

第五編 軌道

第一章 總 說

公共道路上に軌道の敷設を特許し、一般運輸交通の利便に供するに至りたるは、明治二十三年八月二十三日法律第七一號軌道條例の發布後に屬すと雖も、同條例實施以前に於いて軌道敷設を願し、内務省の認可を得たるものは、明治十三年特許を得たる東京馬車鐵道を以て嚆矢とす。馬車鐵道は、從來の乗合馬車に比し、快活にして且、輸送力大なるが爲、相亞いで全國各地に、之が敷設を見るに至り、運輸交通に資する事尠ならず。次いで二十三年には、人車軌道の特許せられたるものあり。即ち豆相鐵道會社は、二十八年七月是が營業を開始したり。其の構造極めて輕便にして、運轉も亦容易なるを以て、特殊交通機關として各地に出現するに至りたりしも、文化の進展と共に年々増加する交通の頻繁に適應する能はず、一方電氣工學の發達に伴ひ、電車の出現するに至り、二十六年には、電車軌道敷設の特許を見、二十八年一月京都に於いて電車運轉を開始したる、抑も我が國に於ける電車軌道の濫觴とす。其の快速にして多量の輸送に適し、運轉亦著しく圓滑なるため、運輸交通界に一大革命を起し、各地競ひて之が敷設を見るに至れり。然れども、建設に多額の費用を要するため、敷設困難なる地方にありては、電氣に代ふるに、蒸氣又は瓦斯倫を動力とする機關の利用を考案するに至り、三十三年には、汽動車軌道の特許せられたる

ものあり。即ち三十九年六月開業したる熱海鐵道を始とし各地に採用せらるるに至れり。今動力別及び年次別に、軌道特許の數及び開業軌道の數を、内務省土木局統計表に依り擧ぐれば次表の如し。

軌道特許總數

第一表

年次	電車	馬車	汽自動車	石油發動車	自動車	人車	計
明治十三年							
同 十四年							
同 十五年							
同 十六年							
同 十七年							
同 十八年							
同 十九年	元馬車 元馬車						
同 二十年							
同 二十一年							
同 二十二年							
同 二十三年							
同 二十四年							
同 二十五年							
同 二十六年							
同 二十七年							
同 二十八年							
同 二十九年							
同 三十年							
同 三十一年							
同 三十二年							
分							
離							
計							

開業軌道各年未現在數

第二表

年次	電車	馬車	汽自動車	石油發動車	自動車	人車	各種原動力併用	合計	摘要
明治十五年									
同 十六年									
同 十七年									
同 十八年									
同 十九年									
同 二十年									
同 二十一年									
同 二十二年									
同 二十三年									
同 二十四年									
同 二十五年									
同 二十六年									
同 二十七年									
同 二十八年									
同 二十九年									
同 三十年									
同 三十一年									
同 三十二年									
分									
離									
計									

第二章 軌道の沿革

第一節 馬車軌道

馬車鐵道は、明治十二年十一月谷元道之種田誠一、久原庄三郎等が東京馬車鐵道會社を發起し、十三年二月二十三日出願、同年十一月十七日內務省の許可を得、十五年六月二十三日新橋及び日本橋間の工事竣功を告げ、同月二十五日運輸を開始したるを以て、抑も我が國に於ける軌道敷設の嚆矢なりとす。時の工事設計主任者は技師山田寅吉なり。其の後、全國各地に軌道の出願簇出するに至り、明治年間の開業數、總て五十一に及びたりしが、動力の變更等により、明治末年に於ける現在數四十一に減せり。今會社別に其の變遷を列記すること次表の如し。

馬車軌道表

第三表

軌道名	開業年月	動力		其後		變更	備考
		年	月	年	月		
富士馬車(静岡)	二三、六						一部輕便鐵道となる 明治四五、一
上毛馬車	二三、七	氣		四三、四			
三春馬車	二四、二						
群馬馬車鐵道	二六、九	電					
釜石馬車	二七、一	氣		四三、九			輕便鐵道となる 明治四四、一
品川馬車	三〇、八						
函館馬車	三〇、二						
金石馬車	三一、二						
山梨馬車鐵道	三一、四						
綠野馬車	三一、四						
御殿場馬車	三一、一						
岡崎馬車	三一、一	電		四四、一〇			
城東馬車	三一、八						
角田馬車	三一、八						
山中馬車	三一、一〇						
瀧島馬車	三一、六	石油發動車併用		四四、一〇			
大坂馬車	三一、九	電					
都留馬車	三一、九	氣		四〇、二			
古川馬車	三一、二						
忍馬車	三一、二						
入間馬車	三四、五						
東京馬車	明治一五、六	電	氣	明治三六、八		東京市營鐵道	明治三三、一〇
小田原馬車	二一、一〇	電	氣	三三、三		小田原電氣鐵道	明治二九、一〇
秋田馬車	二二、七					秋田軌道	明治四三、二

富士馬車(静岡)	二三、六						一部輕便鐵道となる 明治四五、一
上毛馬車	二三、七	氣		四三、四			
三春馬車	二四、二						
群馬馬車鐵道	二六、九	電					
釜石馬車	二七、一	氣		四三、九			輕便鐵道となる 明治四四、一
品川馬車	三〇、八						
函館馬車	三〇、二						
金石馬車	三一、二						
山梨馬車鐵道	三一、四						
綠野馬車	三一、四						
御殿場馬車	三一、一						
岡崎馬車	三一、一	電		四四、一〇			
城東馬車	三一、八						
角田馬車	三一、八						
山中馬車	三一、一〇						
瀧島馬車	三一、六	石油發動車併用		四四、一〇			
大坂馬車	三一、九	電					
都留馬車	三一、九	氣		四〇、二			
古川馬車	三一、二						
忍馬車	三一、二						
入間馬車	三四、五						
東京馬車	明治一五、六	電	氣	明治三六、八		東京市營鐵道	明治三三、一〇
小田原馬車	二一、一〇	電	氣	三三、三		小田原電氣鐵道	明治二九、一〇
秋田馬車	二二、七					秋田軌道	明治四三、二

大日本軌道伊勢支社	〃	四一、一一	石油發動車併用	明治四一、一二	元伊勢輕便鐵道
朝倉軌道	〃	四一、一二			
大日本軌道濱松支社	〃	四二、三			
三瀨軌道	〃	四二、八			
大日本軌道廣島支社	〃	四二、二二			
北筑軌道	〃	四三、七			
柳川軌道	〃	四四、四	(博多電氣併用)	四三、九	
菊池軌道	〃	四四、一〇			
四大寺軌道	〃	四四、一二			

第三節 石油發動車軌道

石油發動車軌道は、明治三十七年五月開業の筑後軌道(馬力併用)を嚆矢とし、總數五なりしが、今其の變遷を列記すること次表の如し。

石油發動車軌道表

第五表

軌道名	開業年月	其後の變			前
		動力	年	月	
筑後軌道	明治三七、一一				元筑後馬車
祐徳軌道	〃 四〇、八				元祐徳馬車

軌道名	開業年月	其後の變			前
		動力	年	月	
朝倉軌道	〃 四一、一二	汽動車併用	明治	四一、一二	
初瀨軌道	〃 四二、二二				
唐津軌道	〃 四四、一〇				元滿島馬車

(備考) 祐徳、唐津の各軌道は元の動力馬車を併用す

第四節 自動車軌道

自動車軌道の名稱は明治三十八年四月開業の瀨戸自動車のみとす。其の後三十九年二月瀨戸電氣と改稱し、動力を電氣に改め、猶ほ自動車を併用せしも、明治四十年十一月全く自動車を廢止したり。

自動車軌道表

第六表

軌道名	開業年月	其後の變			前
		動力	年	月	
瀨戸自動車	明治三八、四	電氣併用	明治	四〇、一三	
			瀨戸電氣	明治	三九、一二

第五節 人車軌道

人車軌道の開業は、明治二十八年七月の豆相人車を嚆矢とし、總數十六なりしが、明治末年に現存せるもの十四なり。

今其の變遷を表記すれば次の如し。

人車軌道表

第七表

軌道名	開業年月	其の變		前
		力	後	
豆相人車軌道	明治二八、七	汽動車	廢車	明治三九、一六
宇都宮軌道	三〇、四	〃	〃	明治四〇、一二
島田軌道	三一、四	〃	〃	〃
野州人車	三二、二	〃	〃	〃
乙女人力	三二、四	〃	〃	〃
帝釋人車	三二、二	〃	〃	〃
岩船人車	三三、六	〃	〃	〃
錦山人車	三三、八	〃	〃	〃
野田人車	三三、二	〃	〃	〃
喜連川人車	三五、二	〃	〃	〃
江別村營	三八、一	〃	〃	〃
加賀輕便	四〇、七	馬車併用	〃	明治四三、二
那須人車	四一、七	〃	〃	〃
東葛人車	四二、九	〃	〃	〃
中泉軌道	四二、一〇	〃	〃	〃
富士軌道	四二、二	馬車併用	〃	四二、二
熱海鐵道	明治三九、一六	〃	〃	〃
大日本鐵道	明治四一、八	〃	〃	〃
宇都宮石村軌道	三九、二	〃	〃	〃
宇都宮石村軌道に合併	〃	〃	〃	〃

第六節 電氣軌道

電氣を動力とする軌道は、明治二十年以降、東京に於いて大倉喜八郎外五名之が敷設を企て、立川勇次郎外六名亦、之が許可を申請し、愛知縣に於いては、加賀孝一郎外二十九名名古屋、桑名間電氣鐵道を願出で、大阪府の大三輪長兵衛外二十一名は、三重縣關山田間に電氣鐵道を經營せんとし、藤田鹿太郎外三十四名亦、關山田間を企畫し、奈良縣にては、恒岡直史外四名の電氣鐵道を願出づるあり。而して二十二年七月五日内閣は、先づ東京に於ける電氣鐵道申請に關し、井上鐵道局長官の意見を徵せしに、同長官は、同月十日左の如く答申したり。

大倉喜八郎外五名並に立川勇次郎外六名より出願せる東京府下に電氣鐵道敷設の件。審査するに、第一に是等の鐵道は、私設鐵道條例の範圍内に入るべきものなるか否やにつき疑問有之。第二に本局に於いては電氣鐵道の得失を考究するに適當なる者無し。然れども本局にては、許可せらるべきものに非ずと信ずるにつき、其の理由を開陳せんに。抑も軌道を敷設し、車輛を運轉し、乗客貨物を輸送するの營業は、總て私設鐵道條例の支配を受くべきものにして、其の車輛運轉の動力は、蒸汽、瓦斯若くは電氣等、何等の種類たるを問はざるは、固より論なしと雖も、獨り馬車鐵道は、本條例の限りに非ずとの明文あるは、馬力を用ゐるものは、其の速度にも亦、其の列車の重量にも限りあるものにして、長距離の線路

に適せざるのみならず、一般普通の鐵道中に敷へ難きものなるを以てなり。故に今、日本の鐵道會社をして、其の機關車に電氣を用ひしむるも、同會社の鐵道は之が爲、私設鐵道條例の範圍外に出づるものとなるを得ざるは瞭然たり。然るに今回出願の鐵道は、市街の道路に敷設するものにして、軌道の構造、運輸の方法等、全く馬車鐵道と異らず、單に其の動力に於いて電氣と馬匹との差あるのみ、決して一般普通の鐵道と相關するものに無之、又其の中に敷ふべきものに非ざるが如し。依つて私設鐵道條例の範圍内に入るべきものに非ずとする方可然哉。

電氣工學は、固より専門の一科なれば、電氣鐵道の得失を考究せんと欲すれば、其の専門學士を得て、之に従事せしむるを要すと雖も、本局員中には、未だ之を専門とし、學識經驗兼備の者無し、故に適當なる調査を爲す能はず。乍併本局の聞く所に依れば、電氣を鐵道に利用するは、歐米諸州に於いても、晩近漸く其の試験に著手せしものにして、未だ完全なる結果を得るに至らずと。電氣に關する機械等の販路擴張を謀る者に在りては、其の無上の利用を説く可しと雖も、是或は誇張に失するの憂なしとせず。故に遽に之を信用して直に實施せんとするときは、他の關係の如何は姑く措き、隨分失敗の虞なしと云ふべからず。況んや東京府知事の添申書中に云々するが如く、危険の虞不尠、且、市區改正との關係も有之候に付てをや。依て本局は之を許可せられざる方可然と信ず。右答申す。

之に依り、明治二十二年八月十六日、大倉喜八郎等の願書は却下せられ、立川勇次郎等の願書亦却下せられたり。是より先、七月十六日、内閣は、大阪府の申請に關し、鐵道局長官の意見を徴したりしが、同月二十五日、長官は答申して曰く。出願區間は、關西鐵道會社の線路接續地にして、同會社をして漸次延線し、長距離の線路に相聯ねて經營せしむるに於いては、相當の運輸上の利便を増進し、且、鐵道維持の見込みも立つべしと雖も、獨立營業の小會社を設くるは、得策に非ざるべし。又電氣車に就いては、頃日答申せし如く、歐米に於いても、現時猶ほ試験中のものと稱すべくして、其の機械等の販路擴張を圖るものにおいては無上の利益を説くべしと雖も、遽かに之を信用して直ちに實施するときは、失敗の虞なしと云ふべからず、故に許可せられざる方可然と。依つて八月二十三日、大三輪長兵衛、藤田鹿太郎、加賀考一郎等の願書は、共に却下せられ、十月三十日、恒岡直史等の願書亦却下せられたり。

斯くして電氣鐵道の計畫は、一頓挫を來したりしが、明治二十三年東京に於いて第三回内國勸業博覽會の開催に際し、東京電燈會社は、電氣鐵道の模範を世に示さんとし、當時米國より歸朝したる同社技師長藤岡市助の設計を以て、上野公園櫻岡より兩大師前に至る間に、電氣鐵道を敷設し、同年五月四日、其の運轉を開始したり。該電氣鐵道は、米國スプレーグ式にして、客車二輛を備へ、各十五馬力の電動機一箇を裝置し、之が運轉に要せし電壓は、五百ヴォルトにして、神田錦町なる第四發電局より送電し、毎日午前八時より午後五時まで三分毎に發車したり。客車は、内部兩側に乗客を坐せしめ、其の人員二十二人にして、

伊香保電氣	四三、一〇	元大阪馬車
南海鐵道	四三、一〇	
成宗電氣	四三、二二	
美濃電氣	四四、二	元門司電氣鐵道と八幡電氣鐵道との合併
九州電氣	四四、六	
東京市營電氣	四四、八	
王子電氣	四四、八	
松山電氣	四四、八	
岡崎電氣	四四、一〇	元岡崎馬車
博多電氣	四四、一一	
阪堺電氣	四四、二二	

第三章 法規及び監督

第一節 軌道條例及び軌道條例取扱方心得

當初、軌道に關する法令の制定あらざりしを以て、起業者に依據すべき標準を知らず。政府當局者亦取扱上に不便を感ずること鮮少ならざりしが、明治二十三年五月十七日內務大臣は、軌道條令案を提出して閣議を請ひ、修正可決を経て元老院の議に上り、而して八月二十五日法律第七一號を以て公布せられたり。

軌道條例

第一條 一般運輸交通の便に供する馬車鐵道、及び其の他之に準すべき軌道は、起業者に於いて內務大臣の特許を受け、之を公共道路上に敷設することを得。

第二條 馬車鐵道、及び其の他之に準すべき軌道敷設の爲、起業者の負擔を以て在來の道路を取擴め、又は更正し、若くは新に軌道敷を設くるの必要あるときは、之に要する土地は、起業者に於いて土地收用法の規程に依り、內閣の認定を経て、之を收用することを得。

第三條 在來の道路を取擴め、又は更正したる部分及び新設したる道路敷は、俱に道路敷に編入す。

之に依り運輸交通の便に供する馬車鐵道、其の他之に準すべき軌道は、內務大臣の特許

を受け、之を公共道路上に敷設するを得ることと爲れり。次いで同年十月内務省訓令第六一二號を以て、之に關する取扱方(二十七年三月、四月、九月改正す)を定め、後、三十四年十月内務省訓令第十七號を以て、軌道條例取扱方心得(四十一年十月、四十三年七月、四十四年十月改正)を改正し、二十三年訓令第六六二號は廢止せられたり。

軌道條例取扱方心得は、十箇條よりなり、願書に添付すべき書類を定め、第一條、地方長官之を進達するに當りては、道路の維持費を負擔する公共團體の議會の意見を附することとし、第二條、土地の状況を斟酌して、命令書案を別に定めたる、命令書案雛形に依りて作成添付せしめ、第三條、軌道と敷設する道路幅員(第四條)及び線路の屈曲半徑(第五條)、車輛進行速度(第七條)、車輛連結方法(第八條)に關する注意を促がし、其の他運輸開始許可に對する處置(第九條)並に請書進達方(第十條)等を規律したるものなり。

命令書案は第一條より第四十三條に互り、權利義務の關係より、出願手續、建設方法、運輸、運輸並に係員に關するものに至る迄、規律したりしが、内、技術に關する規程は、第五條のみなり。今之を抄録すれば

第五條 特許を受けたる者は、前條但書に依り、出願を爲し、其の許可を得たる日より六箇月内に左の各號に準據し、線路實測圖、平面圖は縮尺二千分の一、縱斷面圖は縱二百分の一、横二千分の一、横斷面は二百分の一とす。工事方法書、圖面及び工費豫算書を調製し、地方長官の認可を受くべし。之を變更するとき亦同じ。

一、軌間は内法何尺何寸とす。

二、軌條は何々を用ひ、其の重量は一碼に付何封度以上とす。

三、軌條間の全部及び其の左右各一尺五寸、通は木、石、砂利、其の他適當の材料を敷き、鐵軌面と道路と高低なからしむべし。

四、軌道を敷設する道路は、左の幅員を有することを要す。

單線軌道の場合に於いては、兩側人家連檐の場所、又は連檐すべき場所は、四間以上。其の他の場所は、三間以上、複線軌道の場合に於いては、兩側人家連檐の場所、又は連檐すべき場所は、五間以上。其の他の場所は、四間以上。

五、軌道は、兩側人家連檐の場所、又は連檐すべき場所に於いては、道路の中央に之を敷設すべし。但し、車體外一側に各二間以上の幅員を存すること能はざるときは、其の一侧に二間以上、他の一侧に三尺以上の幅員を存する點迄、一方に偏して之を敷設することを得。前項以外の場所に於いては、道路の一方に偏し、路端より車體各三尺以上の地を餘して軌道を敷設すべし。但し、國道及び縣道に在ては、車體外の一側に、二間以上の幅員を存することを要す。

道路の曲折部に於ける、車體外の幅員亦、前二項に同じ。

井戸、並木、電柱、街燈、郵便函、其の他道路上の建設物より、其の側の路端迄の距離溝渠敷地及び人道、車馬道を區別せる道路に在りては、其の人道は、前三項の幅員に算入せず。

- 六、道路の一方より、他の一方に軌道線を移す箇所は、木又は石を用ひて踏切を設くべし。
 - 七、軌道が道路を横断する箇所亦前號に同じ。
 - 八、橋梁の構造幅員及び耐力は、地方長官の指定する所に依るべし。
 - 九、軌道敷設の爲に生ずる道路面、又軌道内に於ける雨水の滯留に就いては、完全なる排除の方法を設くべし。
 - 十、勾配は、二十五分の一を越ゆべからず。
 - 十一、屈曲の半径は、三十六尺を以て最小限とす。
 - 十二、車輛には相當の避難器、制動機、驗速器及び信號器を裝置すべし。
 - 十三、地下に埋設したる公衆通信用の電信、又は電話線路、水管、瓦斯管、其の他公共用の地下工作物と交叉して軌道を敷設するときは、其の線路又は工作物を毀損せざる爲、適當の豫防裝置を爲すべし。
 - 十四、各種の人孔、制水瓣蓋等に接近して軌道を敷設するときは、操業上、障害を與へざる爲、適當の距離を保たしむべし。
 - 十五、特許を受けたる者に於いて新設すべき軌道敷は、車體外左右三尺以上の幅員を有することを要す。
- 前項第三號乃至第六號及び第九號は、新設軌道敷に之を適用せず。

第二節 軌道の主管

明治二十五年九月内務大臣は、電氣鐵道の主管區別に就き閣議を請へり。其の要は、電氣鐵道は軌道條例に據るべきか、將た、私設鐵道條例に依るべきか、明文の徵すべきものなきも、主として軌道を道路上に敷設し、一箇又は二箇に過ぎざる車輛を緩速度にて運轉し、通行者に對し危険を與ふる虞なきものは、軌道條例により處理するものとし。道路以外に軌道敷を設け、數多の車輛を以て列車を組成し、往復するものは、私設鐵道條例に據らしむべしとするに在り。而して十月五日内閣は、請議の如く之を決せり。

明治二十九年攝津鐵道株式會社發起人は、神戸市より尼ヶ崎町に至る電氣鐵道敷設を願出でたるに依り、之に關し、内務、逓信兩次官の間に協議ありしも、逓信次官は、既成鐵道の利益を害するの故、許可すべからずとの意見を以て、之を排せり。是に於いて同年十一月十日内務大臣は、閣議を請ひて曰く。去る二十五年九月の閣議を以て、主として鐵軌を道路上に敷設し、車輛も原動力車一箇、又は原動力車及び客車、及び客車或は貨車一箇を併せて、二箇に過ぎざる程度を以てし、又速度も緩に、他の通行者に對し危険の虞なきものは、軌道條例に依り、本大臣に於いて之を處分し、其の軌道を敷設するに、主に道路に依らず、別に軌道敷を設け、又其の運輸方法も數多の車輛を以て列車を組織し、往復するものは、私設鐵道條例に依り、逓信大臣に於いて之を處分するものと決定せられたり。該閣議の趣旨に

依り之を考ふるも、軌道條例に由る軌道敷設は、道路の交通を補助するものにして、私設鐵道條例に依り鐵道を敷設するものとは、全く其の性質を異にするものと謂はざるを得ず。即ち本件電氣鐵道の如きは、主として道路上に敷設し、車輛も二輛以上を連引せしめず、速力亦、一時間八哩を超過せしめざるものにして、實際道路交通を補助するに止まるものなり。而して該地方は運輸交通頻繁の場所なるに由り、本件電氣鐵道敷設の爲、既成鐵道に對し多少の影響を及ぼすものとするも、之が爲、著しき障害を與ふるが如きこと無しと認めらるるを以て、許可せんとす。又將來本件の如き申請ある場合に於いて、遞信省意見の如く、苟も既成鐵道に併行敷設するものは、該鐵道に對し障害を與ふるものとして、之を許可せざるに於いては、益發達せんとする文明の利器も、之を利用せしむること能はざるに至るべきを以て、其の既成鐵道に對し、著しき障害を與へざるものと認むるものは、之を許可せんとすと。之に關し閣議未だ決するに至らざりしが、内務、遞信兩次官及び内閣書記官長との間に數回交渉の末、翌三十年六月十二日に至り、遞信省の方針として、軌道條例に依る電氣鐵道は、多少既成鐵道に妨害を與ふべしと雖も、其の存立を妨ぐる程のものにあらず、仍て電氣鐵道の敷設に關しては、其の既成鐵道に對する妨害を問ふの必要なしとの意見なるを以て、内務省は單に其の主管の事項上より、電氣鐵道の敷設を許容するものとし、内務大臣よりの閣議稟請を撤回したり。

明治四十一年十月二十二日を以て、勅令第二六六號の公布あり。軌道條例に依り内務

大臣の特許を受け、一般運輸の業を營まんとする者は、更に遞信大臣の許可を受くることとなり、同日遞信省令第四五號を以て、軌道條例及び明治四十一年勅令第二六六號に依る願書差出方を定め、又同日勅令第二六五號を以て、遞信省官制中鐵道局掌理事項に軌道に關する事項を加へられたり。而して同年十二月五日勅令第二九六號を以て、鐵道院官制の公布あり。鐵道院は内閣總理大臣に隸し、鐵道及び軌道に關する事項を統理することとなり、同日勅令第三〇七號を以て、軌道條例に依り、内務大臣の特許を受け、一般運輸の業を營まんとするものは、内閣總理大臣の許可を受くることとなれり。是に於いて軌道に關する事務は、鐵道院の管掌に歸し、鐵道院總務部之を主管せしが、四十三年四月監理部と改稱したり。

第三節 聯結車輛の延長

明治四十三年四月二十六日、軌道聯結車輛の延長に關して、閣議の決定あり。從來軌道條例に依り運輸の業を爲すものは、二輛に過ぎざる程度に於いて車輛を聯結するものとせしが、道路の狀況によりては、二輛以上を運轉するも交通上の妨害とならざる場合尠なからず、斯かる場合に在りては、車輛延長六十呎以内、に於いて、二輛以上の聯結運轉を許すこととなれり。

第四節 軌道の行進速力

軌道の運轉速度に就いては、明治二十八年七月内務大臣の決裁に基き、一時間八哩を超過せざる範圍内に於いて之を定め、特許命令書に制限を附し來れり。然るに爾來敷設する所の電氣鐵道等に在りては、全部道路上に敷設するもの稀にして、必ず多少の専用線路敷を設くるが故に、其の専用線路敷が大部分を占むるものに就いては、實際八哩の制限を超過して運轉するもの多く、之を八哩に制限するは、實情に適せず、而も命令書違反のまま黙認し置くべきに非ざるを以て、車輛進行の速度は道路上に在りては一時間八哩以内、専用軌道敷に在りては、踏切其他危険の虞ある場所を除く外、一時間二十五哩以下となすを穩當なりとし、四十四年十月三十一日内閣訓令第一號を以て之を規定し、三十四年内務省訓令第一七號軌道條例取扱方心得中を改正したり。

第四章 主要軌道

第一節 東京市營軌道

東京市營軌道は、明治四十四年八月東京市が買収したる東京鐵道を其の前身とす。東京鐵道は、明治三十九年(一)東京電車鐵道。(二)東京電氣鐵道。(三)東京市街鐵道の三社合併して成立したるものなり。(一)東京電車鐵道は、初め東京馬車鐵道と稱し、明治十二年十一月東京市谷元道之種田誠一等の發起に係り、十三年十一月新橋停車場より上野を経て淺草廣小路に至り、又本石町より分岐して淺草廣小路に至る間を特許せられ、十五年六月より九月に互り特許線全部開通し、其の延長複線六哩單線五哩に及びたりしが、二十三年以來、電氣動力に変更せんことを計畫し、二十六年十一月以來、品川鐵道橋より新橋、日本橋を経て上野廣小路に至り、更に淺草廣小路を経て日本橋區本石町に至る線、其他三線を電氣鐵道として申請し、三十三年十月許可せられたり。是より先、二十八年八月品川馬車會社は、芝口二丁目より高輪南町に至る軌道を特許せられ、尋いで品川馬車鐵道と改稱し、三十年八月より十二月に互り全通し、又品川鐵道橋に至る延長を特許せられたりしが、三十二年六月十二日を以て東京馬車鐵道會社に合併したり。斯くて東京馬車鐵道は、三十三年十月資本金を五百萬圓とし、東京鐵道と改稱し、三十六年八月二十二日より三十七年三

月十八日に至る間に於いて新橋品川間、新橋上野間、本石町、淺草間、上野、淺草間に電車運轉を開始し、三十六年十一月以來、乘車賃金三錢均一制を施行せり。(二)東京電氣鐵道は初め川崎電氣鐵道と稱し、二十九年四月、東京市、森岡昌純外九名發起人となり、資本金五拾五萬圓を以て電氣鐵道を經營せんとし、三十年八月、澁谷村廣尾橋より目黒馬込を経て池上に至り、岐れて一は矢口を経て御幸に達し、一は入新井を経て東海道線大森に至る線の特許せられ、三十二年一月、甲武鐵道線信濃町より廣尾橋に至る間を、三十四年四月、廣尾橋より一ノ橋を経て芝金杉橋に至る線の特許せらる。是より先、三十三年五月、社名を東京電氣鐵道と改稱して八拾萬圓に増資し、三十五年二月十九日及び三十七年六月六日を以て外濠線の特許を受け、更に尙ほ資本金を増加して六百萬圓となし、三十七年十二月より三十八年十一月二十三日に亘り、外濠線全線開通し、三十九年三月三日、信濃町、天現寺橋間亦開通したり。(三)東京市街鐵道は、二十六年十月、東京市兩宮敬次郎外四十一名の發起に係る東京電氣鐵道、同年十一月、立川勇次郎外四名の發起に係る東京電氣鐵道、二十七年三月、藤岡市助外五名の發起に係る東京電車鐵道の三社合同して東京電氣鐵道と稱したるものと、二十八年六月、藤山雷太等の發起に係る東京電車鐵道と、二十九年三月、野中萬助外四十九名の發起に係る東京自動鐵道との三者合同し、東京市街鐵道の名稱を以て、三十三年六月九日、市内二十七線の特許せられたるものに屬し、三十五年二月更に二線を加へ、三十六年十一月、資本金を千五百萬圓とし、三十六年九月十五日、數寄屋橋より神田橋に至る一哩

二十一哩開通し、爾來、三十八年十二月二十九日迄に、市内二十二哩餘の開通を見るに至れり。斯くの如くして同一市内に東京電車、東京電氣、東京市街の三社鼎立したりしかば、有志者間に於いて夙に三社合併を稱導するものあり。三十六年、千家尊福、澁澤榮一の斡旋に依り、先づ東京電車鐵道と東京市街鐵道と合併假契約を締結せしが、結局成立するに至らず。三十九年に至り、三社合併の議起り、各社は交渉委員を定めて合併假契約書を作らしめ、共に之を承認確定し、七月十六日、三社連署を以て新に東京鐵道株式會社を設立することとし、三社線の承認を願出で、八月一日を以て特許せられ、同時に乗車賃四錢均一をも認可せられたり。依つて九月十一日、創立總會を開き、牟田口元學、井上敬次郎、安藤保太郎、川田鷹、川田治衛、武吉田幸作、濱政弘、佐竹作太郎、利光鶴松、中野武營、小野金六、根津嘉一郎を取締役に、袴田喜四郎、佐藤幹一、佐々木慎思郎、飯田巽を監査役に選舉し、牟田口元學を社長とし、井上敬次郎、安藤保太郎を常務取締役とし、茲に、資本金貳千七百萬圓の東京鐵道株式會社成立したり。是より先、同年三月十五日、東京市會は、將來の方針として電車の市營を決議したりしが、十一月十九日、調査委員會を開き、市營案を決定し、市參事會に報告する處あり。翌四十年十二月十八日、市會は、市營案を可決し、四十一年三月末日を限り、金六千七百五十萬圓を以て東京鐵道が營む所の業務及び資産を買收する事を決したり。然るに主務省は、買收の時期金融市場に影響するを不可なりとし、四十一年七月六日を以て之が不認可を指令したりしが、翌七日、市會は再び市營の議を決したり。而して市長は一方に

淺草公園雷門	江戶川大曲	四谷信濃	神田松住	九段坂	麩橋向外手	青山四丁目	飯田橋	九段坂	四谷信濃	九段坂	半藏門	御茶ノ水	赤坂	下谷西	四谷見	牛込神樂坂	上野廣小路	淺草小島	兩國橋	本郷東竹町	自	
吉野橋	江戶川	四谷信濃	神田萬世	九段坂	吾妻	青山七丁目	飯田橋	麻布谷見	市谷	九段坂	神田松住	虎ノ門	淺草小島	赤坂	四谷見	牛込神樂坂	下谷西	本所龜澤	本所龜澤	牛込神樂坂	至	
〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	二〇	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	一	〇	〇	一	哩
七	七	六	一	二	四	七	四	六	四	一	二	三	三	三	三	六	二	二	二	一	六	分
四	二	七	七	五	五	〇	四	六	四	一	五	一	一	四	六	二	四	九	〇	二	〇	八厘
四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	三九	三九	三九	三九	三九	三八	三八	三八	三八	三八	三八	三八	三八	三八	三八	三八	明治
一二	一〇	七	七	四	二	九	三	三	一	二	一	一	〇	九	九	八	七	七	六	六	五月	
二八	二五	二五	六	一六	二九	二七	二一	三	二〇	二九	二三	二一	一七	一五	一二	一八	一八	三	三	三	日	

金杉上町	小石川傳通院前	下谷車坂	汨中之郷八軒	靈之岸	指ヶ谷	吾妻	阪本町四丁目	小石川傳通院前	京橋區土橋	虎ノ門	一ノ野	吉野	小石川春日	四谷	麻布天現寺	下谷車坂	深川黑江	本郷三丁目	神田保	
三輪橋	大塚窪	日本橋人形	南千住地方橋場	小梅業平	吳山坂	白坂	中之郷八軒	金杉上	江戶川大曲	芝區芝口	京橋區土橋	赤羽	指ヶ谷	一ノ野	四谷	阪本町四丁目	本所龜澤	小石川傳通院前	小石川春日	
〇	〇	一	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	
五	七	九	一	一	四	三	二	二	三	一	六	四	七	五	九	五	八	三	八	九
五	九	一	四	八	三	七	七	五	五	二	二	二	〇	三	〇	三	二	三	六	四
四四	四三	四三	四三	四三	四三	四三	四三	四二	四二	四二	四二	四二	四二	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一
四	一〇	九	七	五	四	四	四	二	一	一	一	六	四	一	一	一	六	六	四	
六	一四	二	二八	四	三〇	一九	一一	三〇	二三	二三	二二	一八	一〇	二九	一八	一六	一三	二	二	

合	青	飯	櫻	郡	本	赤	大	小	深	青	芝	白	三	自
計	山	倉	田	市	所	羽	塚	石	川	山	御	山	原	橋
	一	坂	門	境	龜	澤	窪	川	黒	七	成	坂	橋	橋
	丁	上	前	界	町	橋	町	町	町	町	門	下	橋	橋
	目	上	前	界	町	橋	町	町	町	町	門	下	橋	橋
	六	札	芝	巢	江	芝	郡	郡	富	澁	麻	小	木	至
	本	ノ	神	鴨	東	園	市	市	岡	谷	布	石	橋	至
	木	辻	谷	橋	橋	橋	境	境	門	驛	臺	川	橋	至
	六	〇	一	一	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
	八	五	八	〇	一	一	六	三	六	三	三	五	〇	〇
	四	八	三	四	四	九	二	一	六	八	〇	四	二	〇
	四	五	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四
	六	六	四	四	二	二	一	一	一	〇	八	八	七	五
	七	七	三	〇	二	八	二	六	二	五	三	一	一	日

軌間は四呎六吋なり。之は馬車時代の軌間を其の儘採用せしものにして、電氣方式は複線架空式とす。明治四十四年八月松木幹一郎電氣局長となり、兒玉隼樾技術長たり。

第二節 小田原電氣鐵道

初め馬車鐵道として相模國湯本村より、國府津停車場に至る、延長約八哩間に鐵道を敷

設し、箱根に避暑し伊豆熱海方面へ防寒する都人士の便に供する爲、明治二十年十一月二十日小田原町有志者吉田義方外七名發起人となり、資本金八萬五千圓を以て馬車鐵道敷設を願ひ、翌年二月二十一日認可を得たり。依つて直ちに工を起し、同年九月三日に至り全線の竣成を告げ、二十一年十月一日營業を開始せり。爾來、引續き運輸事業を繼續せしが、馬車鐵道は時勢に適せず、經濟上不利の點多く且、運輸交通の要求に添はざるを覺し、二十三年六月十三日重役會の決議に依り、社長田島正勝、取締役吉田義方兩人は、東京に出張し、東京電燈會社技師長藤岡市助に就き、親しく電氣鐵道に關する諸般の意見を叩き、同人より歐米各國の實況を聞き且、當時上野に開催中の第三回内國勸業博覽會出品の電車を實見し、其の優秀なるを知り、愈々電氣鐵道に變更するの決意をなし、同年十月十一日株主總會に於いて之を提議したれども、當時我が國は未だ電氣鐵道の敷設なく且、前年來會社の困厄、未だ癒えざるの故を以て可決するに至らず、猶ほ調査研究する事となれり。二十四年歐米各國の電氣事業の視察を了へ、最近歸朝したる五十嵐秀助及び井口在屋に現状の視察を乞ひ、須雲川水利使用に依り、容易に數百馬力の原動力を得べきことを知り、愈々電氣鐵道に變更せん事を計畫したれども、當時經濟界微々として振はず、意の如くならざりき。

二十六年六月武永常太郎を主任技師とし、藤岡市助及び田邊朔郎の援助を得て、同年十月十二日馬鐵を電氣に變更すべく、内務大臣に願出でたり。當時人力車業馬車業者の反

對示威運動盛んなりしも、進んで二十七年一月二十一日臨時總會を小田原に開き、電氣に變更の顛末を報告し、變更に關する諸件を議定したり。二十八年二月京都電氣鐵道の開業ありたるを聞き、同年四月社長田島正勝等實地調査に出張し、愈々電氣鐵道の有利なるを知り、會社内部の組織を變更し、中野武營を推して社長とし、變更工事を定め、湯本、國府津間を第一期事業とし、國府津、大磯間を第二期事業とし、電力の餘剰を以て宮ノ下、湯本、小田原、酒匂、國府津、大磯に電燈を供給する事とし、翌年七月十八日特許狀を受くるや、十月十五日小田原電氣鐵道と改稱し、三十年一月より電氣工事を起し、同三十三年二月竣功し、三月三十一日運轉を開始し、以て今日に及べり。其の延長八哩五鎖にして、内單線七哩二十五鎖なり。

第三節 大日本軌道

大日本軌道株式會社は、全國各地に軌道を敷設し、以て交通を開き、猶ほ兼業として、軌道用及び鐵道用機關車、客車、貨車の製作及び販賣を目的とするものにして、明治四十一年八月(一)熱海鐵道。(二)熊本輕便鐵道。(三)静岡鐵道。(四)伊勢輕便鐵道。(五)廣島軌道。(六)濱松鐵道。(七)信達軌道。(八)山口軌道の八株式會社合同して、資本金貳百參拾參萬五千圓の會社を組成し、各地に支社を置き、其の事業を管理せしむ。今前記八會社の沿革を概説するところあるべし。

第一、熱海鐵道は、軌間二呎六吋、資本金貳拾四萬圓にして、兩宮敬次郎社長たり。本鐵道は元、豆相人車鐵道と稱し、地方の有志者石渡嘉右衛門外二十名の發起に係り、明治二十三年十一月二十日静岡縣熱海町より、神奈川縣小田原町に至る間の敷設を特許せられ、二十八年七月十日熱海、吉濱間六哩四十鎖開通し、二十九年三月十二日吉濱、小田原間九哩、三十三年六月二十日小田原町地内二十六鎖亦開通したり。三十九年六月動力を蒸氣に變更して熱海鐵道と改稱し、四十年十二月八車を全廢し、四十一年八月大日本軌道小田原支社となり、四十一年八月十一日熱海より湯河原間四哩七十九鎖、同十二月二十二日湯河原、小田原間十哩六十七鎖開通したり。

第二、熊本輕便鐵道は、資本金四拾萬圓、大淵龍太郎社長たり。本鐵道は元、東京市兩宮敬次郎外十四名の發起に係り、蒸氣動力を用ひ、軌間二呎六吋にして、明治三十九年七月六日飽託郡春日町より龍田村に至る間、及び熊本市下通町より飽託郡出水村に至る間を特設せられ、四十年十二月十二日出水村大字今より熊本市安巳橋通町に至る一哩三十九鎖開業したりしが、四十一年八月大日本軌道熊本支社となり、事務所を熊本市宮内町に置く。四十一年九月八日草葉町より、龍田村陣内を経て、大津に至る十哩四十四鎖開通し、翌四十二年二月二日熊本市鍛冶屋町より草葉町に至る間特許せられ、又同年七月三十一日熊本市より山鹿町に至る間特許せられ、同年十二月二十八日熊本市知足寺町より飽託郡池田村に至り、又同市中唐人町より鹽屋町に至る間を特許せられ、四十三年五月四日草葉町よ

り知足寺町間四十一鎖開通し、四十四年四月二十九日上熊本停車場より宮内町間一哩、同十二月二十八日宮内町より知足寺町間一哩二十鎖亦開通したり。全線十四哩六十五鎖に及び、猶ほ未成線二十哩を遺せり。四十四年十二月曩に特許を得たる、河内村より春日村に至る、七哩餘の權利を熊本軌道株式會社に讓渡したり。

第三、静岡鐵道は、資本金參拾萬圓、雨宮敬次郎社長たり。本鐵道は、元、雨宮敬次郎外二十七名の發起に係り、軌間二呎六吋にして、動力に蒸氣を用ひ、明治三十九年八月二十一日静岡縣安倍郡豊田村より入江町に至る間を特許せられ、翌四十年十月十一日豊田村より静岡市鷹匠町に至り、又入江町より清水町に至る間を特許せられ、四十一年五月十八日庵原郡辻村字辻より安倍郡清水町に至る四十五鎖開通したり。四十一年八月六日大日本軌道静岡支社となり、事務所を静岡市鷹匠町に置く。四十一年十二月九日七哩十三鎖開通し、全線七哩五十八鎖となれり。

第四、伊勢輕便鐵道は、資本金七萬五千圓、雨宮敬次郎社長たり。本軌道は、雨宮敬次郎外七名の發起に係り、軌間は二呎六吋にして、動力は蒸氣を用ひ、明治三十九年八月二十四日三重縣一志郡久居村より、津市に至る三哩餘を特許せられたりしが、四十一年八月六日本軌道伊勢支社となり、事務所を津市津興元馬場屋敷に置き、同年十一月十日久居町より安濃郡神戸村間二哩四十鎖開通し、四十二年一月一日神戸村より津市、岩田間二十四鎖、同月十日岩田、元馬場屋敷間六十二鎖、亦、開通したり。

第五、廣島軌道は、資本金參拾萬圓、雨宮敬次郎社長たり。本軌道は、雨宮敬次郎外七名の發起に係り、軌間二呎六吋にして、蒸氣を動力とし、明治三十九年十一月十日廣島縣安佐郡三篠町より中原村に至る八哩餘、四十一年六月十九日廣島市より三篠町に至る一哩餘の特許を受け、四十一年八月六日大日本軌道廣島支社となり、事務所を廣島縣三篠町に置き、四十二年五月十七日三篠町楠木より、狼塚に至る五鎖の特許を受け、同年十二月十九日三篠町楠木より、祇園村鷹田間二哩二十一鎖開通し、四十年十一月十九日鷹田より、三川村古市橋に至る五十九鎖、同年十二月二十五日古市橋より、八木村上細野に至る三哩七十六鎖、四十四年六月十三日上細野より、中原村中野に至る一哩四十六鎖、亦開通し、全線八哩四十二鎖に及びり。

第六、濱松鐵道は、蒸氣を動力とし、軌間二呎六吋、資本金四拾萬圓、雨宮敬次郎社長たり。本鐵道は、元、雨宮敬次郎外七名の發起に係り、明治四十年四月三日静岡縣濱松町大字田より、盤田郡二俣町に至る十一哩餘、及び濱名郡天神町村より、中野町村に至る三哩餘を特許せられ、四十一年五月二十八日天神町村より、濱松町大字田に至り、又濱名郡中野町村より、字北裏に至る間約一哩、同年六月十日中野町村より、同村北裏に至る六十九鎖を特許せられたり。四十一年八月六日大日本軌道濱松支社となり、事務所を濱松市に置く。四十二年三月十一日天神町村馬込より、中野町村に至る三哩三十三鎖開通し、同年十二月二日中野町村中野町より、同村北裏に至る二十八鎖、天神町村馬込より、濱松市肴に至る二十鎖及び濱

松市田より、二俣町鹿島に至る十一哩二十鎖開通し、四十三年三月十五日濱松市肴より、同市田に至る二十五鎖亦開通したり。四十五年三月九日濱名郡積志村橋爪より、笠井町に至る一哩三十九鎖の特許を得たり。

第七、信達軌道は、軌間二呎六吋、動力は蒸氣にして、資本金五拾萬圓、雨宮敬次郎社長たり。本軌道は元雨宮敬次郎外二十九名の發起に係り、明治四十年七月六日福島市榮町より、伊達郡保原町に至る間、及び長岡停車場連絡線並に伊達郡長岡村より、湯野村に至る間を特許せられ、四十一年四月十四日國有鐵道線福島停車場より、湯野村に至る八哩二十二鎖、及び國有鐵道線長岡停車場より、長岡村に至る二十鎖開通し、同月二十一日保原町より、梁川町に至る間、及び保原町より掛田町に至る間の特許を得、同年七月一日伊達郡長岡村より、保原町に至る二哩六十八鎖開通したり。四十一年八月大日本軌道福島支社となり、事務所を福島市に置く。四十二年二月十八日川俣町より、掛田町に至る間の特許を受け、四十三年一月二日保原町より、梁川町に至る三哩五十鎖開通し、同年六月十八日梁川町新開より、同町中町に至る五十二鎖、四十四年四月九日保原町より掛田町に至る間、四哩二十七鎖開通したり。

第八、山口軌道は、軌間二呎六吋、動力は蒸氣を用ひ、資本金拾貳萬圓、雨宮敬次郎初代の社長たり。本軌道は元雨宮敬次郎外十二名の發起に係り、明治四十年六月二十八日小郡町より、山口町に至る間、四十一年七月十日山口町字上宇野より、同後河原に至る間、合計約

八哩の特許せられたり。四十一年八月大日本軌道山口支社となり、事務所を山口町に置く。同年十月十五日湯田、新町間四哩七十六鎖開通し、十二月十日湯田、山口町間一哩二十二鎖、四十二年二月二十一日新町、小郡間一哩三十五鎖亦開通したり。而して同年十一月二十二日小郡町より、國有鐵道線小郡停車場に至る間の特許を受け、四十三年七月二十日上宇野、後河原町間二十二鎖、同年十一月十六日小郡町、小郡停車場間四鎖開通し、全線八哩に及べり。

第四節 高崎水力電氣株式會社の軌道

本會社は、高崎市須藤清七等の發起に係り、明治三十六年六月之を設立し、高崎市内に電燈及び電力を供給するを目的とし、三十七年十二月一日營業を開始し、四十年三月前橋電燈株式會社及び箱島水力電氣株式會社を合併し、又四十一年十月群馬馬車鐵道株式會社を併合し、運輸交通事業を兼營するに至れり。元群馬馬車鐵道は、明治二十年七月地方有志者の企畫に成れる、高崎澁川間の輕便鐵道を其の前身とし、私設鐵道條例により、假免狀を得たりしも失効したりしかば、有志者等は前計畫を再興し、更に軌道條例により、二十四年四月十三日該區間に馬車鐵道を敷設するの特許を得て、之を群馬馬車鐵道と稱し、開業したりしが、四十一年高崎水力電氣株式會社と合併し、十月群馬馬車鐵道株式會社は解散したり。爾來高崎水力電氣株式會社は、馬車運輸を繼續したりしが、四十三年動力を電氣

に變更し、單線架空式を用ひたるも、軌間は從來通三呎六吋なり。同九月二十三日高崎澁川間、電車線十二哩五十七鎖開通したり。又四十三年四月三十日澁川町長塚より、下ノ町に至る十一鎖を特許せられ、四十四年二月二日開通したり。資本金は、最初拾萬圓なりしが、後、百六拾萬圓となしたり。會社創立以來、須藤清七社長たり。

第五節 京都電氣鐵道

本軌道は、我が國に於ける電氣鐵道會社成立の嚆矢とす。明治二十一年九月琵琶湖疏水工事に關する水力及び電氣事業を調査するため、田邊朔郎及び高木文平を米國に派遣せらるるや、高木文平は、歸來、京都市内に電氣軌道を以て、交通運輸の便を開かんとし、二十六年之が意見を發表し、河原林義雄、藤本一二、樋口文助等と謀り、其の企業に著手し、田中源太郎、濱岡光哲等の贊助を得て、同年四月資本金參拾萬圓を以て、東洞院通鹽小路より、丸太町寺町に至る間、及び二條通疏水運河橋際より、栗田口水利事務所に至る間の軌道特許を申請し、同年七月二十九日之が特許を得たり。

翌二十七年五月二日寺町通丸太町より、東洞院通鹽小路に至る間。二條通疏水運河橋際より、木屋町に至る間。寺町通丸太町より、枅形町に至る間。堀川通下立賣より、中立賣に至る間、及び鹽小路より、伏見町下油掛に至る間の特許を受け、三十一年三月九日栗田口町より、三條小物座町に至る間。又、堀川中立賣より、御前通今小路上ル馬喰町に至る間。

三十六年十月二十七日深草村福稻字下河原より、同村福稻字秋川に至る間の特許を受けたり。而して二十八年一月三十一日鹽小路東洞院通より、伏見町下油掛に至る四哩十三鎖開通し、同年四月一日東洞院通鹽小路より、木屋町通二條に至り、又七條通内濱より、鹽小路新道に至る二哩十四鎖。及び二條通木屋町より、南禪寺橋西詰に至る一哩十一鎖。同年七月十七日二條通木屋町より、丸太町通富小路に至る四十七鎖。同年八月二十四日丸太町通富小路より、下立賣府廳前に至る五十四鎖。同年九月二十四日下立賣通府廳前より、東堀川通中立賣に至る四十五鎖。三十三年五月七日中立賣通東堀川より、下ノ森新建町に至る七十鎖。三十四年三月十一日寺町通丸太町より、出町枅形に至る一哩一鎖。同年十二月六日東堀川通下立賣より、東堀川通三條に至る六十四鎖。三十五年十月二十三日東堀川通三條より、西洞院通四條に至る三十九鎖。三十八年八月四日大和街道分岐點より、疏水運河橋に至る三十五鎖。同年十二月二十八日西洞院通四條より、鹽小路通東洞院に至る一哩三十五鎖。四十年八月八日南禪寺橋西詰より、三條通蹴上に至る十五鎖。四十五年五月十日下ノ森新建町より、北野神社前に至る十四鎖亦、開通したり。

是より先、三十六年十月二十七日出町枅形通下る青瀧町より、愛宕郡岩倉村大字花園に至る間の特許を受け。又、三十七年三月十九日伏見町大字下大手より、大字地方山崎に至る間。四十四年九月十九日東堀川通押堀町より、葛野郡朱雀村字中京に至る間の特許を受けたりしが、孰れも實現するに至らず。開通全線十五哩五鎖にして、軌間三呎六吋、電氣

方式は、複線架空式(一部單線架空式あり)を用ひ、乗車賃金は區間制を採用したり。資本金は明治三十一年六拾萬圓に増加し、三十五年百貳拾萬圓、三十九年三百五拾萬圓、四十四年更に之を五百貳拾五萬圓に増加す。會社創立以來、高木文平を社長とせしが、三十九年辭し、藤本清兵衛、古川爲三郎、大澤善助等相踵いで之に代り、四十四年に至り、濱岡光哲社長となれり。

第六節 山梨輕便鐵道

本軌道は、山梨馬車鐵道を前身とす。明治二十六年山梨縣中巨摩郡常永村内藤宇兵衛外十一名は、山梨馬車鐵道を企畫し、翌二十七年二月資本金五萬貳千圓の合資會社を設立し、甲府市より南巨摩郡鰐澤村に至る間に、軌間二尺二寸の馬車鐵道敷設を願出でたり。二十九年二月目論見を變更し、資本金を拾萬圓に増して株式會社となし、線路は甲府市金手町を起點とし、鰐澤村富士川岸に至る間、竝に金手町より東山梨郡勝沼村字坂下に至る約二十哩に改め、同三月十七日特許せられたりしが、三十二年十一月中巨摩郡花輪村地内、釜無川堤上宇淺原橋東詰より、鰐澤町終點に至る五哩四十三鎖を、小林彦太郎外三十名が資本金參萬五千圓を以て設立する、鰐澤馬車鐵道會社に讓渡したり。而して三十一年四月三日甲府市一條町より、日川橋に至る間を開業し、其の他は三十二年二月迄の間に順次開業したりしが、國有鐵道中央線の工事進捗するに及び、三十五年十二月甲府市内柳町よ

り分岐し甲府停車場前に至る一哩の支線延長を申請し、三十七年四月十五日を以て特許せられ、同十二月二十七日開通したり。是より先、三十二年十一月鰐澤馬車鐵道に讓渡したる線は、三十四年六月一日開通せしが、三十五年十二月之を買戻すこととなり、金貳萬參千百貳拾五圓を以て、再び山梨馬車鐵道の手に歸し、鰐澤馬車鐵道株式會社は、同年十月解散したり。三十六年六月國有鐵道甲府停車場開設せられ、爾來、富士川の水運に依れる旅客貨物は、多く中央線に吸收せらるるに至り、爲に會社の事業振はず。依つて三十七年二月特許線中、石和町以東勝沼に至る五哩餘の營業を廢止せんことを願出で、四月二日許可せられ、軌道を撤廢し、營業線を十五哩七十鎖に短縮したり。斯くして經營を緊縮し、只營業態の回復を圖りしも、不幸にして其の効無く損失相踵ぎ、資本金の半額以上を減耗するに至り、會社の存續困難と爲りしかば、三十八年五月營業線全部を、金壹萬八千圓を以て、雨宮敬次郎、小野金六の二名に讓渡したり。而して雨宮敬次郎外七名は、新に資本金貳萬五千圓を以て山梨輕便鐵道株式會社を起し、三十九年十一月雨宮、小野兩人より、軌道特許權竝に有體動産全部を讓受け、十二月一日其の營業を繼承せり。

第七節 宇都宮石材軌道

本軌道は、初め宇都宮軌道運輸株式會社と稱し、宇都宮市篠崎安平等之を發起し、資本金を貳萬圓とし、人力を以て運轉する軌間二呎の軌道を經營せんとし、明治二十九年三月十

九日宇都宮市材木町より、河内郡城山村荒針に至る七哩六十鎖の特許を受け、三十年四月八日開通し、三十五年更に増資して拾貳萬五千圓とし、同年四月十九日宇都宮市西原町より河内郡鶴田に至る二哩四十鎖の特許を受け、三十六年三月二十二日開通したり。而して三十九年二月十四日野州人車鐵道石材株式會社より、其の特許權、石材採掘權其の他資金の全部を譲受け、社名を宇都宮石材軌道と改め、十五日河内郡寶木より、新里に至る二哩二十五鎖、及び宇都宮市西條町より、徳次良に至る五哩六十鎖の營業を繼承し、全線合計十八哩二十五鎖に及び。四十三年資本金を貳拾五萬圓に増加し、其の後復た更に之を五拾萬圓としたり。會社創立以來篠崎安平取締役社長たり。

第八節 名古屋電氣鐵道

名古屋電氣鐵道は、明治二十七年四月名古屋市岡本清三外四名が發起者となり、拾五萬圓の資本金を以て、同年六月特許を得たる愛知馬車鐵道を、其の前身として、二十九年六月動力を電氣に變更し、社名を名古屋電氣鐵道と改め、三十一年五月開業したるものにして、本邦第二の電氣鐵道とす。其の開業線路は左表に示す如し。

起	終	點	哩	程	開業年月日	起	終	點	哩	程	開業年月日
自	笹島町	至	南久屋町	一、三	明治三十一年	自	西柳町	至	愛知町大溝	〇、五	明治三十一年
(注) 以上、三、五、六、自、西柳町、至、愛知町大溝											

同	西柳町	同	押切町	一、三	同	千種町	同	東山村	單	一、三	同	八、六
同	南久屋町	同	千種町	一、二	同	愛知町大溝	同	愛知町出先	〇、五	同	二、三	
同	榮町六丁目	同	熱田東町	二、六	同	千種町	同	同築地第一號地	〇、五	同	一、二	
同	熱田東町	同	熱田傳馬町	〇、六	同	尾頭橋通	同	船方	一、六	同	五、六	
同	上前津町	同	同新榮町六丁目	一、六	同	千種町西裏	同	北畑	〇、七	同	五、三	
同	熱田東町	同	同千種町	二、三	同	山王橋通	同	古渡橋通	〇、五	同	五、三	
同	菊井町	同	枇杷島町	一、三	同	計	六、四		複	六、四		
同	上前津町	同	同門前町六丁目	〇、五	合	計	六、四		單	一、三		

軌間は三尺六吋にして、電氣方式は、當初單線架空式のみなりしが、其の後、一部複線架空式に改む。

第九節 阪神電氣鐵道

阪神電氣鐵道は、明治二十六年兵庫縣伊丹町小西新右衛門、外二十九名が、資本金百五拾萬圓を以て、攝津電氣鐵道を發起し、神戸市葺合雲井通八丁目より、御影、魚崎、鳴尾を経て、尼ヶ崎町に達する軌道により、運輸の業を營まんとし、三十年六月二十九日特許を得たるに起り、後、三十一年八月二十二日尼ヶ崎町より、大阪市梅田に至る間の特許を得、三十二年七月社名を阪神電氣鐵道と改め、規模を擴張し、從來狹軌なりしを、四呎八吋半の標準軌間に改め、三十六年六月工事に著手し、三十八年四月十二日全線十九哩一鎖開通したり。是よ

り先、三十七年五月十日西梅田町より、梅田町に至る間を特許せられ、四十三年五月二十六日大阪市西野田より天神橋筋六丁目に至る間。十月十八日神戸市葺合雲井通より、加納に至る間特許せられ、三十九年十二月二十一日西梅田より、梅田町に至る二十五鎖開業し、全線十九哩二十六鎖に及びたり。四十四年八月二十五日大阪市四貫島町より、尼ヶ崎に至る三哩四十鎖の免許を受けたるも、未だ開通するに至らず。明治四十四年一月十日北大阪電氣軌道と合併したり。電氣方式は、主として單線架空式なれども、一部複線架空式の區間あり。

會社創立以來、取締役社長は、外山修造なりしが、三十八年十二月職を辭し、四十年五月今西林三郎専務取締役となる。

第十節 京濱電氣鐵道

明治二十六年東京市雨宮敬次郎、外三十一名の發起に係り、同年十一月軌道條例に據り、品川、横濱間約十九哩の電氣鐵道敷設を願出でたりしが、二十八年四月横濱市若尾逸平等亦、京濱電車鐵道敷設を願出し、兩者競願の姿を呈したり。而して同年十二月雨宮敬次郎等は、前願を改め、私設鐵道條例に據り、京濱電氣鐵道敷設を願出でたりしが、二十九年四月若尾逸平の特許願と共に却下せられたれば、五月雨宮等は、更に軌道條例に據る特許を申請したり。之に對し、政府は、三十年十二月川崎横濱間を除き特許すべきことを内示した

れば翌三十一年二月雨宮等は、前願線路を短縮し、品川町字南品川より川崎町六郷橋に至る間を願出でたり。當時立川勇次郎、外十二名は、川崎電氣鐵道を發起し、二十九年三月資本金拾萬圓を以て、川崎町字久根崎より、大師河原村字川中島に至る間に電氣鐵道敷設を願出で、一旦却下せられしも、三十年一月之を再願し、同六月大師電氣鐵道と改稱し、八月二十六日特許せられ、三十二年一月工事竣功し、同月二十一日川崎、大師間一哩三十八鎖開通し、茲に關東最初の電氣鐵道開業したりしが、雨宮等の電氣鐵道と合同の議成り、同年四月二十四日を以て、資本金八拾五萬圓の京濱電氣鐵道株式會社設立せられたり。而して同年十一月二十八日川崎町より、品川町南馬場に至る間。及び入新井村八幡より、大森停車場に至る間。三十三年十一月二日川崎、神奈川間。三十四年十一月十八日蒲田村より、羽田町に至る間。三十五年十一月二十九日品川町より、澁谷町に至る間。四十五年四月十八日羽田町糞谷より、同町鈴木新田に至る間。特許せられ、之に對し、三十四年二月一日川崎より品川橋に至る六哩二十六鎖。竝に大森海岸より大森停車場に至る間三十二鎖開通し。三十五年六月二十八日蒲田、穴守間一哩六十二鎖。三十七年五月八日品川橋、品川町南馬場間五十四鎖。三十八年十二月二十四日川崎、神奈川間六哩十六鎖。開通し、開業全線十六哩六十八鎖に及び、未成線五哩二十四鎖を遺せり。

軌間は三十四年開業の當時より、四呎八吋半なりしが、三十六年十月之を四呎六吋に改め、東京市電と其の軌を一にしたり。電氣方式は、大體に於いて單線架空式なり。

自 會根崎上三丁目	至 天滿橋南詰	一、四	四、二、元	自 梅田新道交又點	至 出入橋東詰	〇、九	一
同 上福島中五丁目	同 會根崎上三丁目	一、〇	四、九、三	同 上本町二丁目	同 玉造終點	〇、七	四、六、一
合 計		三、四		合 計		三、四	

軌間は四呎八吋半にして、電氣方式は複線架空式を用ひ、乗車賃金は、開業以來區間制を採りたりしが、四十五年之を均一制に改めたり。

第十四節 祐徳軌道

佐賀縣藤津郡古枝村に祀れる祐徳稻荷神社と、九州鐵道線武雄停車場との間に軌道を敷設し、參詣者の便を圖り、兼ねて同郡地方に産出する米、麥、酒、陶磁器等の搬出に供せんとする目的を以て、明治三十六年七月長崎市橋本清外十六名發起人となり、資本金拾萬圓を以て軌間三呎の馬車敷設を願出で、十二月二十三日古枝村より、武雄町字鷺田に至る間を特許せられ、翌三十七年十二月二十日武雄町字鷺田より、延長して字西浦に至る四十鎖を特許せられ、三十八年十二月資本金を拾貳萬圓とし、三十九年十二月十四日西浦より、朝日村大字甘久字新堀に至る間を特許せられ、四十一年一月十八日藤津郡北鹿島村大字中村より、井手に至る間を特許せらる。而して同年十月資本金を貳拾四萬圓とせり。開通の年次及び哩程は左表の如し。

起 點	終 點	哩 程	開業年月日	起 點	終 點	哩 程	開業年月日
自 藤津郡八本木村	至 五町田村	四、四	明治三十七年三月	自 西 浦	至 旭村新堀	一、四〇	明治四〇、八、三
同 古 枝 村	同 八本木村	一、四	天、二、六	同 鹿島村本田	同 江 内	〇、七五	四、五、三
同 五町田村	同 武 雄 町	六、三	天、二、六	合 計		一、五〇	
同 武 雄 町	同 西 浦	〇、五	天、四、七				

動力は馬匹を用ひたりしが、四十年四月瓦斯動力に變更し、祐徳軌道と改稱せり。井原喜代太郎會社創立の際より取締役社長たり。

第十五節 京阪電氣鐵道

明治三十六年渡邊嘉一、外二十七名の發起に係り、初め畿内電氣鐵道と稱したり。是より先、明治三十年東京市澁澤榮一、外十八名は、京阪鐵道を發起し、大阪府東成郡中本村字森宮より枚方淀、伏見を経て京都府紀伊郡福稻村に至る間に鐵道を經營せんとし、三十三年三月私設鐵道條例に依り假免狀を得たりしも、三十五年其の効力を失ひたり。其の翌年渡邊嘉一等は、大阪市天滿橋より京都市五條大橋に至る間に電氣鐵道を敷設せんとし、同年十一月九日軌道條例に依り、之が特許を申請し、三十九年八月十五日特許あり、尋いで畿内電氣鐵道を京阪電氣鐵道と改稱し、四十一年四月工事を起し、四十三年四月十五日起點より、京都市朱雀野町に至る二十八哩七十五鎖を開通したり。又、四十年十一月宇治川電

氣軌道株式會社の有する伏見町字新田より、宇治町字宇治郷に至る軌道敷設權を譲り受け、後之を變更して向島村霞島新田より、宇治町に至る四哩七十三鎖としたり。四十三年九月十五日大阪市空心町より、野田町に至る七十五鎖の特許を受けたるも、後失効せり。軌間は四呎八吋半にして、電氣方式は大體單線架空式なるも、複線架空式の箇所もあり、資本金は七百萬圓なりしが、明治四十三年度に於いて之を壹千五百萬圓に増加したり。渡邊嘉一、田邊貞吉、土居通夫相踵で社長たり。四十四年以來、太田光熙常務取締役たり。

第十六節 箕面有馬電氣軌道

箕面有馬電氣軌道は、明治三十九年四月大阪市土居通夫、外七名の發起に係り、大阪市より箕面、寶塚有馬の勝地に交通するの便に供し、併せて猪名川附近の物産を搬出せんとの目的を以て、同年十二月大阪市北區北野角田町より、兵庫縣川邊郡寶塚に至る(本線)。十五哩四十二鎖、大阪府豊能郡北豊島村より分岐して、箕面に至る(箕面支線)。二哩四十二鎖竝に寶塚より西宮町に至る間六哩一鎖の特許を受け、又四十二年三月三日北野角田町より、東成郡野江に至る間の特許を受けたり。四十三年三月十日日本線及び箕面支線合計十八哩四鎖竣工し、旅客輸送を開始し、四十四年十月十六日より貨物をも取扱へり。而して北野角田町、野江間及び寶塚、西宮間は未成線として遺れり。是より先四十四年七月二十五日神戸市阪口通より、武庫郡芝村に至る七哩七十二鎖の特許を受けたり。

軌間は四呎八吋半にして、電氣方式は單線架空式なるも、一少部分複線架空式のところあり、當初の資本金五百五拾萬圓なり。小林一三、岩下清周相踵いで社長たり。

第十七節 南海鐵道株式會社の軌道

私設鐵道南海鐵道株式會社の兼業軌道にして、元浪速電車軌道株式會社が、明治四十年二月二日特許を得たる大阪市南區天王寺大道町より、東成郡墨江村に至る三哩十七鎖間の敷設權を買收し、明治四十三年十月一日開業したり。又四十四年十月四日墨江町より住吉公園に至る十二鎖の特許を受けたり。

軌間は四呎八吋半にして、電氣方式は主として單線架空式なるも、一部複線式に依る區間あり。

第十八節 朝倉軌道

福岡縣朝倉郡甘木町貝島又二郎外二十九名の發起に係り、明治三十九年十二月筑紫郡二日市町より、甘木町に至る九哩六十二鎖間の縣道に軌道を敷設し、軌間三呎の蒸氣軌道に依り、一般交通の便に供せんことを出願し、翌四十年三月二十八日之が特許を得て、十二月工を起し、四十一年十二月十四日二日市より甘木町間九哩二十鎖開通し、四十三年四月八日甘木町より、朝倉村に至る七哩八鎖の特許を得て、四十四年十月二十三日甘木町より、

市南區上本町より假定縣道暗越奈良街道に係り、奈良市三條町に至る延長十八哩餘の線路を採り、其の中間に於ける生駒山は、鋼索を以て車輛を牽引するものとし、四十年四月三十日軌道條例に依り特許を得たり。而して同年六月奈良軌道と改稱し、四十三年五月電氣使用を許され、八月従來の設計に依る鋼索式を廢し、生駒山の北麓に沿ひ、其の鞍部を乗り越すものとし、之が爲、三哩を延長するの設計に變更し、十二月十四日其の認可を得たるも、同月十九日更に隧道を以て生駒山を貫通することに改め、二十八日認可せらる。同年十月大阪電氣軌道と改稱し、翌四十四年七月延長一万一千八十八呎の生駒山隧道工事に著手したり。明治四十五年七月兼業として、沿道村落に電燈電力を供給することを許され、爾來火力を以てする二千二百キロワットの發電所を設備したれども、明治の終り迄には未だ開業の運びに至らず。

軌間は四呎八吋半にして、電氣方式は單線架空式とす。會社創立以來、廣岡惠三取締役社長たり。

第二十一節 美濃電氣軌道

明治二十七年渡邊甚吉外四十三名の發起に係る美濃鐵道は、本免許を得たるも、三十七年六月失効となりたるを以て、三十九年十月箕浦宗吉外五十二名は、資本金五拾萬圓を以て、市内線即ち岐阜市神田町より、湊町に至る二哩十四鎖並に市外線、即ち神田町より分岐

し、日野、芥見、關下有地を経て、上有地字廣岡に至る十五哩三十八鎖間の軌道敷設特許を申請し、四十年九月五日特許を得。四十四年二月十一日市内線の内、神田町より今小町に至る七十一鎖開通し、同日市外線の全部亦開通したり。而して終點廣岡は、上有地町を距ること遠きを以て、之に近接せんが爲、四十四年二月二十八日同町字尾澤に至る、延長十五鎖の特許を受け、七月二十四日開通したり。而して市内線の殘部、今小町より本町に至る五十鎖は、四十四年十月七日開通したり。

軌間は三呎六吋にして、電氣方式は單線架空式とし、電力は板取川電氣株式會社より供給を受く、資本金は明治四十四年度に於いて百萬圓なり。會社創立以來、才賀藤吉取締役社長たり。

第二十二節 京都市營電氣軌道

明治三十九年京都市長が道路擴張案と共に電氣軌道敷設案を市會に提出し、翌四十年三月全會一致を以て、之を可決したるを以て、其の發端とす。起業資金は之を外資に俟つものとし、豫算總額壹千八拾萬參千九百八拾八圓とし、烏丸、東山、千本、大宮、今出川、丸太町、四條、七條の七線、延長十五哩十二鎖間は、四十一年二月十三日之が特許を受けたり。四十二年外資供給の契約成り、十一月十五日市營電氣軌道敷設及び營業の爲、事務所を設置した。然るに特許線は、京都電氣鐵道株式會社の現在營業線と同一線なる部分なるを以て、

四十四年四月以來、市は屢々會社に對し、之が共用を交渉せしも、會社は翌四十五年一月に至り、全然之を拒絶したりしかば、爾來紛議を醸し、互に確執して遂に同年四月に至り、監督官廳は同會社に對し、前に二十七年五月二日を以て下附したる特許命令書に、他ノ軌道企業者ニ於テ内閣總理大臣及内務大臣ノ許可ヲ得テ會社ノ軌道其他營業上必要ナル物件ノ一部ヲ共同使用セントスルトキハ之ヲ拒ムコトヲ得ス但其共用條件ハ協議ノ上之ヲ定メ協議整ハザルトキハ内閣總理大臣及内務大臣之ヲ定ムの一條を追加したるを以て茲に初めて兩者の協定を見るに至り、四十五年六月十一日千本大宮線、丸太町線四條線の各一部、四哩六十四鎖開通したり。

軌間は四呎八吋半にして、電氣方式は複線架空式を採用し、電力は京都市水利部發電所より供給を受けたり。始め同市事業部の管理に屬せしが、後、電氣部を置き、京都市技師長大瀧鼎四郎電氣部長となれり。

第二十三節 九州水力電氣株式會社の軌道

本軌道は三部に別つ。其の一は福岡市内線。其の二は北筑線。其の三は豊後線なりとす。其の起源を釋ぬるに、明治三十九年地方の有志者麻生太吉等は、九州水力電氣株式會社を組織し、同年十一月大分縣下、山國川水力使用の許可を受け、又同縣下、大山川、三隈川

玖珠川、鳴子川等約十箇所に於ける水利使用の許可を受け、四十三年六月電氣事業許可狀を下附せられたり。而して四十五年七月博多電氣軌道株式會社と合併を契約したり。

元、博多電氣軌道株式會社は、博多馬車軌道の名稱を改め、四十三年三月動力を電氣に変更するの認可を得たるものにして、同年七月筑紫水力電氣株式會社の營業權を讓受け、又同年九月北筑軌道株式會社と合併し、遂に四十五年に至り、九州水力電氣株式會社と合併したるなり。九州水力電氣株式會社が、博多電氣軌道との合併によりて繼承したる線路は、市内線に在りては、四十四年十月二十七日の開通に係る、福岡市下洲崎町、馬場新町間二哩三十鎖。同年十一月十九日の開通に係る、馬場新町内二鎖。四十五年一月二十五日の開通に係る、豊平村、堅粕町間一哩八鎖。同年五月二十八日の開通に係る、大濱町、海岸通間十二鎖。合計四哩三十六鎖及び未成線千代町、馬場新町間五十六鎖なり。

市内線の軌間は四呎八吋半にして、電氣方式は單線架空式なれども、一部複線式の區間あり。豊後線に在りては、明治三十三年五月十日別府町、堀川茶屋町間六哩五十六鎖。三十四年十一月二十九日茶屋町口、荷揚橋間零哩十四鎖。三十五年三月三十一日南新地、荷揚橋間零哩十八鎖の開通を見たり。又北筑線の軌間は三呎にして、蒸汽動力を使用せり。其の區間は早良郡姪濱町より、糸島郡加布里間十哩三十鎖なり。資本金は千百五拾萬圓なり。

第二十四節 菊池軌道

菊池軌道は明治四十一年十一月熊本縣菊池郡隈府町城敬寛外二十名發起者となり隈府町より熊本市を経て國有鐵道上熊本停車場前に至る、延長約十六哩間に軌間二呎六吋の蒸氣軌道を計畫したるに始まり。四十二年三月三日を以て特許せられ、四十四年軌間を三呎に變更し、同年十月一日池田村より熊本市北千反畑に至る、一哩四十鎖開通したり。資本金參拾萬圓なり。

第五章 本土以外の軌道

第一節 朝鮮に於ける軌道

明治四十三年十月朝鮮總督府官制發布と共に、同鐵道局の管理に屬したる、輕便鐵道及び軌道は左の如し。

經營者	哩程	動力	經營者	哩程	動力
日韓瓦斯電氣株式會社	一三、一 <small>哩分</small>	電氣	成南及成北輕便鐵道	八八、三 <small>哩分</small>	手押
朝鮮瓦斯電氣株式會社	六、二	蒸氣	計	一〇九、〇	手押
平壤市街鐵道合資會社	一、四	手押			

明治末年に至る各軌道の沿革を述べれば左の如し。

一、京城電氣軌道

明治三十八年澁澤榮一、外十一名の發起に係り、資本金參百萬圓を以て京城に於いて瓦斯事業を營まんとし、同四十年三月韓國政府に事業經營の出願を爲し、同年六月認可を得、翌年九月會社を成立し、社名を日韓瓦斯株式會社と稱せり。是より先光武二年一月(明治三十一年)韓國政府は、米國人コーンプランの企畫に基き、京城市内及び附近に

於ける電氣鐵道電燈及び電話等の事業を經營するの目的を以て、漢城電氣鐵道會社の設立を認可し、同社は翌年五月一部の運轉を開始せり。明治四十二年日韓瓦斯株式會社は、右會社の特許による電氣鐵道事業を買收し、社名を日韓瓦斯電氣株式會社と改稱せり。(現在の社名は、京城電氣株式會社なり。)

二、釜山軌道

明治四十二年六月吉本天祥、佐藤潤象、松平正直外六十名は、資本金參百萬圓を以て瓦斯、電氣及び電氣鐵道經營の許可を得、社名を朝鮮瓦斯電氣株式會社と稱せり。右會社成立と共に釜山軌道株式會社を買收し、同年十二月釜山鎮東萊間の輕便鐵道六哩二分の營業を開始せり。

三、各手押軌道

咸南及び咸北軌道 本軌道は朝鮮軍經理部の所管に屬し、明治三十七八年戰役の交、陸軍の創設に係り、専ら軍用に供せしものにして、其の後、清津及び咸興に輸送事務所を置き、軍人軍屬竝に軍需品、軍事材料等の輸送を爲し、又、別に請負人をして同所監督の下に、一般公衆貨客の輸送を取扱はしめたり。(本軌道は、國有鐵道の開通に伴ひ、漸次撤廢し、現在に於いては、清津、羅南間十哩餘を存するに過ぎず。)

倭館軌道 明治四十四年十二月松原米吉は、敷設免許を得。翌年京釜線倭館驛より、洛東、江々岸の間零哩七分の線路を敷設し、専ら貨物輸送を營めり。

平壤市街軌道 明治三十九年八月中平壤市街軌道株式會社は、敷設許可を受け、翌年七月府内一哩四分の線路を敷設し、一般貨客の運輸を營めり。

第二節 臺灣に於ける軌道

本島の軌道は、總て人力を動力とする手押臺車のみにして、蒸氣、電氣、瓦斯を動力とするもの無し。其の設備も極めて簡易にして、内地に於ける土砂運搬に供するものと別に撰ぶ所なし。明治四十二年以前は、土木局の主管に屬せしが、同年十月交通局鐵道部に移管せられたり。

道路幅員は十五呎以上にして、車體幅員は三呎、軌條面は道路面と同一、軌間は一呎七吋半及び二呎の二種にして、軌條はI字形九磅乃至十二磅を使用す。開業軌道の數四十三、此の延長二百九十二哩六分とす。