

るべし。

- 一、物資集散の關係に於て最も利便の地位を占む。
- 二、比較的少額の工費を以て起工し、將來必要に應じ漸次擴張改良する事を得。
- 三、三港中、港門埋塞の患なし。

右の理由により仙臺灣の築港を松島に決定すべきものとす。

其の後仙臺灣築港問題も停頓状態なりしが、政府は明治三十六年に至り、内務技師藏重哲三氏に命じ再調査を開始せしめ、主として鹽釜・花淵・菖蒲田・野蒜・本網の五ヶ所を詳細に比較し、其の結果、鹽釜港は外海に通ずる航路の新設を要する不便ありと雖、浚渫技術の進歩に依り、此不利は十分に軽減せられ、後方地に對し連絡宜しきを得、商業及び交通の機關既に備はるの故を以て、第一位に置かれたり。是に於て宮城縣は同四十三年築港の議を決定し、大正四年工費金參百四拾五萬圓の中、其の半額を國庫補助に受け、六箇年の繼續事業として工事に着手し、同六年縣の稟請により内務省の直轄工事となして進行せしめ、昭和八年一月竣功せり。本工事は最初先生の築港意見と聊か其の位置を異にするも、松島を選びしは同一にして、唯其の後鹽釜に於ける交通及び商業の發達と浚渫技術の進歩は、花淵に比し鹽釜を選びし所以なりとす。

### 第三節 鐵道

古市先生は明治三十一年十一月より約二箇年間遞信次官として、其の外局たる鐵道作業局の主管する國有鐵道の業務に關與し、又私設鐵道の免許及び監督事務を變理せられ、同三十六年三月鐵道作業局長官に任ぜられ、直接我國有鐵道經營の衝に當られたり。然るに幾もなく同年末日露の關係愈々急迫を告ぐるに際し、特に選ばれて京釜鐵道株式會社總裁に任命せられ、即時有爲練達の人士を萃め、時は戰時中、地は不便の名狀すべからざる朝鮮に於て、當時既に起工の分七十餘哩と合せ約二百哩に上る鐵道を僅々一箇年にして竣功全通せしめられたり。

同三十九年京釜鐵道會社線の國有と同時に、統監府鐵道管理局長官に任ぜられ、京釜線及び軍用鐵道監部の建設に係る京義線を併せ、其の整理、經營、並に半島交通網の企畫等を掌理し、大いに成績を擧げ、翌四十年六月後進に讓るも顧慮する所なきを認め辭任せられたり。

大正八年中、一は朝鮮の開發に、一は帝都の交通に裨益する爲、請はれて金剛山電氣鐵道會社及び東京地下鐵道會社創立發起人となり、選ばれて取締役と爲り、殊に後者に在りては懇請せられて

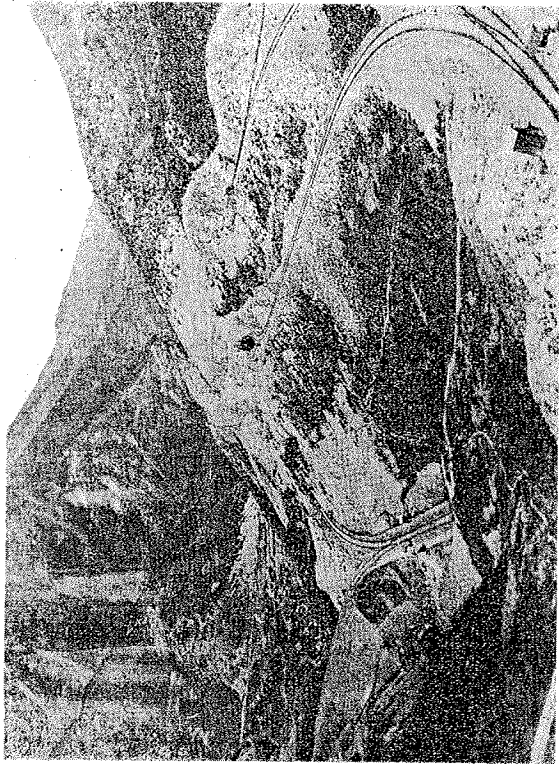
社長に就任し、孰れも大正十三年樞密顧問官に親任せらるるまで在任せられ、其の間財界異常の恐慌及び關東地方大震火災に遭遇し、會社の維持及び事業の困難なる場合、克く其の促進に努力せられたり。先生は亦夙に東亞の交通及び工業一般の發展に對し畫策せらるる所あり、東亞鐵道研究會理事長及び東亞興業會社々長として活躍せられ、本邦の技術を紹介し、資金の融通に努むる等、隣邦支那に於ける鐵道其の他の工業振興に貢獻せられたる所極めて大なりき。

## 一、京釜鐵道

京釜鐵道の敷設は、我が國策上必要なりとして、夙に官民有志の焦慮企畫する所なりしも、韓國政府の特許、我が財界の窮乏、事業地内の治安、營業收支の見込、並に日露の國交に及ぼすべき影響等の關係よりして容易に進展を見ず。漸くにして外に在りては明治三十一年九月、敷設の特許を得、内に於ては同三十三年の初め、在外鐵道保護に關する法律案の帝國議會を通過するあり、茲に實現の基礎を得、其の成立を見るに至れり。當時古市先生は逓信次官として、大藏次官阪谷芳郎氏、陸軍次官中村雄次郎氏等と共に、同年四月京釜鐵道商議員を命ぜられ、創立發起人澁澤榮一男等と協議を重ね、外國に於て鐵道を敷設する各國會社に關する制度、並に京釜鐵道保護條件に關する取

調を行はれたる結果、同年九月同法律及び之に基く勅令の公布と爲り、尋で創立發起人に對し特別保護命令書を交付せらるるに至れり。

是に於て發起人等は、直に株式の募集並に線路の選定を行ひ、翌三十四年六月設立登記を了し、九月北部永登浦より、十月南部草梁より、兩々工事に着手し、引續き相當の進捗を見たり。然るに明治三十六年秋冬の交、東洋の風雲漸く險惡なるに及び、我政府は外交上、軍事上、輸送機關の整備を急務とし、十月末京釜鐵道の速成を期するに決し、十二月會社に對し同三十八年中に全線を開通すべき旨を命令したり。然るに日露の關係益々急迫を告げ、之れが開通期限を更に短縮速成せしめざるべからざるに至れるを以て、一私設會社として之を遂行することは殆んど不可能なるべきを慮り、同會社の組織を變更して總裁以下幹部役員を官選とすると共に、會社債券の保證、速成工事費の補助を行ふに定め、會社の發行する債券に對し、額面金壹千萬圓を限り元利支拂の保證を爲し、速成工事費補助としては金百七拾五萬圓を支出すべく、尙已むを得ざる事由ある場合には、更に金四拾五萬圓以内を追加支給することとし、帝國議會の協賛を待つ暇なきを以て、緊急勅令として同年十二月樞密院會議の可決を得、即日之れを會社に通牒すると共に、明治三十七年十二月三十一日に至る迄の一箇年以内に於て全線路を開通するの方針に依り、此際更に該工事速成の計畫を立つべきことを命じ、且同日勅令を以て會社に總裁一人、理事七人以内、監査役四人以内を置き、



省 觀 斯 鐵 道 中 央 部

總裁は勅裁を経て政府之れを命ずること等を規定し、是日常務取締役竹内綱、日下義雄の諸氏此の職を退き、當時鐵道作業局長官たる古市先生は休職仰付られ、直ちに京釜鐵道株式會社總裁に、竹内綱、仲小路廉、川崎寛美氏等は常務理事に任命せられたり。

是より先、明治三十四年九月會社が工事に着手したる以來茲に二年三箇月、其の間全線約二百七十哩の内既に開通せるものは、南方に於て草梁・密陽間の三十六哩餘、北方に於て永登浦・振威間の三十四哩餘、合計七十一哩餘に達し、現在起工中のもの七十四哩、全然未着手のものは省視・美江間の百二十四哩なりき。而して此未着手區間に對して一回の實測を行はれたるも、本工事を施行するに當りては、更に精密なる測量

を爲すを要せり。元來朝鮮には道路らしきものなく起伏屈折甚しく、加之橋梁の架設なく、且河川には治水の施設なく、雨期には廣濶なる沿川地域に涉りて氾濫するを常とし、剩へ衛生状態の頗る不良なる彼地に於て、着手中の分と併せ約二百哩の鐵道を僅々一箇年以内に必ず完成せしめざるべからざる至難なる事業遂行の重大責任は、茲に古市先生の双肩に負ふ所となれり。

斯かる急施工事に直面して、線路設計の決定、各種材料の調達、其の輸送配給等、既に容易ならざる事業たるに、加ふるに前記の如く猝に改組せられたる會社に於て關係の複雑せる重役會の統制に就きて、亦先生の心力を費さざるべからず。是に於て先生は之れが大任を果すに萬遺漏なきを期し、先づ有爲練達の士を聚め、一面には職制を改め、理事川崎寛美氏を總務部長とし、建設事務は之を工事施行、材料購買、及び材料配給の三部とし、大屋權平氏を工事長に、足立太郎氏を購買長に、笠井愛次郎氏を配給長に任命し、俊秀なる適材を各部に配屬せしめて陣容を整備し、直ちに未着手區間百二十四哩の改測を行ひ、豫定最急勾配八十分一、曲線最小半徑二十鎖なりしを、速成の爲特に之れを五十分一及び十五鎖とし、同三十七年三月改測の終了並に設計の決定に次ぎて、未成區間百九十七哩を四建設事務所の所管に分ち、鐵道作業局より簡拔したる技師久野知義、岡村初之助、佐藤古三郎、大村銅太郎の諸氏を之れが所長に、松野千勝氏を運輸工作主任とし、尙同局より採用したるもの、並に在來の職員中より選抜したる人材を要所に配置して工事に着手せり。

是より先、古市先生は訓諭を發して時局の重大を説き、一致協力獻身奉公の赤誠を傾け、其の使命に向つて邁進し、以て國家の期待に副はんことを社員一般に要求せられ、全社員は亦克く先生の意のある所を體し、銳意其の業に従ひ、晝夜兼行以て工事の進捗を圖れり。

此時に當り第一に困難を感じたるは、工事材料の調達及び運搬にして、材料中の軌條及び橋桁等は辛うじて外國に求め、枕木は北海道に於て購買したるが、之れを朝鮮に輸送するに當り、甚しく船腹の不足を告げ、非常の困難を感じたるのみならず、日露國交既に斷絶し、露艦屢々日本近海に出沒するを以て、之れに伴ふ危険の容易ならざるものありしが、果せる哉戰局漸く酣なりし七月一日、小樽より枕木を搭載して釜山に向け航行中の英國汽船「チエルテンバム」號は、釜山沖に於て露艦隊の爲に拿捕せられ、又米國より橋桁及び軌條等を搭載して航行中の英國汽船「ナイト・コンマンドー」號は、七月二十四日御前岬に於て撃沈せられ、速成工事に對し尠からざる打撃を蒙りしも、古市先生は能く之に善處せられ、鐵道作業局より一時材料の轉用補充を得て、豫定の作業には甚しき支障を及ぼさざりき。

然るに更に難問題を惹起せり。そは既に日露の開戦となれるを以て、同三十七年三月政府は會社に對し、本年末日の全線開通時期を尙若干繰上ぐべしとの命令を發せられたること是れなり。固より尋常の方法を以てしては、到底繰上げの不可能なるのみならず、開戦と共に仁川及び群山の

航路杜絶し、豫定期限内に竣工することすら危懼せらるるの當時に於ては、已むを得ず之れが對策として中間七十哩の區間は、一時廣軌に代ふるに二十四封度軌條の狹軌線を以て假に之れを連絡し、本年十月全線の開通と同時に、一日約二百四十噸の貨物を輸送し、傍ら本工事を進行するの外なしとし、此の旨を遞信大臣に復申し、政府の承認を得しを以て、急速に輕便鐵道所要の材料を準備し、洛東江を溯航して其の一部分を大邱に輸送せり。然るに時恰も戰局の進展に伴ひ、我兵站線を仁川以北の海岸に進むるを得たると、且之れを大屋工事長の意見に聽き、本年中に全部廣軌線を以て開通の見込確實なるとに依り、僅々一二箇月間の竣工期限繰上げの爲に、輸送力の減退、其の他の多大なる犠牲を拂ふに忍びずとし、狹軌線問題は之れを擲ち、當初の設計の如く廣軌を以て進行することとせられたり。

此時に當り更に加ふるに豫算上の難問題を以てせり。即ち工事速成の爲に會社は新計畫を定め、之れに要する豫算を調査せしに、興業費總額金貳千九百五拾萬圓に達し、資本金貳千五百萬圓、國庫補助金百七拾五萬圓、及び特別補助金四拾五萬圓を以てするも、尙金貳百參拾萬圓の不足を生じ、此不足額の調達容易ならざるを以て、同三十七年七月に至り之れが補給を政府に請願せり。政府は勅令を改正して再三補助金の増額を爲すは、之れを困難とする事情ありて、許可の實現不可能となり、種々對策の考究と折衝の結果、漸く八月に至り會社は金百五拾八萬圓無利子貸下げの指令

を受くるを得たり。

以上の如き諸種の困難と幾多の苦心は一々枚擧するに遑あらずと雖、先生を始め全社員克く其の困難を打破し、時日を要する一部の隧道及び大橋梁には、一時假線假橋を設けて開通を急ぎ、且同時に或は引續き本工事を進工する等、適切なる方策を採り、晝夜兼行、銳意努力、以て作業の進捗を圖り、全線總て廣軌に依りて一貫し、豫定竣工期限に先たつこと五十日なる十一月十日、京城起點百二十七哩四十二鎖即ち深川停車場の南端に於て、南北軌條の連絡接合を見、翌三十八年一月一日全線一般に營業を開始するに至れり。而して若干の隧道及び長大なる橋梁等、假線假橋に依りたるものは、引續き本工事を施行し、其の多くは同年七月迄に竣工したるが、唯錦江第一第二の二橋梁は、架桁進行中、出水の爲に大構桁河中に墜落の災害を受け、數箇月間遅延の已むなきものあり、明治三十九年一月に至り、本工事全部の竣功を告げたり。

之れを要するに、政府は日露の關係上京釜鐵道線路を極めて重要視したるを以て、特に作業局長官たる先生をして之れが總裁たらしめ、先生も亦重大なる時局に鑑みて長官の重職を擲ち、欣然として僅に二百七十餘哩に過ぎざる一鐵道會社に就任し、萬事不便なる現地に在りて、幾多の艱難と闘ひつつ畢生の努力を捧げられたり。而も短日月の間に斯かる大工事を竣成し、極めて良好なる成績を擧ぐるを得たるは、重役以下會社總員、全力を盡して國家の爲に貢獻したる結果なりと雖、

之れが總裁として閱歷聲望共に高さ古市先生の上に在るあり、其の偉大なる人格と手腕とに依り、外は日韓兩國政府の信頼特に厚く、當局との交渉は極めて圓滑、迅速、且有利に解決するを得ると、内は部下の指導統率其の宜しきを得、會社總員をして協同一致し、喜びて以て事に當らしめたるの致す所なり。殊に先生は身を以て範を示し、彼の殆ど道路と稱すべき道路なき朝鮮に於て、或は駕籠に乗り或は馬に跨り、山間僻地を厭はず、京釜全線の實地を視察して士氣を鼓舞せられたるが如き、其の勞や洵に思ふべく、僅に二十里を旅行するに、馬背に託したる硬貨は、馬代を支拂へば殘金なきの實情に見て、其の不便亦察すべしと雖、先生毫も意に介せず、泥濘を冒し、艱苦に耐へ、其の視察を全うせられたる熱誠は、眞に部下をして感動せしむるものありたり。

初め工事に着手するに當り、鐵道作業局より多數の人員を採用するや、在來の社員と氣風を異にし、給與の如きも權衡を得ざりしを以て、其の間に多少意思の疏通を缺くものなきに非ざりしも、須臾にして渾然一和し、同心一體となりて、晝夜兼行の努力を惜まざりしは、全く總裁たる先生に對して衆望の歸する所あるに由らずんばならず。人或は云ふ、本來先生は股肱たる腹心者を有せず、又之れを有することを求めず、其の鐵道作業局長官たるの時も先生一人なり、京釜鐵道總裁となり作業局より多數職員の入社を見たるも、之れが人選は大屋博士に一任せられて自ら求めず、而も先生到る處として可ならざるなく、行ふ所として成らざるなき所以のものは、其の卓越せる手腕

に依るは勿論なるも、亦先生が周圍の人々をして喜びて先生の爲に其の力を捧げしめらるる獨特微妙の風格と情味を有せられたるに因ると。然り、人の見て以て先生の一人主義なりとするは、固より孤立の一人に非ずして、萬衆を指導統率せらるゝ無二の一人なるが故に、若干少數の股肱たる腹心者の如きは、先生に於て之れを有するの要なく、能く人に任じ、能く人を御し、衆星の北辰に従ふが如く、求めずして興望の一身に集まるものあるを知らざるべからず。

斯くて好成績を以て速成せられたる京釜鐵道は、明治三十八年五月二十五日、京城に於て開通式を舉行せられ、伏見宮博恭王殿下の御臨場を辱し奉り、大浦遞信大臣の一行も亦來り臨み、盛大なる祝賀會を開き、二十七日、仁川に於て更に盛大なる園遊會を行はれたるが、是れ恰も期せずして日本海々戰大捷の當日なりしは、又實に絶好の記念なりき。

## 二、統監府鐵道

京釜鐵道全線の竣工を告ぐるや、韓國に於ける鐵道統一の必要上、該鐵道買收の議、我政府部に起り、此買收法案は内地の鐵道國有法案と共に、第二十二回帝國議會に提出せられ、其の協賛を経て明治三十九年三月法律第八號の公布と爲り、京釜鐵道會社の運命は茲に決せられたるを以て、

古市總裁は其の職を罷め、買取引繼の前日、即ち六月三十日統監府鐵道管理局長官に任ぜられ、翌日會社理事川崎寬美氏との間に引繼を了し、京釜鐵道會社線路は國有と爲れり。

又臨時軍用鐵道監部の所管に屬する京城・義州間二百十四哩、及び馬山・三浪津間二十五哩の鐵道も、併せて統監府に移管することと爲り、同三十九年九月一日山根鐵道監事務取扱より引繼を了せり。此京義線軍用鐵道は、明治三十八年四月を以て、全線列車の連絡運轉を開始するに至れりと雖、極めて短日月の間に速成せられ、勉めて自然の地形に順應し、土工を減じ、隧道を避け、全線に互り四十分一の勾配は勿論、三十分一の勾配、及び半徑八鎖の曲線を使用したる所頗る多く、又橋梁及び溝橋は悉く假設的木造なるを以て、全線を通過し得る列車は、二十二噸車僅々三輛の編成に過ぎず。是を以て引續き勾配及び曲線の緩和と、之に伴ふ隧道の掘鑿、木造橋梁の改築、並に軌道結構の完備等を必要とするに至り、鐵道監部は曩に是等改良の調査を行ひ、鴨綠江架橋と共に工事費金貳千餘萬圓を計上し、明治三十八年度以降四箇年繼續事業として認可を受け、統監府への移管の際には、既に一部の工事中なりしなり。

又京釜線には釜山・草梁間延長工事の残れるあり。加ふるに明治三十九年八月及び九月の兩度、豪雨大洪水の爲に、築堤の決潰、切取の崩壞、橋梁溝橋の流失破損等、擧げて數ふべからざるの状態なりしを以て、叙上の改良建設、及び是等災害復舊工事の遂行は、相當難事たるを失はざりしも、古

市先生を以てしては、寧ろ牛刀たるの觀なきこと能はず、然り先生は當時既に以上の工事以外、更に韓國將來の鐵道、道路、築港等の關係に就きて、考慮企畫せられたる所ありしと云ふ。

京釜線の買収、並に京義線の移管に依り、元會社と軍部とが別個に建設經營し、従つて諸般の事情異なる二大鐵道を合流せしめられたることとて、之を統監府鐵道管理局の下に一團と爲し、從來の諸規程を改革統一し、職員間の融和協力を齎らすことは、易きに似て事實至難の問題なりき。然るに移管の後幾もなくして、何等の紛擾確執を見ることなく、整理統一せられ、又融合協調を勵致せしめたるは、一に先生の手腕と德望とに依り、初めて達成し得られたるものなり。斯くて先生は京釜鐵道の速成、統監府鐵道管理等、韓國に於ける鐵道創始時代に於て、之れが建設及び經營に任じ、以て百年の基礎を確立せられたる功績は、鐵道史上特筆すべきものなりとす。

### 三、東京地下鐵道

東京地下鐵道は大正六年七月東京輕便地下鐵道株式會社の名稱を以て、發起人早川徳次氏外六名の免許申請に係りたるものなるが、是より先、同年春早川氏は古市先生を訪ひて地下鐵道の計畫を述べ、其の指導を仰ぎたるに、先生曰く、善哉足下の計畫、我輩双手を擧げて之を贊成す、然れど

も我輩一人のみ其の計畫の説明を聽くは甚だ惜むべし、之を鐵道協會に於て公開講演を爲すに若かずと。乃ち先生の斡旋に依り、早川氏は鐵道協會に於て始めて東京地下鐵道の計畫を一般に發表するを得たり。

先生の地下鐵道に興味を有せられたるは一日の故に非ず、夙に歐米に於ける同鐵道に關して留意せらるる所あり、明治四十三年日英博覽會の開催せらるるや、同會評議員たる先生は倫敦に赴き、當時倫敦滞在中の東京帝國大學工科大学教授塚本靖氏に東道の勞を煩はし、屢々倫敦地下鐵道を巡覽し、其の設備及び營業狀態等を視察し、爾來一層之れに對する興味と共に之れが研究に深く注意を拂はれたりき。

大正七年十二月、鐵道院は地下鐵道會社に對し、更に多數有力なる發起人の追加、並に専門技術家の調査したる地質調書、工事設計書、圖面及び工費豫算書の提出を命じたるの際、先生は同會社より此追加發起人たらんことを懇請せられしが、帝都交通上の見地より之れを快諾せられたるは、都市交通機關としての地下鐵道事業の如何に必要なかを如實に證明せられたるものにして、爲に會社の設立を促進せしむるを得たり。

然るに其の後東京市内に地下鐵道敷設の競願者幾多出現せしを以て、大正八年四月東京地下鐵道會社と競願者の一たる東京鐵道株式會社との間に秘密協定する所あり、双方の出願線路中孰れ

か先づ其の許可を得たるの時、双方の發起人は合同して會社設立に着手し、事業を開始するに決したり。而して東京地下鐵道會社の認可申請線路は、芝區高輪南町より淺草公園廣小路に至るもの、及び下谷區車坂町より北豊島郡南千住町に至るものにして、東京鐵道株式會社の出願線路第一期線は、澁谷を起點とし、新橋・淺草を経て南千住に至るもの、及び新橋より東京停車場前を経て須田町に至るものなりしが、大正八年十一月東京地下鐵道會社の申請は認可せられたるを以て、茲に兩者の發起人を合同し、尙幾多の有力者を加へ、翌九年三月發起人總會を開催し、會社創立に關する必要事項を協定し、資本金を四千萬圓となせり。當時は戰時好況の餘勢尙未だ消えず、發起人贊成人の多數は、株式割當の多さを競ふの状態なりしが、幾もなくして財界は俄然異常の不況に陥り、日を逐ふて益々深刻化し、形勢茲に一變し、發起人すら其の大多數は拂込を逃避するに至りしを以て、本會社發起人等は已むを得ず暫く調査設計を進むるのみに止め、財界の回復を待ちて更に増資するの方針の下に、資本金を壹千萬圓に減額することとし、同年七月再び發起人總會を開きて之を決し、八月下旬創立總會を催したり。當日出席者の大多數は會社の解散を主張し、議論沸騰したりしも、創立委員等は極力自説を支持し、漸く其の難を排し、地下鐵道會社は辛くも茲に成立を告ぐるに至れり。

此創立總會に於て、古市先生は取締役選ばれたるが、取締役會に於ては地下鐵道の我國最初の

難事業たるに鑑み、社長には現代土木界の重鎮にして、人格、手腕、徳望の三者を具備せらるゝ先生を推すことに決し、先生と同郷の友人星野錫氏及び鐵道界の元老野村龍太郎博士、之れが交渉の間に當り、數回先生を訪問し、他に適任者なきを訴へて懇請する所あり。更に澁澤子爵よりも亦承認を求められたるを以て、先生遂に默止し難く、茲に社長の就任を見るに至れり。而して其の報酬、關して、先生は財界の不況と會社の現状とに鑑み、社長以下皆犠牲を拂はざれば將來の成功を期し難しとし、社長の報酬を辭退せられたり。然れども苟も重大責任を有する社長に對して無報酬あるが如きは、到底條理の許さざる所なるを以て、重役等は再三再四懇請の結果、先生は漸く僅少の報酬を受諾せらるるに至れり。

大正十年一月、鐵道技師安倍邦衛氏を聘して建設課長と爲し、同年三月より沿線百九十二地點の地質調査を開始し、翌十一年三月、此地質調査と新橋・上野間三哩六十七鎖半の設計及び線算調査とを完了したるを以て、同區間に對し本邦最初の地下鐵道工事の施行認可を申請せり。而して申請書に於ては、當初免許の際に附せられたる條件中、隧道の拱頂地下五十尺とありたるを、工地上及び交通上不利不便の大なるものありとし、之れを地下五尺の路下式方法に變更したるが、翌十二年五月前記工事施行を認可せられたり。

是より先、會社當局者は工事資金調達に就きて大いに畫策し、或は地方鐵道補助法に據る政府の



補助、或は株式の一半を市有とすること、或は外資の借入、或は内地有力銀行團の融資等、極力考究し、又交渉する所ありしも、其の多くは所期の解決を見る能はず、而して外資借入に就きては、特に相談役阪谷芳郎男の熱心なる斡旋に依り、同十二年一月、古市社長、早川常務、阪谷相談役と、米人「セール・フレザー」氏との會談となり、結局「フレザー」氏は歸國の上、本國の資本家と交渉し、更に英國資本家をも勧誘し、紐育・倫敦・東京の三ヶ所に於て資金を集むる計畫の下に九月の再會を約し、五月初旬横濱を出帆し、豫定の如く英國にも渡航し、同國有力者と會談を遂げ、八月下旬紐育に歸着したり。

偶々「フレザー」氏の横濱解纜と日を同うして、米國「アアウンデーション」會社より投資の申込あり、七月下旬同會社社長「ジョン・ダブリュー・ドウチー」氏來朝せしも、意見一致せず。同氏は一たび去つて南支那を視察し、八月中旬再び歸來するや、更に協議を重ね、結局同會社は金貳千萬圓を引受け、地下鐵道會社は内地に於て同額の資金を調達し、以て速に工事に着手することとし、同氏歸米の後直ちに確答すべしとの口約の下に、九月一日横濱を出帆することとなれり。

一面内地銀行團の融資に就きても、阪谷相談役は周旋大に努め、日本銀行總裁井上準之助氏、興業銀行總裁土方久徵氏、第一銀行頭取佐々木勇之助氏等と懇談を遂げ、茲に内外の融資大いに有望視し得らるるに至れり。

時恰も九月一日、關東地方は彼の戰慄すべき大震災の襲ふ所と爲り、帝都の大半を焦土と化し去り、前記の如く漸く認められたる融資の光明も、一朝にして消滅に歸し、會社が積極的活動を爲すが如きは到底不可能なるのみならず、事業前途の逆睹すべからざるものあるに至り、茲に會社の經費を從來の三分一に節減し、所謂蟄居保身の方策を執り、景氣の回復を待つこととなせり。然れども同年末に至り工事未着手の儘長く放置するの得策ならざるを認め、現在資本金の範圍内に於て遂行し得る區間の工事に着手するの外なしとし、曩に施行の認可を得たる新橋・上野間を後日に譲り、比較的短距離にして而も充分乗客を吸収し得べき上野・淺草兩遊園地帯を連絡する區間に着手するに決し、之れが諒解を株主に求むべく、翌十三年一月大株主會の開催を通告したり。然るに此開催に先立ち同月十四日、古市先生は樞密顧問官に親任せられ、同時に取締役社長を辭せられたるを以て、後任社長には野村龍太郎氏を推選し、翌十四年以降上野・淺草間の工事に着手し、同工事は昭和二年十二月落成を告げたり。顧みれば先生の在任三年有餘、此全期間を通して財界は異常の不況を極め、加ふるに大震災あり、惡戰苦闘を繼續しつつ大いに社運の發展並に事業の遂行に力められたるも、其の在任中遂に工事に着手するに至らざりしは人皆之れを遺憾とせり。然れども今日我東京市に地下鐵道の實現を見るを得たるは、即ち先生が帝都交通上に寄與する所以なりとの信念よりして、本會社最初の社長として盡力せられたる結果に外ならずと謂ふべし。

## 四、其の他の鐵道

**東京市内電車鐵道** 明治十三年内務省の許可を得て、同十五年以來營業を開始したる東京馬車鐵道會社は、同三十二年に至り品川馬車鐵道會社を合併し、從來許可せられたる全線を電氣動力に變更せんことを逓信省に出願せしが、其の他にも亦東京市内に電車鐵道敷設の認可を出願するものあるに至れり。當時先生は逓信次官たり、以爲らく從來の馬車鐵道を電力化せんことは、時勢の進運上固より當然なりと雖、之れが認可に關しては慎重なる研究を要するものありとし、先づ學界及び技術界の權威者を集め、自ら調査委員長と爲り、田中館愛橋、眞野文二、大井才太郎、中野初子、岡市助、淺野應輔、玉木辨太郎、中島銳治の諸氏を委員とし、電車の架線を複線とすべきか單線とすべきかを議せらる。蓋し是れ電流の地下に埋設せられたる鐵管に及ぼす關係を審議するに在り。而して田中館博士は物理學上より、水道並に瓦斯鐵管に及ぼすべき影響の甚大なるものありとして複線論を主張し、他の委員中には若かく憂慮すべきものに非ずとして單線論を主張するものあり。蓋し此兩論の岐る所は、敷設經費の多寡と電流の影響程度に關して意見を異にするにあり先生之れが可否を決するに當り、徒らに議論を闘はさんよりは、實驗を行ふの優れるに若かずと爲し、大學に於て田中館博士の慎重精密なる物理學上の研究に俟ちたる結果、腐蝕の程度侮るべ

らざるものあるを確めたるを以て、先生は斷然單線説を排し、複線として出願すれば許可するの方針を執り、翌三十三年之を認可したり。後日名古屋市に於て單線を實施したるに、電流は水道及び瓦斯鐵管を冒して腐蝕せしめ、莫大なる損害を興へたる結果に徴するも、若し東京市にして當時單線式を施行せしめたらんには、名古屋市に先んじて意外の災禍を見たりしならんに、幸にも之を免かるを得たるは、實に先生の用意の周到にして、調査研究の精緻なるの致す所なり。

**金剛山電氣鐵道會社** 大正七、八年の交、朝鮮總督府が半島の開發進展を計り、地方鐵道の敷設を獎勵助長するの方策を樹つるや、工學博士久米民之助氏は鐵道敷設に就きて畫策し、古市先生に賛同を求むる所あり。先生は朝鮮に在任せらるること數年、同半島の爲、天然資源の利用、地方開發の見地よりして、久米氏の提議に賛成し、同氏及び馬越恭平氏、工學博士古川阪次郎氏等と共に、金剛山電氣鐵道會社を發起し、大正八年十二月之れが成立を告げ、其の際選ばれて取締役に就任せられたり。先生は營務には關係せられざりしも、水力電氣及び鐵道事業の技術上經營上に關して、常に營務者たる岡田竹五郎博士に對するに懇篤なる指導を以てし、殊に創立直後の大正九年以來財界異常の不況と、同十二年關東地方の大震災とに依り、經營困難の時機に際し、畫策斡旋大いに勉められ、大正十三年樞密顧問官に親任せらるるに至る迄、終始會社の發展に盡瘁せられたり。今日同會社の業績隆々たるものあるは、實に先生在任中の努力に負ふ所尠少なからざるなり。

## 五、東亞鐵道研究會

明治三十八年日露戰役終了の後、我國內には諸般の企業熱大いに勃興し、鐵道敷設の計畫亦少からず、國運の進展寔に隆々たるの觀ありしも、未だ海外に其の勢力を伸張するの機會を得るに至らず、然るに歐米列強は夙に清國に於ける鐵道問題を重要視し、相競ふて敷設權の獲得、資金の融通に勉め、技術員の雇聘、工事材料の購入を促す等、努力至らざるなきの狀態なりき。此秋に當り先生は詹齒輔車の關係に在る我國として獨り袖手傍觀して止むべけんやと爲し、宜しく其の企畫經營に参加し、且我施設方法は東亞の民情に適し、歐米人の爲す所に比すれば大いに經濟的なるを知らしめ、以て交通機關の發達を助成し、彼我の利益に資し、又和親協同を圖り、東亞の進展に貢獻する所あらんことを期し、我鐵道界の權威者若干名と謀り、同年十月東亞鐵道研究會を創立せられたり。茲に本會規約の要項を摘記すれば左の如し。

### 一、目的及び從事すべき事項

本會は東亞に於ける鐵道普及の方法を講究するを以て目的とす。

前項の目的を達する爲、本會の從事すべき事項の大要左の如し。

- 一、鐵道の經營に關し、諸般の調査を爲すこと。
- 二、鐵道問題に關し、當事者の諮詢に應ずること。
- 三、鐵道發起者の依頼に應じ、線路調査、實測、設計、施工及び運輸營業の順序方法を指示し、技術員、工事請負者、材料供給者等を紹介すること。
- 四、内外國人の鐵道教育に關し、便宜を圖ること。

### 一、會員、役員及び派出員

本會々員は正員客員の二種とす。

正員は鐵道界に於て重要な位置を占め、又は會て之れに當り學識經驗に富みたる者。

客員は本會の推薦に係る者。

本會に理事七名を置き、總會に於て正員中より之を選舉し、其の任期は一箇年とす。

本會に理事長及主計一名を置き、理事中より之を互選す。

理事會の決議を経て派出員若干名を選定し、大陸各地に在留せしめ、本會を代表して官民の間に交渉し、本會の目的を達することに盡力せしむ。

### 一、會計

本會の經費は、會員の釀出金及び有志者の寄附金を以て之に充つ。

創立當時の正會員は、原口要、畑精吉郎、長谷川謹介、本間英一郎、小川資源、大屋權平、渡邊嘉一、筈井愛次郎、圖師民嘉、野村龍太郎、楊井清八、増田禮作、古市公威、古川阪次郎、平井晴二郎、仙石貢の十六氏にして、理事長には古市先生、理事には原口要、小川資源、渡邊嘉一、圖師民嘉、野村龍太郎、平井晴二郎の六氏就任せられたり。

創立直後本會は、外務遞信兩大臣を始め、陸軍省、參謀本部等、政府の關係要路に向つて、本會の目的達成の爲、直接間接を問はず可及的援助便宜を與へられんことを申請し、一面鐵道界の權威者に入會を勧誘し、又外務、大藏、陸軍、遞信等、關係官廳の主腦者を始め、實業界に於ては濫澤榮一男其の他の有力者を客員に推薦し、日本駐劄支那公使楊樞氏をも客員に加へ、茲に本會の陣容を整へ、又資金の調達に努めたり。

本會は事業の第一着手として、清國の鐵道に關する大體の視察調査を考慮せるの際、恰も理事原口要氏は漢江より成都に達する川漢鐵道(千二百餘哩)の調査、設計、並に一般技術顧問として、湖廣總督張之洞氏に招聘せらるるの議あり、同年十月理事會は、之れが實現の場合、同氏に右調査事務を囑託し、費用の一部を補填することに決せしが、翌三十九年二月招聘の件決定し、四月原口博士は漢江に赴任せり。次で同年六月、理事會は更に清國視察の爲、小川資源、本間英一郎の兩氏を派遣することに決定せり。

是より先、楊清國公使及び原口博士の依頼に應じ、本會は川漢鐵道に従事すべき技術者數名を推選し、引續き二十有餘名の技術員と事務員とを赴任せしめ、又別に鐵道建設の爲、明治四十年に廣東粵漢鐵道、同四十一年に湖北粵漢鐵道、大正五年滿洲新奉鐵道に、各技師及び附屬の技術員を派遣し、更に鐵道教育の爲、明治三十九年四川省成都鐵道學校及び江蘇省蘇州鐵道學校に、同四十年湖北省武昌鐵道學校に、各教官を推擧する等、清國鐵道の普及發展に貢獻せしこと大なるものあり。其の後鐵道省及び南滿洲鐵道會社は、中華民國に駐在官を常置するあり、又我國よりの借款漸次多きを加へ、政府は直接に技師長、運輸主任、會計主任等を斡旋するに至り、本會の活躍を必要とする程度減退したるも、日露戰役直後の草創時代にありて、率先して東亞の交通、日支の親善、彼我の利益増進等、重要なる問題に着眼して本會を創立せられたるは、實に先生を始め會員諸氏の卓見に依るものにして、清國に我技術の勢力を扶植したるの外、本邦軍事上經濟上に裨益を與へたる効果の大なりしは、亦没すべからざることなりとす。

先生は又本會理事長として、創立以來常に清國に駐在し或は旅行せる我官民鐵道關係者に對し、機會ある毎に之を招待して其の所見を聞き、勉めて彼地の情況を詳にし、且派遣員の齎せる情報と共に、必要に應じ之を本會後援者及び出資者に報告して參考資料に供し、又清國の關係有力者來朝の場合には必ず之を歡迎し、諸般の便宜を與へて相互意思の疏通を圖り、以て教員技術者等の招

聘、及び材料物品の需給を奨め、常に彼我の利益増進に努力せられ、着々其の實績を擧げられ、且鐵道の借款、其の營業の一部代行等の大問題に就きても、絶えず攻究畫策せられたり。

## 六 東亞興業株式會社

明治四十年四月、男爵澁澤榮一、近藤廉平、益田孝、大倉喜八郎の四氏は、外務大臣林董伯、大藏大臣阪谷芳郎男の勸誘に基き、對清經濟事業の調査を目的とする日清起業調査會を設け、各種問題の研究調査に當れり、是れ東亞興業株式會社の前身なり。

越えて明治四十二年、粵漢鐵道工事引受に關する調査進行し、同年六月總會を開き、此際清國官私の鐵道に材料及び技術者を供給すると共に、鑛山、造船、電氣等に關する各種事業の調査設計を引受け、該事業に對し直接間接に資本を供給するを目的として、「シンデゲート」の性質を有する一會社を設立することを申合せ、尋で七月第一回創立委員會を開き、桂首相兼藏相、小村外相、列席協議の上、資本金壹百萬圓の株式會社設立の議を可決せり。斯くて同年八月創立總會を開き、茲に東亞興業株式會社の創立と爲り、古市先生は社長に、岩下清周、門野重九郎、山本宗太郎、白岩龍平の四氏は取締役、大橋新太郎氏は監査役に就任せり。

社長就任より大正七年七月辭任に至る迄、約十箇年間に於ける社長としての先生は、清國に於ける鐵道、電燈、紡績等、實業に關する幾多の借款契約を締結し、大正七年末には投資總額金貳千百萬圓に上り、當初僅に金百萬圓に過ぎざりし本社資本金も、終に金貳千萬圓に増資するに至れり。今其の事業の重なるものを擧ぐれば概ね左の如し。

### 一、江西南漳鐵道借款契約の締結

本鐵道は江西省の中央を貫通し、全省の交通を支配する重要線路にして、第一期計畫は、九江に起り南昌に達する約八十哩の短線に過ぎざるも、將來延長して西は萍鄉に連り、東は福建の境に至る擴張計畫を有せり。

明治四十年、列國の對支鐵道利權熱の旺なりし時代に當り、江西全省に鐵道網の敷設を目的として設立せられたる江西全省鐵路總公司の計畫を援けて之と相結ばんが爲、同年四月我政府は同公司に對し、日本興業銀行及び在上海大成工商公司を經由して、金百五十萬圓を融通したるに端を發し、明治四十五年七月に至り、同鐵道と帝國との關係を益々密接ならしむる爲、東亞興業株式會社は其の本來の使命を全うすべく、前記日本興業銀行關係貸付金の肩替り並に建設資金として、金五百萬圓の大借款を締結し、次で大正三年五月、第一次續借款金五十萬圓、及び第二次續借款金貳百萬圓を投資し、本社の推薦に係る優秀なる日本人技師の監督指導の下に、大正五年五月本鐵道

の竣成を見るに至れり。是れ當時南清に於ける帝國利權の擴張に重大なる關係を有し、我極東政策上既定方針の一部を實行したるものなり。

## 二、漢口水電公司借款の成立

明治四十三年十一月、本社は南支方面に於て最も有力なる電燈會社漢口水電公司より、事業改良擴張資金の借入方に關し商談を受け、茲に支那内地の電燈事業に對し投資の端緒を啓き得たるを以て進んで之に應じ、爾來大正六年に至る迄、金貳百五拾萬圓の投資を了せり。斯くして國産材料の優先供給、並に技術顧問の招聘等、積極的に設備の改良擴張に對し指導に盡力したる結果、多年苦境にありたる同公司をして營業の基礎を確立せしめ、其の業績を一新せしむるを得たり。是れ實に我資本の投下と技術的援助とに依り、幼稚なる支那電燈事業の發展に寄與し、我對支實業借款中、理想的結果を收め得たるものの一たるを失はず。大正九年本借款の完済に際し、先方代表者より特に本社に感謝狀を寄せ來れるが如きは、即ち之を證するに餘りありと謂ふべし。

## 三、其の他の借款

大正二年古市社長自ら長江方面の視察を終り、爾來大正五年に至る迄、支那各地より鑛山、電燈、電車、鐵道等、各種事業の商談を受け、之に對する指導裁斷宜しさを致し、大正五年には四川省井富輕便鐵道への貸付を行ひ、大正六年には河南省開封電燈借款を結び、南韶常玉鐵道及び閩北水電

借款の商談を受け、大正七年には實業振興の爲、銅元局及び紡紗局設立に資する陝西實業借款金參百萬圓の貸付、並に蘇州・南昌・宜昌の各地電燈借款を成立せしめ、更に長沙紡績、廣三南福鐵道の各商談を處理せられたり。

## 四、資本金の増加

以上の如く各種の投資實行に伴ひ、資本金の増額を要したり、即ち(一)當時對支施設は新氣運に向ひ、兩國經濟上の關係は益々重要な時期に入り、加ふるに歐洲大戰中に於ける帝國の對支政策上、本社は事業經營機關としての活動には、餘りに小資本なりしを以て、大正六年三月臨時株主總會の決議を経て、從來の資本金壹百萬圓を參百萬圓に増加し、(二)更に歐洲大戰後、歐米列國の事業團と角逐し、克く對支經營の目的を遂行せんとするには、豊富なる資本と堅實なる信用を要すとの見地より、大正七年四月臨時總會の決議を経て、資本金を一躍貳千萬圓に増加し、以て經營機關の擴張整備に當れり。而して古市社長時代の投資の狀況を附記すれば、資本金壹百萬圓當時の大正五年下期に於ける總投資金九百萬圓、資本金參百萬圓と爲れる大正六年下期の總投資金千五拾萬圓、資本金貳千萬圓と爲れる大正七年下期の總投資金貳千百萬圓に上れり。

之を要するに古市先生は、本會社創立當初よりの社長として、卓絶せる經綸の下に對支各種の事業に盡瘁せられ、熱誠誘掖以て日支兩國唇齒輔車の實を擧ぐべく、本社の經營並に發展に努力せら

れたること叙上の如くなりしが、大正七年七月社長辭任の後も尙顧問として關係せられ、先生の指導に俟つもの尠なからざりしなり。是れある哉大正九年五月、中華民國は一等大綬嘉禾章を贈與して、先生の功を旌表したる所以なり。

## 第四節 建築

維新以來泰西文明を輸入し、本邦百般の事物革新の氣運に向ふや、我國の建築も亦自然歐米の形式に倣ひ、外國人技師の手に依り設計せらるるもの漸く増加し、各國の手法、様式、相異なるもの雜然として各所に建築せらるるに至れり。明治十九年、政府は内閣直屬の臨時建築局を設け、國會議事堂及び諸官衙の建築工事に當らしめ、外務大臣井上馨氏總裁を兼務し、獨逸より建築技師「エンゲル」及び「ビョックマン」兩氏を聘し、技術に關する事項を委ぬると共に、邦人の技師及び素養ある高等職工を獨逸に派遣し、西洋建築の實務を練習せしめ、歸朝の上は各重要なる位置を與へて、後進を指導せしめ、其の後井上總裁に繼ぎて芳川顯正氏の兼攝となり、尋で山尾庸三氏代りて總裁となりしが、明治二十三年三月、政府は臨時建築局を廢し、内務省土木局に臨時建築掛を置き、建築事務を管掌せしめたり。同年六月古市先生は土木局長に任ぜられたるを以て、爾來議院及び

諸官衙の建築は、先生統轄の下に施行せられ、明治初期の偉觀を今日に残せり。

### 一、帝國議會假議事堂及び諸官衙の建築

帝國議會假議事堂 明治二十一年臨時建築局は、獨逸建築技師「ステヒミラー」氏及び主任技師吉井茂則氏の設計に依り、帝國議會假議事堂を日比谷原に起工し、同二十三年竣成を告げ、第一回帝國議會の開會となりしが、其の會期中、明治二十四年一月十日忽然出火し、全建築は悉く烏有に歸したり。是に於て山縣總理大臣は、時を移さず貴族院を虎之門舊工部大學校に、衆議院を帝國ホテルに移して會議を繼續せしめ、更に土木局に命ずるに、速に議院を舊敷地燒跡に再築すべきことを以てしたり。當時土木局長たりし先生は、直ちに關係局員を集めて再築工事を議せらるるや、衆皆曰く、次期議會開會までには餘すところ僅に數月に過ぎず、斯かる大建築は到底其の期に先だちて竣功するを得ざるべしと。時に吉井主任技師曰く、余に一策あり、建築場内照明の爲、構内に弧光燈を點火し、晝夜兼行施行せば、庶幾くは必成を期し得べしと。當時本邦に於ける電燈事業は未だ創設の時代なりしが、先生案を打つて曰く、善哉策やと、直ちに之を採用し、吉井技師をして實施せしむ。斯くて工事は急速に進捗し、豫定の如く次期議會開會に先だち、同年十月落成するを得たり。