の勾配を有する區間尠からず、列車運轉上概して困難の位置に在ることは注意すべき點なりとす。今十箇年間に於ける機關車運轉の狀況の一斑を示せば左の如し。

年 度	一日平均使用機關車數	機 關 車 哩	換算車輛哩	機關車一日一輛平均換算車輛哩
明治十年	一、七三八	四三、九〇一	六四七、一八三	三七二
明治十一年	一、九八三	五〇、五六九	八一〇、九九	四〇九
明治十二年	二、二一〇	五〇、二三四	八二八、四四七	三九一
明治十三年	二、二三三	五二、九四九	八九四、四一三	四〇三
明治十四年	二、二四八	五七、九七二	九六四、九二二	四二九
大正元年	二、三三二	六四、七〇六	一、〇八三、六六六	四六一
大正二年	二、四五八	六八、六五一	一一二、七五三	四九三
大正三年	二、五四二	六九、〇八〇	一一三、〇〇〇	四八〇
大正四年	二、六二四	七二、二六六	一一三、〇二七	四九九
大正五年	二、六九三	七七、七四〇	一一三、三九一	五五八
大正五年度ノ増加率	五五%	七七%	一一二%	五〇%

前表によりて機關車は十箇年間に輛數僅かに五十五パーセントの増備を以て走行哩七七パーセント、牽引車輛哩一三二パーセントを増加し、且機關車一輛平均車輛哩三七二、〇〇哩より五五八、〇〇哩に、即ち五〇パーセントの増加を示せるを見る。

是等は極めて良好なる成績と稱すべきものにして、更に之が詳細を述べれば左表の如し。

年 度	一日平均使用機關車ノ 總輛數ニ對スル割合	一日平均修繕機關車數 ノ總輛數ニ對スル割合	一日平均機關車哩	一日一輛當機關車哩 (使用輛數ニ對シ)
明治四十年度	八二・八%	一七・二%	一〇六、一六八	七三・八
明治四十一年度	八三・三%	一六・七%	一三八、五四六	八三・九
明治四十二年度	八二・八%	一七・二%	一三七、六二八	七八・四
明治四十三年度	八五・五%	一四・五%	一四五、〇六六	七六・三
明治四十四年度	八七・六%	一二・四%	一五八、三九四	八〇・四
大正元年	八八・四%	一二・六%	一七七、四〇六	八五・三
大正二年	八八・三%	一一・七%	一八八、一一一	八六・七
大正三年	八八・四%	一一・六%	一八九、二六〇	八四・三
大正四年	八九・五%	一〇・五%	一九四、七二七	八二・九
大正五年	九〇・一%	九・九%	二二三、一三六	八七・九

使用機關車の總輛數に對する割合は、八二・八「パーセント」より九〇・一「パーセント」に増加し、隨て一日一輛當走行哩七三八哩より八七九哩に増加したり。然るに四十二年度、四十三年度、大正三年度、及同四年度に於て之れが減を示せるは、新式強力機關車を以て舊式小型機關車に代へたる結果にして、是等舊式機關車は尙後年度に於て何れも廢車とし又は私設鐵道に譲渡したり。機關車牽引效率の増進は、又同時に燃料其他一般の汽車費の節約に著しき好成绩を示せり、左表は十箇年間に於けるその状態を示せるものなり。

年 度	機 關 車 一 哩 當 燃 料		車 輛 百 哩 當 燃 料	
	數 量	價 額	數 量	價 額
明治四十年度	三八四(三三・三)	二六六	二六〇六(二二・五)	一・二四
明治四十一年度	三八三(三三・三)	二六一	二三八八(二〇・七)	一・〇四
明治四十二年度	三九三(三三・七)	二三二	二八三(一九・八)	七九・二
明治四十三年度	三八三(三三・八)	二一九	二六九(一九・四)	七〇・三
明治四十四年度	三九四(三三・七)	二〇五	二〇六七(一九・七)	六二・九
大正元年	四〇八(三四・二)	二〇六	二四三七(二〇・四)	六三・四
大正二年	四二三(三五・二)	一一二	二九五(一九・四)	六三・四
大正三年	四三五(三六・〇)	一一三	二四六(二〇・七)	七四・七
大正四年	四二二(三四・八)	一一六	二九五(一九・四)	六二・九
大正五年	四三〇(三五・九)	一一三	二三四(一九・四)	六三・〇

備考 括弧内の數字は運轉用に使用したる諸種の石炭を假定上の標準に換算したるものを示す。

機關車一哩當り平均石炭消費量の増加せるは、逐年強力機關車を増備したる結果なり。然るに之に反し車輛百哩當平均消費量は漸次減少の傾向を示し、明治四十年度に於て、二二五五斤なりしもの大正五年には一八五四斤に減じたり。大正三年度に於て、著しき増加を示せるは、總列車哩に對する旅客列車哩の割合増加し、且平均牽引車數の減少したるも亦一因なりと雖も、比較的消費量を多く要する粗悪炭種を使用したること多しとす。石炭の代價は次第に昂騰し來れるに拘はらず、車輛百哩平均代價の比較的低廉の状態を保てるは、列車單位の増加、蒸氣過熱裝置を有する機關車の増備、焚火法の改善及其他燃料の節約に努力せる結果に因るものなり。

第十章 國有鐵道運輸の概況並成績

前章に於ては本邦鐵道が新組織の下に如何なる發達をなしたるかを述べ、其の能率の増進に及ぼしたるが、本章に於ては更に進んで運輸上の見地より過去十年間に鐵道が國民一般に對し如何なる貢獻をなしたるかにつき述べんとす。

明治四十年度は日露戰役後の好景氣に伴れて出荷夥しく、七、八月中東北線中央線に未曾有の水害あり、又冬期北海道に大風雪ありて運輸上に少からざる影響を受けしにも拘はらず官私線共に一般に好成績を挙げ得たり。然してこの好況は翌四十一年度に入りても維持されしが、年度の後半に至りて之が反動として一般不景氣の兆あり、米作は良好なりしも、ために穀類及肥料の價下落し、漫遊客は減少し、穀類肥料及其他の物資の出廻りにも著しき影響を及ぼせり。明治四十二年十一月鹿兒島線の全通と共に九州縦貫線完成し、従來海運に依りし沿線の物資を鐵道に吸収し得たりしと雖も大體に於ては未だ出荷不振の状態を維持したり。然れ共明治四十三年度に入ると共に一般に經濟界の好況を示し來り、八月に稀有の水害あり各線に亘り不通區間約六百七十哩に及べりと雖も客貨運輸概して好成績を示せり。翌四十四年度には中央線全通し、關西方面と信越地方との交通至便となり、次いで山陰線も亦完成し、多年隔絶せる出雲因幡の交通一進歩をなし、一方經濟界の順調と相俟つて一般貨客の輸送甚活潑なりき。明治四十五年七月、明治天皇崩御あらせられ諒閣中旅客輸送閑散なりしも、御大葬の御舉行について青山葬場、桃山御陵拜觀者夥しく、又貨物運輸は全年を通じて好成績を挙げたり。是れ前記山陰線の全通と貨物運賃改正とに依る所多

し。貨物運輸は大正二年度に入りても北陸線の全通、石炭及木材市場の好況とにより引續き繁忙を極めしが、旅客數はさまで變動を見ざりき。大正三年に入りては再び運輸狀況沈靜となり、前年に比して貨客の減退を見たり。是れ四月、昭憲皇太后崩御により再諒閣となりしこと、及八月歐洲戰亂の勃發と前後して日獨間に戰端開始せられ、經濟界不振に傾きし等に依ること多し。尙同年度に於ては夏期中水害のため東海道線及其他に不通の個所を生じたるも、一方十一月に至り岩越線の全通を遂げ信越線との運輸に一進化を見たり。一般財界の沈滞、商工業の萎靡は大正四年度にも及びたるが、露國行軍需品のため稍、貨物の輻輳を見、次いで十一月即位式の舉行以來、俄然人氣引立ち、久しく沈靜なりし財界も漸次景氣を恢復し始めたり。大正五年度には歐洲戰亂の好影響其の極に達し、旅客運輸激賑を見、貨物輸送も又財界の好調に伴れ頓に増大し、加ふるに海運貨昂騰のため近海航路より陸運に轉せる貨物激増し、鐵道運輸は豫期せざりし旺盛を極め、滯貨漸く大ならんとす。歐洲戰亂の影響に就きては更に本章中に詳説す可し。

旅客運輸

次表は國有後十箇年間に於ける旅客運輸發達の概況を示すものなり。

年 度	旅 客 人 員	延 人 哩	前年度ニ比シ 増減(%)	一哩平均旅客 人員	一人平均乘車 哩	住民一人ノ乘 車哩
明 治 四 十 年 度	一〇,一六〇,一六六	二,三五三,二七一	—	五九六,五五〇	二二,六〇	四八,二
明 治 四 十 一 年 度	(一六,〇二二)	(二,六〇〇,八三三)	(四,七)	(五九八,二二七)	二二,三	四八,二
明 治 四 十 二 年 度	一三,三三三,二二八	二,七三三,三〇四	(四,七)	六一五,一六五	二二,三	五五,三
明 治 四 十 三 年 度	一八,三〇七	二,八二二,三二九	二,五	六二一,一九三	二二,九	五六,〇
明 治 四 十 四 年 度	一三,八六三〇	三,〇三八,七三七	八,一	六四四,三六〇	二二,九	五九,六

年 度	旅客人員	延 人 哩	前年度比 増減(%)	一哩平均旅客 人員	一哩平均乗車 哩	住民一人ノ乗 車哩
明治四十一年度	一五、〇七九	三、三八二	一一・三	六九〇・七五	二二・四分	六五四
大正元年度	一六、〇七二	三、六二六	七・二	七三三・五二	二二・六	六九〇
大正二年度	一六、七七三	三、六九〇	一・八	六九六・六七	二二・〇	六九二
大正三年度	一六、六〇九	三、六二二	一・八	六五五・三四	二二・八	六七五
大正四年度	一七、二九〇	三、八五六	六・四	六八〇・五三	二二・四	七・四
大正五年度	一九、七〇三	四、二五三	一〇・三	七四〇・四三	二二・六	七・七〇

備考 明治四十年度分は比較の便宜上買収以前の月に於ける私設鐵道の計數を合算せしものを括弧内に掲げたり。

大正三年度を除いては、年々旅客人員及延人哩に増加を見たが、其の増加の割合は運輸狀況の推移により多少の高低あり、大正二年以降旅客一人平均乗車哩の低下せるは、主として東京大阪等の大都市に於て近郊短距離運輸の激増したる結果平均に於て新線の延長に伴ふ長距離旅客の増加を相殺するに由るものとす。加之地形上の理由の存するありて本邦鐵道の旅客平均乗車哩は比較的短距離となるを免れず。

今國有後十箇年間に於ける客車収入を示せば左の如し。

年 度	客 車 收 入			一哩平均 客車收入	列車走行一哩 平均客車收入
	旅客收入	手小荷物賃金	其他		
明治四十年度	三五、一四四	一、四八三	九七七	九五三八	二二・〇
明治四十一年度	三九、〇八八	一、六六七	一、一四	九三八九	二二・三
明治四十二年度	三九、三七一	一、九一三	一、六五	九三七六	二〇・〇
明治四十三年度	四二、一四五	二、一八九	一、九九	九六五五	二〇・一
明治四十四年度	四六、八六六	二、五三五	一、二七三	一〇、三四八	二一・一
大正元年度	四九、九九四	二、九六七	一、三四六	一〇、六八一	二〇・三
大正二年度	五一、三六四	三、二一九	一、三九二	一〇、五六五	二〇・〇
大正三年度	四九、九四二	三、三〇八	一、四二二	九、八八七	一八・六
大正四年度	五二、二〇〇	三、五八九	一、四七三	一〇、一〇三	一八・七
大正五年度	五八、七四五	四、四三四	一、五九四	一一、二七一	二〇・三

表中に示すが如く、一哩平均客車収入が大正二年度以降減少の傾向を示せるは人口稀薄の地に新線の延長せると賃率著しく低減せられし長距離旅客並に定期回数券乗客の増加せるとに因る。此の傾向は列車走行一哩平均収入に於て一層甚しく、明治四十年度に二二〇圓なりしもの大正五年度には二〇三圓となり十年間に七・七パーセントの減少を見たり。又延人哩が十年間に六二・パーセント増加せるに對し、其の収入の増加は五・五パーセントに過ぎず。畢竟、是れ鐵道が國有前に比し、遙かに低き賃金を以て旅客の便を計りたることを示すものといはざるべからず。一哩平均一等乗客の延人哩が二等乗客のそれに比して減少したるは、要するに一般旅客の負擔を軽減せるものにして次の表により是を明かにし得可し。

年 度	一人平均旅客收入	一人一哩平均收入	延人哩一千哩ニ對スル等級別旅客割合		
			一 等	二 等	三 等
明治四十年度	四・三四	四・一五〇	一〇	九三	八九七
明治四十一年度	四・三三	四・四四三	九	九六	八九五
明治四十二年度	四・三三	四・四四〇	一〇	九七	八九三
明治四十三年度	四・三〇	四・四三九	一〇	九八	八九二
明治四十四年度	四・三三	四・四三九	九	九九	八九二
大正元年度	四・三三	四・四三八	九	九九	八九二
大正二年度	四・三三	四・四三九	一〇	一〇〇	八九一
大正三年度	四・三〇	四・四三八	一〇	一〇三	八八九
大正四年度	四・三〇	四・四三五	一〇	一〇一	八九二
大正五年度	四・三〇	四・四三八	八	一一	八八一

遊覽客運輸

本邦鐵道に於ける旅客運輸中特に著しきは遊覽客の輸送にして、鐵道收入中重要なるを以て、當局は特にこれが發達に留意し、貸金を低廉にし、團體乗客の爲に臨時遊覽列車を運轉する等、一般の便宜を計れり。三、四月及五月初旬は遊覽客の最も賑ふ季節にして、全國に亘り天候麗はしきを以て一般人士並に學生の漫遊修學旅行等に出づるもの多く、同時に此の季節には伊勢京都等の神社佛閣に祭禮法會行はるゝを以て、團體又は單獨に參拜するもの夥し。又夏季に至れば海濱山間に都座を避くるもの多く、秋に入りて十月十一月は天氣清明、鐵道は農家の出遊するものを加へ再遊

覽の客を以て繁忙を極む。年末年首には敬虔なる人士の伊勢大廟及其の他の神社佛閣に參拜するもの少からず、活況を呈す。

貨物運輸

従前は旅客收入遙かに貨物收入を超えたるが、國有後次第に貨物收入の増加を見大正五年度には貨物收入の旅客收入よりも多きこと五〇・九〇・〇〇圓に上れり。今國有後十箇年間に於ける兩者の對比を見るに次の如し。

種 別	年 度	明治四十年度	明治四十一年度	明治四十二年度	明治四十三年度	明治四十四年度	大正元年度	大正二年度	大正三年度	大正四年度	大正五年度
旅客收入		五六五	五四〇	五三三	五二七	五二六	五二四	五一二	五一四	五〇一	四八一
貨物收入		四三五	四六〇	四六五	四七三	四七四	四七六	四八八	四八六	四九九	五一九

貨物運輸は旅客運輸に比して其の發達速かなりき。大正三年度は鐵道の成績振はず、逐年増加を見たりし貨物運輸も同年度には前表に見るが如く其の對比に於て稍減退を示せり。更に手小荷物及其他の收入を除き單に旅客收入と貨物收入とを比較するに、次の四年間にては貨物收入の方著しく増加の傾向を示せり。

年 度	百 分		差 異
	貨物收入	旅客收入	
大正二年度	五〇・八	四九・二	一・六
大正三年度	五〇・七	四九・三	一・四
大正四年度	五二・〇	四八・〇	四・〇
大正五年度	五四・一	四五・九	八・二

次表は國有後十年間に於ける貨物運輸の状況を示せるものなり。

年 度	貨物噸數	延 噸 哩	前年ニ比シ増減 %	貨一物哩噸平均數	輸一噸平均哩	人口一人平均噸哩
明治四十年度	一八三,二二〇	一,一四四,二五〇	—	三六二〇・九	七八七	二九五
明治四十一年度	(一〇七,四三三)	(一,五四五,三九三)	—	(三,四九三・〇)	(七,四五)	三六九
明治四十二年度	二二五,二二五	一,八二九,四二九	一八四	〇,五五三・九	七七八	三八〇
明治四十三年度	二二六,五六六	一,九一一,一九七	四五	四一七,四四七	八〇八	三九〇
明治四十四年度	二五,四八二	二,二六八,三四	一一三	四四六,四二〇	八三五	四一七
大正元年度	二九,三三七	二,四七七,八七一	一〇・四	四七四,六三四	八〇〇	四五四
大正二年度	三三,五三七	二,六九一,四六四	一四六	五二五,〇五一	八二七	五一二
大正三年度	三六,三四八	三,〇三三,八五三	一三五	五七一,四二二	八四〇	五七二
大正四年度	三五,二七三	二,九八二,七九八	△ 二三	五三四,三七〇	八四六	五五六
大正五年度	三五,八〇一	三,〇九五,一九	一一〇	五七七,九九一	九二四	六一三
大正五年度	四二,一〇一	四,一七九,一三五	二六三	七一九,八〇九	九九三	七五七

備考 明治四十年度分は比較の便宜上買取前に於ける私設鐵道の計數を合算して括弧内に掲げたり。

延噸哩數は十年間に一七〇パーセント、一噸平均輸送哩數は七八七哩より九九三哩即二〇パーセントの増加を見たり。是れ鐵道統一の結果著しく輸送上の便宜を加へたと、運賃遠距離低減法を實施したる結果に外ならず。その大正四年度及び殊に五年度に急増を見たるは一般の好景氣以外船腹不足のため鐵道輸送による貨物の激増したるを以てなりとす。

次表は國有後十年間に於ける貨車收入の狀勢を示せるものなり。

年 度	貨 物		車 收		一哩平均貨車收入	列車走行一哩平均貨車收入
	貨物	貨金	其	他		
明治四十年度	二九,一八一	二,九三〇,四	一一二	二,九三〇,四	七,三六一	一四六
明治四十一年度	三五,五七〇	三,一四三,三	一六六	(三,一四三,三)	(七,二四〇)	一五〇
明治四十二年度	三六,八〇〇	三,三六三,六	一三六	三,三六三,六	八,〇六八	一七五
明治四十三年度	四〇,七五八	三,六九三,六	九九	四〇,八五七	八,五七六	一八五
明治四十四年度	四五,五七四	四,〇八五,七	一〇二	四,〇八五,七	八,二三四	一八五
大正元年度	四九,一〇五	四,四五六,七	一七三	四,四五六,七	九,六三三	一八一
大正二年度	五三,〇三三	四,九三七,八	三三六	四,九三七,八	九,九八六	一八二
大正三年度	五一,三九九	五,三三六,九	三五二	五,三三六,九	九,九八六	一八二
大正四年度	五六,六六六	五,一七五,〇	三七七	五,一七五,〇	九,九八六	一八五
大正五年度	六九,三三二	五,七〇四,三	五三〇	五,七〇四,三	九,九六二	一九九
大正五年度	六九,三三二	六,九八六,二	五三〇	六,九八六,二	一一,〇三三	二二四

備考 本表中には大正元年廢止されたる發着手數料を包含す。

十年間に貨物輸送量は一七〇パーセントの増加を示したるに對し收入の増加は一一七パーセントに過ぎず、又一哩平均收入に於ては僅かに六六パーセントを増したるのみ、是れ運賃率の低減と人口稀薄の地に新線開通せられたるとに由るものとす。列車走行一哩平均收入は一四六圓より二・一四圓、即ち四七パーセントの増加にして、之れ列車積載量の増加と運轉の改良とに基けり。

次表は新運賃率實施後運賃低下の傾向を示す。

年	度	一噸平均貨物收入	
		急送	平均一噸一哩貨物收入
明	治	四	一五四
明	治	四	一五一
明	治	四	一五六
大	正	元	一六〇
大	正	二	一五五
大	正	三	一五一
大	正	四	一四六
大	正	五	一四六
大	正	五	一五八
大	正	五	一六五

* 買取以前の月に於ける私設會社の收入を包含す。

一噸平均貨物賃金は一噸平均輸送哩數に比例して増加したり。明治四十一年度に於ては平均輸送哩増加を示せるに拘はらず收入に於て平均の減少せるは割引運賃に依る貨物輸送の増加せる爲なり。又大正元年、二年、及三年に著しき減少を見たるは、大正元年に新運賃率定められたるためなり。長距離輸送に對する賃金の低減並に特定賃金實施の結果、一噸一哩平均收入が漸次減少し、殊に大正二年度以後に於て其の著しきを見るべし。

次表は各別貨物輸送數量並總量に對する百分比を示せるものなり。

年	度	急送		小口		貨切	
		延	百分比	延	百分比	延	百分比

明	治	四	十	八	一	一	二	七	九	二	八
明	治	四	十	一	一	一	一	一	一	一	一
明	治	四	十	一	一	一	一	一	一	一	一
明	治	四	十	一	一	一	一	一	一	一	一
大	正	元	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大	正	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大	正	三	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大	正	四	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大	正	五	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大	正	五	一	一	一	一	一	一	一	一	一

急送扱に於ては、延噸哩、百分比の何れに於ても年々減少の傾向あり。此の取扱は明治三十一年始めて實施せられたりしが、其後貨物列車の改良、賃金計算法の簡單になりしこと、輸送期日の短縮、配達方法の改善等によりて次第に低廉なる小口扱に代へらるゝに至れり。故に急送扱の減少せるは夫れ丈け荷主が以前に比して低廉なる運賃を以て迅速に送荷し得るに至りたるものと解し得べし。

更に次表により國有後十箇年間に於ける主要貨物輸送の發達を一瞥し得べし。

種	類	年				
		明治四十一年	明治四十二年	明治四十三年	明治四十四年	大正元年
米	小	1,101,101	1,019,955	1,101,101	1,111,111	1,111,111
米	大	510	524	603	1,111,111	1,111,111
豆	小	1,101,101	1,019,955	1,101,101	1,111,111	1,111,111
豆	大	510	524	603	1,111,111	1,111,111

種別	年				
	明治四十一年	明治四十二年	明治四十三年	明治四十四年	大正元年度
鹽	二〇〇	二二〇	二四〇	二八九	三一四
砂糖	一六七	一四二	一五四	一七八	一七三
酒	二二七	一〇二	一一一	一〇八	一一一
煙草	八〇	九〇	一〇七	一〇二	一〇六
紙	九六	一三三	一五四	一〇二	一〇六
陶器	八六	七九	一〇八	一〇二	一〇六
及銅	一〇	一八	二一	二〇	二〇
鐵	三三七	二二一	二八〇	二五五	二九二
鋼	六四一	六九三	六六九	四八〇	五〇一
木炭	二,一三三	一,九七五	二,一〇一	二,四二八	二,八〇〇
木材	四七一	五〇三	五二二	六三三	五八七
石炭	二八三	二五八	二七七	三〇四	三二九
石油	二四一	二五四	三〇四	二六六	二七五
灰	一〇,二八	一〇,二〇七	一〇,九〇八	一一,四四五	一二,一五六
肥料	一三六	一八一	二一〇	三六九	四三二
麥	八八	八五	九三	九九	一〇〇
茶	七四	五八	六三	一〇四	一一四
干魚	一八二	二二	二二	四六	四一
繭	三三	五九	九五	二六	二五
綿布	一〇九	八二	一〇二	八三	一七五
綿布	一三五	一四四	一六五	一五八	一七八
鮮魚	一七〇	一八五	二〇九	二四〇	二九四

種別	年				
	明治四十一年	明治四十二年	明治四十三年	明治四十四年	大正元年度
絹	二八	三四	三六	二五	三五
布	一一	一三	一一	一〇	一三
馬	?	?	?	五	八
牛	?	?	?	一	一
計	一八,五〇六	一八,五三四	一九,六八三	二一,八四二	二四,〇八五
其他	五,〇一八	五,三二三	五,七九九	七,四九四	八,四五四
總計	二三,五二五	二三,八五六	二五,四八二	二九,三三六	三二,五三〇

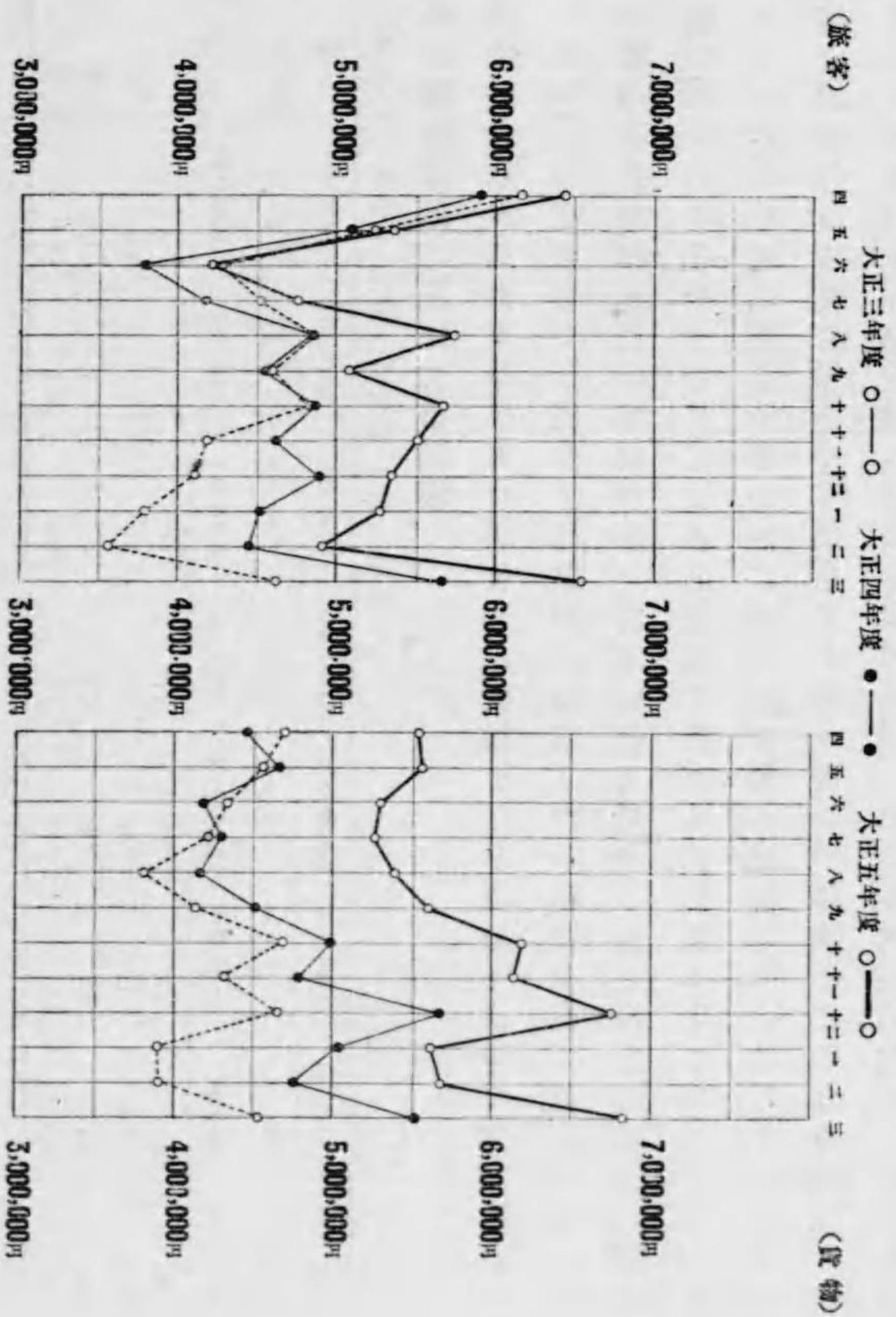
注意 牛馬は一頭を一噸、猪は三頭を一噸に計算す。

歐洲戰亂の鐵道運輸に及ぼせる影響

歐洲戰亂勃發以來本邦商工業は實に未曾有の發展をなし鐵道も従つて其輸送力を極度に緊張せしめられたり。外國貿易の急激なる發達は内地諸工場の活動を促し原料及製品の輸送激増し加ふるに船腹の不足は海運賃の暴騰を來し海運に頼る貨物の踵を接して陸運に蝟集するに至りたれば鐵道の限りある收容力を以ては到底消化し得ざるの好況を呈したり。はじめ戰前久しく引續きたりし財界の不況は戰亂勃發後更に其の度を加へ鐵道運輸のために沈靜を極めしが、大正四年十一月御大禮舉行以來經濟界漸く活氣を呈し來り、次いで船腹不足のため鐵道に頼る貨物を激増し、五年度に入りては歐州品の輸入減退と南洋方面に於ける歐州品激減の結果本邦生産品の輸出を多からしめ、茲に内地工業の勃興を來し、従つて鐵道運輸の繁忙は其の極に達し動もすれば輸送力之に伴はずして滞貨の聲漸く喧しからんとする状態を現じ、其の收入亦異狀の増加を示し貨物收入の旅客收入を超過する事五百萬圓に及び實に本邦鐵道創始以來未曾有の盛況を呈せり。今開戰前後に於ける貨物運輸數量並に收入を示せば左の如し。

種別	戦前一年(自大正三年八月至大正三年七月)	戦後第一年(自大正四年七月至大正四年八月)	減少歩合	戦後第二年(自大正五年七月至大正五年八月)	増加歩合
延入	三,一〇一,四八二・九二	二,九四二,四〇六・八九二	△ 四七九	三,六七八,八五四・九五七	△ 二九九
延出	五,三五〇,七六五・〇	五,一五五,〇七二・六	△ 三六六	六,一〇二,〇六一・四	△ 一八五三

左に示すは歐洲戦亂中の三年間に於ける毎月の客貨運輸成績高低表なり。



前記の如く近海航路の汽船激減し貨物の鐵道輸送激増したるため本州と北海道九州及鮮滿間發着貨物にして從來最寄諸海港より海路内地各港に發着せるもの今や孰れも關釜關門青函の連絡航路を経由するに至り爲めに臨時連絡船を運航し或は貨車航送作業を督勵する等極力之が荷捌に努めたるも猶屢、連絡港に滞貨山積したり。

左表は連絡船の運輸成績を示す。

航路	大正三年度	大正四年度	前年ニ比シ増加	大正五年度	前年ニ比シ増加
下關—釜山	一五四,〇八七噸	二〇二,五二九噸	三二	三三八,三六五噸	五七
青森—函館	一六〇,〇七九噸	二〇三,九八一噸	二七	三八二,二一六噸	八七
下關—門司	四二二,一八五噸	四九四,三七五噸	一七	五九七,〇三七噸	二二

左表は歐洲戦亂前後に於ける主要貨物の數量を示せるものなり。

種別	戦前一年(自大正三年八月至大正三年七月)	戦後第一年(自大正四年七月至大正四年八月)	増減割合	戦後第二年(自大正五年七月至大正五年八月)	前年ニ對スル増加割合
米	一,四四一,九六四噸	一,三七四,二五〇噸	△ 四七	一,五九四,三二九噸	△ 一六〇
大豆	一一二,一八五噸	一七九,六一七噸	△ 七〇	二二九,一四六噸	△ 二七六
食鹽	三五六,二六一噸	三五六,六二四噸	△ 一	三八二,四九九噸	△ 七二
棉	一八九,三二八噸	一九一,二六三噸	△ 一〇	二四三,九一八噸	△ 二七五
陶器	一〇七,五二九噸	八七,五三六噸	△ 一八六	一一五,一八三噸	△ 三二六
鐵鋼	二七〇,五八八噸	三二二,七三七噸	△ 一七七	二六三,三四七噸	△ 一八二
銅炭	七五,一五二噸	八三,〇二六噸	△ 一〇五	一一三,六〇九噸	△ 三六八
木炭	五九九,七三一噸	五八〇,一三四噸	△ 三三	六三〇,〇五八噸	△ 八六
木材	二,七八四,五五八噸	二,三四四,九六七噸	△ 一五八	二,九〇五,九九七噸	△ 二三九
石炭	五四一,二五一噸	四九〇,二三四噸	△ 九四	五六一,七六七噸	△ 一四五

種別	戦前一ヶ年(自大正二年八月至大正三年七月)	戦後第一年(自大正四年七月至大正五年六月)	増減割合	戦後第二年(自大正五年七月至大正六年六月)	前年ニ對スル増加割合
煉瓦	二八四、一七五	二二、九〇五	△ 二五・一	三三〇、四五五	五七・四
石油	二九八、三五二	三〇三、七五四	△ 一・八	三三〇、二〇五	五・四
石炭	一四、八八〇、四〇一	一三、九二一、一四〇	△ 六・四	一四、四八八、二八六	四・一
礦石	五三六、一四	五八七、四八〇	△ 九・六	八五一、〇九三	四四・八
繭	一三五、三七〇	一三三、八六〇	△ 三・五	一七三、四八二	四〇・〇
綿糸	一八四、九八七	一七八、一五九	△ 三・七	二二四、五九四	二〇・五
生絲	二〇三、六四五	一九四、〇八七	△ 四・七	二二五、四一九	二二・三
雑布	二七、三三五	二四、五四九	△ 一〇・二	二九、四三七	一九・九

鐵鋼銅及其他の礦石の輸送が一八パーセントより四四パーセントに至る増加を示したるは、歐洲戰亂以來我鐵業界の進展を證し、又木材、石材、煉瓦等の如き建築材料及石炭の増加せるは製造工業の勃興に伴ふ工場會社の設立多きを語るものといふべし。旅客運輸も亦戰亂の前後に於て貨物と略、同様の變動を示し、大正四年秋以來次第に活況を呈し、經濟界の好調に伴ひ異常の繁忙を來せり。

次表は戰亂前後に於ける旅客運輸の動靜を示せるものなり。

種別	戦前一ヶ年(自大正二年八月至大正三年七月)	戦後第一年(自大正四年七月至大正五年六月)	比較減少割合	戦後第二年(自大正五年七月至大正六年六月)	前年ニ比シテ増加割合
延入	三、七八六、七九、八七五	三、五三三、九二、一五三	△ 六・七	三、九六一、九三、七、〇五四	一三・一
旅客收入	五七、〇〇四、二六	五三、四四〇、五四四	△ 六・二五	五九、〇八〇、八二四	一〇・五五

第十一章 運輸施設の改善 旅客運輸

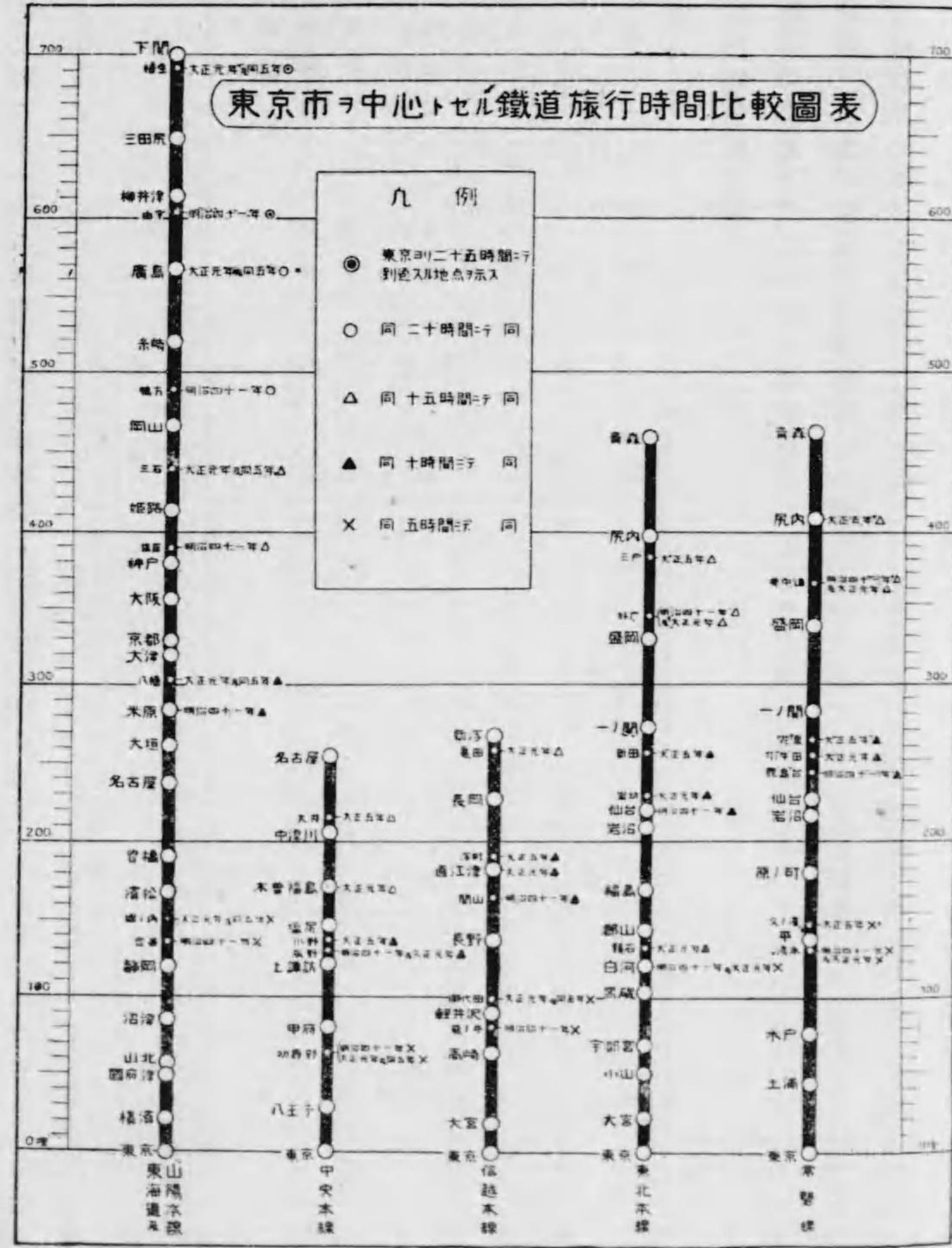
列車速度の増進

列車の運轉速度は、線路の状態、列車の種類、編成車輛の構造等に因りて定まるものにして、本邦鐵道線路の勾配並に曲線に富みたる、其の軌道幅員の狭少なるとは相俟つて運轉速度の増進を阻碍すること少からず。今現行列車の平均速度を掲ぐれば左の如し。

列車種類	平均		配	速度
	急	平		
旅客列車	十五哩	二十哩	平	度(二時間)
混合列車	十哩	十五哩	平	度(二時間)
貨物列車	九哩	十五哩	平	度(二時間)

左表は代表的幹線に於ける急行列車の平均速度を示せるものなり。

線名	線	平均		速度
		急	平	
東海道本線	複線	急勾配(1/40-1/50)	平坦(百分ノ一ヲ含ム)	二十四哩
山陽本線	複線	急勾配(1/40-1/50)	平坦(百分ノ一ヲ含ム)	二十三哩
東北本線	複線	急勾配(1/40-1/50)	平坦(百分ノ一ヲ含ム)	二十三哩
常磐本線	單線	急勾配(1/40-1/50)	平坦(百分ノ一ヲ含ム)	二十三哩



以上述ぶる所に依り、速度の點に於ては、本邦鐵道は彼の平坦なる國土を横斷する四呎八吋半軌幅の鐵道に比し遙かに下位に落つるを見る可し。然れ共其の不利なる線路の狀態が如何に列車の運轉を困難ならしむるの地位にあるかを酌量する時は、本邦に於て過去十箇年間に遂げ得たる國有鐵道運轉速度の増進は決して小なりと云ふ可からず。鐵道國有の結果車輛の運用運轉時刻の整理等、之を經營者の異りたる時代に比し其の計畫實行簡便となりたるため各線路間の直通列車を増加し、途中停車時分を短縮し得たと共に、又東海道本線、山陽線、東北線、其他總ての幹線には急行列車の運轉を開始し、特に明治四十五年五月、新橋下關間に實施したる特別急行列車によれば、從來二十九時間を要したる兩地間七〇六哩の道程を、僅かに二十五時間にて達するを得るに至れり。左表次頁は主要幹線に於ける明治四十一年、大正元年及同五年に於ける鐵道旅行時間を比較せるものなり。

國有十年

一三四

列車回數の増加

既に第九章に於て敘べしが如く、全國鐵道を國有に統一したる結果は、列車運轉回數に著大なる増加を來せり。明治四十年、即ち鐵道國有の最初の年度に於ける旅客列車走行哩は、營業線路一哩につき四三七六哩なりしに、十箇年後即ち大正五年度には五五五一哩に達し、二七パーセントの増加を示し、今や回數の點に於ては、本邦鐵道は泰西列強の鐵道に匹敵し得るに至れり。今試に新橋、神奈川間の回數を見るに、明治四十一年に於ては、毎日四十三往復なりしもの、大正二年には四十六往復となり、更に大正四年、同區間電氣化工事の完成と共に、毎日百十餘往復に達したり。以て國有後十箇年間に於ける進歩の大なるを見る可く、更に東京下關間に於ける代表的勾配區間と、平坦區

國有十年
間とに於ける一日の列車回数を年度別に示せば左表の如し。

年 度	四十分ノ一勾配區間		平坦線(百分ノ一勾配ヲ含ム)	
	東海線	山陽線	大坂線	神戶線
明治四十年度	二	—	六七	六二
明治四十一年度	一九	—	六七	六二
明治四十二年度	二三	—	六九	六二
明治四十三年度	二三	—	七八	六二
明治四十四年度	二四	—	七六	七〇
大正元年度	二八	—	八二	七二
大正二年度	二八	—	八六	七二
大正三年度	二九	—	八二	七二
大正四年度	三三	—	八四	七三
大正五年度	三三	—	八三	七三

旅行時間の正確

國有の實施と共に、列車の運轉速度、回数を増し、旅行時間を著しく短縮し得たるは勿論、旅行時間の正確でふ點に關しても亦顯著なる成果を挙げ得たり。蓋し國有以前にありては列車發着の遅延は或線路にありては殆んど平常のこと、見做されたるが如き有様なりしが、國有の結果直通列車運行開始と共に漸次斯かる弊害を艾除し、尙汽車旅行者の便利と満足との爲には、あらゆる新工

夫を實施して餘すところなからんことを期せり。

即ち旅客の乗車したる列車が遅延したる爲め他の列車に接続する能はざる如き場合に於ては、旅客をして任意に其旅行を中止して賃金拂戻を請求し又は無賃にて出發驛に復歸するを得しむるが如き又急行列車にして甚しく遅延したる場合に於ては既收の急行料金を拂戻すが如き、之れ皆時間正確の保障に外ならざるなり。

設備

旅客をして旅行上の愉快を享受せしめんがため鐵道は諸般の施設改善に全力を傾注したり。先づ客車構造上の一進歩と見るべきは既に述べし如く、明治四十二年を最後として小型四輪車の新造を廢止し、爾來新造車輛は總て「ボギー」式を採用するの方針に改めたることに於て、其結果「ボギー」客車は益々其數を増し、幹線に於ける旅客列車は悉く「ボギー」車を以て之を編成し、各支線にも亦漸次「ボギー」車編成列車の増加を見るに至れり。加之「ボギー」車にありても漸次車體を大型ならしむると共に、乗客定員一人當り座席面積も次第に擴大せり。今明治四十一年度と、大正二年度とに於ける定員一人當り座席面積を比較すれば左の如し。

年 度	乗客一人當り座席面積	
	一 等	二 等
明治四十一年度	三三〇 <small>平方尺</small>	二七〇 <small>平方尺</small>
大正二年度	三九四	三五四

三等車の座席敷物は従来板張り若くは疊敷なりしものを改善して織物敷となし従来油燈を用ひし屋根燈も今や支線を除くの外殆ど全部電燈を用ふるに至れり。特に東京下關間の特別急行列車に於ては其設備完美を盡したる寢室及三面悉く硝子戸を以て圍まれたる展望室を備へ本邦客車設備の最高標準を示したり。

蒸氣暖房器は明治三十三年十月東海道線急行列車に使用を開始してより爾來漸次各列車に増備すると共に益々其の改良に意を注ぎ現今に於ては殆んど全線の旅客列車及混合列車の大部分に之を使用するに至れり。又電氣扇は國有以前にありては寢臺車及食堂車内に之を裝置せるのみに止まりしが今や各線主要列車中の一等客車には悉く之が設備を見るに至れり。

夜行列車による乗客の便宜を圖らんが爲め寢臺車を増備せんとする方針は著々實現せられ今や總ての幹線の主要列車には一等寢臺車を連結し二等寢臺車も亦東海道山陽九州東北の諸幹線に使用せらるゝに至れり。今明治四十年年度と大正五年度とに於ける寢臺車の數を比較すれば左の如し。

年 度	一 等	一 二 等 合 造	二 等	計
明 治 四 十 年 度	二 三	六	七	三 五
大 正 五 年 度	八 五	四	三 九	一 二 八
増 減	六 三	△ 二	三 二	九 三

主要幹線に於ける凡ての直通列車急行列車には食堂車を連結して一、二等旅客に洋食飲料菓子

果物等を提供し更に三等旅客の爲には和食食堂車の使用をも開始せり。尙帝國鐵道經營の下に二旅館あり一は山陽ホテルにして鮮滿西比利亞を經由する歐亞交通の門戸たる下關市にあり。他は奈良ホテルにして第八世紀に於ける帝都にして且本邦美術の搖籃とも稱すべき奈良市にあり。

渡來外人の旅行に對する鐵道の施設

外人の日本に渡來するもの毎年二萬人に達す。而して彼等の大部分は本邦山紫水明の風光と其の特殊の歴史的發達を有する社會各般の事物と風俗とに心引かるゝ者なりとす。

されば鐵道は彼等の滞在をして愉快にして且有益なるものとなさんが爲に諸種の施設をなしたり。今其の主要なる事項を擧ぐれば倫敦市トーマス、クック、アンド、サン商會及其他代理店の發行に係る乗車券委託販賣を開始せしこと、全國に涉りて長途の遊覽を爲さんとする外客の爲に各種の一等廻遊乗車券の發賣を開始せしこと、外國航路汽船に由る乗船客に對し日本内地の觀光に便するため汽船會社と協定し船内又は陸上本支店に於て鐵道乗車券發行方法を新設せしこと、中央教習所に英語科を設置して外國語に通ずる係員の養成に特に留意したること等なりとす。

東亞交通案内の出版

鐵道院發行東亞交通案内は歐米人の來遊するもの、ために途上遭遇する事物を一層適當に鑑賞し得るの助けとなる可き知識を供するの目的を以て英文にて編纂したるものにして、一部五冊より成り極めて輕便なる書籍なり。

抑も此の種の案内書の缺乏は東亞漫遊外客の多年痛切に感じたる所にして、國有後鐵道當局者

は深く之に鑑み、明治四十一年本案内書の編纂に志し、官吏を支那印度其他の地に派遣して廣く資料の蒐集に當らしめたり。

斯くて、第一卷朝鮮滿洲之部を大正二年に、第二卷第三卷日本の部を大正三年に、第四卷支那の部を大正四年に、第五卷東印度の部(フィリッピン、佛領印度支那、暹羅、馬來群島、及蘭領東印度等を含む)を大正五年に、夫々逐次出版し茲に全部の完了を告げたり。

保安設備

如何にして鐵道運輸の安全を増進すべきか、是れ鐵道國有以來の重要問題にして、此の目的を達せんが爲に年々巨額の資を投じて線路及建造物竝に保安に必要な有ゆる近代的施設に努めたり。斯くて今や總ての旅客列車には真空制動機を裝置し、複線區間にありては閉塞式(双閉塞器)を用ひ、單線に「ダイヤ」氏「タブレット」式閉塞器を採用したるもの明治四十年度に於て一、九一四哩、即ち全線の四四、パーセントに過ぎざりしもの、大正五年度には四、八二六五哩、即ち全線の八二、パーセントに達し、票券式は今や僅に輕便鐵道線路の一部、及運轉閑散なる支線の一部にのみ施行せらるゝに止まり、其の哩程二七九一哩即ち全線の五、パーセントに過ぎず。

之と同時に鐵道従業員に嚴重なる訓練を施し、以て保安規程を遵守せしめ、且従業員協同の精神を涵養せしむるの目的を以て保安研究會を組織し、時々會合して保安に關する打合研究をなさしむること、せり。

國有後十箇年間に於ける線路及列車事故の著しき減少を見たるは是等の努力の結果に外ならず。左表は十箇年間に於ける事故の件数を年度別に示せるものなり。

年種別	脱線		衝突		列車		客車		貨車		電車		計		割合		割合		割合		割合		割合		
	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	件数	死傷	
明治四十四年度	六六	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
明治四十五年度	九七	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
明治四十六年度	五九	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
明治四十七年度	五九	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
明治四十八年度	四三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
明治四十九年度	三三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大正元年度	三三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大正二年度	三三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大正三年度	三三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大正四年度	三三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
大正五年度	三三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一

備考 一、四十及四十一年度は鐵道事故を其の種別毎に計上し四十二年以後は一事故を一件として計上せり

二、本表に計上せる事故は次に示す標準に據れり

一、脱線復舊に本線にありては二時間以上、其他に在りては六時間以上要せしもの

三、顛覆、全部

五、異線進入、鐵道事故を生ぜしもの

七、客貨車故障、列車より解放したるもの(除車軸發熱)

九、列車妨害(重大なる事故を惹起せんとせしもの及列車に損害を加へたるもの)

十一、火災、全部

三、△は減を示す

三、△は減を示す

三、△は減を示す

二、衝突、全部(被害輕微なるものを除く)

四、列車分離途中運轉中に於けるもの

六、機關車故障、運轉不能になりたるもの

八、線路障礙(火災、復舊に三時間以上要せしもの、重大なる事故を惹起せんとせしもの及列車に重大なる影響を及ぼしたるもの)

十、車輛逸走、全部

十二、其他必要と認めたるもの

前表は國有後十箇年間に於ける鐵道旅行の保安上の進歩を明示するものなり。即ち鐵道事故の件数は凡ての項を通じて次第に減少し來れり。本表に掲げたる事故中性質の重大にして、鐵道運轉保安の状態を考察するの規矩とも稱すべき最初の五項は、明治四十年度に於て千百十五件なりしもの、大正五年度には三百四十三件となり、列車走行百萬哩に於ての事故の割合は十箇年前に比し六分の一以下に減少するを得たり。或項に於て大正五年度の件數に多少増加の痕を見るは、是れ同年度に於て客貨の數量空前の増加を見隨つて危険の可能性を高めたる自然の結果といふべし。

事故件數減少の結果事故に依る死傷者の數亦漸次減少し來れること左表に就て之を見るを得べし。

年度	客		計		職		計		公		計		總		計	
	死	傷	死	傷	死	傷	死	傷	死	傷	死	傷	死	傷	死	傷
明治四十年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
明治四十一年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
明治四十ニ年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
明治四十三年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
明治四十四年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
明治四十五年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
大正元年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
大正二年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
大正三年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
大正四年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
大正五年度	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

備考

- 一、本表は鐵道院統計圖表に依り調製す
- 二、本表に計上せる死傷は次に示す運轉に關聯して發生せるものなり
 - 旅客、1. 脱線衝突等運轉上の事故 2. 列車に乘降の際 3. 車扉閉閉の際 4. 運轉中墜落又は顛倒等
 - 職員、1. 脱線衝突等運轉上の事故 2. 車輛解結の際 3. 列車車輛の入換又は線路作業中
 - 4. 動き居る列車又は車輛に觸れ等
- 三、死とは即死にして傷には輕微なるものも含む但し自殺による死傷は之を除く
- 四、△は減を示す

大正二年度及大正五年度は眞に本邦鐵道に於ける厄年なりき。大正二年度に於ては北陸線列車の大衝突ありて乗客二十四名の死者を出し、大正五年度に於ては東北線下田古間木間の大衝突に乗客十七名及北陸線の脱線に於て乗客十一名の死者を出し、夫々同年度の數を著しく増大せしめたり。尙本表によりて鐵道従業員の職務上の危険が次第に減少し來れるを看取するを得べく、之に反して公衆死傷者の數の毫も減少の傾向なく、然も其の大部分は鐵道法令違反者にして、不注意の罰を蒙る者の依然として減少せざるは遺憾なりといふべし。

衛生

鐵道従業員は採用の際身體検査を行ひ、機關手及火夫に對しては毎年一回強制的に之を行ふ。列車内は進行中及一定の停車場にて掃除を爲し、寢具等は隨時日光消毒其他の方法を施し、凡ての直通列車には救急函を設備し、四百五十人の鐵道醫を沿線に配置し、停車場及列車内にて販賣する飲食物を検査し、傳染病發生の際には凡ての停車場に於ける呼賣人料理人、並に僕婢等の健康診斷を行ふ。

貨物運輸

貨物の著しき増加は各線共輸送力の増進を要望すること愈々切なるものあり。されば當局者は常に四圍の事情に鑑み、緩急を察して其の回数を増加し、或は列車の系統を正し、或は其の運轉區間を延長する等、直接間接に輸送能力の増加に關して施設したるもの尠からず。而して今や主要幹線中には現在の列車運轉方式、驛間距離を以てしては最早これ以上列車回数を増加し得ざる線區なきにあらざる。隨て今後尙貨物數量増加の曉に於ては、勢ひ狹軌を改めて廣軌となすか、或は亦複線を改めて三線四線となすかの問題に逢着するに至る可し。既に從來に於ても或は單線を複線に改め、或は停車場間の距離長くして列車運轉に長時間を要するものは其の中間に信號所を設置し、漸次強力機關車を採用し、更に東海道線箱根の如き勾配甚だしき區間にありては補助機關車の使用を開始せり。其の結果一列車連結車數の著しき増加を見、明治四十年度に於て二十八輛なりしもの、大正五年度には四十八輛となり、更に同年度中一列車に機關車三輛を使用して六十輛を牽引し得るに至れり。急行貨物列車は明治四十四年度中、新橋神戸間に實施したるを以て嚆矢とし、次いで之を下關迄延長し、同年度中東京青森間にも同様の急行列車を運轉せしむるに至れり。急行貨物列車運轉の結果、如何に貨物輸送の時間を短縮し得たるかは左表に依りて見るを得べし。

年 度	東京(汐留)下關間(七〇・四五哩)	上野(秋葉原)青森間(四五・八九哩)
明治四十一年度	七三時 三五分	四八時 四五分
明治四十二年度	同 上	同 上

明 治 四 十 三 年 度	明 治 四 十 四 年 度	大 正 元 年 度	大 正 五 年 度
七三時 一九分	六〇時 四九分	同 上	五九時 三三分
同 上	四二時 三〇分	同 上	四二時 五分

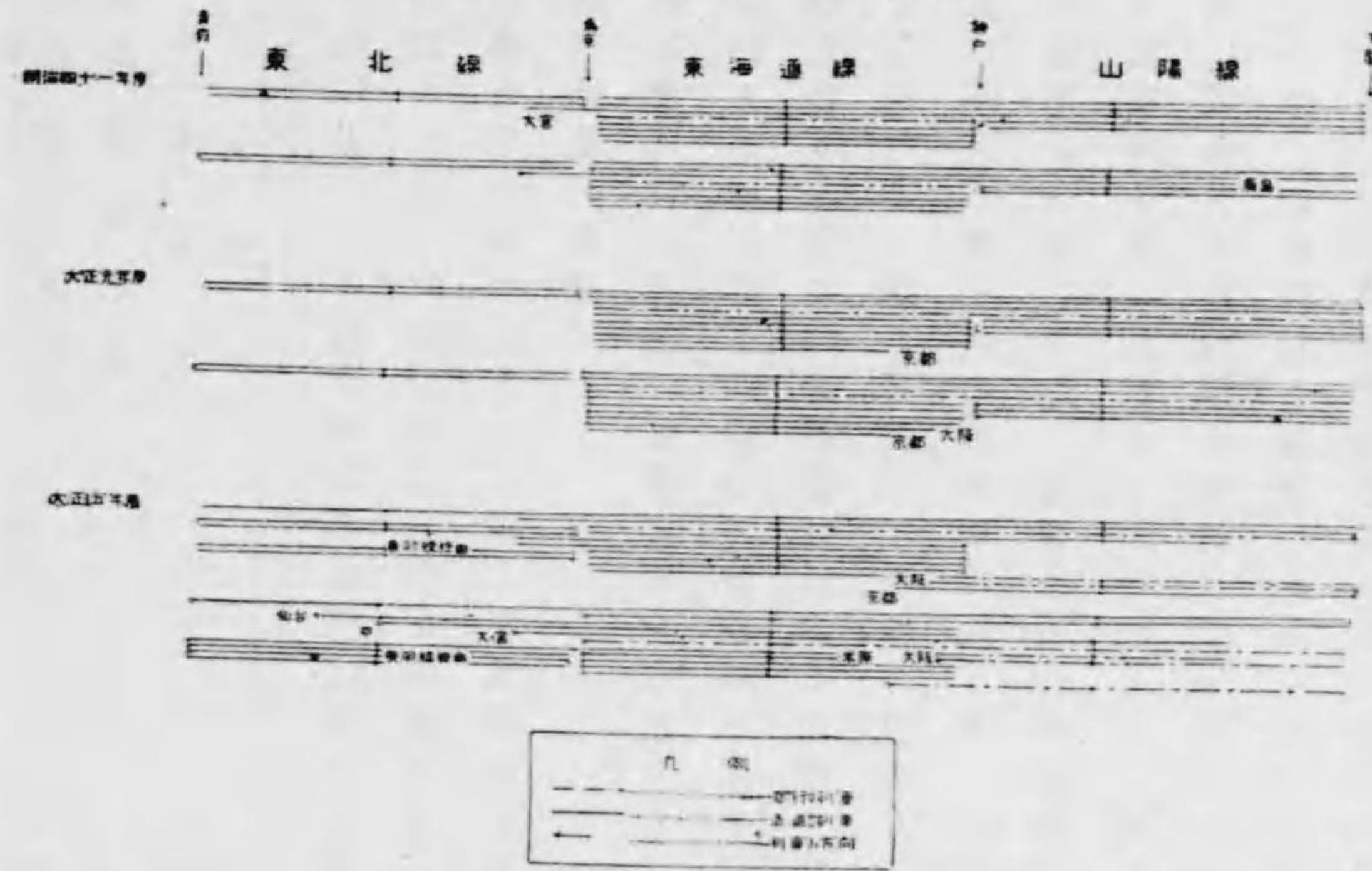
國有以前にありては、貨物列車の直通は殆んど想像だもせられざりしが、國有統一の結果は殆んど幹線の總てに亘り直通列車の運轉を可能ならしめたり。又一方に於て品川及其他の主要貨物停車場の構内を改良し、貨車を入換して、着驛順に配列する手續を一層簡捷ならしむるを得たり。貨物運送期間の正確

鐵道當局者は、貨物運送の標準期間を制定するの必要を感ずること久しく、國有後間もなく實行可能と認むる範圍に於て、一定の運送期間を定め、鐵道従業員をして汎く貨物運送の必要なることを感知せしむると共に、歐米諸國に於けるが如く、聽て來るべき運送期間公示實施の準備として之を試行せしめたり。然るに其の結果頗る良好なりしと、外國貨物の連絡輸送開始とに依り大正三年三月更に運送標準期間に多少の改正を加へ、爾來着々之が成績を調査しつゝあり。

貨車の運用を敏活にするには、貨物積卸作業を督勵して其の滞留時間到着時刻より發送時刻迄の時間を出來得る限り短縮せざる可からず。然れども其の成績は列車回数の粗密線路設備の完否、荷扱並に貨物引取狀態等の如何に依り左右せらるゝものなるが故に、事情の異なる各驛の滞留時間を一律に定め難しと雖、之が標準を大凡一定して督勵するに非ざれば實績を擧げ得ざること明なるを以て、特に滞留時間を定め、其の標準を超過せしめざるの制を採れり。而して明治四十

貨物列車運轉系統圖

(明治四十一年度と大正元年度と大正五年度との比較)



貨車の配給

年頃に在りては其の標準時間十五時間なりしが、爾後漸次其の成績良好に赴きたるを以て、明治四十五年一月之を十二時間に改め、更に之を十時間に改むるに至れり。此の制限と督勵の結果荷主並に驛員に等しく貨物輸送能力の増進上滞留時間を短縮するの極めて必要なることを感知せしめ、單り鐵道が滞留時間の短縮に意を用ふるのみならず荷主も亦其の運用上に關し共に多大の注意を拂ふに至れるは洵に喜ぶべき現象なりとす。

貨物の輸送數量少く、貨車少數にして其の種類が多からざりし時代にありては、各驛に對する貨車及附屬品の配給は頗る簡單にして、各驛にては到着貨車あれば之を使用し、不足する時は監督事務所又は本部に廻送を乞ふの例なりしが、輒近貨車數の増加せしと、貨車種類の多様になりしと、又積載噸數の大小

區々たるに至りし關係上貨車の集配は自ら複雑となり、舊來の如き單純なる受動的方法に委すべからざるに至りしより、茲に初めて監督事務所又は本部が自ら能動的に貨車の集配を行ふに至れり。國有實施前此方法を採れるは作業局線、日本線、山陽線、關西線、九州線、北海道線等のみにて其他の鐵道は概ね各驛の自由に委せたるが如し。然れ共以上の諸線と雖も未だ完全なる方法にて集配したるには非ざりしが、國有後各線の長所を綜合して比較的完全なる集配方法を定め、遍く之を實施すること、なれり。當時諸般の施設未だ其緒に就かざるの秋に當り、此の實施を見たるは大に機宜に適したる措置と謂ふべきなり。現在行はるゝ集配方法は、其後再三改正を経たるものにして、貨車供給地帯は其需要地方面に空車を排出して、定期的な貨車分布の調節を圖る外、各驛は毎日午後六時を期して、自驛に現在する貨車を積車と空車とに區別し、且其の行先の定まれるものと行先定まらざる停泊車とに二大別し、前者は其行先別、貨車種類別としたる輛數を、後者は單に貨車種類別を監督事務所に電報し、又之と同時に翌日發送貨物に對する所要貨車の種類、輛數及行先を電報し、監督事務所は各驛の報告を綜合して、如何なる貨車が如何なる驛に運送されつゝ、ありや、翌日の所要貨車は其驛現在の貨車のみにて足れるや、最近到着豫想の貨車は過剩とならざるや、等を調査し、若し不足と認むる時は、即刻貨車過剩なる驛より之が補給を爲さしむるものにして、前夜中に於て翌日の作業に關する總ての手配を講じ、以て荷主に満足を與ふるものなりとす。故に荷主に於て翌日發送すべき貨物は、豫め前日中申込を爲すときは、貨物持込と共に貨車配給を受くるの便を得べく、貨車の需要供給を調節して運送の的確を期する上に於て、其の活動的なるは大に誇るに足るべく、經濟界に貢獻する所亦大なるを知る可し。

貨車航送

貨車配給を更に便宜ならしめたるものは、本州九州間下關海峡に於ける貨車航送の開始とす。此の新施設開始以前にありては、貨物は一旦之を貨車より船に移し、對岸に陸揚げの上更に之を貨車積と爲さざる可からざるを以て、海陸積替の不便多きのみならず、多くの費用と時間を要し且損傷其他の事故多く自然兩地間運輸の發達を阻碍したるもの尠からず、即ち僅に一日上下を合せ貨車四五十車分を出でざるの状況なりき。殊に海上風波の日にありては、積替作業困難の爲め空しく天候の恢復を待つの外なく、其不便甚しきものありしが、明治四十年、本州及九州間に貨車航送の計畫を樹て、爾來其の設計と工事に多數の日子を費し、明治四十四年を以て之を開始せり、左に開始以降航送したる貨車數を掲げ、如何に本州及九州間の取引が密接の關係を生じたるやを知るの便に供せんとす。

年 度	積 車	空 車	計
明治四十四年度	一六四三五	一一二〇〇	一七六三五
大正元年度	四四三三三	五三九六	四九七二九
大正二年度	五八九一五	五五七〇	六四四八五
大正三年度	六〇九一六	六八三四	六七七五〇
大正四年度	七〇、七五四	九八三〇	八〇五八四
大正五年度	八五四九七	一一七九〇	九七、二八七

青函間に於ては大正三年秋より新造船車運丸に依り、本州北海道間に車輛直通の便を開けり、該

航送設備は營業貨車積貨物の運送を目的とするものに非ずして、單に本州線に於て新造せる院用車輛を運送するの目的にあり、畢竟從來の如く院外線に新製車輛の運送を依頼するは徒らに多額の經費を要するのみならず、解體荷造等の手数を要する不便あるを以て、之が不備を補はんが爲に計畫せられたるものなれども、獨り車輛類のみに止まらず、普通汽船により難き重量嵩高品にして、特に之を利用して運送せるの例なきに非らず、是れ兩地間の運輸上に一生面を開きたるものと云ふべきなり。

特種貨車の設備

特殊貨物の安全運送を期する爲め、特に設計せられたるは、冷蔵車、畜車、鐵製石炭車等なりとす。冷蔵車を製作したる起因は、朝鮮近海を根據とする遠洋漁業の進歩に伴れ、漁獲したる鮮肉を内地の市場へ搬入するには冷蔵船を準備し、其の冷蔵船に貯藏して下關に送り、同地より更に鐵道便又は船舶に依つて京阪市場へ發送し來りしが、一旦冷蔵船に貯藏したる鮮魚を普通貨車に積込むときは、遠距離輸送の場合時は時として腐敗を招き、爲めに荷主をして不安の念を抱かしめ、延いては漁業の發達に影響を及ぼす事尠からざりしより、當局に於ても冷蔵装置の貨車製作を必要なりとし、明治四十一年始めて冷蔵車を新造するに至れり。而して其の構造は車内に氷槽を有するものと否らざるものとの二様あれども、何れも高温なる外氣の侵入を防ぐ爲め、觀音開となしあるを以て、外氣の温度八九十度に上る時と雖も、車内は四五十度より上ることなく、且つ車外の温度は變化著しきに拘はらず、車内温度の變化は極めて少く、冷蔵の成績大に見るべきものあるは、夙に世人の周知する所なりとす。其結果として鮮魚の運送は益、遠距離に行はれ、近時は博多驛より京阪市場は

勿論遠くは東京市場に續々入荷するに至れり。之れ一は列車速度の増進に依り遠距離に亘る運送を容易ならしめたるに依るは勿論なりと雖又一は冷蔵装置の効果に依るもの大なりと謂ふべし。其他牛、羊の如き強健にして風雨の爲に體質を害することなき動物に對しては、換氣作用を十分ならしむる爲め、側板を一目落しとしたる家畜車を使用し來りたるが、今又降雪地の便利に供する爲め雨雪侵入を防ぐべき新式家畜車新造の企畫あり、又生石灰、炭化石灰等發火し易き貨物の運送には、雨漏を防ぎ且車體燒損の虞なからしむる爲め、鐵製有蓋貨車を準備せり。尙此外果物の腐敗を防ぐため、蔬果積貨車(通風車)の製作を企て大正四年度中有蓋貨車を改造して換氣設備を施し大いに一般荷主の便益を増進したり。更に軌道化學工藝の發達に隨ひ、現に酸素、水素等の氣體運送も實行せられつゝ、あるを以て、是又近き將來に於て運送上相當の施設を見るに至る可し。

貨物運賃料金の着拂並附帶費用立替拂の開始

我國に於ける鐵道貨物運賃及料金は前拂を原則とせるも、之を商取引の關係より見る時は運賃料金は勿論倉敷料、保險料、荷造費、持込費、小運送費、並通信費等貨物運賃に關し直接に附帶したる諸費用の如きも荷受人の負擔たる場合多く、従つて之が運賃料金を着地拂と爲す外、綫上の附帶費用にありても一旦鐵道に於て立替支辨し、運賃料金を共に到着地に於て貨物引換に荷受人より收受するは荷物託送者に取りて其利便尠からざるを以て、貸切扱の如き大量貨物にして設備の關係上違かに之を一般に及ぼし難きものを除き、其の他の貨物に對しては大正四年十月一日より院線一般に之が取扱を開始すること、せり。

荷物代金引換扱の開始

鐵道は大正四年二月郵便官省に於て夙に實施し來れる代金引換小包の制に倣ひ、荷物代金引換の取扱を開始せり。抑も代金引換小包の實施は顯著なる効果を擧げ得たることを言を俟たざるも、其の取引の範圍狹少にして一般貨物に適用すること能はざるものあり、爲に鐵道運送に依る荷物に對しては、荷物引換證の發行を求め、更に該證に依り銀行若しくは通信官署を經由して代金取立又は代金引換の手續を爲す等の方法に依らざる可からざるが故に、此の間複雑なる手續を要するものあるは公衆の最も不便とする所なりき。斯る缺陷は新制度の實施と共に悉く除かれ、鐵道利用の便益は愈々増進し、商取引の發達に資せしこと尠ならず。新規模によれば動物、危險品、並腐敗減損し易きもの、如く其の性質上之が取扱に適せざるもの、外は悉く之を取扱ふこと、し、荷物一口に付代金額一千圓を以て最高限度と定めたり。而して其の受託驛所は最初六十九箇所に限定せしが、後漸次増加し現今に至りては二百數十驛に擴張し、到着驛所に付ては當初より制限を設けず、國有鐵道全線の各驛所とし、其の手数料の如きも極めて低廉ならしめたり。其の處理方法は鐵道は荷受人に荷物を引渡す際代金を取立て、發驛に於て之を依託者に交付するものにして、之が利用甚だ簡易なるが故に一般荷主の便を増進せしこと多大なりとす。

第十二章 連絡船舶の運輸狀況

本邦の如く多くの島嶼より成る國にありては、海陸の連絡運輸に適當の方法を講せざる可から

鐵路を以て連絡せり。

下關。從來港内船舶の繋留には浮標を用ひ停車場との間は小蒸汽船にて旅客及貨物を運搬し來りしが、國有後海岸に沿ふて一、二〇〇呎の長棧橋を新設し、是に平行して倉庫を建築せり。四艘の連絡船には無線電信機を装置し、夜航船舶のために特殊の浮標を置き、強力なる曳船を建造する等諸般の新施設を爲したり。

國有後の關釜間運輸狀況を表示すれば左の如し。

年 度	乗 客 人 員	貨 物 噸 數	總 航 海 回 數
明治四十一年度	一一九、二二三	四二、八六八	一一、二二六
明治四十二年度	一二〇、四六八	六二、五三四	一〇、七八
明治四十三年度	一四八、二五四	七六、六五三	一〇、八〇
明治四十四年度	一七五、五〇二	八一、八四四	一一、五〇
大正元年度	二〇〇、六七四	九二、〇九九	一一、五三
大正二年度	一九七、四〇三	一二六、三八四	一四、七六
大正三年度	一九二、一五三	一五四、〇八七	一四、九二
大正四年度	一九九、二〇一	二〇二、五二九	一四、四六
大正五年度	二〇八、七四六	三二八、三六五	一五、五〇

下關門司間航程一五哩、特定營業哩一〇哩。本航路は山陽線の終端下關と九州幹線の起點門司とを連絡するものにして、從來山陽汽船會社が二艘の蒸汽艇を以て是に充て來りしが、明治三十九年同會社線の買収と共に政府の經營に移り、爾來更に一艘の大汽船を増加して之が連絡運輸に使

用することとせり。又門司側及下關側の本航路連絡船繋留用脚船及渡橋は旅客貨物の増加と共に擴張の必要を生じ、門司側は停車場の新築と共に、下關側は關釜連絡棧橋の新設と同時に、何れも大型の脚船及渡橋を設備したり。國有後本連絡航路の發達を表示すれば左の如し。

年 度	乗 客 人 員	貨 物 噸 數	總 航 海 回 數
明治四十一年度	六九五、九三二	六四、六七〇	一〇、七三三
明治四十二年度	六八七、五六六	七、七一〇	一一、〇二九
明治四十三年度	七二八、七三七	六二、五六二	一一、二〇〇
明治四十四年度	七六四、六九八	一三八、一〇九	一一、六一八
大正元年度	八三七、八七	二五八、二七五	一一、七九〇
大正二年度	九五三、三〇一	三六四、四九二	一一、九九四
大正三年度	九七五、一五一	四二二、一八五	一四、四四二
大正四年度	一、〇八二、二五六	四九四、三七五	一八、五七四
大正五年度	一一、一九九、八四四	五九七、〇三七	一八、四三六

宮島嚴島間航程一哩三分、特定營業哩二哩。本航路は日本三景の一なる嚴島に參拜する旅客の爲に設けられ、山陽鐵道會社の經營に屬したり。國有後宮島側に棧橋及突堤を築造し、嚴島側に棧橋を改築し、海陸連絡設備を完成せしめたり。又嚴島周遊航路を設け休日を利用する漫遊客の便を計れり。

宇野高松間航程一一哩、特定營業哩程一五哩。宇野線の終端なる宇野港と讚岐線の起點高松とを連絡す。國有前は山陽汽船會社が尾ノ道多度津間岡山高松間の二航路を置きたりしが、明治四

十三年岡山宇野間鐵道の開通と共に宇野高松間に改めたり。宇野停車場の乗降場と連絡線繋留脚船とを相隣接し高松港内には専用棧橋を新設し、一日四往復の運航をなすに至れり。國有後に於ける本航路連絡運輸の状態を表示すれば左の如し。

年 度	乗 客 人 員	貨 物 噸 數	總 運 航 回 數
明治四十一年度	二五,四九〇	一四七	二,一〇二
明治四十二年度	二四,九四六	一四九	二,一〇
明治四十三年度	二一,三八四	四二三八	三,六八九
明治四十四年度	二二,三〇五	七,九五六	四,二七九
大正元年度	二二,〇七二	九,〇四五	四,九二〇
大正二年度	二〇,七三五	一,八八七	四,八七四
大正三年度	二〇,四八三	九,一九四	四,八〇七
大正四年度	一九,〇四八	八,二五四	四,五四八
大正五年度	二二,〇二五	二,三三六	四,四五九

舞鶴境間

明治卅八年阪鶴鐵道會社によりて開かれたり。國有後明治四十五年迄は二艘の汽船を以て運航せしが、同年山陰線の全通と同時に廢止せられたり。舞鶴宮津間(航程一六哩二分)特定營業哩程二一哩。明治四十年阪鶴鐵道會社線買収以前にありては、同社にて毎日一往復の航海をなせり。旅客の増加と海の荒る、こと多きを以て國有後更に大なる汽船を以て是に代へたり。

本航路に於ける國有後の運輸狀況左の如し。

年 度	乗 客 人 員	貨 物 噸 數	總 運 航 回 數
明治四十一年度	六七,九四一	五,六五九	二,三八二
明治四十二年度	七四,六六四	六,二二二	二,四四〇
明治四十三年度	一〇二,一五七	七,五六九	二,七二四
明治四十四年度	一一四,九五四	八,一三四	二,七九三
大正元年度	一〇六,九〇一	八,八五〇	二,八七〇
大正二年度	一一三,七四一	九,〇六九	三,一八七
大正三年度	九六,〇五三	七,一五四	三,二八二
大正四年度	一〇四,五八八	六,七一四	三,二四三
大正五年度	一〇九,九二三	七,四七三	三,一四六

舞鶴小濱間

明治三十九年阪鶴鐵道會社本航路を開始し、鐵道國有後も其の經營持續されしが、大正二年船越汽船會社と政府との連帶運輸に移されたり。

宮津灣内

天ノ橋立遊覽客の便を計り、二艘の蒸汽艇を以て巡航せしが、大正四年より二艘の發動汽艇を以て之に代へたり。本航路の國有後に於ける運輸狀況左の如し。

年 度	乗 客 人 員	貨 物 噸 數	總 運 航 回 數
明治四十二年	11,024	484	1,918
明治四十三年	34,357	1,683	3,350
明治四十四年	34,021	1,635	2,449
大正元年	27,386	1,645	2,530
大正二年	26,767	1,607	2,701
大正三年	25,513	1,331	3,081
大正四年	57,021	11,037	7,453
大正五年	70,779	21,138	7,701

青森函館間航程六〇哩特定營業哩程一〇〇哩。

日本鐵道會社が特に英國に建造を注文せし一、五八噸の汽船二艘國有後に竣成し、四十一年兩船とも就航せり。其後更に汽船貨物船各一艘を備船して是に加へたり。歐洲戰亂の影響を受け此の連絡運輸も活況を呈し、函館及青森に於ける滯貨甚しかりしを以て、大正五年更に貨船一艘を備航したり。本航路の船車連絡は始め小蒸汽船及舢舨を以てし、甚だ不備なりしを以て、函館側にありては是が改善の目的を以て連絡船繫留棧橋を新設し、更に大正四年よりは旅客列車をし、棧橋上の乗降場に發着せしむるの設備を完成せり。青森側は港灣地勢の關係上俄かに完全なる設備をなす能はず使用汽艇を改良するの程度に過ぎず。北海道に於て使用すべき機關車及客貨車等を原體の儘輸送するの目的を以て、一時に貨車七輛を搭載すべき曳船を新造し、函館青森港内海岸に接續設備を施し大正三年より輸送を開始せり。

國有後に於ける本航路連絡運輸の狀況左の如し。

年 度	乗 客 人 員	貨 物 噸 數	總 航 海 回 數
明治四十一年	17,827	1,047	1,131
明治四十二年	18,766	2,513	1,217
明治四十三年	25,625	9,971	1,494
明治四十四年	28,902	11,586	1,557
大正元年	30,938	13,379	1,691
大正二年	30,572	15,266	1,755
大正三年	28,702	16,079	1,779
大正四年	33,943	20,391	2,063
大正五年	38,792	32,226	2,261

第十三章 運賃の改正

旅客賃金

旅客賃金の低減

鐵道國有後行ひたる重要施設の一は旅客賃金の改正なり。國有實施當時賃率制度に十九種の別ありしが、鐵道買収の終了を機として、明治四十年十一月一日より改正賃金を實施せり。改正の二大要點は賃率の統一と低減とにあり。從來三等の賃金は五十哩迄一錢五厘乃至二錢百哩迄一

錢三厘乃至一錢九厘、二百哩迄一錢乃至一錢二厘、三百哩迄は八厘乃至九厘、三百哩以上七厘乃至九厘にして、二等賃金は三等の十五割乃至二十割、一等賃金は三等賃金の二十割乃至三十割なりき。改正賃金に於ては是等の諸賃率を充分酌量し、長距離低減主義の下に之を左表の如く定めたり。

等級	距離	賃率		低廉トナリシ額
		舊賃率	新賃率	
三	一〇一—五〇	一六五	一六五	一
	五〇—一〇〇	一四〇	一三〇	
	一〇〇—二〇〇	一二〇	一〇〇	
二	二〇〇—三〇〇	九〇	八〇	二〇
	三〇〇哩以上	八〇	七〇	
一	三等賃金ノ七割五分増	七〇	七〇	二割五分
	三等賃金ノ五分増	五〇	五〇	
	三等賃金ノ二十割増	一四〇	一四〇	五割

改正率を見るに、五十哩迄は従前と同じく、他は何れも一哩につき一厘を低減せり。又一、二等の賃率を低減したる結果長距離旅客に至大の便益を與へたり。改正賃金が長距離旅行者に與へたる便益は左の實例によりて知るを得べし。

區間	距離	舊賃金	新賃金	差引低廉トナリシ額
至 自新橋	二八〇	一・七三	一・六六	一・〇七
至 靜岡	二八〇	一・七三	一・六六	一・〇七

至 名古屋	二三三・四	二・九三	二・七五	一・八
至 山田	三〇六・四	四・二五	三・三二	九三
至 奈良	三二六・七	四・四〇	三・四〇	一・〇〇
至 岡山	四六四・三	五・四七	四・四三	一・〇四
至 廣島	五六五・〇	六・五一	五・一三	一・三八
至 下長崎	七〇四・五	七・〇一	六・一一	九〇
至 長崎	八七〇・二	九・八三	七・三六	二・四七
至 自青森	八三五・八	九・四五	七・〇二	二・四三
至 下野	一、一六五・一	一二・九三	九・三二	三・六一
至 八代	一、三二〇・一	一四・九四	一〇・四三	四・五一

右賃金は十二歳以上の者に適用し、四歳以上十二歳未満は其半額とす。旅客手荷物の無賃輸送量は次の如し。

- 一等 百斤迄
- 二等 六十斤迄
- 三等 三十斤迄

急行列車券料金

本制度は明治三十九年四月より實施し、元國有鐵道線の新橋神戸間に於ける急行列車に之を適用せしが、漸次山陰線、九州線、東北線、北海道線等の各線に施行するに至れり。

其の料金左の如し。

等	級	百五十哩未滿	百五十哩以上
一	等	1.00 円	1.50 円
二	等	0.60	1.00 円
三	等	0.30	0.50

備考 四歳未滿の小兒は無料滿四歳以上十二歳未滿の小兒は前記料金の半額とす。

右料金は明治四十五年六月新橋下關間に特別急行列車の運轉を開始するに當り同列車の料金を定むると共に改正を加へたり。即ち距離による料金の増加は特別急行列車に限り普通急行には距離の制限を附せず。

等級	普通急行料金	特別急行料金	
		四百哩未滿	四百哩以上
一	1.50 円	4.00 円	5.00 円
二	1.00 円	3.00 円	4.00 円
三	0.50 円	2.00 円	3.00 円

特定賃金

(い) 前記賃金は全線に適用する定率なるが、其の外運輸の状況により特定賃率を定めたり。
(い) 定期乗車券賃金

本制度は、都市と其の近郊との間の交通を發達せしめんがため、特に施設したるものにして、明治三十六年三月大改正を行ひたり、其の期間を一箇月、三箇月、六箇月及一箇年の四種に分ち、普通賃金の四割乃至八割引とす。又學生のために學生定期乗車券あり。一箇月、三箇月、六箇月の三種に分ち、四割五分乃至八割の割引あり。定期乗車券の利用者に就き明治四十四年と大正五年とを比較する時は實に左の如き著しき増加を示せり。

種別	明治四十四年度		大正五年度	
	延人員	總乗客ニ對スル割合	延人員	總乗客ニ對スル割合
普通定期	1,071,597	7.2%	1,994,890	10.7%
學生定期	69,448	4.6%	154,028	7.8%
計	1,141,045	11.7%	2,148,918	17.9%

(ろ) 回数乗車券賃金

回数乗車券は二十五回乗用とし、通用期間九十日にして普通賃金の二割乃至三割引なり。記名人の外家族僕婢も使用することを得。本券の利用者に關する統計次の如し。

年	延人員	總乗客ニ對スル割合
明治四十四年度	563,400	3.7%
大正五年度	969,525	4.9%

(は) 團體乗車賃金

第十三章 運賃の改正

定期及回数乗車券が都市近郊間の運輸の發達を助長するに對し、團體乗車券は遠距離の交通に利便を與ふるものなり。明治三十七年四月實施されたる規定に依れば、其の割引は一箇年を通じて同一率を適用するものなりし故、自然一般來客の多數なる春季にありては團體も増加し、支障を來す事も少からず。故に大正二年割引率を改正し季節によりて區別し、一般輸送の閑散なる時期に團體乗車を獎勵する方法を講じたり。其の割引率左の如し。

一、普通團體(各等)

第一期(自五月二十一日)

哩程	人員	人員	人員	人員	人員	人員
二十哩以上五十哩未満	二十人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	三百人以上未滿	三百人以上未滿
五十哩以上百哩未滿	二五〇	二二五	二二五	二二五	二二五	二二五
百哩以上二百哩未滿	二七五	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇
二百哩以上三百哩未滿	三〇〇	二七五	二七五	二七五	二七五	二七五
三百哩以上	三二五	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇

第二期(自一月十日 至三月二十日 至五月十一日 至七月一日)

哩程	人員	人員	人員	人員	人員	人員
二十哩以上五十哩未滿	二十人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	三百人以上未滿	三百人以上未滿
五十哩以上百哩未滿	二〇〇	一七五	一七五	一七五	一七五	一七五
百哩以上二百哩未滿	二二五	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇
二百哩以上三百哩未滿	二五〇	二二五	二二五	二二五	二二五	二二五
三百哩以上	二七五	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇

第三期(自二月十一日 至六月一日)

哩程	人員	人員	人員	人員	人員	人員
百哩以上二百哩未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	三百人以上未滿	三百人以上未滿
二百哩以上三百哩未滿	二五〇	二二五	二二五	二二五	二二五	二二五
三百哩以上	二七五	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇

二、學生團體(三等)

第一期(自五月二十一日)

哩程	人員	人員	人員	人員	人員	人員
二十哩以上五十哩未滿	二十人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	三百人以上未滿	三百人以上未滿
五十哩以上百哩未滿	二五〇	二二五	二二五	二二五	二二五	二二五
百哩以上二百哩未滿	二七五	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇
二百哩以上三百哩未滿	三〇〇	二七五	二七五	二七五	二七五	二七五
三百哩以上	三二五	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇	三〇〇

哩程	人員	人員	人員	人員	人員	人員
十哩以上五十哩未滿	二十人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	二百人以上未滿	三百人以上未滿	三百人以上未滿
五十哩以上百哩未滿	二五〇	二二五	二二五	二二五	二二五	二二五
百哩以上二百哩未滿	二七五	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇
二百哩以上	三〇〇	二七五	二七五	二七五	二七五	二七五

第二期(自三月二十日 至十二月十一日)

哩程	人員	
	二十五人以上未滿	二百人以上未滿
十哩以上五十哩未滿	三〇〇	三〇〇
五十哩以上百哩未滿	三二五	三六五
百哩以上二百哩未滿	三五〇	三九〇
二百哩以上	三七五	四一五
	三八〇	四二〇
	四〇五	四四五
	四三〇	四七〇
	四四五	四九五
	四七〇	五一〇
	四八五	五二五
	五〇〇	五四〇
	五一五	五五五

三職工團體 (三 等)

本團體に對しては季節に依る割引率の差異なし。總て次表による。

哩程	人員	
	五十人以上未滿	百人以上未滿
十哩以上五十哩未滿	四二五	四七五
五十哩以上	四五〇	五〇〇
	四七五	五二五
	五〇〇	五五〇
	五二五	五七五
	五五〇	六〇〇
	五七五	六二五
	六〇〇	六五〇

職工團體に對して斯く絶體低廉なる賃金を制定したるは、職工に山野海濱の別天地に清遊し身の休養をなすの機會を與へんがためなり、此の新施設は労働問題の研究に對する一道の光明となり、労働者の保健に腐心せる各種事業經營者は孰れも此の割引を利用するに至れり。次表によりて前記諸團體乗客數が著しき増加の傾向あるを知り得べし。

種別	明治四十四年度		大正五年度	
	延人員	總乗客ニ對スル割合	延人員	總乗客ニ對スル割合
普通團體	九八三、八二〇	六%	一、六七三、二八七	八%
學生團體	一、七六一、三七三	一三%	二、九一五、四二五	一五%
計	二、七四五、一九三	一八%	四、五八八、七一	二五%

備考 職工團體の數は普通團體中に包含せり(因に記す大正五年度に於ける職工團體延人員は三九七、四三八、總乗客に對する割合、〇・二%なり)

(に) 列車貸切。臨時列車の運轉は、最低賃金六十六圓にして哩程による賃率次の如し。

- 五十哩未滿 一哩に付 三圓三十錢
- 自五十哩一分百哩迄 同 二圓六十錢
- 自百哩一分至二百哩迄 同 二圓
- 自二百哩一分至三百哩迄 同 一圓六十錢
- 三百哩以上 同 一圓四十錢

(は) 客車貸切。

客車貸切は二十哩以上の場合に限る。其の料金左の如し。

- 一、急行列車又は特に指定したる列車の場合。一車若くは一室の座席定員全部に對する賃金を徴收す。
- 二、普通列車の場合。一車若くは一室の座席定員三分の二に相當する賃金を徴收す。但現乗

(ハ) 遊覽券及回遊券。遊覽券は普通貨金の二割引を以て發賣す。景勝の地又は神社、佛閣等を巡遊するものに對しては、三割乃至五割引の回遊券を發賣す。

貨物運賃

鐵道國有の主要目的の一は、經營を統一することに依りて運賃制度の簡明を計ると共に、貨率の整理低減をなし、以て國民經濟及産業發達に資するにありたり。旅客貨金の統一と低減とは國有後直ちに實施するを得たるも貨物運賃には同様の改正を加ふること甚困難なりき。蓋し貨物の輸送状態は複雑にして貨率の統一容易ならざりしを以てなり。

明治三十九年の改正

前記の如き事情なりしを以て、明治三十九年の改正は過渡時代に應じたる一時的のものにして地方的にして多くの種別を設けたり。即ち全線を四區に分ち (一)東北及北海道方面、(二)東海方面、(三)山陰方面、(四)九州方面とし、買收前の諸鐵道に行はれたる特別の貨率及其他の條件を大體に於て存續せり。而して同年の修正は日本に於ける遠距離遞減法實施の嚆矢なりき。次表中小口扱は斤扱、噸扱何れも山陰線以外の全線に適用し、貨切扱は (一)東海、北陸、中央西、及西成線、(二)奥羽、中央東、日本、信越及北海道線、(三)山陽線の三區に分つ。

(一) 小口扱 (百斤一哩に付)

距離	一級品	二級品	三級品	高級品
五十哩未滿	二・〇	三・〇	四・〇	六・〇
五十哩以上百哩迄	二・六	三・四	四・三	六・八
百一哩ヨリ百五十哩迄	二・五	三・三	四・二	六・四
百五十一哩ヨリ二百哩迄	二・四	三・〇	三・八	六・〇
二百一哩ヨリ二百五十哩迄	二・三	二・八	三・六	五・六
二百五十一哩ヨリ三百哩迄	二・二	二・七	三・四	五・四
三百一哩ヨリ三百五十哩迄	二・一	二・六	三・三	五・三
三百五十一哩ヨリ四百哩迄	二・〇	二・五	三・二	五・〇
四百一哩ヨリ四百五十哩迄	一・九	二・四	三・一	四・八

備考 四百五十哩以上は五十哩を増す毎に百斤に付一級品は二錢、二級品は三錢、三級品は四錢、高級品は六錢を増すものとす

距離	一級品	二級品	三級品	高級品
五十哩未滿	三・〇	四・九	五・〇	七・〇
五十哩以上百哩迄	三・四	五・三	五・〇	七・六
百一哩ヨリ百五十哩迄	三・三	四・二	四・〇	七・四
百五十一哩ヨリ二百哩迄	三・二	四・〇	三・七	七・〇
二百一哩ヨリ二百五十哩迄	三・一	三・八	三・四	六・八
二百五十一哩ヨリ三百哩迄	三・〇	三・六	三・一	六・六
三百一哩ヨリ三百五十哩迄	二・九	三・五	三・〇	六・四
三百五十一哩ヨリ四百哩迄	二・八	三・四	二・九	六・二
四百一哩ヨリ四百五十哩迄	二・七	三・三	二・八	六・〇

(二) 小口扱 (壹噸一哩に付)

距離	一級品	二級品	三級品	高級品
五十哩未滿	三・〇	四・九	五・〇	七・〇
五十哩以上百哩迄	三・四	五・三	五・〇	七・六
百一哩ヨリ百五十哩迄	三・三	四・二	四・〇	七・四
百五十一哩ヨリ二百哩迄	三・二	四・〇	三・七	七・〇
二百一哩ヨリ二百五十哩迄	三・一	三・八	三・四	六・八
二百五十一哩ヨリ三百哩迄	三・〇	三・六	三・一	六・六
三百一哩ヨリ三百五十哩迄	二・九	三・五	三・〇	六・四
三百五十一哩ヨリ四百哩迄	二・八	三・四	二・九	六・二
四百一哩ヨリ四百五十哩迄	二・七	三・三	二・八	六・〇

備考 四百五十哩以上は五十哩未満を増す毎に一噸に付一級品は三十錢、二級品は四十錢、三級品は五十錢高級品は七十錢を増す

(三) 貨切扱

距離	東海道線 其他	信越線 其他	山陽線 其他
五十哩 未満	二五	二五	一六
五十哩ヨリ百哩迄	二〇	二三	一四
百一哩ヨリ百五十哩迄	一八	二〇	一二
百五十一哩ヨリ二百哩迄	一六	一八	一一
二百一哩ヨリ二百五十哩迄	一四	一六	一〇
二百五十一哩ヨリ三百哩迄	一二	一四	一〇
三百一哩ヨリ三百五十哩迄	一〇	一二	一〇
三百五十一哩ヨリ四百哩迄	九	一一	一〇
四百一哩ヨリ四百五十哩迄	九	一〇	一〇
四百五十一哩ヨリ五百哩迄	九	九	一〇
五百哩 以上	九	九	一〇

大正元年の改正

大正元年十月再次の改正を行ひ山陽線を除くの外従来四區に大別せる運賃を統一せり。山陽線には汽船との競争上特別賃率を定めたり。其の改正の要點次の如し。

(一) 改正前の運賃は階梯法に依りたるが、缺點多かりしを以て本改正に於ては之を累加計算法に改めたり。而して該計算法の採用によりて生ずる賃金算出の手續を省く手段として、哩程に對す

る運賃表を作製し尙運賃表の作製並取扱の簡便を圖らんがため地帯賃率法を採用し、且つ其の地帯の區分は遠近距離に應じて一定の度を超過せざる方針に依りしを以て、従來の階梯法に依る運賃計算の際に於けるが如き距離と運賃との不平均を見ざるに至れり。

(二) 改正運賃は貨切扱に於ても一、二、三級に分ち別賃率を定めたり、近年運輸事務の發展と共に、負擔力少き貨物に對しては低廉なる運賃を課し、負擔力に餘裕ある貨物に對しては比較的高率の運賃を課したり。

(三) 斤扱賃率は出來得る丈低減し、貨切扱も同様大體に於て低廉ならしめたるが、噸扱貨物は引下をなさざりき。

(四) 従來の運賃計算は通常斤量五十斤毎の切上とせしを、十斤毎の切上と改正せり。五十斤切上は單位稍大に過ぐるため荷主は其の斤量に端數を生せざらしめんとして荷物の取纏めを圖り、徒に託送を遅延せしむるの弊あり。本改正によりて此の弊を除き且賃金計算上に於て荷主に利便を與へたり。例へば従來重量十貫目の荷物に對しては百斤分の運賃を課したるも、改正後は僅に七十斤分の運賃を徴するに過ぎず。

(五) 發着手数料は發着兩地に於ける所謂終端費の補償として徴收するものなるが故に理論上よりすれば、改正前の如く輸送哩程に拘はらず同一額を課するを以て至當とするが如しと雖、運賃の徴收は必ずしも營業費に比例せしむべきものに非ずして、同時に負擔力の如何をも考察せざる可からざるを以て、改正賃率に於ては近距離に於ける發着手数料を低減して殆んど之を半額に引下げ、輸送哩程の延長するに従ひ一定の額に達する迄之を遞増すること、せり。其の結果近距離賃

率は大いに低下せられ、隨て近距離間の貨物の鐵道を利用するもの益々増加せり。
 (六) 以上の外車輛牛馬等の如き級外品に對して遠距離遞減法を實施し、就中車輛類に對しては特に非常なる低減を加へ、又從來高率に過ぎたる増賃金(保險料)に適度の低減を加へたり。

即ち本改正は低減と整理の二大目的を遂行したるものにして、内地各方面に於ける運賃を統一したると同時に計算取扱を簡便にし、著しく運賃を低減し、運輸狀況の變動に適應するの力を増加したる點に於て多大の改良をなしたり。今左に普通運賃の賃率を掲げ、改正率に於ける低減の一證左となさん。

普通運賃

種別	普通運賃(百斤ニ付)				貨切			
	一級品	二級品	三級品	高級品	一級品	二級品	三級品	高級品
1000	1.120	1.110	1.080	1.050	1.110	1.100	1.070	1.040
1000	1.100	1.090	1.060	1.030	1.090	1.080	1.050	1.020
1000	1.080	1.070	1.040	1.010	1.070	1.060	1.030	1.000
1000	1.060	1.050	1.020	0.990	1.050	1.040	1.010	0.980
1000	1.040	1.030	1.000	0.970	1.030	1.020	0.990	0.960
1000	1.020	1.010	0.980	0.950	1.010	1.000	0.970	0.940
1000	1.000	0.990	0.960	0.930	0.990	0.980	0.950	0.920
1000	0.980	0.970	0.940	0.910	0.970	0.960	0.930	0.900
1000	0.960	0.950	0.920	0.890	0.950	0.940	0.910	0.880
1000	0.940	0.930	0.900	0.870	0.930	0.920	0.890	0.860
1000	0.920	0.910	0.880	0.850	0.910	0.900	0.870	0.840
1000	0.900	0.890	0.860	0.830	0.890	0.880	0.850	0.820
1000	0.880	0.870	0.840	0.810	0.870	0.860	0.830	0.800
1000	0.860	0.850	0.820	0.790	0.850	0.840	0.810	0.780
1000	0.840	0.830	0.800	0.770	0.830	0.820	0.790	0.760
1000	0.820	0.810	0.780	0.750	0.810	0.800	0.770	0.740
1000	0.800	0.790	0.760	0.730	0.790	0.780	0.750	0.720
1000	0.780	0.770	0.740	0.710	0.770	0.760	0.730	0.700
1000	0.760	0.750	0.720	0.690	0.750	0.740	0.710	0.680
1000	0.740	0.730	0.700	0.670	0.730	0.720	0.690	0.660
1000	0.720	0.710	0.680	0.650	0.710	0.700	0.670	0.640
1000	0.700	0.690	0.660	0.630	0.690	0.680	0.650	0.620
1000	0.680	0.670	0.640	0.610	0.670	0.660	0.630	0.600
1000	0.660	0.650	0.620	0.590	0.650	0.640	0.610	0.580
1000	0.640	0.630	0.600	0.570	0.630	0.620	0.590	0.560
1000	0.620	0.610	0.580	0.550	0.610	0.600	0.570	0.540
1000	0.600	0.590	0.560	0.530	0.590	0.580	0.550	0.520
1000	0.580	0.570	0.540	0.510	0.570	0.560	0.530	0.500
1000	0.560	0.550	0.520	0.490	0.550	0.540	0.510	0.480
1000	0.540	0.530	0.500	0.470	0.530	0.520	0.490	0.460
1000	0.520	0.510	0.480	0.450	0.510	0.500	0.470	0.440
1000	0.500	0.490	0.460	0.430	0.490	0.480	0.450	0.420
1000	0.480	0.470	0.440	0.410	0.470	0.460	0.430	0.400
1000	0.460	0.450	0.420	0.390	0.450	0.440	0.410	0.380
1000	0.440	0.430	0.400	0.370	0.430	0.420	0.390	0.360
1000	0.420	0.410	0.380	0.350	0.410	0.400	0.370	0.340
1000	0.400	0.390	0.360	0.330	0.390	0.380	0.350	0.320
1000	0.380	0.370	0.340	0.310	0.370	0.360	0.330	0.300
1000	0.360	0.350	0.320	0.290	0.350	0.340	0.310	0.280
1000	0.340	0.330	0.300	0.270	0.330	0.320	0.290	0.260
1000	0.320	0.310	0.280	0.250	0.310	0.300	0.270	0.240
1000	0.300	0.290	0.260	0.230	0.290	0.280	0.250	0.220
1000	0.280	0.270	0.240	0.210	0.270	0.260	0.230	0.200
1000	0.260	0.250	0.220	0.190	0.250	0.240	0.210	0.180
1000	0.240	0.230	0.200	0.170	0.230	0.220	0.190	0.160
1000	0.220	0.210	0.180	0.150	0.210	0.200	0.170	0.140
1000	0.200	0.190	0.160	0.130	0.190	0.180	0.150	0.120
1000	0.180	0.170	0.140	0.110	0.170	0.160	0.130	0.100
1000	0.160	0.150	0.120	0.090	0.150	0.140	0.110	0.080
1000	0.140	0.130	0.100	0.070	0.130	0.120	0.090	0.060
1000	0.120	0.110	0.080	0.050	0.110	0.100	0.070	0.040
1000	0.100	0.090	0.060	0.030	0.090	0.080	0.050	0.020
1000	0.080	0.070	0.040	0.010	0.070	0.060	0.030	0.000

備考 山陽線を除く外官線一般に適用す

速達扱

貨物の速達扱は明治三十一年輸送の簡易敏速を要する荷主の需要に應せんため創始せられ、急行貨物列車によりて輸送し、且着驛より四哩以内の地に無賃配達をなすの便宜を設けたり。普通列車によりては貨物の種別複雑なる上配達の遅延すること多く不便少からざるを以て、此の施設は好結果を擧げ得たり。

運賃低減の結果

賃率改正の營業收入に及ぼしたる影響如何と云ふに、改正の前年なる明治四十四年度に在りては一噸哩の割合一錢九厘四毛なりしが、大正二年度には一錢七厘四毛に、大正五年度には一錢六厘六毛に下り、五ヶ年間に一割四分四厘の低下を見たり。然るに收入總計は年々増加し、大正五年度には明治四十四年度に比して五割二分を増したり。此の發達は産業及經濟界の進歩に因ること疑なきも、運賃の低減も亦與つて力ありたりと信せらる。

種別

貨物輸送の種別は明治三十四年の改正に於ては、全線に亘つて統一を完成し、小口扱は四種に分かれたり。

此の種別は明治三十六年及大正元年の改正を經、又時々新項目を加へて今日に至れり。其の種別は (一)速達扱及 (二)通常扱に分たれ、更に兩者を通じて (一)小口扱 (二)貨切扱の二種あり、小口扱は更に斤扱及噸扱の二種に區別す。

通常扱貨物は一、二、三級品及高級品並級外品に分たる。一級品は原料未製品にして穀類、木材、石材、石炭、礦物、鹽、肥料等を含み、二級品は主として半製品にして砂糖、醬油、紙、茶、酢、味噌、苗、種子等を含む、三級品は製品及加工品にして陶磁器、毛織物、綿織物、酒類、漆器、硝子等、高級品は生糸、絹織物、小間物、美術品の如き高價なるものを含む。而して級外品は六項に分たる。即ち(一)生獸類、牛馬(二)危險品、石油、燐寸(三)車輛類(四)死體(五)特種貴重品、金銀貨、紙幣、有價證券(六)火藥類。

貨率の調整

商工業の發達を助長せんがために貨物運賃も運輸の狀況に應じて其の調整に努めたり。大正元年の改正率は白耳義式遠距離遞減法に依り、相當の効果を收め、重要産物の販路を遠隔の地に擴め、地方的事業の獨占を打破し、全國に物資の流動を促すに至れり。従つて遠距離の託送大に増加し、近年に至り殊に著しく、最近十年間の一噸平均輸送哩數は次表の如き増加を示せり。

年 度	速 達 扱	小 口 扱	貨 切 扱
明治四十年度	二六七・五	八〇・〇	七八二
明治四十一年度	二七五・四	八四・〇	七六八
明治四十二年度	二七二・八	八六・九	七九九
明治四十三年度	二七四・四	九〇・八	八二四
明治四十四年度	二七六・一	九二・七	七八五
大正元年度	二七四・七	九四・五	八一四
大正二年度	二七八・二	九四・四	八二八
大正三年度	二七二・四	九五・三	八三三

大 正 四 年 度	大 正 五 年 度	十ヶ年間ノ増加
二七六・一	二七八・九	四〇%
九九五	一四四・〇	三三・〇%
九一六	九八六	二六・〇%

一般規定運賃以外、(一)特定運賃(二)特約運賃と稱する特別割引運賃の規定あり。特定運賃には一般的のものと地方的のものとあり、貨切扱の礦石は全線に亘りて三五〇哩以上、一割引五〇〇哩以上は一割引五分引とす、貨切扱の鮮魚は二割引、生繭は三〇〇哩迄二割引なり。乾繭の小口扱斤扱は五百哩迄二割引、五百哩以上三割引とし、貨切扱に於ては更に大割引をなせり。其の他各種の貨物に對して特殊區間内にて運賃を特定せり。

特定及特約運賃の主なる區別は、前者が一般割引なるに對して後者は對人割引なるに在り。然れども特約運賃と雖之を公開し、苟も同一條件を以て申込ある場合は何人に對しても特約を締結するの主義を持せり。

國有實施當時は、從來官私鐵道にて施行し來れる各種の割引運賃三千種に上り、其の大部分は對人割引なりしが、前述の方針に基きてなるべく特定に改めたるを以て、大正六年十一月末には特約二六六件、特定四二五件となりたり。歐洲戰亂以來、外國貿易内地經濟界の好況と船腹の不足とは相俟つて鐵道貨物の輻輳を來し、滯貨の増加益々甚しく、割引運賃整理の必要を認めたり。故に調査の上或は之を引上げ、又は之を廢し、殊に特約運賃は之を特定に改むる方針を取りつゝあり。大荷主に對する運賃割戻の廢止

國有前官私各鐵道概ね大荷主に對して運賃額に應じ百分の一乃至二十三(普通百分の五乃至十)の運賃割戻を行へり。之れ多額の納金をなすものは運送取扱業者なれば之に依りてなるべく多量の貨物を鐵道に吸収し、斯業の發達を計らんとするに在りき。然るに一部荷主に限り運賃を割戻すが如き對人差別取扱は縦令公表せる一定の標準によると雖、公共的交通機關たる鐵道の本質よりして是認すべからずとの非難あり、且弊害もなきに非ざるを以て明治四十一年九月限り之を全廢し、代ふるに三箇月間毎月平均一千圓以上の運賃を納入する荷主に對し三箇月間有効の二等無賃乘車券を交付することとせり。

貸切扱急送倍賃扱の開始

時局以來一般經濟界の活躍に伴ひ此種の取扱希望者激増せる結果到底其の要望を滿す能はず、荷主の不便少からざるを以て貸切扱貨物の急送申込あるときは規定運賃の二倍を徵收して優先に貨車を配給し、特に指定せる高速度の貨物列車によりて輸送する「倍賃扱」便法を設け、大正六年九月一日より實施し、好結果を收めつゝあり。

小荷物運賃

小荷物は客車にて輸送し、其の運賃は貨物運賃より高率なれども、輸送敏速にして着驛より一定の範圍内には無料配達さるゝの便宜あり。現行運賃は明治三十八年國內諸鐵道の會議に於て決定したるものなり。賃率次表に見るが如く距離と重量の増すに従つて低減せられたり。

哩數	一斤	二斤	三斤	四斤	五斤	六斤	七斤	八斤	九斤	十斤	十二斤迄	十四斤迄	十六斤迄	十八斤迄	二十斤迄	以上五斤若クハ其未滿ヲ増ス毎ニ本機金額ヲ加フ
	一三	一六	一八	二一	二四	二七	三〇	三三	三六	三九	四二	四五	四八	五一	五四	五七

五十哩未滿	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
百哩未滿	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
百五十哩未滿	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
二百哩未滿	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
三百哩未滿	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
四百哩未滿	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
五百哩未滿	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
七百哩未滿	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
七百哩以上	八	一三	一八	二三	二八	三三	三八	四三	四八	五三	五八	六三	六八	七三	七八	八三

本表ノ運賃ハ一箇毎ニ之ヲ計算スルモノトス
備考 易損品及嵩高品は普通賃金の二倍を徵す

第十四章 國際運輸の發展

國際聯絡運輸の協定に参加せしことは我鐵道の歴史に於て特筆すべき重要事にして、我國が世界運輸の大動脈の一部を成すに至れるものなり。抑も海外聯絡運輸實現の動機は、本邦鐵道の國有統一を完成せると、日露戰後帝國が亞細亞大陸に發展せるとにあり、該戰争後、遼東半島一部の租借と朝鮮の併合とによりて日本は西伯利亞及支那と國境を接するに至りたれば、鐵道の内外聯絡を計り、國內にても鐵道の統一、連絡船の運轉によりて直通運輸を完からしめたり。朝鮮半島縦貫

鐵道は明治三十八年竣工し、南滿州鐵道改築工事中、大連長春間は明治四十二年に、安奉線は明治四十四年に何れも完成せり。茲に於て、内地より朝鮮南滿洲への直通運輸の施設をなし、汽船會社と協同し、大連、上海、天津、臺灣間に左表の如く連絡航路を開始せり。

關係鐵道及汽船會社	直通運輸開始年月	直通運輸種類	取扱驛站港	連絡港灣
日本郵船會社	明治四十四年七月	旅客、手荷物、小荷物	天津、上海、大連、基隆	三ノ宮、門司、長崎
大阪商船會社	明治四十一年十一月	上	大連、天津、基隆、青島	三ノ宮、門司、敦賀
南滿洲鐵道及 大阪商船會社	明治四十二年五月	上	南滿洲鐵道主要驛	三ノ宮、門司、大連
臺灣鐵道及日本郵船會社	大正元年五月	上	臺灣鐵道主要驛	三ノ宮、門司、長崎
南滿洲鐵道(朝鮮經由)	大正元年四月	上	南滿洲鐵道主要驛	基隆、朝鮮鐵道經由
朝鮮鐵道	明治四十年七月	上	朝鮮鐵道各驛	釜山

日露間の經濟關係は益々緊密となり、滿州に於ける連絡事務の改善を必要とするに至り、兩國間に協定をなすこととなり、明治四十一年露都に於て第一回聯絡會議を開催し、南滿洲及東清鐵道に旅客及手荷物の直通輸送を開始せり。其後範圍擴張せられて、(一)日滿聯絡運輸(日本滿洲及沿海州)、(二)日滿露旅客聯絡運輸、及(三)西伯利亞經由國際運輸(日本歐洲間)の協定成りたり。後、朝鮮鐵道も直通運輸に加はれり。又豫て日支間に鐵道聯絡を完成せん計畫ありしが、大正二年に至りて漸く支那鐵道との聯絡成り、旅客及手荷物の直通運輸開始せられたり。

日本、北滿洲及沿海州間の旅客聯絡運輸

明治四十三年、露國側にて東清鐵道、烏蘇里鐵道及露國義勇艦隊、日本側にて内地鐵道、南滿洲鐵道

及大阪商船會社との間に協定成り、二年後に至りて朝鮮鐵道加はれり。この協定によれば、旅客は日本及哈爾濱間を旅行するに當り、次の三路の中其の一を選擇し得るものとす。

- (イ) 朝鮮經由南滿洲及東清鐵道、朝鮮海峽は鐵道院の聯絡船による。
- (ロ) 大連經由南滿洲鐵道、東清鐵道、日本大連間は大阪商船會社の汽船により聯絡。
- (ハ) 浦鹽斯德經由烏蘇里線、沿海州、敦賀、浦港間は露國義勇艦隊及大阪商船會社の汽船により聯絡。

日滿露聯絡運輸

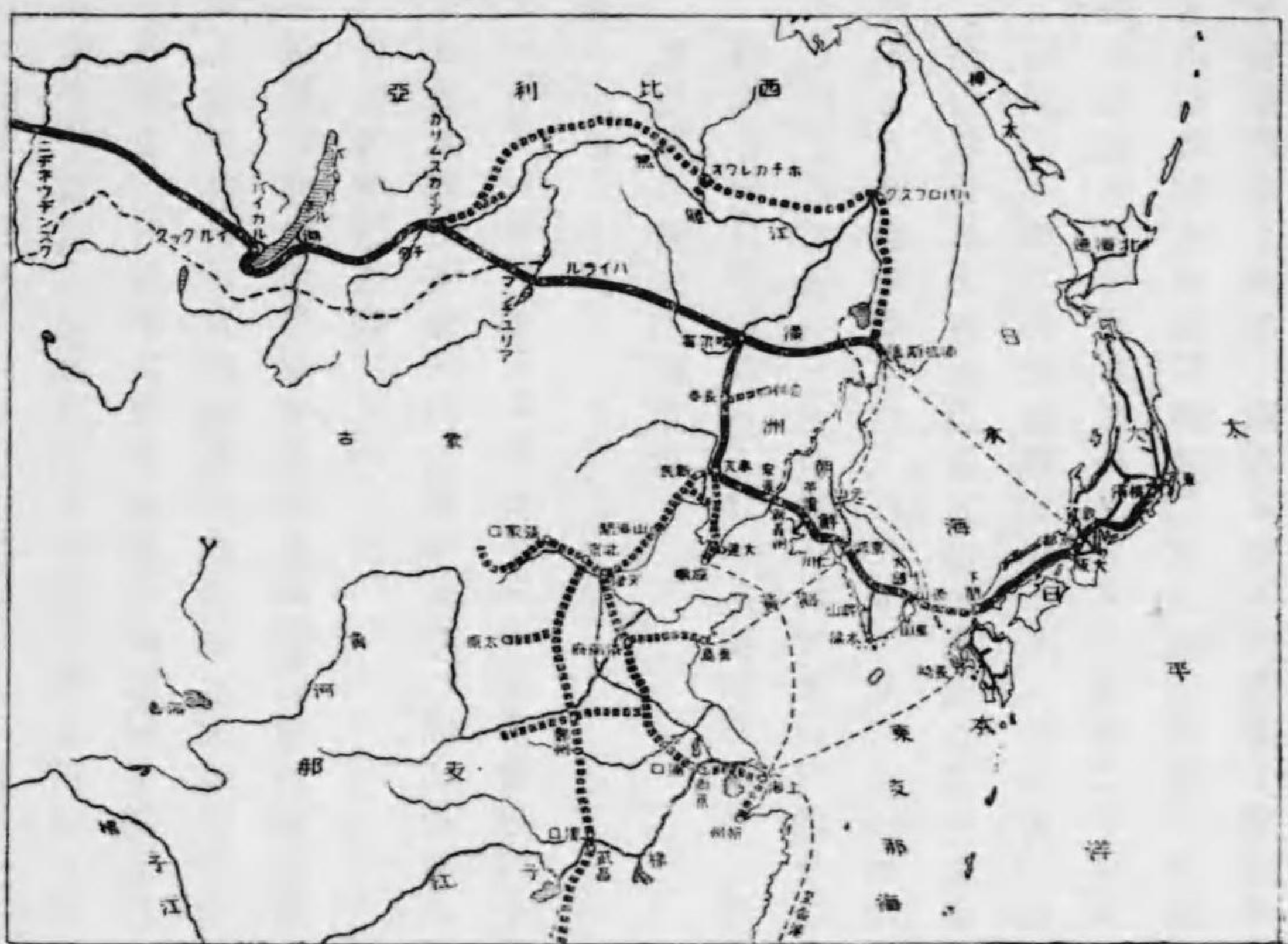
日滿露聯絡運輸は明治四十四年に開始せられたり。日滿運輸の擴張にして、ベトログラード、モスコ、ワルサウ、オデッサ、イルクツク等の驛を加へたるものにして、前と同じく朝鮮、大連、浦港經由の三路より成る。

西伯利亞經由國際運輸

露國と聯絡運輸成れるは即ち西歐諸國の大都市にも是を及ぼすの前提なりき。大正元年、數回の交渉を経て、ベルン會議に於て其の目的を達し、西伯利亞經由旅客聯絡運輸同盟に加入し、翌年より直通運輸開始されたり。是實に極東歐洲間の陸上交通に一新紀元を劃せるものなり。

西伯利亞蘇士經由巡遊及西伯利亞加奈太經由世界一周

歐洲との間に聯絡運輸完成したる結果、右の如き二種の周遊運輸創始せられたり。前者は東半球を巡遊せんとするもの、ために便利にして、日本より西伯利亞鐵道により露西亞を経て歐洲に入り、海路蘇士を経て歸來し、或は其の反對に海路を先にするも可なり、後者は加奈太より日本を経て西伯利亞を横斷し、歐洲に入りて世界を周遊するもの、ための聯絡運輸なり。



露國の貨物聯絡運輸

貨物聯絡運輸は複雑せる事情により旅客のそれより遅るゝこと四年、大正三年一月に至り始めて完成せり。

右は單に北滿と沿海州に限られたるを以て更に西伯利亞を經由して歐露に及ぼさんと計畫し、運輸會議にも提出せしが歐洲戰爭起るに及びて不成立に終れり。現在運輸の範圍は内地鐵道朝鮮鐵道南滿洲鐵道東清鐵道(烏蘇里鐵道を含む)に亘り露國義勇艦隊は敦賀浦港間、大阪商船會社は敦賀浦港間、大連と門司、神戸、大阪間の聯絡に従事す。内地國有鐵道の聯絡驛は東京、橫濱、大阪、神戸、外九驛に限られ、東清及烏蘇里鐵道に於ても哈爾濱、齊々哈爾、滿洲里、ハバロフスク等の主要驛に限定せらる。貨物の取扱種別は普通便及急行便の二種にして、普通便は其の最低重量を百斤とし、取扱貨物の種類を限定せるも、急行

便は最低重量を十斤とし、危險品其他の特種物品を除き一般貨物の取扱をなす。尙此の運送にありては貨物の引渡期間を定め、其の期間を遅延せる時は運賃の一部を拂戻す外代金引換の制度を設け、外國爲替取組の手續を省略し得ることとせり。而して實施の結果豫想外の好況を呈し、取扱開始以來運送數量約三萬五千噸に達せり。

生絲の直輸送

我邦生絲の輸出先は米國及西歐諸國其の主なるものなるが露國に於ける需要も又尠しとせず、露國への輸送経路は橫濱より海路、マルセイユ、ハムブルグ又は、オデッサに送り、更に鐵道に積替へらるゝを以て約三箇月を費し、其の間の市價變動は取引の圓滿を缺き、金利上の損失も亦夥しかりき。依て明治四十三年露國鐵道と之が西伯利亞經由特別輸送の交渉を開始し、爾來數次の折衝を重ね、大正三年に至り漸く機運熟して實施せらるゝに至れり。之によりて橫濱發送後三週目を出でずして露國の中央市場たる「モスコ」に到着するを以て、從來地中海を經由して輸出するに費したる日數の三分の一にも達せず、日露貿易上一新生面を開くに至れり。然れ共歐洲戰亂の勃發後、西伯利亞鐵道の輸送不可能となり輸出杜絶せり。

日支旅客聯絡運輸

安奉線の改築及鴨綠江の架橋成りて鮮滿間に直通列車の運轉可能となり、日支間は奉天驛に於て聯絡するに至れり。從來兩國の聯絡は南滿洲鐵道と京奉線の主要驛間に過ぎざりしを以て、更に日支内地間に之を延長せんとの議成り、大正二年に於て日支聯絡運輸會議開催せられたり。日本側より鐵道院、朝鮮鐵道局、南滿洲鐵道會社、支那側より交通部、京奉線の代表者列席したり。其の

結果東京横濱大阪神戸及其他五驛朝鮮鐵道の釜山南大門京城及其他三驛京奉線北京天津の間に聯絡運輸成りたり。然れども其の利便の及ばす處は僅に北支那の一角に限られしを以て更に進んで他の重要都市にも之を及ぼすの必要を認め翌大正三年第二回聯絡會議を東京に開きて、北部及中部支那の幹線たる京漢京綏津浦滬寧の各線との間にも聯絡運送の協定成立せり。

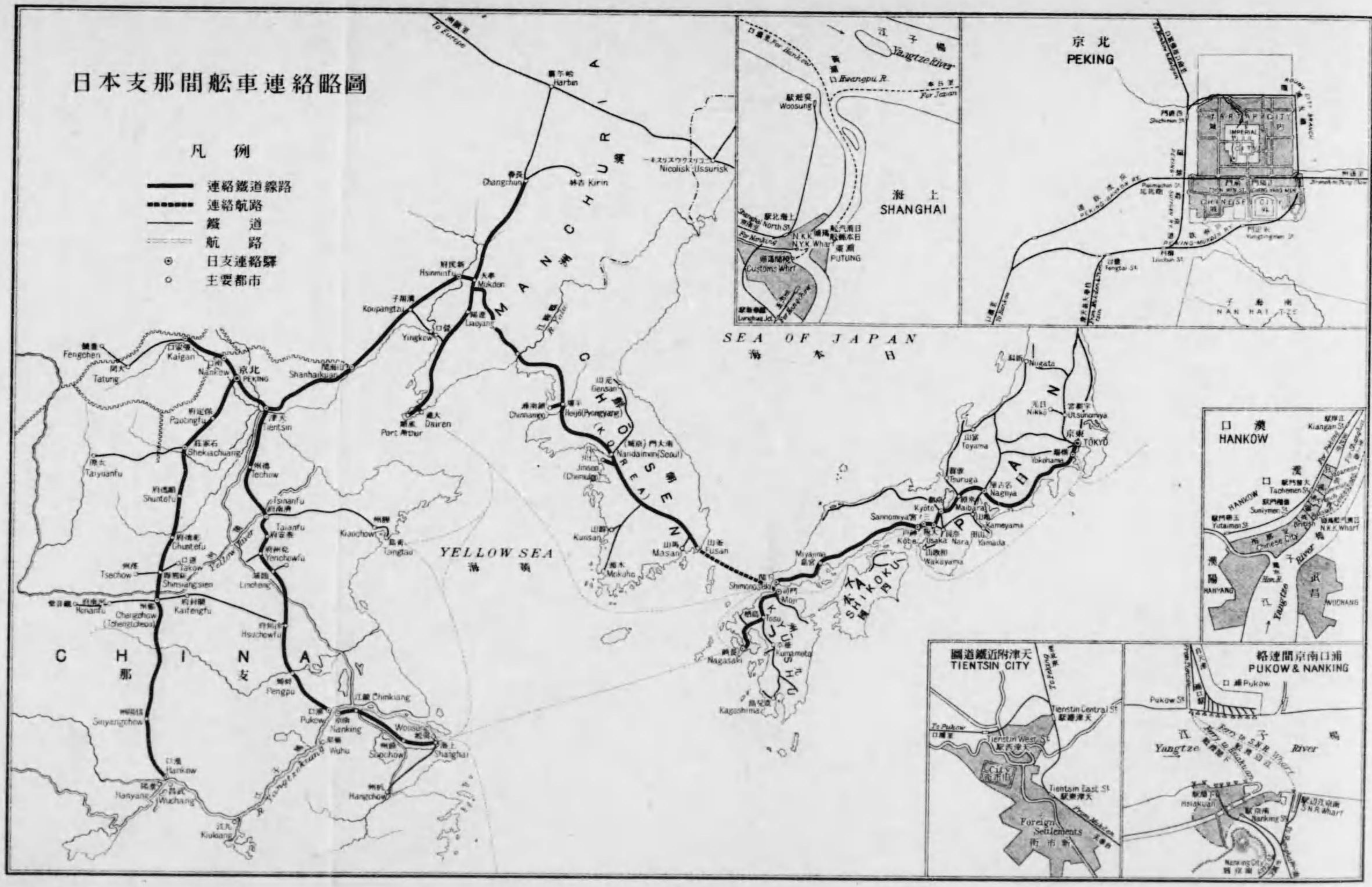
大正四年四月北京に於て第三回の會議開かれ日支周遊券日支巡遊券往復乗車券等の協定成りたり。

日支周遊券は日本内地朝鮮滿洲又は支那の各主要都市を發し各地を巡遊するものに發行し其の経路は往路を朝鮮に採る時は復路は上海經由とし北京上海間は京漢線及日清汽船の揚子江航路によるものと北京より天津に至り更に濟南府及南京を経て上海に出るものとあり又支那發の旅客にありては下關より京阪神各地を経て東京に至り歸路神戸より瀬戸内海航路の風光を賞し得又更に進んで日光奈良等の周遊にも特殊の便宜を與ふ。賃金各等共三割汽船二割五分を低減し通用期間四箇月に亘る。

日支巡遊券は從來本邦各港間に於て各汽船航路の船客をして陸路鐵道に依らんとする場合便宜鐵道乗車券を發賣し以て内地旅行の便を計り居たるを更に擴張して朝鮮滿洲及支那に及ぼせるものにして即ち遠洋航路客をして其の希望により鐵路東京京城北京を經由せしめ横濱上海間航路に代らしむるものにして京漢廻りと津浦廻りととの二種あり。賃金は急行料共一等百二十圓(京漢線廻り百十圓)とし通用期間を四十日とし以て世界各地より本邦に來る漫遊客を朝鮮支那滿洲に誘致せんとするものにして前記周遊券と共に機宜の施設なり。

日本支那間船車連絡略





日本支那間船車連絡略圖

凡例

- 連絡鐵道線路
- 連絡航路
- 鐵道
- 航路
- ⊙ 日支連絡驛
- 主要都市

日支周遊券は日本内地朝鮮滿洲又は支那の各主要都市を發し各地を巡遊するものに發行し其の経路は往路を朝鮮に採る時は復路は上海經由とし北京上海間は京漢線及日清汽船の揚子江航路によるものと北京より天津に至り更に濟南府及南京を経て上海に出るものとあり又支那發の旅客にありては下關より京阪神各地を経て東京に至り歸路神戸より瀬戸内海航路の風光を賞し得又更に進んで日光奈良等の周遊にも特殊の便宜を與ふ。賃金各等共三割汽船二割五分を低減し通用期間四箇月に亘る。

日支巡遊券は從來本邦各港間に於て各汽船航路の船客をして陸路鐵道に依らんとする場合便宜鐵道乗車券を發賣し以て内地旅行の便を計り居たるを更に擴張して朝鮮滿洲及支那に及ぼせるものにして即ち遠洋航路客をして其の希望により鐵路東京京城北京を經由せしめ横濱上海間航路に代らしむるものにして京漢廻りと津浦廻りとの二種あり。賃金は急行料共一等百二十圓(京漢線廻り百十圓)とし通用期間を四十日とし以て世界各地より本邦に來る漫遊客を朝鮮支那滿洲に誘致せんとするものにして前記周遊券と共に機宜の施設なり。

日支聯絡團體乘車券は、日支兩國に跨り團體旅行をなすもの増加せるに鑑み、日本の鐵道より發し、日本の鐵道に歸着するか、又は支那の鐵道より發し支那の鐵道に歸着する往復、又は特に定めたる團體旅行をなすもの、ために設けたるものにして、賃金は十人又は十人以上は二割五分、二十人又は二十人以上は三割を低減し、通用期間を二箇月とす。

日支貨物聯絡運輸の計畫

日支兩國間の貨物に關しては未聯絡運送の施設なく一般貿易業者に取りて不便少からず、之が協定を畫策したるものもあるも、未だ其の實行を許さざる事情あるを以て、一般貨物の聯絡運送協定の一段段として小荷物の聯絡運送を行ひ、以て日支貿易の一助となさんとし、彼我當局の間に協議を重ねたる結果、鐵道院線東京、外數驛と京奉線の北京、天津との間に危險品其他特種物品を除き、一般小荷物の聯絡運送を協定し、大正六年九月より實施せり。

第十五章 本邦鐵道の社會及經濟に及ぼしたる影響

本邦鐵道の創設以來其の五十年間の進歩發達は、世界各國に於けると等しく國民生活の各方面に亘りて多大の影響を及ぼしたり。殊に我國に於ては彼の王政復古成り、三百年の鎖國の夢を破つて國民を泰西文明に接觸せしめ、續いて社會的産業的の革命を齎したる際に此の新しき運輸機關の輸入を見たるを以て、我が鐵道が日本の近代化を助成するに與つて大に力ありし所以なり。即

