

第一編 總論

第一章 鐵道開通前の交通状態

本邦に於ける鐵道は明治三年起工、同五年開通したる東京横濱間の鐵道を濫觴とし、爾來五十餘年社會の進運と相駢びて普及發達し、以て今日の隆盛を來したるものにして、之を昔日鐵道敷設以前に於ける交通機關の狀態と比較するときは、其の差豈霄壤の比ならんや。今其の一端を窺はんがため、徳川幕府時代より明治初葉に至る交通状態に就いて聊か其の概略を記述する所あらんとす。

徳川氏の幕府を江戸に開くや、全國の道路は江戸に向つて集注せられ、從來地方的色彩を帯べる交通系は、俄に其の面目を革め、統一せる交通系を形作るに至れり。想ふに、幕府は其の施設の初めに於て交通整備の忽諸に附す可からざるを認めたるものゝ如し。即ち道中奉行を設けて、鋭意宿驛の開發に努め、江戸日本橋を以て全國里程の元標とし、又諸國に命じて其の封内の里程を定めしめ、主要街道には三十六町毎に所謂一里塚を築き、東海中山日光奥州及び甲州の五街道は勿論、其の他の諸道にも凡そ驛傳馬所あるものには寶曆年中新に行樹を植ゑ、大に道路の改修を施し、加ふるに行人の便を圖らんが爲、諸驛の街鐘を以て時刻を報じ、街鐘なきものは晝夜香を焚き、以て時刻を報ぜしめ、其の他往還艱阻なる逢坂山には常夜燈を建つる等、大に交通上の便益を圖り、茲に道制大に革まりたる

觀あり。然れども尙五十町を一里となす地方等ありて、諸道行程の制歸一を缺きたる點なきにしもあらざりき。

幕府の施設斯くの如くなるを以て諸侯も亦、其の領内交通に留意する所あり。就中東海道は將軍家の上洛、勅使の下向、幕府の禮拜使等、上下の來往愈々頻繁なりしを以て、他の街道筋に比し發達速にして、其の他の諸街道も參觀交替の爲、三百の諸侯が歳を定めて江戸と領地との間を往復したると、將軍繼統の都度巡見使を諸國に派遣したる等に依りて、交通を發達助成するところあり。五街道の名は此の當時より起れるものにして、前記東海道、中山道、日光街道、奥州街道、甲州街道の總稱なり。殊に東海道は江戸(品川)より小田原を経て箱根を踰え、府中(靜岡)を経て宮(熱田)に出で、桑名、關、草津を経て京都に達する街道にして、傳馬所所在の驛總て五十三あり。世に之を東海道五十三次と云へり。中山道は江戸(板橋)より高崎を経て碓氷峠を踰え、追分より下諏訪に出で、洗馬、木曾、福島を経て吉田、加納(岐阜)を過ぎ、草津に至りて東海道に會する街道にして、六十七驛を置き、奥州街道は江戸(千住)より宇都宮を経て白河に至る街道にして、二十五驛を置き、甲州街道は江戸(内藤新宿)より猿橋、大月を経て笹子峠を踰え、甲府に至る街道にして、三十九驛を置き、以て人馬運送の便を圖りたり。又脇街道と稱する路線數多あれども、要するに未だ道路築造の技進まず、架橋法幼稚なりしたため、名は街道と云へども、其の實現今の如き平坦なる道路を有したるにはあらず、且、諸川多くは橋梁の設備を缺き、或は渡船に依り、甚しきに至りては渡船を

さへ禁止したりしを以て、渡渉に依りて僅に行を通ずるに過ぎざるものありき。東海道に於て渡渉したる諸川中、街道第一の難所として知られたる大井川は、渡るに橋なく、越すに舟なかりしを以て、旅人及び行李は凡て輦臺又は人肩に依りて渡され、其の不便雜沓の狀想像の外なりしは、今尙ほ古老の語り傳ふる所なり。若し夫れ風雨至り、河水の著しき増水を見るときは、忽ち川止と稱して、渡渉杜絶の厄に遇ひ、旅人、行李は徒に川を隔て、淹留十數日の久しきに及ぶこと、敢て珍しからざりしなり。

道路の不備斯くの如きものありしのみならず、更に之にも優る人爲的障礙ありしは、封建時代の弊として又止むを得ざる所なりき。即ち徳川氏の天下を治定するや、幕府は諸道輸要の地に關所を設け、旅人及び貨物の交通を取締り、殊に箱根關所の如きは、夜中一切の通行を禁じ、明六つ(午前六時)に門を開き、日没に閉ぢたるを以て急用を控ふる旅人、又は急送を要する貨物の運輸に、甚しく不便不利を感じたる、蓋し想像の外なり。

當時の運送機關を見るに、主要の街道には二里若しくは三里にして必ず宿驛の設置あり。其の稍々遠く隔りて不便を感じずる地には、官力を以て之を設け、専ら交通上の便利を圖りたり。而して之等宿驛には何れも人馬繼立所あり。諸官人の公用を帯びて旅行する場合は、其の資格に應じて定數を限り、傳馬郵夫を使用するを得しめ、制限外の荷物を携帯するものは自家の奴僕をして負擔せしむるの制度なりしを以て、宿驛に於ける業務も、始めは大に整頓するを得たりしが、奢侈贅澤の風漸く長ずるに及びて、獨り諸官人のみに

止らず、小身武士に至るまで多數の從者を伴ひ、無用の荷物を携行して儀容を壯にするの風行はれしより、遂に宿驛常備の人馬のみにては其の用命に應じ難く、漸次驛制の紊亂を見るに至れり。然るに幕府は是等制限外人馬の使用を禁止せざりしのみならず、却つて其の需要を充さんがため、東海道中山道及奥州街道の一部等交通頻繁なる地方に對しては、沿道近村に臨時の人馬を賦課するの制度を採れり。これ助郷法の起源にして、以後街道筋宿驛の附近一二里の諸村は之を定助郷と稱して、常に其の賦課を受け、五六里乃至十里内外の諸村は、之を加助郷と稱して、臨時多數の人馬を要する場合、其の課役に就かしめたり。之が爲、農民は生業の時日を失ひ、而も公定所給の賃金は實費の三分の一をも償ふに足らざりしを以て、來往頻繁の地方に在りては、其の負擔に堪へ得ず、終に一村を擧げて離散するものあり、或は課役を免れんがため、宿驛に代銀を納むるものあり、其の額少きも正租と相當り、甚しきは其の二倍に上ることありしと云へば、以て其の苛政たりしを知るに足るべし。斯くて宿驛の繼立所は此の代銀を以て人夫を傭ひ、常務に服せしめたるが、此の人夫こそ實に無頼奸譎盛に旅人を苦しめたる道中雲助なるものなりき。上述の如く官人幕吏の旅行に際しては、沿道鄉村の苦痛を顧みず、多數の人馬を使役し、騎馬又は駕籠に依りて交通せしと雖も、庶民の旅行には到底現時に於て想像する能はざる程度の不便と苦痛とを存せり。即ち庶民交通の唯一機關としては、古來只健脚に俟つのみにして、輦輿ありと雖も小數貴族の専用に屬し、騎馬ありと雖も武家の乗用に限られ、僅に駕籠又

は馱馬を以て脚の代用となせり。而も拵々たる馬背に風日雨雪に曝され、或は窮屈にして不愉快なる駕籠に終日踞坐する如き、寧ろ健脚濶歩の愉快なるに及ぶべくもあらず。畢竟駕籠馱馬は老幼婦女子の乗用に供するに過ぎざりき。加之、宿驛に於ける人馬の傭入容易ならず、又假令傭入るとするも多額の賃銀を強要せられ、或は無頼の徒に衣類財囊を奪はれ、甚しきは生命をすら失ふものありき。若し夫れ箱根八里の峻峻に疲れたる旅人が、關所の嚴しき點檢に膽を冷し、或は大井川の渡渉に難澁したる等は、古來人口に膾炙する所なり。されば當時長途の旅程に上るものは、親戚知友を會して別盃を擧げ、生別死別を兼ねる思ひを懷きつゝ、首途に上れること亦所以ありと謂ふべし。

翻つて此の時代の水運を見るに較、陸運に勝る所ありき。幕政の初期に於ては優に三四百人を容る可き大船を以て海外と相往來せしも、一度鎖國の命發布せられてより、大船巨舶は不用に歸し、且、之が建造を禁止せられたる結果、其の反動として小船に依る沿岸航運勃興するに至れり。

當時陸上の交通尙甚だ不備なりしを以て、自然水運の利便に待つ所多く、殊に江戸の地我が國の首府となるや、戸口日に殖え、商業月に榮えて全國隨一の消費地、商業地となり、各地より江戸を中心として集散する百貨夥しく、到底賃錢不廉にして運送能力の微弱なる陸運の便のみに依るべきに非らざりしより、一層沿岸航海の發達を見るに至れり。然れども時人尙地理の觀念に乏しく、隨つて邊海測量未だ行はれず、只比較的的安全なる東海中

國筋四國九州航路の一部舊來の經驗に依りて漸く航路を開かれたるのみ。其の他航路の見る可きものなかりき。乃ち幕府は航海の安全且迅速を圖らんとし、寛文十年河村瑞軒をして東北及び北海航路を開かしめたり。即ち奥州よりするものは、銚子より房總の沿岸を過ぎ、相州の海を経て江戸に達し、又出羽よりするものは、北陸山陰の海上を過ぎ、長州下の關を迂回し、瀬戸内海を過ぎ、大阪に至りて陸上げするか、然らざれば更に紀州の岬を廻航して東海に出で、遠州灘相模灘を過ぎ、江戸に入れるものにして、即ち一度船積せし貨物は之を最終の陸揚地まで直路海運に依ることを得るの便を開きたり。當時瑞軒の出羽航路を修むるや、三月酒田を解纜して其の年七月江戸に入津したりと云ふに徴する時は、此の航路に依るも尙半歲近き日子を要したるものにして、之を今日の整備せる交通状態に對比し來れば、蓋し隔世の感なき能はざる可し。江戸及び大阪の間に於ては夙に海運發達したりと雖も、其の定期航路を見るに至りしは、元和元年泉州堺の商人紀州富田より貳百五十石積の廻船を借り受け、大阪より木綿綿其他の貨物を搭載して江戸に送りたるに始まり、寛永元年以後大阪に五六の船積問屋起り、船の外圍に菱形の垣を装ひたるより一般に菱垣廻船と稱せり。其の後享保年中に至り、酒は之を別船に積込み廻漕することとなり、爾來此の酒積船を稱して樽船と云ひ、之を菱垣船と區別するに至れり。

如此沿岸航海の發達は陸上交通設備の不備を補ひて、運送上重要な機關をなせるものにして、爾後多少の盛衰ありしと雖も、嘉永年間に至るまでは特に記す可き變遷を見ず。

嘉永六年浦賀に米艦の來航せる以來鎖國主義は開國進取の國是となり、爾來漸次航海の發達を見るに至れり。明治維新後庶政漸く革まりて國運發展の基礎確立せられたると共に、我が交通界も亦一革新の機運を與へられたり。即ち廢藩置縣の實施に依り、諸侯參覲の跡を絶ちて、宿驛に於ける人馬供給の業務復昔日の觀を残さず、道中奉行の支配下に屬せし驛傳の制及び東京大阪間其の他樞要都市間に於て貨物並に信書の運送を取扱ひたる飛脚業も之を廢止して、新に民設の陸運會社をして代らしむることとなり、又明治四年十二月東海道各驛傳馬所を始め、諸道の沿道各驛に令して傳馬所及び助郷を廢し、公私一切の驛傳皆陸運會社に命ず可き旨を令達し、公事旅行と雖も一切該會社に就き相對賃錢を以て運送せしむることとなり、茲に多年沿道農民を苦め最も弊害多かりし助郷法は廢せらるゝに至れり。

斯くの如く交通の制度は昔日と革まり、且、又明治二年人力車の發明ありしに次いで、五年頃より乗合馬車の使用始まりし等に依り、旅人は著しく便益を享くるに至れり。又貨物運搬は人肩馬背の外明治初年より大八車を使用し、更に荷馬車を使用するに至れり。而して此等運搬具の改良と共に道路の改良も亦急なるを認められ、政府は各府縣に令して渡船の箇所は橋梁を架せしめ、架橋困難なる所には新に舟航を通ずる等、銳意交通機關の整備に力を盡し、茲に漸く其面目を一新するに至れり。

上來記述したる所に依りて、本邦昔時の交通状態を通觀するに、旅客の交通は貨物の輸

送に比して著しく遜色あるを免れざりし觀あり。即ち幕政時代に於て一般の旅行機關としては僅かに駕籠又は駄馬を用ふるのみにして、貴賤の別なく是等に依りて多少の便利を得たるに過ぎず。

後、人力車の發明せらるゝや、諸國の道路改善と相俟て、幾年ならずして九州東北の邊陲に迄普及し、乗合馬車の發達は共に交通の進歩を助長するに至りしも、其の效果は概して地方的交通に便したるに過ぎず。唯、東京淺草に本店を有せし萬里軒及び仙臺市に根據を置ける橋本組等が日本鐵道全通前明治廿三年まで東京青森間に定期乗合馬車を經營し、又明治廿二年東海道鐵道の全通前に於て内國通運會社を元締めとし、中間主要地に支部を置きたる客車商會が、神奈川、京都間に人力車の連絡輸送を營みたるが如き系統的方法を定めて連絡交通を策せるものありて、交通上に多少貢獻する所ありしと雖も、大局より之を見るときは未だ遠距離交通の不便を完全に除くこと能はざりき。特に水路に依る旅客交通に至りては其の不便更に甚だしきものあり。蓋し本邦は地勢上沿岸河川の航路必ずしも乏しからざりしと雖も、瀬戸内海の如き、海上靜穩なる特殊の船路若しくは諸國河川の下り船便を除きては、從來の水運は殆んど貨物の輸送に専用せられ、旅客の交通は偶々其の餘澤に浴したるに過ぎずと云ふを當れりとす。

想ふに當年に於ける道路及び交通機關の不備は、延いて一般に旅行を嫌忌せしめ、止むを得ざるものによりては、徒歩旅行の慣習に馴致せられたるため、益々交通機關の發展を

妨げたる傾あり。水運に在りても船舶の不冨、航海術の幼稚に基く危險並に航海に長時間を要する等のため、これ亦自然旅客に歓迎せられず。畢竟旅客輸送機關の發達は遠く貨物のそれに及ばざりしなり。殊に驛傳の制度の如き貨物を主とし、旅客を従とする傾向を示し、其の他飛脚業の發達、陸運會社の創立等孰れも貨物運送方法の進歩を示さざるなく、貨客遠距離交通の便否は實に同日の談にあらざりしが、一度蒸氣鐵道の傳來してより、茲に交通上一大革命を見るに至れり。

第二章 鐵道の傳來

嘉永六年六月三日(即ち西曆千八百五十三年七月八日)米國提督ペルリは戰艦數隻を率ゐて突如相州浦賀に來り、幕府に通交を求めたり。曩に徳川氏政權を掌握して以來、鎖國を國是としたるを以て、外國との交通は殆んど斷絶し、二百五十有餘年間上下擧つて泰平に馴れ、外國の刺戟絶えたるの際なりしを以て、此の要求に遇ひて幕府の驚愕上下の動搖其の極に達し、恰も外寇の來襲を受けたるものゝ如し。幕府は諸侯に命じて異變に備へしめ、幕吏は威容を修め嚴然としてペルリと會見したり。ペルリも亦示威的準備をなしつゝ、幕吏と會見し、對等の交際を求めたりと雖も、國法の禁ずる交際を啓くは事重大なるのみならず、當時將軍家慶薨じ、其喪を發せざりし際にして、國事多端の故を以て諾否の確答を與へざりしたため、ペルリは明年再び來航す可きを約し、艦隊を率ゐて上海に去り翌年即ち安政元年再び艦隊を率ゐて浦賀に來り、更に江戸灣に入り、小紫に碇泊し、前年通告したる趣意に由り和親通交の條約を結ばんと嚴重なる談判を開始したりしが、幕府は種々の故障を述べ、辛うじて談判地を横濱に移し、折衝を重ねて始めて日米和親條約を定む。所謂ペルリ神奈川條約是れなり。時に安政元年三月三日(西曆千八百五十四年三月三十一日)にして、日本の新紀元は實に此時に兆せしなり。

ペルリ第二回渡來の際將軍家に献上す可き多數の物品を持參せり。其の目錄中の首位に蒸氣車一揃とあり。此等献上品は凡て横濱に陸揚せられ、二月十日林大學頭等ペルリ以下に會見し、蒸氣車其の他の献上品を陳列せしめて之を受納し、其の運轉方を見分したり。此れ我が國へ蒸氣車傳來の初めにして英國に於ける世界最初の蒸氣鐵道たるストックトン、デヤリングトン間開通の一八二五年を距る三十年の後なり。此の蒸氣車の如何なるものなりしかは、左に摘出する亞米利加船渡來日記の一節に依り、其の一端を窺知し得べし。

亞米利加船渡來日記

二月十五日(上略)今日は異人献上物の内手重き品は不殘水揚仕候(下略)

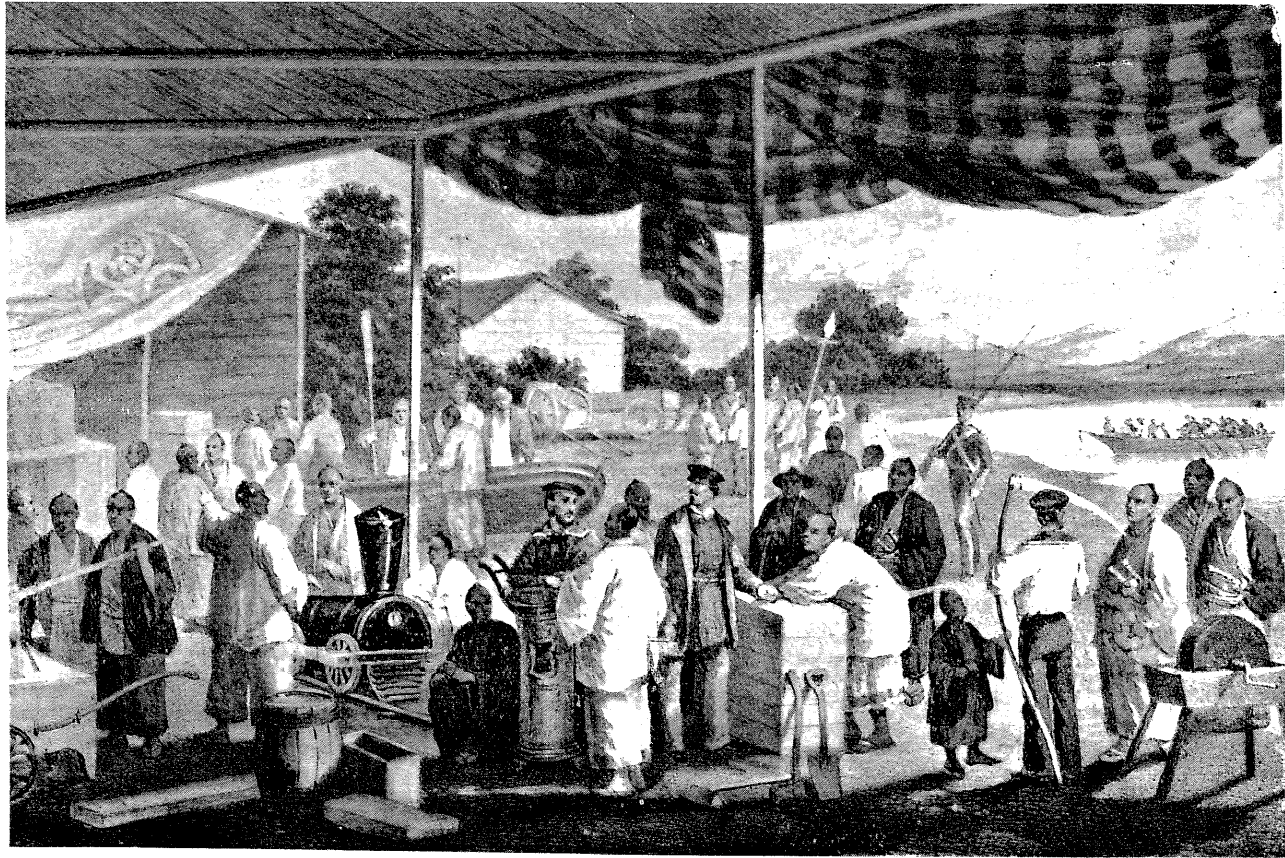
二月十六日蒸氣車雷電傳信機、右作者の異人ボットメン上陸致し、今日より組立に取掛る外異人の工匠五人、其餘手傳大勢にて、右機關興業の場所土盛等始め候。蒸氣車興業の場所は應接場裏の方に、麥畑の中に、周り六十間巾三尺計り輪の如くに地を引開き、其所へ巾二尺許りの階子を幾挺も輪の如くに埋む。右の階子の親骨の内の處伸金を張り候。車此上を廻り走りの利の爲なり。右埋む階子の内輪を少し低く致し、外輪の處を少し高く仕候。是は車彼六十間の中にて、幾度も廻り候間、少し低垂を附けねば廻る具合宜しからず。右に付斯様に六つかしく仕候。平地を行き候へば、五里六里も水盛なしに少しの高低は大勢にて推切り、飛行申候。今度は御役人方棧舗の上にて一所に

居て御覽に付輪の如く場所を作り候。扱て埋候階子の名はあめりかにてダルリと申候由、都て階子の名なり。彼國の階子甚だ面白き作方なり。丸木を挽割り親骨として、其中の處を繰抜き、段々の子位を仕込む。子位兩端の處に鐵の釘を以てクリリの如くに致して留置き、階子不用の時は左右の手にて引延候へば、親骨の繰抜の處へ子位骨收まり、親骨は凡木となる。右の階子をひろげる時はクリリの工合緩き故にぐにやつき、締のなき様に思ひ候へ共、階子は多くは庭などの地場平の處へ掛け申候故、下の方にて親骨は輕き木なり。子骨は桎木に似たる細き丸太なり。

又曰く

廿三日二月、蒸氣車組立出來第一番の車臺の上に有之候。五つの器を總じて申候へば、則連筒と申候、分に申候得ば、第一番の煙の出る物を氣管と申候。煙氣を通ずる管なり。二番の風鈴は湯の湧きたるを知る。湯湧けば鈴なるなり。三番は湯の氣を上へ吸上る物。湯氣を上へ通ぜざれば湯の勢なし。四番は知らず。五番は湯減る時水を注ぐ物なり。中の臺は連煤炭と申す火の者來り居る水火の世話する所なり。臺箱の上には木石炭を置、中は水を用意す。仕かけなし。後の車臺屋形の如きは架連路と申候。貴人の來る所仕かけなし。鐵火爐の中堅に二筋の仕切あり。中の處は火を焚き、左右は湯なり。外輪の大車に縁を引、中にぜんまい有之、熱湯の勢にてぜんまいを激す。其勢にて外の車廻る。車を逆に後へ返さんとするは火爐にねじ仕掛有之、前の氣消拔の

米國使節獻上品



氣留り、後の湯桶の蓋弛むと此より氣消通じ、逆に熱返るぜんまい逆に廻る。外輪是に復し車後へ戻るなり。鐵火爐の左右の小輪仕かけなし。大輪に隨ひ前後す(以下略)

其の後、該蒸氣車は横濱より江戸に廻送せしめ、吹上御苑に於て閣老以下檢閲して將軍の覽に供したりと雖も、當時人心未だ其の利用を解せず、寧ろ一種の興行物視し、此れを實際に應用するが如き觀念を喚起するに至らざりき。

慶應三年に至り幕府の老中小笠原壹岐守は、米國公使館書記官に對して、東京横濱間の鐵道を敷設することを約したりしも、時恰も幕府大政を奉還したるがため、該締約は終に實現せざりしと雖も、鐵道敷設の萌芽は正に此時にありたりと云ふを得べし。

既にして幕府倒れ、王政復古したりと雖も、封建割據の風尙存し、統一の實未だ擧らず。因りて政府は五條の御聖誓に基き舊弊を打破して新利を興起するを唯一の目的とし、各所の關門は一時に撤去せられ、交通居住營業の如き、皆共に自由を得て、人心活氣を呈し、士民の交通日に頻繁に趣き、交通機關の不備不便を感ずる甚だ切なるに至れり。此の時に際し會々汽船の來るありて、海路の交通先づ開けたりと雖も、當初は横濱神戸長崎及び歐米間數線の航路に過ぎず、而も皆外國船の航業に依頼したるものなり。

而して一方陸上の交通機關を見るに、人力車馬車漸く用ゐられて、地方政廳亦道路の改修に努めたる結果、數年ならずして交通機關の發展稍々見るべきものありと雖も、未だ以て汽船の快速力と海陸相應ず可きに至らざりき。

明治二年十一月、大藏卿伊達宗城、同大輔大隈重信、同少輔伊藤博文に綸旨を賜ひ資金を英國に借り、以て鐵道を敷設する等のことを擔任せしむ。これ實に本邦鐵道經營上の一紀元なり。是れより先、英國公使サー、ハーリー、パークスは屢々我當路者に勸むるに鐵道經營の事を以てせり。偶々、是歲東北及び九州地方に凶荒あり。米價非常に騰貴し、外國米を輸入して救濟するに至れり。然るに當時北陸其の他に廉價の米穀剩餘ありしも、運輸不便なるを以て、此れを運搬して此の急を救ふ能はざりき。パークス之を引證して鐵道敷設を勸告すること更に切なるものありき。

當時當路には公卿諸侯あり。未だ鐵道の實際を見聞したるものなく、隨つて其の利を知らず、甚だ疑惑を生じたりしも、英國公使の熱心なる勸告は能く之を動かし、當路者間に鐵道敷設の議を生ずるに至れり。時に政府部内に於て鐵道敷設を最も熱心に唱道せるは大隈重信、伊藤博文にして、一方には封建的割據の思想を除きて全國の人心を統一せんとし、他には産業の振興を企圖せんとし、何れにしても運輸交通の不便を除去するの急務なるを認め、熱心にはれが劃策に當りたれども、悲しいかな財政の窮乏は到底鐵道資金を得るに途無く、頗る躊躇する處ありしに、清國の税關總裁たりし英國人ホラシホ、ネルソン、レー偶々任を辭して歸國の途次本邦に立寄り、英國公使館に假寓せり。元來レーは理財の策に長じたる人にして、公使パークスと共に資金を英國に求めて鐵道敷設す可しとなし、パークスの推薦に因り大隈及び伊藤に會見したり。レーは本邦海關税を抵當とし、英

國に於て三百萬磅を起債し、之に依りて若干の鐵道を敷設せんことを勸告せり。是に於て兩卿は該事業に就いて建言する處あり。遂に勅許を得て前掲の借款鐵道敷設の公布を見るに至れり。當時の鐵道計劃は資金三百萬磅を以て、東京より横濱、京都、大阪を経て神戸に至る線路、及び枇杷湖畔より敦賀に至る線路を敷設せんとするものにして、其の内、一百萬磅の起債をレーに委託し、工師職工の備入れ、材料の購入等悉くレーに一任して、處辨せしむることの條件を以てせり。斯くてレーは直に歸國して資金募集及び人員並に諸材料等を準備し、翌三年春其の備入れたる工師長モレル到着し、東京横濱間十八哩の線路敷設工事に着手することとなりたり。

當時鐵道に對する一般の智識絶無なりしが爲、輿論の趨勢は斯かる文明の利器を以て無用視し、朝野を通じて盡く反對する有様なりき。即ち民間に於ては無用の土木を起して蒼生を塗炭に苦しましむるものなりと難ずるものあり、沿道の旅舍驛人は全く其職業を失はんことを恐るゝものあり、甚しきに至りては外債の如何なるものたるを知らず、之を以て賣國の所爲なりとなし、宜しく制裁を加ふべしと叫ぶ者あり。異論百出、物情恟々たり。又政府部内に於ても無用視するものあり、尙早論者あり、特に陸海軍部内に於て反對議論甚しかりき。時恰も政府は言論の道を開くと稱して士民の建白を許されたりしかば、鐵道の着手に就ても建白するもの多く、而も何れも其の不可を主張せざるはなし。獨り谷暢郷なる醫師あり。火輪車敷設の建議なるものを提出し、鐵道の利益を唱道せり。

當時唯一の賛成論者として當局の意を強くせしむるに多大の力ありしと云ふに徴し、如何に反對熱の盛なりしかを察知するを得べし。着手の後と雖も反對の氣焰尙ほ熄まず、高輪附近陸軍用地内に於ては、陸軍は其の測量を肯ぜず。遂に海面を埋立て線路を築造せしめたり。又以て政府部内に於ても頑強なる反對者を有したる一端を證するに足らん。

斯くの如く朝野擧りて鐵道事業に反對したりしと雖も、先見の明ある大隈、伊藤は一身の安全を顧るの違なく、斷乎として所信を曲げず、遂に能く本邦鐵道の基礎を確立せり。

其の設計豫算は固より外國人の定むる處にして、邦人の未だ之を能くする所にあらざりしと雖も、前島密の編成せる鐵道臆測論なるものは邦人の手になりし豫算の鼻祖と見るべきものなり。其の概要は十年計畫を以て東京より京都大阪に至る幹線と東京横濱間及び大阪神戸間の支線を敷設すること、其の敷設費營業費並に收入等を逐一計算したるものなりき。

鐵道敷設に當り第一の問題となりしは軌間なり、工師長モレルは當時英國専門家の所説が、軌間三呎六吋軌條重量一碼五十封度を至便とするに一致せりと云ひ、又殖民地に於いては、英本國の如く四呎八吋半の軌間は過大に失し、不經濟なりとの説多きを占めたるの時にして、當時本邦の國情としては廣軌百哩よりは狹軌百三十哩敷設する方利益なる可しと唱ふるもの多かりし爲、遂に三呎六吋を採用するに至り、爾來我が國鐵道の標準軌

間となるに至れり。斯くてレールは英國に歸り、資金を募集せしに、起債條約に些少の不備ありしたため、其の處置往々我が政府の旨に副はず。即ち當初年利一割二分を限度としたるに、實際は年九分の利息を以て公債を發行し、仲介者に於て三分の利益を壟斷せんとしたりしかば、政府は其の不利を覺り、レールとの條約を改正せんと欲し、上野景範を英吉利に遣し、當時横濱に支店を有せし在倫敦東洋銀行本店に依頼して訴訟を提起し、幸に勝訴となり、レールに委任せし一切の權限を回收し、更に鐵道に關する諸般の事務を東洋銀行に委託し、年利九分にて起債することとなし、レールには相當の金券を與へて解約の償とせり。因りて東洋銀行は倫敦本店の司事長及び横濱支店の司事等を擧げて委員となし、鐵道關係の事項を取扱はしめたり。

以上は我國鐵道傳來以後愈々敷設確定に至るまでの經路なり。

第三章 鐵道發達の大要

本邦に於ける蒸氣鐵道發達の經過を顧みるに、大凡三期に區分することを得べし。即ち明治五年政府直營の下に建設したる東京横濱間の鐵道開通以來各地に鐵道の工を起し、地方に於ては補助獎勵の策を採りて私設鐵道の新設を誘掖し、依りて以て全國に鐵道普及を企畫したる時代を第一期とし、明治二十五年鐵道敷設法發布せられ、鐵道系を企畫し、全國の鐵道布設線を豫定し、所謂鐵道網を編成し、主として政府に於て建設することとなりたる時期を第二期とし、明治三十九年鐵道國有法の發布に依り、十七私設鐵道を買收して國有を實行し、又明治四十三年輕便鐵道法の發布に依り、同鐵道の建設を獎勵して國有鐵道の普及と地方局部交通の發達確立したるを第三期とす。依りて便宜上前記の時代に分ちて我が鐵道發達の梗概を述べん。

外債一百万磅の資金を以て着手したる我が國最初の鐵道たる京濱間線路は、明治五年九月竣功し、又神戸大阪間は明治七年五月竣功、尙ほ大阪京都間線路は十年二月其の工を竣へたり。

然るに佐賀の變、西南の役等國事多端に際したるを以て、前記線路に接續すべき延長工事は一時中止するの外なかりしが、十一年起業公債發行のため財源を得たるに依り、直ち

に京都大津間延線の計畫を進め、續いて敦賀線敷設に着手し、又長濱より關ヶ原に、更に關ヶ原より大垣まで延長するを得たり。

明治十二年八月、東西兩京連絡のため、中山鐵道敷設の議を決し、先づ直江津及び武豊兩支線を起工し、該工事の進行を助けたるも、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、中途其の工を廢し、十九年七月之を變更して、東海道線敷設工事を起し、明治二十二年全く其の工を竣り、茲に東京より神戸に至る所謂東海道線の全通を見たり。又北海道に於ては同道鑛業開發及び拓殖の爲、政府は明治六年中鐵道敷設の計畫を爲したるも、國事多端にして實行の運に至らず。十一年に至り、起業公債の一部を割いて北海道經營の費途に充用し得ることとなりたるを以て、十三年一月起工し、同年十一月手宮札幌間二十哩餘を開通せしも、收支償はず、二十一年三月北有社に貸付したるが、翌二十二年八月北海道炭礦會社成立したるを以て、該既設鐵道を同社に拂下ぐるに至れり。

官設鐵道は上記の如き幾多の曲折を経て、漸次發達の緒に就きたるが、翻つて私設鐵道發達の由來を叙述せんに、明治初年華族團體に於て私設鐵道の計畫を立てしも、時機尙ほ早く成立に至らず。六年更に同團體に於て東京鐵道會社を組織し、東京青森間鐵道敷設を計畫し、其の第一期工事として上野宇都宮間の工事に着手せんとしたるも、其の後此の方針を一變し、京濱間既設鐵道の拂下を受け、之を經營することに決し、一旦官許を得たるも、之れ亦實現するに至らざりき。

超えて十四年、岩倉具視の斡旋に依り、華族團體の事業として東京青森間の鐵道建設を計畫し、日本鐵道會社の設立を見たり。是れ本邦に於ける私設鐵道の嚆矢たり。

日本鐵道會社の成立後、鐵道企業は一種流行物の觀ありて、各地に多數私設鐵道計畫せられ、夫々、本免狀の下付を得て、豫定の建設工事を遂行するに至れり。

私設鐵道の企業、此の如く隆盛に越きたるを以て、二十年五月私設鐵道條例を發布し、鐵道の出願、建設、營業等に關する規定を設け、總べて之に準據せしむることとなりたり。

以上は官設鐵道の創業より鐵道敷設法發布迄の發達概要を述べたるものなるが、同法發布前即ち二十四年度末に於ける官設鐵道の開業哩數は五百五十一哩、私設鐵道は千六百五十五哩計千七百十六哩に達せり。

前述の如く、明治初年より二十四年迄は官私鐵道の普及を圖るに急にして、補助獎勵の爲、私設鐵道は著しき發達をなしたるが、線路の延長に伴ひ、之を統一すべしとの議漸く朝野の間に唱道せらるゝに至り、遂に二十五年鐵道敷設法の發布を見たり。同法の發布に依り、政府は直ちに豫定線の測量調査を行ひ、漸次第一期線の工事に着手し、荐りに其の工事を進捗せしめたる結果、三十八年度末に於ては官設鐵道の開業哩は千四百九十五哩五十一鎖に達せり。一方私設鐵道に在りても、年々其數を増加し、二十五年以降三十八年までに免許せられたるもの百數十社の多きに達し、同年度末に於ける開業哩は總計三千二百四十七哩五十一鎖に上る。斯くの如く私設鐵道の創業以來三十八年迄に官私鐵道線

路の敷設せられたるもの四千七百四十七哩餘にして、鐵道網は漸く全國に普及するに至りたるが、其の大部分を占むる私設鐵道線路は三十七會社の支配に分屬し、運輸交通の大路上甚だしき不利ありたるを以て、全國鐵道の管理を統一し、其の機能發揮するに必要上政府は三十九年三月鐵道國有法を公布し、十七鐵道會社を買收し、茲に鐵道國有は解決を告げ、我が鐵道の發達上に一新紀元を畫するに至れり。

北海道の官設鐵道は明治二十九年起工の空知太旭川間の建設に創まり、同年制定の北海道鐵道敷設法に基き、翌年より旭川以東に敷設されたるものにして、最初は拓殖務省に屬し、後ち内務省の管理となり、三十八年四月鐵道作業局に移されたり。

政府は私設鐵道の買收後、各地に新線建設の工を起し、着々工事を進めたる爲、大正元年度末に於ける國有鐵道の延長は五千二百十七哩に達せり。

鐵道國有法の實施と共に私設鐵道の企業は一時停止の状態となりたるが、四十三年八月輕便鐵道法の公布に次ぎ、四十四年輕便鐵道補助法の發布となり、地方交通機關の發達を助長すべき目的を以て、其の建設を獎勵したるに依り、輕便鐵道は各地に勃興するに至り、大正元年度末に於ける私設鐵道延長は二百五十二哩餘、輕便鐵道は五百四十二哩餘となれり。

前述せる蒸氣鐵道の外に局部交通機關として發達せるものに、電氣鐵道、人車鐵道、馬車鐵道、發動機鐵道あり。此等諸鐵道は行政上一括して軌道と稱し、軌道條例なる法律によ

り支配せらる。元來軌道に屬する諸鐵道は公共道路上に敷設し得べきものにして、其の性質上地方經濟と最も密接の關係を有し、爲に他の蒸氣鐵道の如く統一的發達をなしたるにあらず。其の動力の如きも科學の進歩に伴ひ簡より繁に、單純より複雑に變遷し來りたる道程は蒸氣鐵道と大に其の趣を異にせり。

抑も公共道路上に軌道を敷設したる嚆矢は東京馬車鐵道にして、一部の開業をなしたるは明治十五年なりとす。

後數年其の企なかりしも、明治二十年以降に於ては漸次其數を増し、特に電氣事業の發達により、電氣鐵道の敷設を見るに至れり。

即ち明治二十六年には京都電氣鐵道會社の特許を見、以後各地に簇出して馬車人車等を驅逐し、唯一の局部交通機關となれり。

以上は明治年代に於ける我が國各種鐵道發達の大要にして、大小動脈に相當する蒸氣鐵道の發達と他の血管に相當する軌道の普及と相俟ちて、我が帝國の陸上交通系は全く面目を一新し、逐年完備の歩を進め、主要都市にして鐵道連絡を見ざるは甚だ稀なるに至れり。

第四章 鐵道行政

第一節 監督機關の變遷

明治三年三月民政部大藏兩省内に鐵道掛を置き、監督正上野景範、土木權正平、井義十郎、後希昌と改むに鐵道掛を命じ、傭英國人建築師長エドモンド・モレルをして東京横濱間の線路測量に當らしむ、之を本邦鐵道起業の濫觴とす。此の年閏十月、新に工部省を置き、鐵道掛を同省の所管に移し、四年八月之を鐵道寮と改め、工部大丞井上勝を鑛山頭兼鐵道頭に任ず。是の年九月モレル病歿後、英國人建築師長ヰキカース・ポイルを其の後任として傭せり。

明治五年六月廿七日鐵道寮職制を定め、寮内に主計、倉庫、建築、運輸、技術の六課を置き、又鐵道寮事務章程を設け、以て執務の分界を明定せり。即ち頭、權頭、各一員、助權頭、大屬、權大屬、中屬、少屬、權少屬等の職員を置き、同年七月四日鑛山頭兼鐵道頭井上勝專任鐵道頭と爲り、工部省出仕太田資政、同下村盛俊鐵道助に任ぜらる。

明治六年七月廿二日鐵道頭井上勝其の職を辭す。同日鐵道助太田資政鐵道權頭に任ぜられ、其の寮務を處辨せり。是の年十月三日鐵道寮分課處務規程を定め、各課中に分科を設け、權課長を置きて課長の職務を幫助せしむることとせり。

明治七年一月十日井上勝再び鐵道頭に任ぜられ翌二月工部卿に建議を呈し、鐵道寮を大阪堂島に移し、後十九年二月東京に復歸す、以て關西地方の鐵道工事に對し、直接監督の便を啓きたり。

明治十年一月各省の寮を廢し、同時に從來の官名を改め、奏任は大少書記官、大少技長とし、判任は一等より十等と定めらる。乃ち工部省内には鐵道、鑛山、電信、工作、燈臺、營繕、書記、會計、検査、倉庫の十局を置き、同月十九日井上勝工部少輔に任じ、鐵道局長を命ぜられ、大野誠工部大書記官に、杉實信、飯田俊徳工部少書記官に任ぜられたり。

明治十八年十二月廿二日工部省を廢し、鐵道局を内閣の直轄に移し、同月廿六日鐵道局官制を定め、其職員を長官、事務官、技監、大技長、權大技長、少技長、權少技長、屬及び技手とせり。以上述べたる如く、明治初年より同十七八年迄の間に於て、局課の改廢、職員の異動等屢次に及び、其の都度組織を改良し、業務の進捗に資益せしもの少なしとせず。然れども此の期間は鐵道作業專攻時代にして、未だ鐵道行政と認むべきもの殆んど罕なりしが、明治二十三年九月六日勅令第百九十八號を以て、鐵道局を鐵道廳と革め、之を内務大臣監督の下に置き、鐵道局長官を鐵道廳長官と改稱し、井上勝を同長官に任じ、尋いで翌十月九日鐵道廳分課規程を定め、廳内に長官、官房第一部、第二部、第三部を置き、官房事務中に、私設鐵道に關する願伺事項、私設鐵道の監督と稱する二項を設け、茲に始めて鐵道行政の端緒を開き、飯田俊徳を第一部長に、松本莊一郎を第二部長に、野田益晴を第三部長に充て、官私鐵道

の業務及び監督の任に當らしめたり。

明治二十五年七月廿一日勅令第六十八號を以て鐵道廳官制を改正し、鐵道廳を遞信大臣の所管に屬せしむ。翌廿六年三月十六日鐵道廳長官井上勝其の官職を辭し、鐵道廳部長松本莊一郎其の後を襲ひ、飯田俊徳、野田益晴鐵道廳部長を辭し、技師原口要、同仙石貢、事務官岡師民嘉、孰れも部長心得を命ぜられたり。

是の年十月卅一日勅令第百四十一號を以て遞信省官制を改正し、鐵道廳を鐵道局と改稱し、官設鐵道の敷設、保存、運輸及び歳出入豫決算、出納事務並に私設鐵道の許可及び監督に關する事項を掌理せしめ、十一月四日鐵道局に庶務、監理工務、運輸計理の五課を置き、私設鐵道に關する事項を庶務課に、官私設鐵道の工事設計、業務監督に關する事項を監理課に屬し、從來鐵道廳長官、官房の處理に屬せし事務を割き、之を庶務、監理の二課に分屬せしめたり。同月十日松本莊一郎鐵道技監兼鐵道局長に任ぜられ、仙石貢、同局監理課長に任ぜらる。時に鐵道敷設法公布せられ、鐵道の大方針定まりたりと、廿七八年の戰役終局を告げたる爲、鐵道起業熱全國に蔓布し、鐵道局に於ては之が處理監督の任務頗に膨脹し、殊に鐵道行政と作業とを混同して一局内に置くを不可とするの議起りたりとを以て、明治三十年八月十八日勅令第百六十七號を以て遞信省官制を改正し、新に鐵道作業局を置き、同日勅令第百六十八號を以て其の官制を定め、官設鐵道の建設、保存及び運輸の業務を掌理せしめ、鐵道局は鐵道の監督及び私設鐵道の免許に關する事項を限り掌理せしむ

ることゝし、茲に鐵道行政と鐵道作業とは全然其の司掌を分離するに至れり。此の日鐵道技監松本莊一郎、鐵道作業局長官兼鐵道局長に任ぜられ、増田禮作、平井晴二郎、圖師民嘉等孰れも作業局部長に任ぜられたり。十二月十八日松本莊一郎兼官を辭し、遞信次官鈴木大亮鐵道局長に兼任す。爾後三十一年より四十年即ち鐵道局廢止迄約十箇年間に鐵道局長の椅子に倚りたる人々を擧ぐれば、田健次郎、中橋徳五郎、伊藤大八、古市公威、大塚勝太郎、山之内一次なり。

明治卅六年三月十九日鐵道作業局長官松本莊一郎逝去せしに由り、翌四月一日古市公威鐵道作業局長官に任ぜられたり。

明治四十年三月十二日勅令第二十六號を以て帝國鐵道廳官制を公布し、鐵道作業局官制を廢止せり。同應は遞信大臣の管理に屬し、國有鐵道の建設保存運輸並に附帶業務を掌り、職員は總裁副總裁技監理事參事主事主事補技師書記技手を以て組織し、廳中に總務建設工務運輸計理の五部及び鐵道調査所を置き、尙ほ地方に帝國鐵道管理局を置き、以て廳務を分掌せしめ、翌四月一日北海道に北海道帝國鐵道管理局を置き、又韓國釜山に帝國鐵道廳釜山營業所を設け、其の他必要の箇所、に營業事務所、建設事務所、工場等を置き、各所管區域を定めて其の業務に従事せしめたり。

此の日平井晴二郎帝國鐵道廳總裁に任ぜられ、遞信省鐵道局長山之内一次副總裁を兼任し、其の他各部長出張所長事務所長等の任命ありたり。

明治四十一年十二月五日勅令第二百九十六號を以て鐵道院官制を公布し、同院を内閣總理大臣の直轄とし、鐵道及び軌道に關する事項並に南滿洲鐵道株式會社に關する事項を統理せしめ、尙ほ國有鐵道の作業は鐵道行政と密接の關係を有するを以て、遞信省鐵道局に屬する事項を鐵道院に併合し、以て全國鐵道の經營監督を同一機關の下に收容せり。職員は總裁技監理事參事秘書主事主事補技師書記技手を以て組織し、院内に總務部建設部運輸部計理部鐵道調査所を置き、地方に五箇所の管理局を置くものとし、東部鐵道管理局を上野に、中部鐵道管理局を新橋に、西部鐵道管理局を神戸に、九州鐵道管理局を門司に、北海道鐵道管理局を札幌に置き、其の所管事務を定めたり。

又此の日遞信大臣後藤新平鐵道院總裁に兼任し、平井晴二郎鐵道院副總裁に任ぜられ、其の他各部長管理局長等の任命ありたり。

四十二年十二月鐵道院官制を改め、朝鮮總督府所屬の鐵道を鐵道院所管に移し、韓國鐵道管理局を設置し、又總務部を監理部と改め、主事を參事に、主事補を副參事と改め、新に通譯を加へたり。

明治四十四年八月卅日遞信大臣兼鐵道院總裁後藤新平官職を辭し、内務大臣原敬鐵道院總裁に兼任す。

是より先き、明治四十四年四月六日勅令第八十六號を以て廣軌鐵道改築準備委員會官制を公布し、會長は總理大臣、副會長は鐵道院總裁を以て之に充て、委員には各關係官廳の

高等官、貴衆兩院議員及び學識經驗ある者より選舉し、明治廿年以來の宿題たる廣軌狹軌の利害得失に關し調査する所ありしが、西園寺内閣の新事業延期策の爲、四十五年一月該官制は廢止せられたり。

既記の如く、本邦鐵道は明治十七八年頃迄は建設専門の時代に屬し、殊に初年より十二年迄は一切の企圖經營を備外國人に委任したるを以て、此の期間に在りては鐵道行政として舉示すべきものなし。爾後私設鐵道保護政策の實施と鐵道敷設法の發布とに由り、官私鐵道の方針一定すると共に、行政作業の上に一層の重きを加へ、政府は臨機監督機關の組織を改良し、之に適應する方法を講じたり。尋いで鐵道國有法の公布に依り、帝國本來の國有主義茲に復興し、一國交通の大動脈たる鐵道線路を政府の一手に占有し、交通政策の上に一新生面を開くに至りたり。蓋し之が爲、自然私設鐵道に衰況を興へたるの觀ありしも、爾來軌道事業及び輕便鐵道の發起頻發し、鐵道行政は官私線相俟つて更に激増の傾向を生じたり。

前記の内地鐵道以外即ち北海道臺灣朝鮮及び樺太鐵道の管理状態を略述すべし。

北海道に於いては、運炭を主として最初開拓使の建設したるものは、後ち之を民間に拂下げて、北海道炭礦鐵道會社線の一部となれり。明治二十八年拓殖務省の設置以來は、北海道官設鐵道の敷設運轉及同道私設鐵道の監督も、北海道廳鐵道部の管理するところとなり、田邊朔郎鐵道部長たり、後ち私設鐵道の監督先づ遞信省に移り、三十八年四月北海道

官設鐵道は遞信大臣の管理監督に屬し、鐵道作業局出張所を札幌に置くことゝなれり、翌年鐵道國有の後、鐵道管理局を札幌に置き、建設事務所を旭川に設置せり。

明治廿八年四月馬關講和條約の結果、臺灣全島の我が版圖に歸するや、臨時鐵道隊附職員をして基隆新竹間線路の調査修築に従事せしめ、六月十日臺灣鐵道線區司令部を總督府内に置き、陸軍工兵大佐兒玉徳太郎を同司令官に補し、鐵道經營の衝に當らしめ、尙ほ民政局通信部中に鐵道課を置き、課中に經理運輸建築汽車測量庶務の六掛を設け、既成線の修理新設線の工事に従事せしむ。時に陸軍省に於て臨時臺灣鐵道隊を編成し、工兵大佐山根武亮を鐵道隊長に補し、渡臺せしめたるを以て、鐵道線區司令部及び鐵道課は廢止せられたり。翌廿九年五月廿九日總督府訓令を以て、民政局通信部に臨時鐵道掛を置き、臺灣に於ける私設鐵道出願の調査事務を掌理せしむ。此の時に當り政府に於ては臺灣縱貫鐵道の敷設を私設に委せんとするの議あり。尋いで東京に於ては臺灣鐵道會社の創立を企圖するものあるに至りたるを以て、臺灣鐵道隊の任務は三十年三月限り之を停止し、四月廿二日總督府民政局に於て鐵道に屬する一切の事務を承繼せり。而して東京に於ける臺灣鐵道會社は同年十一月中旬を以て成立するの計畫なりしに由り、民政局は臺灣鐵道の經營を舉げて、同私設會社に讓與するの豫定なりしも、其の成立上に故障を生じ、延期の末遂に解散の止むなきに至りたり。明治三十二年三月臨時臺灣鐵道敷設部官制及び官等俸給令を定め、同月五日總督府民政長官後藤新平を鐵道敷設部長に兼補し、長谷

川謹介を技師長に任じ、部内に總務工務計理の三課を置き、幹線及び支線の經營に當らしむ。同年十一月八日勅令第四百廿六號を以て總督府鐵道部官制を定め、民政長官後藤新平を鐵道部長に補し、長谷川謹介を技師長に任じ、十二月廿日鐵道部分課規程を設け、總務工務汽車運輸經理の五課を置く。踰えて明治三十七年十一月民政長官鐵道部長後藤新平退官し、技師長長谷川謹介を鐵道部長に補す。四十一年十一月五日長谷川謹介鐵道院技師に轉任し、同日民政長官大島久滿次鐵道部長に補せらる。四十三年八月大島久滿次退官し、内田嘉吉民政長官に任じ、鐵道部長に補せられたり。

京釜鐵道は明治卅一年九月韓國當局者と我が發起人との間に敷設契約の調印成り、翌卅二年政府に對し、特別保護請願書を提出せり。仍て政府は第十四回帝國議會に京釜鐵道速成建議案を提出し、貴衆兩院の協賛を経て卅三年九月法律第八十七號、外國に於て鐵道を敷設する帝國會社に關する件を公布せられたり。之より先き、同年二月發起人等は創立委員を選擧し、濫澤榮一を委員長に推し、會社設立に關する一切の準備を整へ、卅四年五月會社設立免許狀を受け、七月重役總會に於て濫澤榮一を取締役會長に正選し、卅六年十月京仁鐵道と合併せり。爾後京釜京義及馬山鐵道威な工を竣り、翌卅八年日露戰役終局を告ぐるや、我が政府は韓國指導の重任を帯び、半島拓殖の先驅として、先づ鐵道の統一を期し、卅九年三月法律第十八號を以て「京釜鐵道買收法」を公布し、京釜京仁線を買收すると同時に、統監府鐵道管理局を設置し、六月三日古市公威同局長官に、鐵道作業局長大

屋權平同局技師長に任せらる。九月京義馬山兩鐵道を同局の所管に移し、翌四十年六月管理局を廢して統監府鐵道廳を置き、同月十七日古市公威退官せしを以て、技師長大屋權平を同廳長官に任じたり。四十二年十二月鐵道院官制改正と共に統監府所屬の鐵道を鐵道院の所管に移し、韓國鐵道管理局を置き、同月十六日大屋權平を鐵道院技師長に任じ、朝鮮鐵道の管理局長とす。翌四十三年八月韓國を我が國に併合し、韓國の稱を廢して朝鮮と改められたるに依り、九月十二日韓國鐵道管理局を朝鮮鐵道管理局と改稱し、十月一日朝鮮總督府の設置と同時に朝鮮總督府鐵道局を置き、大屋權平を同局長官に任じ、從來鐵道院に屬したる朝鮮鐵道の經營を同局の所管に移したり。

樺太鐵道は明治卅八年日露戰役平定後直に工事を起し、四十年八月大泊豐原間廿四哩の軍用輕便鐵道を敷設し、軍需品輸送の餘力を以て一般客貨の運送を營みたりしが、四十年三月軍政を廢し、勅令第卅三號を以て樺太廳官制を公布し、廳内に長官官房及び部を置き、鐵道事務は第一部長の掌理に屬し、同廳技師三好習を鐵道事務所長とす。同年八月貨客専用營業を開き、四十三年六月普通鐵道に改築し、四十四年十二月豐原榮濱間卅二哩餘の延長工事を竣り、以て亞庭灣と東海岸とを聯絡したるを以て、運輸交通の便は言ふに及ばず、同島開發上に至大の効果を齎せり。

第二節 私設鐵道の濫觴

明治十年十月九條道孝外廿六名より成る華族團體は、東京横濱間鐵道を三百萬圓にて政府より讓受け、七箇年賦上納の契約を締結せしが、其の後經濟上の變動に由り、俄に本契約の取消を出願し、之が允許を得たるを以て、華族團體の私立結社は遂に解散の止むなきに至りたり。超えて明治十四年岩倉具視の斡旋に依り、華族團體の事業として日本鐵道會社を創設し、東京青森間鐵道の敷設を申請し、同年八月假免許狀の下付を受け、尋いで十一月十一日特許條約書の交付に接し、拂込金に對する利子補給及收入純益に對する不足額を保證するの特典を與へられたり。之れ政府が幹線敷設を民業に許したる濫觴なりとす。爾後明治十九年に至り九州山陽の兩鐵道會社亦保護政策の下に起りたるも、日本鐵道會社とは大に事情を異にする所ありしを以て、其の保證の程度及び範圍も亦隨つて其の率を低減せられたり。是より先き、明治十六年日本鐵道會社が第一回營業報告に於て年一割の配當をなしたる事實世に傳はるや、人皆私設鐵道の有利事業なることを認知し、鐵道熱頓に勃興し、廿四年末即ち鐵道敷設法發布前に於ける官私鐵道の總哩數は一千七百十六哩、内官線五百五十一哩に達し、爾後明治廿五年六月鐵道敷設法發布あり。卅九年度の始め即ち鐵道國有法實施の際に於ける官私線の總哩數は四千七百七十八哩餘、此の内私設鐵道は三千二百四十七哩餘にして、卅七會社の支配に分屬せり。されど此の内

主要線路と目せられたる十七鐵道は國有に歸したるを以て、當時殘存せし私設鐵道は各個の小會社と爲り、茲に始めて運輸系統の錯綜を一掃し、鐵道能力をして純然たる國家的活動をなさしむるに至りたり。

第三節 法規一斑

官私鐵道に關する法律令達及び諸規則等は其の數枚舉に遑あらざるを以て、茲に其中の最主要なるものを抄録し、且之が制定の要旨と其の内容の一端を叙して參考の一助とす。

鐵道略則

京濱間の工事漸く進み、運用の機幾月の間に迫りたるを以て、政府は明治五年五月鐵道略則及び鐵道犯罪罰例を發布し、乗客の心得貨物の托送方を示達せり。之れ本邦鐵道營業上始めて公にせられたる例規なりとす。即ち鐵道略則は全文二十五條より成るものにして、其の要項の主なるものを擧ぐれば、

- (1) 賃銀を拂ひ、手形を受取らざれば乗車する能はざること。
- (2) 手形の検査及び渡方のこと。
- (3) 途中ステーションにて車中に總人數を容るべき餘地なき場合は、手形番號の順序を以て乗車せしむること。
- (4) 欺偽乗車人取扱のこと。

- (5) 列車運轉中出入禁止のこと。
- (6) 痲瘡等の病人を乗車せしめざること。
- (7) 吸烟竝に婦人部屋の男子出入禁止のこと。
- (8) 酔人及び不行狀人取扱方のこと。
- (9) 鐵道の附屬品を毀損せしもの、處置及び機關車乗組を禁ずること。
- (10) 旅客の荷物紛失毀損取扱方のこと。
- (11) 高金及び大切の物品紛失毀損取扱方のこと。
- (12) 牛馬獸類の運送及び爆發質危害品運送禁止のこと。
- (13) 荷物運送賃銀取立に關すること。
- (14) 規則に従はざる者取扱方のこと等なり。

鐵道犯罪罰例 本例は全文十二條より成り、鐵道係の者其職務を怠り、旅客の危難となるべき取扱を爲したる時は百圓以内の罰金、又は一年半以内の懲役、或は禁錮に處すとのことを第一とし、凡そ旅客公衆にして鐵道略則に規定したる禁止事項に違犯せしものは十圓以上百圓以下の罰金、又は百日以上一年半以下の懲役、又は禁錮に處すとのことを定めたるものとす。

私設鐵道條例 明治十六年頃迄は私設鐵道に對する政府の方針未だ一定する所なく、隨つて之に關する法規の制定せられたるものあらざりし爲、免許の都度長文の命令書

を附する等煩に堪へざるものあり。殊に鐵道は必ずしも官設たるを要せず、幹線と雖も時宜に依りては私設を許すことあるべしとの方針確立したるを以て、茲に私設鐵道に關する一定の規準を設くるの必要を認め、明治廿年三月鐵道局長官は私設鐵道條例案及び其の細則案を具して内閣に提出し、同年五月十八日勅令第十二號を以て私設鐵道條例公布せられ、即ち私設鐵道の出願、建設營業等に關する一切の手續及び政府の鐵道買上に關する特權等、凡そ私設鐵道の出願開業に要する事項を之に網羅し、以て公私相互の取扱上に便益を與へたり。尙ほ之に附帶すべき私設鐵道條例細則は翌六月三日閣令第十六號を以て發布し、私設鐵道發起人の提出すべき線路圖面の種類及び工事方法書に記載すべき要件並に工費豫算書の様式等を指示せられたり。

鐵道敷設法 明治廿四年七月井上鐵道局長官は鐵道政略に關する議と題する一大建議書を内務大臣に提出し、帝國將來の鐵道方針即ち將來第一期に敷設すべき鐵道線路及び之に要する工費豫算額を示し、尙ほ現在の私設鐵道は之を買收して國有に歸し、以て國家的事業の本義に復せしめざるべからず。之れ我が鐵道の一大急務にして、須臾も忽諸に附するを許さざとの前提を以て、利害得失を叙する數萬言、以て政府の採納實行を促せり。該建議案は所謂時代的要求として閣議の容るゝ所と爲り、此の年十二月十四日第二回帝國議會に私設鐵道買收法案及鐵道公債法案提出せられたるも、衆議院解散の爲、決定を見ずして了りたり。

翌廿五年五月第三回帝國議會に再び同法案を提出し、之が協賛を求めたりしに、衆議院にては政府案と議員の提案とを折衷し、新に鐵道敷設法案なるものを作成せり。本案は衆議院に於ても貴族院に於ても反對の聲頗る熾烈なりしも、結局兩院の可決する所と爲り、同年六月廿一日法律第四號鐵道敷設法の公布を見るに至りたり。本法は四章十六條より成り、帝國に必要な鐵道を漸次調査し、及び敷設する爲、豫定鐵道線路を定め、工事期限を數期に區分し、之を繼續事業とし、工費は公債を募集して之に充るものとし、鐵道公債に規程なきものは整理公債條例に據るものとし、尙ほ豫定線中第一期間に實測及び敷設すべき線路を定め、第一期鐵道の成效期限を起工の年より十二箇年と定め、之が建設費を金六千萬圓と定めたり。其の外私設鐵道の處分即ち私線の買收方法及び私設會社に豫定線の敷設許可を與ふるの手續に付、鐵道會議に諮詢の事項を定めたり。

該敷設法決定發布後、次の帝國議會に之が改正案提出せられ、即ち明治廿六年以降十數回の改正を加へられしが、其の主なるものは新設線路に變更増減をする條項にして、此の他の條項に關する改正等は甚だ僅少なるを以て、茲には之を省略す。尙ほ北海道鐵道敷設法案は明治廿九年三月廿六日貴衆兩院協議會に於て之を可決し、五月十四日法律第九十三號北海道鐵道敷設法として公布せられたり。本法は全文九箇條より成るものにして、其の規定事項及び處理方法等は鐵道敷設法と大同小異にして、唯其の規模範圍の狭小なるのみ。

鐵道會議 鐵道敷設法第十五條に設定せられたる鐵道會議は、政府の諮詢に應じ、鐵道工事着手の順序及び鐵道公債の金額等を議定する一種の機關にして、敷設法公布の當日即ち二十五年六月廿一日勅令第五十一號を以て鐵道會議規則を發布し、同年十二月參謀次長陸軍中將川上操六を議長に推し、第一回鐵道會議を遞信省内に開催せり。爾來議長議員の更迭數次、明治四十五年に於ける議長は寺内正毅とす。

私設鐵道法 明治卅三年二月政府は私設鐵道法案を第十回帝國議會に提出せり。當時現行の私設鐵道條例は明治廿年の制定にして、現時の情態に相當せざるもの多く、之が爲、其の處理監督上動もすれば公私の間に疑義を生じ、隨つて時機を誤るの虞少からず。之れ此の法案を提出し、時代の趨勢に順應せしめ、斯業の發展伸張に資せんとする所以なり。而して該法案は異議なく貴衆兩院を通過し、翌三月十六日法律第六十四號を以て私設鐵道法公布せられたり。

鐵道營業法 本法も亦、前案と共に貴衆兩院の可決する所と爲り、同年三月十六日勅令第六十五號を以て鐵道營業法公布せられたり。本法制定の理由も亦、時代に後れたる現行法の不備缺點を裨補せんとするに在り。從來制定の條例等に於て鐵道營業に關する制規を設けたりと雖も、鐵道の保安及び旅客貨物の運輸等に對し、遺憾とすべきもの一にして足らず。仍て私設鐵道條例の改正に伴ひ、是等規程の不備を補ひ、以て鐵道營業を整備するの基準を定めたるものとす。要するに前者は全文九十八箇條、後者は四十五箇

條より成るものにして、共に從來の鐵道略則及び私設鐵道條例等を一層完全の域に進め旅客の待遇貨物の取扱上に一新資益を與へんとするに外ならず。故に明治五年制定の鐵道略則鐵道犯罪例及び明治廿年制定の私設鐵道條例等は總て廢止せられたり。

鐵道船舶郵便法 政府は第十四回帝國議會に鐵道船舶郵便法案を提出せり。其の提出理由の要に曰く、近來鐵道船舶に據る郵便物の遞送は著しく發展し、現に郵便物の遞送に就ては五十八會社の特約あるも、規定區々にして統一する所なし。仍て本案を提出し、之が統一を期せんとする所以なり。と。本案は卅三年二月十五日貴衆兩院の可決する所となり、翌三月十三日法律第五十六號鐵道船舶郵便法公布せられ、後大正五年三月法律第十八號を以て本法中に改正を加へ、郵便車の使用料金を更訂し、尙ほ該法違犯者に課する罰金程度及び刑名等の變更ありたり。

軍事供用令及鐵道抵當法 明治卅七年一月廿五日勅令第十二號鐵道軍事供用令を公布せられたり。之れ從來施行せし小規模輸送の成績に鑒み、且國際形勢の切迫に處する爲、大規模運用の實を擧ぐるの方針に出でたるものとす。又翌卅八年三月十三日法律第十三號鐵道抵當法を公布し、會社が抵當權を目的となす爲、鐵道財團を設くること及び抵當權設定登録に關する手續竝に鐵道財團に對する抵當權の強制執行に關する方法等を規定せり。

鐵道國有法

明治卅八年日露戰役終局を告ぐるや、運輸機關の統一は戰後經營の最

大急務なりとの聲朝野の間に起り、政府亦時機の到來を察し、明治卅九年三月卅一日法律第十七號を以て鐵道國有法を公布し、同年十月より翌四十年九月迄に十七私設鐵道の買収を了り。(朝鮮鐵道は卅九年七月買収) 茲に帝國多年の懸案たりし鐵道國有の解決を告げ、運輸交通上に一新紀元を劃するに至りぬ。

軌道條例 是より先き、明治廿三年八月廿三日法律第七十一號を以て軌道條例を公布し、本事業の許否改廢を内務大臣監督の下に置かれたり。其の要章を擧ぐれば、

- (1) 一般運輸交通の便に供する馬車鐵道其の他之に準ずべき軌道は内務大臣の特許を受け、公共道路上に敷設することを得。
- (2) 軌道敷設の爲、在來の道路を取擴め、若くは新に軌道を設くる必要あるときは、土地收用法の規程により、内閣の認可を経て之を收用することを得。

(3) 在來の道路を取擴め、又は變更新設したる軌道敷は共に道路敷に編入するものとす。踰えて四十一年遞信省官制を改正し、鐵道局掌理事項中に軌道に關する事項を加へ同日勅令二百六十六號を以て、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者は、内閣總理大臣の許可を受くべし。と規定し、尙ほ同日遞信省令第四十五號を以て軌道條例及び明治四十一年勅令第二百六十六號に依る願書は、内務遞信兩大臣宛差出すべきものと定められたり。こは從來軌道に關しては内務省の掌理に屬したるも鐵道行政と密接の關係あるを以て、遞信省が之に干與するは當然の理由なりとし、茲に此

の公布を見るに至りたるものとす。

由來現行私設鐵道法に據り、民間に於て鐵道の敷設を發起せんか、其の幹線鐵道たるも地方鐵道たるもを問はず、總べて同法に準じ、同一の取扱を受けざるべからず。故に單に一地方の交通を目的とする短距離鐵道は、之が爲、過重の負擔に苦み、其の發達を阻害せられたるもの尠からず。仍て政府に於ては明治四十三年四月廿日法律第五十七號を以て輕便鐵道法を發布し、幹線鐵道と地方鐵道との準據法規を甄別し、尙ほ本法施行の前日即ち同年八月三日輕便鐵道施行規則を發布し、免許申請書提出方起業目論見書線路豫測圖等の調製方を始め、其の他一切の手續を規定せり。

翌四十四年三月廿一日法律第十七號を以て輕便鐵道補助法の發布あり。今其の要項を擧げんに、

- (1) 輕便鐵道の毎營業年度に於ける益金が建設費に對し一箇年五分の割合に達せざる時は、政府は營業開始の日より五年を限り其の不足額を補給することを得。
- (2) 補給を受くる輕便鐵道の軌間は二呎六吋以上とす。
- (3) 補助金の年額は四十四年度に於て廿五萬圓、爾後毎年廿五萬圓を累加し、百廿五萬圓に至りて止む。
- (4) 輕便鐵道の管理者が規定の條件に違反したる時は、政府は其の補助を停止し、又は廢止することを得。

(5) 詐偽の所爲を以て補助金を受けたるときは法定の利息を附して之を償還せしむ。

本法施行後私設鐵道又は軌道にして輕便鐵道に指定を受くるもの續出し、從來の私設鐵道は漸次減少するに至れり。

第四節 鐵道教育

明治五年京濱間鐵道の開通と共に之が姉妹的業務として電信生徒養成の必要を感じ、鐵道寮職員をして電信技術の傳習に服せしむ。是れ我が鐵道に於ける教育事業の濫觴なりとす。

越えて十年五月十四日大阪停車場内に工技生養成所を設け、少書記官飯田俊徳、備外國人セルヴェイントン及びホルサムを教師とし、數學測量製圖力學土木學一斑機械學及び運輸大要等の教授を開始せり。其の際教師セルヴェイントンの提供せし工技生誘導書なるものは、我が鐵道技術者養成の根柢にして、且、當事の事情を回想するの好資料なるを以て、左に其の全文を抄録す。

工技生誘導書(譯文)

- 一、技生の階級を分つて三等と爲す。即ち第一等第二等第三等是れなり。
- 一、第一等技生は建築師所轄の工業を分つて其幾分を擔任すべし、且、其二三等生の内には若干員を建築師に附屬せしむべし。

一場所の某區域を擔當する技生は、月報を作りて其管轄の建築師に送付し、以て前月中實
 施せる工業の景況及修繕再築に就て必要と考察する所の事項を稟告すべし。建築師
 は自ら此報告の當否を査定し、之に批判を標記し、進力簿に留置くべし。

一建築師局に附屬する所の技生は、局内に於て修學するのみならず、實地の工術を修得せ
 んが爲に建築師の工業検査の行に伴ふべし。

一教科を定め、初習の概款を掲ぐる左の如し。

第一、測量の事 器具の名稱、及其用具整頓。

第二、平面測量の事 平面測量器、其用具整頓、且晴雨機、及セキスタントを以て高低を測る
 こと。

第三、繪圖素圖の事 繪圖、及素圖用の器具、平面圖を製すること。及、截線圖を製すること。
 製圖の整備。

第四、心算の事 繪圖に依て資用の物高を見積ること。工度を度ること。工度を計算す
 ること。及、工費の豫算を立てること。

第五、工業を治定する事 鐵路の中央線、及線側の幅、竝、橋梁其他の建物を治定する事。

第六、建築に用ふる資品の事 銅、鐵、木、石、磚、コンクリート、石灰、屋背用の諸品、土工、及、坭堤。

第七、物質の強弱

第八、建築の種類 磚工、石工、基礎、及、土木に係はる工業のこと。

第九、建築に用ふる補助の工業 足代、及、水堰を設爲すること。

第十、工事に關する器械の事。

第十一、線路の選擇に係はる原理、且、通常の弧道、及、傾線の按排、鐵道通常の營業、即、パラスト、
 ペルマメントウエー、レベル、ポイント、クロッシング、下水道保全、ステーションの按排等。

第十二、算術、代數、測量、及、三角法の如きも亦必ず習練すべし。

一、以上掲ぐる所の趣旨に隨ひ定期の試験を設くべし。而して此試験に依りて技生等勤
 學の如何を徴し、其上達者を擧げて階級を進むべし。且、冀ひ、且、期する所は則ち技生等
 皆其局内或は現場に在ると或は教授の際に在るとに拘らず、自己の職務に十分心思を
 注ぎ、以て工作師の職業に屬する處の技藝の認識と練熟を得んことを希望し、兼て其注
 意の施行と熟驗とに由りて政官の一科たる處の工事に於て身親ら之に負擔すべき目
 的を全うするに在るなり。

爾後、明治十五年迄に工技生養成所の課程を了へ、技術官として任用せられたる者廿四
 名に達したり。最初傭外國人に附與せし鐵道事業一切の權限を邦人の手中に回復し、自
 立自營の基礎を築きたるは、固より井上鐵道局長の措置其宜を得たるの致す所ならんも、
 亦以て此等先進技術者の與力に俟つ所多かりしことを知るべきなり。此の時に當り、我
 が教育事業漸次進歩の好況を呈し、既に工部大學校を出で、鐵道職員に聘用せらるゝ者
 多きに至りたるを以て、本養成所は十五年限り之を閉鎖し、更に廿四年十月神戸停車場構

内に電信技術傳習生養成所を設け、鐵道電機通信の技術を兼ね、同運輸掛員の養成を開始せり。其の修業期を二箇月乃至四箇月と定め、速成者の中より實地の業務に従事せしめたり。

明治卅一年三月鐵道運輸事務傳習所を新橋停車場内に置き、同年十一月より授業を始めたるに由り、從來の鐵道電信技術傳習生養成所は、翌卅二年三月限り廢止せり。該傳習所は運輸部員の養成を本義とし、之を速成科本科の二科に分ち、速成科は六箇月間、本科は一箇年間の傳習を加ふるものとし、在學中は日給拾錢を給與し、卒業後本科生は二箇年間、速成科生は一箇年間運輸部に奉職するの義務あるものとし、之に反する者は在學中の手當金及學費の半額又は全額を還納せしむることとせり。卅二年十一月鐵道運輸事務傳習所處務規程を定め、運輸部員中より職員を選任し、教授及び庶務に従事せしめたり。

斯くの如く、鐵道に於て教育を施すと同時に、民間に於ても鐵道に關する學校を興すものありき。特に岩倉鐵道學校の如き鐵道從業員養成の専門機關設置せられたるを以て、從來の鐵道運輸事務傳習所の如きは、之と對立して存在するの要なきに至りたる爲、卅七年一月限り之を廢止することゝなれり。又此の年四月鐵道電信修技生養成規則を定め、學力試験の上十六歳以上廿二歳未満の者を採用し、四箇月乃至六箇月間の教習を施せり。

明治四十年六月帝國鐵道應電信習技生養成規則を定め、營業運輸兩事務所に於て希望者を募集し、五箇月間の教習を與へたり。翌四十一年四月帝國鐵道應船員規程及び海技

修業生乗船規程を定め、官公立商船學校の學生等より修業生を募集し、其の成績の良好なる者には月額五圓以下を支給し、之が養成に努めたり。

明治四十一年七月外國人乗客取扱上の便に供する爲、帝國鐵道應運輸部に鐵道運輸從事員英語練習所を設け、其の修業期間を六箇月乃至十一箇月と定め、年齢廿五歳以下にして中學卒業若くは之と同等以上の學力を有し、現に六箇月以上鐵道に従事し、尙ほ修業後滿四箇年間鐵道に奉職するの義務を全うすべき者より之を採用するものとし、若し自己の都合に由り、所定の義務を盡さざる者は其の殘餘期間に對し、辨償金として一箇月金貳圓の割合を以て一時に之を納金せしむるものとせり。是より先き、卅八年六月汽車部工場技術見習生規則を定め、各工場に技術見習生を置き、帝國大學其他高等學校卒業又は在學中の者より採用實地修業せしめたりしが、四十二年八月更に技術見習生規則を定め、是又帝國大學卒業生及び之と同等以上の學力を有する者より採用し、見習期間を二箇年以内(見習中月額壹圓五拾錢以内給與)と定め、必要の技術を教習せり。

明治四十二年四月職工技術練習規程を定め、鐵道院にて職工を選抜し、之を東京高等工業學校に委託し、滿一年間實務に必要な技術を習得せしめたり。

此の年六月鐵道院職員中央教習所規定を定め、修業一ヶ年、業務上經營上必要なる學術技藝に關する各科目を修得せしめ、尙ほ四十四年十月同教習所内に英語科別科を置き、鐵道院職員をして公務の餘暇之を研究するの便を與へ、翌四十五年五月更に電氣科を置き、

主として電氣運用に關する學科を教授せり。
中央教習所規程發布と同時に各管理局に地方教習所を設置し、其の修業期間を六箇月と定め、職員に必要な驛務運轉保線及び機關庫事務等を始め、其の他實務に必要な各科目を教習せしめたり。

泰西列強に於ける交通状態を視察研究し、我が鐵道其の他の改良進歩に資するの目的を以て職員を海外に留學せしむるの例は、既に鐵道作業局時代に於て其の端を開きたり。即ち第一回は卅九年五月英米獨の三國に留學の技師青山與一、第二回は四十年歐米各國に留學の技師竹内秀一、同大河戸宗治、主事吉川孝一、第三回は四十一年七月歐米各國に留學の參事中川正左、技師生野團六、同秋山正八、同池田正彦なりとす。而して四十二年十月勅令第二百廿九號鐵道院外國留學生に關する件公布の後、即ち鐵道院第一回の留學生は同月歐米に派遣せられたる參事村井二郎、吉技師岡野昇、同石田太郎、同渡邊明十郎等にして爾來毎年外國留學生を派遣するの例を開かれたり。

此の他國有前に於ける日本關西山陽九州線等主なる私設鐵道會社及び朝鮮臺灣鐵道の如きは、純然たる教育機關の設備はあらずりしも、鐵道事業と密接の關係を有する電信技術生は孰れも相當機關を設けて養成したり。

第五章 鐵道國有始末

わが國鐵道國有の淵源頗る遠く、明治初年鐵道創設の際、東京横濱間及び大阪神戸間を政府自ら起工して、茲に鐵道國有の基礎を置けり。降りて明治五年工部省は左記の伺定を爲し、明かに鐵道國有の主義を掲揚したり。

鐵道會社取扱之儀に付伺

國勢開化に進歩し、人心鐵道の便を曉り、現在鐵道建築の爲め已に會社を結べる西京會社を始め、其他會社願出の者比々有之、然るに西洋各國に於て、從來電線鐵道の儀は人民に相任せ、會社持にて仕來り候得共、人事を便にするは固より、國民保護筋にて會社持にては種々差支へ有之、到底政府持に無之ては不相叶儀に付き、近來英佛米等専ら買上の議差起り、既に英國に於ては從前會社持の電線を莫大の償金を以て買上候趣に候。
御國內の儀は今日より創始の義にて、一旦人民に渡候て又買上候様の儀にては不體裁に付、幸ひ使節も當時洋行中に候得ば、夫是參考歸朝の上見込可申立候得共、夫迄の處鐵道の儀は大段の費用に候得ば、方今御費用多端の折柄、夫々御行届も不被爲在儀と被存候。依之今後願出候會社金を當者に於て年七朱の利附にて借上げ、建築致し、追て竣功開業に至り候節は、運輸入金の内より七朱の利並に運輸修補其外一切諸費を引き去り、

全く利益金三分の一を右會社へ被下置候事に致度、尤二十箇年後は當省都合に因り元金悉皆下げ渡候節は、會社に於て右鐵道に聊關係無之事に定約致置候は、全く會社金を借上げ政府に建築致儀にて他日御評議に因り、如何様にも取計出來可申、御時節柄適宜の儀と被存候。右に付諸手續等の儀は追々取調べ差出し可申候得共、先見込の大意相伺候也。

壬申九月十八日

工部少輔 山 尾 庸 三

正 院 御 中

追て利益金半方被下置度趣申聞候會社も有之候に付、時宜に因り右様取計候儀も可有之、此段前以申上置候也。

書面の趣、可爲伺之通候條、官民約束之際、將來の弊害無之様方法相設、手續規則等巨細取調尙可伺出事。

壬申十月十四日

正院
之印

斯くの如く、我が國鐵道創設の際已に鐵道國有の方針を定めたるも、爾來政府の財政窮乏して豫定線路の敷設も困難となり、因つて一方私設鐵道の敷設を奨励し、京濱間鐵道の如きは一旦東京鐵道會社に拂下げの契約をなしたるも、會社の解散に依り、該契約は消滅に歸し、私設鐵道の興起は容易ならざりしが、漸く十四年に至り、日本鐵道會社創立せられたり。當時同鐵道の敷設を許可するに當りても、其の特許條約書中に左記の條件を附し、

鐵道國有の方針を明かにしたり。

第二十七條 此特許條約の期限は明治十五年一月より向九十九箇年とす。但、滿五十年箇年經過の後は政府に於て何時にても鐵道及第三十條に掲ぐる附屬物を買上ぐるの權あるものとす。

第二十八條 第二十七條の場合に於ては、日本鐵道會社に於て、興業のため發行せし株券の時價相當を以て買上げの價格となすべし。

第二十九條 前條買上げの場合には、前五箇年間に於て諸般の修理を怠ることあらば、政府は會社に之を修理せしめ、引渡の時に於て完全の有様を望むの權あり。若し會社に於て政府より指定する修理を怠り、或は其の方法を違ふ時は、政府自ら之を修理して會社の取入金より其の經費を支辨せしむべし。

第三十條 第二十七條の場合に於ては、鐵道倉庫停車場及び之に屬する土地、其他鐵道の營業に必要な鐵道附屬の家屋諸器具は鐵道と共に一切之を引渡すべきものとす。

日本鐵道創立後に於ける我が鐵道界は、官私相並びて發達し、漸次國內に普及するを得たりしが、運輸交通の大局上統一の議漸く朝野に論議せらるゝに至り、明治二十四年第一次松方内閣は第二帝國議會へ私設鐵道買収法案及び鐵道公債法案を提出したり。

松方内閣が此の兩案を携げて議會に臨むや、あらゆる努力を以て其の通過に努めたり

しも議會の反對又頗る激烈なるものあり、遂に衆議院の特別委員會は是を否決し、本會議に於ては殆んど問題とならずして葬り去られたり。

斯く鐵道買収法案は特別委員會にて否定され、次いで議會は解散せられたるを以て、鐵道公債法案は決議を見るに至らざりき。然るに政府は翌二十五年五月の第三帝國議會に再び是を提出したり。而も其の法案は前議會のそれと全く同一のものなりしが、衆議院も亦是を審議するに方りて同一の委員十八名に附托したり。宛かも此の時議員側よりも鐵道に關する議案を提出するものあり。即ち鐵道敷設法案及び鐵道擴張法案之なり。於是委員會は慎重審議國家百年の大計として之を迎へ、委員會を開くこと前後五回、五月二十七日政府の二法案と議員提出案とを一括して鐵道敷設法と改稱し、貴族院も亦之に協賛し、以て現行鐵道敷設法の成立を見たり。即ち松方内閣の國有法案は遂に鐵道敷設法となりて現はれたるなり。

鐵道國有の計畫は一度此の如き失敗の歴史を作れり。其の後暫く議會の問題ともならず、民設鐵道は益々國內に延長せられ、其の隆盛なること官設鐵道を凌ぐの狀態に在りしが、此間にありて陸軍部内に於ては國有主義を喧傳するもの少からざりき。斯くて暫く其影を潜めたりし國有案も、遂に三十二年に至りて再び議會に提出せらるゝに至れり。即ち明治三十二年二月第十三回帝國議會の衆議院は、院議を以て左記の如く政府に建議せり。

鐵道は國家最要の交通機關にして、其經營管理を統一するが爲めには之を國有に歸するを要す。歐洲諸邦實例の示す所なり。依つて全國幹線の私設に係るものは、時機を圖り之を買収し、其豫定線の未設に係るものは着手完成し、以て鐵道國有の實を擧ぐるの道を講ぜざる可からず。茲に本院は政府に於て適當の法案を定め、議會に提出せられん事を望む。依て建議す。

而して右建議案は二月九日の日程に上りたるが、尙早有害の論なきにあらざりしも、結局百二十七票に對する百四十五票の多數を以て、是が通過を見たり。

此に於て、政府は明治三十二年二月二十二日勅令第四十三號を以て鐵道國有調査會規則を發布し、調査會を組織し、私設鐵道買収に關する調査を命じたり。

該調査會は芳川遞信大臣を會長とし、朝野人士を網羅して委員と爲し、買収すべき線路買収の時機、金額、其他事項に就て調査し、慎重審議の結果、遂に三十三年二月七日鐵道國有法案及び私設鐵道買収法案を調査會長より山縣内閣總理大臣に答申せり。

政府は此の答申に依る鐵道國有法案及び私設鐵道買収法案を決定し、之を三十二年第十四回帝國議會に提出せしが、衆議院に於て特別委員に付託せられたる儘、何等の議決をなすに至らず、議會終了を告げたるため、又々未解決の儘に残されたり。

爾來數年間議會の問題とならざりしが、明治三十七年の末より三十八年の首に涉り、大浦遞信大臣は田次官と議し、鐵道國有の方案を具して關係閣僚に協議する所あり。閣僚

皆國有の主旨を可とすれども、財政の關係調査未だ成らざるの故を以て、之を決定するに至らず。是に於て次回の帝國議會に提出すべき計畫を立て、當期の議會閉會と共に特に調査委員を設け、専ら調査に従事し、左記鐵道國有の趣旨概要並に私設鐵道買収調査要項を撰したり。

鐵道國有の趣旨概要

鐵道は一般交通の用に供するものにして、其の性質道路と異ならず。故に其の管理經營は之を私業に委せず、國家自ら之を掌理せざるべからざるは蓋し多言を要せず。然るに一國財政の關係上、或は創業の沿革上往々之が私設を特許する場合ありと雖も、政府は常に其の監督を嚴にし、其の利用の公益と背馳なき事を期せり。然れ共私設鐵道は其の目的専ら營利にあり。而して營利的事業と公益とは、動もすれば即ち相乖離せんとするは勢免るべからざるの數にして、特に鐵道事業の如き、其の性質獨占的にして公益との關係極めて密接せるものに在りては、政府の監督如何に周到なりと雖も、之に依り公益保護の完全を期する事容易ならざるは、經驗あるもの、齊しく認むる所なり。故に歐洲各國に於ける鐵道政策は、漸次私設鐵道を收用して、之を政府の直營管理に移すの傾向あり。

我が國に於ては明治維新當初に於て、既に國有主義を以て我が鐵道政策と定め、現在官設東海道線中の京濱及び京神間の如き、維新當初に於て既に政府自ら之を起工し、茲に我が鐵道國有の基礎を置き、爾來官設鐵道の延長に付繼續施設する所あり。然れども鐵道の普及は經濟上及び軍事上一日も猶豫すべからざる急務にして、而して政府財政の状態は盡く之を速成する事能はざるの事情あり。是に於て乎私設鐵道條例の發布あり。之に依つて私設特許の規準を示し、併せて將來に於て之を國有に統一するの主義を確定せり。

而して鐵道敷設法に至りて益々國有の緊急なる事を認め、其の第一條に於て「政府は帝國に必要なる鐵道を完成する爲、漸次豫定の線路を調査し、及び敷設すと規定し、而して「既成私設鐵道の處分に關しては其第十一條に於て既成私設鐵道にして第二條に依り敷設すべき線路の爲、買収の必要ありと認むるものは、政府は其會社と協議の上價格を豫定し、帝國議會の協賛を求む可し」と規定し、以て將來政府の統一管理の下に完全なる鐵道網を構成す可き趣旨を明示せり。然れども我が鐵道系路の状態を見る時は、官設私設互に錯綜併立し、特に我が鐵道系路中主要の幹線にして二三の私設會社に分屬するが如き、又は政府の管理する鐵道にして私設鐵道中間に介在し、數十乃至數百哩を隔つるものあるが如き、實例に乏しからざるは固より一時の變態にして、既に之が整理の期は豫定せられたるものありと雖も、私設鐵道法の規定に依れば、其の期尚ほ遙にして空しく其の日の至るを俟つは、我が鐵道政策上遺憾固に尠からず。是に於て乎、去る三十二年中政府は鐵道國有調査會を設け、私設鐵道買収のことを審議せしめ、而して調査

會は鐵道國有法及び鐵道買收法の二法案を具し、政府に復申する所ありしも、此の二法案は帝國議會の協賛を経るに至らずして遂に已みたり。爾來鐵道買收の事時に朝野に唱道せられざるにあらずと雖も、今尙ほ實行に至らず。是れ深く遺憾とする所なり。抑も全國鐵道を政府の管理に統一することの、交通上軍事上及び經濟上に至大の利益あることは世上既に定論の存するあり。又更に呶々を要せずと雖も、國有統一の爲、其の效果直に顯然たるものを擧ぐれば左の如し。

一、運輸の疏通

統一の結果は著しく運輸の疏通を來し、苟も鐵軌の連續せる以上、全國到る所自由に直通列車を往復せしむる事を得。

運賃も又一定の率に依る事を得べく、随つて毫も煩冗なる手數及び繁雜なる計算を要せざることとなり、貨物旅客運送の便、一層其の度を高むるに依り、鐵道收入の増加となり、殊に生産力發達上大に誘導となるの利便あり。

一、運賃の低減

遠距離に於ける貨物乗客の運賃は、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がし、國富の増進に向つて偉大なる効果を與ふべし。

一、設備の整齊

現在各鐵道に屬する異式の車輛及び各種材料の統一に依り、各線共通使用上の利便を

來し、將來運輸經營上便益を得ること鮮少ならず。

鐵道經理上に影響す可き利便概要を示せば左の如し。

一、總係費の節減

全國三十二會社の重役及び庶務會計員に對する俸給及び諸給の如き會社の總係費に屬する經費は、當然全數の三分の二を減じ得べし。

二、運輸費の節約

鐵道統一の結果として各鐵道間に於ける連帶賃金の精算事務は、全く之を省略し得べし。

三、設備上の節約

現在各鐵道に一箇乃至數箇所の設備を要する工場は、鐵道統一の後は各線路方面必要の場所を取纏め得るを以て、經濟上利便を増進すること少からず。

四、貯藏品の節約

現在鐵道に要する貯藏物品は、凡そ其數量を半減することを得べく、随つて現時の倉庫も亦其數を減ずることを得べし。

五、運輸上の利便

車輛の配給は統一の結果として大に其の便を増し、各線の繁閑に應じ、交互流用上遺憾なきを得べく、且、豫備車輛の如きも其の數を省減する事を得、随つて運搬力に於て一割

乃至二割の増加を來すべし。

以上汎説するが如く、國有統一の直接の結果として、經費に於ては約百二十五萬圓を節約し得べく、而して運輸の疏通運搬力の増加、設備の整齊、及び運賃の低減に因り、公衆の享くる利益頗る大なるものあるべきが故に、出來得る限り速に之を斷行して、我が鐵道政策の本旨を貫徹する事を以て經世の要務とす。而して其の必要を感ずる事今日より切なるはなく、其の機會を得たる事亦今日より好きはなし。

鐵道國有の主旨は右の如し、尙私設鐵道買收調査要項を次に示す。

- 〔一〕買收方法
- 〔二〕買收すべき線路
- 〔三〕買收の價格
- 〔四〕社債借入金資産等の處分
- 〔五〕線路の現況
- 〔六〕未成工事
- 〔七〕建設規定により改築を要する工事
- 〔八〕事業の將來
- 〔九〕買收の時期
- 〔一〇〕財源
- 〔一一〕事業授受の手續
- 〔一二〕事業管理の方法
- 〔一三〕社職員の處分

該委員の調査を了したる事項は、其の時々討議を経て之を成案となし、其の間大臣次官以下屢々財政當局者と會同して意見の一致を圖り、三十八年十一月三十日に至り、遞信大臣は總理大臣大藏大臣陸軍大臣と會議の末、茲に鐵道國有の大體を決し、十二月五日覺書を以て閣批内定を経たり。次いで十二月十七日を以て調査委員を設け、調査事項を分擔せしめ、其の完成を期したり。

斯くて十二月二十二日に至り、鐵道國有法案竝に鐵道國有の趣旨概要、買收價格に關す

る調書、買收公債償還に關する調書を具し、正式に閣議を稟請したり。此の間、前記分擔諸委員は夙夜勉勵事に従ひ、翌三十九年一月初旬迄に悉皆所定事項の調査を了したりしも、同月七日内閣更迭したるを以て、是等調査の結果は成案となすに至らざりき。

然るに後繼西園寺内閣に於ても亦鐵道の國有統一を以て戰後經營に關くべからざる要務と認め、山縣遞信大臣は仲小路次官を初め、前調査に従事したる諸官を屢々會同し、従前調査の結果を検討して之を取捨整理し、同年二月十七日を以て鐵道國有法案、鐵道國有の趣旨概要竝に鐵道買收見込價格表、鐵道買收に要する公債償還年限計算表等を具し、閣議を稟請せり。閣議に於ては之に多少の修正を加へて定案となし、三月三日を以て之を衆議院に提出したり。

鐵道國有法案提出の理由書に曰く、

「鐵道は國家自ら經營すべきものにして、從來之が私設を特許せしは、交通政策上機宜の措置たるに外ならず。今や國家經濟の一大發展を計るべきの時機に際し、全國鐵道の管理を統一し、之が機能を發揮し、軍事上及び經濟上遺憾なきを期するは、刻下の急務なりと認む。是れ本案を提出する所以なり」と。

幾度か現はれ、幾度か失敗の歴史を繰り返すに過ぎざりし鐵道國有は、前述の如く明治三十九年西園寺内閣が第二十二議會に臨むに方り、突如として現はれ、突如として決定を見たり。即ち世人の是を知りてより正式に議會の問題となりしまで、僅々六七日を出で

ず。その衆議院より更に貴族院に回付せられ、貴族院が是を修正可決して案全く確定するに至れるまで、僅かに一ヶ月に足らざりき。

先是世人は未だ西園寺内閣に鐵道國有案提出の意ありしを知らず。其の初めて是を噂にし、多少の疑惑を抱くに至りしは二月廿七八日の交とす。此の時、外相加藤高明の辭職するに方り、事の係りて鐵道國有問題に存する事を知りて、世人は初めて其の意外なるを喫驚したりき。外相辭職後數日三月一日に至り、西園寺首相は重なる政友會員を招きて國有案の内容を示す所あり。同日時を別にして有力なる實業家を招待し、また是を示し、その賛成を得んと努めたりき。

斯くて三月六日國有案は愈々衆議院の日程に上り、西園寺首相の演說二三の質疑應答の末、四十五名の特別委員を選擧して、是が審査を付託したり。而して政府は別に京釜鐵道買収法案をも提出し、該法案は國有法案の次ぎの日程に上れるが、是も國有法特別委員四十五名の審査に託する事となりき。

委員會は九日より開會したるが、質問應答賛否甚だ旺んなるものあり。斯くて委員會は會合を重ねること四回、十五日に至りて終り、採決の結果、十四名に對する二十九名の多數を以て、京釜鐵道買収法案を併せ、原案をその儘可決したり。

翌十六日は鐵道國有案が本會議に上りたるの日なり。先づ委員長より委員會に於ける經過を報告するところあり、次に賛否兩派の代表演說あり。討論終結、投票の結果は第

二讀會を開くべしとするもの二百四十三名、開くべからずとするもの百九名、即ち國有案の衆議院に於ける運命は茲に決したるなり。

次いで京釜鐵道買収案は何等の異議なくして通過したりき。斯くの如く、衆議院の第一難關は兎も角通過したるが、更に貴族院の第二難關あり。貴族院に於ける反對の聲は衆議院のそれよりも盛なるものありき。即ち三月十九日貴族院鐵道國有案第一讀會開かるるや、西園寺首相は衆議院に於けるそれと略同一の演說をなしたるが、是に對し質問續出し、結局委員二十五名を擧げて是が審査をなすことゝなれり。

委員會は翌二十日より開始せられ、爾來審議を重ねること五回、案は十六名對八名の多數を以て其大體を決することゝなれり。然るに逐條の審議に入るに及びて修正意見を提出せられたるが爲、更に修正委員七名を選び、修正案を作製するに至りたり。修正の要點を擧ぐれば左の如し。

- 一、公債の發行に餘裕を與へて成るべく、經濟界の動搖を少からしめん爲、原案第二條の買収期限明治三十九年より四十四年までとあるを四十八年迄に延長すること。
- 二、買収すべき鐵道は重に鐵道敷設法の豫定に屬する線路に採り、原案の三十二會社を十七會社、川越、成田、東武、上武、豆相、水戸、中越、豊川、尾西、近江、南海、高野、江南、中國、博多、灣を除きと改め、且つ買収すべき各會社は他の私設鐵道と合併し、又は之を買収するを得ざるの規定を設けたること。

三、原案第九條の審査委員の決定を終局とするを改めて、其の決定に不服あるものに訴願を許すこととし、私権を保護したること。

四、鐵道公債交付期を改めて、原案買收の日より三箇年以内とあるを五箇年以内とし、公債増發の結果を緩和する方法を執り、且つ買收後公債證書の交付を了るまでに要する清算人の職務に關する會社の費用は、政府にて支辨せしむることゝ定めたること。

斯くて三月二十七日貴族院は鐵國案の第一讀會を開議したり。

委員長より委員會の経過報告をなし、次いで賛否兩派の演説あり。結局六十二名に對する三百五十名の多數を以て修正案を可決したり。

該修正案は即日衆議院に回付したるが賛否兩派激論の末結局修正案を可決し、茲に鐵道國有案兩院を通過せり。

因りて明治三十九年三月三十日法律第十七號を以て鐵道國有法を公布せられ、京釜鐵道買收法も同日法律第十八號を以て發布せられたり。鐵道國有法の全文左の如し。

鐵道國有法

第一條 一般運送の用に供する鐵道は總て國の所有とす。但し一地方の交通を目的とする鐵道は此の限りにあらず。

第二條 政府は明治三十九年より明治四十八年迄の間に於て本法の規定に依り、左に掲ぐる私設鐵道株式會社所屬の鐵道を買收すべし。

- 一、北海道炭礦鐵道株式會社。 一、北海道鐵道株式會社。 一、日本鐵道株式會社。
- 一、岩越鐵道株式會社。 一、北越鐵道株式會社。 一、甲武鐵道株式會社。
- 一、總武鐵道株式會社。 一、房總鐵道株式會社。 一、七尾鐵道株式會社。
- 一、關西鐵道株式會社。 一、參宮鐵道株式會社。 一、京都鐵道株式會社。
- 一、西成鐵道株式會社。 一、阪鶴鐵道株式會社。 一、山陽鐵道株式會社。
- 一、徳島鐵道株式會社。 一、九州鐵道株式會社。

前項に掲げたる各會社は、他の私設鐵道株式會社と合併し、又は他の私設鐵道株式會社の鐵道を買收することを得ず。

第三條 前條に掲げたる各鐵道買收の期日は、政府に於て之を指定す。

第四條 政府は兼業に屬するものを除くの外、買收の日に於て會社の現に有する權利義務を承繼す。但し會社の株主に對する權利義務拂込株金の支出殘額並に收益勘定積立金勘定及雜勘定に屬するものは此限に在らず。

第五條 買收價格は、左に掲ぐるものとす。

一、會社の明治三十五年後半期乃至明治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。

二、貯藏物品の實費を時價に依り公債券面金額に換算したる金額。但し借入金を以て

購入したるものを除く。

前項第一號に於て益金と稱するは營業收入より營業費賞與金及收益勘定以外の諸勘定より生じたる利息を控除したるものを謂ひ、益金の平均割合と稱するは明治三十五年後半期乃至明治三十八年前半期の每營業年度に於ける建設費合計を以て同期間に於ける益金の合計を除したるもの、二倍を謂ふ。

第六條 借入金は建設費に使用したるものに限り、時價に依り公債券面金額に換算し、買收價より之を控除す。

會社が鐵道及附屬物件の補修を爲さず、又は鐵道建設規程に依り期限内に改築若くは改造を爲さざる場合に於ては、其補修改築又は改造に要する金額は前項の例により買收價格より之を控除す。

第七條 資本勘定に屬する支出は借入金を以てしたるものを除くの外、順次に建設費及貯藏物品に對し、之に爲したるものと看做す。

借入金 of 支出は前項の支出の後に之を爲したるものと看做す。

第八條 會社が明治三十八年前半期の營業年度末に於て、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、又は第五條第一項第一號の金額が鐵道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第五條第一項第一號金額に代ふ。

第九條 左に掲ぐる場合に於ては、政府は審査委員をして決定をなさしむべし。

一、權利義務の承繼に關し又は計算に關し會社に於て異議あるとき。

二、前條の場合に於て協定調はざるとき。

審査委員の決定に對し不服あるときは、會社は主務大臣に訴願を爲すことを得。

審査委員に關する規定は勅令を以て之を定む。

第十條 買收の執行は審査委員の審査中と雖之を停止せず。

第十一條 會社が買收に因りて解散したるときは、主務大臣は解散の登記を登記所に囑託すべし。

第十二條 買收代價は、買收の日より五箇年以内に於て券面金額に依り、五分利附公債證書を以て之を交付す。但し五拾圓未満の端數は之を五拾圓とす。

會社殘餘財産の分配は前項公債證書を以てす。

買收後公債證書の交付を終る迄に要する清算人の職務に關する會社の費用は、命令の定むる所に依り政府之を支辨す。

第十三條 政府は買收の日より公債證書交付の日に至る迄、買收價額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べし。

前項に依り交付したる金額は清算中と雖、主務大臣の認可を受け、之を株主に配當することを得。

第十四條 政府は鐵道買收の執行に必要な額を限度とし、公債を發行す。

第十五條 政府は前條に依り、發行したる公債、及第四條に依り、承繼したる債務の整理に必要な額を限度とし、公債を發行することを得。

前項の場合に於て、利率、募集の方法、規約、据置年限、及償還年限は命令を以て之を定む。

第十六條 前二條の公債に關しては本法に別段の規定あるものを除くの外、整理公債條例を適用す。

第十七條 第五條第一項第二號及第六條に規定したる公債時價は、買收期日前六箇月間に於ける帝國五分利公債の平均相場に依る。

前項平均相場は日本銀行の證明に依り、政府之を定む。

第十八條 買收を受くべき會社が兼業を營む場合に於ては、其の兼業に屬する資産を合せて買收することを得。

前項の場合に於て買收價格は協定に依る。

第九條乃至第十六條の規定は本條の場合に之を準用す。

附 則

第二條に掲ぐる會社の本法發布以後に於ける貯藏物品の購入、建設費の増減及債務の負擔に付ては、主務大臣の認可を受くべし。

前項の認可を受けざるものに付ては、政府之を承繼せず。但し、政府は其の額を査定し、

又は相當の補償を徴して之を承繼することを得。

右國有法の執行機關として三十九年五月二十三日勅令第十七號を以て臨時鐵道國有準備局官制公布され、六月一日同局を遞信省内に設置し、遞信大臣之を管理し、鐵道國有に關する一切の事務を掌理せしめ、著々買收に關する諸般の調査を進めたり。左に其の概要を記す。

〔鐵道買收の順序及期日〕

鐵道國有法の規定に於ては、十七會社所屬鐵道の買收の時期は十箇年の長期に亘れりと雖、買收の遅延は財政上の損失を來し、且、交通運輸の發達を阻礙すべきを慮り、速に之を買收するに決し、三十九年七月二十一日を以て買收の第一期として左記諸鐵道を指定したり。

鐵道名	買收期日	鐵道名	買收期日
北海道炭礦 日本	三十九年十月一日	山陽 西成	三十九年十二月一日
甲武 岩越	三十九年十一月一日		

越えて翌四十年四月四日、買收の第二期として左記諸鐵道を指定し、以て所定鐵道全部の買收を了したり。

鐵道名	買收期日	鐵道名	買收期日
九州 北海道	四十年七月一日	總武 房總 七尾 德島	四十年九月一日
京都 阪鶴 北越	四十年八月一日	關 西 參 宮	四十年十月一日

〔實地の調査及び整理竝に鐵道國有法第六條に依る補修及び改築改造費〕

鐵道買收價格の正確なる計算と鐵道及び附屬物件其の他の確實、且、圓滿なる引繼とを期せんが爲、實地に就き鐵道及び附屬物件其の他の事項を精査し、其の修理又は整理を要するものは、勉めて買收期日まで相當處理せしむる等、之等の事項に關する一切の狀況を明らかにするため、(一)線路其の他土地竝に建物車輛及び工場、(二)物品の整理、(三)運輸運轉(四)會計等に關し之が調査標準を定め、漸次實地の調査をなしたり。

而して線路其の他の土地竝に建物車輛及び工場の補修、又は改築改造をなさしむるものは、之を會社に通達して買收期日迄に之を終了せしめ、若し期日に至り終了を告ぐる能はざるものあるときは、殘部に對する豫算を徴し、査閱確定し、其の費額を買收價額より控除する事となし、且、又、會社が買收當日までに補修又は改築改造をなさざりしものと雖も、買收後に於て之を完全なる状態に復し、之を引繼せん事を希望するときは、其の工事を會社に於て負擔施行する場合は、勿論之を許し、便宜上政府に工事を委託せんとする場合に於ても亦之を許容し、其の實費を會社より徵收する事とせり。

〔引繼〕

鐵道買收價額計算の基礎を定め、鐵道及び事務の完全、且、圓滿なる引繼を了せんには、鐵道國有法に依り、買收の日に於て、當然政府に承繼せらるゝ權利義務を現實に確定し、此等權利義務の目的物及び證書類の授受を爲し、且、當然該會社と政府との間に於て買收の日前後に於ける運輸上其の他の繼續收入又は支出を相當分割する事を要し、又、當然承繼すべきものにあらずるも、鐵道經營上必要なりと認むる事物は、之を引繼ぎ、尙ほ鐵道職員引繼をもなすため、鐵道契約債務及び職員に關し、各詳細なる引繼の準則を定めたり。

一、線路總哩數 三千四哩

開業線 二千八百二十三哩九鎖
 未開業線 百八十哩七十一鎖
 一、車輛の總數 二萬五千六十九輛

機關車 千百十八輛
 客車 三千百一輛
 貨車 二萬八百五十輛

一、契約

届出契約總件數

一萬七百八十八件

内譯

種別	鐵道に關するもの	兼業に關するもの	小計
承繼	六,〇四二	二〇	六,〇六二
一部修正ノ上承繼	四,〇〇〇	五一	四,〇五一
不承繼	六七一	四	六七五
合計	一〇,七二三	七五	一〇,七八八

一、債務

一金三千三百六拾六萬四千四百六拾八圓五拾錢二厘 承繼總額

内

金三千三百四拾萬二千四百六拾八圓五拾錢二厘 鐵道所屬

金貳拾六萬貳千圓 兼業所屬

右債務の使用殘額として引繼ぎたる金錢及び有價證券は左の如し。

内

金四百貳拾壹萬貳千參百四拾七圓拾四錢四厘 現金

金參百九萬貳千九百參拾圓

有價證券面金

一、職員

身分	員數	俸給月額
高等職員	三三九	三二,二五四・〇〇〇
高等職員	一六,一九〇	三二五,九〇四・〇〇〇
以	三一,八七九	三九七,五三九・八〇〇
人		
合計	四八,四〇八	七五五,六九七・八〇〇

〔兼業の買収〕

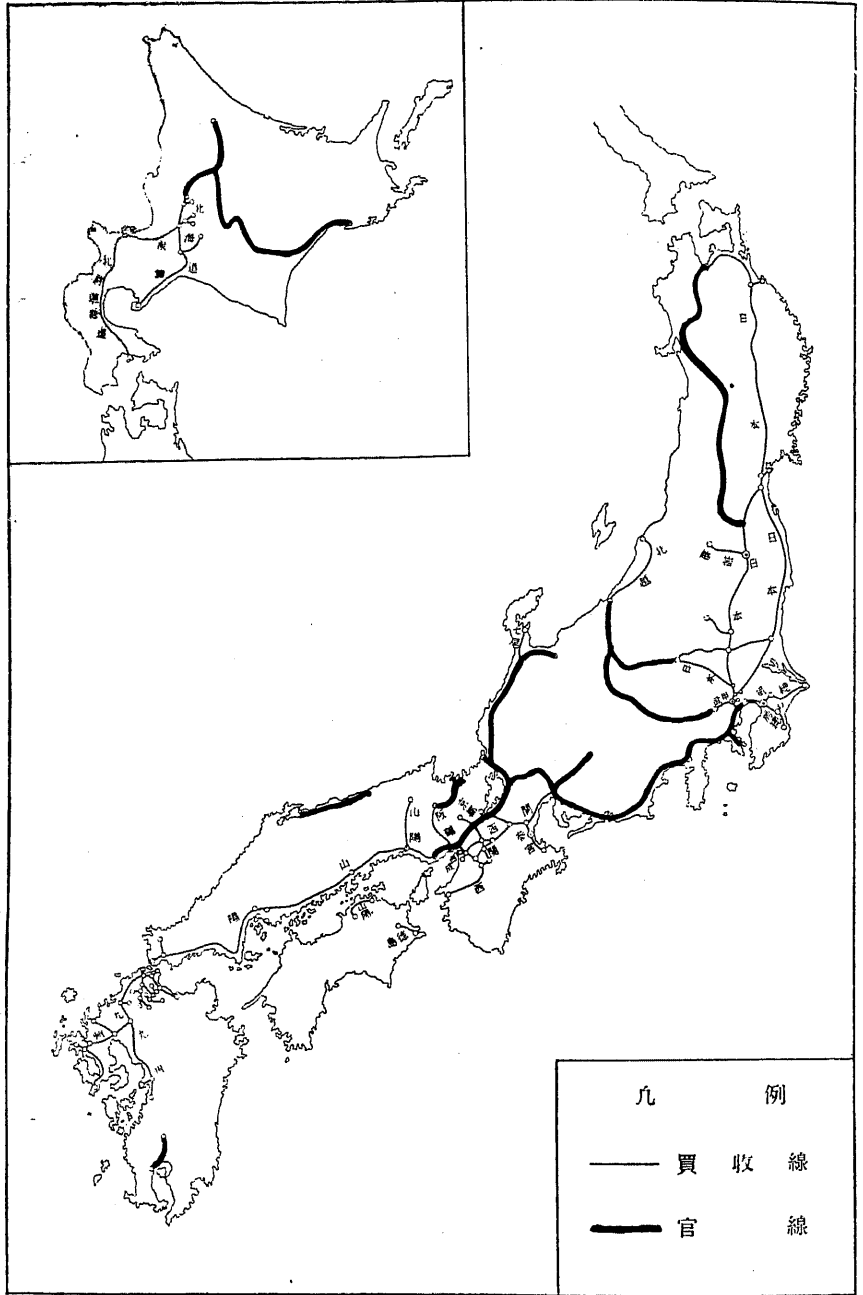
被買収鐵道會社中、鐵道軍事の外他の業務を兼營せしものは、北海道炭礦の炭礦業、日本山陽及び阪鶴の海漕業、西成の倉庫業、房總の白土採掘及び販賣業にして、此の内北海道炭及び房總の兼業を除く外、總べて之を鐵道國有法第十八條に依り買収したり。

兼業の引繼に付ては鐵道の引繼と同じく、之が引繼手續を定め、鐵道と同時に引繼げり。左に兼業の買収總額を示す。

買収價額金貳百六拾五萬八千百拾壹圓貳拾四錢一厘、公債交付額金貳百六拾五萬八千貳百圓

會社名	鐵道買收價格	貯藏物品及價額	鐵道資本勘定以外價格	兼業買收額	計	控借除入額金	補修及改造除架費額	公債交付額
北海道炭礦	50,375,666.00	58,443,033.00	110,212,925.00		50,375,666.00			50,375,666.00
甲武	14,070,570.00	39,010,922.00		14,070,570.00	14,070,570.00			14,070,570.00
日本	7,670,477.13	7,670,477.13		7,670,477.13	7,670,477.13			7,670,477.13
岩越	3,531,466.00			3,531,466.00	3,531,466.00			3,531,466.00
山陽	7,670,477.13	10,868,670.00		7,670,477.13	7,670,477.13			7,670,477.13
西成	1,170,000.00			1,170,000.00	1,170,000.00			1,170,000.00
九州	126,440,840.00	22,262,340.00		126,440,840.00	126,440,840.00			126,440,840.00
北海道	1,170,000.00	667,055.00		1,170,000.00	1,170,000.00			1,170,000.00
京都	5,400,000.00	5,400,000.00		5,400,000.00	5,400,000.00			5,400,000.00
北海	6,770,477.13	8,263,740.00		6,770,477.13	6,770,477.13			6,770,477.13
阪鶴	6,770,477.13	8,263,740.00		6,770,477.13	6,770,477.13			6,770,477.13
北越	7,670,477.13	9,242,100.00		7,670,477.13	7,670,477.13			7,670,477.13
總武	12,261,450.00	32,421,200.00		12,261,450.00	12,261,450.00			12,261,450.00
房總	12,261,450.00	32,421,200.00		12,261,450.00	12,261,450.00			12,261,450.00
七尾	1,170,000.00	1,170,000.00		1,170,000.00	1,170,000.00			1,170,000.00
德島	1,170,000.00	1,170,000.00		1,170,000.00	1,170,000.00			1,170,000.00
關西	5,400,000.00	5,400,000.00		5,400,000.00	5,400,000.00			5,400,000.00
參宮	5,400,000.00	5,400,000.00		5,400,000.00	5,400,000.00			5,400,000.00
計	440,443,333.00	873,851,222.00	226,443,333.00	440,443,333.00	440,443,333.00			440,443,333.00

買收私設鐵道及び官設鐵道線路圖



第六章 軌幅問題

明治三年初めて鐵道を東京横濱間に建設するに當り、軌間の事は第一の問題たりしなり。我が國の如く地形狹長山嶽多き國に於ては、英國等の如く四呎八吋半の軌間は過大に失し、不經濟なりとの説多きを占め、且又當時の國情として、例へば廣軌百哩を造るよりは狹軌百三十哩を造る方得策なりとし、廟議も終に三呎六吋軌間を採用するに至れり。然るに爾來我國運の發達に伴ひ之を廣軌即ち四呎八吋半の軌間に改築する可否の議論朝野の間に興り、明治二十九年第九帝國議會に於て衆議院に同主旨の建議案現はれたり。該建議案の大要は、狹軌鐵道の缺點として速度遲緩なること、機關車の牽引力微弱なること、車輛の容量寡少なること、建設費は一哩につき狹軌鐵道の建設費に四千六百餘圓を増額すれば足るべく、既設の一千五百三十哩餘を改築するには、一哩に付き壹萬貳千餘圓全額二千五百六十餘萬圓を要するに過ぎずとなし、其の改築の方法は先づ新設線路を廣軌にて建設し、其の他は漸を以て之を改むるものとせり。

右建議案は多少修正の後可決せられ、衆議院は之を政府に提出せり。伊藤内閣も其の必要を認め越えて三十一年の春、該建議案に基き、逡信省内に軌制調査會を設け、狹廣兩式の技術的及び經濟的の比較を試み、尙、新設及び改築に關する比較調査を進めたるも、其の年の夏伊藤内閣の瓦解と共に調査會も其の影響を受けて、調査中絶するに至れり。後三

十八年九月米人ハリマン氏來朝して當局者に廣軌改築を進言し、相當條件の下にて投資せんとすの意志ありしも、協議は遂に成立せざりき。爾來廣軌に關する議論其の聲を潜め世人の注意を惹くに至らざりしが、明治四十三年桂内閣に至りて政府は東京、下關間廣軌改築案を第二十七帝國議會に提出したり。先是、桂太郎は大坂經濟會招待會に臨み、四十四年度財政計畫に就きて一場の演説を試み、其中鐵道に關しては四十四年度以降に於て東京、下關間の帝國幹線を廣軌に改築する旨聲明し、次いで後藤鐵道院總裁は幸俱樂部其の他に於て廣軌改築に關して具體的説明をなしたり。

其中、廣軌と狹軌との比較論に曰く、廣軌改築は單に歴史的關係に基けるものにあらずして、尙ほ特に(一)廣軌と狹軌との利害得失、並に(二)現在及び將來の狀態に適合する改良方法等に就いても充分講究せり。而して其の考究に際しては、第一應急の施設即ち現在の軌道を其儘に改良して輸送力を増加すること、第二は現在の軌道にて最極度の運輸をなし得る様に改築すること、第三は軌道に根本的改良を加へて四呎八吋半の廣軌に改築することの三者を比較調査したるが、第一の方法は今日まで實施し來りたる處にして、姑息の施設に止まるがため、常に運輸量の増加に追はれ、交通機關の本能を發揮する能はざるべく、又第二の方法には約一億萬圓の費用を要し、而もより以上輸送力を増加し難く、換言すれば輸送上の彈力に缺くる所あり。而して第三の方法は即ち今回採用したる廣軌計畫にして、約二億三千萬圓の經費を要すと雖も、輸送上の彈力に富める點に於て遙に前

二者に勝れるを以て、終に之を決定したる次第なり云々。

尙ほ將來の鐵道政策に關しては、左の方針に依る旨言明せり。

第一、廣軌改築の方針を定め其順序を立つること。

第二、廣軌改築のため狹軌の建設に付きて従前定めたる部分の工程を後らざること。

第三、狹軌建設の追加延長は、廣軌改築のため其の計畫を減縮せざるのみか、更に四十一

四十二年度に比し多額の建設費を支出し、運輸線路の普及を圖り、併せて將來廣軌に變更の要ある分に對し、相當の用意をなすこと。

第四、輕便鐵道の補助法案を提出して毎年少くとも一千萬圓以上の輕便線路敷設を保護奨勵し、大に運輸の便を開くこと。

第五、官設の輕便線を北海道本土に便宜敷設すること。

斯くて廣軌案は議會の問題となれり。左に其の鐵道豫算を摘録すべし。

帝國鐵道既定改良費總額は一億四千二百九十四萬餘圓にして、之に四十四年度以降五十六年度迄に二億七千四百五十七萬六千餘圓を追加して、合計四億一千七百五十一萬七千餘圓となる。而して此の追加改良費を内譯すれば左の如し。

年 度	既 定 費	追 加 費	廣 軌 費
明治四〇年度	四七、六九八、〇〇〇	〇	〇
明治四一年度			
明治四二年度			
マデリ合計	四七、六九八、〇〇〇	〇	〇

明治四十四年度	明治四十五年度	大正二年度	大正三年度	大正四年度	大正五年度	大正六年度	大正七年度	大正八年度	大正九年度	大正一〇年度	大正一一年度	大正一二年度	合計
二〇、九八四、〇〇〇	三、〇九九、〇〇〇	二、一九二、〇〇〇	二、〇四八、〇〇〇	六、六一二、〇〇〇	五、〇〇二、〇〇〇	六、七六九、〇〇〇	六、四一〇、〇〇〇	九、一六六、〇〇〇	一、六三三、〇〇〇	七、四〇〇、〇〇〇	二、〇九六、〇〇〇	四三、五七五、〇〇〇	一四三、八七〇、〇〇〇
四、四四九、〇〇〇	四、五〇〇、〇〇〇	六、〇〇〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇	一、三〇〇、〇〇〇	一、四〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇	二、五〇〇、〇〇〇	二、七〇〇、〇〇〇	二、七〇〇、〇〇〇	三、〇〇〇、〇〇〇	三、〇〇〇、〇〇〇	二四、〇五一、〇〇〇
四、四四九、〇〇〇	四、五〇〇、〇〇〇	六、〇〇〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇	一、三〇〇、〇〇〇	一、四〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇	二、五〇〇、〇〇〇	二、七〇〇、〇〇〇	二、七〇〇、〇〇〇	三、〇〇〇、〇〇〇	三、〇〇〇、〇〇〇	二四、〇五一、〇〇〇

廣軌案は桂内閣に取りては極めて重要な財政計畫の一端たりしなり。抑々桂内閣は西園寺内閣の所謂戦後經營積極政策の後を受けて立ち、公債の償還信用維持非募債主義を主要なる政策とし、著々其の實行をなしたりしが、戦後の瘡痕猶ほ癒えず、緊急の設備を要するもの多く、財政漸次膨脹して自繩自縛の苦境に陥らんとし、之が救済のため鐵道改築の大計畫を立て、以て募債の實を擧げんとするの敵本主義なりと解するものあり。

當時世人は桂内閣に倦み、議會に於ても國民黨は勿論政友會に於ても必ずしも内閣の政策を援助するの意なく、従つて廣軌案の形勢は渾沌たるものありしなり。桂首相は議會の形勢非なりと見るや、遂に政友會と妥協するに至り、二月九日衆議院豫算分科會に於て該案は財政經濟上重大なる關係を有するを以て、更に慎重の調査を加ふべきものとして、鐵道建設改良費中より削除修正せられたり。

斯くて世人の期待したりし廣軌案も終に議會に於て正面より堂々利害得失を審査考究せらるゝ事無く、有耶無耶の内に葬り去られたりき。然るに政府に於ては議會閉會後此の方面に關係深き人士を集め、廣軌調査會を組織せり。即ち四月五日廣軌鐵道改築準備委員會官制發布せられ、翌六日會長以下の任命を見るに至れり。

委員會は四月十二日を以て第一回の會議を開きて左記議案の如く調査の範圍を定めたり。

議案

東京下關間廣軌改築工事は明治四十五年以降十二ヶ年間の繼續事業とし、其の豫算を金二億二千五百五十五萬一千圓とす。

理由

旅客貨物の増加、國運發展の趨勢より觀察し、東京下關間の線路を廣軌に改築するは今日を以て最良の時期とす。仍つて鐵道特別會計の資力と、一般財政經濟に及ぼす影響

とに鑑み、明治四十五年度以降十二個年を期し、其竣功を圖らんとす。而して調査會討議の範圍は單に準備行爲に止らず、廣軌改築の利害をも研究する事とし、特別委員を指名し、更に三分科に分てり。第一分科會は廣軌改築に關する事項、第二分科會は財政及び經濟上の關係、第三分科會は水陸連絡等に關する事項を調査研究することとし、各分科會は調査事項を細別し、慎重審議を重ね、七月末日に至り、其の調査を終了したり。左に其の概要を示す。

運輸數量の推定に關しては、旅客に就ては東海道線に在りては明治二十三年度、山陽線に在りては同三十五年度より、貨物に就ては東海道線は明治二十九年より、山陽線は三十五年度より起算し、四十三年度迄の成績を基とし、推算の結果五十七年度に於ける旅客十八億一千三十四萬四千人、貨物十一億一千六十二萬四千噸、七十二年度旅客二十四億三千二百六萬四千人、貨物十六億四千六十五萬二千噸とし、此等旅客貨物を運搬するに幾何の輸送力を要するか、尙ほ又、狹軌と廣軌の輸送力を對比するため、兩者の設備及び運用の基礎を左の如く定めたり。

項目	狹軌改良	廣軌
一、軌道基準	三呎六吋	四呎八吋半
四、客車	平均乘客座席數 七八人	九二人

項目	狹軌改良	廣軌
線路中心間距離	一 二呎	一 三呎
施工基面幅	一 六呎	一 七呎
車輪一對の軌條を壓する最大重量	一 四噸	一 八噸
二、建築定規		
高さの限度	一 四呎	一 五呎九吋
橋員の限度	一 二呎六吋	一 三呎二吋
三、車輛定規		
高さの限度	一 二呎九吋	一 五呎三吋
橋員の限度	九 呎	一 〇呎六吋
自重	二 七噸	二 九噸半
全長	六 八呎	六 八呎
平均積載重量	七 噸半	一 五噸
自重	五 噸	八、二噸
全長	二 一呎	二 八呎
六、一列車平均定員	一 二〇人	一 六〇人
七、一列車貨物積載噸數	一 一三噸	二 二五噸
八、列車回数		
單線	二 四回	二 七回
複線	六 〇回	六 五回

右基準に基き、東京下關間を數區間に分ち、各區間の輸送極度年限を定め、線數を決定したり。即ち東京國府津間、京都明石間を四線とし、廣島下關間を單線とし、其の他の幹線を二線とし、支線は横須賀線、西成線を二線とし、他は單線とす。而して改築の方法は、大要複線區間に在りては、既成狹軌線に沿ひ廣軌線を新設し、之に狹軌々道を敷き、然る後、在來の狹軌一線を廣軌に改築し、前後工事の竣功を待ちて、新設軌道を廣軌に改むるものとし、單線區間に在りては、現在線に沿ひ廣軌線を敷設するものとして、其の工費を算出し、明治四十五年度以降十二箇年の計畫として、金二億二千七百八十九萬六千圓を計上せり。

此の外、廣軌改築竣功前後に要する改良費、即ち明治五十六年度迄の應急改良費二千四

百六十九萬圓、改築竣功後明治七十二年度迄の改良費三千七百七十萬五千圓を加算して改築費總計二億九千二十九萬一千圓とせり。而して一方現在狹軌線を改良する場合には明治七十二年度迄に二億六千九百六十四萬四千九百九十圓を要し、廣軌改築に比すれば其の節約額二千六十四萬六千八百十圓となれども、此に車輛費を加算するときは、廣軌改築の費用は却つて一千三百八十二萬八千九百九十圓の減少を來す計算なり。

而して營業收入は明治五十七年度に於て四千九百七萬一千五百九十六圓とし、狹軌線としての營業費を二千七百七十九萬九圓、廣軌線としての營業費を一千八百七十九萬六千三百三十六圓とし、廣軌の節約額二百九十九萬三千六百七十三圓を廣軌改築の利益とし、逐年遞増して七十二年度に至り、六百三十五萬八千六百八十二圓とせり。

尙又改築費に要する財源は一兩年の預金部預金、貨幣整理基金、及び鐵道短期證券等に依り資金を供給することとし、將來の財源は公債募集に仰ぐこととせり。此の外廣軌改築の經濟上に及ぼす影響は大體に於て従前と變化なしとせり。然るに廣軌改築計畫を東京下關間に止むるは軌制の統一を紊すのみならず、無益の積替を要するを以て之を本州線並に四國九州北海道にも普及せしむるを得策とし、先づ本州線のみを以て廣軌鐵道網を組成するものとなし、之が改築費總額二億九千三百七十四萬六千圓を算出せり。

斯くして改築費を算出すると共に鐵道特別會計の資力が其の負擔に耐ふるや否やを顧慮せり。即ち四十四年度以降三十年間狹軌新線建設費は輕便線を合せて四億八千九

百三十二萬六千四百三圓、改良費は明治七十二年度に於て建設費を合し全線狹軌の場合(甲)は十二億七千七十八萬二千八百九十三圓、又東京下關間廣軌其他狹軌の場合(乙)は十二億五千六百九十五萬四千七百三圓、本州線廣軌四國九州北海道狹軌の場合(丙)は十四億四百八十九萬六千九百二圓となる。又營業收支關係は明治七十二年度に於て(甲)の場合には支出は收入の五割二分、(乙)の場合は四割九分二厘、(丙)の場合は四割七分五厘の割合に推定したり。而して此等の建設改良費及び營業收支を基礎とし、七億圓の負債と併せて償還を計算し、(甲)の場合には明治百二年乃至百十四年度、(乙)の場合は九十七年度乃至百五年度、(丙)の場合は九十七年度乃至百六年度に孰れも元利を完済し得るものとせり。

委員會調査の概要は上述の如し。而して當面の問題たる東京下關間線路は、運輸量の遞増の趨勢上現在狹軌線を改善せんよりは、今に於て之を廣軌に改築するを利益となし、其の改築期間の如きも十二箇年を以て穩當と決議したるも、一般公衆の便益及び鐵道特別會計の經濟より本區間のみならず、本州線全部の改築を速にするを有利とし、技術上の見地よりせば、多額の増費をなさずして本區間改築期間を八箇年に短縮し得べきが故に、本區間速成及び全線改築の建議をなすこととせり。

又本州以外の線路は現に線路の連絡なきも之を廣軌とするの必要あるべきにより、豫め改築諸般の調査をなすべきものとして之を建議事項の一とし、其他廣軌改築計畫の確立を機會として鐵道材料の供給を内地に求むるため、工業の發展を圖ること、産業發達

の目的のため鐵道を活用し、又重要輸出品に保護を加へて輸出を奨励すること、港灣に關する行政官廳の意志を疏通し、行政の統一整理を遂行すること等も建議することに決せり。左に廣軌鐵道改築準備委員長より内閣總理大臣へ提出したる其の建議の全文を示す。

建 議

(一) 東京下關間廣軌改築期限を繰上げ、繼いで他の本州線に及ぼす件。

政府は東京下關間を十二箇年間に於いて廣軌に改築するの計畫あるも、廣軌改築は其の輸送力の増大と營業費の減少とに因り、一般經濟界を利すること大なるは言をまたず、且鐵道特別會計に於て改築費負擔の餘裕あるは、本會の調査に徴し明白なるのみならず、併せて狹軌改良費を節約するの利あるを以て、今の時に當り廣軌改築の事業を速成するは其の洪益測り知るべからざるものあり。而して廣軌改築の遅速は専ら一時の資金供給に對する財政の運用如何に存するものなれば、政府は此の洪益あり而も自營の能力ある廣軌鐵道のため、特に廟議を盡され、東京下關間は出來得る限り急速に之を完成し、續いて他線に及ぼし、一日も速に本州線全部を廣軌と爲すの方法を確定せんことを望む。

(二) 本州線以外の鐵道に對しても廣軌改築の調査をなす件

東京下關間の鐵道を廣軌に改築するは運輸機關を改良する所以にして、又運輸狀態の發達に伴ひ、勢ひ全國に亘りて廣軌改築を斷行するの時機を見るに至るべし。既に九州

の如きは運輸量、年を逐うて多く、到底今日の儘に其の鐵道を放置すべからず。故に國家財政の許す限り、必要に應じ、廣軌改築を本州以外の鐵道に及ぼす爲、速に調査に著手し、其の計畫を樹てられんことを望む。

(三) 鐵道材料の需要に應ずる爲、内地工業發展を圖る件

政府既定計畫の鐵道の新設改良をなし、又東京下關間の鐵道を廣軌に改築するに於ては、其の材料の需要に應ずる爲、大いに内地工業の發展を圖るに勉められんことを望む。

(四) 産業發達の目的の爲、鐵道を活用し、竝に重要輸出品に對する運賃其の他を按配し、輸出を奨励するの政策を確立する件

鐵道の運輸は産業の消長に關し、産業の興廢盛衰は鐵道政策に由ること多し。政府が銳意鐵道の改良發達を圖るは、頗る其の當を得たるものなりと雖も、政府は獨り運輸の任務を全うするを以て足れりとせず、更に進んで大に産業發達の目的の爲に鐵道を活用することを圖らざるべからず。而して又我が重要輸出品に對しては、運賃其の他を按配して大に其の輸出を奨励せざるべからず。今や廣軌改築の機會に臨み、當局は宜しく以上の趣旨に於て、鐵道政策を確定し、此の運輸機關をして益々國家經濟上に貢獻する所ありしめんことを望む。

(五) 港灣に對し、關係各官廳間に圓滿なる連絡を得るの目的を以て、行政の統一整理を行ふ件

海陸運輸の連絡に就て現下の状態を案ずるに、港灣に關する行政官廳區々に涉り、相互の間意思の疏通を缺き、行政の統一を失ふ嫌あり。爲に海陸運輸の連絡を妨げ、延いて一般交通の澁滯を來し、生産業の上に不尙の影響を與ふる虞なきに非ず。故に政府は關係各官廳の間に最も圓滿完全なる連絡を得るの目的を以て、速に行政の統一整理を遂行せられんことを希望す。

(六) 港灣修築の計畫と廣軌鐵道改築との步調を一にして、水陸運輸連絡の完全を期する件

鐵道の建設改良は豫め其の財源を求め、年度割を定め、繼續事業として確實の遂行を期するに反し、港灣修築の計畫に至りては往々確實の財源及び繼續の年度割なきものあり。事業の前途豫測すべからず。今や幹線鐵道を廣軌に改築するに當り、其の直接連絡の衝に當る港灣にして如此状態に放任するは大なる缺陷と謂はざるべからず。仍つて政府は是等港灣の修築に付き、廣軌鐵道改築と同一の步調を取り、確實なる財源を求め、以て港灣の設備を整へ、水陸運輸連絡の完成を期すべき計畫を立てられんことを望む。

右本會の決議に依り及建議候也

明治四十四年八月七日

以上を以て廣軌調査會は其の職務を終へたり。かくて廣軌改築事業は必要なる事業と決せられ、茲に於て内閣は之を實施せざるべからず。然るに殆んど之と前後して鐵道

當局者は東海道線及び山陽線の如き運輸數量の激増する區間に在りては、線路の増設停車場の大改良をなすに當り、他日廣軌に改築する場合に甚しき不利益を來さざる爲、計畫上豫め備ふるの必要を認め、先づ軌道中心間の距離、停車場内の建造物及び橋梁等の設計に對し、廣軌の建築定規を假定し、之に基きて諸般の計畫をなしたり。然るに桂内閣は八月三十日辭職したるを以て、凡て實行するに至らずして西園寺内閣に引繼げり。後繼内閣は行政財政の兩整理を標榜し、前内閣の殘したる新事業は一切延期することに決し、十四年十二月廣軌準備委員會の決議を實施せざることに決し、次いで大正二年六月に至り廣軌改築の準備的施設をも一切中止せしむることに廟議決定せり。斯くて殆んど決定的たりし廣軌案は又々葬り去られたるなり。爾來該問題は表面の問題とならざりしが、大正三年四月大隈内閣の成立するや、再び擡頭し來り、大正三年鐵道當局者は建設及び改良に關する七年計畫を定むるに當り、更に軌幅問題を調査することゝなし、鐵道院内に委員を設け、種々調査を重ねたる末、本州線全部を廣軌に改築するの有利なるを認め、大正四年十二月、將來之を廣軌に改築するの方針を確立し、今後施行する財源を定められんことを閣議に提出し、第三十七回帝國議會に於ても貴族院亦軌幅一定の希望を言明せり。仍つて政府は大正五年四月軌制調査會を設置し、更に各種の方面より之を審査せしめたる上、政府の方針を決定せんとせり。仍つて鐵道院當局は運輸量改築基準及び定期改築方法、改築費、營業費、財源等に關する調査を該調査會に提出し、委員會を開く事十五回に及

びたるも、未だ軌制に關する方針を議決するに至らずして、恰も大隈内閣の瓦解と共に調査會も解散し、廣軌問題は又々挫折するに至れり。

然るに寺内内閣の成立するや、三度廣軌に關する調査を行へり。而して從來の改築方針は常に大規模にして、線路の改築と同時に車輛の新造をなし、直に廣軌式に改めんとしたるため、改築に莫大の費額を要し、幾度調査を行ふも結局資金問題にて行詰るものとし、寧ろ不徹底なるも、少額の資金にて速成を期するため、這回の調査に於ては全然改築方針を一變し、線路は單に軌間を擴大し、諸建物は現行建築定規に抵觸する部分のみを廣軌式に改築し、車輛も軌間變更に伴ひ、必要なる部分のみ施工するものとし、改築實施に關する諸般の調査を進むると同時に、一方に於ては工事實施上の試験をなすため、大正六年四月横濱線原町田橋本間七哩の區間に於て現在狹軌線に沿ひ、一部は三線式、一部は四線式に廣軌々道を敷設し、改造車輛を運轉して諸種の試験を行ふ等調査は最も具體的に進捗したるも、結局成案を得るに至らずして止めり。其の後寺内内閣倒れ、原内閣に至りては廣軌改築に關する調査は全く中止せられたり。

斯くの如く廣軌問題は幾度となく顯はれ、其の都度各種の調査を行ひたるも、時機未だ至らず、特に軌近に於ては一種の政策問題たるかの如く、時の内閣に依りて左右せらるゝに至れり。