

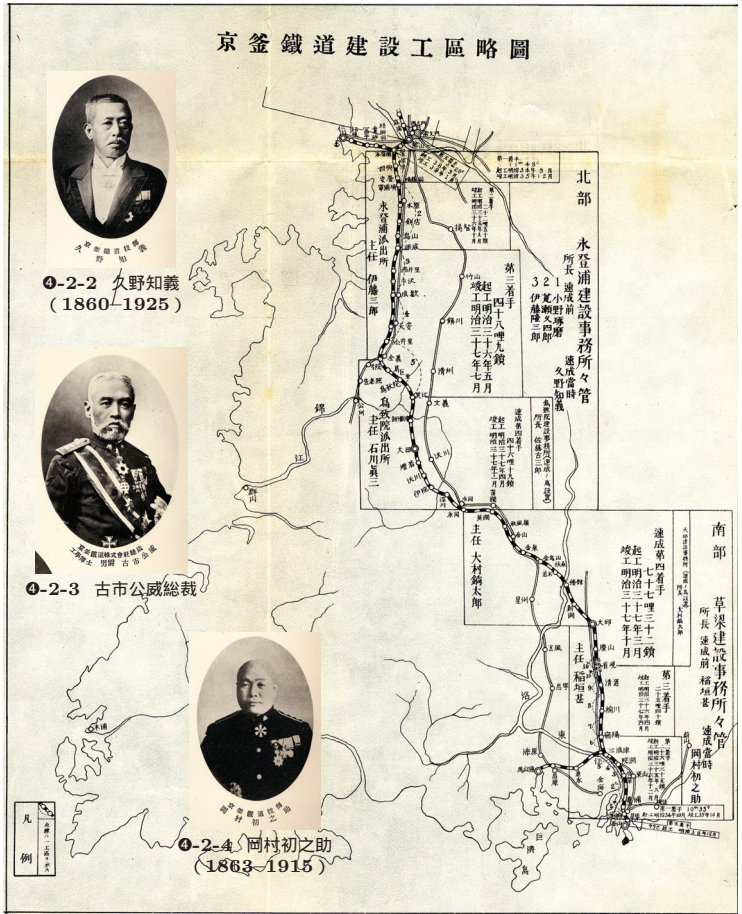
京釜鉄道・東京地下鉄道

京釜鉄道

日露関係が緊張状態を迎えると、軍部は京釜鉄道の早期開業に対して圧力を強めた。このため、政府では総裁・理事を官選とすることにして組織の建て直しを図り、1903年12月に古市公威が総裁に任命された。古市は、鉄道作業局から久野知義、岡村初之助らを抜擢して、翌年10月を開業期限として工事の速成にあたることとした。

京釜鉄道は、1905年1月に全通した。正式な開業式典は、やや遅れて同年5月25日に京城の南大門停車場前広場で挙行された。式典が行われたわずか2日後、日本は対馬沖でロシアのバルチック艦隊を撃破した。

日露戦争の終結とともに第二次日韓協約が締結され、京釜鉄道は日本政府の監督下に置かれることとなり、1906年、古市は統監府鉄道管理局長官となった。そして、1907年6月に辞任を願い出、



0-2-1 京釜鉄道路線図と各建設事務所長（『朝鮮鉄道史』第1巻 1929年所収）



0-3 東京地下鉄道起工式。前列椅子席右側よりルドルフ・プリスケ、早川徳次、古市、野村龍太郎 1925年（『東京地下鉄史 乾』所収）

3年半におよんだ朝鮮半島における鉄道との関わりに終止符を打った。

東京地下鉄道

古市は1920年、東京地下鉄道会社社長に就任した。この会社は不況下、資金の払い込みにも支障が出るなど前途が危ぶまれたが、古市が社長に就任することによって社会的信用を得たのである。

古市は日本にも地下鉄道が絶対に必要だとの信念の下に、懇請に応じた。

東亜鉄道研究会と孫文の来日

東亜鉄道研究会は、東アジア地域における鉄道の普及と人材交流をめざすために各界有識者と鉄道界の重鎮によって1905(明治38)年に設立され、古市はその理事長に就任した。

東亜鉄道研究会では、原口要、小川資源、本間英一郎、平井晴二郎といった第一線の鉄道技術者たちを中国へ派遣したほか、岩倉鉄道学校(現・岩倉高校)などが受皿となって留学生を迎え入れた。

東亜鉄道研究会が開催した行事の中で特に注目

されるのは、1913(大正2)年の孫文の来日であった。歓迎宴は2月20日、京橋の精養軒で開催され、協会側からは古市をはじめ、鉄道幹部が出席した。孫文は中国の実情と鉄道の将来計画などについて2時間にわたって講演し、日本の協力と支援を訴えた。

孫文はやがて鉄道、運河、築港、治水などを含む中国全土の国土計画「建国方略」を発表するが、1925年に北京で客死し、やがておこる日中戦争や内戦によってその計画も挫折してしまうのである。



④-4 「孫中山先生建国方略図」鉄道、運河、築港、治水などを含む中国全体の国土計画案(小野田滋所蔵)



④-5 孫文[中山](1866-1925)

孫文は1912年1月中華民国の臨時大統領に就任。同年4月には袁世凱にその座を譲って中国鉄路総督弁(鉄道建設大臣)の地位に退く。

東亜鉄道研究会では帝国鉄道協会との共催で歓迎宴を開催。辛亥革命後に孫文が来日するのはこれが初めてであったため、国賓級の待遇で迎えられた。