

第六章 幹線敷設

第一節 中山道鐵道

第一 幹線計畫

土木司員東
海道觀察

東西兩京ヲ連絡スル鐵道幹線トシテ東海、中山ノ兩道ノ孰レヲ採ルヘキカニ就キ廟議未タ定マラザリシカハ之カ調査ノ爲明治三年六月土木司員佐藤與之助、小野友五郎ハ東海道筋視察トシテ派遣セラレタリ、該二人ハ同年其視察ヲ畢リ翌四年正月東海道筋巡覽書ヲ以テ復命スル所アリシカ之ニ意見ヲ附シテ中山道ノ專要ナルコトヲ説キタリ、其意見ノ一節ニ曰

方今東京ヨリ神戸表蒸氣通船多分往返自在ニ相成且東海道ハ運送便利之地多ク候間鐵道御取開相成候上一時運送ハ海陸不絕並ヒ行レ可申哉難窺知候得共當時商賈ノ形勢ヲ以相考候ヘハ極々高價或ハ至急之品物之外ハ運賃下直ノ方ニ多分積送リ可申且又東海道鐵道築造御入費ハ莫大之儀旁以東京ヨリ木曾中山道鐵道御取立相成候方御專要奉存候尤地勢曉ト見定候ニハ無御

座候ヘトモ東海道ノ御入費ニテ多分出來可申奉存候木曾中山道ノ儀ハ運送不便ノ地多候間所々枝道相付候ヘハ產物運送山國開化ノ一端ニ可相成尤數條之枝線御築造仕候ニハ士農商ニ不拘鐵道會社組立往々皇國中鐵道ヲ敷キ不申候テハ至極ノ妙用トモ難申上候

中山道線調査

明治四年三月准十等出仕小野友五郎、十四等出仕山下省三等ハ中山道線路調査トシテ出張セシメラル翌五年十一月小野友五郎ハ東京青森間ニ派遣セラレシカ更ニ轉シテ中山道へ出張セシメラレ其後八年四月之ヲシテ越後、美濃地方ヲ調査セシメラル、而シテ別ニ傭英國人建築師長「ボイル」ハ命ヲ承ケ二回中山道ニ出張シタリ、其第一回ニハ鐵道少手長江種同等ヲ隨ヘ七年五月神戸ヲ發シ京都ヲ經テ中山道ニ入り高崎ニ至リ又新潟ニ往復シ東京ニ達スルマテ約二箇月半ヲ費シタリシカ此際特ニ建築師「ゴールウエー」「キンドル」ノ二人ヲシテ三國峠ノ線ヲ踏査セシメタリ、而シテ其第二回ニハ技術一等見習鶴尾謹親會計掛上田勝造及傭葡國人書記役「エス・リベロー」ヲ伴ヒ八年九月上告書ヲ以テ鐵道幹線ハ中山道ヲ調査シ十一月神戸ニ歸著シタリシカ九年九月上告書ヲ以テ鐵道幹線ハ中山道ヲ適當トルノ意見ヲ陳ヘタリ、其理由ニ曰、東海道ハ全國最良ノ地ニシテ

建築師長中
山道線調査
上告書

海濱ニ接近シ水運ノ便アリ、之ニ反シ中山道ハ道路嶮惡ニシテ運輸不便ナルヲ以テ之ニ鐵道ヲ敷設スレハ廣大ナル荒地ヲ開拓シ且ツ兩京及南北兩海ノ交通ヲ容易ナラシムヘシト、而シテ幹線ヲ東京高崎間、高崎松本間、松本加納間ノ三區ニ別チテ線路ヲ選擇シ又枝線トシテ上田附近ヨリ分岐シ松代飯山ヲ經テ新潟ニ至ル線路ヲ擧ケタリ、其東京高崎間六十六哩ハ新橋停車場ニ起リ數寄屋橋附近ヨリ鎌倉河岸ニ至リ昌平橋附近ニ於テ神田川ヲ渡リ不忍池ノ西南端ヲ經テ王子ニ出テ赤羽ヲ過キ戸田川ニ架橋シ大宮ニ至リ鴻巣、熊谷ヲ經テ高崎ニ至ルモノトシ高崎松本間八十哩ハ高崎ヲ起點トシ板鼻ヲ過キ七十分ノ一ノ傾斜ヲ以テ郷原、松井田ヲ經テ横川ニ至リ入山ヨリ久保ニ至ルマテ四十分ノ一ノ傾斜ヲ以テ登リ更ニ二十分ノ一ノ急傾斜ヲ以テ山嶺ヲ超エ横根ヨリ岩村田、鹽名田ノ北隅ヲ通過シ田中附近ニ於テ千曲川ヲ渡ルモノニシテ田中ニ至ルマテノ下降傾斜ハ七十分ノ一乃至八十分ノ一トシ線路ハ之ヨリ西進シテ辰ノ口、高梨ヲ過キ保福寺峠ニ至リ稻倉岡田ヲ經テ松本ニ達スルモノトス、又松本加納間一百二十五哩ハ松本ヲ發シ洗馬ニ至リ奈良井ヲ經テ鳥居峠ノ南方ヲ超エ福島ニ至リ須原、中津川ヲ經テ大井ニ出テ市場、虎溪山ヨリ土田ニ至リ木曾川ヲ渡リ勝山、

山崎ヲ經テ加納ニ達スル線路ヲ擇ミタリ、尙ホ建築師長ハ上告書ノ末文ニ於テ東京高崎間建築ノ必要ナルコトヲ陳ヘタリ、其上告書ハ左ノ如シ

東京西京間鐵道基本線竝新潟ニ於テ之ヲ西北ノ海濱ニ接續スル線路筋ノ上告書竝其ノ圖面ヲ先ツ足下ニ進呈シ以テ政府ノ上聞ニ達セント欲ス

日本國內部ヲ通過スヘキ鐵道線路ヲ計畫スルノ業ハ經國ノ主眼ニシテ一大旨味アリト雖亦聊カ成辨シ難カラザルヲ得ズ而シテ茲ニ論述スルノ成果ハ政府ヲシテ満足セシムルニ足ルヘク信用ス頓首

千八百七十六年(明治九年)九月神戸ニ於テ

建築師長 アール、ウイカルス、ボイル
主事 ドップルュー、ドップルュー、カーギル足下

上 告

千八百七十二年ヲ以テ余此ノ日本帝國ニ來航シ少頃アツテ政府余ニ示令スルヤ百事一般ニ擔任シ且其ノ他東京西京間ニ鐵道運輸ヲ開業セント欲スルニ付テハ其ノ最良ノ地方ニ適當シタル道筋ヲ探索シ以テ之ヲ政府ニ上告セヨト依テ余ハ直ニ之ニ著手シ而シテ他ノ事務ニ間隙アルトキハ必ス意ヲ之

ニ注キ以テ今日ニ到リ漸ク左ノ上告ヲ全備スルヲ得タリ

東京西京間線路ノ道筋ヲ撥出スルニ當テ該線路ハ東海道ヲ通過スヘキヤ或ハ中仙道ヲ傳行スヘキヤノ疑問ハ正ニ氷解シ即チ中仙道ヲ以テ適當ノ地ト決定セリ其ノ故如何トナレハ東海道ハ長延ナル道路全國中最良ノ地ニシテ其ノ道筋一般海濱ニ接近シ又中仙道ノ地形タルヤ之ニ反シテ道路凶惡或ハ缺亡シタル所アリテ運輸ニ太タ不便ナル地方ナルカ故ニ之ニ鐵道ヲ延布スルニ於テハ實ニ廣大ナル荒地ヲ開化結合シ加之兩都及兩海濱(西北、東南)ヨリノ往復ヲ容易ナラシムヘキナリ

内國ニ利益アル鐵道ヲ延布セント欲スルニ付テハ必ス先ツ其ノ基本線ノ道筋ヲ定メ而シテ後枝線ハ皆之ヲ基トシテ連合セシムルコト肝要ナルハ萬國一般ノ實況ニシテ日本ニ於テモ亦然リ

鐵道線ノ通過スル市街或ハ村邑ニ於テ自己ノ頑固ナル條理ヲ陳說シ自然其ノ築造ニ故障スル者アルトキハ官ニテ此ノ舉ハ内部地方一般ノ財產ヲ開發シ而シテ都府及海濱ノ往復ヲ便宜ナラシムルノ主意ニシテ殊更國內一般ノ利益ヲ量ルニ基キタルノ理ヲ以テ懇解切説スヘキナリ

當時余カ需用ニ應シタル地圖並測量ノ助ケヲ以テ千八百七十三年首歲以後度々重複シタル地理検査ニ依テ今下文ニ記載セントスルノ大動脈線路ノ通過スヘキ道筋ヲ明示シ得ルノ期ニ至レリ而シテ後此ノ片端タリトモ此ノ線路ヲ建築セントスルニ當リテハ必ズ該道筋ヲ以テ善トス
依テ明細測量ハ未タ爲シタルニ非ザレトモ東京西京間ニ跨ル中仙道線ノ道筋ノ可否如何ヲ左ニ明解セントス

下文ニ書載シ尙附圖[圖略]ニ記シタル線路ハ前條ニ演述シタル主意ヲ全備シ而シテ地理商法及政治ノ都テニ關係シテ此ノ國ノ状態並欲望ニ適當シタル者ナルヘシト余ハ信用ス

東京ヨリ高崎ニ至ル六十六哩

市中ヲ通過セントスルノ新鐵道ハ新橋「ステーション」地内ニ在ル荷物庫ト現時營業線路ノ尾端トノ間ニ於テ其ノ發端ヲ作シ夫ヨリ左方ニ曲リ以テ該「ステーション」ヲ離レ又東海道ヲ橫行シ而シテ新橋ト中ノ橋ノ間ニ於テ堀河ヲ渡リ夫ヨリ少シク右方ニ曲リ三百三十間ノ間家屋稠密ナル街區又數寄屋橋ノ近傍ヨリ一哩四分ノ一ノ間城東外濠ノ表側又鎌倉河岸ヨリ半哩ノ間家屋

粗疎ナル地ヲ通ル而シテ舊筋違御門ノ上邊昌平橋ノ舊跡ニ於テ堀河ヲ渡リ中仙道ヲ十字形ニ横行シ神田明神社ノ下邊ヲ通り明神下街道筋ニ平行シ又不忍池ノ西南端ヲ渡リ夫ヨリ左方ニ曲リ以テ西北ニ流下スル溪谷ヲ傳行シ王子村新製紙所ノ東邊ニ出テ又稻付及赤羽根村ヲ通り戸田河ヲ渡リ而シテ中仙道蕨驛及大宮驛ノ西方ヲ經過スヘシ

前條ニ述ヘタル所ニ依テ見レハ該鐵道線路ハ東京市街ノ中心ヲ通過スト雖其ノ域濠ノ外側ヲ利用スルノ故ヲ以テ家屋或ハ築營地所等ヲ障害スルコト半途ニ滿タザルヲ見ルヘシ

東京市街及其ノ近村ニ於テ鐵道線ノ通過セントスルノ地面ハ満潮海面ヨリ高キヨト六呎乃至十呎ニシテ實際上ニ於テハ平坦ナリト云テ可ナリ

東京市街ヲ流通セル堀河ハ大略皆十字形ニ横過シアルカ故ニ其ノ工業ニ於テハ難苦ナル者アラズ街路及往還ヲ横過スルニ付テ橋梁ヲ要用スヘキヤノ問題ハ明細測量ヲ爲シタル後ニ決定スヘシ城壕ノ存在スルニ依テ東京市街ニ鐵道線ヲ延布スル事ニ非常ニ輕便ナラシメタリ而シテ半ハ該城壕ノ故ヲ以テ人民私有ノ權利ヲ障害スルコト他邦ニ於テ此ノ如キ大都會ヲ通過セシ

トキニ比スレハ太タ些少ナリ

東京市街ヲ通過スルニ新橋上野(東臺)間鐵道線ニ適宜ナル豫防ヲ爲シ以テ常地平面ニ延布而シテ往還ノ横通ヲ鐵道線面ト同平ニ爲スニ於テハ其ノ建築費用ハ家屋並地面代價ヲ除キ已ニ國內ニ建築セル線路三哩ノ平均代價ニ越ユルコトアルヘカラズ却テ街路ノ通運ヲ鐵道線下ニ於テ爲サント欲シ市街鐵道ノ全路ヲ陸橋上ニ造ルニ於テハ其ノ費用莫大ニシテ此ノ方法ハ初ヨリ保憲スヘキ者ニアラズ依テ東京市街鐵道ハ常地平面ニ造リ以テ街路ト概略其ノ高ヲ同クシテ通過セシムヘシ該三哩間ハ開業ノ後轉車ノ速力ヲ遲緩シ並街路横通ノ場所ニ於テ適當ナル門扉ヲ供シ而シテ信號ヲ嚴正ニ爲スニ於テハ人民ノタメニ危難或ハ不便ナルコト假令誤テ起ルコトアルモ量リ難シト雖太タ些少ナルヘシ

不忍池ヲ越エ以テ東京市街ヲ離レタル後ハ地勢大ニ開發スト雖王子村ニ達スルノ前ニ中居セル高地ヲ切通スルヲ要スヘシ

王子村ヲ發シテ稻付及赤羽根村ニ至ル迄ハ輕單ナル堤防ニ依テ進行シ而シテ此ノ所ニ於テ掘割ヲ爲シ以テ戸田河ノ架橋所ニ誘導スルノ堤防ヲ進行ス

ヘシ

戸田河ノ架橋所ハ其ノ築造ニ便宜ナル河筋ノ曲頭ニ在テ六百呎乃至八百呎以上ノ間距ヲ河水流通ノタメニ遺措スルヲ要スヘシ

戸田河ノ谷間ハ時々洪水ノ憂ヲ受クヘキ地方ニシテ東京以向第一ノ大工業所ナリ然レトモ之ヲ去テ後數哩間ハ都テ最輕ナル工業ヲ要スルノ地方ナリ大宮驛以西ニ於テ中仙道基本線ノ工業如何ヲ記載スルノ事ハ暫ク止メ茲ニ北道乃チ東京宇都宮間鐵道ニ付テ述言スヘシ東京宇都宮間ニ於テ日光街道及該街道ト中仙道ノ間ニ在ル地方ヲ検査シ以テ發見セルニ依レハ此ノ北道ハ中仙道大宮驛(東京ヨリ十五哩)ニ於テ基本線ニ分枝シ而シテ御成街道ノ門前驛及岩槻ヲ過キ栗橋ニ於テ日光街道ニ出テ夫ヨリ北方ニ進行シテ古河小山及石橋ヲ通り以テ宇都宮ニ到ルヲ最良ノ線路トス然ルニ往時鐵道寮ニ屬セザルノ人企計セル上野(東臺)ノ三橋ヨリ發シ中仙道ニアラザルノ通路ヲ傳行スルノ論ハ其ノ宜キヲ得タル者ニアラス其ノ故ハ余カ計畫ノ如ク北道ト中仙道線ノ分頭ヲ大宮驛ニ於テ置ク時ハ東京ノ往復ニ最モ便益ナルノミナラズ府外ニ於テ數哩間二條ノ線路ヲ造ルノ無益ナル費用ヲ省クヘシ

大宮驛ノ北方ニ於テ鐵道線ハ中仙道ノ西側ニ移リ以テ之ヲ傳ヒ而シテ鴻ノ
巣驛(東京ヨリ二十七哩)ニ達スルノ中間ニ於テハ工築至テ輕單ニシテ水道ヲ
横通スルヲ要スルコト太タ少シ

此ノ中間ニ於テ中仙道ハ少シク高上ニシテ水流ヲ左右ニ分界スルノ地方ヲ
通過セリ

鴻ノ巣及吹上村ノ東北邊ヲ通リ熊ヶ谷驛(東京ヨリ四十哩)ニ至ルノ間鐵道線
ハ數哩ノ間戸田河ノ上流荒河ノ邊畔ニシテ水害ヲ受クベキ地方ヲ通過スヘ
シ然シナカラ河堤ヲ破崩スル等ノコトハ太タ稀ナル(往時該河堤ヲ破崩セシ
年ハ千八百五十九年ナリ)ノミナラズ現時ノ堤防ハ堅固ニシテ從前ノ如キ柔
弱ナル者ニアラズ又假令破損スルコトアリト雖運輸ニ妨碍ヲ爲ス等ノコト
ハ暫時ノ間ナルヘキカ故ニ格別ニ長大ナル堤防或ハ數多ノ水竇ヲ築造スル
ニ及ハザルベシ熊ヶ谷驛ノ西北ニ於テ再中仙道ヲ横通シ夫ヨリ深谷岡部及
本庄ノ南方又倉賀野ノ北方ヲ通リ高崎驛ニ到ルヘシ

岡部ト倉賀野トノ間に於テ線筋及架橋所ノ位置ヲ判然決定スルニ付テハ格
別ナル考慮並細密ナル地理検査ヲ要ス東京熊ヶ谷間基本線ヲ位置スルニ付

テ他ニ著目スヘキハ河越街道タルヘシトノ告知ニ依リ余ハ千八百七十五年
ヲ以テ板橋驛近邊ヨリシテ戸田河ノ西方ニ在ル該街道筋ノ地方ヲ綿密ニ檢
査ス然ルニ其ノ中仙道ニ比スレハ遙ニ劣リタルヲ發見セリ

此ノ地方ハ所々ニ山地ノ存在スルアリ又戸田河ノ枝流ノ通スル者全路ニ太
タ許多ニシテ數多ノ橋梁ヲ要用スヘキカ故ニ之ヲ中仙道ニ比スレハ其ノ傾
斜ノ大度ニシテ工業一般ニ重大ナルヲ要スルノミナラズ其ノ距離モ亦長延
ナラザルヲ得ズマタ中仙道ハ之ニ比スレハ殖民稠密運送繁榮加之地勢一般
ニ豐饒ニシテ東京熊ヶ谷ニ鐵道ヲ延布スルニ付テハ最善最良且低價ニ當ル
道脈ナリ

高崎ハ東京ヲ隔ツルコト凡ソ六十六哩ニシテ前橋地方ノ產絹扣東京ヘ輸出
スルノ途中多クハ此ノ地ヲ經過シ百方ヨリ通常ノ鄙道ヲ通り此ノ地ニ輻輳
スル運送品ノ取扱ヲ爲セル肝要ナル大市街ナリ又高崎ノ地位ノ好良ナル及
商業ノ繁榮ナル加之東京ヨリ此ノ地ニ至ルノ中間ニ於テハ工業ノ格別ニ容
易ナルニ依テ考フルニ此ノ線路ハ現時營業セル東京横濱間線路ヲ延長シ以
テ利スル所アラントスルニ付テハ第一ニ著手スヘキモノナリ

上野ヨリ高崎ニ到ルノ線路ハ全路平坦ニシテ東京西京間中最容易ニ建築シ得ヘキノミナラズ其ノ費用最小ナルモノニシテ從來日本ニ於テ建築シタル線路中ニ比スヘキモノアルヘカラズ

該線路ハ許大ナル運輸ヲ受領スルコト疑ナキノミナラズ其ノ傾斜ノ緩節ナルニ依テ已ニ開業セル十八哩間鐵道ト共合シテ營業スルニ於テハ其利益ハ巨大ニシテ其ノ運輸費用ハ少許ニシテ可ナルヘシ

高崎ヨリ松本ニ至ル 八十哩

高崎ヲ發シテ線路ハ中仙道ノ北方ヲ傳行シ以テ板鼻驛ヲ通過スヘシ該驛ト安中驛トノ間ニ於テハ碓氷川ノ左方(川ノ左右ハ水流ノ方向ヲ正面トナシ以テ定ムルナリ譬へハ西ヨリ東ニ流ル、川ノ左岸ハ北岸又右岸ハ南岸ナリ)ニ在ル高地ヲ通り進行スヘキヤ或ハ低地ニ在テ此ノ川ヲ再三横通スヘキヤ未タ決定スヘカラズ

夫ヨリ郷原及松井田ヲ過キ横川村ノ近傍ニ到ル迄ハ中仙道ノ東北側ヲ傳行シ横川村ニ於テ中仙道ニ分枝シ而シテ西方ニ向テ入山川ノ急斜シタル谷間ヲ進行シ以テ入山嶺ニ到ルヘシ

高崎ヲ發シテヨリ横川村(高崎ヨリ十七哩)ニ於テ中仙道ニ分技スル所ニ到ル迄ノ中間ニシテ要用ナル著シキ工業ハ中庸ナル橋梁三條及板鼻安中間ニ在ル凸凹シタル地方ヲ通過スルタメノ小距ナル大土工ナリ又傾斜ノ安中驛ヨリシテ漸次ニ増加シ横川村ニ達スルノ前ニ於テ凡ソ七十分ノ一タルヘルシ横川村ヨリシテ以西入山道ヲ登昇スルノ道筋ハ東京西京間ニ於テ最峻急ナルモノナリ而シテ大凡ソ三哩ニシテ久保村ノ近傍ニ到ル迄ハ四十分一ノ傾斜ヲ以テ進行シ得ヘシト雖夫ヨリ頂上ニ至ルノ二三哩間ハ太タシキ急斜ニシテ線路ノ傾斜ヲ二十分ニニ爲サントスルニ付テモ大工業ヲ省カント欲スルニ於テハ直進ヲ休メ而シテ此ノ凸凹シ又僅ニ廣ク且屈曲シタル谷間ニ於テ低卑ナル山丘ヲ繞行シ以テ迂遠ナル通筋ヲ爲シ而シテ此ノ山脈ヲ斜ニ切通シタル掘割及一哩許ノ隧道ヲ通り以テ境新田ノ少シク上邊ニ於テ信濃國ノ高上ナル平地ニ現出スルニ非ズンハ通進スルコト能ハザルヘシ此ノ境新田ノ近傍ニ在ル上野信濃ノ國界ハ東京ヲ隔ツルコト凡ソ九十哩ニシテ此ノ兩國ノ間ニ連續セル高上ナル山脈ノ頂上ナリ而シテ此ノ所ハ東京ヲ發シテ以向初遇ノ山嶺(海面上三千呎)ニシテ内部鐵道線ヲ通過セシムルタ

メニ最良ナル所ナリ

此所ヲ發シテ湯川水源ノ(土呂川)近邊ニ至ル迄ハ粗糙且矮短ナル草木ヲ以テ外封シタル荒蕪ナル土地ヲ通り緩節ナル傾斜ヲ以テ下降シ夫ヨリ油井村ノ對岸ヲ通リ茂澤村ノ近邊ニ至ル迄ハ湯川ノ左岸ヲ傳行スヘシ

此所ヨリ以降平尾村ニ至ルノ二三哩間ハ川ノ屈曲セルコト又其ノ兩側ノ嶮岨ニシテ且深淵ナルコトハ非常ナリト雖左右ノ平地ノ廣且深ナル溪谷ノタメニ屢々横通セラル、カ故ニ此ノ川筋ヲ以テ最良ナル道筋トシ而シテ止ムコトヲ得ナル場合ニ於テハ時々之ヲ渡リ以テ傳行セザルヲ得ザルヘシ

油井村ノ少シク下流ニ在ル常運寺ト號ツクル所ニ於テハ九十年前ニ淺間嶽ノ大破裂ニ依テ放出サレタル大石ヲ以テ川流ヲ埋塞セルカ故ニ流水ハ其ノ東方ニ在ル裂痕ヲ持保セル巨石ヲ繞リ遂ニ其ノ新道ヲ開キ而シテ後再漸々ニ古道ニ近シキ現今ハ之ヲ隔ツルコト凡ソ四分ノ一哩許ナリ

横根村ヨリ以降小距ノ間ハ湯川ノ左岸ヲ傳ヒ而シテ之ヲ渡リ岩村田及鹽名田ノ北隅ヲ通リ以テ千隈川ノ谷間ニ侵入シ夫ヨリ小諸及上田ノ大凡半途ニ在ル田中驛ト海野驛ノ間ニ達スル迄ハ千隈川ノ右岸ヲ傳ヒ以テ巖壁及凸凹

ジタル地方ヲ通過スヘシ

此ノ所ハ乃チ長岡ヲ經テ新潟ニ至ル線路ト内部基本線トノ分頭ニシテ松本及西京ニ至ルノ線路ハ西南ノ方向ヲ爲シ以テ千隈川ヲ渡リ而シテ飯沼村ノ少シク上邊ニ於テ依田川ヲ渡リ以テ内村川ノ左岸(北岸)ヲ傳フテ辰ノ口荻窪等ノ諸村ヲ過キ高梨村及該村ニ存在スル暖泉ヨリシテ鹿敷湯澤ノ谷間ニ入り夫ヨリ少シク進行シテ保福寺峠ノ南方凡ソ一哩半ノ所ニ在ル信濃國ヲ二分シ北ハ犀川ト千隈トノ接合所ニ接シ南ハ甲州八嶽ノ南麓ニ連續セル高大ナル山脈ノ麓ニ達スヘシ

入山嶺ノ頂上ヨリ田中驛ノ下邊ニ於テ千隈川ヲ渡ルノ處ニ至ル迄(凡ソ二十六哩間)ハ大略皆漸々下降スルノ道筋ニシテ傾斜ハ通例七十分一乃至八十分一ナルヘシ

鹿敷湯澤ハ前條ニ演ヘタル山麓ニ於テ西北及南ノ二方ニ分レ白谷澤及廣川原澤ト名ク此ノ澤溪ヲ登ルコト小距(二三十間)ニシテ白谷澤ハ再二分シ此ノ山脈中ニ於テ其ノ高度及山幅ノ最少許ナル二箇ノ山脊ニ誘導スヘシ此ノ所ニ於テ穿通ヲ要スルノ隧道ハ其ノ長サ凡ソ一哩半ニシテ全線路中最

長延ナル者ナリ又其ノ高度ハ海面上凡ソ三千五百呎ナルヘシ然シナカラ此ノ隧道ノ前後ニ附スヘキ峻急ナル傾斜ハ入山道ニ於テ要用セル者ニ比スレハ緩節ニシテ且小距ナルヘシ

前條ニ述ヘタルニ箇ノ最低ナル山脊ノ下ヲ通り鹿敷湯澤谷ヨリ保福寺澤谷ニ出ツルノ二道(一ハ白谷澤ヨリ隧道ヲ以テ大澤ニ出テ保福寺澤谷ニ至ル又一ハ二ツ岩澤ヨリ山下ヲ通り月澤ニ出ル者ナリ)ハ其ノ分離セシヨリ會合スルニ至ル迄ノ距離各凡ソ三哩計ニシテ大ニ異ナルコト無シ又二ツ岩澤ノ誘導スル山嶺ハ白谷澤ノ山谷ニ比スレハ高上ナリト雖其ノ山腹ノ嶮岨ナルカタメニ隧道ノ長延ハ自カラ短小ナルヘシト思慮ス依テ此ノ二道ノ優劣ハ細密ナル平面並高低測量ヲ爲シタル後ニ非ズンハ判然決定シ能ハズ

月澤ト保福寺澤接合所ヨリシテ鐵道線ハ保福寺村ノ南邊ニ在ル高地ヲ通り此ノ谷ノ左側ヲ傳行シ七嵐村ニ至テ西又南ニ曲リ夫ヨリ溪谷ノ縱横シタル不平ナル通ヲ通り以テ稻倉峠ノ麓ニ至リ之ヲ降下シ傾斜ヲ附シタル長サ四分ノ三哩ノ隧道ニ依テ穿通シ而シテ稻倉村及岡田驛ヲ左方ニ取り其ノ右方ニ在ル山麓或ハ高地ヲ傳ヒ夫ヨリ平等ナル土地ヲ通過シ以テ松本ノ東邊ニ

至ルヘシ

信濃國松本ハ日本内部地方ニ於テ最繁盛ナル市街ノ一ニシテ百方高山ニ周圍サレタル廣大ナル且宜シク耕作シタル平坦ノ地ニ存在スル者ナリ

此ノ市街ノ高度ハ海面上二千呎ニシテ前文ニ演ヘタル道筋ニ依リ高崎ヲ隔ツルコト八十哩又東京ヲ隔ツルコト百四十六哩ナリ

此ノ内部線路ノ八十哩間ハ高上ニシテ且山丘多キ地方ヲ通過スルヲ免カレザルノ故ヲ以テ東京高崎間線路ニ比スレハ其ノ建築並運轉費用兩ナカラ許大ナルヲ要スヘシト雖現時相互ニ隔絶シ冬時ハ積雪ノ爲又常時ハ大雨或ハ洪水ノ爲ニ閉塞ヲ免カレザレハ更ニ適切ナル道路ニ依ルニ非ズンハ往來スル能ハザルノ廣大ナル地方ヲ結合スルノ大用益ニ於テハ更ニ劣ルコトナシ

松本ヨリ土田、夫ヨリ加納ニ至ル 百二十五哩

松本ヨリシテ線路ハ十一哩ノ南方ニ向テ開發シ漸次登昇ノ地ヲ通り村井及郷原驛ノ西邊ヲ經過シ以テ中仙道洗馬驛ニ至リ夫ヨリ犀川ノ右岸ヲ傳ヒ本山ニ至テ左岸ニ移リ以テ贊川及奈良井驛ヲ過キ而シテ此ノ驛ヨリ一哩四分ノ一ヲ登リ海面上凡ソ三千五百呎又鳥居峠ノ南方凡ソ一哩ヲ隔テタル所ニ

至テ犀川ト木曾川ノ谷ヲ分界セル山脈ヲ穿過スヘシ(此ノ隧道ハ松本加納間ニ於テ第一ノ者ニシテ他ニ著シク記載スヘキ者アラズ)

奈良井ト藪原ノ間ニ存在スル山脈ハ日本ノ西北竝東南ノ兩海濱ニ流出スル流水ヲ分界スル者ナリ又此ノ近傍ニ於テ地質ノ急ニ變革セル所アリ乃チ其ノ北方犀川筋ノ地方ハ主ニ破碎シタル翠増巖石ヲ以テ成立シ而シテ其ノ南方木曾川ノ谷間ハ數哩ノ間主ニ大古火性石ヲ以テ谷側ニ連リ又河底ハ一面ニ大塊ナル丸石ヲ以テ外覆サレタリ

木曾河ハ藪原近傍ニ於テハ唯一ノ小流ナリト雖福島ノ近傍ニ至テ御嶽山ヨリ流出スル著シキ水流並其ノ他數多ノ枝流ヲ合併シ急ニ其ノ水量ヲ増加シ中仙道太田驛ヨリ凡ン九哩ヲ隔テ上流ニ在ル錦織村ニ至テ始メテ海濱往復ノ舟路ヲ開ケリ

御嶽山ヨリ流出スル河ニ於テハ其ノ期節ニ當テ數多ノ材木(主ニ杉、櫟、柏、松並檜)ヲ河中ニ投シ以テ木曾河ノ岩石尖立シタル河底ヲ洪水ノ勢力ニ依テ流下シ之ヲ錦織村ニ於テ集合シ以テ筏ニ組ミ而シテ尾州灣ニ遞送ス

此ノ川ノ上流ニ於テ楓材モ亦許多ニ產出スト雖其ノ重量ニシテ水運ニ便ナ

ラズ又之ヲ陸運スルニ於テハ其ノ運送費用ノ許大ナルカタメニ曾テ之ヲ輸出スルコト無シ

前文ニ記載シタル鳥居峠ノ南方ニ在ル隧道ノ延長ハ凡ソ一哩許ニシテ其ノ穿通スル山ハ通常一般ノ如ク高上ニ突出シタル嶺ヲ爲スノ故ニ之ヲ穿通スルニ付テハ其ノ兩端ヨリ就業セザルヲ得ズ藪原ノ裏邊ニシテ之ヲ隔ツルコト少許ナル山麓ニ於テ鐵道線ハ隧道ヨリ現出シ而シテ後漸々ニ木曾河ノ邊畔ニ近ツキ藪原ト宮ノ越驛ノ間ニ於テ其ノ右岸ニ移リ以テ德音寺村ニ出テ夫ヨリ右岸ヲ傳フテ福島、上松、須原、野尻及三留野驛ノ對岸ヲ通り又田立村ヲ過キ界ノ川ニ於テ美濃國ニ入り而シテ坂下及瀬戸村ノ河邊ヲ通り飯森山麓ノ少シク下流ニ於テ木曾河ノ左岸ニ移リ以テ之ニ分離シ而シテ三五澤ヲ上ルコト三四十間ニシテ之ヲ渡リ北野村ヲ過キ夫ヨリ中津川驛ノ北邊及駒場村又茄子川村ノ北方ヲ通り大井驛ノ北方三分ノ一哩ノ所ニ於テ耕墾シタル小谷ヲ傳フテ大井川ノ谷間ニ下リ以テ之ヲ越エ而シテ中野川ノ屈曲シタル谷間ヲ登昇シテ中野村長永寺ノ裏邊ニ出ツヘシ

木曾河ヲ渡テヨリ以向大井川谷ニ至ルノ中間ニ於テ屢々南方ノ山丘(惠那山

其ノ外ヨリ張出セル低卑ナル山鼻ヲ切通スルヲ要ス

此ノ長永寺ノ少シク先途ニ於テ中仙道ヲ横過シ洞川ノ谷間ヲ傳フテ此ノ川ト土岐川ヲ分界セル低卑ナル山脊ニ登リ而シテ美濃組ノ南邊ヲ通り中切組ト竹折村トノ間ニ於テ二度土岐川ヲ渡リ夫ヨリ數哩ノ間其ノ南岸(左岸ヲ傳ヒ市場村ニ於テ右岸ニ移ルト雖和合村ニ於テ再其ノ舊側(左岸)ニ復シ以テ高山町ニ至ルヘシ

高山町ヨリ少シク進行シ土岐口村ノ上邊ニ於テ妻木川ヲ渡リ夫ヨリ高上ナル地ヲ切通シテ再土岐川ノ左岸ヲ傳ヒ以テ虎溪山ノ對岸ニ至リテ之ヲ渡リ而シテ復高上ナル地ヲ切通シ且登昇シテ根本川ノ谷間ニ入り以テ此ノ川ト大針川ヲ分界セル低卑ナル山脊ニ登昇スヘシ

此ノ山脊ヲ下リテ線路ハ輕單ナル工業及緩節ナル傾斜ヲ以テ開發シ而シテ大針川谷ノ右側ヲ傳ヒ以テ伊香村及澤渡村ヲ過キ夫ヨリ可兒川ノ右岸ヲ傳ヒテ直節ニ進行シ以テ土田村白髭社ノ近傍ヲ通り而シテ可兒川口ノ少シク上流ニ於テ木曾河ヲ渡ルヘシ

此所ニ於テハ木曾河太タ廣大ナラズシテ又其ノ流道ハ殆ト線路ト正角ヲ爲

シ加之橋梁ノ臺礎ヲ築造スルニ甚タ便宜ナル岩壁ヲ維持スルノ故ヲ以テ橋梁ヲ架スルニ付テ最僥倖ナル場所ナリ

木曾河ヲ渡テヨリ酒倉學校千八百七十四年ニ存在セル者ナリノ南邊ヲ通り中仙道ヲ横通シ又勝山村ヲ過キ巖觀音堂ノ下邊ニ到リ夫ヨリ此ノ川ノ右岸ヲ傳ヒ以テ法積寺水坡ノ西側及山崎村ノ南邊ヲ通り而シテ五哩ノ間直節ニ進行シ以テ小野村ノ北邊及六軒村ノ南邊ヲ過キ夫ヨリ新加納ノ北邊ヲ通り以テ直節ニ加納及岐阜岐頭ステーションニ至ルヘシ

之ヨリ宮驛敦賀港及西京ニ到ルノ線路ハ已ニ明細測量ヲ全備シテ千八百七十六年四月ノ上告書ニ依テ解説セリ

松本ヨリ加納ニ至ルノ道距ハ凡ソ百二十五哩ナリ而シテ此ノ線路ヲ建築スルニ當テハ此ノ道距ヲ二區ニ分チ一ハ以テ松本ヨリ中津川驛ニ至ル凡ソ七十哩又一ハ中津川ヨリ加納驛ニ至ル凡ソ五十五哩トス

松本ヨリ奈良井ニ至ル中間又木曾河谷ノ上部凡ソ四十哩間ニ於テ線路ノ傾斜ハ百分一以下ニシテ之ヲ越ユル者太タ稀少ナルヘシ

中津川驛(海面ヲ上ルコド凡ソ千呎)ヲ發シテヨリ土岐川ヲ傳ヒ又土田村ヲ通

リ以テ加納驛ニ至ルノ中間ニ於テハ一般ニ傾斜ハ緩節ニシテ工業ハ輕單ナリ然リ而シテ此ノ五十哩間ニ於テ大工業ヲ要スルノ橋梁ハ唯土田村ノ近傍ニ於テ木曾河ニ架スル者ノミナリ

上文ニ記載シタル如ク東京加納間鐵道基本線ノ四區ハ乃チ左ノ如シ

一 東京ヨリ高崎ニ至ル 六十六哩

二 高崎ヨリ松本ニ至ル 八十哩

三 松本ヨリ中津川ニ至ル 七十哩

四 中津川ヨリ加納ニ至ル 五十五哩

總計二百七十一哩乃チ皇國百八里十丁

是ニ加納ヨリ米原及大津ヲ經テ西京ニ至ルノ七十哩ヲ加ヘ

東京西京間道距英里凡ソ三百四十五哩乃チ皇國百三十八里許ナリ

以上四區ノ每一哩建築費用及其ノ難易ヲ順序スルトキハ乃チ左ノ如クナルヘシ

第一區乃チ東京高崎間ノ六十六哩ニ於テハ大事業ノ橋梁ヲ要スルコト太タ少ク工業一般ニ輕單ニシテ此ノ中間ハ以上四區ハ勿論神戸ヨリ東京夫ヨリヘシ
横濱ニ至ルノ全路ニ於テ最小ナル費用ヲ以テ容易ニ建築シ得ヘキ區分ナリ加之此ノ線路ハ荷物及旅客ノ運輸ヲ多量ニ受領シ並越後及富有ナル信濃ノ北部ニ往來ノ便ヲ宣シクシ直ニ人ノ賞譽ヲ受クルコト疑ナシ而シテ之ヲ東京横濱間線路ニ共合シテ營業スルニ於テハ從テ今已ニ開業セル線路ノ運輸費用ヲ減少スヘシ

第四區乃チ加納中津川間ハ建築費用ノ低小ナルコト又其ノ容易ナルニ於テ前區ニ亞クモノナリ而シテ其ノ每一哩ノ建築費用ハ千八百七十五年三月二十四日ヲ以テ送致シタル精算書ニ記載セル大津米原間費用ニ比スレハ低小ナルヘシ

中津川驛ニ於テ苗木ヲ通リ飛驛國ニ往來スル爲ノ中等位ナル道路アリ

第三區乃チ松本中津川間ハ建築費用ノ順序ニ於テ第四區ニ亞ク者ナリト雖第二區乃チ高崎松本間ト共ニ大工業ヲ必用スルノ中間ニシテ其ノ每一哩ノ費用ハ西京敦賀間線路中ノ最難澁ナル部分ニ於テ要スル費用ニ類似スヘシ此ノ難澁ナル區分ハ大費用ヲ要スト雖其ノ費用ノ比例ニ於テハ外邦ヨリ輸入スル物品ノ増加スルコトナク反テ他ノ區分ニ比スレハ少許ナルヘシ其ノ

故ハ自然ノ理トシテ費用ノ許大ナルハ多分ナル土工及岩石掘割或ハ石工或ハ穿隧其ノ他主ニ國內ニ於テ國民ニ給與スヘキ費用ヲ要スルノ工業ニ依レリ

此ノ上告ヲ爲スノ序ヲ以テ余ハ茲ニ上野信濃ノ兩國ヲ結合セル好良ナル道路ノ缺乏セルカ故ニ諸通運ニ遲滯不便及費用ヲ起生スルノ事ニ付テ言フ所アラントス

現時ノ場合ニ於テ此ノ兩國ヲ結合スル道路ノ最良ナルモノハ碓氷峠ニシテ此ノ山道ハ和田嶺ヲ除キ中仙道ニ於テ最惡ナル者ナリ然ルニ地方官吏ハ坂本驛ト輕井澤驛ノ間ニ新道ヲ開クノ事ニ付テ永來企慮ヲ旋ラセリ然リト雖其ノ坂本ヨリ開發セントスルノ思考ハ誤レリ此ノ念ヲ有スルノ間ハ最良ナル通路ヲ發見シ能フヘカラズ又若シ是等ノ思考ヲ以テ起業スルニ於テハ其ノ結果ニ到テ旅客ニ便利ヲ供スルノ功ヲ奏スル事アルヘカラズ

人民一般ニ便利ヲ供スルタメノ道路ヲ開クニ付テノ發起所ハ坂本驛ノ下邊ニ在ル横川村ニシテ地勢ニ應シ能ク思慮ヲ旋ラシ以テ最緩節ナル傾斜(二十分一内外)ヲ附シタル道路ニ依テ入山川谷ヲ登リ以テ隧道ヲ穿タズシテ信濃

國ノ高上ナル地平ニ達シ而シテ輕井澤ノ西端ニ依テ中仙道ニ再合スルニ於テハ其ノ主意ヲ全備セル者ナリト云フヘシ

後年ニ至リ鐵道線ニ供用スルノ目的ヲ以テ該道路ヲ唯路上ノ工業ヲ除クノ外却テ鐵道寮ノ手ヲ以テ築造スルニ於テハ谷川ハ皆木橋ヲ架シ以テ假ニ通常ノ往還ト爲シ而シテ之ヲ鐵道ニ専用スルノ時ニ至テ此ノ如キ好良ニ非ザル者ヲ造リ以テ地方ノ需用ニ供具スルニ於テハ互益ノ者ト云フヘシ

田中及上田ヨリ新潟ニ至ル 百五十哩

茲ニ又西北ノ海濱ニ在ル新潟港ヲ東西ノ兩都府ニ接續スル鐵道線ヲモ書載セントスルカ故ニ余ハ茲ニ自己ノ地理検査ニ依テ此ノ主意ヲ全具スルコトニ最擔當シ且實際ニ行ヒ得ヘク發見シタル線路ノ道筋ヲ簡略ニ解明セントス日光ヨリ西方及南方ニ連續セル山脈ヲ調ヘ竝有名ナル三國峠及清水嶺ヲ精密ニ検査シ以テ是等ハ皆信州街道ノ整齊シ且最實際上ニ行ヒ得ヘキ者ニ如カザルヲ發見セリ

而シテ此ノ線路ノ中仙道基本線ニ分歧スルニ付テ最便宜ニシテ他ニ勝ル者アル可カラザルノ場所ハ千隈川ノ右岸ニ在テ上田ノ上流田中驛ノ少シク下

流ナリ

茲ニ解明セントスル道筋ニ於テハ清水嶺及三國峠ノ畏ルヘキ山路ヲ避ケルノミナラス運輸ノ最繁盛シタル土地ヲ通過シ而シテ此ノ鐵道ヲ建築スルノ主意ヲ全具スルニ付テハ最短ナル線路ヲ以テ最大ナル需要ニ應スヘシ田中ノ近傍ニ於テ中仙道基本線ニ分岐セシヨリ新潟ニ於テ海濱ニ達スル迄ノ全路大略皆漸々ニ下降スルノ傾斜ヲ以テ千隈川ノ谷間ヲ傳行スヘシ而シテ此ノ下降傾斜ハ長岡ニ至ルノ途中ニ在ル妙見驛ニ至テ大ニ減少シ其ノ先途ニ於テハ都テ緩ナルノミナリ

田中近傍ニ在ル岐頭ヲ發シテヨリ以向新潟ニ至ルノ線路海野驛ノ南邊上田街ノ北邊及坂城驛ヲ通リ屋代驛ノ近傍ニ於テ山嶽ノ麓ヲ繞リ而シテ松代ノ市街ヲ經過シ夫ヨリ犀川ノ對岸ニ在ル善光寺ヲ左方ニ見テ數哩ノ間千隈川ノ右岸ヲ傳行スヘシ

犀川ノ合併セル處ヨリシテ下流數哩ノ間千隈川ハ開發シ且豐饒ナル土地ヲ通リ低卑ナル河岸ノ間ヲ緩カニ流下スト雖松代ヨリ下行スルコト凡ソ八哩ニシテ長沼ヲ過キ淺野村ニ至ラントスルノ近邊ニ於テハ山丘兩側ヨリ接迫

シ以テ河流ヲ狹窄セリ

飯山町ヨリ三四哩ヲ下リ河底ノ廣寬ニシテ流道ヲ吟行セシムル處アリト雖暫ニシテ再高上且凸凹シタル地ノ爲ニ狹窄ヲ爲セリ上界ヨリ大瀧ニ至ルノ間ハ地平ナレ共降下スルコト太タ急速ニシテ其ノ下流ハ數哩ノ間全路最危難ナル急流ノ故ヲ以テ松代ノ近邊ヨリ以降凡ソ四十哩ノ間連續セル舟運ヲ大瀧ニ於テ停止セリ

大瀧村ヨリシテ下流五六哩間ハ上田ヨリ新潟ニ至ルノ線路中最惡ノ地ニシテ千隈川ノ越渡ヲ要スルコト數回及他ノ工業モ之ニ準シテ許大ナルヘシ森ト蘆瀧ノ間ニ於テ現時專用ノ運送道路(山路ニシテ凶惡ナリ)ハ信濃越後ノ國界ヲ過キ而シテ千隈川ノ左岸ヨリ右岸ニ移ルヘシ

鐵道線ハ蘆瀧ヲ過テ魚野川ト千隈川トノ接合所ノ少シク下流ニ至ル迄千隈川ノ左岸ヲ傳ヒ而シテ之ヲ渡リ(之ニテ千隈川ヲ渡ルノ終ナリ)以テ一哩許ノ間凶惡ナル地方ヲ通リ妙見驛舊本陣ノ上手ヲ過キリ而シテ開發シタル地方ニ出ツヘシ

大瀧ヨリ凡ソ二十七哩下流ニ在ル十日町ニ於テ再舟運ヲ開キ夫ヨリ長岡ヲ

經テ新潟ニ至リ以テ海濱ニ出ツル迄全路絶ユルコトナシ

越後國ニ入テヨリ千隈川ハ容易ニ切通シ得ヘキ砂石性ノ低卑ナル山丘ヲ繞行ス而シテ此ノ地質ハ緩節ナル傾斜ヲ附シ以テ造リタル道路及往昔ヨリ農用水道ニ用フル爲ニ穿チタル長延ナル隧道(主ニ左岸ニ在リ)ニ於テ現然タリ妙見ヨリシテ北方新潟ニ至ル迄線路ハ直節ニシテ長岡市街ノ東方乃チ舊城ノ地及今町三條小須戸酒屋ノ東邊ヲ通り以テ沼垂ニ至リ而シテ此ノ村ノ西邊ニ在ル新潟ノ内港ニ於テ結尾ヲ爲スヘシ

妙見ヨリ新潟ニ至ルノ五十哩間ハ大略皆豐饒且廣大ナル米田ニシテ線路ハ中庸ナル堤防ニ依テ之ヲ通過シ而シテ農用水道及其ノ他ノ水道ノ爲ニ適宜ナル橋梁ヲ築造スルヲ要スト雖刈谷田川及加茂川等ノ如キ僅二三河ヲ除クノ外更ニ大工業ヲ要スル者ナシ

此ノ田中近傍ヨリ基本線ニ分支シ新潟ニ至ルノ線路百五十哩ハ東京西京間鐵道基本線ニ比スレハ其ノ肝要ナル所ニ於テ一等ヲ下リ其ノ前ニ築造スヘキ線ニアラズト雖新潟ヲ基本線ニ接續シ以テ日本内部及東南ノ海濱ニ通運ヲ開クヲ要スルノトキニ當テハ前文ニ述ヘタル道筋ヲ以テ最良ナル者トスルヲ要ス

人夫運輸其ノ他

人夫ハ茶ヲ產生シ或ハ絹ヲ製造シ其ノ他大ニ耕作ニ從事セル地方ニ於テハ夥多ナリト雖山邊ニシテ耕作ニ適セザルノ土地ニ於テハ太タ少ク之カ爲ニ鑛山營業等ノ事ニ付テハ他ノ人民稠密ナル地方ヨリ雇入レ以テ之ヲ養蓄スルヲ要ス

此ノ道筋ニ於テ旅客運輸ノ許多ナル地方少ナカラズト雖現時ノ景況ニ依テ考フレハ主ニ下等ノ旅客ナルヘシ

内部ノ地方ヨリ輸出スヘキ產物ノ主重ナル者ハ米茶絹及鑛物ナリ又輸入品ハ外國製ノ物品食用ノ乾魚其ノ他ノ雜品ナリ

東京ヨリ西京ニ至ルノ鐵道基本線ハ上野ノ南部及信濃國北部ノ絹ヲ產出スル地方又新潟ニ至ルノ線路ハ越後國ノ米穀ヲ產スル地方ヲ通過スルカ故ニ此ノ增加シタル運輸ノ便利ニ依テ内部地方ニ於テハ上文ニ記載シタル物品及茶ノ生産及輸出ヲ增加センコトヲ望ミ得ヘシ

此ノ日本ノ中心ヲ通過スル動脈線路ト之ニ隔絶シタル數多ノ地トノ間に在ル道路ヲ修整スルニ於テハ此ノ地方ヨリシテ此ノ國ノ主重ナル灣港ニ往復

ヲ容易ナラシムルカ故ニ此ノ線路ヲ漸々ニ建築シ以テ國內農鑛ノ豊庫ヲ開發シ及通商一般ヲ利シ而シテ政府並人民ニ便益ヲ加供スルコト必然ナリ

鐵道ノ進歩並其ノ費用

日本鐵道ノ創業及現今ニ至ル迄其ノ進歩シタルコト並其ノ費用ノ計算バ一般ニ諸人ノ了知セル所ナルヘシト雖爰ニ其ノ實情ヲ簡略ニ記載ストモ妨支ナカルヘシ

千八百六十九年ト千八百七十年ノ間ニ政府ハ日本ニ鐵道ヲ建築セント欲シ其ノ目的ヲ以テ五百萬圓ノ外債ヲ爲セリ

千八百七十二年ヲ以テ東京横濱間十八哩ノ鐵道ヲ開業セリ

千八百七十四年ヲ以テ大阪神戸間並千八百七十五年ヲ以テ安治川支線合セテ二十二哩ノ鐵道ヲ開業セリ

而シテ此ノ年千八百七十六年ニ至テ西京大阪間ノ二十七哩ヲ卒業シ以テ現今營業中ナリ

依テ鐵道ヲ建築スルノ確乎タル目的ヲ以テ借用シタル五百萬圓ノ抵當トシテ西京ステーションヲ除クノ外各「ステーション」車輛並一等線路ヲ以テ全備

シタル六十七哩ノ鐵道ヲ造レリ之ヲ借債ノ抵當トシテ計算スルトキハ該鐵道ノ建築費用ハ平均每一哩七萬五千圓ニ滿タズ而シテ此ノ金員ハ許大ナル橋梁其ノ他初發ノ鐵道ヲ建築スルニ付テ別段ニ必用セル工業ヲ爲シタルヲ考フルトキハ太々緩節ニシテ政府ハ多少其ノ歲入金ヲ以テ此ノ費用ヲ増補セシナルヘシト思想ストモ無理ナリト云フヘカラズ然リト雖之ニ關係ナクシテ現今開業セル六十七哩ノ鐵道ハ全外債ノ抵當トシテ充分ナル有形物ナリ加之政府ニ於テハ已ニ此ノ外債ヲ多分ニ償却シ而シテ利子ニ關係セル事等ハ都テ條約書ニ聊違背セシコトナシ

此ノ上告書ノ餘白ヲ借テ西京ヨリ琵琶湖邊ニ在ル大津驛ニ至ル十哩間ノ鐵道ヲ就業スルノ肝要ナルコトヲ建言セントス然リト雖此ノ意見ハ已ニ屢々陳說ナレ而シテ其ノ緊要ナルコトハ諸人ノ明了スル所ニシテ再爰ニ述言スルハ無益ノ極ナルヘキカ故ニ余ハ再三重役ノ咎メヲ顧ミズ此ノ十哩間ト共ニ上文ニ記載シタル新橋ヨリ東京市街ヲ通り高崎ニ至ルノ六十六哩間ヲ建築スルノ意見ニ就テ思考アランコトヲ希望ス

左ニ陳說スルハ此ノ高崎線路ノ利益ナルヲ表スヘキ箇條ノ一部ナリ

第一 此ノ道筋ニ於テ水運ハ太タ輕單ニシテ現今ハ言ヲ待タズ後來ニ至
テモ鐵道ト競争スヘキ者ナシ

第二 此ノ鐵道線ハ三國峠或ハ信州街道ヲ經テ日本内部及西北ノ海濱ニ
往復スル運輸竝前橋及高崎ヲ以テ中心ト爲シタル近縁ノ地方ニ往復ノ
良便ヲ供與スヘシ

第三 此ノ線路ハ他日建築スヘキ内部基本線路ノ端緒ヲ爲セリ

第四 此ノ線路ハ東京横濱線ニ共合シ以テ營業スルニ於テハ太タ便益ナ
ルノミナラズ其ノ工業ハ東京西京間線路中最輕單ニシテ最小ナル費用
ヲ以テ建築シ得ヘキ區分ナリ

此ノ西京ヨリ大津ニ至ル十哩間及東京新橋ヨリ高崎ニ至ル六十六哩間合シ
テ七十六哩間ノ鐵道ハ其ノ創業ヨリシテ開業ニ至ルマテニ五百萬圓ヲ費用
スルニ於テハ充分ナルコト必定セリ而シテ此ノ線路ヲ一己ノ者トシテ考フ
ルトモ亦已ニ開業セル線路ト共合スル者ト見做スモ其ノ運輸ノ許多ニシテ
利益アルニ至テハ日本ニ於テ比類ナル者ナカル可ク信用ス加之已ニ開業セ
ル二條ノ線路ヲ長延スルニ當テ同長ノ者ニシテ此ノ線路ノ如ク現在ノ線路

ニ助勢シ以テ功勳ヲ著ハシ得ル者他ニ決シテアルヘカラズ

鐵道建築師長 アール、ウイカ尔斯、ボイル

爾後明治十六年ニ至ルマテ政府ハ未タ幹線ノ位置ヲ決セズ、然レトモ中山道幹
線ノ系統ニ入ルヘキ名古屋線及高崎線ニ關シテハ當局者夙ニ之ニ著眼スルモ
ノアリ、十二年八月二十七日井上工部卿ノ稟申書(第三章第二節參照)ハ大津ヨリ
直ニ大垣ニ達シ名古屋、宮マテ延線スルカ、又ハ東京ヨリ高崎ニ延長スルニ於テ
ハ其旅客貨物鹽津敦賀間ニ數倍シ起業公債ノ利息ヲ償ヒ且ツ資本ノ償却モ可
能ナラント謂ヒ之ニ關スル大藏省ノ意見亦東京前橋間ヲ獎賛シタリキ、而シテ
同年九月二十六日井上鐵道局長ハ東京高崎間測量ノ允許ヲ工部卿ニ申請シ工
部卿ハ之ヲ太政大臣ニ稟議シ十二月十一日之カ允許ヲ得、翌十三年二月鐵道局
ヲシテ之カ測量ヲ開始セシメタリ、尙ホ同月十日工部卿ハ東京、高崎、前橋間ノ建
築工事ニ著手セんコトヲ請議シ十七日之カ允許ヲ得タルモ建築費ニ關シ何等
指令ナキヲ以テ手ヲ下スニ由ナク空シク數箇月ヲ徒費セリ、仍テ十月ニ至リ鐵
道局長ハ上申シテ曰、急速起工ノ目途ナキニ於テハ材料註文ヲ取消スノ必要ア
リ、且ツ東京横濱間ニ從事スル職工ヲ轉用スルノ見込無シトセハ之カ傭使ヲ繼

東京高崎間
起工允許及
取消

續スルノ必要ナキヲ以テ斷然起工取消ノ命令アランコトヲ請フト、是ニ於テ工部卿之ヲ稟議シ政府ハ十一月九日起工允許ヲ取消シタリ。

日本鐵道上野前橋間開通コトヲ請願シ之カ免許ヲ得翌十五年九月之ヲ起工シ十六年七月東京上野熊谷間先ツ開通シ十七年八月東京前橋間全通シタリ。

中山道幹線敷設内決
中山道幹線
數設内決
日本鐵道上野前橋間開通コトヲ請願シ之カ免許ヲ得翌十五年九月之ヲ起工シ十六年七月東京上野熊谷間先ツ開通シ十七年八月東京前橋間全通シタリ。

是ヨリ先京都神戸間ハ明治十年二月全通シ京都大津間ハ十三年七月開通シ長濱關ケ原間ハ十六年五月開通シ又同年八月關ケ原大垣間起工ヲ允許セラレタリ、斯ノ如ク交通上ニ稍、面目ヲ一新シタリシカハ政府ハ更ニ進テ高崎ヨリ大垣ニ至ル鐵道ヲ建築シ以テ東西兩京ヲ連絡スル幹線タラシメントスルノ意アリ、遂ニ十六年八月六日ヲ以テ該線建築ヲ内決シ地形ノ測量及線路ノ選定ニ着手スヘキコトヲ工部省ニ令シ工部卿ハ同月八日之ヲ鐵道局長ニ移達シタリ、依テ鐵道局長ハ具狀書ヲ以テ中山道線測量及其工事ニ關スル意見ヲ工部卿ニ具申シ工部卿ハ十七日之ヲ太政大臣ニ致セリ、該意見ノ大要ハ建築著手以前ニ於テ測量ヲ卒リ建築仕様ヲ調製シ精密ノ工程ヲ立ツルハ順序ナレトモ時日ト勞費トヲ要スヘケレハ幹線ノ兩端ヨリ測量ヲ卒ルニ從ヒ逐次着手スルヲ得策トス

鐵道局長ノ
具狀書

ト謂フニ在リ、尙ホ收入利益ノミヲ以テ鐵道ノ效トシ間接ノ大利ヲ顧ミザルハ謬ナレハ若シ木曾ノ如キ收入費途ヲ支フル能ハザル部域ニ會シ視テ以テ無用ノ業ト爲スカ如キコトアラハ經營ノ趣旨ニ反スルカ故ニ宜シク大利ヲ間接ニ期シ半途ニ至リ遲疑阻滯スルコト莫カルヘシト謂ヘリ、其全文左ノ如シ

大垣ヨリ高崎マテ幹線鐵道布設ノ儀ニ付具狀

大垣ヨリ高崎迄幹線鐵道布設ノ議御内決相成候條先以線路選定地形測量ノ儀早々著手シ其方案等委詳具狀可致尤該費用等ノ儀ハ追テ何分ノ御詮議ニ可被及儀ニ候條右測量等ノ費用ハ當省經費定額内ヲ以テ差繰支辨候儀ト相心得可申云々御達之趣敬承仕候然ルニ此議ニ就キテハ小官平素苟カ意見ヲ蓄ヘテ胸憶ニ在ルヲ以テ之ヲ今日ニ具狀スルハ強チ蛇足ノ辯ニ非ルヘシ而シテ之ヲ具狀スルニ先チ鐵道事業ノ沿革及經歷ヲ略説スルニ非レハ情意ノキ願クハ閣下此意ヲ諒シ姑ク說ヲ終ルヲ得セシメン事ヲ抑内國鐵道ノ事タル維新ノ初ニ於テ夙ニ其規模ヲ定メ即東京ヨリ西京ニ瓦ルモノヲ以テ幹線トシ更ニ大阪ヲ經テ神戸ニ達シ及東京ヨリ横濱ニ向ヒテ岐線ヲ敷クヘキモ

ノト決セラレ先ツ時機ノ緩急ヲ圖リ著手ノ順序ヲ慮リ東京横濱間神戸大阪間ニ於テ第一ニ其業ヲ起シ相次テ大阪京都間ニ及ホシ爾後京濱ノ線全ク其功ヲ竣ヘ京神ノ線追次其緒ニ就キ彌々將ニ幹線ノ由ル所ヲ計畫スヘキノ秋ニ際セリ蓋シ幹線ノ由ル所ハ東海中仙二道ノ中ニ就キ最モ利アリ益アルノ線脈ヲ選ハナル可ラサルモノトス仍テ以爲ラク東海道ハ第一ニ函嶺ノ險アリ第二ニ富士阿部大井天龍等ノ大河アリ之ニ向ヒテ工事ヲ施スハ實ニ容易ノ事ニ非ス且經由スル所ノ地大半海濱ニ沿ヒ竝ニ土地平坦ナレハ舟楫車馬ノ利共ニ相通セサルナシ故ニ鐵道ヲ要セシテ所在ノ便利既ニ達セリト云フモ敢テ不可ナキナリ之ニ反シテ中仙道ハ縱ニ内地ノ中間ヲ通シ其行程海濱ニ接セサルヲ以テ若シ鐵道ニシテ之ヲ敷クアラハ沿線左右ノ數國ハ爲ニ運搬ノ便ヲ擴ムル僅少ナラスシテ其利其益隨テ起ルモノ必ス夥多ニ及フヘシ其路途中特リ木曾ノ險峻長遠ニ瓦ルト雖函嶺ノ峻急ニシテ嶂巒峨々タルノ類ニ非ス長江大河ノ路ニ横ハル有リト雖概ネ二三ニ過キサレハ工事ヲ施スノ一點ニ在リテモ正シク東海道ノ比ニ非ルヘシ且其線ヲ分チテ一ハ敦賀ニ達シ一ハ名古屋ニ通セシメハ直ニ南北海ヲ貫穿シ其利益亦將ニ莫大ナル

ヘシト乃雇外國人「ボイル」等ニ其旨ヲ授ケ其事ニ從ハシメシニ果シテ別冊報告書(千八百七十六年九月附上告書)ノ如キ好結果ヲ得タリ於此乎小官等ハ則兩京連絡ノ線路ハ中仙道ニ向ヒテ之ヲ敷クノ外ナキモノト確信シ當時政府ニ於テモ亦全ク此議ヲ是認セラレタリキ然カモ如何セン此時ニ當ルヤ國歩頗ル艱難ヲ極メ廟堂又工業ノ盛衰ヲ顧ルニ遑ナキノ地ニ立チ頓ニ當初ノ規模ニ範リ其事業ヲ舉行スル能ハス遂ニ已ムナク一小局部ノ内ニ就キ其利害ヲ計較スルノ事トナリ即里程ハ最モ近邇ニシテ利益ハ最モ巨多ナルモノヲ選ミシニ敦賀ト名古屋ヲ通スルノ線路ノ如キハ攝海北海ノ連絡ヲ開キ又併セテ南海ニ通スルノ利ヲ舉ケ其屈指ノ一二居ルヘキモノト認メシヲ以テ幹線ノ測量ハ之ヲ濃州加納ニ止メ一ハ米原ヨリ敦賀ニ一ハ加納ヨリ名古屋ヲ經テ宮ニ達スルノ兩枝線ヲ測量シ乃其位置ヲ定メタリ實ニ之ヲ明治八九年ノ交トス當時ニ在テハ廟議益々工事ヲ顧ザルノ點ニ傾キ建築著手ハ勿論測量ノ事ト雖遂ニ之ヲ中絶スルニ至ルモノ數年明治十一年ニ及テ工事ノ氣運少シク舊ニ復シ爾來大津ニ敦賀ニ關ケ原ニ漸次之カ建築ニ從フヲ得ルト雖政府又自ラ財政ノ其肘ヲ掣スルアリテ之カ活潑ノ營運ヲ見ル能ハス且相續

テ私立會社ノ起ルニ際セリ而シテ此モノタル表面ハ偉大宏壯ノ規模ヲ觀メ
スト雖小官ヨリシテ之ヲ觀レハ畢竟スルニ其内部ハ恃ム可ラサル情態アル
カ如キヲ以テ曾テ屢々之ヲ排斥シ更ニ官設ノ規模ヲ擴充セラレンコトヲ痛
論セシモ亦全ク聽ク所トナラス鐵道事業擴充ノ前途ハ殆ト荒蕪ニ屬シ其氣
運ハ寥々地ニ委シタリト謂フモ誣ヒサルノ狀況ニ至レリ然ルニ不圖モ今般
ノ御達ヲ拜スルヲ得シハ事實ニ望外ニ出テ小官ノ喜雀踊雷ナラサルナリ乃
以爲ラク此御達タル單ニ表面ヲ看過スレハ別ニ端緒ヲ開カレシカ如クナル
モ能ク其實ヲ索ムレハ則從前計畫セシ所ノ規模ニシテ其中絶セシモノヲ茲
ニ繼續セラレシニ外ナラサルヘシ抑中仙道幹線布設ノ事ニ關シ「ボイル」等カ
別冊報告書(同上)ニ記載スル所ハ極メテ概略簡易ニシテ力メテ其要ヲ摘ミシ
モノナルヲ以テ實際ノ工事ニ小異同アリテ直ニ之ニ適用スヘカラサルハ勿
論ナルモ實地ヲ探究スルニ方リ數多ノ内外工師ト數多ノ月日ヲ消費シ以テ
其功ヲ竣リシモノニ係レハ其大體ニ至リテハ到底動ス可ラサルモノト斷定
セリ其然ル所以ノモノハ小官曾テ其線路ヲ跋渉シ其險夷ヲ視察セシヲ以テ
能ク其當否ヲ判シ其謬リナキヲ保證スルヲ得レハナリ事前述ノ如キヲ以縱

令而今更ニ小官ニ向ヒテ現地ノ測量ヲ命セラル、モ唯ニ概略ノ要點ヲ報ス
ルニ止リ敢テ別冊記載ノモノニ優ルノ報告ヲ呈スル能ハサルハ必定ナラン
ト思考セリ但「ボイル」等ノ測量其他ニ從事セシハ明治九年以前ノ事ニ係レハ
爾後工藝ノ道自ラ開進シ經驗ノ效自ラ累積セシヲ以テ目今再ヒ此事ニ從ハ
、稍々優等ノ發見無キニ非ルヘシト雖其優劣ヤ單ニ一小部分ノ内ニ在リテ
其大體ニ至リテハ要スルニ差異ヲ見ルナカルヘシ若シ又今般ノ事概略指要
ノ測量ニ止ラスシテ直ニ建築仕様ヲ調成スル爲ニ細密測量ヲ施サントナレ
ハ其時間ハ短クモ二年乃至三年ヲ要スヘク經費ハ少クモ五六萬圓ニ下ラサ
ルヘシ好シ經費ノ出途ハ小官カ預リ論スル所ニ非ストセンモ此ノ如クニ時
日ヲ費シテ一舉ニ全線ノ測量ヲ卒ンコト其勞甚多クシテ其功最モ少ナカル
ヘシ何トナレハ則此全線ノ建築若シ至急ヲ要セハ四五年間ニモ落成ノ功ヲ
奏スヘシト雖然ル時ハ全線一齊ニ其工ヲ起サ、ルヲ得サルニ依リ第一在來
ノ工師其數固ヨリ足ラス必ス之ヲ海外ニ募ラサルヲ得ス且之ニ准スル諸般
ノ費用ハ其冗費計ルニ勝ユ可ラサラン故ニ爲ニスル所ナクシテ是等ノ事ヲ
行フハ最モ得策ニ非ルナリ而シテ若シ之ヲ尋常行進ニ任ス時ハ殆ト十箇年

ノ事業タル。ヘシ夫ノ東京熊谷間ニ於ケル其長サ三十八英里一周年ニシテ假營業ヲ開クノ度ニ達セシメタルモ此ノ如キハ經路平易ニシテ指目スヘキノ架構ナキニ依レリ今中仙道線路ハ高崎ヨリ大垣ニ至ル大凡ソ二百二十英里ナルモ其線脈中東京高崎間ノ如キ平夷ノ地ハ幾許モ之レアルコトナケレハ固ヨリ之ヲ以テ例トシ推斯能ハス必スヤ前述ノ時日ヲ要スルハ疑フヘキニ非ルナリ而シテ之カ著手ノ次第ヲ要スルニ必ス其兩端ヨリ進ンテ中央ニ會スルノ順序ニ循ハサルヲ以テ縱令一時ニ其測量ヲ卒ルモ卒功ヨリシテ五年乃至七年ノ久シキヲ經ルニ非レハ實際工事ニ著手スル能ハサルノ部分巨多ヲ剩スニ至リ頗ル迂疎ノ方案トス故ニ小官窓ニ謂フ既ニ御達ノ如ク大垣ヨリ高崎マテ幹線布設ト内決ノ上ハ別冊報告書ニ載スル所ノ經路タル前ニモ述タル如クニ小官亦數次其線脈ヲ實見シ極度其布設シ能ハサルモノニ非ルハ萬々保證スル所ナルヲ以テ斷然其脈路ニ由リテ幹線ヲ布設スルモノト英決アランコトヲ切望ス且其經費豫算ノ事ニ至リテハ概略ノ計算ノ如キ地形ニ就キテ他ニ例セハ其費額ヲ算出シ得テ大差ナカルヘシ固ヨリ經費ノ額ヲ豫定シ瑣細ノ過不及ヲ以テ興廢ヲトスヘキ御趣意ニ非ルコトハ萬

タ之ヲ推測スル所ナルニヨリ目下概要ノ計算其目途ヲ立ルアラハ工業著手ノ事ニ於テ毫モ支障ノ存スルアル無ラン仍テ廟議果シテ茲ニ英決セラル、如キハ事ノ緩急ヲ酌リ速ニ實際ニ著手スルヲ以テ策ノ得タルモノト確信ス若シ夫レ著手ノ順序タル大垣加納間ハ曩ニ既ニ實測ノ事ヲ卒ヘシヲ以テ先ツ之ヨリ起工シ其他ハ兩端ヨリ順次ニ之ヲ實測シ測量成レハ隨テ之ニ工事ヲ施スモノト英決アランコトヲ切望ス而シテ其全線ノ内洞道ヲ要スル土地三四ヶ所モ之レ有ルヘシト豫定シ是等ハ最モ測量ニ時日ヲ費スモノナレハ順次ニ關セス工師ノ便宜ヲ酌リ別派ニ其事ニ從フヲ以テ便法トス又資用材料ノ如キハ即今ニ於テ速カニ準備ノ端ヲ開クヲ可トスル耳ナラス鐵條等勢ヒ給ヲ海外ニ仰カナルヲ得サルモノニ至リテハ最モ速カニ下命アランコトヲ切望ス其故他ナシ之ヲ命シテヨリ凡ソ一周年ヲ經サレハ輸入ノ期ニ至ラサルヲ以テナリ且大垣加納間ノ如キハ著名ノ河流線脈ノ三所ニ横レリ故ニ之ニ架スル橋梁ノ鐵材等ハ勿論第一ニ下命アルヘキ部内ノモノタルヘシ但シ橋梁ハ時ト地トニ依リ始ク假橋ヲ架スルヲ以テ得策トナスコトアリト雖其長大ナルモノニ至リテハ巨多ノ經費ト時間トヲ費スニ依リ此地ノ如キハ寧ロ直ニ真橋

ヲ架スルノ優レルニ如カス又本構モ之ヲ木造トスルノ方法無キニ非スト雖大材ニ乏キ土地ニ在リテハ補助ノ鐵具或ハ全工ノ過半ヲモ占ムヘキ勢アルニ依リ亦寧ロ全體ヲ鐵造ニスルノ優レルニ若カサルナリ幸ニ方今內國職工ノ技藝大ニ進歩セシヲ以テ地鐵ヲ輸入シ内國ニ於テ之ヲ製造スルヲ得ヘシ故ニ價格敢テ多額ニ上ラスシテ保存ノ結果ハ反テ之ヲ永久ニ期スヘキナリ抑此鐵橋ニ要スル地鐵モ少額ニ非ス且到著ノ後又製練ニ要スル時間モ亦短雲ニ非サレハ固ヨリ速ニ外國ニ命スヘキ第一部内ニ屬スヘキハ論ヲ俟タナルモノトス以上陳述スル所速ニ裁可ヲ賜ヒ逐次之ヲ施行セラレンニハ事ニ重複ノ憂ヒナク順序亦宜キヲ得公益ノ舉ル期シテ待ツ可キ儀ト存候

小官今茲ニ稟議ヲ了ラントスルニ際シ苟カ一言ノ尊聽ヲ煩ハサント欲スルモノアリ其事或ハ禮樂ヲ魯儒ノ前ニ講スルニ同シカラニモ亦默シテ止ム能ハサルモノナルヲ以テ爲メニ暫時ノ垂聽ヲ煩ハサ、ルヲ得ス蓋シ鐵道ノ事タル規模重大ニシテ經費モ亦巨額ヲ要セサルヘカラス然レトモ國家經綸ノ事ニ關シテハ其利用ノ莫大ナル之ヲ措イテ他ニ求ムルナシト云フモ敢テ虛稱ニ非サルナリ而シテ其利益ノ如キ直ニ目前ニ現シテ其形跡ヲ以テ之カ計

算ヲ爲シ能フモノハ反テ其小ナルモノニシテ其大ナルモノニ至リテハ多クハ間接ニシテ容易ク計算シ能ハサルモノニ於テ存スレハ又更ニ小官ノ囁々ヲ俟タスシテ明カナリ故ニ政府ニ於テ鐵道事業ヲ處ヘントスルニ當リテハ力メテ眼ヲ其大ニシテ且覩易カラサルモノニ注キハニシテ而シテ了知シ易キモノヲ後ニシ即小ヲ捨テ大ヲ取ルヲ以テ緊要方案トナスヘキナリ然ルニ政府ハ直ニ收入ノ利益ノミヲ以テ鐵道ノ利益トシ其間接ノ大利ニ至リテハ措テ顧ザルモノ、如シ之ヲ徵スルニ近年鐵道ノ收入ヲ以テ他ノ稅入ト同シク國庫歲入ノ一部ニ需用セラレ縱然緊用ノ延線アルモ躊躇澁滯スルカ如キニ至リテハ稍其斑痕ヲ露スト謂フモ不可ナカラシ若シ輕々地ニ鐵道收入ノ利益ノミヲ其利益トセハ必スヤ其反動ハ忽チ木曾谷ノ如キ其他ノ收入其地スルコトアルノ基キニ至ラントス是レ全ク鐵道ヲ經營スルノ大趣意ニ反セルモノト云フヘシ小官一二年來深ク鐵道事業ノ萎靡不振ヲ憂ヒ既成鐵道ヨリ得ル所ノ純益ヲ擧テ線路擴充ノ費ニ充ンコトヲ稟請セシモ書臺閣ニ淹マル十數月未タ嘗テ一回ノ垂問スラ之ヲ辱クセシコトアラス蓋シ有司者云々

シ其鐵道收入ノ利益ノミヲ以テ其利益トシ大ヒナル間接ノ利益ハ措テ之ヲ問ハナルノ主義ヲ取ルニ出ルナラン今ヤ此幹線ヲ布設セラルヘキ大英斷アルニ會ス固ヨリ基礎ヲ大利洪益ノ在ル所ニ定メラル可キハ勿論ナランモ萬一其基礎完全ヲ欠キ行務ノ間小利ノ爲メニ阻礙セラル、アラハ百般ノ計畫忽チ雲散霧消スヘシ是レ小官カ夙夜杞憂ニ堪ヘサル所ナリ又熟ラ往事ヲ回顧スレハ前段既ニ述ヘタル如ク廟堂當初ノ猷圖ハ百數十里ノ線脈ヲ數年間ニ竣功スヘシト云フノ銳敏ナル計畫ニ出テシモ一朝小阻ノ遮ル所トナリ忽ニシテ逡巡礙滯シ十數年ニ涉ルモ尙數十里ノ間ニ蠹爾タルニ過キス其因他ナシ鐵道事業ノ本體ヲ見ル頗ル輕忽ニ失スルニ坐セリ敗轍遠カラス既ニ目前ニ在リ是レ小官カ這回絕ヲ續クノ盛旨出ルニ際シ不憚忌諱其基礎ヲ定メテ斷乎動カサルノ決裁アランコトヲ願フ所以ノ一例ナリ今此中山道線路ノ如キハ工事煩重ニ涉ルヲ以テ費用亦多額ヲ免カレス即全路凡ソ百里ト算シ經費ハ一里ニ付大略十五萬圓ヲ要スルモノトス而シテ此巨額ノ費用ニ對シ其中間ノ地位ニ在テハ或ハ直下ノ得失相償フ能ハサルモノ無キニ非ルヘシト雖其兩京ヲ直接連絡スルノ效用ニ至リテハ至大至洪ニシテ彼ノ私立會社ノ通謹テ上申仕候也

ノ利ヲ目前ニ擾マントスルモノ、得テ施シ能フヘキニ非ス　スヤ全國ノ利害得失ニ關シ其如何ニ注目スル所ノ政府ニ於テ宜シク之ニ當ルヘキノ務メト云フヘシ故ニ小官斷シテ請フ政府ハ目下ノ小利ヲ棄テ力メテ大利ヲ間接ニ期シ東西兩京間幹線布設ノ典ヲ舉行セラル、ニ際シ半途ニ至リテ遲疑礙滯スルナカラシコトヲ小官不肖苟モ局ニ其任ニ當ルヲ以テ見込ノ廉々前記ノ通謹テ上申仕候也

明治十六年八月

佐々木工部卿殿

再白線路選定ノ議ニ於テハ東海東山ノ外別ニ敦賀線ヨリ北陸道ニ出テ越後高田ヨリ信州ヲ經テ高崎ニ連ルノ計畫アリト雖此線ニ從フトキハ高崎ヨリ長濱ニ達スル迄里程凡百六十里トス中山道ヲ直行スレハ其里程凡ソ百里ニ止ルヘシ其線路ノ長キハ數多ノ市城ヲ貫穿スルヲ以テ其利益又隨テ多カルヘキニ依リ東北鐵道ノ布設ヲ旺盛ナラシムルノ方便ヲ盡サル、ニ於テハ之ニ連絡シテ其道ヲ取ルモ可ナラン然ランモ兩京往復ノ上ニ於テ之ヲ論スレハ其迂回ニヨリ過半數ノ時間ヲ増費スルカ故ニ到底中山道

線ハ之ヲ廢スヘキモノニ非ストス只木曾谷ノ二十里ハ殆ト人家ノ廊廡ニ均シク效用微小ナルヘシト雖其速カニ兩京ヲ連續スルノ點ニ於テハ又必需ノ位地ヲ占メタリ之ヲ約言スレハ中山道ハ經道ニシテ北陸ヲ迂回スルハ權道ナリト云フヘシ故ニ小官今回ノ御達ニ依リテハ幹線ノ主義ニ對シ其經道ニ就イテ意見ヲ上申仕候儀ニ有之此儀附記上呈候也

中山道敷設
決定

該具狀書ハ太政官之ヲ大藏省ニ回付シ其意見ヲ徵シタリシカ大藏卿ハ明治十六年十月之ニ同意ノ旨ヲ答申シ且ツ建築ニ要スル經費ハ明治十七年度ニ於テ準備金ヨリ五十萬圓ヲ支出スルモ苦シカラズ其補填ノ方法ハ追テ開陳スヘキコトヲ上陳シタリ斯クテ工部大藏兩卿ノ上申ハ廟議ノ容ル所ト爲リ十六年十月二十三日工部卿ニ對シ『今般中山道鐵道布設之儀決定候ニ付來ル十七年度ニ於テ其經費トシテ金五拾萬圓別途支出スヘキニ付兼テ上申之通速ニ工事ニ著手スヘシ』ト達セラレ同時ニ大藏卿ニ準備金五拾萬圓ノ繰替支出ヲ命セラレタリ

中山道鐵道
公債證書條
例

然ルニ大藏卿ハ之カ將來ノ建築資金ニ關シ審議ヲ遂ケタルモ當時財政困難ニシテ他ニ財源ノ求ムヘキモノ無ク新ニ公債ヲ募集シ以テ其資ニ供スルノ外無

キヲ以テ明治十六年十二月二十一日太政大臣ニ上申シテ鐵道公債證書發行ノ議ヲ稟シタリ而シテ該議ハ政府ノ容ル所ト爲リ同月二十八日太政官第四十七號布告中山道鐵道公債證書條例ヲ以テ群馬縣下高崎ヨリ岐阜縣下大垣ニ至ルマテ中山道ニ沿ヒ鐵道ヲ敷設シ其事業ヲ經營スルノ資ニ充ツル爲七分利公債二千萬圓ヲ限リ工事ノ都合ヲ計リ之ヲ發行スル旨ヲ公示シタリ

是ヨリ先三重縣民稻葉三右衛門等ノ有志者ハ政府ニ於テ關ヶ原大垣間鐵道ヲ建築セントシ其南方ノ要津タル四日市トノ交通ハ揖斐川ノ水路ニ由ラントス

ルヲ聞クヤ之ヲ以テ滿足ノ效果ヲ得難キモノナリトシ明治十六年五月ヲ以テ關ヶ原ヨリ四日市ニ達スル鐵道ノ建築ヲ請願シタリ其線路ハ十一里餘ニシテ大垣迂回ヨリ近キコト六里餘土地平夷ナレハ工事容易ナルヲ以テ此間ニ線路ヲ延長セハ直ニ日本海太平洋兩面交通ノ利ヲ博スヘク揖斐川ノ浚渫ニ費スヨリモ優レルモノ有ルヲ理由トセリ岩村三重縣令(定高)ハ該請願書ヲ進達セシ後更ニ十二月十三日ヲ以テ四日市關ヶ原鐵道建築ヲ内務卿ニ具申シタリ具申理由ノ大要ニ曰横濱神戶兩港ノ間ニ於テ海陸ノ便利ヲ併セ有スルハ四日市港以外ニ之レ有ラザルモ灣形廣漠ニシテ埠頭ノ設備無キ爲高浪ノ際往々解船ノ往

三重縣令具
申

來ヲ絶ツノミナラズ暴風ニ際シテハ本船ト雖難ヲ他ニ避ケザルヲ得ズ、又陸路鐵道ノ連絡無キハ缺陷ノ最ナルモノト謂ハザルヲ得ズ、管内有志者亦爰ニ見ル所アリ、築港ニ鐵道ニ専ラ奮勵シテ資金募集ヲ計畫セリ、思フニ管民ノ奮勵嘉スヘシト、雖此大事業ヲ全ク民力ニ一任スルハ實ニ至難ノ事トス、業ニ已ニ長濱關ヶ原間ノ鐵道建築セラレタルヲ以テ願クハ關ケ原四日市間枝線ヲ官費ヲ以テ起業セラレタシ、然ルトキハ築港ノ事業ハ管民之ヲ負擔スヘシ、然レトモ萬一不幸ニシテ詮議及ハレ難キトキハ止ムヲ得ズ民力ヲ以テ建築スヘク其場合ニ於テハ利子保證ヲ仰ク歟、又ハ工事ニ要スル舶來物件一切ノ貸與ヲ仰キ代價ハ益金ヨリ返納ヲ許サル歟、孰レカ其一ヲ許容セラレタシト、同月二十七日山縣内務卿ハ之ヲ太政大臣ニ上申シテ曰、本件ハ『諸般緊要ノ關係ヲ要セル場所ニ有之加旃追々線路伸長ニ屬スル義ニ付其官設ト民設トニ論ナク最モ可然舉業ト信認致度候得共此等ハ全國鐵道線ノ計畫上ニ關シ頗ル廟算ノ存スル所ト相考候ニ付直チニ別紙及進達候』ト、之ニ關シ佐々木工部卿カ第一局掛山縣參議ノ諮詢ニ對シ翌十七年一月二十八日附ヲ以テ答申シタル意見ノ大要ニ曰、全國鐵道ニ關スル將來ノ利害ヲ案シ且ツ地形ニ照シテ之カ延線ヲ計畫スルニ宜シク一步

工部卿ノ意
見

ヲ進メテ名古屋熱田ニ枝線ヲ延クノ利得遠大ナルヲ取ルヘキナリ、名古屋ハ巍然タル一都會ニシテ豊富天下ニ鳴リ駿遠參ノ物産ヲ聚收スルノ規模アリ、熱田ノ水運ハ四日市ニ及ハズト雖距離甚タ遠カラザレハ貨物ヲ四日市ヨリ回漕スルモ難事ニアラズ、且ツ中山道ノ幹線ハ木曾山ヲ貫キテ延布スルノ目的ナルモ線路ノ經過スル所數十里間木曾ノ溪間ニ在ルヲ以テ地勢狹少ニシテ後來殷富ヲ致スヘキ餘地ナキニ依リ或ハ木曾山ノ東南ヲ迂回シ參州ヲ貫キテ進ミ洛東線ト相接スルノ便ナルニ若カザルコトアラン、若シ實測ノ上此線ニシテ果シテ勝レリトシ以テ之ニ決スルトキハ其線ノ經過スル所名古屋ニ近キヲ以テ少シク其延長ヲ増シテ之ニ達スルハ容易ナリトス、然ラハ則チ前ノ名古屋ニ達セシ枝線ハ忽チ變シテ幹線ノ一部タルヘシ、是レ今日ニ於テ名古屋延線ヲ以テ四日市線ニ勝ルトスルノ伏案ナリ云々、太政官ハ同年二月二十三日內務省ニ對シ本件ハ追テ何分ノ詮議ニ及フヘシト指令セリ

四日市垂井
間鐵道請願

明治十七年四月十日三重縣令ハ更ニ工部卿ニ上申シテ四日市垂井間鐵道ノ私設ヲ請ヘリ、上申ノ大意ニ曰、今般地方有志者諸戸清六外四十九名發起人ト爲リ鐵道會社ヲ組織シ四日市垂井間鐵道ヲ請願セリ、四日市ハ數年前ヨリ船舶ノ出

鐵道局長ノ
意見

入增加シ海運ノ業漸ク將ニ盛ナラントス、而シテ長濱關ケ原間鐵道落成シ大垣ニ延長スルモ遠キニ非ザルヘシ、然ラハ四日市垂井間ニ鐵道ヲ敷設シ海陸ヲ接續スルハ緊急ノ事トスト、之ニ對スル鐵道局長ノ意見ニ曰、該線路ハ既成ノ官設鐵道ニ連絡シテ其缺線ヲ補フモノニシテ此線敷設ノ功ヲ奏スル以上ハ既成鐵道ノ效用ヲ増スコト實ニ著シク、其現今ノ狀況ニ倍蓰スヘキハ疑フ所ニアラズ、且ツ中山道鐵道ニ要スル物品材料運搬ノ便ヲ與フル甚大ナルニ依リ該線工事上ニ許多ノ利益ヲ得ルコト亦隨テ相伴フヘク畢竟スルニ目下必要ノ線路ナルヲ以テ人民ノ私設ヲ待タズ寧ロ官府ニ於テ決然著手スルヲ得策トス、又其費用ノ點ニ至リテモ中山道線建築費ノ一部ヲ以テ之ニ充ツルモ物品運搬ノ便宜ヲ得ルカ爲省節スル所ノ額ヲ以テ彼此相償フヘキニ依リ中山道鐵道公債ヲ以テ募集セル資金額ヲ超過シ更ニ補填ヲ仰ク等ノコト有ルヘカラズ、故ニ該線官設ヲ允可セラルニ於テハ此ニ向テ幹枝ノ差別ヲ置キ官設民設ノ鐵道ヲ分ツヲ要セズ、處分方簡易ニシテ民設ノ通弊タル紛擾ヲ釀成スルノ憂ナシト、依テ工部卿ハ五月二日之カ官設ヲ稟請シ同月八日太政大臣之ヲ允可シ其經費ハ中山道線建築費ノ内ヲ以テ支辨シ速ニ工事ニ著手スヘキコトヲ命セリ、然ルニ中山道

四日市垂井
間鐵道官設
決定

中山道鐵道
公債證書條例追加

公債證書條例第一條ニ『中山道鐵道公債證書ハ群馬縣下上野國高崎ヨリ岐阜縣下美濃國大垣ニ至ル迄中山道ニ沿ヒ鐵道ヲ敷設シ及其事業ヲ經營スルノ資金ニ充ツル爲發行スルモノトス』トアルヲ以テ之ヲ改正スルノ必要生シタリ、依テ該條『中山道ニ沿ヒ』ノ下及ヒ大垣ヨリ三重縣下伊勢國四日市ニ至ルマテ』ノ二十一字ヲ加ヘ五月二十三日太政官第十七號ヲ以テ之ヲ布告シ同時ニ之ヲ元老院ノ檢視ニ付シ三十日同院ニ於テ之カ檢視ヲ經タリ該布告ハ後十九年閏令第二十四號ヲ以テ新ニ工事ヲ東海道ニ起シ中山道鐵道敷設ヲ廢シタルニ由リ消滅セリ)

十七年十月七日大藏卿ハ太政大臣ニ上申シテ敦賀大垣間興業費年割額ニシテ本年度ニ於テ支出スヘキ既定ノ金額四十五萬八千二百七十四圓ハ該區工事モ未タ竣成セザルニ付中山道鐵道興業費ニ移シ公債募集金ノ内ヨリ本年度ニ於テ敦賀大垣間興業費補足トシテ拂出サンコトヲ請ヘリ、其理由ハ中山道鐵道公債證書條例ニ依リ敷設スヘキ線路ハ高崎ヨリ大垣ヲ經テ四日市ニ至ルモノナルニ由リ關ケ原大垣間ノ内目下工事未タ竣成セザル部分ニシテ大垣四日市間ノ一部ヲ爲スヘキモノノ建築費ハ公債募集金ノ支辨ニ屬スヘシト爲スニ在リ、

敦賀大垣間
興業費補足

二十七日太政大臣之ヲ允可シ同時ニ工部卿ニモ之ヲ令達シタリ
東部西部起 中山道幹線敷設ノ廟議決スルヤ鐵道局長ハ東西兩端ヨリ之ヲ起工スルノ策ヲ
定メ西部ニ在リテハ明治十七年五月大垣加納間ヲ起工シ東部ニ在リテハ十月
高崎横川間ニ着手シタリ

第二 東 部

鐵道局出張所

明治十五年六月東京ニ鐵道局出張所ヲ設ケ日本鐵道會社ノ業務ヲ監督セシメ
タリシカ十六年以來之ヲシテ中山道線東部ノ調査ヲ兼ネシメ同年十一月八日
准奏任御用掛南清ニ命シテ高崎上田間ヲ測量セシメタリ

高崎横川間
起工及開通
明治十七年十月二十日高崎横川間ノ工事ヲ起シ權少技長本間英一郎、同南清ヲ
シテ之ヲ分擔セシメ二十八日權大技長松本莊一郎ヲ中山道線建築主任トシ之
ヲ董理セシメタリ、翌十八年十月十五日高崎横川間開通ス、此間十八哩、最急勾配
四十分ノ一ニシテ建築費四十一萬七千三百二十一圓(二十年度マテノ額)ヲ要シ
タリ

高崎横川間ノ作業ニ就テハ明治十九年新橋汽車課、運輸課、會計課、倉庫課ノ管理

管理

ニ附シ建築ノミ建築主任ノ直轄トセシカ二十三年十月之ヲ新橋建築課ニ屬セ
シメ同年十二月同課所管區域ニ横川建築事務所ヲ置キタリ、二十四年四月横川
建築事務所ハ新橋建築課ヲ離レテ長野工務課ニ屬シ汽車ニ關スル事務亦長野
工務課ノ管理ニ歸シタリ

信越鐵道會社

是ヨリ先明治十七年四月二十六日新潟縣西頸城郡糸魚川町寺崎至、長野縣上水
内郡長野大門町中澤與左右衛門等協同シテ信越鐵道會社ヲ興シ上田ヨリ直江
津ニ至リ新潟ニ達スル鐵道敷設ヲ請願シ五月一日新潟、長野兩縣令之カ願書ヲ
進達セリ、之ニ關シ工部卿ハ鐵道局長ノ意見ヲ聽キ五月十五日太政大臣ニ稟議
シタリ、其大意ニ曰、上田ヨリ直江津ニ至ル線路ハ四日市線ト同シク官設タルヲ
要ス、而シテ直江津ヨリ新潟ニ達スル一線ハ地勢ニ徵スルモ時宜ヲ考フルモ目
下必要ノモノトスヘカラズト、七月二日中山道幹線ヨリ新潟ニ達スル線路ヲ官
設トスル旨ヲ令セラル、然ルニ兩縣令ハ地方利害關係者新潟縣室孝次郎外五十
七名ノ請願ニ依リ十一月十六日再ヒ上申シテ中山道幹線ト同時ニ該線ヲ起工
セラレンコトヲ請ヒ否ラザレハ私設ノ許可アリタシトノ意ヲ致セリ、之ニ對シ
十二月十一日工部卿稟議ノ大意ニ曰、私設ハ建築上、運搬上凡テ官衙ノ保護ヲ仰

カザレハ實施シ能ハザルヲ以テ斷然排絕スルヲ要ス、加之直江津港ニシテ船舶出入ノ便開ケザレハ鐵道ヲ敷設スルモ其效ナキカ故ニ地方人民カ鐵道ノ爲醸集セシ資額ヲ移シテ同港修築ニ力ヲ盡サシメハ鐵道ト相待テ運輸ノ效果ヲ擧クヘシト、翌十八年三月二十八日太政官ハ稟議ヲ允可シ四月七日工部卿ハ此趣旨ヲ以テ指令シタリ。

十七年十月十六日鐵道局長ハ幹線ニ要スル資材運搬ノ爲直江津ヨリ上田ニ至ル約六十七哩ノ建築ヲ稟議シタリ、其文ニ曰

中仙道鐵道幹線ノ工事ハ曩キノ具狀ニ悉セシ如ク之ヲ東西ノ二部ニ分チ其西部ハ既成線路ニ繼テ端ヲ大垣ニ發シ東部モ同シク高崎ニ始メ兩端ヨリ相進ンテ中央ニ相會スルノ計畫ニ從フヘキモノトス抑モ鐵道工事ハ先ツ其資用材料搬運ノ道如何ヲ講シ然ル後事ニ從フノ順序ヲ定ムルヲ重要トス奈ントナレハ何レノ線路ヲ問ハス必ス先鐵條其他重大ノ物件ヲ搬致セサレハ敷設其功ヲ奏スル能ハス而シテ其物件ハ必ス之ヲ海舶ヨリ移搬スルモノトス故ニ舟車交通ノ地ハ數十百里ニ亘テ一時ニ起工スルモ敢テ難シトセスト雖モ若シ峻峻路ヲ遮リ水路又斷ヘ丁脚馬脊ニ藉ラサレハ他ニ轉輸ノ道ナキ處

ニ臨メハ端首ヨリ順次ニ工ヲ施シ且ツ運ヒ且ツ進ムノ方法ニ依ラサレハ殆ント將サニ金銀ヲ以テ軌條ト爲スカ如キノ冗費ヲ要セントス今此幹線ハ兩端幸ニ既成線路ニ藉テ海運ト接スルヲ得ルト雖モ其中部ノ地ハ毎ニ丘岳起伏シ水路又全ク斷絶ス何ニ由テ資材ヲ搬運セン是レ此線路ハ専ラ兩端ヨリ相進ンテ中央ニ相會スルノ方ニ依ルヘキモノトナス所以ナリ於是部署已ニ定リ將ニ事ニ此ニ從ハントス然ルニ東部ニ於テ一困難事ノ進路ヲ礙タルモノアリ之レカ救濟ノ策ヲ講セサル可ラス今ヤ線路探擇ノ爲幹線ノ前後左右ヲ通觀スルニ因リテ正ニ其方案ヲ立ルヲ得タリ依テ左項ニ其困難トスル所以ノ事狀ト之ヲ拯濟スルノ方案トヲ具シ以テ閣下ノ高裁ヲ仰カントス

抑モ幹線東部ノ工事ハ高崎ヨリ西進スルコト僅ニ十數里ニシテ即チ碓氷嶺ニ抵ル此ノ嶺ヤ巍峨磚盤其東麓即チ坂本邊ヨリ嶺頂ニ達スル僅ニ二三里ニシテ殆ト二千尺ノ高低ヲ爲シ而シテ嶺頂ニ達スレハ即チ信ノ佐久平ニシテ高原茫々右ハ淺間嶽ニ連リ左ハ荒船山ニ赴キ前ハ漸次降下スル七八里大屋驛ニ至テ始メテ止ム追分小諸等ノ諸驛ハ尙其半腹タリ故ニ其側面ヲ形容スレハ恰モ曲尺ヲ板上ニ置カ如シ其短勾ハ東面ニシテ長股ハ西面タリ若シ夫

レ嶄巖千仞ノ山モ面背ノ麓其高度均シキトキハ則チ洞道通ス可ク工事尙施シ易シトス此嶺ハ之ニ反シ面低背高ニシテ縱令洞道ヲ通スルモ洞裏猶峻坂ヲ免レサレハ唯溪澗ニ縁テ千曲百折以テ傾斜ヲ緩フシ一段ハ一段ヨリ高ク漸ク嶺上ニ達シ然ル後徐次西下スルノ外術ノ施ス可キモノナシ夫レ然リ故ニ之ニ工事ヲ施スハ固ヨリ難ク之カ線路ヲ撰フ最モ難シトス是ヲ以テ撰線ヨリ工竣ニ至ルマテ無慮六七歳ノ久ニ彌ラサレハ其功ヲ奏スル能ハサルナリ六七歳漸ク過キ碓嶺纔ニ開通ス此ニ期メテ嶺頭ヨリ西進ノ工ヲ起スルナリ是レ他ナシ物料搬運ノ路碓嶺嘗テ之ヲ遮断シ今始メテ開通ヲ得ルニ依ルナリ其間西部ノ布設ハ勇ヲ鼓シテ東進スト雖亦東濃ヨリ西信ニ連ルノ嶺路ニ扼セラレ容易ニ東部ト連絡ヲ通スルヲ得ス是ヲ以テ全線竣工ハ尙幾多ノ歳月ヲ費ヤサ、レハ不能ナリ工事已ニ難シ歳月又長シ不測ノ變或ハ其間ニ生シ隨テ費額モ豫算外ニ超逸スルヤ不可計是レ勝カ指シテ一大困難事ト稱スル所以ナリ之ヲ如何セハ則チ可ナランカ勝今前項ニ掲ケシ所ノ方案アリ此案ニシテ允准セラル、ヲ得ハ特ニ拯濟ノ功ヲ奏スルノミナラス所謂禍ヲ轉シテ福トナスノ類ナラン敢テ煩絮ヲ顧ミス左ニ之ヲ具供スヘシ

勝巡回シテ越ノ直江津ニ到リ其地勢ヲ熟視スルニ港灣ト稱スヘキモノニ非スト雖之ニ修築ノ功ヲ施セハ二三ノ巨舶ヲ安全ニ繫泊スルヲ得ヘシ案スルニ此邊沿海一帶數十里ニ涉リ一モ港灣ト稱スヘキモノナシ而シテ直江津モ固ヨリ山巖ノ屏障トナルモノ有ルニアラス且ツ沙岸陵夷海水甚淺フシテ小艇ノ外ハ里許以内ニ投錨スル能ハス故ニ風波一タヒ起レハ直チニ拔錨シテ佐渡或ハ七尾ニ逃避スルヲ常トス汽船ノ如キハ滯泊中毎ニ炭火ヲ熄メスト云フ如此不便ナルモ猶商船跡ヲ斷タサルモノハ他ナシ左右ニ港灣ト稱スヘキモノナク且ツ此地ハ東京ヨリ北向一直越海ニ出ルノ衝ニ當リ左右數十里名邑著驛ヲ控ヘ所謂四達ノ形ヲ具ヘ自然陸路轉輸ノ便ヲ占ルニ依ルナラン已ニ地方廳モ茲ニ見ルアリテ此地ヲ西ニ距ル里餘江津ト稱スル所ニ一座ノ暗礁アリ岸ヲ距ル二三百間之ニ據テ長堤ヲ築キ岸ニ控ヘハ稍風浪ヲ避ルヲ得ヘク其懷抱ヲ浚渫セハ數艘ノ巨舶ヲ泊スルニ任ユヘシ然ルトキハ地方ノ便利タル細少ニ非ストシ今方サニ其豫測ニ從事スト聞ク勝カ修築云々ノ言ヲ爲スハ固ヨリ之ニ根基スルナリ幸ニ鐵道ノ布設ニ會セハ此修築ノ益タル更ニ大ナルヘシ故ニ當路者ニ就テ其舉

ヲ獎勵セラレンコトヲ切望スル所ナリ

因テ來路ヲ回顧スレハ此地ヨリ南向シテ信ノ長野ヲ經テ上田ニ達スル三十
餘里ハ往々山谷ヲ跋涉シ固ヨリ平易ノ地ニ非ト雖之ヲ碓嶺等ニ比スレハ難
易大ニ懸隔スルモノアリ且上田ヨリ碓嶺ニ至ル十數里ハ復タ指目ス可キ難
場アル無シ若シ此線路ニシテ高崎ト同時ニ布設ヲ起スヲ得ハ材料運搬ハ總
テ之ヲ直江津ノ海運ニ取リ先ツ此港ヨリ起手シテ上田ニ達ス此ノ三十餘里
ハ二三年ヲ期シテ其功ヲ奏スルヲ得ヘシ此ヨリ布設ヲ二手ニ分チ一手ハ東
面シテ碓嶺ニ向ヒ一手ハ西面松本ニ向テ前メハ碓嶺開通ノ日ハ業已ニ嶺外
ノ幹線嶺頭ニ連テ西ノ方數十里ニ蔓延シ西部ノ布線ト連絡ヲ通スルノ期ヲ
催シ併テ東京灣ト北海港ト一直運輸ヲ通スルノ利ヲ得ヘシ之ヲ初ヨリ碓嶺
ノ一處ヲ苦守シ漸ク開通スルモ嶺頭以西ハ依然山路崎嶇ニシテ是レヨリ鐵
路布設ニ著手スルモ其成功ハ尙數歲ノ後ニ非レハ見ル能ハスト云フニ比ス
レ一其得失如何ソヤ

ノ一步ヲ停メテ上田直江津間運輸ノ景況ヲ視察スルニ其精密ノ調査ハ未タ
知ル能ハスト雖現ニ目擊スル所ニ依レハ沿道馬車荷車ノ絡繹櫛比ナルハ頗

ル物產流通ヲ證スルニ足ルヘシ之ヲ木曾路ノ人馬蕭々稀ニ車跡ヲ見ルモ路
難行不得勇ヲ奮テ僅ニ經過ストモ云フ如キ情態ニ比スレハ殆ント同日ノ談
ニ非ス殊ニ碓嶺一タヒ通セハ東海ノ貨物日ヲ移サスシテ北海ニ輸スヲ得ヘ
ク營業上利潤少カラサルハ疑ヲ容レサル所ニシテ縱令木曾路ノ布設ハ若干
遷延ニ付スルモ猶此工事ヲ速ニスルヲ得策トスヘシ而ルヲ況ンヤ此工事ハ
即チ木曾路ノ功ヲ速成スルノ一大階梯タルニ於テヲヤ

於是反覆尋思スルニ愈上田直江津間ノ布線ハ國家ノ大計ニ關シ一日モ忽ニ
ス可キモノニ非サルヲ信スルナリ然ルニ幸ナル哉此線路ハ廟議曩キニ民設
ノ舉ヲ斥ケテ之ヲ官設ノ部ニ算シ他年必布設スヘキモノト決セリ已ニ然ラ
ハ只是レ晚ヲ轉シテ早トナシ後ヲ進メテ先トナスノミ勝ヤ其職ニ在テ上請
セサルヲ得ス廟議亦タ之ヲ允可セサルヲ得サルモノト信ス伏シテ請フ速ニ
此線路ノ高崎ト同時ニ起工ノ令旨ヲ得シコトヲ

以上陳叙スル如ク上田直江津間線路ハ該線一己ニ就テ利益多カルヘキハ暫
ク措クモ且ツ幹線布設ニ就キ缺ク可ラサルノ線路タリ萬一廟議不得止ノ事
故アリテ遽ニ著手シ能ハサルモノトスレハ碓西幹線ハ依然七八年ノ後ニ非

レハ其成效ヲ見ル可ラス座シテ此不利ヲ承ケン歟寧ロ幹線經費中ヨリ若干ノ資本ヲ捐テ此間ニ假線ヲ敷キ搬路ヲ開テ以テ幹線ノ進歩ヲ助ルニ若カサルヘシ然ル所ハ幹線ニ與フル搬運ノ便利ハ敢テ異同無シト雖自餘ニ利益スル所莫キヲ以テ其布設經費ハ全ク幹線ノ負荷スル所トナリ之ヲ直チニ本線ヲ敷クモノニ比スレハ其裨補幾等ヲ讓ルヘシ加之幹線已ニ成リテ此假線ヲ廢棄スルノ時ハ恰モ本線布設ノ時運ニ臨ムモ知ル可ラス然ルトキハ假ヲ撤シテ眞ヲ設クルノ煩冗ヲ取り或ハ短見ノ嗤笑ヲ免レサルヘシ

得失已ニ如此ナレハ勝ヤ倍此線路ノ高崎ト同時ニ著手セラレンコト切望ニ堪ヘサルナリ然リ而シテ其經費ハ會テ概計セシ如ク固ヨリ五百萬圓ヲ要スヘシト雖其給發方ハ目下別途ニ下付セラル、モ或ハ始ク幹線經費中ヨリ支辨セラル、モ都テ財政ノ宜シトスル所ニ從フヘシ若シ幹線費中ヨリ支辨セラル、モノトセハ東西兩部ノ線路中央ニ相會スルノ前ニ方リ剩殘幾部ノ工業ニ向テ其費用ノ不足ヲ訴フルニ至ルヘシ此時ニ方テ其補充ノ金額ヲ別途ニ下付セラルレハ更ニ不可莫ルヘシ蓋シ其不足金額タルヤ今ヨリ豫メ算ス可ラスト雖其決シテ上田直江津間ノ經費概計ノ額ニ達セサルヲ信スルナリ

奈ントナレハ上田直江津間ノ工事ヲ先キニスルヲ以テ幹線工事上資材搬運動ノ便利ヲ得ル細少ニ非レハ或ハ大ニ其額ヲ減スルモ增高スルノ憂ナキハ萬々任保スル所ナリ

右ハ特ニ幹線布設ノ要件タルノミナラス實ニ國家大計ノ係ル所ト存候間深ク明察ヲ垂レラレ速ニ該線路起工ノ採可ヲ蒙リ度且ツ直江津港修築ノ儀者當路者ニ稟議勸奨セラレ度因テ別紙平面概圖相副此段仰高裁候也(別紙略)

十七年十月十六日

井上鐵道局長

佐々木工部卿殿

十七年十月二十二日山縣工部卿ハ之ニ添申シテ『其云フ所一々肯綮ニ中リ國家經綸ノ要ヲ得タルモノ』トシ之カ允可ヲ申請シ翌十八年三月二十八日聽届ノ指令下レリ

明治十八年七月直江津ヨリ測量ヲ開始シ工事ノ爲直江津ニ出張所ヲ設ケ同月直江津新井間ヲ起工シ八月新井以南ヲ起工シ翌十九年一月關山以南ヲ起工セリ、權大技長松本莊一郎工事ヲ董理シ一等技手國澤能長直江津ニ、少技長本間英一郎關川ニ在勤シ各其工事ニ從ヘリ、同年四月上田以南ヲ測量シ二十年五月輕

井澤ニ至ルマテノ測量ヲ了シ長野ニ出張所ヲ置キ三等技師本間英一郎之ニ在勤シ工事ニ著手シタリ

直江津輕井澤間全通
明治十九年八月十五日直江津關山間十八哩二十一鎮開通シ二十一年五月一日

關山長野間二十七哩六十鎮、八月十五日長野上田間二十一哩二十一鎮、十二月一日上田輕井澤間二十四哩六十八鎮亦開通シタリ、直江津輕井澤間ハ哩程九十二哩十鎮ニシテ建築費金二百九十九萬五百五十二圓、二十一年度マテノ額ヲ要セリ、此間地勢峻急ナルカ故ニ四十分ノ一ノ勾配ヲ要スルモノニ十七哩ニ及ヒ就中新井ヨリ豊野ニ至ル間ハ海面上二千二百呎以上ノ高所ヲ超エ小諸以南淺間山麓ノ線路亦三千呎以上ノ高所ニ達スルヲ以テ共ニ線路ヲ迂回屈曲セシメ四十分ノ一ノ勾配ヲ得テ通スルヲ得タリ、全區間ニ於ケル工事ノ主ナルモノハ千曲川、犀川ノ二鐵橋、大田切ノ拱橋等ナリトス

線路名稱
直江津上田間ハ之ヲ直江津線ト稱シ中山道幹線ニ對スル枝線ノ位置ヲ占メ上田以東ハ幹線ニ屬シタリシカ明治十九年幹線ヲ東海道ニ變更セラレ爾來殘工事トシテ施工セラルルニ及ヒ直江津輕井澤間ヲ直江津線ト稱シ又高崎横川間ト共ニ高崎直江津間ノ名稱ヲ以テ之ヲ概括シタリ、之カ建築ニ就テハ二十年三

課所職員

等技師本間英一郎長野出張所長トシテ全線ヲ主管シ汽車ニ就テハ四等技師森明善、運輸、會計、倉庫ニ就テハ鐵道屬高井尙三之ヲ管理シタリ、二十三年四月長野ニ會計課出張所ヲ置キ鐵道屬廻武彦ヲ勤務セシム、十月ニ至リ更ニ長野工務課、長野出納所及長野運輸係(本章第四節參照)ヲ置キ而シテ長野工務課ノ配下ニ上田建築掛事務所、柏原建築掛事務所及汽車掛ヲ置キ二十四年四月十七日之ニ横川建築事務所ヲ加ヘタリ

碓氷馬車鐵道會社

横川ヨリ輕井澤ニ至ル間ハ特殊ノ地形ナルヲ以テ未タ起工スルニ至ラザルノミナラズ起工後竣工ニ至ルマテ數多ノ年月ヲ要スルニ由リ地方人民ハ此間ニ於ケル交通機關ノ設備ヲ必要ナリトシ明治二十年七月前橋南曲輪町高瀬四郎外一名ノ發起ヲ以テ碓氷馬車鐵道會社ヲ創立シ横川坂本間ニ馬車鐵道ノ敷設ヲ願出テ翌二十一年一月之ヲ輕井澤ニ延長セシコトヲ願出テ特許ヲ受ケ爾來二十六年ニ至ルマテ其營業ヲ行ヘリ

高崎横川間ニ於ケル旅客列車運轉ハ同區間開通以來四回往復トシ明治二十五年三月更ニ一回ヲ増シタリ、直江津輕井澤間ニ於テハ二十一年五月以來直江津長野間二回往復シ十二月ニ至リ直江津長野間及長野輕井澤間各三回往復シタ

旅客列車同數

リ、而シテ直江津輕井澤間ニ在リテハ上等客車ヲ用キズ、高崎横川間亦二十六年六月上等客車ヲ廢シタリ

線路事故

明治二十三年八月強雨ノ爲輕井澤田中間線路崩壊シ同月二十六日ヨリ十月十一日マテ運轉ヲ中斷シ高崎横川間亦切取箇所崩壊ノ爲八月二十二日ヨリ十月十七日マテ運轉ヲ中斷シタリ、翌二十四年七月長野地方強雨ノ爲線路崩壊シ同月二十一日ヨリ八月三日マテ長野柏原間運轉ヲ休止シ柏原直江津間ハ假時刻ヲ定メ運轉シタリシカ八月十五日輕井澤直江津間運轉全ク復舊シタリ、又二十六年一月降雪ノ爲二十二日ヨリ二十五日マテ長野直江津間旅客列車全部運轉スル能ハズ、爾後漸次平常ニ復セシモ二月十九日再ヒ運轉ヲ妨ケラレ爾來列車ノ數ヲ減シタリシカ三月十七日ニ至リ復舊シタリ

明治十八年度ヨリ二十五年度ニ至ル東部區間ニ於ケル線路、停車場、車輛數、運輸數量、營業收支ハ左表ニ示カ如シ

營業統計

高崎直江津間線路停車場車輛

備考 明治十八年度、十九年度ノ車輛ハ僅外國人年報ニ據ル	年 度		年 度		開業線路	停車場	機關車	車			
	旅 客	運 輸 數 量	明治十八年度	同十九年度	同二十年度	同二十一年度	同二十二年度	同二十三年度	同二十四年度	同二十五年度	車
	三九九四人	六三三三噸	一八〇〇	三六・二一	三六・二一	一一〇・一〇	一一〇・一〇	一一〇・一〇	一一〇・一〇	一一〇・一〇	一九五五輛
	貨物	營業收入	一三・五五三円	一三・五五三円	一三・五五三円	一〇六五五輛	一〇六五五輛	一〇六五五輛	一〇六五五輛	一〇六五五輛	一四輛
	營業費	金	一一・六七三円	一一・六七三円	一一・六七三円	一六六一輛	一六六一輛	一六六一輛	一六六一輛	一六六一輛	一六輛

高崎直江津間運輸數量營業收支

年 度	旅 客	貨 物	營業收入	營業費	金
明治十八年度	三九九四人	六三三三噸	一三・五五三円	一一・六七三円	一六八〇円

明治十九年度	一八三、九八〇	三八、九八六	五五、七四二	三五、四一三	二〇、三二九
二十年度	三三七、九八六	五四、四五〇	八四、〇四四	四一、八二一	四二、二二三
二十一年度	七九〇、〇三三	八〇、〇一〇	二七六、一八三	一八二、三五〇	八九、八三三
二十二年度	一、一三七、二七八	一三八、三〇八	四三三、八六九	一九四、六一五	二二八、三五四
二十三年度	一、一五一、六九九	一一〇、九三五	四五五、一五六	二四二、六四七	一九二、五〇九
二十四年度	一、三三四、一九九	一一〇、八〇六	四五六、〇〇三	三一三、五七八	一四二、四二八
二十五年度	一、二八〇、三五九	一三三、一五九	四七六、五九六	三四三、四二九	一三五、一六七

第三 西 部

大垣名古屋
間起工

明治十七年五月大垣加納間ヲ測量シ同月之ヲ起工シ翌十八年一月加納名古屋間ヲ測量シ九月之ヲ起工シタリ、其工事ハ權大技長飯田俊徳ヲ董理者トシ二等技手佐武正章大垣名古屋間ヲ擔任シ揖斐川及長良川橋梁ハ一等技手長谷川謹介、木曾川及境川橋梁ハ四等技手足助好生之ヲ擔任シ權少技長松田周次董理者ヲ佐ケテ武豊線ト共ニ大垣名古屋間(以上ノ橋梁ヲ除ク)ヲ總轄シタリ

加納名古屋間ハ大垣加納間ト共ニ之ヲ尾張線又ハ名古屋線ト稱シタリシカ中山道幹線ニシテ土田加納ヲ經由スルモノトスレハ加納名古屋間ハ自ラ枝線ノ

線路名稱

位地ニ在ルモノナルモ幹枝ノ關係未タ確定スルニ至ラズシテ明治十九年七月幹線ヲ東海道ニ轉スルノ議定マリ爾來該區間ハ東海道本線ノ一部ト爲レリ、是ヨリ先十八年武豊線ノ起工アリ、爾來之ヲ併合シテ大垣武豊間ノ名稱ヲ用キ營業上ニ於テハ敦賀線ト合シテ敦賀武豊間ト稱シタリ

武豊線

武豊線ハ明治十八年三月鐵道局長カ名古屋半田間ニ建築資材運搬ノ爲鐵道敷設ヲ稟議シタルニ始マリ翌十九年二月之カ工事ヲ竣レリ、初之ヲ半田線ト稱シ後武豊線ト改稱シタリシカ二十年九月大府ニ停車場ヲ設置シ之ヲ以テ東海道本線トノ分歧點トスルニ及ヒ大府武豊間ヲ武豊線ト稱シタリ、之カ建築計畫ニ就テハ鐵道局長豫メ之ヲ省内關係各官ニ陳說シタリシモ未タ贊成ヲ得ルニ至ラザリシカ十七年十一月工部少輔渡邊洪基ハ命ヲ承ケ鐵道線路及兵庫地方ヲ巡回スルニ際シ半田、四日市附近ヲ視察シ翌十八年二月復命シテ意見ヲ上陳シタル、其要ニ曰、中山道鐵道線路ヲ延長シ加納ヨリ岐レテ名古屋、熱田ニ連接セシムルハ緊要トス、半田港ハ良港ナルモ西參及知多地方ノ物產ヲ出入スルニ過キズ、而モ其海底ハ傾斜少ク岸上ハ丘陵低ク巨船ヲ繫留スヘカラズ、且ツ灣邊ノ河口多ク泥沙ヲ流入シテ水底ヲ掩埋ス故ニ鐵道敷設ノ急要ヲ見ズ、熱田ハ名古屋渡邊工部少輔ノ意見

鐵道局長稟

ノ鐵道線路ニ連接スレハ現今ノ便要至レリ、四日市港ハ横濱、神戸ニ亞クモ四日市垂井間ノ交通ハ水路ノ便ニ依ルヘキヲ以テ鐵道敷設ヲ要セズ、寧ロ鈴鹿附近ヲ經テ江州ニ達シ京攝地方ト相通スルノ便益ナルニ若カズ、要スルニ加納ノ線路ヲ延長シテ熱田ニ達シ熱田港ヲ浚鑿シテ四日市ノ通運ヲ便ニシ桑名ノ河口ヲ改良シテ大河ノ流域ト海洋トヲ通シ亞テ大垣以西ノ鐵路ト連絡ヲ助ケ四日市ヨリ直ニ京阪神ニ鐵道ヲ通スルヲ可トスト、此意見ニ據レハ半田線ヲ急要ナリトセズ、而モ鐵道局長ハ同年三月二十三日ヲ以テ半田線ノ敷設ヲ稟議シ工部卿ハ之ニ同意シテ太政大臣ニ上申シタリ、局長ノ稟議ニ曰

客年十月中旬山道鐵道幹線ノ工事ハ之ヲ東西ノ二部ニ分チ兩端ヨリ相進ンテ中央ニ相會スルノ計畫ニ從フヘキモノトシ其東部ノ工事ハ碓氷嶺ノ山脈ヲ踰ルノ困難アルヲ以テ鐵道建築費用ノ材料搬運ノ便利ヲ謀リ且將來營業上ノ得失ヲ慮リ上田直江津間線路布設起工ノ採可ヲ仰キタリ今ヤ其西部ノ工事ニ關シ大體ノ計畫ヲ具シ閣下ノ高裁ヲ仰カントス

抑幹線ノ西部ハ目下已ニ工事經營中ナル大垣ヨリ岐阜ニ至ルモノヲ延長シ名古屋ヲ經由シ以テ木曾路ニ連絡スルノ線ヲ執ラサルヘカラス蓋シ名古屋

ハ尾濃參遠數州ノ豊富ヲ承ケ人烟稠密物產饒多地位已ニ三府ニ亞ク幹線ノ此ニ經由スヘキハ固ヨリ當然ノ事ニシテ敢テ喋々ヲ要セス萬一幹線此ニ經由セナルモノト決スルモ必ス枝線ヲ布設シ天賦ノ利ヲ曠スルコト莫ルヘシ「西部幹線ノ方向名古屋ヲ經由スルモノトシ其施工ノ順序ヲ立ルニ曩キニ已ニ詳説セシ如ク先其資用材料運搬ノ便如何ヲ講セナル可ラス而シテ其材料ハ主トシテ鐵條其他海舶ヨリ移搬スルヲ要スルノ物品ナルヲ以テ之ヲ神戸港ヨリ大津ニ輸送シ琵琶湖ノ船便ニ移シ再ヒ長濱ヨリ大垣ヲ經テ轉輸スルトキハ頗ル迂回ヲ極メ工事之カ爲メニ艱難ヲ感スル實ニ小細ナラス依テ幹線ヲ便宜ノ海岸ニ延布シ此艱難ヲ排除セナル可ラス是勝カ垂井四日市間民設鐵道布設ヲ企圖スルモノアルニ當リ之ヲ幹線部内ノ一區ニ編入シ以テ官設トナスヘキヲ上申シタル主旨ナリ

然ルニ爾後垂井四日市間線路實測ニ著手セシメタルニ同線ハ地形甚鐵道敷設ニ適セス工事頗ル困難ナルヘキノ徵候アリテ大ニ豫想ニ反セリ茲ニ於テ左顧右眄幹線資材運搬ノ便ヲ考按シ聊カ望ヲ尾ノ半田港ニ繫ル所アリ此港ヤ名古屋ノ南凡十里餘知多郡半島ノ東側ニ位シ道途嶮ナラス灣形亦船舶ノ

碇繫ニ便ナルカ如シ然レトモ其果シテ埠頭ノ用ニ適スヘキヤ否ヲ知ラス依テ請テ海軍省ニ商議シ始メニ其概測ヲナシ後竟ニ精密ナル測量ヲ了リ其報告書ヲ得タリ此報告書ニ據ルニ知多灣口ハ二道ノ安全ナル航路アリテ曾テ岩礁ノ通船ヲ妨礙スヘキ懼レアリト云タルモノハ所謂疑心ヨリ生セシ暗鬼ニシテ普通ノ注意ヲ加ルトキハ決シテ恐ル、ニ足ラス又半田近傍ハ現今ノ景狀ニモ船舶碇繫貨物揚卸ノ便ニ於テ別ニ缺ク所ノモノナシ故ニ一般運輸ノ利害上四日市半田兩港ノ優劣ハ姑ク措テ之ヲ論セス鐵道資材運搬ノ功用ニ至テハ敢テ軒輊ナキモノト稱スヘシ加之若シ垂井四日市線ニ依テ資材ヲ運搬スル時ハ大垣岐阜間ノ諸川及木曾川ノ如キ巨大ノ橋梁架設ヲ要スルモノ皆竣功ニ至ラサレハ運搬ノ用ヲ全クスルコト能ハサルモ名古屋半田線ニ由ル時ハ直チニ木曾川ノ東側ニ出ルヲ以テ其便否固ヨリ同日ノ論ニ非ルナリ

今ヤ垂井四日市間及ヒ名古屋半田間線路ノ實測モ亦其業ヲ竣リ兩線地形ノ嶮夷工費ノ多寡施工ニ要スル時日ノ長短等總テ之ヲ詳知スルヲ得タルヲ以テ之ヲ左ニ臚列セム

垂井四日市間ハ全線ノ距離三十五哩餘垂井ヨリ右折シテ牧田川ヲ渡リ養老山下ニ出テ揖斐川ニ沿ヒ桑名ノ西端ヲ經テ四日市ニ達ス其大半ハ山麓ヲ繞ルヲ以テ數條ノ勾配峻急ナル河流ヲ横截スルノ工事アリ又屢洪水汎濫ノ害ヲ受ルノ土地アリ布設ノ工費概計二百萬圓ヲ下ラサルヘクシテ起工ヨリ二ヶ年ヲ經サレハ竣功ヲ告ケナルヘシ而シテ名古屋半田間ハ全線ノ距離二十哩餘名古屋ノ南端ニ於テ中山道幹線ハ左折シテ東北ニ走リ此線ハ右折シテ東海道ヲ横截シ南ニ向テ龜崎半田ヲ經テ長尾村ニ於テ直チニ港灣ニ接スルモノニシテ其間數條ノ河流アルモ皆甚タ狹小ニシテ地形ハ概ね平坦砥ノ如ク頗ル工ヲ施シ易シ故ニ其工費ノ概計ハ八十萬圓ニ上ラスシテ起工ヨリ竣工マテハ七八ヶ月ヲ出サルヘシ約言スレハ此線路ハ垂井四日市線ニ比スレハ其距離ハ五分ノ三工費ハ五分ノ二施工ニ要スル時日ハ僅カニ三分ノ一二シテ足レリトス

實測ノ結果前條ノ如キヲ以テ幹線ノ工事ハ一日モ忽諸スヘカラサルノ今日ニ當リ兩線ノ内宜シク何レ建築スヘキカ智者ヲ待タスシテ之ヲ知ル可キナリ但幹線資材ハ四日市ニ回漕シ小汽船ヲ以テ之ヲ熱田ニ轉運スルモ亦一

ノ方便ナリト雖モ重大ナル物品ヲ多量ニ運搬スル時ハ之カ爲メニ特ニ小汽船ヲ備エ或ハ兩端ニ其揚卸ノ便ヲ設ル等ノ費用少シトセス而カモ風浪潮流ノ變危險ト濫滯ノ患ヲ免カレ難シ故ニ縱令名古屋半田間線路ハ單ニ資材運搬ノ用ニ供スルモノトシ鐵條其他ノ如キハ幹線竣工ノ後之ヲ他ニ移用スルヲ得ヘキヲ以テ前陳建築費八十萬圓ノ半額即チ四十萬圓ヲ以テ全ク此線路ニ消費スルモノト算スルモ之ヲ中山道幹線建築費豫算全額二千萬圓ニ對スレハ其百分ノニシテ其工事上ニ與フヘキ便利ノ大ナルニ比スレハ決シテ徒費ニ非ス然レトモ如此想像ハ所謂杞憂ニシテ名古屋半田間將來運輸營業上ノ景狀ヲ推考スルニ沿線村落櫛比豊富ノ知多郡半島ヲシテ繁華ナル大都ニ接セシムルモノナレハ必ス收支相償ハナルカ如キ患ナカルヘシ依テ名古屋半田間ノ布設ハ速カニ之ヲ令セラレ決行スルヲ得策ナリト信ス

若シ夫レ一般運輸上ノ便否得失ニ就テ之ヲ觀察スルニ四日市ハ西南伊賀伊勢ノ富壤ニ接シ東北ハ濃尾ト河流相通シ物貨輻湊ノ便ヲ占メ實ニ形勝ノ地ナリ然レトモ垂井四日市線ハ其工事ノ困難ナル工費ノ巨額ナル前條ニ詳説セシカ如キヲ以テ其計畫ハ猶精密ニ之ヲ考覈シ非常ノ注意ヲ加テ之ヲ他日

ニ決スルモ未タ晚シトセサルナリ或ハ此線ハ已ニ官設ヲ令セラレ今却テ名古屋半田線布設ニ著手スル時ハ體面ニ嫌ナキヤノ論ヲナスモノナキニ非ス然レトモ是等國家ノ大計ニ關スル大事業ヲ施スニ當リテハ區々一地方ノ面目ニ拘泥シテ其規模ヲ誤ルヘキニ非ス況ンヤ目下只是兩線ノ順序ヲ先後スルニ止ルニ於テヲヤ

右ハ中山道幹線工事實施ノ順序ニ於テ至緊至要ノ儀ニ付篤ク明察ヲ垂レ名古屋半田間線路布設ノ儀速カニ裁可ヲ蒙リ度此段相伺候也

明治十八年三月廿三日 鐵道局長 井 上 勝

工部卿 伯爵佐々木 高行 殿

十八年六月二十日太政大臣ハ工部卿ノ上申ニ對シ『伺之趣四日市線ノ儀ハ最前指令之通相心得名古屋半田線ノ儀ハ建築資材運搬ノ爲假ニ布設可致事』ト指令シ建築資材運搬用トシテ半田線ノ假設ヲ許シタリ、依テ八月名古屋武豐間ノ工事ヲ起シ權大技長飯田俊徳董理ノ下ニ三等技手木村懋之ヲ擔任シタリ、翌十九年三月一日武豐名古屋假停車場間二十三哩八鎖開通シタリ

名古屋大垣
間全通

第六章 幹線敷設

一日一ノ宮木曾川間亦開通シ武豊以北約三十八哩ノ開通ヲ見ルニ至レリ、二十一年一月二十一日加納二十一年岐阜ト改稱ス大垣間八哩五十六鎖開通シ木曾川鐵橋ハ四月落成ヲ告ケ同月二十五日木曾川加納間四哩六十二鎖開通シ是ヲ以テ大垣武豊間五十一哩五十四鎖全通シタリ、其建築費金二百十八萬四千百八十九圓二十年度マテノ額ヲ要シタリ、工事ノ主ナルモノハ木曾川、長良川揖斐川ノ三鐵橋ニシテ木曾川ハ徑間二百呎構桁九箇、揖斐川ハ同五箇、長良川亦五箇、一百聖上皇后宮建築中御通過

呎構桁四箇、六十呎鉢桁一箇ヲ交ユヲ以テ架シタリ、二十年二月二十一日聖上皇后宮京都ヨリ還幸ノ途次長濱ヨリ列車ニ召サレ加納ヲ經テ木曾川北岸圓城寺村ニ著御、手押車ニ召サレ鐵道建築職員ノ手押ヲ以テ木曾川假橋渡御、建築中ノ狀況ヲ觀覽アリ、南岸北方村ニ於テ更ニ列車ニ乘御、名古屋ニ向ハセラレタリ

名古屋武豊間假設線ヲ營業ニ使用ス

名古屋武豊間ハ建築材料運搬ノ爲假設ヲ許サレタルモノナルニ由リ之ヲ營業ノ目的ニ使用スルヲ得ズ、然レトモ資材運搬ノ便次ヲ以テ旅客及荷物ヲ附載スヘキ餘裕アルニ由リ明治十九年二月二日井上鐵道局長官ハ之ニ關シ上申シリ、其大意ニ曰『名古屋半田間ハ幹線資材運搬ノ爲メ一線ヲ布設スヘシト斷定セ

ラレ即チ其旨ヲ奉シテ布設シ今日ノ成功ニ及ヒシナリ故ニ當然ヨリ論スレハ資材ノ外ハ一客一物モ搭載スルヲ得サル儀ニ候得共自今而後資材搬運ノ爲メ毎日幾回ノ列車ヲ往復シ其返路ハ往々空車ヲ走過スヘク然ルニ沿道人家稍稠密隨テ來往者モ不少候處舊ニ依テ人車ニ坐シ搖蕩荒路ヲ過キ指ヲ嘗テ覆露ノ及ハサルヲ嘆シ窃カニ恠異ヲ抱カシムル如キハ最モ迂闊ヲ極メ方今活潑ノ政體ト其軌ヲ同フセナルカ如シ倘シ列車ノ往復毎ニ一二客車ヲ附搭スルモ汽車運轉上ニ毫モ得失ヲ感セス而シテ之ニ附載ヲ許セハ士民ノ便利ヲ得ル前書ノ荒形ニ反スルモノアラン』ト、四日内閣ハ上申ノ趣ヲ認可セリ、依テ鐵道局長官ハ三月一日ヨリ運輸ノ開始ヲ命シ『名古屋武豊鐵道者原來中山道建築材料搬運ノ爲ニ布設セシモノナレトモ自今便宜ヲ計リ右材料搬運ノ序ニ附シ一般旅客荷物ノ搭載ヲ許ス』ノ廣告文ヲ各停車場ニ掲示セシメタリ〔大垣武豊間ノ線路、停車場、車輛、運輸數量、營業收支ハ第三章第二節敦賀大垣間ニ合算セリ〕

第四 幹線ノ變更

海道トノ比
較

メ之ニ據リ其工事ノ計畫ヲ立タルニ敷設困難ノ部分多クシテ竣工ノ期太タ
遅カルヘク費額亦大ナルノミナラズ將來ノ運輸上ニ於テモ列車ノ速度遲緩ナ
ラナルヲ得ズ、隨テ運轉費モ亦巨額ニ上リ結局鐵道ノ利用完全ナル能ハザルノ
憾アルヲ認メタリ、而シテ東海道線ハ曩ニ傭外國人ヲシテ實地ニ就キ踏査セシ
メ又別ニ局員ヲ派出シテ調査セシメ之カ報告ニ據リ中山道線ト比較シ其優劣
ニ就キ審究ヲ重ネタリシカ東海道ハ中山道ニ比スレハ距離短ク地勢亦平坦ナ
ルカ故ニ竣工ノ期自ラ速ニシテ建築費亦中山道ニ比スレハ大ニ減ス、今概數ヲ
以テ之ヲ比較スレハ中山道ハ東京名古屋間二百五十七哩半ニシテ既成東京橫
川間八十一哩ヲ除ケハ殘餘一百七十六哩半ト爲リ其工費約一千五百萬圓ヲ要
スルヲ以テ平均一哩ノ工費八萬四千圓ナルモ東海道ハ東京名古屋間二百三十
八哩ニシテ既成東京橫濱間及名古屋熱田間ヲ除ケハ殘餘二百十八哩ト爲リ其
工費約一千萬圓ニシテ平均一哩ノ工費四萬五千圓ニ過キズ又中山道ハ地形峻
峻ニシテ隧道四十八箇所、其延長十一哩餘ニ及フモ東海道ハ之ニ比スレハ隧道
ノ數ニ於テモ其延長ニ於テモ殆ト言フニ足ラズ但シ橋梁ハ中山道ノ四千二百
呎ナルニ反シ東海道ハ二萬一千七百呎ヲ要ス、尙ホ地形ノ傾斜ヲ以テ比較スレ

ハ中山道ハ勾配五十分ノ一又ハ之ヨリ急ナルモノ五十四哩ニ及ヒ中ニハ三十
分ノ一ヨリ急ナル箇所アルモ東海道ハ五十分ノ一又ハ之ヨリ急ナルモノ十三
哩ニ過キズシテ四十分ノ一ヲ最急トス、又曲線ヲ以テ比較スレハ其延長中山道
ハ七十七哩、東海道ハ四十三哩ニシテ土地ノ高度ハ中山道六千九百呎、東海道二
千四百呎ヲ算シ更ニ列車運轉時間ヲ以テ對比スレハ中山道ハ十九時間餘ヲ要
シ東海道ハ十三時間餘トス、又營業收支ニ關シテハ中山道ハ營業收入八十八萬
圓、營業費五十八萬七千九百五十圓ニシテ益金ハ資本ノ一分九厘五毛ニ相當シ
東海道ハ營業收入一百八萬圓、營業費五十九萬七千八百七十六圓ニシテ益金ハ
資本ノ四分八厘二毛ニ相當スヘシ、是ニ於テ鐵道局長官ハ東海道ヲ採ルニ若カ
ズト爲シ線路變更ノ意見ヲ内閣總理大臣ニ上申シタリ、該上申ハ七月十三日ノ
閣議ニ於テ可決セラレ十四日上奏裁可ヲ經テ十九日閣令第二十四號ヲ以テ幹
線變更ヲ公布セラレタリ、即チ左ノ如シ

閣令第二十四號

幹線變更發令

中山道鐵道工事既ニ前後數里ノ間竣工ヲ告ケ漸ク其中部ニ著手セントスル
ニ當リ之カ實測ヲ經ルニ其地形タル嶮峻崎嶇ニシテ之ヲ東海道ノ平夷ニ比

スレハ雷ニ迂路ヲ取ルノ不利アルノミナラス其工費ノ如キモ自ラ多キヲ加ヘ隨テ竣工ノ期亦太タ遲速ノ差アルヲ發見シタル旨別紙甲乙號ノ通鐵道局長官ヨリ具狀シタルヲ以テ今般中山道鐵道敷設ヲ廢シ更ニ工事ヲ東海道ニ起スニ決定ス依テ明治十六年十三月第四十七號布告ノ中山道鐵道敷設ノ爲ニ募集シタル公債ノ現在殘額ハ轉シテ之ヲ東海道鐵道工事ニ使用スヘシ

明治十九年七月十九日　内閣總理大臣伯爵伊藤博文

甲號

中山道鐵道ノ儀ニ付上申

中山道鐵道布設ノ令出シヨリ其建築工事ノ順序ヲ經畫シ之ヲ東西二部ニ分チ高崎大垣ノ兩端ヨリ相進ンテ中央ニ會シ速カニ之ヲ聯絡セントス乃チ尾ノ半田港ニ一線ヲ布設シテ資材運搬ノ便ヲ海運ニ藉リ進ンテ名古屋ニ出テ又更ニ越ノ直江津ニ著手シ工事駿々トシテ大ニ進ミ今ヤ將サニ其中部ニ着手セントスルニ先タチ其實測ヲ竣リ別紙圖面ノ線路ヲ得タリ而シテ其經由スヘキ中部ノ地形タル峻峻崎嶇坑谷ヲ填メ山嶽ヲ截ル等非常ノ工事前後相踵ク且數里ノ洞道鑽鑿ヲ要スルモノ亦少シトセス而シテ其成功ノ期ヲ計ル

ニ風雨災害等工事ノ停輟ヲ算セスシテ今後猶七八年ヲ要スヘシ若シ其日子ヲ除却セハ更ニ多キヲ加ヘン既ニシテ其成功ニ及ヒ車輛ヲ通スルニ至テハ線路ノ傾斜峻急普通極點ハ四十分ノ一以上ニ至ルモノアリナルカ爲メニ保全修理ノ費用必ス意想ノ外ニ超過スルモノアラン駛走ノ度モ亦必ス遲緩ナルヘシ嘗テ試ミニ之ヲ測算スルニ或ハ從來海運汽船ノ速度ニ及ハサルモノアランカ果シテ然ラハ實ニ勞シテ功ナク鐵道布設ノ常理ニ背クモノト謂フヘシ

本線路ハ群峯疊嶂崎嶇嶙峋ニシテ工事ノ容易ナラサルハ始メヨリ之ヲ知ルト雖トモ今其實測ヲ得ルニ及ヒ傾斜ノ峻急ナル實ニ度外ニ出ツ若シ夫レ之ヲ普通ノ度ニ置カソカ線路隧道亦隨テ之ヲ延長セナルヲ得ス是皆當初意料ノ及ハサル所タリ抑中山道ニ鐵道ヲ布設セント欲スル目的ハ蓋主義ノ大ナル者アランカ然レトモ先ツ東京ト京阪間トノ聯絡ヲ通スルニ在リ而シテ沿道從來偏僻ノ地ニ運輸ノ便ヲ與ヘ兼ネテ荒蕪ヲ墾キ物產ヲ繁殖セントスルニ在リ今測量ノ實蹟ニ據リ之ヲ熟考スルニ線路ノ經由スル所山腹ヲ洞シテ行クニ非レハ必ス窮谷ニ沿フテ走ル之ヲ概言スレハ全部隧道ト稱スルモ亦可ナリ加旗其土地タル礎確不毛ニシテ到處窮鄉僻邑ナラサルハナク接近ノ

村落ニタモ相往來交通スルノ便少ナク地形ノ險工事ノ難キハ固ヨリ避ケサル所ナリト雖モ莫大ノ鉅額ヲ費ヤシテ之ヲ經營スルモ竟ニ徒勞ニ歸シ曾テ其功用ヲ見ス併セテ鐵道ノ價格ヲ失フ之ヲ譬フルニ聾者ニ鐘鼓ヲ與ヘ聾者ニ利器ヲ借スト異ナルコトナシ況ンヤ殖產開墾ノ業固ヨリ言ヲ待タサル所ナリ然ラハ則チ東西兩京ノ聯絡ヲ通スルハ何レノ日ニ在ルヲ知ラス是ヲ以テ其目的ヲ達スルカ爲メニ之ニ代用スヘキモノヲ求ムレハ則東海道ニ出テサル可ラス即チ東海道ニ出ルモノトセンカ其實況ヲ一應具陳セサルヘカラス嘗テ雇外國工師ノ實踐調査セシ報告書及ヒ頃者局員ヲ派出シテ調査セシメタルモノ等ヲ蒐集シテ之ヲ參互考覈スルニ西部ハ既ニ名古屋ニ達セリ今東京ヨリ名古屋ニ達スルトキハ之ヲ中山道ニ比スレハ凡ソ二十哩ヲ短縮シ而シテ其線路ノ地勢ハ函嶺ノ險峻ナル天龍富士大井等ノ巨川アリト雖トモ之ヲ除クノ外ハ概ネ平坦ニシテ中山道ニ比較スレハ工事ノ難易迥カニ別ナルヲ知ル又其經費ノ點ニ至テ中山道ハ尙一千五百萬圓ヲ要セサルヘカラス東海道ハ一千萬圓ニ上ラスシテ中山道ヨリ長キ線路ヲ成就スルヲ得ヘク其比較上ニ於テ孰レモ豫算外ニ出スシテ成功ヲ奏スヘシ唯恐ル中山道建築成

功ノ期ハ今後七八年ヲ要シ費額ハ一千五百萬圓ヲ用ヒテ線路僅カニ七八十里ヲ得其運輸ヲ通スルニ至リ線路曲折上下傾斜ノ度峻急隨テ速力モ亦遲緩ニシテ東京名古屋間二十時ヲ費サン東海道ハ歲月其半ヲ要セス費額モ亦寡少ニシテ線路殆ント百里ヲ得ヘク傾斜緩慢速力充分ナルヲ以テ東京名古屋ノ間十五時以内ニ達スルヲ得ン其利害得失如斯明瞭ナリ是ヲ以テ目下中山道中部ノ起工ニ臨ミ危懼逡巡頗ル躊躇セサルヲ得ス若シ將タ費用ニ關セス歲月ヲ惜マス得失利害ヲ省ミ斯斷行直前必ス當初ノ目的ヲ貫徹セントスルハ爲サ、ルノミ能ハサルニ非ス但恐ル世ノ識者ヲシテ之ヲ觀セシメハ其レ之ヲ得タリト爲ス乎將タ失フト爲サン乎是某ノ最モ恐ル、所ナリ顧フニ中山道工事著手以來殆ント二年半其間許多ノ勞費ヲ累ネ今將サニ漸ク緒ニ就ントスルニ及ンテ其方向ヲ變更セサルヲ得サルニ至ルモノハ私心竊カニ慊カラサル所アリト雖モ其得失ノ係ル所遠且大ナルヲ以テ敢テ衷情ヲ吐露シテ閣裁ヲ請ハントス乃チ御参考ノ爲メニ各事項ヲ擧ケテ兩道ヲ比較シ別表ヲ調製シテ之ヲ附呈ス

右比較上ニ於テ線路建築ノ難易ヲ考フレハ一日シテ東海道ノ優レルヲ知ル
第六章 幹線敷設

ヘシ然リト雖モ兩道採擇ノ如キハ本局ノ奉承スル所ニ非レハ敢テ擬議セス
但中山道實檢ノ結果ヲ上申スルニ當リ其經路ノ險惡ト布設期限ノ彌久ナル
トハ豫想外ニ出ルヲ以テ默止スルニ忍ヒス兩道事情ヲ具シテ御覆審ノ料ニ
供シ此段上申候也

乙號

鐵道建設費額概算調書

一金貳千萬圓

中山道鐵道公債ヲ以テ募集セ
ラレタル資金内
金四百貳十七萬圓大垣半田高崎横川及直江津線
建設ノタメ領收シタル金額

差引殘額

金千五百七十三萬圓

大垣半田上田直江津及橫川線
領收未濟ニシテ大藏省ニ現在
スル金額内
金五百七十三萬圓大垣半田上田直江津及橫川線
ノ殘工事ニ充ツヘキ金額

金千萬圓

残額

但東海道線建設費概算高

右中山道線資金ノ内譯列記ノ如ク大垣半田高崎横川及直江津線ノタメニ既
ニ本月迄ニ金四百二十七萬圓ヲ領收セリ今此金額ヲ資金二千萬圓ヨリ控除
スレハ金一千五百七十三萬圓ノ殘額トス而ルニ本線ノ事業高崎横川間ハ既
ニ竣功シ大垣半田間ハ十ノ八九ヲ竣功セリ目下直江津上田及横川以西ヲ以
テ重ナル殘工事ノ在ル所トス因テ其費額ヲ概算スルニ凡ソ金五百萬圓餘ヲ
要スヘシ而シテ猶一千萬圓餘ヲ殘ス資金支用ノ内譯前記ノ如シ因テ之ヲ考
フルニ今新ニ東海道線ヲ起工シ其全部竣功ニ至ルマテノ費用ヲ概算スルニ
一千萬圓ヲ充テハ以テ足レリトス而シテ五百七十三萬圓ヲ以テ専ラ上田直
江津及ヒ横川以西ノ殘工事ニ充テハ萬々不足ヲ告クルノ虞無ルヘシ乃チ全
額金二千萬圓ヲ折半シ一千萬圓ヲ以テ東海道線ニ充テ工事ノ緩急ヲ量リ其
宜キニ從ヒ漸次歩ヲ進メハ之レカ爲ミニ別ニ資本ヲ募集スルヲ要セスシテ
餘裕アルモ不足ヲ生セサルヘキハ疑ヲ容レサル所ナリ

閣令發布ト同時ニ内閣ハ内務省ニ『向後該工事ニ關シ不都合ナキ様可取計旨沿
道地方官ヘ訓示スヘシ』ト令シ大藏省ニハ『中山道敷設ノ爲募集シタル公債ノ現
在殘額ハ轉シテ之ヲ東海道工事ニ使用スヘシ』ト達シ鐵道局ニハ速ニ工事ニ著

手スヘキコトヲ命シタリ、依テ鐵道局ハ直ニ横濱熱田間ノ測量ニ着手シ十九年
十一月ヨリ工事ヲ起シタリ

第二節 東海道鐵道

第一 横濱熱田間

土木司員東
海道筋巡覽
書

明治三年六月土木司員佐藤與之助、小野友五郎ノ二人ハ東海道踏査ノ命ヲ承ケ
翌四年正月東海道筋巡覽書ヲ以テ復命シタリ、該書ニ據ルニ線路ハ横濱ヨリ保
土ヶ谷、戸塚ヲ經ズシテ直ニ日野ニ至リ大磯ヲ經テ國府津ニ達シ箱根山ヲ避ケ
平山、竹ノ下ニ出テ富士山裾通、沼津ニ至リ吉原岩淵ヲ經テ靜岡ニ達シ宇津ノ谷
峠ヲ避ケ石部海岸及藤枝ノ東方ヲ經テ谷口ニ於テ大井川ヲ渡リ金谷原ニ登リ
牛淵、掛川、見附ヲ經テ濱松ニ達シ是ヨリ二川ニ至ルニ氣賀ヲ經ヘキカ又ハ舞坂
ヲ經ヘキカラ疑問トシ二川ヨリ豊橋、御油、岡崎、鳴海ニ由リテ名古屋ニ至リ是ヨ
リ以西佐屋、桑名ノ難所及鈴鹿峠ヲ避ケル爲中山道ニ迂回シ清洲、大垣、米原ヲ經
テ草津、大津ニ由リ京都、大阪ニ達スルモノトシ工費、材料費トモ金三千三百五十
一萬九千四百五兩ヲ要スルモノトセリ、然レトモ該二人ノ意見ハ鐵道幹線トシ
テ東海道ヨリモ中山道ヲ主要トスルニ在リキ

幹線變更ト
鐵道局長官

第六章 幹線敷設

ノ開陳

都大津間起工セラレ爾來工事東漸シ東部ニ在リテハ十三年東京前橋間ノ工事ヲ令セラレ幾モナク之ヲ取消サレ十五年日本鐵道會社線トシテ起工セラレタリ、而シテ高崎以西ノ敷設ニ就テハ十六年廟議決シ建築師長「ボイル」ノ踏査報告ヲ基礎トシ十七年以來工事ヲ遂行シタリシカ將來成功ノ期ヲ窺フニ前途太タ遼ニシテ建築費亦多額ニ上ルモ東海道ハ之ニ反シ地勢稍平坦ニシテ工事亦困難ナラズ、是ニ於テ十九年井上鐵道局長官ハ幹線變更ノ議ヲ建テ閣議之ヲ承認シタリ、而シテ長官ハ之ヲ建議スルニ當リ別ニ一書ヲ伊藤内閣總理大臣ニ呈シ兩道ノ比較調査ヲ開陳シ中山道鐵道ノ竣工後七八年ヲ要スルニ反シ東海道ハ歲月其半ヲ要セズト謂ヒ別ニ一書ヲ以テ之カ要領ヲ敷演シテ曰、中山道ノ竣工今後七八年ヲ要ストハ識者ノ誹議ヲモ顧ミズ非常ノ短縮ヲ加ヘ最少年限ヲ示シタルモノナルモ東海道ハ之ニ反シ三四四年ノ假定ハ尙ホ短縮シ得ヘキ見込ナキニ非ズト、尙ホ該書ニ於テ全線開通ハ來明治二十三年以前ニ於テシ以テ議會召集ノ用ニ供シ得ヘシトノ意ヲ示セリ

内閣總理大臣訓令

明治十九年七月十九日閣令第二十四號ヲ以テ中山道鐵道敷設ヲ廢シ更ニ工事ヲ東海道ニ起シ中山道鐵道公債募集金ノ現在殘額ヲ轉シテ之ヲ東海道工事ニ

鐵道局長官訓令

使用スヘキコトヲ公示シ同時ニ内閣總理大臣ハ鐵道局長官ニ訓令シテ曰『中山道鐵道工事相廢シ更ラニ東海道ニ鐵道ヲ敷設スルノ得失ニ關シテハ其局具申ノ通中山道ノ工事ヲ相廢シ之レヲ東海道ニ變換スルニ決定シ乃チ閣令第二十四號ヲ以テ公布シタルニ付速ニ工事ニ着手スヘシ』ト、鐵道局長官ハ此訓令ニ接スルヤ同月二十二日二等技師原口要ニ命シテ横濱沼津間ノ測量及工事ヲ擔任セシメ又三等技師南清ニ命シテ沼津熱田間ヲ測量セシム、而シテ横濱沼津間ハ先ツ横濱酒匂川間ヲ敷設シ速ニ其開通ニ努メ酒匂川以西ハ傍ラ測量ニ從事シ其調査ヲ精密ニシ比較線路數條ニ就キ一條ノ測量ヲ竣ル毎ニ報告スヘキコトヲ擔任者ニ訓令シタリ、十月六日ニ至リ天龍川橋梁工事並ニ之ヨリ以西ノ工事ヲ西部ノ擔任トシ一等技師飯田俊徳及事務官野田益晴ニ命シ先ツ豊橋ヨリ著手シテ東進スルノ計畫ヲ立テシメタリ

是年七月横濱熱田間建設豫算金額ニ關シ大藏大臣ト鐵道局長官トノ間ニ交渉道局トノ交渉

アリ、即チ同月十九日公布ノ閣令第二十四號ニ添附シタル甲乙兩號ノ書面中其乙號ニハ中山道公債募集金ヲ二千萬圓トシ之ヨリ大垣半田間、高崎横川間、直江津上田間ニ要シタル建設費及將來要スヘキ殘工事費ヲ控除シ殘額一千萬圓ヲ

東海道建設費(本章第一節第四参照)トシテ掲ケタルヲ以テ大藏大臣ハ同日鐵道局長官ニ對シ公債ハ券面一百圓ニ付九十圓又ハ九十五圓ヲ以テ發行セシモノニ付實收二千萬圓ニ満タズ、尙ホ右金額ノ内敦賀大垣間補足トシテ支出シタル分ヲ控除スヘキモノナルヲ以テ多分ノ差違アリト照會セリ、之ニ關シ鐵道局ト大藏省トノ間ニ交渉ヲ重ネタル末同月二十五日鐵道局長官ハ内閣總理大臣ニ上申シテ直江津線以下ノ殘工事費額ヲ減シ以テ爲シ得ル限リ東海道線ノ金額ヲ維持スト雖該殘工事中碓氷ノ開鑿ハ東京ヨリ北越ヲ連絡スヘキ緊要ノ線ナルヲ以テ必ス其成功ヲ期セザルヘカラズ故ニ若シ他日竣工ヲ告クル能ハザルカ如キ場合ニハ臨機補充ノ證議ヲ仰クト謂ヒ且ツ計算書ヲ以テ其金額ヲ明ニシタリ、其計算ニ曰

一 中山道鐵道公債二千萬圓

此募集金額千八百二十九萬六百四十九圓四十四錢六厘

内

金七萬五百八十六圓六錢八厘 募集費

金四百二十七萬圓

大垣半田高崎横川及直江津
鐵建設ノ爲受領シタル金額

金四百二十七萬圓

金四十五萬八千二百七十四圓 道賀大垣間鐵

内

計四百七十九萬八千八百六十圓六錢八厘

差引残

金千三百四十九萬千七百八十九圓三十七錢八厘

領收未濟ニシテ大藏
省ニ現在スル金額

金九百七十七萬六千六百六圓

東海道線建設費
ニ充ツヘキ金額

金三百七十一萬五千八十三圓三十七錢八厘

大垣半田上田直江津及橫川
線ハ殘工事ニ充ツヘキ金額

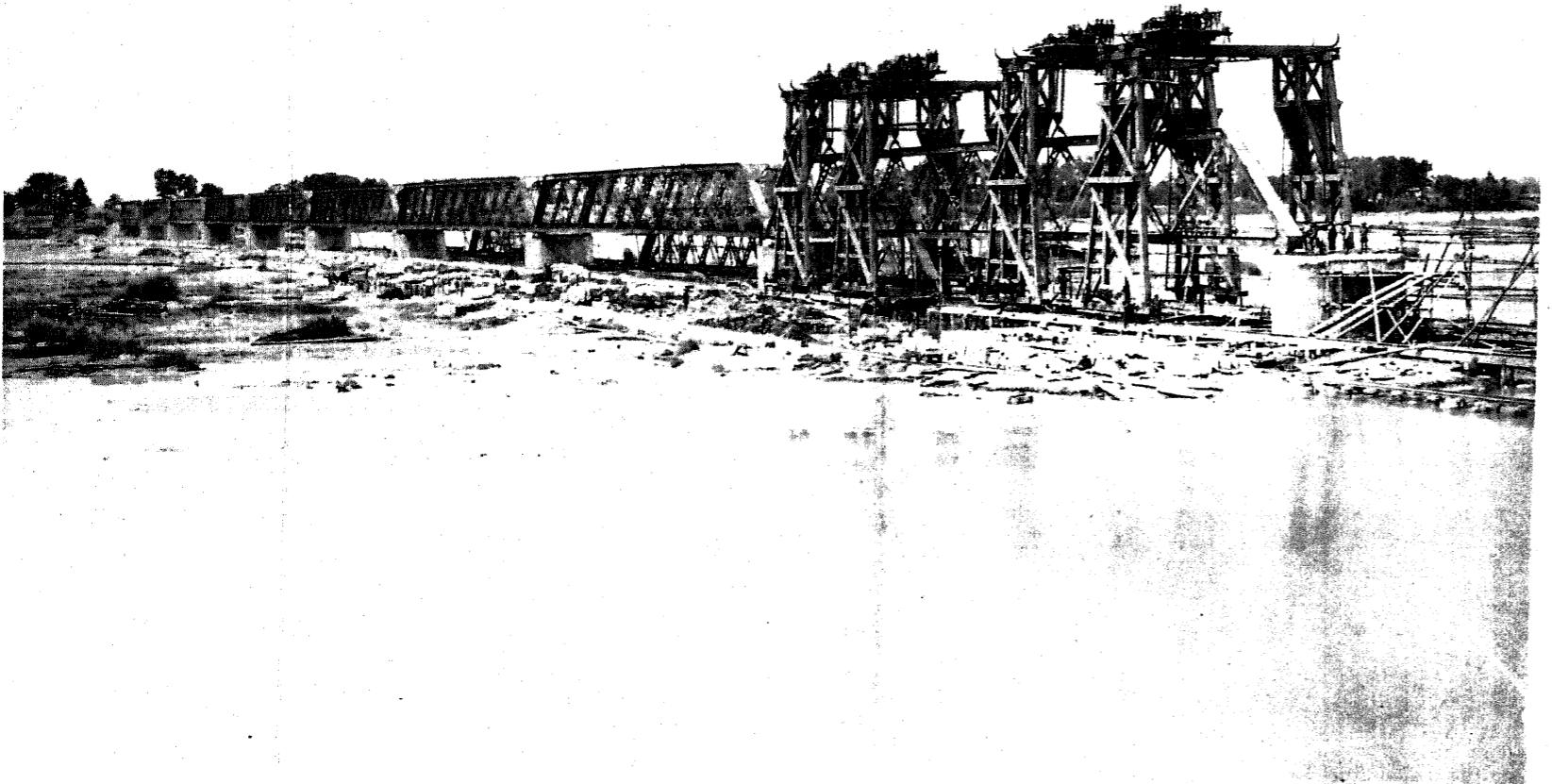
尋テ十月十四日内閣訓令ヲ以テ東海道横濱熱田間建設費豫算ヲ金九百七十七萬六千六百六圓ト定メラレタリ

明治十九年度末ニ至リ東海道全線ノ測量卒レリ、就中山北御殿場間ハ地形峻嶮ナルヲ以テ十數回ノ試測ヲ施シ翌二十年九月ニ至リ其線路ヲ確定セリ、城ノ腰以西天龍川ニ出ツル部分モ亦數線ヲ測量シ二十年四月ニ至リ金谷ニ由ルモノニ決定シ豊橋以西大府ニ至ル線路亦數回變更シ同年五月確定シタリ、而シテ工事ハ十九年十一月ヲ以テ開始シ翌二十年ノ初ニハ全線ニ亘リ著手シタリ、其工事ハ沼津天龍川間ヲ三等技師南清ニ擔任セシメ中間大崩ヨリ金谷隧道ニ至ル

マテヲ四等技師國澤能長ニ、富士川及大井川ノ橋梁工事ヲ雇小川勝五郎ニ擔任セシメタリ、此際工事用煉瓦ヲ供給セ、ンカ爲屬村井正利ノ監督ヲ以テ江尻、金谷、中泉ニ於テ請負人ヲシテ煉瓦ヲ製セシメ爾來此所ヨリ工事現場ニ供給シタリ、而シテ沼津以東ノ工事ハ二等技師原口要ノ董理ヲ以テ一等技手野村龍太郎、三等技手木村懋之ヲ擔任シ天龍川以西ニ在リテハ一等技師飯田俊徳董理ノ下ニ新居以西ハ三等技師松田周次、以東ハ四等技師長谷川謹介之ヲ擔任シタリ

横濱大府間
全通

明治二十年七月横濱國府津間三十哩七十四鎖竣功ス、依テ十一日運輸營業ヲ開始ス、九月十日武豐線上ニ大府停車場ヲ開キ之ヲ東海道線、武豐線ノ分歧點トス、翌二十一年九月一日大府濱松間五十五哩四十三鎖、二十二年二月一日國府津靜岡間七十一哩二十七鎖、四月十六日靜岡濱松間四十七哩三十五鎖亦開通シ是ヲ以テ横濱大府間全通シタリ、此間二百五哩十九鎖ニシテ地形概ネ平坦ナルモ局部峻峻ノ箇所渺カラズ、就中山北沼津間二十七哩ハ溪谷原野共ニ傾斜ノ度強ク曲折迂回ヲ以テ線路ノ坡度ヲ緩ナラシメタルモ尙ホ四十分ノ一ノ勾配延長十哩餘ニ涉レリ、橋梁ハ天龍川ニ二百呎構桁十九箇、富士川ニ同九箇、大井川ニ同十六箇ヲ架シ其他馬入川、酒勾川、安倍川、濱名湖、豊川、矢作川等ノ分ヲ合セ總延長二



梁 橋 川 龍 天

天龍川橋梁

天龍川橋梁ハ東海道幹線中主要工事ノ一ニシテ鐵道局神戸建築課ノ主管ニ屬シ四等技師長谷川謹介〔圖中白帽白胴衣ヲ著シゴライアス、クレーンノ脚下ニ立テル者〕之ヲ擔任セリ、明治二十年六月其工ヲ創メ二十二年四月竣成ス、二百呎構桁十九箇ヲ以テ架シ橋脚ハ檻圓形煉瓦筒ヲ沈降シ其深サ概メ八十呎以上ニ及ヘリ、圖ハ架桁中ノ光景ヲ示ス、本寫眞原版ハ工學博士西

萬四千九百二呎ニ達シ隧道ハ總數十六箇所ニシテ延長凡一萬六千呎ニ及ヒ其最モ長キモノハ牧ノ原隧道三千三百呎、磯濱隧道三千百九十九呎、石部海岸大崩隧道二千八百六十六呎等ニシテ山北御殿場間ハ僅ニ五哩ノ距離中七箇所ノ隧道延長六千九百二十三呎ノ開鑿ヲ要セリ、而シテ全線最初ノ起工以來二年五箇月ヲ費シ全ク其成功ヲ告クルヲ得タリ、横濱熱田間建設費ハ金九百七十一萬千百六十八圓(二十二年度マテノ額)ナリトス

横須賀線開通

明治二十二年六月十六日横須賀線開通ス該線ハ二十一年一月ノ起工ニ係リ戸塚藤澤間ヨリ岐レテ横須賀ニ達スルモノニシテ二十一年十一月一日戸塚停車場ノ西方三哩三十九鎖ノ地點ニ大船停車場ヲ開キ之ヲ以テ分岐點トシタリ

東京神戸間全通

二十二年七月一日湖東線開通ス、該線ハ二十一年一月ノ起工ニ係リ馬場ヨリ發シ草津、彦根、米原ヲ經テ長濱ニ達ス、此開通ト共ニ米原ヨリ長岡ヲ經テ春照ノ東方深谷ニ至ル新線亦開通シ之ニ由リ東京神戸間全通シタリ、是日長濱深谷間ノ運轉ヲ廢セリ

東海道線開通報告

二十二年七月六日鐵道局長官ハ内閣總理大臣ニ東海道鐵道開通ノ狀況ヲ報告セリ、其文ニ曰

東京神戸間鐵道線路全通ニ及ヒシ事ハ去月二十二日付ヲ以テ上申セシ所愈
本月一日ヲ以テ運輸開業ニ及シニ素ヨリ完全ト云ヲ得スト雖トモ幸ニ些頃
ノ障礙モナク運轉スルヲ得候條爲御安心此旨上申致候就テハ此ニ附言致度
存候ハ左ノ儀ニ有之東海道線路横濱大府(初メ熱田ヲ起點ト)間二百五哩ノ布設
ハ去十九年七月ヲ以テ令セラレ同年十一月ヨリ起工シ湖東線路ノ四十三哩
ハ昨年一月ヲ以テ令セラレ即月起工セシモノニシテ横濱大府間ハ本年四月
十六日マテニ全線落成シ今又湖東線ノ落成ヲ告ルニ及ヒ茲ニ始メテ兩京ヲ
通シテ神戸ニ連ルヲ得タル儀ニ有之候今此ノ東海道及湖東線路ノ哩程竝ニ
建築歲月ヲ概敍スレハ共計二百四十七哩ニシテ二周年八ヶ月ヲ消費シ布設
整頓セシメタルモノナリ成功ノ遲速ヲ論スレハ畢竟尋常ノ進歩ト謂フニ過
サルヘシト雖モ當初東海道線ノ議ヲ建ルニ方テ概算セシ成功期限ノ三四歲
ト稱セシモノニ照セハ先以テ其期ヲ慾ラサリシト言フヘキノミ抑我國鐵道
布設ノ源ハ實ニ明治二年ニ發シ其大體ハ兩京ヲ通シテ神戸ニ達スル一線及
ヒ敦賀ニ達スル枝線ヲ布設スヘシト畫定セラレ其方針ニ向テ東京横濱(十八哩)
間竝ニ神戸大阪(二十哩)乃至京都(二十哩)間ニ起工セシハ三年ヨリ六七年ニ至ルノ

間ナリキ然ルニ此等ノ線路漸次成功ニ赴クト雖トモ更ニ次後起工ノ命令ア
ラス尤此節内亂外患踵ヲ接シ政府ハ焦眉ノ急ヲ救フノ遑アラス況ンヤ他日
ノ策ヲ講スルノ餘裕ヲヤ且國庫モ亦富裕ナラサリシ事情等ハ推知スル所ト
雖モ此時ニ當テハ民間曾テ一人ノ鐵道事業ヲ歯牙ニ掛タルモノモアラサレ
ハ職掌上不得已之ヲ政府ニ催逼スルノ外術計ナク荏苒數年ヲ經過シ十一年
ニ及ソテ僅ニ西京大津(十一哩)間延線ノ許可アリ續テ敦賀(六十哩)關ケ原(十四哩)大垣
八ト次第ニ歩ヲ進ルヲ得ルト雖モ其哩數ハ共計五十哩ニ足ラシテ歲月ハ
五六年ニ及ヒタレハ其景況蕭條纔ニ一線ノ命脈ヲ絶タスト言フニ過キサリ
シニ機運漸ク復シテ十六年末ヲ以テ中山道鐵道布設ノ令ヲ布カレ次後大垣
名古屋(二十哩)間布設中ニ在テ東海道ニ變線セラレ以テ今日ノ成功ヲ奏スルヲ
得タルモノナリ之ニ附帶シテ高崎横川(十八哩)間及直江津(二十哩)線路ノ布設アリ
又名古屋武豐(五十哩)間竝ニ横須賀(十哩)線路モ布設シタレハ之ヲ共計スレハ五百
四十哩ノ成功ト雖モ二十有餘ノ星霜ヲ重テ漸ク此ニ及シモノユヘ其進歩ハ
固ヨリ迅速ト云フヲ得ス若シ世上今日ノ鐵道熱ヲシテ十年以前ニ其幾分ヲ
發スルヲ得セシメハ如斯遷延ニ至ラサリシナラン然リト雖モ今日ハ實ニ二

十年前ノ廟謨ヲ實施大成セシメラレタルモノニシテ國家ノ福利洪鴻ナルハ固ヨリ論ヲ俟タサルナリ

前書各線布設工事ヲ施スニ當テヤ拙官ノ如キハ時ニ山谷ヲ跋涉シ指揮監督セシ事無キニ非スト雖モ多クハ屋壁ノ間ニ在テ規畫處辨セシニ過キス然ルニ專任ノ大小僚屬ニ在テハ皆其職ヲ盡シテ怠慢セス董工服務概ネ日出ヨリ日没ニ至リ其繁劇ノ事ニ至テハ夜ニ連リ曉ニ徹スルモノアリ平常休暇ノ如キモ毎月朔ト望トノ二回アルノミ寒暑風雨ヲ冒侵シテ各自ニ成ヲ競ヒ遂ニ今日有ルヲ致セシモノナリ且ツ各自注意シテ經費ヲ節省シ幸ニ冗出ニ至ラス以テ豫算ニ乖カサルヲ得タル等ハ拙官ノ確認スル所ニ有之候也

依之一ハ國家ノ爲ニ聊カ慶賀ヲ表述致度一ハ僚屬ノ爲ニ其功勞ヲ推薦致度煩蕪ヲ顧ミ斯上言スル如此候也

明治二十二年七月六日

鐵道局長官 子爵 井 上 勝

内閣總理大臣 伯爵 黒田 清 隆 殿

小山沼津間
複線起工

明治二十三年一月小山沼津間ノ複線敷設工事ニ著手シタリ該區間ハ線路ノ勾配峻急ニシテ列車運轉ノ速度遲緩ナルノミナラズ動モスレハ阻礙澁滯ヲ來シ

易ク之ヲ防カニハ此間ニ複線ヲ設ケ列車上下相避クルノ弊ヲ除クニ若クモノ無キヲ以テ二十二年八月複線測量ニ著手シ尋テ工事ヲ起シ二十三年十二月御殿場沼津間工事先ツ竣工シ翌二十四年三月小山御殿場間亦竣工シ茲ニ複線工事完成シタリ全區間二十二哩餘ニシテ工費金三十四萬三千五百七十一圓(二十四年度マテノ額ヲ要シタリ)

第二 橫須賀線

陸海軍兩大臣
臣橫須賀線
敷設請議

設スルノ件ニ付閣議ヲ請ヘリ其請議書ニ曰

明治十九年六月陸海軍兩大臣ハ相模横須賀又ハ觀音崎近傍ニ達スル鐵道ヲ敷相州横須賀ハ第一海軍區ノ海軍港ニシテ造船所武庫倉庫其他病院兵營練習艦等ヲ置キ鎮守府之ヲ管轄シ艦船ノ製造修繕兵員ノ補充ヨリ兵器彈藥被服糧食等ノ供給ニ至ルマテ海軍艦船ニアリテハ之ヲ此港ニ仰ガサルヲ得ス又觀音崎ハ東京灣口ニ斗出スル岬角ニシテ砲臺ヲ置キ其防禦ニ充テ實ニ東京灣防禦ノ要路ニ當ルノミナラス其背面ニアル長井灣ノ如キハ敵兵上陸要衝ノ地ナルヲ以テ是亦陸軍ニ於テ最大樞要ノ地トス然リ而シテ東京ヨリ横須

賀觀音崎へハ獨リ海運ノ便アルノミ神奈川或ハ横濱ヨリハ連岡其間ヲ隔テ
峻坂嶮路車馬ヲ通セス陸運ノ便ナキヲ以テ平時ト雖モ風波ノ爲メ輒モスレ
ハ運輸ノ途全ク斷絶シ困難ヲ生スルコト尠カラス况シヤ一朝事アルニ際シ
テハ兵器糧食ヲ横須賀ニ運輸シ陸軍軍隊ヲ長井灣地方ニ派遣シテ敵兵ヲ防
禦セントスルモ運輸ノ途ナキ爲メ軍機ヲ失スルコトナキヲ保スヘカラサル
ニ於テヲヤ故ニ此際汽車鐵道ヲ神奈川若クハ横濱ヨリ横須賀又ハ觀音崎近
傍便宜ノ地ヘ布設スルハ陸海兩軍軍略上最モ緊要擋クヘカラサルノ事業ニ
シテ大ニ兩軍勝敗ノ關係スル所ニ有之候條汽車鐵道布設ノ義至急御詮議有
之度此段請閣議候也

明治十九年六月二十二日 海軍大臣 伯爵西 郷 従 道
内閣總理大臣 伯爵伊藤博文殿
陸軍大臣 伯爵大山巖

閣議決定

陸海軍兩大臣ノ請議アリシヲ以テ内閣ハ鐵道局ニ對シ横須賀線ノ調査ヲ命シ
鐵道局長ハ東海道線戸塚停車場附近ヨリ分岐シテ横須賀ニ至ル線路ヲ選定シ
之カ建築費四十五萬圓乃至五十萬圓ヲ要スルコトヲ復命シタリ、而シテ該請議

ノ件ハ明治二十年三月十日ノ閣議ニ付セラレシカ大藏大臣ハ東海道鐵道建築
費卽チ公債金ヲ以テ之カ建築費ヲ支辨スルノ餘裕無キモノトシ贊同セズ、但シ
鐵道局長官ニ於テ實際支辨ノ目途確然タルニ於テハ異議無シト謂ヘリ、依テ内
閣ハ之ヲ鐵道局長官ニ移シテ其意見ヲ諮リシニ長官ハ東海道建築費ニ餘裕ナ
キヲ以テ支辨ノ途無シト答申セリ、是ニ於テ閣議ハ該建築費ヲ東海道建築費ノ
内ヨリ一時流用支辨シ之カ爲東海道建築費ニ不足ヲ告クルニ於テハ別ニ資源
ヲ求ムルニ決シ四月二十二日鐵道局長官ニ對シ『横須賀鐵道布設ノ義豫テ其局
ニ於テ調査ノ線路ニ依リ實測ニ著手スヘシ其建築費ハ東海道鐵道建築費ノ内
ヲ以テ支辨スヘシ』ト訓令シ同時ニ大藏大臣ニ對シ『横須賀鐵道布設竝建築費ノ
議ニ付中略鐵道局長官ヘ訓令シタリ依テ今後東海道鐵道建築費不足ノ節ハ補
足ノ方案ヲ具シ閣議ニ提出スヘシ』ト達シタリ、而シテ五月十一日鐵道局長官ニ
對シ戸塚横須賀間鐵道建設費豫算ハ金四十萬圓ト定ムル旨ヲ通達シタリ

十四日鐵道局長官ハ陸海軍兩大臣ニ照會シテ横須賀市街ヲ通過シテ敷設スル
ノ困難ナルコトヲ通報シタリ、其大意ニ曰、實測ノ結果東海道線戸塚藤澤兩驛間

ニ端ヲ起シ左折鎌倉ニ出テ長浦ヲ經テ横須賀ニ達スルノ一線ヲ得タルモ地勢嶮阻ニシテ海濱ニ接シ工事容易ナラズ、從テ鑿山填海ノ勞費少カラザルモ線路ハ稍直行ニ近キモノトス、他ノ數線ヲ試測スルニ更ニ之ヨリモ迂回ニシテ工事一層困難ナルノミナラズ勞費益加ハルヲ以テ之ニ比スレハ本線ノ費額少ク且ツ水雷局所在ノ長浦ヲ經ルノ便アルニ如カズ、尙ホ横須賀ヲ貫通シテ便利ヲ計ラントセハ市街全體ニ大改革ヲ加ヘザルヲ得ズ、從テ四十五萬圓乃至五十萬圓ノ支持スル處ニアラザレハ目下之カ計畫ヲ爲サズ、暫ク水兵營東南ノ地點ニ線路ヲ止メントスト、三十日陸海軍兩大臣ハ之ニ對シ異存ナキ旨ヲ回答セリ。

横須賀線開通

横須賀線ハ戸塚停車場ノ西方大船村ニ於テ分岐シ鎌倉、田浦、長浦等ヲ經テ横須賀ニ達スルモノニシテ其延長十哩三鎖トス、地勢凸凹甚タシク隧道ノ開鑿八箇所ニシテ其延長合計五千三百二十六呎ニ及フ、明治二十一年一月工事ヲ起シ新橋建築課長ノ下ニ六等技師大屋權平之ヲ擔任シ翌二十二年六月ニ至リ竣工シ同月十六日運輸ヲ開始シタリ、其建設費ハ金四十萬八千四百八十圓(二十二年度マテノ額)ナリトス。

鐵道費補充 明治二十一年七月六日大藏大臣ハ鐵道費補充公債條例案ヲ提出シテ閣議ヲ請

公債條例

ヒタリ、該案理由ニ曰、横須賀線ト湖東線バ最初ノ計畫ニ包含セザルヲ以テ東海道鐵道建築費ヲ以テ支辨スルノ餘裕ナシ、然ルニ該兩線東海道鐵道建設費ノ内ヨリ一時流用支辨シタルヲ以テ到底之ヲ補充セザルヲ得ズ、故ニ鐵道費補充トシテ五分利二百萬圓ノ公債ヲ募集シ之ヲ叢ニ募集セル基金ニ併セ支辨セントスト、而モ當時金融市場繁忙ノ際ニシテ公債募集ノ時機ニアラザリシカハ八月二十日大藏大臣ハ請議シテ日本銀行ヨリ五分利二百萬圓ヲ借入ルルコトトシ以テ募債ノ時機ヲ待チタリシカ同年末ニ至リ金融稍緩和シタルニ由リ翌二十二年一月二十九日勅令第六號ヲ以テ鐵道費補充公債條例公布セラレ其募集ヲ開始シタリ

第三 湖東線

湖東線測量

湖東線ハ大津ニ起リ琵琶湖ノ東邊ヲ通過シ長濱ニ至ル約四十哩ノ線ニシテ曩ニ明治七年傭外國人建築師等之カ測量ニ從事シ八幡街道以西ハ「セルヴィントン」同以東長濱ニ至ル間ハ「ゴールウエー」「ボッター」相嗣テ之ヲ擔任シ九年九月建築師長「ボイル」ハ建築師等ノ報告ヲ綜合シテ線路ヲ決定シ上告書ヲ提出シタリ

(第三章第一節參照)之ニ據レハ線路ハ大津ヨリ膳所、栗津ヲ經テ瀬田川ヲ渡リ草津ヲ過キ野洲川ヲ超エ愛知、高宮ノ諸川ヲ渡リ米原ニ達シ此所ヲ敦賀線ト中山道線トノ分歧點トシ之ヨリ長濱ニ至ルモノトセリ、該區間ハ湖上水運ノ便アルカ爲未タ敷設ノ企畫アルニ至ラザリシカ十七年十月四日華族井伊直憲及滋賀縣民四十餘名ハ大津長濱間鐵道ニ關シ請願シテ曰、東西數百里ノ鐵道ヲ中斷シ僅ニ十餘里ノ水利ニ依リ汽車ニ代ルニ汽船ヲ以テスルカ爲旅客ノ往來物貨ノ運輸不便鮮カラズ、依テ大津長濱間ノ連絡ヲ通センカ爲官線ノ敷設アランコトヲ乞願ス、若シ政府ニ於テ資金ヲ缺クアラハ敷設ニ要スル公債ノ募集ニ應スヘシ、將タ之ヲモ行ヒ難シトセハ民資官行ノ允可アルカ、或ハ特別私設ヲ聽サレタシト、之ニ關シ山縣工部卿ハ井上鐵道局長ニ諮詢シ局長ハ之ニ對シ答申シタリ、其答申大要ニ曰、該線ハ必要ニシテ缺ク可カラズト雖中山道幹線工事ハ實ニ本邦未曾有ノ一大工業ナルヲ以テ事ニ實地ニ從フハトキニ至ラハ全局ヲ舉ケテ拮据經營維レ日モ足ラザルヘシ、故ニ姑ク太湖汽船會社ニ此間ノ運搬ヲ讓リ猶ホ且ツ其不足ヲ補充スル爲保護利金ノ下付ヲ許シ其營業ヲ助クルコトトセリ、故ニ今如何ナル請求アリトモ工ヲ分チテ急ニ官線ヲ敷設スル能ハザルハ勿論

鐵道局長ノ
意見

ニシテ縱令公債ノ募集ニ應シ幾百萬圓ノ資金ヲ得タリトスルモ將タ又資金ヲ醸出シ之ヲ官府ニ依託シテ其工事及營業ヲ爲スノ方案ニ出ツトモ事業上到底工ヲ目下ニ起スノ目的ナシ、然レトモ大津長濱間鐵道ハ官設ヲ必要トスルモノナルヲ以テ決シテ永遠ニ太湖汽船會社ノ便ヲ借ル可ラズ、而シテ之ヲ中山道線工事落成ノ後ニスヘキヤ、將タ時機ニ依リ便宜工ヲ起スヲ得ルヤノ問題ニ至リテハ今遽ニ豫言シ難シト、十月二十八日工部卿ハ此趣旨ニ據リ稟申シ十一月一日允可ヲ受ケ滋賀縣ニ對シ該線路ハ『經畫上順序有之目下建設ノ運ニ難到勿論大津長濱間連接ノ線路ハ既ニ官線ニ確定致居候ニ付都合次第工事著手可致其機ニ臨ミ詮議ノ次第モ可有之』トノ指令ヲ下シタリ

明治二十年三月ニ至リ華族井伊直憲及滋賀縣、三重縣、京都府民十名ハ關西鐵道會社ノ創立ヲ請願シ大津ヨリ四日市ニ至リ四日市ヨリ桑名ヲ經テ熱田ニ至リ又伏見ヨリ奈良ヲ經テ大阪ニ達シ竝ニ京都ヨリ宮津ニ至ル鐵道敷設ノ許可ヲ得ントセリ、其願書中湖東線ニ言及シテ曰『先般當會社發起人中湖東鐵道會社ヲ設立シ大津長濱間ノ建設願出候處工部卿ヨリ該線路ハ官設ニ付追テ何分ノ沙汰ニ可及云々御指令相成甚殘念ノ至ニ奉存候尤御都合ニ依リ鐵道公債御増募

關西鐵道會社創立請願

ノ節ハ御繰込被下候テモ可然奉存候』ト、即チ湖東線敷設ニ關シ公債増募ノコトモ有ラハ發起人等ハ之ニ應スヘシトノ意ナリ、滋賀、三重兩縣令ハ之ニ添申シテ曰『發起人共願書中大津長濱間ノ線路ハ先般湖東鐵道會社ニテ該線路建設ノ願書差出候處右ハ官設ニ付追テ何分ノ沙汰ニ可及云々御指令相成此節東海道線御布設ニ付早晚大津長濱間モ連絡不致候テハ不相成儀ト存候ニ付右線路ニ係ル費用ナリトモ發起人共ヨリ負擔致度情願ニ付是又御允許相成度』ト、政府ハ之ニ關シ鐵道局長官ニ諮詢シ長官ハ四月六日ヲ以テ之ニ答申シ政府ハ同月十一日ヲ以テ請願人ニ條件ヲ示シ其湖東線費用負擔ノコトニ關シテハ『追テ何分ノ指令ニ及フベシ』ト達シタリ(第七章第四節第三参照)

鐵道局長官
稟議

是年四月八日鐵道局長官ハ湖東線ニ關シ内閣總理大臣ニ稟議シタリ、其大要ニ曰、横濱熱田間敷設竣工ニ至ラハ兩京間軌道ノ連絡ヲ缺クモノ獨リ大津長濱ノミ、之カ敷設工費ハ先年外國工師ノ測量ニ基キ概計スルニ凡一百五十萬圓乃至二百萬圓ヲ要ス、而シテ横濱熱田間ハ來二十二年中ニ竣工スヘキヲ以テ大津長濱間モ略、同時ニ竣工セント欲セハ二十一年夏季ニ著手セザルヘカラズ、尙ホ工費ハ東海道資金ヨリ一時流用スヘキモ豫定外ノモノナルヲ以テ別途支出ヲ仰

鐵道局長官
再稟議

クノ外ナシ、而シテ關西鐵道會社創立願書中ニ大津長濱間敷設費用該會社ニ於テ負擔ノ希望ヲ示セルモ即時具案シ難キ旨前ニ上陳セリ、然ルニ尙ホ又同線敷設急施及其資金募集ニ應セントスルノ意ヲ以テ滋賀縣知事ヨリ稟申セリ、右資金別途支出ノ方法ハ本局ノ所管ニ屬セスト雖今ヤ湖東線ニ關シ高裁ヲ仰クヘキ時機ニ際シ御詮議ノ一助トモナラント存シ茲ニ添申スト、而シテ十二月二十日鐵道局長官ハ湖東線工事著手ニ關シ更ニ内閣總理大臣ニ稟議シタリ、其書ニ

大津長濱間湖東線路ノ儀ハ東海道鐵道ト同時ニ布設竣工シ兩京間軌道全通セザレハ所謂功ヲ一簣ニ虧クモノナルヲ以テ同線路布設ノ必要ハ本年四月八日付稟議書中ニモ陳述致置候儀ニ有之然ルニ東海道鐵道工事爾後髮々進歩シ當初ニハ著手ヨリ凡三ヶ年半ヲ期シテ略落成スペキ見込ニ有之候處目今迄ノ工程實況ニ據テ考察スレバ明二十一年中若クハ遲クトモ二十二年ノ半ヲ出ズシテ横濱熱田間軌道開通汽車運轉ヲナシ得ヘキ見込相立候ニ付湖東線ヲシテ之ト同時ニ開通セシメムトスルニハ其布設工事ハ最早躊躇ス可ラザルノ時機ニ達セルモノト被存候而シテ其工費額ハ概計金百五十萬ヲ要

シ可申此費額及横須賀線布設費共合計凡金二百萬ノ資金ハ從前裁定濟ノ鐵道資金額外ノモノニ付其支出ノ方法等ハ何分ノ御詮議可有之事ト存候得共前述ノ如ク時機差迫リ候ニ付テハ横須賀線ノ例ニ倣ヒ湖東線ノ儀モ東海道鐵道資金ノ内ヨリ一時流用ヲ以テ其費途ヲ支辨シ線路測量建築等著手スベキノ命ヲ得候様致度左候ハ、此切迫シタル時機ヲ空フセズ兩京間軌道全通ノ功ヲ見ルノ日モ期シテ俟ツベキニ付至急高裁ヲ仰度此段稟議候也

明治二十年十二月二十日 鐵道局長官 子爵井 上 勝

内閣總理大臣 伯爵伊藤博文殿

湖東線起工

該稟議ニ對シテ翌明治二十一年一月十一日ヲ以テ『大津長濱間鐵道布設ノ儀實測建築ニ著手シ其費用ハ東海道鐵道建築費不足ノ節ハ補足ノ方案ヲ具ヘ閣議ニ提出スヘシ』ト達セラレタリ、是ニ於テ線路實測ヲ開始シ直ニ工事ヲ起シ神戸建築課長董理ノ下ニ二等技手武者滿歌、同木寺則好之ニ從事シ其線路ハ往、年傭外國人ノ測定セシモノヲ採リ起點ヲ馬場ニ置キタリ、馬場米原間ハ三十五哩六十七鎮ニシテ米原ヨリ既成長濱名古屋線ニ合スル線ハ米原ヨリ直ニ春照ノ東方

深谷ニ出ツルノ捷路ヲ取レリ、此間七哩三十五鎮ニシテ別ニ米原ヨリ北向シテ湖邊ニ沿ヒ長濱ニ至ルモノ四哩五十鎮アリ、馬場以東ハ地勢東南ニ山ヲ負ヒ、西北ハ湖邊ニ臨ミ諸水分派シテ東ヨリ西ニ流ル、故ニ架橋ノ數甚タ多ク二十呎以上ノ鐵桁延長七千六百三十六呎ニ及ヘリ、湖東線全部ノ建設費ハ金一百五十六萬八千九十七圓、二十二年度マテノ額ヲ要シタリ

鐵道費補充 公債條例

明治二十二年一月鐵道費補充公債條例公布セラル、是レ横須賀線及湖東線ノ工費ハ東海道鐵道建設費ヨリ一時流用支辨セシカ爾線トモ工事大ニ進ミ之ヲ補充スヘキ時機ニ到達セシヲ以テ茲ニ二百萬圓ノ公債募集ヲ決セラレタルモノナリ

湖東線開通

是年七月一日ヲ以テ湖東線全部開通シ之ニ依リ東京神戸間全通シタリ、全通ト同時ニ馬場大津間旅客列車ノ運轉ヲ廢セリ

太湖汽船會社ノ救濟

湖東線ノ開通ヲ以テ太湖汽船會社ハ營業上ニ打擊ヲ蒙リ且ツ明治十七年十月ノ命令書第三款(第三章第一節參照)ニ依リ補助金ヲモ廢止セラレ忽チ窮厄ニ陥ルヘキヲ以テ之カ救濟ニ關スル哀願書ヲ提出セリ、其主旨第一ハ鐵船二隻ヲ現形ノママ買上ケラルルコト、第二ハ鐵船二隻ヲ海上運航ニ適スル如ク改造スル

ノ費用ヲ下付セラルルコト、第三ハ營業年限中依然補助金ヲ下付セラルルコトニシテ三者中其一ヲ許容セラレタシト謂フニ在リ、初會社ハ鐵道局ノ意ヲ體シ二十餘萬圓ヲ投シテ新船二隻ヲ建造シ毎年一萬二千圓ノ補助金ヲ得テ明治十五年五月以來水陸連絡作業ニ從事セシカ十六年前後ヨリ商況不振ノ爲會社ノ收益減少シ十八年ニ至リテハ補助金ヲ加算スルモ尙ホ資本金五十萬圓ニ對シ年利四分ノ配當ヲ爲スニ過キザリシカ商況漸ク回復スルニ及ヒ二十一年ニハ略一割ク配當ヲ爲シタルモ湖東線ノ竣工ニ因リ再ヒ窮境ニ沈淪スルニ至リシヲ以テ右哀願ヲ爲スニ至レリ、之ニ關シ鐵道局長官カ大藏大臣ニ寄セタル意見ノ大要ニ曰、元來會社カ資本ノ半額ヲ投シテ鐵船二隻ヲ新造シタルハ其營業少クモ十五年乃至二十年ハ連續スヘシト期シタルニ由ルモノニシテ當時鐵道局モ亦或ハ其然ルヘキヲ信シタリ、即チ單ニ營業年限三十年タルヲ許シ補助金命令書ニモ最短年限ヲ定メズ、然ルニ湖東線ノ開通ハ豫期ヨリモ速ニシテ會社營業僅ニ七年ニシテ該社ノ計畫悉ク畫餅ニ屬スヘシトハ會社竝本局モ寧ロ意外トスル處ニシテ湖東線ノ全通曩時豫期セシヨリ十數年ノ速成ヲ得タルモノハ實ニ鐵道ノ爲ニ巨大ノ利益ヲ増進シ該社ヲシテ窮厄ノ地ニ立タシメタル道理

ニシテ恰モ彼ノ利ヲ奪ヒテ我ノ利ト爲シタルニ等シ、故ニ我ニ於テ坐視スヘキニ非ズ、若シ我々ニ於テ自ラ航業ニ當リシナラハ受クル所ノ損失彼ヨリモ太シキモノアリシナラン、仍テ營業年限ノ殘餘間毎年補助金一萬二千圓ツツヲ下付セントスト、然レトモ大藏大臣ハ之ニ同意ヲ表セズ會社ノ利益積立金ハ十五萬圓内外ニ上レルヲ以テ此際政府ヨリ十萬圓ヲ下付セハ鐵船二隻ノ原價ニ超過シ困難ヲ訴フヘキ理由無シト謂ヘリ、依テ鐵道局長官ハ大藏大臣ノ意見ニ據リ之ヲ内閣ニ上申シ十二月二十五日認可セラレ一時金十萬圓ヲ會社ニ下付シタリ

第四 運輸

各區間運輸
開始

明治二十年七月十一日横濱國府津間開通シ一日三回ノ往復ヲ以テ旅客列車ヲ運轉セリ、翌二十一年九月一日大府濱松間開通シ名古屋濱松間ニ一日三回往復シタリ、二十二年二月一日國府津静岡間開通シ一日二回往復シ同年四月十六日靜岡濱松間開通シ爾來新橋、長濱ノ兩地ヨリ毎日各一回ツツ發車シ別ニ新橋名古屋間、新橋靜岡間、靜岡長濱間、靜岡名古屋間亦各一回ツツ往復シタリ、運輸作業

ニ就テハ新橋、神戸ニ於ケル建築、汽車、運輸等ノ各課之ヲ主管シ本局庶務部營業部、會計部ノ指揮ヲ承ケ濱松以西ハ神戸ニ屬シ以東ハ新橋ニ屬シタリ
二十年七月十一日「ツレーン、スタフ」及「チケット」規程並「ツレーン、シグナル」方式ヲ
更メ之ヲ施行シ翌二十一年一月一日鐵道營業線路從事諸員服務規程ヲ施行シタリ

水害

明治二十一年七月強雨ニ依リ揖斐川、赤坂川溢流シ爲ニ線路崩壊シ橋臺顛覆シ
同月三十日ヨリ八月十二日マテ加納關ケ原間列車運轉ヲ休止シタリシカ八月
再ヒ強雨ニ依リ諸川溢流ノ爲線路崩壊シ三十日ヨリ九月六日マテ加納長濱
間列車運轉ヲ休止シタリ

手小荷物運賃

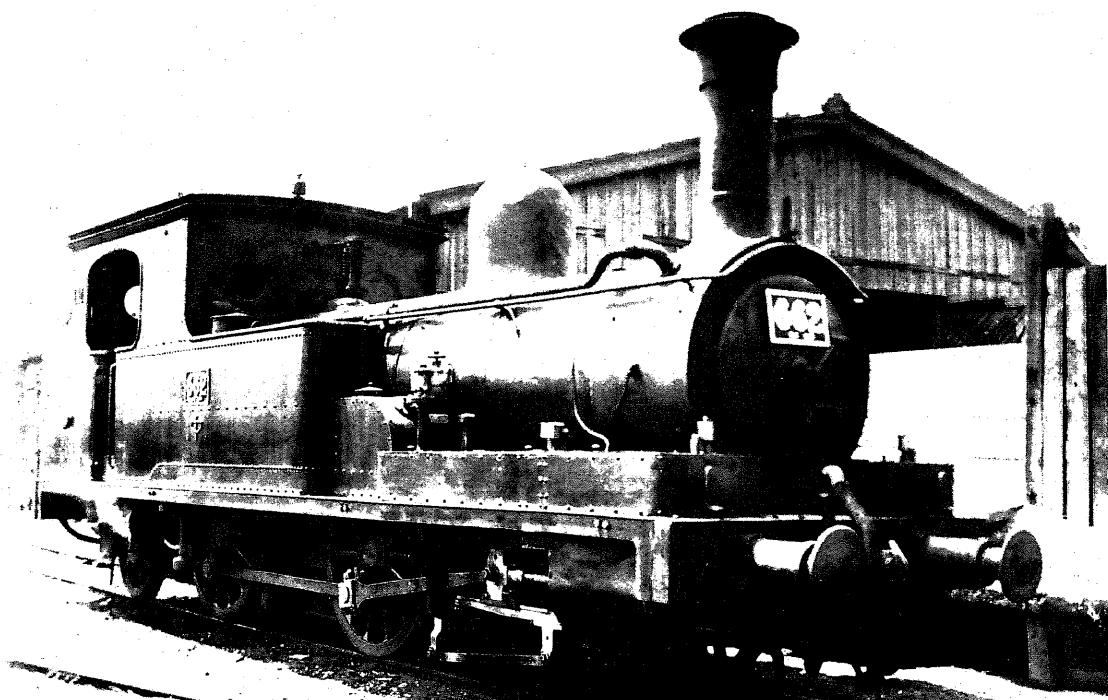
是年十一月一日ヨリ旅客列車ニテ運送スル手荷物、小荷物其他特殊品ノ運賃ヲ
改正實施シ之ヲ官線一般ニ適用シ從來東西規定區々ナリシヲ統一セリ、乃チ手
荷物ハ無賃制限外一斤ニ付二十五哩マテ五厘、五十哩マテ七厘五毛、一百哩マテ
一錢トシ一百哩以上ハ五十哩若クハ五十哩未滿每ニ二厘五毛ヲ加ヘ賃金五錢
未滿ノモノハ仕拂ヲ要セズ、小荷物ハ通常小荷物ノ最低賃金ヲ五錢トシ其運賃
一斤ニ付二十五哩マテ一錢、五十哩マテ一錢五厘、一百哩マテ二錢トシ一百哩以

四輪聯結タンク機關車

本寫眞ハ明治二十年以降十餘年間ニ亘リ英國ヨリ輸入セラレ官設鐵道ニ使用セラレタル標準機關車ニシテ「ナスミス・ウキルソン」社等ノ製造ニ係レリ其要件左ノ如シ〔機關車ノ外側ニ記セル番號ハ國有以後ノ標記ニ係ル〕

四輪聯結「タンク」機關車

長	三一呎一一吋
軌道上汽罐中心ノ高	五呎九寸
軌道上煙突ノ高	一一呎一〇寸
動輪直徑	四呎五吋
固定輪軸距	七呎六吋
總輪軸距	一九呎六吋
汽笛徑及衝程	一四吋及二〇吋
常用汽壓	一四〇封度平方呎
火床面積	一二平方呎
傳熱面積	七二四平方呎
(船管)	六五四平方呎
(火室)	七〇平方呎
運轉整備ノトキ重量	三六・三二噸
動輪上ノ重量	二三・〇一噸
空車ノトキ機關車重量	二七・三九噸
罐水容積	四六〇〇封度八三立方呎
水槽容積	一〇〇〇〇封度一六〇立方呎
積載燃料重量	一・一二噸



四輪聯結機關車 [タンク]

金銀地金貨
幣特約割引

上ハ五十哩若クハ五十哩未満ニ五厘ヲ加ス、此外易損品及嵩高品ノ最低賃金ヲ十錢トシ其運賃一斤ニ付二十五哩マテ二錢、五十哩マテ三錢、一百哩マテ四錢トシ一百哩以上ハ五十哩若クハ五十哩未満ニ一錢ヲ加フルモノトセリ
明治二十二年二月大藏省ト大阪造幣局トノ間ニ輸送スル金銀地金及貨幣ニ關シ特約ヲ以テ割引シタリ

直行列車

是年七月一日東京神戸間全通シ爾來毎日一回新橋、神戸ノ兩極ヨリ直行列車ヲ運轉シ區間列車ノ回數及運轉區間亦改正セラル、乃チ直行列車運轉時間ハ下リ列車二十時間五分、上リ列車二十時間十分ヲ要シタリ〔二十四年一月十二日ヨリ直行列車ヲ一日二回トス〕尙ホ東京神戸間全通ト同時ニ旅客賃金ヲ改正シテ下等一哩ニ付一錢トシ中等ハ其二倍、上等ハ下等ノ三倍トシ從來東西賃率ヲ異ニシタルヲ統一シタリ

運賃割戻ノ
制ヲ定ム

二十二年八月三級品以下ノ貸切運賃ヲ改正シ運送區間ト品質トニ由リ四級品以上ノモノニ對シテモ亦之ヲ取扱ヒ同時ニ運賃割戻ノ制ヲ定メ一箇人又ハ一會社ニシテ一箇月金五千圓以上ノ貨物運賃ヲ仕拂フモノハ運賃八千圓未満ハ百分ノ三、八千圓以上一萬圓未満ハ百分ノ四、一萬圓以上ハ百分ノ五ヲ割戻スコ

トトシタリ

山陽鐵道ト
ノ連絡

是年九月一日山陽鐵道會社ハ兵庫神戸間ヲ開業シ姫路マテ線路全通シタルヲ
以テ同社ト契約シテ旅客貨物ノ連絡取扱ヲ開始シタリ、之カ爲神戸停車場ハ其
連絡點ト爲ルヲ以テ前年度以來同停車場ヲ移築シ相生橋ヲ改架シ又構内ニ本
線及側線延長五哩半ヲ敷設シ其他建物ノ移轉修築ヲ行ヘリ

驛長其他ノ
服制改正

是年十月二十二日驛長其他ノ服制ヲ改正シ驛長及助役ノ服地質ハ冬季紺羅紗、
夏季紺セルジトシ指定十二驛ニ限リ夏服ハ白「リンネル」ヲ用フルコトアルヘシ
トシ其他諸員ノ服制式記章、地質等ヲ規定シタリ

局用品及鐵
道會社用品

是月局用品及鐵道會社用品ノ運賃ヲ半額トシ旅客緩急車ヲ以テ運送スルモノ
ハ一級品トシテ取扱フコトヲ定ム

關西鐵道ト
ノ連絡

是年十二月十五日關西鐵道會社線草津三雲間開通シタルヲ以テ大阪、京都、馬場
ノ三驛ト會社線各驛トノ間ニ連絡切手ノ發賣ヲ開始セリ

乘車切手通
用期限規程

明治二十三年一月一日ヨリ乘車切手通用期限規程ヲ施行シタリ、之ニ依レハ五十
哩未滿ハ三十日、二百哩以上三百哩未滿ハ四日、三百哩以上ハ五日ヲ通用期限トセ
哩未滿ハ三日、二百哩以上三百哩未滿ハ四日、三百哩以上ハ五日ヲ通用期限トセ

リ、其後十一月一日ニ至リ該規程ノ改正ヲ實施セリ、之ニ據レハ五十哩以上ノ切
手所持者ハ横濱、大船、大磯、國府津、御殿場、沼津、靜岡、濱松、豊橋、名古屋、岐阜、大垣、米原、
草津、馬場、京都、大阪ニ限リ途中下車スルコトヲ得ルモノトシ其他ノ停車場ニ下
車スルトキハ再乗ノ效ナキモノトセリ

貴重品運送
條規

是年一月一日ヨリ貴重品運送條規ヲ實施シ金銀貨並地金銀、寶石、金玉細工物等
ノ運賃ヲ二十五哩マテ一斤ニ付二錢、五十哩マテ三錢、一百哩マテ四錢トシ其以
上ハ五十哩若クハ五十哩未滿每ニ一錢ヲ加ヘ最低運賃ヲ五十錢トシ紙幣、郵便
切手等ハ二十五哩マテ二十錢、五十哩マテ三十錢、一百哩マテ四十錢トシ其以上
ハ五十哩若クハ五十哩未滿每ニ十錢ヲ加ヘ最低運賃ヲ一圓トセリ、依テ二十一
年十一月制定ノ手荷物及小荷物運賃ノ規定中ヨリ貴重品ニ關スル部分ヲ削除
シ同時ニ貴重品運送取扱心得ヲ定メ又白銅貨、銅貨運送取扱手續ヲ定メ二十三
年一月一日ヨリ實施シタリ

二十三年三月尾濃地方ニ於テ陸海軍聯合大演習ノ舉行ニ際シ同月十九日ヨリ

四月十日ニ瓦リ東京名古屋間及武豐線ニ於テ人員二萬二千百十人、馬匹一千二
百六十三頭、砲車、砲架、架橋材料等ヲ輸送シタリ、此際 聖上 皇后兩陛下京都ヘ

陸海軍聯合
大演習輸送

向ハセラレ途中武豊、半田刈谷ニ行幸アリテ大演習ヲ統裁アラセラル、之カ爲演習地域ニ臨時御料列車ヲ運轉シタリ、是ヨリ先二月二十六日内閣總理大臣ヨリ戰時運輸ノ主旨ニ則リ無賃ニテ鐵道ヲ其用ニ供スヘク且ツ主任者ヲ定メ參謀總長ノ指揮ヲ受ケシムヘシトノ命アリ、然ルニ演習輸送ハ今回ヲ以テ初トシ輸送數量亦多大ナルヲ以テ同日鐵道局長官ハ内閣總理大臣ニ具申シ車輛等ノ不足ナルヨリ普通旅客、貨物ヲ運送スル列車ヲ停止スルモ差支無キヤヲ質シ併セテ普通列車ヲ停止スルニ於テハ其間營業收入無ク而モ無賃ニテ演習輸送ニ供スルニ於テハ唯經費ヲ消耗スルノミナルコトヲ開陳シ同時ニ一等技師松本莊一郎ヲ主任者トシテ指定シタリ、翌二十七日内閣總理大臣ハ成ルヘク普通運輸ヲ停止セザル如ク取計ヒ萬一ノ場合ハ之ヲ停止スルモ妨無キ義ト心得ヘキ旨訓令シタリ、然レトモ實際ニ臨ミ些少ノ停止ノ外公衆ニ大ナル不便ヲ與ヘズシテ輸送ヲ遂クルヲ得タリ

興津川橋梁
墜落

是年八月水害ノ爲興津川橋梁墜落シ同月三十一日ヨリ十一月十九日マテ運轉ヲ中斷シ旅客ハ同橋ノ前後ニ於テ移乗セシメタルモ靜岡沼津間ニ於ケル貨物列車ノ運轉ハ殆ト全ク休止シタリ

深谷長濱間
貨物列車運
轉

定期乗車費
金低減
「バイロット」規程

明治二十四年一月十二日ヨリ曩ニ運轉ヲ廢シタル深谷長濱間ヲ貨物列車ノ運轉ニ使用シタリ

是年五月新橋横濱又ハ神奈川間及横濱品川間定期乗車賃金ヲ低減セリ

是年六月單線區域ニ適用スル「バイロット」規程ヲ定メ翌二十五年六月十五日單複兩線ニ適用スル「バイロット」規程ヲ達ス

二十四年八月七日別仕立旅客列車賃金内規ヲ定ム

別仕立列車
賃金
震災

是年十月二十八日尾濃地方ニ震災アリ、濱松米原間ノ線路四十五箇所陥没シ木曾川、長良川、揖斐川外大小橋梁六十三箇所、溝橋四十一箇所ノ橋臺又ハ袖石垣ヲ破壊シ或ハ橋脚ヲ折断シ梁欄ノ墜落セシモノ少カラズ、又各停車場ノ諸建物ハ概ね皆傾斜シ就中熱田大垣間ヲ最甚トス、之カ爲濱松米原間ノ運轉ヲ杜絶スルニ至リシヲ以テ直ニ各所ニ派出所ヲ設ケ専ラ復舊工事ニ力ヲ盡シ米原垂井間ハ十月三十日、垂井大垣間ハ十一月三日、岡崎名古屋間ハ同月五日、名古屋木曾川間ハ十二月二十日孰レモ開通シ木曾川大垣間ハ翌二十五年四月十六日ニ至リ復舊運轉スルコトヲ得タリ、此震災ノ爲武豊、敦賀兩線亦損害アリ、殊ニ武豊線ノ全部ハ運轉ヲ杜絶スルニ至リタルモ幾モ無ク共ニ復舊工事ヲ竣ルニ至レリ、該

救援品無賃輸送
因ル無賃割引輸送ハ之ヲ以テ嘴矢トス

横濱八王子間直行切手及八王子間相互直行切手ヲ發賣シタリ

二十四年十一月一日甲武鐵道會社及日本鐵道會社トノ契約ヲ實施シ横濱立川位置變更武豐停車場

小荷物配達明治二十五年五月武豐線武豐停車場ノ位置變更工事落成シ六月一日ヨリ新停車場ニ於テ營業ヲ開始シタリ

是年十一月一日ヨリ全線小荷物配達ヲ内國通運會社ニ取扱ハシメ東京ニ在リテハ日本橋ヨリ二里以内、其他ニ在リテハ停車場ヨリ一里半以内ヲ配達區域トス

營業統計明治二十年新橋國府津間開通以來二十五年度ニ至ル線路、停車場、車輛、運輸數量、

營業收支ハ左表ニ示ス所ノ如シ

東海道線開業線路停車場車輛

年 度	開 業 線 路	停 車 場	機 關 車	車
			客	貨
明治二十一年度	二〇八・一九 哩	七五 箇所	七三 輛	一〇〇四 輛
同 二十二年度	三三五・〇九	九一	三八九 輛	一一〇八 輛
同 二十三年度	四四〇・三九	九三	五一九 輛	一二二六 輛
同 二十四年度	四四〇・三九	九五	五七一 輛	一二八六 輛
同 二十五年度	四四〇・三九	九五	五八二 輛	一、四六五 輛
明治二十一年度	二〇八・一九 哩	七五 箇所	三一二 輛	一、五三五 輛
同 二十二年度	三三五・〇九	九七九、五二八 円	一、一五六、三九二 輛	一、四六五、八〇三 輛
同 二十三年度	四四〇・三九	九一五、三九二 円	一、八七九、九五九 輛	一、七五八、六二六 輛
同 二十四年度	四四〇・三九	九一五、三九二 円	二、一三三、三五五 輛	二、〇三〇、〇三二 輛
同 二十五年度	四四〇・三九	九一五、三九二 円	一、五四〇、八一三 輛	一、五四〇、八一三 輛

年 度	旅 客	貨 物	營 業 收 入	營 業 支 費	盈 金
明治二十一年度	五、五八一、三九五人	四三二、〇二〇噸	一、六一四、八三〇円	六三五、三〇二円	九七九、五二八円
同 二十二年度	七、六一四、七五三人	五三六、九〇三噸	二、〇四二、六二七円	七八五、二三五円	一、一五六、三九二円
同 二十三年度	一〇、三三八、六五〇人	四〇六、二〇九噸	三、三四八、七六一円	一、四六八、八〇三円	一、八七九、九五九円
同 二十四年度	一〇、一三三、六八四人	五六〇、四二六噸	三、七七八、六四八人	一、七五八、六二六人	二、〇三〇、〇三二人
同 二十五年度	一一、五六三、七一四人	六八五、五〇七噸	三、六五四、一三八人	二、一三三、三五五人	一、五四〇、八一三人
	一一、五九三、二八八人	八五〇、二四五噸	四、一〇四、〇三七人	一、八三三、七七〇人	二、三八一、二六七人

東海道線運輸數量營業收支

年 度	運 輪 數 量
明治二十一年度	二〇八・一九 哩
同 二十二年度	三三五・〇九
同 二十三年度	四四〇・三九
同 二十四年度	四四〇・三九
同 二十五年度	四四〇・三九

第三節 横川輕井澤間

明治十八年十月高崎横川間開通シ二十一年十二月直江津線ハ延テ輕井澤ニ達シタルモ横川輕井澤間ハ中山道中一大天嶮ノ地ナルヲ以テ調査測量ニ年月ヲ要シ二十四年三月十九日初メテ此間ノ工事ヲ起スニ至レリ

建築師長上告『横川村ヨリシテ以西入山道ヲ登昇スルノ道筋ハ東京西京間ニ於テ最峻急ナルモノナリ而シテ大凡ソ三哩ニシテ久保村ノ近傍ニ到ル迄ハ四十分一ノ傾斜ヲ以テ進行シ得ヘシト雖夫ヨリ頂上ニ至ルノ二三哩間ハ太タシキ急斜ニシテ線路ノ傾斜ヲ二十分一ニ爲サントスルニ付テモ大工業ヲ省カント欲スルニ於テハ直進ヲ休メ而シテ此ノ凸凹シ又僅ニ廣ク且屈曲シタル谷間ニ於テ低卑ナル山丘ヲ繞行シ以テ迂遠ナル通筋ヲ爲シ而シテ此ノ山脈ヲ斜ニ切通シタル堀割及一哩許ノ隧道ヲ通リ以テ境新田ノ少シク上邊ニ於テ信濃國ノ高止ナル平地ニ現出スルニ非ズンハ通進スルコト能ハザルヘシ』ト、然レトモ「ボイル」ノ報告ハ踏査ヨリ得タル概念ニ止マリ未タ精密ノ測量ヲ經タルモノニ非ズ、其後

南清ノ調査

中山道幹線敷設ノ廟議決定スルニ至リ十六年十一月御用掛南清此地ニ派遣セラレ調査ヲ遂ケ線路ハ入山又ハ和見峠ノ中ニ就キ良位置ヲ擇フヘキニ決シ十七年三月入山村及和見峠ニ通スル道路ニ沿ヒ測量ヲ遂ケ勾配十分ノ一ヨリ四十分ノ一ニ至ル線路ヲ發見シ十八年三月之ヲ鐵道局長ニ報告シテ勾配十分ノ一ニハ据付蒸氣機關ヲ用キ鎌繩線ニ依リ車輛ヲ通シ十五分の一ニハ「フェル氏」中心軌條式ヲ用キ二十分ノ一以下ニハ通常機關車ニ相當ノ緩急車ヲ附シテ運轉スヘキコトヲ陳ヘタリ、是ニ於テ局長ハ一等技手小川資源ヲ派シ南清ト共ニ實地中心線選定測量ヲ命シ南清ハ和見峠ニ於テ鎌繩用傾斜線ヲ選定シ小川資源ハ入山ニ於テ入山轉軌線、獅子岩線、入山螺旋狀線等ヲ選定シタリ、然レトモ孰レノ線ヲ採ルヘキカニ就テハ未タ之ヲ決スルニ至ラザリキ

鐵道局長官
稟議

明治十九年七月閣令第二十四號ヲ以テ幹線ヲ變更シ新ニ東海道ニ起工ヲ令セラレタリシカ中山道線殘工事ニ對シテハ之ニ充ツヘキ金五百七十三萬圓ヲ保留セラレタリ、然ルニ同月大藏大臣ト鐵道局長官トノ間に交渉ノ末該保留額ヲ金三百七十一萬五千百八十三圓(本章第一節第四參照)ニ訂正シタリ、此際鐵道局長官ハ内閣總理大臣ニ稟議シテ曰、殘工事中碓氷ノ開鑿ハ東京ヨリ北越ヲ連絡

スヘキ緊要ノ線ナルヲ以テ必ス其成功ヲ期セザルヘカラズ、故ニ若シ他日竣成ヲ告クル能ハザルカ如キ場合ニハ臨機補充ノ詮議ヲ仰クト、而シテ爾後直江津線漸次竣工ニ近ツキ碓氷線工事ニ對シテハ臨機補充ノ必要ニ迫リタルモ政府ハ未タ之カ方法ヲ講セズ、此頃鐵道局長官ハ將來ニ於ケル鐵道資金ノ出所ニ就キ考慮シ二十一年十一月内閣總理大臣ニ稟議シテ曰、鐵道純益ヲ以テ資金ノ利子ヲ支辨シ尙ホ五十萬圓ノ餘剩アルニ由リ之ヲ利子仕拂ニ充テ以テ資金ヲ募集スヘシ、今ヤ最モ敷設ノ已ムヘカラザルモノハ碓氷峠ヲ開鑿シテ高崎直江津間ヲ全通スルノ工事ナリ、其他ハ既成鐵道ノ延線若クハ支線ノ敷設スヘキモノヲ選ミ其緩急ヲ度リ漸次擴張スルヲ要スト、然レトモ該稟議ハ未タ政府ノ採納ヲ得ルニ至ラザリキ〔本章第五節第一參照〕

「ハウネル」
ノ報告

明治二十二年六月傭英國人建築師長「ハウネル」ハ三等技師本間英一郎ト共ニ和見及入山ノ踏査ヲ命セラレ「ハウネル」ハ勾配四十分ノ一以下ノ傾斜ニ依リ横川ヨリ原坂本ヲ經テ霧積川ニ入り更ニ中尾川ニ沿ヒ迂回シテ入山ニ至リ境、一軒屋ヲ過キ沓掛村字離山ニ於テ既設輕井澤直江津間線路ニ連絡スヘキ一線ヲ得タルヲ報告シタリ、翌七月「ハウネル」ハ本間技師ト協議シ六等技師渡邊信四郎等

ヲシテ選定豫測ニ從事セシメ精密ノ調査ヲ遂ケタリ、「ハウネル」ノ報告ハ前豫測各線ノ内和見鑑繩線ハ牽引力少ク且ツ該路ノ一部ニ於テハ常ニ二列車ノ外通常ヘカラザルヲ以テ他ニ普通ノ線路ヲ發見シ得ヘシトセハ此線ヲ採ルヘカラズトシ轉軌線亦大ナル不便アルヲ説キタリ、然レトモ其報告ニ係ル線路ハ隧道橋梁ノ數甚タ多ク工費亦莫大ニシテ遽ニ採用シ得ヘカラザルモノナリキ

鐵道局長官
再稟議

共ニ横川輕井澤間ヲ建設スルノ急要ヲ陳シテ曰、横川輕井澤間ノ建設費ハ當初凡金三百萬圓ヲ要スル見込ナリシニ實地ニ就キ精査シテ約其四五分ノ一ヲ減省シ得ル見込アリ、而シテ直江津新潟間ハ凡金二百五十萬圓ヲ要スルヲ以テ二者ノ合計ハ金五百萬圓ナリ、然ルニ官設鐵道ノ營業益金ハ二百五十萬圓ニ下ラ、ザルヘク之ヨリ中山道公債ト補充公債トノ利息金一百五十萬圓ヲ差引クモ尙ホ金一百萬圓ノ餘剩アルヘシ、即チ公債ノ利子ヲ一箇年五分トスレハ更ニ進テ金二千萬圓ヲ募集スルモ其利子ヲ支辨シ得ヘキ金額ナルヲ以テ此際其四分ノ一タル金五百萬圓ノ支出ヲ規畫セルハ敢テ難事ニアラザルヘシ、而シテ右五百萬圓ハ今後兩三年間ニ支出スルモノトセハ實際支障ナカルヘシ、依テ此際金五

百萬圓支出ノ議ヲ決セラレタシト〔本章第五節第一參照〕三月十一日長官ハ再ヒ内閣總理大臣ニ陳シテ曰、客月ノ議ニシテ採納ヲ得ハ幸ナルモ萬一之ヲ得ズトセハ先以テ横川輕井澤間ノミニテモ著手セントス、其故ハ此間ニシテ連絡セズンハ特リ鐵道利用ノ功ヲ一簣ニ虧クノミナラズ高崎横川間、輕井澤直江津間兩線運輸營業上及其業務管理上ニ於テ常ニ不便ヲ感シ且ツ廝舍ヲ各自ニ設ケ人員ヲ配置スル等頗ル冗費アルヲ免レザレハナリ、又此工事著手ニ就テハ技術員、器械等ヲ直ニ轉用スルノ利便アレハ官設鐵道ニ在リテハ實ニ緊急ノ事ト謂フヘシ、唯其建設費ノ出處ニ就テハ苦慮スル所ナルモ明治二十二年度益金ハ大略二百二十餘萬圓ニ上ルヘク之ヲ豫算額一百四十三萬餘圓ニ對比スレハ其超過金六七十萬圓ニ達スヘシ、依テ差向此超過額ヨリ少クモ金五十萬圓ヲ採リ二十三年度ニ於テ之ヲ建設費ニ充ツルノ裁定ヲ仰クト、此上陳ノ趣旨採納セラレ可建設計費支出

横川輕井澤間建設費總額二百萬圓ヲ三箇年度ニ在リテハ同建設費金一百萬圓、二十五年度ニ在リテハ金五十萬圓豫算ニ計上セラレタリ

「アブト」式

建築師長「ハウネル」等ハ明治二十二年以來横川輕井澤間ノ調査ニ從事シタリシ

採用ニ決ス

モ其報告シタル線路ハ未タ遠ニ採用スヘカラザルモノナリシカ當時歐洲ニ在リシ我出張員四等技師仙石貢、六等技師吉川三次郎ハ獨乙國「ハルツ」山鐵道カ勾配十六、五分ノーノ線路ニ「アブト」式齒狀軌條ト通常軌條ト併用シタルヲ視察シテ報告スル所アリ、在英鐵道局顧問工師「セルヴィントン」亦之ヲ用キルノ利ナルヲ說キタリ、而シテ本間技師亦此ニ見ル所アリシカハ技手井上清介ヲシテ中尾傾斜線ヲ測量セシメ二十三年四月渡邊技師ヲシテ入山、和見、中尾ニ於テ比較線ヲ精査セシメタリ、此三線ハ孰レモ「アブト」式ヲ應用スヘキ候補線ニシテ入山線ハ隧道ノ總延長ニ於テ最モ短ク其最長ノモノ二十四鎮ナルモ橋梁多キヲ以テ總費ニ於テ中尾線ト大差無ク和見線ハ距離最モ長キモ急勾配ハ短ク其隧道總延長ハ入山ト大差無キモ長サ六十ー鎮餘ノモノ一箇アリ、而シテ中尾線ハ隧道及急勾配稍長キモ線路全體ニ至リテハ最モ短ク工費亦大ナラズ然ルニ建築師長「ハウネル」ハ中尾線ハ屢々國道ヲ横斷スルヲ以テ隧道掘鑿ノ爲土砂國道ニ彌リ又建築物品運搬ノ爲交通路ヲ塞キ爲ニ公益ヲ害スヘキヲ憂ヒ寧ロ和見線ヲ選フノ利ナルヲ報告シタリ是ニ於テ同年九月鐵道廳長官ハ「アブト」式ヲ用キ和見線ヲ採ルコトヲ決シ本間技師其實測及工事監督ヲ命セラレ渡邊技師ハ吉川技

本間技師ノ
和見線反對
意見

師ト共ニ之ヲ輔ケ其作業ヲ分擔スルコトト爲レリ、然ルニ本間技師ハ和見線ノ
隧道一箇ノ長サ大ニシテ距離亦遠ク工費ト時日ヲ費スコト多キヲ以テ之ヲ廢
セントノ意見ヲ有シ更ニ中尾線ヲ用キルニ至ラハ五種ノ便アリトセリ、其一直
江津東京間ノ距離ニ於テハ二哩半ヲ減縮ス、其ニ隧道ノ總長ハ大ナルモ一箇ニ
シテ長サ二十餘鎮ニ過キザルヲ以テ和見線ノ六十餘鎮ニ比シ工費ヲ減ス、其三
中尾線ハ國道ニ沿ヒ且ツ馬車鐵道ノ便アルヲ以テ建築材料運搬ノ利アリ、其四
隧道一箇ノ長サ大ナラハ從テ全線開通ノ期遲ルルモ中尾線ハ之ニ就テ和見線
ニ比シ一年半餘ノ時日ヲ減シ得ヘシ、其五中尾線ハ隨テ工費少カラント、本間技
師ハ此主張ヲ以テ再調ノ議ヲ長官ニ稟シタリシカハ長官ハ十一月十四日再ヒ
中尾線ヲ精査スヘキコトヲ命シ翌二十四年一月技師工學博士松本莊一郎ハ「バ
ウネル」ト共ニ此地ニ派遣セラレ本間技師ト共ニ現地ヲ實査シタル末松本技師
ハ中尾線ノ適當ナルコトヲ斷シ報告書ヲ提出シタリ、其書中ニ曰、國道塞止ノ害
ハ決シテ大ナラズ多クハ現今國道ノ急勾配以內ニ於テ從來ノ道路ヲ變更スル
コトヲ得、或ハ假陸橋ヲ設ケ隧道ノ土砂ヲ排スルコトヲ得、又物品置場ノ如キモ
輕少ノ費用ヲ以テ設備スルコトヲ得ヘシト

中尾線採用
ニ決ス

一部出張所ヲ横川ニ置キ長野工務課長本間技師所長ヲ兼ネ吉川技師ハ横川ニ
在リテ同所ヨリ四哩二十八鎮マテノ工事ヲ擔任シ渡邊技師ハ輕井澤ニ在リテ
其以西ヲ擔任シ三月十九日輕井澤ヨリ工事ニ著手シ六月以後全線ニ亘リテ起
工シ二十五年十一月下旬各隧道略竣功シ十二月初旬橋梁全部落成シ二十二日
横川輕井澤間相連絡スルヲ得タリ

熊ノ平隧道
變更

明治二十五年七月横川起點三哩五十一鎮ヨリ同五十三鎮ニ至ル熊ノ平第十號
隧道ヲ切取ニ變更スルノ議ヲ決セリ、該隧道ハ列車行進ノ場所ト爲リ設計上三
線ノ敷設ヲ要スルニ至リ從テ工費ヲ增加スルノミナラズ隧道中ニ轉轍器ヲ設
クルノ危險ヲ生スルヲ以テ之ヲ切取ニ變更スルヲ要シ同月七日長官ヨリ之ヲ
第一部長ニ訓達シタリ

試運轉

明治二十六年一月二十三日ヨリ雇英國人「トレヴィッシュ」「グレー」「マクドナルド」
邦人職員ト共ニ「アブト」式機關車ノ試運轉ヲ行ヒ爾後屢々運轉ヲ練習シ三月末ニ
至リ其經驗ニ依リ營業運轉ヲ開始シ得ルマテニ熟達シタリ、然ルニ其間運轉成
績不良ナリトノ風說世ニ傳ハリ二月二十七日衆議院ニ於テ議員新井啓一郎ハ

議員西山志澄外三十二名ノ賛成ヲ以テ碓氷線運轉ニ關シ政府ニ質問シタリ、其條目ニ曰(一)碓氷斜面鐵道ハ當初幾何ノ運搬力ヲ目的トシテ設計セシカ〔二〕今回ノ試運轉ニ於テ設計當初ノ目的ヲ達セシヤ否〔三〕碓氷斜面鐵道ハ其設計ニ過失ナキヤ否〔四〕碓氷斜面鐵道ハ貨物運搬ニ堪ユルヤ否ト之カ理由説明ニ曰、碓氷斜面鐵道ハ其設計ノ當初ニ於テハ一輛ノ機關車ヲ使用シ七八輛ノ列車ヲ一時間五哩ノ速力ヲ以テ運轉スルノ目的ナリシカ第一回及第二回ノ試運轉ニ失敗シ更ニ本年二月二十二日ニ於テ第三回ノ試運轉ヲ爲セシカ是亦甚シク失敗シ僅ニ空車三輛ヲ挽上クルサヘ非常ノ困難ヲ感セシト謂フ、果シテ然ラハ斜面鐵道タル當初ノ目的ヲ達スル能ハザルノミナラズ全ク鐵道ノ効能ヲ失ヒタルモノト爲ラン、是レ本質問ヲ提出シタル所以ナリト、翌二十八日鐵道廳長官ハ遞信大臣ニ之カ答辯要領ヲ具申セリ、其條目ニ曰(一)碓氷鐵道ニ用キル機關車ノ牽引力ハ凡ソ重量一百噸ノ設計ナリ〔二〕今回ノ試運轉トハ最近ノ試驗ヲ指スモノナランカ、即チ本月二十四日ノ試驗ニ於テハ四車ヲ連結シテ人數一百五十名ヲ載セ往返各一時間ヲ以テ横川輕井澤間ヲ運轉セシト雖未タ當初ノ目的ニ達スルヲ得ズ、今尙ホ練習ト試驗トノ最中ニ在リ〔三〕建設等ノ設計ニハ過失ナシト信ス〔四〕

貨物モ固ヨリ運搬ニ堪フルノ計畫ナリ、質問理由書中第一回、第二回ノ試運轉ニ失敗シ更ニ二月二十二日ニ於テ第三回ノ試運轉ヲ爲セシカ是亦甚シク失敗シ僅ニ空車三輛ヲ挽上クルサヘ非常ノ困難ヲ感セシトアレトモ事實齟齻セリ、抑「アプト」式ナルモノハ近來ノ發明ニ係リ當廳員及雇外國人トモ其使用ニ實驗アルモノ無シ、故ニ一月以來建築資材運搬ノ傍ラ其使用方ノ練習ヲ兼ネ日々試驗ヲ怠ラズ以テ今日ニ及ヘリ、其試驗ノ順序トシテ初ハ機關車ノミヲ運轉シ次ニ空車ヲ連結シ少數ヨリ多數ニ及ヒ次ニハ實車ヲ連結シ是亦少數ヨリ多數ニ及フノ方針ヲ取リ其間ニ於テ種々ノ試驗ヲ施行シツツアリ、今日未タ當初ノ目的ニハ達セズト雖問者憂慮ノ如ク全ク鐵道ノ効能ヲ失フ等ノ事ナキハ萬々信認スル所ナリト、政府ハ此趣旨ニ據リ答辯書ヲ作リ之衆議院ニ送付シタリ

是年四月一日横川輕井澤間運輸ヲ開始ス、其哩程凡七哩ニシテ十五分ノ一ノ勾配凡五哩ニ及ヒ横川附近一哩餘ハ四十分ノ一ニシテ熊ノ平及輕井澤附近ハ概ね平坦トス、全區間ニ於テ隧道二十六箇所アリ、其總延長一萬四千六百四十四呎ニシテ第六隧道一千八百七呎ヲ最長トス、橋梁ハ十八箇所、其總延長一千四百七十一呎ニシテ碓氷川六十呎四連ノ拱橋ヲ最長トス、軌條ハ每碼重量六十封度ノ

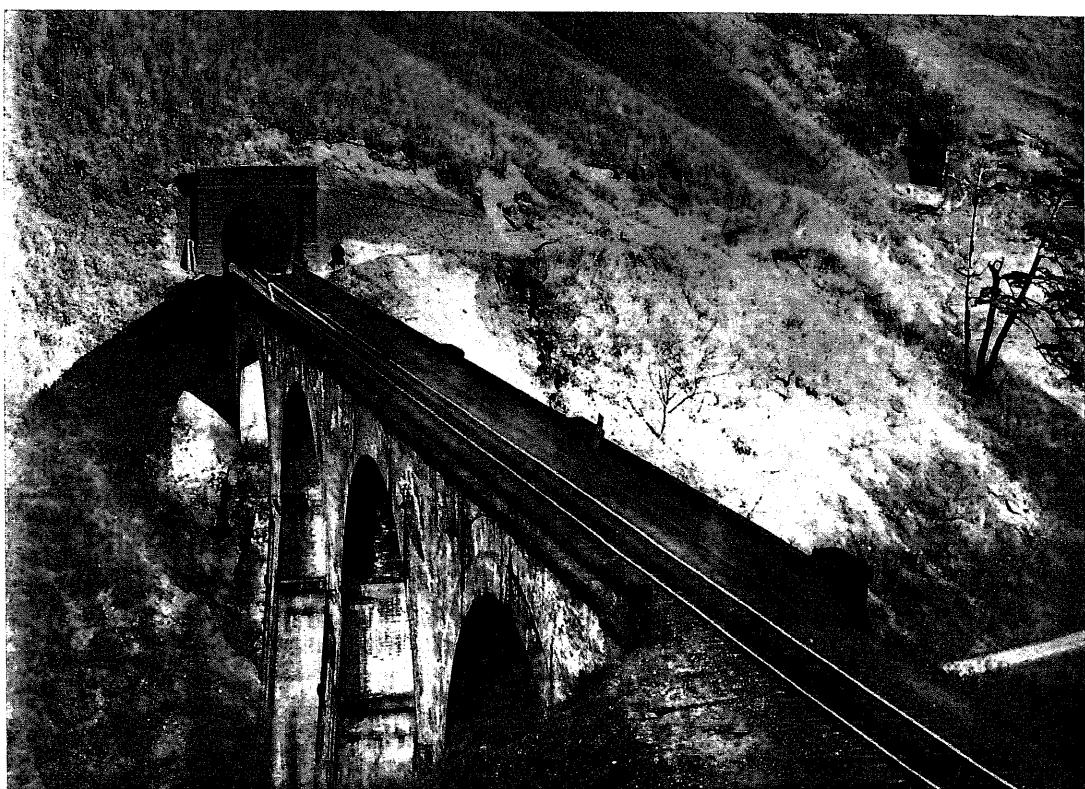
モノヲ敷設シ勾配十五分ノ一ノ區間ニ在リテハ「アブト」式齒狀軌條ト共ニ鋼製枕材ニ定著ス、而シテ此區間ニ運轉スル「アブト」式機關車ハ最初四輛ヲ備ヘタリ、各輛六輪聯結ニシテ重量凡三十五噸トス。横川輕井澤間建設費ハ金一百九十九萬千六百六十五圓、二十六年度最終ノ額ニシテ一哩平均二十八萬四千五百二十四圓ヲ要シタリ、此區間開通ト同時ニ第一部横川出張所ヲ廢シ建築事務ヲ長野工務課ニ引繼キタリ。

碓氷馬車鐵道ノ請願

是ヨリ先碓氷馬車鐵道會社(本章第一節第二參照)ハ横川輕井澤間ノ連絡ヲ圖リ明治二十年特許ヲ受ケ翌二十一年其敷設ヲ竣リ連絡營業ヲ開キタリシカ鐵道廳ニ於テ該區間敷設ニ決セシヲ聞キ二十三年四月八日ヲ以テ碓氷馬車鐵道株式會社株主總代清水新次郎外九名ハ内閣總理大臣ニ對シ社有線路、車馬、土地家屋等一切ノ買上ヲ請願シタリ、其理由ニ曰、曩ニ中山道鐵道カ横川輕井澤間ニ於テ中斷シタルヲ補ハンカ爲輕便馬車鐵道ノ敷設ヲ特許セラレ二十一年冬纔ニ竣功シタルモ工事上ノ困難豫想ノ外ニ出テ費用從テ増加シ營業年限五箇年ニテハ收支相償フノ見込ナキヲ以テ更ニ營業年限ヲ三十箇年ニ改メンコトヲ請願シ二十二年四月許可ヲ經タリ、爾來專ラ旅客貨物ノ運輸ニ從事シ横川輕井澤

横川輕井澤間線路

横川輕井澤間七哩ハ明治二十四年三月ノ起工ニ係
リ二十六年三月竣成シタリ、最初ノ線路選定ハ十六
年十一月ニシテ爾來調査ヲ重ネ數多ノ比較線中ヨ
リ中尾線ヲ選ミ技師本間英一郎ヲシテ其工事ヲ擔
任セシメタリ、線路ハ普通軌條ノ外齒狀軌條ヲ用キ
共ニ鋼製枕材ニ定著シ「アブト」式機關車ヲ以テ運轉
ス、本寫真ハ第六號隧道東口及第三號拱橋ヲ示ス



横川 輕井澤 間 線路

間連接ノ用ニ供シ以テ聊カ公益ノ一端ヲ補足シタリト信スルモ坂路屈曲多ク勾配急峻ナルカ故ニ線路、車輛、馬匹ノ損傷夥シク投資徒ニ多クシテ収益舉ラズ。二十二年後半季ハ無配當ニ歸セリ、故ニ會社ハ専ラ將來ニ希望ヲ有シ許可セラレタル年限内ニ出資ヲ償ヒ多少ノ收利ヲ見シコトヲ期シタルモ今回同區間ニ鐵道敷設ノ舉アルヲ聞クニ至リ會社ノ目的畫餅ニ屬シ資金全損ノ憂アラントス、依テ希クハ一切ヲ買收セラレント、然レトモ該請願ハ許容セラレズ、越エテ二十四年五月十一日會社株主總代等ハ再ヒ鐵道廳長官ニ買上願ヲ提出シタリシカ二十日長官ハ聽届ケ難キヲ指令シ同月三十日内務大臣ニ移牒シ參照トシテ意見ヲ陳ヘテ曰、總代等ノ願旨ハ確氷官設鐵道ノ敷設ニ依リ營業收利ノ途ヲ失スルヲ以テ買上ヲ乞フノ意ナルモ該社ノ設立ハ中山道鐵道敷設ノ發令以後ニシテ早晚官設アルヘキハ知レ渡リタルコトナレハ彼等ハ豫メ今日アルヲ充分覺悟ノ上著手シタルモノニシテ政府ニ向テ損失ノ苦情ヲ懇フルノ理由無ク從テ政府ニ於テ之ヲ買上クルノ義務無シト

第四節 鐵道局鐵道廳

鐵道局内閣
ニ直屬ス

明治十八年十二月二十二日工部省廢セラレ鐵道事務ハ當分ノ内内閣ノ直轄ニ屬セラル、二十四日鐵道局長ハ鐵道局職制及事務章程ニ關シ上申ス、其要ニ曰、鐵道局ハ名義上ニ於テ他ノ各局ト同シク工部省ノ一局タリシト雖其實際ハ驛遞局ノ農商務省ニ於ケル警視廳ノ内務省ニ於ケルカ如キモノニシテ加之目下ノ景況ニテハ局内ノ事務一般行政ニ係ルコト少ク專ラ建築工事及運輸營業ノ事務ヲ經營處理スルモノニシテ是等ノ事務ハ之ニ應スル最モ簡易敏捷ナラズ、其進行上ニ於テ妨碍尠カラザルヲ以テ一種特別ノ體面ヲ具ヘザルヘカラズト、該上申書ニハ職制案及事務章程案ヲ添ヘタリ、即チ職制案ハ職員ヲ鐵道長官又ハ總監、鐵道技監、一等二等三等四等鐵道事務官、鐵道大技長、權大技長、少技長、權少技長、一等乃至十等鐵道屬、一等乃至十等鐵道技手トシ事務章程案ハ第一條ヨリ第七條ニ至リ凡テ長官ノ具狀事項ヲ掲ケタリ、而シテ兩案共ニ採納セラレタリ

鐵道局ノ位

是月二十五日内閣第七號布告ヲ以テ鐵道本局ノ位置ヲ舊工部省構内ト定メラ

置

ル、翌十九年二月一日鐵道本局ヲ之ニ移シ尋テ同年四月十四日更ニ赤坂區靈南坂町一番地ニ移轉シタリ

十八年十二月二十六日内閣第七十九號達ヲ以テ鐵道局官制ヲ定メラル、即チ左ノ如シ

鐵道局ハ鐵道建築ノ事業並其運輸ノ事務ヲ管理シ左ノ職員ヲ置ク

長官 判任

本局主管ノ事務ヲ掌理シ所屬僚員ヲ統督シ判任官以下ノ進退ヲ奉行ス

事務官 奏任

長官ノ命ヲ承ケ各主務ヲ分掌ス

屬 判任

上官ノ指揮ヲ承ケ書記帳簿及計算ノ事ヲ掌ル

技監 三等

大技長 四等

權大技長 五等

少技長 六等

權少技長 七等

一等技手 八等

二等技手	九等
三等技手	十等
四等技手	十一等
五等技手	十二等
六等技手	十三等
七等技手	十四等
八等技手	十五等
九等技手	十六等
十等技手	十七等

局長具狀事項

是日鐵道局長官具狀事項ニ關シ左ノ如ク達セラル

技監以下技術官官等並俸給ハ明治十七年第四十二號太政官達工部省各科工術等級並月給表中工部省ヲ鐵道局ト改メ其定ムル所ニ依ル

其局主管ノ事務中追テ何分ノ儀相達候迄左ニ列記スルモノハ長官ヨリ意見ヲ具狀シ裁可ヲ得テ施行シ其他ハ長官ノ專行ニ任スル儀ト相心得ヘシ

第一條 鐵道線路ノ廢置ニ係ル事

第二條 主管ノ事務ニ付法律規則ヲ制定シ又ハ之ヲ廢止變更スル事

第三條 主管ノ事務ニ付布達スル事

第四條 豫算外ノ費途ヲ要スル事業ヲ遂行スル事

第五條 局員ヲ外國ニ派遣スル事

第六條 外國人ヲ雇入レ又ハ之ヲ解傭スル事

但職工ノ部類ニ屬スル日給雇外國人ハ長官限リ處分シテ後上申スヘキ事

第七條 局員奏任以上ノ進退ニ係ル事

是月二十八日井上勝鐵道局長官兼鐵道技監ニ任セラル

分課章程並通則

明治十九年一月事務官阿部浩、大技長松本莊一郎ハ長官ノ命ヲ承ケ鐵道局分課章程並通則案ヲ撰シテ覆申シ十九日長官之ヲ達ス、之ニ據レハ局中ニ庶務、管業、會計ノ三部ヲ置キ庶務部ハ公文往復、編輯報告、職員名簿、規律、統計等ニ關スル事務、管業部ハ鐵道工事ノ計畫、汽車運輸ノ調查等ニ關スル事務、會計部ハ通常經費ノ出納鐵道資本金ノ受授、營業ノ損益、外國送金及鐵道財產ノ管理等ニ關スル事務ヲ掌理スルモノトシ新橋、神戸ノ二箇所ニ各、建築、汽車、運輸、會計、倉庫ノ五課ヲ置キタリ、又通則ハ五項ノ要件ヲ規定シタリ、章程並通則ハ左ノ如シ

鐵道局分課章程並通則

鐵道局主管ノ事務ヲ處理スルカ爲ミニ局中分課ヲ設クルコト如左
庶務部

公文往復編輯報告職員名簿規律統計等ニ關スル事務ヲ掌理ス

管業部

鐵道工事ノ計畫汽車運輸ノ調査等ニ關スル事務ヲ掌理ス

會計部

通常經費ノ出納鐵道資本金ノ受授營業ノ損益外國送金及鐵道財產ノ管理等ニ關スル事務ヲ掌理ス

神戸建築課

西部鐵道建築修繕ノ工事ニ關スル事務ヲ掌理ス

神戸汽車課

西部鐵道ノ汽車運轉車類器具ノ製作修繕ニ關スル事務ヲ掌理ス

神戸運輸課

西部鐵道ノ運輸ニ關スル事務ヲ掌理ス

神戸會計課

西部鐵道ノ資本收益兩途會計ニ關スル事務ヲ掌理ス

神戸倉庫課

西部鐵道需用品ノ購買供給等ニ關スル事務ヲ掌理ス

新橋建築課

東部鐵道ノ修繕ニ關スル事務ヲ掌理ス

新橋汽車課

東部鐵道ノ汽車運轉車類器具ノ製作修繕ニ關スル事務ヲ掌理ス

新橋運輸課

東部鐵道ノ運輸ニ關スル事務ヲ掌理ス

新橋會計課

東部鐵道資本收益兩途並日本鐵道會社線建設費ニ係ル會計事務ヲ掌理ス

新橋倉庫課

東部鐵道並日本鐵道會社線需用品ノ購買供給等ニ關スル事務ヲ掌理ス

各所建築課

各主管線路ノ建築修繕事務ヲ掌理ス

前同斷

通則

一部課所主任ハ各擔當ノ事務ニ付長官ニ對シ其責ニ任ス

一部課所主任ハ各擔當ノ業務ニ要スル費途ノ豫算ヲ調製シ長官ノ裁決ヲ得テ之ヲ施行スヘシ

一部課所主任ハ各擔當ノ業務ニ付毎三ヶ月(又ハ毎六ヶ月)報告書ヲ調製シ長官ニ呈ス

一 部課所主任ハ各擔當ノ業務ニ付部下分任章程ヲ設クルトキハ之ヲ長官ニ具申スヘシ

一 左記ノ事項ハ部課所主任之ヲ專行スルヲ得

部下ノ判任以下ニ分任ヲ命スルコト

主管ノ業務ニ付部下判任以下ニ出張在勤ヲ命スルコト

日給金五十錢以下ノ傭員ヲ傭免スルコト但辭令書ハ部課所名ヲ以テ交付シ毎月
傭免ノ人員並給額等ヲ長官ニ具申スヘシ

三部主管

技術官ノ官名ヲ改ム
管セシメ、大技長松本莊一郎ヲシテ管業部ヲ事務官圖師民嘉ヲシテ會計部ヲ主
管セシム、又庶務部員事務官村井正利ヲ長官ニ專屬セシム

是年四月三十日勅令第三十八號ヲ以テ技術官々等俸給令ヲ定メラレ技術官ハ
技監、技師、技手トシ技監ハ勅任、技師ハ奏任、技手ハ判任トシ技師ヲ一等ヨリ六等
ニ別チ技手ヲ一等ヨリ十等ニ分テリ、是ヲ以テ從來ノ技長ハ技師ト爲リ各其相
當官等ニ敍セラレタルモノト爲レリ

鐵道局年報

明治二十年十月鐵道局會計部ハ年報〔明治十九年度〕ヲ編製シ之ヲ長官ニ呈セシ
カ二十年度以降鐵道局ハ各部ノ事項ヲ集錄シテ鐵道局年報ト爲シ之ヲ内閣總

倉庫課

理大臣ニ呈シタリ、依テ會計部年報ヲ廢シ爾來毎年鐵道局年報ヲ發行セリ

明治二十二年六月二十五日新橋、神戸ノ兩倉庫課ヲ廢シ更ニ新橋停車場構内ニ
倉庫課ヲ置キ倉庫課分任章程及出納順序ヲ定メ課中ニ簿記掛、註文掛、購買掛、檢
査掛、往復掛倉庫出納所ヲ置キ七月一日ヨリ施行シタリ、此際事務官野田益晴ヲ
倉庫課長トセリ

會計課

明治二十三年三月一日會計部及新橋、神戸兩會計課ヲ廢シ更ニ新橋停車場構内ニ
ニ會計課ヲ置キ會計課分任章程及通則ヲ定メ課中ニ整算掛、出納掛、長野出張所、
神戸派出所、馬場以西ヲ主管ス」ヲ置キ四月一日ヨリ施行シタリ、此際事務官圖師
民嘉ヲ會計課長トセリ

是年九月六日勅令第百九十八號ヲ以テ鐵道廳ヲ置キ内務大臣ノ管轄ニ屬セラ
レ同日勅令第百九十九號ヲ以テ鐵道廳官制ヲ定メラル、其第一條ヲ以テ鐵道廳
ハ官設鐵道ノ布設工事並其運輸ニ關スル事項、私設鐵道ノ許否並其布設工事運
輸及營業ノ監督ニ關スル事項ヲ掌理スルモノトシ其職員ハ長官一人、部長三人、
事務官十人、參事官一人、技師三十人、事務官試補二人、技師試補六人、屬三百人、技手
三百八十人、驛長一百二十人ニシテ廳ニ長官官房及第一部、第二部、第三部ヲ置キ

鐵道廳ヲ置キ内務大臣ニ屬ス

第一部ハ官設鐵道ノ新設工事及其修理保管並車輛器械ノ製作修理保管、第二部ハ官設鐵道ノ乗客荷物運輸、第三部ハ官設鐵道ノ歲入歲出豫算決算出納並需用物品購買保管出納ヲ分掌スルモノトセリ、同日子爵井上勝鐵道廳長官ト爲リ從來ノ鐵道局員皆鐵道廳職員ト爲レリ

驛長任用

是日勅令第二百號ヲ以テ鐵道廳驛長任用ノ件公布セラル、是レ當時文官試驗規則ニ依リ試驗ヲ經タルモノ又ハ特別ノ規定ニ依ルモノノ外ハ文官ニ任用セラレザルヲ以テ驛長ノ任用ニ付キ特別ノ規定ヲ設ケタルモノナリ、即チ驛長ハ鐵道廳長官別ニ試驗規則ヲ定メ採用シ得ルモノトシ既ニ驛長ノ職ニ在ルモノハ直ニ驛長ニ採用シ得ルモ他ノ判任官ニ轉スルニハ普通試驗ヲ經ルヲ要セリ

是月二十五日一等技師飯田俊德、同工學博士松本莊一郎、事務官野田益晴ヲ鐵道廳部長トス

是年十月九日鐵道廳分課規程ヲ定メ第一部ニ新橋建築課、神戸建築課新橋汽車課、神戸汽車課長野工務課及庶務係ヲ置キ第二部ニ新橋運輸課、神戸運輸課、調査係、庶務係並長野運輸係ヲ置キ第三部ニ會計課新橋倉庫課、神戸倉庫課、長野出納所及庶務係ヲ置ケリ、即チ左ノ如シ

鐵道廳分課規程

- 一 長官官房事務要項ハ左ノ如シ
 - 秘書ニ關スル事項
 - 成案ノ審查公文ノ起草
 - 私設鐵道ニ關スル願伺事項
 - 私設鐵道ノ監査
 - 廳印長官印ノ管守
 - 職員ノ進退身分ニ關スル事項
 - 傭外國人ニ關スル事項
 - 報告編輯統計
 - 官房中ノ用度營繕
 - 文書ノ接受發送
 - 工事ノ設計調查及製圖
 - 各部所ノ主管ニ屬セサル事項

一 第一部中ニ新橋建築課神戸建築課新橋汽車課神戸汽車課長野工務課及庶務係ヲ置

ク

新橋建築課ハ東京濱松間大船横須賀間高崎横川間線路及諸建造物ノ修理保管並
ニ該區間新設工事ヲ掌ル

神戸建築課ハ神戸濱松間米原敦賀間大府武豊間線路及諸建造物ノ修理保管並ニ
該區間新設工事ヲ掌ル

新橋汽車課ハ東京濱松間大船横須賀間高崎横川間線路ニ屬スル車輛器械ノ製作
修理保管及機關車操作ノ事ヲ掌ル

神戸汽車課ハ神戸濱松間米原敦賀間大府武豊間線路ニ屬スル車輛器械ノ製作修
理保管及機關車操作ノ事ヲ掌ル

長野工務課ハ輕井澤直江津間線路及諸建造物ノ修理保管新設工事並ニ車輛器械
ノ製作修理保管及機關車操作ノ事ヲ掌ル

庶務係ハ文書ノ往復統計報告其他部中各課ノ主掌ニ屬セサル事項ヲ掌ル

第二部中ニ新橋運輸課神戸運輸課調査係庶務係並ニ長野運輸係ヲ置ク

新橋運輸課ハ東京濱松間大船横須賀間高崎横川間汽車運轉乘客貨物輸送ニ關ス
ル事項ヲ掌ル

神戸運輸課ハ神戸濱松間米原敦賀間大府武豊間汽車運轉乘客貨物輸送ニ關スル
事項ヲ掌ル

調査係ハ乗客貨物價格ノ調査及其計算整理ニ關スル事項ヲ掌ル

長野運輸係ハ輕井澤直江津間汽車運轉乘客貨物ノ輸送並ニ賃金ノ計算整理ニ關
スル事項ヲ掌ル

庶務係ハ文書ノ往復統計報告其他部中各課係ノ主掌ニ屬セサル事項ヲ掌ル

一 第三部中ニ會計課新橋倉庫課神戸倉庫課長野出納所及庶務係ヲ置ク

會計課ハ歲入歲出ノ豫算決算及出納ニ關スル事項ヲ掌ル

新橋倉庫課ハ東京濱松間大船横須賀間高崎輕井澤間物品ノ賣買出納保管ニ關ス
ル事項ヲ掌ル

神戸倉庫課ハ神戸濱松間米原敦賀間大府武豊間物品ノ賣買出納保管ニ關スル事
項ヲ掌ル

長野出納所ハ輕井澤直江津間物品ノ賣買出納保管ニ關スル事項ヲ掌ル

庶務係ハ文書ノ往復統計報告其他部中各課ノ主掌ニ屬セサル事項ヲ掌ル

部長課長

是日鐵道廳部長飯田俊徳ヲシテ第一部ヲ同工學博士松本莊一郎ヲシテ第二部

ヲ同野田益晴ヲシテ第三部ヲ主管セシメ事務官阿部浩、同村井正利ヲ長官々房
ニ勤務セシム、又二等技師増田禮作ヲ新橋建築課長後二十六年四月技師野村龍
太郎之ニ代ルトシ二等技師工學博士原口要ヲ神戸建築課長トシ汽車課長ヲ兼
ネシメ三等技師本間英一郎ヲ長野工務課長トシ事務官内藤彦介ヲ新橋運輸課
長、同服部邦彥ヲ神戸運輸課長、同圖師民嘉ヲ會計課長、同西内文学ヲ新橋倉庫課
長、同楊井清八ヲ神戸倉庫課長、五等技師豐田堅吉ヲ新橋汽車課長心得事務官佐
藤正貫ヲ長野出納所長トシ鐵道屬日野三郎ヲ長野運輸係主任トセリ

建築事務所

是年十二月第一部長委任條件並職務分掌事項ヲ定メ新橋建築課主管區域ニ國府津、沼津、靜岡、橫川ノ四建築事務所ヲ置キ國府津建築事務所ハ新橋國府津間及橫須賀線、沼津建築事務所ハ國府津蒲原間、靜岡建築事務所ハ蒲原天龍川間、橫川建築事務所ハ高崎横川間ヲ主管シタリ、又神戸建築課主管區域ニ濱松、名古屋、彦根、長濱、京都ノ五建築事務所ヲ置キ濱松建築事務所ハ天龍川大府間、名古屋建築事務所ハ武豊垂井間、彦根建築事務所ハ垂井馬場間、長濱建築事務所ハ敦賀米原間及長濱深谷間、京都建築事務所ハ馬場神戸間ヲ主管シタリ、而シテ建築事務所ノ主任ハ技師ヲ以テ之ニ充テ事務所ノ區域ヲ二區又ハ三區ニ別チ每區ニ保線手ヲ置キタリ、又新橋、神戸兩汽車課ニ汽車監督各一名ヲ置キ雇外國人ヲ以テ之ニ充テ長野工務課ニ屬スル汽車事項ハ新橋汽車課汽車監督ノ兼務トセリ（當時「フランス、ヘンリー、トレヴィッシュ」新橋ニ在勤シ「リチャード、フランス、トレヴィッシュ」神戸ニ在勤シ共ニ汽車監督タリ）尙ホ新橋汽車課ニ屬スル運轉係事務所ヲ新橋ニ置キ新橋濱松間、大船横須賀間ヲ主管セシメ神戸汽車課ニ屬スル運轉係事務所ヲ名古屋及神戸ニ置キ名古屋事務所ハ濱松米原間、米原敦賀間、大府武豊間ヲ主管シ神戸事務所ハ米原神戸間ヲ主管シ運轉係ハ技師試補又ハ雇

汽車監督

運轉係事務所

外國人ヲ以テ之ニ充ツルモノトセリ、翌二十四年四月十七日横川建築事務所ヲ長野工務課ノ主管ニ移シ二十五年四月三十日國府津建築事務所ヲ廢シ其主管區域ヲ新橋建築課ノ直轄トセリ

明治二十四年七月二十七日勅令第八十四號技術官俸給令公布セラレ八月十六日ヨリ施行セラル、之ニ依リ十九年勅令第三十八號廢止セラレ爾來技師技手ノ等稱歟ム

是年十月神戸停車場構内ニ鐵道電信技術傳習生養成所ヲ設ク

電信技術傳習生養成所
線路取調委員

明治二十五年七月六日鐵道廳ニ線路取調委員ヲ置キ線路取調委員規則並處務順序ヲ定メ技師工學博士原口要ヲ委員長トス、翌二十六年二月十五日線路取調委員ヲ廢シ更ニ線路調査掛ヲ置キ原口要ヲ掛長トス（第九章參照）八月十一日勅令第七十二號ヲ以テ鐵道廳官制ヲ改正シ鐵道線路調査ノ爲技師五人、屬十人、技手四十人ヲ増員シタリ

分課規程改正

二十五年七月七日鐵道廳分課規程ヲ改正シ神戸建築課ヲ廢シ更ニ第一部中ニ新橋建築課、新橋汽車課、神戸汽車課、長野工務課及庶務係ヲ置キ技師宮崎航次ヲ改廢

建築事務所
改廢

更ニ新橋建築課主管區域ニ新橋、靜岡、名古屋、長濱、神戸ノ五建築事務所ヲ置キ新橋建築事務所ハ新橋山北間及大船横須賀間ヲ主管シ、靜岡建築事務所ハ山北濱松間、名古屋建築事務所ハ濱松垂井間及大府武豊間、長濱建築事務所ハ米原敦賀間及長濱深谷間、神戸建築事務所ハ垂井神戸間ヲ主管シタリ、翌二十六年三月一日新橋建築事務所ヲ廢シ其主管區域ヲ建築課ノ直轄トセリ

二十五年七月二十一日勅令第六十八號ヲ以テ鐵道廳官制中ヲ改正シ、鐵道廳ヲ遞信大臣ノ管轄ニ屬セラル

長官部長交替

明治二十六年三月十六日鐵道廳長官子爵井上勝依願免官ト爲リ、同日鐵道廳部長工學博士松本莊一郎鐵道廳長官ニ任セラル、二十七日鐵道廳部長飯田俊徳、同野田益晴依願免官ト爲リ翌二十八日鐵道廳技師工學博士原口要第一部長心得ヲ命セラレ、技師工學博士仙石貢第二部長心得、事務官圖師民嘉第三部長心得ヲ命セラル

鐵道廳ノ職員(兼任者ヲ除ク)ハ明治二十三年末ニ在リテ勅任官四人、奏任官二十九人、判任官二百十二人、傭二千三百二十九人ヲ算シ、二十五年末ニ在リテハ勅任官四人、奏任官三十一年、判任官二百四十三人、傭二千七百十二人ヲ算セリ

第五節 資本及収益

第一 建築資金

鐵道創業ノ際ニ在リテハ建築ニ要スル資金ヲ公債金及一般歲入ノ二種ニ待チタリ、而シテ公債金ハ英國公債、起業公債、中山道鐵道公債、鐵道費補充公債ノ四種ニシテ之ヲ建築費ニ充テ尙ホ不足額ハ一般歲入ニ資源ヲ求メ支辨シタリ

公債及一般歲入

東京横濱間建築費ハ明治三年英國ニ於テ募集シタル九分利公債金ヲ以テ充當シ、京都神戸間建築費亦之ヲ以テ支辨シタルモ多額ノ不足ヲ生シタリ、八年六月ニ至ル建築費ノ決算ハ東京横濱間金二百七十二萬五千七百七十五圓七十九錢一厘、大阪神戸間金四百三十一萬二千八百圓二十四錢七厘、京都大阪間金一百七十七萬二千九百三十九圓九十一錢一厘合計金八百八十一萬千三百十五圓九十四錢九厘ニシテ九分利公債金四百五十三萬八千四百圓ヲ超過スルコト四百二十七萬二千九百十五圓餘ナリ、此超過額ハ一般歲入ニ財源ヲ求メ支辨シタルモノニシテ八年七月以後ノ投資額亦一般歲入ヲ以テ之ニ充テタリ

ハ明治十一年五月ノ募集ニ係ル六分利附一千二百五十萬圓ノ内國債ニシテ之カ用途ハ港灣道路ノ修築、鐵道敷設、礦山炭山探掘等トシ之ヲ内務省工部省開拓使ニ配付シ工部省ノ分ハ京都大津間鐵道建築費、米原敦賀間鐵道建築費及礦山炭山起業費ナリシカ米原敦賀間建築費ハ後ニ敦賀大垣間建築費トシテ整理スルコトト爲リ其不足額ハ常用金ヨリ支辨シ又中山道公債金ヲ以テ其若干ヲ支辨セリ〔本章第一節第一參照〕其決算額〔明治二十一年度最終〕ハ起業公債金ヲ以テ支辨シタル京都大津間鐵道建築費金九十五萬二千百四十圓、起業公債及常用金ヲ以テ支辨シタル敦賀大垣間建築費金二百九十六萬三千百九十九圓ニシテ外ニ中山道鐵道公債金ヲ以テ敦賀大垣間建築費ヲ補足支辨シタルモノ金四十五萬八千二百七十四圓ナリトス

益金ナ以テ
建築資金ニ
充ツルノ案

建築資金ニ關シテハ常ニ政府ノ財政ニ累スルコト多クシテ鐵道擴張ノ前途甚タ好望ナラザルヲ以テ鐵道局長ハ將來ノ延線ニ要スル資金ノ出所ニ關シ深ク考慮シタル末營業收入ヨリ營業費ヲ差引キタル益金ヲ以テ之ニ充ツルノ意見ヲ工部卿ニ上陳シタルコトアリ、工部卿亦之ヲ必要ナリト認メ明治十三年二月大藏卿ニ移牒シ連署ヲ以テ太政大臣ニ左ノ伺書ヲ提出センコトヲ交渉セリ

同書案

夫レ鐵道ノ治國經濟上ニ缺ク可ラサルハ曩者廷議斷シテ其建築ヲ内國ニ創始シタル所以ニ有之而テ其規模基本線ヲ東西京ニ連接シ其他枝線ヲ播布スルヲ以テ其目的ヲ被相立候ヘトモ國費多端ノ時ニ當リ鐵道建築ノ費額許ナルヲ以テ先ツ姑ラク其最モ容易ニシテ且ツ最モ便ナル所ニ起工シ東京横濱間及ヒ神戸大阪京都大津間ヲ建築シ尋テ復タ湖北敦賀間建築已ニ始業スト雖モ要スルニ其一端ヲ舉クルニ止リ未タ當初規模ノ十分一ヲ見ル能ハス唯其資財ノ巨萬ナルヲ以テ荏苒久ニ彌ル今其費用ヲ支出スルノ道ヲ求メ以テ當初ノ規模ヲ達スルノ儀ヲ熟考候處既築成功資本金即東京横濱間及ヒ湖北敦賀間建築費總額ナ云ヲ永年据置キ其上リ高純益金毎年凡五六十萬圓ヲ以テ年々増築スルトキハ既築資本金額愈増加シ増築ノ線路延長チ加フレハナリ其收入純益モ愈加殖シ則チ増築延線ノ事業モ亦隨テ盛大ニ至リ乃當初宏大ノ規模ヲ相達候儀モ至極ノ難事ニハ有之間敷候因テ此段可然御評議御允裁相成候様致度此段相伺候也

明治十三年二月

工部卿
太藏卿

太政大臣宛

然ルニ二月二十日大藏省ハ立案ノ趣旨ニ異議ナキモ該伺ニ『追テ前文之見込御允裁相成候上ハ鐵道ニ關スル一切金額受渡ノ取扱方ハ大藏省一般ノ條規ニ據リ取扱ハ勿論ニ候ヘ凡鐵道局ト大藏省ト直接受渡ノ順序ヲ以取扱候様可致ト存候此段モ副テ上陳候也』トノ追書ヲ附センコトヲ交渉シ來リ二十四日工部省ハ追書案ノ趣旨ニテハ差支アリトノ旨ヲ覆牒シタリシカハ茲ニ兩省ノ意見ニ不整合ヲ來シ結局伺書ハ提出ニ至ラズシテ輒ミタリシカ益金ヲ以テ建築費ニ充ツルノ策ハ此頃ヨリ政府當局間ニ論議セラレタリ

明治十六年長濱關ケ原間工事將ニ竣ラントスルヤ鐵道局長ハ將來ニ於ケル延線ニ關シ連續シテ供給セラルヘキ資金ヲ必要ナリトシ同年三月ヲ以テ左ノ意

見ヲ上申シタリ其要鐵道營業ヨリ生スル益金ハ正租ト自ラ性質ヲ異ニスルヲ以テ之ヲ國庫ノ外ニ置キ專ラ鐵道擴張ノ費用ニ充テンコトヲ要スト謂フニ在リ該意見ハ工部卿之ヲ太政大臣ニ進達シタリシカ鐵道益金ハ歲入ノ一部ヲ爲

延線ニ要ス
ル資金ニ付
稟請

シ他ニ財源ヲ得ザル限り轉用シ得ザルヲ以テ該稟議ノ趣旨ハ未タ其容ルル所ト爲ラザリキ

鐵道將來ノ延線ニ係ル資金ノ儀ニ付稟請

我鐵道ノ工事曩ニ江州長濱ト米原トノ間ヲ捨テ更ニ長濱ヨリ濃州關ケ原ニ至ル線路ヲ取ルノ認可ヲ得テヨリ技手諸工夫多ク其建築ニ從事セシメ置候處工業著々進歩シ早く已ニ來月ヲ以テ運輸ノ業ヲ開クニ迨ヘリ故ニ目下官設ノ工事ハ柳瀬隧道ヲ除クノ外ハ業ニ已ニ竣功ニ屬セリ然ルニ鐵道延線ノ屬望切到ナルハ今更噴々待サレハ東ニ西ニ續々手ヲ下シ夜以テ日ニ繼クノ勢アラサルヘカラスト雖モ此規模ヲ維持セントスレハ巨額ノ資本ヲ要セサルヘカラス故ニ目下唯言フヘクシテ行ハレ難キヲ知ル然レトモ全國樞要ノ地方ハ早晚之ヲ布設セサルヘカラサル者ナレハ官ト民トニ論ナク此ニ眼ク措キ片時モ其建築ヲ中絶セシメサルヲ最要トス如何トナレハ中絶ノ後更ニ復タ工ヲ起セハ其資材ト職夫ト俄ニ賒シ俄ニ募集スルニ因リ品質ノ善惡職業ノ巧拙價值ノ高低等ヲ擇フニ違ナク建築上幾許ノ損失ヲ來スハ理ノ最

モ賭易キモノナリ之ニ反シテ一線方サニ竣レハ一線繼テ起ルノ規模ナレハ資材ノ準備ハ常ニ充足シ巧熟ノ職夫鳩テ散セサルノミナラス彼等心中ニ永久ノ活路ヲ存スルニ因リ他ヲ顧ミシテ各自ノ職業ニ安スルノ習慣ヲ養成シ我工業上少カラサル利益ヲ得ルハ當局者ノ能ク識認スル所ニシテ傍観意想ノ外タルヘシ建築間断ノ有無其得失著明ナル斯ノ如シ然レトモ之ヲシテ間断ナカラシメント欲スレハ之ニ給スル資金ノ準備ナカルヘカラス而シテ今之ヲ經濟ノ點ヨリ論スルトキハ何レノ地方ヲ問ハス其純益每歲資本ノ八分乃至一割ヲ得ヘキ胸算確立セハ其資ヲ吝マス續々施行スヘキハ勿論タリト雖モ目今財政ノ實況ヲ顧レハ單ニ經濟説ノミヲ主張スヘキ餘裕ナキカ如ク成ニ因リ今強テ國庫ノ支出ヲ請ヒ難シ然レトモ我鐵道ノ營業ヨリ生スル益金ハ正租ト自ラ性質ヲ殊ニスレハ之ヲ國庫ノ外ニ置テ專ラ鐵道擴張ノ費用ニ充テラル、ハ却テ適宜ノ處分タルカ如シ依テ來ル十六年度以降ハ右益金ノ全額ヲ我廳ニ委託セラレ專ラ延線ノ資金ニ充テラレンコト千萬希望スル所ナリ然レトモ該益金ハ從來歲入ノ一助ヲナセハ將來幾何カ必須セサルヲ得ストナレハ其半額ヲ割テ我廳ニ委托セラレン歟半額モ猶行レ難クハ三

分ノ一ヲ付セラル、モ止ヲ得サルノ事タリ亦以テ建築中絶ノ憂ヲ拒クニ足ルヘシ此議認可セラル、ニ於テハ前途資本ノ目的先ツ成レリ當サニ樞要地方ノ中ニ就テ又其最要ナルモノヲ擇ミ順次起工ノ計ヲ畫スヘシ差向キ關ケ原ヨリ大垣ニ延線スルハ曾テ建議ノ序ヲ以テ其端緒ヲ開陳セシカ如ク目下最主要ノ區域タルヲ以テ必先之レニ著手セントス之レニ次クモノハ大垣ヨリ名古屋ニ至ルノ線路是ナリ該線ハ有益ノ目算夙ニ確立シ測量モ曾テ整頓セリ又其次ハ高崎ヨリ越ノ高田ニ至ル線路是ナリ此線往來運搬ノ繁劇ナル世人ノ知悉スル所ナリ會社ノ線已ニ高崎ニ莅メハ官民ノ中早晚此ニ著手セアルヲ得サルノ要路ト信ス此三區果シテ布設ヲ竣ヘハ一ハ尾勢ヨリ敦賀ノ海ニ貫キ一ハ東京灣ト北海港ト相連絡スルヲ得我邦ノ如キ縱長ノ地ハ其利横斷ノ線路ニ多キハ辯ヲ俟タス若シ此二道ノ横断ヲ得ハ其利益如何ソヤ營業ノ得失ハ固ヨリ論ナク殆ント全國ノ形勢ニ影響ヲ及サントス如此事業モ毎歲我營業ノ收得幾分ヲ累積セハ十數年ニシテ成功シ得ラルヘシ是勝カ熱望ニ堪ヘサル所以ナリ且ツ經常延線ノ目的相立ヲ得ハ資材ト職夫ト常ニ準備慣熟シ縱令不時ノ起工ヲ命セラル、モ急遽周章看々損失ヲ招クノ憂ヒ絶テ

莫ルヘシ以上ノ得失深察ヲ加ヘラレ速ニ御裁定ヲ得度茲ニ及稟請候也

明治十六年三月二十六日

井上鐵道局長

佐々木工部卿殿

中山道鐵道
建設費

十六年十二月中山道鐵道公債證書條例布告セラレ翌十七年以來該公債金ヲ以テ高崎直江津間及大垣武豐間起工セラレタリシカ十九年ニ至リ中山道幹線ヲ廢シ更ニ東海道鐵道ヲ起スコトト爲リ中山道鐵道建設費ノ殘額金九百七十七萬六千六百六圓ハ之ヲ東海道工事ニ轉用シタリ

鐵道敷設擴張
張ノ上申

明治十九年三月ニ至リ鐵道局長官ハ鐵道敷設擴張ノ議ヲ上申シタリ、其要凡線路ヲ大別スレハ甲乙二種アリ、甲ハ軍略又ハ政事上緊要ニシテ國民全體ノ休戚ニ關スルモノニシテ乙ハ運營上ノ收入直接ニ資本ニ對シ相當ノ利潤ヲ生スルモノトス、乃チ甲ハ營業上ニ於テ收支僅ニ償ヒ又ハ收支償ハザルモ敷設スルヲ要シ乙ハ苟モ資本ニ對スル收益アリトセハ之ヲ敷設スルヲ得策トス、今ヤ此乙種ノ線路ニシテ敷設スヘキモノ例ヘハ京濱鐵道ヲ延長シテ小田原ニ達セシメ又ハ神戸ヨリ播磨、備前ニ及ホシ或ハ東京ヨリ八王子ニ至ルモノノ如キ其投下セル資本ニ對シテ益金一年四分以上ニ達シ若クハ本支線ヲ通シテ此歩合ニ達

スルモノハ速ニ裁可ヲ得テ之ニ著手セんコトヲ望ムト謂フニ在リ、該議ハ未タ遽ニ裁決ヲ得ザリシト雖論旨觀ルヘキモノアリ、之ヲ左ニ錄ス

鐵道布設擴張之儀ニ付上申

中山道鐵道布設ノ令出シヨリ茲ニ二年餘其工事計畫ニ關シテハ一昨十七年十月及ヒ昨年三月ニ意見書ヲ呈シ裁可ヲ得タルヲ以テ東部ハ高崎ヨリ横川迄布設竣功シ横川以西碓氷山脈ニ抵リ地勢險峻施行最モ盤錯ナル部分ハ目下線路精測中ニシテ直江津上田間ノ線路ハ直江津ヨリ新井マテ布設大略竣功シ本年融雪ノ候ヲ俟テ新井以南ニ延長スルノ準備中ナリ而シテ西部ハ大垣以東揖斐長良等數河ノ架橋工事錯盤ニシテ今尙ホ之ニ從事シ半田名古屋間ハ昨年七月ヲ以テ著手シ厥十二月略ホ工ヲ竣ヘ汽車ノ運轉ヲ試ミタリ中山道ノ工事概略此ノ如シ而シテ日本鐵道會社ノ線路ハ昨年ノ初ニ當リ品川赤羽間ノ運輸ヲ開キ繼テ大宮宇都宮間ニ起手シ半年ヲ過キスシテ其運輸ヲ開始シ今ヤ宇都宮以東布設ニ著手シ別ニ仙臺ヨリ福島ニ向テ布設スルノ計畫ヲ定メ其線路豫測中ナリ參觀ノ爲別紙略圖ヲ附ス

鐵道事業ノ近況概略前陳ノ如シ然リ而シテ勝等自ラ計ルニ事功寥々如此未

タ以テ擴張ノ宗旨ニ酬ユルニ足ラス勝等本意ハ布設ノ准セラル、所資金ノ給セラル、所ハ四方八面各所ニ起工シ立地ニ偉功ヲ奏セント奮勵スト雖モ奈何セン工ヲ施スニ順序アリ一昨年十月ノ上陳ニモ悉セシ如ク中山道ノ中部山河阻隔ノ地ニ至テハ建築資材運搬ノ便ヲ謀リ隨テ築キ隨テ進ムノ順序ヲ以テ必ヤ東西既成線路ヨリ漸次延長スルト直江津半田ノ海濱ヨリ進ムトノ數途アルノミ會社線モ亦然リ宇都宮ヨリ東進スルト仙臺ヨリ逆行スルノ二途アルノミニシテ他ニ施スヘキノ方ナシ且施工盤錯ナルノ線路ハ其選定亦最モ精確緻密ノ調査ヲ經サレハ獨リ布設資金ヲ濫費スルノ恐アルノミナラス運營上永遠得失ノ關係甚大ナルヲ以テ輕忽ニ之ヲ決シ難キモノトス此等ノ事故ニ礙セラレ著シキ擴張ヲ爲ス能ハス實ニ已ヲ得サルノミ

是ニ於テ熟考スルニ今日以往モ只其方針ノミニ遵ヒ別ニ門路ヲ開カサルトキハ遂ニ鐵道擴張ノ廟謨ヲ翼賛スルニ堪ユルノ事功ヲ奏スル能ハサラントス別ニ門路ヲ開クトハ何ソヤ他ナシ單ニ幹線敷設ノ一途ノミヲ墨守セス別ニ有益ノ線路ニ就キ布設ノ業ヲ起スニ在ルノミ請フ左ニ之ヲ詳論セム抑鐵道布設ノ目的ハ運輸ノ便ヲ開キ交通ノ利ヲ起スニ在リト雖モ其線路ヲ

大別スレハ二種アリトス甲ハ軍略或ハ政事上最モ緊要ニシテ國民全體ノ休戚ニ關スルモノ乙ハ其運營上ノ收入直接ニ資本ニ對シ相當ノ利潤アルモノ或ハ既成線路ノ支線トナリ本線運營上ノ利益ヲ增加スヘキモノトス故ニ甲種ノ線路ハ假令其營業上ニ於テハ收支僅ニ相償フカ或ハ年々若干ノ損缺アルモノ間接ノ利益ニ於テ必用ト認ムルトキハ其布設ヲ怠ルヘカラス而シテ乙種ノ線路ハ布設ノ費額ト運營上收支ノ豫算トヲ精確ニ查考シ果シテ資本ニ對スルノ利潤アリトスルモノハ之ヲ布設スルヲ得策トス蓋シ乙種ノ如ク單ニ運營上利潤ノミヲ目的トシテ布設スヘキノ線路ハ即チ旅客ノ來往貨物ノ運搬頻繁ニシテ鐵道ヲ利用スルモノ多キ所ナレハ物產ヲ增殖シ商工ヲ振起スル間接ノ利益モ亦隨テ少ナカラサルヘシ

且ツ夫レ鐵道ハ富國ノ要具開物ノ利器タル論ヲ俟タスト雖モ之ヲ布設スルハ即チ一國ノ流通資本ヲ轉シテ固定財產ト爲スモノニシテ其年々轉用スヘキ資金ノ總額ハ必ス國內資本ノ消長ヲ考ヘ其轉用ノ結果即チ固定財產ヨリ生スヘキ殖利ノ多寡ヲ審カニシ流固權衡ヲ失セサルヲ要スヘキハ勿論ニシテ此等斟酌ハ其職掌ノ在ル有レハ勝力敢テ知道スル所ニ非スト雖モ前段ニ

所謂乙種線路ノ布設ハ直接ノ殖利ヲ目的トスルヲ以テ流固轉換ノ影響全體ノ資本消長ニ及フコト甲種線路ノ布設ニ比スレハ頗ル輕ク且ツ小ナルハ論ヲ俟タサレハ理財上ニ於テモ敢テ不可ナカルヘシト信ス

今ヤ勝カ鐵道擴張ノ別路ト目シテ允裁ヲ請ハント欲スルモノハ即チ此乙種線路ノ敷設ヲ許可セラル、ノ一事タリ京濱鐵道ヲ延長シテ小田原ニ達セシメ神戸鐵道ヲ延長シテ播磨備前ニ及ホシ或ハ近京既成線路ヨリ岐レテ八王子ニ至ルカ如キ其實例トナルヘキ歟而シテ是等布設ヲ實施スルニ先ツ左ノ數項ヲ標準トシテ其調査ニ著手セナル可ラスト思考セリ

一 布設工費及運營上收入支出ノ豫算ヲ精確ニ調査シ年々ノ收入營業費ヲ支エ其殘餘即チ純益ハ卸下セル資本ニ對シ一年四分以上ノ割合ニ可及ト認ムルノ線ハ緩急ヲ謀リ布設スル事

一 既成線路ノ支線ニシテ之ヲ布設セン爲メ既成線營業上ノ収益ヲ增加シ假令支線ノミ營業上ニハ直接ノ贏利ヲ見サルモ本支ヲ通算スレハ前項ト同一ノ割合ニ當ル利益ヲ生スヘキ線路ハ同斷ノ事

附言 前二項布設工費ニ充用スヘキ資本總額ハ假リニ一千萬圓ト豫

定シ其利息ハ七分トスルトキハ毎年補給ヲ要スル金額ハ三十萬圓ヲ過ナルヘシ

一 日本鐵道會社特許線路ノ支線トナルヘキモノ同社ニ於テ資金ヲ卸下シ毫モ益金ノ補給ヲ仰カス其布設ヲ請願スルトキハ之ヲ許可スル事右純益金ノ割合四分ニ達スレハ則チ利アルノ線路ニ算入スルハ或ハ純益ノ高少ナキニ過ルカ如クナレ凡已ニ前段ニ論セシ如ク物產ヲ増殖シ工商ヲ振起スル間接ノ利益甚タ大ナルヲ以テ普通ノ金利ト此純益トノ差異ハ間接ニ政府ニ收得スルモノトスルモ敢テ不可ナカルヘシ況ヤ運輸上ノ收益ハ年々增加スルヲ以テ通則トスルカ故ニ純益ノ割合ト普通金利トノ差異ハ年ヲ逐テ遞減シ竟ニ充分ノ純益ヲ得ルニ至ルノ線路モ亦多カルヘキニ於テヲヤ右上請ノ旨趣裁可ヲ得ルニ至ラハ中山道幹線等ト併舉シテ大ニ施設ノ區域ヲ廣メ勝等稍曠職ノ責ヲ塞クノミナラス頗ル鐵道擴張ノ時機ヲ誤マラサルモノトス奈ントナレハ客年中ニ竣功セシ線路ハ前段ニ臚列セシ如クニシテ其延長ヲ合計スレハ一百英里ニ過キタリ今日ヨリ之ヲ見レハ寥々ト稱スヘシト雖モ之ヲ數年前ノ景況ニ比スレハ如何トナスヤ然ルモ猶ホ朝野囂々布

設ノ遲緩ヲ責ムルモノ、如シ加フルニ各地ニ鐵道起業ヲ企圖スルモノアリ實ニ鐵道ハ擴張ノ氣運ニ遭遇セシモノト謂フヘシ今此機ニ乘シテ大ニ布設ノ事ヲ遂クルハ亦大計ノ得タリトル所ナラント信ス尤モ中山道幹線ノ件ニ付テハ苟カ卑見ヲ蓄ヘ目下審案中ニ付追テ上請スヘキ儀モ可有之候得共乙種線路布設ノ儀ハ亦目下ノ急務タルヲ免レサレハ先以テ其大體ニ就キ一應高裁ヲ仰キ候其之レニ屬スヘキ土地ト其景況トハ精細查覈ヲ待テ更ニ上陳可及候也

明治十九年三月十四日 鐵道局長官 井 上 勝

内閣總理大臣 伯爵 伊 藤 博 文 殿

補充公債

明治二十二年一月補充公債發行セラレ中山道鐵道公債ノ不足ヲ補充シタリ、抑中山道鐵道公債金ヲ以テ支辨スヘキ費途ハ合計金二千二十四萬餘圓ノ見込ニシテ中山道鐵道公債實收額一千八百二十九萬六百四十九圓ニ對シ一百九十五萬餘圓ノ不足ヲ告クル計算ト爲レリ、此不足額ハ主トシテ戸塚横須賀間及大津長濱間建築ニ因ルモノニシテ兩線トモ前ニハ之ヲ豫算セザリシモ緊要ノ線ナルニ由リ之ヲ建築スルニ決シタレハ補充公債金二百萬圓ヲ以テ之ニ充當スル

コトト爲シタリ、而シテ中山道鐵道公債金ハ中山道鐵道基金部ト稱シ一ノ特別會計ヲ構成シタリシカ十九年十月之ヲ改稱シテ鐵道基金部トシ補充公債金ヲ該基金部ニ收入シ合併シテ建設費ヲ支辨シタリ、之カ決算額(明治二十一年度最終)ハ中山道鐵道建設費高崎直江津間、大垣半田間、本局費金四百六十八萬五千四百五十三圓、中山道鐵道敦賀大垣間工費補足費金四十五萬八千二百七十四圓、東海道鐵道建設費(横濱大垣間、戸塚横須賀間、大津長濱間)金一千四百五十三萬七千百七十八圓ニシテ外ニ中山道鐵道公債募集費、補充公債募集金利子、補充公債募集費ヲ支出シ差引殘餘ヲ生シタリ

鐵道資本増額稟議

東海道鐵道未タ開通セザル頃鐵道局長官ハ鐵道資本増額ノコトヲ稟議シタリ、當時高崎直江津線ハ横川上田間ヲ除ク外已ニ開業シ湖東線及横須賀線亦將ニ竣功ヲ告ケントシ從來計畫ノ敷設ハ已ニ盡キタリ、此際ニ當リ長官ハ別ニ財源ヲ求メテ先ツ横川輕井澤間ヲ開通シ尙ホ其他ノ線路ヲ開發スルノ方策ヲ定メントシ明治二十一年十一月此議ヲ稟シタリ、其要既往ノ成績ニ鑒ミ將來ヲ推スニ鐵道純益ヲ以テ資本ノ利子ヲ支辨シ尙ホ五十萬圓ノ餘贏アルヲ以テ之ヲ利子ニ充用スル見込ニテ更ニ資本ヲ募集シ以テ鐵道ノ擴張ヲ圖ルハ今日ノ急務

ナリトスルニ在リ、該稟議ハ直ニ採用セラレザリシモ將來ノ鐵道財政ニ關シ必須ノ方案ヲ示シ有力ノ資料ヲ政府當路者ニ供シタリ、左ニ之ヲ錄ス

鐵道資本増額ノ儀ニ付稟議

本局所轄官設鐵道布設工事近來大ニ其歩ヲ進メ世人ノ最モ注目スル東海道線ハ本年中ニ略竣功シ上信二州ヲ經テ越後直江津ニ達シ以テ本邦ノ中部ヲ横斷スル高崎直江津線モ不日信州上田ヨリ輕井澤マテ營業ヲ開キ僅カニ碓氷嶺數里ヲ除クノ外ハ全線開通スヘキ見込ニシテ大津長濱間湖東線及橫須賀線モ來年三四月頃ニハ概ネ落成ヲ告クルニ至ルヘシ故ニ從來布設計畫ノ線路ハ本年度ノ終リニ至レハ悉皆開通ヲ得ヘキヲ以テ今ニ當リ鐵道延線事業ノ擴張ヲ謀ルハ大早計ニ非スト信ス而シテ此擴張ノ方案ハ主トシテ資本ノ充備如何ニ關スルヲ以テ左ニ鐵道資本及之ヨリ生スル收益ノ實況竝資本増額ニ關シ所見ヲ開陳シ高裁ヲ仰カントス

本局鐵道資本ヲ大別シテ新舊ノ二トス一ハ明治二年ノ末京濱間線路起工以來明治十六年ニ至ルマテ漸次各線布設ノ爲メニ支出セラレタルモノニシテ合計凡金千四百萬圓之ヲ舊資本トシ一ハ明治十六年ノ末中山道鐵道公債證

書ヲ發行シテ募集セラレタルモノ及湖東横須賀兩線ノ爲メニ支出セラル、モノニシテ合計凡金二千萬圓之ヲ新資本トス此兩資本ヲ以テ布設スル鐵道ハ延長五百五十餘哩ニシテ目下已ニ運輸ヲ開業セルモノ三百六十餘哩ナリ而シテ營業上取得ノ收入ヨリ其費用ヲ控除シタル殘額即チ純益金ハ本年度ノ分金百二十餘萬圓ニ達スヘキ見込ニシテ各線總テ營業ヲ開キタルノ後ハ純益ノ年額ハ金百六十萬乃至百八十萬圓ニ達スルノ見込ナリトス

右兩資本ノ内舊資本ハ鐵道事業ノ基礎ヲ定メタル國費トモ稱スヘキモノニシテ且創業後年々純益ヲ納付シ其一大部分ヲ償却セシモノナレハ全ク拂切リタルモノトシ新資本即チ特ニ鐵道ノ名唱ヲ付シタル公債トシテ募集セラレタル資本ノ成行如何ヲ考察スルニ已ニ發行セラレタル額面二千萬圓ハ其利子ノ割合一ヶ年七朱ナルヲ以テ毎年金百四十萬圓ヲ利子トシ支辨セラル、ト雖モ整理公債其他ノ實例ニ據レハ近來普通公債ノ利子ハ一ヶ年五朱ト見倣スモ敢テ不可ナキカ如ク察セラルルヲ以テ湖東横須賀兩線ノ資本金二千二百萬圓ノ利子モ此例ニ據リ五朱ト假定スレハ一ヶ年金十萬圓ナリ故ニ右二百萬圓ノ利子モ此例ニ據リ五朱ト假定スレハ一ヶ年金十萬圓ナリ故ニ右二

鐵道ノ純益金百六十萬乃至百八十萬圓ナリトスレハ之ヲ以テ此利子ヲ支辨スルモ尙十萬乃至三十萬圓ノ餘贏アルヘシ而シテ更ニ一步ヲ進メ右二千二百萬圓ノ公債ヲ悉皆一ヶ年五朱ノ利付トスルヲ得ルトスレハ利子ノ總額一ヶ年金百十萬圓ヲ支出スレハ足レリトス果シテ然ルキハ鐵道ノ純益金ヲ以テ此利子ヲ支辨スルモ尙金五十萬乃至七十萬圓ノ餘贏ヲ生スルニ至ルヘシ」鐵道ハ固定財產ノ中ニ就テ最モ確實不動ノモノタルハ之ヲ内外ノ實驗ニ徵スルモ瞭然タリ而シテ此財產ヲ創造スルカ爲メニ支出シタル資本ハ唯流動ヨリ固定ニ變形シタルモノニシテ決シテ消耗シタルニ非ス故ニ此資本ヲ代表スル公債元金ハ全ク之ヲ償却スル固ヨリ可ナリト雖モ或ハ純益配當ノ割合ヲ一定シタル株式ノ如キモノノトシ引續キ之ヲ据置クモ亦敢テ妨ナキカ如シ是等ハ財政主任者其調理ノ責ニ當ルヘキコトニシテ勝等カ喙ヲ容ルヘキ所ニ非スト雖モ已ニ鐵道ノ純益ヨリ其公債ノ利子ヲ支辨シテ尙五十萬圓以上ノ餘贏アルニ至ルヘキヲ以テ之ヲ利子支辨ノ用ニ供スル目的トシ更ニ進ミテ資本ヲ募集シ鐵道事業ノ擴張ヲ謀ルハ實ニ目今ノ急務ナリト信ス今ヤ勝等ノ最モ布設ノ已ム可ラストスルモノハ碓氷峠ヲ開鑿シテ高崎直江

津線ヲ全通スルノ工事ニシテ其他ハ既成鐵道ノ延線若クハ支線ノ布設スヘキモノヲ撰定シテ其緩急ヲ度リ順序ヲ立テ漸進擴張ノ方向ヲ取テントズ是等延線若クハ支線中ニハ假令直接ニ充分ナル純益ヲ得ヘキモノハ稀ナルヘキモノ之ヲ布設セシカ爲メニ既成線ノ收益ヲ増加シ本支ヲ通算スレハ資金ニ對シ一ヶ年五朱以上ノ純益ヲ得ヘキモノハ蓋シ亦少ナカラサルヘシ故ニ如此線路ヲ擇擇シ今後募集セラル、資本ヲ以テ其布設ヲ施行スルトキハ資本ノ増額ト共ニ財產ヲ増殖シ資本利子ノ支辨ハ常ニ鐵道ノ純益ヲ以テ之ニ充ルヲ得ヘシ況シヤ鐵道ノ收益ハ年ヲ逐テ增加スルモノナレハ竟ニ總々餘裕アルノ盛況ヲ見ルニ至ルヘキハ殆ント期シテ待ツヘキニ於テヲヤ

本局ニ於テ鐵道布設工事ノ爲メニ支出セル鐵道資本ハ昨年度凡金五百萬圓本年度凡金七百萬圓ノ巨額ニシテ之ニ日本鐵道會社兩毛水戸甲武等ノ諸線本局ニテ經營セル工事ノ總費額ヲ加フルトキハ殆ント一ヶ年金一千萬圓ナルヲ以テ其事業ノ偉大ナルヲ知ルニ足ルヘシ而シテ此事業ノ經營ニ當リ得ヘキ技術員其他ノ蒐集訓練器械諸具ノ準備裝置等ハ鐵道布設ニ必要ナル元素ヲ集合セル一組織ニシテ固ヨリ一朝一夕ニ完全ナルヲ得可ラサルハ言ヲ

俟タサルモノナリ然ルニ一張一弛ハ何等事業ニ於テモ數ノ必ス免レサルモノト雖モ如此組織ノ稍完全ニ至リタルモノヲシテ一朝ニシテ解體セシムルハ經濟上ニ於テ深ク考フヘキモノナルヲ以テ若シ今日ノ勢ニ依リ此組織ヲ利用シテ漸次鐵道擴張ノ事業ヲ經營スルトキハ其布設費用ハ極メテ節減スルヲ得テ其功ヲ收ムルコト極メテ大ナルヘシ

前述ノ次第ナルヲ以テ此際更ニ資本支出ノ議ヲ決セラレ鐵道事業ヲシテ全ク中止スルカ如キ不幸ナル悲況ニ陷ラサルノ方案ヲ定メラレンコト勝ノ最モ希望スル所ナリ依テ實際ノ情況ヲ具陳シ謹テ高裁ヲ仰ク

明治二十一年十一月 鐵道局長官 子爵 井 上 勝

内閣總理大臣 伯爵 黒田 清 隆 殿

鐵道資本增額再稟議

明治二十三年二月鐵道局長官ハ横川輕井澤間、直江津新潟間ノ二線ヲ建築セシカ爲金五百萬圓ノ支出ヲ稟請シ鐵道益金ハ二百五十萬圓ニ下ラザルヲ以テ既募公債ノ利子一百五十萬ヲ仕拂フモ尙ホ一百萬圓ノ餘剩アルニ由リ新ニ金二千萬圓ヲ募集スルモ其利子ヲ支辨シ得ヘケレハ其四分ノ一即チ金五百萬圓ノ支出ヲ規畫セラレンコトヲ迫レリ、即チ左ノ如シ

鐵道資本増額鐵道延長ノ儀ニ付稟議

鐵道資本ヲ増額シ鐵道事業ヲ擴張スル儀ニ關シ一昨年十一月及客年四月(第十二章第二節第三參照)ト兩回稟議致置候處未タ裁可ノ令ヲ得ス然ルニ右ハ一日ヲ早クスレハ國家一日ノ利益ヲ增進スルコト疑ヲ容レサル儀ニ付更ニ鄙見ヲ具シ高裁ヲ仰キ候

今茲ニ本議ノ大綱ヲ擧レハ左ノ四項トス其一ハ政府ニ於テ可成速ニ布設ヲ要スル鐵道數線アルコト其二ハ官設鐵道ハ直接ノ收利ノミヲ目的トセス運輸上必要ノ線路ハ之ヲ布設スル義務アルコト其三ハ今回増額ヲ要スル資本ノ利子ハ既成鐵道ヨリ生スル純益金ヲ以テ既往ニ發行セラレシ鐵道公債ノ利子ヲ支辨シタル殘額ヲ以テ之ヲ支辨スルモ尙綽々餘裕アルコト其四ハ本局ノ現況實力最モ布設工事ニ便ナルコトナリ下條ニ於テ逐次其詳細ヲ開陳スヘシ

目下布設ヲ要スル見込ノ線路ハ第一ニ碓水峠ヲ開鑿シテ高崎線ト直江津線トヲ聯絡スルモノニシテ横川輕井澤ノ兩驛汽笛ノ聲東西相呼應シナカラ其中間一大障壁ヲ存シ鐵道運輸ノ便ヲシテ功ヲ一簣ニ虧クノ憾アルヲ免レサ

ラシムルモノナレハ速カニ之カ開鑿ニ著手セサル可ラス此工費ハ當初凡金三百萬圓ヲ要スル見込ナリシニ近來更ニ實地ニ就テ精細ナル測量ヲ施シ之ヲ再査シテ前記ノ工費大略四五分ノ一ヲ減省スルモ尙其工事ヲ竣工スル見込ヲ立ルヲ得タリ第二ニハ直江津ヨリ東進シテ新潟ニ達スル延線ニシテ本線ハ一昨年ノ末其豫測ヲ竣リタルヲ以テ今之ニ據リ工費ヲ概計スレハ凡金二百五十萬圓ヲ要スル見込ニシテ運輸ノ利便上甚重要ナルモノタルハ別ニ喋々ヲ俟タサルヘク且碓氷峠ノ開鑿ハ本邦幅員ノ最モ廣キ部分ヲ横断シ武毛信越ノ四大國ヲ貫キ南北兩海ノ運便ヲ接續スル鐵道ヲ全通セシムルモノナルヲ以テ之ト同時ニ新潟マテ其線ヲ延長シ北越沃野ノ中央ニ出ルヲ得ル所ハ一層利便ヲ擴張スルノ好結果ヲ見ルヘシト思考ス右二線ノ工費概算ハ總計金五百萬圓ニシテ即チ此際支出ノ裁可ヲ得ントスルモノナリ此他既成官設線路ヲ延長スルモノ若クハ之ニ接續スヘキ支線ノ漸次布設ヲ要スルモノ少カラサルヘキモ今遽カニ此議ニ及サス追テ具陳スル所アルヘシ之ヲ要スルニ曾テ開陳セシ如ク鐵道ハ短少ナルモノヲ孤立セシムルトキハ利用完全ナラス維持鞏固ナラサルノ憂アルヲ以テ既成ノ大部分ト其經濟ヲ一途ニ

シ共救流用ノ便ヲ得ルトキハ目下容易ニ布設ノ實效ヲ奏シ難シト認ムル部分ト雖モ竟ニ鐵道運輸ノ利ヲ全フシ其收益ヲ損セシテ却テ間接ノ公益ヲ増スニ至ルヘキモノアリト信ス

抑鐵道ヲ官設トスルカ或ハ之ヲ私設會社ニ一任スルカ二者得失上重要錯雜ナル問題ニ關シテハ種々反對ノ論議アリト雖モ私設會社ハ專ラ營業上直接ノ利益ノミヲ目的トスルカ故ニ恰モ肉ヲ食シテ骨ヲ遺スノ弊アルヲ免レス之レニ反シテ政府自カラ鐵道ヲ經營ストキハ運輸ノ利便ヲシテ國內一般ニ普及セシメ國防及施政上ノ如キ國家ノ大計ヲ參酌シテ其布設ニ從事シ甲線ノ餘裕ハ以テ乙線ノ不足ヲ補フ等共救流用ノ便ヲ謀ルノ利アリト言フノ一事ニ至リテハ之ヲ歐米鐵道事業者ノ研究スル所ニ參考スルモ蓋シ一定ノ論トナレルカ如シ前記各線ノ如キハ何レモ其布設ニ要スル資金ニ對シ大ナル純益ヲ得ルノ見込ハ立難キモノナリト雖モ今ヤ既成鐵道ノ純益金大ニ餘裕アルノ盛況ヲ呈スルヲ以テ政府ハ前陳ノ如キ最重要ナル線路ヲ布設スヘキノ義務ヲ擔フモノナリト言フモ敢テ不可ナカルヘシ殊ニ是等ノ線路モ我局ニ於テ經營スルトキハ工事ノ計畫宜キニ適ヒ布設ノ結果當ヲ得毫モ冗

費ナキコトヲ信ス且運輸營業上ニモ孤立會社ニ異ナリテ既成官線ト經濟ヲ
一ニシ車輛器械等總テ供用補充ノ便アルニ依リ大ニ營業費ヲ省略スルヲ得
ヘキヲ以テ純益金ノ割合資金ニ對シ一ヶ年三四分ニ達スルノ望ミアルハ疑
フヘカラス加之是等延線ノ爲メニ既成線路運輸ノ收益モ幾分增加アルヘキ
ヲ以テ此増益ヲ合算スルトキハ新ニ費ヤスヘキ資金ニ對スル純益ハ間接ニ
一ヶ年五分以上ニ達スルヲ期スヘキニ於テヲヤ

既往ニ於テ布設ヲ計畫セシ官線ハ總テ竣工ヲ告ケシカ今其工費ニ要セシ資
本ノ總額ヲ舉クレハ

金參千四百四拾四萬七千六百參拾參圓

ニシテ右ノ内

金千四百七拾參萬六千四百九拾參圓

ハ中山道鐵道公債募集前ノ支出ニ係リ

金千九百七拾壹萬千百四拾圓

ハ同公債募集後支出セラレタルモノナリ而シテ此巨額ナル資本ヲ以テ布設
シタル線路ハ延長凡ソ五百四十一哩ニシテ其營業ノ實況ヲ見ルニ運輸收入
テ車輛其他ノ設備未タ完全ニ至ラズ故ニ列車運轉ノ回數モ將來ニ增加ヲ要
スル事實アルト鐵道ノ收入ハ概ネ逐年增加スルモノナル等ヲ考察スレハ今
後每一周年間ニ收得スヘキ純益金ハ蓋シ金二百五十萬圓即チ資本總額ニ對
シ一ヶ年凡七分三厘ノ割合ニ下ラナルヘシト信ス此純益金ヲ以テ中山道鐵
道公債及鐵道補充公債ノ利子毎年百五十萬圓ヲ支辨スルトスルモ尙金百萬
圓ノ餘贏アルヘシ

財政ノ調理ハ固ヨリ勝ノ喙ヲ容ルヘキ所ニ非スト雖モ前記ノ如ク毎年ノ鐵
道純益金ヲ以テ鐵道公債ノ利子ヲ支辨シタル殘額ハ金百萬圓即チ公債ノ利
子ヲ一ヶ年五分トスレハ更ニ進ンテ金二千萬圓ヲ募集スルモ其利子ヲ支辨
シ得ヘキ金額ナルヲ以テ此際僅カニ其四分ノ一タル金五百萬圓ノ支出ヲ規
畫セラル、ハ敢テ難事ニアラスト信シ翹望ニ堪ヘサル所ナリ

前陳ノ如ク官線布設ノ工事ハ總テ竣工セシヲ以テ本局技術員等鐵道事業ノ

經營ニ適當ナルモノハ目下唯各線ノ維持保全ニ從事セシムルモノアリ或ハ漸次私設鐵道其他ノ工業ニ就カントスルモノアリ然ルニ是等ハ概ニ多年蒐集訓練シテ漸ク略完全ナル組織トスルヲ得タルモノナレハ一旦解體離散シタル後再ヒ布設ヲ起業スルニ當リ更ニ之ヲ組成セントスレハ必ス無益ノ時日ト費用ヲ要スヘク其外建築資材及器械等モ今日ニ在テハ皆十分ナル準備アルヲ以テ幸ニ本議ノ裁可ヲ得引續キ布設ニ從事スルトキハ施工上費ヤ有所少ナクシテ功ヲ收ムルコト大ナルハ蓋シ疑ヲ容レス所謂時機失フヘカラサルモノナルヘシ

右ノ次第ニ付鐵道資本トシテ此際金五百萬圓支出ノ議ヲ決セラレ確冰峠及新潟線ノ布設ヲ命セラレ度尤モ工事著手ノ順序ヲ考フルニ確冰峠ノ如キハ數年ヲ要スル工事ナレハ一方ノ竣工ヲ俟テ他方ニ起工スルカ如キ迂遠ナル方法ニ依ルヲ得サルヲ以テ同時ニ手ヲ兩線ニ下サ、ル可ラス故ニ資金支出モ亦之ニ隨テ緩急ノ順序ヲ立ルヲ要スヘシ今之ヲ豫想スルニ資金五百萬圓ハ凡今後兩三年間ニ支出スルモノトスレハ實際支障ナカルヘシ尙是等詳細ナル計畫ハ本議裁可ヲ得タル後調査具申スヘシ

右速カニ高裁ヲ仰キ度此段稟議候也

明治二十三年二月十四日 鐵道局長官 子爵 井 上 勝

内閣總理大臣 伯爵 山 縣 有 明 殿

横川輕井澤
間建設費允
可

該稟議ハ未タ政府ノ容ル所ト爲ラザリシカハ鐵道局長官ハ二十三年三月十一日更ニ稟議シテ曰、横川輕井澤間直江津新發田間ノ二線ハ急要トスル所ナルモ速ニ裁可ヲ得難シトセハ先以テ横川輕井澤間ノミヲ許サレタシ、其建設費ハ明治二十二年度益金豫算一百四十三萬圓ニ對シ實額二百二十萬圓ノ差六七十萬圓ニ上ルヘキ見込ナルニ由リ該超過金ヲ以テ之ニ充ツルモノトシ二十三年度ニ於テ五十萬圓ノ建設費支出ヲ決セラレタシト政府ハ之ヲ允可シ横川輕井澤間建設費金二百萬圓ヲ三箇年ニ別チ初年ニ於テ金五十萬圓ヲ支出シ其財源トシテ二十二年度益金超過額ヲ之ニ充當スルモノトシ別ニ直江津新發田間建設費ハ帝國議會ノ協賛ヲ經テ次年度以降ニ於テ之ヲ支出スルコトセリ、是ニ豫算年度割費額竝北陸線、奥羽線東京市内中央線ノ建設費金二千二百萬圓ノ起業ニ關シ政府ノ規畫ヲ請ヘリ、其北陸線ハ敦賀ヨリ富山ニ至ル約一百四十哩ニ

シテ工費金六百萬圓奥羽線ハ白河又ハ福島ヨリ弘前ニ至ル約三百五十哩ニシテ工費金一千四百萬圓東京市内中央線ハ新橋ヨリ神田川ニ至ルモノニシテ工費金二百萬圓トシ其最後ノ線ハ市區改正事業ノ實施ト共ニ徐々著手スヘキモノトセリ

横川輕井澤間及直江津新發田間延線ノ議

曩ニ鐵道資本増額鐵道延線ノ儀ニ付稟議ノ末確水崎ヲ開鑿シ横川輕井澤兩驛間鐵道聯絡ノ工費金二百萬圓ノ支出ハ御決定相成直江津ヨリ新潟ヲ經テ新發田ニ達スル鐵道敷設ノ工費ハ本年帝國議會ノ協賛ヲ求メラルヘキ旨ヲ令セラレ兩方共工事設計書並ニ工費豫算書目下調製中ニ有之不日進達スヘシト雖モ尙右兩工費ノ概計及鐵道ノ大體ニ關シ鄙見ヲ開陳シ高裁ヲ仰カントス

前記兩線ノ工費廿四年度ニ於テ支出ヲ要スヘキ見込ノ總額ハ臨時歲出概算トシテ大藏省へ通知セシ通り直江津新發田線工費金三百萬圓ノ内金百五十萬圓確水崎工費金二百萬圓ノ内金百萬圓ノ合計金二百五十萬圓ニ有之果シテ右之通り支出セラル、モノトスレハ二十五年度ニ於テハ確水崎工費金五

十萬圓直江津新發田線工費金百五十萬圓合計金二百萬圓ノ支出ヲ要シ兩工事共ニ該年度中ニ概ね竣工ヲ告クヘキ見込ニ有之右ハ目下已ニ布設ノ儀ヲ決定セラレタルモノナリトス其他東京市内新橋上野兩停車場ヲ接續シ中央停車場ヲ設置スル工事ノ如キハ頃日差出シタル意見書ニ詳陳セル如ク其布設ハ議ヲ今日ニ決セラル、モ急進一氣ニ施工スルハ蓋シ策ノ得タルモノニ非ス又施工シ難キモノナレトモ市區改正事業實施ト共ニ好機會アル毎ニ用地買收等ニ徐々著手スルハ頗ル便宜ナルヘン故ニ其時ニ當リ此等費途ニ向テ充用スヘキ資金ノ支出ハ豫メ之ヲ決定シ置カル、ヲ要スヘシト信ス
差向キ資金支出ノ法案ヲ定ムル必要アルモノハ前陳ノ如シト雖モ更ニ鐵道ノ大體ニ關シ高案ヲ煩ハサントスルモノアリ請フ之ヲ左ニ縷述セん
抑鐵道ヲシテ富強ノ要具開明ノ利器タル實用ヲ完カラシメント欲セハ可成全國一般ニ之ヲ普及スルヲ謀ルハ國家ノ大計上最緊至要ノコトタルハ今茲ニ疊々ヲ俟タス然ルニ曾テ評論セシ通り彼單ニ營利ヲ目的トシ肉ヲ食シテ骨ヲ遺スカ如キ孤立セル鐵道ヲ布設スルトキハ一小局部ニ在テハ稍鐵道ノ便ヲ得ルノ狀アルモ決シテ國內一般ニ普及スル鐵道ノ利用ヲ期スヘカラ

況シヤ其肉ヲ食シテ骨ヲ遺スモノト雖モ孤立線ニ在テハ建設營業共ニ費用ハ之ヲ長大ノモノニ比スレハ常ニ割合ニ多キノ不利ヲ免カレス而シテ一小局部ノ利用モ亦完キヲ得難キニ於テヲヤ故ニ長大ナル線路ヲ延長シ若クハ適宜ニ支線ヲ布設シ甲乙線ノ餘裕ハ以テ丙丁線ノ缺損ヲ補ヒ獨立ノモノニ於テノミナラス其管理經營上ニモ供救流用ノ便ヲ得ルトキハ獨立ノモノトシテハ到底布設ノ價值ナキ線路モ亦能ク之ヲ布設シテ鐵道ノ利用ヲ完クスルヲ得ヘキモノ少ナカラサルヘシ故ニ鐵道ノ普及ヲ謀ラント欲セハ力メテ鐵道切賣ノ弊ヲ避ケサル可カラサルナリ

然ルニ明治廿年頃ヨリ各所ニ起レル私設鐵道企業者ノ實況ヲ觀察スルニ其線路布設ニ著手セルモノハ工事ノ進歩概々遲緩ニシテ日本鐵道會社線路及ヒ之ニ接スル兩毛水戸兩線等ノ如キ本局ニ於テ工事ノ施設ヲ擔當セルモノヲ除ケハ今日マテ布設ヲ竣功シ運輸營業ヲ開始セル線路ノ延長ハ僅カニ百餘哩ニ過キス而シテ其中ニハ營業上ノ收益豫想ノ半ハニモ及バナルヲ以テ已ニ困難ノ地ニ立ツモノアリ又企業者中或ハ假免狀ヲ下付セラレタルモ全ク線路ノ豫測ニモ從事セスシテ其權利ヲ失ヒシモノアリ或ハ布設ヲ起スモ

遂巡進ム能ハサル如キモノ少ナカラス既往ノ成績ヲ以テ之ヲ豫想スルニ恐ラク未タ前途望ミ多キモノト謂フヲ得サルベシ之ニ由テ之ヲ觀レハ若シ全國一般ニ鐵道ヲ普及セシムルノ大業ヲ舉テ之ヲ是等企業者ニ一任シ其布設成功ヲ望ムカ如キコト、ナラハ是所謂木ニ縁テ魚ヲ求ムルノ迂ニ類スルコトナキヲ得ンヤ故ニ鐵道ヲ官設トスルト私設トスルトノ得失ニ係ル理論ハ姑ク措キ政府カ自ラ進ンテ布設ノ事業ヲ施行スルニ非レハ鐵道普及ノ實功ヲ收メ難キ線路ハ之カ施設ノ計畫ヲ立ルハ蓋シ緊要ノ國務ナルヘシ而シテ今茲ニ此種ノ線路ヲ掲クレハ先ツ指ヲ北陸兩羽ノ二線ニ屈セサル可ラス北陸線ハ敦賀ニ接シテ福井金澤ヲ經由シ富山ニ達スル重要ナル線路ニシテ客年末其發起者ニ假免狀ヲ下付セラレタルモノニ有之又茲ニ兩羽鐵道ト稱スルモノハ白河若クハ福島ニ於テ日本鐵道會社ノ線路ヨリ岐レテ米澤ニ出テ山形秋田ヲ經テ弘前ニ至リ目下日本鐵道會社ヨリ假免狀下付出願中ナル青森弘前線ニ接續スル線路ニシテ曩ニ假免狀ヲ下付セラレタル山形鐵道發起人並ニ白河會津間鐵道ト秋田縣下鐵道布設希望有志者等ノ請願ニ依リ本局ヨリ技師ヲ派遣シ山形鐵道ハ勿論白河會津米澤山形ヲ經テ秋田ニ出テ弘

前ヲ經テ青森ニ達スル線路及奥羽間南北横断ノ數線ヲ踏査セシメタリシニ
前記兩羽線ハ布設ノ價值アル見込ニ有之然ルニ此北陸兩羽ノ二線ハ既ニ其
全部若クハ一部分ニ假免狀ヲ下付セラレタルカ故ニ今之ヲ官設トスルノ論
ヲ提出スルハ唐突ノ嫌ナキニ非スト雖モ兩線共ニ其運輸營業上收支ノ計算
如何ヲ考ヘ又其布設工事ノ難易如何ヲ審按スルニ營利ノ目的ヲ主眼トスル
民設會社ニ於テ經營シ得ルヤ其株主ニ相當ノ滿足ヲ與ヘ得ルヤ否ハ大ニ疑
ヲ容レサル可ラサルモノアリ尤彼鐵道流行寧ロ合資會社流行ノ餘熱ヲ受ケ
株式ノ賣買ヲ以テ投機ノ巨利ヲ博セントシ若クハ會社ノ設立ニ依テ自己ノ
利ヲ謀ルヲ望ムカ如キ者ノ中ニハ今日ニ至ルモ是等鐵道ヲ民設トスルノ議
ヲ立ルモノアルヘシ乍去苟モ真ニ營利ヲ目的トスル資本家ニ在テハ容易ニ
之ヲ贊助スルモノナカルヘク現ニ北陸鐵道ノ如キハ假免狀下付ノ後已ニ殆
ント半年ヲ經過スルモ未タ線路豫測ニタモ著手セシノ報ヲ傳聞セス畢竟此
二線ノ如キハ之ヲ私設ニ一任スレハ完全ノ成功ヲ期スヘキノ望ミ甚少ナキ
モ之ヲ官設トスレハ自カラ布設ノ價值アリテ相當ノ好結果ヲ見ルヘシト信
ス是レ前段ニ詳述セシ理由ノ存スルコトアレハナリ故ニ今日ニシテ豫メ政

府カ布設ヲ實施スルノ計畫ヲ立ルハ蓋シ太早計ニ非ルヘシ果シテ北陸兩羽
ノ二線ヲ官設トスルモノト假定シ其布設工費ヲ考フルニ概計金二千萬圓ヲ
要スヘシ是レ固ヨリ容易ナラサルノ費額ニシテ之ヲ幾年ニ分割シテ支出ス
ル等詳細ナル計畫ハ必シモ今日直チニ決定スルヲ要セスト雖モ唯此ノ如
キ重要ノ線路ニシテ民設ニ一任スレハ成功ヲ期シ難キモノハ政府自カラ進
ンテ其布設ヲ實施スルノ議ハ可成速カニ一定ノ方針ヲ決セラル、ヲ得策ナ
リト信ス而シテ右二千萬圓ノ資金支出法案ノ如キハ勝ノ敢テ喙ヲ容ルヘキ
所ニ非スト雖モ今ヤ現設ノ官線益金ハ一ヶ年金二百五六十萬圓ニ上ルノ盛
況ニ達シ尙逐年漸次增加ノ見込アルヲ以テ茲ニ之ニ關シテ一案ヲ立ンニ元
來政府ニ於テ自カラ經營スル鐵道事業ニ於テハ直接ニ資金ニ對スル收益ハ
必スシモ其主要ノ目的ニ非ス故ニ如此益金増進ノ場合ニハ現行乗客貨物ノ
運賃ハ之ヲ他ノ運輸ノ方法ニ依ルモノニ比シ又ハ之ヲ外國ノ例ニ較ヘ決シ
テ低廉ナラサルニ非ルモ更ニ一層之ヲ低減シテ以テ人民ノ便益ヲ増進セシ
メンカ是レ獨リ鐵道沿線地方ニ在テ其利用ヲ得ルモノニノミ特殊ノ恩惠ヲ
與フルモノニシテ未タ鐵道ヲ布設セサル地方多數ノ人民ニ對シテハ自カラ

公平ヲ失スルモノト謂ハサル可ラス故ニ此益金ノ如キハ之ヲ鐵道普及ノ資ニ供スルハ最モ適當ノ方策ナルハ蓋シ理ノ甚タ観易キモノト謂フヘシ而シテ此益金ハ鐵道資金トシテ募集セラレタル公債ノ利子一ヶ年金百五十萬圓ヲ控除スルモ尙金百餘萬圓ノ餘贏アルヲ以テ假リニ一ヶ年五分ヲ以テ利子ノ標準トスレハ此際更ニ金二千萬圓ノ負債ヲ起シ資金ヲ募集スルモ其利子ノ支辨ニ充ルニ足レリ尤此ノ如ク益金ヲ舉テ悉ク之ヲ利子ノ支辨ニ充用スルトキハ元金ノ償還ニ充ツヘキ餘金ノ出處ナキカ如クナレトモ此資金ハ亦唯益金ヲ生スヘキ鐵道財產ト變形スルモノニシテ決シテ消耗スルモノニ非サルヲ以テ其益金ト現設鐵道益金ノ増額ハ皆之ヲ元金ノ償還ニ充ルヲ得ヘシ

北陸兩羽二線ノ外本島内ハ勿論或ハ九州ニ或ハ四國ニ將來漸次鐵道ヲ布設シテ其利用普及ヲ謀ルヘキ線路多キハ瞭然タルヲ以テ國力民度ノ進度ニ隨ヒ緩急ノ順序ヲ逐テ其布設ヲ實施スルノ法案ヲ立ルハ亦頗ル急務ナルヘシ然ルニ此等線路大體ノ位置方向ヲ豫定スルニハ先適當ナル技術員ヲシテ各所ニ就キ線路ヲ概測シ其他運輸上ノ關係等ヲ詳カニ調査スルニ非レハ見込

ヲ立難キモノニ有之今此概測調査等ニ要スル時日ト費用ヲ考フルニ凡二ヶ年ニ金六七萬圓ノ支出ヲ要スヘシ此儀モ今日ニ於テ其議ヲ決セラル、ハ亦太早計ニ非スト思考ス

茲ニ再ヒ前述ノ要旨ヲ摘記スレハ廿四廿五兩年度ニ於テ支出ヲ要スル資金ハ各金二百五十萬圓ト二百萬圓ニシテ外ニ東京中央線ノ爲メニ時機ノ必要ニ隨ヒ資金ノ支出ヲ要スヘキコト全國一般ニ鐵道普及ヲ謀ルハ甚タ緊要ナルヲ以テ之ヲ謀ラント欲セハ政府自ラ進ンテ布設ノ責ニ當ルヘキ線路アリ即チ北陸兩羽ノ如キモノニシテ果シテ之ヲ布設センニハ資金二千萬圓支出ノ大體ヲ定ムヘキコト右二線ノ外全國內ニ將來布設ヲ要スヘキ各線ノ位置方向ヲ豫定スルコトノ三項ニ有之就中鐵道ノ利用ヲ普及セシムルカ爲メニ民設鐵道ニ一任セズ北陸兩羽ノ如キ重要ナル線路ヲ政府ニ於テ施設スルハ國家ノ大計上最モ忽カセニスヘカラサルコトナルヘシ

本議ハ一時輕卒ナル感想上ヨリ出ルモノニ無之鐵道政略ニ關シ勝カ平素抱持スル立論ニシテ已ニ一昨年十一月客年四月及本年二月ニ差出シカル具申書竝ニ廿廿一兩年度ノ年報末尾ニ於テ論述セシ所モ主旨ノ大綱皆本議ト同

一ニ有之幸ニ參照ノ勞ヲ執ラル、ヲ得ハ論旨益明瞭ナルヲ得ヘシト信ス
右高裁ヲ仰キ度此段具申候也

廿三年六月

鐵道局長官 子爵井上勝

内閣總理大臣 伯爵山形有朋殿

追申本議中各線工費金額等ニ係ル事項ヲ一覽ノ便ニ供スルカ爲メニ別紙
添付致候也

〔別紙〕

現今既ニ決定シ及本年帝國議會ノ協賛ヲ求メラルヘキ費額
二十三年度

金五十萬圓

碓氷峠

二十四年度

金百萬圓

碓氷峠

金百五十萬圓

直江津新發田線

二十五年度

金五十萬圓

碓氷峠

金百五十萬圓

直江津新發田線

起業ノ決裁ヲ乞フモノ

北陸線 敦賀ヨリ富山ニ至ル線路凡百四十哩

工費 凡金六百萬圓

白河若クハ福島ヨリ弘前ニ至ル線路凡三百五十哩

工費 凡金千四百萬圓

外ニ東京市内中央線

工費 凡金二百萬圓 但新橋神田川間

合計金二千二百萬圓

凡五六ヶ年間ニ割合支出ノ見込

全國内線路豫測費

金六萬圓廿四廿五兩年度分

青木外務大臣ノ意見

該稟議ノ論旨ハ將來ノ鐵道系統ニ關シ重要ノ問題トシテ閣議ニ附セラレタル
モ未タ輒ク其決定ヲ見ルニ至ラザリシカ其際青木外務大臣ハ書面ヲ以テ之ニ
對スル意見ヲ開陳シタリ、其要ニ曰、本議ニ示ス所ノ北陸線ハ敦賀ニ起リ富山ニ

達スルモ直江津ニ連絡セズ、直江津ヨリ新發田ニ至ル線ハ兩羽線ニ連絡セズ、乃チ北部幹線タルノ實ヲ失セリ、尙ホ兩羽線ハ白河以北屈指ノ要地タル若松ヲ經テ米澤ニ向ハシメザルヘカラズ、又東京市内線ハ急進一舉セザレハ沿路ノ地價騰貴シ施工上困難ヲ生スヘシ、要スルニ本議ハ深ク資金支出ノ難キヲ慮リ自ラ幹線ノ規模ヲ縮少セザルヲ得ザルノ結果ト爲レルモ寧ロ工事ノ規模ニ依テ資金ノ額ヲ決スヘク資金ノ額ニ因リテ工事ノ規模ヲ左右スヘキニ非ズト、左ニ之ヲ錄ス。

本議ノ全體ハ賛成スヘキモノナリト雖モ猶ホ一竇ヲ缺クノ憾ナシトセス今全國内ニ將來布設ヲ要スヘキ各線ノ位置方向ヲ豫定スルニ當リ苟モ瑣細ノ事情ニ検束セラレテ完全ノ大計ヲ畫セサルハ策ノ得タルモノニ非ルヲ如何セン

第一北陸鐵道ハ北部ノ幹線タルヘキニ其敦賀ヨリ發シ福井金澤ヲ經テ富山ニ達スヘキ一線ハ直江津ヨリ發シテ新發田ニ達スヘキ一線ト相聯絡セス又直江津ヨリ發シテ新發田ニ達スヘキ一線ハ酒田ヨリ秋田ヲ經テ弘前ニ達スヘキ一線ト相聯絡セス即チ敦賀ヨリ青森ニ至ルモノヲ北部ノ幹線トスレハ

其間ニ二大空隙ヲ生スルモノト言ハサルヲ得ス何ゾ敦賀ヨリ發シテ一直線青森ニ達スヘキ完全ノ大幹線ヲ布設スルノ策ヲ講セサルヤ論者或ハ曰ハシ酒田ト新發田トノ間ニハ聯絡ナシト雖モ酒田以北ノ地方ハ白河ヨリ酒田ニ至ル線路ニ依テ東京ト相交通スルノ便アリ又直江津ト富山トノ間ニハ聯絡ナシト雖モ直江津ヨリ新發田ニ至ル間ノ地方ハ碓氷直江津間ノ一線ニ依リ東京ト相交通スルノ便アリ又富山ヨリ敦賀ニ至ル間ノ地方ハ富山敦賀間ノ一線東海道鐵道ニ聯絡スルニ至レハ東京及大阪トノ交通ハ自ラ開クヘシ是都鄙交通ノ便ニ於テハ或ハ足レリト雖モ全國有無共通ノ利ニ於テハ未タ盡サ、ルナリ況シニヤ北部幹線ノ名アリト雖モ酒田新發田ノ間及直江津富山ノ間ニ於テ大空隙ヲ生スルトキハ終ニ支線ノ實アルヲ免レサルナリ是故ニ北部幹線ヲシテ幹線ノ實アラシメント欲スレハ該線路ハ必ス一直ナラサルヘカラサルナリ而シテ横截幹線ヲ便宜延長シテ北部幹線トナサントスルトキハ是設計ノ全局ニ於テ既ニ方針ヲ誤ルモノト言ハサルヲ得ス

第二兩羽鐵道ハ福島ヨリ發シ米澤山形酒田及秋田ヲ經テ弘前ニ達スヘキ設計ナリト雖モ該線路ヲ距ル遠カラサル若松ハ白河以北實ニ屈指ノ要地ナレ

ハ多少迂回アルニ拘ハラス該線ハ白河ヨリ發シテ若松ヲ經テ米澤ニ向ハシムルヲ可ナリトス

第三東京市内新橋上野兩停車場ヲ接續シテ中央停車場ヲ設置スル工事ハ急進一舉ニ爲スヘカラサルヲ以テ好機會アル毎ニ用地買收等ニ徐々著手スヘシトノコトナレトモ高架鐵道ノ議一タヒ決シタル上ハ斷然急進一舉スルヲ可ナリトス否ラサレハ沿路ノ地價ハ年一年ニ騰貴シ數年ヲ經ル後ニハ施工豫算ニ相違ヲ生シ從テ事業上非常ノ困難ニ陥ルヘキハ必然ナリトス

之ヲ要スルニ本議ハ深ク資金支出ノ難キヲ慮リ既設鐵道ノ收入純益中百萬圓(該收入ハ二百五十餘萬圓ノ見込ナレトモ其内百五十萬圓ハ從來募集シタル起業公債ノ利子ニ充ツヘキモノトス)ヲ利子ニ見積リ之ニ相當スル元金ノ區域内ニ於テ成ルヘク工業ヲ舉ントスル目的ナルヲ以テ自ラ幹線ノ規模ヲ縮少セサルヲ得サルノ狀アリト雖モ新工事舉ルノ後ハ鐵道ノ收入自ラ其額ヲ増スヘキモノナレハ寧ロ工事ノ規模ニ因テ資金ノ額ヲ決スヘクシテ資金ノ額ニ因テ工事ノ規模ヲ左右スヘカラサルナリ若シ資本ノ額ニ因テ工事ノ規模ヲ左右セントスルトキハ是レ瑣細ノ事情ニ檢束セラレテ完全ノ大計ヲ

畫セサルモノト言ハサルヲ得ス又設計ノ各線ニ對スル資金ハ凡五六年間ニ割合支出スルノ見込トノコトナレトモ現ニ工事ニ該年間ヲ必要トスルニ非サル以上ハ力メテ之ヲ短縮スルヲ以テ上策トス

明治二十三年六月六日 外務大臣 青木周藏

鐵道局長官
答申

外務大臣ノ意見ニ對シ鐵道局長官ハ六月十日ヲ以テ答申書ヲ提出セリ、其要ニ曰、第一北陸線ハ敦賀ヨリ一直線ニ青森ニ達スルモノトスルノ論アレトモ富山直江津間ニハ峻嶮ナル山脈北海ニ突出シ地質亦脆弱ニシテ精細ノ測量ヲ爲スニ非ザレハ容易ニ敷設ノ見込ヲ立テ難ク新發田酒田間亦險峻ナル部分多ク要スルニ將來敷設スヘキ線路概測調査ノ命ヲ得テ後其見込ヲ立ツルモ晚トセザルヘシ、第二兩羽線ヲシテ若松ヲ經由セシメンニハ若松米澤間ノ山脈ヲ横断セザル可ラズ、而モ其高サ碓氷嶺ヲ凌駕スルモノニシテ建築ニ巨費ヲ要スルノミナラズ竣工後其運輸上ニ不利ナルモノ有ルモ未タ知ル可ラズ、故ニ尙ホ精細ノ調査ヲ遂ケ或ハ一枚線ヲ若松ニ通スルノ計畫ヲ立ツルモ亦可ナルヘシ、第三東京市内中央線ハ急進一舉スルノ論實ニ一理アリト雖土地買收家屋移轉ノ如キハ長時日ヲ要シ假スニ年月ヲ以テセズソハ竣工スルヲ得ズ、要スルニ本議ハ差

向見込ヲ立ツルヲ得ル線路ノミニ就テ敷設ノ議ヲ決セラレンコトヲ望ミ同時ニ全國ニ鐵道普及ヲ謀ルカ爲ニ他ノ各線概測調査ニ著手センコトヲ具申シタルモノニシテ強チ資金支出ノ難キヲ慮ルノ一點ノミニ拘束セラレタルニ非ズト、鐵道局長官ハ斯ノ如ク答申シタリト雖永遠ノ方針トシテ豫メ鐵道系統ヲ確立スルハ國家百年ノ長計ニシテ而モ建築費ノ財源ハ區々臨機ノ手段ニ待ツヘキニ非ザルヲ察シ明治二十四年七月鐵道政略ニ關スル議ト題スル一大意見書ヲ以テ其根本策ヲ稟申シタリ〔第八章第一節参照〕

建設費豫算 明治二十三年度豫算ニ於テ横川輕井澤間建設費金五十萬圓計上セラレ前年度益金超過額ヲ之カ財源ニ充テ又東京神戸間建設費金三十六萬八百四十圓、高崎直江津間建設費金二十四萬四千六十五圓計上セラレ公債支出殘金六十萬四千九百五圓ヲ之カ財源トシ共ニ殘工事ノ費用ニ支出シタリ、二十四年度ニ在リテハ横川輕井澤間建設費豫算ハ金一百萬圓ニシテ直江津新發田間建設費豫算ハ政府之ニ修正ヲ加ヘ直江津柏崎間金一百萬圓トセシモ議會ニ於テ横川輕井澤間ノミヲ可決シ直江津柏崎間ヲ否決シタリ、而シテ二十五年度ニ在リテハ衆議院解散ノ爲豫算成立ニ至ラザリシモ横川輕井澤間建設費ハ年割額ヲ採リテ金

五十萬圓ヲ支出シタリ

第二 鐵道局長官ノ報告

明治二十年六月十三日鐵道局長官ハ鐵道創業以來明治十九年度末ニ至ルマテノ管掌事業中財政ニ係ル部分ニ就キ其狀況ヲ報告セリ、該報告ハ之ヲ三項ニ分チ初ニ資本ノ現狀ヲ示シ次ニ資本金使用ノ結果ヲ陳ヘ最後ニ營業上收支ノ狀況ヲ説キタリ

該報告ノ概要ニ曰、鐵道創業以來連年建設ノ爲支出シタル總額ハ金二千百十三萬四千八百五十四圓ニシテ其中金一千七百二十七萬九千九百五十三圓ハ明治十九年度末ニ於テ整理決算ニ屬スル建設費ノ總額ニシテ差額金三百八十五萬四千九百一圓ハ該年度末ニ於テ未決算ニ屬セリ、斯ク未決算ノ多額ナル所以ハ他ナシ、鐵道ノ事業タル建築中ニ鉅多ノ金員ヲ要スルノミナラズ軌道、鐵橋、桁、機關車及其他車輛諸器械ノ如キハ悉皆之ヲ遠ク萬里ノ海外ニ仰カザルヲ得ズ、故ニ其代價ノ仕拂ニ充ツル爲常ニ巨額ノ金員ヲ外國ニ豫備シ置カザルヘカラズ、又内地ニ於テ鐵道建築用材ハ工事上應急ノ需用ニ支障ナカラシメンカ爲常ニ

數十萬圓ノ金額ニ值ルモノヲ貯藏シ置カザルヲ得ズ、是レ未決算ニ於テ斯ノ多數ヲ遺ス所以ナリ、然レトモ之ヲ資本ノ性質ニ由リ分析セハ現金物品ノ既ニ支出シテ未タ精算ニ至ラザル金額ト未タ使用セズシテ豫備スル所ノ現金物品トハ自ラ差異アリ、前者ハ之ヲ未決算ニ屬スル建設費ハ之ヲ固定資本ト稱スヘシト、此分析ヲ以テ表示スルニ明治十九年度末ニ於テ固定資本ヲ組成シタル建設費ノ金額ハ

東京横濱間

二、八四四、二八五

神戸大津間

七、七五〇、二五〇

敦賀大垣間

三、二二七、五四九

大垣半田間〔加納木曾川間ヲ除ク〕

一、二三四、一六六

高崎直江津間〔横川關山間ヲ除ク〕

一、二四八、一七二

合計

一、六七〇四、四二二

ニシテ以上ノ區間ハ孰レモ開業線路ト爲リ營業上收利イ效力ヲ有スルモノナリ、而シテ此外既ニ區間ニ投資シタルモノ未タ營業開始ニ至ラザル爲收利ノ效力ヲ生セザルモノ金五十七萬五千五百三十一圓アリ、之ヲ前記開業區間建設費金

一千六百七十萬四千四百二十二圓ニ加算スレハ其總額ハ金一千七百二十七萬九千九百五十三圓ト爲リ即チ前掲十九年度末整理決算ニ屬スル建設費ニ符合ス、此外現金物品ノ既ニ支出シテ未タ精算ニ至ラザルモノ金一百五十二萬九千四百三十九圓アリ、外ニ浮動資本金二百三十二萬五千四百六十二圓アリ、之ヲ共計スレハ金三百八十五萬四千九百一圓ト爲リ之ヲ前記整理決算ニ屬スル建設費ニ合シタル金二千百十三萬四千八百五十四圓ハ即チ創業以來連年鐵道建設ノ爲投資シタル總資本ナリトス

次ニ資本金使用ノ結果ニ就テ觀ルニ創業以來十九年度末ニ至ルマテノ間ニ建設シタル政府所有ノ線路ハ二百九哩ニシテ之カ區間別ト之ニ要シタル平均一哩ノ建設費ハ左ノ如シ

資本金使用ノ結果

東京 横濱間	神戸 大津間	敦賀 大垣間	半田 間	大垣 間	區間	哩	數	平均一哩ノ建設費
一八哩	一五八、〇一六円							
四五	五八	四八	四九	四八	四九	五八	四五	一三三、六二五
六五、八六八	六五、八六八	三四、〇四五	三四、〇四五	三四、〇四五	三四、〇四五	三四、〇四五	三四、〇四五	一一五八、〇一六円

平均一哩費用額

七九、九二五

報告ニ曰、各區間建設費一哩ニ對スル高低ノ度ヲ比較スルニ東京横濱間ヲ以テ最高度トシ神戸大津間之ニ亞キ以下各區逐次遞減シテ益、下降ス、斯ク建設費ニ差異アル所以ハ其原因一ナラズト雖線路ノ位置地形ニ隨ヒ工事ニ難易アリ軌道ニ單複アリ構造ニ莊重簡便アルト建築材料及之ニ要スル勞役時價ニ高低アル等ノ事情ニ職由ス、而シテ東京横濱間及神戸大津間ノ特ニ多額ナル所以ハ是等原因ノ外此兩區間ハ本邦鐵道ノ創業ニ係リ百事經驗ノ效ニ乏シク實地應用ノ術ニ熟セザルノ致ス所ナリト

又曰、開業線路ノ逐年增加スル狀況ヲ視ルニ明治十四年度以前ニ於テハ趨起遂巡シテ其進歩遲緩ナリシモ同年度以降漸ク其度ヲ增シ十七年度以後ニ至リテハ頓ニ進歩ノ狀ヲ呈シタリ、抑、明治五年九月東京横濱間鐵道敷設竣成ヲ告ケ次テ七年五月神戸大阪間ヲ竣工シ漸次延長シテ京都ニ達シタルハ九年九月ナリ、然ルニ是ヨリ先佐賀ノ變、臺灣ノ役、熊本、山口ノ亂相踵テ起リ十年ニ至リ西南ノ

役アリ、鐵道ノ如キハ復タ顧ルニ遑アラザルノ厄運ニ遭遇セリ、而シテ十一年ニ至リ起業公債募集ノ舉アリ、初メテ京都大津間ノ敷設資金ヲ下付セラレ十二年敦賀長濱間敷設ノ允可アリ、又十五年之ヲ關ケ原ニ延線スルノ許可ヲ得タリシカ更ニ之ヲ大垣ニ延線スルノ事宜ヲ上陳スルニ當リ其間情勢ノ已ムヲ得ザルモノ有ルカ爲其肘ヲ掣セラレ一進一退或ハ將ニ絶エントセリ、而シテ十六年ノ末中山道鐵道敷設決定ノ令アリ、茲ニ大ニ振起ノ機會ヲ得テ線路ニ著シキ增長ノ度ヲ呈シタリ、爾後大垣半田及高崎直江津間ニ著手シ遂ニ中山道全線測量ニ從事シ幾何ナラズシテ高崎横川間、直江津關山間相次テ竣工シ十九年ニ及ヒ武豊木曾川間亦竣工セリ、同年七月中山道鐵道中部ノ工事ヲ廢シ更ニ東海道線敷設ノ命ヲ受ケ之ニ著手セリ、而シテ日本鐵道會社線路モ亦第一區已ニ竣工第二區モ將ニ畢ラントシ第三區モ今ヤ施工中ニ在リ、要スルニ既往ニ據リ之ヲ現在ニ徵シ又之ヲ將來ニ推スニ非常意外ノ事故アラザルヨリハ其得ル所ノ結果必ス當時ニ倍スルコトアルヤ疑ヲ容レズト

ヲ收得スル爲營業費トシテ連年支出シタル額七百八十五萬三千二百七十七圓ナリ、故ニ其差金九百四萬三千八百二十七圓ハ純益ナリトス、此純益ヲ各年度ニ區分シ資本額ニ對スル割合ヲ示スコト左ノ如シ

純益金

同	同	同	同	同	同	同	十四年度
同	同	同	同	同	同	十五年度	一〇三六、三九四
一ヶ年平均	十九年度	十八年度	十七年度	十六年度	九三三、七八八	九一三、八四六	九一三、八四六
一	一	一	一	一	七五〇、五三八	四五三、八九〇	六七八、一二四
*	*	*	*	*	•〇五四一	•〇七〇七	•〇七四〇
*	*	*	*	*	•〇四八〇	•〇六五三	•〇六五九
*	*	*	*	*	•〇三一一	•〇五六一	•〇七七五
*	*	*	*	*	•〇四〇六	•〇六二四	•〇八九四
*	*	*	*	*	•〇六二一	•〇六二一	•〇六二一

* 年度改正又ハ營業開始等ニテ全十二箇月ニ滿タザルモノ〔以下之ニ同シ〕

斯ノ如ク純益金ノ割合ハ年々多少ノ増減アリト雖之ヲ平均スレハ開業資本ニ
對シ年六分二厘強ニ當リ資本總額ニ對スルモ尙ホ年五分六厘強ニ當レリ、世上
一般不景氣ニシテ金利頻ニ低落スルニモ拘ラズ金二千百萬圓以上ニ達スル巨
額ノ資本ニ對シ平均年五分六厘強ノ利益ヲ得ルハ官業上收利ノ最大最好ナル
モノニシテ多ク其比ヲ見ズト謂フモ過當ノ言ニ非ザルヘシ、況ヤ其開業線資本
ニ對スルモノハ年六分二厘強ニ當ルニ於テヲヤト、尙ホ該報告ハ各區間ニ區分

シテ純益金ノ累年割合ヲ擧ケタリ、之ヲ約スルニ左ノ如シ

區間	明治十九年度純益金	純益金ノ資本割合	創業以來純益金ノ資本額
東京横濱間	三三三、七六九円	一・七三	〇九三三
神戸大津間	二九五、一三九	〇三八〇	〇五九五
敦賀大垣間	一四、〇六八	〇〇四五	〇〇六四
大垣半田間	二〇、三二七	〇一六二	五九九
高崎直江津間			

明 純益割合説

報告ニ曰、東京横濱間建設費ノ最モ高價ナルニモ拘ラズ純益ノ割合平均年九分三厘強ナル所以ハ其線路ノ位置本邦第一ノ都府ト開港場トノ間ニ在ルヲ以テ旅客ノ運輸頗ル頻繁ナルニ因ルモノナリ、之ニ次クモノハ神戸大津間ニシテ是亦其位置第二ノ開港場ト大阪、京都ノ如キ大都府ヲ連絡スルヲ以テナリ、凡ソ鐵道ニ於テ收益ノ最モ多キモノハ其敷設ノ位置タル盛大ナル都府開港場等ノ相連絡セル線路ヲ以テ第一ト爲スハ歐米各國皆同一ナルヲ以テ敦賀及半田線ノ如キモ東海道全通シテ東西兩京相連絡スルノ日ニ及ヒテハ收益ノ割合必ス今日ノ比ニ非ザルヘシ、信越線ノ如キモ他日東京ト貫通スルニ至ラハ收益上ノ面

目ヲ一變スルハ疑ヲ容レザル所ナリト

收入支出ノ割合
報告ハ尙ホ營業上收支ノ金額ヲ各年度ニ區分シ收入ニ對スル支出ノ割合ヲ示シ之ニ就キ解説シタリ、即チ左ノ如シ

年 度	營業收 入	營業費	收入ニ對スル支出ノ割合
明治八年 度	一〇四、八五一円	七三、三八六円	七三、三八六
明治九年 度	七〇、〇七九	四〇、〇七八	四〇、〇七八
明治十年 度	一〇四、八五一	七三、三八六	七三、三八六
明治十一年 度	五九二、六七一	三三二、八三〇	三三二、八三〇
明治十二年 度	四四一、六一五	三四六、八〇三	三四六、八〇三
明治十三年 度	三五八、三六〇	二〇七、四六三	二〇七、四六三
明治十四年 度	六四四、四五九	四〇三、八二三	四〇三、八二三
明治十五年 度	九一〇、三三六	五二六、二四八	五二六、二四八
明治十六年 度	一、二四三、五三一	五四四、〇〇一	五四四、〇〇一
明治十七年 度	一、〇一、七三九	五一五、一一七	五一五、一一七
明治十八年 度	一、五五五、七九七	五六一、六七四	五六一、六七四
明治十九年 度	六〇八、二二四	四二二	四二二
明治二十年 度	三九〇	五四八	五四八
明治二十一年 度	*	五七八	五七八
明治二十二年 度	*	六二六	六二六
明治二十三年 度	*	三三七	三三七
明治二十四年 度	*	五二七	五二七

明治十四年度	一、七一二、九八〇	六七七、五八六	三九五
十五年度	一、八四〇、三九四	九二六、五四八	五〇三
十六年度	一、五六四、九一〇	六三一、一三三	四〇三
十七年度	一、三六二、六八六	六一二、一四八	四四九
同 十八年	一、三〇一、一一一	四四二、二二一	*
十九年度	一、三〇一、一一九	六二二、九九五	四七八

收支割合説
明

報告ニ曰、斯ノ如ク收入ニ對スル支出ノ割合年々増減アル所以ハ鐵道營業ノ活潑ナルト否トノ影響ニ基クモノナリ、抑、鐵道ノ營業費ニハ定費、不定費ノ別アリ、不定費ハ營業ノ繁閑ニ由リ増減スルモ定費ハ營業ノ繁閑ニ由リテ之カ、增減ニ關係ヲ有スルコト少ク或ハ全ク關係ヲ有セザルモノアリ、故ニ鐵道收入ナルモノハ營業活潑ニシテ増加スルコトアルモ費用ハ其割合ニ増加セズ、又不景氣ニシテ減少スルモ費用ハ之ニ比例シテ減少セザルモノナリ、故ニ收入増加スレハ之ニ對スル費用ノ割合ハ隨テ減少シ收入減少スレハ之ニ對スル費用ノ割合ハ

鐵道ノ利用
ニ就テノ意
見

爲ニ増加スルハ當然ノ理ナリ、然ルニ近年世上不景氣ノ爲收入減少シ加フルニ敦賀大垣間、高崎直江津間ノ如キ運輸保全トモ其要スル所ノ營業費頗ル多ク而シテ其得ル所ノ收入僅少ナルニモ拘ラズ之ニ對スル費用ノ割合ハ前表ニ掲クル如ク著シク增加スルニ至ラズシテ之ヲ減少スルコトヲ得タリト

最後ニ該報告ハ鐵道ノ利用尙ホ未タ普カラザルヲ慨シ開通當初ニ在リテハ新奇ヲ喜フノ通情ヨリ一時乗客ノ衆キヲ來シ收入稍多額ナルヲ得ルモ連年遞増セザルノミナラズ時ニ或ハ遞減セルモノアリ、且ツ旅客賃金ノ收入概々總收入ノ三分ノ二ヲ占メ貨物收入ノ至テ少額ナルハ鐵道ノ利用完全ノ域ニ達セザルモノトセリ、其言ニ曰

茲ニ筆ヲ擱クニ當リ尙一言セント欲スルモノアリ他ナシ鐵道ノ利用如何ノ問題是レナリ抑モ鐵道ハ運輸ノ便ヲ開キ交通ノ利ヲ起シ軍國施政上ヨリ殖產興業ノコトニ至ルマテ之ニ依テ舊觀ヲ改メ開進ノ實效ヲ期スヘク之ヲ要言スレハ富強ノ一大利器ナリトハ普通ノ套語ナリ然レトモ若シ之ヲ利用スル能ハサレハ俚諺ニ所謂猫兒ニ黃金ヲ弄セシムルノ嘲笑ヲ免レサルヘシ今此報告書中各線營業收入ノ増減ハ鐵道ノ利用如何ヲ測ルノ一標準トスルニ

足ルヘキモノナルニ創業ノ當初ニ豫想セシ如キ好結果ヲ見ル能ハスシテ各線トモ概ネ運輸開通ノ始メニハ新奇ヲ喜フノ通情ヨリ一時乗客多數ニシテ收入稍多額ナルモ連年遞増セサルノミナラス或ハ之レニ反シテ遞減セシモノアルハ一ハ明治十五六年以來一般商況ノ不景氣其影響ヲ運輸上ニ及ホシタルニ因ルヘシト雖モ各線ノ延長僅ニ數十哩ニ過キスシテ人民ヲシテ鐵道利用ヲ感セシムルニ足ラサルニ職由スヘシ是旅客賃金ノ收入概ネ收入總額ノ三分二ヲ占メ貨物賃金ノ收入甚タ少額ニ止マリシヲ以テ之ヲ知ルヘシ然ルニ近來各線漸次ニ延長連絡シテ貨物運輸ノ量隨テ增加シ炭薪ノ如キ賤價ノ物品モ亦之ヲ汽車ニ搭載シ百里以外ノ市場ニ出スモノアルニ至ルヲ以テ鐵道利用ノ實效ヲ見ルノ日ハ蓋シ期シテ埃ツヘキカ此利用ハ假令直接ニハ利ヲ起シ殖產興業ノ途ヲ開キ彼普通ノ套語ヲシテ果シテ實績ヲ記スルモノタラシムルハ勝等ノ翹望スル所ニシテ次回ノ報告ニハ此方向ニ幾分ノ新歩ヲ掲錄セント欲スルモノナリ

第三 明治二十年度以降ノ資本及收益

明治二十年度以降ニ於ケル資本狀態ヲ檢スルニ同年度ニ於テ大垣名古屋間開通シ二十一年度ニ於テ直江津線ハ輕井澤ニ達シ二十二年度ニハ東京神戸間全通シ又横須賀線開通シタルヲ以テ固定資本額ハ頓ニ増加シタリ、左ニ毎年度末資本總額ト固定資本額トノ歩合ヲ示シ毎年度延長線路哩數ニ對比シ一哩ノ資本總額ト固定資本額トヲ掲ク

年 度	年度末資本總額	年度未固 定資本額		對資本定資 割額(本ノ スル總額本ノ 合)	年 度末開業 線路哩數	資 本 總 額	開業 線路 一哩 ニ付
		資 本 總 額	固 定 資 本 額				
明治二十 年 度	二六、二八四、八五二 円	二二、三五一、〇二七 円	二八、六三三、三四三 円	八五四	二四五 哩	一〇七、二八五 円	九一、六三三 円
同 二十一 年 度	三三、三五一、〇二七 円	二二、四四七、六三三 円	三一、六一八、三四八 円	九一八	四五五 哩	七五、〇三六 円	六四、三四〇 円
同 二十二 年 度	三四、九七一、七〇二 円	三三、七四五、九九一 円	六三、四七〇 円	九三六	五六一 哩	六二、五一八 円	五九、四三〇 円
同 二十三 年 度	三六、五八三、一一八 円	三三、〇六八、一八四 円	八九〇	九〇四	五六一 哩	六六、三九四 円	六〇、六六七 円
同 二十四 年 度	三七、五五四、四七五 円	三三、四二七、七三五 円	八九〇	八九〇	五五 哩	六八、一五七 円	六〇、六〇五 円
同 二十五 年 度							

一哩平均建設費
設費

明治二十五年度末各區間開業線路建設費ヲ各其哩程ニ對シ一哩ノ費額ヲ比較スルニ左ノ如シ

鐵道線路哩程延長 五五一

一哩平均建設費 六〇、六六七

内 譯

東京横濱間

一八〔複線〕

一哩平均建設費

一六三、四五七

神戸大津間

五八〔内複線〕

同

一三七、九九三

敦賀大垣間

四九

同

七一、五六三

高崎直江津間

一一〇〔横川輕井澤間ヲ除ク〕

同

三四、七四九

横濱大垣間

二五八〔内複線〕

同

五〇、八〇二

大船横須賀間

一〇

同

四一、三七二

大津長濱間

四八

同

三四、〇〇八

〔横濱大垣間ノ内小山沼津間複線〕

二二

一五、六一七

營業收支

營業益金ハ線路ノ延長ト共ニ逐年増加シタリト雖明治二十四年度ニハ尾濃地方ニ於ケル震災ノ爲幹線ノ損壊ト共ニ枝線亦之カ餘波ヲ蒙リ從テ收入ハ前年度ノ額ニ達セズ、而モ復舊工事ノ爲營業費ハ増加シ益金ハ著シク減少シタリ然

レトモ二十五年度以降稍回復ヲ見ルニ至レリ、其收支計數ヲ左ニ掲ク

年 度	營 業 收 入		營 業 費		益 金
	明治二十一年度	明治二十一年度	明治二十一年度	明治二十一年度	
明治二十一年度	一六九八、八七三	一六九八、八七三	六七七、一二四	一〇三二、七四九	・三九八
同 同 同 同	二三三三、八二一	二三三三、八二一	九六七、五八五	一、三四六、三三六	・四一八
二十二年	三七七一六三〇	三七七一六三〇	一六六三、四一七	二、一〇八、一一三	・四四一
二十三年	四二一三、八〇四	四二一三、八〇四	二、〇〇一、二七三	二、二二二、五三一	・四七四
二十四年	四一〇一、四一	四一〇一、四一	二、四三六、九〇〇	一、六八三、二四一	・五九〇
同 同 同 同	四、五八〇、六三三	二、一六六、一九九	二、四一四、四三三	四、七三	・四七三
二十五年					

前表ニ依ル連年度ノ純益金ヲ資本總額ニ對スル割合及固定資本額ニ對比シテ歩合ヲ求ムルニ左ノ如シ

年 度	純益金ノ資本總額ニ對スル割合	純益金ノ固定資本額ニ對スル割合
明治二十一年度	・〇三八	・〇四〇
同 二十二年	・〇四〇	・〇六一
同 二十二年	・〇六一	・〇六七

明治二十三年度	・〇六三
二十四年度	・〇四六
二十五年度	・〇六八

同	・〇六四
同	・〇四九
同	・〇六八

第四會計

維新草創ノ際爲政者ノ最モ困難トセシハ財政ノ整理ナリキ、而シテ鐵道ハ其興業ニ巨大ノ費額ヲ要スルヲ以テ明治三年鐵道掛ヲ置カルルヤ之ヲ民部、大藏兩省ノ管掌ニ附シ監督、土木、出納ノ三司ヲシテ之ニ當ラシメタルハ財政整理上ノ用意ニ出テタリ、然ルニ當時出納ノ手續トシテ省費ト作業費トヲ區別セザリシカハ同年四月鐵道掛綜理監督正上野景範等カ鐵道出納ノ方法ヲ具シ別途受拂ノ議(第二章第五節參照)ヲ建テタルハ最モ機宜ニ適シタリ、爾來出納手續ハ實際ノ便宜ニ由リ又ハ從來ノ慣例ニ基キ或ハ時々ノ通達ニ據リテ之ヲ處理シ未タ出納規則ノ制定アラザリシカ九年九月六日太政官達ヲ以テ各廳作業費區分及受拂規則ヲ定メラル、是レ我邦最初ノ別途會計法ナリトス、該規則ハ各廳一般ノ經費中作業ニ屬スルモノヲ分別シテ作業費ト爲シ通常ノ經費ト混同セザルコ

トヲ要スルモノトシ造幣、紙幣、造船、礦山等凡テ官業ニ屬スルモノヲ之ニ包含セシメ鐵道亦素ヨリ此範疇ニ屬セリ、而シテ作業費ヲ細別シテ興業費及營業費トシ器械購入裝置、家屋建築等凡テ創業ニ屬スル費途ヲ興業費トシ開業以後平常ノ事業ニ屬スルモノヲ營業費トセリ、其第六條ニ曰『作業費トシテ交付セシ原額ノ内興業費ハ拂切ノ例ニ據リ精算シ漸次實檢ヲ經テ濟備スルニ隨ヒ益金ノ幾分ヲ以テ興業ノ費用ヲ償却スル等ノ方法ヲ設立スヘシト雖モ順序創設ノ際ナレハ姑ク各廳ノ便宜ニ任ス營業費ハ毎月收支ノ實況ヲ大藏省ニ報告シ歲尾計云年度ヲニ至リ一旦該額ハ悉皆納付ナサシメ翌年ニ至リ更ニ交付スルヲ則トス』ト、又第七條ニ曰『營業收入金ハ毎月納付ニ及ハス幾回モ運換支用スルヲ許ス尤歲尾ニ至リ營業ノ消費ト收入トヲ計較シ殘餘ノ益金ハ稅外收入ヘ編入シテ之ヲ大藏省ニ納付スルコト、斯』ト、以テ當時ノ出納制度ヲ窺フヘシ

明治十年七月六日太政官達ヲ以テ作業費出納條例ヲ定メ同年度ヨリ施行セラル、之ニ據ルニ作業ニ屬スル一切ノ費途ヲ作業費ト稱シ開業ニ際シ資本金額ヲ定メ營業百般ノコトヲ辨理シ其收入ヲ以テ資本ニ償還シ剩餘ヲ益金トシ嚮ニ消費セシ金額ヲ漸次償却スルモノトセリ、又作業費及收入額トモ前途一週歲ノ

作業費出納
條例

圖師機大書
記官ノ意見
書

豫算ヲ確立シ之ニ基キテ實際施行スヘキモノトシ營業費ハ資本金額ヲ確定シ
明治十年度以降之ヲ据置クモノトセリ
爾來鐵道ノ會計ハ作業費出納條例ニ據リ施行シ來リシカ鐵道ナル特殊ノ業務
ニ適應セザルモノ極メテ多キヲ以テ事業ノ遂行上不便ヲ感シタルコト鮮少ナ
ラズ、唯鐵道事業カ從來小規模ナリシヲ以テ幾多ノ不便ヲ忍ヒ一時ヲ彌縫シ得
タリシモ將來ニ於テ事業益々發展スルニ至ラハ諸般ノ事務煩雜ヲ來シ隨テ出納
亦姑息ノ手段ヲ容スヘキニアラズ、而モ啻ニ鐵道ノミナラズ工部省ノ作業ニ係
ル鑛山工作等亦皆現行條例ノ不備ヲ懇フルコト多キヲ以テ工部省ハ新ニ作業
出納手續ヲ制定シテ實際ニ適應セシメントシ明治十六年七月四日ヲ以テ少書
記官圖師民嘉同紅林武治ニ作業出納條例取調委員ヲ命シ六等屬吉田淳、七等屬
井上正進ヲ之カ補助員トシ立案審議セシメタリシカ翌十七年委員等ハ鐵道外
四作業條例ノ成案ヲ得テ復申シタリ、是ニ於テ工部省之ヲ大藏省ニ移シテ内議
セシニ大藏卿ハ工部省ノ原案ヲ以テ徒ニ出納手續ヲ複雜ナラシムルモノトシ
且ツ原案ノ如クナラハ商事會社ト擇フ所ナク政府ノ直營ト相容レザルニ至ル
ヘシトノ意見ヲ以テ之ヲ排拒シタリ、然レトモ當時中山道鐵道敷設ノコトアリ、

鐵道事業ノ規模亦昔日ノ比ニアラザレハ今ニ於テ之カ經營ノ法ヲ謬ラハ遂ニ
秩序ヲ失ヒ百事混亂ニ陥ルヘキヲ以テ十八年春權大書記官圖師民嘉ハ意見書
ヲ以テ鐵道會計條例制定ノ已ムヘカラザル所以ヲ陳シタリ、其文ニ曰

凡ソ政府ノ發行スル所條例規則百般ノ事一定不變妄リニ更革スルトナキヲ
以テ得策トナス何ントナレハ其更革ニ方リ舊ヲ棄テ新ニ遷ル交替ノ際多少
ノ時日ヲ費シ事務ノ支吾澁滯ヲ來サ・ルモノ鮮ナシ是レ閣下ノ平生稱說ス
ル所固ヨリ不易ノ確論ニシテ民嘉ノ服膺スル所ナリ然而シテ之ヲ更革セン
コヲ欲スルモノハ蓋シ當サニ止ムヘクシテ而シテ萬止ムコヲ得ナルモノア
レハナリ抑我鐵道局ノ事業タル極メテ廣大ニシテ他ノ作業ト貳カニ其性質
ヲ殊ニシ實際現行ノ會計法規ニ準據シ難ク其不便ヲ極ムルモノ枚舉ニ暇ア
ラス特ニ其不便ナルノミナラス之カ爲メニ屈伸操縱ノ機ヲ失ヒ往々事業ヲ
シテ遲滯セシメ加旃種々ノ支障ヲ生シ遂ニ國家理財上ニ不利ヲ釀スニ至ル
關係小ニ非ス是ヲ以テ民嘉向キニ數々其所見ヲ以テ閣下ニ具陳シテ其更定
アランコヲ苦請スルニ毎次甚タ意ニ介セス常ニ云フ會計ノ事足下ノ宜ク自
ラ任スヘキ所タリ余唯事業ノ速カニ完全整備スルヲ希望ス會計出納ノ如キ

ハ其原因ト結果トヲ知レハ足レリト是ヲ以テ閣下往々主務者ヲ責ムルニ瓊末無用ノ小事ニ種々ノ手數ヲ要シ而シテ却テ其緊要ノ大事ヲ拠擲スルヲ以テス夫レ其全體ヲ統理シ大綱ヲ執ル閣下ノ地位ニ在テハ事體當然固ヨリ敬服スル所ナリ然レトモ閣下ノ斥シテ以テ瓊末無用ト爲ス所ノモノハ即チ條例ノ嚴ニスル所ニシテ其緊要大事ト爲ス所ノモノハ反テ條例ノ問ハサル所ナリ故ニ閣下ノ敷令ニ依ルキハ條例ニ抵牾シ條例ニ從フキハ閣下ノ敷令ニ乖ク之レカ主務タル者一事兩難實ニ施行ニ苦ム是レ更定ヲ苦請セサルヲ得サル所以ナリ且夫レ鐵道ノ業其既成線タルモノ未タ百里ニ及ハス閣下ノ嘗テ經營規畫スル所僅カニ十ノ一二ヲ成スニ過キス前途ノ業未タ其幾倍ナルヲ知ラス而シテ中仙道ノ鐵道ハ近來事業ノ大ナルモノ一二年ニシテ成ルヘキニ非ス而ルニ會計ノ事現行條例ニ依リ調理シ難キヲ以テ命ヲ得テ一切權リニ之ヲ區處セシム是ヲ以テ諸般ノ事務充積鬱滯奈何トモスヘカラサルニ至ル是レ主務者ノ大ニ困却スル所ニシテ今日ノ更定ヲ待ツ所以ナリ今起工ノ始メニ方リ豫メ之レカ方法ヲ設ケス依然トシテ日ヲ積ミ月ヲ累ヌルニ及シテハ向來復拾收スヘカラサルニ至ラン更定ノ機正ニ今日ニ在リ願フニアランコト惱願ノ至リニ勝ヘス民嘉敬白

政府ノ制ハ一般ニ係レリ甲ニ便ニシテ乙ニ不便ナルヲアルハ理勢必然免レ難キモノナリ雖然事業ノ大小輕重ヲ權シ特殊ノ便法ヲ設ケテ之ヲ處スルハ事理當然ニシテ不可ナル所ナカルヘシ蓋シ會計ノ法規ヲ定ムルヤ自ラ其主管者アリ執行ノ責ニ任スル者宜ク其法規ヲ遵守スヘキハ固ヨリ言ヲ待タス然リト雖凡其法規若シ其事務ト相適合セサルキハ啻ニ事務ニ障礙スルノミナラス隨テ法規モ亦行ハレサルニ至ラントス是レ其法規ヲ定ムルモノ普通ノ事理ヲ以テ之ヲ規セントスルニ原由セスンハアラス民嘉目下神戸本局ニ在リ既ニ其事務ト法規トヲ比驗シ親シク其不便難行ヲ見又其利弊ノ在ル所ヲ知ルヲ熟セリ而シテ幸ニ職ヲ大藏省ニ兼ルヲ以テ之レカ更定ヲ圖ラント欲スルモ日猶淺ク未タ其職務ヲ服セス身兩職ニ在リ憂慮措ク能ハス頃者技長及主務者ニ諮ヒ彼是參互斟酌シテ鐵道會計條例案ヲ起草シ錄シテ別冊ニ在リ冀クハ閣下其已ムヲ得サルニ出ルヲ諒シ之ヲ閱覽シテ不可ナル所ナクハ請フ之ヲ工部卿ニ呈シ又之ヲ大藏卿ニ呈致シ特ニ會議ヲ開キ該主務者ヲシテ反復討論セシメ兩者協議シテ之ヲ政府ニ上陳シ裁定ヲ得テ速カニ決行アランコト惱願ノ至リニ勝ヘス民嘉敬白

明治十八年 神戸鐵道局會計主務 権大書記官 圖 師 民 嘉
鐵道局長 井 上 勝 殿

工部省鐵道會計條例主意書

中仙道鐵道建築ノ舉タル實ニ我邦未會有ノ大工事ニシテ其要スル所ノ資本モ亦莫大ナリ故ニ其會計ノ法最モ慎密鄭重ナラナル可ラス宜シク其方法ヲ嚴緊ニシ出納支用ノ節目ヲシテ細大並ヒ舉ケ一モ遺漏アルヲナク會計ノ成績結果ヲシテ極メテ井然瞭然タラシムルヲハ最モ翹望スル所ナリ於是英國鐵道事業上ニ於テ施行スル所ノ會計法ニ擬シ又我邦現在ノ情況ヲ酌量シ以テ其組織ヲ設立セント欲ス乃チ其大要ヲ略陳スルヲ左ノ如シ

豫算制定ノ事

凡ソ一事業ヲ創起スルヤ必ス先ツ所要ノ資本ヲ豫定シテ之ヲ金主ニ謀リ其承諾ヲ得サル可ラス蓋シ凡百ノ事業其資本總額ヲ一時ニ支用スルモノニ非ス鐵道ノ如キハ其尤ナルモノトス今夫レ金二千萬圓ヲ以テ豫算總額トナシ鐵道工事ヲ興起スルモノト假定センニ如斯巨大ノ金額ハ決シテ一時ニ支用シ得ヘキモノニ非ス必ス之ヲ數年間ニ配用スルヲ例トス否ラス

シテ金主若シ斯ノ巨大ノ金額ヲ一時ニ拂込片ハ啻ニ不急ノ資本ヲ堆積シテ其效用ヲ誤ルノミナラス活動生利ヲ主トスル資本ヲシテ徒ラニ庫中ニ藏匿シ恰モ死灰ノ如クナラシムルニ至ル可シ金主ノ不利益之レヨリ大ナルハナシ雖然一事業ヲ興起スルニ當リ其所用ノ金額ハ何程巨大ナルモ之ヲ豫定シテ金主ノ承諾ヲ得ルニ非レハ他日要用ノ期節ニ臨ミ其元入ヲ金主ニ請求スルノ權ナシ是ヲ以テ先ツ其總額ヲ豫定シ漸次其所要ノ分ヲ金主ヨリ領收スルヲ以テ一般興業資本豫算制定ノ法トス英語所謂「ノミナルカピタル」〔豫定〕資本ハ即チ此豫算制定額ヲ云フモノナリ資本ノ豫算法如此故ニ今我政府ニ於テ鐵道事業ヲ創起スルニ當リ豫算表ヲ調製スルノ法モ亦前記ノ法ノ如クナラシメ必ス最初ニ於テ其方案ヲ設ケ而シテ之ニ要スル金額ヲ豫定シ豫算表ヲ調製シテ一タヒ政府ノ裁可ヲ得タル以上ハ其工事ノ竣成ヲ告クルニ至ルマテ豫算外ノ事業ニ著手スルニアラサルヨリハ再ヒ豫算表ヲ製スルヲ要セス但事業ノ功程ニ從ヒ相當ノ期節ニ及ハ、豫報シテ其所用資金ヲ請求スヘキノミ是レ本條例ニ於テ最初一タヒ豫算表ヲ調製シテ政府ノ裁可ヲ得ハ爾後ハ其總額内ヨリ年々支用スヘキ金額ヲ每前

年度ニ於テ大藏省ニ通牒シ之レカ準備ヲ爲サシムルヲ以テ足レリトスル所以ナリ

資本勘定ノ事

凡ソ金主ニ於テ事業ヲ興起スル爲メニ元入セル金員ハ皆資本ト成ルモノナリ而シテ此資本ハ事業ノ性質ニ從ヒ種々ニ變化スルモノナリ今鐵道事業ニ就テ之ヲ例セハ或ハ軌道トナリ或ハ車輛トナリ器械トナリ停車場トナルカ如シ故ニ常ニ一ノ勘定ヲ設ケテ資本ヲ組成スル分子ノ現狀ヲ詳知スルハ理財上必要缺ク可ラサルモノトス英語茲ノ勘定ヲ稱シテ「カピタルアツカウント」ト云フ即チ資本勘定ノ義ナリ金主ニ於テ元入シタル資本金ノ得失ヲ察セント欲セハ宜シク先ツ此勘定ニ就テ考究セサルヘカラス今夫レ單ニ興業費ノ科目ノミヲ立テ而シテ資本勘定ヲ設ケサル片ハ是唯事業ノ原因ヲ知リテ其結果ヲ知ラサルモノナリ興業費ノ原因アレハ必ス之ニ由テ生スル所ノ財產ノ結果ナカルヘカラス資本勘定ハ即チ其原因ト結果トヲ包含スルモノナリ且夫レ鐵道財產ハ其金額巨大ニシテ性質甚タ堅固ナリ故ニ歐米各國ニ於テハ鐵道財產ヲ抵當トナシ借債証書(此證書ヲ英語ニテデベンチ語)

(エアル)ト云フヲ發行シ資本ヲ募リ以テ鐵道延長ノ資用ニ充ツルノ例アリ鐵道財產ノ堅固ニシテ信用アル夫レ如此故ニ之ヲ管理スルヤ其方法周到ナラサル可ラス又之カ景況ヲ示スヤ其結果ヲ詳明ニセサル可ラス其管理ノ方法ヲ周到ニシテ其結果ヲ詳明ニセント欲セハ宜シク先ツ資本勘定ヲ開設セスンハアル可ラス蓋シ財產價額ト資本金額トハ常ニ相平均シテ差違ナキヲ法トス故ニ財產價額ノ當ト不當トヲ知ラント欲セハ先ツ資本勘定ニ賴リ其元入額ヲ知ラサルヘカラス否ラスシテ茲ノ價額ノ得失ヲ論スルハ猶ホ秤錘ヲ用ヒ斯シテ物ノ輕重ヲ論スルカ如シ是レ資本金額ヲ明示スルノ必要ナル所以ニシテ本條例ニ於テ之カ勘定ヲ設ケントスル所以ナリ

收息勘定ノ事

諸般ノ營業中鐵道營業ニ於テハ資本勘定ノ外一種特殊ノ勘定ヲ開設スルヲ以テ例トス英語茲ノ勘定ヲ稱シテ「レウェニユウアツカウント」ト云フ之ヲ直譯スレハ歲入勘定ノ義タリ本條例ニ於テハ之ヲ意譯シテ收息勘定ト稱ス此勘定ハ運輸ヲ開業シテ汽車賃ヲ收入スルヤ直チニ之ヲ新設スルモノニシテ此勘定ヨリシテ線路保存費汽車運轉費等ノ如キ營業上百般ノ費

途ヲ支辨スルモノトス一般ノ營業ニ於テハ此勘定ヲ稱シテ損益勘定ト云
フト雖凡鐵道營業ニ於テ之ヲ收息勘定ト稱スル所以ノモノハ鐵道營業ハ
他ノ營業ト其性質ヲ異ニス或ハ貨物ヲ賣買交換シ或ハ物件ヲ製作シ或ハ
資金ノ貸借ヲ爲シテ利益ヲ得ルノ營業ニアラス最初一タヒ巨大ノ資本ヲ
出シテ營業ノ要具ヲ建設スレハ爾後ハ此要具ヨリシテ許多ノ利息ヲ收入
スルヲ以テ資本勘定ト對立スヘキ一ノ勘定ヲ設ケ置キ以テ資本ノ保全運
轉等ニ係ル費用ヲ支辨シ正味ノ利息ヲ知ルノ用ニ供センカ爲メナリ猶ホ
地主家主ニ於テ貸地料貸家料ノ爲メ一ノ勘定ヲ設ケ置キ地所家屋ニ係ル
諸般ノ費用ヲ支辨シ剩餘ノ金員ヲ以テ地所家屋代價ニ對スル正味ノ利息
ヲ見ルト一般ナリ故ニ收息勘定ト資本勘定トハ其原素性質全ク異ナルモ
ノニシテ其出納計算等判然區分シテ混同ス可ラサルモノトス是レ本條例
ニ於テ資本勘定ノ外別ニ收息勘定ヲ開設シ以テ金主ノ元入金ニ屬スル金
員ト此元入金ニ由テ收得スル金員トノ區別ヲ一目シテ瞭然タラシメント
スル所以ナリ

科目制定ノ事

凡ソ計算科目ハ其勘定ノ種類ヲ事物ノ名稱ト性質トニ由テ設立スルモノ
タリ宜シク其事業ノ性質ニヨリ之ヲ撰定シ一ハ以テ實際技術上ノ眞理ヲ
推シ一ハ以テ理財上ノ原則ニ溯リ其適當スルヤ否ヲ考究セサルヘカラス
否ラサル片ハ會計整理上煩擾ノ勞アルノミナラス實地工業ノ組織ト相齟
齬スルヲ以テ理財上真正ノ結果ヲ知ルニ由ナシ真正ノ結果ヲ知ル能ハサ
レバ事實ヲ誤ルノ恐レアリ果シテ事實ヲ誤ルキハ竟ニ思ハサルノ禍害ヲ
釀成スルニ至ル科目制定ノ忽ニス可ラサル是ノ如シ是ヲ以テ資本及ヒ收
息勘定ニ用ヒル所ノ科目ハ尤モ茲ニ注意シ務メテ理財ノ原則ニ隨ヒ實際
技術上ノ眞理ヲ考究シ又歐米各國鐵道會計科目ニ擬シ其適切ナルモノヲ
撰定シ資本及ヒ收息勘定ノ結果ヲシテ純然明白ナラシメントスルモノナ
リ

金銀貨幣出納ノ事

夫レ貨幣ハ物價ヲ度ルノ尺度ナリ今我邦ニ於テハ紙幣ニ其本位ノ勢力ヲ
有タシメ以テ物價ヲ度ルノ尺度トナス一モ正貨幣ト異ナルヲナシ抑尺度
ハ一定ノ制規アリ能ク物ノ長短ヲ度ルヲ得ヘシ猶本位ノ勢力ヲ有スル通

貨ヲ以テ物價ノ高低ヲ度ルカ如シ而ルニ本邦金銀貨ノ如キハ固ヨリ一定ノ價位ナク却テ其本位ノ勢力ヲ有スル紙幣ヲ以テ其價ヲ増減スルヲ得テ全ク通貨ノ能力ヲ失フ寧ロ之ヲシテ通貨ノ範圍ヲ脱セシメ寶貝玉石或ハ金銀塊等ノ物品ト其性質ヲ等シクシ之ヲ出納スルニ當リ宜シク紙幣ト混同セシメス一ノ物品ト見做シ收支共ニ其時價ヲ付シテ出納セシムルニ若カス是會計上無用ノ煩ヲ省キ簡易ナラシメントスルモノナリ

右中仙道鐵道會計條例中事項ノ要旨ヲ舉ケテ上陳スルヲ本條ノ如シ夫レ本邦鐵道ノ長大ナル中仙道ト雖凡果シテ此條例ニ依リ之ヲ實施スルニ及シテハ會計ノ條理成績ヲシテ瞭然タラシムルヲハ固ヨリ必然ノ勢ニシテ毫モ疑ヲ容レサル所ナリ於是之ヲ考フルニ此法獨リ中仙道ノミニ限り行フヘキモノニ非ス本省所管ノ鐵道ハ一般此法ニ準據シテ施行セハ其便益ヲ得ル必ス少小ニ非ルナリ且其事業タル元同一ナルモノナリ宜シク其法ヲ異ニスルヲアルヘカラス英國ノ如キモ其初メヤ各自其法ヲ異ニスルヲ以テ事業ノ成績會計ノ得失ヲ報告スルニ當リ統計比較常ニ其不便ヲ訴フ近時大ニ之ヲ改良シテ其面目ヲ一新シ始メテ善美ノ觀ヲ呈スルニ至レリ切ニ望ム我邦モ亦此

申 鐵道局長副

鐵道局長ハ此意見ヲ賛シ左ノ副申ヲ以テ會計條例案ヲ工部卿ニ進達シタリ

當局會計主務官ヨリ別冊鐵道會計條例並ニ意見書ヲ差出シ現行ノ條例法規ハ當局會計取扱上ニ於テ實際不便不妙且目下中仙道事業着手ノ際ニ在リ向來事務一層多端ナルヘキヲ以テ至急更定相成度旨縷々條陳スル所事實不得止儀ト存候ニ付爲念技長及會計員等ヘモ其方案ヲ示シ當否ヲ訊質候處一同現行條例ノ不便ヲ訴ヘ更定方案ヲ賛成セサル者無之候拙官儀會計ノ事務不按内ニ付其得失ヲ論議スルハ固ヨリ所不欲ニ候得共斯ク局員一同不便ヲ訴ヘ候處ヨリ推考致ス片ハ現行ノ會計法規ハ我鐵道事業ニハ不適當ナル者ト認定セサルヲ得ス既ニ不適當ト認定候上ハ一日モ早ク之ヲ更定セサルヲ得ス果シテ之ヲ更定スルモノトセハ從來ノ如ク唯其枝葉ノミヲ改メ一時ヲ彌縫スルノ姑息策ヲ取ラスシテ斷然其全體ノ組織ヨリ主義原則ニ至ルマテ悉皆更定シ遺憾ナキ様致度候殊ニ近來鐵道財政上ノ成績現況ニ付テハ歐米各國公使及ヒ統計家新聞記者等ヨリ時々問合ノ儀モ有之候處其問合ノ要點ハ必ス皆各國普通鐵道經濟上ノ眞理ニ基クモノニシテ我現行會計法ノ主意様

式トハ相違スルモノ多ク其都度種々手數ヲ煩ハシテ別ニ其成績現況ヲ明示スルノ取調ヲ爲シ以テ其要求ニ應セアルヲ得ス實ニ煩勞ニ不堪候凡ソ天下ノ事業皆其性質ニ從ヒ自ラ經濟法ノ原理モ異ナル儀ニ付鐵道ハ鐵道事業ノ性質ニ從ヒ其經濟ノ原理ニ基キ其財政法ヲ調理整齊シ何時何等ノ問合ヲ受クルモ其方法ニ依リ回答ニ差支ナキ様ニ致シ置カントハ拙官ノ切望スル處ニ候而ルニ各國ト様式ヲ異ニスルノ會計法ヲ用ヒテ其都度狼狽シ種々ノ手數ヲ煩ハシ取調ヲ爲スカ如キハ極メテ迂闊ノ至ニ候且夫レ鐵道ノ如キハ互ニ其成績現況ヲ報告交換シテ彼我長短得失ヲ比較スルハ歐米各國一般ノ例ニ候間務メテ各國普通ノ財政法ニ基ツキ資本ノ金額利益ノ割合興業費ノ多寡營業費ノ増減等ヲ判然明瞭ニシテ鐵道經濟法ノ眞理ニ違ハナル様致置候儀ハ實ニ目下ノ急務ト存候該方案ハ卽チ是等ノ要件ヲ列舉シテ遺漏ナク頗ル鐵道經濟法ニ適當セルモノト愚考致候就テハ速ニ方案ノ如ク御更定不相成候ハテハ向來事業上著々支障ヲ生シ百事遲滯可致ノミナラス事業ノ成績會計ノ得失モ判明難致可相成ト被存候間御閱覽ノ上大藏卿へ御照會相成兩省協議ヲ遂ケ至急申稟制定有之度此段及上申候也

明治十八年

鐵道局長 井 上 勝

勝

工部卿 佐々木高行殿

鐵道會計條
例制定ノ具
申

工部卿ハ十八年四月十四日ヲ以テ之ヲ大藏卿ニ移シ協議ヲ遂ケ大藏卿ハ之ニ同意シ同月二十九日連署シテ太政大臣ニ具申シ鐵道會計條例ヲ制定シ以テ鐵道ヲ作業費出納條例ノ支配外ニ置カントヲ請ヘリ其具申書ニ曰

凡鐵道建設ノ業タル他一般ノ事業ト大ニ其性質ヲ異ニシ隨テ別ニ其經濟法ナルモノアリテ存ス故ニ他普通ノ經濟ヲ以テ此特殊ノ事業ヲ規ス可ラサルハ理勢固ヨリ然ルナリ宜シク其性質ニ因リ其原理ニ基キ別ニ會計ノ法ヲ定メテ出納ノ道ヲ明ニシ以テ之カ整備調理ヲ謀ラサル可ラス然ルニ從來工部省所轄ノ鐵道事業ノ會計ハ一般ノ法規條例ヲ遵守シテ事ニ從ヒタルモノナルモ如何セン法規條例ハ一般ノ作業ニ通シテ畫一ノ法制ヲ定ムルノ目的ニ出ルモノナルヲ以テ此特殊ノ性質アル鐵道事業ニ適當セアルモノ極メテ多ク唯今日マテハ事業上遵守シ難キ不便アル毎ニ已ヲ得ス其一部一局ヲ改メ僅カニ一時ヲ彌縫シ來リタルモ是畢竟苟息ノ計ニシテ永遠ノ法トナスニ足ラサルノミナラス其不便煩雜實ニ鮮少ナラス前日既ニ然リ況シヤ今日鐵道

ノ事業年ニ月ニ其布線延長ヲ加ヘ事務モ亦隨テ煩雜ヲ來シ殊ニ中仙道鐵道事業ノ如キハ我國未曾有ノ一大工事ニシテ今ヤ既ニ其工事ニ著手シ我鐵道ノ規模事業復タ前日ノ比ニアラサルニ於テヲヤ且前途ヲ顧ミレハ操縱ノ機ハ益自在ヲ望ミ經營ノ謀ハ愈々慎密ヲ要シ今日ニ於テ適當ナル經濟ノ原理ニ基キ便法ヲ定メ整然序ヲ得セシムルニ非スンハ百般ノ事務紛亂シ事業ノ成蹟會計ノ得失明確ナル能ハス勢斯ノ如シ然ルニ尙ホ一般畫一ノ法規條例ニ準據セサルヲ得サルニ於テハ所謂柄鑿相容レサル弊將ニ已甚シカラントス故ニ宜シク今日鐵道事業ノ會計法ヲ全然設定シ其性質ノ特殊ナルヲ察シ別ニ歐米各國普通鐵道上ノ眞理ニ基キテ之ヲ制シ我國鐵道事業ヲシテ便法ヲ有セシムルハ目下ノ急務ト思考致シ候依テ別冊ノ通リ鐵道局會計條例草定致候ニ付至急特別ノ御詮議ヲ以テ御裁定相成度且御裁定ノ上ハ鐵道ノ會計ハ作業費出納條例ノ支配外ト御認定相成度此段仰允裁候也

明治十八年四月二十九日
工部卿 伯爵 佐々木 高行
大藏卿 伯爵 松方 正義
太政大臣 公爵 三條實美殿

追テ本條例ニ付屬スル書式ノ儀不日取調上申可仕候也
具申允可

該具申ハ十八年五月七日ヲ以テ採納セラレ一日工部卿ヨリ鐵道局長ニ對シ裁可濟ヲ令達シタリ、而シテ該條例ノ施行ハ裁可前ニ溯リ中山道工事創始ヨリ仕拂邇及適用スルヲ利トスルヲ以テ大藏、工部兩卿ハ五月七日追申ヲ以テ中山道工事ノ出納ハ今日マテ一切假拂ト爲シ居ルモノナルニ由リ中山道鐵道ニハ創業當初ニ溯リ新條例ヲ施行シ他ノ鐵道ニハ明治十八年度ヨリ施行スルノ允可ヲ請ヒ二十二日聽届ケラレタリ

鐵道會計條例ハ十六條ヨリ成リ之ニ勘定計算科目ヲ添ヘタリ、其第一條ニ於テ鐵道基金ノ意義ヲ明ニシテ建築費ノ區分及方法ヲ畫シ之ニ要スル金額ハ其功程ヲ度リ所用ノ期節ニ臨ミ大藏省ヨリ交付ヲ受ケ之ヲ資本勘定ニ編入ス、而シテ運輸開業ノ上ハ別ニ収益勘定ヲ開キ營業上ノ諸費ヲ支辨シ剩ス所ヲ以テ益金トス、第二條以下ニ於テハ資本勘定ト収益勘定トノ分界ヲ明確ニ維持スヘキモノトシ第五條ニ於テ豫算ヲ建設費及益金ノ二種ニ別チテ其手續ヲ定メ第六條ニ於テ入金ヲ大藏省ヨリ交收スル建設費ノ金員ト營業上ヨリ收得スル金員トニ別チ其出納順序ヲ立テ第十三條ニ於テ勘定計算科目ハ大藏卿ノ承認ヲ受

ケ流用スルヲ得ルモノトセリ、即チ左ノ如シ

鐵道會計條例

第一條 鐵道基金ハ建築ノ區分及方法ヲ畫シ之ニ要スル所ノ金額ヲ定メ其功程ヲ度リ所用ノ期節ニ臨ミ逐次之ヲ大藏省ヨリ交收スルニ隨ヒ資本勘定ニ編入シ以テ鐵道建設ニ係ハル百般ノ事項ヲ支辨シ而シテ運輸開業ノ上ハ別ニ収益勘定ヲ新設シ營業上收得スル金員ハ悉皆該勘定ニ組入レ以テ營業上諸般ノ費途ヲ支辨シ剩ル金額ヲ以テ益金トス

第二條 資本勘定ニ屬スル金員ト収益勘定ニ屬スル金員トハ其出納計算等判然之ヲ區分シテ調理スヘキモノトス

第三條 資本勘定ハ軌道、車輛器械、停車場、工場及土地家屋等ノ如キ都テ營業上益金ヲ收得スルノ要具ヲ建設スル爲メ大藏省ヨリ交收スル基金ヲ以テ成立スル勘定ニシテ建設上所要ノ資金ヲ悉皆包含スルモノトス故ニ營業上ニ屬スル費途即チ前記ノ要具ヲ活用運轉シ及之ヲ維持保全スルノ費途ニ向テハ一切使用スルヲ得サルモノトス

第四條 収益勘定ハ運輸開業ノ後始メテ新設スル勘定ニシテ資本ヲ活用運轉シテ營業上收得スル金員ハ悉皆此勘定へ收入シ營業上百般ノ費途即チ資本ヲ活用運轉シ及之ヲ維持保全スルノ費途ニ向テ此勘定ヨリ支出シ而シテ尙ホ此勘定ニ餘剩スル金員ヲ以テ益金トス此勘定ニ屬スル金員ハ建設上ニ屬スル費途即チ營業上益金ヲ收得スル

要具ヲ建設スル費途ニ向テハ一切使用スルヲ得サルモノトス

第五條 豫算ヲ分ツテ建設費及益金ノ二種トス其申牒ノ手續ハ左ノ如シ

第一款 建設費ハ其事業ノ幾年度ニ涉ルヲ問ハス起業ヨリ卒業マテノ所用總金額ヲ豫定シ第一號書式ニ照準シ著手ニ先チ之ヲ大藏省ヘ送致スルモノトス

第二款 右總金額ノ内毎年度ニ於テ所用ノ金額ヲ豫定シ第一號書式ニ照準シ前年度六月三十日限り大藏省ヘ送致スルモノトス

第三款 益金ハ前途一周年度ニ於テ收得スヘキ金額ヲ豫算シ第三號書式ニ照準シ毎年大藏省ニ送致スルモノトス送致期節ハ第二款ニ同シ

但事故アリテ損失ヲ生スル見込アルトキハ第四號ノ書式ニ照準送致スルモノトス

第四款 建設費及益金ノ豫算ハ款項ヲ以テ調製スルモノトス

第六條 入金ノ種類ヲ大別シテニトス建設費ノ豫算ニ對シ大藏省ヨリ交收スル金員及營業上ヨリ收得スル金員是ナリ其出納ノ順序區別ハ左ノ如シ

第一款 建設費ノ豫算ニ對シ大藏省ヨリ交收スル金員ハ都テ交收スルニ隨ヒ悉皆資本勘定ヘ受入レ而シテ建設上ニ屬スル諸般ノ事項ニ向テ支出スルモノトス

第二款 營業上ヨリ收得スル金員ハ都テ收得スルニ隨ヒ悉皆収益勘定ニ受入レ而シテ營業上ニ係ル百般ノ費途ニ向テ支出スルモノトス

第七條 貯藏物品ハ其出納ヲ擔當スル一課ヲ設ケテ之ヲ管保セシメ百般ノ需求ニ應シ受拂トモ都テ購入代價ヲ付シテ出納スルモノトス

第十一條 資本勘定及収益勘定ノ實況ハ第五號第六號第七號第八號書式ニ照準シテ其

報告書ヲ調製シ第五號第六號第七號書式ハ翌月七日限第八號書式ハ翌年度九月三十日限其主務ノ廳ヲ發シ本省ヲ經テ大藏省へ送致スルモノトス

第十二條 資本勘定計算科目及収益勘定計算科目ハ別冊ノ通りトス
第十三條 款中各項ノ金額ハ大藏卿ノ承認ヲ受ケ之ヲ流用スルヲ得

第十四條 出納ハ毎年度末ヲ以テ之ヲ閉鎖スヘシ

第十五條 資本勘定及収益勘定ハ前條ノ期日マテニ精算ニ至リシ金額ヲ以テ其年度ノ決算ニ立テ第九號第十號ノ様式ニ據リ調製シ出納閉鎖後二ヶ月以内ニ其廳ヲ發シ之

ヲ會計検査院へ送付スヘシ

資本勘定計算科目

〔書式樣式略〕

用	地	費	手	買	諸	技
當	上	費	手	買	諸	術
費	費	費	當	上	費	員
植	移	家	土	雜	通	用
物	轉	屋	地	器	器	工
消	信	材	械	手	旅	俸
品						
物	轉	屋	地	費	費	給

道	溝	土	築	切	伐	費
路	付	留石	堤	取	開	
付	付	垣及柵				
換		費				
費		費				
材	工	工	芝	工	芝	費
工	材	材	器	器	器	
料	料	料	具	具	具	
料	料	料	付	付	付	
費	費	費	費	費	費	

何	所	各	所	何	所
所	機	所	避	所	避
機	道	避	溢	溢	橋
道	費	溢	橋	橋	費
費		橋		費	
諸	消	建	消	工	材
消	耗	器	耗	材	器
耗	用	建	用	建	諸
用	具	材	具	材	消
具	料		料		耗
料					
築					
築					

橋	梁	費	川
各	何	踏	川
所	川	切	溝
架	架	道	付
橋	橋	換	換
費	費	費	費
建 器 材 工	消 消 建 器 材 工	材 材 工	工 材 工
築 用 具 料	耗 用 具 料	料	料
材 費 費 費	費 費 費	費 費 費	費 費 費

各	所	陸	橋	費	各	所	機	道	費
所	機	道	費		所	機	道	費	
陸	橋	道	費		陸	橋	道	費	
橋	道	費			橋	道	費		
費					費				
材	工	建	器	材	材	工	建	器	材
料	料	料	料	料	料	料	料	料	料
耗	用	具	耗	用	具	耗	用	具	耗
費	費	費	費	費	費	費	費	費	費

陸	道	費	各	所	機	道	費
所	機	道	所	機	道	費	
陸	橋	費	陸	橋	道	費	
橋	道	費	橋	道	費		
費			費				
材	工	建	器	材	工	建	器
料	料	料	料	料	料	料	料
耗	用	具	耗	用	具	耗	用
費	費	費	費	費	費	費	費

軌道費

諸標費	鐵條費	鐵工費	枕木費	假借費	砂利費	諸建費	工料費
數	數	數	地	道	利	消	築
標	條	工	木	假	砂	建	器
費	站	費	費	借	利	器	材
費	附	費	費	費	費	消	耗
費	屬	費	費	費	費	用	用
費	品	費	費	費	費	具	料
費	代	費	費	費	費	費	費

停車場費

驛

何

場

停

上	ム	荷測	石波	轉機	客機	道乘	本番	里勾	諸番	里
上	ム	荷測	石波	轉機	客機	道乘	本番	里勾	諸番	里
上	ム	荷測	石波	轉機	客機	道乘	本番	里勾	諸番	里
上	ム	荷測	石波	轉機	客機	道乘	本番	里勾	諸番	里
上	ム	荷測	石波	轉機	客機	道乘	本番	里勾	諸番	里

諸工車輛

建物費

費費費

何道器	何々タ
所具械	ア急運
事務	ブリ
所費	建築費

工據購材工備

付買料付

費費費費費

費費費費費費

材工材工材工材

料料料料料

隧伏橋	線驛普	何
道樁梁	路長通	所
用工具	番官官	倉
品用品	品運運	
運運	貨貨	
貨貨	舍舍	庫

材工材工材工材

料料料料料

建築用機器費	土運車費	機關車費	修繕費	轉運費	建築用工具費	工料費	消耗費	建工費	材料費	道器費	機械費	軌道用品費	停車場用品費	諸建物用品費	車輛用品費	器具運賃	車輛運賃	軌道運賃
購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	購費	
機器費	土運車費	機關車費	修繕費	轉運費	建築用工具費	工料費	消耗費	建工費	材料費	道器費	機械費	軌道用品費	停車場用品費	諸建物用品費	車輛用品費	器具運賃	車輛運賃	軌道運賃
費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	
器	機	關	車	修	機	關	車	修	機	關	車	軌	停	諸	車	軌	軌	
械	運	車	修	繕	運	車	修	繕	運	車	修	道	車	建	物	輛	道	

豫備費	總柵垣及經界杭費	事務所費	測量器械費	建工費	建築用道器費	機械費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費
電信線架設費	豫備費	事務所費	測量器械費	建工費	建築用道器費	機械費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費
是ハ非常ノ事故アリ臨時不慮ノ災難アル場合ニ於テ之ニ應スル爲豫備セル費用ナルカ故ニ豫算表ニ限り掲載スルモノニシテ實地ニ臨ミ該費ヲ要スルヲアレハ決算報告書ニ於テ其理由ヲ詳具スルモノトス	豫備費	事務所費	測量器械費	建工費	建築用道器費	機械費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費
消品費	消品費	消品費	消品費	消品費	消品費	消品費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費
信品費	信品費	信品費	信品費	信品費	信品費	信品費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費
當費	當費	當費	當費	當費	當費	當費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費
費給	費給	費給	費給	費給	費給	費給	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費	費

第六章 幹線敷設

六四〇

營業收入款項	運輸收入	客車收目	節
工作收入	貨物收	貨車收	
製造收入	修繕貨物預付金	製造品收	
手小犬死郵客及荷物貨金	特約貸切車貨金	手小犬死郵客及荷物貨金	
手小犬死郵客及荷物貨金	特約貸切車貨金	手小犬死郵客及荷物貨金	

營業費	雜收	入	
線路保存費	各驛出店營業人取立金	官舍貸渡宿代	
工監事費	改招不旅賃物價品價格差增金	貨舍貸渡宿代	
軌道修繕費	貨舍貸渡宿代	貨舍貸渡宿代	
當費給	貨舍貸渡宿代	貨舍貸渡宿代	

汽

車

卷之三

運

輸

背

停	監	修
車	督	繕
場		
費	費	費
費	費	費
手	旅	雜
機	客	汲
貨	緩	除
土	急	水
タ	運	品
ア	車	費
ア	修	費
プ	繕	費
リ	繕	費
ン	費	費
修		
繕		
費		
當		
給		

第六章 幹線數設

第六章 幹線敷設

六四

官設鐵道會計法

鐵道會計條例ハ從來ノ出納手續ヲ一新シ計理上ニ多大ノ效果ヲ齎シタリシカ
其後明治二十二年二月十一日帝國憲法發布ト共ニ法律第四號ヲ以テ會計法公
布セラレ一般會計ノ面目ヲ改メタレハ之ニ伴ヒ二十三年三月十七日法律第二
十號官設鐵道會計法公布セラレ又同月二十日勅令第三十三號ヲ以テ作業及鐵
道會計規則公布セラレ是ヲ以テ鐵道作業收入及作業費特別會計ノ制度畫然明
定セラレタリ官設鐵道會計法ハ固定資本及据置運轉資本ヲ明認シ營業ニ要ス
ル費用、固定資本ノ維持修理及補充費等ヲ歲出トシ鐵道事業ノ歲出額ハ豫算定

額内ニ於テ實際ノ歳入及据置運轉資本ノ會計ヲ超過スルヲ得ザルモノトシ又災害事變ノ爲豫備費ヲ設クルコトヲ得ルモノトシ明治二十三年度ヨリ之ヲ施行セリ、作業及鐵道會計規則ハ作業會計法及官設鐵道會計法ノ施行ニ要スル手續ヲ規定シ豫算決算、收入支出、資本受拂勘定、出納官吏、帳簿等ニ關シ定則ヲ示シタリ

官設鐵道會計法

第一條 鐵道事業ヲ經營スルタメ固定資本据置運轉資本ヲ置キ營業上ノ收入及其附屬雜收入ハ鐵道事業ノ費用ニ充ツルコトヲ許シ特別ノ會計ヲ立テシム

第二條 鐵道事業ノタメ從來使用シ及將來增加スル所ノ土地軌道車輛停車場工場家屋機械其他重要ナル器具ハ其固定資本トシ從來ノ流動資本ハ其据置運轉資本トス

第三條 鐵道事業ニ要スル費用固定資本ノ維持修理及補充費並ニ損失金ヲ鐵道事業ノ歲出トス

第四條 鐵道事業ノ純益及固定資本ニ屬スル物件ノ賣拂代金ハ凡テ一般ノ歳入ニ編入スヘシ

第五條 政府ハ毎年鐵道事業ノ歳入歳出豫算ヲ調製シ歳入歳出ノ總豫算ト俱ニ之ヲ帝國議會ニ提出スヘシ

第六條 鐵道事業ノ歳出額ハ豫算定額内ニ於テ實際ノ歳入及据置運轉資本ノ合計額ヲ超過スルヲ許サス

第七條 災害事變ニ因リ鐵道財產ニ大破損ヲ生シ豫算定額ヲ以テ修理スルニ足ラサル場合ニ於テ其要用ヲ補フタメ鐵道事業ノ歳出豫算ニ豫備費ヲ設クルコトヲ得

第八條 鐵道事業ノ收入支出ニ關スル規程ハ別ニ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第九條 本令ハ明治二十三年度ヨリ施行ス其帝國議會ニ關涉スルモノハ帝國議會開會後ノ會計年度ヨリ施行ス

現金出納順序

明治二十三年三月二十四日鐵道局現金出納順序ヲ定メ其第一章ヲ以テ收入ヲ第二章ヲ以テ支出ヲ規定シ收入ニ就テハ全線ヲ七區ニ別チ新橋國府津間及橫須賀線ハ本局、松田中泉間ハ靜岡、濱松大垣間及武豐線ハ名古屋、垂井草津間及敦賀線ハ彦根、馬場神戸間ハ神戸、高崎横川間ハ飯塚、輕井澤直江津間ハ長野ニ於ケル收入官吏之ヲ收納シ仕拂ニ就テモ亦全線七區ニ現金仕拂官吏ヲ置キ新橋國府津間及橫須賀線ハ本局、松田沼津間ハ沼津、鈴川中泉間ハ靜岡濱松大垣間及武豐線ハ名古屋、垂井草津間及敦賀線ハ彦根、馬場神戸間ハ神戸、高崎横川間ハ横川ニ於ケル仕拂官吏ノ主管トシ四月一日ヨリ之ヲ施行セリ、同年十一月二十五日鐵道廳歲入收納規程ヲ定メ鐵道局現金出納順序中ヲ改正シ十二月一日ヨリ施

現金出納規程

物品出納規
程

行セシカ全線七區ニ於ケル收入官吏ノ制ハ之ヲ維持シタリ
物品ノ出納ニ關シテハ明治二十二年六月二十五日倉庫課分任章程及通則竝出
納順序ヲ定メ七月一日ヨリ施行シタリシカ同年六月十二日勅令第八十四號ヲ
以テ物品會計規則ノ公布アリ、十月一日ヲ以テ施行ノ日ト定メラレシカハ同日
鐵道局物品出納規程ヲ定メ倉庫課分任章程及通則竝出納順序ニ示ス所ノ出納
所長ヲ物品會計官吏トシ物品會計規則ニ依ル手續ヲ履行セシムルコトトシ即
日之カ施行ヲ達シタリ、又同年九月三十日本局經費一般會計所屬物品使用規程
ヲ定メ十月一日ヨリ施行シタリ
明治二十六年一月十八日官設鐵道用品資金會計法公布セラレ明治二十七年度
ヨリ施行セラル〔第十二章第五節參照〕

用品資金會
計法

第六節 鐵道改正建議案

明治十九年度末ニ在リテハ東京横濱間、神戸大津間ノ外東部ニ於テ高崎横川間、
直江津關山間已ニ開通シ西部ニ在リテハ加納木曾川間ヲ除キ敦賀武豐間已ニ
開通シ東海道新線ハ著々工事ヲ進メ日本鐵道會社線ハ上野前橋間、大宮黒磯間
已ニ開通シ尙ホ逐次工事ヲ北方ニ進メ山陽、九州、關西ノ諸鐵道亦相踵テ敷設ヲ
請願シ經營益盛ナラントセリ、然ルニ其經營タルニニ交通運輸ノ方針ニ基キ經
濟上ノ便益ノミニ偏倚スルヲ以テ軍事上ノ要求ニ適セズトスルノ論我陸軍ニ
於テ生シタリ、其論旨ニ曰、幹線タル東海道ハ其位置主トシテ海岸ニ瀕シ日本鐵
道線ノ一部並ニ將來ニ於ケル九州線、山陽線亦海岸ニ接シテ敷設スルモノトセ
ハ防備上ニ不利ナリ、又一般ニ軌道幅員カ三呪六吋ナルニ由リ軍事輸送ノ能力
ヲ發揮シ得ザルヲ以テ之カ改正ヲ要スヘク而シテ幹線ハ必ス複線ヲ以テ敷設
セザルヘカラズト、二十年參謀本部長ハ此論旨ヲ以テ建議スル所アラントシ鐵
道改正建議案ヲ鐵道局長官ニ示シ其意見ヲ諮問シタリ、該案ノ要項ハ六點ナル
モ主要ノ事項ハ線路ノ位置、軌道ノ幅員、幹線複線ノ三點ニ在リ、之ニ對シ鐵道局

陸軍部内ノ
鐵道改正論

意見
鐵道局長ノ

長官ハ同年七月參謀本部長ニ答申シタリ、其大意ニ曰、本邦ノ地形タル山嶺重疊シ平原狹少ナルヲ以テ線路ヲ選擇スルニ當リ強テ海岸ヲ避ケントセハ峻急ナル陂度ト急曲線ト長隧道ト高棧道ハ避クルヲ得ザルヘク其施工ノ年月ト費額トハ倍蓰スルノミナラズ竣工後運輸上ノ浪費モ莫大ニシテ維持保存ニ苦ムノ虞アリ、且ツ汽車ノ速力ハ緩漫ニシテ運輸迅速ノ效ヲ缺クヘシ、故ニ全國ヲ通シ中央ニ幹線ヲ敷設スルカ如キハ到底行ハレズ、次ニ軌道ノ幅員ニ就テハ我邦鐵道創設ノ當時三呎六吋ニ決シタル所以ハ地形山嶺多クシテ急ナル屈曲ヲ要シ運輸數量亦多キニ至ラザルモノアリ、而シテ峻急ナル陂度ヲ避ケ難キカ故ニ速力ハ第二ノ問題トセザルヲ得ザル等ノ諸點ヲ斟酌シタルニ在ルモノニシテ之ヲ廣軌ニ比スレハ敷設費用モ省略スルヲ得テ車輛重量ノ積載重量ニ對スル割合モ輕キヲ以テ鐵道經濟ニ於テ適當ノモノト謂ハザルヘカラズ、又幹線ヲ複線ト爲スコトニ就テハ旅客貨物ノ數量巨大ニシテ列車ノ往復頻繁ナル線路ハ複線トスヘキモ一日僅ニ二三列車ヲ通スル如キ線路ハ單複ニ於テ差違ナシト、斯ノ如ク參謀本部長ノ所見ト鐵道局長官ノ所見トノ間ニ齟齬ヲ來シタルヲ以テ參謀本部長熾仁親王ハ深ク之ヲ遺憾トセラレ鐵道局長官及二三ノ局員ヲ宮邸陳セシムルコト等ナリトス今先此條項ニ就キ左ニ意見ノ在ル所ヲ具陳セン

ニ招致シ參謀本部員若干ト會シ互ニ意見ヲ交換セシメタリシカ遂ニ一致ヲ得ルニ至ラズシテ輒ミタリ、左ニ答申書ノ全文ヲ錄ス

謹啓頃日申上置候鐵道改正御建議案ニ關スル意見書別紙奉供電覽候不宣
二十年七月十六日
井 上 勝
有栖川一品親王殿下

鐵道改正建議案ニ對スル上陳書

謹テ鐵道改正ノ御建議案ヲ拜讀スルニ其要旨ハ國家ノ安危ハ兵備ノ整否ニ從ヒ兵備ノ整否ハ鐵道ノ得失ニ從フ如斯鐵道ハ軍國ニ要用ナルヲ以テ大ニ改良セサルヘカラスト云ニ在リ而シテ其改良ノ條項ハ線路ノ位置ヲ務メテ海岸ニ遠サカラシムルコト、軌道ノ幅員ヲ一米突四三五ニ擴ムルコト、幹線ハ必ス複線トナスコト、隧道ノ高サヲ車輛ノ床板ト水平ナラシメ載卸ノ便ヲ増スコト、車輛ノ幅員ヲ増廣シ其他構造ヲ改ムルコト、陸軍官憲ヲシテ大ニ鐵道ノ議ニ參セシムルコト等ナリトス今先此條項ニ就キ左ニ意見ノ在ル所ヲ具陳セン

本邦ノ地形タル山岳ノ幹脈西南ヨリ東北ニ蜿蜒シ支脈ノ之レヨリ分岐スルモノ或ハ之ト竝行シ或ハ之ト直角ヲナシテ南北兩海ニ走リ内部ハ概子高峻ナル山嶺重疊起伏シ其間處々ニ平原アルモ山間ヨリ流出スル河川ニ沿タル狹小ナルモノ多クシテ其稍廣潤ナルハ海岸一帶ノ地ニ接スルモノニ過キス地形ノ大體如此是ヲ以テ鐵道線路ヲ選擇スルニ當リ強テ之ヲ海岸ニ遠サカラシメ内部ノ中央重岳疊嶂ヲ貫通シテ之ヲ布設セントスレハ或ハ峻急ナル坡度ト多數ノ急ナル曲線トヲ用ヒ隧道長キヲ厭ハス棧道高キヲ厭ハス布設功ヲ奏スルモノアルヘシト雖モ其施工ノ年月ト費額トハ啻ニ他ノ險ヲ避ケ夷ニ就クモノニ倍蓰スルノミナラス竣工後運輸上ノ浪費モ亦莫大ニシテ之カ維持保全ニ苦シムノ虞アリ且ツ汽車ノ速力ハ緩慢ニシテ汽車ヲ要スルコト大ナルヲ以テ日本鐵道會社仙臺線ノ如キ(東京ヨリ黒磯マテハ其最急坡度百分ノ一ニ過車チ牽曳シ一時間二十五哩ヲ走行シ得ヘキ機關車モ同所以北ハ僅カ二十輛ヲ牽曳シ速力モ一時間十五哩ニ減セサルヲ得サル部分アリ)運輸迅速ノ實效ヲ期シ難キモノアルニ至ルヘシ彼歐米各國ニテ鐵道縱橫蜘蛛網ノ如キ所ノ地形ヲ觀ルニ概子廣原平野多クシテ吾邦内部ノ如キハ甚タ稀ナリトス英國ハ吾邦ト同シク島嶼ナレトモ其鐵道海面上九百尺以上ノ高サニ達スルモノ少ナ

キニ吾邦ニテハ海岸ヲ距ル僅カニ數里ニ過キスシテ山岳數千尺ノ高サニ至ルモノ比々皆然リトス是其一例トスルニ足ルヘシ(伊太利ハ高山其中央ニ横ハリ鐵道ノ幹線東西兩海岸ニ沿フテ敷設地形稍吾邦ニ似タリ而シテ其スルモノ蓋亦地形ニ據ルナランカ)天然ノ地形上鐵道線路ヲ内部ニ限ルノ困難前記ノ如シ況ンヤ之ヲ實施スルニハ資金ニ限リアリ年月亦徒ラニ失ヒ難キニ於テヲヤ苟モ鐵道ヲ布設セムカ之ヲ敷設シ得ラル、ノ線路ヲ選定セサルヘカラス否ラサレハ全ク鐵道ヲ布設セシテ已ムカノ二途アルノミト云フモ可ナリ故ニ兩線相並ヒ得失ニ非常ノ差異ナキ場合ニ當リテハ可成海岸ヲ避ケテ其内部ニアルモノヲ選定スルハ實際支障ナシト雖モ全國ヲ通シ中央ニ幹線ヲ布設スルカ如キハ到底行ハルヘキモノニ非ルヘシ

軌道ノ幅員

鐵道軌道ノ幅員廣狹ノ得失ニ關シテハ歐米鐵道專門ノ工學士中種々ノ異論アリ彼一米突四三五ノ幅員ハ英國ニテ鐵道創設ノ時ニ當リ從來石炭運送ノ爲メ炭坑ノ内外ニ布設セシ軌道ノ幅員ニ因襲シタルヨリ一般ニ流行シタルモノナレトモ其後五呎以上乃至七呎ヲ可トスル廣軌論者アリ又其後ニ至リ三呎乃至二呎ノ狹軌辯護者アリ今ニ至リ猶未タ一定不變ノ論ナシト雖モ之

ヲ要スルニ其得失ハ運輸ノ繁閑如何地形ノ險夷如何等ニ關スルモノニシテ容易ニ之ヲ論スヘキモノニ非ス且若シ一旦其變更ニ著手スルトキハ鳥ンソ知ラン又更ニ之ヲ變更スルノ論アリ勢ヒ再ヒ變更セサル可カラサルニ至ラクハ運輸上最大ノ妨礙ナリトス抑吾國ニ於テ鐵道創設ノ當時軌道ノ幅員ヲ三呎六吋トナスニ決セシモ廣ク之ヲ歐米其他ノ實驗ニ徵シ深考熟慮ノ上吾邦ノ鐵道ハ漸次內部山嶺峻険ノ地ニ延長セサル可ラスシテ必ス急ナル屈曲ヲ要スヘク又運輸ノ數量ハ非常ニ多キニ至ラサルモノ多ク而シテ到底峻急ナル坡度ヲ要スルヲ以テ速力ハ第二ノ問題トセサルヲ得ナル等ノ諸要點ヲ斟酌シタルヨリ此幅員ニ決セシモノニシテ之ヲ一米突四三五ノモノニ比スレハ布設ノ費用モ幾分カ省略スルヲ得テ運輸上廣軌道ヨリハ車輛重量ノ積載重量ニ對スル割合モ輕キヲ以テ鐵道經濟ニ取リテハ適當ノモノト云ハサル可カラス且現今既設ノ線路ハ皆此幅員ナレハ今猝カニ之ヲ變更スルハ容易ノ業ニ非シテ或ハ得ル所アルモ必ス失フ所ヲ償フニ足ラサルハ喋々ヲ要セサルヘシ況シヤ軌道ノ幅員ハ現行ノモノニスルモ車輛ノ容積ヲ増廣ス

ルカ如キハ決シテ爲シ得ヘカラサルノコトナラサルニ於テヲヤ

幹線ハ必ス複線トナス事

旅客貨物ノ數量巨大ニシテ列車ノ往復頻繁織ルカ如キ線路ニ於テハ其軌道ヲ複線トスルハ運輸營業上必要ナリト雖モ毎日僅カニ二三乃至五六列車ヲ通スルニ過ギサルノ線路ハ單線トナスモ其實用毫モ複線ト異ナルコトナシ故ニカ、ル線路ハ決シテ複線トナサ、ルモノトス吾邦鐵道ノ各線路ニ於テ一日モ速カニ複線ヲ必要トナスカ如キ運輸ノ盛況ヲ致スハ鐵道從事者ノ最モ熱望スル所ナレトモ單線猶且ツ總々餘力アリテ十分繁忙ナルノ景況ニ至ラサルモノ多キハ慨嘆ニ堪ヘサル所ナリ但シ線路ノ非常ニ狹隘ナル溪間ヲ通過シ若クハ險崖ノ半腹ニ懸ルカ如キ場合ニテハ單線ナレハコソ僅カニ之ヲ開通スルヲ得ルモ若シ之ヲ複線トスレハ殆ント工ヲ施シ難キモノアリ信
線中關山淺野間東海道線中函根山脈ヲ横キル部分ニ此例多シ又假令初メヨリ複線トナサ、ル線路ニテモ隧道橋梁ノ如キハ先複線ノ結構ニナシ置ヘシトノ議アレトモ複線ノ費用ハ單線ニ比スレハ隧道ハ五六割橋梁ハ八九割ノ増加ヲ要スルモノナレハカ、ル巨額ヲ不生利ノ工事ニ増費シ以テ無期ノ用ヲ待ツノ得策ニ非ルハ固ヨリ瞭然

ナリトス宜ク複線必要ノ日ニ至リ他ノ部分ト共ニ之カ増設ヲナスヘシ加之
隧道橋梁ハ線路全長ニ比スレハ概于一小部分ヲ占ルモノナルヲ以テ他ノ部
分ヲ複線トナスノ後尙單線ノ儘存置スルモ運輸上支障ナキモノ多シ若夫レ
複線必要ノ時略期シテ待ヘキノ線路ニ在テハ或ハ其豫備工ヲナスノ場合モ
アルヘシ高崎線中荒川鐵橋橋梁
ノ如キ此一例ナリトス 隧道ノ幅員ヲ擴ムルト線路ヲ複線トナストノ
議ハ主トシテ運輸ノ數量非常ニ夥多ナルヲ要スル場合ニ於テハ之ニ應スル
能ハサルノ懸念ヨリ起リタルニ外ナラス又御建議案中吾邦鐵道運輸ノ計算
ハ現在ノ景況ニ據リタルカ如シト雖モ各線路トモ車輛其他運輸上緊要ノ事
物ニシテ其設備未タ甚完カラサルモノ多シ是等ハ漸次増設改修スルヲ得ヘ
クシテ他日完備スルニ至ラハ其運輸ノ便頗ル面目ヲ改ムルコトアルヘシ故
ニ必シモ現況ノミニ拘泥シテ遠ニ其便否ヲ判定スヘカラサルナリ

隧道ノ高サヲ車輛ノ床板ト水平ニスル事

車輛幅員ヲ増廣スル事

停車場内外ニ關ハラス軍用乗車場ヲ設備スルハ別ニ難事ナラサルヘク又車
輛ノ容積ヲ増加スルニハ幅員ノミナラス其長サノ如キモ幾分カ變更スルヲ
係アル問題ニ非ストス

陸軍官憲ヲシテ大ニ鐵道ノ議ニ參セシムル事

苟モ鐵道ヲ布設スルニ當リ鐵道經濟ト並ヒ行ハレテ甚シク相悖ラサル限り
ハ線路ノ位置其他ヲシテ軍備上有用ノモノタラシムルハ鐵道從事者ニ於テ
モ固ヨリ十分ニ翹望スル處ニシテ其計畫ノ大体ニ關シ陸軍官憲ト協議シ此
目的ヲ達シ遺憾ナキヲ得ハ實ニ大幸ナリト謂ヘシ然レトモ此協議ニ參スル
陸軍ノ主任者ハ必ス鐵道事業ヲ熟知スルヲ要ス然ラサレハ徒ラニ架空想像
ノ論議ニ走リ實際ノ功用ナキノミナラス或ハ鐵道事業ノ進歩ヲ妨碍スルノ
弊ヲ生スルニ至ルモ亦知ルヘカラス是レ深ク注意ヲ要スルコトナルヘシ
以上述ル所ハ御建議書ニ掲記セル條項ニ就キ大略意見ヲ具陳セルモノナレ
トモ茲ニ更ニ其大体ニ就キ一言セント欲スルモノアリ抑軍備ノ整否ハ鐵道
ノ得失ニ從フトハ固ヨリ格言ナリト雖モ鐵道ノ得失ハ軍備ニ適スルト否ト
ヲ以テ論定スヘキモノニ非ルハ亦論ヲ俟タス故ニ之ヲ布設スルニハ必スヤ

難ヲ避ケ易ニ就キ務メテ工費ノ適當ナランコトヲ圖ラサル可ラス其運輸ヲ
營業スルニハ收入支出相償フテ幾分カ資金ニ利益ヲ得ルノ餘裕アルヲ期セ
サルヘカラス假令其線路ノ性質ト位置トニ依リ收支上直接ニ利益ヲ期セサ
ルモノモ年々維持保全ノ爲メニ巨額ヲ徒費スルカ如キコト無ランメサルヘ
カラス而シテ鐵道ノ經濟ト矛盾セスシテ軍備上有益ナル事項ハ漸次之ヲ舉
行シ鐵道ヲシテ十分ニ殖産興業富國ノ實用ニ當ラシメ其富國ノ結果ハ進ン
テ之ヲ軍備ニ利用スルノ外策ノ實行シ得ヘキモノアラサルナリ若シ夫レ地
形ノ險易ヲ問ハス工費ノ多寡ヲ論セス軍備ニ適スルノミヲ目的ノ主眼トシ
テ國ノ中央ヲ貫キ廣軌ノ複線鐵道ヲ布設スルモノトセハ其線路ハ動モスレ
ハ殖產興業ノ實用ニ適セサル部分多クシテ全ク單純ニ軍用ニ供スルモノト
シ之ヲ他ノ普通鐵道ト別ニセサルヲ得サルニ至ルモ亦未タ知ル可ラス而シ
維持保全ニ巨費ヲ要スヘキ殆ント想像シ能ハサル所ナリ右具陳スル所或ハ
全ク高案ニ反シ語氣不敬ニ涉ルノ嫌アルカ如シト雖モ面從後言ハ勝ノ敢テ
爲サ、ル所ナルヲ以テ不憚忌諱素論ヲ吐露ス伏テ乞フ諒察アランコトヲ