



中央鐵道株式會社創立及利益
保證特許請願理由書

第陸號

956



414
A2590



中央鐵道株式會社創立及利益保証特許
請願理由書

目次

- 第一章 今後鐵道ノ方針
- 第二章 本線路ノ性質
- 第三章 本會社創立ノ旨趣并企業ノ要旨
- 第四章 利益保証特許請願ノ要旨
- 以上

大正十一年四月
大隈侯爵邸寄贈

中央鐵道株式會社創立及利益保證特許請願理由書

第一章 今後鐵道ノ方針

我國鐵道ノ事業ハ年々遂ニ生長シ創始ニ拾餘年ニシテ能ク既ニ一千七百哩ヲ成ス其進步豈長足ニアラズト謂フヤ然レトモ退テ熟ニ觀察スルニ既設鐵道ノ大部分ハ概シテ國土ノ南半面ニシテ偏倚シテ其北半面ニ在ルモノ猶甚ダ尠ク海岸平夷ノ地方ニシテ偏倚シテ其深ク内地山間ノ要部ニ進入スルモノ猶甚ダ鮮ク古來交通ノ繁劇ナル便利地ニシテ偏倚シテ其人烟稠密ナラザル僻陬地ヲ貫通スルモノ猶甚ダ少シ則チ謂フ所ノ海岸鐵道ニシテ山間鐵道ニアラズ交通的鐵道ニシテ興業的鐵道ニアラズ旅客的鐵道ニシテ貨物的鐵道ニアラズ是レ國土ノ特狀ヲ考量スルモノ、取テ

ル所ナリ

我國四面環海ナリ海邊ノ交通ニ可及的水路ヲ利用シテ可
ナリ山嶽重疊内ニ峙テ全面積十分ノ九ハ皆山地ニシ
テ實ニ世界稀有ノ山國ト稱ス鉄道ノ要トシテ山間運
輸ヲ資スルニアラザルベカラズ是レ理ノ極メテ覩易キモノナ
リ然ルニ既設ノ鉄道ハ全ク之ニ正及シ山地ヲ避ケテ海邊ヲ
扶ニ散テ交通機關ノ分配ヲ乱リテ政治ニ經濟ニ一國ノ
文化ニ非常ノ不平均ヲ生スルヲ恤ヘズ請フ見ヨ南半面瀕
海平地ノ部分ニシテ古未陸ニ車馬ノ便アリ海ニ舟楫ノ
利アル地方ハ鉄道ノ建設ニ遇テ益々利便ヲ増進シ貨物旅
客ノ運行及新智識ノ輸入等日一日ニ其ノ面目ヲ改ムルニ
モ拘ラズ中部以北北半面陸ニ山河ノ險アリ海ニ風濤ノ難アリ

ル地方ハ依然トシテ今猶昔如ク工業起ラズ農事振ハ
ズ殖産興業ノ事久ク障碍セラレテ未タ萌芽ノ期ヲ得サル
ニアラズ豈豈國家百年ノ長計設ルモノニアラザランヤ況ヤ軍
事上ヨリ之ヲ云ハ海岸ニ鉄道ヲ建設スルカ如キハ不得策ノ
極タルコト世間既ニ定説アルガ如シ地勢ノ峻夷ノ事業ノ難
易之ヲシテ然ラシメタルモノ多キニ居ルナレト雖モ抑亦國
家ノ一大憾事ニアラズヤ

既設鉄道ノ方針ヲ誤ル既ニ斯ノ如シ然ラバ則チ將來ノ方
針ハ如何ニシテ可ナランヤ曰ク線路ヲ内地ニ取リ國ノ中部ヲ
縱貫シテ以テ山間ノ要地ヲ聯接シ支線ヲ左右ニ導キ南北ヲ橫
斷シテ以テ瀕海ノ要港ヲ連絡シ内地ノ交通運輸ヲ利便ニシテ山
間地方ノ開發ニ資シ之ト同時ニ海陸ノ連絡ヲ通シテ以テ現在

鐵道ノ只点ヲ補ヒ經濟的軍事的兩ラ其効用ヲ乞フセシム
ニアルニ即チ約言スルニ国土ノ中心據リテ貨物の鐵道興業的
鐵道ヲ建設スルニアルノ只山岳峻ニ川流急ニ絶壁断崖相接
シ地势最モ峻惡ナル内地ニ鐵道ヲ通セント其ノ工事困難ナルト
費額ノ多ナルト素ヨリ免ルカチテ數ナリト雖モ其ノ其法
ヲ以テシ施スニ其道ヲ以テ其成切ラ期シ難シトセンヤ夫レ我
國ノ鐵道ニシテ奔達擴張ノ必要ナシトセバ則チ己ム苟モ其奔達
擴張ニシテ今日ノ最大急務ナリトスル以上ノ宜シク其法ヲ立テ其
道ヲ求メテ天然ノ險自然ノ難ニ克チ遂ニ其大成ヲ期セザルベカ
ラス

第二章 本線路ノ性質

今後ノ鐵道線路中建設ノ急ヲ要スルモノハ本洲ノ中心ヲ

縦貫スル大幹線ニ若クハヨク而シテ又此大幹線中所謂中央
線(名古屋ヨリ信越ノ中央ヲ貫キテ新潟及米沢ニ達スル線路)ニ
若クハナシ何ヲ以テ之ヲ言フ曰ク南北ニ缺クシテ東西長キ我國ノ
地形ニ於テハ其中心ヲ縦貫シテ之ヲ幹線トシ之ヨリ南北ノ
海岸ニ支線ヲ導カザルベカラザルハ是レ理勢カ止ムベカラザルモノナ
ルヲ以テ先ツ此縦貫大幹線ヲ敷設スルハ本末順序ヲ得ル
モノト謂ハザルベカラス就中所謂中央線ハ日本幅員最モ廣キ所
通シ東海東北陸三大道ヲ串聯スルモノニシテ天富ノ淵源タル
信越内地ノ開闢ヨリ見關係ノ緊密ナル東海北陸ノ連絡ヨリ
見呼應ノ密切ナル東西兩京ノ聯通ヨリ見テ其必要ヲ感スルヲ
特ニ切ナルヲ以テテリ請フ其事ヲ少シク其詳ヲ言ハシメヨ

第一本線路ノ配置 此線路タル東海東北陸ノ三大道ヲ串聯

スルガ上ニ本洲中央ノ富饒地ナル信越ノ中部ヲ貫通シテ交通ノ不便ヲ極メタル奥羽ノ中心ニ達シ其經過スル地方ハ濃ニ中津川アリ信ニ柘本長野及諏訪(支線)アリ越ニ長岡三条及新井田アリ樞要ノ都會ハ尽ク之ヲ聯接シテ其交通運輸ニ利スルニシテ首尾ハ海ニ朝シ全国屈指ノ港市ハ名古屋新瀉ニ始終シテ海陸連通ノ効益ヲ完フシ且其一端ハ羽ノ都會ナル米沢ニ達シ此ニ目下工事中ナル官設奥羽線ト連絡スルヲ以テ實ニ東海ト北海トヲ連絡スベキ唯一ノ最近線ナリ

第二本線路ノ効益 前記スル如ク此線路ニ沿フ所ノ地方ハ物産饒多シテ木曾木材信濃ノ蚕糸越後ノ米穀等ハ特有ナルノミナラズ其他此等地方ニ出入スル百貨ノ數量ハ實ニ莫大ナルニ拘ラス從未交通運輸ノ不便ナル此等物貨ハ多ク

人肩馬背ニ賴テ搬送セラルヲ以テ其貨^金ノ貴キコト著シク自然其出入ヲ阻遏スルヲ免カレスト雖^金在一朝鐵道ノ開通スルアラニカ貨^金ノ低落ト共ニ百貨ノ輸送ヲ増加シ加フルニ東海ト北海トノ近接ヲ得ルヲ以テ其間ニ相通スル貨客、此線路ノ利ニ賴ルコト亦頗ル少ナカランベシ猶ホ一步ヲ進メテ將來ヲ考フレハ此線路開通ノ為メ古來深ク山間ニ蟄伏セル各種ノ産業勃然トシテ振興シ富源所ニ現出シテ文化進張スルノ効益ニ至リテハ蓋シ測ルベカラザルモノアラントス之ヲ要スルニ此線路ノ交通運輸ノ便ヲ開クト共ニ内地開弁ノ著効アルベキハ疑ヲ容レザルナリ

第三本線路ノ概勢 信越ノ中部ニ蟠踞セル峻嶺ノ之ヲ碍ゲ激湍ノ之ヲ遮ギルアルハ免カザル所從テ道ノ崎嶇峻

嶮ナル亦知ルベシ然レドモ平流ニ沿フテ道ヲ求メ山麓ヲ廻リテ嶮
ヲ避クルトキ其間豈好途ナカラシヤ今山勢ノ赴ク所水流ノ
通スル所ヲ察シテ仔細ニ探究シ得タル本線路ノ概略ヲ云
ハ名古屋ヨリシテ東北土岐川ヲ沿フテ中津川ニ至リ更ニ木曾
川ノ平流ヲ廻リ鳥居峠ヲ穿テ信濃川ノ邊ニ出テ北
下越後ニ入リテ新発田及ヒ新潟ニ達シ更ニ荒川ノ平流ニ沿
ヒテ東米沢ニ赴クモノニシテ到處平流ニ沿ヒ若クハ平原
ヲ過ルルニテ其勾配ノ緩ナル實ニ古人豫想ノ外ニ出テ山
間鉄道中唯一無ニ好線路ニシテ一モ斜面鉄道ヲ要
スルコトナシ如此ニシテ此ノ線路ハ本洲中央ノ幅員最廣
キ所ニ於テ東海東山北陸ノ三大道ヲ横貫スルガ故ニ其
此等山間地方ノ交通運輸ニ資益スルコト極メテ多ク

特ニ其位置形状西ナカラ貨物鉄道タルニ適シ時ニ施
工ノ困難ナキアラザルモ要スルニ一哩内外ニ渉レル隧道如キ
鳥居嶺ノ一アルニ止マリ他概シテ絶壁及迂廻ノ個所ヲ避クル
為メノ小隧道ノミ

以上叙述セル所ニ依ルトキ本線路ノ急要ニシテ且ツ前章ニ述
ベタル主義ニ適應シ實ニ唯一無ニ好線路タルコト瞭然トシテ
明カナリ

第三章 本会社創立ノ旨趣并ニ企業ノ要旨

近來鐵道事業勃興シテ到處其敷設ノ企アルハ喜ブ
キコトナリト雖也而モ多ク區々タル小線路ノミニシテ且ツ斷續
一トラス小会社分立シテ事業ノ統一ヲ妨ゲ小線路錯綜シテ
交通ノ整備ヲ欠キ未ダ鐵道ノ利益ヲ完フルノ基礎ヲ得

モザルハ国家ノ為メ莫ク痛嘆至堪ニナルナリ蓋往時鉄道
敷設法ノ未ダ制定セラレザルヤ我國鉄道建設ノ方針ハ未
ダ確立セズ其線路ノ系統モ亦未ダ一定セザリシヲ以テ會
社ノ小大ト線路ノ斷續トヲ問ハズ隨テ建設ヲ請願スレバ
隨テ許可スルノ傾向ナキニアラザリシト雖モ今ヤ敷設法ノ制定
アリ方針系統兩ナカラ既ニ確定セラレタル以上ハ決シテ一線
路ノ一部ヲ割キテ之ヲ建設セントスルガ如キ失計ヲ許スベ
キニアラズ他ナシ是レ鉄道ノ經濟ト線路ノ配置トヲ乱リ
併セテ交通上ノ脈絡ヲ乱ルノ害アラハナリ然ルニ今某等計
畫スル所線路ハ前章ニ叙述セル方針ニ從テ敷設セントスル
モノニシテ深ク国土ノ中央ヲ貫キ山間至要ノ都會ヲ聯接スル
ト同時ニ首尾海ニ朝シ産業風ニ振作セル東海ト文化猶大ニ開

弁ヲ要スル奥羽及北海トノ運輸交通ニ資スルモノナルカ故ニ此
線路ニシテ一旦開通スルヲ得バ古来山河ノ險ト道路ヲ難トノ為メニ
阻障セラシテ深ク内地ノ山間ニ閉鎖セラレタル或多ノ産業ハ勃
然トシテ振興シ富源到處ニ續出シテ大ニ國家經濟上ノ利
益ヲ増進スルハ火ヲ親ルヨリ明ナリ則チ此鉄道ハ最モ開發
的ノ効功ニ富ムト同時ニ今後次第ニ開通セラルヘキ南北ノ横
斷線ヲシテ活動奮興セシムルモノニシテ第一章ニ叙述セル所ノ政
事上經濟上及軍事上現在鉄道ノ免レ能ハザル不備欠点
ヲ補フノ大効益アルモノナリ試ニ本線路ト日本鐵道會社線路
及ヒ東海道鐵道線路トヲ比較シテ東北聯接上ノ距離ヲ較
スルニ左ノ如シ

青森名古屋間

現在線路

青森ヨリ東京ヲ經テ名古屋ニ至ル

六百九十三哩、一八

本線路

青森ヨリ米沢、新潟、長野ヲ經テ名古屋ニ至ル、六百一十一哩

比較

本線路ノ短キコト

八十二哩、一八

米沢、名古屋間

現在線路

米沢ヨリ東京ヲ經テ名古屋ニ至ル

四百三十一哩、四〇

本線路

米沢ヨリ新潟、長野ヲ經テ名古屋ニ至ル

三百三十八哩、七五

比較

本線路ノ短キコト

九十二哩、六五

之ヲ要スルニ彼ハ海岸ヲ通過シテ專ラ旅客鉄道ニ属スルノミ
ナラズ青森、名古屋間ニ於テ八十二哩餘、米沢、名古屋間ニ於テ九十
二哩餘ノ大迂迴ヲ為スモノナルニ此レハ内地ヲ通過スル貨物鉄道ニシテ
而カモ彼ガ如キ迂迴ナキモノナリ彼此ノ優劣素ヨリ同日談ニヤラ
ズ

明治二十五年法律第四號鉄道敷設法ハ本線路ノ大部分ヲ
以テ第一期線路ノ内ニ加ヘタリト雖モ不幸ニシテ未ダ其起工ノ期定
マルニ至ラズ空シク他ノ線路ニ先ンセラレテ今日ニ至リテハ殆んど
人ヲシテ其成効ノ見込ナキカヲ疑ヒシト豈一大遺憾ニアラスヤ
顧ミシレバ今日猶ホ往々ニシテ鉄道官設論唱道スモノナキニアラズト雖モ抑
官設私設ノ得失ニ付テハ千古ニ互リ萬國ニ通ジテ一定ノ原
理アルニアラズシテ要スルニ其國ノ位置、情、體、時、勢ノ如何ヨリ
各自適宜ノ策アルニ過キズ今夫レ鉄道ノ普及ヲ計ルニキ實効策
リ論スレバ我國鐵道官私設ノ得失ハ重モニ經濟世界ノ
情況ニヨリニ定マルモノニシテ經濟世界ノ情況其常ラ失
ハズ金融市場ノ事情其平ヲ得ル場合ニ在テハ專ラ私設ノ
方策ヲ取リテ其普及ヲ計ルヲ勗メ經濟世界ノ否

運ニ際シ萬一急設ヲ要スル場合ニ於テ特ニ官設ノ方策
 ニヨルヘキナリ去レバ今ノ如キ經濟世界ノ好況ニ處リテハ
 私設ノ方策ヲ取ルヘキコト固ヨリ言フ待ガザルナリ

我國四面環海封疆狹小ニシテ山岳多ク平地少キヲ以テ鐵道
 建設ノ如キモ費用多キ割合ニ收益ノ少キハ免レザルノ數十
 ルヲ知ラバ其工事ノ如キモ專ラ危險ヲ防禦スルヲ以テ主眼
 ナシ外觀ヲ飾ラズ實用ヲ旨トシ以テ可及的建設費ヲ節
 省シ以テ可及的收益ノ割合ヲ進ムニ蓋今日ニ於テ我鐵
 道事業改良ノ急務ハ第一ニ建設費ヲ節省スルト第二
 運輸方法ヲ改良スルニアルコトハ世人ノ夙ニ熟知スル所ナリ
 是レ國家經濟ノ上ヨリシ又鐵道其自身ノ經濟上ヨリシテ
 須ク第一義ト為サルヘカラザル事ナリ然ルニ之ヲ既往ニ徵ス

ルモ之ヲ現在ニ見ルモ官設鐵道ハ其建設費最モ多ク又經
 費多キノ事實アルヲ免レズ既往ノ例証ハ姑ラク之ヲ舎キ誠
 本線^三路^路就テ之ヲ比較スルニ實ニ左ノ如シ

鐵道廳ノ調査

	哩程	建設費	純益金	純益割合
諏訪名古屋間	一二九.二五	一三,四四三.〇二	二,四二四.二六	〇.一八〇
塩尻長野間	四八.〇〇	四,二〇〇.〇〇	九〇,〇三三.〇八	〇.二一四
豊野新井田及新津新瀨間	一二七.六〇	七,一九三.二五	八三,八二〇.〇〇	〇.二一七
新井田米沢間	五九.〇〇	三,八〇〇.〇〇	四一,三三四.七〇	〇.一〇八
合計	三六四.〇五	二八,六三三.三七	五七,七六四.七八	〇.一九九

某等ノ調査

哩程	建設費	純益金	純益割合

諏訪名古屋間	一二九、二五八、〇〇〇、〇〇〇 <small>哩</small>	三三九、三三〇、六〇〇 <small>哩</small>	〇、三九九
塩尻長野間	四八、〇〇四、二〇〇、〇〇〇	九〇、〇三三、〇〇八	〇、二一四
長野新幹田間及新津新津間	一三四、五〇六、〇〇〇、〇〇〇	二一五、五五〇、〇〇〇	〇、三五九
新幹田米沢間	五九、〇〇三、八〇〇、〇〇〇	四一、三六四、七〇〇	〇、一〇八
合計	三七〇、七五二、二五〇、〇〇〇	六八六、二九九、三八〇	〇、三〇五
差	六、六九六、一三六、三七〇	二二八、六四六、〇〇〇	〇、一四六

(備考) 塩尻長野間及新幹田米沢間ノ哩程、建設費純益金、純益割合兩者相同シキハ、鐵道廳未々其調査ヲ公ニセザルガ故ニ、假ニ鐵道廳調査ノ近傍線路ヲ参照シ傍ラ其等ノ意見ヲ加エテ取捨概算セル所ニ從フコトナリ

鐵道廳ノ新幹田ニ赴ク線路ノ起點ヲ豊野トシ其等ノ之ヲ長野トセリ彼此哩程ニ差見主トシテ之ニ因ル

由此觀之鐵道廳調査ニ比シ其等ノ調査ハ建設費ニ於テ六百十三万六千二百二十七圓ヲ減シ而シテ純益割合ハ却テ一朱四厘六毛ノ多キヲ見ル

且夫本線路ノ如キ貨物の鐵道ノ之ヲ既設ノ旅客的鐵道ニ比シ、収利ノ進歩著シキモノアルコト既ニ説述セル如クシテ、國家經濟ノ上ヨリ觀察スルモ、且本線路私設ノ好果ヲ奏スル以上、其ヲ將來我國鐵道ノ大方針ニ適恰セル此種線路ノ奔達大成ニ裨益スル少クニアラザルベシ是レ、其等ガ本線路私設ノ計畫ヲ起シ、茲ニ其許可ヲ請願スル所以ナリ

第四章 利益保証特許請願ノ要旨

本線路ノ性質并ニ其必要及ヒ私設ノ計畫ヲ起シタル所以ハ、上來ノ陳述ニ依リテ明ナリトス、只其成効ニ長年月ヲ要シテ事

ニ鉅資ヲ要スルヲ以テ未ダ初ヨリ相当ノ収利ヲ見ル能ハサルベキニ
前章ニ掲ゲタル鐵道廳調査ノ純益割合僅ニ年利一朱五厘
九毛ニ過ギサルヲ見テモ之ヲ知ルニ餘アリ蓋其等ノ調査スル
所ニ之ヲ鐵道廳ノ調査ニ比シ其建設費少クシテ其純益多
ク國家經濟上ヨリ鐵道經濟上ヨリ十分考察ヲ下シテ其
適度ヲ失ハサランコトヲ勉メタリト雖モ猶且純益割合年利
三朱ニ止リ未ダ世間相当ノ利益ヲ收ムルノ程度ニ達セザル
ハ事業ノ性質萬止ムヲ得ザルニ出ツト雖モ亦實ニ遺憾ナ
リトス且夫本線路ノ性質タル素ト他ノ既設鐵道ノ線ニ
豫定線路ノ一部一半ヲ設エシテ相当ノ利益ヲ收メ得ルモノ
ト其類ヲ異ニシ必スヤ全線ヲ完成スルノ後ニテ之ヲサレバ國家
經濟上鐵道經濟上得テ其効功ヲ奏スル能ハズ從テ一部

一半ノ開通ニヨリテ豫定ノ利益ヲ收ムル能ハサルノ事情ア
ルニ多ク思ハズシテ知ルベキナリ加之經濟世界浮沈常ナ
キノ事情ハ此ノ種ノ事業ヲ止畫スルニ先テテ最モ遠
慮ヲ費サル可カラサルモノナリ獨リ目下情況ハ此ノ事業
ノ速成ヲ許シテ綽ニ餘裕アルガ如シト雖モ之ヲ既往ノ實際ニ
徴シテ前途若干ノ波瀾變動ヲ免レサルヲ期セサルベカラズ是
レ此ノ事業ヲ經營スルニ當リ政府ニ向テ保護ノ特典ヲ請フ
ノ已ムヘカラサル所以ナリ然リト雖モ其等亦民力ノ如何ヲ知ル
豈ニ後ニ過分ノ保護ヲ希フモノナランヤ故ニ可及的其期
間ヲ短縮シ其量額ヲ減少シ而カモ其方法ヲ嚴正ニシ勉メテ
國庫費スル所少シシテ國利ヲ顯揚スルノ大ナランコトヲ期セリ
即チ請願ノ要旨ハ本計畫中諏訪及新渟ニ赴クノ支線

ヲ除キ單ニ幹線ノ建設費總額金貳千九拾万四ニ對シ
株金払込ノ翌月ヨリ起算シテ滿廿二ヶ年間年利五朱ノ
割合ニ據リ利益保証ノ特許ヲ得ントスルニアルノミ若シ補給利
子ノ方法ニシテ非ナリトス理數或ハ他ノ標準ニ據リテ以上ノ計畫
ニ對スル助成金ヲ下附セラルモ敢テ採ハルベシ之ヲ既往例ニ攷ヘ之
ヲ本線路ノ特質ニ視ビ其ヲ寬嚴嚴殆ント同日談ニテハ知ラ
蓋思フ當今經濟世界情況好シト雖モ十分前途ノ變動ヲ慮ヒ此
事業ヲ全成スル少クモ今ヨリ八九年ヲ費セルベカラズ而シテ成
効ノ後モ十分ノ收支ノ計畫ヲ得事業ノ安全ヲ計ニトスル
ニ尚若干ノ歳回ヲ要スルヲ常トスレトモ此種鐵道ノ特質
トシテ全成ノ後ニ於ケル收利ノ進歩ノ著大ナル可キハ前章
既ニ詳述セルガ如クナルニヨリ全成後ハ只僅ニ二三年間ノ保

護ヲ得ば是ラシ某等ノ立案則チ此如キノミ敢テ保護ニ飽キ
分外ノ配當ヲ為サントスルカ如キハ某等ノ誓テ與ニセザル所ナ
リ
定メテ知ル國庫取リテモ此保護策ヲ利トスベキヲ蓋之ヲ
官設ニシ政府親ラ手ヲ下シテ建設ニ從事スルトキハ第一工費
ニ於テ損スル所多キハ姑ク舎キテ第二斯ル巨大ノ費額ニ向テ五
朱利ノ公債ヲ募集セザル可カラズ而シテ第三其收利ノ尚
ハ僅ニ一朱五厘九毛ニ過キズ是レ即チ三朱四厘一毛ヲ補
給スルノ實ニ當リ之ヲ某等ノ計畫ヲ許シ私設ヲ以テ三朱五
毛ノ利益ヲ奉ケシメ其一朱九厘五毛ヲ補給スルニ比スル得失ノ
差回ハスレテ日ナリ
而シテ本線路ハ素ト國ノ幹線ニ屬シ政治上軍事上最必

要トスル所ナシトモ其等ニ國家ノ必要上政府ノ下スベキ命令條
件ノ如キハ謹テ之ヲ遵奉セントス 終ニ臨テ更ニ一言スベキモ
ノアリ夫レ民間会社ノ行為ヲ制御シテ其弊害ヲ防遏スル
素ト政府監督權ノアリト雖モ抑鐵道事業ノ如キ大
事業ニ至テハ其性質トシテ往々幽微人意ノ及ハザル所ニ
於テ弊ノ萌シ害ノ生スルヲ免シズ則チ假令如何ニ嚴密ニ
ル監督命令ヲ以テスト雖モ亦奈何トモスルナキハ屢々實事
明証スル所ニシテ之ヲ防遏スルノ術唯会社彼自身ノ間ニ於テ
相互抑制セシムルノ一アルニ今ヤ本会社起ル亦此ニ要ナシト
セズ世或ハ單ニ大会社ノ創起ヲ害トシテ獨右ノ弊ヲ云ヒスル
モノアラシ然レトモ既ニ一方ニ二ノ大会社アリテ其利ヲ嘗ム
以上自ラ他ノ一方ニ反對ノ利益ヲ有スル会社ヲ對立セシメ
ルナリ

テ一種專斷ノ弊ヲ矯制セザル可カラズ是レ理ノ最モ親易キ
モノナリ惟テ政府議會風ニ亦茲ニ察スル所アルナルヘシ其等
ハ此点ヨリスルモ必ズヤ顧旨ノ採納セラレベキヲ信ジテ疑ハ
ルナリ



