

第四編

本土以外の鐵道
及び特種鐵道

第一章 朝鮮鐵道

第一節 總 說

朝鮮半島に於ける鐵道は其の淵源を日韓暫定合同條款に發す。當時朝鮮は内政紊亂其の極に達し、財源涸竭し、人文の啓發に資する施設も行はれず。帝國政府は鐵道の建設が鮮民の覺醒を促し、内政の刷新、人文の開發に最も捷徑なるを想ひ、自ら韓國政府に代りて鐵道敷設の計畫を爲すを以て隣邦扶掖の途なりと認め、明治二十七年八月内政釐革に關する條款を締結するに際し、先づ京仁京釜兩鐵道を敷設するの權利を認めたり。後、之が實行方法を決定せんとするに方り、歐米各國公使の異議を唱ふるあり、事態紛糾して交渉漸く困難を加へ、空しく歲月を過ごせしかば、其の間に於て京仁間敷設權は米國人モリスの獲得する所となり、京釜鐵道は後に此の條款を基礎とし、權利を確定するを得たるも、而もこれ新なる特許を獲ると殆んど擇ぶ所なかりしなり。

其の後、モリスは京仁鐵道敷設の工事に著手せしが、未だ幾何ならずして之を我が引受組合に讓渡したり。此の組合の後身たる京仁鐵道會社は明治三十二年九月京仁間の一部仁川、鷺梁津間二十哩の工を竣へ、同月十八日を以て其の營業を開始せり。之を朝鮮に於ける鐵道營業の嚆矢とし、翌年七月京城仁川間の鐵道全通を見るに至れり。

京釜鐵道は明治三十一年九月韓國政府の特許を得て、三十四年六月株式會社を組織し、次いで八月京城釜山の兩端より起工し、極東の風雲急を告ぐるや、三十六年末政府は會社に對して翌年中に全部開通を命じ、翌年二月戰役開始と共に、更に京城義州間鐵道敷設の必要を感じ、臨時軍用鐵道監部をして之が工事に當らしめ、後、數月を経て、更に馬山浦鐵道の敷設に著手せり。此の如く韓國に於ける我が鐵道經營は戰時に於て著しく其の歩を進め、三十七年末京釜鐵道全通し、翌年京義馬山浦二線亦開通せり。

明治三十八年十月、日露戰役收まり、平和克復し、韓國亦竟に我保護に屬し、廟議鐵道統一策を決し、三十九年三月京釜鐵道買收法を制定し、同年七月京釜間の鐵道及び曩に三十六年中京釜鐵道會社が買收したる京仁間の鐵道を統監府鐵道管理局所管の國有と爲し、同年九月京義馬山浦の二線亦統監府鐵道管理局に移り、韓國鐵道經營茲に始めて統一を完了せり。

韓國鐵道の所管は一旦鐵道院に移りしも、日韓併合總督府設置と共に更に朝鮮總督府鐵道局に於て經營するに至れり。爾來新線建設及び既成線改良に意を注ぎ、明治四十三年十月平南線先づ成り、四十四年十一月鴨綠江橋梁の竣工と、南滿洲鐵道安奉線の改築と相俟つて鮮滿間の聯絡を完うせり。

朝鮮鐵道の軌間は凡て四呎八吋半とす。初め韓國政府は、軌間は英尺四呎八吋半と確定すと規定し、京仁間を之に據りて起工せるが、半島に於ける露國の勢力漸く絶大となる

や、國內鐵道規則を改め、建陽元年十一月十五日、西伯利鐵道と同一なる五呎軌間を採用せしが、明治三十一年九月八日の京釜鐵道契約は國內鐵道規則第二條を根據とし、同月十九日遂に舊制に復せり。

以下各線別に其の發達を記述すべし。

第二節 京仁鐵道

暫定合同條款締結後、我が政府は之が細目決定の爲、韓國政府と交渉中、英米獨露四國代表者は鐵道利權を一國に准許するは韓國並に他の各國商民に不利益なりとの警告を爲し、韓國當局は遲巡決せざる間に、米人モリスは巧みに京仁間鐵道敷設の特許を得たり。政府は屢々交渉を重ねたるも、然も一旦外國人に特許したる以上之を取消さしむること極めて困難なりしのみならず、一方に於て京釜鐵道の交渉を進むるに至りしかば、形式的謝罪書を得たるのみにて止めり。

モリスは北米資本家の投資意の如くならず、一時其の敷設權を我が資本家に讓渡さんどせしも、漸く米國より若干の資金を得、明治三十年三月二十二日を以て京仁街道上仁川より二哩の地に起工式を擧げたり。其の後京仁鐵道引受組合の計畫起り、迂餘曲折の後、五月四日該組合成立を告げ、其の組合員は岩崎久彌、今村清之助、原善三郎、原六郎、大倉喜八郎、大谷嘉兵衛、中上川彦次郎、瓜生震安、田善次郎、松本重太郎、前島密益、田孝三、井高保、莊田

平五郎澁澤榮一、ゼムス、アール、モリス等とし、組合員全部平等出資を契約せり。爾來モリスより屢々各種の要請ありて紛議を重ねしが、三十二年五月十日モリスの組合脱退を認め、百七十萬餘圓をモリスに仕拂ひ、全く其の關係を斷てり。

京仁鐵道合資會社 上記の如く、モリスとの關係を絶ち、他組合員に於て工事繼續の運に至り、既に韓國政府の承認を得たるを以て、改めて合資會社とし、資本金は七十二萬五千圓、社員は從來の組合員十五名とせり。モリス施工の工事は概して粗雑にして設計には適合せざるもの多く、全線に亘り手直しを要するもの甚だ多く、漢江橋梁の如き基礎工撤去の止むを得ざるに至れり。會社は三十二年四月を以て、更めて仁川に起工式を舉行し、爾來引續き工事を進め、九月十八日仁川鷺梁津間の假開業を爲せり。然るに漢江橋梁工事意外に長時日を要し、三十三年六月末漸く竣工し、同年七月八日を以て京仁間二十六哩二十六鎖を開通するに至れり。本區間は勾配百分の一曲線六度、半徑十四鎖四十六節九、軌條は凡て五十六封度とし、枕木は厚さ六吋、幅九吋、長さ八呎なり。

漢江架橋 漢江は仁川起點二十二哩より二十三哩の間にある大河にして、舟楫の便あり。記録に存する最大洪水面は平水面上三十六呎なりとす。桁はプラット構にして、二百呎十連を架す。桁幅は中心間十六呎六吋、高さ三十七呎、兩橋臺間の全延長は二千六百二呎十吋なりとす。特許條件に準據し、一度右側に幅員四呎の人道を設けたりしが、後、韓國政府と交渉の結果、之を撤廢せり。本工事はモリスの手に於て兩橋臺を竣へ、第一第

二及び第九橋脚亦其の一部を成工せしも、會社の手に移りて後、調査の結果、橋脚工事不完全なるを發見し、破壊再築せり。本工事中三四回の洪水に遭遇せしも、大なる損害を蒙むるに至らず、施工日數は前後通算二百七十日なりとす。

第三節 京釜鐵道

明治二十七年八月暫定合同條款に據り、京釜間及び京仁間の鐵道敷設權を獲たる後、空しく二ヶ年を経過し、其の間京仁線は米人モリスに京義線は佛人グルールに其の特許權を獲られたり。政府は韓國々情視察の爲、大三輪長兵衛を派遣し、京釜線特許獲得の爲、折衝大に努め、一方京釜鐵道經營發起を唱道し、二十九年七月發起人會を東京に開き、發起人契約書を締結せり。爾來韓國政府と幾多交渉を重ねしも、在再決せざりしが、八月伊藤博文清國漫遊の途次、將に韓國を訪はんとす。韓廷は日清戰役當時伊藤首相の韓國に對する好意に酬ゆるの意味に於て、其の入京の前日京釜鐵道敷設協議に應ずるの意を我れに致し、九月韓國當局者と京釜鐵道發起人との間に、京釜鐵道契約の調印を見るに至れり。京釜鐵道株式會社 明治二十七年以來の懸案たりし京釜鐵道契約漸く成立を告げ、三十二年二月發起人委員大江卓は技師を隨へ、線路の踏査沿道の狀況を視察し、七日踏査報告建設費概算作成を了へたり。一方又株式會社成立に腐心すると同時に、補助利子下附の請願を提出し、九月政府は一箇年六分の利子補助の命令書を交附せり。補助に關する

條項を擧ぐれば、

第四條 其社設立登記の日より起算し、十五箇年間は、運輸開始前に在りては拂込株金（額面を越ゆる拂込金額を除く）に對し、一箇年六分の利子を下附し、運輸開始二部の開始亦同じの後、其社の利益一箇年六分に達せざるときは、政府は六分に達する迄其の不足を補給すべし。

利子補給額は如何なる場合と雖も、株金拂込總額（額面を越ゆる拂込金額を除く）の年六分に相當する金額を限度とす。

第七條 其社が社債を發行したるときは、其拂込登記の翌月より、其社が社債に附したる利子と同一の割合を以て、政府より利子を補給す。但し、其補給額は現在社債の額面に對し年六分に相當する金額を限度とす。

利子を補給すべき社債は鐵道竣工期限迄に發行したるものに限る。但し、低利借替の場合には此限にあらず。

利子補給期限は社債拂込登記の日より起算し、十五箇年とす。但し、前項但書の場合に於ける借替社債に對する利子補給制限は元社債利子補給の年月を通算して十五箇年とす。

第八條 政府が利子を補給すべき株金及社債は合して二千五百萬圓を限度とす。

第九條 其社の拂込株金額面を越ゆる拂込金額を除くに對する利益一箇年六分を越

過するときは、其超過の金額は社債の利子に充當すべし。此場合に於ては第七條に依り、政府より補給すべき金額は該充當額を控除して之を下附す。

第十一條 第九條に依り、利益を社債の利子に充當し、因りて第七條の補給を要せざるに至りたるるとき、當利益の過剩あるときは、拂込株金額面を越ゆる拂込金額を除くに對する二分を控除し、其の殘額の一半は既に政府より受けたる補給金の償還を終る迄政府に納付すべし。社債を發行せざる場合に於て、政府の利子を補給する株金資本に對する利益一箇年八分を超過するときは亦同じ。

政府特許命令下附に依り、京釜鐵道會社の基礎初めて成り、創立委員は株式募集に盡力し、翌三十四年六月創立總會を開き役員を選擧し、茲に全く會社の機關整頓し、愈々工事著手の域に進むに至れり。

京釜鐵道の線路は會社計畫以前我が國に於て測量したるもの二あり。明治二十五年河野天瑞等一行の踏査を第一とし、暫定條款締結後、仙石貢、古川阪次郎等の踏査を第二とす。明治三十一年京釜鐵道契約成るや、翌年二月久野知義等第三回の踏査を行ひたり。翌三十三年三月創立委員は笠井愛次郎等をして更に線路の實測を爲さしめ、其の結果として久野豫測線に二箇の變更を行ひたり。其の一は大邱、三浪津間、其の二は平澤、永同間とす。其の他は大體に於て久野技師の豫測線を採用せられ、速成當時の改測に依る部分的の變更を加へられたるのみにして、以て今日の京釜鐵道線路たるに至れり。

會社成立し、愈々工事著手に際し、起工方面に關し、熟慮研究を要するものあり。資金の關係韓國官民感情の上より觀察し、一時著手區間を短縮するも、釜山京城兩面より起工するを利とし、遂に永登浦草梁の二箇所より工事に著手するに至り、八月二十一日永登浦に於て北部の起工式を舉行し、南部は九月二十一日を以て草梁古館にも起工式を擧ぐ。工事施行に際し、用地收用に多大の困難を感ぜり。由來鐵道用地は特許契約に據り、京仁鐵道の場合に同じく、凡て韓政府之を提供すべきものにして、國有地は論なきも、民有地は一旦國に收用するを要するが故に、財政窮乏せる韓政府は之が費用支出容易ならず、殊に外國人關係の土地に在りては頗る困難にして、價格協定了るも、韓政府は之を支拂ふこと困難なりしを以て、會社は韓國鐵道院總裁より取替拂の依頼書を徴し、一時支拂を爲し、次いで工事に著手するを得、北部に於ては、三十五年九月鳴鶴洞振威間(二十二哩)を、三十六年五月振威美江間(五十二哩)を起工し、南部に在りては、三十五年八月龜浦密陽間(二十六哩)、翌年四月密陽省岷山間(二十五哩)の工事に著手し、速成期前に於て北部三十二哩、南部三十三哩を開通せり。

本鐵道の軌間は特許契約に従ひ、四呎八吋半を用ふ。會社設立の前、日本内地と等しく、狹軌を採用するの議起り、旅客貨物の稀薄なる朝鮮に於て建設費及び營業費の節約を得べく、將來京義線滿洲線完成する場合、聯絡上の不利を來すも、尙ほ之を償うて餘りありとの説ありしも、會社幹部は群議を排し、當初の契約に従ひ、遂に七十五呎軌條四呎八吋半の軌間を採用せり。

第四節 京仁鐵道の買収

京釜京仁兩鐵道は其の性質より見るも主従の關係を有し、結局に於て同一經營に移るべき運命を有するものなりしが、兩線工事進捗するに従ひ、材料の輸送に、停車場の共用に、其の關係密接の度を加へ、遂に合併の議起り、機熟し、三十五年十二月三十日合併假契約締結を見るに至れり。然るに翌三十六年二月二十五日京釜總會は假契約を承認せしも、京仁側は偶々政府との關係に難問題を生じ、二月二十四日の社員總會は合併決議を一先づ延期せり。然れども鐵道統一は一日も早く之が實現を必要とし、政府との交渉も諒解を得、遂に九月二十三日兩社連名を以て合併の認可を申請し、十月三十日認可の指令に接せり。爾來業務引繼準備を了し、京仁總從事員は十一月一日を以て京釜鐵道に入り、茲に京仁鐵道は京釜鐵道株式會社京釜線と稱するに至れり。

第五節 京釜鐵道の速成

明治三十六年政府は京釜線速成の必要を認め、資金調達上の便宜の爲、二月二十四日一千萬圓債券の發行及び之が元利償還の保證を與ふることの承認指令を與へたり。會社は資金の調達に努むると共に、他方に建設工事を急ぎ、草梁龜浦間及び永登浦水原間は既

に建築列車を運轉し、十二月龜浦密陽間の工事を竣へ、密陽省峴間二十二哩及び水原美江間六十四哩の土工橋梁亦其の半を了せり。時恰も東洋の風雲險惡の度を加へ、本鐵道の全通は曩の豫定期限を俟つことを得ざるに至りたるを以て、之を速成せしめんが爲、會社の發行する債券に對し、元利支拂の保證を與へ、及び其の敷設費に對し幾分の補助を爲すの必要あり、緊急勅令の發布を仰ぎ、十二月二十八日勅令第二百九十一號の公布を見るに至れり。

第二條 京釜鐵道株式會社の線路工事速成に必要な資金の調達に便宜を與ふる爲、政府は同會社の發行する債券に對し、元利仕拂の保證を爲すことを得。

前項に依り保證すべき債券一千萬圓を限り、其の利子は一箇年六分以下とし、其の元金は三箇年据置、爾後五箇年以内に償還すべきものとす。

第三條 京釜鐵道株式會社に於て工事を速成する爲、特に要すべき費用の補償として、政府は同會社に對し、百七十五萬圓を補助することを得。但し、已むを得ざる事由に依り、其の金額を以て本項の費用を償ふこと能はざる場合を生じたるときは、乃ち四十五萬圓以内を補助することを得。

前項補助金を以て補償すべき費用の仕拂に關しては、特に詳密なる監督規程を設くるものとす。

會社は十二月二十八日の會合に基き、速成工事に著手すると共に、精密なる設計及び豫

算を調製したるに、興業費總額二千九百五十萬圓に達し、資本金二千五百萬圓速成費補助金四十五萬圓を以てするも、尙ほ二百三十萬圓の不足を生じたるを以て、三十七年七月其の補給を政府に請願し、且つ將來必要なるべき線路の改良は營業費を以て之を施行するの認可を求め、折衝の末結局、政府は三十七年八月十三日、百五十八萬圓無利子貸下の指令を與ふるに至れり。

速成命令下附當時に於ける工事未着手の區間は省峴美江間百二十一哩にして、明治三十六年七月既に其の實測に著手し、十二月之を結了したるも、速成工事施行の爲、更に改測を行ひ、三月之を結了し、工事に著手し、銳意其の進捗を圖れり。而して工事用材料は主として本邦其の他の海外に之を仰がざるを得ざりしが、恰も時局に際會したるを以て、輸送船舶の不足を告げ、時として材料搭載船の航海中擊沈捕獲又は坐礁の災厄に遭遇せるありて、工事施行上に被りたる影響尠からざりしのみならず、韓國内地の道路は概ね狹隘險惡にして橋梁の設けなきもの多く、又河川は冬季數箇月に亘りて結氷し、雨季亦汎濫を見るを常とする爲、舟楫利用の便甚だ乏しく、材料運搬上至大の不便を感じ、其の他暑氣酷烈なりしかば、病者續出等幾多の障害を被りしも、從事諸員の奮勵に依り、三十七年十一月十日を以て、京城起點百二十七哩四十二鎖に於て南北軌條聯絡を見るに至れり。

明治三十四年起工以來の工事著手順序及び速成工事の概況を擧ぐれば別表の如し。

著手の順序	區	間	距離	起工竣工年月
第一著手	釜山方面	自龜浦至草梁	一〇・三三哩	明治三四年一月起工
第二著手	京城方面	自鳴鶴至永登浦	一一・四八	明治三五年一月起工
第三著手	京城方面	自密陽至龜浦	二六・三五	明治三六年一月起工
第四著手	京城方面	自振威至密陽	二二・五〇	明治三六年一月起工
第五著手	京城方面	自密陽至省密	二五・四〇	明治三六年一月起工
第六著手	京城方面	自英振至省密	四八・〇九	明治三七年一月起工
第七著手	京城方面	自英振至省密	七七・三二	明治三七年一月起工
第八著手	京城方面	自永同至省密	四六・一九	明治三七年一月起工
第九著手	京城方面	自永同至省密	一・〇〇	明治三八年一月起工
第十著手	京城方面	自永同至省密	五・二〇	明治三八年一月起工

京城方面 芙江永同間は速成の方針に依り、之が改測を行ひ、哩程四十六哩十九鎖、最急勾配五十分の一曲線の最小半徑十五鎖にして、別に延長九哩十五鎖餘最急勾配二十五分の一曲線の最小半徑七鎖半の假線を設けたり。

隧道は何れも本工事を施せしも、橋梁は假設のもの少しとせず。是等は後日に於て改良工事を施行するの方針を執れり。

釜山方面 省峴永同間の工事亦速成の方針に依りて改測を爲し、線路の延長七十七哩三十二鎖、最急勾配五十分の一曲線、最小徑十五鎖にして、外に二哩五十四鎖の假線を敷設し、其の最急勾配を三十分の一、最小半徑を十鎖とせり。橋梁は假橋とせるもの三箇所あるも、他は本橋とせり。尤も鐵桁の組立遅延せし箇所には一時木桁を架設して列車の運轉に支障なからしめたり。隧道は密陽省峴間に於て大小七箇を數へ、省峴隧道は延長三千九百四十八呎、京釜鐵道中最難の工事を以て目せられたるものにして、其の施工に長時日を要するが故に、他の工事に先だち、三十六年二月既に著手せるも、岩質堅硬にして、工程動もすれば豫定に遅るるの虞ありしを以て、鑿岩機を使用し、懸賞督勵翌年十月十八日を以て導坑貫通し、十一月三十日を以て完成を告ぐるに至れり。本隧道速成の爲、材料運搬線として隧道東西兩口間に假線を敷設し、約二箇月の間、絶えず一萬乃至二萬の人力を督し、三十七年六月七日を以て其の敷設を了へたり。延長三哩五十五鎖、最急勾配二十五分の一、最小半徑七鎖にして、八箇のスキツチバツクを有す。而して其の開通と同時に建築列車の運轉を開始せしが、機關車一臺にて三十噸貨車一輛を、二臺にて二十噸貨車三輛を牽引し、所期の効果を、隧道完成と同時に之を撤去せり。

上述の如く、草梁永登浦間の線路は茲に豫期の開通を告げ、明治三十八年一月一日より

草梁、永登浦間の運輸營業を開始し、依つて京城釜山間の聯絡を全うしたるを以て、五月二十五日即ち日本海々戦に先だつこと二日、京城南大門停車場構内に於て盛大なる開通式を擧げ、我が皇室よりは特に伏見宮博恭王殿下、韓廷よりは義陽宮李載覺殿下、台臨あらせられ、共に優渥なる令旨を賜へり。明治二十七年暫定合同條款の締結せられてより十有一年、其の間幾多の曲折を経、政府の保護と當事者の苦心と相俟つて、本鐵道の建設は茲に一段落を告げ、日韓兩國交通の連鎖依つて以て成り、半島鐵道史に一新紀元を劃し、亦、我が國力の發展に一大基礎を作せるものと謂ふべし。

會社は三十八年三月より殘區間たる京城、永登浦間の複線敷設及び釜山、草梁間の建設工事に著手せり。全通後國有期までに會社の施工せる工事概要は、

土工 主なる工事は三十八年中に於て南大門停車場内外の地築、永登浦、漢江間複線、南大門、龍山間軍用線聯絡、草梁停車場擴築及び草梁、釜山間線路の工事にして、國有以前に於て其の成工を見るを得ざりき。

隧道 扶桑隧道は延長千三百三十五呎にして、三十七年より引續き工事を進め、兩口の聯絡を圖るが爲、勾配三十分の一の假線を敷設せしが、銳意督勵、三十八年三月二十三日完成せり。

倭館第一及び第二は三十八年一月著手、四月或は五月を以て成工せり。

橋梁 洛東江橋梁は徑間二百呎七連、四十呎二連を要し、京釜線中最長橋梁にして、三十

八年一月十日起工、六月三十日橋臺橋脚を了へ、之と前後して架桁に著手し、幾何もなく列車の運轉を見たり。其の他琴湖、江鏡湖、江第一、第二錦江の諸橋梁、漢江、避溢橋及び尾湖川橋梁等は主要なるものにして、中には出水の爲、工事困難を極めたるものあり。第一及び第二錦江の如きは架桁中出水の爲、兩橋梁共徑間二百呎、構桁各一連、河中に墜落の厄に遭へるも、遂に第一錦江は三十八年十月三日、第二錦江は三十九年一月七日列車を通ずるを得たり。

第六節 京釜鐵道の國有

京釜線既に成り、京義馬山の兩鐵道亦臨時軍用鐵道監部に於て三十七年著手、三十八年共に開通の豫定なり。韓國鐵道の建設經營共に私設或は軍營に別たれ、統一を缺くは對韓國策上遺憾なきを得ず。故に相當時機に於て各線の管理を統一し、運輸交通の敏活を圖るは一般經營上并に軍事上緊急缺ぐべからずとの議論漸く政府部内に起れり。三十八年六月時の遞信大臣大浦兼武は外務、大藏、陸軍、遞信各次官を委員とし、韓國鐵道を統一すべき方法順序を調査せしむ。十一月三十日桂總理、會禰、大藏、寺内、陸軍、大浦、遞信四大臣會議の結果、京釜鐵道の買收は鐵道國有の實行と共に三十九年度に於て之を斷行するに決せるが、桂内閣辭職し、西園寺内閣は前議を襲踏し、閣議決定、三十九年三月三日京釜鐵道買收法案は鐵道國有法案と共に衆議院に提出せられ、兩院通過、三月三十日法律第十八號

を以て京釜鐵道買収法の公布を見茲に京釜鐵道の運命は決定せり。七月一日を以て會社線京仁京釜兩線は國有に歸し、統監府鐵道管理局の所管に移れり。而して買収價格は公債額面二千十二萬三千八百圓にして、四十年六月三十日會社清算人に交附し、政府と會社との關係は茲に終結するに至れり。

第七節 軍用鐵道の敷設

(一) 京 義 線

露國に對する宣戰の詔勅下り、將に大軍の北進せんとするや、軍需品輸送の爲、京釜鐵道の速成と相俟つて義州街道に軍用鐵道敷設の急設を必要とし、明治三十七年二月臨時軍用鐵道監部編成せられ、鐵道監山根武亮以下職員の任命を見、三月中旬各部署を定め、工事に著手せり。爾來日夜工を急ぎ、龍山開城間の路盤工事は七月上旬略々完成し、開城以北の工事亦相次で竣り、三十八年一月二十六日龍山新安州間及び新義州批峴間に軌條の敷設を終へ、次いで二月中旬臨津江の鐵道橋を竣工し、四月二十八日を以て龍山新義州間に列車の聯絡運轉を開始するに至りたりと雖、清川大寧の二大橋梁を殘し、加ふるに線路良好ならずして輸送力乏しかりしかば、進んで之が補修改良に任じ、只管工事の完成を期し、三十九年四月三日京義線の全通を告ぐるに至れり。

本區間速成に關し、技術上の大體方針を擧ぐれば、

一、線路選定は勾配百分の一曲線半徑二十鎖を限度とするも、急速開通を要する爲、最初に於ては勾配四十分の一を限度と爲すことを得、但し、已むを得ざる場合は勾配三十分の一を限度と爲すことを得。

二、急速開通を要する爲、一時假線路を採る場合は曲線半徑十鎖を限度と爲すことを得。本區間工事に於て最も苦痛を感じたるは材料の配給に在り。實に本區間全線は蜿蜒として山間の僻地を貫通すること百餘哩にして、之に供給すべき材料の揚陸場は、南に在りては不完全なる碧瀾渡、北に在りては殆んど揚陸場として見るべからざる平壤の對岸あるのみ。幸に中間に於て兼二浦を發見し、其の支線に依りて黃州附近より南北兩作業頭を進むることを得しも、黃州土城間の長程は尙ほ九十哩を算し、橋梁其の他の材料陸送に著大なる勞力と時日を要するのみならず、由來韓國の地たる滿目赭禿たる山野を以て連亘し、木材類の見るべきものなく、之を内地に仰ぐもの少なからざるが爲、材料の遲著を免れざりき。

主要橋梁中臨津江は三十八年二月十五日竣工、第一大同江橋梁は三月二十四日、第二大同江橋梁は同月二十五日何れも竣工せり。清川江及び大寧江の架橋は一旦工事に著手したるも、職工の募集意の如くならずして結氷期に入り、遂に一時之を中止するに至れり。然るに三月末に至り流水絶えず橋杭に衝突し、既成部分を破壊したる結果、架橋點及び其の設計を變更すべき必要を生じ、現位置を迂回せる線路を測量し、舊線路に比し、約七哩半

を延長せるも、橋梁に於て約千五百呎を短縮するを得たり。而して大寧江橋梁は十二月
中全部竣工し、清川江橋梁は鐵桁遲著の爲、三十九年三月二十五日を以て之が架設を終へ、
四月三日兩橋梁の試運轉を舉行し、良好の成績を得、茲に全く龍山新義州間三百十有餘哩
に列車を直通運轉するに至れり。

(二) 馬山浦線

作戰上の必要に依り、馬山浦を基點とし、洛東江右岸に至る軍用鐵道の敷設決せられ、明
治三十七年八月鐵道監部之が建設擔任に決す。本線は洛東江右岸に於て京釜鐵道支線
に聯絡する目的を以て、將來四呎八吋半の軌道を敷設し得べき方針を以て、暫く十八封度
軌條に據り、輕便鐵道敷設を目的とせり。後、調査の結果洛東江に橋梁を架設し、本線を京
釜鐵道に聯絡するの緊要なるを認め、之が著手中十二月に至り、本線を四呎八吋半に改築
の命令に接し、計畫を變更し、三十八年五月全長千八百五呎の洛東江橋梁を竣工し、茲に馬
山浦三浪津間に列車を直通運轉することを得たり。然れども出水の爲、橋脚基礎掘鑿せ
られ、遂に橋梁を下流に彎曲せられ、補修工事に時日を費し、加ふるに全線路に亘り、水害を
蒙りし箇所尠なからざりし爲、改修を終へたるは十月二十一日にして、茲に初めて全線の
開通を見るに至れり。

第八節 國有統一後の朝鮮鐵道

韓國鐵道の統一普及は我が半島統治の第一義たるのみならず、京釜京義幹線は歐亞聯
絡の要衝にして、我が國は戰後新興の強國として、先進諸國と比肩争衝の位地に立つの時
に當り、此の公道を開きて世界の交通に貢獻する所なかるべからず。政府は統監府鐵道
管理局を設け、銳意建設改良に力を竭すの方針を採り、其の後四十二年六月に至り、管理局
を廢し、統監府鐵道廳を置きしが、同年十二月鐵道院官制の改正と共に韓國に於ける鐵道
は鐵道院の所管に歸し、韓國鐵道管理局を設けたりしが、四十三年八月韓國併合せられ、十
月朝鮮總督府設置と同時に朝鮮總督府鐵道局新設せられ、從來鐵道院の管轄たりし朝鮮
鐵道の經營を其の所管に移すと共に、輕便鐵道及び軌道の監督機關たらしめたり。

(一) 新線の建設

京元線

本線は京義馬山の二線と同じく當初臨時軍用鐵道監部に於て其の工事に著手せしも
のにして、三十六年十一月元山附近に著手したるも、豫算の關係土地買收の困難等の爲、工
事意の如く進捗せず、三十八年十月一旦工事中止せられたり。後、再び本線敷設の議起り、
線路の改測を行ひ、四十三年四月之が實測に著手し、同年十月起工、四十三年度以降十一箇
年繼續施工の豫定なりしも、韓國併合後急施を必要とするの議起り、竣工期間を四十四年
度以降五箇年に短縮せらる。四十四年十月元山方面より起工し、爾來兩方面より工を進
め、時に水害等の厄に遭遇せしも、幸にして順調の進捗を告げ、一部工成るに従ひ、順次營業

を開始し、大正三年八月十六日全線百三十哩餘の營業を開始するに至れり。

本線工事成績の主なるものを擧ぐれば、軌道の延長百五十四哩九分、隧道を穿つ十七、其の總延長一萬四千五十呎、橋梁を架する百十九、其の總延長一萬千五百四十八呎、溝橋を設くること百三十七にして、停車場二十三箇所とす。最急勾配四十分の一、曲線半徑最小十五鎖とす。本區間工事は明治年間に於ては一部の工を竣へ、開業區間は龍山澗川間四十六哩に止まり、大部分は大正年間の施工に係るを以て、詳細は之を省略す。

湖 南 線

本線は京釜線大田驛より起り、木浦に達する延長百六十哩八分の本線と、裡里より分岐し、群山に至る延長十四哩八分の支線とより成り、南鮮の要港、群山及び木浦を結び、京釜線に聯絡するものにして、朝鮮利源開發上極めて重要な線路なりとす。

本鐵道は當初明治四十三年度以降十一箇年間繼續事業とせしも、速に營業開始を爲すこと緊要なるを認め、速成の方針を採り、隧道及び大土工の施設、多くは之を後日に譲り、停車場の設備を簡約にして、橋梁、其の他の工作物、亦、已むを得ざるもの外、凡て之を假構造として、先づ七箇年を以て開通せしむるの計畫を立てたりしが、四十三年八月、韓國を併合するや、半島開發上更に本線急設の必要を生じ、四十四年度以降五箇年に短縮することに改め、同十月、木浦方面より起工し、爾來工を進め、四十四年及び四十五年、大田方面に於て大水害を被りたる外、甚だしき障害に遭遇せず。起工以來三年餘を経、大正三年一月十一日

を以て全線の營業を開始するに至れり。本線は上述の如く速成を旨としたるを以て、橋梁、溝橋にして木造のもの多く、所々に急勾配、小曲線の箇所あり。出水に際し、浸水の患ある區間亦尠なからざるを以て、此等の改築は固より豫期する所にして、既に大正元年十月より改築に著手せり。

今、工事成績の主なるものを擧ぐれば、軌道の延長百九十八哩三分、隧道を穿つ九橋梁を架する百九十三溝橋を設くること二百八十六、停車場に在りては聯絡驛たる大田停車場を改築擴張するの外、二十七箇所を新設せり。最急勾配七十五分の一、曲線半徑最小十五鎖とす。

群山支線は延長十四哩八分にして、概ね平地を過ぐるが故に、最急勾配百分の一、曲線半徑最小二十鎖とす。

明治年間に於て大田、群山間六十八哩九分營業を開始し、殘區間は、大正三年一月を以て全通せり。

平 南 線

本線は四十一年度以降三箇年繼續事業たるの計畫を立て、四十二年九月より、工事に著手し、翌年十月、平南、鎮南、浦間全線開通を見たり。本線の建設は速成の方針を採り、小橋梁及び溝橋を除くの外、比較的大なるものは、凡て假構造とし、停車場設備の如きも、營業上差當り支障なき程度に止めたるを以て、四十三年度末より橋梁改築に著手し、續いて停車場

其の他の改良を施工せり。

本線は延長三十四哩三十八鎖、最急勾配六十分の一、曲線半徑最小二十鎖とす。

平壤炭鑛線

平壤炭鑛線は京義線大同江信號所より分岐し、平壤鑛業所の所在地、寺洞に達する線路にして、當初韓國政府の經營に係り、併合後一時農商工部の所管たりしが、明治四十四年八月朝鮮總督府鐵道局の管理に移りたるものなり。本線路は採炭の搬出に便ならしむるを主眼とするものにして、明治四十二年六月起工、十一月二十一日全通せり。四十四年八月より平壤寺洞間六哩七分の區間に一般旅貨運輸を開始せり。

(二) 既成線の改良

京 義 線

本線は當初軍事上の急需に應ずる爲、速成方針を採り、土工を減じ、隧道等の大工事を避けたるを以て、全體に亘り、四十分の一勾配を許し、場所に依り三十分の一、八鎖の小半徑曲線を採用せし地點あり。故に全線を通過すべき列車は僅かに二十二噸車三輛の重量に過ぎざるの状態なるを以て、線路改良の必要を認め、既に三十八年三月之が調査設計を了へ、三十八年度以降四箇年度に亘る臨時軍事費を以て之が工事を進むる事とし、一部工事に著手したりしが、四十年以降は韓國鐵道會計の經理に移し、前計畫を繼續し、其の後費額増加の要を認め、更に四十三年以降三箇年繼續費を追加要求し、爾來工事著々其の歩

を進め、四十四年十一月を以て一部の工事を剩すの外、計畫の大部分を竣へ、全線を通じて最急勾配百分の一、最小曲線半徑二十鎖の線路となり、鴨綠江橋梁工事の完成と相俟つて、茲に鮮滿鐵道の聯絡を全うするに至れり。

本線中鷄井汗浦間十三哩八分、新幕興水間十哩九分は既成線に依り、改良の實を擧ぐる能はざる爲、全く速成線を棄て、新線路を建設せり。尙ほ隧道橋梁の新設甚だ少しとせず。今之を概括すれば、改良線總延長三百十哩三分にして、此の間隧道新設十九箇所、此の延長一萬六千五百四十呎、橋梁の改築三百二十八箇所、内五百呎以上二十二箇所、此の總延長二千二十八呎、溝橋の改築三百十箇所に及べり。工事の困難を極めたるは臨津江、大同江、清川江、大寧江及び鴨綠江の五大橋梁にして、臨津江は四十年七月工事に著手せしが、翌年七月下旬非常なる水害を蒙り、既に大半工を竣へたる基礎、其の他の工作物を破壊し、工程著しく阻害せられたるも、銳意工事の進行に努め、四十二年十二月を以て竣工し、清川江及び鴨綠江は其の基礎工事に新式の潜水函を使用し、他は何れも普通井筒沈降式に依れり。而して軌條は速成線に於て六十封度を使用せしも、鮮滿聯絡の幹線としては將來の輸送状態を察し、七十五封度に改むるを適當とし、改良工事の竣成したる區間は停車場構内を除くの外、逐次舊軌條を撤し、七十五封度に改めたり。停車場の新築又は改増築を爲したるもの二十六箇所にして、就中、新義州線は鮮滿聯絡上其の設備を完全ならしむるの必要より三層樓の煉瓦造とし、階下を驛務取扱室に、二階及び三階をレストラントに充つるの

設備と爲せり。

鴨綠江架橋工事

鴨綠江は日支兩國の境を流るる延長五百哩の大河にして、鐵道架橋位置は江口を距る約二十八哩の上流に在り。幹流三千餘呎なるも、洪水の際は廣さ四哩に及ぶべし。而して平時潮汐干満の差は十二呎にして、流速の絶大なる内地河川の洪水時に於けるが如し。架橋地點水深は最深箇所、平時滿潮水面下約四十三呎を有す。冬期に於ては氷上に於て櫓を使用し得るも、結氷解氷の各前後十日間餘は全江氷流を以て蔽はれ、殊に解氷時に於ける流水は方數百呎厚さ三呎に及び潮の干満に伴ひ、互に激衝し、其の壯觀名狀すべからざるものあり。

本橋梁は明治三十七年二月京義鐵道線路の敷設に著手、當時既に之が計畫を樹て、三十八年七月鐵道橋と歩道橋とを併設するの設計を爲し、三十九年九月に至り、更に精査の結果、本橋梁は構桁三百呎並に二百呎各六連を架設し、橋梁基礎は全部潜水函沈下工を用ふることとし、其の後四十一年十一月に至り、船舶の航行に便ならしむる爲、開閉式橋梁とするに決し、四十二年三月之が設計を了し、四十二年度より四十四年度に至る三箇年繼續事業として豫算總額を二百三十三萬圓と定め、八月を以て工事に著手せり。本架橋問題に關しては清國との交渉容易に決せざりし爲、朝鮮側を第一著とせり。四十三年四月清國の同意を得初めて對岸の工事に著手するに至れり。工事中暴風雨大洪水の爲、多少の障

碍を蒙りしも、四十四年十月末を以て全部の落成を告げたり。本工事は著手より竣工まで二年二箇月、工事費總額百七十五萬圓なり。かく豫算に比し多大の輕減を得たるは、主として潜水函の使用と機械の應用とに因るものなり。

本橋梁は徑間總延長三千九十八呎にして、徑間二百呎六連、徑間三百呎六連より成り、朝鮮側より第九連の徑間三百呎鋼桁を開閉式とす。各桁何れも弓狀形構桁にして中央に鐵道線路を有し、其の兩側に幅各八呎の歩道を有す。構桁下端より平時滿潮までの距離三十七呎なり。開閉式構桁廻轉の動力は人力に依るの外、補助として二十五馬力の石油發動機一臺を据附けたり。

馬山線

馬山線は臨時軍用鐵道監部の經營に係る速成線にして、概ね假設の構造なるを以て一般營業に供せんが爲には相當改良の要あり。三十八年十月改良工事に著手し、大正二度に於て之を竣へたり。本線延長二十四哩七十鎖、最急勾配四十分の一、曲線最小半徑十四鎖とす。洛東江橋梁延長千八百三十八呎餘を工事の最たるものとす。

京仁線

京仁線は京仁鐵道合資會社の手に成れるものにして、當初經費の關係より橋梁溝橋等概ね假構造のものなりしが、列車回數の増加に伴ひ、之が改良の必要を認め、明治四十年中工事に著手し、四十二年三月竣工し、其の結果、舊線に比し約一哩を短縮せり。改良工事施

行に際し、永登浦より約三哩の間を除くの外、用地土工橋梁溝橋等凡て複線の準備を併せ行へり。本線延長十八哩三十五鎖餘、最急勾配百分の一、曲線最小半徑二十鎖とす。

京 釜 線

釜山草梁間は明治四十一年四月營業を開始し、大正元年十月釜山に於ける突堤棧橋成り、海陸聯絡の利便を加へたるも、本線に於ける輸送量は年々増大し、列車運轉の密度を加ふるの必要を生じたるも、既存の設備にては到底之に應ずるを得ざるが爲、大改良工事を計畫し、著々之が實行を見しも、多くは大正年間に屬するを以て茲に記せず。

第二章 臺灣鐵道

第一節 領臺前の鐵道

清國時代劉銘傳巡撫を命ぜられ、初めて任に臺灣に來るや、島内の交通甚だ不便にして、物産の豊富なるに拘らず、商業振はず、統治上不便甚だしく、且つ政府當局者の主張に基き、首都を内部に遷さんとせしも、當時の狀況到底其の治績を擧ぐるに難きを見、支那本土には未だ官設の鐵道なるものなかりしと雖も、劉は率先して之が計畫を爲し、奏請裁可を得、光緒十三年(明治二十年)六月を以て先づ基隆臺北間に起工し、同十七年十月竣工し、臺北以南も亦相續きて起工したるも、半途にして劉銘傳解任し、邵支灑代りて巡撫となり、同十九年十一月臺北新竹間を竣工し、以南は工事困難なるの故を以て延長中止に決せり。基隆新竹間線路延長七十五哩餘は軌幅三呎六吋にして、一碼三十六封度の軌條を用ひ、勾配及び曲線の制限は詳ならざるも、敷設の實迹に徴すれば、最急勾配二十分の一、最小半徑五鎖にして、三鎖七十五節の箇所もあり。線路基面幅は十呎乃至十二呎と定めたるもの如し。工事は獨人ベツケルの計畫に基き、外國人技師の測量を経て、官兵及び請負人夫を使役し、工事を遂行したりと云ふ。本區間に費せし總經費は邦貨換算百九十九萬餘圓にして、一哩金二萬六千五百餘圓に當れり。

當時運轉に用ひたる車輛數は詳ならざるも、本島鐵道を我れに收めたる際に於ては機關車八、客車二十、無蓋貨車二十二、有蓋貨車四とす。其の内使用し得るものは機關車三、客車六、無蓋貨車十一のみ。機關車は何れもタンク・エンジンにして、重きは二十五噸、輕きは十五噸なりき。機關車の内二輛は吳淞上海間の鐵道に使用したるものに係り、六輛は新に英國より購入したるものなりと云ふ。機關手は外國人を雇備するの外、間々清國より渡臺せし人員を雜へ用ひ、火夫掃除夫は悉く本島在住者を使用せり。又燃料石炭は錫口水返脚、八堵、南港、七堵等より出づるものを用ひ、油類は多くは香港より輸入せり。

運輸營業は工事竣成の部分より逐次開業したるが如しと雖も、其の區間年月共に明かならず。基隆臺北間の六驛は光緒十七年(明治二十四年)十月より、臺北新竹間の十驛は同十九年十一月より營業を開始し、始めは往復六回なりしが、後減じて四回となれり。これ器械の損傷多きの故を以てなりと。而して何れも混合列車なり。列車運轉上他邦に類例乏しきは本島鐵道に於ける節日臘尾歲首に列車運轉を休業せしことにして、これ蓋し本島習慣上より馴致し來りて、自ら此の例を生じたるものの如し。

第二節 領臺後の鐵道

明治二十八年日清干戈戢まり、其の四月十七日馬關講和條約の結果、臺灣全島我が版圖に歸し、六月二日全島の授與終り、三日我が軍基隆を復し、七日臺北城を收め、二十三日新竹

を復し、敵兵解散せり。是より先き、前臺灣巡撫唐景崧前總長劉永福等皇軍に抗し、戦利あらざるを察し、遁竄するに當り、既設基隆新竹間線路は車輛線路多く破壊せられたるため、六月十四日樺山總督牙旗を臺北に進むるに當り、列車脱線兩度に及び、基隆出發後六時間餘にして臺北城に入るを得たるの状態なりき。臺北新竹間應急修理は七月十日に至りて其の工を竣へ、僅に糧食及び鐵道材料運搬の便を開くを得たり。

鐵道敷設は本島經綸中の一大要素たり。明治二十八年八月二十六日、臺灣總督樺山資紀本島防備及び統治上、南北縦貫鐵道の建設及び道路の開鑿、基隆港築港の急務たる所以を擧げ、速に鐵道及び道路築設部を設置せられんことを政府に稟議す。之を本島縦貫鐵道を經營するの發端とす。同年十月九日參謀總長彭仁親王殿下より陸軍大臣大山巖に對し、臺灣防備中第一著に實施すべき緊要事業は、島の北端を起點とし、西半部の内地を貫き、南端に達する完全なる鐵道を敷設し、百年の大計を確定せんことを協議せらる。

明治二十九年四月縦貫線路調査に著手し、六月末に至り總べて之を終了せり。該調査に依れば新竹苗栗間二十一哩六十四鎮、苗栗臺中間三十二哩七十五鎮、臺中嘉義間(五十三哩七十五鎮)、嘉義打狗間六十八哩五鎮、楊厝安平間支線十哩二十鎮たり。而して鐵道工事の規模は内地既成官設鐵道の規定に法り、軌間三呎六吋、軌條重量一碼六十一封度半、其の他枕木附屬品橋梁隧道土工等の建造物に至るまで、一に其の定規に準據せしむることとせり。尤も長大橋梁に在りては平常流水ある部分に限り假橋を架設し、毎年一

同或は二回洪水汎濫の區域たる砂礫上には直ちに軌條を敷設し、列車運轉を開始し、毎年一兩度洪水の際は一週間位運轉中止の見込、漸次洪水の流域を實見し、明細なる調査を得たる後、始めて本工事に著手するものとせり。建設費總額は新竹打狗間壹千五百四拾參萬四千餘圓、平均一哩八萬七千參百餘圓、揚厝安平間四拾八萬五千餘圓、平均一哩四萬七千四百圓なり。

本島縦貫鐵道線路の調査を施行するや、更に東海岸線路の踏査及び東西横斷線路の踏査を施行す。即ち三十年一月より本測量は五組に分れ、

- 一、南部線即ち恒春より鳳山に至り、鳳山より卑南に連接するもの。
 - 二、中央線即ち林杞埔より東拔仔庄(臺東地方)に至るもの。
 - 三、埔里社より花蓮港に出づるもの。
 - 四、新店より花蓮港に出づるもの。
 - 五、北部線即ち宜蘭若しくは蘇灣より花蓮港に出づるもの。
- 共に生蕃界に入り、専ら調査に従事したるが、此の五線の中、一と二とは其の目的を達し、無事歸府し、三は遂に消息を得ず。一行十四名蕃人の毒手に落ち、悉く戰歿せりと云ふ。四五の二組は大魯閣蕃爭亂の爲、遂に行くことを得ざりき。

政府は縦貫鐵道及び基隆築港の調査費拾萬圓を支出し、鐵道調査は其の業進み、略結了を告げんとするも、政府の財政は戰後多端にして速かに敷設を行ふ能はず。此の時に方

り私設鐵道會社を組織し、其の任に當らんとするものあり。其の最先者を渡邊甚吉外數十名なりとす。然れども本出願は其の組織計畫二つながら全からず、且つ當局に於て否認の色あるを察知したる岡部長職安場保和等は民間有志と謀り、臺灣鐵道會社を創立し、資本金壹千五百萬圓を以て縦貫鐵道建設を計畫し、書を總督府に提出し、許可を請ふ。時に明治二十九年五月五日なり。總督府は審議の末、渡邊甚吉等の出願を却け、同年十月二十七日臺灣鐵道會社に對し、敷設認可の指令を交附せり。爾來會社は株金の募集、線路の選定等鋭意努力せるも、經濟界の氣勢振はず、漸次萎靡の状態に傾き、豫定の資金を得る能はず。因つて外國資本を借らんと試みたるも、是亦意の如くならず、會社の情勢到底成立の望絶ゆるに至れるを以て、政府は縦貫鐵道官營を計畫し、會社は既に製作準備せる車輛、實測圖機械圖面費等合計貳拾九萬四千餘圓を政府に讓渡し、三十二年十月會社は解散を議決せり。

是より先、政府は經濟界の悲運到底鐵道會社成立困難なるを洞察し、三十一年三月總督府は更に吏員を派し、縦貫線路を踏査し、建設設計豫算を編成し、明治三十二年度より同三十九年度に至る八箇年間の建設及び改良費として參千八百八拾八萬圓を計上し、同年九月再び之を十箇年繼續費とし、參千萬圓に改訂提出せり。既にして鐵道會社は解散に決し、本案は政府の査定を経て、三十二年三月臺灣事業公債法の發布と同時に、縦貫鐵道建設及び改良費豫算總額貳千八百八拾萬圓、十箇年繼續費と定められたり。

臺灣鐵道管理經營は本島歸轄の初め、軍事鐵道の組織を以て臺灣鐵道線區司令部之を管理し、次いで臨時臺灣鐵道隊の組織成り、之に代り又鐵道隊召還に及びて民政局に轉管し、同局通信部臨時鐵道掛其の事務を司り、始めて營業の組織を成す。後臨時臺灣鐵道敷設部を設置し、新線の敷設舊線の改良工事を所管せしめたり。

前記敷設部は臺灣鐵道會社解散の決定、臺灣事業公債法の發布と共に設置せられしものなるが、更に總督府鐵道部を設置して敷設部を廢止せり。時に三十二年十一月なり。

第三節 縱貫鐵道

明治三十二年十一月八日勅令第四百二十六號を以て、臺灣總督府鐵道部官制を定め、鐵道の建設保存運輸及び私設鐵道に關する事項を掌り、必要に應じ、出張所建設事務所改良事務所等を設け、新線の建設、既成線の改良工事を司らしむ。本縱貫鐵道は既成線即ち基隆新竹間六十二哩餘の線路の改良を目的とせるものを北部改良工事に稱し、新竹臺中間を北部新線と稱し、打狗臺南間、臺南嘉義間、嘉義臺中間を南部及び中部新線と稱するを得べし。外に支線二條あり。淡水支線、鳳山支線之なり。以下逐次項を分ち各區線の測量及び工事の概略を記述せんとす。

(一) 線路測量

鐵道線路建設上最も緊要にして、且つ周到の注意を要するものを線路の選定と爲す。

殊に本島の如き、古來自然の發達に委せられたる地方に於ては、地形山勢の關係より人文の啓發、物産の獎勵、軍事上或は行政上の便否等、彼是比較研究を要する點甚だ多く、單に工費の少額線路の安定のみを主眼とする能はず。隨つて線路測定に於て當局者は苦心焦慮周到なる注意を要し、三十二年四月十三日著手、三十四年七月三十一日を以て全部終了せり。

(二) 北部改良線

改良線工事は基隆新竹間六十二哩餘に亘り、基隆臺北間五堵新線の隧道工事は三十二年五月起工し、臺北桃園間は殆ど全く舊線を廢し、十八哩餘の新線を起せり。基隆臺北間は從來の急勾配を緩にし、曲線を和げ、最急勾配を六十分の一、最小曲線を十五鎖に改築し、三十六封度軌條を撤して六十封度のものに換へ、大小の橋梁を架設すること七十一、隧道を開鑿すること二、舊線の改良は少しも營業を妨ぐるごとくなく、施工し、全線六十二哩餘中、舊線路の存するもの僅に五哩餘に止まり、煥然面目を一新す。而して五堵線、基隆臺北間所在は三十三年七月、臺北桃園新東間は三十四年八月、臺北新停車場の開場と同日に營業を始め、新車、紅毛田間は三十五年二月、紅毛田新竹間は同年三月を以て營業を開始す。全線六十三哩三分なり。

本改良線中重要なる工事の一は新店溪橋梁にして、架橋地點は臺北停車場を距る約四哩なり。平時の河幅五百呎なるも、一朝出水の場合は浸水一哩餘に及び、波濤を揚げ、凄愴

近づくべからず。本橋は徑間八十呎十四連、避溢橋六十呎六連一箇所、同三連一箇所及び四十呎一連一箇所より成る。三十三年一月著手、五月以降九月までに數回の洪水に際會し、最後の出水は實に平水面上二十四呎に達し、數名の入夫行衛不明又は死亡するに至り、箱枠の顛覆軌條其の他の器具機械類の流失等、稀有の慘害を蒙りたるも、翌年二月中旬全部疊積工を了へ、以後順調に進行し、無事架換等を竣工せり。其の外大崙溪橋梁は徑間六十呎十六連、避溢橋は徑間四十呎四連、第二大崙溪橋梁は徑間二百呎四連、六十呎六連、鳳山溪橋梁はデックブラット徑間百五十呎二連、デックラチス徑間八十呎六連、十八呎の拱二連、荳仔埔溪橋梁は七十呎三連、紅毛田溪橋梁は徑間七十呎十五連等を主なるものとす。

(三) 淡水線

淡水線は淡水河の河口にあり。臺北を距る北方約五哩、基隆港と共に本島北部の要港にして、對岸貿易上重要な位置を占め、船舶の出入頻繁なり。

本支線は材料運搬を以て主なる目的の一となすが故に、軌條は舊線より撤去したる三十六封度のものを用ひ、橋桁は舊線撤去品を再用する等簡易を旨とし、工費の節約に勉めたる結果、全線延長十三哩三十二鎖に對し、總費額七拾貳萬四千餘圓、一哩に付五萬四千餘圓に過ぎず。

(四) 北部新線

本區間は新竹より以南、葫蘆墩に至る延長四十六哩餘にして、新竹中港間は三十五年八月、中港苗栗間は翌年五月、苗栗三叉河間は同年十月營業を開始し、三叉河伯公坑間四哩餘の運搬線も三十七年五月開業し、三叉河葫蘆墩間は三十六年五月著手以來五箇年間を閲し、漸く四十一年四月竣工し、茲に於て縦貫線始めて全通す。

新竹三叉河間及び三叉河伯公坑間の運搬線は土工橋梁隧道工事に多少困難ありしと雖も、特記するに足るものなし。然るに三叉河葫蘆墩間は延長十四哩にして、縦貫鐵道中至難の工區にして、最急勾配四十分の一、最小半徑十五鎖の曲線非常に多く、全工區を通じて隧道九、總延長一萬六千四百七十呎、橋梁十四、總延長四千六百三十九呎餘、内二百呎の鐵桁十五連あり。切取の深き、築堤の高き、全線中之比肩すべきものなし。第三隧道魚藤坪間切取工に於ては延長二十一鎖中心線に於て最高五十呎なる大切取あり。築堤も地勢上非常なる深さに達し、線路中心にて七十七呎餘に達せしものあり。其の他五十呎内外のもの亦少なからず。第八隧道北部築堤の如きは四十五呎の高さにして、延長二十鎖に亘り、築堤土積一萬三千坪餘に達せり。今橋梁及び隧道中主要工事の概略を述べんに、魚藤坪橋梁 本橋は高さ溪底より百八呎、線路は全部四十分の一の勾配にして、北方は半徑十五鎖の曲線内にあり。中央二百呎デッキ鐵桁の兩端に六十呎鉸桁一連宛を連絡し、更に北方には徑三十呎煉瓦拱四連、南方には同じく二連を増設することとせり。

内社川橋梁 本橋は鯉魚潭庄に架し、第六第七隧道の中間に介在し、前後は直ちに兩隧

道に接す。本橋梁の縦貫鐵道中に於て異彩を放つものは溪流の大なるにあらず。橋梁の長きにあらず。實に橋脚の高きと橋桁架設方法の他の橋梁と大いに異なるものあるに因る。即ち八十呎一連六十呎八連とより成り、平水面より軌條面まで百二呎に達す。而して基礎底部より橋脚頭部に至る全高は、最も低きもの六十九呎十吋、最も高きは實に百二十呎一吋に及べり。本橋梁設計に關して經濟上及び保存上等、各方面より精細に比較研究の結果、橋脚全部は煉瓦を用ひ、桁の種類は鈹桁を採用し、架設方法は下部にステールジングを用ひずして、桁を押し出すべき方法を探ることと決定したり。

尙ほ橋脚高き爲、地震に對する災害豫防方法を講ずるの必要上、調査研究の末、煉瓦とセメントモルタルの力のみにては伸張抵抗力不充分なるを以て、直徑一吋半の鐵棒を入れることとせり。橋脚基礎は最大のものにありては幅三十三呎、長さ三十二呎の兩端に三角の劍先を有するを以て、其の積約千三百四十平方呎に達せり。此の如きものにありては木製箱枠若くは溪流を他に導き、陸土工を以て掘方をなし、止むを得ざるに至りて初めて卿筒等の機械力を利用し、陸上掘鑿を爲せり。鐵桁架設方法は六十呎の鐵桁二箇を終端にて密接せしめ、上下フランジを鐵板にて聯結して一體と爲し、之を臺車に塔載し、一方に平衡重量を置き、他の一方を全く勿れ出しとし、以て甲の橋脚より乙の橋脚に懸け渡し、安全に支持したる後、聯結用ポールトを抜き去り、次第に定位置に据附くるものにして、本方法は未だ經驗したることなきを以て、臺北に於て如上の實驗を行ひ、良好なる成績を得

て之を實地に適用し、何等の支障なく無事架設を了せり。此の方法に依る架設時間は一徑間平均三日を費すのみにして、經費の點に於ても多大の節約を見るを得たり。

大安溪橋梁 大安溪は本島有數の大河にして、平時に於ては水流少きも、一朝雨期に際し、出水を見るに至りては所謂激流奔湍、亂流蜘蛛の如く、幅員二哩餘に亘るあり。川床の勾配實に七十分の一、徑四五呎より十二三呎の大玉石累々として川床に横はり、橋脚基礎工事上多大の注意を要せり。本橋は二百呎バウストリング型構桁八連とし、基礎工は普通井筒の如きは沈下容易ならざるべく、沉んや箱枠沈下の如き到底望みを屬すること能はざるを以て、ニューマチック式採用の説ありたるも、熟練なる職工を得ること困難なるも、諸材料運搬の不便なることにより、他に簡單迅速なる方法を講ずることとせり。即ち河床の勾配急なるを利用し、排水路を穿ち、水位を下げ、陸上は六呎乃至八呎の高さ毎に階段を設け、周圍に約五分法の土留石垣を築き、階段幅を二呎とし、漸次に掘下げ、水中に在りては機械力又は潜水夫を使用して五分法に掘鑿し、豫定の深さに達するや、鐵筒を据附け其の底部約十呎乃至十三呎間に水中コンクリート工を施し、筒内の排水を行ひ、橋脚基礎工事施行方法を取れり。本方法に依り工事施行に際し、或は出水に遭ひ、又は湧水量豫想外に多量なる等幾多の困難に遭遇せしため、所期の如く遂行するを得ず、前後三星霜を経て、橋脚工事を完成するを得たり。

第七隧道 三叉河葫蘆墩間に於て、内社川橋梁と大安溪橋梁との中間に介在する高地

を貫通するものを第七隧道と爲す。延長四千三百三十六呎にして、全線第二の長隧道なり。縦貫鐵道中數多の難工事ありしと雖も、未だ本隧道の如く慘憺たる災害を被りたるものあるを見ず。抑も本隧道に於ける災害は三十八年五月三日以降、三十九年十一月十一日に至る十九箇月間の久しきに渉り、其の位置は全部北口にして、坑門口を距る七百呎乃至八百五十呎間に過ぎず。被害度數は前後十回に及び、之が復舊に殆んど一箇年を費せり。其の最大なるものは第四回目にして、坑内噴水勢ひ猛烈を極め、十立方呎以上の大玉石を流し、或は据附けせしセントルを倒し、三百八十呎餘押流し、流出土砂二百十一坪の多きに及びり。亦第九回目の災害は埋没坪數九十七立坪に達し、特に當時坑内作業中の本島人五名閉塞せられ、救出迄滿七日間を要し、幸に無事なることを得たり。本隧道は三十七年七月著手、四十年八月竣工せり。

(五) 南部線

本線は打狗濁水溪間九十四哩にして、三十二年九月初めて打狗より工事に著手し、三十三年十一月打狗臺南間先づ成り、順次營業を開始せり。外に鳳山支線十哩餘を竣工せり。打狗港埋立工事も亦附隨事業として緊要なるものなり。今本區間の主要工事を擧げんに、

曾文溪橋梁 本橋は基隆起點二百三哩五十三鎖の地點を中心とし、徑間七十呎、板桁九連、徑間百五十呎、ブラット構桁十連、三十呎、板桁二連にして、全長二千三百二十九呎とす。

打狗嘉義間鐵道工事中の至難工事にして、多大の星霜と經費とを要するを以て、同溪以北に資する爲、先づ假橋架設を計畫し、三十四年一月起工、三月中旬成工、専ら建築材料の輸送に資したり。然るに前後三回の出水に遭ひ、其の都度假橋全部を流失せり。尙ほ工事中惡疫流行し、一時に二百餘名の職工人夫の逃走を見るに至る等、幾多の障礙に遭遇せり。三十五年九月著手、三十七年一月一旦竣工せしも、第十九號橋脚及び北橋臺漸次移動し、尺餘に及びしに、其の原因背部の土砂壓迫にあることを知りて之を切取り、三十呎一連を増設することとし、三十八年十月著手、三十九年三月竣工せり。

濁水溪橋梁 本橋は嘉義起點二十七哩十三鎖の地點を中心とし、徑間二百呎、構桁十四連、延長二千九百十七呎なり。本工事中二三回の水害を被り、多少の損害ありしも、工事進行上さしたる障礙を來すことなく、又基礎工事桁架工等も比較的順調に遂行するを得たり。

(六) 鳳山支線

本線は元來打狗を起點とし、鳳山阿緞を經由し、南端恒春に至るの目的を以て計畫し、曩に打狗より淡水溪を横切り、阿緞廳六塊厝庄間十三哩餘の測量を爲したりと雖も、淡水溪の架橋工事極めて大事業なるに依り、暫く同溪以南の工事を止め、北岸九曲堂を以て終點とし、此の間十哩六十六鎖の工事を急速に施行することとなれり。而して内九哩六十鎖より十哩六十六鎖に至る間は、將來阿緞線建設に當りて不用に歸すべきものなるを以て、

總べて假工事とし、四十年四月十九日著手、同九月竣工せり。

(七) 中部線

中部線工事は南北工事の進程を察し、機宜を得て起工することとし、三十七年四月著手す。延長四十四哩餘にして、三十八年一月濁水二八水間、同年三月二八水彰化間に運輸營業を開始せり。是より先彰化大肚間の土工略竣成せんとするの際、軍用速成線の工事起り、三十八年五月竣工を告げ、茲に應急の全通を見るに至れり。

第四節 軍用速成線、旅館、臺東、私設及び阿里山鐵道

(一) 軍用速成線

軍用速成線工事とは大肚溪葫蘆墩の本線葫蘆墩伯公坑間の經便線改築及び濁水甲大安の三溪に架設する鐵索軍搬線等を謂ふ。明治三十七年日露戰役正に酣にして、バルチック艦隊應に東行の途に在り。本土と臺灣間及び臺灣島沿岸の航行杜絶の場合なきを保し難く、本鐵道南北連絡せざるときは軍隊の行動敏活を闕き、臺灣防備上至大の影響を及ぼすのみならず、軍需品の輸送に就いても經費上不利益の點尠からざるを以て、南北連絡速成の爲、臨時軍事費より金六拾四萬四千圓を支出し、大肚溪葫蘆墩間に假設鐵道を敷設し、葫蘆墩伯公坑間は工事困難にして急速竣工し難きに依り、在來の單線輕便鐵道を複線に改修し、本鐵道を全通せしむるの方針を定め、三十八年十二月二十三日に至りて速成

に關する計畫全く成り、同日より工事に著手し、翌三十九年五月十五日竣工を告げたり。

大肚葫蘆墩間 本區間は縱貫線の設計と異なることなく、最急勾配八十分の一、最小曲線半徑二十鎖にして、要するに速成を期するにあるを以て、軌條は一碼三十六封度の古軌條を用ひ、大肚溪外四橋梁は本橋豫定位置の下流に假橋を架設することとし、其の前後の築堤に限り、路面幅を十二呎とす。橋梁コルベルトは總べて木造とす。濁水大肚の二溪は假橋なるを以て流失の際に備ふる爲、復舊の材料を豫備し、濁水溪には別に鐵索運搬線を架設せり。

葫蘆墩伯公坑間輕便線 本區間は延長九哩四分軌間一呎七吋半、最急勾配二十十分の一、最小曲線半徑三十呎とす。後里庄高臺に上る高臺の阪路は新店阪と稱し、是處にスパイラル線の設けあり。輕便線中の一奇觀たり。スパイラルは最急勾配二十十分の一、最小半徑六十節、橋梁八箇所を設く。本區間中大安溪及び大甲溪は本島有數の大河にして、輕便用假橋の外に各川上に鐵索運搬器を設置す。本線軌條は一碼九封度のものを充用し、順次に舟筏若干を準備し、伯公坑停車場々外に約三百坪の平地を備へ、葫蘆墩伯公坑兩驛に倉庫各一棟及び臺車庫を設け、陸軍運輸支部保管の臺車三百臺宛を兩驛に備ふる計畫なり。三十八年一月著手、五月竣工す。本輕便線は四十一年四月三叉河葫蘆墩間本線成り、縱貫線全通の前日まで即ち三箇年間連絡運輸の便を資け、三叉河伯公坑間運搬線と共に

至大の利便を與へたるものにして、四月十九日限り之を撤廢せり。

中部線假橋改築工事 軍用速成線工事已に竣工を告げしも、中部線橋梁は殆んど全部假設なるを以て、營業の傍之を改築するには多大の時日を要したり。就中、大肚溪橋梁の如きは徑間百五十呎構橋六連、七十呎鉸桁十三連より成る大工事なり。速成線の竣工以前に起工したるものありと雖も、竣成は何れも其の以後にあり。

(二) 臺灣鐵道旅館

縦貫鐵道完成の期略、定まり、各地の築港年と共に面目を一新し、内外人の來往繁きを加ふるに際し、旅情を慰むるに足るの旅館一も之なきは一大缺陷なるを以て、鐵道旅館の建設經營を企圖し、臺北停車場前に三千六十九坪の地を相し、六百二十餘坪の三層樓を建築せり。構造は煉瓦並に石材より成り、工事は明治四十年六月著手、四十一年十月二十日即ち縦貫鐵道全通式舉行に先立つこと四日にして全部の竣成を告げたり。

(三) 臺東鐵道

本線は中央山脈以東平野の開發に資せんが爲、企畫せられたるものにして、即ち花蓮港璞石閣間五十五哩餘の線路なり。明治四十二年二月花蓮港方面より起工す。本工事は該地方の情況と經費とに鑑み軌道幅員を二呎六吋とせり。然れども他日東西兩線の連絡に便するの目的を以て、隧道橋梁の如きは當初より三呎六吋の標準により、之を築造せり。花蓮港鯉魚尾間は明治四十三年二月開通、鯉魚尾溪口間は明治四十四年七月、溪口鳳

林間は明治四十五年六月開通せり。

(四) 私設鐵道

本島南部及び中部に於ける産業の發達は專用鐵道の敷設を促がし來り、殊に各製糖會社は競うて輕便鐵道の敷設を行ひ、管に社用貨物の輸送に供するのみならず、糖業閑散の機會を利用すると同時に、社會の狀態に鑑み、鐵道の餘力を一般公衆の交通運輸に致すの途を開けり。今大正元年末に於ける實況は、既成線路は營業哩二百九哩四分、專用線五百九十九哩二分、計八百八哩六分にして、何れも二呎六吋の軌幅なり。

會社名	既成線		計
	營業線	專用線	
臺北製糖株式會社	一・一三	二・三五	三・四八
帝國製糖株式會社	一・一三	二・三五	三・四八
新高製糖株式會社	一・一三	二・三五	三・四八
林本源製糖場	一・一三	二・三五	三・四八
中央製糖株式會社	一・一三	二・三五	三・四八
斗六製糖株式會社	一・一三	二・三五	三・四八
大日本製糖株式會社	一・一三	二・三五	三・四八
北港製糖株式會社	一・一三	二・三五	三・四八
鹽水港製糖株式會社	一・一三	二・三五	三・四八
計	九十九・二	五百九十九・四	六百九十八・六

東洋製糖株式會社	三三三	七九・八 <small>四分</small>	七九・八 <small>四分</small>
明治製糖株式會社	三三三	四八・五	八五・八
臺灣製糖株式會社	三三三	二三四・三	二六七・五
新興製糖株式會社	一一・五	三・八	一五・三
計	二〇九・四	五九九・二	八〇八・六

(五) 阿里山鐵道

明治三十二年臺灣總督府に於て同島南部の森林探檢の際、阿里山地域に一大檜林の存在を認め、爾來再三の調査を経て阿里山森林經營の方針定まり、三十六年森林蓄積の調査及び森林鐵道の豫測に著手し、三十七年五月之を終了す。材積一千八百萬尺を有し、林業費百五十萬圓と嘉義阿里山間鐵道建設費貳百參拾萬圓とを投じ、年額七拾五萬圓の純益を得るの森林經營案成れり。時恰も日露戰役に際し、財政に餘裕無く、戰後亦新事業の遂行を難しとせしが、阿里山の開發は本島拓殖上等閑に附すべからざるを以て、適當なる民間實業家の經營に委せんとし、合名會社藤田組と協定成立し、三十九年二月契約書の交換を爲すに至れり。藤田組に於ては總督府の調査材料を基礎として企業の方針を定め、直ちに森林毎木の調査及び鐵道線路選定の測量に著手し、次いで七月嘉義方面より約三十哩に亘りて工事を起し、土工橋梁隧道等の工事著々進行せり。然るに翌四十年四月森

林の調査及び鐵道の測量終り、其の結果として曩に總督府に於て調査したる概算に比し、材積に於て五百萬尺を減じ、鐵道豫算に於て百五十萬圓の増額を要し、豫期の収益を得難きことを發見せり。於是更に鐵道の設計を變更し、森林區域を擴張する等の調査を施し、極力豫定の収益に接近せんことを企畫せり。先是宜蘭廳下の蕃界に於て檜林の發見あり。藤田組は他の經營に因り、阿里山事業の妨害せられんことを慮り、三十九年之が經營を出願せしが、總督府は阿里山以外の森林を藤田組に委するを不可とし、四十年十一月不許可の指令を下せり。於是藤田組は阿里山に多額の資本を投ずるも、所期の収益を得難きのみならず、他の競争に因り、阿里山經營の基礎を危うするの時機あるを豫想するに至りたるを以て、更に根本的調査の必要ありとし、四十一年一月斷然事業の中止を發表し、既に全工程の約三分の一に達したる鐵道工事を打切りたり。然るに總督府に於ては同年三月以後數回の實地精査を施し、該森林經營の有望なることを確認したるを以て、當初の官營計畫に復せんとし、森林施業案を作製し、之を第二十五帝國議會に提出せしが、四十二年二月衆議院の豫算會議に於て調査不充分の名の下に否決せらる。於是總督府は更に精査を遂げ、再び第二十六議會に提出し、四十三年二月其の協賛を得るに至れり。同年四月阿里山作業所官制定められ、其の第一條第三號に據り、六月嘉義阿里山間の鐵道工事を起し、大正元年十二月全線竣功し、同月二十五日より二十六日に亘り、初めて阿里山檜材搬出の初運轉を遂行せり。本鐵道の延長は約四十一哩にして、最急勾配二十分の一、最小

曲線半徑二鎖とし、工事至難の箇所多く、隧道七十餘、其の總延長六哩半あり。樟腦寮附近に於ては一躍七百呎の高所に達する螺旋狀の三回線あり。線路終端の二萬平停車場は海面上六千五百五十餘呎の高地なり。軌幅は二呎六吋にして、軌條は一碼二十五封度、三十封度及び三十六封度のものを敷設せり。機關車は重量二十噸の六輪聯結車及び米國ライマ會社製造のシェー式十八噸のものにして、勾配線に於ける運轉速度は一時間八哩を限度とす。貨車は五噸乃至十二噸、積長十五呎乃至三十呎にして、十五噸のものは四輪車、其の他はボギー車とす。全線四十一哩の内、嘉義竹崎頭間約九哩は旅客運輸をも取扱ひ、一日三往復の便あり。本鐵道の建設費決算額は藤田組經營時代に於ける投資額百參拾壹萬貳千七百七拾貳圓と、官營後に於ける仕拂金貳百六拾四萬七千八百拾參圓として、藤田組に對しては總督府より相當の補償を交附せり。

第三章 樺太鐵道

邦領樺太に於ける陸上交通は露領時代より明治三十八年八月我が軍占領に至る迄、道路其の他施設の見るべきものなく、殊に鐵道に至つては其の施設は勿論、之が敷設計畫もあらざりしもの如し。明治三十九年九月我が陸軍に於て軍需品輸送の目的を以て大泊舊稱コルサコフ、豊原舊稱ウラジミロンカ間に輕便式鐵道敷設の工を起し、同年十一月上旬竣成したり。而して本工事は鐵道大隊派遣部隊の作業に係り、晝夜兼行六十餘日の短時日を以て之が敷設を遂げたるは其の功寔に多大なりとす。敷設軌條は十八封度に於て、軌幅六十珊(約一尺九寸八分)とし、使用機關車は獨逸双合式重量僅に十五噸、貨車は無蓋車にして、一車の積量五噸に過ぎず。殊に速成を期し、山間に築造敷設したるを以て、勾配急、且つ曲線多く、牽引力を減殺すること尠からず。速度遅緩にして大泊豊原間二十四哩の運轉に約六時間を要し、軍需品輸送の餘力を以て僅に一般の交通に資したり。越えて明治四十年四月樺太廳設置と共に鐵道も亦樺太廳の所管に移り、同年八月始めて一般運輸營業を開始し、大泊豊原双方より一日一往復旅客列車を運轉したり。翌四十一年四月大泊の南方榮町間海岸に沿ひ一哩餘線路を延長し、同年六月榮町驛を設置して公衆の便を開き、次いで大泊三の驛間既設山間の線路を海岸に移築し、勾配を緩和して牽引力減殺を防ぎ、専ら輸送力の増大に努めたるも、而も逐年人口の増加に伴ひ、旅客貨物の輻輳を

來し、遂に既成輕便線を軌幅三呎六吋式普通鐵道に改築の必要迫り、同時に豊原以北榮濱まで新線敷設の議起り、先づ明治四十三年六月大泊・豊原間輕便線改築に著手し、同年十一月竣成し、茲に本島最初の普通の鐵道の實現を見るに至り、運轉速度亦増大し、大泊・豊原間二時間餘にして達するを得、列車回數漸次増加したり。豊原以北榮濱間三十三哩新線の敷設は四十三年六月起工し、翌四十四年七月豊原・小沼間、同年九月小沼・富岡間、同年十二月富岡・榮濱間漸次竣成に従ひ、運輸營業を開始し、同島拓殖鐵道第一期線とも稱すべき大泊・榮濱間延長五十七哩五分全通したり。

第四章 南滿洲鐵道

第一節 總 說

明治三十七八年戰役の結果として、帝國政府は我が南滿洲鐵道を經營するの權利を得し、三十九年五月十一日より八月一日迄の間に於て鐵道の授受を了せり。是より先戰役中明治三十七年四月滿洲占領地内の東清鐵道利用の方針を定め、即ち軌幅五尺を三呎六吋に改修することとし、野戰鐵道提理部に當り、七月著手、工事成るに従ひ列車運轉を開始す。昌圖以北は之が改修を行ふに至らずして平和克復となり、三十九年八月昌圖以北鐵道授受後直ちに改修工事に著手せしも、鐵橋の破壊、軌條の撤去等、戰略上の施設の跡多かりし爲、工程進捗せず、十一月十一日漸く孟家屯に列車運轉を開始するを得たり。

當時南滿洲鐵道は國家經營とすべしと云ひ、或は會社事業となすべしとなし、大いに議論ありしが、遂に之を株式會社組織と爲すに至れり。政府は明治三十九年六月七日勅令第四百四十二號を以て南滿洲鐵道株式會社設立の件を公布せり。而して命令書記載の主なる事項を擧ぐれば、

一、鐵道運輸營業區間。

一、大連・長春間鐵道。

一、南關嶺・旅順間鐵道。

- 一、大房身柳樹屯間鐵道。 一、大石橋營口間鐵道。
- 一、煙臺煙臺炭坑間鐵道。 一、蘇家屯撫順間鐵道。
- 一、奉天安東縣間鐵道。

一、會社營業開始の日より起算し、滿三箇年以内に四呎八吋半の軌間に改築すべし。

一、附帶事業の範圍。

一、鑛業殊に撫順及煙臺の炭礦採掘。

一、水運業。

一、電氣業。

一、主要なる鐵道貨物の委託販賣業。(明治三十九年八月二十四日附外務、大藏、逓信三大臣の命令を以て削除)

一、倉庫業。

一、鐵道附屬地に於ける土地及び家屋經營。

一、其の他政府の許可を受けたる營業。

一、政府の認可を受け、鐵道及び附帶事業の用地内に於ける土木教育衛生に關し、必要な施設。

十一月一日會社設立の許可を得、十一月二十六日創立總會を開き、十二月七日會社設立の登記を了せり。

會社が明治四十年四月一日、政府より引繼を受けたる鐵道。

區	間	哩	數	區	間	哩	數
大連、孟家屯間	旅順線(南關嶺、旅順間)	四三、九九 ^哩	旅順線(蘇家屯、老虎臺間)				
柳樹屯線	同	二九、六三	同(運河支線)				三七三 ^哩
營口線	同	三、五八	同(楊州堡支線)				
煙臺炭坑線		一三、三九	計				四八八、二九
		九、七〇					

安東縣奉天間輕便鐵道一八四哩二〇鎖を加ふる外、七月露國政府より受領せし孟家屯露寬城子境界間五哩二八鎖にして、安奉線は軌間二呎六吋の輕軌道にして、其の他は總べて三呎六吋の狹軌式なりき。

第二節 廣軌改築工事

軌間は東清鐵道時代に在りては五呎にして、我が軍之を占領すると同時に、三呎六吋に改修し、以て會社に承繼せしは前述の如し。然るに三箇年以内に四呎八吋半の廣軌式に改築し、且つ大連蘇家屯間二百三十八哩は之を複線と爲すの命令を受けたるを以て、引繼を受くると共に先づ之が計畫準備に従ひ、明治四十年五月初めて本線及び支線の廣軌事業に著手し、狹軌鐵道の運轉を休止せずして廣軌改築を進行せんが爲、苦心慘憺の結果、在來の狹軌の外側に尙ほ一本或は二本の軌條を加へたる三線式又は四線式廣狹軌併用運

轉法を採用し、各驛停車場構内は三線式を、其の他は概ね四線式を用ひたり。旅順大連間三十八哩九鎖先づ成り、明治四十年十二月一日初めて廣軌列車の運轉を行ひ、次いで本線に於ても工事大いに進捗し、大連瓦房店間六十六哩九鎖は明治四十一年一月二十二日、瓦房店遼陽間四十哩一鎖は同年二月十三日、遼陽奉天間四十哩七鎖は同年三月十四日孰れも試運轉を舉行し、其の好の結果を得たり。奉天以北は材料の延著、寒威凜烈の脅威を受けしも、努力の結果、奉天鐵嶺間四十三哩八鎖は四月十八日、鐵嶺公主嶺間百六哩五鎖は同年四月二十九日、公主嶺長春西寬城子間四十哩一鎖は同年四月三十日試運轉を舉行し、次いで撫順支線三十二哩四十六鎖及び營口支線十三哩四鎖は狹廣軌列車移替の際、殆んど一氣に竣成せしめたり。先是、本線及び旅順營口兩支線共竣工を告げんとするや、豫め各主要驛に廣軌車輛を廻送し置き、明治四十一年五月二十日より二十九日に亘り、長春方面より順次南に向つて狹軌車輛を送還し、代ふるに廣軌列車を以てし、明治四十一年五月三十日全線廣軌列車の開通を見るに至れり。僅に一箇年の短期間に能く五百二十哩餘の廣軌工事を竣へ、且つ一日も運轉を休止せずして完全に遂行し得たるは、計畫の周到と技術の優秀の賜として偉とするに足るものなり。本改築工事に要せし費額は車輛費及び器械場費を除き、金八百九拾貳萬六千貳百四拾貳圓を算す。

第三節 大連蘇家屯複線工事

本區間工事は廣軌改築工事に先立ち、明治四十年五月を以て之に著手し、順次竣工するに従ひ、區間運轉を開始し、明治四十二年十月二十七日全部開通運轉を開始せり。新設線は在來線の六十四封度なるに對し、八十封度軌條を採用し、橋桁はクーパー⁴⁵に依り設計せり。

第四節 安奉線改築工事

安奉線輕便鐵道は日露交戦中我が第一軍の軍器糧秣を輸送するの目的を以て建設せられたる一時的輸送機關なり。當時は専ら速成を旨とし、明治三十七年八月十日より起工し、十一月三日迄に安東縣鳳凰城間三十八哩を速成し、尙ほ鳳凰城下馬塘間七十二哩の工事を起し、晝夜兼行之が速成を企圖し、明治三十八年二月十一日を以て竣工を告げたり。而して下馬塘以北の線路は初め遼陽に連絡せしむるの計畫なりしが、戦況の發展に伴ひ、奉天に向はんとするの議起りしも、其の經過地點に關し、議論を生じ、一は蘇家屯停車場に連絡し、之より既設本線に並行し、運河假橋を利用して奉天に達せしめんことを主張し、他は上流なる運河軍橋を利用し、直ちに奉天に至ることを以てしたるが、議遂に後者に決す。十二月三日下馬塘奉天間七十八哩餘を竣工せしめ、同月十五日安東縣奉天間の列車運轉を開始し、遂に鴨綠江を隔てて滿鮮二條の鐵道を接續せしむるを得たり。

抑、本區間は其の延長百八十八哩餘にして、一般に地勢險惡にして、勾配區間百五十哩餘、

曲線區間三十哩餘にして、鷄冠山秋本莊間(十五哩半)及び橋頭孟家保間(九哩)の二箇所は曲線半徑一鎖半、勾配三十分の一の部分多く、紆餘曲折最も甚だし。且つ沿道河流多く、全線を通じ架橋四百二十三有餘、此等橋梁は悉く假設的木造なり。會社繼承後、明治四十二年八月改築工事著手迄は一時的施設を以て旅客貨物輸送の安全を圖れり。

本線改築は政府命令に定められたる期限内に於て工事に著手せざるべからず。茲に於て明治四十二年一月より公然清國に對し、交渉を開始せしむ。清國は徒に言を左右に託して協商に應ぜず。却つて六月に至り、安奉鐵道の工事は單に現在の線路を改良するに止むべく、軌道を取擡げ、線路の更正をなすは之を許さずと云ふが如き不條理なる回答を致せり。爾來數回の接衝往復を重ね、八月十九日を以て漸く圓滿なる解決を告げたり。

改築方針は線路の勾配及び曲線は地勢上八十分の一を最急勾配とし、曲線は十五鎖を以て最小限度となし、軌條は一碼八十封度のもとし、橋梁鐵桁設計はクーパーE⁴⁵を標準とす。工事は明治四十二年八月七日著手、撫安連絡所(撫順支線と安奉線の連絡所を云ふ、其の後撫安驛と改稱)、石橋子間(二十七哩)の速成工事を起し、同年十一月三日奉天石橋子間(三十五哩八鎖)奉天渾河間(本線渾河撫安間)は新連絡線及び撫順支線を經由に安奉線最初の廣軌列車運轉を開始す。是より先、九月中旬全線に亘り、殆んど一齊に工を起し、明治四十三年十一月三日、安東縣鷄冠山間(五十哩三十二鎖)の連成工事先づ成り、越えて明治四十四年一月十五日、石橋子本溪湖間(十一哩七十二鎖)特別急施工事を竣工し、共に廣軌

列車の運轉を開始せり。而して、鷄冠山本溪湖間(七十三哩二十四鎖)に於ける所謂山間線に在りては、隧道工事各所に散在し、加ふるに幾多の大小河川其の間に曲折するを以て固より容易ならざるもの多かりしも、當局者拮据勉勵の結果、何等の蹉跌なく、起工以來僅かに二年三箇月即ち明治四十四年十一月一日、遂に全線の開通を告ぐるに至れり。

今工事の主なるものを擧ぐれば、土工は本線路經過地殆んど山間の谷地なるが爲、築堤切取の數量従つて多く、築堤七十五萬餘坪、切取三十七萬餘坪に達せり。橋梁は鑿河細河沙河等の河川を横斷し、幾多の溪谷を過ぐるを以て甚だ多く、總數二百五、此の延長二萬二千七百五十四呎餘を算す。就中、橋梁の最も長きは太子河鐵橋にして、延長千七百八十呎なり。隧道亦頗る多く、大小二十四箇所、山地線百哩に對し、四哩毎に一隧道を有するの割合なり。福金嶺隧道は延長四千八百八十四呎にして、全線最長の隧道たり。明治四十二年十一月四日著手し、四十四年八月十四日竣工せり。軌條敷設に關しては、本線路の位置概ね輕便線と並行せるが故に、材料運搬配給上、至大の便宜を得たり。軌條總延長二百八十二哩三鎖餘、撫安奉天間を除くに達し、其の内本線は百六十二哩四十八鎖、側線四十五哩五十四鎖なり。輸送力の増大を要する關係上、速成を期せざるべからざる爲、所謂四線式に依り、著々進捗、區間運轉を爲し、大いに輸送力を増加するを得たり。

第五章 主要線開通年月

朝鮮鐵道		臺灣鐵道	
線名	區間	哩程	全通又は開通年月日
京釜本線	釜山、西大門間	二七四 ^哩 ・九 ^分	明治三八年一月
馬山線	三浪津、馬山間	二四・八	明治四一年四月
京仁本線	永登浦、仁川間	一八・四	明治三二年九月
京義本線	龍山、新義州間	三〇九・三	明治四一年四月
平南線	平壤、鎮南浦間	三四・三	明治四三年一〇月
兼二浦線	黃州、兼二浦間	八・九	明治四一年四月
平壤炭礦線	平壤、寺洞間	六・七	明治四四年九月
湖元線	大田、群山間	六八・九	明治四五年三月
京湖線	龍山、議政府間	一九・四	明治四四年一〇月
線名	區間	哩程	全通又は開通年月日
縱貫線	基隆、打狗間	二四六 ^哩 ・八 ^分	明治三八年一〇月

樺太鐵道		南滿洲鐵道	
線名	區間	哩程	全通又は開通年月日
鳳山線	打狗、九曲堂間	一〇・九	明治四一年六月
淡水線	大稻埕、淡水間	一三・七	明治三四年八月
臺東線	花蓮港海岸、溪口間	一五・八	明治四五年一月
阿里山線	嘉義、竹頭崎間	八・八	明治四三年一〇月
線名	區間	哩程	全通又は開通年月日
	榮町、榮濱間	五七 ^哩 ・六 ^分	明治四四年一二月
線名	區間	哩程	全通又は開通年月日
幹線	大連(阜頭)、長春間	四三七 ^哩 ・五 ^分	明治三九年一〇月
旅順線	臭水子、旅順間	三一・六	明治三八年一〇月
營口線	大石橋、營口間	一三・九	明治三八年一〇月
撫順線	蘇家屯、千金寨間	三〇・八	明治四一年六月
安奉線	安東縣、奉天間	一七〇・一	明治四〇年六月

第六章 特種鐵道

茲に謂ふ特種鐵道とは、人力馬力瓦斯又は石油を動力とする諸鐵道にして、電氣鐵道と共に等しく地方交通機關として用ひられ、行政上軌道に屬し、主として公共道路上に敷設せるものなり。

而して此等鐵道の内最も早く敷設せられたるものは馬車鐵道にして、東京馬車鐵道會社を嚆矢とす。明治十二年の交、初めて其の計畫起り、當時政府に於ては新橋上野間市内交通機關たらしむる目的を以て該區間に馬車鐵道の敷設を懇請し、特に新橋停車場構内を無料にて貸與する等の種々の便宜を與へ、其の一部新橋日本橋間を開業したるは十五年なりき。爾來線路を延長して日本橋より上野雷門を経て室町に至る循環線及び本石町より淺草橋に至る線、並に車坂より田原町に至る支線を敷設し、後年電氣鐵道敷設に至るまでは市内唯一の交通機關たりしなり。

東京馬車鐵道の成立後數年間此の種鐵道の企業なかりしが、爾來産業の發達に伴ひ、各地事業家をして軌道事業に注意を拂はしむるに至り、二十年には碓氷馬車鐵道會社起り、次いで二十一年には小田原馬車鐵道、生野飾磨馬車鐵道、房總馬車鐵道、安蘇馬車鐵道、秋田馬車鐵道、川邊馬車鐵道、上毛馬車鐵道、伊勢崎本庄馬車鐵道、高崎前橋澁川馬車鐵道、富士馬車鐵道の十會社は所在地方廳に於て内務省に稟伺の上、特許を附與さるるに至れり。而

して生野飾磨房總の兩社は蒸氣鐵道に変更し、川邊伊勢崎本庄安蘇碓氷の四社は期限内に起工する能はずして失效し、其の他東京小田原秋田上毛高崎前橋澁川富士の六社は動力或は經營者の變更ありて營業を繼續せり。如斯、一時に勃興したる馬車鐵道の出願は政府當局者をして取締法を講ぜしむるの動機を作れり。因りて一定の規定を以て取締の必要起り、明治二十三年八月に至り軌道條令を發布するに至れり。

其の要旨は一般交通運輸の便に供する馬車軌道及び其の他之に準ずべき軌道は起業者に於て内務大臣の特許を受け、之を公共道路上に敷設することを得。又軌道敷設のため起業者の負擔を以て在來の道路を取擴め、又は更正し、若しくは新に軌道敷を設くる必要あるときは、之に要する土地は起業者に於て土地收用法の規定により、内閣の認可を経て、之を收用する事。又在來の道路を取擴め、又は更正したる部分及び新設したる軌道敷は俱に道路敷に編入する事等にして、次いで同年十月内務省訓令を以て軌道條令に關する出願取扱方を定められたり。斯くて軌道統一政策成るの一面各地の産業的發展より特許出願者は年と共に増加せり。即ち二十三年には馬車鐵道四、人車鐵道一の出願あり。これ初めての人車鐵道なり。二十四年には馬車六、人車一、二十五年には馬車三、二十六年には馬車一、二十七年には馬車六、二十八年には馬車二の敷設特許あり。

日清戦争後、産業界の勃興より幾多の企業を見るに至れり。殊に電氣事業の進歩に連れ、電氣鐵道は顯著なる發達を爲し、人車馬車鐵道も從來に比し一層増加の傾向となれり。

即ち二十九年には馬車八、人車一、三十二年には馬車五、人車三、三十三年には馬車六、人車四、三十四年には馬車七、人車一、三十五年には馬車九、人車二、三十六年には馬車五、石油發動車一、三十七年には馬車三、三十八年には馬車一、石油發動車一、人車一の特許あり。而して三十六年中特許を受けたる石油發動車は筑後鐵道株式會社にして、石油を動力とせる最初のものなり。

是より先、三十四年十月、内務省訓令を以て軌道條令取扱方を改正したり。日露戦争後、事業界の勃興時代に於て軌道の出願は益々増加し、明治三十九年には馬車七、石油發動車二、四十年には馬車七、石油發動車二、人車三、四十一年には馬車一、人車一、四十二年には馬車四、人車一、四十三年には馬車四、四十四年には馬車二、人車二の特許あり。

顧るに明治十五年東京馬車鐵道の營業開始以來、三十年の間最初は主として馬車、人車鐵道計畫せられ、曾ては帝都唯一の交通機關たりし馬車が、電氣鐵道の發達によりて驅逐せられ、影をも止めざるに、一方地方に於ては其の起業を見るが如きは皆地方の經濟狀態及び地勢地理的關係によるものなれども、要するに地方交通機關としては前記動力を用ふる諸鐵道は漸次稠落の域に進みつつあるべし。

明治四十四年末に於て此等諸鐵道の狀況を見るに、石油發動車を用ふるもの四十一社、開業線二百七十七哩十五鎖、未開業線二十一哩七十一鎖、人車を用ふるもの十三社、開業線七十哩六十二鎖、未開業線四哩四十八鎖、此の外特許を得、未だ開業に至らざるものは瓦斯

式自動車一、其の哩數一哩四十九鎖、馬車八、其の哩數五十八哩三十鎖、人車六、其の哩數二十九哩二十一鎖なり。