



114
A2881



稟請
神戸大阪間延長線路ノ儀ニ付

當會社鐵道既成線兵庫須磨兩停車場ノ中間神戸市字
野田ヨリ分岐シ兵庫ノ山手ニ北進シ諏訪山ヲ穿テ夫
レヨリ武庫川邊兩郡ノ山部ヲ經テ大阪安治川附近ニ
至ル凡貳拾四哩延長線路敷設ノ急要ヲ認メ今般複線
布設ノ義臨時株主總會ニ於テ議決仕候其關西ノ中心
市場タル大坂ニ接續シテ列車ヲ直通セシムル緊切ノ
理由及ヒ既成官設線ノ干繋等ハ別紙起業目論見書中
目的ニ詳ニ上陳仕候ニ付事情御諒察速ニ御許可被成
下候様仕度即テ延長線路起業目論見書及ヒ繪圖面相

大正十一年四月
大隈侯爵邸寄贈



添此段稟請仕候也

但既成線兵庫姫路間ニ於テモ複線ヲ敷設スルノ必要ヲ來シ候ニ付專ラ其計畫準備中ニ御座候本文御許可ヲ得テ一併同時ニ起工可仕豫計ニ御座候尤モ本件ハ別途稟請可仕候也

明治二十九年七月十六日

山陽鐵道株式會社々長松本重太郎

遞信大臣白根專一殿

神戸大阪間延長線路 起業目論見書

第一 延長線路ノ位置

當山陽鐵道既成線路兵庫須磨兩停車場間神戸市字野田ヨリ分岐シテ東北兵庫ノ山手ニ進ミ奥平野ヲ經テ諏訪山ニ隧道ヲ穿テ夫レヨリ概テ六甲ノ山麓ヲ傳フテ一直線ニ東進シテ武庫郡ノ高羽、岡本、中條、高木、川邊郡ノ栗山、神崎ヲ經テ攝津鐵道ヲ過キリ西成郡塚本附近ニ於テ右折シ海老江ニ於テ官設鐵道ヲ超ヘ大坂市安治川橋附近ニ至ル此延長貳拾四哩

第二 延長線敷設費用 複線

一金參百萬圓

內譯

金四千八百圓

線路豫測費

金四萬八千圓

工事監督費

金四拾七萬五千四百七拾圓

用地費

金貳拾參萬六千九百四拾圓

土工費

金五拾七萬四千圓

橋梁費

金六萬五千圓

コルベルト費

金八千四百圓

伏樋費

金九拾五萬壹千圓

隧道費

金參拾八萬四千圓

軌道費

金六萬七千圓

停車場費

金拾萬圓

車輛費

金七千貳百圓

諸建物費

金壹萬圓

運送費

金七千貳百圓

建築用瀛車費

金六千圓

建築用具費

金壹千貳百圓

柵垣及境界杭費

金貳千八百八拾圓

電信架設費

金壹萬九百拾圓

總係費

金四萬圓

豫備費

第三 延長線營業上收支豫算

一金貳拾萬四千貳百圓

營業收入總額

内譯

金拾參萬七千九百圓

乘客收入

金六萬六千參百圓

荷物收入

一金八萬四千五百五拾四圓

營業支出總額

内譯

金貳萬四千參百參拾六圓

線路保存費

金參萬九千九百七圓

氣車費

金壹萬參千五百拾七圓

運輸費

金六千參百九拾四圓

總係費

一金拾貳萬四拾六圓

收支差引純益

即十延長本線敷設費金參百萬圓ニ對シ年四分ニ當ル

第四 延長線路ノ爲メ本會社

既成線路全般ニ及ホス運輸營

業上收支豫算

一金拾五萬七千貳百圓

營業收入總額

内譯

金八萬千貳百圓

乘客收入

金七萬六千圓

荷物收入

一金參萬六千貳拾六圓

營業支出總額

内譯

金七千四百九拾四圓

線路保存費

金貳萬貳拾五圓

氣車費

金五千八百六圓

運輸費

金貳千七百壹圓

總係費

一金拾貳萬千七百七拾四圓

收支差引純益

第五 延長線ニ要スル資本

一金參百萬圓

資本總額

當會社新株式トシテ募集ス

第六 延長線敷設ノ目的

近來我邦ニ於ケル百般ノ事業ハ大ニ發達ノ機運ニ會シテ既ニ長足ノ進步ヲ爲シ從ツテ鐵道運輸ノ如キモ又日ニ益々繁忙ヲ加ヘ爾今更ラニ長大ノ發達ヲ爲スヘキ時運ニ際シタルモノ、如ク既ニ本會社山陽鐵道

布設工事ハ專ラ速成ヲ期シ着々其歩武ヲ進メツ、アリテ來ル三十年中ニハ三田尻ニ延長シ又程ナク認可ヲ得ハ一氣呵成赤間關ニ達シ九州線ト首尾相應シテ馬關海峽漁笛ノ聲ヲ聞クニ至ルハ兩三年ヲ出テサルヘシ又其枝線トシテ聯絡スルモノヲ舉レハ播但鐵道ハ既成線終端ノ生野ヨリ和田山ヲ經テ津居山ニ延長シ中國兒嶋吉備ノ三鐵道ハ計畫已ニ相熟シ數年ナラスシテ竣工開通スヘシ官設線ノ海田市吳間ハ來三十九年度姫路境間ハ來三十三年度ヲ以テ起工セラレヘク兩山大社ノ藝雲線中備線已ニ仮免狀ヲ得タリ此外有望ノモノ三四線今又計畫中ニ係ハルモノアリ斯ノ如ク數線數百哩ノ貨客轉合集注スヘキ幹線タル本會社

ニ於テハ豫メ之レニ應スルノ準備經畫莫カルヘカラ
サルハ申迄モ無ク此盛運ニ際會シテ國家ノ爲メ銳意
奮發大ニ之レヲシテ援賛スルノ圖謀經營ハ正シク當
今ノ急務ナリト信ス
大阪ハ本邦第一ノ大都會殊ニ關西地方遠クハ九州臺
灣ニ達スルノ中心市場ニシテ行旅ノ往來貨物ノ集散
皆其焦点ヲ此地ニ求メサルハ無シ然リ而シテ山陽鐵
道ハ東神戸ニ起リ西馬關ニ達スルノ幹線ニシテ前掲
各鐵道ハ皆之レニ轉合集注スルモノタレハ宜シク其
中心市場タル大阪ヲ以テ頭腦ト爲シ四肢相聯絡シ氣
脈相疎通シテ以テ其任務ヲ完フセシメサルヘカラス
ト雖モ如何ニセン當會社ノ線路ハ中途ニシテ神戸ニ

盡キ其以東大阪ニ至ルノ線路ハ官線ニ屬シ各其主管
ヲ異ニスルヲ以テ其經濟方策共ニ相同シキヲ得ス隨
テ運輸事務上氣脈相通セス不便澁滯ノ憂アルヲ免カ
レス此理由アルヲ以テ已ニ去明治廿二年五月大阪神
戸間既成線御拂下ヲ請願シ以テ大阪ニ直通シ全般運
輸ノ便ヲ謀ラン事ヲ望ミタルニ未タ指令ニ接セス線
路愈々延長シ交通益々繁劇ヲ加フルニ從ヒ其不便不
利ヲ感スル事層一層切實ナルヲ感ス夫レ山陽鐵道ハ
帝國西部ニ於ケル鐵道幹線ノ一半ニシテ其線路ハ三
百二十哩ノ長距離ニ亘リ而シテ山陽山陰ハ申スニ及
ハス九州四國其他ニ對シテ交通運輸ノ要路ニ當リ殊
ニ大阪トハ親密頻繁ノ關係ヲ有スルコト實ニ前陳ノ

如ク然リ況ンヤ逐年内地商工業ノ發達ト海外貿易ノ伸暢トハ益々其敏活ナル作動ヲ迎望シツ、アルニ拘ハラス阪神ノ間僅カニ二十哩ヲ隔テ、此中心市場タル大阪ニ直通シテ首尾相應スル能ハサルハ斯業ノ爲メ惜ムヘキノ至ニシテ誠ニ堪ヘ難キ次第ナリ又山陽鐵道ハ官設線ト本邦一二ノ開港場タル神戸市ノ中央ニ於テ首尾聯絡スルモノナルカ市ノ地形上山麓ト海岸トノ幅員狹隘ナルニモ拘ハラス官私ノ鐵道ハ其中心最繁榮ノ地區ヲ縱貫シテ一帶墻柵ノ形狀ヲナシ恰モ市街ヲ兩斷セラレタル如ク通行ノ人車常ニ鐵道踏切ニ群集スルヲ見ル況ンヤ戰後ノ餘響一般經濟ノ發暢交通ノ旺盛ハ該市ノ人口ヲシテ一層ノ速力

ヲ以テ増進セシメツ、アレハ東西鐵道ノ兩側ニ沿フテ増々市街ヲ延長シテ益々其不便ヲ加フルニ至ルハ必然ノ趨勢ニシテ一般市民ノ不便ハ申迄モナク商工業ノ進運ヲ阻遏スル事蓋シ尠少ナラサルヘシ況ンヤ目下官私鐵道列車ノ運行平常ニ在リテハ概テ一時間一回ノ發着ナレトモ今後ノ進運ニ伴ヒ早晚三十分乃至十分間ヲ以テ列車頻繁ノ運行ヲ要シテ竟ニ該市ノ堪ヘ能ハサル所トナルハ明白ナル事タルニ於テオヤ宜シク今ニシテ便宜ノ方法ヲ講セサル可カラズ是誠ニ目下焦眉ノ急務ナリトス右ニ付篤ト審案スルニ前陳凡テノ故障不便ヲ排シテ安全ナラシムル方法ハ神戸市街ヲ避ケテ別ニ一線ヲ

布設スルニ優ルモノナシト確信ス是レ該線ノ必要ヲ
認ムル所以ニシテ一タヒ此線ニシテ開通センカ大阪
ヨリ神戸以西山陽線路ニ直通スルモノ及山陽線路ヨ
リ神戸以東大阪ニ直通スルモノナシテ此新線路ニ依
リ運搬セシムルキハ關西ノ中心市場タル大阪ト山陽
山陰四國及九州ノ各鐵道トハ茲ニ於テ始メテ脈絡貫
通シ行旅貨物ノ交通往來些ノ阻障ナク必スヤ鐵道運
輸上至大ノ發達進步ヲ期スヘク又此ノ如クニシテ乘
客荷物ノ一半ヲ新線路ニ依テ分送セシムルキハ神戸
市内ニ於ケル列車往復ノ度數ヲ制限シ且後來竟ニ其
頻繁危險ニ堪ヘサルノ憂患ヲ除キテ其繁榮ヲ助長セ
シムル事ヲ得ヘク又此ノ如クシテ神戸市中央ノ地區

ヲ避ケテ新線ヲ敷設シ且豫メ停車場用地ノ如キハ充
分ノ準備ヲ爲シ置クキハ萬一後年ニ於テ現在ノ神戸
市内線路及停車場ノ大變更ヲ要スルノ時機ニ際スル
モ容易ニ之ヲ斷行スル事ヲ得ヘク現今將來ニ向テ其
利便舉ケテ謂フヘカラサルモノアルヤ必セリ唯恐ル
神阪ノ間稍々官設鐵道ニ併行シテ其收入ニ幾分ノ影
響ヲ及ホサンカノ掛念アルヘシト雖モ前陳ノ如ク山
陽鐵道ハ特ニ大阪ト親密頻繁ノ關係ヲ有シテ其線路
ハ三百二十餘哩ノ長キニ亘リ而シテ東海道官設鐵道ハ
本邦最大ノ都市ヲ聯絡シテ尙一層ノ長距離ヲ有スル
モノナリ兩鐵道ノ延長無慮七百哩ノ間纔カニ貳拾哩
ノ端數稍々併行ノ跡アリトスルモ其關係ノ親密頻繁

ナルト其距離ノ長短如何トテ較量シ來レハ事物ノ性質上固ヨリ止テ得サルノ事ニ屬シテ又論スルニ足ラサルヘシ況ンヤ阪神間ノ如キ商業ノ中樞ニ當リテ旅客ノ往來貨物ノ集散全國第一ニ位スル地方ニ於テハ永遠纔カニ一線路ニ頼リテ此間ノ交通運輸ヲ満足ナラシメント欲スルモ竟ニ至難ノ事タルヲ免レサルニ於テオヤ且夫レ阪神間ノ中間ニハ停車場ヲ設ケス大阪附近ニ於ケル停車場位置ハ同市街ノ西隅ニ接シテ現在官設停車場ト隔離シ又神戸ニ於テハ山麓人家稀疎ノ位置ニアルヲ以テ彌々此新線開通ノ曉ニ於テ官設線ニ頼ラサルモノハ神戸以西ノ地方ト大阪トノ間ニ直通スル者ヲ主トシテ而カモ其一部ニ止マルモノ

ナレハ官設線ニ及ホスノ影響ハ決シテ多カラサルノミナラス斯クシテ運輸交通ノ便利大ニ増進スルトキハ彼此ノ線路共ニ益々繁榮シテ結局官線ニ於テハ些ノ不利ヲモ感セサルニ至ルハ期シテ俟ツヘシト信スルナリ
今ヤ運輸力ノ更張ヲ要スルノ時機ニ際シ我山陽鐵道ニ於テハ特ニ以上陳述ノ事由アリ之レ本案延長線敷設ヲ以テ誠ニ當今ノ急要ト認メ山陽鐵道ノ基點ヲ關西ノ中心市場タル大阪ニ進ムルハ我カ山陽鐵道本來ノ目的ナリトス是レ明治廿九年七月十五日臨時株主總會ヲ開キ延長線敷設ヲ議定シタル所以ナリ

延長線收入豫算説明

一金拾參萬七千九百圓

乗客收入

内 譯

金六萬五千五百圓

社線各驛ヨリ單ニ大阪連帶ニ係ル神阪間乗客
賃卽チ廿八年度中取扱ヒタル連帶乗客上リ凡
ソ拾五萬五千參百人下リ凡ソ拾四萬八千六百
人合計參拾萬參千九百人ニ對スル神阪間賃金
六萬五千五百圓ノ處延長線開通ノ後ハ尙ホ五
割ヲ増加スルモノト假定シ合計九萬八千貳百
五拾圓トナル然レモ現今ノ乗客半數ハ依然官
線ヲ通行スルモノトシ此金參萬貳千七百五拾

圓ヲ差引キ如此

金七萬貳千四百圓

神阪間直通乘客賃

即チ現今神戸、三宮驛ト大阪間直通往復乘客賃
一ケ年平均凡ソ參拾六萬貳千圓ト見積リ延長
線開通ノ後ハ一層ノ便益ヲ乘客ニ與フルニ付
キ神阪間往復乘客ハ凡ソ現今ノ二割ヲ増加ス
ルモノト仮定シ此増加額ヲ以テ延長線ノ收入
ト見込ム

一金六萬六千參百圓

荷物收入

内譯

金五萬參千七百圓

社線各驛ヨリ單ニ大阪連帶ニ係ル神阪間荷物
賃即チ廿八年度中取扱ヒタル連帶荷物上リ凡
ソ四萬三千五百噸下リ凡ソ貳萬八千百噸合計
七萬千六百噸ニ對スル神阪間賃金(神阪間一噸
ニ付金參拾錢ト見積リ)貳萬千四百八拾圓ノ處
延長線開通ノ後ハ其景況ヲ一變シ凡ソ三倍ニ
増加スルモノト見込ミ此金六萬四千四百四拾
圓ナリ然レモ現今ノ荷物ノ半額ハ依然官線ニ
ヨリ運搬セラルヘク此金壹萬七百四拾圓ヲ差
引キ如此

金壹萬貳千六百圓

社線各驛ヨリ神戸兵庫兩驛へ到着荷物ノ半額

ハ延長線開通ノ後ハ大阪ニ廻ルモノト仮定シ
 即チ廿八年度中到着荷物八萬四千噸ノ半額ニ
 對スル神戸大阪間賃金如此
 合計金貳拾萬四千貳百圓 收入總額

延長線營業支出豫算說明

一金貳萬四千參百參拾六圓 線路保存費
 但シ社線廿八年度中平均哩ノ經費ニ五割ヲ増加
 シ本線貳拾四哩ノ分ヲ算出ス
 一金參萬九千九百〇七圓 瀛車費
 但シ同上四割ヲ増加シ算出ス
 一金壹萬參千五百拾七圓 運輸費

但シ廿八年度中社線須磨、舞子、大久保、岡山四驛ノ
 經費高ニヨル

一金六千參百九拾四圓

總係費

但シ廿八年度社線平均哩ノ經費ニヨリ算出

合計金八萬四千百五拾四圓

經費總額

既成線增收豫算說明

一金八萬千貳百圓 乘客收入
 社線各驛ヨリ大阪驛連帶ニ係ル乘客ニ五割ヲ増
 加スルモノト見做シ即チ廿八年度中上リ乘客賃
 凡ソ八萬九千參百圓下リ乘客賃凡ソ七萬參千百
 圓合計拾六萬貳千四百圓ニ對スル五割額ニテ如

此

一金七萬六千圓

荷物收入

同上連帶ニ係ル荷物ハ延長線開通ノ爲メ三倍額
増加スルモノト見做シ即チ廿八年中上リ荷物賃
凡ソ貳萬參百圓下リ荷物賃凡ソ壹萬七千七百圓
計參萬八千圓ニ對スル二倍額ニテ如此

合計金拾五萬七千貳百圓

收入總額

既成線經費增加豫算說明

一金七千四百九拾四圓

線路保存費

但既成線ノ保存費ハ廿八年度ニ於テ總收入金百
圓ニ付金九圓五拾參錢ノ割合ナレモ新線延長ノ

結果トシテ増加シタル收入ニ對スル經費ノ割合
ハ幾分減額スルモノト假定シ右經費ノ十分五ヲ
以テ新ニ増加スヘキ經費トス

一金貳萬貳拾五圓

滾車費

但同上平均經費ノ十分ノ八額

一金五千八百六圓

運輸費

但同上平均經費ノ十分ノ四額

一金貳千七百壹圓

總係費

但同上平均經費ノ十分ノ二額

合計金參萬六千貳拾六圓

經費總額

明治廿九年七月十五日

山陽鐵道株式會社臨時株主

總會議事錄寫

出席人 壹千壹百貳拾壹人

同株數 貳拾四万六千七百四拾壹株

議案

線路延長敷設ノ件

當會社鐵道線路既成線須磨兵庫兩停車場ノ中間神戸市字野田ヨリ分岐シテ東北ノ山手ニ進ミ奥平野ヲ經テ諏訪山一帶ニ隧道ヲ鑿ケ夫レヨリ概テ六甲ノ山麓ヲ傳フテ一直線ニ東進シ攝津鐵道ヲ跨ケ大阪附近ニ

於テ右折シテ官設鐵道ヲ超ヘ大阪安治川橋附近ニ至ル距離凡貳拾四哩ノ鐵道線路ヲ敷設セントス其複線敷設費豫算金參百萬圓ナリ

決議ノ要領

右原案ニ對シ滿場一致之ヲ可決セリ

