

第三編 私設鐵道總說

第一章 私設鐵道沿革

第一節 鐵道敷設法發布前

私設鐵道の濫觴は官設鐵道の其と相距ること遠からず。明治二年の頃高島嘉右衛門は全國縦貫鐵道敷設の議を唱へ、岩倉松平伊藤の諸卿を説きて其の費用を華族の出資に俟たんと計りたるも、時機未だ到らず、又大阪堺間に鐵道を敷設せんと計りたるものあれども是亦完全なる發達を遂ぐることなく終れり。

初め政府に於て鐵道敷設の議を決するや、外資壹百萬磅を輸入したるも、其の後外債を起さざること決したる爲、官設鐵道は一頓挫を來せり。明治四年政府に於て長濱より敦賀まで線路敷設の計畫を樹てたるも、資金缺乏して著手することを得ず。然るに京都府に於ては該線の敷設を希望して止まず、遂に資金募集の手段として三井八郎右衛門等をして關西鐵道會社を起さしめ、民間の資金を募集して以て敦賀線建設費に充んとし、政府亦之に同意し、大藏工部兩省協議の上會社との規約をなし、其の規則を府縣に頒布し、株券發賣を許可したるも、世人未だ鐵道の利益を解せず、勸誘甚だ努めたりと雖も、應募金豫定の額に達せず。爲に六年十月に至りて終に是が解散を命ぜり。斯くの如く關西鐵道は其の目的自ら鐵道を敷設經營するにあらざりしが、鐵道に關する私設會社としては最

古のものたるを失はず。

關西鐵道會社に次いで起りたるは東京鐵道會社なりとす。該會社は一旦成立を告げ、中途遂に瓦解するに至りしと雖も、其の歴史は鐵道發達史上頗る興味あるものなるを以て、左に其概略を記さん。

明治四年岩倉全權大使米國を経て英都に到るや、適々蜂須賀茂韶鍋島直大の滯在するに會し、大使は之に告ぐるに、「今に於て興さざるべからざるは鐵道の業なり。而して之が起業は華族の團結力にあらざれば成功を期す可からず。卿等宜しく畫策する所あるべし」と。蜂須賀鍋島其の意を領し遙に書を同族に寄せて是を謀れり。五年十月蜂須賀茂韶は鐵道敷設に關し、左の建議書を提出せり。

臣等無能徒らに陛下の鴻恩に浴し、宗祖の餘業に藉り、以て猥に封祿の富を辱うし、列を四民の上に専らにす。臣等豈其の獨り能く之に報效する所のものを思はざるべけんや。苟も徒らに是恩に浴し、是富を有し、飽腹遊遊一も報效する所なくんば、則ち陛下の仁能く恕して之を問はざるも、其れ何を以て臣等家祖に應じ、何を以て天下蒼生に對せんや。是故に臣日夜蕉心苦慮、以て上陛下鴻恩の萬分に報じ、下天下蒼生の衆に利し、以て家祖の餘聲を辱しめざるものを謀らんとす。而して頃日竊に見る所あり。以て左に陳し、將に陛下の聖裁を仰がんとす。夫れ宇宙文明の運に方り、陛下神聖英武天下の賢を網羅し、四海の才を登庸し、諸官悉く理り、百幣但に擧る。臣等其れ何を以て敢て能

く、其萬分を議せんや。然りと雖も臣等華士族家祿の如き、封建積習の未だ除かざるものにして、而も天下財を耗するの尤なる者なり。是れ必ず將に政府諸官其措置を議し、以て速に其消盡の驗を擧げずんばある可からざるものとす。然るに今日の勢一旦之を廢して給せざれば、則ち蒼生其産を失し、以て窮途に狼狽せんとする者各縣各地に普からんとす。是亦慮らざんばある可からざるものなり。然りと雖も是則ち政府百官の事のみ。臣等何をか敢て多言せんや。唯臣等今日の務は自ら理産の道を辨じ、而して以て政府一大冗費を消盡し得るの效を助くるに在るのみ。臣是に於て自ら其理産の道を辨ずる所以の方法を盡し、以て復た天下蒼生の洪福を致すの一端を裨補せんとなす。臣頃日歐洲の實況を歴見し、以て各國隆盛の由を觀るに、蓋し鐵道の利以て其富強を致す。亦大なりと謂ふべし。今や皇國商賣旅行運輸消息を便にし、富強の基礎を建てるんとする鐵道蒸汽車の設け、最も其急たる固より論を俟たずして之を知る。然るに鐵道蒸汽車の設、固より其費す所鉅萬、而して其效始めて擧る。臣竊に惟ふに、今日政府の歳入猶ほ未だ大ならず。而して其費す所百端多からざるを得ず。加之、鉅萬の費徒らに政府の力を以て鐵道蒸汽車の設に従事せんとす。豈其れ容易ならんや。是故に臣謂ふ、願くは臣等華族有志の者之に卒先して、以て廣く士族等の有力者に募り、其家祿家財等の餘す所を合し、以て一團の會社を結び、而して其會社の力を以て、或は東京より奥州青森に至り、或は東京より越州新潟に至る等の地に鐵道蒸汽車を設け、以て上陛下

文明の治政府鉅萬の功を裨補し、天下蒼生洪福の基を開き、而して臣等亦自ら其理産の道を辨ずるを得んとす。而して十數年成功の後果して其會社の利を以て臣等生産の財本を生じ得るに至り、華士族等の祿擧て之を政府に還納せば、則ち政府亦一大冗費を省き、以て有用の費に供するを得んとす。誠に如此んば臣等亦遊俛暖飽の誅を免かれ、勞衣力食の道を得、從て家祖に報んとす。豈亦臣等の至幸ならずや。臣幸に許可を得ば、則ち同志を募り、以て一社を結立し、則ち臣が家祿家財等を以て此社に投せんとす。臣海外に在りと雖も其人を得て此擧に従事せしめん。仰ぎ願くは聖明臣が迂言を棄てず速に允許あらんことを。

次いで六年三月徳川從一位松平正二位伊達從二位池田從二位毛利從三位池田從三位龜井從三位山内從四位細川從四位池田從四位の十名連署して更に建議する所ありき。左に其の建議書を掲ぐ。

臣等叨りに海岳の朝恩を辱うし、而して空手徒食毫も國家に報ずる所なし。實に恐悚の至りに堪へず。竊に惟ふに、歐米諸洲今日文明強大の隆盛を致す所以のもの、皆人民合心協力結社自國の大業を興せり。臣等も亦之に倣ひ、曩に英國龍動留學蜂須賀茂韶出願鐵道蒸汽車之儀相談申越候通、共同會議し會社を結立し、鐵道蒸汽車を興すことを希望す。仰ぎ願くは臣等の素志を遂げしめ、前件興立の儀御免許を蒙り候はば、臣等隨て廣く同志を募り、共に此擧に従事せしめ、皇國隆盛の萬分を裨補せんことを。

越えて七年九月太政官より事業の方法を詳具し、工部省へ差出す可き沙汰ありたるも、發起人側に於て異見續出し、井上馨は新線架設を企つるよりは、寧ろ既設鐵道拂下請願の捷徑なるに如かずとの意見出で、遂に議之に決し、先づ東京横濱間十八哩の官設鐵道を拂下げ、營業せんとせり。八年六月華族二十一家は澁澤榮一に鐵道拂下げ事務を委託し、官設鐵道拂下げの願書を提出したるは同年十月なりき。當時政府は財政困難を極め、自ら鐵道を敷設する餘裕なく、華族の資本を鐵道事業に投ぜしめ、一は以て鐵道の普及を計り、一は華族家産の鞏固を計らんとし、右願意は直ちに許可せられ、代價を參百萬圓として、六箇年々賦にて代價皆済の上にて鐵道を下附するの約定をなしたり。其の後九年七月伊藤工部卿吉井工部大輔等の協議に依り、拾萬圓を増加して拂下金額を參百拾萬圓に決定し、尙ほ七箇年賦に改訂せり。

東京鐵道會社は政府より多大の援助を蒙り、條約を締結し、一旦成立したりと雖も、華族財政上の都合に依り、終に中途解散の已むなきに至れり。即ち明治九年政府は華士族の金祿を整理する爲、金祿公債證書條例を制したる結果、各華族の收入上に大影響を及ぼし、拂下組合の加入者中にも上納金の支辨に困難を生ずるものを出し、遂には拂下げを中止せんとの議論を生ずるに至れり。是に於て當初より此の事業に獻身的努力をなしたる澁澤榮一は、百方其の非なるを説き、組合を維持せしことを力説したるも、容るる處とならず。遂に明治十年十二月組合より政府に對し、鐵道拂下條約取消の願書を提出し、十一年

三月同組合は全く解散したり。是より先明治八年五月大阪堺間に鐵道を敷設せんことを堺縣下有志より請願する所あり。建築手續等を調査し、民設を許可したるも成立するに至らざりき。

日本鐵道會社も東京鐵道會社と等しく元來華族家祿維持の目的を以て起りたるものにして、明治九年十二月岩倉具視華族諸家の贊助を以て、大隈大藏卿に鐵道敷設の出願をなしたるを發端とし、爾來幾多の變遷を経て、東京青森間に鐵道を敷設することとし、華族側に於ては伊達宗城・大久保利和等、又民間に於ては林賢徳・太田黑惟信等發起人となり、明治十四年五月二十一日創立願書を東京府知事に提出し、十四年十一月會社創立の事許可せられたり。資本金貳千萬圓にして、敷設區間は東京青森間、東京高崎間、五百二十九哩なり。直ちに工事に著手し、明治十六年七月上野熊谷間開通し、茲に初めて私設鐵道の營業を見るに至れり。爾來工事漸次進捗し、十七年には第一回の營業報告を發表したるに、上野熊谷間に於て優に一割以上の收益を得、豫期以上の好結果を得たり。是より先、數年間に赴き、民間の事業久しく寂莫として、民間資本家は殖利の道を索むること切なり。偶々此の好成績發表せらるるや、從來鐵道事業に對し疑懼の念を抱き、容易に放資せざりし資本家は遽に鐵道熱に驅られ、各地競うて鐵道會社を興すに至れり。以下順次私設鐵道發達の概要を記述すべし。

抑も日本鐵道會社は政府の特別なる保護の下に成立したるものにして、其の工事一切は政府に於て受託施行したるものなれども、十七年六月創立許可の指令を受けたる阪堺鐵道に至りては、工事も會社にて施行し、純然たる私設會社たりしなり。十九年に日光鐵道假免許狀下附を得、次いで同年十二月伊豫鐵道の成立を見たり。二十年に至りて鐵道企業は俄然其の勢力を増し、假免狀を下附せられたるもの九州山形・甲信群馬の四鐵道あり。其線路延長四百七十九哩十八鎖、資本金壹千八百拾萬五千圓なり。又免狀の下附を得て會社を創立したるは、水戸兩毛・山陽讚岐・關西大阪・甲武の七鐵道にして、其の線路延長五百三十五哩四十九鎖、資本金貳千壹百六拾五萬圓に達す。此の外直江津・新潟間、東京銚子間及び東京佐原間鐵道敷設の出願ありたるも、何れも却下せらるる等、鐵道企業は正に一種の流行物となれり。爲に政府に於ては日本鐵道會社と契約せる如き特別保護の煩に堪へず、又鐵道事業は敢て特別の保護を與へざるも、營利の目的にも副ふことを得るの見込確實となりたるを以て、十七年以後に設立したる阪堺鐵道其の他に對しては線路の位置、地方の狀況等を參照し、必要止むを得ざる外は補助を與ふることなかりしが、私設鐵道創立の氣運は依然として盛なるものあり。茲に於てか政府は是等會社の設立を許可するに當り、特別條約の形式を改め、二十年五月十七日勅令第十二號を以て私設鐵道條例を公布し、私設鐵道の出願建設及び營業に關する一切の法則は皆是に據らしむることとしたりき。

左に私設鐵道條例の發布前に許可せられたるもの及び其の發布後同條例に據り免許状を下附せられたるもの並に假免許状下附せられたるものを掲ぐ。

社名	會社位置	敷設若しくは測量許可の年月日	資本額	線路位置	哩數	工事竣工年限	營業期限
日本鐵道會社	東京府下谷區櫻木町	特許狀下附 一四年二月二日	二〇,〇〇〇,〇〇〇圓	東京より前橋 青森まで	五二九哩 〇〇圓	七ヶ年	九十九ヶ年
阪堺鐵道會社	大阪府南區難波新地六丁目	命令書下附 一七年六月六日	三三〇,〇〇〇圓	大阪難波新地、堺間	六、一七	竣功	五十七ヶ年
伊豫鐵道會社	愛媛縣伊豫國溫泉郡藤原村	命令書下附 一九年三月五日	四〇,〇〇〇圓	松山、三津港間	四、〇〇	一ヶ年	十七ヶ年
兩毛鐵道會社	栃木縣下野國足利	命令書下附 二〇年五月五日	一、五〇〇,〇〇〇圓	小山より栃木、佐野、足利、桐生、大間々田、伊勢崎を経て前橋迄	五二、〇〇	小山桐生間 桐生前橋間 三ヶ年	二十ヶ年
水戸鐵道會社	茨城縣常陸國水戸	命令書下附 二〇年五月四日	一、二〇〇,〇〇〇圓	水戸より笠間、下館、結城を経て小山まで	四一、二八	二ヶ年	二十ヶ年
山陽鐵道會社	兵庫縣神戸區長狹通四丁目	免許狀下附 二一年三月四日	一三、〇〇〇,〇〇〇圓	神戸より岡山廣島を経て赤間關まで	三〇二、二〇	九ヶ年	
大阪鐵道會社	大阪府東區博勞町二丁目	免許狀下附 二一年三月一日	一、八〇〇,〇〇〇圓	大阪梅田、櫻井間	三七、〇〇	三ヶ年	
讃岐鐵道會社	香川縣讚岐國多度津	免許狀下附 二一年二月五日	二五〇,〇〇〇圓	丸龜より多度津を経て琴平まで	一〇,〇〇	二ヶ年	
關西鐵道會社	三重縣伊勢國四日市	免許狀下附 二一年三月一日	三、〇〇〇,〇〇〇圓	四日市、草津間 河原田、桑名間	七二、〇〇	六ヶ年	
甲武鐵道會社	東京	免許狀下附 二一年三月三日	九〇〇,〇〇〇圓	東京新宿、八王子間	二一、〇〇	二ヶ年	
計			四二,〇〇〇,〇〇〇圓		一,〇七四、六五		

免許出願會社		計
日光鐵道會社	栃木縣下野國宇都宮	一、四三〇,〇〇〇圓
九州鐵道會社	福岡縣豐前國門司	二七、一八
計		二九三、四二

假免許會社		計
山梨縣甲斐國甲府	假免狀下附 二〇年七月二日	凡四、五〇〇,〇〇〇圓
山形縣羽前國山形	假免狀下附 二〇年五月七日	凡二、〇〇〇,〇〇〇圓
群馬縣上野國高崎	假免狀下附 二〇年九月二日	凡一、七五〇,〇〇〇圓
計		凡六、六七五、〇〇〇圓

假免許會社		計
御殿場より甲府を経て松本まで	凡一一七、〇〇〇圓	
白石、大石田間	凡七八、〇〇〇圓	
高崎、澁川間	凡一三、〇〇〇圓	
計		凡二〇八、〇〇〇圓

右諸會社の内政府に於て敷設工事をなしたるものは日本鐵道の外に兩毛水戸及び甲武の三社なり。而して兩毛以下三會社は何れも會社創立と共に其の建設及び運輸一切の業務を擧げて日本鐵道に委託したるが爲、其の建設工事は政府に於て施行したり。既設鐵道殊に日本鐵道の敷設工事は年々進捗し、明治二十年までに既に二百八十八哩六十三鎖間の營業を開始し、此の外阪堺鐵道の開業線四哩六十鎖を加ふれば、累計二百九十三哩十八鎖となる。左に其の詳細を示す。

開業線路		會社名	區間	哩數	開業年月日
同	日本鐵道會社	上野、熊谷間	三八、〇〇 <small>哩</small>	明治一六年七月二八日	
同		熊谷、本庄間	一三、二〇	明治一六年一〇月二一日	
同		本庄、新町間	五、二〇	明治一六年一二月二七日	
同		新町、高崎間	六、四〇	明治一七年五月一日	
同		高崎、前橋間	四、六七	明治一七年八月二〇日	
同		品川、赤羽間	一、七〇	明治一八年三月一日	
同		大宮、宇都宮間	四九、一三	明治一八年七月一六日	
同		宇都宮、西那須野間	二四、一三	明治一九年一〇月一日	
同		西那須野、黒磯間	七、〇八	明治一九年一二月一日	

同	同	黒磯、郡山間	四〇、一六	明治二〇年七月一六日
同	同	郡山、鹽釜間	八七、一一	明治二〇年一二月一五日
同	同	難波、大和川間	四、六〇	明治一八年一二月二九日
計			二九三、一八	

上述の如く政府は鐵道普及及び産業の發展に焦慮し、民間亦漸く鐵道事業の有利なるを確めたる爲、各地競うて新線敷設を計畫し、時に或は投機者流に聳斷せらるる弊に陥るの虞あるに至りたると、各地に勃興する諸鐵道間何等統一連絡あるなく、將來運輸系路上不便甚しきものあるに至りたるとを以て之を統一す可しとの議漸く朝野の間に唱道せらるるに至れり。仍りて政府は私設鐵道統一の目的を以て、二十四年第二帝國議會に私設鐵道買収法案及び鐵道公債法案を提出したるに、兩案とも否決せられ、更に二十五年第三帝國議會に前記二法案を提出して之が協賛を求めたり。衆議院は特別委員に附託し、委員會は政府提出の二法案に加ふるに、議員提出の四法案とを打つて一丸となし、新たに鐵道敷設法案なるものを作製し、可決提出したるに、兩院の可決する所となり、同年六月其の公布を見るに至りたり。

左に明治二十一年度以降同二十五年度に至る迄、免許を受けたるもの及び私設鐵道開業區間を示す。

明治二十一年度

免許會社		假免狀下附會社	
會社名	會社位置	會社名	會社位置
九州鐵道會社	福岡縣下博多	筑豐鐵道會社	福岡縣下鞍手
免許可年月日	二一年六月三十日	假免許可年月日	二一年七月三日
資本金	一、〇〇〇、〇〇〇 <small>円</small>	資本金	七五〇、〇〇〇
線路位置	門司、三角間。田代、長崎間。有田、佐世保間。宇土、八代間。小倉、行基間。	線路位置	總波、飯塚村、遠賀郡若松港間。鞍手郡直方村、田川郡赤池村間。
哩數	二七 <small>哩</small> 一 <small>八</small>	哩數	凡二 <small>九</small>
工竣年限事	十ヶ年	工竣年限事	

開業線路	
會社名	區間
兩毛鐵道會社	小山、足利間
伊豫鐵道會社	足利、桐生間
	松山、三津濱間
哩數	二 <small>三</small> 、六 <small>二</small>
開業年月日	明治二十一年五月二二日
	明治二十一年一月一日
	明治二十一年一月二三日
	明治二十一年一月二八日

免許會社	
會社名	會社位置
阪堺鐵道會社	大和川、堺間
山陽鐵道會社	兵庫、明石間
水戸鐵道會社	明石、姫路間
	小山、水戸間
計	一 <small>三</small> 、〇〇

明治二十二年度

免許會社	
會社名	會社位置
筑豐興業鐵道會社	福岡縣下直方町
山陽鐵道會社	兵庫縣下神戸
甲信鐵道會社	山梨縣下甲府
日本鐵道會社	東 京
北海道炭鐵道會社	北海道小樽
總武鐵道會社	東 京
敷設若しくは測量許可年月日	二一年七月三日
資本金	一、〇〇〇、〇〇〇 <small>円</small>
線路位置	若松港より直方町を経て飯塚町まで、直方町、神田村間。
哩數	二 <small>九</small> 、〇〇 <small>哩</small>
工竣年限事	二ヶ年

敷設若しくは測量許可年月日	二一年九月三日
資本金	五、三〇〇、〇〇〇
線路位置	兵庫、和田岬町間
哩數	一、四 <small>三</small>
工竣年限事	

敷設若しくは測量許可年月日	二一年二月三日
資本金	六五〇、〇〇〇
線路位置	甲府、松本間
哩數	七 <small>二</small> 、〇〇 <small>哩</small>
工竣年限事	三ヶ年

敷設若しくは測量許可年月日	二一年二月八日
資本金	二〇、六〇〇
線路位置	宇都宮、今市間
哩數	二〇、六〇〇
工竣年限事	一ヶ年半

敷設若しくは測量許可年月日	二一年三月六日
資本金	一、二〇〇、〇〇〇
線路位置	室蘭、空知太間線
哩數	一 <small>三</small> 、〇〇 <small>哩</small>
工竣年限事	三ヶ年

敷設若しくは測量許可年月日	二一年三月六日
資本金	一、二〇〇、〇〇〇
線路位置	小岩、佐倉間
哩數	二 <small>五</small> 、四〇 <small>哩</small>
工竣年限事	三ヶ年

日本鐵道會社		假 免 許 會 社	
東 京	二三年三月五日 免許狀下附	一四、〇〇〇、〇〇〇	今市、日光間
計		二八三、〇二二	四、一九一ヶ年
甲武鐵道會社	東 京 假免狀下附 二二年七月三日	一、五〇〇、〇〇〇 <small>圓</small>	新宿、三崎町間 凡 三、七五 <small>圓</small> 十二月
奈良鐵道會社	奈良縣下奈良 假免狀下附 二二年八月六日	一、五〇〇、〇〇〇 <small>圓</small>	京都、奈良間 凡 二六〇〇 十二月
豐州鐵道會社	福岡縣下行橋 假免狀下附 二二年八月七日	一、五〇〇、〇〇〇	行橋、今任間 凡 四九〇五 十二月
筑豐興業鐵道會社	福岡縣下直方 假免狀下附 二二年八月七日		今任、香春及び添田間 凡 一〇、四〇 六月
山形鐵道會社	山形縣下山形 假免狀下附 二二年九月元日	二、〇〇〇、〇〇〇	神田村、添田村間 凡 一〇、四〇 六月
參宮鐵道會社	三重縣下津 假免狀下附 二二年二月五日	六五〇〇〇〇	大石田、酒田港間 凡 五二〇〇 十月
北陸鐵道會社	石川縣下金澤 假免狀下附 二二年三月九日	四、〇〇〇、〇〇〇	赤湯、米澤間 凡 二二、四〇 八月
總武鐵道會社	東 京 假免狀下附 二三年一月三日	九、六五〇、〇〇〇	富士、教賀間 凡 一四四、〇〇〇 十月
計			守山、伏木間 凡 一四四、〇〇〇 十月
			佐倉、八街間 凡 一四四、〇〇〇 十月
			小岩、上野間 凡 三〇八、〇〇〇 八月

開 業 線 路			
會 社 名	區 間	哩 數	開 業 年 月 日
北海道炭鐵鐵道會社	新荷、立川間	五、六、五二 <small>哩</small>	分 既設有鐵道の拂下げをなしたる 明治二二年四月一日
甲武鐵道會社	立川、八王子間	一六、七四	明治二二年四月一日
大阪鐵道會社	大阪、柏原間	六、〇三	明治二二年八月一日
讚岐鐵道會社	丸龜、琴平間	一〇、一〇	明治二二年五月一日
山陽鐵道會社	神戸、兵庫間	一〇、一五	明治二二年五月二三日
兩毛鐵道會社	姫路、龍野間	一、一一	明治二二年九月一日
九州鐵道會社	博多、前橋間	一〇、〇〇	明治二二年十一月一日
關西鐵道會社	博多、千歲川間	一九、二二	明治二二年十一月二〇日
	千歲川、久留米間	二二、〇〇	明治二二年十一月一日
	草津、三雲間	四、四	明治二二年三月一日
	三雲、上栢植間	九、七二	明治二二年三月一日
計		一七五、四六	明治二三年二月一日

明治二十四年度

免許會社		資本額	線路位置	哩數	開業年月日
伊豫鐵道會社	愛媛縣下松山	一三〇,〇〇〇	三津、高濱間 外側平井河原	六、〇二	十八ヶ月
伊豫鐵道會社	愛媛縣下松山	二四、七三〇	三津、高濱間	九、七四	明治二十四年九月一日
日本鐵道會社	盛岡、青森間 岡山、倉敷間	一三六、七二〇		九、七四	明治二十四年四月二十五日
山陽鐵道會社	倉敷、笠岡間 笠岡、福山間 福山、尾ノ道間	一七、三三九		一七、三三九	明治二十四年七月一日
九州鐵道會社	門司、黑崎間 久留米、高瀬間 高瀬、熊本間 鳥栖、佐賀間	一四、四〇〇 三四、一〇〇 一七、三三〇 一五、三〇〇		一四、四〇〇 三四、一〇〇 一七、三三〇 一五、三〇〇	明治二十四年四月一日 明治二十四年四月一日 明治二十四年七月一日 明治二十四年八月二〇日

免許會社		資本額	線路位置	哩數	開業年月日
關西鐵道會社	龜山、一身田間 一身田、津間	八一、三〇〇		七、四二	明治二十四年八月二一日
北海道炭鐵道會社	岩見澤、歌志内間 砂川、空知太間	二、一八〇		九、六〇	明治二十四年一月四日
筑豐興業鐵道會社	若松、直方間	三〇、七〇〇		三〇、七〇	明治二十四年七月五日
大阪鐵道會社	龜瀨、稻葉山間	二、六九九		二、六九九	明治二十五年二月一日
合計		三一六、五四〇		三一六、五四	

明治二十四年六月水戸鐵道會社は其の所有財産全部を日本鐵道會社に賣渡せり。
甲武鐵道會社は從來日本鐵道會社に委託經營せし業務を十一月以降獨立自營に改めたり。

明治二十五年年度

免許會社		資本額	線路位置	哩數	竣功年限
川越鐵道株式會社	埼玉縣下所澤	三〇〇,〇〇〇	國分寺、川越間	一八、二〇	二十五年

假 免 許 會 社	開 業 線 路		開 業 年 月 日
	區	哩 數	
青梅鐵道株式會社	神奈川縣下青梅町	一〇〇,〇〇〇 ^四	明治二五年六月三日
釧路鐵道會社	北海道標茶	二〇〇,〇〇〇	明治二五年六月三日
攝津鐵道會社	兵庫縣下伊丹町	二四〇,〇〇〇	明治二五年三月六日
日本鐵道會社	東京	八四〇,〇〇〇	明治二六年三月三日
計		一,〇〇〇,〇〇〇	
日本鐵道會社	東京	假免狀下附	二五年三月七日
總武鐵道會社	東京	假免狀下附	二六年二月三日
播但鐵道會社	兵庫縣下飾磨	假免狀下附	二六年三月八日
伊豫鐵道會社	三津、高濱間	一、四八 ^四	明治二五年五月一日

假 免 許 會 社	開 業 線 路		開 業 年 月 日
	區	哩 數	
山陽鐵道會社	尾ノ道、三原間	五、五一	明治二五年七月二〇日
北海道炭鐵鐵道會社	室蘭、岩見澤間	八三、四八	明治二五年八月一日
釧路鐵道會社	追分、夕張間	二六、四九	明治二五年十一月一日
筑豊興業鐵道會社	標茶、跡佐登間	二五、七八	明治二五年九月一日
	直方、小竹間	三、六九	明治二五年一月二八日
	直方、金田間	六、二〇	明治二六年二月一日
計		一五三、四三	

第二節 鐵道敷設法發布後鐵道國有に至るまでの私設鐵道

鐵道敷設法の發布に依り政府の敷設すべき線路に確立せられ、其の後の私設線は敷設法記載線以外に局限せられ随つて從來の如く大幹線敷設を目的とする大私設鐵道計畫は實現することを得ざるに至れり。且又經濟界不振のため鐵道企業も一時衰退したりしが、其の後財界の回復と共に金融緩慢となり、二十六年頃には金利低落して鐵道株の如きは著しく騰貴し、爲に各資本家をして官設鐵道拂下げ運動を起さしむるに至り、稍好況を呈したるも、日清戦争のため一時沈滞して拂下げ運動は中止せらるるに至れり。然れども戦後事業熱勃興するや、鐵道事業は空前の盛況を呈し、廿九、三十兩年に於ける假

免狀下附の出願をなしたるもの八百六十二會社線路延長二萬二千八百餘哩に達し、寧ろ濫設の傾向あり。爲に申請の却下せらるるもの續出し、三十年に於ては其の數二百九十一會社、線路延長八千三十七哩餘に達せり。然れども其の後事業界平準に復すると共に鐵道企業も漸次凋落して、亦昔日の觀を呈せず。殊に三十九年に至りては私設鐵道に大打撃を與ふるものあり、即ち鐵道國有法の發布之なり。

鐵道敷設法發布後は一方官設鐵道の普及と私設鐵道の興起と相俟つて全國に及ぼしたりと雖も、概して利益線は私設に屬し、比較的薄利線路は官設たるが如き状態にして、鐵道全般に亘る處理統一に於ては甚だしく缺くる處あり。爲に鐵道國有論再び顯れ、遂に三十九年四十年の兩年に於て、北海道炭礦北海道日本岩越北越中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の買收を了し、茲に我が國鐵道の九割は國有鐵道の有様となり、私設鐵道にして特に言ふべき會社を剩さざるに至れり。

翻つて國有法實施以前即ち三十八年度末に於ける官私鐵道を比較するに、前者は其の延長一千五百三十一哩餘なるに比し、後者は三千三百五十一哩餘の多きに達したるに、十七鐵道會社の買收により、國有鐵道は一躍其の延長を増加し、四十年年度末に於て國有線路は四千九十八哩餘なるに、私設鐵道は僅かに四百五十哩に満たざる有様となり、彼此全く其の地位を顛倒するに至れり。左に二十六年より四十年に至る十有四年間に於ける私設鐵道の興亡を表示すべし。

明治二十六年年度

免 許 會 社

鐵道株式會社	會社位置	敷設若くは測量許可年月日	資本金	線路位置	哩數	竣功年限
佐野	栃木縣下葛生町	二六年四月三日	一四五、〇〇〇 <small>円</small>	葛生町、越名川岸間	九、五四 <small>哩</small>	一ヶ年
奈良	奈良縣下奈良町	二六年四月三日	一、〇〇〇、〇〇〇	奈良、京都間	二五、五三	三ヶ年
關西	三重縣下四日市	二六年六月五日	一、九六〇、〇〇〇	桑名、名古屋間	一五、四〇	五ヶ年
南	奈良縣下御所町	二六年七月二日	五〇〇、〇〇〇	高田、五條間	一六、四〇	二ヶ年
播磨	兵庫縣下飾磨	二六年六月三日	一、〇〇〇、〇〇〇	飾磨、生野間	三〇、五七	二ヶ年
房	千葉縣下蘇我町	二六年九月七日	二三〇、〇〇〇	蘇我、大網間	一一、七五	一ヶ年
太田	茨城縣下太田町	二六年三月三日	一七〇、〇〇〇	太田町、水戸間	一一、二八	二ヶ年
南	愛媛縣下郡中町	二七年一月二日	九五、〇〇〇	松山、郡中間	六、五七	一ヶ年
道	愛媛縣下道後湯ノ町	二七年一月二日	三八、〇〇〇	道後、三室町間 道後、古町間	三、〇六	二ヶ年
浪速	大阪市東區	二七年二月五日	一五〇、〇〇〇	大阪、北條村間	八、一三	二ヶ年
總武	東京市銀座	二七年一月二日	三二一、七五〇	小岩、本所間	六、〇〇	二ヶ年

假免許會社			開業線路		
計	會社名	區間	哩數	開業年月日	計
兒島	岡山縣下倉敷	倉敷、味野間	一、二一 ^哩	二十六年二月七日	計
伊豫	愛媛縣下松山市	立花、森松間	三、一四 ^哩	二十六年二月一日	
初瀬	奈良縣下奈良市	奈良、櫻井間	一四、四〇 ^哩	二十七年一月八日	
日東	東京市	川口、内原間	六、〇〇 ^哩	二十七年二月五日	
豐前	福岡縣下若松	小竹、幸袋間	三、四〇 ^哩	二十七年二月六日	
計			三〇、三八、五九〇		九二、三五
甲信鐵道は免許失敗せり。					
伊大筑			伊大筑		
會社名	區間	哩數	開業年月日	會社名	區間
伊豫	外側、平井、河原間	四、三三 ^哩	明治二十六年五月七日	伊豫	宮
大坂	高田、櫻井間	六、〇〇	明治二十六年五月二三日	大坂	本
筑前	小竹、飯塚間	五、〇五	明治二十六年七月三日	筑前	野
伊賀	尼ヶ崎、池田間	八、三五	明治二十六年十二月二日	伊賀	佐
計				計	
		六〇、五五			

明治二十七年年度

假免許會社		
計	會社位置	線路位置
計	宮	富川、津間
	本	尻内、八ノ戸間
	野	葛生、越名川間
計		
		六〇、五五

假免許會社		
鐵道株式會社	會社位置	線路位置
初瀬	奈良縣下奈良町	奈良、櫻井間
筑豊	福岡縣下若松港	小竹、幸袋間
伊豫	愛媛縣下松山市	飯塚、白井間
日東	東京府下上野	立花、森松間
關西	三重縣下四日市	友部、千住間
		田端、千住間
		水戸、岩沼間
		柘植、奈良間
計		
		一、二一 ^哩
		三、三二 ^哩
		四、四八 ^哩
		二、六二 ^哩
		五、九四 ^哩
		三、〇九 ^哩
		一四〇、二七 ^哩
		三一、五七 ^哩
計		三、六 ^哩
		五〇〇、〇〇 ^円
		一一三、五九〇 ^円
		一五〇、〇〇〇 ^円
		二二、九六九 ^円
		二、二〇〇、〇〇〇 ^円
		四五〇、〇〇〇 ^円
		五、六四〇、〇〇〇 ^円
		一、五四〇、〇〇〇 ^円
		明治二十七年七月
		明治二十七年七月
		明治二十七年二月
		明治二十七年八月
		明治二十七年二月
		明治二十七年二月
		明治二十七年二月
		明治二十八年一月
		三ヶ年
		二ヶ年
		二ヶ年
		二ヶ年
		七ヶ年
		五ヶ年

鐵道株式會社	會社位置	線路位置	哩數	軌道 輛員	資本金 圓	測量若くは 敷設計可年月	竣工期限 測量若くは
京都	京都府下京都市	京都、舞鶴、餘部、宮津、和田山間	一〇、五一	三、六	五、一〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十八ヶ月
阪鶴	大阪府下曾根崎町	神崎、福知山間	六、三〇	三、六	四、〇〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十八ヶ月
紀和	奈良縣下五條町	五條、和歌山間	三、一〇	三、六	一、四〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十八ヶ月
紀和	奈良縣下五條町	大阪湊町、和歌山市間	四、〇〇	三、六	二、八〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十八ヶ月
讚岐	香川縣下多渡津	丸龜、高松間	一七、一九	三、六	五、〇〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十二ヶ月
總武	東京府下本所	成東、銚子間	一五、〇〇	三、六	三、〇〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十二ヶ月
豐州	福岡縣下行橋町	伊加里、弓削田村間	二、二〇	三、六	九〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十八ヶ月
下總	千葉縣下佐原町	佐倉、成東間	二、〇〇	三、六	一、九八、五二	明治二十七年七月	十八ヶ月
近江	滋賀縣下彦根町	彦根、深川間	二、〇〇	三、六	一、〇〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十八ヶ月
北越	東京府下東京	直江津、新發田、新津沼垂間	九、四五	三、六	三、七〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十八ヶ月
筑豐	福岡縣下若松港	飯塚、原田又は鳥栖間	二、一〇	三、六	一、二二四、八三四	明治二十七年七月	十八ヶ月
播但	兵庫縣下姫路	山家、吉井間	一、七〇	三、六	五二二、四八六	明治二十七年七月	十八ヶ月
關西	三重縣下四日市	生野、和田山間	一、三、四〇	三、六	五〇〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十二ヶ月
酒田	山形縣下酒田港	柘植、奈良間	三、一、五七	三、六	一、五四〇,〇〇〇	明治二十七年七月	十二ヶ月
高野	大阪府下甲斐町	酒田、新庄間	三、一、〇〇	三、六	一、〇〇〇,〇〇〇	明治二十七年八月	十八ヶ月
中河	岡山縣下岡山市	坂、橋本村間	二、二、〇〇	三、六	一、〇〇〇,〇〇〇	明治二十七年八月	十八ヶ月
上野	京都府下田邊村	岡山、米子間	九、二、〇〇	三、六	五、〇〇〇,〇〇〇	明治二十七年九月	十八ヶ月
	群馬縣下高崎	八橋町間	二、二、四〇	三、六	八〇〇,〇〇〇	明治二十七年九月	十二ヶ月
		高崎、下仁田間	二、〇、六〇	二、六	三一五、〇〇〇	明治二十七年九月	十二ヶ月

計	哩數	軌道 輛員	資本金 圓	測量若くは 敷設計可年月	竣工期限 測量若くは
九〇三、六二	三九、五三〇、八三二				
豆	一〇、五〇	二、六	一八〇,〇〇〇	明治二十七年九月	十二ヶ月
加	三四、七〇	三、六	七〇〇,〇〇〇	明治二十七年九月	十八ヶ月
磯	七、六四	三、六	二〇〇,〇〇〇	明治二十七年九月	十二ヶ月
西	四、五六	三、六	三〇〇,〇〇〇	明治二十七年九月	十二ヶ月
中	一九、〇〇	三、六	三五〇,〇〇〇	明治二十七年二月	十二ヶ月
伊	二二、〇〇	三、六	一、〇〇〇,〇〇〇	明治二十七年二月	十二ヶ月
豐	一六、四〇	三、六	四〇〇,〇〇〇	明治二十七年三月	十二ヶ月
勢	七、二〇	三、六	三、六〇〇,〇〇〇	明治二十七年三月	十八ヶ月
計	三九、五三〇、八三二				

會社名	區	開業年月日	會社名	區	開業年月日
山陽	米崎、廣島間	四六、二二	總武	本所、市川間	六、四〇
關西	四日市、桑名間	七、三〇	川越	國分寺、久米川間	五、〇〇
總武	市川、佐倉間	二五、〇〇	筑豐	小竹、幸袋間	三、四二
播但	姫路、寺前間	一九、〇〇	播但	寺前、長谷間	四、〇〇
九州	熊本、川尻間	三、〇五	九州	川尻、松橋間	六、三九
日本	八ノ戶、湊間	一、五四	川越	久米川、川越間	一三、四〇
甲武	新宿、牛込間	三、四〇	合	計	一五六、三二
青梅	立川、青梅間	一一、四〇			

明治二十八年年度

鐵道株式會社		免許會社	哩數	軌道幅員	資本金	測量許可年月	測量若くは竣工期間
讚岐	香川縣下多度津	丸龜、高松間	一七、一九	三、六	五〇〇,〇〇〇	明治二八年二月	三ヶ年
豐州	福岡縣下行橋町	伊田村、弓削田村間	一、四〇	三、六	一七三,七八四	明治二八年二月	二ヶ年
京都	京都府下京都市	京郡より味方を經て舞鶴、舞鶴、宮津間、舞鶴、餘部間、味方、和田山間	一〇四、〇六	三、六	五、一〇〇,〇〇〇	明治二八年二月	六ヶ年
中越	富山縣下高岡市	高岡、城端間	一八、五〇	三、六	三五〇,〇〇〇	明治二八年二月	三ヶ年
成田	千葉縣下佐倉町	佐倉、佐原間	二五、〇〇	三、六	七五〇,〇〇〇	明治二八年二月	四ヶ年
總武	東京府下本所	佐倉、成東間	四〇、四〇	三、六	九〇〇,〇〇〇	明治二八年三月	五ヶ年
北越	新潟縣下新潟市	直江津より新津を經て新發田、新津、沼垂間	九九、〇六	三、六	三七〇,〇〇〇	明治二八年三月	六ヶ年
上野	群馬縣下高崎町	高崎、下仁田町間	二〇、五二	二、六	三一五,〇〇〇	明治二八年三月	三ヶ年
參宮	三重縣下小俣村	宇治山田町、宮川驛間	二、四〇	三、六	二五〇,〇〇〇	明治二九年一月	二ヶ年
豐川	愛知縣下豐橋町	下地町、信樂村間	一七、六〇	三、六	四〇〇,〇〇〇	明治二九年一月	三ヶ年
北海道炭礦	北海道札幌北五條	輪西村、室蘭港間	三、一〇	三、六	四〇〇,〇〇〇	明治二九年二月	二ヶ年
房總	千葉縣下蘇我町	千葉、蘇我間	二、〇〇	三、六	一三五,〇〇〇	明治二九年二月	三ヶ年
河陽	大阪府下大阪市	成東、一ノ宮間	一一、二二	二、九	三〇〇,〇〇〇	明治二九年二月	三ヶ年
西成	大阪府下上福島村	柏原、三日月市村間	四、一〇	三、六	一一〇,〇〇〇	明治二九年二月	二ヶ年
計			四七一、五四		一九、五五八、七八四		

鐵道株式會社		免許會社	哩數	軌道幅員	資本金	測量許可年月	測量若くは竣工期間
唐津	佐賀縣下唐津町	唐津町、牛津停車場間	二七、三〇	三、六	一、二〇〇,〇〇〇	明治二九年二月	四ヶ年
兒島	岡山縣下倉敷町	倉敷、味野間	一一、三八	三、六	二八〇,〇〇〇	明治二九年三月	三ヶ年
南海	大阪府下難波新地	湊町停車場、和歌山市間	四二、三一	三、六	二、八〇〇,〇〇〇	明治二九年三月	五ヶ年
計			四七一、五四		一九、五五八、七八四		

鐵道株式會社		免許會社	哩數	軌道幅員	資本金	測量許可年月	測量若くは竣工期間
河陽	大阪府下大阪市	柏原、三日月市村間	一一、二二	二、九	三〇〇,〇〇〇	明治二八年二月	十二ヶ月
唐津	佐賀縣下唐津町	唐津町、牛津停車場間	二七、三〇	三、六	一、〇〇〇,〇〇〇	明治二八年三月	十八ヶ月
北海道炭礦	北海道札幌北五條	輪西村、室蘭港間	三、一〇	三、六	四〇〇,〇〇〇	明治二八年三月	十二ヶ月
房總	千葉縣下蘇我町	千葉、蘇我間	三、〇〇	三、六	一三五,〇〇〇	明治二八年三月	十八ヶ月
同	同	成東、一ノ宮間	二一、〇〇	三、六	六〇五,〇〇〇	明治二八年三月	十八ヶ月
筑豐	福岡縣下若松港	白井、熊田間	三、〇〇	三、六	一〇〇,〇〇〇	明治二八年三月	十二ヶ月
參宮	三重縣下小俣村	宇治山田町、宮川驛間	二、四〇	三、六	二五〇,〇〇〇	明治二八年三月	十二ヶ月
函湯	北海道函館區	函館、下湯川間	三、五〇	三、六	九五,〇〇〇	明治二八年三月	十二ヶ月
吉備	岡山縣下石井村	石井村、淺尾村間	一一、〇〇	三、六	三五〇,〇〇〇	明治二八年三月	十八ヶ月
山鹿	熊本縣下山鹿町	山鹿、鍛田間	一〇、〇〇	三、六	二六五,〇〇〇	明治二八年三月	十二ヶ月
都賀	栃木縣下栃木町	栃木、鹿沼間	一五、〇〇	三、六	二〇〇,〇〇〇	明治二八年三月	十二ヶ月
常野	栃木縣下真岡町	川島、烏山間	三一、〇〇	三、六	五五〇,〇〇〇	明治二九年一月	十八ヶ月
計			四七一、五四		一九、五五八、七八四		

鐵道株式會社	區	哩數	開業年月日	鐵道株式會社	區	哩數	開業年月日
九州	小倉、行橋間	一四、六四	二八年四月一日	浪速	片町、四條驛間	八、〇五	二八年八月二日
甲武	牛込、飯田町間	〇、四〇	二八年四月三日	奈良	京都、伏見間	三、二三	二八年九月五日
統豐	飯塚、白井間	四、二七	二八年四月五日	日本	土浦、友部間	二一、六一	二八年一月四日
播但	長谷、生野間	五、〇五	二八年四月七日	大阪	玉造、梅田間	四、二九	二八年二月十五日
同	姫路、飾磨間	三、三一	二八年四月十七日	奈良	伏見、桃山間	一、〇九	二八年一月三日
九州	佐賀、武雄間	一七、五〇	二八年五月五日	關西	桑名、彌富間	四、五三	二八年一月七日
大阪	天王寺、玉造間	二、二八	二八年五月二十八日	青梅	青梅、日向和田間	一、四〇	二八年二月六日
關西	名古屋、前ヶ須間	一〇、二一	二八年五月二十四日	房總	蘇我、大網間	一一、四〇	二九年一月二〇日
同	桑名停車場、同本停車場間	〇、六四	二八年五月二十四日	奈良	桃山、玉水間	一一、四六	二九年一月二五日
豐州	行橋、伊田間	一六、四〇	二八年八月一日	伊豫	立花、森松間	二、六〇	二九年一月二六日
道後	古町間	三、〇六	二八年八月二日	豐州	伊田、後藤寺間	一、七〇	二九年二月五日
計		二八五、一二		計		一一〇、〇〇〇	

房總	千葉、蘇我間	三、〇四	二九年二月二五日
奈良	玉水、木津間	四、五〇	二九年三月一日
計		一五九、六六	

明治二十九年年度

免許會社

鐵道株式會社	會社位置	線路位置	哩數	軌道幅員	資本金	免許狀下附年月	免許狀有效期限
勢和	三重縣下松阪町	櫻井、松阪間	六四、七五	三、六	三、六〇〇、〇〇〇	明治二九年四月	七ヶ年
阪鶴	大阪府下曾根崎村	池田、福知山間	六〇、二三	三、六	四、〇〇〇、〇〇〇	同	六ヶ年
伊賀	三重縣下名張町	榛原、三田間	二五、四〇	三、六	一、二〇〇、〇〇〇	同	三ヶ年
中	岡山縣下岡山市	岡山、米子間	九八、〇四	三、六	五、〇〇〇、〇〇〇	同	七ヶ年
磯	茨城縣下水戸市	水戸、祝町間	八、二六	三、六	三〇〇、〇〇〇	同	二ヶ年
高野	大阪府下堺市	堺、橋本間	二二、四〇	三、六	一、五〇〇、〇〇〇	同	四ヶ年
七尾	石川縣下七尾町	津幡、七尾間	三一、五八	三、六	七〇〇、〇〇〇	同	三ヶ年
紀和	奈良縣下五條町	五條、和歌山間	三二、三四	三、六	一、四〇〇、〇〇〇	同	三ヶ年
筑	福岡縣下若松港	白井、下山田間	三三、三〇	三、六	一、四〇〇、〇〇〇	明治二九年五月	十二ヶ月
城	京都府下田邊村	木津、四條驛間	二三、六〇	三、六	八〇〇、〇〇〇	同	三ヶ年
播	兵庫縣下姫路町	大住、八幡間	一四、一八	三、六	八〇〇、〇〇〇	同	二ヶ年
伊	佐賀縣下伊萬里町	生野、和田山間	一四、一八	三、六	二七〇、〇〇〇	同	二ヶ年
伊	佐賀縣下伊萬里町	伊萬里、有田間	八、一六	三、六	二七〇、〇〇〇	同	二ヶ年

金津尾吉山近豆	津輕西備鹿江相	尾西備鹿江相	吉備鹿江相	山鹿江相	近江相	豆相
邊	原村	青森縣下御所川	愛知縣下津島町	岡山縣下石井村	熊本縣下熊本市	滋賀縣下彦根市
福岡縣下小倉町	高濱、下山田間	木造、黑石間	一ノ宮、彌富間	岡山、淺尾間	山鹿、植木間	彦根、深川間
長泉、田中間	一〇、四一	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六
四〇〇、〇〇〇	明治二九年五月	二ヶ年	三ヶ年	三ヶ年	三ヶ年	三ヶ年

東京南德四筑同房津中	肥姫豐島國豐	總輕備	同	房	津	中
熊本市	大分縣下大分町	德島縣下德島市	愛媛縣下松山市	福岡縣下若松港	岡山縣下倉敷町	青森縣下御所川
熊本市	大分、長洲間	德島、川田間	松山、多度津間	金山、伊田、下山田間	木造、黑石間	蘇我、木更津間
一四、〇四	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六
六〇〇、〇〇〇	明治二九年五月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月

石金小筑上筑豐筑有駿武相上東武丹常播毛土	卷邊倉豐越後州	石卷	足立、熊田間 <th>小倉、戸畑間 <th>石峰、戸畑間 <th>前橋、長岡間 <th>黒木、大川間 <th>香春、金川伊田、添田間 <th>後藤、小松炭坑、後藤寺 <th>炭坑、小松炭坑、後藤寺 <th>木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	小倉、戸畑間 <th>石峰、戸畑間 <th>前橋、長岡間 <th>黒木、大川間 <th>香春、金川伊田、添田間 <th>後藤、小松炭坑、後藤寺 <th>炭坑、小松炭坑、後藤寺 <th>木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	石峰、戸畑間 <th>前橋、長岡間 <th>黒木、大川間 <th>香春、金川伊田、添田間 <th>後藤、小松炭坑、後藤寺 <th>炭坑、小松炭坑、後藤寺 <th>木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	前橋、長岡間 <th>黒木、大川間 <th>香春、金川伊田、添田間 <th>後藤、小松炭坑、後藤寺 <th>炭坑、小松炭坑、後藤寺 <th>木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	黒木、大川間 <th>香春、金川伊田、添田間 <th>後藤、小松炭坑、後藤寺 <th>炭坑、小松炭坑、後藤寺 <th>木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	香春、金川伊田、添田間 <th>後藤、小松炭坑、後藤寺 <th>炭坑、小松炭坑、後藤寺 <th>木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	後藤、小松炭坑、後藤寺 <th>炭坑、小松炭坑、後藤寺 <th>木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	炭坑、小松炭坑、後藤寺 <th>木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	木屋瀬、黒崎間 <th>神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	神戶、湯山間 <th>岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	岩淵、甲府間 <th>千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th></th>	千駄ヶ谷、小田原町間 <th>平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th></th>	平塚、相原間 <th>大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th></th>	大宮郷、熊谷間 <th>飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th></th>	飯能、川越間 <th>八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th></th>	八王子、高崎間 <th>宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th></th>	宮津、湯島間 <th>取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th></th>	取手、宇都宮間 <th>和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th></th>	和田山、津居山間 <th>板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th></th>	板橋、足利間 <th>江ノ口、山田野間 </th>	江ノ口、山田野間
宮城縣下石卷町	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港	福岡縣下若松港
四〇、〇〇	二九、四〇	四、〇〇	二、〇〇	八六、〇〇	二〇、四〇	一三、三〇	七、四〇	五、〇〇	四七、〇〇	四八、〇〇	二一、〇〇	三〇、〇〇	四八、四〇	六八、〇〇	三六、〇〇	四九、〇〇	三〇、〇〇	三五、〇〇	五五、〇〇	三三、〇〇	三三、〇〇	三三、〇〇	三三、〇〇
一、〇〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇	二五〇、〇〇〇	二五〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇
明治二九年八月	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
十八ヶ月	十八ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月	十二ヶ月

鐵道株式會社	區	間	哩	數	開業年月日
船越	船越、飯塚、前原、湯島、津崎、伊萬里、仲原、太宰府間	七八、〇〇〇	三、六六	三、〇五〇、〇〇〇	明治二十九年八月
總武	船橋、佐倉間	一一、〇〇〇	三、六六	工費 四二〇、〇〇〇	同
大社兩山	廣島、赤江、赤江間	一五〇、〇〇〇	三、六六	六、九〇〇、〇〇〇	同
關東中央	米子、赤江、杵築間	二八、〇〇〇	三、六六	九〇〇、〇〇〇	明治二十九年九月
野岩	岩瀬、水海道間	六六、二七	三、六六	四、九七五、五〇〇	明治二十九年三月
山口	今市、若松間	一六、〇〇〇	三、六六	五〇〇、〇〇〇	明治二十九年三月
南	山口縣下山口町	三八、二〇〇	三、六六	二、〇〇〇、〇〇〇	明治三〇年三月
關西	那中、八幡濱間	一二、三〇〇	三、六六	六〇〇、〇〇〇	同
九州	河原田、津間	四、二〇〇	三、六六	工費 一九二、五四五	同
	黒崎、戸畑間				
既設	木津、奈良間	四、三二	四、三二	明治二十九年四月一八日	
	松橋、八代間	一二、四〇〇	三、九七九	明治二十九年一月二一日	
	田端、土浦間	三九、七九	五八、四三	明治三〇年二月二五日	
	水戸、平間	九、〇八	一六、五五	明治三〇年一月一五日	
	柘植、上野間	一六、五五	八、二七	明治二十九年五月一〇日	
	丸龜、高松間	九、〇八	六、四二	明治二十九年一月二五日	
	高田、葛間	八、二七			
	葛、五條間	六、四二			

鐵道株式會社	會社位置	線路區間	哩數	軌道	資本金額	免狀下附年月日	免狀有效期間
同	千葉縣下千葉町	一ノ宮、勝浦間	一七、四三	三、六六	八〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
南	福岡縣下黒崎村	木屋瀬、黒崎間	七、五五	三、六六	八〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
成	愛媛縣下宇和島	宇和島、吉野生間	一五、四〇	二、六	二六〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
京都	京都府	酒田、新庄間	三二、〇〇	三、六六	一、〇〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
京都	京都府	姫路、龜岡間	六六、三三	三、六六	三、五〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
京都	京都府	後藤寺、豊岡炭坑間	一三、三八	三、六六	一、〇〇〇、〇〇〇	三〇年五月三日	二〇年
京都	京都府	後藤寺、起行間					
京都	京都府	後藤寺、川崎間					
京都	京都府	伊田、添田間					

本年度中に解散したる兩毛、浪速、攝津、城河の四社にして兩毛は日本に、浪速及城河の二社は關西に、攝津は阪鶴に何れも買収せられたり。

明治三十年度

免許會社

鐵道株式會社	會社位置	線路區間	哩數	軌道	資本金額	免狀下附年月日	免狀有效期間
房	千葉縣下千葉町	一ノ宮、勝浦間	一七、四三	三、六六	八〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
筑	福岡縣下黒崎村	木屋瀬、黒崎間	七、五五	三、六六	八〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
宇	愛媛縣下宇和島	宇和島、吉野生間	一五、四〇	二、六	二六〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
酒	京都府	酒田、新庄間	三二、〇〇	三、六六	一、〇〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
京	京都府	姫路、龜岡間	六六、三三	三、六六	三、五〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	三〇年
豐	福岡縣下千葉町	後藤寺、豊岡炭坑間	一三、三八	三、六六	一、〇〇〇、〇〇〇	三〇年五月三日	二〇年

岩越	四國	東肥	德島	南豊	船越	筑後	土佐	常陸	播磨	駿甲	九州	同	同	東武	石巻	毛武	關西
東京市上車坂町	松山市	熊本市洗馬町	德島市大字寺島町	大分縣下大分町	福岡縣下博多	福岡縣下羽犬塚	高知市	茨城縣下下館町	兵庫縣下姫路	東京市	福岡縣下門司	同	同	東京市八重洲町	宮城縣下石巻町	東京市新着町	三重縣下四日市濱町
郡山、酒屋間	朝美、多度津間	熊本、大津間	德島、川田間	大分、竹田間	船越、飯塚、前原	黑木、大川間	江ノ口、山田野地間	取手、宇都宮間	和田山、新居山間	岩淵、甲府間	金山、伊田間	下山田、上山田間	白井、蕉田間	北千佳、足利間	石巻、鍛冶屋澤間	板橋、足利間	加茂、木津間
一〇八、五二	九六、六五	一四、〇〇	二一、五六	七〇、五九	八三、六〇	二〇、二〇	三三、三八	五二、一二	二六、一四	四六、七三	二、六〇	一、一八	三、三二	四八、五一	三九、五二	五二、三七	三、七八
三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六
六、〇〇〇、〇〇〇	三、五〇〇、〇〇〇	六〇〇、〇〇〇	八〇〇、〇〇〇	二、八〇〇、〇〇〇	三、〇五〇、〇〇〇	七〇〇、〇〇〇	一、三〇〇、〇〇〇	一、六五〇、〇〇〇	一、三〇〇、〇〇〇	四、〇〇〇、〇〇〇	九〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一四〇、〇〇〇	二、六五〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇	二、二五〇、〇〇〇	一八五、〇〇〇
三〇年五月六日	三〇年六月四日	三〇年六月四日	三〇年六月四日	三〇年六月四日	三〇年六月七日	三〇年六月三日	三〇年七月七日	三〇年八月三日	三〇年八月五日	三〇年八月三日	三〇年八月六日	三〇年八月六日	三〇年八月六日	三〇年九月三日	三〇年一月三日	三〇年一月七日	三〇年三月二日
設立登記の日が七ヶ年	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同

假免許會社

鐵道株式會社	會社位置	線路位置	哩數	軌道幅員	資本金	免許狀下附年月日	免許狀有效期限
養老	三重縣下桑名町	桑名、雁永間	三五、四〇	三、六	一、五〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	十二ヶ月
佐賀	佐賀市	諸富、小城間	一三、二〇	三、六	五〇〇、〇〇〇	三〇年四月三日	十二ヶ月
紀州	和歌山市	和歌山、墨江間	七、七〇	三、六	三五〇、〇〇〇	三〇年五月三日	十二ヶ月
山鹿	熊本縣下山鹿町	山鹿、久留米間	二七、二〇	三、六	一、四〇〇、〇〇〇	三〇年五月三日	十二ヶ月
北越	東京市	柏崎、沼垂間	四七、〇〇	三、六	一、九〇〇、〇〇〇	三〇年五月七日	十二ヶ月
日備	東京市	田端、雜司ヶ谷間	三、四〇	三、六	四六〇、〇〇〇	三〇年五月九日	六ヶ月
備後	廣島縣下福山市	福山、府中間	一三、〇〇	三、六	三〇〇、〇〇〇	三〇年五月九日	十二ヶ月
瀬戸	名古屋	名古屋、瀬戸間	一三、〇〇	三、六	二五〇、〇〇〇	三〇年六月二日	十二ヶ月
北越	福岡縣下門司	宮田、遠賀川間	一一、〇〇	三、六	四〇〇、〇〇〇	三〇年六月四日	十二ヶ月
鶴岡	山形縣下甘木町	太宰府、吉井間	二〇、五二	三、六	一、〇〇〇、〇〇〇	三〇年六月五日	十二ヶ月
中越	山形縣下鶴岡	酒田、加茂間	二二、三二	三、六	八三〇、〇〇〇	三〇年六月四日	十二ヶ月
西關	高岡市	高岡、伏木間	五、〇〇	三、六	二〇〇、〇〇〇	三〇年六月九日	六ヶ月
美濃	三重縣四日市	加茂、木津間	一〇〇、〇〇	三、六	五、五〇〇、〇〇〇	三〇年六月九日	十八ヶ月
河内	岐阜市	岐阜、有知間	三五、〇〇	三、六	一、八五〇、〇〇〇	三〇年六月九日	六ヶ月
富内	大阪府下東六郷	住道、柏原間	八、四〇	三、六	一、三〇〇、〇〇〇	三〇年七月六日	十二ヶ月
磐城	靜岡縣鷹岡村	鈴川、大宮間	八、〇〇	三、六	三〇〇、〇〇〇	三〇年七月六日	十二ヶ月
東京	郡山、平間	郡山、平間	四四、〇〇	三、六	一、八〇〇、〇〇〇	三〇年七月七日	十八ヶ月

播磨	海陽	唐三	鎮西	相模	越前	伊賀	成田	西薩	濱松	富山	船山	九州	豐州	吉野	小濱	豐川	九州	成田	京北	香島	兒島
神戸市	徳島市	兵庫縣下有野町	大分縣下日田町	東京市	東京市	三重縣下名張町	千葉縣下根郷村	東京市	静岡縣下濱松町	富山縣下岩瀬間	富山縣下土崎間	福岡縣下門司	愛知縣下豊橋町	東京市	奈良縣下御所町	福岡縣下行橋町	福岡縣下門司	千葉縣下根郷村	京都市阿崎町	東京市	岡山縣下倉敷町
明石、谷川間	岩津、高松間	唐櫃、三田間	若津、中津間	横濱、逗子間	沼垂、鶴岡間	宇治山田、鳥羽間	佐原、小見川間	鹿兒島、向田間	濱町、二俣間	富山、岩瀬間	船川、土崎間	飯塚、長尾間	豊川、御油間	小濱、大津間。小濱、餘部間。井ノ口、敦賀間	古瀬、北六田間	田ノ浦、曾根間	門司、田ノ浦間	川越、成田間	栗田口、大津間	小見川、松岸間	倉敷、高梁間
三七、〇〇〇	二六、七〇〇	八、〇〇〇	六九、〇〇〇	三二、四〇〇	九六、〇〇〇	一〇、〇〇〇	七、四〇〇	三二、〇〇〇	二二、〇〇〇	五、〇〇〇	一七、六〇〇	五、一七〇	四、七〇〇	九五、二〇〇	五、七〇〇	一一、三七〇	二、四〇〇	六七、〇〇〇	六、四〇〇	一三、〇〇〇	二一、〇〇〇
三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六
一、三〇〇、〇〇〇	一、九〇〇、〇〇〇	二〇〇、〇〇〇	四、〇〇〇、〇〇〇	一、八〇〇、〇〇〇	四、〇〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	三五〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇	三五〇、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇	二四〇、〇〇〇	一三五、〇〇〇	三、九五〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	八〇〇、〇〇〇	四九七、九〇一	二、五〇〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇	五五〇、〇〇〇	八〇〇、〇〇〇
三〇年七月七日	三〇年七月七日	三〇年七月三日	三〇年七月六日	三〇年七月六日	三〇年七月六日	三〇年七月六日	三〇年七月六日	三〇年七月六日	三〇年七月六日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日	三〇年八月三日
十二月	十二月	六月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月

房總	京都	山陽	同陽	同武	同越	同中	同同	同同	同上
大網、一ノ宮間	二條、大宮間	大宮、京都間	廣島、宇品間	廣島、徳山間	徳山、三田尻間	佐倉、成東間	成東、銚子間	黒田、福野間	福野、福光間
一、二、三〇〇	二、〇〇〇	〇、三三八	三、四六六	六八、三三六	一六、三七七	一三、二七	二七、一三	一〇、五五	三、二五
三〇、〇〇〇	九〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇	四六、四三七、九〇一	三〇〇、〇〇〇	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六
三〇年四月十七日	三〇年四月二十七日	三〇年十一月十六日	三〇年五月一日	三〇年九月二十五日	三〇年三月十七日	三〇年五月一日	三〇年六月一日	三〇年八月四日	三〇年八月一日
十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月	十二月

鐵道株式會社	會社位置	線路區間	線路哩數	軌道幅員	資本金額	免許狀下附日	免許狀有效期間
丹後	京都府下峰山町	宮津、湯島間	三四、四五	三、六	一、五〇〇、〇〇〇	三一年六月元日	同 四ヶ年
都賀	栃木縣下栃木町	栃木、鹿沼間	一三、五二	三、六	三五〇、〇〇〇	三一年七月六日	同 三ヶ年
九州	福岡縣下門司港	飯塚、長尾間	四、六七	三、六	四〇〇、〇〇〇	三一年八月二日	二ヶ年
豐州	福岡縣下行橋町	田ノ浦、會根間	一、二八	三、六	八〇〇、〇〇〇	三一年八月廿五日	三ヶ年
成田	千葉縣下根郷村	川越、成田間	五七、五六	三、六	二、五〇〇、〇〇〇	三一年九月元日	六ヶ年
房總	千葉縣下千葉町	蘇我、木更津間	一八、七五	三、六	八八〇、〇〇〇	三一年二月三日	四ヶ年
關西	三重縣下四日市	河原田、津間	一三、四〇	三、六	六〇〇、〇〇〇	三一年二月三日	四ヶ年
大社兩山	廣島縣下廣島市	廣島、赤江間。赤江、米子間。赤江、杵築間	一五三、〇二	三、六	六、九〇〇、〇〇〇	三一年二月元日	設立登記の日より十ヶ年
上武	東京市日本橋區堀江町	大宮、熊谷間	三〇、〇〇	三、六	九〇〇、〇〇〇	三一年二月三日	同 四ヶ年
南	岡山縣下倉敷町	倉敷、高梁間	二〇、七四	三、六	八〇〇、〇〇〇	三一年三月元日	同 四ヶ年
伊豫	愛媛縣下松山市大字久保町	平井河原、横河原間	三、四〇	二、六	六〇、〇〇〇	三一年三月廿三日	二ヶ年
備後	廣島縣下福山町	福山、府中間	一三、五八	三、六	三〇〇、〇〇〇	三一年三月廿日	設立登記の日より四ヶ年
唐三電氣	兵庫縣下有野町	唐櫃、三田間	七、〇〇	三、六	二〇〇、〇〇〇	三一年三月元日	同 三ヶ年
京北	東京市京橋區山下町	京都阿崎町、大津間	六、〇八	三、六	九五〇、〇〇〇	三一年三月元日	同 三ヶ年
總計			四三一、五三		一八、二四〇、〇〇〇		
鐵道株式會社	會社位置	線路區間	線路哩數	軌道幅員	資本金額	免許狀下附日	免許狀有效期間
尾張	東京市	名古屋、富山間	一二四、〇〇	三、六	七、二〇〇、〇〇〇	三一年四月六日	十八ヶ年
遠參	靜岡縣下金指町	掛川、豊川間	四四、〇〇	三、六	三、〇〇〇、〇〇〇	三一年四月廿日	十八ヶ月
釜石	巖手縣下黑澤尻町	釜石、黑澤尻間	四〇、〇〇	三、六	二、〇〇〇、〇〇〇	三一年四月廿日	十二ヶ月
大湊	青森縣下青森町	野邊地、大湊間	三三、〇〇	三、六	一、二〇〇、〇〇〇	三一年五月二日	十八ヶ月
三州	愛知縣下熱田町	名古屋、御油間	三七、四〇	三、六	一、八〇〇、〇〇〇	三一年五月九日	十八ヶ月
九州	福岡縣下門司港	小倉、戸畑間	四、〇〇	三、六	二五〇、〇〇〇	三一年六月四日	十二ヶ月
陸南	鹿兒島縣下鹿兒島町	鹿兒島、谷山間	三、四〇	二、六	六〇、〇〇〇	三一年九月八日	十二ヶ月
阪鶴	兵庫縣下伊丹町	川西、梅田間	六、〇〇	三、六	二五〇、〇〇〇	三一年九月十四日	十二ヶ月
南阿	大阪府下飯塚町	徳島、答島間	一〇、四〇	三、六	一、〇〇〇、〇〇〇	三一年九月十六日	十八ヶ月
嘉穂	和歌山縣下和歌山市	上山田、二瀬川間	一四、〇〇	三、六	七〇〇、〇〇〇	三一年九月十六日	十八ヶ月
南北	奈良縣下奈良市	深草、山崎間	一三、〇〇	三、六	六五〇、〇〇〇	三一年九月廿日	十八ヶ月
奈良	巖手縣下黑澤尻町	黒澤尻、横手間	五〇、〇〇	三、六	二、五〇〇、〇〇〇	三一年九月廿日	十二ヶ月
岩秋	大阪府下向井村	麻布二橋、世田ヶ谷間	一、二〇	三、六	一五〇、〇〇〇	三一年九月元日	十二ヶ月
城野	大阪府下向井村	粉濱、津守間	四、〇〇	三、六	一、四〇〇、〇〇〇	三一年二月五日	十二ヶ月
高野	福岡縣下門司港	博多、篠栗、博多、伊萬里、前原、稻越、濱崎、瀧島間	二六〇、〇〇〇	三、六	二、五〇〇、〇〇〇	三一年二月五日	十二ヶ月
九州	福岡縣下門司港	博多、篠栗、博多、伊萬里、前原、稻越、濱崎、瀧島間	五九、四一	三、六	四、六六五、一七五	三一年二月六日	十二ヶ月
同	同	中間、木屋瀬間	三、五五	三、六	四五〇、〇〇〇	三一年二月六日	十二ヶ月
同	同	戸畑、名護屋崎間	一、〇〇	三、六	四〇〇、〇〇〇	三一年二月七日	十二ヶ月
東武	東京市麹町區八雲洲町	千住、深川、越中島間	一〇、〇〇	三、六	五〇〇、〇〇〇	三一年二月三日	廿四ヶ月
島原	東京市	陳早、島原間	二七、〇〇	三、六	一、〇〇〇、〇〇〇	三一年三月三日	廿四ヶ月

線路名又は會社名	區	間	哩	數	開業年月日
福 同	宇美、大宰府間	四、四〇	三、六	四五〇、〇〇〇	三一年二月六日
京 板	板橋、小石川宮坂間	三、三〇	三、六	九五〇、〇〇〇	三一年二月六日
唐 津	鬼塚、谷炭礦間	一、六二	三、六	一〇〇、〇〇〇	三一年二月六日
九 州	相知、相知炭礦間	七、四〇	三、六	四五〇、〇〇〇	三一年二月七日
博 多	遠賀川、室木間	五二、二〇	三、六	四、七〇〇、〇〇〇	三一年二月七日
安 房	志賀、島宮田、宮田植木、宮田、前田、奈多、篠栗、香椎、宇美間	一三、二〇	三、六	五〇〇、〇〇〇	三一年二月三日
河 南	北條、和田間	一〇、一八	三、六	三〇〇、〇〇〇	三一年二月一日
總 武	柏原、長野間	二、五二	三、六	一、五〇〇、〇〇〇	三一年三月一日
甲 武	本所、秋葉原間	一、一八	三、六	一六〇、〇〇〇	三一年三月一日
阪 北	飯田町、鍛冶町間	二、三、七二	三、六	一、五〇〇、〇〇〇	三一年二月一日
阿 讚	津田、西ノ宮間	四、五、〇〇	三、六	二、〇〇〇、〇〇〇	三一年三月二日
宇 佐	撫養、高松間	八、〇〇	二、九	二四〇、〇〇〇	三一年三月七日
新 宮	柳ヶ浦、兩川間	九、〇〇	三、六	四〇〇、〇〇〇	三一年一月七日
百 貫	新宮、勝浦間	三、一九	一、九	四五〇、〇〇〇	三一年二月一日
藝 石	廣島、濱田間	八〇、〇〇	三、六	三、五〇〇、〇〇〇	三一年三月三日
日 豐	佐伯、延岡間	六〇、〇〇	三、六	三、〇〇〇、〇〇〇	三一年三月三日
嬉 野	野津市、白井間	二〇、〇〇	三、六	一、〇〇〇、〇〇〇	三一年三月三日
尾 三	北方、被杉間	四四、六〇	三、六	三、〇〇〇、〇〇〇	三一年三月二日
合 計	尾道、田幸間	九一九、二七	五三、一二〇、一七五		

線路名又は會社名	區	間	哩	數	開業年月日
日 本	中村、原ノ町間	一一、四〇		二二、四〇	明治三一年四月三日
同	原ノ町、小高間	五、六九		五、六九	明治三一年五月一日
同	小高、久之濱間	三三、一七		三三、一七	明治三一年八月二三日
高 野	狹山、長野間	四、六六		四、六六	明治三一年四月二日
同	彌富、津島間	五、一三		五、一三	明治三一年四月三日
西 武	津島、森上間	四、七三		四、七三	明治三二年二月一七日
同	大阪、安治川口間	三、五二		三、五二	明治三一年四月五日
同	五條、橋本間	六、〇一		六、〇一	明治三一年四月一日
同	船戸假停車場、和歌山間	六、六九		六、六九	明治三一年五月四日
同	船戸假停車場、同本停車場間	〇、四六		〇、四六	明治三二年一月一日
關 西	四條畷、長尾間	八、二三		八、二三	明治三一年四月二日
同	加茂、大佛間	五、三五		五、三五	明治三一年四月一九日
同	長尾、新木津間	一一、二三		一一、二三	明治三一年六月四日
同	新木津、木津間	〇、二九		〇、二九	明治三一年九月一日
同	放出、寢屋川間	一、三五		一、三五	明治三一年十一月八日
同	寢屋川、網島間	一、〇六		一、〇六	明治三一年十一月八日
同	加茂、新木津間	三、六四		三、六四	明治三一年十一月八日
河 陽	古市、富田林間	三、三一		三、三一	明治三一年四月一日

假免許會社		合	計	哩	數	開業年月日
九州	福岡縣下門司港	遠賀川、室木間	七、四〇	三、六	四五〇、〇〇〇	三二年六月三日
九州	大阪府下泉北郡向井村	住吉、津守間	三、二四	三、六	二六〇、〇〇〇	三二年七月三日
伊賀	三重縣下名張町	津守、難波間	〇、七〇	三、六	二〇〇、〇〇〇	三二年七月三日
九州	福岡縣下門司港	山田、鳥羽間	一、〇三	三、六	五〇〇、〇〇〇	三二年七月四日
播磨	兵庫縣飾東郡國衙村	中間、木屋瀬間	三、二四	三、六	四五〇、〇〇〇	三二年九月六日
九州	福岡縣下門司港	黒崎、戸畑間	四、六〇	三、六	六〇〇、〇〇〇	三二年九月九日
紀伊	和歌山、山田	生野、和田山間	一、三六	三、六	八〇〇、〇〇〇	三二年十月五日
九州	福岡縣下門司港	和歌山、黒江間	七、六六	三、六	三五〇、〇〇〇	三二年二月三日
九州	福岡縣下門司港	博多、篠栗間	七、〇二	三、六	四九九、一六一	三二年二月六日
九州	福岡縣下門司港	博多、伊萬里間	五〇、七二	三、六	四、一六六、〇一四	三二年三月六日
九州	福岡縣下門司港	濱崎、満島間	三、六	三、六	三二年三月六日	六ヶ年
合計			一七六、六一		一一、五二五、一七五	
輦州	廣島縣下輦町	輦、福山間	八、〇〇	三、六	三〇〇、〇〇〇	三二年四月五日
豐州	福岡縣下行橋町	伊田、伊加利間	一、四二	三、六	一八〇、〇〇〇	三二年四月七日
同	同	川崎、添伊田間	三、〇六	三、六	二二〇、〇〇〇	三二年四月七日
宇佐	大分縣下四日市	四日市、高田間	八、〇〇	二、九	三二〇、〇〇〇	三二年四月七日
高野	大阪府泉北郡向井村	津守、難波間	〇、六八	三、六	二〇〇、〇〇〇	三二年四月七日
金邊	福岡縣下企救郡足立村	志井、曾根、田ノ浦間	九、六〇	三、六	五三〇、〇〇〇	三二年四月五日

開業線路		各	計	哩	數	開業年月日
西播	兵庫縣下網干町	網干、山崎間	一九、〇〇	三、六	五四〇、〇〇〇	三二年四月三日
西州	久留米市	久留米、豆田間	二八、二四	三、六	二、五〇〇、〇〇〇	三二年四月五日
房陽	東京市	館山、木更津間	四五、〇〇	三、六	一、六〇〇、〇〇〇	三二年四月六日
足尾	東京市	大間々、足尾間	二四、二〇	三、六	一、三〇〇、〇〇〇	三二年五月六日
豐前	福岡縣下小倉町	高野、添伊田間	七、〇〇	三、六	四〇〇、〇〇〇	三二年五月七日
尾濃	愛知縣下小牧町	一ノ宮、大留間	一三、〇〇	三、六	六〇〇、〇〇〇	三二年五月七日
播但	兵庫縣下飾東郡國衙村	生野、和田山間	一四、〇〇	三、六	八〇〇、〇〇〇	三二年七月七日
中但	岡山縣下大字西中山下	岡山、湛井間	一三、〇〇	三、六	五〇〇、〇〇〇	三二年八月一日
東筑	福岡縣下小倉町	頓野、熊田間	一三、一六	三、六	九二〇、〇〇〇	三二年九月六日
津屋	福岡縣下津屋崎	津屋崎、大分間	二八、一五	三、六	一、三〇〇、〇〇〇	三二年九月六日
京阪	東京市	森宮、福稻間	二五、四〇	三、六	四、七〇〇、〇〇〇	三三年三月五日
合計			二六一、五一		一六、九一〇、〇〇〇	
太田	久慈川、太田間				二、一四	明治三二年四月一日
關西	大佛、奈良間				〇、五七	明治三二年五月二一日
阪鶴	篠山、柏原間				一三、三四	明治三二年五月二五日
同	柏原、福地山南口間				一五、六八	明治三二年七月一五日

既設會社の解散したるは河陽・毛武・津輕・丹後・都賀の五會社なり。	合	計	一五三、七〇
唐津興業	山本、嚴木間	七、四四	明治三二年六月一三日
同業	嚴木、筋原間	三、四〇	明治三二年一月二五日
豐州	後藤寺、川崎間	二、六七	明治三二年七月一〇日
岩越	山湯、若松間	二、一三	明治三二年七月一五日
豆相	南條、大仁間	三、二一	明治三二年七月一七日
尾西	森上、萩原間	二、三七	明治三二年七月一八日
同都	萩原、一ノ宮間	三、〇三	明治三三年一月二四日
京島	嵯峨、園部間	一五、六九	明治三二年八月一五日
徳島	鴨島、川島間	二、三一	明治三二年八月一九日
同武	川島、山崎間	三、七二	明治三二年二月二三日
東武	北千住、久喜間	二四、六三	明治三二年八月二七日
北越	直江津、春日新田間	〇、四一	明治三二年九月五日
伊豫	平井河原、横河原間	三、六九	明治三二年一〇月四日
奈良	奈良、京終間	一、〇五	明治三二年一〇月四日
房總	一ノ宮、大原間	八、六八	明治三二年一月一三日
九州	宇土、三角間	一五、二六	明治三二年一月二五日
總武	銚子、新生間	〇、二八	明治三三年三月二八日
合計		一五三、七〇	

明治三十三年度

免許會社

會社名	線路區間	哩數	軌道幅員	資本金	免許狀年月日	免許狀有效期間
上越	前橋、長岡間	一〇一、一六	三、六	五、〇〇〇、〇〇〇	三三年四月一九日	設立登記の日より八ヶ年
甲武	飯田町、鍛冶町間	一、一九	三、六	二、〇〇〇、〇〇〇	三三年四月二五日	飯田町、萬世橋三ヶ年、萬世橋、鍛冶町、新橋、上野間竣成迄
香妻	小見川、松岸間	一三、六〇	三、六	五五〇、〇〇〇	三三年六月二六日	設立登記の日より三ヶ年
總武	本所、秋葉原間	二、五二	三、六	一、二〇〇、〇〇〇	三三年六月二八日	本所、横網町三ヶ年、横網町、秋葉原、新橋、上野間竣成迄
東武	北千住、越中島間、小梅間、下大畑、小梅間	一〇、七九	三、六	五〇〇、〇〇〇	三三年六月三〇日	四ヶ年
阪鶴	川西、大阪間	一〇、五二	三、六	一、〇〇〇、〇〇〇	三三年九月一四日	三ヶ年
奈良	深草、伏見間	一、四六	三、六	一五〇、〇〇〇	三三年九月二二日	二ヶ年
中國	岡山、湛井間	一三、二五	三、六	五〇〇、〇〇〇	三三年三月二四日	二ヶ年
豐州	伊田、伊加利間	一、四五	三、六	一八〇、〇〇〇	三三年四月一三日	二ヶ年
唐津	川崎、添伊田間	三、一三	三、六	二二〇、〇〇〇	三三年四月一三日	二ヶ年
博多	鬼塚、岸山間	一、四九	三、六	一〇〇、〇〇〇	三三年四月二七日	二ヶ年
北筑	相知、相知炭坑間					
北海	西戸崎、宇美間、土井、篠栗間、奈多、中泉間、宮田、植木間					
北海	太宰府、吉井間					
北海	函館、小樽間	一五五、六五	三、六	八、〇〇〇、〇〇〇	三三年五月一六日	設立登記の日より八ヶ年

總武の資本金は本所秋葉原間の内本所・横網町間に係るものなり。

假免許會社		合 計	哩 數	開 業 年 月 日
總武	銚子、外川間	三、四〇〇 <small>哩</small> 三、七 <small>哩</small>	一〇〇,〇〇〇 <small>哩</small>	三十三年四月一日
富士	岩淵、甲府間	四七、〇〇〇	四,〇〇〇,〇〇〇	三十三年四月一日
馨	一ノ關、大船渡間	六二、二二五	四,三〇〇,〇〇〇	三十三年四月一日
毛	板橋、足利間	五四、〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三十三年五月一日
豐	大海、川合間	一〇、六六六	二,二五〇,〇〇〇	三十三年五月一日
二	宇治山田、鳥羽間	一一、四〇〇	一,二五〇,〇〇〇	三十三年六月一日
讚	丸龜、金藏寺間	三、四〇〇	六〇〇,〇〇〇	三十三年九月二六日
豐	行橋、吉志間	一〇,七〇〇	一〇五,〇〇〇	三十三年九月二六日
九州	柳ヶ浦、竹田間	七〇,五九九	五,〇〇〇,〇〇〇	三十三年八月二〇日
九州	函館、江差間	四五,〇〇〇	一,五〇〇,〇〇〇	三十三年六月二二日
合 計		三一九,二〇〇	一九,六〇五,〇〇〇	
合 計		三九二,六八八	二五,一〇〇,〇〇〇	

開業線路

線路名又は會社名	區 間	哩 數	開 業 年 月 日
房七龍紀高近豐	大網、東金間	三、五〇 <small>哩</small>	明治三十三年六月三〇日
紀龍七房	龍ヶ崎、佐貫間	一、六二	明治三十三年八月二日
高近豐	船戶、粉河間	二、六四	明治三十三年八月二日
近豐	道頓堀、大小路間	五、一九	明治三十三年八月二日
近豐	新堀、大海間	六、七一	明治三十三年九月三日
南紀	八日市、日野間	三、七四	明治三十三年九月二三日
山紀	天下茶屋、天王寺間	七、六〇	明治三十三年一月一日
山紀	橋本、粉河間	一、三七	明治三十三年一月二六日
山紀	三田尻、厚狹間	一三、四四	明治三十三年一月二五日
中近	日野、貴生川間	三二、六六	明治三十三年一月二三日
中近	高阿、伏木間	六、一一	明治三十三年一月二八日
成中	成田、安食間	四、四五	明治三十三年一月二九日
成中	山崎、船戶間	六、〇〇	明治三十四年二月二日
德成	大島線	三、三七	明治三十四年八月七日
唐德		〇、一八	明治三十四年三月二日

既設鐵道の解散したるものは、大阪道後・南豫・兩宮・播磨・南北・唐三電氣・東肥の八會社にして、大阪は關西鐵道に、道後・南豫は伊豫鐵道に夫々合同し、未開業會社の内兩宮鐵道は二見鐵道之を繼承せり。

明治三十四年度

假免許會社		會社名	線路區間	哩數	軌道幅員	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
免許會社	總武九州	越前	福井、大野間	二二、〇〇〇 <small>哩</small>	三、六	六〇〇,〇〇〇 <small>円</small>	三十四年五月三〇日	二十四ヶ月
		信濃	新川、足助間	三〇,四〇〇	三、六	一,三〇〇,〇〇〇	三十四年五月三〇日	二十四ヶ月
		徳島	徳島、岩鷗間	一三,〇〇〇	三、六	八〇〇,〇〇〇	三十四年五月三〇日	二十四ヶ月
		筑紫	小城、大牟田間	二七,〇〇〇	三、六	二,五〇〇,〇〇〇	三十四年五月一七日	二十四ヶ月
		合計		九三,四〇〇	三、六	五,二〇〇,〇〇〇		
開業線路	成田	安食、我孫子間		一四、三一 <small>哩</small>			明治三十四年四月一日	
		厚狹、馬關間		二一、六〇			明治三十四年五月二七日	
		生野、新井間		五、一五			明治三十四年八月三一日	
		熊谷、寄居間		一、五三			明治三十四年一〇月七日	
		網島、櫻ノ宮間		〇、五七			明治三十四年一月二一日	
假免許會社	同九河關上播山	飯塚、長尾間		一、六八			明治三十五年三月二五日	
		富田林、瀧谷不動間		三、五〇			明治三十四年一月九日	
		勝野、宮田間		三、二九			明治三十五年二月一九日	
		合計		七、三四				
		合計		二四六、九八〇				

既設鐵道の解散したるもの六會社あり。内豊州・唐津は九州に買収せられ、太田鐵道は十五銀行に買収せられて、水戸鐵道と改稱し、上越・吾妻・北筑の三社は未開業の儘解散したり。

明治三十五年度

假免許會社		會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
假免許會社	龍ヶ崎	龍ヶ崎、伊佐津間		八、七三 <small>哩</small>	一三五,〇〇〇 <small>円</small>	三十五年一〇月二九日	十八ヶ月
		神奈川、八王子間		二五、六〇	二,〇〇〇,〇〇〇	三十五年二月二七日	二十四ヶ月
		日暮里、三河島間		〇、六〇	一九〇,〇〇〇	三十六年一月二四日	十二ヶ月
		下白井、平山間		〇、六五	三二,〇〇〇	三十五年四月一〇日	十二ヶ月
		合計		三六、一八	二,三五七,〇〇〇		

免許會社		會社名	線路區間	哩數	資本金	免許狀年月日	免許狀有效期間	
開業線路	線路名又は會社名	二見	山田、鳥羽間	一二、五八 <small>哩</small>	六〇〇、〇〇〇 <small>円</small>	三十五年九月二三日	登記の日より三ヶ年 (登記未済)	
		百貫	田崎、百貫港間	四、三五	一五〇、〇〇〇	三十五年六月二四日	明治三十七年二月二三日	
		九州	上山田、下山田間	一、二〇	一三二、五〇〇	三十五年一〇月二二日	(元貨物集配線)	
		同	下白井、平山間	〇、六五	三三、〇〇〇	三十五年一〇月二七日	一ヶ年	
		合計		一九、一八	九一四、五〇〇			
開業線路	線路名又は會社名	東武	北千住、香妻橋間	三、六四 <small>哩</small>		明治三十五年四月一日		
		同	久喜、加須間	六、五一		明治三十五年九月六日		
		同	瀧谷不動、長野間	二、二八		明治三十五年二月二日		
		關西	天王寺、博覽會間	〇、四六		明治三十六年三月一日		
		同	紀ノ川、和歌山市間ノ内	一、二九		明治三十六年三月二日		
		同	分岐點、紀和連絡點間	〇、四一		明治三十六年三月二日		
		同	和歌山、南海連絡點間	〇、二九		明治三十六年三月二日		
		合計		一九、一八	九一四、五〇〇			

九	北	同
九州	北海道	同
小倉、黒崎間	函館、本郷間	然別、蘭島間
八、六二	一〇、四一	八、四六
明治三十五年二月二七日	明治三十五年二月一〇日	明治三十五年二月一〇日

既設鐵道の解散したるは、吉野、京北の二會社にして、何れも未開業の儘なり。

明治三十六年度

假免許會社		會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間	
假免許會社	線路名又は會社名	西成	宇治川口、櫻島間	〇、七七 <small>哩</small>	一五〇、〇〇〇 <small>円</small>	三十七年一月一四日	十二ヶ月	
		山陽	岡山、宇野間	一八、〇〇	一、四六〇、九一七	三十七年一月二日	十八ヶ月	
		武平	武田、平磯間	六、三四	一七〇、〇〇〇	三十七年三月四日	十八ヶ月	
		博多	宇美、吉井間	二五、五六	一、五〇〇、〇〇〇	三十六年二月二六日	二十四ヶ月	
		九州	宇佐、大分間	三九、〇〇	三、六〇〇、〇〇〇	三十七年一月二日	二十四ヶ月	
		同	川崎、大任間	一、〇八	五五、〇〇〇	三十七年一月二日	十二ヶ月	
		同	鶴田、菅半田間	一、一七	一一〇、〇〇〇	三十七年二月五日	六ヶ月	
		同	浦上、出島間	一、三五	八〇〇、〇〇〇	三十七年三月九日	六ヶ月	
		合計		九三、六七	七、八四五、九一七			

免許會社		開業線路	
線路名又は會社名	區間	哩數	開業年月日
山陽 姫路、飾磨間	四四、二五	一、四〇〇、〇〇〇 <small>圓</small>	三六年五月二六日
美濃 岐路、長瀬間	三四、〇〇	一、三〇〇、〇〇〇	三六年六月一三日
日本 關、上知間	〇、五八	一九〇、〇〇〇	三六年一月一七日
九州 日暮里、三河島間	〇、六六	三二、〇九八	三六年四月八日
同 荻原、袖ノ木原間	〇、二〇	二四、六〇〇	三六年二月二八日
同 目尾線	〇、二八	二〇、〇〇〇	三六年一月二八日
同 赤池線	八〇、三七	二、九六六、六九八	三六年一月二八日
合計			
線路名又は會社名	區間 <td>哩數</td> <td>開業年月日</td>	哩數	開業年月日
日本 本	田端、池袋間	三、二〇 <small>哩</small>	明治三六年四月一日
上武	寄居、波久禮間	二、四三	明治三六年四月二日
東武	加須、川俣間	六、〇九	明治三六年四月二三日
佐野	佐野聯絡所、佐野間	〇、一八	明治三六年六月一七日
岩越	若松、喜多方面	一〇、二五	明治三七年一月二〇日
九州	荻原、袖ノ木原間	〇、六六	明治三六年四月一八日
同	久保田、荻原間	九、三三	明治三六年二月一四日

既設鐵道の解散したるものは、五會社にして、播但鐵道は山陽鐵道に買収せられ、其の他石巻・二見・常野・金邊の四會社は未開業の儘解散したり。

會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
同	下山田、上山田間	一、一六		明治三六年二月二〇日	
同	川崎、添田間	二、一九		明治三六年二月二一日	
博多	四戸崎、須惠間	一三、一六		明治三七年一月一日	
北海	本郷、森間	一九、四一		明治三六年六月二八日	
同	山道、然別間	四、一〇		明治三六年六月二八日	
同	關島、小樽中央間	九、一二		明治三六年六月二八日	
同	森、熱郭間	五六、四三		明治三六年一月三日	
合計		八九、二六			

明治三十七年度

假免許會社		假免許狀有效期間	
會社名	線路區間	哩數	資本金
山陽	厚狹、大嶺間	一二、二〇 <small>哩</small>	一、二九三、〇〇〇 <small>圓</small>
小倉	足立、熊田間	二六、七四	三、五〇〇、〇〇〇
合計		三九、一四	四、七八三、〇〇〇

免許會社		會社名	線路區間	哩數	資本金	免許狀年月日	免許狀有效期間
開業線路	線路名又は會社名	西成	宇治川口、櫻島間	〇、七七 <small>哩</small>	一五〇,〇〇〇 <small>円</small>	三十七年六月二日	十二ヶ月
		山陽	原狭、大嶺間	一二、二〇	一、二九三,〇〇〇	三十七年七月十三日	二十四ヶ月
		同	高松、琴平間	二七、一九	一、六〇〇,〇〇〇	三十七年一月二五日	讀岐解散と同時に效力を生
		關西	五條、和歌山間	三一、四九	一、〇九三,五四〇	三十七年八月二二日	紀和解散と同時に效力を生
		同	高田、五條間	一六、六〇	七四三,二二五	三十七年二月三日	南和同上
		北越	七條、櫻井間	三八、一五	二、三九八,三〇〇	三十八年二月一日	奈良同上
		同	新津、新渡田間	一五、六九	一、二〇〇,〇〇〇	三十七年二月九日	四ヶ月
		九州	鶴田、菅牟田間	一、一七	一一〇,〇〇〇	三十七年六月二二日	十二ヶ月
		同	川崎、大任間	一、〇八	五五,〇〇〇	三十七年一月一九日	十二ヶ月
		同	浦上、出島間	一、三五	八〇,〇〇〇	三十七年一月八日	二十四ヶ月
總武	區間	本所、兩國橋間	〇、七五 <small>哩</small>	〇、七五	明治三十七年四月五日		
		曳舟、龜戸間		二、一一	明治三十七年四月五日		
		沼垂、新湯間		一、一四	明治三十七年五月三日		

線路名又は會社名	區間	哩數	開業年月日
阪中	福知、福知山間	〇、五一	明治三十七年一月三日
同	岡山市、岡山間	〇、二四	明治三十七年一月一五日
同	岡山、港井間	一三、四〇	明治三十七年一月一五日
同	飯田町、御茶水間	〇、六五	明治三十七年二月三一日
同	吉塚、篠栗間	六、三三	明治三十七年六月一九日
同	添田、庄間	〇、四七	明治三十七年一月二五日
同	勝野、菅牟田間	一、一〇	明治三十七年一月二五日
同	博多、吉塚間	一、〇〇	明治三十八年二月一六日
同	目尾線	〇、一五	明治三十七年四月一日
同	赤池線	〇、二六	明治三十七年四月一日
同	富野、紫川間	一、七五	明治三十七年四月一日
同	北篠崎、板櫃間	〇、四九	明治三十七年四月一日
同	足立、南篠崎間	〇、六七	明治三十七年四月一日
北海	龜田、函館間	〇、六〇	明治三十七年七月一日
同	山道、小澤間	八、六七	明治三十七年七月一八日
同	熱郭、小澤間	四〇、〇八	明治三十七年一月一五日

既設鐵道の解散したるもの七社にして、紀和・南和・奈良の三鐵道は關西鐵道に、讀岐鐵道は山陽鐵道に夫々買収せられ、其の他の紀州・美濃・宇和島の三鐵道は未開業の儘解散したり。

明治三十八年度

假免許會社		會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
免許會社	計	阪鶴	大阪、川西間	一〇、五二 <small>哩數</small>	一、〇〇〇、〇〇〇 <small>円</small>	三九年一月二七日	十二ヶ月
		關西	河原田、津間	一三、三二	七〇〇、〇〇〇	三九年二月二日	十二ヶ月
		同	新田、長尾間	五、六〇	六三二、五〇〇	三九年二月二日	十二ヶ月
		同	放出、玉造間	二、一二	一八二、〇〇〇	三九年二月二日	十二ヶ月
		同	丸太町、小四明獄間	四、七五	五〇〇、〇〇〇	三九年二月二日	十二ヶ月
		同	京濱、海面埋立地間	〇、五一	七〇〇、〇〇〇	三九年二月六日	十二ヶ月
		伊和	上野、名張間	一三、〇〇	四五〇、〇〇〇	三九年二月二日	十二ヶ月
		九州	相知線	〇、五〇	五二、〇〇〇	三九年五月二日	十二ヶ月
		九州	志文、萬字炭礦間	一四、二〇	七〇〇、〇〇〇	三九年二月二日	十二ヶ月
		合計			六五、三四	四、九一六、五〇〇	
免許會社	計	橫濱	神奈川、八王子間	二六、二五 <small>哩數</small>	二、三〇〇、〇〇〇 <small>円</small>	三八年五月二三日	四ヶ年
		東武	川俣、足利間	一〇、七六		三八年五月三〇日	三ヶ年
		上武	波久禮、大宮間	一三、〇六		三八年二月四日	三ヶ年
		九州	相知線	〇、五〇	五二、〇〇〇	三八年六月三〇日	一ヶ年
		合計			五〇、七七	二、三五二、〇〇〇	

開業線路		線路名又は會社名	區間	哩數	開業年月日		
假免許會社	計	西成	宇治川口、天保山間	〇、七七 <small>哩數</small>	明治三八年四月一日		
		日本	日暮里、三河島間	〇、六〇	明治三八年四月一日		
		山陽	厚狹、大嶺間	一一、一五	明治三八年九月一三日		
		九州	浦上、長崎間	〇、七五	明治三八年四月五日		
		同	相知線	〇、四〇	明治三八年一月二二日		
		同	川崎、大任間	一、一四	明治三九年一月二二日		
		同	須惠、新原間	一、三二	明治三八年六月一日		
		同	新原、宇美間	〇、六二	明治三八年一月二九日		
		同	高橋、小樽間	一、〇一	明治三八年八月一日		
		合計			一九、五六		
		會社解散したるは、免許を受けたる儘起工せざりし百貫鐵道一社なり。					

明治三十九年度

假免許會社		會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
免許會社	合 計	東武	牛田、大橋、小梅、瓦町橋間	一、四三	一、二〇、〇〇〇	三九年八月二八日	六ヶ月
		東武	御厨、伊勢崎間	一八、二二三	八二〇、〇〇〇	四〇年二月二三日	十二ヶ月
		東武	川島、眞岡間	一一、四四二	二五〇、〇〇〇	三九年九月七日	十二ヶ月
		高野	大阪、長野間	一七、四四二	七〇〇、〇〇〇	四〇年二月五日	十二ヶ月
		伊豆	山田、鳥羽間	一一、四四〇	一、三〇〇、〇〇〇	四〇年二月二三日	十二ヶ月
		伊豆	土狩、大仁間	一〇、五一	六〇〇、〇〇〇	四〇年二月二三日	六ヶ月
		伊豆	中間、香月間	二、三七	三〇〇、〇〇〇	三九年一〇月三〇日	十二ヶ月
		伊豆	中間、香月間	二、三七	三〇〇、〇〇〇	三九年一〇月三〇日	十二ヶ月
		伊豆	中間、香月間	二、三七	三〇〇、〇〇〇	三九年一〇月三〇日	十二ヶ月
		伊豆	中間、香月間	二、三七	三〇〇、〇〇〇	三九年一〇月三〇日	十二ヶ月
合 計	七四、三七	四、〇九〇、〇〇〇					
免許會社	合 計	東武	龜戸、越中島間	四、三八	一、七四二、五五〇	三九年七月二五日	四ヶ月
		東武	岡山、宇野間	一八、七五	一、二〇〇、〇〇〇	三九年一月七日	三ヶ月
		東武	京濱、海面埋立地間	〇、五一	一、二〇〇、〇〇〇	三九年一月二四日	二ヶ月
		信濃	新川、足助間	三〇、四〇	一、三〇〇、〇〇〇	三九年二月二五日	五ヶ月
		關西	長尾、新田間、内	二、五〇	八一四、五〇〇	四〇年二月一三日	二ヶ月
		關西	放出、玉造間	二、一一	四、〇〇〇、〇〇〇	三九年二月九日	六ヶ月
		同州	宇佐、大分間	三九、一一	四、〇〇〇、〇〇〇	三九年二月九日	六ヶ月
		同州	中間、香月間	二、三七	三〇〇、〇〇〇	四〇年二月二日	二ヶ月
		同州	中間、香月間	二、三七	三〇〇、〇〇〇	四〇年二月二日	二ヶ月
		同州	中間、香月間	二、三七	三〇〇、〇〇〇	四〇年二月二日	二ヶ月
合 計	七四、三七	四、〇九〇、〇〇〇					

開業線路		合 計
線路名又は會社名	區 間	一〇〇、七四
山陽	新井、和田山間	九、三五七、〇五〇
山陽	八、四八	
開業年月日	開業年月日	
明治三十九年四月一日		

明治四十年年度

假免許會社		會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
假免許會社	合 計	越後	柏原、新潟間	四九、五〇	四、〇〇〇、〇〇〇	四一年一月二四日	十八ヶ月
		多摩	境、是政間	五、一一	二八〇、〇〇〇	四一年二月六日	十二ヶ月
		龍野	龍野停車場、龍野町間	三、〇〇	一五〇、〇〇〇	四一年二月六日	十二ヶ月
		小倉	白河、棚倉間	一五、〇〇	二五〇、〇〇〇	四一年二月二日	十八ヶ月
		坂東	梁、坂、大河、炭倉間	一六、五一	一、〇〇〇、〇〇〇	四一年二月二日	十二ヶ月
		島原	茂内、敷坂、大間々間	五九、二三	五、〇〇〇、〇〇〇	四一年三月一日	二十四ヶ月
		島原	八王子、大間々間	二五、〇〇	六五〇、〇〇〇	四〇年五月八日	十二ヶ月
		島原	陳早、島原間	一、一六	六五〇、〇〇〇	四〇年一月九日	六ヶ月
		島原	酒殿、志免間	一、一六	六五〇、〇〇〇	四〇年一月九日	六ヶ月
		島原	酒殿、志免間	一、一六	六五〇、〇〇〇	四〇年一月九日	六ヶ月
合 計	一七四、七一	一、一三九五、〇〇〇					

免許會社		線路區間	哩數	資本金	免許狀年月日	免許狀有效期間
武相中央	千駄ヶ谷、小田原間	五三、四一	二、五〇〇、〇〇〇 <small>円</small>	四〇年五月六日	六ヶ年	
東野	川島、眞岡間	一一、四〇	二五〇、〇〇〇	四〇年五月七日	三ヶ年	
伊豆	土狩(三島)、大仁間	一〇、五一	六〇〇、〇〇〇	四〇年七月一〇日		
伊宮	山田、鳥羽間	一二、四八	一、六〇〇、〇〇〇	四〇年七月一日	三ヶ年	
伊和	上野、名張間	一二、六九	四五〇、〇〇〇	四〇年八月二三日	三ヶ年	
相海	横濱、逗子間	三三、七八	一、八〇〇、〇〇〇	四〇年九月一六日	五ヶ年	
關西	河原田、津間	一三、四二	一、四〇〇、〇〇〇	四〇年九月二八日	三ヶ年	
東武	曳舟、小梅瓦町間	〇、五二	八四、五七一	四〇年一〇月二九日	一ヶ年	
同	御厨(足利町)、伊勢崎間	一七、〇〇	一、〇八〇、〇〇〇	四一年一月四日	三ヶ年	
高野登山	難波櫻川町(汐見橋)、長野間	一七、三一	七〇〇、〇〇〇	四〇年一月七日		
漆	武田、漆間	五、一一	二五〇、〇〇〇	四一年三月一日	二ヶ年	
合計		一八七、六三	一〇、七一四、五七一			
阿讃	撫養、高松間	四二、三〇	二、〇〇〇、〇〇〇	四〇年五月二日	五ヶ年	
小倉	足立、熊田間	二六、五一	三、五〇〇、〇〇〇	四〇年六月一四日	三ヶ年	
合計			一一、二六五			

右免許狀下附。

開業線路		線路名又は會社名	區間	哩數	開業年月日
東	武	川俣、足利町間	一一、一三 <small>哩</small>	明治四〇年八月二七日	
同		曳船、吾妻橋間	〇、五二	明治四一年三月一日	
合計			一一、六五		

國有の爲めに非ずして解散したるは、三會社にして、互相鐵道は伊豆鐵道に、高野鐵道は高野登山鐵道に夫々買収せられ、武相中央鐵道は未開業の儘解散したり。

第三節 鐵道國有後に於ける私設鐵道

前述の如く、主要私設鐵道は國有法に依りて政府に買収せられ、其の他の私設鐵道に至りては全く地方的運輸を目的とする小鐵道となり、鐵道企業に一頓挫を來たし、鐵道敷設計畫は一時中絶したるの觀ありき。依つて政府は地方交通機關獎勵の目的を以て、四十年輕便鐵道法を發布し、尋いで四十四年輕便鐵道補助法を發布し、每營業年度に於ける益金が建設費に對し、「一ヶ年五分の割合に満たざるときは、營業開始の日より五ヶ年間其の不足額を補給することを得。」となし、大に輕便鐵道の建設を獎勵したるため、私設鐵

道は茲に復活し來り、俄然同法に基く鐵道相踵いで勃興し、且亦、私設鐵道法に據る既設會社にして、輕便鐵道法の適用を受くるもの簇出するに至れり。

左に四十一年以降大正元年に至る鐵道の興亡を表示す。

明治四十一年度

假免許會社		免許會社		開業線路	
會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
東上	箕嶋、澁川間	七四、七〇 <small>哩</small>	六、〇〇〇、〇〇〇 <small>円</small>	四一年一〇月六日	二十四ヶ月
足尾鐵業	桐生、足尾間	二七、〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇	四一年二月四日	十八ヶ月
小倉	富野、原町間	三、一五	一、〇〇〇、〇〇〇	四一年二月二八日	十二ヶ月
北山	賀田、北山間	二、三、三六	七五〇、〇〇〇	四二年一月八日	十八ヶ月
相海	横濱、逗子間	三二、七八	一、八〇〇、〇〇〇	四二年一月九日	十二ヶ月
博多灣	酒殿、志免間	一、一六 <small>哩</small>	六五、二五〇 <small>円</small>	四一年四月二一日	一ヶ年、延期五ヶ年
島原	北諫早、島原間	二五、五四	八〇〇、〇〇〇	四二年三月一九日	三ヶ年

會社名	區間	哩數	開業年月日
横濱	東神奈川、八王子間	二六、三五 <small>哩</small>	明治四一年九月二三日
東武	足利町、太田間	四、六八	明治四二年二月一七日

解散したるものは阿讃・相海・伊和の三會社とす。

明治四十二年度以降

假免許會社		免許會社		合計	
會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
新宮	新宮、勝浦間	一〇、二六 <small>哩</small>	六〇〇、〇〇〇 <small>円</small>	四二年五月一四日	十八ヶ月
小坂	小坂、大館間	一四、〇三 <small>哩</small>	一、〇〇〇、〇〇〇 <small>円</small>	四二年四月一四日	專用鐵道讓受に伴ふ
足尾	茂内、二ツ屋間	二七、七三	二、〇〇〇、〇〇〇	四三年一月三一日	設立登記の日より五ヶ年
合計		四四、一七	三、〇〇〇、〇〇〇		

開業線路

會社名	會社所在地	線路區間	哩數	軌間	資本金	年免月許日狀	可工事施行認 可申請期限	摘要
小坂	小坂、大館間	小坂、大館間	一四、〇三	三、六	一四、〇〇〇	明治四二年五月七日	明治四二年五月七日	
同	茂内、二ツ屋間	茂内、二ツ屋間	二、二一	三、六	二、二〇〇	明治四二年八月一日	明治四二年八月一日	
博多	酒殿、志免間	酒殿、志免間	一、〇四	三、六	一、〇〇〇	明治四三年三月二七日	明治四三年三月二七日	
東武	太田、新伊勢崎間	太田、新伊勢崎間	一一、四六	三、六	一一、四〇〇	明治四三年三月二七日	明治四三年三月二七日	
合計			二八、七四		二八、七〇〇	開業年月日		
千葉	千葉縣	成田、多古間 柏、野田間	一三、〇〇 九、一六	二、〇 三、六	四一〇、〇〇〇 三〇〇、〇〇〇	明治四三年八月三一日 明治四三年九月五日	明治四四年八月三〇日 明治四四年九月四日	千葉鐵道株式會社
吉野	奈良縣吉野郡大淀村	吉野口、北六田間	七、〇〇	三、六	三〇〇、〇〇〇	明治四三年九月五日	明治四四年九月四日	吉野鐵道株式會社
靱	廣島縣靱町	靱、福山間	七、六八	二、六	二〇〇、〇〇〇	明治四三年九月五日	明治四四年九月四日	靱鐵道株式會社
中	阿山市上伊福	原古才、稻荷間	一、四九	二、六	七五、〇〇〇	明治四三年九月二九日	明治四三年三月三一日	中鐵道株式會社
美作	阿山市	佐良山、江見間	一六、七〇	二、六	八〇〇、〇〇〇	明治四三年九月三〇日	明治四四年九月二九日	美作鐵道株式會社
魚沼	新潟縣小千谷町	來迎寺、城川間	八、一五	二、六	二〇〇、〇〇〇	明治四三年一〇月四日		魚沼鐵道株式會社

會社名	會社所在地	線路區間	哩數	軌間	資本金	年免月許日狀	可工事施行認 可申請期限	摘要
加太	和歌山、杉馬場一丁目	北島、加太間	五、六〇	三、六	二〇〇、〇〇〇	明治四三年一〇月五日	明治四四年一〇月四日	加太鐵道株式會社
伊勢	津市	津、四日市間	二一、三〇	三、六	五〇〇、〇〇〇	明治四三年二月二〇日	明治四四年二月一九日	伊勢鐵道株式會社
阿波	徳島市塀裏町	徳島、小松島間	七、三五	三、六	五〇〇、〇〇〇	明治四三年二月二日	明治四四年二月二日	阿波鐵道株式會社
共同汽船	岡山縣下津井町	下津井、茶屋町間	一一、六六	二、六	三〇〇、〇〇〇	明治四三年一月九日	明治四四年一月八日	共同汽船株式會社
下津	東京市芝區今入町	境、是政間	五、一一	三、六	三五〇、〇〇〇	明治四三年二月一五日	明治四四年五月一四日	下津鐵道株式會社
多摩	四日市	四日市、菟野間	一〇、二五	二、六	二〇〇、〇〇〇	明治四三年二月一七日	明治四四年二月一六日	多摩鐵道株式會社
井原	岡山縣笠岡町	井原、笠岡間	一一、四〇	二、六	二五〇、〇〇〇	明治四三年一月二七日	明治四四年一月二六日	井原鐵道株式會社
播美	兵庫縣赤穂郡上郡村	上郡、江見間	一六、四〇	三、六	一、〇〇〇、〇〇〇	明治四三年三月一五日	明治四四年三月一四日	播美鐵道株式會社
新宮	和歌山縣下新宮町	新宮、勝浦間	九、六六	三、六	六〇〇、〇〇〇	明治四三年三月二日		新宮鐵道株式會社
白杵	大分縣白杵町	白杵、三重間	二一、三二	二、六	七五〇、〇〇〇	明治四三年三月二七日	明治四四年三月二六日	白杵鐵道株式會社
越後	新潟市	柏崎、新潟間 高砂、西脇間	五〇、二〇 二四、一〇	三、六 三、六	一、五〇〇、〇〇〇 二〇〇、〇〇〇	明治四三年一月二四日 明治四三年一月二四日	明治四四年三月一五日 明治四四年三月一五日	越後鐵道株式會社
播州	兵庫縣加古川町	阿形、北條間 栗津、加古川間	八、四五 〇、五五	三、六 三、六	一、八〇〇、〇〇〇	明治四四年一月二五日	明治四五年一月二四日	播州鐵道株式會社
計			三七、四五					

合 計	會社名	業 業		未 開		業 業	業 業	業 業	業 業
		區 間	哩 數	區 間	哩 數				
高野登山	大阪府南河内郡長野村	長野、橋本間	一〇、一六	一、〇〇〇、〇〇〇	明治四三年七月二〇日	明治四四年七月二六日	指 定	三、六	
東 肥	熊本縣南關町	矢部川、隈府間	三七、〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇	明治四三年二月二五日	明治四四年二月二四日	指 定	三、六	
北 武	埼玉縣羽生町	羽生、熊谷間	九、〇〇	二〇〇、〇〇〇	明治四三年二月二五日	明治四四年二月二四日	指 定	三、六	
藥師輕便	東京市麹町區內幸町一丁目	廣島、三次間	四三、五八	二、六〇〇、〇〇〇	明治四四年三月二一日	明治四五年三月一一日	指 定	三、六	
城 南	東京市京橋區山城町	麻布世田ヶ谷間	六、四四	三五〇、〇〇〇	明治四四年三月一一日	明治四四年六月三日	指 定	三、六	
坂 東	東 京 市	八王子、大間々間	五九、二三	五、〇〇〇、〇〇〇	明治四四年三月一三日	明治四五年一月二七日	指 定	三、六	
字和島	愛媛縣宇和島町	八幡、旭間	一〇、七〇	四〇〇、〇〇〇	明治四四年三月二七日	明治四五年三月二六日	指 定	三、六	
養 老	東京市赤坂區青山高樹町	桑名、歷永間	三五、四〇	一、五〇〇、〇〇〇	明治四四年三月二八日	明治四五年三月二七日	指 定	三、六	
合 計			四八五、五九	二二、九八五、〇〇〇					
伊 豫		高濱、横河原間 立松、森松間 古町、一番町間 松山、郡中間	一四、一一 二、六三 三、二八 六、五六 二六、七八						

合 計	會社名	業 業		未 開		業 業	業 業	業 業	業 業
		區 間	哩 數	區 間	哩 數				
青 梅	立川、日向和田間	一三、〇〇							三、六
川 越	國分寺、川越間	一八、三六							三、六
佐 野	葛生、越名間	九、五六							三、六
同 野	佐野聯絡所、佐野間	〇、一八							三、六
計		九、七四							三、六
上 野	高崎、下仁田間	二一、〇〇							二、六
同 川	吉田、長篠間	一七、三〇							三、六
計		一七、六一							三、六
近 江	彦根、貴生川間	二六、〇一							三、六
上 武	彌富、新一ノ宮間	一五、四六							三、六
龍 崎	熊谷、波久禮間	一四、一五		波久禮、大宮間	一一、六三				三、六
河 南	龍ヶ崎、佐貫間	二、六四							二、六
水 戸	柏原、長野間	一〇、三三							三、六
伊 豆	水戸、太田間	一一、一一							三、六
高 野	三島、大仁間	一〇、五一							三、六
同 山	汐見橋、長野間	一七、三一		長野、橋本間	一〇、一六				三、六
同 坂	小坂、大館間	一四、〇三							二、六
同 計		二、二一							二、六
同 計		一六、二四		武田、澁間	五、一一				三、六

假免許會社		線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間
會社名	線路區間	哩數	資本金	假免許狀年月日	假免許狀有效期間	
魚沼	來迎寺、城川間	七、七二 <small>哩</small>	二〇〇,〇〇〇 <small>円</small>	四三年五月二日	十八ヶ月	
長岡	長岡、寺泊間	一六、六六	五〇〇,〇〇〇	四三年五月二日	十八ヶ月	
阿波國共同	徳島、小松島間	七、三五	六五〇,〇〇〇	四三年五月二日	十八ヶ月	
高野登山	長野、橋本間	一〇、一六	一,〇〇〇,〇〇〇	四三年七月二〇日	十二ヶ月	
合計		四二、二九	二,三五〇,〇〇〇			
開業線路						
會社名	區間	哩數	開業年月日			
東武	新伊勢崎、伊勢崎間	〇、五八 <small>哩</small>	明治四三年七月一三日			
合計		〇、五八				

解散したるものは、未開業の東野鐵道とす。

假免許私設鐵道より輕便鐵道に指定せられたるもの

會社名	線路區間	哩數	軌間	資本金	假免許狀年月日	輕便鐵道に指定年月日
尾濃	一ノ宮、大留間	一三、〇〇 <small>哩</small>	三、六 <small>呎</small>	六〇〇,〇〇〇 <small>円</small>	三二年五月二七日	四四年四月五日
小倉	富野、原町間	三、一五	三、六	一,〇〇〇,〇〇〇	四一年二月二八日	四四年九月九日
長岡	長岡、寺泊間	一六、六六	二、六	五〇〇,〇〇〇	四三年五月二日	四四年四月二四日
合計		一三三、〇一		二,一〇〇,〇〇〇		
假免許私設鐵道より輕便鐵道に指定せられたるもの						
信參	新川、足助間	三四、七四 <small>哩</small>	三、六 <small>呎</small>	一,三〇〇,〇〇〇 <small>円</small>	三九年二月二五日	四四年二月五日
小倉	足立、熊田間	二六、五一	三、六	三,五〇〇,〇〇〇	四〇年六月一四日	四四年九月九日
合計		六一、四五		四,八〇〇,〇〇〇		
輕便鐵道の免許狀を得たるもの及び私設鐵道及び軌道より輕便鐵道に指定せられたるもの						
會社名	線路區間	哩數	軌間	資本金又は建設費	免許狀年月日 (×指定年月日)	工事施行期限
中越	伏木、水見間	六〇〇 <small>哩</small>	三、六 <small>呎</small>	二〇〇,〇〇〇 <small>円</small>	四四年四月一日	四四年九月三〇日
中國	佐良山、江見間	一六、七〇	二、六	八〇〇,〇〇〇	四四年八月一日	四四年九月二九日

佐野	大伏、館林間	六、三五	三、六	二〇〇,〇〇〇	四五年三月四日	四五年九月三日
尾西	新一ノ宮、北方間	五、二八	三、六	二二〇,〇〇〇	四五年三月八日	四五年一月一七日
同	奧、起間	一、五七	三、六			
計		七、〇五				
千葉(縣營)	木更津、久留里間	一三、五六	二、六	三一六、四二五	四四年七月八日	四五年七月一七日
初瀬	初瀬、櫻井間	三、三四	三、六		×四五年二月一〇日	
同	荒田坪、七田間	〇、〇三	三、六		×四五年二月一〇日	
計	櫻井停車場引込線	〇、〇五	三、六	二五〇,〇〇〇	四五年三月一三日	
同	計	三、四二				
尾濃	一ノ宮、大留間	一三、〇〇	三、六	六〇〇,〇〇〇	×四四年四月五日	四五年二月四日
信濃	松本、大町間	一九、四〇	三、六	六〇〇,〇〇〇	四四年四月五日	四五年四月四日
西三河(西尾、岡崎間)	西尾、岡崎間	八、二五	二、六	三〇〇,〇〇〇	×四四年四月八日	
井原	井原、高野間	二、一五	二、六	五〇〇,〇〇〇	四四年四月一〇日	四四年二月六日
宮崎	太田、内海間	一三、二七	三、六	五〇〇,〇〇〇	四四年四月一八日	四五年四月一七日
筑波	土浦、下館間	二一、一五	二、六	七〇〇,〇〇〇	四四年四月二〇日	四五年四月一九日
長岡	長岡、寺泊間	一六、六六	二、六	五〇〇,〇〇〇	×四四年四月二四日	四五年二月一七日
上武	藤谷淵、金崎間	一、七〇	三、六		×四四年四月二四日	四四年一〇月二三日
紀勢	相可、二郷間	三五、四八	三、六	一、五〇〇,〇〇〇	四四年四月二五日	四五年四月二四日
鞆手	木原瀬、香月間	一、四九	二、六	一〇〇,〇〇〇	四四年四月二七日	四四年一〇月二六日
肥前	大原、荒尾間	九、四〇	三、六	五〇〇,〇〇〇	四四年五月五日	四五年五月四日
松坂	松坂、大石間	一三、四六	二、六		四四年六月六日	四四年二月五日

同	矢川、大口間	一、六一	二、六	四〇〇,〇〇〇	四四年六月一七日	四四年二月一六日
計		一五、二七				
田原	田原本、王寺間	六、六四	三、六	二〇〇,〇〇〇	四四年六月七日	四五年六月六日
篠山	篠山、大澤(篠山驛)間	二、四〇	三、六	八〇,〇〇〇	四四年六月二二日	四五年四月三〇日
姫路	姫路、東鳴崎間	八、六四	三、六	四〇〇,〇〇〇	四四年六月一五日	四五年六月一四日
山崎	東鳴崎、須賀澤間	一〇、二五	四、八	五〇〇,〇〇〇	四四年六月一五日	四五年六月一四日
福島	鹿田、福島間	三、七五	二、六	一六〇,〇〇〇	四四年六月一五日	四五年六月一四日
富士身延	大宮、甲府間	四九、二四	三、六	三、五〇〇,〇〇〇	四四年六月二三日	四五年六月二二日
茂浦	山口、茂浦間	三、七三	三、六	五〇〇,〇〇〇	四四年六月二六日	四五年六月二五日
大山	平塚、伊勢原間	五、五六	二、六	一〇〇,〇〇〇	四四年六月二八日	四五年六月二七日
西豫	郡中、八幡濱間	三七、二四	三、六			
同	八幡濱、須川間	一、五六	三、六	二、〇〇〇,〇〇〇	四四年六月二八日	四五年六月二七日
計		三九、〇〇				
宇部	西新川、宇部間	四、〇〇	二、六	一五〇,〇〇〇	四四年六月二八日	四五年六月二七日
菊地	隈府、大津間	一、〇〇	三、六	五〇〇,〇〇〇	四四年七月一日	四五年六月三〇日
岩手	花巻、上郷間	四〇、三九	二、六	一、〇〇〇,〇〇〇	四四年七月五日	四五年七月四日
太田	太田、岩宿間	九、〇七	二、〇			
同	佐懸、相生間	一、三二	二、〇	七四,〇〇〇	四五年二月一日	四五年九月三〇日
計		一〇、三九				
木村(個人)	城岡、下中島間	一、四四	二、六	四〇,〇〇〇	四四年七月一八日	四五年一月一七日
碧海	知立、大濱間	一一、三八	二、六	三五〇,〇〇〇	四四年七月一八日	四五年七月一七日

新	上	日	耶	長	知	中	大	一	兩	同	駿	仙	同	藤	玉	金	小	同
瀨	名	生	馬	州	舉	備	川	如	備	計	遠	北	計	相	島	福	倉	
福島、新瀨間	上野、名張間	高家、安心院間	豐田、津民間	別府、正明寺間	知立、舉母間	茶屋、總社間	大川、久留米間	今泉、小境間	福山、高尾間	川南、府中間	燒津、中泉間	小牛田、石卷間	登米、筑館間	藤枝、川崎間	爪崎(玉島驛)、玉島間	金澤、福光間	足立、熊田間	富野、原町間
一五、四八	一四、〇二	一一、〇〇	一三、七五	四六、〇〇	九、三〇	一〇、一三	一二、四〇	一三、〇五	九、五六	一〇、四〇	四五、〇〇	一七、四〇	二一、二〇	一一、六〇	一、五六	一二、六〇	二六、七四	三、一五
三、六	二、六	三、六	三、六	三、六	二、六	三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	三、六	三、六	三、六	三、六
五五〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	六五〇,〇〇〇	一,五〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	三五〇,〇〇〇	二五〇,〇〇〇	四〇〇,〇〇〇	四五〇,〇〇〇	四二〇,〇〇〇	一,二〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	九〇,〇〇〇	五〇〇,〇〇〇	五,一五〇,〇〇〇		
四四年七月一八日	四四年七月一八日	四四年七月一八日	四四年七月二八日	四四年八月四日	四四年八月五日	四四年八月二日	四四年八月一七日	四四年八月二日	四四年八月二日	四四年八月二日	四四年八月二日	四四年八月二三日	四四年八月二三日	四四年八月二八日	四四年八月二九日	四四年九月九日	四四年九月九日	四四年九月九日
四五年七月一七日	四五年七月一七日	四五年七月一七日	四五年七月二七日	四五年八月三日	四五年八月四日	四五年八月一日	四五年八月一日	四五年八月二〇日	四五年八月二〇日	四五年八月二〇日	四五年八月二日	四五年八月二日	四五年八月二七日	四五年八月二七日	四五年八月二八日	四五年九月八日		

同	武	湖	宇	南	別	武	常	田	矢	總	播	幸	萩	信	天	熊	北	東	同
同	岡	南	島	府	野	總	總	中	掛	矢	美	手	參	參	理	本	勢	大	同
勾金、添田間	武生、定友間	鷹飼、八日市間	八屋、原井間	古江、中名間	加古川、別府間	巢鴨、飯能間	下館、取手間	田中長兵衛(個人)	北川、矢掛間	總社、矢掛間	幕山、新宮間	久喜、豐岡間	正明寺、玉江浦間	新川、足助間	法隆寺、丹波市間	春日、瀧川間	桑名、阿下喜間	南野、郡間	市村、中筋間
八、〇〇	四、六一	五、三二	九、〇〇	六、二〇	三、二六	二四、七〇	三二、四八	九、七一	三、二〇	一一、二〇	一五、〇〇	六、一一	一四、〇〇	三四、七四	五、四〇	八、四八	一一、四〇	三、六〇	八、七六
三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	二、六	三、六								
四四年一〇月一三日	四四年九月二八日	四四年九月三〇日	四四年九月三〇日	四四年一〇月七日	四四年一〇月一八日	四四年一〇月一八日	四四年一〇月一八日	四四年一〇月二日	四四年一〇月二日	四四年一〇月二八日									
四五年四月二日	四五年七月二七日	四五年七月二九日	大正元年九月二九日	元 年一〇月六日	四五年六月一七日	元 年一〇月一七日	元 年一〇月三一日	元 年一〇月三一日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日	四五年五月二七日

安	同	宮崎(縣營)	同	富	有	中	濱	同	同	松	島	中	同	劉	賀
新町、明間	新町、高宮間	宮崎、妻町間	飲肥、油津間	加島、大宮間	湯淺、長谷川間	高尾、横須賀間	濱松、氣賀間	金指、奥山間	井伊谷、伊平間	鹽釜、松島間	鳥羽、鶴方間	濃	太田、吉田間	安田、岡野町間	西條、阿賀間
計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計
一、五、六	九、六〇	一、八〇〇	四、〇〇〇	六、三六	七、〇〇	七、〇〇	一、一六〇	五、〇〇	二、六五	八、〇〇	一、六、三〇	四、三、四五	五、五〇	八、〇〇	一、九、一五
二、六	二、六	三、六	二、六	三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六
二、三〇、〇〇〇	二、三〇、〇〇〇	六、四四、八一〇	一、八九、〇四〇	三〇〇、〇〇〇	四〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	三、五〇、〇〇〇	二〇〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇	二、五〇〇、〇〇〇	八〇〇、〇〇〇	二、五〇〇、〇〇〇	四、〇〇、〇〇〇	八〇〇、〇〇〇
四五年二月三日	四五年二月三日	四五年二月一〇日	四五年二月一〇日	×四五年二月二八日	四五年三月九日	四五年三月九日	四五年三月五日	四五年三月一八日	四五年三月二〇日	四五年三月二五日	四五年三月二七日	四五年三月二八日	四五年三月二七日	四五年三月二八日	四五年三月二八日
二年二月二日	二年二月二日	二年二月九日	二年二月九日	四五年八月三十一日	二年三月八日	元年二月八日	二年三月四日	二年三月一七日	二年三月一九日	二年三月二四日	二年一月二六日	二年三月二七日	二年一月二六日	二年三月二七日	二年三月二七日

私設鐵道		合	計	高	田	合	計	開	業	線	路
會社名	區										
足尾	桐生、大間々間	一、一三、七、三四	三、四〇	長州、高田間	三、四〇	一、一〇、〇〇〇	四五年三月三〇日	大正元年一月二九日			
橫濱	東神奈川(分岐點)、海神奈川間	四、三、八	〇、六五			四、三、八	明治四四年四月一五日				
合	計	一、一三、七、三四	三、四〇			一、一三、七、三四	明治四四年一月一〇日				
中千	葉(縣營)	一、四〇	九、一〇			一、四〇	明治四四年五月一日				
同	成田(三里塚貨物線共)、三里塚間	六、二二	九、一三			六、二二	明治四四年七月五日				
同	三里塚(栗山川貨物線共)、多古間	九、一三	二、四、四五			九、一三	明治四四年一月五日				
便	本諫早、愛野村間	六、五九	〇、七五			六、五九	明治四四年六月二〇日				
同	陳早、本諫早間	七、五四	六、六九			七、五四	明治四四年八月二一日				
魚上	波久禮、本野上及び本野上、秩父間	八、〇六	八、〇六			八、〇六	明治四四年九月一四日				
合	計	一、一三、七、三四	三、四〇			一、一三、七、三四	明治四四年九月一四日				

道	西尾		西尾、阿崎新間	八、二五哩	明治四四年一〇月三〇日
	初瀬	瀬			
釜石鐵山線(個人)	初瀬	瀬	鈴子、大橋間	九、七一	明治四四年一月三日
			初瀬、櫻井間	三、三四	明治四五年二月一〇日(指定)
合計	七〇、二四				
總計	七五、四七				

以上は明治初年より明治末葉に至る四十餘年間に於ける私設蒸氣鐵道發達の概要にして十四年初めて日本鐵道の創立以來三十有二年を閱す。日本鐵道創立以前の我が鐵道界は僅に官設鐵道に依りて其の命脈を保ちたりしが、政府の指導獎勵により、日本鐵道顯るるや、俄に鐵道熱勃興し、寧ろ濫設の傾向となり、其が企業方針を一定するため、二十五年に鐵道敷設法發布せられ、爾來引續き鐵道會社創立せられ、其の統一に苦しむに至りて三十九年鐵道國有法實施せられ、主要線路は國有に歸し、私設鐵道企業の餘地を減じたるも、四十三年輕便鐵道法發布せられて再び私設鐵道の興起を促し、鐵道線路は全國に普及するに至れり。試に大正元年度末に於ける諸鐵道の狀況を見るに、私設鐵道法に據るもの八會社にして資本金參千四百五拾五萬圓、内、開業せるもの七會社、開業線路二百五十二哩十鎖なり。又假免許會社は一社にして、線路延長三十二哩七十八鎖、資本金百八拾萬圓なり。

輕便鐵道法に據るものは百六十にして、線路延長二千七百六十一哩七十九鎖、資本金壹億壹千五百拾四萬六千五百六圓なり。内、開業せるもの三十、線路延長四百九十三哩七八鎖にして、前者と合するときは開業線路は七百四十六哩八鎖に達す。此の外軌道條例に據るもの十五社あり。其の線路延長二百八十一哩二十三鎖、内、開業會社七、開業線路は百三十九哩十一鎖なり。

左に大正元年度末に於ける各種蒸氣鐵道の概略を表示す。
大正元年度末現在蒸氣鐵道

私設鐵道 (本免許)					
會社名	開業線		未開業線		軌間
	區間	哩數	區間	哩數	
成田鐵道株式會社	佐倉、佐原間 成田、我孫子間 計	二四、五五 二〇、三一 四五、〇六			三、六 三、六 三、六
同	伏木、城端間 伏木、水見間(輕便線) 計	二二、〇六 五、六六 二八、七二			三、六 三、六 三、六
中越鐵道株式會社	同	同			同
同	同	同			同
南海鐵道株式會社	難波、和歌山市間 和歌山市(國有線)聯絡點	四〇、〇三 〇、五五			三、六 三、六

同	天下茶屋、天王寺間 計	一、三七 四二、一五			三、六
東武鐵道株式會社	淺草、伊勢崎間 龜戸、曳舟間	七〇、三二 二、一一			三、六
同	葛生、越谷間(輕便線) 佐野聯絡所、佐野間 (輕便線)	九、五六 〇、一八	館林、大伏間 葛生、菊澤間	七、〇〇 一八、二四	三、六
同	太田、相老間(輕便線)	一〇、四〇			三、六
同	計	九二、六七			三、六
博多灣鐵道株式會社	西戸崎、宇美間 酒殿、志免間	一五、三〇 一、〇四			三、六
同	計	一六、三四			三、六
横濱鐵道株式會社	東神奈川、八王子間 東神奈川、海神奈川間	二六、三五 〇、六五			三、六
同	計	二七、二〇			三、六
足尾鐵道株式會社	相老、足尾間	二五、五六 〇、六五	足尾、本山間 大塚、澁川町間 池袋、向原間(輕便線)	二、五三 七六、一六 一、一六	三、六
東上鐵道株式會社			計	七七、三二	三、六
同					三、六

私設鐵道

相海鐵道株式會社			横濱、逗子間	三二、七八	三、六
輕便鐵道					
中國鐵道株式會社	社線稻荷停車場、稻荷山間 岡山、津山間	一、四〇 三五、二〇	生石、足守間	二、〇九	二、六
同	計	五〇、二〇			三、六
伊豫鐵道株式會社	高瀬、横河原間 立花、森松間	一四、一一 二、六三			二、六
同	古町、一番町間	三、二八			二、六
同	松山、郡中間	六、五六			三、六
同	計	二六、七八			二、六
青梅鐵道株式會社	立川、日向和田間	一三、〇〇			三、六
川越鐵道株式會社	國分寺、川越間	一八、三六			三、六
東武鐵道株式會社	葛生、越谷間	九、五六	大伏、館林間	七、〇〇	三、六
同	佐野聯絡所、佐野間	〇、一八	葛生、菊澤間	一八、二四	三、六
同	太田、相老間	一〇、四〇	笠懸、岩宿間	一、一六	三、六
同	計	二〇、三四			三、六
上野鐵道株式會社	高崎、下仁田間	二一、〇〇			二、六
豐川鐵道株式會社	吉田、長篠間	一七、三〇			三、六
計				三五五	

輕便鐵道

同	新宮鐵道株式會社	新宮、勝浦間	九、五一 <small>哩</small>	佐良山、江見間	一七、六九 <small>哩</small>	三、六
同	白杵鐵道株式會社	白杵、吉田間	一九、三〇	計	三五、一六	三、六
同	越後鐵道株式會社	柏崎、石池間	一一、四〇	白杵、三重間	二一、三二	三、六
同	同	吉田、地藏堂前間	五、〇九	出雲崎、地藏堂間	一〇、二六	三、六
同	同	石地、出雲崎間	三、六五	計	一〇、二六	三、六
同	播州鐵道株式會社	計	三九、六四	高砂、西脇間	二五、三三	三、六
同	同	同	同	國包、三木間	四、二九	三、六
同	同	同	同	粟生、北條間	八、六〇	三、六
同	東肥鐵道株式會社	同	同	計	三八、四二	三、六
同	北武鐵道株式會社	同	同	矢部川、隈府間	三七、〇〇	三、六
同	藝備鐵道株式會社	同	同	羽生、熊谷間	九、一八	三、六
同	坂東鐵道株式會社	同	同	廣島、三次間	四三、五八	三、六
同	宇和島輕便鐵道株式會社	同	同	八王寺、大間々間	六四、三七	三、六
同	養老鐵道株式會社	同	同	八幡、旭村間	一〇、五五	二、六
同	中越鐵道株式會社	同	同	桑名、歷永間	三五、四〇	三、六
同	信濃鐵道株式會社	同	同	松本、大町間	二一、三四	三、六
同	伏木、水見間(輕便線)	同	同	同	同	同

三五八

二、六

同	宮城輕便鐵道株式會社	同	同	太田、内海間	一三、二七	三、六
同	筑波鐵道株式會社	同	同	土浦、下館間	二四、五五	三、六
同	長岡鐵道株式會社	同	同	長岡、寺泊間	一六、六六	二、六
同	紀勢輕便鐵道株式會社	同	同	相可、二郷間	二五、四八	三、六
同	鞍手輕便鐵道株式會社	同	同	木屋瀨、香月間	二、三一	三、六
同	肥筑鐵道株式會社	同	同	大原、荒尾間	九、四〇	三、六
同	松坂鐵道株式會社	同	同	小今野、大石間	一、〇〇	二、六
同	田原本鐵道株式會社	同	同	田原本、王寺間	六、六〇	三、六
同	篠山鐵道株式會社	同	同	篠山、味間間	二、四〇	三、六
同	姫路鐵道株式會社	同	同	姫路、神岡間	一〇、四五	三、六
同	山崎輕便鐵道株式會社	同	同	神岡、河東間	一〇、二五	四、八・五
同	富士身延鐵道株式會社	同	同	大宮、甲府間	四九、二四	三、六
同	同	同	同	加島、大宮間	六、二七	三、六
同	同	同	同	計	五五、五一	三、六
同	茂浦鐵道株式會社	同	同	山口、茂浦間	四、三四	三、六
同	大山輕便鐵道株式會社	同	同	平塚、伊勢原間	五、五六	二、六
同	愛媛鐵道株式會社	同	同	中野、八幡濱間	三七、二四	三、六
同	同	同	同	八幡濱、喜須木間	一、五六	三、六
同	同	同	同	計	三九、〇〇	三、六
同	宇都輕便鐵道株式會社	同	同	宇都、厚南間	四、一三	三、六
同	菊地鐵道株式會社	同	同	隈府、大津間	一一、〇〇	三、六
同	同	同	同	計	三五、九	三、六

岩手輕便鐵道株式會社	三河鐵道株式會社	同	新湊輕便鐵道株式會社	日出生鐵道株式會社	耶馬溪鐵道株式會社	長州鐵道株式會社	中佛輕便鐵道株式會社	大川鐵道株式會社	一畑輕便鐵道株式會社	西備輕便鐵道株式會社	駿遠鐵道株式會社	仙北輕便鐵道株式會社	藤相鐵道株式會社	玉島輕便鐵道株式會社	金福輕便鐵道株式會社	小倉鐵道株式會社	同	同			
								若津、繩手間				小牛田、石卷間									
								一一、五〇				一七、三三									
花卷、上郷間	知立、大濱間	知立、舉母間	保内、新湊間	高家、安心院間	豐田、城井間	生野、深川間	茶屋、總社間	下若津、若津間	細手、久留米間	今市、東間	福山、高屋間	川南、府中間	燒津、中泉間	登米、築館間	藤枝、川崎間	長尾、玉島町間	金澤、福光間	足立、熊田間	富野、原町間	白金、添田間	計
四一、三七	一一、五二	九、三〇	二一、〇二	一九、〇四	一一、五九	一五、三三	四七、六二	一〇、一三	〇、五五	一三、〇〇	一八、五五	四一、六四	二一、二〇	一一、三二	一一、五一	一二、六〇	三〇、二六	三〇、二六	八、〇〇	三八、二六	計
二、六	三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	三、六	三、六	三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	計

三六〇

武岡輕便鐵道株式會社	同	湖南鐵道株式會社	宇島鐵道株式會社	南陽輕便鐵道株式會社	別府輕便鐵道株式會社	武藏野鐵道株式會社	常總鐵道株式會社	矢掛輕便鐵道株式會社	播美支線鐵道株式會社	幸手鐵道株式會社	信參鐵道株式會社	天理輕便鐵道株式會社	御船鐵道株式會社	北勢鐵道株式會社	東大阪輕便鐵道株式會社	同	安濃鐵道株式會社	同			
武生、岡本間	武生、朝日間	計	金田、八日市間	八屋、唐原間	古江、鹿屋間	加古川、別府間	巢鴨、飯能間	下館、取手間	北川、矢掛間	幕山、新宮間	久喜、豐岡間	新川、足助間	富郷、丹波市間	春日、瀧川間	桑名、阿下喜間	南野、郡間	市村、中筋間	計	新町、明間	新町、高宮間	
五、六五	六、六五	一一、五〇	五、三二	一〇、五五	六、二〇	三、二六	二四、七〇	三二、一〇	三三、二〇	一五、〇〇	六、一二	三五、四〇	五、四〇	八、四八	一三、〇八	三、六〇	八、七六	一二、五六	九、六〇	六、二〇	
二、六	二、六	二、六	三、六	二、六	二、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	

三六一

宮崎(縣)營	同	有田輕便鐵道株式會社	中遠鐵道株式會社	濱松輕便鐵道株式會社	同	同	同	松島輕便鐵道株式會社	鳥羽鐵道株式會社	中濃輕便鐵道株式會社	同	刈羽鐵道株式會社	加茂輕便鐵道株式會社	南陸鐵道株式會社	京西輕便鐵道株式會社	藝陽輕便鐵道株式會社	同				
計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計				
一六、〇〇〇	一六、六四〇	四、〇〇〇	二〇、六四〇	七、〇〇〇	七、〇〇〇	一、一六〇	一、一六〇	五、〇〇〇	二、六五〇	一九、四五〇	八、〇〇〇	一六、四〇〇	四三、四五〇	五、五〇〇	四九、一五〇	一〇、〇〇〇	一九、一五〇	三〇、〇〇〇	一一、〇〇〇	一六、一六〇	二七、一六〇
三、六	三、六	二、六	三、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六

津山輕便鐵道株式會社	唐津軌道株式會社	宇佐參宮輕便鐵道株式會社	靜岡輕便鐵道株式會社	參宮鐵道汽船株式會社	霧島輕便鐵道株式會社	頸城鐵道株式會社	草津輕便鐵道株式會社	銚子遊覽鐵道株式會社	秋田鐵道株式會社	蘆屋鐵道株式會社	磯波鐵道株式會社	長防輕便鐵道株式會社	明石鐵道株式會社	南紀輕便鐵道株式會社	整仙輕便鐵道株式會社	同	阿南鐵道株式會社	西美鐵道株式會社			
計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計		
四三、三二〇	一六、〇〇〇	一、七八〇	五、一〇〇	七、四五〇	二〇、〇〇〇	二七、二〇〇	一〇、七二〇	三五、〇三〇	四、五〇〇	一六、五〇〇	三、六二〇	一一、一九〇	二九、一六〇	一一、一五〇	二二、一五〇	三三、三六〇	三八、〇〇〇	六、〇〇〇	四四、〇〇〇	六、四〇〇	二一、四〇〇
二、六	三、六	三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六

淡路鐵道株式會社	中貫鐵道株式會社	北遠輕便鐵道株式會社	磐田鐵道株式會社	人吉輕便鐵道株式會社	久谷輕便鐵道株式會社	武總鐵道株式會社	高井輕便鐵道株式會社	溫泉鐵道株式會社	石三輕便鐵道株式會社	金華山登山鐵道株式會社	大湯鐵道株式會社	信樂鐵道株式會社	大元鐵道株式會社	石手輕便鐵道株式會社	瀬戶輕便鐵道株式會社	同	同	掛斐輕便鐵道株式會社	船木輕便鐵道株式會社
----------	----------	------------	----------	------------	------------	----------	------------	----------	------------	-------------	----------	----------	----------	------------	------------	---	---	------------	------------

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

洲本、福永間	來迎寺、深方間	掛川、龍川間	中泉、二俣間	大村、湯前間	麻生、大南間	我孫子、岩槻間	高屋、井原間	葉中、湯谷間	防府、楠野間	堀川、金華山頂上間 調馬揚跡	大分、湯ノ平間	內實、長野間	鹿田、今村間	道後、松山間	西大寺、笠岡間	船橋、一日市間	瀬戶、瀬戶驛間	計	眞桑、掛斐間	船木、厚南間
--------	---------	--------	--------	--------	--------	---------	--------	--------	--------	-------------------	---------	--------	--------	--------	---------	---------	---------	---	--------	--------

一三〇〇	六、二〇	二一、四〇	一二、五〇	一七、〇〇	三、六四	二一、二四	二、四〇	二、二〇	二三、〇〇	〇、七二	一九、三〇	一〇、六四	二、五〇	三、〇八	一四、四八	一、六一	〇、二七	一六、五六	七、二〇	三、六四
三、六	三、六	三、六	二、六	三、六	二、六	三、六	二、六	三、六	三、六	三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	二、六	三、六	三、六	三、六

東上鐵道株式會社	愛美鐵道株式會社	肥後鐵道株式會社	東濃鐵道株式會社	周南輕便鐵道株式會社	東信輕便鐵道株式會社	同	同	埼玉鐵道株式會社	碓氷鐵道株式會社	松代輕便鐵道株式會社	丹播鐵道株式會社	葦科輕便鐵道株式會社	富山輕便鐵道株式會社	志摩輕便鐵道株式會社	同	參宮鐵道株式會社	沖繩(麻)會社	同
----------	----------	----------	----------	------------	------------	---	---	----------	----------	------------	----------	------------	------------	------------	---	----------	---------	---

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

宮ノ下、向原間	犬山、伏見間	不知火、濱町間	豐岡、下地田間	宇部、小郡間	小諸、小海間	岩村田、御代田間	岩村田、中津間	計	久喜、鴻ノ巢間	龜岡、吉川間	埴生、松代間	久下、西脇間	服織、清澤間	富山、笹澤間	島羽、島津間	神原、濱島間	計	天王寺、三輪間	耶彌港棧橋、大里間	眞知志、糸滿間
---------	--------	---------	---------	--------	--------	----------	---------	---	---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---	---------	-----------	---------

一、一六	九、六〇	二三、四〇	一〇、四〇	一八、〇〇	一九、〇〇	四、三〇	三、四〇	二六、七〇	一一、〇〇	一四、二五	四、七〇	八、〇〇	八、〇〇	九、七五	四六、〇〇	六、四〇	五二、四〇	六、一一	六、四五	七、五三
三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	二、六	二、六	二、六	三、六	三、六	三、六	三、六	三、六	二、六	三、六	三、六	三、六	四、八、五	二、六	二、六	二、六

未開業會社		軌道名	區	間	哩數	軌間
合 計	西武鐵道株式會社	東京府豐多摩郡澁橋町字角管、北多摩郡田無町間 東京府豐多摩郡井荻村大字上荻窪地内(鐵道橋斷備所)	九、二七	四	三、六	
	同	計	〇、〇五			
	草津興業株式會社	長野縣北佐久郡東長倉村、群馬縣吾妻郡草津町間	二〇、四〇		二、六	
	鹽原軌道株式會社	栃木縣那須郡西那須野村官線西那須野停車場前、鹽谷郡碓氷村間	六、四〇		三、六	
	三重軌道株式會社	三重縣四日市市大字濱田、三重郡四郷村大字室山間	四、一四		二、六	
	兩筑軌道株式會社	福岡縣浮羽郡田主丸町、朝倉郡立石村間	五、五〇		三、〇	
	鞍手軌道株式會社	福岡縣鞍手郡若宮村福丸、同郡直方町間	八、六六		三、〇	
	熊本軌道株式會社	熊本縣鹿託郡河内村、同郡春日町久米間	七、五四		二、六	
	蘆屋軌道株式會社	福岡縣遠賀郡蘆屋町、同郡島門村度渡間	三、四〇		二、六	
	合 計		六六、一六			

第二章 私設鐵道各線概要

第一節 日本鐵道

日本鐵道會社創立に關し其が中心となり終始一貫萬難を排し遂に其の効果を收め得たる第一人者は岩倉具視なりとす。岩倉は曩に東京鐵道會社の計畫せらるるや、陰に陽に其の保護者となり大いに努力する處ありき。明治九年八月金祿公債證書發行條例の制定あるや、主として同族と共に報國保家の實を擧げん事を謀り、國債償却、銀行創立及び鐵道敷設の三案を立て、先づ明治十年に下附さるべき祿券を九年に繰上げを請ひ、是を資本として機關銀行を設立し、國債の償却並に鐵道敷設費に充てん事を計畫し、華族諸家の賛成を得たるを以て、岩倉は總代として九年十二月大隈大藏卿に向ひ、是を許可を出願せり。然るに政府は祿券の繰上げ、銀行の設立を許可したるも、鐵道敷設の件は更に工部省に出願す可き様指定したり。斯くて銀行は十年五月成立せり、第十五國立銀行之なり。此の時適々西南役起り、同行發行の紙幣を擧げて國帑の急に充てられたるため、夫の外債償却、鐵道建設の二事は自然閑却せらるるに至れり。

十一年四月政府は起業公債を發行し、其の一部を以て東京前橋間の鐵道を敷設せんとしたるも、竟に實現するに至らざりき。事華族の間に傳はるるや、大久保利和、藤波忠言等率

先して曩の建議に依り、東京青森間に鐵道敷設を企圖し、萬里小路通房武者小路實也等も共に相謀り、同族にて之を負擔せんことを建議し、又蜂須賀茂昭伊達宗城池田政章も之に加はり、遂に第十五國立銀行員熊谷武五郎に商議して資金の募集等に盡力したりき。是より先、十一年より十二年の交に當り、紙幣は日々低落し、正貨と物價とは之に反して騰貴し、富豪は紙幣或は公債を以て正貨に換へ、之を貯藏するの狀勢となり、十三年に至りて國家の財政は益々困難を極めたり。依りて之が救濟をなすには資金に富む華族に懇願して事業を企て、一は各自に安全なる財産を所有し、一は國家の公益を起さば、各方に沈滯隱匿する所の正貨は活動して貨幣の功用を爲すべく、而して之に適する事業は、蓋し鐵道の右に出づるものなかるべしと安川繁成密かに之を斷定し、知己を勧誘す。高崎正風安場保和等之に贊し、共に事に當らん事を約せり。時に十三年八月なりき。爾後中村弘毅亦之に贊したりと雖も、事草創に依るを以て、資金募集の方法に至りては相共に苦心焦慮したり。然るに林賢徳、太田黑惟信も亦夙に鐵道敷設を熱望し、一社を起し、士族に賜ふ所の祿券を轉じて東京高崎間の線路を開かんとし、明治十一年五月そが建築の許可を其の筋に出願し、尋いで同年七月京濱間鐵道拂下げを請願せしに、官之を許さざりしも、初志を捨てず、常に高崎正風安川繁成等の間に奔走して請望する處ありき。十二年の頃廟議稍々鐵道擴張に傾き、當時第一に著手すべき線路を擬議するや、井上鐵道局長、高崎線を擧げ、測量に著手せん事を請ひ、十三年の初め、東京前橋間を跋渉し、經費を目算し、愈々建築の事に

決し、測量を開始して、將に起工せんとするに當り、財政上の事情にて又中止するの已むなきに至れり。時に十三年末なりき。是に於て前記の同志は再舉を謀るの好機なりとし、十三年十一月廿九日安場保知安川繁成高崎正風等同行して松方内務卿を訪ひ、鐵道發起の事を議せしに、卿は又之に贊して曰く、『事重大なるを以て政府の保護なくんば成功期し難からん。宜しく政府に於て利子の保證をなし、若し保證の額に満たざれば、之が不足を補給すべし。然れども國庫も亦限りあり。若し之を補給する能はずとせば、郵便税を増加して之に充つるの策を献し、其裁可を受くべし。此事行はるるに於ては株金の募集は敢て難事にあらざるべし』と前記の同志者之を聞き踊躍措かず、愈々起工の決心を鞏固ならしめたり。於是尙ほ其の議を盡さんがため、十三年十二月安場保和の邸に會して、先づ東京前橋間の建築を起し、又利益の保證を請願し、且、沿道の地方官にも之を謀ることを決議せり。時恰も地方官上京中なりしを以て、同月更に中村弘毅の宅に岩手宮城青森等の諸縣令を會し、企圖を議したるに皆之に贊し、相共に岩倉具視に面し、出願の基礎を定めんとしたるも、縣官は既に發程の期迫れるを以て、其の手續は安場中村高崎安川に委託して何れも歸縣せり。翌十四年一月十二日安場等相共に岩倉に面し、鐵道起工の事情を具陳せしに、岩倉曰く、『此事曩に大久保藤波萬里小路等の請求並に陸羽地方官の懇願ありしも、時尙ほ早きを以て議を盡さずして今日に及び。然るに今、卿等請ふ所彼是皆吻合せり。之正に其時期に達したるものなり。爾今誓つて精勵盡力す可し。然れども鐵道の

事たる小成に安んずる事なく、宜しく規模を遠大にし、先づ線路を東京より青森に達し、漸次全國に普及す可し。余は第二の維新を以て自ら任じ、廟議を定むるに従事す可し。卿等は規則編成株金募集の事に關す可し。而して是を經理するや、最も其人を得るを要す。宜しく肥田濱五郎に就いて謀る所あるべし。』と。用意周到懇切至らざるなし。依りて之を肥田に謀る。肥田も亦之を領諾せり。因りて十四年一月廿五日大久保利和の邸に會す。此の日集會費として各々金若干を出して之を資くる事を決議し、同月廿七日同邸を集會所と爲す。爾來數回會を重ね、創立規則の取調は肥田濱五郎を主任とし、林賢徳、太田黑惟信之を補佐し、株金の募集は小野義真、熊谷武五郎等各事務を分擔する事に決せり。二月十七日岩倉は安場保和中村弘毅、肥田濱五郎、西村貞陽、安川繁成、高崎正風等を其の邸招致し、華族中よりも同志を加ふる事とし、且、金參百圓を交付して創立の費用に充てしむ。翌十八日蜂須賀茂韶、伊達宗城、藤波言忠、萬里小路通房等大久保邸に會し、華族平民を論せず、同志戮力して會社成立を期す可きを協議す。同月廿日事務所を岩倉邸内に移し集會せり。此の日首唱發起人を定む。岩倉具視、蜂須賀茂韶、伊達宗城、大久保利和、萬里小路通房、藤波言忠、武者小路實也、安場保和中村弘毅、西村貞陽、安川繁成、小野義真、高崎正風、太田黑惟信、肥田濱五郎、林賢徳の十六名とす。尙ほ同日華族諸家を招集して、鐵道創立の必要線路の計畫著手の順序、釀金の方法、政府保護の要領、出願手續の大意を演述し、華族諸家の賛同を得たり。當日岩倉具視のなしたる演述覺書を左に摘出す。

一、線路

一、東京より上州高崎に達し、此の中間より陸奥青森まで。
 一、高崎より中山道を通じ、越前敦賀の線に接續し、即ち東西兩京の連絡をなす。
 一、中山道線路中より北越新潟を経て羽州に達す。
 一、九州豊前大里より小倉を経て肥前長崎に達し、此の中央より肥後に及ぼす。
 右は單に一會社を創立し、其名稱は日本鐵道會社と號し、即ち全國此の一會社を以て擔任する見込。

二、著手

一、第一著手は、東京より高崎に達し、此の線路の中央より青森まで敷設し、之を五區に分つ事左の如し。
 第一 東京より高崎まで。
 第二 右中央より白河まで。
 第三 白河より仙臺まで。
 第四 仙臺より盛岡まで。
 第五 盛岡より青森まで。

此の經費概算壹千九百萬圓餘。

但し、努めて外國品を用ひざる見込なりと雖も、止むを得ず購求するものは金

壹圓七拾錢換の概算を用ふ。

一、右五區の内先づ高崎までの線路に著手す。

此の經費概算貳百五拾萬圓。

一、工事の年限は開拓使雇工師米國人クロイホルトの概測に、高崎まで十八ヶ月、青森まで三ヶ年に於て落成するの見込まれども、我國に於ては未曾有の大工事なるを以て、高崎までを二ヶ年、青森までを六ヶ年と豫定す。

三、釀金方法

一、第一發起人に於て青森までの概計金壹千九百萬圓の十分の一餘貳百萬圓を負擔し、之を二ヶ年に出金し、其餘は廣く株主を募集す。

但し、發起人のみにて此の出金を爲さざれば政府の許可を得ざるは勿論、衆株主も亦信用を置かざるに付、此の貳百萬圓を負擔するものとす。

四、政府保護の箇條

一、發起人株主共都て出金より起算し、開業運轉まで年八分の利子を下附せらるる事。

一、開業運轉後十ヶ年間純益營業費の外幾分の積立金を除き、割賦金年八分より下る事あれば、必ず八分まで補充せらるる事。

但し、八分以上の利益あるときは勿論株主の所得たる事。

一、鐵道軌道停車場其の外必要の敷地に係る官有地の分は無代價にして下附せられ、民有

地の分は政府に於て相當の代價を以て買上の上會社へ拂下らるる事。

但し、敷地は無税の事。

五、出願の事

一、前條發起人より第一著手青森までの經費十分の一を出金し、諸般の出願をなし、許可を受けたる上は、政府と確實なる約定を爲す事。

一、右許可を得て始めて會社創立に著手する事。以上。

而して第一期工事として豫定したる線路の位置は、工部省鐵道局に於て松本莊一郎及び開拓使土木顧問クロイホルト先づ東京高崎間の線路を調査し、尋いで青森野邊地より盛岡仙臺宇都宮を経て東京高崎間の線路に接続す可き地形を視察し、復命したるものに據るものにして、西曆千八百八十一年一月十七日付を以て、西村開拓使、三等出仕に宛てたる復命書を左に掲ぐ。

十三年十二月廿九日の夜、閣下の命令ありし東京高崎間鐵道線路檢閲の爲松本莊一郎と共に該地方に出張し、昨日歸京せり。今、其の所見を報告せんに、鐵道を東京灣まで延長し、水路の運輸と連絡を通ずるに、其の線路をして府内を經過せしむるときは、其の入費莫大の金額に上らざるを得ざるに付、品川深川の二ヶ所か、或は之に接近する地方に由るを以て利便なりとす。

余輩の高崎に向て發程する前、先づ品川深川の兩所に赴き、一見せしに、深川は水運連絡

に適するものの如し。然れども其の果して然るや否やは精確なる測量及び視察を経て十分に其の利害を考究せし上に非ざれば容易に決す可からざるものとし、余輩は茲に小名木川を基點として東京より高崎に至る鐵道線の建設概算を呈す。蓋し小名木川を基點とする理由は、第一該所に於ては停車場設置等のために要する地所買入に差支無かる可く、又其の地價も不廉なる恐れ無ければなり。第二、東京灣港の改良實施の時、波除堤防の上に由つて直に線路を港灣まで延長し適宜の點に達し、又は新橋停車場と連絡せしむるを得なければなり。第三、現今に於ては小名木川の線路は品川線路よりも東京と商賈に便益を與ふる事多からんと信ずればなり。第四、埠頭棧橋を架設するの徒費なく、又物價を鐵道より水運に移すに當り、港灣の如く屢々東南の強風より不便を受くる事あらざればなり。第五、該基點線路の極端高崎までは其の距離最も僅少にして、且つ勾配も平易高低多からず、東京より五十八英里の間に在る利根川南方の支流に達するまでは、隅田川の如き大河を渡るの患なきを以てなり。

前陳線路中甚しき凹凸なく、其の土工は僅少ななる盛土に止むる位にして、橋梁も亦巨大のもの無きを以て、其の工費の概算は匆卒起稿せしと雖も、敢て大過無かるべし。且つ昨年の實驗も大に參考に供するに足るを以て、益々此の概算の確實なるを信す。線路の位置は基點を海軍省艦材園場の近傍小名木川に起し、夫より西北に向ひ、千住を経て岩槻に達す。此の距離八里、即ち二十英里にして、岩槻よりは少しく左折して基點より十五里半、

即ち三十八英里なる點に達し、夫より熊谷深谷本庄の三驛近郊を経て利根川の支流を踰え、前橋高崎兩邑の中間に達す。幹線の距離基點より二十八里、即ち七十英里とす。岩槻は他日宇都宮仙臺盛岡青森に通ずべき北方鐵道建設の舉あるときは、此の線路を通ずるに至便なる所にして、道敷及び停車場等は互に流用して重複の經費を省くを得べし。東京高崎間鐵道建築概算は内國費即ち土工費乃至事務取扱所費二十八點の計金七拾貳萬九千五百圓と豫備金拾四萬五千九百圓とを合せて金八拾七萬五千四百圓とし、外國費即ち軌鐵乃至海關稅二十二點の計銀五十二萬七千二百四十九弗二十五セントにして、銀貨換算金五拾八萬五千八百參拾貳圓五拾錢とし、雇外國人給與費銀貨五萬五千圓、豫備費五萬九千六百六拾七圓五拾錢、合計銀貨換算金七拾萬圓なりとす。

規模既に成れりと雖も、前古未聞の大事業にして、特に資金の募集は廣く天下の同志を募る必要あるを以て、一方埼玉群馬栃木福島宮城岩手青森秋田山形の諸縣令に書を發して各管内の人情、集金の方法等取調方を依囑し、他方に於ては公自ら各新聞記者に書を致して、鐵道の國民に必要な理由と今日起業すべき所以とを述べ、輿論の喚起を促す等、配慮を怠らざるなし。

三月三日金五千圓以上の株式を引受くる者を以て發起人となすことを決議し、同月九日肥田・小野・大久保・太田・黒林の五名を以て創立諸件取調委員とし、肥田を委員長に推す。翌四月四日集會所を第十五國立銀行内に移し、假に日本鐵道創立事務所と稱せり。

斯くて創立の事務著々進捗し、四月十六日發起人總會を事務所に開き、創立規則を議す。議論紛々殆んど收拾す可からず。爾來會を重ねる三度始めて其の決定を見たり。其の間肥田は意見の合はざるを覺り、發起人を辭す。五月十七日、日本鐵道會社創立願書、特許請願書及び出金人名簿成る。乃ち發起人池田政章外四百六十二名の連署を以て、五月廿一日之を東京府知事に提出す。

而して一方建設工事に關しては會社に於て其の人に乏しきを以て、豫定の第一區は政府に依託し、社員の仕事に熟練するを待ち、二區よりは社に於て施工する事に決し、鐵道建築に最も經驗ある鐵道局に依頼する事に決し、六月請願書を政府に提出せり。

八月十一日農商務工部兩卿より假免狀を下附せらる。尋いで九月發起人總會を開きて定款を議す。容易に決せず。之を質疑討論する事連日、而して尙ほ決せず。漸く十月一日に至り議了する事を得たり。依りて池田政章外四百五十八名の連署を以て東京府知事に提出、十一月十一日府知事は會社創立願並に定款の認可を與へ、同時に特許契約書を下附す。茲に日本鐵道會社の創立を見たり。資本金貳千萬圓にして豫定線路は前述の如く東京、高崎及び青森間とす。

左に特許契約書を示す。

東京より青森に至る鐵道特許條約書

日本鐵道會社の創立定款を認可し、政府の名を以て左之條項の通命約す。

明治十四年十一月

工部卿 佐々木高行 印

第一條 日本鐵道會社ニ於テ東京ヨリ高崎ヲ經テ前橋ニ至リ、夫ヨリ白河仙臺盛岡ヲ經テ青森ニ至ル鐵道ヲ建築シ、運輸ノ業ヲ營ムコトヲ特許ス。

第二條 官有ノ土地ニシテ鐵道ノ線路ニ當ル地所及ビ鐵道ニ必要ナル倉庫停車場建築ノ用ニ供スベキ地所ハ無賃ニテ之ヲ會社ニ貸付スベシ。同上ノ用ニ供シ、或ハ取除クベキ官有ノ家屋ハ政府ノ都合ニ因リ、或ハ無賃ニテ之ヲ貸付シ、或ハ相當代價ヲ以テ拂下グベシ。

第三條 民有土地家屋ニシテ前條ノ用ニ供スベキモノハ公用土地買上規則ニ據テ政府ニ買上グ之ヲ會社ニ拂下グベシ。

第四條 鐵道ニ屬スル一切ノ土地ハ國稅ヲ免除スベシ。

第五條 會社ノ株金募集ノ上ハ、每區建築落成迄ハ其株金拂込ノ翌月ヨリ起算シ、一箇年八分ノ利子ヲ下附シ、每區運輸開始ノ後、其收入ノ純益一箇年八分ニ上ラザル時ハ東京ヨリ仙臺迄ノ間ハ每區十箇年間、仙臺ヨリ青森迄ハ每區十五年間、政府ヨリ其不足ヲ補給スベシ。

第六條 會社總收入ヨリ營業ニ關スル經費ヲ引去リ、自餘ノ金額ヲ以テ純益トナスベシ。但シ、興業費ト營業費ハ工部省ニ於テ定メタル會計規則ニ從テ區別スベシ。

第七條 鐵道敷設ノ幅員鐵軌ノ重量器械車ノ製方橋梁ノ架設停車場ノ位置及建築ノ方

法等ハ精密ナル圖面及仕様書ヲ以テ工部卿ノ認可ヲ請ケテ建築ニ著手シ、若クハ變更スベキモノトス。

第八條 東京ヨリ前橋ニ至ル迄ノ諸工事ハ日本鐵道會社ノ願ニ依リ工部省鐵道局ニ於テ一切之ヲ執行シ、其方法位置等ハ鐵道局ト會社トノ協議ヲ以テ劃定シ、工部卿ノ認可ヲ請フモノトス。

第九條 工部卿ハ凡ソ鐵道ニ關スル事物發明ニ係ルモノト否トヲ問ハズ、ニシテ公衆ノ安全若クハ便宜上ニ於テ要用ナリト認ムルモノハ、日本鐵道會社ニ向テ其設備若クハ修正ヲ命ズルコトヲ得ベシ。

第十條 第一條ニ掲グル鐵道線路ノ工事ハ本書下附ノ月ヨリ六箇月以内ニ著手シ、滿七箇年間ニ落成スベキモノトス。

第十一條 全線路落成ニ至ラズト雖モ、漸次落成シタル部分ハ工部卿ノ許可ヲ請ケ、運輸ノ業ヲ開始スルヲ得ベシ。

第十二條 政府ハ鐵道監督官ヲ命ジ、兼テ工部卿ノ認可シタル圖面及仕様書ニ準據シテ工事ノ實況ヲ監督シ、且常ニ線路諸器械等ヲ巡視シテ、危險ノ箇所アルトキハ會社ニ命令シテ之ヲ修理セシメ、其他諸工事及運輸上ニ付法律規則及政府ヨリ會社ニ命約シタル條件ノ施行實踐ヲ督促セシム。第二、日本鐵道會社會計監督官ヲ命ジ、會社一切ノ會計ヲ監督セシムベシ。但シ前第五條利益請合ノ期限後會計ノ監督ハ廢止タルノシ。

第十三條 日本鐵道會社ニ於テ前條鐵道監督官ノ命令督促ヲ促サザルカ、若クハ正當ノ事故ナク監督官ノ指定シタル期限内ニ其命令督促ニ係ル事項ノ執行ヲ怠ルカ、若クハ監督官ノ指定シタル方法ニ違フトキハ政府ニ於テ直チニ其事業ヲ執行シ、會社ヲシテ其費ヲ支辨セシムベシ。

第十四條 鐵道建築ノ爲舊來ノ道路橋梁運河等ヲ他所ニ移設シ、或ハ一時他所ニ假設スルヲ要スルトキハ、所管地方ヘ願ノ許可ヲ請ケテ之ニ著手シ、其費用ハ會社ヨリ支辨スベシ。但シ、是ノ移設假設ノ爲ニ公私所有ノ土地家屋ニ關シテハ第二條、第三條ノ例ニ依ルヲ得ベシ。

第十五條 會社ハ線路ノ安全ヲ保持センガ爲ニ、線路ニ沿ウテ堤防若クハ牆柵ヲ設ケ、守衛ノ番人ヲ置キ、充分ノ警備ヲ爲スベシ。

第十六條 旅客及荷物ノ運送賃及走車ノ速度、發車ノ度數時間ハ工部卿ノ許可ヲ得テ之ヲ定ムベシ。

第十七條 會社ハ毎月ノ旅客及荷物ノ運送高ト其會計ノ精算及方法等ヲ翌月初旬中ニ工部卿ニ報告スベシ。又一期毎ニ其一期中ノ報告書ヲ作り、一期ノ通了スル後、二箇月以内ニ同卿ニ差出スベシ。

第十八條 鐵道敷地内ニ於テ線路ニ沿ヒ、政府ハ電線ヲ架設スルヲ得。又會社ハ無料ニテ政府ノ設備セル架柱ノ一部分ヲ使用シ、鐵道用ノ電信ヲ架スルヲ得。

第十九條 停車場内若クハ鐵道敷地内ニ於テ會社ハ電信郵便局ノ需ニ應ジ土地或ハ家屋ノ一部分ヲ無料ニテ兩局ニ貸與スベシ。

第二十條 郵便信書及其遞送ニ關スル人員ハ無料ニテ之ヲ輸送シ、郵便繁多ニシテ驛遞總監ノ要アルトキ二輛以下ノ運送車ヲ定期列車ト與ニ發スベシ。若シ二輛以上ヲ要スルトキハ定價ノ半額ヲ受領スルヲ得ベシ。

第二十一條 鐵道事務ニ關シテ往復スル吏員ハ無料乗車ヲ許スベシ。但シ是等ノ吏員ハ各自所屬ノ官衙ト會社トノ間ニ於テ豫約シタル常乗切手ヲ携帯スル者ニ限ルベシ。
第二十二條 公務ヲ以テ往來スル陸海軍人軍屬軍馬其他軍用品並ニ警察官ハ總テ其半額ヲ以テ乗車運送ヲ爲スベシ。但シ其公務タルコトヲ證ス可キ通券ヲ帶ブル者ニ限ル。

第二十三條 會社ハ政府ノ命令ニ因リ、檻車ヲ通常ノ列車ト共ニ無料ニテ輸送シ、及警固吏員ノ無料乗車ヲ許スベシ。但シ該檻車ハ官費ヲ以テ製造シ會社之ヲ保護スベシ。

第二十四條 非常ノ事變兵亂等ノ時ニ當テハ會社ハ政府ノ命ニ應ジ、政府ニ鐵道ヲ自由ニ使用セシムルノ義務アルモノトス。

第二十五條 凶歳ニ於テ穀價非常ニ騰貴スルトキハ政府ノ命令スル時日ノ間ハ指名スル穀類ニ限り、其運賃ヲ半價ニ低下スベシ。

第二十六條 政府ヨリ他日該鐵道ニ枝線ヲ附シ、若クハ之ヲ横斷シ、若クハ其近傍ニ道路

溝渠運河ヲ設クルヲ允許スルトキハ會社ニ於テ之ヲ沮拒スルヲ得ズ。

第二十七條 此ノ特許條約ノ期限ハ明治十五年一月ヨリ向フ九十九箇年トス。但シ滿五十箇年經過ノ後ハ政府ニ於テ何時ニテモ鐵道及第三十條ニ掲グル附屬物ヲ買上グルノ權アルモノトス。

第二十八條 第二十七條ノ場合ニ於テハ日本鐵道會社ニ於テ興業ノ爲發行セシ株券ノ時價相當ヲ以テ買上ゲノ價格トナスベシ。

第二十九條 前條買上ゲノ場合ニハ前五ケ年間ニ於テ諸般ノ修理ヲ怠ルコトアラバ、政府ハ會社ニ之ヲ修理セシメ、引渡ノ時ニ於テ完全ノ有様ヲ望ムノ權アリ。若シ會社ニ於テ政府ヨリ指定スル修理ヲ怠リ、或ハ其方法ニ違フ時ハ政府自ラ之ヲ修理シテ會社ノ收入金ヨリ其經費ヲ支辨セシムベシ。

第三十條 第二十條ノ場合ニ於テハ鐵道倉庫停車場及之ニ屬スル土地其他鐵道ノ營業ニ必要ナル鐵道附屬ノ家屋諸器具鐵道ト共ニ一切之ヲ引渡スベキモノトス。

第三十一條 日本鐵道會社ニ於テハ本特許條約中ノ條件及日本鐵道會社創立定款中ノ條件ニ違背スルカ、若クハ之ヲ遵守スルヲ怠リ、鐵道ノ公益ヲ妨害スルトキハ政府ニ於テ該會社株主中若クハ他人ヲ以テ特別ノ委員ニ命ジ、一時會社ノ事業ヲ管理セシメ、若クハ本條約ノ期限ニ拘ラズ、鐵道及鐵道ノ營業上ニ必要ナル附屬ノ家屋諸道具ヲ公賣ニ附シ、他人ヲシテ建築並ニ運輸ノ業ヲ繼續セシムルコトヲ得、但シ本條ノ場合ニ於テ

損益ハ猶會社ニ於テ負擔スベキモノトス。

第三十二條 本特許條約及日本鐵道會社創立定款ニ依リ、施行ノ際、當該官吏ト會社トノ間ニ異見ノ生ジタルトキハ工部卿之ヲ判定スベシ。

曩に委員長肥田濱五郎辭職するや、鐵道事業に精通する唯一人を失ひ、頗る困迫し、社長其の人を得るに腐心せり。因りて十四年二月臨時株主總會を開き、時の工部大輔吉井友實を社長に推薦し、翌十五年一月其の承諾を得たり。

先是、建設工事を鐵道局にて引受くるや、局長井上勝は其本局を大阪より東京に移し、起工準備に著手したり。而して起工の順序は前述の如く全線を五區に區分し、先づ第一區品川前橋間より著手する事とし、十五年二月其の工事仕様書及び豫算書の下附あり。豫算金參百貳拾四萬九百四拾壹圓なり。本區間は曩に政府に於て計畫したる豫定線に依るものにして、其の首端を官線品川驛に發し、市の西北を周回して中山道に沿ひ、高崎を経て前橋に至る延長七十四哩餘にして品川より戸田川迄を第一部、戸田川より熊谷迄を第二部、熊谷より前橋迄を第三部とし、而して建築著手は井上局長の意見に基き、第二部を一著とし、一部三部之に亞ぐものとせり。蓋し二部は其の延長最も長しと雖も、土地平坦にて工事施し易く、僅少の年月と少額の建設費とを以て比較的長距離を開通し得可く、且、荒川の水運を藉り、建築材料運搬の便利を得るのみならず、營業上東京より熊谷まで舟車相違り、一時の便利を達するを得べし。然るに第一部は之に反し、地勢高低多く、多額の工費

と歲月とを要し、營業の利を得る稍遲きを以て、第三部と併せて第二著となせしなり。然るに株金の第一回拂込は六月にして發起人の拂込のみにては工事著手の費途に供するに足らず。依りて金參拾萬圓を大藏省より借入れ、該區間の工事に著手したるは十五年六月なりき。爾來工事著々進捗し、九月には川口浦和間六哩を竣功し、鐵入式を行ふ。乃ち機關車一輛、本機關車は水運の便を藉りて川口善光寺附近に陸揚げしたる日鐵最初のものにして善光と命名せり。土運車十二輛を以て列車を編成し、衆賓之に搭じ、川口を距る四哩半大場村に至り、工事の進捗を見、酒菓を供して式を行ふに擬したり。第二部の工事斯の如く進行する一方、第一部工事を延期せんとするの議を生ずるに至れり。初め高崎線の起點を定むるに當り、品川を起點として既定の線に依るものと、一は新橋を起點として市街を貫通して上野附近に出づるものとの二途あり。後者は市街の内部を貫通するを以て市内との連絡に於ては缺くる處なしと雖も、前者に比較すれば延長約四哩を短縮するに拘らず、多額の建設費を要し、前者は延長、長しと雖も、建設費少く、且、市街と甚だしく遠からず。依りて前者に決定したり。然るに該區間は土地煩重にして、其が竣功には多少時日を要するを以て第二部線中より上野邊に至る一支線を敷設し、市街連絡の用に供す可しとの井上局長の意見の基き、第一部工事に先ち、同年十月に其の土工に著手し、爾來行程進み、十六年一月竣功を見るに至り、中山道より東京に達する線路落成の觀を呈す。於是乎、社論動搖し、上野を以て東京の極驛となすを以て足れりとし、二月に至りて品川線

著手の無期延期を出願せり。然れども既成官設鐵道との連絡を缺けば、建築材料の運搬其の他に不便不利甚だしきを以て、是亦井上局長の意見に依り、其の願意却下され、更に品川線建築著手の出願をなし、八月許可せられ、翌九月同線建築著手の布達ありき。十六年七月二十六日上野熊谷間(三八哩)落成して試運轉を行ふ。小松宮殿下北白川宮殿下伏見宮殿下を始め奉り、三條太政大臣以下閣僚、主唱發起人等上野停車場に會し、熊谷停車場に至り、歸途に就けり。同月二十八日王子浦和鴻巣の三驛を開設し、該區間の運輸營業を開始す。是れ本邦に於ける私設鐵道營業開始の嚆矢たり。當時車輛は一列車分を有するのみにして、従事員は總べて鐵道局より譲り受け、午前午後一往復をなし、第一日に於て貳百八拾餘圓、第二日に於て五百餘圓の收入を見たり。爾來工事進捗して同年十月二十一日には熊谷本庄間(一三哩二〇鎖)、同十二月二十七日には本庄新町間(五哩二〇鎖)を、翌十七年五月一日には新町高崎間(六哩四〇鎖)を開業し、多年の問題たりし東京高崎間初めて開通せり。因りて六月二十五日行幸を仰ぎ、開業式を舉行せり。同日 天皇陛下には午前七時十分上野停車場へ臨御あらせられ、八時御發車。皇族大臣參議各國公使等陪乗す。十時十二分熊谷驛著御。十時三十二分御發車。正午十二時高崎驛著御。午後三時御發車。熊谷驛にて少時御休憩。七時上野著御。少時便殿に入御ありて式場へ臨御。左の勅語を賜ふ。

日本鐵道會社員の協同力を效せるに因り、東京高崎間鐵道成るを告ぐ。茲に開業の式

を擧ぐ。都鄙便を通じ、遠近利に倚る。朕が嘉尙する所なり。

畢りて便殿に入御。午後八時還幸あらせらる。八月二十日高崎前橋間(五哩一二鎖)の工を竣へ、第一區を殆んど完成し、唯品川線の一部を剩すに至れり。

十八年二月十二日品川川口間の各鐵橋竣功したるを以て、十六日試運轉を行ひ、同年三月一日澁谷新宿板橋赤羽の四驛を開設し、品川赤羽間の營業を開始したり。斯くて第一區全部の竣功を見たり。

曩に會社成立を告げ、第一區工事に著手するや、株式募集を始めたるも、資金意の如く集らず、種々の困難に遭遇したり。初め岩倉具視は鐵道は國家的事業なるを以て、皇室の藩屏たる華族は全財産を擧げて鐵道に投資す可しと切言し、勸誘に努め、又一方に於て東北各縣の知事を東京に招集し、鐵道事業の有利なるを説き、縣下人民をして一人も多く株主たらしむる様訓示し、各縣知事皆之を賛し、各引受額を定め、歸任の上、募集に努めたり。然るに工事の進行と共に資金を要する事益々多く、最初は資本金貳千萬圓の内發起人の出資にかかる五百餘萬圓を以て工事費に充て、漸次株金を募集したるも、偶々經濟界不振の際にして、應募するもの無く、因りて十五年四月重役二名を陸羽諸縣に派遣して株主を募集したるも、輒く之に應ずるものなし。蓋し當時に在りては未だ合本起業に慣れず、且、鐵道の事業たる巨額の資金を要し、到底民力の能く支ふる處にあらずとなし、一旦加盟するも亦忽ちにして退き、加之、金融逼迫し、通常貸借は年利二割以上を唱ふるありて、夫の年八

分の保證は以て世人の満足を誘ふに足らず、一縣擧げて其の應募を取消すあり。又一旦提出したる證據金を放棄するの狀態にして、前記二重役の如きは三ヶ月の日子を費して募集し得たる金額僅かに貳百萬圓に過ぎず。以て其の一斑を知るべし。

斯の如く、當初資金の募集難かりしと雖も、明治十七年一月の株主總會に於て配當率年一割の決議をなし、第一回の營業報告を發表するや、株券の市價頓に昂騰し、一株金拾圓拂込のもの拾八圓以上を唱ふるに至る。故に當時證據金壹圓を出し、未だ一回の拂込みも爲さざりしもの、其の株式の確認を請ひ來り、整理上繁劇を告げしと云ふ、が如き好況を呈し、此がため俄かに鐵道熱勃興し、爾來資金に不足を告ぐる事なく、著々工事を進むる事を得たり。

建築工事一切は前述の如く、第一區竣功まで政府に委託し、已に豫定の工を竣へたりと雖も、未だ會社自營の時期に達せず。十八年五月更に青森まで鐵道敷設工事を鐵道局に委託する事となれり。

又十六年六月上野熊谷間の工事竣功に近づくや、運輸業務は會社自ら從事する事に決し、線路修繕及び汽車運轉の二業務は開業後一ヶ年を期し、鐵道局に委託の請願をなしたり。然るに業務の分割に關しては井上局長極力反對したりと雖も、遂に其の許可を得たり。而して十七年五月の期日に至るも、前記二業務に對する準備成らず、更に其の繼續を請ひ、十八年五月新に技術長を置き、内外品購入線路修繕機關車運轉及び倉庫貯藏品の事

を擔任せしむる事とし、次いで前記二業務自營の申請をなし、其の許可を得、當務技術者毛利重輔以下を鐵道局より借入れ、漸く自營をなすに至りたるは同年十一月なりき。

先是、十五年五月第二區線路測量を出願す。因りて井上局長東京より野蒜まで巡行し、其の形勢を通覽して十月其の意見書を示せり。其の大意に曰く、『宇都宮までは土地平夷にして工事施し易く、營業の收益も中等に位すべしと雖も、其の以北白河までは原野にあらざれば水浸の地、然らざれば崎嶇、碓礮工事盤錯資金を費す頗る多く、而して沿道は寒郷貧村、前面唯白河あるのみにして、他の都會の地に連接するに非ず、營業の利甚だ薄かるべし。故に第四區中、野蒜港を以て資材運搬の便に供し、此の地より起工して仙臺に出で、逆行福島に達せば建築困難ならず、且奥羽七縣を引いて海に接せしむるの勢あるに因り、營業の收益も亦必多かるべし。其の然るを以て第一區即ち東京前橋間に次ぎ、此の線路を開き、暫く獨立線として營業し、徐に時機を待つて第二區を開き、東京に連接する事を會社營業上の便利となす。』

右の旨工部卿に復申し、會社又之に従ひ、其の測量を請ひ、許可を得たるは同年十二月なりき。然るに其の後社議一變し、十七年二月第二區宇都宮までの測量及び建築の事を出願し、野蒜仙臺の測量は延期するに至れり。而して宇都宮に至る線路の位置に關しては往年ポイル等踏査の結果、中山道大宮より分岐するを得策なりと斷定し、井上局長又同意見にて測量を開始せんとするに當り、足利栃木地方の者熊谷より分岐して足利佐野に接

近して宇都宮に達する線路敷設を願望する事切なり。因りて會社は二線の比較調査を井上局長に依頼し、十七年十二月に至りて其の調査を終へたり。即ち前者は延長四十八哩にして工費百六拾九萬餘圓と工期一ヶ年を要するに反し、後者は其の延長に於て五哩を短縮するも、中間に河川多く、工費は貳百拾參萬餘圓にして、工期は二ヶ年を要するのみならず、開業後に於ける利害得失も、前者は後者に優るを以て、廟議に於て大宮より分岐する現在線に決定し、會社亦之に遵ひ、十八年一月を以て其の建築準備を終へ、直ちに起工し、同年七月十六日工事竣功し、蓮田・久喜・栗橋・古河・小山・石橋・宇都宮の七驛を開設して、大宮・宇都宮間(四九哩一三鎖)の運輸營業を開始したり。然れども當時利根川橋梁は未だ落成せざりしを以て、渡船を以て旅客貨物の連絡運輸をなせり。

十九年六月、利根川橋梁落成し、上野・宇都宮間全通せり。翌七月、栗橋驛に行幸、利根川橋梁を天覽あらせらる。

本鐵橋は日本鐵道線路中唯一の長、大橋梁にして、殊に本邦鐵道に於て二百呎以上の鐵桁を採用せし嚆矢なり。

宇都宮・白河間敷設工事は十八年六月工部卿に申請し、十九年二月測量を終へ、建築豫算額を參百參拾八萬八百六拾四圓と豫定し、直ちに工事に著手し、十九年十月一日宇都宮・那須間(二四哩一三鎖)同年十二月一日には那須・黒磯間(七哩八鎖)二十年七月十六日には黒磯・白河間及び第三區に屬する白川・郡山間計四十哩十六鎖の工を竣へ、營業を開始したり。

第三區工事に關しては曩に十五年十月井上局長の意見に従ひ、第二區に先ち鹽釜より起工の豫定なりしも、其の後一旦中止し、更に十八年六月該區間の敷設費豫算の垂示を工部卿に申請し、翌七月其の起工順序に關し、井上局長と協議する處あり。仍りて前調査に基き、鹽釜前調査には野蒜より起線し、仙臺に出で、福島に逆行する事とし、十八年十二月該區間五十八哩餘の測量に著手し、十九年五月其の調査を了へ、線路の位置を定め、又一方白河より福島に至る線路は十九年六月測量を了し、何れも工事に著手し、前述の如く二十年七月には郡山までの工を竣へ、同年十二月十五日には郡山・鹽釜間八七哩一一鎖の營業を開始し、第三區の工事を了れり。因りて其の開通式を仙臺に擧げたり。

二十年六月より仙臺以北の測量に著手し、翌二十一年四月には諸調査を終へ、岩切・青森間即ち第四第五兩區の鐵道建築費豫算七百萬圓を計上し、同年八月より土工に著手し、爾來工程著々進行し、二十二年には大洪水に遭遇し、工事中の橋梁を破壊し、築堤を破壊する等、工事の進捗を妨ぐる障害屢々ありしも、二十三年四月十六日には岩切一ノ關間五一哩五八鎖の工を竣へ、同年十一月一日には一ノ關・盛岡間五六哩四鎖の營業を開始したり。斯くて第四區工事は落成を告げ、第五區即ち盛岡以北の工事も漸次進行したりしも、是亦頗る難所多く、殊に積雪のため工程捗らず、豫定の二十五年二月には竣功し難きを以て、竣功延期の申請をなし、工期を二十五年八月まで延期せられたり。然れども各員努力の結果、豫定より早く二十四年九月一日盛岡・青森間一二六哩七四鎖を竣功し、茲に初めて特許

區間上野青森間全通せり。顧みれば、起工以來九星霜を經、工費壹千六百九拾六萬四百七拾五圓を費せり(工費を細別すれば品川前橋間及び上野赤羽間八十一哩は一哩當り參萬五千八百參拾六圓、大宮白河間九十七哩は、貳萬參千參百八拾圓、白河鹽釜間百十哩は貳萬貳千八百四拾九圓、仙臺盛岡間百七哩は參萬五千九百貳拾六圓、盛岡青森間百二十七哩は四萬貳千七百七拾四圓なり。其の間資金の募集難あり、事業は會社所屬にして、工事は政府の所管たり。當事者の苦衷蓋し想像に難からず。然れども政府當局者と會社員と協力一致して遂に能く其の効果を收め、本邦に於ける主要幹線の成功を見たり。因りて九月一日青森に於て盛大なる開業式を舉行せり。當日井上鐵道廳長官の朗讀せる祝辭は、官廳と會社との關係を概括して、其の真相を知るに足るを以て、左に其の全文を掲ぐ。

井上長官祝辭の覺書

今日は維れ明治二十四年九月一日にして、日本鐵道會社に於ては大切の記念日なり。今日の開業は盛岡青森間の百二十七哩と云ふと雖、其實は全線路第一區より第五區に至る本支線を併せて凡そ五百五十哩、悉皆營業を開き得たる日なれば、詢に黃道吉日と稱すべし。

茲に奈良原社長、社員と共に開業の式を擧げらる。某も亦鐵道廳長官の職を以て其席に列するの榮を荷ふ。故に一は社員諸君に建設の始末を告げ、一は會社の爲に祝詞を述べざるを得ず。訥辯にして且つ新案なしと雖、冀は暫時清聽を借されよ。

回顧すれば、此社の創立は明治十四年に在て、其線路は凡そ二百里、其資本は貳千萬圓、我國諸般の權衡上より看れば、之を大事業と謂はざるを得ず。

然るに當時社長以下の役員に、智謀才能の士は濟々雲の如くなりしと雖、奈何せん鐵道事業の我國に輸入せし日尙淺きに依り、大體線路の計畫敷設、車輛其他の準備運輸の事業等其途に慣熟せしもの殆んど乏しかりし。是れ獨り當社の狀況のみならず、國中全く此如有様なりし。

此時に方て、當廳は明治二三年頃より細々ながら其途に従事し、十有餘年の星霜を經たれば、中々苦勞人とは稱し難きも、所謂門前の子僧にて、稍筋道を理解せりと云ふを以て、會社は此大工事を擧げて政府に委託され、政府は即ち我廳に命令したり。

其の不敏なる、日夜其委託に背かんことを苦慮せしに、幸に僚屬は各勤勉其職を盡し、社員も能く我指揮に順從せられ、乃ち十五年五月の土工始めより今日に至るまで、九ヶ年四ヶ月を以て、當初の計畫を完成し、今に假工事も多しと雖、先以て全線運輸に差支なく、且つ此間を以て日光線等も成功したるを得たり。

扱線路の布置、建築の結構等は如何と云ふに、先づ可も無く不可も無しと云ふ評判の如し。建設經費は如何と云ふに、是亦豫算と大差なく、敢て冗贅と目せらるるものなし。果して然るときは、先づ鐵道廳は其責任を全うするを得たりと公言するも差支なかるべきか。

今一事は始め會社の政府に依頼せしは前述の如く、建設工事のみなりしに、汽車科の事業を躬らせんとすれば、更に工場も設けざる可からず、相當の技術家も備へざる可からず。是に於て此の事業も政府に依頼し、即ち當廳の擔當する所となり、車類器械の製作より日常の汽車運轉に至るまで、不完全ながら今日迄施行し來りしなり。目下機關車の數五十二、客車貨車の數一千に近し。未だ十分整備せりと云ふを得ざれども、差向營業に差支なからん。

運轉科の事も亦當廳の監督する所となり、即ち拙官の責任中に數へ以て今日に及びたり。以上の干渉は政府の本意に非ざるは辯を俟たず。唯曩時會社員は諸事不慣幼稚なるに依り、稍數歳を長ぜし我廳を以て暫時後見たらしめしに過ぎず。

然るに十年の星霜忽ち重なり、經驗又漸く積みて、最早會社員は吳下の阿蒙とやらに非ず。已に一個の大丈夫と成られしと云ふべし。殊に此十年來世間の進歩は實に驚くべきものにして、目下は智謀才能の士のみならず、博士も學士も亦濟々雲の如くなれば、五百哩の如き鐵道を處するに、決して其人に乏しきを憂へざるべし。最早政府の手を藉るに及ばず。獨立自營の時機已に到れりと謂ふべし。不日委頼を解くの出願に遇ふや疑ふ可からず。是又國家の爲に賀すべき一事なり。

右の次第にて日本鐵道會社は今日以往其規模とする所の全線路に於て運輸を經營するを得たるものにして、會社眞面目の營業は此より創るものと謂ふも不可なかるべし。

手近く之を一家に譬ふれば、是迄は恰も普請中の住居の如し。大工も時には竈下を手傳ひ、左官も偶には取次に出で、座敷の疊も未だ敷かざる處もあり。斯く混雜創造の折柄ゆゑ、人も亦其不取扱を咎めざりしならん。今や一家の體裁一通り成就し、大工も左官も悉く手を離し、純然たる家内の生活此より始れば、人も尋常一家を以て交際し、毀譽も褒貶も隨て起るべし。努むべし社員諸君、線路大なれば生ずる所の利害も亦大なり。會社に享くるの利と不利と、社會に與ふるの便と不便とは、只諸君の勤むると勤めざるに關すべし。某等頸を延べて此鐵道の福利日増に盛大に赴かんことを相待んとす。謹んで祝す會社萬歳國家萬歳。

斯くの如く、其の特許線路は豫定の開通をなす傍ら、一方に於ては支線の敷設他鐵道の買収等に依りて、會社は益々膨脹するに至れり。先是、線路の延長に従つて營業漸次擴張し、上野驛にては貨物取扱ひに不便を感ずるに至れるを以て、十九年十二月東京市内貨物集散の便を圖るため、秋葉原に貨物取扱所を設置し、上野驛より支線を敷設するの計畫を立て、翌二十年十一月其の許可を得、直ちに測量に著手し、二十三年十一月一日秋葉原貨物驛を開設し、該支線一哩十五鎖の營業を開始したり。又兩毛鐵道、水戸鐵道及び甲武鐵道等の創立せらるるや、工事及び運輸上諸般の事一切を日鐵にて引受け、建築工事は等しく鐵道局に依頼せり。二十二年八月には日光鐵道會社の特許區間宇都宮今市間の敷設權

を譲受け、支線敷設に決し、二十三年一月より工事に著手し、二十三年六月一日宇都宮・今市間(二〇哩七九鎖)を竣功し、更に延線の決議をなし、今市・日光間四哩一鎖の營業を開始したるは同年八月一日なりき。又二十四年四月水戸鐵道買収に決し、翌二十五年三月一日其の營業線路小山那珂川間(四二哩二八鎖)受授を終へ、營業を繼續せり。其の間北海道へ鐵道敷設の件及び弘前まで延線の計畫をなしたるも、何れも成立するに至らざりき。斯くて上野・青森間全通したる二十四年末に於ては、其の本支線を合して五百九十一哩六十三鎖に達せり。次に會社經營の方針に關しては前にも述べたるが如く、建築・汽車運輸の三業務の内、汽車運輸の二業務は一旦會社に於て自營し來りたるも、線路の延長に従ひ、運輸業務益々繁劇を加へたるを以て、汽車運輸の業務は當初の如く鐵道局に其の擔當を請ひ、二十一年二月認可せられ、爾來政府の經營する處なりしが、青森まで全通したる翌二十五年四月一日、從來鐵道廳にて負擔せる一切の業務を會社に於て引繼ぎ、全く獨立經營をなすに至れり。

既に第一期線たる幹線の敷設を終へ、益々社運の隆興に伴ひ、更に新線敷設の計畫をなすに至れり。即ち二十五年十月八ノ戸支線敷設の議を決し、翌年三月本免狀の下附を受けし、用地買収に困難を極め、工期延期し、漸く二十七年一月四日に至り、尻内八ノ戸間三哩三〇鎖の營業を開始したり。二十五年十月一日、從來日鐵にて經營し來りたる兩毛鐵道は業務を自營するに至れり。後二十九年九月臨時株主總會に於て金貳百八拾五萬圓

を以て兩毛鐵道買収の決議をなし、翌三十年一月一日該社の營業線路、小山前橋間、五二哩一七鎖)の受授を了し、其の營業を繼承せり。更に二十六年七月臨時株主總會に於て川口附近より茨城縣土浦石岡を経て水戸線に連絡する延長約六十哩の線路(土浦線、水戸驛より起り陸前濱街道に沿ひ岩沼驛に連絡する延長約百三十哩の線路磐城線、並に隅田川支線建設の決議をなし、各々敷設許可の出願をなし、二十七年二月土浦線の假免狀を得、直ちに測量に著手したり。元來土浦線は川口驛を起點とするの計畫なりしも、南千住より發する線路を實測し、彼此比較の結果、川口より分岐する計畫を改め、根戸より南千住に至り、隅田川線に接續する事とし、改めて出願をなし、二十七年十一月本免狀を下附せられ、直ちに工事に著手し、二十八年十一月四日には土浦友部間(二一哩六一鎖)の工を竣へ、翌二十九年十二月二十五日には田端土浦間(三九哩七九鎖)を竣功して、土浦線を全通せり。本線路は關東平野を貫通し、地形は一般に平坦にして、最急勾配百分ノ一、最小曲線半徑は二十鎖なり。橋梁は比較的多く、其の主なるものは隅田川、中川、江戸川、利根川等なり。又土浦線と同時に出願したる隅田川線も二十七年七月本免狀の下附を得、三十年四月一日隅田川貨物驛を開設して該支線(六一鎖)の營業を開始したり。尙ほ磐城線に關しては二十七年十一月本免狀の下附を得て直ちに工事に著手したり。先是、福島縣管内の郡長等水戸より平に至る鐵道を敷設して磐城石炭運搬の便を開くを急務なりとし、同志を糾合して常磐鐵道の創立準備に著手し、將に出願せんとするに當り、井上鐵道局長官の注意により、一

且中止の悲運に至りたるも、有志等素志を翻さず。二十五年に至りては宮城縣民又鐵道敷設の請願をなさむとし、常磐鐵道期成同盟會を組織し、帝國議會に請願する所ありしも、而も希望を達する能はず。二十六年に至り、主唱者は更に運動を開始し、遂に日本鐵道會社にて該線の敷設經營をなすに決し、前述の如く磐城線敷設の認可申請をなすに至れり。本免狀の下附を受くるや、直ちに起工し、三十年二月廿五日水戸平間(五八哩四三鎖)の開業を期とし、同年八月二十九日には平久ノ濱間(九哩四鎖)、同十一月十日には中村岩沼間(二哩三四鎖)、三十一年四月三日には原ノ町中村間(一二哩四〇鎖)、同五月十一日には小高原ノ町間(五哩六九鎖)、同八月廿三日には久ノ濱小高間(三三哩一七鎖)を順次竣功して營業を開始し、磐城線の全通を見たり。

本線路は既設水戸驛を起點とし、陸前濱街道に沿ひ、太平洋海岸に沿ひ、第三區岩沼に達する線路にして、久ノ濱鹿島間は丘陵起伏多し。工事の主なるものは金山隧道(五四八〇呎)阿武隈川橋梁等なり。最急勾配百分ノ一にして新地吉田間には七哩餘に亘る水平線あり、蓋し本州線路中最長水平區間たり。隧道は比較的多く、金山隧道外三十九箇所に於て、總延長二万七千八百八十九呎、橋梁の主なるものは久慈川及び阿武隈川にして、構桁を架設す。是に於て東北に於ける主要線路の建設を終へ、三十一年度末に於ては其の總延長八百五十五哩十七鎖に達せり。新線路にして實現したるは前述の線路なれども、其の他二十六年には上野新橋間、二十八年には東京栗橋間複線路敷設の代りとして千住栗橋

間又古河より分岐し、兩毛線佐野に至る連絡線、三十年には前記新橋上野間高架線を南千住まで延長の出願をなしたるも、何れも成立に至らざりき。

新線路の建設をなす傍ら、一方開業線路の改善を怠らず、産業の發達と營業線路の増加とに依り、運輸數量は年々増加し、單線にては輸送力不足する區間を生じたるを以て、此等區間には線數増加の方針を立て、本線(上野青森間線路)にては已に二十二年一月交通最も頻繁なる上野大宮間に第二線敷設の決議をなし、同年三月認可を得て工事に著手し、二十五年十月二十一日には荒川橋梁を除き第二線の營業を開始したり。同橋は二十九年四月一日複線式構桁の架設を竣へ、上野大宮間の第二線全通せり。

又二十八年一月の臨時株主總會に於て宇都宮長久保間線路變更の決議をなしたり。元來同區間西鬼怒川に架設する橋梁は、二十三年大洪水の際、其の橋脚傾斜し、同川の狀況は追年危険に頻し、常に鐵道の安全に於て缺くる所あるのみならず、其の護岸亦脆弱なるが爲、一朝洪水至らむか線路橋梁破壊せられ、東北交通上最も樞要なる二區線の運輸を杜絶するは必然なるを以て、橋梁修繕は勿論水理上同川の爲已に多額の費用を投じたるも、姑息の手段たるを免れず、到底一時の修理によりて永久の安全を期し難く、依りて現在線路を棄て、線路變更をなさんとの理由を具し、政府に申請をなし、十月其の許可を得、直ちに工事に著手し、三十年二月二十五日該線宇都宮矢板間を竣功し、新線線路變更のため本線二哩五鎖延長せりの營業を開始したり。

日清戦争後、經濟界の發展により、運輸數量益々増加したるため、三十年八月更に大宮上尾間、松川・福島間、大宮・白河間及び岩沼・岩切間等に夫々第二線敷設の計畫をなしたり。

磐城線に於ては三十四年十月一日湯本・平間に第二線を開通し、水戸線に於ては三十八年八月友部・水戸間複線敷設の決定をなし、翌三十九年十月二十二日之を竣功せり。

先是、三十年一月隅田川線及び土浦線建築中に假設したる隅田川驛内敷設連絡線を貨物線として使用の許可を得たり。土浦線に於ては、其の起點田端驛にては上野との連絡不便なるを以て、三十五年八月日暮里より分岐し、三河島に至る延長六十鎖の連絡線敷設の決定をなし、三十六年七月本免狀の下附を得、三十八年四月一日、日暮里・三河島二驛を開設して該線の營業を開始し、又同日田端・三河島間の複線開通せり。

品川線に在りては、本線との連絡を完うするため、二十九年八月の臨時株主總會に於て、田端より雑司谷に至る複線路豊島線敷設の決議をなし、三十一年五月本免狀を下附せられたり。時恰も戦後經濟界の恐慌時代にして、株式市價著しく低落し、五拾圓拂込のもの六拾九圓内外となり、低落の傾向停止するを知らず。蓋し創立の際に於ては株券の市價拂込金の半に及ばざりし事ありしと雖も、事業の進捗と利益配當の良好なるとに従ひ、市價又騰貴し、二十六年八月に於ては最高百四拾壹圓に上りしに、事業膨脹等の反響は漸次配當金の減少を來たし、從來一割以上の利益配當をなせしもの、僅に五分五厘の配當をなすが如き悲境に陥り、爲に、重役の總辭職となり、三十一年八月株主總會に於て新重役の就

職を見、大いに内外の刷新を圖り、事業縮小の方針を採りたるため、豊島線工事の如きも一時中止するに至れり。

後、三十三年該線路敷設區間を市街に接近するため、田端より目白に至る線に變更したるも、更に又三十四年八月當初の如く、田端池袋間に變更し、同時に上野・田端間に複々線を敷設して市外循環鐵道たらしむるの計を立て、三十六年四月一日田端池袋間(三哩二〇鎖)の營業を開始し、三十八年四月一日より田端上野間複々線の開通を見たり。

又、三十年八月には品川・目白間、三十五年一月には目白池袋間、第二線敷設の決定をなし、三十七年十一月池袋新宿間に第二線を敷設し、更に三十九年十月大崎新宿間の第二線開通したり。

先是、三十九年二月を以て特許條約の利子補給満期に達したるを以て、會社は全く獨立經營をなすに至れり。

斯くて會社所屬開業線路は三十八年度末に於て八百六十哩三十五鎖、軌道延長一千一百十八哩五十五鎖に達し、本邦最初の私設鐵道たる會社は多數鐵道會社中最大なるものとなれり。

會社の斯の如く膨脹したるに伴ひ、資本金も次第に増加せられ、最初十六年には五百九拾六萬五千七百圓なりしが、十八年には壹千壹百八拾貳萬九千五百圓、二十一年には壹千六百萬圓、二十三年には壹千八百萬圓、二十六年には貳千萬圓、二十七年には參千萬圓、二十

九年には四千萬圓、三十年には六千六百萬圓となれり。

三十九年十一月一日、鐵道國有法に依り、政府に買収せられ、茲に最も古き歴史を有する會社は終に解散を告げたり。當時會社の開業線路は前記八百六十哩三十五鎖にして、建設費總額五千六百九拾貳萬四千參百參拾六圓、賣渡價格は壹億四千貳百五拾貳萬參千五百參拾貳圓(内兼業貳萬八千四百拾貳圓)なりき。

第二節 山陽鐵道

明治十九年兵庫縣知事内海忠勝同書記官牧野伸顯村野山人等神戸より姫路に至る鐵道敷設を思立ち、村野山人専ら之が萬般の調査をなしたり。其の冬縣知事より藤田傳三郎莊田平五郎原六郎の三名に相談ありて愈々之を發企することに決し、他に發起人石田貫之助小西新左衛門等數名を加へ、同年十二月二十七日左の願書を提出したり。

兵庫縣管下攝津國神戸より播磨國姫路に至る街道は山陽の要路にして、山陰道に接し、往來頻繁物産饒多の箇所有之候處從來人力車荷車の通行に止り、未だ十分運輸の便を達するに至らず、常に遺憾の事に奉存候。然る處近年各地鐵道布設の舉あるに及び、該地方にても愈々益々不便を感ずる次第に有之候得者、今度私共發起人となり、公私の便益を謀り、鐵道營業の一會社を創立し、先以て神戸姫路間に鐵道を布設し、追て便宜の土地へも延長致度候間、縣下の情況御照察、願意御許可被成度奉願候。尤右發起致候に

付ては、夫々收支豫算等も取調候處粗々會社收利の目的も相立候得共、鐵道の事業は永遠の大業にして、素より輕卒に經營難致候間、創業に際し、官有地下附、民有地買上等の事及諸工事等、政府に於て御管理被下候様仕度、即ち別紙請願條件相添、此段奉懇願候條、何卒其筋へ可然御進達被成下度、尙御許可の上は會社定款申合規則等も上呈仕候筈に御座候間、此段兼て御聞置被下度奉願候也。

明治十九年十二月二十七日

石田貫之助(外十五名略す)

兵庫縣知事内海忠勝殿

〔別紙〕

政府より特許あらんことを請ふの件

- 第一 官有の土地家屋にして、鐵道線に當り、或は停車場倉庫等に供用すべきものは、其要用の部分を無代價にて會社に下附せらるべきこと。
- 第二 民有の土地家屋にして、鐵道線に當り、或は停車場倉庫等に供用すべきものは、土地買上規則に據て政府へ買上げ、之を會社に拂下げらるべきこと。
- 第三 鐵道に關する一切の土地は、其地租は勿論諸税を免除せらるべきこと。
- 第四 當社の線路は神戸官線へ接続せらるべきこと。

右の條々を允許せらるるに付ては會社より政府に對して又左の條件を遵奉すべし。

第五 興業及營業の會計帳簿は定期或は不時に政府の検査を受くること。

第六 非常兵亂の時に當りては會社に相當の償金を給して、政府は自由に鐵道を使用せらるべきこと。

第七 鐵道の運送賃は政府の認可を受け、之を定むること。

明治二十年一月十四日兵庫縣知事は該願書を内閣總理大臣に進達し、鐵道局長官は之に對し意見を具申したり。其の要に曰く、

『出願の線路は山陽の要路にして、馬關に連絡すべき幹線の一部なれば、一地方に關係するものに非ず。然るに民設會社の主旨は敷設工事の最も簡易にして、營業上收得最も多き部分を選択するに外ならざるを以て、將來政府に於て幹線敷設著手を要するの日に當りては、工事困難にして收得少なき部分のみ政府の負擔とならざるを得ず。加之、元來鐵道經濟上に於ても延長僅に數十里の線路にして獨立運輸を營業するに於ては、徒に費用を増加し、収益を減少するの弊あるは實驗に由り明瞭なり。又願書中に政府に於て管理とあるは敷設工事を政府に委託するの意なるべきも、目下本局にては此委託を引受くる餘力なし。只數年を出ずして東海道線其他漸次竣工に隨ひ、事業擴張に應ずるを得べきも、果して本局に於て敷設するものとせば、官民兩設の間に遲速の差違なし。故に本件は允許せられざるを望む。若し允許せらるゝならば先以兵庫縣知事

へ別案の如く指令あらんことを要す。』

と。之に別案を添へ答申せり。然るに全國一般の鐵道を悉く官設とし、該業務を鐵道局の一手に委するものとせば、其の落成は幾數年を要するや知るべからざるを以て、閣議は鐵道局長官意見の別案により條件を示して再願せしむることとなせり、乃ち一月二十八日に左の如く兵庫縣知事に令したり。

稟請の趣は左の條項を出願人に示し、同人等に於て之に應ぜば、鐵道敷設を許可すべし。依つて線路區域を定め、實地測量建築方法等取調、更に出願せしむべし。

一、神戸姫路間線路を延長し、岡山廣島を経て馬關に達するの幹線を敷設するものとす。し、相當の年限内に敷設竣工の期を定むること。

二、前條延線を負擔すること能はずして神戸姫路間のみ敷設する時は左の二項を豫約すること。

第一項 政府に於て姫路以西幹線の敷設著手の節は、神戸姫路間線路は軌道橋梁建築物車輛等一切を擧げ、其時迄會社にて其等の爲、實際支拂たる資本金額を以て價格とし、之を政府に買上ぐることを。

第二項 姫路以西幹線延長の一大會社設立せる場合は會社は之と合併するを阻拒するを得ず。又其合併に當りては會社の鐵道價格を定むるに、猶前項の例に據るべきこと。

三、鐵道敷設工事の方法は總て鐵道局所轄官設鐵道に準據すること。

四、鐵道敷設工事は會社自ら經營すること。

五、特許請願の條件は左の如く修正すること。

第一條 官有の土地にして鐵道線路に當り、或は必要なる停車場倉庫建築の用に供すべき地所は無價にて會社に貸附し、同上の用に供し、又は取除くべき官有の家屋は、政府の都合に因り、無價にて貸附するか、又は相當代價を以て拂下ぐべし。

第二條 民有の土地家屋にして、鐵道線路に當り、或は必要なる停車場倉庫建築の用に供すべきものは、公用土地買上規則に據り、政府にて買上げ、之を會社に拂下ぐべし。

第三條 鐵道に屬する一切の土地は國税を免除すべし。

之に對し發起人等は二十年二月二十一日附を以て指令の條項を承諾するも、左の二項は將來事業上經營上の都合もあり、豫ねて請願し置くとの意を致し、兵庫縣知事は三月四日附を以て内閣に進達せり。

第一 御指令中第一節の趣旨敬諾仕り候處、姫路以西延線の儀は未だ測量は勿論收入豫算等も調査致し居らざる事に付、差向神戸姫路間に敷設し、傍ら夫等著手の上建築方法年限等取調速に上申仕候様仕り度、然るに其期に至り實際計算相立たず、起業致難節は其筋の御監査を仰ぎ、止むを得ざれば相當の御保護を與へられ候様致度候。

第二 姫路以西の線路測量の上著手半途にして萬一工事困難の爲、馬關迄の幹線を完

成し能はざるときは、不得止御指令第二に従ひ線路御買上又は他の會社へ合併の場合可有之、然るに株主に於ては莫大の資本を擲ち、僅に工事を竣り、未だ幾許の利益を得るに至らずして、實際支拂ひたる金額を以て御買上又は他の會社へ合併相成候ては、事實株主に於て數年間資本金の利を空しくし、莫大の損失に相成候儀に付、夫迄著手の線路は、工事竣功の後二十ヶ年間は當社に於て營業御容許被下、右年限の後は何時にしても御買上又は他の會社へ合併の儀御願致様仕候。

右に關し、政府は鐵道局長官の具申に基き、五月五日兵庫縣知事へ左の如く指令せり。請の趣は左の通り心得べし。

一、最前の指令第一條に従ふ上は、先づ全線を實測し、其工事計畫を立て、每區敷設年限及工費豫算等取調べ、更に出願せしむべし。

二、姫路以西に著手し、萬一全線を完成する能はず、政府の都合に依り之を買上げ若くは一大會社に合併の場合あるときは、最前指令第二條の價額の外に資本の利子を一ヶ年百分の四とし、拂込の期より營業開始までに係る高を加へ下附すべし。

但し、成功の部分、營業開始後十年間内に政府に買上げ、又は他の會社に合併の節は、此年限満期まで一ヶ年純益の割合資金に對し、百分の四を超過するときは、其超過額を附與すべし。

兵庫縣知事は五月九日を以て右指令の趣を發起人等に達示したり。是より先、發起人

等は中上川彦次郎を山陽鐵道會社創立委員總代に選任し、四月七日を以て之を届出で、該總代は五月五日の指令に對し、九日請書を提出したり。同月二十三日に至り、内閣書記官長は兵庫縣知事に對し、曩に差出したる山陽鐵道會社約條定款線路測量敷設區域等に關する書類は今般私設鐵道條例發布に付、同條例に依り更に差出すべき旨を照會し、既提出の分を返戻したり。依つて十月四日發起人等は私設鐵道條例に據り、更に線路圖面、工事方法書、工費豫算書會社定款を提出したり。該工事方法書に依れば、全線を三區に分ち、神戸、岡山間を第一區、岡山、廣島間を第二區、廣島、赤間關間を第三區とし、每區三箇年通計九箇年を以て全線工事を竣功するものとし、資本總額を壹千參百萬圓とせり。翌二十一年一月四日免許狀を下附せらる。是私設鐵道條例施行後第一著の免許狀なりとす。該免許狀に附したる指令に曰く、

『廣島赤間關間の線路は軍事上變更を要する儀可有之に付、敷設工事著手以前に尙指揮を請ふ儀と心得べし。』と。

二十一年四月二十七日株主總會に於て役員を選擧し、中上川彦次郎を社長とし、村野山人を副社長とし、會社事務所を神戸に置き、尋いで諸般の準備に著手し、六月一日を以て工事を起したり。

二十一年十一月一日先づ兵庫明石間(一〇哩六六鎖)開通し、尋いで十二月二十三日明石姫路間(二二哩九鎖)開通したり。

翌廿二年九月一日神戸、兵庫間一哩一〇鎖複線を開通し、官設線路と連絡するを得たり。二十二年十月九日姫路以西の線路に對し、特別補助金の下附を政府に請願す。其の趣旨に曰く、

『姫路以西の線路は資金募集上の困難の爲、工事進捗せず。

命令の期限内に竣功し得ざらんことを恐る。資金募集の困難なるは畢竟敷設工事中實際其建設費に仕拂ひたる金額に對し、相當の利益を配當すること能はざるに因るものにして、假令全線開通の後、營業收益の希望充分なりとするも、目前八九年間は莫大の資本を無利息同様の地に置かざるを得ざるが故に、株主は此困難に耐へず。是れ株金拂込延滞して會社の業務意の如くならざる所以なり。然るに山陽鐵道は帝國幹線の一部を爲し、之が成否は當に一會社の利害のみならず、他は、他の線即ち日本鐵道九州鐵道の如く特別の保護あらんことを請ふ。』

と謂ふにあり。之に對し、政府は十二月二十日

『願の趣は何分の詮議に及ぶべきに付、姫路赤間關間線路の位置、哩數並に其工區分界落成期限等詳細取調べ、更に願出づべし。』

と指令したり。依つて同月二十七日線路圖面、哩數工區分界落成期限等の取調書を提出し、姫路以西赤間關までの線路を二百七十二哩とし、尾道、廣島間及び廣島、徳山間に於て線路の勾配を豫定より緩ならしめんが爲、迂回線を探り、又徳山赤間關間に於て砲臺の直

下を避け、迂回線を探る場合に於ては二十哩を増加すべきものとし、七箇年を以て工事全部竣工の期と定め、其の著成哩數に對し、九州鐵道の例に準じ、一哩宛金貳千圓の割合を以て特別補助金の下附を請へり。

翌二十三年一月内閣は鐵道長官に諮問せり。

鐵道局長官は、主義としては之を排したるも、山陽線路は帝國の樞要の鐵道たるを以て一日も速に之が完成を圖り、國家を利するには補助亦不得已ものとし、且、竣工期限を五箇年に短縮すべしと答申せり。

政府は鐵道局長官の意見を以て大藏大臣に移し、一面には會社に指示して工事落成期限を五箇年に改め、每區分界及び落成期限を更に申告せしむ。二十三年二月二十日會社は取調書を更正し、左表を提出せり。

工區	甲部	乙部	地	名	哩數	落成期限
第一區	乙部	部	姫路、岡山間		五五・五	明治二十四年二月三十一日以内
第二區	甲部	部	岡山、尾道間		四九・〇	明治二十四年二月三十一日以内
第三區	乙部	部	尾道、廣島間		五一・〇	明治二十五年二月三十一日以内
第三區	甲部	部	廣島、徳山間		五六・五	明治二十六年二月三十一日以内
第三區	乙部	部	徳山、赤間關間		六〇・〇	明治二十七年二月三十一日以内

二十三年三月六日大藏大臣は特別補助に關する命令書案を以て閣議を請ひ、十九日閣議決定し、二十日左の命令書發せらる。而して同年十一月會社は工區甲乙部の名稱を廢し、更に工區と稱し、第一より第五に至るものとし、之が修正を稟請し、十九日閣議を経て之を認可せられたり。

山陽鐵道會社特別補助に關する命令書

第一條 山陽鐵道會社社長中上川彦次郎の稟請せる姫路以西赤間關に至る同鐵道は、向ふ五ヶ年を以て竣工期限と定め、其工區哩數及工事竣工期限は政府に於て之を認可す。

第二條 山陽鐵道會社の姫路以西赤間關に至る同鐵道凡そ二百七十二哩に對し、政府は此命令に依り、特別の證議を以て補助金を下附す。

第三條 補助金は毎工區の工事全部落成の上に於て、其哩數に對し、一時限り、一哩金二千圓の割合を以て毎工區に就き、之を下附す。

第四條 此命令書に於て工事落成と稱するものは私設鐵道條例第十二條に據り開業免狀を下附するを以て其期と定む。

第五條 工區の工事竣工は三月以前即ち政府の甲會計年度にして、其工事落成は四月以後即ち政府の乙會計年度に涉るものあるときは、之に對する補助金は其四月以後に於て之を下附すべしと雖も、其全額の内幾分は其翌年四月以後に於て下附するこ

とあるべし。

前項一工區の工事竣功は三月以前にして、其工事落成は四月以後に渉るものありて、之に對する補助金を其四月以後に於て下附したる場合に於ては、他の工區の工事に於て、其四月以後翌年三月迄に落成したるものに對し、下附すべき補助金の全部又は幾分は其翌年四月以後に於て下附することあるべし。

第六條 山陽鐵道會社は毎工區の工事豫定竣功期限を短縮するか、又は止むを得ざる事實に依り、其期限を遷延せざるを得ざるときは、其新に定めんとする期限に屬する年の前年三月十五日までに大藏大臣の認可を受くべし。但し、竣功期限を短縮したる場合に於て、一月より三月迄に下附すべき補助金は四月以後に於て之を下附す。

第七條 山陽鐵道會社は毎區工事落成の上之を大藏大臣に届出づべし。

第八條 山陽鐵道會社は、毎期株主總會に於て査定したる所の報告書及會計に關する株主總會の議決は之を大藏大臣に報告すべし。

第九條 山陽鐵道會社社長及副社長の任免は此命令書第二條に掲ぐる所の補助金の下附を受くる間は、大藏大臣の認可を得るにあらざれば之を執行することを得ず。但し、滿期退職は此限りに在らず。

第十條 山陽鐵道會社は會社一般の會計規程を大藏大臣に届出づべし。

第十一條 山陽鐵道會社は何時にても大藏大臣の指命する所に従ひ、工事進捗及工費

受拂の實況を申報すべし。

第十二條 大藏大臣は臨時官吏を派遣し、山陽鐵道會社毎工區工事の景況及金錢物件の會計を検査することあるべし。而して會社は、大藏大臣派遣官吏の命に應じ、業務に關する一切の金錢物件を點檢に供するの義務あるものとす。

第十三條 此命令書第八條第十一條の報告及第十二條の場合に於て、會計上不整なりと認むる事項は、大藏大臣之が更正を命ずることあるべし。

第十四條 山陽鐵道會社は、政府の補助金を受くる間は、其收支に關する決算に付、會計検査院の検査を受け、其指揮命令に従ふの義務あるものとす。

第十五條 山陽鐵道會社は、此命令書第六條の認可を受けざるときは、其部分に對する第二條に掲ぐる所の補助金を受くる權利を失ふものとす。又第九條第十一條第十二條第十三條第十四條に違ふことあるときは、其日より第二條に掲ぐる所の補助金を受くるの權利を失ふものとす。

明治二十二年十一月十一日姫路より揖保川に至る間九哩一鎖工事竣功す。此の際揖保川橋梁未だ落成せざるを以て、龍野停車場を其の東岸に假設して營業を開きたり。翌二十三年七月架橋落成し、十日龍野まで一哩五鎖開通し、同時に龍野假停車場を撤せり。是の日龍野有年間(七哩三九鎖)亦開通したり。同年十二月一日有年より船坂隧道に至る間十二哩二鎖工事落成す。此の際船坂隧道工事未だ完成せざるを以て、三石停車場を其

の東口に假設し、開業したり。船坂隧道は延長三千七百三十二呎にして、東西兩口及び堅坑の三箇所より掘進し、二十四年三月之を竣功し、十八日三石假停車場を撤せり。是より先、明治二十二年六月二十二日海陸連絡の目的を以て、兵庫停車場構内より分岐し、和田岬に至る一哩六十四鎖、後三十五年四月線路を變更し十四鎖を減ずの支線敷設を願出で、九月十三日認可を受け、工事を起し、二十三年七月八日開通したり。

明治二十四年三月十八日三石岡山間二五哩三七鎖開通し、四月二十五日岡山倉敷間九哩七五鎖、九月十一日倉敷福山間二六哩二九鎖十一月三日福山尾の道間一二哩三六鎖開通し、翌二十五年七月二十日尾の道三原二十七年六月糸崎と改稱す間、五哩五一鎖亦開通す。以上の區間皆平坦にして、勾配百分ノ一を標準とし、橋梁の類は甚だ多きも、隧道は延長一千六百四十三呎半の金ヶ崎隧道あるのみ。

是より先、明治二十三年夏秋の頃より全國金融界に變態を來し、之が爲、資金募集の困難を生じ、加ふるに運輸收入線路敷設の延長に伴はず、漸く經營難に陥りたるを以て、經費の節約を計るため、社員の大淘汰を行ふ等、内部の大整理を行ひ、遂に一時工事を中止するに至れり。依つて會社は明治二十五年四月十八日特別補助に關する命令書の改訂を政府に稟請せり。其の要は二十三年三月下附の命令書を改訂し、三原より赤間關に至る間の興業費に對し、株金拂込又は社債借入の日より營業開始後十五箇年迄、毎年百分ノ五に相當する金額の特別補助として下附せられんことを請ふと。十月五日鐵道廳長官は之に

關し、該區間は鐵道敷設後第一期線中に編入せられたるものにして、到底特別處分を施すを得ざるものなれば、願意聽許すべきに非ずとの意見を具申し、翌六日會社に對し、難聞旨を指令せり。

斯くて會社は神戸三原間百四十五哩餘の營業をなすに至りしが、當時三原は僻村にして、收益擧らず。因りて會社は線路を廣島まで延長せんと欲したるも、資金缺乏して如何とも成し難く、社債貳百萬圓を起し、二十六年工事に著手し、翌二十七年六月十日三原廣島間四十六哩二十二鎖開通し、茲に神戸廣島間一八九哩七二鎖の全通を見るに至れり。線路は三原より海岸に沿ひて西進し、沼田川の流域に入り、本郷を経て西條に至り、八十分ノ一の勾配を以て八本松に達し、更に四十五分ノ一の勾配を以て瀬野に達し、瀬野川に沿ひて進み、海田市を過ぎて廣島に到る。該區間開通と共に従來の三原停車場を糸崎とし、建設の爲、三原町に假設したる停車場を三原と改稱したり。

是より先、明治二十六年十二月兵庫和田岬間支線より分岐し、新川に在る兵庫倉庫株式會社の倉庫に至る三十五鎖の工事竣功し、其の終點に貨物積卸場を新設し、同月三日より之を營業に使用したり。

三原廣島間線路竣工は恰も二十七八年戰役宣戰に先立つこと僅に數日なりき。而して會社は開業前此の區間に特別列車の運轉をなして、豫備兵動員徵集に便したり。次いで此の戰役中軍隊軍需品を輸送し、其の數實に鐵道中最多を占むるに至れり。而して宇

品の唯一の出兵港となり、廣島の大本營所在地となりて大議を此の地に進められたりしは、全く其の區間開通時機に達したる賜にして、會社が軍事に貢献し、多大の功績を擧げ得たりしは是が爲なりと謂つべし。

尙ほ戰役中陸軍省より遞信省を経て、廣島宇品間軍用線假設工事の委託を受け、七月を以て之が實測を畢へ、八月四日之を起工し、二十日竣功したり。二十九年十月に至り、會社は陸軍省より該線を借受けて改築し、三十年五月一日より之を營業に使用したり。該線は廣島の東方蟹屋より分岐するものにして、廣島より宇品に至る哩程三哩四十六鎖なりしが、三十五年十二月之を改修し、更に六鎖を増したり。

三十年八月廣島蟹屋間に更に一線を増設するの認可を受け、三十一年八月之を起工し、十月之が運轉を見るに至れり。三十二年三月該増設線獻納を願出で、五月其の手續を了したり。後三十九年十二月一日山陽鐵道國有に歸するに際し、陸軍遞信兩大臣の協議を以て、廣島宇品間軍用線を鐵道作業局の所轄に移したり。

又明治二十八年二月廣島停車場より陸軍東練兵場に至る線路延長工事を陸軍省より委託せられ、二十八日之を竣功し、翌二十九年十月撤去せり。後三十三年八月廣島停車場より東練兵場へ軍用線延長を委託せられ、九月一日之を竣功す。

既に神戸廣島間の開通を見たるも、尙ほ一百哩餘の線路を敷設せざるべからず。元來山陽線計畫の當初陸軍側は海岸線に反對したるものにして、廣島以西に就きて、其の主

張を枉げず、豫定の海岸線は不許可に終らんとせり。殊に戰時中にして容易に決せず、延長工事は一時中止の状態なりしも結局現在線の位置に敷設許可を得、二十八年九月臨時建築部を廣島三田尻間の敷設に従事せしめたり。而して廣島以西線路建設に至りては將來複線敷設に應ずるため、用地の全部及び橋梁の一部を複線式に築造したり。

三十年九月二十五日廣島徳山間六〇哩三六鎖開通し、翌三十一年三月十七日徳山三田尻間一六哩三七鎖亦開通せり。

當時恰も戰後經濟界不振の際にして、資金容易に集らず、前途の工程進捗せず。依つて徳山海岸に棧橋を設け、別に山陽鐵道會社の出資を以て、山陽汽船會社なるものを起し、鐵道會社の責任を以て之を經營することとし、徳山下關間に連絡航路を開けり。是我が國に於ける鐵道業者が航海業を兼營する嚆矢なりとす。

先是、明治二十九年七月神戸より大阪へ線路延長の事を決し、之が免許を申請したりしが、翌三十五年五月願書却下せられたり。

二十九年十一月兵庫姫路間複線敷設を申請し、三十年三月認可を受け、三十一年十二月之を竣功し、翌年一月より營業を開始せり。

明治三十二年四月岩國停車場より今津川東岸に至る延長四十鎖の貨物側線成る。翌三十三年六月鷹取停車場より神戸市野田村所在油槽倉庫に達する四十三鎖の貨物線を敷設せり。

先是、明治三十一年七月臨時建築部を三田尻に移し、三田尻以西の工事に従事せしめ、三十三年十二月三日三田尻厚狹間、三三哩六六鎖開通し、翌三十四年五月二十七日厚狹赤間關驛名を馬關と稱せしが三十五年下關と改稱せり。間二一哩六〇鎖亦開通せり。是を以て神戸赤間關間延長三百二十九哩二十一鎖全通したり。三田尻赤間關間線路は三田尻より大道を経て小郡に至り、阿知須附近に於て防長の國境を過ぎ、厚狹より小月長府を経て滑石隧道を穿ち、幡生より迂回して赤間關西細江町に達す。最急勾配は百分ノ一とす。終點赤間關に在りては停車場の地積を得んが爲、海面約三萬坪を埋築し、又停車場の前面水淺くして船舶の繫泊に便ならざるを以て、之を浚渫せり。

全線開通と共に直通運輸の敏活を期し、東は官設鐵道、西は九州鐵道に接續すべき列車を編成し、且、關門海峡の連絡は、二隻の蒸汽渡船を以て之に充てたり。

明治三十五年十一月一日下關に洋式旅館を開き、之を山陽ホテルと命名し、嚮に設備したる和式旅館と共に、下關停車場附近に於ける旅館の不足を補ひ、旅客宿泊の便に供せり。是鐵道業者が旅館を兼營せるの嚆矢なり。

明治三十六年三月十六日より宇品高濱間に大阪商船株式會社汽船を以て連絡を始め、四月十八日尾道多度津間及び岡山高松間にも山陽汽船商社汽船を以て連絡を開始せり。三十六年四月播但鐵道株式會社に屬する鐵道及び附屬物件を金百四拾萬圓を以て買収し、同鐵道を會社の延長線となすことと決し、直ちに之に關する契約を締結し、五月二十六

日認可を得、六月一日一切の授受を了し、線路延長三十五哩五十七鎖の營業を承繼せり。

此の年四月岡山より分岐し、妹尾を経て兒島郡宇野海岸に至る線路を敷設せんが爲、資本金八百萬圓増加の事を決し、翌三十七年一月岡山宇野間の假免許状を受けたり。然るに三十七八年戰役に際したるを以て、之が經營を中止したりしが、三十九年十一月免許状を受く。然れども工事著手に至らずして山陽鐵道國有に歸したり。

三十六年四月鐵道附帶事業として宮島嚴島間及び宇野高松間に海漕業を營むことを決し、五月宮島嚴島間海漕を兼業するの認可を受けたり。

三十六年十二月二十七日官設鐵道海田市吳間開通し、廣島吳間に列車を直通したり。先是、會社は三十五年八月海田市廣島間複線敷設の認可を受け、三十六年十二月之を竣功し、海田市吳間開通と共に之を使用したり。翌三十七年十二月海田市吳間十二哩三十五鎖を借受け、之が營業を承繼したり。

明治三十七年四月兵庫和田岬間より分岐して兵庫運河陸軍糧秣豫備倉庫に至る貨物側線敷設の認可を受け、七月廣島停車場より分岐して陸軍東練兵場倉庫に至る貨物側線敷設の認可を受け共に之を施工したり。

三十七年四月厚狹より分岐し、大嶺炭山に至る約十二哩の線を敷設し、海軍煉炭用石炭運搬の計を立て、資本金貳百五拾萬圓増加の事を決したり。

先是、該線敷設に關しては海軍省より交渉を受け、約する所ありき。三十七年九月工事

を起し、翌三十八年九月十三日厚狹大嶺間(一二哩一五鎖)開通したり。此の區間最急勾配六十分ノ一とす。

三十七年十月讚岐鐵道株式會社に屬する鐵道及び附屬物件を金百六拾萬圓を以て買収することを決し、十一月二十五日讚岐鐵道を會社の延長線とする免許を受け、十二月一日該鐵道線踏二十七哩十九鎖の營業を承繼したり。

三十九年四月一日播但線新井和田山間(八哩四八鎖)開通す。此の區間は播但鐵道を買収したる後、之が敷設を計畫したりしが、三十七年戰役の爲、之を繰延べ、三十八年戰役終了後之を起工し、茲に開通するに至れり。

三十九年九月本線上郡吉永間複線の認可を受けたりしが、戦後の爲、工事著手に至らず。船坂隧道複線のみ三十八年之を起工し、三石吉永間は三十九年八月認可を受け、共に之を起工したり。又三十九年八月本線八本松海田市間複線の認可を受け、爾來土地買収に著手せしも、起工に至らず。

先是、三十七年四月下關釜山間旅客及び貨物連絡輸送のため、兼業として海漕を營むことを決議し、七月之が認可を受け、三十八年九月十一日より壹岐丸(總噸數一千六百噸)を以て、隔日航海を開き、之に依りて京釜鐵道との間に連絡運輸を行ひ、東京京城間六十時間を以て到達するを得るに至れり。

會社の資本金は創立の際は壹千參百萬圓なりしが、三十年度には壹千八百萬圓、三十五

年度に於て貳千四百萬圓三十六・三十七兩年度に於て之を増加し、總額を參千六百拾萬圓と爲したり。

三十九年十二月一日會社の鐵道は鐵道國有法に依り、兼業に屬する資産を併せ買収せられ、會社は解散したり。

當時會社の開業線路は延長四百六哩三鎖、未開業線は八哩四十八鎖なり。而して開業線路に對する建設費は參千八百參拾萬六千參百九拾四圓にして、買收價格は七千六百六拾參萬九千貳百圓なりき。

第三節 九州鐵道

明治十九年福岡熊本佐賀の三縣知事卒先して九州縦貫鐵道敷設の議を唱へ、三縣の有志亦之に應じ、屢々會合を重ねたる末、三縣より各十五名宛の創立委員を選擧し、二十一年一月佐賀に第一回の委員會を開き、鐵道會社創立に關する諸般の協議を遂げ、同日發起人總代より創立願書を三縣知事に提出したり。然るに同年二月十五日附を以て長崎縣の有志は長崎佐世保間の鐵道を敷設し、九州鐵道豫定線の終點たる早岐に於て連絡せしめん事を計畫し、鐵道會社創立の願書を提出したり。茲に於て政府は前記會社を合同し、大會社を組織せしむる事を得策と認め、其の旨を各縣知事に通達し、併せて線路實測圖面工事方法經費豫算並に每區敷設の年限等を取調べ、更に出願すべきことを命じたり。是に於

て九州鐵道創立の件は前記三縣の外、長崎を加へ四縣合同の事業となれり。

明治二十年五月政府は發起人の請願に基き、時の農商務省商務局長高橋新吉を非職となし、會社社長とする豫定なるを以て、發起人總代として事務を擔任することとなれり。二十年六月四縣の創立委員六十名熊本に會合し、長崎縣の出願にかかる線路の合併九州鐵道創立規約其の他將來の經營に關する事項を協定せり。斯くの如く創立の事業は著進行し、二十一年一月に創立並に起業許可及び各區營業開始に至るまで、株金拂込額に對し一箇年四分の補助金を下附せられんことを稟請せり。然るに發起人の提出したる線路圖面中陸軍省の見込により、新町小倉間は海岸を避け、同地手向山の背後を経て小倉城の南端に通じ、又福岡博多間及び瀬高高瀬間は成るべく海岸より離隔する様變更すべしとの通達ありたるを以て、發起人は圖面を訂正し、且、新町小倉間は命令書を通り改むべく、又香椎附近は山脈海邊に突出せるを以て、止むを得ず多少海岸に沿ひ敷設せざるを得ざるも、尙ほ著手の時に臨み、成るべく海岸より離隔せしむること、及び瀬高高瀬間は圖面の通り、大牟田市街の背後を通過せしむることに改むべしとの陳情書を提出せり。因りて政府は同年四月二十二日附を以て、本會社設立並に起業願書に就き、更に工區を細別し、每區竣功に至れば逐次營業を開始すべきものとし、每區の工費並に著手及び竣功期限を取調べ、全線の竣功期限を定め、更めて出願すべしとの命令を下したるを以て、其の主旨に遵ひ、同年五月三日附を以て、工區を細別し、同時に數區の工事に著手し、各區竣功毎に營

業を開始し、全線の工事は免許狀下附の日より向ふ十箇年間に竣功の豫定として、之に依り、會社設立及び起業並に補助金下附の許可あらんことを稟請し、且、左の工區工費及び工事期限一覽表を添附したり。

九州鐵道工區工事期限一覽表

區域	地名	距離哩數	每區工費金額	工事著手期限	竣工期限	工事時間
第一	門司より遠賀川まで	二〇・〇〇 <small>哩</small>	八二九、九五〇・〇〇 <small>円</small>	明治二十二年七月	明治二十二年二月	十八ヶ月
第二	遠賀川より博多まで	二七・〇〇	一、一〇五、九四〇・〇〇	明治二十二年七月	明治二十三年九月	二十七ヶ月
第三	博多より久留米まで	二二・五〇	九二四、九五三・九〇	明治二十二年七月	明治二十四年六月	三十六ヶ月
第四	久留米より高瀬まで	二四・二五	一、〇七八、九七〇・〇〇	明治二十二年七月	明治二十四年二月	三十ヶ月
第五	田代より佐賀まで	一六・〇〇	四七六、一六三・〇〇	明治二十三年七月	明治二十四年六月	十八ヶ月
第六	高瀬より熊本まで	一六・〇〇	五四六、一六三・〇〇	明治二十二年七月	明治二十五年六月	四十八ヶ月
第七	熊本より三角まで	九・四四	七三四、二四四・六五	明治二十三年七月	明治二十五年二月	三十ヶ月
第八	佐賀より柄崎まで	一七・七五	五〇三、五六一・〇〇	明治二十四年七月	明治二十五年二月	十八ヶ月
第九	柄崎より大村まで	二八・五〇	一、四〇二、〇三〇・五〇	明治二十五年七月	明治二十八年六月	三十六ヶ月
第十	大村より長崎まで	二五・〇〇	一、五三八、〇六五・〇〇	明治二十五年七月	明治二十九年六月	四十八ヶ月
第十一	有田より佐世保まで	一三・二五	五四〇、七七五・三五	明治二十七年七月	明治二十九年六月	二十四ヶ月

第十二	宇土より八代まで	一四、〇〇〇 <small>圓</small>	四一九、三二五 <small>圓</small>	明治二九年七月	明治三〇年六月	十二ヶ月
	小倉より行事まで	一三、〇〇〇	三九二、三三九・六五	明治三〇年七月	明治三一年六月	十二ヶ月
計		二七一・二五	一〇、四二九、三八五・七五			
豫備費			五〇七、六一四・二五			
總計			一一、〇〇〇、〇〇〇・〇〇			

是に於て政府は指令免許狀及び特別保護に關する命令書を下附し、茲に初めて九州鐵道會社の成立を見たり。時に明治二十一年六月二十七日なりき。資本金壹千壹百萬圓、線路敷設の豫定區間は門司より小倉福岡久留米熊本を経て三角に至る線路及び宇土より分岐して八代に至る線路、田代より佐賀有田を経て長崎に至る線路、有田より佐世保に至る線路並に小倉より行事後に行橋と改稱すに至る線路にして、總延長二百七十一哩餘なり。而して政府の補助は株金拂込の翌日より毎區の工事竣成し、營業開始の前月まで、一箇年四朱の補給をなすにありたり。該補給金下附の方法は實地計算上煩瑣に亘る嫌ありたるを以て、二十二年四月各工區の工事竣成の分に對し、一哩に付き金貳千圓の補助をなすことに改められたり。

左に特別保護金に關する命令書を摘出す。

九州鐵道會社特別保護金に關する命令書

第一條 九州鐵道發起人總代高橋新吉より今般稟請する所の同鐵道工區工費及工事竣功期限は政府に於て之を認可す。

第二條 九州鐵道會社設立の後毎區に對する拂込株金に對し、政府は特別の詮議を以て、其拂込の翌日より毎區の工事落成營業開始の前月迄一ヶ年四朱の割合を以て特別保護金を下附すべし。但し、毎年之を下附するの期限は前半期は七月、後半期は翌年一月の兩度たるべし。

第三條 九州鐵道會社株金拂込の金額期限を定めんとする時は、前以て大藏大臣の認可を受くべし。大藏大臣は工事工區の景況を視察斟酌し、其金額期限を伸縮増減するの權あるものとす。

第四條 九州鐵道每區工事落成に至り、今般稟請に對し、認可する所の每區工費に殘餘を生じ、之を他の工區に轉用することあるも、該區工事落成營業開始に至る時は、政府は今般豫定の該區工費金額に對する特別保護金を止め、之を下附せざるものとす。又每區工費に不足を生じ、他區工費より轉用したる時は、其金額に對し特別保護金を下附せざるものとす。

第五條 九州鐵道會社は每區工事落成する毎に速に之を大藏大臣に届出づべし。而して本命令書中に於て工事落成と稱するものは、每區の鐵道車輛の運轉するを得る

を以て、其期と定む。工事落成の後に至り、會社の都合を以て營業を開始せざることもあるも、政府は之を營業開始と見做し、其前月迄として特別保護金の下附を止むべし。

第六條 已むを得ざる事故ありて毎區工費を増額せざるを得ざる場合に於て、政府其増額を認可したるときは、其増額各區合計五拾萬七千六百拾四圓貳拾五錢までは特別保護金を下附し、毎區工費と合せ壹千百萬圓を以て限りとす。

第七條 每區工事豫定竣功期限内に落成せざることあるも、其豫定竣功期限盡るの日を以て特別保護金の下附を止むるものとす。但し、每區工事著手前已むを得ざる事情により、大藏大臣の認可を得て豫定著手の時日を遷延するときは、其實際著手の日より算して豫定の工工期限を與へ、其期限中は特別保護金を下附すべし。

第八條 九州鐵道會社は毎月一回鐵道工事進捗表工費受拂計算表を作り、之を大藏大臣に報告すべし。而して其様式は大藏大臣の定むる所に據るべし。

第九條 九州鐵道會社社長及副社長の任免は同會社に於て本命令書第二條に掲ぐる所の保護金の下附を受くる間は、大藏大臣の認可を受くるにあらざれば之を執行するを得ず。

第十條 九州鐵道會社は株主總會の議決と雖も、會計に關する事項は大藏大臣の認可を得るにあらざれば之を執行するを得ず。

第十一條 九州鐵道會社拂込株金は總て日本銀行に預け入るべし。而して同銀行と

の約束書並に九州鐵道會社一般工費會計規程は大藏大臣の認可を得るにあらざれば之を執行するを得ず。

第十二條 大藏大臣は時々官吏を派遣し、九州鐵道會社每區工事の景況及金錢物件の會計を監督することあるべし。而して會社は、大藏大臣派遣官吏の命に應じ、業務に關する一切の金錢事務を點檢に供するの義務あるものとす。

第十三條 九州鐵道會社に於て前各條に違ふことあるときは、其日より本命令書第二條に掲ぐる所の特別保護金を受くるの權利を失ふべし。

本免許狀既に下附せられたるを以て、二十一年八月十八日發起人總會を開き、假申合規則を決議し、社長に高橋新吉を推薦し、假本社を博多に設置し、先づ門司熊本間の工事に著手することとし、直ちに用地買収に著手したり。而して軌條類及び附屬品は獨逸トルトモンドユニオン會社にセメント試験器、轉車臺等は東京イリス商會に注文し、尙ほ一方に於ては技術見習生を鐵道局に派遣する等、著々其の準備を整へたり。

然るに工事著手に關し、端なくも關係各縣の爭論を惹起するに至れり。先是、工事著手の順序は關係各縣管内を平等になすため、前記全線十三區中福岡佐賀熊本の三縣に跨る第一區門司遠賀川間、第二區遠賀川博多間、第三區博多久留米間、第六區高瀬熊本間を二十一年七月より同時に起工の豫定なりしも、本免許狀下附後日尙ほ淺く豫定の期日より著手するに至らず、同年九月まで著手延期の許可を得たるも、當時經濟界不振の際なりしを以

て、姑く株金の募集を見合せ、發起人及び賛成人の出金を以て、先づ博多久留米間の工事に著手し、他工區の起工を延期せんとしたるため、他縣株主の大反對を受くるに至れり。初め各縣知事等有志を勧誘するに當り、前述の如く各縣同時に著手するの約をなしたるものにして、其の期に至り初めの言質を捨て、福岡縣下のみ著手せんとしたるを以て、關係縣下の利害に重大關係を及ぼすものとなし、議論百出、激烈なる爭論を惹起したるも、小額の資本にては如何ともなし難く、遂に高橋社長の英斷に依り、博多久留米間の工事に著手することに決し、直ちに起工し、二十二年十二月十一日博多久留米間(二哩)の工を竣へ、翌二十三年三月十六日千歳川久留米間(四四鎖)を開通し、第三區博多久留米間の營業を開始したり。

先是、遠賀川博多間の工事にも著手し、二十三年九月二十八日には赤間博多間(一九哩五〇鎖)を開通し、同年十一月十五日には遠賀川赤間間(七哩四〇鎖)開通して第二區の營業を開始せり。翌二十四年二月二十一日には黒崎遠賀川間五哩六一鎖の工を竣へ、同年四月一日には門司黒崎間(一四哩四〇鎖)を開始して第一區の工を竣へ、又同年同月には久留米高瀬間(三四哩一〇鎖)同年七月一日には高瀬熊本間(一七哩三〇鎖)を順次開業して第四區及び第六區の工を終へたり。

然るに二十四年株金の拂込に際し、經濟界の恐慌、金融逼迫の爲、資金容易に集らず、遂に株主より殘工事の見合せを請求するに至れり。當時事情已み難く、其の請求を容れたり

と雖も、竣功期の切迫せる工事を中止すべくもあらず。依りて一方社債を起して工事を繼續することとなし、他方に於ては經費の大節約を行へり。即ち社長は俸給の四分の一、重役は報酬の半額を減じ、續いて社員の大淘汰を斷行し、尙ほ其の給料を減じ勤務時間を延長し、以て此の危急を救はんと企てたり。然るに經濟界依然として振はず。翌年九月更に社長は自ら俸給の三分の一を辭し、再び社員の大淘汰を行ひ、重役の報酬、社員の俸給又大に低減せられたり。當時運輸收入金を以て配當金に當てたるものは、一株に付き、僅僅二厘強にして、正に九鐵興廢存亡の秋なりしなり。

斯くて二十七年八月十一日には熊本川尻間(三哩三鎖)二十八年一月二十八日には川尻松橋間(六哩三九鎖)翌二十九年十一月二十一日には松橋八代間(一二哩四〇鎖)を順次竣功の上、營業を開始し、起工以來八星霜を経て、八代線の全通を見たり。抑も八代線は門司を起點とし、小倉博多久留米熊本等の都市を経て八代に終る延長百四十餘哩の線路にして、豊筑肥の平野を貫通するを以て、地勢一般に平坦にして、急勾配、小半徑の曲線、比較的少なく、急勾配としては遠賀川赤間間、城山に於て四十四分の一を最急とし、二日市原田間に在る五十分の一之に亞ぐ。隧道は全線中一箇所もなく(後に城山に隧道を穿つ)、橋梁の主なるものは遠賀川(折尾遠賀川間)、新川(釣川遠賀川東郷間)、千歳川(鳥栖久留米間)、荒木川(荒木羽犬塚間)、矢部川(羽犬塚矢部川間)、繁根木川(高瀬川高瀬木葉間)、井芹川(上熊本熊本間)、白川(熊本川尻間)、加勢川(緑川濱戸川尻宇土間)、氷川(小川有佐間)等にして、何れも構桁を架設す。

總延長六千五百九十呎なり。又二十八年四月一日には小倉行橋間(一四哩六四鎖)を竣功して營業を開始せり。一方長崎線に於ては前述の經濟界恐慌時代たる二十四年八月二十日烏栖佐賀間(一五哩三〇鎖)の開業を靚とし、二十八年五月一日佐賀武雄間(一七哩五〇鎖)、三十年七月十日武雄早岐間(一六哩二七鎖)、同二十二年には長與長崎間(五哩)、三十一年一月二十日には早岐大村間(二二哩三六鎖)、同年十一月二十七日には大村長與間(二〇哩六六鎖)を竣功して長崎線全通せり。又同年一月二十日には早岐より分岐し、佐賀を経て長崎に至る長五哩五〇鎖の支線を敷設せり。長崎線は八代線烏栖より分岐し、佐賀を経て長崎に至る。延長九十八哩餘の線路にして、烏栖武雄間は肥前平原を通過するを以て、地勢平坦なれども、武雄以南の地は一大半島を形成し、更に筑紫海千々岩灘大村灣等の間に屈曲突出せる幾多の小半島を作り、地勢自ら相蹙れるを以て、勾配曲線隧道等多きは勢ひ免れざる所なりとす。勾配の區間は武雄三間坂間に於て四十分ノ一、大村諫早間、大草長與間、道の尾浦上間の各區間に於ける五十分の一等、其の主なるものにして、曲線の最も多きは武雄浦上間に於て、其の區間距離延長六十四哩三十九鎖に對し、曲線全長二十四哩四十二鎖にして、全延長の三割八分に當り、半徑は十五鎖乃至二十鎖なりとす。隧道も比較的多く、武雄長崎間に於て十七箇所、其の延長一萬四千四百八十九呎に達す。橋梁の主要なるものは田手川(中原神崎間)、城原川(神崎佐賀間)、多布施川(嘉瀬川佐賀久保田間)、多久川(牛津山口間)、川棚川(南風崎川棚間)等にして、何れも構桁を架設せり。總延長一千二百十呎なり。是に

於て最初豫定線路は宇土三角間を除くの外、全部竣功を告げたり。先是、經濟界の順調に向ひたると、一方工事の竣成と共に、運輸收入増加したるを以て、二十七年四月臨時株主總會に於て社長以下社員の俸給を復活する等漸次好況を呈し、殊に二十七八年戦役後經濟界の發展と共に社運益々隆盛となり、九州に於ける鐵道統一の計を以て、三十年八月二十六日には豊筑地方運炭を目的とする筑豊鐵道の若松白井間(二八哩六五鎖)、直方金田間(六哩二〇鎖)、小竹幸袋間(三哩四二鎖)計三十八哩四十七鎖を買收して營業を繼承し、翌三十一年二月八日には全線白井より下山田に至る三哩三十二鎖の延長線を竣功せり。

又三十一年十二月二十八日には伊萬里鐵道を買收して其の開業線伊萬里有田間(八哩一一鎖)の營業を繼承し、尙ほ三十四年九月三日には社線行橋驛にて接續する豊州鐵道を買收し、其の開業線路行橋宇佐間及び行橋川崎間其の他炭坑地方に至る支線を合して、延長六八哩五八鎖を收め、以て運炭線の統一を了せり。

翌三十五年二月十四日には唐津鐵道を買收し、其の唐津牛津間及び其の支線延長計二十八哩七十九鎖(未成線を含む)の營業を繼承せり。

斯くの如く他會社の買收をなすと同時に、一方新線路建設を怠らず、八代線に於ては三十二年十二月二十五日宇土より分岐し、三角港に至る延長十六哩七鎖の線路を敷設し、三十四年十月三日には門司舊門司間(五七鎖)を敷設して海陸連絡の便に供せり。

三十五年十二月二十七日小倉より戸畑を経て黒崎にて本線に合する延長八哩六十二

鎖の海岸線を竣工し、主として貨物列車の運轉に供し、三十六年一月十日には富野より分岐する延長三哩三十鎖の小倉裏線を、三十七年六月十九日には吉塚より篠栗に至る延長六哩三十三鎖の工を竣へ、翌三十八年二月十六日には博多吉塚間(一哩)に第二線を敷設して篠栗線の起點を博多に変更し、尙ほ三十七年日露國交破るるや、直ちに小倉裏線と本線とを接続して軍隊及び軍需品の輸送に便せり。

唐津線に於ては三十六年四月八日筋原より抽木原に至る六十六鎖の支線を敷設し、同年十二月十四日には筋原久保田間(九哩三三鎖)を竣工して、長崎線との連絡を了せり。

筑豊線に於ては三十一年三月二十九日中泉日焼間、平恒線、忠隈線計一哩七十一鎖の支線を敷設し、三十二年二月八日には本洞線(三五鎖)、同三月二十五日には金田伊田間(三哩六九鎖)、三十三年一月十二日には幸袋、潤野間(一哩五九鎖)及び伊岐須線(五五鎖)、同九月九日には第一大城線(七一鎖)及び第二大城線(五五鎖)、翌三十四年六月二十八日には下山田上山田間(一哩二八鎖)、同十二月九日には飯塚長尾間(三哩六三鎖)、翌三十五年二月十九日には勝野桐野間(三哩一二鎖)、同六月二日には小竹鹽頭間(一哩三八鎖)、同十五日には芳雄山野間(三哩一二鎖)、三十六年十一月二十八日には赤池線(二八鎖)、目尾線(二〇鎖)、三十七年十一月二十五日には菅牟田線(一哩一七鎖)等順次竣工して營業を開始し、益々運炭線の擴張を計れり。

長崎線に於ては三十八年四月五日延長七十五鎖の延線工事を竣工し、在來の終端驛を

浦上と改稱し、新に長崎驛を設置せり。

豊州線に於ては三十八年十月二十二日相知線(五〇鎖)、三十九年一月十二日には第二大任線(一哩八鎖)、三十六年十二月二十一日川崎庄間(二哩六六鎖)を開業し、三十九年十二月十九日宇佐大分間延線の許可を得、直ちに工事に著手せり。

斯くの如く一方新線の建設を企圖すると同時に、他方に於ては營業線路の改善を期し、運輸數量の増加に伴ひ、輸送力不足する區間には順次線數の増加を計畫し、八代線に於ては三十年四月二十日門司小倉間に第二線の營業を開始し、筑豊線に於ては前會社時代に若松中間及び底井野直方間に第二線を敷設したるものを、更に延長して三十七年十一月十一日には勝野小竹間、三十九年十一月十八日には直方勝野間に於て順次複線の營業を開始せり。

斯くの如く會社の膨脹するに従ひ、資本金も漸次増加せられ、二十一年創立の際には壹千百萬圓なりしものを、二十八年には壹千六百五拾萬圓、三十年には參千萬圓、三十一年には參千參百參拾四萬圓、三十二年には四千七拾五萬圓、三十四年には四千九百萬圓、三十七年には六千貳百萬圓に達せり。

斯くて四十年七月一日鐵道國有法に依り、政府に買收せられ、會社を解散せり。當時會社所屬の開業線路は前記區間四百四十六哩二鎖にして、未開業線路四十九哩二十五鎖開業線路に屬する建設費總額は五千八百拾六萬七千壹百四拾四圓にして、賣渡價額壹億壹

千八百八拾五萬六千四百四拾八圓なりき。

第四節 關西鐵道

明治十三年京都大津間鐵道成り、十六年以來長濱以東逐次開通せしも、大津長濱間は便を湖上汽船に藉り、此の間鐵道敷設を見る能はざるに際し、私設事業として起點を京都に取り、四日市を経て名古屋に達し、別に西進して大阪に通じ、又南下して津山田に至るの計畫は滋賀縣會議員等に依つて唱導せられ、同縣知事亦之に與り、縣下の富豪に説く處ありしが、建設費の巨額なると前途成功の困難なるを疑懼し、之に應ずるもの無かりしかば、京都の有志者を説得し、該計畫中に京都より宮津に至る線を加へたり。然るに當時三重縣に於ても、略同一の計畫をなすものありしを以て、三重縣知事及び滋賀縣知事は共に關係者に説き、二者合同して計畫を確定し、明治二十年三月三十日滋賀縣阿部市郎兵衛三重縣諸戸清六京都府濱岡光哲東京府井伊直憲等十一名發起人となり、關西鐵道會社の創立を願出でたり。其の願書に據るに、大津四日市間二十五里の鐵道を敷設し、將來は四日市より名古屋を経て熱田に達する線、伏見より奈良を経て大阪に達する線、京都より宮津に至る線を敷設せんとするに在り。然るに政府に於ては之に對し、四日市線は草津近傍に於て將來政府にて敷設すべき線路と分岐する所を起點とし、伊勢國津其の他運輸上必要の地を經過せしむる計畫を立て、而して敷設區域に就いては大阪鐵道會社發起人と互に協

議の上、分界を定め、線路の實地測量建築方法及び會社諸規則等詳細を具して更に出願すべきことを命じたり。仍つて會社は政府の指令に従ひ、大阪鐵道會社と協定を遂げ、敷設線路を草津四日市間及び桑名四日市間並に河原田津間とし、私設鐵道條例に遵ひ、再出願をなし、明治二十一年三月一日免許狀を下附せられたり。

是に於て會社は諸般の準備を遂げ、明治二十一年八月幹線より工事を開始し、二十二年十二月十五日先づ草津三雲間(九哩七二鎖)を開業し、翌二十三年二月十九日には三雲上柘植間(一二哩六三鎖)を、十二月二十五日には上柘植四日市間(二六哩五〇鎖)を開業して四日市草津間全通したり。該區間に於ける主要工事は加太金場市場の三隧道にして、就中、加太隧道は延長三千四十四呎に達す。

明治二十三年八月支線河原田津間を龜山津間に變更せんことを請願し、認可を得、尋いで之が工事を開始し、二十四年八月二十一日龜山一身田間(七哩四二鎖)、十一月三日一身田津間(二哩一八鎖)を開通したり。

明治二十七年七月五日、四日市桑名(假停車場間七哩三〇鎖)開通し、翌二十八年五月二十四日桑名假停車場より桑名本停車場に至る六十四鎖を開通したり。

明治二十六年二月線路を桑名より名古屋に又柘植より奈良に延長するの認可を申請し、之が建設費に充つる爲、資本金參百五十萬圓を増加したり。同年六月桑名名古屋間に對する免狀下附せられ、柘植奈良間は二十八年一月二十八日免許狀下附せられたり。

二十六年八月桑名及び名古屋の工事を開始せり。此の區間は地勢平坦なるも、橋梁多く、就中、揖斐川橋梁は延長三千二百六十二呎にして、徑間二百呎、構桁十五連、同百二十呎一連を架す。木曾川橋梁は延長二千八百四十二呎にして、徑間二百呎、構桁十三連、同百二十呎一連を架したり。二十八年四月名古屋前ヶ須彌富間(一〇哩二一鎖)の工事竣功し、五月二十四日を以て開通し、彌富桑名間(四哩五三鎖)は同年十月竣功し、十一月七日開通せり。是に於て草津名古屋間七十二哩三十三鎖全通せり。越えて二十九年七月三日官設鐵道名古屋停車場を距る二十七鎖の地點に愛知停車場を開けり。

明治二十八年十二月柘植奈良間の内柘植加茂間(二五哩)の工事を起せり。線路は上野以西伊賀川の流域に沿ふを以て、護岸擁壁等の施工頗多し。二十九年十二月柘植上野間(九哩八鎖)工事竣功し、翌三十年一月十五日開通す。十月上野加茂間(一六哩二六鎖)竣功し、十一月十一日開通す。加茂奈良間は三十年に至り起工し、三十一年三月加茂大佛間(五哩三五鎖)竣功し、四月十九日開通す。同年十二月大佛奈良間(五七鎖)竣功したりしが、奈良停車場の使用に關し、關係鐵道會社と協定の爲遅延し、三十二年五月二十一日開通したり。同年十月大阪鐵道は奈良停車場の擴張工事を竣へ、關西奈良大阪三鐵道共用線の敷設成りたるに由り、之が爲關西鐵道八十一鎖を延長したり。

明治二十九年一月加茂より分岐し、木津町に至る線路敷設の計を立て、三十一年三月十日免許を受け、尋いで工事に著手し、同年十一月十八日加茂新木津間(三哩六四鎖)を開通せり。二十九年七月城河鐵道の事業を擧げて譲受くる契約成り、關西鐵道株式會社は臨時株主總會の議決を経て八月二十六日之を關西鐵道の延長線と爲さんことを申請せり。翌三十年一月二十日城河鐵道の全線を關西鐵道の延長線とするの免許を受け、爾來加茂木津間支線と共に木津四條畷間の工事に著手し、三十一年四月十二日四條畷長尾間八哩二三鎖開通し、六月四日新木津長尾間一一哩二三鎖を開通したり。

二十九年十月一日浪速鐵道に屬する一切の事業及び物件を譲受くる免許を得、同九日片町四條畷間(八哩一四鎖)の營業を承継したり。三十年五月元城河鐵道線と奈良鐵道木津との接続に關し、認可を受け、之が工事を起し、卅一年九月十六日新木津木津間(二九鎖)開通し、之を以て奈良鐵道に連絡したり。後卅三年九月新木津木津間は短距離にして收支相償はず、且亦、三十二年加茂奈良間開通したるを以て、之が使用の休止を願ひして三十四年一月認可せられたり。先是、三十年九月曩に浪速鐵道より繼承したる片町停車場は附近の土地狹隘にして、擴張に便ならざるを以て、別に終端停車場として網島を選定し、寢屋川網島間には一線を敷設し、放出片町間は貨物線として使用せんことを願ひ出で、翌三十一年三月二十五日認可を得て直ちに工事を起し、十一月八日放出寢屋川間(一哩三五鎖、十八日寢屋川網島間(一哩六鎖)開通したり。同時に加茂新木津間亦開通したるを以て、茲に名古屋網島間百七哩二鎖全通するに至り、十二月四日網島停車場構内に全通式を擧げたり。明治三十三年五月大阪鐵道會社線を關西鐵道の延長線とするの免許を得、六月六日線

路車輪及び其の他の物件の引繼を了したり。

先是、明治三十年八月曩に城河鐵道より承繼したる、未成線大住八幡間の延長線として八幡より京都に達する線の免許を申請せしが、三十二年三月却下せらる。同年八月大住八幡間は敷設の要なきものとし、之が廢止を願出でて認可せらる。同月網島より大阪市島町附近に至る延長を願出でたりしが、大阪市内を通過し、終端停車場を陸軍用地内に設くる計畫なりしを以て許可せられず。十二月網島より梅田に至る延長を願出でたりしが、翌三十三年大阪鐵道と合併の爲、不用に歸し、同年五月願書は却下せられたり。三十二年十二月放出より大阪市松屋町に至る延長を願出でたりしが、三十六年四月之を撤回したり。

三十四年十二月二十一日網島櫻宮間(五七鎖)開通す。是より先き三十一年十一月陸軍特別大演習の舉行に際し、政府の内意を承け、網島停車場より大阪鐵道櫻宮へ線路連絡の免許を申請し、九月十六日免許を受け、十一月十日之を竣功し、大演習終了の後、三十二年二月十三日を以て會社は之が常設の免許を得たり。

明治三十六年一月天王寺より第五回内國勸業博覽會場内に至る七十五鎖の線路を敷設したるも、博覽會終了後撤廢せり。先是、明治三十三年八月湊町天王寺間及び天王寺大阪間複線敷設を申請せしが、設計上變更を要する廉あり、三十四年二月願書を撤回し、三十五年一月更に湊町天王寺間を申請し、二月認可を得て施工し、三十六年一月第二線開通し

たり。又天王寺大阪間に就いては三十九年六月及び十二月之を申請し、四十年一月認可を受け、九月三十日工事竣功せり。

三十七年三月臨時株主總會に於て紀和鐵道讓受の事を決議し、認可を経るまで其の營業を管理することとし、五月十六日之が認可を得、更に八月二十二日紀和鐵道線を關西鐵道の延長線とするの免許を受け、二十七日關西鐵道之が營業を開始す。

是歲四月臨時株主總會に於て近畿鐵道合同に關し、調査を遂ぐる爲、委員十名を挙げたり。先是、大阪市藤田傳三郎は近畿地方鐵道の合同を主唱し、大阪府知事高崎親章、大阪市長鶴原定吉等之に賛し、五月二十四日藤田傳三郎等は關西、南海、奈良、南和の四鐵道委員三十七名と大阪に協議會を催し、各社鐵道の線路車輛、現在の程度及び將來之に要する費用の調査を遞信省に依頼することを決したり。

尋いで遞信省に依頼したる調査成り、交渉委員等は之に基き、合同の交渉を進めたりしが、南海、關西の間に意見の一致を缺きたる爲、遂に成立するに至らず。南和、奈良の兩社のみ關西鐵道と合同するに至れり。

乃ち三十七年十月三十一日關西鐵道株式會社は南和鐵道の委託に依る營業管理を申請し、十一月二日之が認可を受け、同四日南和鐵道線を關西鐵道の延長線とすることを申請し、十二月三日認可せらる。是に於て南和鐵道の全線高田五條川端間(一二哩六〇鎖)は關西鐵道の一部と爲れり。

三十七年十二月二十六日關西鐵道は奈良鐵道の委託に依る營業管理を申請し、二十八日認可を受け、尋いで三十八年一月九日奈良鐵道線を關西鐵道の延長線とすることを申請し、二月一日認可せらる。是に於て奈良鐵道の全線京都櫻井間、三八哩一五鎖は關西鐵道の一部となり、二月八日より營業を開始したり。

三十七年九月元紀和鐵道線を和歌山線と改稱し、十二月王寺和歌山市間を和歌山線に編入す。尙ほ高田櫻井間を櫻井線とし、三十八年七月奈良七條間を京都線、奈良高田間櫻井經由を櫻井線とせり。

明治三十九年七月加茂起點三哩二十四鎖より新木津停車場に至る線路を變更し、木津停車場に至る接續線を敷設するの認可を受く。翌四十年八月二十一日接續線三十五鎖開通す。

先是、六月加茂奈良間列車運轉を休止し、新木津停車場を閉鎖するの認可を受く。依つて接續線開通と共に之を實施す。

明治四十年一月名古屋河原田間、奈良天王寺間及び七條奈良間複線敷設の認可を受く。同月湊町奈良間、七條奈良間、天王寺大阪間及び名古屋河原田間電氣動力併用の認可を受く。九月三日奈良天王寺間の内柏原天王寺間複線工事竣功す。是歲二月二十三日放出より玉造に至る敷設に對し認可を受け、又新田より大阪府河内郡菅原村大字長尾に至る線路敷設の認可を受く。

四十年九月二十八日河原田津間敷設免許を受く。此の區間は明治三十一年十月二十一日免許を受け、三十七年十月失効し、其の後再び申請し、三十九年二月假免許を受け、茲に本免許を受くるに至れり。

會社の資本金は二十四年創立の際には參百萬圓なりしも、線路の延長と他社の買收等の爲、漸次増資して二十六年には六百五拾萬圓、三十年には壹千七拾萬圓、三十三年には貳千百八拾萬圓、三十七年には貳千四百拾八萬壹千八百圓に達せり。

明治四十年十月一日鐵道國有法により政府に買收せられ、會社を解散せり。當時會社所屬の營業線路は二百八十哩七十二鎖にして、未開業線十八哩二十四鎖、開業線に對する建設資金貳千八百九拾貳萬四千六百六拾八圓にして、買收價格は參千四拾參萬七千五百五拾圓なり。

第五節 北海道炭礦鐵道

明治二十二年七月北海道炭礦鐵道會社發起主唱者堀基東京に於て有志者を集め、規約書を作り、創立委員を選び、自ら委員長となり計畫する所あり。乃ち資本金を六百五拾萬圓とし、内百五拾萬圓を炭業資本に、五百萬圓を鐵道資本とし、幌內炭礦及び鐵道事業請負人北有社長、村田堤と協定し、該炭礦及び鐵道の排下げを政府に請願し、同時に室蘭より空知太に至る線及び空知夕張の各炭礦に至る支線を敷設するものとし、鐵道資本に對し、十

箇年五朱の補給を請願することに決し、八月九日を以て發起人徳川義禮外十二名の連署を以て、左の二通の願書を北海道廳長官へ提出したり。

北海道炭礦鐵道會社創立に付特許願

私共今般發起人となり、北海道に於て炭礦鐵道會社を創立仕り度、其創立願書及起業目論見書等は別冊の通りに有之候。就ては右出願御允可相成候と同時に、左の事項御特許被成下度、

一、目下村田堤、運輸請負中の幌内及幾春別鐵道並に幌内炭山に屬する建物器具其他の物件は相當代價を以て御拂下被成下度事。

但し、本會社は漸次北海道に係る運輸交通の便を開き、依て以て本道の開拓事業を翼賛し奉り度き微意にも有之、乃ち差向き室蘭空知間の新鐵道を敷設可仕計畫も相立て候儀に付、此新設鐵道は幌内及幾春別鐵道に連續せしめ、以て運輸の公益を開き、又營業の便をも企圖仕り度、尤も新舊鐵道其管理を異にし候ときは相互孤立不便を致し、到底得策に無之と奉存候間、特に本會社へ御拂下奉願候儀に有之候。將た之に屬する建物器具其他の物件相當代價を以て御拂下奉願、他の諸炭山と共に採掘事業を擴張仕度、依つて本項に關し、村田堤と示談相整ひ候。右の次第は幌内及幾春別鐵道運輸請負並に幌内石炭一手買受の御命令書返還の儀、同人より發起人總代の連署を以て曾て出願仕置候通に御座候。

前陳記載但書通の理由に候間、特別の御詮議を以て願意御聽許被成下度、此段奉願候也。(別冊略)

明治二十二年八月九日

北海道廳長官永山武四郎殿

北海道炭礦鐵道會社創立並利子補給其他特許願

私共今般發起人と成り、北海道に於て炭礦鐵道會社を創立し、會社資本總額金六百五十萬圓の内、百五十萬圓を以て採炭業に従事し、五百萬圓を以て鐵道を敷設し、運輸業に従事仕度候。惟ふに本道の人口漸く増加し、殖産の業亦年を追ふて起り、又將に鐵道の敷設を俟つて各業勃興せんとするの傾向あるが爲、鐵道敷設の必要を感ずるの地方最も多し。依つて函館より根室までの鐵道を貫通するは軍事施政及殖産上必要の儀にして、早晚之が計畫を爲すべきは勿論に候得共、今日の場合に於ては收支相償ふべき見込も立兼候に付、先以て會社營業上の安全を圖り、差向き室蘭空知間に鐵道を敷設し、依つて幌内鐵道と連絡せしめ、當分幌内幾春別空知夕張美唄炭山の運炭を經とし、兼て乗客貨物の運輸を以て營業を仕り、漸次に他へ延長致度見込に御座候。然るに此度の計畫たる本道未開の地に巨額の資本を投じ、開拓の事業を翼賛するの微意に有之候得ば、特別の御詮議を以て本會社創立並に鐵道部の資本金五百萬圓に對し、向ふ十箇年五朱の利子御補給併せて別紙記載の各項とも御聽許被成下様仕り度、尤も私設鐵道條例及

日本坑法を遵守營業可仕は勿論の儀に有之別冊起業目論見書相添此段奉願候也。(別冊略)

明治二十二年八月九日

内閣總理大臣黒田清隆殿

〔別紙〕 政府の特許を請ふべき條項

第一 會社資本金拂込額の内鐵道部資金に對し、建築落成迄は其株金拂込の翌日より起算し、年五朱に當る利子の保護を賜り、運輸業開始の後、純益の配當一ヶ年五朱に上らざるときは五朱迄の不足の額御補給被成下度事。

第二 本社正副社長及理事は利子御補給の年間官選を以て任命被成下度事。

第三 鐵道敷地及び之に附屬する停車場用地並倉庫家屋其他汽車運轉に必要な敷地に當るものは、總て國稅及び地方稅共御免除被成下度事。

二十二年九月二十四日北海道廳長官は之に就き意見を添へて稟議し、炭山の價格を金拾萬四千參百六拾八圓、鐵道の價格を金貳拾四萬七千九百五拾圓と見積り、合計金參拾五萬貳千參百拾八圓を以て拂下げんことを請ひ、又室蘭より空知太に至る線及び之より岐れて夕張空知に兩支線工事落成に至るまで拂込株金に對し年五朱を下附し、營業開始後八箇年間益金年五朱に達せざるときは五朱を極度として補給せんことを請へり。政府は之に關し、先づ鐵道局長官に諮詢し、次に之を大藏大臣に移し、閣議を経て十一月十八日

私設鐵道條例に依り免許狀を下附し、同時に北海道廳長官に宛て命令書を交附せしめたり。命令書の一に曰く、「明治二十二年十二月十日現形の幌内炭山及手宮幌内太幾春別間鐵道並附屬物件を金三十五萬二千三百十八圓に拂下ぐるを以て内金六萬四千五百十九圓は命令書下附の月より三箇月以内、殘金は十箇年以内に上納すべし。鐵道の内朝里錢函間線路開設まで當分一般人民の通行を許すべし。農産物にして製造を加へざるものは十箇年間賃金半額とし、移民及其携帶品必要品は無賃とす。北海道廳長官は發車回數を指定し、場合に依り穀物運費を低下せしむることあるべし。」云々。命令書の二に曰く、「室蘭より空知太に達する鐵道及び之より岐れて夕張及び空知炭礦に至る鐵道敷設工事の竣成に至るまで、政府は一箇年五朱の利子を補給し、每區開業の後は毎年純益一箇年五朱に達せざるときは五朱を極度とし、不足額を補給す。補給期間正副社長理事は北海道廳長官之を免許す。」云々。

此の年十一月官選を以て堀基を社長に任じたり。十二月十日拂下鐵道及び之に屬する諸物件の引繼を受け、翌十一日を以て運輸營業を開始したり。此の日本社の位置を北有社の本社たりし小樽手宮町に設く。翌二十三年十一月六日日本社を小樽より札幌に移したり。

先是、二十二年會社創業の際、新設鐵道工事大體の方法工費豫算等は豫て友成仲に其の調査を託したるも、其の他工事設計材料準備起工順序の得失等は凡て北海道廳一等技師

松本莊一郎の監督を受くることとし、同年十一月二十二日之を北海道廳に願出で、許可を得たり。十二月松本莊一郎は室蘭より踏査を始めたり。

此の年五月岩見澤より空知太に至る間並に砂川より岐れて歌志内に至る間を起工し、十月室蘭より岩見澤に至る間及び追分より岐れて夕張に至る間を起工したり。此の年五月工事に要する材料其の他用品陸揚の爲、外國船の小樽及び室蘭に直航入港することを許可せらる。

明治二十四年七月五日岩見澤歌志内間三〇哩七一鎖開通す。二十五年二月一日砂川より岐れて空知太に至る二哩六十八鎖開通し、同年八月一日室蘭輪西岩見澤間八三哩四八鎖開通し、十一月一日追分夕張間二六哩四九鎖亦開通したり。終點室蘭に在りては長さ八百五十呎の假棧橋を港面に設け、以て海陸連絡に便したり。二十六年手宮に於ける棧橋線を延長し、三月二十六日棧橋手宮間二四鎖開通したり。

先是會社は認可を経ずして室蘭より空知に達する線路及び同線より岐れて夕張に至る支線の位置を變更し、工事著手の後明治二十五年二月二十九日を以て變更願を提出せり。北海道廳は會社に對し、其の理由を尋問せしに、會社は監督官に協議の上變更したりと答申し、監督官は進退を伺出でたり。依つて北海道廳は會社が認可を受けずして擅りに線路を變更したるを不當とし、政府に申告する所あり。三月二十四日堀基社長を免ぜられ、四月四日高島嘉右衛門を社長に任じたり。七月四日鐵道廳長官は之に就き意見を

上陳し、且つ同月二十二日實情調査として出張したり。同月十九日會社は線路變更は會社私利の爲に非ず、冬季互寒の候長くして工事困難なれば、夏季に於て工事の速成を要し、且つ勞力の補充意の如くならざるを慮り、已むなく認可前に起工したりとのことを辯疏し、越えて八月二日其の筋の下問條項に對し、逐條答辯書を提出したり。而して九月六日鐵道廳長官は遞信大臣に具申して曰く、「線路變更に付、豫め認可を請はざりしは會社に於て手續を過りたるものなるも、實狀已むを得ざる適當の變更なり。之に就ては社長已に解任せられたれば、別に處分を要せず。利子補給は單に資本金五百萬圓を基礎として之に五朱の利子を補給するものなれば、他の理由に依りて線路を伸縮することあるも、利子補給に關係を及ぼさず。」云々。依つて二十八日遞信省は會社の二十五年二月二十九日附線路位置變更願に對し、種々工事方法を變更したるは不都合なるも、實際已むを得ざる適當の變更に屬するものと認むるを以て、此度限り特に認可すとの指令を下したり。

二十七年八月及び十二月室蘭に於て棧橋増設と貯炭場擴張との爲、公有水面埋立使用並に波止假突堤設置を許可せられ、三十年四月埋立地許可區域中成功の一部使用を許可せられ、延長線二哩四十五鎖を竣功し、新に室蘭停車場を設け、從來の室蘭停車場を輪西と改稱し、同年六月三十日開通式を擧げ、七月一日より開業したり。爾來埋立を續行し、三十六年に至り、六萬四千五百七十五坪の埋立を完成し、附帶工事も亦竣功したり。

二十七年十二月手宮に於ける貯炭場擴張の爲、水面埋立の許可を受け、爾來一旦竣功し

三十七年に至り、更に新計畫の下に埋立許可を受け、三十八年之を起工し、三十九年九月までに五千七百四十坪を埋立てたり。

明治三十年四月彙に二十三年十一月下附せられたる利子補給命令書を改正せられ、補給金額は三十年より三十二年まで貳拾七萬圓とし、同時に炭山及び鐵道拂下に關する命令書第五條を改正し、第九條及び第十三條を削除したり。

明治三十一年七月官設鐵道空知太旭川間開通に付、會社線砂川空知太間(三哩)の使用を北海道廳鐵道部に應諾し、十六日空知太停車場を廢す。

明治三十三年二月會社は夕張支線紅葉山より分岐し、登川穗別邊富内を経て官設鐵道第一期線金山に連絡する三十八哩及び穗別村字サヌシユベ支線二哩を延長し、南方に於て炭礦鐵道の連絡線たらしめんことを申請したるも、認可を得るに至らず。同年十一月深川より留前に至る二十九哩の認可を申請したりしも、政府は之を官設鐵道第一期線に繰上げんことを企圖したりしかば、免許せられざりき。三十九年二月會社は志文停車場より萬字炭礦に至る支線敷設の假免許狀を得たり。同月歌志内、下富良間及び蘆別上蘆別間延長の免許を申請せしも、遂に之を得るに至らざりき。

會社の資本金は最初六百五拾萬圓にして、内五百萬圓を鐵道部資本とせしが、明治二十九年以來事業擴張の爲、數回に資本金を増加し、三十四年更に増加して壹千八百萬圓とし、内壹千貳百五拾萬圓を鐵道資本とせり。

明治三十九年十月一日會社の鐵道は鐵道國有法に依りて政府は買收せられたり。當時會社所屬の營業線路は延長二百七哩五十一鎖にして、之が建設費は壹千貳百拾五萬貳千參百五拾五圓にして、買收價格參千九拾九萬七千壹百圓なり。

第六節 阪堺其他の鐵道

(一) 阪堺鐵道

私設鐵道の鼻祖たる日本鐵道に亞いで創立せられたる鐵道軌間二呎九吋にして、大阪難波新地を起點とし、大阪府下堺に達する線路なり。明治十七年六月十六日會社設立鐵道敷設の免許を得、資本金參拾參萬圓後増資して解散當時は四拾萬圓なりを以て直ちに工事に着手し、明治十八年十二月二十九日には難波より大和川に至る四哩六十九鎖間の營業を開始し、尋いで二十一年五月十五日大和川堺間(一哩三三鎖)を竣工し、豫定の工を竣へたり。此の建設費總額四拾萬圓なり。後明治三十一年十月一日南海鐵道會社に鐵道一切を九拾八萬五千八百四拾圓にて賣渡し、會社を解散せり。

(二) 伊豫鐵道

愛媛縣松山と三津港連絡の目的を以て計畫せられたる鐵道軌道二呎六吋にして、明治十九年十二月十五日會社創立及び鐵道敷設の許可を得たり。資本金四拾萬圓後増資して大正元年末には百貳拾萬圓となるにして、其の本社を同縣下溫泉郡藤原村に置く。明

治二十一年十月二十八日最初の豫定區間たる松山三津港間(四哩一八鎖)の營業を開始し、漸次社運の隆盛に伴ひ、二十四年七月には三津高濱間、外側平井河原間、延線の許可を得、二十五年五月一日先づ三津高濱間(一哩四八鎖)の工を竣へ、翌年五月七日外側平井河原間(四哩三三鎖)の營業を開始せり。尋いで二十七年七月立花森松線、延線の計畫をなし、二十九年一月二十六日同區間二哩六十三鎖の工を竣へ、更に三十二年十月四日には平井河原間(三哩七二鎖)の營業を開始せり。

三十三年四月三十日南豫鐵道の經營にかかる松山より郡中に至る延長六哩五十六鎖(軌間二呎六吋)を貳拾四萬圓にて、又道後鐵道會社の經營する松山より道後を経て古町に至る延長三哩二十八鎖の線路を六萬圓にて買收し、何れも營業を繼續せり。後輕便鐵道法發布後明治四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せられたり。大正元年度末に於ける開業線路は前記區間二十六哩七十八鎖にして、其の建設費總額九拾七萬六百八圓なり。

(三) 兩毛鐵道

栃木縣小山、佐野間、大間々、前橋間及び足利、桐生間等主として機業地を連絡せる線路、軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十年五月五日會社創立及び鐵道敷設の許可を得たり。資本金百五十萬圓にして、其の本社を足利町に置き、工事一切を政府に委託し、直ちに起工せり。二十一年五月二十二日先づ小山、足利間(二三哩六二鎖)の營業を開始し、尋いで同年十一月十五日足利、桐生間(九哩一二鎖)の工を竣へ、翌十一月二十日桐生、前橋間(一九哩

二三鎖)の運轉を開始し、之にて豫定線全部を開通せり。建設費總額百拾八萬六千八百參拾七圓に達す。爾來營業を繼續したりしが、三十年一月一日日本鐵道會社に買收せられ、會社を解散したり。二十九年年度末までに支出したる建設費總額は百五十萬參萬貳千七百六拾六圓なり。

(四) 水戸鐵道

兩毛鐵道と前後して計畫せられたる鐵道、軌間三呎六吋にして、明治二十年五月二十四日會社創立並に鐵道敷設の許可を得たり。資本金百貳拾萬圓、其の本社を水戸に置き、水戸を起點として笠間、下館、結城等を経て小山に至り、以て日本鐵道線及び兩毛線と連絡する線路敷設の計畫なり。其の工事一切は兩毛線と同じく政府に委託し、明治二十二年一月十六日小山、水戸間(四一哩四五鎖)の豫定線の建設を竣へ、營業を開始し、更に二十三年十一月二十六日水戸より那珂川に至る延長六十一鎖の貨物支線を敷設す。是より先き、二十三年六月、日本鐵道會社と協議し、其の所有の鐵道及び附屬の財産一切を有形の儘賣渡す事となり、二十四年三月一日兩社間の授受を了し、會社を解散せり。二十三年度末までに支出したる建設費總額は八拾壹萬六千七百拾六圓なり。

(五) 大阪鐵道

官線大阪驛より櫻井及び北今市より奈良に至る線路、軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十一年三月一日會社設立及び鐵道敷設の免許を得たり。資本金百八拾萬圓(後増

資して解散當時は參百四拾五萬圓、其の本社を大阪市に置く。直ちに工事に著手し、二十二年五月十四日には湊町・柏原間(一〇哩一〇鎖)を竣功し、翌年九月十一日には柏原・龜瀬間(三哩五八鎖)、同年十二月二十七日には王寺・奈良間(九哩四四鎖)、二十四年二月八日には稻葉山・王寺間(一哩三〇鎖)、同年三月一日には王寺・高田間(七哩九鎖)、二十五年二月二日には龜瀬・稻葉山間(六四鎖)、二十六年五月二十三日には高田・櫻井間(六哩)の建設を竣へ、之にて奈良線及び櫻井線全通せり。尙ほ二十八年五月二十八日には天王寺・玉造間(二哩二八鎖)、同年十月十七日には玉造・大阪間(四哩二九鎖)の營業を開始し、東海道線との連絡を完成し、茲に豫定線全部の竣功を見たり。三十三年六月三十日其の一切を擧げて關西鐵道會社に賣渡し、會社を解散せり。當時開業線路は四十五哩五十四鎖にして、三十三年度末までに支出したる建設費總額は參百參拾四萬七千八百五拾壹圓に達せり。

(六) 讚岐鐵道

香川縣丸龜・多度津港及び琴平間連絡の目的を以て計畫せられたる鐵道(軌間三呎六吋)にして、明治二十一年二月十五日會社創立及び鐵道敷設の免許を得たり。資本金貳拾五萬圓(後増資して解散當時は百六拾萬圓、其の本社を香川縣多度津に置く。二十二年五月二十三日豫定線丸龜・琴平間(一〇哩一五鎖)の工を竣へ、更に二十八年十月丸龜・高松間(一六哩五五鎖)線路敷設の免許を得、三十年二月二十一日同區間の營業を開始せり。三十七年十二月一日其の一切を擧げて山陽鐵道會社に賣渡し、會社を解散せり。當時の開業線路

は二十七哩十九鎖にして、三十六年度末までに支出したる建設費總額は百五拾萬壹千八百貳拾參圓なり。

(七) 甲武鐵道

東京新宿を起點とし、八王子に至る鐵道(軌間三呎六吋)にして、明治二十一年三月三十一日鐵道敷設及び會社創立の免許を受けたり。資本金九拾萬圓(後増資して解散當時は五百五拾萬圓、其の本社を東京に置く。工事一切は政府に委託し、二十一年七月より工事に著手し、二十二年四月十一日初めて新宿・立川間(一六哩七四鎖)を開業し、尋いで同年八月十一日立川・八王子間(六哩三鎖)の工を竣へ、其の豫定線を全通せり。先是、新宿・立川間の開通するや、日本鐵道と合同して營業をなしたりしが、二十三年十一月一日、日本鐵道と分離して獨立營業をなすに至れり。其の後、新宿・三崎町間延長線の計畫をなし、二十七年十月九日新宿・牛込間(三哩四〇鎖)、翌年四月三日には牛込・飯田町間(四〇鎖)の營業を開始せり。三十年四月二十五日飯田町・鍛冶町間延長の免許を得、又飯田町・大久保間(後延長して御茶水・中野間)に電車併用の計畫を立て、三十七年八月二十一日より電車運轉をなすに至れり。これ蒸氣鐵道に於ける電車併用の嚆矢とす。三十七年十二月三十一日飯田町・御茶水間(六五鎖)を竣功し、營業を開始せり。明治三十九年十月一日鐵道國有法に依り、政府に買収せられ、會社を解散せり。當時會社所屬の開業線路は二十七哩六十五鎖、未開業六十九鎖にして、開業線に對する建設費總額は參百九拾參萬八千五百七拾八圓、未開業線に對する

全額五拾九萬八千五百四拾壹圓、賣渡價格は金壹千四百五拾九萬九千五百四拾七圓なりき。

(八) 筑豊興業鐵道(後に筑豊鐵道)

筑豊地方に散在する各炭坑を連絡して若松港に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治二十二年七月十二日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金百萬圓(後増資して解散當時は四百八拾萬圓)其の本社を福岡縣直方町(二十七年筑豊鐵道と改稱し本社を若松町に移す)に置く。直ちに測量に着手し、同年十月より若松停車場の用地買収を始めとし、漸次若松直方間線路用地を買収し、而して第一期豫定線の敷地買収終らんとするに際し、更に小竹幸袋間及び飯塚白井間の増設を企て、愈々工事に着手したるは二十三年八月下旬なりき。然るに若松直方間工事中沿線の村落に虎疫流行し、人夫の缺乏を告げ、爲に工事意外に遷延したるのみならず、九月に至りては連日の霖雨にて築堤切取の崩壊するもの續出し、工事の障碍名狀すべからざるものあり。翌二十四年七月に至り、遠賀川鐵橋架設工事の外殆んど完成したる時に當り、大洪水に遭遇し、工事益々遷延し、漸く同年八月三十日若松直方間(一五哩四四鎖)の營業を開始するに至れり。爾來工事著々進捗し、二十五年十月二十八日には直方小竹間(三哩六九鎖)を、翌二十六年二月十一日には直方より分岐し金田炭坑に至る延長六哩三十鎖の支線を開業し、同年七月三日には小竹飯塚間(五哩五鎖)翌二十七年十二月二十八日には小竹より分岐し幸袋に至る三哩三十鎖の支線を敷設し、夫々營業を開始せり。又二十七年十一月には飯塚より白井まで延線の許可を得、該區間四哩二十七鎖を開始したるは翌年四月五日なりき。

先是沿線の炭坑漸次増加し、出炭量激増したる爲、單線にては輸送力不足するに至りたるを以て、線數増加を計畫し、二十六年十二月には植木底井野間、翌年十月には折尾中間間及び直方植木間、二十九年三月若松折尾間の第二線敷設工事を順次竣功して營業を開始せり。

二十九年五月白井より下山田に至る延線の許可を得たるも開業に至らず。三十年九月三十日九州鐵道に其の一切を舉げて賣渡し、會社を解散せり。當時會社所屬の開業線路は若松白井間、金田支線及び幸袋支線を合して計三十八哩四十七鎖にして、二十九年度末までに支出したる建設費總額は參百八拾八萬八千七拾五圓なり。

(九) 總武鐵道

東京本所より佐倉を経て八街に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、會社創立の出願をなしたりしが、二十二年十二月二十六日小岩佐倉間の免許を受けたり。資本金百貳拾萬圓(後増資して解散當時は六百萬圓)其の本社を東京に置く。後二十六年二月二十一日小岩本所間の線路敷設を許可せられ、夫々工事に着手し、二十七年七月二十日には市川佐倉間(二五哩)の工を竣へ、同年十二月九日には本所市川間(六哩四〇鎖)の營業を開始したり。更に二十八年十二月佐倉銚子間延線の許可を得、三十年五月一日には佐倉成東間

(二)三哩二七鎖、同年六月一日には成東銚子間(二七哩一三鎖)の營業を開始せり。又三十三年三月二十八日には銚子驛より新生に至る貨物支線を敷設せり。三十七年四月五日には本所兩國橋間(複線七五鎖)の營業を開始せり。爾來各線に亘り營業を繼續したりしが、明治四十年九月一日鐵道國有法に依り、政府に買収せられ、會社を解散せり。當時の開業線路は七十三哩十六鎖、未開業線路一哩五十七鎖にして、開業線路の建設費總額六百拾六萬九千參百八拾貳圓、賣渡價額は壹千貳百八拾七萬壹千壹百五拾五圓なりき。

(十) 奈良鐵道

明治二十二年八月京都奈良間線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、會社創立の出願をなしたりしが、二十六年四月十三日會社設立及び鐵道敷設の許可を得たり。資本金百萬圓(後増資し解散當時は貳百參拾五萬圓に達せり)其の本社を奈良に置く。先づ京都方面より工事に著手し、二十八年九月五日には京都伏見間(三哩二三鎖)の工を竣へ、爾來引續き工事を進捗し、同年十一月三日には伏見桃山間(一哩九鎖)、翌二十九年一月二十五日には桃山玉水間(一二哩四六鎖)、同年三月十三日には玉水木津間(四哩五〇鎖)、四月十八日には木津奈良間(四哩三二鎖)等順次竣功營業を開始し、是にて豫定の工事を竣へたり。三十年十月一日初瀬鐵道を買収して奈良櫻井間の線路敷設の免許を繼承して工事に著手し、三十一年五月十一日には京終櫻井間(一一哩一〇鎖)、翌三十二年十月十四日には奈良京終間(一哩五鎖)の營業を開始したり。

(十一) 豊州鐵道

明治二十八年八月十五日行橋伊田間(一六哩四〇鎖)の開業を初めとし、二十九年二月五日には伊田後藤寺間(一哩七〇鎖)、三十年十月二十日には後藤寺より豊國及び起行間(二哩二一鎖)、三十二年一月二十五日には香春夏吉間(一哩三七鎖)、同年七月十日には後藤寺川崎間(二哩六七鎖)等の支線を順次竣功し、夫々營業を開始せり。又行橋四日市間は長洲(後に宇佐と改稱)まで延長し、同區間(二七哩六三鎖)の竣功したるは三十年九月二十五日なりき。三十一年八月には田ノ浦會根間(三十三年四月には川崎添伊田間等夫々線路敷設の許可を得、三十四年九月三十日其の線路一切を擧げて九州鐵道會社に賣却し、茲に會社は解散を告げたり。當時會社の鐵道線路は前記開業區間の外、田ノ浦會根間(二哩二八鎖)、川崎添伊田間(三哩三一鎖)、伊田伊賀里間(一哩四五鎖)等計六十八哩五十三鎖にして、三十三年度末に於ける開業線五十二哩七十五鎖に對する建設費總額は五百貳拾萬參百拾壹圓なりき。

(十二) 參宮鐵道

三重縣津より伊勢大廟に至る線路(軌間三呎六吋)を敷設し、以て關西線と連絡し、參拜者の便に供する目的を以て計畫せられたるものにして、明治二十三年八月十八日會社創立線路敷設の許可を得たり。資本金六拾萬圓(後増資して解散當時は參百七拾七萬參千圓となれり)其の本社を津に置く。直ちに工事に著手したるも、二十六年金融界の恐慌に遭

遇し、資金意の如くならず、加之用地買収等紛議を重ね、爲に竣功期限を延期し、二十六年十月三十一日に至り、漸く宮川津間(二三哩五八鎖)の工を竣へ、豫定線を全通せり。後二十九年一月宇治山田町宮川間延線の許可を得、三十年十一月十一日該區二哩三十七鎖の營業を開始したり。

四十年七月には山田鳥羽間(一二哩四八鎖)延線の許可を得たるも、工事著手に至らず。同年十月一日鐵道國有法に依り、政府に買収せられたり。當時會社所屬の營業哩は二十六哩十鎖、建設費總額貳百七拾五萬八千五百五拾壹圓、賣渡價格は五百七拾貳萬八千九百壹圓なりき。

(十三) 南和鐵道

大阪鐵道會社高田停車場より奈良縣下五條に至る線路軌間三呎六吋にして、明治二十四年二月假免狀を受け、二十六年七月二十六日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金五拾萬圓(後増資して解散當時は九拾萬圓)、其の本社を奈良縣御所町に置く。全線同時に工事に著手し、二十九年五月十日には高田葛間(八哩二七鎖)の工を竣へ、同年十月二十五日には葛五條間(六哩四二鎖)及び五條二見間(一哩七一鎖)の營業を開始したり。後、三十七年十二月三日關西鐵道會社に一切を擧げて賣却し、會社を解散せり。當時會社所屬の營業哩は十六哩六十鎖にして、三十六年度末までに支出したる建設費總額は八拾六萬貳千貳百四拾圓なり。

(十四) 播但鐵道

生野鑛山及び兵庫縣飾磨港連絡のため計畫せられたる線路軌間三呎六吋にして、二十六年六月三十日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金百萬圓(後増資して解散當時は參百拾萬圓)、其の本社を飾磨に置く。姫路方面より工事に著手し、二十七年七月二十六日には姫路寺前間(一九哩)の工事を竣へ、翌年一月十五日には寺前長谷間(四哩)を開業し、同年四月十七日には長谷生野間(五哩五鎖)及び姫路飾磨間(後飾磨港と改稱す、三哩三一鎖)の營業を開始し、豫定線路を全通せり。三十二年十月生野和田山間延線の許可を得、三十四年八月二十九日生野新井間(五哩一五鎖)を竣功し、新井和田山間は未竣功のまま、三十六年五月三十一日山陽鐵道會社に鐵道一切を賣渡し、會社を解散せり。當時開業哩は三十五哩五十七鎖にして、三十五年度末までに支出したる建設費總額は貳百參拾參萬九千五百圓なり。

(十五) 川越鐵道

甲武鐵道國分寺停車場より分岐し川越町に至る線路軌間三呎五吋にして、明治二十三年假免狀を得、二十五年六月二十一日會社創立鐵道敷設の免許を得たり。資本金貳拾五萬圓(後増資して大正元年度末には五拾萬圓)、其の本社を埼玉縣下川越町に置く。二十七年十二月二十一日國分寺久米川間(五哩)の工を竣へ、翌二十八年三月二十一日久米川川越間(一三哩四〇鎖)の營業を開始し、豫定の線路を全通せり。爾來營業を繼續したりしが、

四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せらる。大正元年度末に於ける會社の開業區間は前記十八哩三十六鎖建設費總額四拾五萬七千六拾壹圓なり。

(十六) 青梅鐵道

甲武鐵道立川停車場より分岐し、東京府青梅町に至る軌間二呎六吋の線路にして、二十三年假免狀を得、二十五年六月二十一日會社創立鐵道敷設の免許を得たり。資本金拾萬圓(後増資して大正元年度末には七拾五萬圓)、其の本社を青梅町に置く。直ちに工事に著手し、二十七年十一月十九日には立川青梅間(一哩四〇鎖)の開業をなし、尋いで二十八年十二月二十八日青梅より日向和田まで一哩四十鎖の延線をなしたり。爾來營業を繼續し、軌間を三呎六吋に改築して四十四年二月十六日輕便鐵道の指定を受けたり。大正元年度末に於ける開業哩は十三哩にして、建設費總額五拾壹萬參千六百貳拾六圓なり。

(十七) 攝津鐵道

兵庫縣尼ヶ崎より生瀬に至る線路軌間二呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十五年十二月二十八日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金貳拾四萬圓、其の本社を兵庫縣伊丹町に置く。明治二十六年十二月十二日尼ヶ崎池田間(八哩三五鎖)の營業を開始し、未だ豫定線路の全通を見ざる三十年二月十五日阪鶴鐵道に買收せられ、會社を解散せり。

(十八) 佐野鐵道

栃木縣葛生町越名川岸間線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十六年四月十三

日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金拾四萬五千圓、其の本社を葛生町に置く。直ちに工事に著手し、二十七年三月二十日葛生越名間(九哩五四鎖)の營業を開始し、後、三十年六月十七日佐野聯絡所より佐野停車場間(一八鎖)の線路を敷設し、兩毛線との連絡を完成せり。後、四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せらる。翌四十五年七月九日東武鐵道に其の一切を賣渡し、會社を解散せり。

(十九) 房總鐵道

千葉縣蘇我大網間線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、二十六年九月七日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金貳拾參萬圓(後増資して解散當時は壹百四萬圓)、其の本社を蘇我町に置く。本鐵道は最初馬車の豫定なりしも、其の後電車に變更し、更に又蒸氣鐵道に變更したるものなり。二十九年一月二十日蘇我大網間(一哩四〇鎖)を開業して、豫定線を完成し、尙ほ延線して二十九年二月二十五日には千葉蘇我間(三哩四鎖)、三十年四月十七日には大網一ノ宮間(二哩三〇鎖)、三十二年十二月十三日には一ノ宮大原間(八哩六八鎖)、三十三年六月三十日には大網東金間(三哩五〇鎖)を夫々開業せり。斯くて明治四十年九月一日鐵道國有法に依り、政府に買收せられ、會社を解散せり。當時會社所屬の開業線は前記三十九哩三十二鎖にして、建設費總額貳百九萬百貳拾貳圓、賣渡價格は貳百拾五萬六千九百九拾八圓なりき。

(二十) 太田鐵道(後水戸鐵道)

茨城縣太田水戸間線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十年十二月二十二日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金拾七萬圓(後増資して解散當時は貳拾參萬圓)其の本社を太田町に置く。三十年十一月十六日水戸久慈川間(九哩七七鎖)の工を竣へ、三十二年四月一日久慈川太田間(二哩一四鎖)の營業を開始し、豫定線の全通を見たり。三十四年十月二十一日會社を解散し、水戸鐵道會社は其の事業一切を繼承して營業を繼續せり。四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せられ、以て今日に及べり。大正元年度に於ける開業線路は前記十二哩十一鎖にして、建設費總額參拾壹萬五千六百六拾六圓なり。

(二十一) 南豫鐵道

愛媛縣松山市より郡中に至る線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、二十七年一月二十四日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金九萬五千圓(後増資して解散當時は拾八萬圓)其の本社を郡中町に置く。二十九年七月四日前記豫定線六哩六十六鎖を竣功營業を開始し、三十三年四月三十日其の線路一切を擧げて伊豫鐵道に賣渡し、會社を解散せり。

(二十二) 道後鐵道

愛媛縣松山より道後を経て古町に至る線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、二十七年一月二十四日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金參萬八千圓(後増資して解散當

時は六萬圓)其の本社を道後町に置く。二十八年八月二十二日前記豫定線三哩六鎖の營業を開始し、三十三年四月三十日鐵道一切を擧げて伊豫鐵道に賣渡し、會社を解散せり。

(二十三) 浪速鐵道

大阪片町より四條畷に至る線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十七年二月十五日會社創立及び鐵道敷設の許可を得たり。資本金拾五萬圓(後増資して解散當時は參拾七萬五千圓)其の本社を大阪に置く。二十八年八月二十二日前記豫定線八哩五鎖を竣功し、三十年二月九日鐵道一切を關西鐵道に賣渡し、會社を解散せり。

(二十四) 京都鐵道

京都より味方舞鶴を経て宮津に至る線及び舞鶴より餘部並に味方より和田山に至る線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十八年十一月五日會社創立及び鐵道敷設の許可を得たり。資本金五百拾萬圓其の本社を京都に置く。時恰も日清戰役の際なりしを以て、直ちに工事に著手するに至らず、二十九年三月京都方面より起工し、三十年二月十五日二條嵯峨間(三哩六五鎖)、同年四月二十七日二條大宮間(二哩四鎖)、同年十一月十六日大宮京都間(三八鎖)を夫々開業し、更に三十二年八月十五日嵯峨園部間(一五哩六九鎖)を竣功せり。而して未成線なる園部以西は地勢峻嶮にして多額の工費を要するを以て容易に起工せず。遂に三十五年四月其の未成區間を政府に引渡し、權利を放棄せり。

爾來開業區間の營業を繼續したりしが、四十年八月一日鐵道國有法に依り、政府に買收

せられ、會社を解散せり。當時會社所屬の開業哩は二十二哩十六鎖にして、建設費總額參百四拾五萬貳千四百參拾壹圓、賣渡價格は參百參拾四萬壹千四拾圓なりき。

(二十五) 中越鐵道

富山縣高岡より城端に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治二十八年十一月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金參拾五萬圓(後増資して大正元年度末にては百貳拾五萬圓)其の本社を高岡に置く。三十年五月四日黒田福野間(一〇哩五五鎖)の開業を擬とし、同年八月十八日福野・福光間(三哩二五鎖)、同年十月三十一日には福光城端間(三哩一〇鎖)、翌三十一年一月二日には黒田高岡間(一哩三〇鎖)を竣功して豫定線を全通し、更に同年五月高岡より伏木港まで延線の許可を得、三十三年十二月二十九日該區間(四哩四五鎖)の營業を開始し、尋いで大正元年九月十日伏木氷見間輕便線(五哩六四鎖)を開業し、以て今日に及べり。開業區間は前記二十八哩七十二鎖にして、建設費總額は九拾五萬參千六百六拾四圓なり。

(二十六) 成田鐵道

總武鐵道佐倉驛より起り成田を経て佐原に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治二十八年十一月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金七拾五萬圓(後増資して大正元年度末にては貳百四拾貳萬五千圓)其の本社を佐倉町に置けり。三十年一月十九日先づ佐倉成田間(八哩)を開業し、同年十二月二十九日には成田滑河間(七哩五七鎖)、三十

一年二月三日には滑河佐原間(九哩)の工を竣へ、豫定線を全通し、後更に成田より日本鐵道我孫子停車場に至る連絡敷設の計畫をなし、三十四年二月二日成田安食間(六哩)を、同年四月一日には安食我孫子間(一四哩三一鎖)を夫々開業して連絡を完成し、以て今日に及べり。大正元年度末に於ける開業哩は四十五哩六鎖にして、建設費總額貳百四拾六萬五千八百四十一圓なり。

(二十七) 北越鐵道

官線の終端直江津停車場を起點とし、日本海岸に沿ひ、新津を経て新潟及び新發田に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治二十八年十二月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金參百七拾萬圓にして、其の本社を新潟に置く。

新津新發田間を除くの外、全線同時に工事に著手し、三十年五月十三日には先づ春日新田鉢崎間(一四哩九鎖)、同年八月一日には鉢崎柏崎間(七哩七五鎖)、同年十一月二十日には柏崎北條間(五哩二三鎖)及び沼垂一の木戸間(二四哩七〇鎖)、翌三十一年六月十六日には長岡一の木戸間(一四哩三〇鎖)、同年十二月二十七日には北條長岡間(一七哩四四鎖)、三十二年九月五日には直江津春日新田間(四一鎖)を順次竣功營業を開始し、三十七年五月三日沼垂新潟間(一哩一四鎖)を完成して初めて直江津新潟間全通せり。新津新發田間は開業に至らざる内、四十年八月一日鐵道國有法に依りて政府に買收せられ、會社を解散せり。當時會社所屬の開業線は前記八十五哩六十五鎖にして、未開業線十五哩六十九鎖、開

業線に對する建設費總額七百貳拾五萬七千四百參拾圓、賣渡價額は七百七拾七萬六千八百八拾七圓なりき。

(二十八) 上野鐵道

群馬縣高崎より下仁田町に至る線路(軌間二呎六吋)敷設の計畫を以て、二十八年十二月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。軌間二呎六吋の小鐵道にして、資本金參拾壹萬五千圓(後増資して大正元年度末には五拾貳萬五千貳百圓)、其の本社を高崎市に置く。三十年五月十日には高崎福島間(一〇哩三二鎖)、同年七月七日には福島南蛇井間(七哩一七鎖)、同年九月十日には南蛇井下仁田間(三哩三一鎖)を順次竣功して營業を開始せり。四十四年二月六日輕便鐵道に指定せられ、以て今日に及べり。大正元年度末に於ける開業線路は二十一哩にして、建設費總額は六拾萬參千五百貳拾五圓なりき。

(二十九) 豊川鐵道

官線豊橋停車場より豊川を経て長篠に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、二十九年一月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金四拾萬圓(後増資して大正元年度末には百拾萬圓)、其の本社を豊橋に置く。明治三十年七月十五日には豊橋豊川間(五哩三〇鎖)、同月二十二日には豊川一の宮間(二哩三鎖)を開業し、翌三十一年四月二十五日には一の宮新城間(六哩三鎖)、三十三年九月二十三日には新城長篠間(三哩七四鎖)を開業し、同年十一月七日には船町線(三一鎖)を竣工して豫定線を完成せり。四十四年二月十六日輕

便鐵道に指定せられ、以て今日に及べり。大正元年度末に於ける開業線路は十七哩六一鎖にして、建設費總額百拾參萬五百九拾圓なり。

(三十) 河陽鐵道(後に河南鐵道)

大阪府下柏原より三日市村に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、二十九年二月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金參拾萬圓(大正元年度末には參拾五萬圓)に増資、其の本社を大阪市に置く。明治三十一年三月二十四日柏原古市間(二哩五五鎖)を、同年四月十四日古市富田林間(三哩三一鎖)を順次開業したるが、三十二年五月十日會社を解散して河南鐵道之を繼承し、三十五年三月二十五日富田林瀧谷不動間(一哩六八鎖)、同年十二月十二日瀧谷不動長野間(二哩二八鎖)を竣工したり。四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せられ、以て今日に及べり。大正元年度末に於ける開業線路は十哩二十二鎖にして、建設費總額は四拾壹萬五千七百七圓なり。

(三十一) 西成鐵道

官線東海道大阪停車場より大阪臨港線(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、二十九年二月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金百拾萬圓(後増資して解散當時は百六拾五萬圓)、其の本社を大阪市外福島村に置く。三十一年四月五日大阪安治川口間(三哩五二鎖)を開業し、更に三十七年六月櫻島まで延線の許可を得、三十八年四月一日該區間七十七鎖を竣功せり。三十九年十二月一日鐵道國有法により政府に買收せられ、會社を解散せり。

當時會社所屬開業線路は前記區間四哩四十四鎖にして、建設費總額百七拾五萬參千百貳拾九圓、賣渡價額は壹百七拾萬四千五百九圓なりき。

(三十二) 唐津鐵道

佐賀縣唐津町牛津間線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十九年三月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金百貳拾萬圓、其の本社を唐津町に置く。元來本線の經由地は都邑に乏しく、石炭輸送を以て其の主要目的とせり。

三十一年十二月一日妙見(後に西唐津)山本間(六哩二四鎖)の工を竣へ、營業を開始したる頃は戰後恐慌時代にして、石炭の需要大いに減じ、價格低落して出炭額を減じ、收入豫期に違へり。其の後漸次工を進め、三十二年六月十三日には山本嚴木間(七哩四四鎖)、同年十二月二十五日には嚴木筋原間(三哩四〇鎖)を順次竣功して營業を開始し、三十三年四月二十七日鬼塚岸山間(一哩七一鎖)及び相知炭坑支線四二鎖敷設の許可を得たるも、開業を爲すに至らず。運輸營業に於ては收支相償はず、一回の利益配當をもなさざる苦境に陥り、遂に三十五年二月二十二日九州鐵道に其の一切を賣却して會社を解散せり。當時會社所屬の開業線路は前記二十九哩六十三鎖にして三十三年度までに支出したる建設費總額は貳百七拾萬參百八拾八圓なり。

(三十三) 南海鐵道

大阪湊町和歌山市間線路軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十九年三月會社創立

鐵道敷設の許可を得たり。資本金貳百拾八萬圓後増資して大正元年度末には壹千萬圓、其の本社を大阪難波新地に置く。大阪堺間は既設阪堺鐵道線を改築することに決し、三十一年十月一日九拾八萬五千八百四拾圓を以て該鐵道を買收して一方其の營業を繼續し、他方に於ては堺和歌山間の工事に著手し、三十年十月一日には堺佐野間(一五哩九鎖)、同年十一月九日佐野尾崎間(五哩五一鎖)を、三十一年十月二十二日尾崎和歌山北口間(一一哩七九鎖)を竣功し、更に三十三年十月二十六日天下茶屋天王寺間(一哩三七鎖)を敷設して關西鐵道との連絡を了し、三十六年三月二十一日には和歌山北口より和歌山市に至り、更に紀和鐵道に連絡する一哩七十鎖の線路を敷設開業せり。

明治四十年八月より動力を電氣に變更して以て今日に及べり。大正元年度末に於ける開業線路は四十二哩十五鎖にして、建設費總額は八百七拾參萬五千八百參拾九圓なり。

(三十四) 阪鶴鐵道

大阪方面より兵庫縣池田及び京都府下福知山への連絡線軌間三呎六吋敷設の計畫を以て、明治二十年四月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金四百萬圓、其の本社を大阪府下會根崎村に置く。三十年二月十五日攝津鐵道を買收して其の開業線路たる尼ヶ崎池田間(八哩三五鎖)の營業を繼續し、傍ら其の改築を施工し、同時に新線工事に著手し、三十年十二月二十七日には池田寶塚間(四哩五〇鎖)、三十一年六月八日には神崎塚口間(一哩三八鎖)及び寶塚有馬口間(一哩一一鎖)、三十二年一月二十五日には有馬口三田間(九哩

六八鎖)同年三月二十五日には三田篠山間(一五哩三一鎖)、五月二十五日には篠山柏原間(二三哩三四鎖)、七月十五日には柏原福知山南口間(一五哩六八鎖)を竣功し、更に三十七年十一月三日官線福知山驛との連絡線五十一鎖を竣功せり。

四十年八月一日鐵道國有法に依り、政府に買収せられ、會社を解散せり。當時の開業線路は前記七十哩十一鎖にして、建設費總額は七百貳拾六萬六千貳百七拾圓、賣渡價額は七百五拾九萬貳千六百拾六圓(内兼業五拾八萬參千百參圓)なり。

(三十五) 中國鐵道

岡山より鳥取縣米子に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、二十九年四月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金五百萬圓(後減資して大正元年度末には四百參拾萬圓)、其の本社を岡山市に置く。三十一年十二月二十一日には岡山市津山間(三四哩七六鎖)を開業し、又三十三年十二月岡山より湛井に至る新線敷設の許可を得、三十七年十一月十五日該線延長十三哩四十鎖間を竣功して營業を開始し、一方津山線と結び、山陽線岡山驛との連絡を完成したり。四十三年九月二十九日稻荷稻荷山間に輕便鐵道の免許を得、四十四年五月一日該區間一哩四十鎖(軌間二呎六吋)の線路を開業せり。四十五年四月二十七日輕便鐵道に指定せられたり。大正元年度末に於ける開業線路は前記五十哩二十鎖にして、建設費總額四百貳拾壹萬四千壹百七拾六圓(一哩當り八萬參千八百六拾四圓)なり。

(三十六) 七尾鐵道

石川縣津幡より七尾港に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治二十九年四月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金七拾萬圓(後増資して解散當時は壹百拾萬圓)、其の本社を七尾町に置く。直ちに工事に著手し、三十一年四月二十四日津幡口七尾間(三一哩六〇鎖)及び七尾矢田新間(六二鎖)を開業し、三十三年八月二日津幡津幡口間(一哩六二鎖)開通して官線に連絡し、四十年九月一日鐵道國有法に依り、政府に買収せられ、會社を解散せり。當時開業線路は前記三十四哩二十七鎖にして、建設費總額百五拾參萬參千參百八拾四圓、賣渡價格は壹百四拾九萬壹千參百五拾五圓なり。

(三十七) 紀和鐵道

奈良縣五條より和歌山に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、二十九年四月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金百四拾萬圓(後増資して解散當時は百八拾五萬圓)にして、其の本社を五條町に置く。

五條和歌山兩方面より工事に著手し、三十一年四月十一日には五條橋本間(六哩一鎖)、同年五月四日には船戸假驛和歌山間(六哩六九鎖)、翌三十二年一月一日には船戸驛の完成と共に假驛より本驛まで四十六鎖の線路を敷設し、三十三年八月二十四日には船戸粉河間(五哩一九鎖)、同年十一月二十五日には橋本粉河間(一三哩四四鎖)の營業を開始し、三十六年三月二十一日には和歌山驛より南海鐵道との連絡線二十九鎖を竣功せり。斯く

て三十七年八月二十七日鐵道一切を百九萬參千五百四拾圓にて關西鐵道に賣渡し、會社を解散せり。當時營業線路は三十一哩四十九鎖にして、三十二年度までに支出したる建設費總額は貳百貳拾七萬九千壹百九拾參圓なり。

(三十八) 伊萬里鐵道

佐賀縣伊萬里有田間線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治二十九年五月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金貳拾七萬圓(後増資して解散當時は四拾萬圓)、其の本社を伊萬里に置く。三十一年八月七日伊萬里有田間(八哩一一鎖)を開通し、同年十二月二十一日九州鐵道會社に賣渡し、會社を解散せり。

(三十九) 豆相鐵道(後に伊豆鐵道、後更に駿豆電氣鐵道)

官線三島驛より伊豆大仁に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治二十九年五月二十三日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金四拾萬圓(後増資して百萬圓)、其の本社を東京小網町に置く。

先づ三島町より兩方面に起工し、三十一年五月二十日には三島町南條間(五哩六五鎖)、同年六月十五日には官線三島驛より三島町まで(一哩四五鎖)、三十二年七月十七日には南條大仁間(三哩二一鎖)を竣功して豫定線を全通せり。四十年七月十八日解散して伊豆鐵道となり、四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せられ、四十五年四月一日更に解散して駿豆電氣鐵道となれり。大正元年度末に於ける開業哩は十哩五十一鎖にして、建設費總

額六拾壹萬六千壹百六拾八圓なり。

(四十) 橫濱鐵道

官設東海道線神奈川驛と八王子との連絡線(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治三十八年五月二十三日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金貳百參拾萬圓(後増資して大正元年度末には貳百五拾萬圓)、其の本社を神奈川に置く。直ちに工事に著手し、四十四年九月二十三日には東神奈川八王子間(二六哩三五鎖)の營業を開始したり。又四十四年十一月十日には東神奈川海神奈川間(六五鎖)の線路を敷設して海陸連絡に便せり。大正元年度に於ける開業線路は前記區間二十七哩二十鎖にして、建設費總額は參百七拾參萬四千九百六拾貳圓なり。

(四十一) 近江鐵道

滋賀縣彦根より深川後に終點を貴生川に變更)に至る線路(軌間三呎六吋)にして、明治二十九年六月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金百萬圓(後増資して百拾萬圓)、其の本社を彦根町に置く。彦根方面より工事に著手し、三十一年六月十一日には彦根愛知川間(七哩四二鎖)、同年七月二十四日には愛知川八日市間(四哩三〇鎖)、三十三年十月一日には八日市日野間(七哩六〇鎖)、同年十二月二十八日には日野貴生川間(六哩一一鎖)を竣功して豫定線の敷設を終へたり。四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せられ、以て今日に及べり。大正元年度末に於ける開業線路は二十六哩一鎖にして、建設費總額は壹百

六拾九萬五千貳拾九圓なり。

(四十二)尾西鐵道

東海道線一ノ宮より關西線彌富に至る線路(軌間三呎六吋)にして、明治二十九年十月會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金六拾五萬圓(後増資して大正元年度末には七拾參萬圓)其の本社を愛知縣津島町に置く。彌富方面より起工し、三十一年四月三日には彌富津島間(五哩一三鎖)、三十二年二月十七日には津島森上間(四哩七三鎖)、同年七月十八日には森上萩原間(二哩三七鎖)、三十三年一月二十四日には萩原一ノ宮間(三哩三鎖)を開業して豫定線を全通せり。四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せられ、以て今日に及び。大正元年度末に於ける開業線路は十五哩四十六鎖にして、建設費總額は七拾壹萬七千參拾九圓なり。

(四十三)岩越鐵道

日本鐵道線郡山停車場より若松を経て新潟縣下酒屋に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治三十年五月二十六日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金六百萬圓、其の本社を東京市に置く。郡山方面より工事に著手し、三十一年七月二十六日郡山中山宿間(一二哩三五鎖)、翌三十二年三月十日中山宿山瀉間(四哩四八鎖)、同年七月十五日山瀉若松間(二二哩一三鎖)を完成し、更に三十七年一月二十日若松喜多方間(一〇哩二五鎖)を竣功せり。後、三十九年十一月一日鐵道國有法により政府に買收せられ、會社は解散せ

り。當時の開業線路は四十九哩三十六鎖、未開業線路は六十三哩二十四鎖にして、開業線路に對する建設費總額貳百六拾萬九千壹百參拾貳圓、賣渡價額は貳百五拾貳萬壹千四百九拾八圓なり。

(四十四)德島鐵道

德島より川田に至る線路(軌間三呎六吋)にして、明治三十年六月四日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金八拾萬圓、其の本社を德島に置く。直ちに德島方面より起工し、三十二年二月十六日德島鳴島間(一一哩六〇鎖)、同八月十九日には鳴島川島間(二哩三一鎖)、同十二月二十三日には川島山崎間(三哩七二鎖)、翌三十三年八月七日には山崎船戶間(三哩三七鎖)を竣功し、夫々營業を開始せり。四十年九月一日鐵道國有法に依り、政府に買收せられ、會社を解散せり。當時の開業線路は前記二十一哩四十鎖にして、建設費總額壹百參拾參萬壹千七百四拾八圓、賣渡價額は壹百參拾四萬壹千四百參拾壹圓なり。

(四十五)東武鐵道

北千住・足利間線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治三十年九月三日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金貳百六拾五萬圓(後増資して大正元年度末には壹千三拾萬圓)其の本社を東京市に置く。先づ東京方面より工事に著手し、三十二年八月二十七日には北千住・久喜間(二四哩六二鎖)を開業して日本鐵道線との連絡を計り、更に三十五年四月一日北千住・吾妻橋間(三哩六四鎖)を竣功し、三十五年九月六日には久喜加須間(六哩五一鎖)、

三十六年四月二十三日には加須川俣間(六哩九鎖)、四十年八月二十七日には川俣足利町間(一二哩一三鎖)を開業して豫定線を全通し、後、曳船吾妻橋間を廢し、四十一年三月一日更に曳船淺草間(五二鎖)を敷設して東京市内との連絡に便せり。四十一年一月足利より伊勢崎まで十七哩十二鎖の延長の許可を得、直ちに工事に著手し、足利・太田間、太田・新伊勢崎間、新伊勢崎・伊勢崎間を順次竣功して豫定線を全通したるは四十三年三月二十七日なり。又三十七年四月五日には曳船より龜戸までの連絡線を完成せり。四十五年七月九日佐野鐵道を買収して其の所屬線葛生・越名間の營業を繼承し、大正二年三月十九日には太田より分岐し、足尾線相老との連絡線十哩四十鎖を開業せり。大正元年度末に於ける開業線路は九十二哩六十七鎖にして、建設費總額は七百四拾六萬八千八百貳拾八圓なり。

(四十六) 上武鐵道

高崎線熊ヶ谷停車場より大宮郷に至る線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、明治三十一年十一月十二日會社創立鐵道敷設の許可を受けたり。資本金九拾萬圓(後増資して大正元年度末には百萬圓)、其の本社を東京市に置く。先づ熊谷方面より起工し、三十四年十月七日には熊谷寄居間(一一哩五三鎖)、三十六年四月二日には寄居波久禮間(二哩四三鎖)を開業し、三十八年十二月波久禮秩父間延線の許可を得、四十四年九月十四日波久禮上秩父間(六哩六九鎖)を竣功せり。後、四十四年二月十六日輕便鐵道に指定せられたり。大正元年度に於ける開業哩は二十一哩四鎖、建設費總額壹百壹萬八千五百五拾九圓なり。

(四十七) 龍崎鐵道

常磐線佐貫驛より龍崎に至る線路(軌間二呎六吋)にして、明治三十二年四月五日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。軌間二呎六吋の小鐵道にして、資本金四萬圓(後増資して大正元年度末には九萬壹千圓)、其の本社を龍ヶ崎町に置く。三十三年八月十四日佐貫龍崎間(二哩六四鎖)を竣功し、四十四年二月輕便鐵道に指定せられたり。大正元年度末に於ける開業線路は前記二哩六十四鎖にして、建設費總額は七萬七千八百六拾參圓なり。

(四十八) 博多灣鐵道

福岡縣下西戸崎宇美間、奈多中泉間、土井篠栗間及び宮田植木間線路(軌間三呎六吋)敷設の計畫を以て、三十三年六月十三日會社創立鐵道敷設の許可を得たり。資本金四百七拾萬圓(後減額して大正元年度末には貳百七萬五千圓)、其の本社を福岡縣粕屋郡志賀島村に置く。後、最初の計畫を變更して西戸崎宇美間以外の線路敷設を廢止したり。三十七年一月一日西戸崎須惠間(一三哩一六鎖)を、三十八年六月一日須惠新原間(一哩三二鎖)を、同十二月二十九日新原宇美間(六二鎖)を順次開業し、豫定線を全通し、更に四十二年八月一日酒殿より志免に至る一哩四鎖の支線を竣功せり。大正元年度末に於ける開業哩は十六哩三十四鎖にして、建設費總額壹百四拾三萬八千五百七拾貳圓なり。

(四十九) 北海道鐵道

函館より小樽に至る線路(軌間三呎六吋)にして、明治二十一年の頃、北海道廳に於て、敷設

の計畫を立て、調査を試みたることありしも、財政上の關係にて實現するに至らざりき。明治三十三年五月十六日に至り、本區間線路敷設の計畫を以て、北海道鐵道會社の成立を見たり。資本金八百萬圓其の本社を東京市に置く。三十五年十二月十日には函館本郷間(一〇哩四一鎖)及び然別蘭島間八哩四六鎖、三十六年六月二十八日には本郷森間(一九哩四一鎖)、山道然別間四哩一〇鎖及び蘭島小樽中央間九哩一二鎖、同年十一月三日には森熱郭間(五六哩四三鎖)、三十七年七月一日には龜田函館間(六〇鎖)、同年同月十八日には山道小澤間八哩六七鎖、同年十月十五日には熱郭小澤間(四〇哩八鎖)、翌三十八年八月一日には高島小樽中央間(一哩一鎖)を順次開業して豫定線を完成し、炭礦會社線と連絡して北海道主要幹線を形成するに至れり。斯くて四十年七月一日鐵道國有法に依り、政府に買収せられ、會社を解散せり。當時會社所屬の開業線路は百五十八哩七十七鎖にして、建設費總額壹千八拾七萬壹千四百四拾貳圓、賣渡價額は壹千壹百四拾五萬貳千九拾七圓なりき。

第三章 私設鐵道主要線開通年月

線名	區間	哩程	全通又ハ開通年月
日本鐵道	上野、熊谷間 東京、青森間其他支線	三八・〇 <small>哩分</small> 五五〇・〇	明治一六年七月
山陽鐵道	兵庫、明石間 兵庫、下關間	一〇・八 三二九・三	明治二一年一月 明治三四年五月
九州鐵道	博多、久留米間 長崎	二二・六	明治三三年三月
關西線	草津、三雲間 草津、名古屋間	九・九 七二・四	明治三一年一月 明治八年一月
北海道炭礦鐵道	岩見澤、歌志内間 室蘭、岩見澤間 雄波、大和川間	三〇・九 八三・六 四・九	明治四年七月 明治二五年八月 明治一八年一月
伊豫鐵道	外側、平井、河原間	四・四	明治二六年五月
兩毛鐵道	小山、足利間	二二・八	明治二一年五月
水戸鐵道	小山、水戸間	四一・六	明治二二年一月
大坂鐵道	湊町、柏原間	一〇・一	明治二二年五月
讚岐鐵道	丸龜、琴平間	一〇・二	明治二二年五月
甲武鐵道	新宿、立川間	一六・九	明治二二年四月

上野鐵道	北越鐵道	成田鐵道	中越鐵道	京都市鐵道	浪速鐵道	道後鐵道	南後鐵道	太田鐵道	房總鐵道	佐野鐵道	攝津鐵道	青森鐵道	川越鐵道	播磨鐵道	南和鐵道	參宮鐵道	豐州鐵道	奈良鐵道	總武鐵道	筑豐鐵道
高崎、福島間	春日新田、鉢崎間	佐倉、成田間	黑田、福野間	二條、嵯峨間	片町、四條驛間	松山、古町間	松山、郡中間	水戸、太田間	蘇我、大綱間	葛生、越名間	尼ヶ崎、池田間	立川、青梅間	國分寺、久米川間	姫路、寺前間	高田、葛間	宮川、津間	行橋、伊田間	京都、伏見間	市川、佐倉間	若松、直方間
一〇・四	一四・一	八・〇	一〇・七	三・八	八・一	三・一	六・八	一一・一	一一・五	九・七	八・四	一一・五	五・〇	一九・〇	八・三	二二・七	一六・五	三・三	二五・〇	一五・五 ^{四分}
明治三〇年五月	明治三〇年五月	明治三〇年一月	明治三〇年五月	明治三〇年二月	明治三〇年二月	明治二八年八月	明治二九年七月	明治三〇年九月	明治二九年一月	明治二七年三月	明治二六年十一月	明治二七年十一月	明治二七年七月	明治二九年五月	明治二六年十一月	明治二八年八月	明治二八年九月	明治二七年七月	明治二四年八月	

北海道鐵道	博多鐵道	龍崎鐵道	上武鐵道	東武鐵道	德島鐵道	岩越鐵道	尾西鐵道	近江鐵道	橫濱鐵道	豆相鐵道	伊萬里鐵道	紀和鐵道	七尾鐵道	中國鐵道	阪鶴鐵道	南海鐵道	唐津鐵道	西成鐵道	河陽鐵道	豐川鐵道
函館、本郷間	西戶崎、須惠間	佐貫、龍崎間	熊谷、寄居間	北千住、久喜間	德島、鴨島間	郡山、中山間	彌富、津島間	彦根、愛知川間	東神奈川、八王子間	三島、南條間	伊萬里、有田間	五條、橋本間	津幡口、七尾間	岡山、津山間	池田、寶塚間	堺、佐野間	妙見、山本間	大阪、安治川間	柏原、古市間	豐橋、豐川間
一〇・五	一三・二	二・八	一一・七	二四・八	一一・八	一二・四	五・二	七・五	二六・五	五・八	八・一	六・〇	三一・八	三五・〇	四・六	一五・一	六・三	三・七	二・七	五・四
明治三五年一月	明治三七年八月	明治三三年八月	明治三四年一月	明治三二年二月	明治三一年七月	明治三一年四月	明治三一年六月	明治三一年九月	明治三一年五月	明治三一年七月	明治三一年四月	明治三一年四月	明治三一年一月	明治三〇年十一月	明治三〇年一月	明治三一年一月	明治三一年一月	明治三一年四月	明治三一年三月	明治三〇年七月

小坂(輕便)鐵道	小坂、大館間	一四・一 <small>厘分</small>	明治四二年五月
足尾鐵道	桐生、大間々野間	四・五	明治四四年四月
千葉縣輕便鐵道	柏、野田町間	九・一	明治四四年五月
釜石鐵山(輕便)鐵道	鈴子、大橋間	九・九	明治四四年一月
駿豆電氣(輕便)鐵道	三島、大仁間	一〇・六	明治三二年七月
魚沼(輕便)鐵道	新來迎寺、小千谷間	八・一	明治四四年九月
西尾(輕便)鐵道	西尾、岡崎新間	八・三	明治四四年一月
愛知電氣(輕便)鐵道	傳馬、大野町間	一四・五	明治四五年二月
高野登山(輕便)鐵道	沙見橋、長野間	一七・四	明治三三年九月
初瀬(輕便)鐵道	櫻井、初瀬間	三・四	明治四五年二月
東讚電氣(輕便)鐵道	今橋、志庭間	七・六	明治四四年一月
島原(輕便)鐵道	諫早、愛野村間	七・七	明治四四年六月

第四章 私設鐵道軌道沿革

第一節 軌條附屬品

私設鐵道の軌道各部は會社毎に異り、其の種類最も多きを以て、其の内主要なるものに就きて記述すべし。

軌條及び附屬品 日本鐵道會社に於ては、其の初期、官より人を派して施工せるを以て、總べて官線と同一設計に成れり。隨つて軌條の如きも、當時鐵道局に於て使用せる所謂第一種と稱するものと同様にして、日鐵に於ては第一號軌條といふ鋼製平底形一碼重量六十一封度半とし、底部に犬釘打込の爲、 $\frac{13}{16} \times \frac{3}{8}$ の切缺を兩端に二ヶ所宛設く。繼目板は短冊形にして、直徑八分ノ七吋ホールト四本を以て緊着す。犬釘は四分ノ三吋角、長さ六吋とす。

而して明治十五年川口熊谷間に始めて著手したる以來、各區間に使用せるものにして、本鐵道の大部分は此の軌條を敷設せるものなり。

之に續いて明治三十四年其の形式を變更し、局型第二種と稱するものと全く同一なるものを採用するに至れり。第二號軌條之なり。

然るに運輸數量の増加に従ひ、特に勾配線に於て軌條磨損甚だしき爲、七十封度軌條を

使用することに決し、三十五年黒磯白河間勾配區間に於て在來軌條と更換敷設したるも、其の他の區間に敷設するに至らざりき。

該軌條用のポールトは直徑十六分ノ十三吋にして、ワッシャーを使用す。

尙ほ茲に附配すべきは、官設鐵道創設に際し、鐵道建設は一切英人の手に成り諸材料亦英國より輸入し、引續き十數年の間軌條類の如きも同國より購入したりしを以て、其の購入手續等も一定したるものなく、即ち注文は一切マルカムプランカーの組合に委し、其の検査は會て本邦に在りて建設に従事したるセルピントンに依託し、恰も鐵道の一支局を外國に置きしが如き觀ありき。然るに外交上獨り英國より購入するのみならず、獨逸國よりも材料の買入をなすべしとの論起り、内議決したれども、新に獨逸國より購入せんとせば何等前記の如き便宜なく、検査方法等も備はらず、尙ほ前記組合とは種々内約ありて、同組合を差措くは不都合生じ、且亦其の當時一箇年間に使用する數量も軌條の如きは數十哩に過ぎざる状態にして、二國以上より購入する程度に達せず、随つて引續き英國より輸入したりしが、恰も日本鐵道に於て宇都宮白河間建設に當り、軌條五十哩を獨逸國より購入することとなり、明治十八年六月在東京イリス商會と契約をなせり。而して佐々木工部卿及び井上鐵道局長の手を経て、時の駐獨特命全權公使青木周藏、同國政府に交渉の結果、西部鐵道局長チーレンに命じ、其の検査を機械技師コルデンに委託することとなり、茲に外國品輸入に一新紀元を劃せり。

山陽鐵道に於て創立當時、神戸廣島間に使用せる軌條は鋼製英國型にして、其の形狀局型第一種と同様、兩端に犬釘打込のため二ヶ所宛の切缺を有し、繼目板は平板厚さ八分ノ七吋幅二吋四分ノ三、長さ一呎四吋二分ノ一にして、直徑八分ノ七吋ポールト四本を以て緊付くるものとす。而して犬釘は四分ノ三吋角全長六吋なり。

之に續いて、廣島三田尻間建設に際して、米國型六十封度軌條を採用せり。其の兩端には釘孔の切缺を有せず。

繼目板は隅角形にして、直徑四分ノ三吋ポールト四本を使用す。又釘の頭部は犬頭型に非ずして偏平なり。其の太さは十六分ノ九吋角長五吋二分ノ一なり。

次に明治三十六年には本線路及び待避側線には大型軌條米國型七十封度を使用するに至れるも、廣く實行するに至らずして國有となれり。

而して以上各種軌條は何れも標準長さは三十呎なり。以上の外、元讚岐鐵道の敷設に係る讚岐線多度津高松間に於ては四十封度及び四十五封度の軌條を使用し、琴平線には五十封度のものを使用せり。又播但線に於ては五十封度軌條新舊型二種ありを以て敷設したり。

九州鐵道にては明治二十一年六月始めて門司八代間、宇土三角間、鳥栖長崎間、有田佐世保間、小倉行橋間線路の敷設を免許せられ、其の後之等の線の延長或は支線の敷設をなし、又筑豊鐵道伊萬里鐵道、豊州鐵道、唐津興業鐵道等を合併したるを以て、軌條の如きも其の

種類甚だ多く、國有當時に於ては九種類を數ふるに至れり。即ち其の種類を掲ぐれば、

一	號	一碼重量四十九封度	獨逸型 (獨逸ニオンドリトメント社製)
二	號	一碼重量五十封度	英舊型 (英バローヘマタイト社製)
三	號	一碼重量五十封度	英新型 (英ボルコーバンガム社製)
四	號	一碼重量六十一封度半	英 (二號に同じ)
五	號	一碼重量六十封度	米 (米カーネギー社製)
六	號	一碼重量六十封度	米 (米マリランド社製)
七	號	一碼重量六十封度	米 (米カーネギー社製)
八	號	一碼重量六十六封度	米 (米カーネギー社製)
九	號	一碼重量六十封度	米 (獨クルップ社製)

最初門司八代間宇土三角間、鳥栖長崎間、有田佐世保間、小倉行橋間の敷設をなすに際し、凡て官設鐵道の規定に準據し、軌條の如きも、六十一封度半を使用する見込なりしが、實施に先だち、私設鐵道を建築するには、可成其の費額を節減し、以て經濟上の利益を謀るは創立の際最も注意すべき要點にして、狹軌の鐵道には重量五十封度の軌條にして、機關車の重量、枕木の配置、善く其の割合の當を得れば、決して危險の虞なきのみならず、充分の強力を有するものなりとし、明治二十一年七月認可を得て設計を變更し、一碼重量四十九封度

の鋼平底軌條を以て敷設するに至れり。これ九鐵一號軌條と稱するものにして、長さ九米突なり。

繼目板は軌條の内外側に、より形を異にし、外側に使用するものは其の上縁を屈曲延長して軌條頭部側面迄達せしめ、以て其の軌條繼目に於ける強度の不足を補ふ。之を緊付くるには四本のボルト(ロックナットワッシャー)附を以てし、又繼目の個所は枕木と軌條底の間にボットムプレートを使用す。而して犬釘は三十二分ノ十九吋にして、單頭双頭の二種あり。場所に應じて使用するものとす。

明治二十二年七月筑豊興業鐵道(後に筑豊鐵道)創立され、若松より直方を経て飯塚に至る間及び直方金田間の線路を敷設せるが、工事の速成を期する爲、軌條の如きは諸鐵道會社の殘品を購入し、三種類を採用したり。

先づ前記區間に於て使用せるは一碼重量五十封度にして、繼目板は短冊形なり。次いで同社に於て小竹幸袋間、飯塚白井間等建設に當りては同じく一碼の重量五十封度なれども、少しく形式を異にす。而して其の以後白井下山田間建設に當りても、此の軌條を使用し、後明治三十年八月九州鐵道と合併後、其の延長線金田伊田間、下山田上山田間等の敷設に當りては是等兩種のものを使用せり。其の外筑豊鐵道に於て使用せるものは九鐵第四號軌條と稱するものにして、附屬品に少差あるの外、局型第一種と同形なり。

亦元豊州鐵道に於ては、明治二十三年十一月免許を得て始めて行橋四日市間行橋伊田

間線路を敷設せるが、軌條は何れも四十九封度にして、九州鐵道第一號軌條と同様なり。伊田後藤寺間も同種軌條を使用したるが、其の後漸次種類を増し、九鐵七號八號軌條等を用ふるに至れり。七號軌條行橋宇佐間に使用と稱するは米國型にして、一碼の重量六十封度とす。

八號軌條(香春夏吉間に使用)と稱するは一碼重量五十六封度なり。其の外伊萬里鐵道に於て明治二十九年免許を得て有田伊萬里間を、又唐津興業鐵道に於て明治二十九年牛津唐津間を、及び其の後貨物支線を敷設せるも、何れも九鐵一號型四十九封度軌條を使用せり。

上記各鐵道合併後に於ては延長線支線等に於て上記各種軌條を使用せるが、爾來營業の増進するに従ひ、輕量の軌條に甘んずる能はざるに至れり。漸次六十封度軌條と更換することとなし、國有前に於て若松小竹間、門司鳥栖間等既に更換をなせり。其の軌條は五號六號及び九號の三種を使用し、何れも断面同一にして只ポールの位置異なるのみなり。其の内九號軌條は最後に決定せるものにして、明治三十五年八月始めて採用せるものなり。何れも局型第三種と同形にして、附屬品を異にするのみ。尙ほ參考として國有當時に於ける現在軌條別を擧ぐれば次の如し。

八代線			
門司、赤間間	六號 米型 六十封度	小倉、後藤寺間	一號 獨型 四十九封度
赤間、鳥栖間	九號 米型 六十封度	池尾、庄間	一號 獨型 四十九封度
鳥栖、八代間	一號 獨型 四十九封度	香春、夏吉間	八號 米型 六十封度
博多、篠栗間	一號 獨型 四十九封度	後藤寺、豐國間	一號 獨型 四十九封度
宇土、三角間	五號 米型 六十封度	筑豐線	
小倉裏線	一號 獨型 四十九封度	若松、折尾間	五號 米型 六十封度
長崎線		折尾、小竹間	六號 米型 六十封度
長崎線(唐津線を含む)全部	一號 獨型 四十九封度	其の他筑豐諸支線	
豐州線		三號	五十封度
行橋、宇佐間	七號 米型 六十封度	二號	五十封度
		四號	六十一封度半

關西鐵道に於て使用せる軌條は四種にして、其の内次に記する處の第一號軌條と稱するもの大部分を占めたり。

初め草津・桑名間、龜山津間建設に際して使用せる軌條は關西第一號と稱するものにして、鋼製平底型一碼重量六十一封度半、其の形狀等局型第一種に繼目板短冊形全く同じく、只附屬品に小差あるのみなり。

而して枕木に取り付くるには、直線路に於ては普通の犬釘を以てし、曲線路に於てはコ

「チスクルー」を使用せり。尙ほ軌條の兩端に於ては犬釘の打込に便する爲、二ヶ所宛軌條底縁に切缺を有せるものとす。

桑名名古屋間、栢植奈良間に於ても之を使用せり。又四日市草津間等と前後して、大阪鐵道に於て明治二十一年三月免許を得て、湊町奈良間、王寺高田櫻井間及び城東線、天王寺大阪間敷設に使用せる軌條も亦前者と同一なりき。之に接続せる和歌山線、高田五條二見間及び二見川端間は南和鐵道に於て(明治二十六年七月免許)敷設する處に係り、其の使用する軌條は一碼五十封度にして(第四號軌條)、繼目板は厚さ四分ノ三吋短冊形ボールト、直徑四分ノ三吋とす。

又二見和歌山間(明治二十九年紀和鐵道に於て認可を得て敷設)に於ては一碼五十封度の軌條(關西線三號)を使用せるが、其の形狀米國型にして、繼目板は隅角形、厚さ十六分ノ九吋、長さ二十一吋四分ノ一とし、四分ノ三吋ボールト四本を以て締付く、犬釘は十六分ノ九吋、角有効長さ五吋八分ノ五なり。

上記以外の區間は總べて第一號軌條即ち一碼六十一封度半のものを使用せり。

尙ほ片町四條、暇間八哩二十三鎖は元浪速鐵道に於て敷設せるものに係り、一碼三十封度軌條を使用せるものなるが、明治三十年十一月十二月頃、片町驛構内を除き、凡て前記六十一封度半のものを以て更換を畢へたり。

其の後米國型六十封度軌條を採用せり。其の形狀は局型第三種と全く同一にして、只

其のボールトの位置を異にし、又繼目板は隅角形なれども断面に於て局型と幾分の相違あり。而して此の軌條は採用後幾何もなく國有となれるを以て、關西線一身田津間に使用せるを柏原天王寺間複線及び天王寺玉造間複線に敷設中引繼がれたるものなり。

參宮鐵道に於て使用せる軌條は二種に過ぎず。一は當初より全線に用ひられたるものにして、一碼重量五十封度、繼目板は短冊形、厚さ十六分ノ十三吋、長さ十七吋なり。而して他種のものとは異なるは普通ボールトの頸部は楕圓形とし、繼目の穴も之に相當するものなりしが、本鐵道に於て採用せるは、ボールトの頸部の斷面形狀は半部を圓形とし、半部は角形とせり。随つて繼目板の穴も之に相當せるものとす。他の一は複線工専用とし、採用注文せるものなるが、其の儘國有となり、繼承敷設せられたるものにして、關西第三號軌條と同一なり。

北海道炭礦鐵道に屬するは、手宮幌内間、幌内太幾春別間、室蘭空知太間、追分夕張間及び砂川歌志内間なるが、其の内、手宮幌内間は明治十三年より同十五年に亘りて開拓使に於て建設し、又幌内太幾春別間は北海道廳に於て明治十九年建設に著手したるも、經費都合に依り一時中止し、後村田某の請願を許して同人をして補修を加へしめ、明治三十二年二月完成したるものにして、幌内線の如きは全線路五十六哩餘の内約四十哩は一碼三十封度の鍊鐵製軌條を使用したり。然るに明治二十二年一月北海道炭礦鐵道會社に對し、初めて室蘭(輪西)空知太間、夕張炭礦支線及び歌志内支線の敷設免許せらるると同時に、前

記線路も全部拂下げられ、同會社に於ては之を四十五封度軌條と更換することとなせり。而して新線に使用せる軌條は一碼四十五封度鋼製平底形にして、其の形狀二種あり。

繼目板は兩者共短冊形厚さ二分ノ一吋なり。明治二十三年以降室蘭(輪西)空知(太間)追分(夕張)間及び砂川(歌志内)間新設工事に著手し、明治二十三年中には九哩餘、明治二十四年一月より同二十五年三月に亘りて二十六哩餘を四十五封度に更換せり。

明治二十九年輪西より室蘭迄線路延長の際にも、軌條は、本線は一碼四十五封度のものを使用し、停車場内側線には鍊鐵製三十封度軌條を混用せり。

然るに開業區間の増加に伴ひ、既成線の貨客の交通激増し、重量大なる機關車を使用するに至りしを以て、軌道の強度を増さんが爲、新に六十封度軌條を採用し、先づ明治二十七年頃手宮(札幌)間四十五封度軌條を之に更換し、尋いで明治二十九年下半年期に於て夕張線(川端)夕張間の更換を了へたり。

其の後も北海道の開發に従ひ、益々運輸狀況進歩を來し、大型機關車運輸區間を擴張するの必要に迫られ、漸次四十五封度軌條を六十封度軌條に更換することとし、明治三十四年には更に六十封度軌條五十哩を購入し、同年中に於て夕張線(追分)川端間及び本線(中追分)白老間の軌條を敷替へ、翌明治三十五年中には白老(室蘭)間及び岩見澤(札幌)間の更換を終へ、又明治三十八年には岩見澤(追分)間を、明治三十九年には岩見澤(砂川)間を取替へ、結局岩見澤(幌内)間、幌内(太幾)春別間及び砂川(歌志内)間を除く外は全部六十封度軌條を使用す

るに至り、尋いで明治三十九年十月一日國有となれるものなり。而して是等更換に使用せる軌條は、其の種類三種にして、一は局型第一種と同じく、一は重量六十一封度半にして、繼目板は隅角形とす。尙ほ他の一は一碼重量六十封度にして、局型第三種と同形なれども、ボートルト孔の位置を異にせり。

第二節 枕 木

日本鐵道に於ける枕木寸法は局線舊型と稱するものと同様にして、長さ七呎、幅九吋、厚さ四吋二分ノ一の栗材とす。而して當初より變更を加へられたることなけれども、其の敷設挺數に至りては運輸繁激を加ふるに従ひ、敷次の變更を見るに至れり。即ち明治十五年六月第一區線敷設に著手、當時に於ては三十呎軌條一本につき十一挺の割合なりしが、磐城線敷設の際には十三挺となしたるが如く、引續き明治三十六年七月には全く改正して統一的規定を設くるに至れり。即ち停車場外線路及び停車場内に於て列車の運轉する線路(本線)待避側線の如しに於ては、長さ三十呎軌條一本に對し十三挺、橋梁上に在つては十四挺を定數とし、側線に於ては十一挺とす。又曲線に在つては半徑二十五鎖未滿は十五挺とし、内外側軌條に對し、各五個のストラットを配置し、半徑二十五鎖以上、三十五鎖未滿は十四挺にして、ストラット四個を配せり。然るに明治三十九年二月に至りて更に之を改正し、線路により之を異にするの方針を採れるが、改正後幾許もなくして國有と

なり、廣く實施するに至らざりしも、其の概要を左に示すべし。
長さ三十呎軌條一本に對する枕木定數は、本線路に於ては、

區	間	普通線路	橋	梁	半徑二十五鎖未滿	半徑二十五鎖以上
海岸線、日暮里、三河島及び田端、平間		十四挺	十五挺	十六挺		
八ノ戸線、鹽釜線		十二挺	十三挺	十五挺		
其の他の線路		十三挺	十四挺	十五挺		
						十五挺
						十四挺
						十四挺

側線に於ては十一挺とす。

注入枕木に關しては、明治三十一年、中英國倫敦ウオールポイラー工場よりクレオソト注入器を購入し、三十三年九月漸く之を宇都宮驛構内に据付け、三十五年六月より栗松山毛樺、檜、杉、モ、梅の枕木に就いて注入試験を行ひ、素材栗枕木との年數を比較するため、地勢の異なる各線に配布したり。尙ほ會社にては三十六年度以降、橋梁甲枕木、轉轍器轍叉用枕木並に貯水器車止等の如き、主に松材若くは之に類似の材質にして耐久力を要するものにはクレオソト油を注入したるものを使用する方針に定めたり。

山陽鐵道に於ける枕木材種は、並枕木としては普通栗材、草楨、橋梁枕木、其の他特種のものに檜材を使用したり。並枕木の寸法は長さ七呎幅九吋、厚さ四吋二分ノ一にして、永く使用したるが、明治三十七年の交に至り、長さ七呎幅八吋、厚さ五吋二分ノ一を定尺とする

に至り、同年厚狹大嶺間建設に當りては兩種を混用せるが如し。

橋梁枕木は普通長さ八呎幅九吋、厚さ二吋なり。次に其の使用數に關しては、當初は三十呎軌條一本に十一挺を使用したるが如し。三十三年頃には長さ三十呎軌條に十二挺を使用したり。其の後明治三十六年定めたるものによれば、三十呎軌條に對し、線路の種類により十四挺及び十五挺としたりしが、明治三十七年之を統一し、幹線路に於ては本線には一般に十四挺を基準とし、線路勾配六十分ノ一より急なる區間には十五挺、又列車を進入せしめざる側線及び工場線には十三挺を使用することとせり。以上の外、厚狹大嶺間に於ては十三挺敷設せり。

九州鐵道に於て、明治二十一年著手當時に於ては官線の規模に違ひしと雖も、枕木の如きは地方狀況により小異あり。寸法は長さ七呎幅九吋、厚さ四吋四分ノ三なりしが如く、又輕量軌條を使用せる爲、其の敷設數は他鐵道に比し割合多く、九米軌條一本につき十三挺、間隔二呎四吋なりき。筑豊興業鐵道に於て若松飯塚間及び直方金田間敷設の際も之と同様に於て、三十呎軌條に對し、十三挺の割合なり。

豊州鐵道に於ては、軌道は總べて九州鐵道の設計に範りしが、後、明治三十年田川線の延長及び附近の支線敷設に當りては、三十呎軌條に付、十二挺としたるが、其の後六十封度軌條を採用するに及んでは、三十呎軌條一本に對し十一挺としたり。尙ほ當時に於ける枕木材種は栗又は檜にして、並枕木の寸法長さ七呎幅九吋、厚さ四吋半なりき。然れども其

の後と雖も五十封度軌條を使用する箇所には、三十呎軌條一本に付枕木十二挺の配置となしたり。

尙ほ唐津興業鐵道に於ては、枕木寸法長さ七呎、厚さ四吋、幅八吋、其の敷設間隔二尺五寸なりき。

是等合併後鐵道の發達に伴ひ、軌道の設備の完全を期せんが爲、三十呎軌條一本に對し、十四挺を使用するに至れり。而して寸法は場所により多少の差あるも、長さ七尺、幅七寸五分、厚さ四寸を定尺とし、材種は檜、栗、草楨の三種とす。

關西鐵道に於て使用せる枕木は檜又は栗、其の他の材料を用ひ、寸法は局線と同じく長さ七呎、幅九吋、厚さ四吋半にして、當初は三十呎軌條に對し、十一挺を配置せり。

其の他各區間も同様にして、概ね三十呎軌條に對し、十一挺を敷設したるが、高田二見間(南和二見和歌山間紀和)に於ては、輕量軌條を使用せる關係上十二挺を使用したり。

然るに國有前既に枕木増設の必要を認むるに至り、明治三十九年八月新たに敷設數を定め、明治四十年三月認可を得たり。即ち、

名古屋・湊町間(木津經由)及津線	一四	一四	一四	一三	一三	一三	一三	一五	一五
	六十封度軌條	舊紀和形軌條	舊南和形軌條	六十封度軌條	舊紀和形軌條	舊南和形軌條	六十封度軌條	舊紀和形軌條	舊南和形軌條
	半徑二十鎖及二十鎖より小なる曲線上にある本線			半徑二十鎖より大なる曲線及直線上にある本線並に停車場の内待避側線			停車場内側線		

草津線、高田京終間、木津四條驛間、放田片町間、高田川端間及二見和歌山市間 七條京終間、加茂奈良間(大佛經由)、王寺高田間、四條驛樓ノ宮間及城東線	一三	一五	一六	一二	一五	一二	一四	一四
	六十封度軌條	舊紀和形軌條	舊南和形軌條	六十封度軌條	舊紀和形軌條	舊南和形軌條	六十封度軌條	舊紀和形軌條

尙ほ明治四十年八月防腐枕木を使用するの認可を遞信大臣より得たるも、同年十月には既に國有となれり。

北海道炭礦鐵道に於ける枕木寸法は不明なれども、敷列間隔は二尺五寸なりしが、後主要線中四十五封度軌條敷設區間の耐重力を増加する爲、明治三十七年中に於て、三十呎軌條一本に對し、枕木數十五挺に増加せり。

第三節 道 床

日本鐵道に於ける道床材料は砂利を用ひ、其の断面形狀は梯形にして、最初に於けるものは上幅八呎六吋とし、左右に一割の傾斜を附して施工基面に達す。而して其の當時官線に於て施工せる方法と同様に、枕木上面を道床を以て覆ひ、兩外端は軌條頭と同高ならしめ、施工基面より一呎六吋とし、兩軌條間は軌條頭より二吋或は三吋低下せり。而して土工定規の項に於て述べたる如く、警城線に對して土工定規を定むるに當りても、道床には何等變更なかりき。

然るに、明治三十六年七月土工定規を改正せる際には、道床も同時に變更し、軌條頭より施工基面迄は一呎六吋なれども、道床は枕木上面に達するを度とし、枕木上面は露出せり。而して道床上面幅は八呎六吋左右は一割の法とす。尙ほ軌條上面と施工基面との高さを一呎六吋と限定せる結果、軌條種類異なるに従ひ、道床の厚さは變化あるものとす。

山陽鐵道にては總べて官線の規模に準據せるを以て、道床の如きも同様にして、斷面梯形とし、上幅八呎六吋、施工基面迄の厚は一呎六吋、左右は一割の傾斜を附せり。而して枕木は全部道床中に埋込み、道床外端は軌條と等しからしめ、軌條内部は二吋低下せるものなり。其の一哩に要せる砂利二千六百四十立方碼なりき。

然るに、明治二十七年六月三原廣島間敷設に當りては、土工定規の變更と共に道床にも變更を來し、道床は枕木上面迄に止め、軌條上面と施工基面の間を一呎に減じ、道床上面幅九呎、下幅十呎六吋とせり。其の爲、一哩に要する砂利の量大いに減じ、一千三百立方碼となれり。

然るに、其の後、廣島下關間に於ては、又復枕木上面を被覆するに至り、施工基面より軌條上面迄の高は一呎三吋、道床上幅八呎六吋、下幅十一呎とし、其の軌條外側は軌條頭と同高にして、兩軌條内方は低下せり。

又明治三十二年に定めたるものによれば、施工基面より軌條上面迄一呎三吋にして、砂利は枕木上面と同高ならしめ、上幅八呎六吋、下幅十呎三吋二分ノ一なりしが、明治三十七

年七月厚狹大嶺間建設の際には、施工基面より軌條上面迄の高は一呎三吋二分ノ一とせり。而して道床は徑二吋二分ノ一以下の砂礫を用ふる旨規定せり。

次いで明治三十七年十一月土工定規改正され、幹線に於ては道床も全く變更せられて、先づ其の材質に就いては、砂利は甲乙二種に分ち、甲種は徑一時乃至二吋二分ノ一の硬質礫にして、土砂の混入せざるもの。乙種は徑一時乃至二吋二分ノ一の礫に徑一時以下の砂礫を同積以内の割合に混入せるものを稱し、線路施工基面上厚さ五吋は乙種砂利を撤布し、其の以上枕木上面に達する間は甲種砂利を撤布し、其の兩肩部には甲種砂利を以て一割五分の勾配を保たしむ。而して施工基面より軌條面迄一呎六吋枕木端より道床面迄は六吋とし、曲線の場合は軌條の高度に應じ、曲線外方の道床厚を増加するものとす。尙ほ隧道内或は轉轍器及び轍叉には甲種砂利のみ使用せり。支線に於ては施工基面と軌條上面の間隔を一呎三吋二分ノ一とする外前項に同じ。

九州鐵道會社に於ても創設の際に於ては官線に準じたるものなり。筑豊興業鐵道に於ても亦同じ。豊州鐵道に於ては大分九州鐵道の施工方法に準じたるが、施工基面より軌條迄一呎四吋十六分ノ五なりしが、明治三十一年前後六十封度軌條を使用するに至れる頃より、採用せる方法は道床の厚は一呎三吋とし、其の幅枕木の端邊に於て九呎とし、之より一割の勾配を附したりき。

次に唐津興業鐵道に於ては道床川砂利を用ひ敷込の厚は一尺とせり。

以上各線九州鐵道に合併後に於ては之を一定し、明治三十五年五月決定せるものによれば、砂利は枕木上面迄撤布するものとし、其の厚さ一呎とし、上幅八呎乃至九呎六吋とし、兩端は一割の勾配を附し、施工基面に達す。而して砂利は甲乙二種に分ち、甲種砂利は徑四分ノ三吋乃至二分ノ一吋の硬質礫若しくは碎石にして、少しも土砂を混ぜざるものとし、乙種砂利は甲種砂利と同質のものに砂礫を容積の六割以内混有するものにして、乙種砂利は新設敷設に當り、最初の施工基面並に營業線路の軌條下地盤變動により、土地沈下を生じたる場合之を補充する爲に使用し、甲種砂利は乙種砂利撤布面ポイントクロスシング基工面及び營業線路に於ける一般の砂利補充に使用するものなり。

關西鐵道に於て四日市草津間、四日市桑名間、龜山津間敷設に當りては、道床は施工基面より軌條面迄の高さを一呎とせるが、之に尋いで施工せる桑名名古屋間、柘植奈良間等に於ては之を一呎六吋とせり。其の他の各區間概ね一呎なりき。

北海道炭礦鐵道に於ける道床断面は梯形にして、上幅八呎施工基面より軌條上面迄一呎六吋とす。

尙ほ本土に於ても北陸線其の他冬季酷寒の地に於ては施工すれども、北海道に於ては特に冬季霜の爲、軌道凍上し、列車運轉に危険を感ずること大なるを以て、特種の道床を施せる處あり。特種道床とは下部には厚さ一呎丈け碎石を搗固め、其の上に砂利を厚さ一呎八吋敷込めるものをいふ。

第四節 轉轍器及び轍叉

轉轍器及び轍叉の構造は何れも當初は官線の式を模倣せるを以て大同小異にして、只軌條の種類異なるに従ひ、細部の設計に相違あるものとす。而して尖端軌條の長さは十二呎及び十五呎を普通とし、轍叉は八番及び十番を使用せり。只山陽鐵道に於ては東海道線に連接せる主要線にして、急行列車の運轉あるにも關らず、線路は概ね單線にして、是等急速度列車が停車場を通過するに際しては、轉轍器に於て受くる激動甚だしく、之を軽減するの目的を以て、十二番轍叉を採用するに至れり。即ち同線に於ては尖端軌條は長さ十二呎及び十八呎の二種、轍叉は八番十番及び十二番を採用し、八番の場合は十二呎スウキツチ十番及び十二番の場合には十八呎スウキツチを使用せるなり。又九州鐵道に於ては、初め獨逸式を採用したりしが、轍叉は八番及び十番の二種とし、尖端軌條の長さは三米突半(十一尺五寸五分)にして、左右各別に尖端及び其本軌條全體を一枚の牀版上に置き、以て安固を期したり。之を開閉する装置は他に採用せると異なり、重錘は手柄の周圍に廻轉する装置となれり。右の外同鐵道に於て使用せるは現今一般に用ふるものと大差なく、尖端軌條の長さ一二呎とし、轍叉は八番及び十番を採用し、牀版は厚さ四分の三吋にして、局型の如く一枚とせず、幅九吋の小型のもの三枚を使用せり。

關西鐵道に於て使用せるは一號軌條六十一封度半及び二號軌條六十封度に對して、十

二呎轉轆器并に八番及び十番轆叉を使用せること他と同様なれども、三號及び四號軌條（五十封度）を使用するときは、十番轆叉の場合は尖端軌條の長さは十二呎十吋、又八番轆叉の場合は尖端軌條の長さを十三呎二吋とせり。

第五節 路 盤

日本鐵道に於て當初敷設せる線路は施工基面幅は十五呎を標準とし、築堤に於ては左右傾斜面の勾配を一割五分とし、法尻より左右に六呎又は十二呎を距てたる處を以て用地境界とす。平地に於ても同じ切取に於ては、前記十五呎の外に土砂の場合には左右に幅三呎深さ一呎一吋の側溝を設け、随つて施工基面に於ける全幅二十三呎にして、切取法面勾配は地質により差あれども、概ね一割五分とす。又岩石の場合には前記十五呎の外に左右に幅一呎六吋深さ一呎の側溝を設け、全幅十八呎なり。而して斜面勾配は二分五厘とす。法肩より左右用地境界迄の餘裕は、何れも築堤の場合と同じ。上記の方法により順次各區間を建設せるが、事業進捗して建設工事も政府の手を離れ、獨立して施工するに至り、磐城線即ち水戸岩沼間（明治三十年八月一部開通、三十一年八月全通）建設に當りては、別に土工定規を制定せり。從來のものと大差なけれども、今其の大要を擧ぐれば、築堤に於ては其の高さに従ひて施工基面幅を増減す。即ち、

高さ十五呎以下なれば幅十五呎

高さ十五呎乃至二十呎幅十六呎

高さ二十呎乃至三十呎幅十七呎

高さ三十呎以上幅十八呎

法尻より用地境界迄は三呎にして、其の間に側溝を設く。平地に於ては施工基面幅を十五呎とし、其れより用地境界迄を四呎六吋とし、其の内に同様下水を設く。切取に於ては普通土砂なれば施工基面幅を十五呎とし、其の外に側溝を設け、其の施工基面に於ける全幅二十一呎にして、法尻を外方地盤より隆起せしめ、逆に用地外方に向ひて傾斜を附し、以て法外方の地表水の線路内に流入するを防ぐ。岩石切取に於ては、施工基面幅十四呎六吋、之に左右に於ける下次を加へて切取底に於ける幅十七呎なり。其の法勾配等舊のものと同じ。其の後山手線田端池袋間（明治三十六年四月開業）敷設に際しては複線に施工せるを以て其の土工定規を三十三呎とす。法は兩者共一割五分とすと雖も、切取に限り地質の硬軟により、八分以上一割五分以内の傾斜を用ひ、排水渠は上幅三呎、下幅及び深さを一呎とし、用地境界は法尻以外六呎の處とす。

次いで明治三十六年七月新たに土工定規を統一制定し、爾來國有前迄實施せり。本定規は線路を單線及び複線に分ち、單線にありては何れも施工基面幅を十四呎とし、法尻より用地境界までは三呎を標準とすれども、地盤の乾濕に應じて用地幅を増加し、排水渠を設く。法勾配は築堤の場合一割五分にして、高さを増すに従ひ、下部勾配を緩にす。複線

にありては施工基面の幅二十五呎(軌道中心間隔十一呎を標準とする外、總べて單線の場合同様なりき。

山陽鐵道に於ける土工の標準は大體に於て變遷少く、官線に於けるものと大同小異にして、明治二十一年神戸姫路間著手に際しては當時の局の規定に少許の變更を加へ、築堤に於ては施工基面幅十五呎、斜面勾配一割五分とし、法尻より用地境界迄七呎六吋にして、上幅五呎の側溝を其の間に設く。平地に於ては前記十五呎の外に、左右に七呎六吋を距てて用地境界を取り、側溝を設くこと築堤に同じ、又切取に於ては、普通地盤なれば、切取底幅二十呎、其の内に施工基面幅十三呎を取り、側溝上幅二呎十吋を置く。岩石切取なれば切取底幅十六呎にして、施工基面幅十三呎とす。尙ほ側面法は何れも一割五分以下なりき。

之に引續き順次各區間を施工せるが、廣島三田尻間に於ては幾分變更せられたり。即ち築堤の場合に於ては其の高さ十四呎未滿の箇處は施工基面幅十四呎、高さ十四呎以上二十呎未滿なるときは基面幅十五呎とし、以上高さ五呎を増す毎に施工基面幅一呎を増し、高さ三十呎以上なるときは施工基面幅十八呎とす。而して法尻より用地境界迄は四呎六吋にして、側溝を設く。尙ほ法尻及び用地境界内に接し、側溝兩側に在來地盤より高さ六呎丈け土を盛り上げ、以て側溝内に用地外の水の流入するを防ぐ。平地に於ては施工基面幅十五呎とし、其の左右に各四呎の餘地を置きて側溝を設置し、土を在來地盤上より盛り上ぐることに前者に同じ。切取の場合は従前のもと同様に於て、只普通地盤切取に於て側溝幅に多少の變更ありたるのみなり。

以下三田尻下關間總べて之に準じて敷設せられたり。只複線の場合を幾分考慮に加へたるが如し。

以上の外、明治二十二年九月には神戸兵庫間、明治三十一年十月には兵庫姫路間複線開通せるが、當時複線軌道中心間隔は十呎にして隨つて第一線の施工基面幅二十呎を増したるものを以て標準とし、築堤及び平地に於ては施工基面幅二十五呎、法尻より用地境界迄四呎六吋(平地なれば四呎)、切取に於ては施工基面二十四呎、之より法尻まで三呎とし、何れも側溝を設けたり。尙ほ本區間は其の後建設規程により、軌道中心間隔を十二呎に改築する爲、施工基面幅築堤二十七呎、切取二十六呎に擴張せられたり。其の後明治三十七年十一月には全然土工定規を變更せり。今左に少しく其の設計を示すべし。

幹線に於ては施工基面幅は總べて築堤切取共十六呎を基準とし、複線の場合は十二呎を増すものとす。而して築堤に於ては、高さ二十呎未滿なる時は幅十六呎以上、高さ十呎を増す毎に幅一呎を増し、高さ四十呎以上は施工基面幅十九呎とす。

築堤の場合に於ては法尻より用地境界迄四呎九吋、素地に於ては五呎二分ノ一吋、切取の場合は施工基面幅の外法尻迄普通三呎三吋、堅岩一呎九吋とす。何れも側溝を設け、切取に於ては法尻より相當の餘裕を置きて用地境界とし、地上水の切取内に流入するを防

ぐ爲堤塘を築造す。又斜面切取にして切取法面長き時は其の途中に切取の深さ大なるに從ひ、幅三呎乃至六呎の犬走一ヶ所或は二ヶ所を置く。

支線に於ては施工基面幅基準を十四呎とし、複線の場合は十二呎を増して二十六呎とす。

九州鐵道の當初に於ける土工は總べて官線に同じく、筑豊興業鐵道起工に當りても同様局線の定規に準據したり。又豊州鐵道の敷設せらるるに際しても、是等と同方法によりたるが、其の大體を示せば、施工基面幅複線に於ては二十五尺、單線は概して十四尺とし、築堤の高さ十五尺以上なるときは、高さに應じて十五尺乃至十八尺とし、又危険の虞ある場所に於ては十五尺以上の幅員を保たしむるものとす。法の勾配は一割五分にして、兩側に上幅三尺の溝を設く。切取は敷幅二十二尺乃至十八尺にして、勾配一割乃至二分五厘兩側に幅三尺乃至二尺の溝を設けたり。

續いて明治二十九年唐津興業鐵道の敷設免許せられたるが、其の土工は從來各鐵道に於て施行せるものと大差なきも、其の大略を擧ぐれば、築堤の天端は、高さ十五尺未滿は十四尺、十五尺以上、二十尺未滿の所は十五尺、二十尺以上二十五尺未滿なる時は十六尺、二十五尺以上なる時は十七尺にして、勾配は一割五分、排水渠は幅三尺とし、用地は築堤敷幅の外に排水渠を要する時は六尺とし、然らざる時は三尺なり。又切取に於ては土砂の場合には天端十四尺、勾配一割、排水渠幅三尺、深さ一尺とす。岩石の場合は天端十四尺、傾斜二分

五厘、排水渠は幅二尺、深さ一尺、用地は掘鑿斜面外に防水渠或は堤を要する所は六尺にして、之を要せざる時は三尺とせり。是等の諸鐵道合併後に於ても官線の定規に從ひたるが、明治三十五年五月改正規定し、國有前迄實施せるは之と略同様にして、施工基面幅は十四呎を基準とし、築堤に於ては其の幅員左記の如し。

築堤の高さ十呎未滿	基面幅 十四呎	築堤の高さ二十呎以上二十五尺未滿	基面幅 十七呎
同 十呎以上十五尺未滿	同 十五呎	同 二十五尺以上	同 十八呎
同 十五尺以上二十呎未滿	同 十六呎		

而して築堤に於ては法尻に側溝堤塘を設け、用地幅六呎六吋の場合は前記施工基面幅十四呎の外に側溝を加へ、其の切取底幅普通二十二呎、岩石二十呎、法勾配は一割又は二分五厘にして、用地は法肩より六呎とし、必要に應じ防水溝又は防水畦を設けたり。

關西鐵道の土工は當時の鐵道局規定に準據し、當初施工せるものにありては、施工基面幅員は概して十四呎とせり。而して其の築堤の高さ十五呎以上、切取高十呎以上、長さ五鎖以上に亘るとき及び其の他峻難なる場所に於ては之を十五呎以上とす。築堤及び切取の兩法は地質に因りて一定せずと雖も、概して築堤は一割五分、切取は一割とせり。其の後敷設せられたる各區間皆同様にして、既成線に倣ひ、或は明治二十六年五月鐵道廳に於て定めたるものに從へり。

北海道炭礦鐵道の建設當時に於ける路盤工事は他鐵道と同様にして、特記すべきものなく、築堤幅員は十四尺、斜面勾配一割五分、切取底部幅員十八尺にして、法勾配は地質により一割五分以上なりしが、後、明治二十九年輪西より室蘭迄線路を延長する際認可を得たる工事方法によれば、築堤幅員は十五尺、左右勾配は一割五分にして、肥土附厚さ六吋の芝を以て土波附を行ひ、兩側法下は三尺を隔てて、深さ一呎六吋、上幅三尺、敷幅一呎以上の下水溝を穿つものとし、切取は敷幅十五尺、左右溝は深さ一呎、敷幅一呎、上幅一呎六吋、馬踏一呎以上、則ち總幅二十呎以上とし、切取傾斜面は二分五厘乃至一割五分迄、地質に應じ勾配を附せり。

最後に制定せるものによりては、築堤の場合は其の高さ二十呎迄は施工基面幅十五尺、高さ三十尺迄は幅十六尺、高さ三十尺以上は幅十八尺とし、法下より一呎六吋を距てて上幅三尺の溝を穿つ。切取の場合は普通施工基面幅十四尺にして、左右に上幅三尺の溝を設け、馬踏六吋を加へ、底部の總幅二十一呎なり。又岩石切取の場合は施工基面幅十四尺、之に側溝幅二呎を加へ、總幅十八呎とせり。

第五章 私設鐵道橋梁沿革

私設鐵道は創立舊きものによりては、概ね政府に之が建設を依託するか、又は曾て官設鐵道に従事せし技術者の手に成りたるもの多きが爲、橋梁の型式は官線のものと同概ね相同じ、随つて之が變遷の著しきものあるを認めず。

後年運輸數量増加と共に、運轉車輛重量増大のため、橋梁負擔増大し、之が架換を施行したるは主として國有以降に屬す。以下主要私設鐵道に就いて、橋梁變遷の大要を記述すべし。

明治十四年創立されたる日本鐵道會社線路中、十六年乃至二十四年に竣功したる上野青森間(東北本線)、大宮高崎間(高崎線)及び品川赤羽間(山手線)溝橋には木桁橋梁には鍊鐵桁を架設し、二十八年乃至二十九年に竣功したる土浦線にては、溝橋には主として木桁を使用したるも、橋梁には鋼桁を用ひたり。次いで三十年乃至三十一年に竣功したる磐城線には溝橋、橋梁共に大部分鋼桁を用ひたり。

小徑間橋桁としては、前述の如く二十九年に至るまで樺製木桁を用ひたりしが、是より先、輾轉工形桁の設計成り、磐城線以後の建設線路に使用すると共に、既設木桁と漸次架換を行へり。基本桁は徑間四・六八及び七十二呎の五種なり。

該桁は二本の工形桁を平鋼鍛にて連結したるは普通の桁と異なる所なり。後、三十八

年徑間五七及び九呎三種の輻輳工形桁の設計成り、前述の桁と合せて、茲に小徑間の基本設計完備したり。

鍛桁は大體三次の變遷を見たり。第一次のものは東北本線、高崎線及び山手線に架設したるものにして、何れも鍊鐵製を用ひ、徑間二十五・八・二十三・四十五・六十及び七十呎の九種あり。鐵道局の設計せる所にして、其の型式は官設鐵道の定規桁ポータル型と同一なり。

其の後鋼鍛桁の設計成り、二十八年以降に建設したる土浦線、磐城線等に使用したり。之れ第二次の鍛桁定規にして、徑間二十五・八・二十三・四十五・六十及び七十呎の八種あり。その構造は當時官設鋼鍛桁と同一なり。

明治三十四年クーバに依囑したる徑間三十四・五十六・七十八呎の鋼鍛桁の設計成り、第二線工事並に營業線路の一部に用ひたり。以上の外特種設計に屬するものあれども、大體以上基準設計に準じたるものなり。只二十九年に竣功したる南千住架道橋は、下路鍛桁にして、徑間八十一呎十吋の連續桁を施し、鑄鐵製圓柱によりて二徑間に分つ。本桁にはバックルプレートを張り、道床を撒布し、軌道を敷設したるものにて、此の種構造のものとしては本邦鐵道橋梁中最初のものなり。

構桁の型式はワールン、ダブルワールン、ブラットの三種を採り、ワールンは徑間百呎、ダブルワールンは徑間二百呎にして、いづれも官設鐵道に於けるものと同型にして、鍊鐵製

なり。土浦線隅田川、磐城線阿武隈川を除く各線に架設したる構桁は何れも此の種に屬す。東北本線の内、戸田川橋梁は(後、荒川と改稱す)明治十六年建設の際は單線式ワールン型なりしも、後、二十二年上野大宮間複線工事の際、複線式ワールン桁に架換へ、在來のもの、は磐城線久慈川に使用したり。又利根川には徑間二百呎ダブルワールンを架設したり。本橋桁は官設鐵道橋梁の項にて記述したる如く、東海道揖斐川用のものとしてパールの設計に係り、英國にて製作したるものにして、日本鐵道線路中最長橋梁なるのみならず、特に本邦鐵道に於て二百呎以上の鐵桁を採用せし嚆矢なり。十九年六月其の工竣るや、特に天覽に供せり。當時井上鐵道局長の該橋梁に關する報告の一端を左に掲ぐ。

第二區利根川鐵道の工事は前期に繼ぎ漸次進歩し、竟に本年六月十五日を以て竣功し、同日汽車運轉を試み、同十七日より栗橋中田間を、端船を備置き、乗客貨物を運搬せしものを止め、又中田停車場を廢し、大宮宇都宮間を聯絡して運輸をなすに至れり。抑も本橋の工事は起工より竣功までの日を算するに、殆んど十二ヶ月とす。今其構造の大略を擧ぐるに、該橋の全長一千五百四十呎四吋にして、兩端の橋臺の高さ河南東京に屬するもの四十四呎、而して第一號より第六號四十呎より六十呎にして、之に各九十呎の鐵桁を架設し、第七號以下第九號まで六十呎より五十八呎にして、之に各二百八呎十吋の鐵桁を架設し、其の第十號第十一號と共に四十五呎にして、其の河北宇都宮の方に屬するものは三十八呎なり。以上之に各九十呎十吋の鐵桁を架設せり。既にして其重量

を試験し、其内部を取去り、コンクリートを填充し、又水切を設く。橋臺第一號より第五號まで上部六呎、下部七呎、幅二十一呎二吋とし、其外面の兩端にあるものは上部二呎六吋、下部三呎六吋とし、半圓形の石壁十六級を作る。高さ橋臺上部より桁受石の下部に達する十六呎九吋四分とす。第七號より第九號まで厚さ上下兩端十呎、幅二十一呎二吋とす。第十號より第十一號まで第一號以下第五號に至るものと同じ。以上水切の構造なり。前後の橋臺は上部より桁受石の上部に至る。高さ十六呎九吋四分にして、幅二十二呎、其の厚さ前後上下一様ならずと雖も、都て十呎にして、正面の兩端に石壁を設け、左右の土留に三角形の翼を設く。而して鐵桁の數は九十九呎十吋十八本(九連)、二百八呎十吋六本(三連)を用ふ。其鐵桁架設に著手せしは本年一月二十八日にして、同五月十日竣功せり。此日子を算すれば十四週間なり。其使用せし物品は煉瓦石總計百九十二萬四千五百本、鐵桁二十四、セメント二千七百三十七樽、五分石材一萬二百七十切とす。以上鐵桁構造の梗概なり。

プラット型構桁は徑間二百呎鋼製にして、阿武隈川に架設したるは單線式なれども、隅田川に架設したるは複線式なり。徑間二百呎の複線式プラット型構桁を使用したるは本邦鐵道橋梁中本橋梁を以て嚆矢とす。

橋臺及び橋脚の變遷は官設鐵道のものと同略同一にして、稍々異なるものは東北本線馬淵川横斷箇所築造したる橋脚にして、鐵製トレッヌルなり。

二十二年成立したる山陽鐵道會社に於て其の線路は地形上大河なし。同社線中構桁を架設したる箇所もなく、何れも鍛桁及輾軋工形桁なりとす。

山陽本線に架設したる橋桁は、神戸廣島間、廣島三田尻間及び三田尻下關間の三區間に依りて、其の設計を異にす。神戸廣島間に架設したる鍛桁は徑間二十三・四十五・六十及び七十呎の六種にして、七十呎は鋼、他は總べて鍊鐵製なり。是れ構桁に鋼材を使用したる最初なり。其の型式は官線に使用したるボーンナル型と略同形なり。徑間二十呎未満には鍊鐵製工字桁を用ひ、徑間十二及び十五呎の三種あり。十二及び十五呎のものは左右に二本宛工字形桁を組合せたるものなり。

廣島三田尻間に架設したるものは鋼製にして、前區間のものと稍異なり、クロスフレームを使用す。

三田尻下關間に使用したるものも鋼製にして、前二者と異なるは桁の強力なるとスチフナーの形狀となり。種類は徑間七十六・五十四・三十二・二十八・八十五・十二・十八・六・五四呎の十四種にして、二十呎未満のものは何れも輾軋工形桁なり。

又三十六年に建設したる大嶺線に架設したる橋桁は、一部鋼桁を使用したるも、大部分は鍊鐵桁なり。

播但鐵道買收後、同線未成線たる新井和田山間に於て、I字桁及び鍛桁共鍊鐵製のものを使用したり。

斯くの如く線路建設順に従ひ、橋桁も漸次變更せられたりしが、三十七年に至り、山陽鐵道會社の標準設計完成したり。徑間三四五六八、十、十二、十五、十八、二十、三十三、四十五、六十七、七十呎の各種ありて十八呎以下のものは、輾轆I形桁にして、二十呎以上は鍛桁なりとす。以上の外特種設計に屬するものは、岩田島田間第一及び第二立野川に架設したる橋桁にして、徑間八十五呎の下路鍛桁にして、鍛桁としては最長のものなり。

又明治三十二年十月和田岬線に架設したる旋廻橋は本邦鐵道橋梁中唯一のものたり。九州鐵道會社に於ても建設當時小徑間の橋梁には一部木桁を使用したり。是等は各區間に於て適宜設計したるものにして、其の一例として長崎線建設當時に使用したる木桁を見るに、徑間は四五、六九、七十二及び十五呎の五種なり。

鐵製桁は大體に於て二種類に區別せらる。第一は獨逸ハークルト會社にて設計製作したるものにして、I字形桁に屬するものは、徑間四五、六九、七十二及び十五呎の五種類なり。鍛桁は徑間二十呎、三十呎、四十呎の三種にして、内、四十呎には上落式と下落式との二種あり。

構桁は徑間百呎及び百五十呎の二種にして、型式は鳥栖久留米間旭川に架したる徑間百呎一連及び千歳川に架したる徑間百呎五連及び百五十呎四連はブラット式なれども、其の他は總べてバウストリング型なり。只、後年買収したる豊州鐵道田川線第二今川に架設したる構桁は、バウストリング型式なれども、徑間二百呎にして、同型の橋桁中最長のものなり。

ものなり。而して以上ハークルト會社製作に係る分は、八代線長崎線佐世保線伊萬里線三角線等に主として使用せられたり。

第二類とも稱すべき橋梁はブリチッシュ、スタンダード、セクションに依り、九鐵會社にて設計したるものにして、徑間三四、四、五、五、六、八、九、十、十二及び十五呎の十種あり。

何れも輾轆I形桁にして、前記各線にも一部使用したる外、唐津線及び豊州線、行橋柳ヶ浦間には大部分此の種の桁を使用せり。

明治三十五年九月會社に於ては前記二種の橋桁以外に木桁定規を制定して以て會社の標準型となしたり。木桁は徑間三四、五、六、八、九、十、十二及び十五呎の八種にして、角材二本をタイポルトにて繋ぎ、床石上に取附けたる敷木上に定置したるものなり。

關西鐵道會社に於て、明治二十一年より建設に著手したる四日市草津間、四日市桑名間、及び河原田津間、後龜山津間に變更に於ける橋梁は、徑間十五呎未満のものには樗桁を使用したり。其の種類は左の如し。

徑間	桁の全長	幅	厚	徑間	桁の全長	幅	厚
一〇	一八呎	一三	一四	一五	一八	一四	一六
八	一三	一二	一二	一二	一五	一二	一四

而して徑間八呎未満のものにも大體右に準じたる桁を使用したり。

鐵桁は徑間二十呎乃至七十呎にして鍊鐵鍛桁を使用したり。此等は其の當時の官設鐵道鍛桁と同型のものなり。

尋いで二十六年より著手したる桑名名古屋間に於ては鍛桁及び木桁は前記區間と同様のものを使用したり。本區間には木會揖斐の二大川あり。前者には徑間二百呎ダブルワレン鋼桁十三連、徑間百二十呎ブラット鋼桁一連を、後者には徑間二百呎ダブルワレン鋼桁十五連、徑間百二十呎ブラット鋼桁一連を架設したり。ダブルワレン桁は官設鐵道のそれと同様にして、ブラット桁は白石直治の設計に係る。蓋し鐵道構桁にして、全部邦人の手により設計せる嚆矢なり。又揖斐川橋梁工事に於て橋脚用沈井に鐵製楕圓筒を用ひ、築島工を省略したるも、橋梁工事上初めての試みなりき。

明治二十七年小徑間橋桁の設計成れり。即ち三四五六七八九十及び十一呎の九種はブリチッシュ、スタンダード、セクションに依る輻輳I形桁にして、二十三十四及び十五呎の四種は鍛桁なり。是等新桁は在來の木桁と架換ふると共に、二十八年以降に著手したる柘植奈良間線路にも使用したり。然れども鍛桁は尙ほ官設鐵道と同型のものを用ひたり。

前區間は將來廣軌鐵道となるの時機あるべきを察し、隧道と共に大橋梁は廣軌式に設計したり。即ち木津川橋梁橋脚は獨逸の建築定規に準じて設計施工されたり。橋桁は徑間百呎ブラット鋼桁二連、徑間二百呎ブラット鋼桁一連を架設す。

爾余の建設線に對しても主に上述の桁を使用したり。明治三十九年新に桁鍛定規の設計成り、第二線工事其の他舊桁と更換の豫定なりしも、實施するに至らず。鐵道國有と共に政府に引繼がれ、政府に於ては其材料を使用して橋桁の製作を了せり。其の種類は徑間二十三十四十六及び七十の五種なり。

第六章 私設鐵道隧道沿革

私設鐵道會社の建設に係る隧道の型式は各會社に依りて異なるのみならず、同一會社に於ても土地の狀況に依りて多少の變更をなす等、其の種類尠からずと雖も、概ね官設鐵道の隧道に倣ひたるものなり。而して會社線は其の建設工事比較的短期間なりしを以て、其の變遷は著しからず。左に主要私設鐵道隧道の沿革を略述すべし。

私設鐵道の先驅たる日本鐵道會社線路中最初に開通したる東京青森間に於ては、隧道數二十二箇所、總延長一八、三八七呎、何れも明治十八年乃至二十四年に竣功したり。其の内鳥越隧道最長にして、其の延長三、四六二呎、明治二十二年三月より起工し、翌二十三年十一月竣功したり。工費金貳拾參萬六千六百參拾九圓餘を費せり。

此等諸隧道は何れも鐵道局に於て施工したるを以て、其の型式は官設鐵道第一次型即ち逢坂山隧道と同型にして、起拱線に於ける幅十四呎、施工基面より拱頂まで高さ十五呎六吋なり。根廻隧道及び城山隧道の一部は側壁を垂直とす。

又明治二十七年より著手したる磐城線即ち水戸岩沼間に於ては、隧道の數四十箇所、其の總延長二七、八九四呎にして、其の内金山隧道は最長にして、延長五、四二九呎。明治二十九年八月起工し、三十一年六月竣功したり。工費金貳拾壹萬八千四百貳拾貳圓餘を要せり。是等は孰れも明治二十八年乃至三十一年に建設せられたり。本區間は會社に於て

工事を施行したるものにして、湯本平間複線路に建設したる傾城山堀坂及び稻荷の三隧道は複線式にして、側壁垂直なるセグメンタルアーチなり。

第二勿來及び川子の兩隧道は單線式にして、側壁を垂直となせり。

明治二十三年竣功したる元水戸鐵道那珂川隧道及び三十六年竣功したる山手線道灌山隧道は何れも複線式なれども、前記複線隧道と稍々型式を異にす。

明治二十一年より起工したる山陽鐵道に於て其の最初の建設に係る船坂隧道は同會社線中最長にして、延長三、七三二呎、二十二年五月起工して二十四年三月之を竣功し、工費金貳拾四萬貳千壹百五圓餘を要せり。其の型式は官設鐵道第一次型と同型なり。

二十六年乃至二十七年に竣功したる本郷瀬野間に在る船木外七隧道は總延長三、五六八呎にして、其の型式は前者より高さに於て六吋低し。此の外廿日市下關に在る諸隧道は鳥賊濱外二千八箇にして、其の總延長一三、八八四呎なり。鳥賊濱隧道は、山陽線中唯一の複線式なり。其の他は官設鐵道第三次隧道より稍々大にして、幅十五呎、高さ十六呎九吋なり。

明治二十八年竣功したる播但線生野外四隧道、總延長四、一〇一呎は元播但鐵道會社にて建設したるものにして、其の型式は逢坂山型なり。

三十八年に竣功したる大嶺線に於ける四郎原外五隧道、總延長二、四〇六呎は幅十五呎、高さ十六呎九吋なり。

明治二十一年に成立したる關西鐵道に於て初めて開業したる草津柘植間に於ける隧道は大砂川外二隧道にして何れも短く、總延長一七九呎にして、幅十六呎、高さ施工基面より拱頂まで十四呎九吋なり。

又本線關柏原間に於ける隧道は三種に區別することを得べし。即ち二十三年に竣工したる關柘植間に在る加太外二隧道及び元大坂鐵道線王寺柏原間龜瀬外二隧道は延長六、五三六呎にして、官設隧道第一次の型式と同型なり。此の内加太隧道は本會社線中最長のものにして、延長三、〇四五呎なり。東西兩口及び堅坑の三面より掘鑿し、二十二年十月導坑貫通し、二十三年十二月完成せり。工費金拾八萬九千七百六拾圓餘を要せり。柘植奈瓦間に於ける鹿背山外三隧道(總延長三、〇七八呎)は何れも三十年に竣工したり。是等諸隧道は將來廣軌式採用の場合に應ずるため、大型断面のものなり。就中、鹿背山隧道は其の延長千呎に達せざるも、拱頂より地表に至る深さ僅に五十呎に満たず、加ふるに地質は脆弱なる微塵砂より成るを以て、一度水に遇へば泥流となりて滲出し、之が爲、支保土は幾度か潰墜の厄に遭ひ、施工頗る困難を極めたり。是を以て當時他の隧道は一呎當り單價七拾圓内外なりしに、本隧道は一呎當り四百八拾餘圓を費し、明治年中本邦に於ける最高單價の記録を貽せり。

明治二十八年乃至二十九年に竣工したる元奈瓦鐵道に屬する京都奈瓦間に於ける隧道は、青谷川外四隧道にして、何れも河底を横貫する小隧道なり。其の断面は鐵道隧道と

しては他に類例なき圓形なり。

明治三十一年に竣工したる片町線祝園四條巖間に在る隧道は、其の断面當時の最大なるものにして、幅十六呎、高さ十八呎六吋なり。

明治二十一年免許狀を下附せられたる九州鐵道線路中隧道の多きは長崎線にして、西谷峠外十六隧道、總延長一四、四八九呎、其の断面は官設隧道第三次標準型と同型なり。何れも三十年乃至三十一年に竣工したり。是等と同時に竣工したる佐世保線に於ける隧道も亦同型なり。

唐津線に於ける三隧道は何れも、其の型式を異にし、久保隧道は官設第一次標準型、一本松隧道は官設第三次標準型、笹原隧道は複線式にして、又二十八年に竣工したる田川線石坂第一第二隧道は複線式なり。

九州鐵道會社と前後して創立せられたる北海道炭礦鐵道室蘭線に在る栗山フシコベツ及びランボツケの三隧道は何れも二十五年に竣工したるものなり。

第七章 私設鐵道停車場の變遷

私設鐵道停車場の變遷は官設鐵道の其れと大差なく、殊に鐵道國有前に於ては處々の主要停車場に擴張改築等の工事を施せるの外、一般的に官私設共停車場の發達は著しからず。多くは建設當時のものに多少の改良を加へたるものに過ぎず。設計標準の如きも主として官設鐵道に倣ひたるものにして、其の一例として山陽鐵道會社の定規圖を見るに、一等より五等までに區分し、一等驛は特別設計とせり。二等驛は面積一萬四千五百餘坪、側線延長一哩五十三鎖餘にして、本屋及び附屬建物の外、機關車庫及び客車庫を備ふ。三等驛は面積四千二百餘坪、側線延長四十八鎖餘四等及び五等驛は面積三千九百餘坪、側線延長三十四鎖餘なり。

乗降場の幅員及び延長は土地の狀況によりて異なり、高さも會社によりて一樣ならず。日本鐵道會社にては軌條面より天端までを二呎とし、現場の狀況によりて一呎六吋まで減少し得ることとなせり。山陽鐵道會社にては一呎十吋とし、關西鐵道會社にては其の構造により甲乙丙丁の四種に區分し、甲乙は煉瓦又は切石積、丙丁は間知石積とせり。高さは何れも一呎六吋となす。九州鐵道會社に於ても高さを一呎六吋と定めたり。貨物積卸場は、日本九州共に二呎六吋とし、山陽は三呎、關西は乗降場と同様四種に區別し、高さは何れも二呎九吋となせり。信號機は各會社共セマホアー式を用ひ、其の種類も場内遠

方出發及び側線の四種とし、構造は會社によりて多少の差あり。山陽にては場内出發共單式及び複式の二種を用ひ、遠方信號機にはダブルワイヤーのものを使用し、九州にては英國式獨逸式及び兩翼信號機を定規となせり。

聯動機も初めは簡易なるものを用ひ、第一種聯動機を使用したるは晩年のことに屬す。山陽にては十八種の簡易聯動機を使用し、第一種聯動機を用ひたるは明治三十五年の兵庫驛を以て嚆矢とす。九州にては對向轉轍器にのみ簡易聯動機を用ひ、第一種聯動機を使用したるは明治三十八年の鳥栖驛を初めとす。

日鐵に於ても、數種の簡易聯動機を用ひ、第一種聯動機を用ひたるは明治三十六年の我孫子驛を初めとす。又大宮驛には明治三十八年頃サキスピ・エンドフアーマー式聯動機並に電氣信號機設置の計畫をたてたるも、鐵道國有と共に政府に引繼がれ、其の竣功したるは明治四十三年なりき。

機關車庫に扇形式を用ひしは、山陽鐵道下關構内に明治三十四年新設せしを嚆矢とし、明治三十六日日鐵に於て水戸構内に木造扇形のもの新設し、爾來各所に同形のものを見るに至れり。其の外跨線橋、地下道等何れも會社によりて多少の差あれども、官設鐵道と大差なし。