

金津の夜明け・・・北陸線開通。金津駅開業の道のり

目次

序	仲仕組合創立總會之碑	(1)
	北陸線開業までの歴史	(3)
(一)	東北鉄道会社創立願	(4)
(二)	東北鉄道会社発起人除名につき上申	(10)
(三)	北陸鉄道会社創立願書	(13)
(四)	北陸鉄道会社解散	(21)
(五)	北陸線敷設事業が国家事業となる	(23)
(六)	北陸線敷設に関する鉄道会議	(25)
(七)	北陸線三国迂回論	(34)
(八)	坂野書簡と杉田書簡	(35)
(九)	北陸線金津経由に決定する	(45)
(十)	北陸線開業による物流の変革	(46)
最終章	金津仲仕組結成	(47)

序 仲仕組合創立總會之碑

金津新富係、蛇行している竹田川沿いの市道を隔てた一画に高さ二・五メートル（本体一・八、土台〇・七）、横幅〇・八メートル、奥行き〇・三メートルの石碑がひっそりと立っている。木立に囲まれているため道側から見えず、ほとんどの人はこの石碑に気づかない。実際、歴史遺産というべきこの石碑は関心

をもたれず、転々と移動した。最初の場所は金津駅近く、竹田川の船着き場を臨む場所にあった。いつ頃か不明だが辺り一帯の区画整理に伴い、坂の下（現花之杜）願泉寺の境内で保管され、その後、現在地に移ったと土地の人に教えられた。

石碑は碑首（頭部）、碑身（中央部）、碑座（土台）からなり、碑首には碑額（石碑名称）「仲仕組創立總會之碑」と篆書体（古代文字）で刻まれている。碑身には碑文が刻まれているが、風化欠落しており全文は読めない。冒頭はかろうじて読める。

「明治三〇年秋九月鐵路竣工汽車始通爾來氣運一・・・」

・・・明治三〇年（一八九七年）九月鐵道が竣工し汽車が通り始めた。これから、氣運が一変するだろう（物流に一大変革がおこるだろうとの意）・・・
それからが判読が困難。所々に千里離、寂慘之地、忽、住、多客、商の文字が読める。

・・・都から千里離れた寂れた僻地へきちが鐵道開通により、忽たちまち人が集まり住み、多くの客が訪れ商いは盛んになる・・・そのようにも読める。未来を予測しているのだろうか。

興業所以報国家倫●●●●集荷の文字がある。

・・・産業を興すこと（殖産興業）によって国恩に報いる、集荷は殖産興業を援ける倫みちという意味であろうか。漢詩もあるのだが風化して読めない。

末尾の一行は読める。

明治三十四年七月夏 鶉村 小史

碑文は明治三十四年（一九〇一年）七月に書かれた、北陸線金津駅開通から四年後である。鶉村とは誰か。杉田定一は鶉山の号を持つが、鶉村を使用したことはない。小史とは作家などが筆名、号の下につける語であるが、略史という意味もある。鶉村は碑文作者の号ともとれるが、この場合は

・・・明治三十四年夏、鶉村（当時坂井郡鶉村。現福井市川西町）にて略史を記す・・・と読むこともできる。とすれば碑文の作者は杉田定一の可能性が高い。彼は北陸線金津駅経由を強く主張していた。（八で記述）

この石碑は仲仕組創立総会を記念して建立された。仲仕とは港湾、河川港にて荷物の陸揚げ、船積み作業に従事する人たちのことである。鉄道が登場するまで、荷物の大量輸送は海運、水運によっておこなわれた。福井県嶺北地方の産物は主に竹田川、九頭竜川を經由して三国港に集められ北前船で全国各地に出荷された。また各地の産物も北前船で三国港に集まり、竹田川、九頭竜川を經由して福井、丸岡、金津に運び込まれた。

金津仲仕は金津～三国港間の川舟の運行業務（船頭）も兼務していたらしい。河川運送は扱ひ量が少ないため船頭、仲仕の分業ができなかったのであろう。仲仕としての仕事だけでは生活ができず、他の仕事（土木作業員等）も請け負っていた。

彼等に転機が訪れたのは北陸鉄道、福井～小松間が開通した明治三十年以降である。北陸線金津駅開業は此地に交通・物流の変革をもたらし、海運・水運の荷受人であった仲仕が仕事を失い、転職して鉄道の荷受人となり、さらに陸運会社設立に係わる。それを示したのが「仲仕組創立」であった。石碑は仲仕を通して物流の変革を現代に伝えている。

「仲仕組創立之碑」の歴史的価値はそこにあるのだが、その前段として北陸線開業までの歴史を記述したい。あわら市民として興味深いのは坂井郡ルートに三国迂回論と金津経由論があり、当時の鉄道会議で鉄道官僚、軍部、経済界を巻き込んだ論争があったことである。

当初坂井郡ルートは東北鉄道会社（明治十四年申請。解散）、私設北陸鉄道会社（明治二十一年申請。解散）に於いて坂井港（三国）経由であった。県内において坂井港は福井に次ぐ鉄道拠点と目されてきた。だが民営鉄道会社が挫折し、官営鉄道となったとき（明治二十五年）鉄道会議で金津経由に変更された。その後の三国の巻き返し、金津の反論などを示す興味深い文書も残されている。紹介したい。

鉄道開業を求める北陸の人々が私設鉄道会社設立に挑戦した熱意、度重なる挫折、さらに官設北陸線敷設に至った当時の国内事情、国際事情をぜひ多くの人に知っていただきたい。

北陸線開業までの歴史

明治五年九月十二日（一八七二年十月十四日）、東京新橋～横浜間の開業で鉄道の有用性が認識され、鉄道敷設の動きが加速した。

明治七年、大阪～神戸間開業。明治十年（一八七七年）、京都～大阪間開業。こ
こまでは順調だった。

鉄道事業は富国強兵、殖産興業策の要として国策事業として出発したが、しか
し明治十年（一八七七年）の西南戦争（二月十五日～九月二十四日）で巨額の
戦費を要したため国家財政は悪化、激しいインフレーションが進行し鉄道事業
は頓挫した。

政府は打開策として民間資金を鉄道事業に導入する方針を打ち出した。その資
金を担ったのは旧大名、および在野の資産家であった。それ以降、明治二十五
年（一八九二年）六月二十一日に公布された「鉄道敷設法」まで鉄道敷設は民
間に委ねられてきた。

明治十三年（一八八〇年）に札幌～^{てみや}手宮（小樽市）間が開業。手宮は寒村であ
ったが小樽港に面しており石炭の積み出し港であった。十六年（一八八三年）
七月、上野～熊谷間開業。蚕産地の群馬県（富岡製糸工場）と東京、横浜を結
ぶためであった。さらに延長して二十四年（一八九一年）九月青森駅が開業し
た。東北本線である。二十二年（一八八九年）七月、東海道本線（新橋～神戸
間）が、三十四（一九〇一年）年五月には山陽本線（神戸～下関間）が開業し
た。九州でも鉄道会社が創立され、明治二十二年九月に博多～久留米間が開業、
順次路線を延長していった。日本は鉄道の時代に入り殖産興業政策を支える大
動脈としての地位を確立していったのである。

北陸でも鉄道敷設を求める声があがった。

北陸での鉄道敷設運動は「東北鉄道会社創立願」から出発した。

（一） 「東北鉄道会社創立願」 （全文）

伏して^{おもいみ} 惟るに維新以降百度改進し（飛躍的進歩を果たし）^{しかし} 而して^{その} 其主とする

所^{もつぱ} 専ら運輸の利を興し殖産の道を開くに在り 故に海は即ち港湾を修し（整備）

燈台を築き以て舟楫^{ふねかじ}に便し 陸は即ち^{けんしゅん} 峻峻（^{さく} 陰しく高い）を^{きよく} 鑿し（貫通）^{きょうりょう} 橋梁

を架けし以て車馬に益す これを以て^{ばんりひりん} 万里比隣（遠くを近くにする）を為し^{せいすう} 西陲

^{ほっか} 北蝦（西北の果て）の遠きと^{いえど} 雖も^{なおしゅんじつ} 猶旬日（十日）を出すして至り ^{したが} 随いて産

業^{ほうせい}豊盛（盛んとなり）し各地^{かくちじんみんみなそのおんぼ}人民皆其恩波（恩恵）に浴する事を得る

然^{しか}るに北陸の一道（北陸道）帝京（東京）を距ること（距離）僅^{わず}かに百有余里

（四百キロ余り）而して北海^{ひん}に瀕し（面し）峻嶺^{しゅんれい}（切り立った嶺）が重疊^{ちようじよう}（幾

重にも連なる）として急湍^{きゅうたんすうは}数波（幾つもの激流）其間より横流^{おうりゅう}し（あふれ流れ

る）崎嶇^{きくかんなん}艱難（山道は険しく極めて困難）にして行旅^{こうりようぼつしよう}跋涉（山を越え海を渡

る旅）に苦^{ていと}しみ程途（道のり）常^{つねににじゅんゆうよひ}二旬有余日（常に二倍以上の日）を経過^かし且つ

貨物運搬の如^{じんけん ぼ せ}き人肩馬背（人馬に頼る）を仮に旬余日を費やす非^{はず}ずんば達せる

事^{あた}能はず 況^{いわん りゅうとう}や隆冬（真冬）の際積雪^{たびたびこうじん}往々行人（旅人）の跡を絶つに至る（拒

絶する） 而して海路は又危険非常にして秋冬以降、怒浪^{どろうきょうとう}驚濤（荒れ狂う波濤）

船舶^{ふくぼつ}を覆没（転覆沈没）する事少なからず 是を以て天産^{てんさんじんこう}人工（生産物）の富^{ありと}有

雖^{いえど}も海陸共に不便にして輸出入機に後れ時を失いし（時期を逸し）得常に失う

を償^{つぐな}はず（常に損失が発生する）

且つ各地運輸の便益開くるに随^{したが}い（各地で運輸が便利になるに従い）該地^{がいち}の物

価益平均を失い（当地では不利益^{こうむ}を被り）国土日に衰替^{すいたい}に赴き（衰退を招き）

所謂^{いわゆる}起業殖産の如^{もと}きは固より論なし（無理である） 其嚮^{そのさき}来所就の工芸（地場

産業）稼穡^{かしよく}（農業）の事と雖^{またま}も亦将^{ようや}さに漸く（だんだんと）廢壊^{はいかい}（荒廢）せん

とす 此の如くにして猶^{なお}救済せんとするは其弊^{ついえ}たる（損なわれる）豈^{あに}（決して）

唯^{ただ}衰替のみにとまらんや（このようになお救済しようとするのは、損なわれる

のが決して当地の産業衰退にのみに止まらないからです)

利嗣(前田利嗣・発起人)等 此土(此地)の士民に旧故(旧縁)あるを以て情誼
の関する所黙視傍観するに忍びず(私共旧藩主として領民に対して特別な思
があり、困窮を見るに忍びず) 相共に共同を以て之を救済せんと欲す(切
に思ふ該地の情たる先ず鉄道を架設して輸送の便を開くに非ずんば他に救済す
べき術なし(鉄道を敷設し、輸送の便を開く以外に此の地の人民を救済する術は
ない) 運輸の便既に開けば即ち殖産の道随いて興り凡そ百工商(農工商)業
逐次振起し(振り興る)而して衰替漸く挽回し士民の恩波に浴するもの亦将に
各地に劣らんとす 然らば即ち国家進歩の道に於ける又豈必ず少補なしと云わ
んや(さすれば国家繁栄のために少なからず貢献できます) 因つて利嗣等奮然
(奮いたち) 此業(鉄道架設)の発起者となり更に東北鉄道会社を興し各率先
公衆に謀り(民の先頭にたつて諮り)鉄道を此道(北陸道)に延布(展開)し虎
杖の險(今庄町虎杖峠)を抜き以て江州柳ヶ瀬(滋賀県柳ヶ瀬)の線路に接し
而して(それから)又同国長浜の鉄路を接延し勢州(伊勢国)四日市港に及ぼ
さん(接続する)事を期す(目指す)
然るに其業たる規模宏大、経費鉅万(巨万)、線路亦数十里に綿亘し(長く連な
り)公私無数の土地等を貫穿し(貫き通す)且つ其事業により夥多(おびただ
しい)の困難を生ずるなきを能はず 即ち政府特恩の庇護を蒙るに非れば此に
従事し偉功(偉業)を遂ぐる事能はず事を恐れる(政府の特別支援を得られな
ければ鉄道敷設の偉業を達成する事が不可能になりかねない、それを恐れます)。

故に今其の^{いんきよ}允許（許可）あらん事を請願する^{じょうかん}條款（条項）及び会社より政府に
対し^{じゅんぽう}遵奉（法令に従う）すべき件々は之を^{べつちよう}別牒（別記）に^{じょれつ}叙列し（並べ記す）
且つ会社創立規則稿及び発起株高禄各一冊を附し併せて上申す
尚実際の着手により^{ぐちん}具陳（事細かに述べる）する所あらんとす
伏して^{こいねがわ}冀くは政府 ^{あいじよう}利嗣等の哀情（憐憫の情）を察し該地の^{すいたい}衰替を^{あわれ}憫み特
に非常の恩典を垂れ以て^{いんさい}允裁（決濟）あらん事を ^{ていかん}其会社定款及び申合規則等
の如きは^{まさ}將に^{ぜんじ}允許の日を待ちて^{ていしん}漸次（順を追って）^{ていしん}呈進（進呈）する所あらん
とす ^{りき}利嗣等懇願の至りに堪えず

明治十四年八月。

華族	前田利嗣	(加賀前田家十五代当主)
華族	大谷 ^{こうえい} 光蛸	(東本願寺 二十二代法主)
華族	松平 ^{もちあき} 茂昭	(越前松平家十七代当主)
華族	大谷 ^{こうそん} 光尊	(西本願寺二十一代法主)
華族	前田 ^{なりやす} 齊泰	(加賀前田家十三代当主)
華族	松平 ^{よしなが} 慶永	(越前松平家十六代当主)
華族	前田 ^{としあつ} 利同	(越中前田家十三代当主)
華族	前田 ^{としか} 利鬯	(大聖寺前田家十四代当主)
華族	土井 ^{としつね} 利恒	(大野土井家八代当主)
華族	前田 ^{としたけ} 利武	(加賀家分家)
華族	本多 ^{ふくもと} 副元	(府中本多家九代当主)

華族 小笠原長育^{ながなり} (勝山小笠原家十代当主)

華族 有馬道純^{みちずみ} (丸岡有馬家八代当主)

華族 間部詮道^{まなべあきみち} (鯖江間部家九代当主)

東京府知事 松田道之 殿

右出願に付奥印^{おくいんつかまつりそうろう} 仕 候

明治十四年八月八日

東京本郷区長 加藤治幹

註) 奥印・公文書等の記載事項の確認証明印

(資料 福井県史「資料編」内「工部省記録」鉄道之部第二十三巻)

(解説 東北鉄道会社創立願は各地で鉄道敷設の動きが活発化するなか、北陸三県が共同して東海道線と接続し、関東関西と接続する鉄道敷設を計画するものであった。鉄道敷設成否が北陸の命運を決するとの緊迫した思いが文面から窺える。発起人には越前、加賀、越中の旧大名に東西本願寺の両法主が加わり鉄道敷設の先頭にたった)

東北鉄道会社創立規則 (一部割愛)

大日本政府の允裁を得て鉄道会社を創立せん為発起人一同協議決定する條款左の如し

第一章 大綱

第一条 本社は東北鉄道会社と称すべし

第二条 略

第三条 本社は有限責任とす 故に会社に損失又は他の事故ありて閉鎖分散する事あるも株主は其株金の損失に止り別に弁償等の責に任せざるものとす

第四条 本社は近江国柳ヶ瀬の鐵路を継延^{けいえん}し越後国新潟港に達せしめ又近江

国長浜より伊勢国四日市港に布設するを目的とす 然れども里程^{りてい}

遠長^{とおなが} (道のりは遠く遙か) 道路嶮難^{けんなん} (険しく難路) なるを以て資費^{しひ} (費用) 又従て巨額を要す 故に着手の順序に至ては先ず之を三期に区

分し順次工業を興すものとす 即ち其区分左の如し

第一期 江州柳ヶ瀬ごうしゅうの鐵路を繼延し越中富山に達す 但株金募集ならびに并（並びに）本線の都合により能登七尾港まで支線を架する事もあるべし

第二期 江州長浜より勢州せいしゅう（三重県）四日市港に達し又一方は越中富山より越後柏崎に達す

但長浜より四日市の線路は里程僅少（僅か）なるを以て株金募集の都合により第一期に繰込む事もあるべし

第三期 越後柏崎より同国新潟に達す

第五条 本社は先ず第一期の工業を興すものとし其里程おおよそ凡六十里（二百四十キロ）此資金四百五十万円と為す 而して此十分一以上即ち四十五万円以上を發起人に於て負担し其余は募集株金とす

（解説 単純な比較はできないが、明治期の一円は現在の二万円に相当。それに従えば四百五十万円は九百億円。鉄道敷設には巨額の資金を必要としたため、各地の鉄道会社は創立当時から資金不足に苦しむことになる）

第六条此第一期工業は凡五カ年間に竣工するを目的とす

第二章 株式及株金徴収

第七条 百株以上を加入する者は發起人とす

第八条 本社の株式は一株の金額貳拾五円とす
（中略）

第五章 雑則

第四十一条 工事は成丈なるだけ外国人外国品を仰がず内国人内国品を用ふべ可し

第四十二条 本社創立中の費用は一時記名發起人に於て立替置き追って結社の上は創業入費に繰込む可し

右の条々記名發起人一同の協議を以て決定す。因て各自之を遵守よりす可きものとす

明治十 年 月 日

前田利嗣
大谷光蚩
松平茂昭
大谷光尊
前田齊泰
松平慶永
前田利同
前田利鬯
土井利恒
前田利武
本多副元
小笠原長育
有馬道純
間部詮道

此概則は記名發起人協議を以て成定すと雖ども出願の上多少改正すべきもの
あるべし

(資料 福井県史「資料編」内「工部省記録」鉄道之部二十三卷)

(解説 この東北鉄道会社創立規則は草案の段階で、結局幻に終わった。
この後、明治十六年、東北鉄道会社から越前發起人が除名(脱退)を申し出
た。政府が示したルートに越前方が反発したためであるが背景に資金調達問
題もあったと思われる)

(二) 東北鉄道会社發起人除名につき上申

去明治十四年八月前田利嗣始私共東北鉄道会社創立之儀を出願せしは抑

北陸の地たる南に椽木木芽(南条町木の芽峠)の峻嶺を擁し行路運搬最

艱難に苦む(南に木の芽峠の険しい山道が旅人、貨物の往来を阻み)又敦

賀坂井の両港ありと雖も秋冬以後風浪嶮悪舟運に便ならずして(又敦賀、三

国の港ありといえども秋冬以降は風浪の条件著しく悪化、船便に適さず)徒

らに困難あるのみ 窮 竟 (結局) 此の如くなるに於ては豈 啻 に行路運搬
の不便のみならんや (ただ旅行運搬の不便の極みのみです)

上 国 (都に近い国。関東関西) の風化 (影響) と併せ進み人智開け物産興る

運に (見識が広まり産業興る気運に) 何れの時か遭遇するを得んや 即ち曩 昔

に私共率先し鉄道布設の計画を起し人民亦 奮 で株主に応せし所以なり (すな
わち、いつの日かそのような機会に巡りあえる事を期待して、先に私たちが率
先して立案した鉄道布設計画に、また人々も積極的に株主に応じてくれた理由

です) 然るに昨十五年十二月に至り工部 卿 (工部省長官) より石川福井の

両県令 (県知事) を経て該社 (当社) 発起人へ御内達 (内々の通達) の 趣 (趣

旨) にては其線路たる越前福井以北より坂井港加州 (加賀) 金沢を經過し越中

伏木港に達すとあり 謹 以 審 按 (吟味) 仕 候 に此の如くにては私共越

前人民の最熱望する南方峻嶺を洞開 (貫通) せざるの工事たるが故に地方の影
響如何あるべきやと深く苦慮し

(工部省長官よりの内々に通達によれば東北鉄道の線路は福井～坂井港～金
沢～伏木港に達するものとあり、私どもはそれを吟味しましたが、これでは越

前人民が最も熱望する武生以西の 橡 木、木の芽の峻嶺を貫通して敦賀に達す
る工事は含まれておりません。内示案では私共地方の悪影響は避けられないと
深く苦慮している所であります)

則 (即) 代理人を差遣し其事情を考察せしに果して地方一般の株主共に於ては

大に其至要の (きわめて大切な) 目的を失い此の工事に対しては決して株主た

る事を欲せざるのみならず私共の発起たる事をも亦之を喜ばざるの形勢来せ

り (至急代理人を遣わせ情勢を分析検討するに、果たして越前の一般投資者か
ら最優先の目的を失った此の工事に対し、出資をとりやめたいとの声が上がり、
私たち発起人も同様の考えに至っております)

もつとも 最 政府に在ては御内達の趣旨をじゅんぼう 遵奉するにあらざれば決していんか 允可せられざ

るの儀とも うけたまわ おり 承り居 (もつとも政府に於いては御内達の趣旨に従わなければ
此の工事に決して許可を与えないとの方針も承っております)

上下 (お上、一般株主) に対し此上の方法も あいたちかねそうろう 相立兼 候 に付今般發起人前田利
嗣始め一同協議を遂げ候上私共儀は断然該者の發起を除名の事決議仕候
(政府、越前出資者に対し此の他の方策も相立兼ねますので、前田利嗣を始め
發起人一同との協議の結果、私共越前發起人は東北鉄道会社創立發起人からの
除名 (脱退) を決議しました)

より 仍ては曩に出願の書面私共發起の めいれつおんとりけしくだされたくこのだんじょうちんつかまつりそうろうなり 名列御取消被成下度此段上 陳 仕 候 也

(よって先に出願した書面より私共を發起人名簿から取消されるようお願い
申し上げます)

明治十六年三月廿二日

華族 間部詮道
華族 有馬道純
華族 小笠原長育
華族 本多副元
華族 土井利恒
華族 松平慶永
華族 松平茂昭

東京都府知事 芳川顕正 殿

右申出に付奥印候也

小石川区長 加藤治幹

資料 福井県史「資料編」内「工部省記録」鉄道之部第二十三卷

(解説 明治十三年 (一八八〇年) 四月、敦賀～米原の鉄道工事が、敦賀と
長浜の双方から開始された。(長浜～米原は明治二十二年・一八八九年・
開通。同年七月、東海道線 新橋～神戸が開業。
越前の願望は敦賀～福井間を最優先させ、関西、関東へのルートを確保する
ことだった。だがその区間には椽木、木の芽峠の難所があり敷設に巨額の資
金を要する。財源不足を危ぶんだ政府はこの部分を後にして、福井～坂井～
金沢～伏木から着工するとの指導を行った。この着工順位に三国を除く、越
前方は強く反発し、民間からの協力も望めなくなり脱退に至った。

一方、すでに開業している上野～高崎から横川に延伸（明治十八年開業）。さらに直江津～長野～軽井沢の敷設（明治二十一年開業）、軽井沢～横川の敷設（明治二十六年開業）の動きがあった。この段階で上野～直江津が開業することになる。

加賀・越中方は伏木から直江津に延伸させ、東京へのルートも選択肢にあり、工部省の内示案への抵抗はなかった。

ただ越前方の脱落により組織が弱体化し、おりからの松下正義（大蔵卿）のデフレ政策による不況から資金調達が行き詰った。

発起人の間からも事業の継続を危ぶむ者が続出し、十七年（一八八四年）七月、代表前田利嗣は政府へ受書ならびに会社定款（二 東北鉄道会社創立規則を参照）の提出ができず、北陸三県華族（旧大名、東西本願寺法主）が発起人となった北陸を縦走する鉄道敷設計画（東北鉄道会社設立）は挫折した。

政府のデフレ政策も明治十九年（一八八六年）頃には終息し、殖産興業事業の紡績産業等や鉄道を中心としたインフラ事業も息を吹き返した。ちなみに十八年から二十五年にかけて私設鉄道会社創設の出願は五十件であった。

北陸でも敦賀から福井・坂井港を経て金沢・富山に至る鉄道敷設計画が再燃し、二十一年（一八八八年）六月三十日、「私設北陸鉄道会社創立願書」が内閣総理大臣黒田清隆に提出された。

（資料 福井県史「通史編」内 金沢商工会議所文書 小谷正典著「北陸線の敷設」「福井県藤島高等学校研究収録・・・二十四」）

（三）北陸鉄道会社創立願書 抄（抜粋）

私設北陸鉄道会社創立願書指出候に付進達（上申書を官庁に提出）仕候

鉄道布設の義に付ては曩日（先般）東北鉄道中止の事も有之地方の情況篤と取

調候処 今回の義は有志者発起以来発起株主たらん事を競いて申立候様

の情況にて該事業を翼賛する（手助けする）実に前日（東北鉄道会社創立を指

す）の比に無之時期既に成熟せしものと信認（認め）仕候且起業目論

見書（事業に関わる詳細な説明書）の表 旅客貨物の数量等確実之調査にして

聊不都合無之収支予算に於ても適當と認候に付速かに御允許（許可）

相成度此段副申候也

明治二十一年六月三十日

富山県知事 国重正文
石川県知事 岩村高俊
福井県知事 石黒 務

内閣総理大臣 伯爵 黒田 清隆 殿

北陸鉄道会社創立願

運輸の便を開き交通の途を拓むるは今日の急務にして国益を謀る尤も（最も）
之より急なるはなし 然るに我富山石川福井県の地方たる別紙北陸鉄道布設趣
旨書に詳細に記述せる如く今日にして鉄道を布設し運輸交通の便を謀るにあら
ざれば現今地方の衰替は到底挽回し得るべからざる義と信認し北陸鉄道布設の

事を発起し尚營業上の収支等取調候処 別紙起業目論見書第四項の通に有

之候間速かに本社設置の義御允許被成下度 尤御允許の上は明治二十年

五月十七日勅令第十二号私設鉄道条例の諸件は堅く遵守可仕別紙北陸鉄道布

設趣旨書 并に北陸鉄道会社特許請願書及び起業目論見書相添此段上願候也

明治二十一年六月三十日

富山県発起株主名 略
石川県発起株主名 略
福井県発起株主名

福井県南条郡武生橘町十番地 内田健太郎
以下十一名 内訳 士族五名 平民七名

内閣総理大臣 伯爵 黒田 清隆 殿

（解説 明治二十年の私設鉄道条例・・・日本初の民営鉄道事業に関する法律。当初鉄道事業は国営とするのが政府方針であったが、西南戦争戦費で財政がひっ迫したため民間鉄道会社の設立を認めた。そのため各

地で私設鉄道会社が乱立、規制するため四十一条からなる条項を定め、遵守させたくえで免許を与えた)

北陸鉄道会社起業目論見書

第一 社名本社等所在の事

本社は越中・加賀・能登・越前の四カ国に鉄道を敷設し旅客及び貨物運輸の業を営むを以て目的とするものにして名付けて北陸鉄道と称し本社を加賀国金沢に設け便宜により事務所を東京・富山・福井に置く

第二 線路の事

本社の鉄道を敷設せんとする線路は越中国富山より加賀国金沢・越前国坂井港・福井を経て武生に達する本線及越中国守山より伏木に達する支線^{すべておおよ} 凡そ百拾九哩三分^{まいる}（一九二キロ）の間にして追ては（その後）加賀国河北郡津幡より能登国七尾港及越前国武生より敦賀港に通じる線路を選定し（ルート選定）敦賀の官線（十五年官営鉄道長浜～敦賀開業。）に^{れんせつ} 联接（接続）する目的なれども目下工事の都合により先ず富山より武生迄の間と定め即ち実地を觀察し調製（調整）したる線路の図面別紙の如し^{もつと いよいよ} 尤も愈々工事に着手するに当り尚細密成る測量を為すに至らば或いは多少の変更を要する事あらんと^{いえど} 雖も其大要（根幹）に至ては^{けだ} 蓋し（おおよそ）大差なかるべし

第三 資本金の事

本社の資本金は四百万円と定め一株を金五十円として総株数八万株を募集するものとす

第四 工事の事

越中国富山より越前国武生迄及越中国守山より伏木迄延長凡そ百十九哩三分間に鉄道を敷設するに就き之が費用の概算を立てるに総額金三百六十五万六千三百六十三円十六銭にして平均一哩（一六〇九メートル）の費用金三万六百四十八円四十七銭六厘とす 其内訳左の如し^{ただしこの} 但此費額は^{がいそく} 概測（おおよその測量）

に由り計算したるものなるを以て尚詳細の調査を遂げんには（遂げた後には）

多少の増減なきを得ず 故に此外このほかに三十四万三千六百三十六円八十四銭の準備

金を用意して資本金四百万円と定め以て万一おそれの虞おそれに供えたり

（北陸鉄道予算書・収支概算 略）

前記の要領に従て本社一年間営業上の損益を計算すれば左の如し

一 金五拾貳万千三百四拾八円拾九銭四厘	総収入
一 金拾七万九千百拾四円六拾五銭	総経費
一 金三拾四万貳千貳百三拾三円五拾四銭四厘	純益金

即ち資本金四百万円に対し年々八分五厘五毛強の利益なり

（解説 当時政府は配当八%を政府保証として、民間からの資金導入を促していた）

富山県発起人交名 <small>きょうみょう</small> （人名の列記）並株金高	略
石川県発起人交名並株金高	略
福井県発起人交名並株金高	
	四千五百円 一名
	三千七百五十円 二名
	三千円 五十七名
福井県計	十八万三千円 六十名
他府県発起人	百七万九千八百五拾円 二百四十四名

（解説 発起人の資格は六十株三千円以上の保有者）

富山・石川両県に比較して格段に少ない。理由として富山・石川両県は危険な海運から陸運への願望が福井県よりも強いからと思われる。さらに福井県では

敦賀～武生間の木の芽峠開鑿かいさくの時期が示されないことにより熱意が欠けたことも否めない。福井県の地区別発起人数は坂井郡二十三人（内三国港十三人）、足羽郡十三人（内福井十一人）、大野郡八人、今立郡六人、吉田郡四人、南条郡四人、丹生郡二人である。三国が多いのは三国経由が示されたからである）

（参考資料 金沢商工会議所所蔵「私設北陸鉄道会社創立願書」 日本の鉄道史 福井県史「通史編」 福井県史「資料編」）

北陸鉄道の認可（仮免許状^{かふ}下付）はおりなかった。鉄道局長井上勝は内閣総理大臣黒田清隆に北陸鉄道の問題点を答申している。以下がその内容。

（一） 北陸鉄道は木の芽嶺の険峻と親知らずの難所にさえぎられ、孤立した鉄道である。

（二） 積雪により冬期運転が困難である。

（三） 四百万円の資金調達が困難である。前回東北鉄道会社が解散に至った諸問題（越前発起人の脱退等）が未解決である。

この事態に北陸三県では知事、書記官、発起人等が北陸鉄道敷設を再度請願した。これに対して井上勝は明治二十二年（一八八九年）四月、以下の内容の答申を内閣に提出した。

「鉄道は長大なるをものを延長するを利なりとし短小なるものを孤立せしむるを損なりとする・・・北陸鉄道の如きは之を孤立せしめて利用完全ならず・・・寧ろ敦賀線より延長して其経済を官設鉄道と一にするの方法を取るを得策なり」

井上は、鉄道は幹線を延長することが得策で、東海道線全線開通を目前にして、幹線から孤立した状態で狭い区間で鉄道敷設する北陸鉄道会社の方針は利益を

損なうと批判し、むしろ東海道線と北陸鉄道を^{れんせつ}联接する敷設計画（敦賀～武生間敷設）を最優先すべきと主張したのである。彼は各地で個別に鉄道を敷設することに反対し、全国に統一規格の幹線鉄道網を敷設することを目指していたのである。

井上の見解は福井県の悲願（敦賀～武生間敷設を優先）にはからずも合致した。北陸鉄道会社に消極的な立場であった福井県は積極姿勢に転じ、ようやく北陸三県の足並みが揃った。同年十二月二日、北陸鉄道会社創立発起人総代（福井、石川、富山各一人）の名で

「武生敦賀間測量の義をも併せ御允許を蒙り、其工費の都合に依り之を敦賀官線に^{そうろうようつかまつりたく}联接し遺憾なき完全の線路を布設 候 様 支 度」の『北陸鉄道布設の義に付追願』が出された。

北陸鉄道敷設追願

今般北陸鉄道敷設義に付別紙追願の^{じじょうよぎなくしにんそうろう}事情無余儀視認 候 （確認）に付当初願

書に併せ御許容（許す）相成速に仮免状御下付の様支度此段添申候也

明治廿二年十二月二日
内閣総理大臣 公爵 三条 実美 殿

石川県知事 岩村 高俊

北陸鉄道布設の義に付追願

北陸鉄道会社創立發起人総代彦兵衛等謹で追願仕候私共嚮（先に）に

北陸鉄道布設の事を希図し（希望意図し）第一着に越中富山より加賀国金沢・

越前三国（坂井港の改称）・福井を經武生に達する支線を布設し尚ほ右幹線に接

続すべき越前国武生より敦賀に達する線路及加賀国加賀国津幡より能登国七

尾に達する支線は之を第二着とし漸次（だんだんと）完成を期する目的を以て

昨廿一年六月三十日 会社創立の願書を捧呈仕置候処抑右第一着の工事

たる其線路百十有余哩（百七十七有余キロ）の長きに亘ると雖も首尾既設の

線路に联接せざるを以て工事の不便は謂うに及ばず鉄道の効用上に於けるも営

業の經濟上に於けるも不便不利の感なき能はず

（北陸鉄道会社創立の願書を差し出しましたところであります。されどよくよく考えれば第一期工事は線路百十有余哩の長き距離ではあります、首尾よく既設の線路（東海道線）に接続できなければ布設の有用性は謂うに及ばず、鉄道の利便性に於いても、經營上に於いても不便不利となる感は否めません）

然りと雖も奈何せん武生敦賀間の線路たる本邦著名の嶮難即ち木の芽嶮嶺横

たわるありて其距離亦近しとせず經濟の許さざる已むを得ず易を先にし難を

後にするの順序に依り徐に之を開通する目的を以て第二着に譲り候次第に有

（しかしながら如何せん武生敦賀間の敷設予定地は名高い險難の地、木の芽嶮嶺が横たわり、又その区間は短くなく、よって經濟上の困難から止むを得ず、平地を先に、難所をその後としたため、武生敦賀間は第二期工事に回した次第

です) 然るに猶退^{なおひい}て熟慮^{つかまつり}仕^{そうろう}候^{かい}に今や武生敦賀間は車道開鑿^{かいさく}(開かれて)以

来幸^{こうりよ}に行旅^{りょ}(旅行)運輸^や稍^やその便を得るに至り昔日人肩馬背^{じんけんばせ}(人馬)に依り纒^{わづか}

に峻坂^{しゅんばん}(険しい坂)を上下したるの比にあらず(しかしながら一步退いて熟慮すれば今や武生敦賀間は車道が開かれて以来、幸いにして旅行運搬はやや改善され昔日の人馬によってようやく峻坂を登り下った頃に比べれば楽である)

と雖も其間^{みちのり}里程十一里(四十四キロ)に余り車馬の便に依るも猶半日程を費やさざる得ずその行旅運搬の不便なる之が為め前後に布設する官私の鉄道も其効用を全うするを能^いわ^{ゆる}ず^{せん}所^{じん}謂^{きゅう}千^{じん}仞^じ(九仞の誤り)の功を一簣^{いっさい}に欠くの嘆きあり

(といえども、その間の道のり十一里余り。車馬を利用しても猶半日程は費やさざるを得ず。その旅行運搬に不便が為に前後に布設する官営、私営鉄道も共に効用を十分に發揮することができなく、いわゆる故事にもありますように九

仞の功を一簣^{いっさい}に欠^{かく}く(長い間の苦勞や努力も最後に手を抜いた為に水泡に帰するの諺)の恐れがあります)

且^{かつ}武生敦賀間の工事を先にするときは 鉄道建築の便利は勿論に候得共該線

路^{かつ}たる寡^{たんじん}て探訪(調査研究)せるところの線路に在りては工費巨額に上り經濟上収支相償はざる恐なきにあらず

(且つ武生敦賀間の工事を先にする事は鉄道布設の効果には優れておりますが、当線路はかつて調査研究せる所の線路であり工費は巨額に上り經營上採算が取れない恐れもあります)

要するに未だ精細の探究を尽くしたる線路にあらざれば近時益々^{きんじ}進歩せる学理經驗に依り尚精密に探究測量するに於ては或は利便の線路を發見し得るやも

難^{はかりがたし}測^じと愚考せられ候

(要するに未だ精細な調査を尽くした線路とはいえ、昨今益々進歩する技術により尚精密に本格的測量をおこなえばより有利なルートを發見できる可能性も否定できないと愚考しております)

最此線路開通せば隨いて全線路の収益増加するは必然に可有之^{これあるべし} 仍て此際武生^{より このさい}

敦賀間測量の義をも併せ御允許^{おんいんきよ こうむ}を蒙り其工費の都合に依り之を敦賀幹線に連

接し遺憾なき完全の線路を布設^{ふせつそうろうようしたくみこみ}候様支度見込も御座候^{ごぞそうろうあいだ}間先願同時に右武生敦

賀間線路測量の義御允許被成下度此段奉^{おんいんきよくだされたくこのだんついがんたてまつりそうろう}追願候

(最も此の路線、武生敦賀間を開通すれば 全線路の収益が増加するのは必然で、よって此の際武生敦賀間の測量の件も併せて御許可を蒙り、其工費の都合に依り、これを敦賀官線(敦賀～長浜・米原)に接続し遺憾なきよう完全の線路を布設したく、見込みもありますので、先願(四の明治二十一年の北陸鉄道会社創立願書)と同時に右武生敦賀間の線路測量の件御許可くだされたく今回追願させていただきます)

尤も本鉄道布設の件に付ては客^{きやくねんらい}年来(過去数年来)事情^{さいさいじょうちん}縷々上陳^{しおき}(上申)仕置

候^{そうろうのとおり}通^{しゆくや}發起人に於ては夙夜(常日頃)御指令^{ごしれいかつぼうまかりありそうろうしだい}渴望罷在^{あわせ}候次第に付特別の

御詮議を以て一日も早く御免許被成下^{ごめんきよくだされたくそうろうよう}候様併て^{あわせ}奉^{こんがんとてまつりそうろうなり}悞顔候也

(もともと本鉄道布設の件につきましては過去数年来事情を再々上申しており、發起人に於ては常日頃御指示を渴望している次第です。付きましては特別の調査をされて一日も早く御免許を下さいますよう併せて懇願奉ります)

北陸鉄道会社創立發起人総代

富山県富山市東堤町	平民	関野善次郎
福井県福井市江戸町	士族	林 藤五郎
石川県江沼郡立村	士族	久保彦兵衛

内閣総理大臣 公爵 三条 実 美 殿

(資料 福井県史「資料編」内 金沢商工会議所所蔵「北陸鉄道布設追願書」)

(解説 先の北陸鉄道会社創立願書では敷設区間は富山～金沢～坂井港(三国)～福井～武生及び富山県守山～伏木間(支線)と定め、武生～敦賀間は未定とされていた。鉄道局長井上勝の方針とは異なるものである。井上は幹線鉄道網構想を抱いていた。地域ごとに孤立した形で鉄道を敷設するのではなく、たと

えば東海道線が山陽線、北陸線に連結し相乗効果を生みだすべきと考えていた。おりしも地方に鉄道敷設ブームが到来し、鉄道会社創立申請が続出した。井上は幹線鉄道網構想に外れた路線には許可を与えなかった)

北陸鉄道も武生～敦賀間が未定であり、東海道線と北陸線を接続するとする井上の構想に背くものであり願書は保留されていた。

鉄道局の意向を知った北陸鉄道発起人は急遽会議を開き武生～敦賀間敷設を第一期工事に組み入れた。武生～敦賀間敷設を盛り込んだ「北陸鉄道敷設追願書」を先の願書に添えて再申請したのである。

「追願」提出の一週間後、十二月九日に待望の仮免状が下付された。

『仮免状第十四号』

北陸鉄道会社発起人鴨田孝之他五十四名 富山県下越中国富山より加賀の国金沢・越前国阪井港・福井・武生を経て敦賀迄 及越中国守山より分岐伏木に至る鉄道布設出願に依り同線路実地測量することを許可す、但此仮免状の月より起算し満十八カ月以内に私設鉄道条例第三条に記載する図面書類を差し出さざれば此仮免状は無効のものとする

明治二十二年十二月九日

内閣総理大臣 公爵 三条 実美

(資料 福井新聞 明治二十二年十二月十三日 十八日)

仮免状下付により北陸鉄道布設に向けて大きく前進したと思われたが、事態は意外な展開をみせた。

(四) 北陸鉄道会社解散

政府から仮免許が下付され、いざ具体的な話に入ると寄せ集め集団の弱点を露呈した。まず人事でつまづいた。明治二十三年二月、金沢で開催された株主委員会総会での理事委員選挙で福井、石川、富山、東京の各二名が指名されたのだが、この選挙で発起人の間で紛争が起こった。詳細は不明だが福井、石川が人選に強い不満を示し、特に福井県側は理事会に提出した意見書が採用されない場合は分離も辞さないという強硬なものであった。(明治二十三年二月十五日福井新聞)

『私設鉄道条例』による仮免除の発効期間は十八カ月、既に七ヶ月が経過したが、福井新聞は「未だ理事長の選任もなく調和も出来ざる由」と報じ、七月二十日には「測量に着手するのに状さえなく発起人諸氏の如きも殆ど之を忘却し

た」ようであるとして事態を憂慮し、北陸鉄道の現状を「第一、発起人間の折合悪しき事 第二、株金収入に困難あるべき事」と分析した。(明治二十三年七月二十日福井新聞記事)

第一の原因の発起人間の折合悪しきとは七月一日実施の第一回衆議院選挙による政党の争いが北陸鉄道の人事に持ち込まれたことを指す。人事が定まらず鉄道敷設の基礎的作業である測量にさえ着手できなかつた。

(解説 第一回衆議院選挙 改選数 三百議席 内訳
立憲自由党 (民派 大井憲太郎 中江兆民 板垣退助ら) 獲得議席 百三十
大政会 (官派 増田繁幸ら) 獲得議席 七十九
立憲改進黨 (民派 大隈重信ら) 獲得議席 三十一
国民自由党 (官派 前田案山子ら) 獲得議席 五
無所属 獲得議席 四十五

北陸三県 党派別当選者数

富山 立憲改進黨 二 立憲自由党 一 無所属 一
石川 立憲改進黨 二 立憲自由党 二 国民自由党 一 無所属 一
福井 立憲改進黨 四 青山庄兵衛 杉田定一 永田忠右衛門 藤田孫平)

第二の前年末からの不景気による金融の逼迫と株式の低落。

(解説 明治二十二年、二十三年は不作の年、二十三年には各地で米騒動が起こった。二十三年、世界恐慌に突入、日本が初めて経験する資本主義恐慌であった。株価は暴落、信用不安により金融は逼迫した。製造業も主力産業である生糸輸出が激減し、綿紡績業を含めて操業短縮に追い込まれ、不況感が日本を覆った。北陸鉄道会社が巨額事業資金を調達するには最悪の時期だった)

明治二十三年八月、株主委員会総会では理事委員をめぐる内紛の收拾について協議がおこなわれ、一つの結論を得た。各県知事に対する依頼書を提出することである。依頼書の内容は、

「規定の条規に關せず便宜の法を以て御取扱被下候、然る上は発起人一同に
於ては 聊 異議無此 渾御指揮に従い可申」

(既に定められた条項にとらわれることなくより良い方法を以て (北陸線敷設

を) お取り扱い下さい。決められた事につきましては発起人一同いささかも異議を申さず御指示に従います)

すべてを白紙に戻し、北陸三県知事への全権委任である。

(解説 これは次項で記述するのだが民間企業(私設北陸鉄道会社)による北陸線布設を断念し、官設事業へ転換する動きでもあった)

発起人委員会と三県知事の協議が為されたが、準備の遅れは否めず測量が開始されたのは翌年三月、仮免状下付から十五カ月を経過していた。期限の(十八カ月)の五月になってようやく福井県の林藤五郎を含む八名の理事委員が選出されるという有様であった。

だが株式は捌けず、資本不足は解消されなかった。理事委員会は仮免許期限延長(十ヶ月)を請願し許可されたが作業は遅々として進まず、(この頃には官設への移行に運動の中心が移っていた)

明治二十四年(一八九一年)十一月十九日付で「北陸鉄道廃止届」を内務大臣品川弥二郎に提出された。明治十四年八月八日、「東北鉄道会社創立願」から始まった北陸三県を貫く民営鉄道構想は十年三カ月で終焉を迎えた。

同時に北陸三県議会は北陸鉄道の官設を請う建議を決議し、政府に請願書を提出したのである。

北陸鉄道布設は国の手に委ねられた。

(福井県史「通史編」より引用 資料 福井新聞)

(五) 北陸線敷設事業が国家事業となる

明治二十四年七月、鉄道庁長官井上勝は、軍事・経済の両面から幹線鉄道官設官営主義を示した「鉄道政略に関する義」を建議、これにもとづき、内務大臣品川弥二郎は同年の第二回帝国議会(十一月二十六日~十二月二十五日)に「鉄道公債法案」「私設鉄道買収法案」の二法案を提出した。

同年八月十三日、福井県知事に牧野伸顕まきののぶあきが着任した。牧野は施政方針のなかで福井県の最大懸案事項である北陸鉄道布設について官設への転換を促した。翌二十五年(一八九二年)六月二十一日、「鉄道敷設法」が公布されるのだが、その内容、少なくとも方針を彼は掌握していた。すなわち政府による幹線鉄道建

設及び将来における私設鉄道の買収を骨子とする法案、幹線鉄道の対象となり得る私設路線である。

北陸鉄道敷設は資金難から民間での事業継続は不可能視されていたから発起人を含め関係者に異存があるはずもなく、十月上旬の発起人総会に於いて、私設鉄道敷設の中止と官設の請願を決定した。それが前述した明治二十四年十一月十九日付の「北陸鉄道廃止届」の提出になったのである。

十二月、第二帝国議会において敦賀～富山間は「鉄道公債法案」による官設幹線鉄道に組み込まれた。同法案は衆議院解散によりいったん廃案となったが、翌年の第三帝国議会（明治二十五年五月六日～六月十四日）に於いて前述の「鉄道敷設法案」が上程され可決、公布された。

「鉄道敷設法」では官設幹線鉄道の予定線として三十三路線をあげており、そのうち十二年内に敷設予定の路線を第一期線とし北陸線（敦賀～富山間）は中央線などとともに最優先路線に指定されたのである。

（資料 福井県史「通史編」）

（解説 北陸線が最優先敷設の第一期線に指定された背景に、ペテルブルグ（ロシア帝国の首都）を起点とするシベリア鉄道が着々とウラジオストク（ロシア極東沿岸部の州都）に迫ってきたことにある。

註）シベリア鉄道は明治三十七年（一九〇四年）九月に開通。日露戦争開戦（明治三十七年二月八日）から七カ月後のことである。

ロシアの極東進出に危機感を抱いた軍部は対ロシア開戦に備えて兵員、物資輸送のために北陸線開通を急いだ。北陸線福井～敦賀間開通・・・二十九年七月・・・の翌年八月、歩兵第三六連隊が愛知県守山から鯖江に移り、三十一年三月には歩兵一九連隊が名古屋から敦賀に移った。日露開戦に備えたのである）

福井県にとって敦賀より難所木の芽峠かいさくを開鑿しての敷設であり、長年の悲願達成であった。明治二十四年十二月、早期着工請願のため「北陸鉄道期成同盟会」が結成された。

北陸鉄道期成同盟会

北陸予定線は所謂^{いわゆる}四確定線の其一にして他に比較線を有せざる唯一つの線路なれば之が急設を請願せんが為に北陸鉄道期成同盟なるものを起こし富山、福井、石川、三県の有志者は去る二十一日を以て呉服橋外（東京）柳屋に集会を催し運動方針、委員設定、爾今^{じこん}（これより後）一週間に一回の集会を為すことと等を議決せり^{しかし}而して常任委員には富山県鳥山敬二郎、福井県林藤五郎、石川県朝倉外茂鉄の三氏当選しか 当日の出席者は代議士には岡研麿、武部其文、岩城隆常、原弘三、大垣兵次、神保小太郎、橋本次六、由雄与三平等の諸氏 松岡文吉、山名清兵衛二氏其他数名なりし 又其二回は昨日柳屋に催うし今後の運動に対し協議する処ありしと云う（明治二十五年十二月二十七日付「自由」）こうして北陸鉄道敷設運動は官設北陸鉄道推進運動に移行した。

（資料引用 福井県史「通史編」「資料編」「福井新聞」「自由」）

（解説 牧野伸頭は大久保利通の次男。義理の従兄弟である牧野家当主吉之丞が戦死、後継ぎがないため牧野家の養子となった。二十歳のとき東京大学を中退し外務省に入省。外交官を皮切りに官僚の道を歩み、首相黒田清隆の秘書官を務めた後、若干三十歳で福井県知事に就任。二十五年十一月十六日まで職にあり（在任一年三カ月）、退職の同日茨城県知事に就任。在任五ヶ月で茨城県知事から文部省次官に転出。以後イタリア公使、オーストラリア公使。内大臣、外務大臣、農商務大臣、文部大臣を歴任。

「自由」は明治二十四年四月に板垣退助らが創刊した自由党の機関紙）

（六）北陸線敷設に関する鉄道会議

明治二十五年六月に公布された「鉄道敷設法」によって北陸線は官設幹線路線の第一期着工路線に指定された。同時に法案には鉄道会議の設置が明示された。第一回鉄道会議明治二十五年（一八九二年）十二月から翌年三月にわたって開催され、二月十日の会議では北陸線について審議がなされた。

総延長百二十三^{マイル}哩^{チェーン}五十七鎖（二百四、八十七キロ）、橋梁二百九カ所、隧道十五カ所、停車場二十三カ所で工費七百二十万円である。十五カ所のうち十二カ所が敦賀～今庄間に集中しており、この区間の難工事ぶりがうかがえる。この路線は東北・北陸両鉄道会社の計画がもとになっているが、政府案では従来

敷設上の要地としてきた坂井港（三国） 経由から金津 経由に変更されている。

坂井港を経由させるか否かが鉄道会議の大きな論点になった。

（福井県史「通史編」から引用）

鉄道会議議事録（抄） （第一回「鉄道会議議事速記録」全）

北陸線 第一読会（書記 北陸線路議案を朗読す）

線路の形勢設計の概況の説明

本線は敦賀停車場に起り東向け旧街道に沿い木芽川の溪間（山あい）に入り行

くこと一哩半（千九百三十一メートル）にして平地なし 榎曲（地名）に至

りて谷弥々迫り屈曲亦甚し四鎖（八十・五メートル）の隧道に二ヶ所を穿ち

（貫通し）左旋北向溪澗（谷あい）に沿いて葉原（地名）に至る此六哩（九

を貫き阿曾（地名）の山腹に出 敦賀より木芽に達するの間は総て上がり勾千

六百五十六メートル）間に於いて同川を渡る十三回に及び 是より旧道を離れ

寺谷の小溪に入り四十三鎖（八百六十五メートル）隧道を穿ち木芽の山脈配に

して其中三哩（四千八百二十八メートル）四十分の一の勾配を連用せり 是より

山腹を迂回して下り其三十八鎖（七百四メートル）間は四十分の一の勾配を

用い四十 呎（十二・二メートル）橋梁を架し六鎖（百二十一メートル）の隧

道を穿つべしとす 夫より七哩四十八鎖（一万二千二百三十一メートル）に至

り二百呎（六十一メートル）橋梁を以て深谿（深い溪谷）を渡り再び上がり勾

配を取り十八鎖（三百六十二メートル）隧道を穿ちて阿曾の曾呂地山を貫き杉

津（停車場設置見込）河野谷（地名）に出 又四鎖（八十メートル）の隧道を

貫き八哩三十鎖（十三・四百七十八キロ）に於いて纒わずかに十鎖余（二十メートル

余）の水平線を得 猶山腹を紆繞うじょう（まとい巡る）し二百呎（六十一メートル）

の橋梁を以て深谿を渡る二回 此間四十分の一の勾配を用て上がるものとす

是より山岳^{ちやうじやう}重疊（幾重にも重なり）の間を過ぎ九哩十九鎖（十四・八百六十六メートル）に至て七鎖（百四十一メートル）と二十二鎖半（四百五十三メートル）の隧道^{うが}を穿ちて大比田^{おおひた}（地名）の観音寺を貫く 是より一層溪山相逼り（迫り）隧道橋梁^{こうごあいせつ}交互相接し即ち橋梁は六十呎（十八・三メートル）及二百呎（六十一メートル）の三カ所を架し隧道は十鎖（二百一メートル）乃至二十三鎖（四百六十三メートル）三カ所穿ちて山中峠に達す 此に五十五鎖半（千百十六メートル）の隧道を穿ち初て北陸道の地に出つ 此地は本線路中最高点にして海面を抜く（海拔）九百四十五呎有余（二百八十八メートル有余）とす 葉原より此に至る四哩三十六鎖（七千百六十二メートル）の間は本線路中の至難工区にして即ち隧道を合計すれば十ヶ所にして其延長は二哩四十二鎖余（四千六十四メートル余）橋梁も七ヶ所にして其延長九百七十呎（二百九十六メートル）に及ぶとす

是より右旋東向し四十分一の勾配を以て下ること二哩十六鎖（三千五百四十一メートル）溪間^{けいかん}（谷間）を伝いて大桐^{おおぎり}（地名）に至る 此間山岳起伏固より多く巨多（巨額）の土工を要すべきものとす

是より谿間^{けいかん}少しく余地あり勾配も亦七十五分一より急ならず 新道^{しんどう}、帰^{かえる}、の諸村を過ぎ五十呎（十五・二メートル）の橋梁を以て鹿蒜川^{かひるがわ}を渡り今庄（停車場設置見込）の東に至る 此辺^{このあたり}冬期深雪の虞^{おそれ}あるに依り切取（土砂を切り取る）

を避けて高堤^{たかつつみ}（小堤防）を築く的设计をなせり 夫より北向して百五十呎（四十五・七メートル）と二百四十呎（七十三・二メートル）の二橋梁を架して日野川^{ゆの}を渡り湯尾峠^{おとうげ}を回^{さば}りて鯖波^{なみ}（停車場設置見込）に出つ 是より溪間（山あい）^{ようや}漸く広く勾配も亦^{ゆるやか}緩にして旧道の西側に沿い今宿（地名）を^{へて}経右旋して武生町（停車場設置見込）の東に出 日野川の西岸に沿い二十八哩五十八鎖（四十六・二二八キロ）に於て右折して同川を渡るに四百二十呎（百二十八メー

ル)の橋梁を以てし左旋し鯖江(停車場設置見込)の東に出つ 是より浅水川の
水害を避け迂回して東方の山麓ひがしと ぼむらに沿ひ 東鳥羽村ひがしと ぼむらに至り六十呎(十八・三メー
トル)橋梁を以て同川を渡り尚を九十呎の避溢橋ひいつきょう(大雨のとき鉄道が水没する
事を避けるため陸上に設けられた橋)を附架し大土呂村おおどろむら(停車場設置見込)に
至り左折して江端村を過ぎ二百八十八呎(八十七・八メートル)の避溢橋二ヶ
所を架け木田村へてをへて二百四十呎(七十三・二メートル)の橋梁を以て足羽川
を渡り附するに二百十六呎(六十五・八メートル)の避溢橋を以てして福井市
の(停車場設置見込)の城東に達す 敦賀より此に至る三十八哩五十六鎖(六
十二・三〇二キロ)なり 是より同市人家稠密ちゅうみつ(密集)の処を避け右折左旋田圃たんぼ
を過ぎ国道の下に於て八百フィート呎フィート(二百四十三・八メートル)の橋梁を以て九頭
竜川を渡り附するに二百八十八呎(八十七・八メートル)の避溢橋ひいつきょうを以てして
森田(停車場設置見込)に出 徳分田大関の諸村をへて金津(停車場設置見込)
の東に至り七十呎(二十一・三メートル)の橋梁を以て竹田川を渡り附するに
三百呎(九十一メートル)の避溢橋を以てす 是より溪谷の間に入り迂遶うかいして
青野木に至り小丘を越えて細呂木川の谷に沿いて上り熊坂峠うかいに至り二十二鎖
(四百四十二メートル)の隧道つらぬを穿つらぬき国道に沿いて下り熊坂村より国道を右に
離れ大聖寺(停車場設置見込)に達す (福井県分のみ抜粋記述)

以上線路設計の概況なり 茲ここに全線の距離及工事の要領あげを挙げば左の如し

距離 敦賀より福井・金沢を経て富山に至る百二十三哩五十七鎖余(百九十九
キロ余)

土工 八十四万三千六百十立りゅうつぼ坪りゅうつぼ(百五十一万八千五百立方メートル)

橋梁 二百九ヶ所 延長一万四千八百四十六不呎(四千五百二十五メートル)

隧道 十五ヶ所 延長一万八千七百二十七呎(五千七百八メートル)

停車場 二十三ヵ所

最勾配 四十分の一

^{さいきゅうこせん}
最急弧線 半径十五鎖（半径三百メートル）

興業費 七百二十万六千九十三円 （每一哩に付き五万八千二百四十六円）

（解説 発言者の経歴）

有島武・・・大蔵省国債局長

松本荘一郎・・・ 鉄道局部長工学博士

^{たけすけ}
山根武亮・・・ 陸軍工兵少佐

川上操六・・・ 参謀本部次長陸軍中將

山口圭蔵・・・ 陸軍歩兵少佐

渋沢栄一・・・ 官僚 実業家 第一国立銀行、東京証券取引所の創立に関わる
理化学研究所の創始者 日本資本主義の父とよばれる

石黒五十二・・・ 土木監督技師工学博士

質疑

（有島武志 三番）一寸質問致しますが敦賀富山の間にもう少し海岸線
でなく線路の宜い（良い）所を何処ぞお調べになって測量でもあったので
すか

（松本荘一郎 十八番）此線路は御承知の通りの地形でありまして何分海岸を
少しく離れますと直ちに山の出で居る所が多うございます ために且つは
（一方では）此線路中の一番重（主）なる所と申せば余り大きくはござり

ませぬが、第一に武生・福井・金沢・富山と云う所が重立ち（主立つ）ま

した所で、^{そのほかあるい}其他 或は大聖寺或いは小松とか、高岡とか云うような、将来鉄
道が出来ましたならば其鉄道の便利を最も利用すると云うような人口の多
く集って居ります所が現今の国道に皆なつて居る場所であります。それ等
を成るべく皆通過させたいと云う必要と、且つは前申した地形上の都合と

で別段是よりも海岸離れて測量するの見込が立ちませぬ、即ち一線路丈の^{だけ}
測量を致しました、是は御参考迄に申上げて置きますが明治十四・五年頃
でござりましたが、あの地方に丁度日本鉄道会社が起る時分に私設鉄道

の企てがありました 其時に測量した線路も是と^ほ略ぼ似て居ります、又近

来になりまして北陸鉄道の企てのあった時にも一応測量したのがある、それも矢張^{やはり}同じ所を通って居る 是は誰が測量しても前申上げたような理由のある為に此辺を矢張通って居ります
(有島武 三番) 近い所に宜い所が無いのもう一つ地形が許さんと云うことですか
(松本荘一郎 十八番) 全く左様でござります

(山根武亮 二十二番) 十八番に御尋ねしとうござりますが、木芽峠^{もつと}もあれより無いと云う御答でござりますが色々前から測量になって居りますか、ひょっとしたら宜い線があると云う見込でありますか

(松本荘一郎 十八番) 木芽峠^{かね}は予て御聞及びびになって居る通り前に私線の企てのある時より常に六ヶ敷^{むずかしき}所として技術者杯は随分^{など}脳髓^{あたま}を悩ました所であります、遂^{つい}に夫れ^そが為めに明治二十二・三年頃に私設を願出した時分にも此部分^{たけ}は除いて他の部分をやりたいと云うことを出願した位で此度は幸に測量に従事した者が大部居り合わせましたので、恰^{あたか}も曩^{さき}に試みて無駄な所を二度するような差支もなく始めより十分に線路の取れそうな所を探求をした所が遂に此度の結果を得ましたので、曩に測量した時よりは隧道も余程短い是れならば敷設することも六ヶ敷は無かろうと云う所を撰び(選び)出して技術者も満足に思うて居る線路で、此上^{なお}猶^い予測^{わゆる}した所謂性質上から先日来度々申すように実際布設する時分には猶幾分の改良の出来得るで或はあろうかと思ひます、出来得ることを希望して居りますけれども、更に勾配其外に就て大に改良するの見込は無いと考えます それ丈を申上げて置きます

(有島武 三番) 別段御議論も無いようござりますが御議論ないようならば裁決を願ひます
(議長 川上操六) 第二読会に移りたいと思ひますから御同意の御方は起立して下さい

起立者 過半数

(議長 川上操六) 過半数

北陸線 第二読会

(山口圭蔵 二十五番) 本員は此北陸線の設計は誠に適当に出来て居ると考えますから原案に賛成致します 殊に此坂井港によらずして真直ぐに往くと云うことは至極軍事上に於きましても利益のことであると思ひます、唯一の希望を当局の御方に対して述べて置きとうござります、それは杉津と申す今の停車場の出来るあの^{きんぼう}近傍(付近)で山の半腹(中腹)を線路が通ることになって居る、是れが海上から誠に能く見られる様に思ひますから、是は^{いよいよ}愈々工事に着手すると云う場合には何れ多少の御改良になることと思ひますが成るべく海上に対して^{おお}掩われる様に御注意になって設計になることを希望致します

(渋沢栄一 二十四番) 只今絵図面に就て当局者の御説明を伺いましたが、此坂井港^も若しくは伏木^{ふしき}(富山県の要港)あたりの海岸に接続せぬと云うことは^か斯かる理由ということは承りましたが再び熟案(熟慮)して見ますると、茲に^{こゝ}北陸鐵道を定めて此工事をやって往くに付きては、其必要な場所を限りますのは鐵道其物自身の經濟をしても欠ける所がありはしないか、一応どうしても出来ぬものであるかと云うことを当任者の御方に御伺い申しとうござります

(松本莊一郎 十八番) 誠に^{ごもつと}御尤もの御尋ねと存じますが、第一に坂井港に付きましては地方(地元)に於ても是非あれに線路を寄せて貰いたいと云う希望が厚うあるのみならず或いは寄せた方が鐵道の經濟上から申しても^よ能くは無かるうかと申すので即ち測量は本線路と同様に精密な測量を遂げたのであります、然るにその結果は曩(先)に申上げた通り余程迂回致しましたので^{ほとん}殆ど六哩(九千六百五十六メートル)と記憶致しますがそれが為線路が延びる

そうして坂井港はどう云うものであの形を為して居るかと云うと即ちあれが総て彼地方の物貨を輸出入致します咽喉の地（要地）であります、然るに其鉄道が再び敦賀の方から通すると今迄坂井港に出たものは鉄道に依らず出ることができる、這入るにもそうである、且つ坂井港に流れて居る川がありますが今御話の米の如きも此川に依て坂井港に出て居る所が鉄道が川を横切つて居る その近傍（近辺）於て直に川から・・・川船から揚げまして之を汽車に積込む事が出来る、恰も山陽鉄道会社の線路で加古川の停車場から川の淵に故さらに支線を引きて米の出ます期節（出荷時期）にはそこより西ノ宮・住吉の米を出すのを積込んで居る、あれに類似したようなことも将来或いは出来るであろうと思います（将来の三国支線敷設に含みを残す）

何に致せ本線路を六哩近くも迂回致しますと云うと、福井近傍より東の方に当る即ち金沢の人或は富山の人にしても鉄道を人間並びに運搬する貨物は悉く迂回した所を通らなければならず、鉄道の方では迂回すればそれ丈哩数に乗じて賃銀（運賃）を余計取るから格別直接に利益上から関係は無いかは知らぬが鉄道を利用する人の方からは随分迷惑な訳である、故に本線は此様な所を迂回すべきもので無かろうと云うの考えを以て廻らないことに致したのであります

（渋沢栄一 二十四番） 再び御説明で能く分かりましたが私は其仕舞いに（最後に）御述べになりました支線云々を果して此布設があつた以上に必要があつたら其時にと仰しやらぬで併せて此布設の設計を御立てなされたら能くはないかと希望するので、坂井港の実況（実状）は極く詳には心得ませぬ、其衆散（集散）する貨物も粗雑（大量品）であるか、又は価値の高い目方の少ないもの（希少商品）であるか・・・

迂回することがどうしても不利益であるならば支線を接続させると云う設計が希望致したいのでござります。

(松本莊一郎 十八番) 弁論ではありませぬが今の支線の事に就て申しますが、御承知の通り法律上此北陸線は敦賀より福井金沢を経て富山に至る線路となつて居りますから是に猶ほ支線をつけると云うことになりますと、是は一つ支線のことを法律外のものであると存じます、之を今設計をして直に議する^{など}杯と云うことは^{とて}逆も出来るものではないと存じます

(石黒五十二 十一番) 別段に御異論も出ませぬ様でありますから採決にらんことを望みます

(議長 川上操六) 格別御議論もない様でありますから直に確定議に致しとうございます・・・御同意の御方は起立して下さい

起立者 過半数

(議長 川上操六) 過半数でございます

(福井県分のみ抜粋記述)

(解説 主たる質疑の要約)

山口圭蔵(陸軍歩兵少佐) 杉津近辺の線路が海上よりの砲撃を受けやすい。

海上から遮蔽する対策を講じた設計を求めたい。

渋沢栄一(経済界代表) 原案では海岸線を経由せず、したがって坂井港、伏木には接続せぬことになっていますが、よく考えればそれらは交通(海上交通)の要地であり、接続しないとなれば経済上の不利益が生じないか、当局の見解をうけたまわりたい。

松本莊一郎(鉄道局部長、工事責任者) 坂井港については地元の要望が強いのみならず、経済上の観点からも接続した方が良いとの意見から精密に測量したのです。その結果、六哩と記憶しているのですが線路が延びます。それと坂井港は地形から彼地方(越前)の海上交通の要地になっており、物資の輸出入も多いのは事実です。しかし敦賀から鉄道が開通すると坂井港を経由しなくてもよい(海上輸送の需要が減る)。また米のごときも川(九頭竜川、竹田川)を利用して坂井港に運ばれる。ですが駅が川の近辺にあれば川船から直接駅に運ばれ汽車に積み込むこともできます。山陽鉄道の例を申し上げますが、加古川駅から川の淵にわざわざ支線を敷いて米の出荷時期にはそこ(川の淵)から積み込み西ノ宮、住吉に搬送しています。それと似たような支線も(坂井港へ)将来できるであろうと思います。何れにせよ迂回案では(原案の)本線より六哩近くも延びることになります。福井近辺から金沢、富山の鉄道利用者は人にしろ貨物にしろ迂回した所を通らなければならず、鉄道会社は迂回すれば距離に応じて運賃を徴収すれば利益の上からは問題ないのですが、(余分な運賃を負担する)利用者にとっては大変迷惑な話で、そのよう

な理由で本線はこのような所を迂回すべきではないと考えたのです。

渋沢栄一 再びの説明で良く分かりましたが、最後に述べられた支線云々がありますが、必要があったらその時にと云わず、本線の設計を立てるとき並行して支線設計を立てた方が良いと申しておきます。

坂井港の実状は詳しくは心得ておりませんが、出入荷する貨物も大量品であるか、希少品であるかも承知していないが、迂回することが不利益なら、支線を接続することを希望したい。

松本荘一郎 弁論でありませんが、今の支線（三国線）のことについて申します。御承知の通り法律上、北陸線は敦賀より福井金沢を経て富山に至る線路となっておりますから、これに尚、支線を接続すると云うこととなりますと、これは法律（鉄道施設法で定められた区間）から外れることとなります。これを今設計して直ちに審議するなど云うことはとても出来ることではありません。

（資料 福井県史「資料編」内 第一回鉄道会議議事速記録）

（七）北陸線三国迂回論

北陸線福井～金沢ルートはこれで決定したようにみえたのだが、明治二十七年（一八九四年）一月の第三回鉄道会議に於いて渋沢栄一以下十一人の鉄道会議議員の連名によって三国から森田から三国・吉崎を経て大聖寺に達する路線の変更を求める内容の「鉄道北陸福井森田大聖寺間線路再確定の件に係る建議」が提出された。理由の四点を略述するとつぎのようである（平野三郎文書より）。

- 一 三国への迂回で数マイル増すが、（金津経由の）熊坂峠の険峻が避けられ湯尾（現越前町）よりくりからとうげ俱利伽羅峠（石川県・富山県にまたがる峠）まで平坦な線路を敷設することができる。また、三国・吉崎間は海岸に近いが丘陵のろくいん麓陰に敷設するので国防上の問題はない。
- 二 既定路線では、三国港より築造の材料を舟か軌道敷設によって金津および森田に運ばざるを得ず、敷設の設備費が必要となる。三国迂回すれば、熊坂隧道のかいさく開鑿が不要である。
- 三 三国は北陸道中の要港であり、三十五万円の工費で港の修築も竣工しているので、鉄道が敷設されれば海陸両運輸の完成で経済上利益が大きい。
- 四 三国港は嶺北七郡と加賀の江沼、能美、石川三郡の物産の集散地で、鉄道

収入の増加につながる。毎年、吉崎本願寺の御忌日ぎよきにちには一二・三万人の信者が参拝し、運賃の利益増加が見込める。

政府は在来的な流通経路による私設鉄道的な発想を否定し、官設鉄道による、新しい全国的な流通網を企画していることを示し、三国迂回線をとらない理由とした。陸軍も、海岸線に露出する鉄道は国防上から強硬に反対した。しかし、この会議では、三国の必死な巻き返しによって、迂回路線の再調査を認める議決が行われた。駐車場の設置が予定されていた金津では危機感を強め「福井県坂井郡金津町既定線既（期）成同盟会」を組織し、既定路線敷設の建議書を鉄道会議、及び逓信大臣に提出し、さらに貴衆両院にも提出すべく衆議院議員杉田定一を通して運動がおこなわれた。

（この項「福井県史」通史編第四節 北陸線の敷設「三国迂回論と三国町の運動」を引用）

（八）坂野書簡と杉田書簡

坂野書簡（北陸鉄道線維持同盟会書簡）全文

三国迂回論の高まりに当時の金津町長・坂野深は「福井県坂井郡金津町鉄道既定線期成同盟会」を結成した。坂野が杉田定一に出した書簡が残っている。多分に三国町への誤解があり、文脈に乱暴さが散見されるのは、当時の過熱する鉄道駅誘致運動ゆえとあっていただきたい。それほど町の浮沈をかけた戦いであった。

（坂野書簡）

じかこうだんのみざりいよいよごせいねいきょうがたてまつりそうろう
時下向暖之 砌愈々御清寧奉恭賀候（暖かさに向かう今日この頃、益々穩

やかにお過ごしのことお慶びお祝い申し上げます）、陳者きて今回総選挙の結果、

尊下そんか（貴殿）が大多数を以て芽出度御当撰の御光栄を得られたるは、実に平

素徳望しかの然らしむる（平素から尊敬されている）処にして、国家の為はるめ遙か

に（遠くから）きんがたてまつりそうろう奉欣賀候（お慶びお祝い申し上げます）、尚将来公共の為

一層の御配慮奉頻度候（幾重にも御配慮賜ることをお願い申し上げます）

扨今日 某等が唐突にも尊下に向つて此書面を呈する所以（理由）の要旨は、

実に国家上某等が黙過す可らざるの哀情（憂い）を尊下に訴え、某等が正義のある所を述べ、以て他日帝国議会の開けたる節は、某等が哀願する一片の事情を翼賛（賛同）せられんことを乞う義に御座候、依而先ず其事情の大略

（おおよそ）を左に開陳可仕候（言上します）

彼の第三帝国議会に於て鉄道敷設法案議定（評議）の後、予算委員が其工費を査定するに当り、政府説明委員なる松本工学博士は予定路線の精密なる地図を示され、其北陸線の針路に於て委員は挙げて此図の正確なることを賛（賛成）せられ、而して（そして）鉄道委員長なる神鞭知常氏（官僚。当時は衆議院議員）は其審査の結果を衆議院に報告さるゝに当たり、北陸鉄道線路中越前森田より加州（加賀）大聖寺に至るの線路は大に政府予定図の正確なるを説き、三國町に迂回するの必要は軍事上に於いても経済上に於いても決して利ならざるを縷々説明に及ばれ、全員挙げて之に賛同可決致せしにも拘

らず、本年壹月十七日逋信省（現総務省）内鉄道会議に於て俄かに此の森田

大聖寺間線路再調査の件を發議決したる者有之、此の發議の要旨たる、乃ち越前森田村より北進金津町を通過し一直線大聖寺に達する議會既決の確定線を変して、森田村より日本海岸に拠る三國町に迂回し以て大聖寺に達せんと

する義に御座候、由て其際川上（操六。中將）議長、谷將軍（谷干城中將）始め陸海軍撰出の議員各位は絶対的大反対をされたるも如何なる事情か出席議員貳拾九名の処九名に対する拾壹名の賛成、乃ち僅かに一名（二名？）の

多数に制せられ再調査となりたる由に洩れ聞き申候

某等は右の議決に付、既決線の至当なるや迂回線の至当なるやは早晚再調査の^{あかつき} 暁に於て判明す可きを以て、敢て此鉄道會議決も^{あれこれ} 彼比を論ず可きに非ざるも、近来の風説（近頃の噂）によれば實に一小部落（一地方。三国を指す）の人民らが陰險手段を以て立憲政体（立憲主義）の今日には有る^{あるまじき} 間敷き醜悪なる運動上より^か 斯かる議決の及びたる由を聞き^{およびそうろう} 及 候、

此風説たる敢て充分の信を^お 措くに足らず（この噂、敢えて信用に足るとは云わぬが）、^{また} 亦た敢えて天下に^{ろこく} 露告（公表）することを好まずと^{いえど} 雖も、^{いやし} 苟くも国家公共の事業たる鉄道を一小部落の人民に自由に異動さるゝに（自由勝手にさせるに）^{かつぜんもくし} 至らば實に括然黙視す可らざると^{しんじたくそうろう} 被 信 候（平然と黙認してはならぬと信じる次第です）。

苟くも国家公共の事業たる鉄道を一小部落の人民に自由に異動さるゝに至らば實に括然黙視す可らざると被信候（くりかえすことにより決意を強調）

^{こゝ} 茲を以て某等同感の者（我ら同志の者）は至急表号（表題）の如き同盟会を設け、徹頭徹尾正々堂々の運動を為し、第一に民間の輿論（世論）を^{そうろうところ} 求め 候 処（求めたところ）、沿道地方の人民は農と商とに論なく挙げて（沿線住民は農業商業を問わず挙げて）某等が正義のある^{そうろうゆえ} 処を賛成致し 候 故、^{こゝ} 爰に一同、會議長へは建議書を送呈し、又黒田（清隆）逋信大臣へは^{ほうてい} 請願書を捧呈し、一方には某等が^{たのみと} 仰依する貴衆両院へ既決線維持の請願書を提出して、^{あくまで} 飽迄某等が誠意を貫徹することに決し、其筋への（鉄道會議議長、黒田逋信大臣への）二通は既に各地総代連署の上差出し^お 了えしも、貴衆両院は未だ成せざる今日に御座候故、別紙の如く既に書面提出の準備相整えしも、未だ之れを提出するの運び至らざる義に御座候（大臣、鉄道會議議長への二通は各地総代の連署の上提出を

終えたのだが貴衆院は未だ開会されておらず、ゆえに別紙の如く書面提出の準備は整えたのですが、未だこれを提出する運びには至っておりません)

何れ議会も早晩開かるゝに^{そういこれなく}に相違無之と^{さっしそうろうあいだ}被察候間、別紙請願書提出致し^{そうろう}候

節は何卒某等が^{びあい}微哀(ささやかな衷心)を^{ごとうさつくだされたく}御洞察被下、某等が願意の貫徹致す

様国家の^{くれぐれ}為め^{ねがいあげたてまつりそうろう}呉々も御尽力奉願上候、別紙謄本は即ち貴衆両院へ提出致

す可き請願書にして、御参考の^{さしあげもうしそうろうゆえ}為差上申候故、充分御熱覧(じっくりとご覧)

の上^{よろしく}宜敷御^{ひたすら}尽力の程只管御願申上候

二伸(追伸)、別紙請願書にある通り、若し三國町へ迂回する如きに至れば、貴地方(東京を指す)の^{じんし}人士(有力者。ここでは出資者)にも其の時間と賃錢に

於て永久の損害を被むるのみならず、其^{おおい}工事も^{ちたい}大に^{ござえそうろう}遅滞を来すことに御座候得

ば(その工事も大いに遅れ滞る結果になることは必定で)、貴地方に於ても有志者諸君と御協議之上更に^{せいがんしょ}適當なる^{ていしゅつくれぐれもよろしくそうら}請願書提出^{ござえそうろう}呉被下候^{ござえそうろう}え

^{こうじんこれにすぎずそうろう}幸甚不過之候(これに過ぎる幸せはございません)

明治二十七年三月廿日

福井県坂井郡金津町鉄道既定線期成同盟会

総代 坂野 深

外二百三十九名

福井県第二区選出

衆議院議員

杉田 定一 殿

(資料 大阪経済大学所蔵「杉田定一文書」)

杉田書簡(金津町鉄道既定線期成同盟の請願書)全文

坂野深(金津町鉄道既定線期成同盟会 総代)よりの依頼を受け、杉田定一は衆議院議長・楠本正隆に書簡を送った。

謹んで一書を裁して（文章に手を入れて。この場合期成同盟会よりの請願書に手を入れて）衆議院議長閣下^{ほうてい}に捧呈（差し出す）し北陸鉄道森田大聖寺間再調査の件に付請願す 某等^{それがしなど}は素^{もと}より市井^{しせい}の賤民^{せん}にして礼節^{れいせつ}に習れず閣下の威厳を冒瀆^{ぼうとく}するの言辭^{げんじ}（言葉使い）なきに非ざるべしと 雖^{いえど}も願わくば先ず之^{ゆる}を恕せられ某等の誠意陳述する処の哀情^{りょう}を諒^{りょう}し（認められ）以て採納^{さいのう}（取り上げ）あらん事を

明治二七年一月十七日飛報^{ひほう}（急報）あり東京より来る 曰^{いわ}く本日鉄道會議に於て北陸鉄道線路森田大聖寺間再調査の議可決せりと 某等^{ここ}茲^{よくよく}に於て熟々其議決の要点^{おも}を惟^{おも}みるに森田大聖寺間再調査の義とは森田村より坂井郡の中央部金津町を経て一直線に大聖寺に達する前貴院可決の既定線を変して森田より坂井郡^{きよくせい}の極西（西の端）なる日本海岸に偏在する三国町に迂行し三国町より大聖寺に達する線路と為さんとする議 換言すれば三国迂回論を意味するものならんか 某等^{それがしなども}固より局外にあり（部外者にて）未だ某^{それがししょう}詳なる（詳しい）事^{あずか}を与り聞く能はずと雖も（私共部外者にていまだ詳細は聞き及んでいませんが、それでも）若し某等の此憶測にして果して其幾分に近しとせば是れ実に某等の黙視する能はざる処（もし私どもの憶測が多少なりとも当たっていたとすれば私どもは黙認することができません）

徒^{いたづら}に北陸鉄道工事に一頓挫^{しゅんせい}を与え竣成（竣工）の期を緩くする（遅らせる）ものと信ずるなり

請^こう（願わくば）左に其理由を陳述し以て賢明なる閣下の洞察を仰がん

某等が茲に多数の人民の願望を代表し請願を為す所以^{ゆえん}の要旨^{やくげん}は約言（要約）す

れば北陸鉄道幹線を三国に迂回せしむるの必要を感じず 否、寧ろ之を不可として徹頭徹尾前貴院可決の既定線を変更せられざるを希望するにあり

抑 前願の決定線路は唯今回の国設鉄道のみを然りとなすにあらざり往年私設北

陸鉄道会社の測量線も亦齊しく森田より金津を経て大聖寺に達する方針にして

未だ曾て幹線を三国に迂回せしむる議（議論）なかりしなり

斯の如く幾多の技師が幾回の実測を為すとも皆決定線と大同小異にして未だ曾

て三国廻行線を取らざりしは自から理由の存するありて然るを証明するに足れり（斯の如き多くの技師が何回測量をしようとも皆既定線と大同小異で未だかつて三国廻行線を採用しないのは当然の理由があつてのことで、その事実を以て証明するに充分である）

然るに今や工事着手の始めに当り唐突にも三国廻行論の起りしは是れ某等の怪訝に堪えざる所にして三国廻行論を不可とする所以の第一なり

（それにもかかわらず今工事着手に入ろうとする時に、突然三国廻行論が浮上することは我々にとって不可解、納得できぬことで、そのことが三国廻行論に反対する第一の理由です）

論者（三国廻航論を主張する人々）或いは曰はん鉄道敷設の要旨は交通運輸の便を開くに在り 然るに今三国の如き通邑（交通の發達した町）を措いて願み

ず（顧みず）其商工業をして独り文明の利器の恩恵に与るを得ざらしむるは鉄道敷設の要旨に反するものなりと然り

（三国迂回論者の云う所は鉄道敷設の目的は交通運輸を便利にするに有りとしたがって三国町のような（海路、街道）交通の發達した町を顧みない（外す）ことは、商工業振興において我が地方のみ鉄道の恩恵を逃すことになり、鉄道敷設の目的に反することである）

論者の云う所 洵に然り然れども一地方(三国を指す)の一局部(特定の利害關係者を指す)の爲め特に長延の幹線を迂回するは其一地方の一局部の爲めには固より之に過ぐる幸福なかるべしと雖も(論者の云うことはもつともらしく聞こえる

が、三国の一部利害関係者のために長距離の北陸線をさらに迂回させることは彼等の為には、もちろん好都合ではあるが)

全局の上に於ては(全体から見れば)哩数を増し其哩数に対し時間と費用との損害を永久に被るが如き場合に於ては固より全局の公益の為に一地方一部局の利益を犠牲に供せざるべからず是れ実に鉄道の国家事業たる性質上に於いて

避くべからず結果にして三国の如き正しくまさ此場合に該当するもの

(公共の利益の為に一地方、一部個人の利益が制限されることは鉄道が国家事業的性質を有する以上止むを得ないことであり、三国の場合も正しくこれに当てはまる)

論者の所謂いわゆる鉄道敷設の要旨は以て之を概する能わざるなり(彼等の鉄道敷設の要旨は憤慨せざるを得ない)

況いわんや経験ある当事者(技術者)が線路実測ののち后前貴院予算委員会に於て其経費を

査定するにあた該り松本(松本荘一郎。鉄道部長)児玉(児玉源太郎。陸軍参謀長)の政府委員諸君が其図面を公示したるに依るも森田金津大聖寺を経過すべきは明瞭なるのみ耳ならず尚前貴院に於ける鉄道法案特別委員の報告に臨み審査委員長

神こうむちともつね鞭知常(政府要職を歴任、当時は衆議院議員)は実に左の如き鉄案(確固たる意見)を下されたり

「北陸鉄道線路中に於て伏木(富山県の主要港)三国此の二ヶ所は或議員に於て此線路を廻行する事の必要を感じられしも若し他日必要ある場合には支線を敷くもはなは甚だむずかし難からず(特に困難とはいえない)若し之を長延の北陸線に迂行する場合には実に言うべからざる不都合を来す云々」

是れ北陸鉄道全局の上に於いて動かすべからず鉄案にして前貴院亦此議をい容れ貴族院も亦協賛一致せられ既に幹線を三国に迂回せざる事に決定せし

今日にわか遽に之を変更せんとするは豈理の当にあに然るべき所ならんや(どうして理に叶っていると言えようか)

是某等が三国廻行論を不可とする所以の第二なり（是が我々の三国廻行論に反対する第二の理由です）

また仮に一步を退き論者の言に従い三国の如き通邑を措て顧みず其商工業をして文明利器の恩恵に与^{あず}からしめざるは鉄道敷設の要旨に反すと為し是非とも三国と北陸鉄道の關係を密着ならんとする場合に於ても（仮に一步退き彼等の言い分を認め、三国のような交通の要地を外した結果、商工業振興に鉄道の恩恵を得られないとなれば鉄道敷設の目的に反するから、是非とも三国に北陸鉄道を接続させると云う場合でも）

必ずしも幹線を迂回するを要せず別に支線を敷設するも可なり現に決定地図に依るも又私設北陸鉄道会社の測量図に徹^{ちよう}するも（照らし合わせても）三国へ支線を敷設する設計なるを以て見れば愈々^{いよいよ}（益々）全局の公益を犠牲に供して三国の為に幹線を迂回するの必要なきを知るべし 是れ某等が三国廻行論を不可とする所以の第三なり。

且つ夫れ日本海岸の地に於て三国と同一の事情に在るものは石川県の金石、富山県の伏木等にして共に鉄道の迂回を希望せりと雖ども要するに皆一地方一局部の利益を主張するに過ぎず固より之れが為めに北陸鉄道全局の公益を犠牲に供する能はずとして断然迂回の議を斥^{しりぞ}け茲に始めて北陸線の決定に至りなり（且つ日本海側の沿岸地において三国と同一条件にあるものは石川県の金石、富山県の伏木などがある。共に鉄道の迂回を希望しているが、皆その地の一部の人間が利益を主張するに過ぎず、もとより此の為に北陸鉄道全体の公益を犠牲にしてはならずと、断固迂回論を斥けて、ここに始めて北陸線（ルート）の決定がなされる）

然るに今日に至り三国の為に一たび（一度）決定線変更^{よう}備（悪しき前例）を作らば金石の如き伏木の如き亦^{また}決して黙止（黙視）せず皆袂^{たもと}を揮^{ふる}いて起ち轟然^た（大騒ぎして）迂回論を主張するのみならず沿道地方の人心亦之が為めに動揺し競いて一地方一局部の私利私便を取らんとするや必せり（必須）

而して事此に至れば競争激烈議論紛淆（紛糾）竟に北陸鉄道竣成（竣工）の期
を愆るに至らん 況や三国へ迂回するときは軍事上亦大いに障碍（障害）あ
るに於てや是れ某等が断じて三国迂回論を不可とする所以の第四なり

更にまた眼を転じて越前の地勢を按ずる（案ずる）に東より西に稜夷（丘陵が
なだらかに傾斜）し源を東山に発する諸水は皆西流して日野、足羽、九頭竜の
三大川に合し三大川亦次第に西部卑湿（低地でじめじめした）の地に就き竟に
最も凹窪なる坂井郡に至りて合流し然る後に三国港口に向かいて放下す 左れ

ば一国（越前）の水 悉く坂井郡に匯りて溢溢四出（溢れ出て）、良田其害被
る事多しとす

然るに今森田より九頭竜川の岸に沿いて鉄道を敷設するとせば溢溢の水は愈々
放下の地なく（流れ出る地なく）悉く中央の平田に集まり森漫（水面が果てし

なく広がる）として平湖を為し米穀実らず蔬菜（野菜）育せず 幾多の生靈（こ
こでは人民）は餬口（生計）の途を失い其悲惨、其損害豈（どうして）三国が

北陸鉄道の恩恵に与かるを得ざる不便と年同うして語るけんや

（しかるに今森田より九頭竜川の岸沿いに鉄道を敷設すれば溢れた水の逃れ先
はなく、ことごとく中央の平田に集まり満々とした平湖を為し米穀実らず、蔬
菜は育たず幾多の人民は生計の途を失いその悲惨さ損害はどうして三国が鉄道
の恩恵を得られない不便と同列に語る事ができようか）

是れ某等が三国廻行論を不可とする所以の第五なり

以上列举せし五不可は茲に一あるも以て迂回の不必要なる事を知了するに足
れり（以上列举した五つの不可、その内の一つでも迂回が不必要な理由になり
得ることを納得できるだろう）

況や五不可の併せ存するに於てをや北陸鉄道幹線三国廻行論の取るに足らず斯の如し 三国廻行論既に取りに足らずとせば森田大聖寺間再調査の義も又其必要なしと云わざるべからず（云わざるを得ない）然れども鉄道会議に於て既に議決せし結果として復た調査せざるを得ざるの順序なりと雖も（再度調査せざるを得ない段取りとなったとしても）唯伏して希望する処は貴院が前決議の趣意（趣旨）を維持せられ断然（毅然として）三国廻行論を斥け既定路線を変更せざるに決せられん事を 之れ而已某等の切に北陸鉄道の達成を望み工事着手の初めに於て異議の生ずるを悲しみ且つは将来の利害を慮るの余り敢て多数人民の志望により不文（無学）を顧みず茲に哀願を為す意（心情）切にして言足らず唯一に閣下が明鑑（明察）を請うに在り 伏して冀くは閣下某等の願意を採納（取り上げ）あらん事を誠惶誠恐頓首再拝（誠に恐れ多い事でございますが、伏してお願い申し上げます）

- 解説 杉田定一は三国廻行論に反対した理由を五つ挙げている。要約すると、
- 一 北陸線森田金津経由は幾度となく測量した上での結論であり、敷設工事が始まろうとしている今になって唐突に三国廻行論が起こるのは不可解であり認めることはできない。
 - 二 鉄道法案審査委員長神鞭知常氏は「三国、伏木（富山）の二ヶ所は同地への迂回を必要と述べる議員もいるが、もし必要であれば他日支線を敷くことも考えられる。今日長延の北陸線を迂回させ更に延せば大きな困難が生ずる」と述べ、衆議院では氏の意見を受け入れ貴族院も同意され、三国には迂回しないことに決した。議会で決した事を覆すことは認められない。
 - 三 三国に鉄道が必要としても、支線を敷設すれば済む事である。巨額を投じ北陸線を迂回させる必要はない。
 - 四 日本海沿岸にて三国と同じような事情がある地域は石川県の金石、富山県の伏木等であり、いずれも鉄道の迂回を望んでいる。迂回することによりその地方は利益を得るだろうが、迂回することにより公の利益は損なわれ

る。個の利益の為に公の利益が損なわれる事は認められない。もし三国廻行を認めれば悪しき前例となり、他の地域でも迂回論を主張し収拾がつかなくなる。更に三国に迂回すれば軍事上大きな懸案事項となる。以上の事から三国廻航行論に反対する。

- 五 坂井平野は低地で水害を受けやすい。三国に迂回するとなると森田より九頭竜川の岸に沿って鉄道を敷設することになる。線路には築堤が必要だが、そのため平野の水は行き場を失い大雨の際、田畑は冠水し米穀・蔬菜に被害が生じて多くの百姓が収入を断たれる。よって三国廻行論に反対する。

(資料 大阪経済大学所蔵「杉田定一文書」)

(九) 北陸線金津経由に決定する

幹線鉄道敷設では経済界の重鎮・渋沢栄一と鉄道官僚・井上勝(三 北陸鉄道会社創立願で記述)、松本荘一郎(六 北陸線敷設に関する鉄道会議で記述)等の間で対立があった。渋沢は切磋琢磨の競争によって産業は発展するものとし、政府の干渉は健全な企業の育成を妨げるものとした。したがって鉄道の鉄道国有化に反対し、民間の活力を活用すべきと主張続けていた。ルートを選定にあたっては経済的利点を優先させる、つまり物流の拠点である港湾や経済の要地は鉄道に接続させるべきと主張した。北陸線、森田大聖寺間のルートに就いては三国迂回論を支持し、不可能なら三国支線の同時着工を主張した。

一方、鉄道官僚は国策に沿う幹線鉄道を全国に網羅することを第一とした。それぞれの幹線が接続する事に依って鉄道の便は飛躍的に向上する。同一理念、同一規格による鉄道敷設でなければならない、そのためには幹線鉄道の国有化は不可欠と主張した。となれば政府予算で莫大な幹線鉄道の敷設費用を負担する。勢い幹線鉄道は適正投資で最大の効果を得なければならない。故に彼らはコスト増となる迂回路線に反対した。

彼らは既存の物流拠点である港湾と鉄道との接続に敢えて拘らず、内陸を網羅する鉄道によって新しい拠点、それは主要駅であったのだが、つくりを目指した。そこから道路網を整備し、陸上輸送を以て物流を担わせる。海運から陸運のダイナミックな転換を目指した。

これに同調したのが軍部であった。鉄道が持つ軍事的価値を重視していた軍部は鉄道国有化を強硬に主張し、幹線鉄道網の完成を急がせた。背景に日露

開戦への備えがあった。

ロシア帝国が極東アジア進出を目指しシベリア鉄道工事（最終地は日本海に面する港湾都市ウラジオストク）の竣工を急いでいた。日露開戦は必至とみた軍部は日本海側への兵員、物資輸送の大動脈として東海道線に接続する北陸線を最重要路線と捉えていたのである。同時に北陸線が海上から砲撃されることに警戒感を抱いていた。軍部は海岸線を走る線路、海からまる見えの線路敷設には強く反対していた。

明治二十七年一月、第三回鉄道会議で三国迂回線再調査が渋沢栄一らによって建議され可決されたのだが、児玉源太郎（当時陸軍少将）、寺内正毅（参謀本部第一局長）ら陸軍幹部はこれを激しく批判した。同年六月、三国迂回に伴う九頭竜川沿いに鉄道を敷設することは治水上の問題があるとの理由で、三国廻行論は斥けられ、既定路線敷設が確認された。三国に就いては必要であるなら支線の敷設も可であると政府が答弁し、路線をめぐる論争に終止符がうたれた。

（十）北陸線開業による物流の変革

明治二十六年（一八九三年）四月北陸線敷設工事が着工された。二十七年の末には敦賀・森田間の七割が竣工した。二十八年は豪雨により築堤、橋脚、隧道に大被害が発生、工事は遅れたが、それでも二十九年七月一五日、敦賀・福井間が開通した。

森田・金沢間の工事は二十七年十一月より開始され三十年九月二十日、福井・小松間が開通。三十一年四月一日には金沢、三十二年（一八九九年）三月二十二日には富山まで開通し、北陸線は全線開業となった。

（資料引用 福井県史「通史編」内『北陸鉄道建設概要』金沢鉄道作業局出張所）

一方で北陸線全線開通により海運会社は大打撃をうけた。

「海運に依るものは殆ど其の跡を絶つに至り」（鉄道院『本邦鉄道の社会経済に及ぼせる影響』）たとえば敦賀・金石（石川県）主要航路とする加能汽船会社は、同区間が「汽車開通と共に乗客貨物とも皆無の姿」（明治三十二年六月九日付 北国新聞）となり、三十三年三月解散に至っている。

三国港は越前・加賀の物資集散地であり、「金石、敦賀の諸港に定期航路を開き、千石内外の和船が常に北海道、其他各地に往来するもの百世艘に達し」ていたが、上記加能汽船会社等、相次ぐ船会社の撤退により一気に衰退していっ

た。

三国港と内陸部をつなぐ河川運送も同様であった。

港に代わって鉄道駅が物資集散の拠点となった。河川での荷役作業はなくなったが、駅での荷役人が必要となった。さらに駅から各地に荷を運ぶ運搬人も必要であった。

もちろん金津は北陸街道の主要宿場である。江戸時代には参勤交代、幕府・朝廷の使者のための伝馬（公の使者、荷物を運ぶために定められた頭数の馬、人足を常駐させる）、助郷（宿場の人足、馬の補充を近辺の村落に課した賦役）が宿場には義務づけられていた。それだけ宿場の負担は重かったのだが交通体制は整っていた。民間にも人足（荷を担いで運ぶ人夫）、馬借（馬を使用して荷を運ぶ人夫）もいた。馬を手配し馬借に貸す馬借問屋も金津にあった。明治に入って伝馬、助郷制は廃止されたが、それに代わる交通運送手段として、伝馬、助郷の組織を利用し、問屋を含めて政府は各地に「陸運会社」の設立を促した。殖産興業を国是としていたから、それを支える物流の近代化を急いだのである。

明治三十年九月二十日、北陸線が福井・小松間が開通し、金津駅が開業。地元の人たちは鉄道開通を産業振興につなげようとした。そのためには駅を拠点とした物流体制を整える必要があった。国策に沿った「陸運会社」の立ち上げである。

その労働力を水運の衰退により働き場を失った仲仕に求めた。地元有力者が発起人となり「仲仕組」を結成、鉄道荷役から運搬を担う役割を仲仕組に求めたのであろう。

最終章 金津仲仕組結成

明治期、殖産興業策の中心にあったのは繊維産業であった。製造工業生産額の四〇%を占め、輸出金額の五〇%を繊維産業が占めていた。中でも生糸製品が稼ぎ頭であった。政府は養蚕と製糸産業を奨励した。明治三十三年（一九〇〇年。北陸線全線開通した翌年）の統計では日本は世界最大の生糸輸出国に成長している。政府は全国に養蚕、製糸産業を奨励した。

福井県は明治二十年代に入り群馬県より羽二重製造技術を導入し、二十八年には日本最大の羽二重生産地に成長した。

金津町でも鉄道開通後、急速に養蚕、羽二重生産が盛んになっている。鉄道開

通が地域に産業振興をもたらしたのだが、裏で支えたのが鉄道の荷役人、駅と産地、工場を往来した運搬業者であった。その仕事に仲仕たちも就いたのである。

明治三十四年（一九〇一年）秋、「仲仕組」が創立されたのは時代の要請であった。碑文に刻まれている『明治三十年秋九月鐵路竣工汽車始通爾來氣運一……』『……興業所以報國家倫●●●●……』はそのことを表わしている。

鉄道開通によって働き場を失くした仲仕が鉄道荷役、運送業で生計を立て、地域産業に貢献するに至った、奇縁である。

その記念碑が「仲仕組創立總會之碑」である。

石碑の裏面には創立に係わった人々の名前が列記されている。

設立員 八名

永岡太助 岡田清五郎 小幡利吉 中山三太郎
保原利左エ門 坂森八三郎 野中仁吉 稲田興作

発起人 六名

森和四郎 笹岡栄吉 本多宗太郎 稲田三● 端宗太郎 雨谷栄吉

青木真次郎 水野石太郎 八木仙太郎 新田谷初蔵 保原石太郎 水上久四郎
籠島継太郎 野田彦太郎 勝木辰五郎 岡田石太郎 中村仁吉 川道●吉
紺井岩● 稲田興吉 杉本初蔵 國本駒吉 中山善太郎 蔦津弥吉 小幡捨吉
稲田伊七 牧野源太郎 谷川代太郎 堂下金之助 坂●吉太郎 中山吉松
渡辺末吉 坂戸圭二郎 岡田幸太郎 ●●●● 永岡継太郎 兼定藤吉
吉田太作 炭田種吉 大淵利三吉 三輪長蔵 野中茂右郎 丸井三五郎
米沢市蔵 栗山寅吉 中●与三五郎 角初五郎 坂本林● 米沢弥●郎
川林三吉 石田金之助 富久太郎 ●●●● 秋田弥三吉 野坂●●●
稲田●● 野沢大吉 稲田亀松

側面に 長谷川吉郎 中村與三吉 端藤吉 斉藤助七 他四名（判読不能）

反対側面に 建碑地所寄附者 林津根治郎 殿

●は判読不能

河川運送が衰退した後の仲仕について、仲仕組合が結成された経緯についてもそれを知る資料はない。だが諸般の事情を考えれば、仲仕組合の設立目的は鉄道荷役のみならず、政府が奨励した「陸運会社」設立にあり、その労働力を仲

仕に求めたのは明らかである。その後の仲仕組合が「陸運会社」に移行したのか否か、それを知る資料はない。敢えてと云うなら明治、大正、昭和初期の運送事情から推測するしかない。

明治、大正時代の陸運は**轆馬**（馬に荷車を**轆**せる）が主流だった。仲仕はその仕事に就いたのであろう。昭和に入り運送手段として自動車が入ると、徐々に減少したが、轆馬運送は昭和二十年代中頃まで続いていた。あるいは彼らのなかに最後の仲仕がいたのかも知れない。

ともあれ「仲仕組創立総会之碑」の碑文と背景から北陸線開通、金津駅開業による交通運輸の変革を知ることができる。貴重な歴史遺産である。風化欠落した碑文を全文解読することは非常に困難な作業だが、可能であれば成し遂げたい。

平成二十七年一月 長谷川 勲 記