

「仲仕組創立紀念之碑」が語る明治交通史

(北陸線開通と金津駅開業までの道のり)

年表

明治2年11月10日(1869年12月12日) 鉄道建設の廟議決定。

東京・京都の幹線、東京～横浜と京都～神戸、琵琶湖畔・敦賀の三支線が計画された。
(我が国初の鉄道計画)

同5年9月12日(1872年10月14日) 東京新橋～横浜間鉄道開業

※明治5年12月3日 旧暦から新暦へ切り替え。明治6年1月1日となる。

同7年(1874年)5月11日 大坂～神戸間開業

同10年(1877年)2月5日 京都～大阪間開業

同10年2月15日～9月24日 西南戦争勃発。

当時鉄道は東京～横浜間と京都～大阪～神戸間のみであったが、兵員、物資輸送に大きな役割をはたした。一方、明治政府は戦費調達(戦費4200万円。明治10年の国家歳入5230万円。財務省資料より)のため紙幣を増刷したため激しいインフレが進行。国家財政は悪化し、国営による鉄道事業は頓挫した。対策として民間資本の導入、主に旧大名など華族を旗振り役として在野の資産家の鉄道敷設参入を促した。(半官半民への移行)

同13年(1880年)9月28日 札幌～手宮 官営から民営の北海道炭鉱鉄道に移行道内で産出される石炭を積み出し港の手宮に運搬。

※同14年(1881年)8月8日 「東北鉄道会社創立願」福井、石川、富山が提出
四日市～福井～石川～富山～新潟間の鉄道を目指す。

同14年12月 上野～青森間の鉄道敷設を目的とする日本鉄道会社設立(日本初の私鉄)。

同15年(1882年)3月10日 敦賀駅開業(敦賀線。後の柳ヶ瀬線)。
(長浜～木本、柳ヶ瀬～敦賀・金ヶ崎)

※同16年(1883年)3月22日 政府内示案(福井～坂井港～金沢～伏木港。福井～敦賀間含まず)に福井県が反発し東北鉄道会社より脱退。東北鉄道会社 解散へ。

同16年(1883年)7月28日 東北鉄道第一期工事 上野～熊谷間開業。

同 17 年(1884 年) 5 月 1 日	同第二期工事 上野～高崎間開業。 群馬県の養蚕地と横浜港を結ぶ路線。
同 18 年 (1885 年) 10 月 15 日	高崎～横川開通 (信越鉄道) 以後延伸工事が進む。
同 18 年 12 月 17 日	阪堺鉄道 (南海電気鉄道の前身) 開業。
同 20 年(1887 年)5 月 18 日	私設鉄道条例公布(私設鉄道に関する初の立法) ※過熱する私設鉄道敷設に対応する法の整備。
同 21 年 (1888 年) 1 月	山陽鉄道会社設立 11 月 1 日明石～姫路 開通。
同 21 年 6 月 27 日	九州鉄道営業認可。 翌年 12 月 11 日博多～千歳川 (筑後川北岸) 開通 以後、延伸、地域鉄道との合併により大正 12 年 (1923 年) 九州 7 県を網羅する鉄道網が完成。
※同 21 年 6 月 30 日	「北陸鉄道会社創立願」北陸三県の有志者より提出 (武生～福井～金沢～富山間 敦賀～武生間は難 工事につき盛り込まれず)。 この案に鉄道局長井上勝は反対した。井上は北陸 線は東海道線に接続してこそ有用性を発揮できる とし、敦賀～武生間を除外した路線に認可を与え なかった。
同 21 年 10 月 28 日	松山～三津間開通 (伊予鉄道) を皮切りに各地で 私設鉄道敷設が始まる。
同 22 年(1889 年)7 月 1 日	東海道線全通(新橋～神戸)。
同 22 年 9 月 1 日	山陽鉄道 神戸～兵庫間開通。
※同 22 年 12 月 2 日	「北陸鉄道敷設追願」北陸三県提出。 (敦賀～武生～福井～三国～金沢～富山 津幡～七 尾) 先の案に敦賀～武生～福井が加えられたもの で、「追願願」は同月 9 日に認可された。
同 22 年～23 年	明治 21 年、22 年の全国的な冷害により大凶作とな った。23 年に入ると各地で米騒動 (暴動) が発生。 さらに世界的な景気後退のため輸出の基幹産業で ある繊維産業も操業短縮を余儀なくされ、日本は

- 不況に陥った。この状況下「北陸鉄道会社」の資金調達は困難を極めた。さらに組織内の人事抗争が表面化し作業は遅々として進まなかった。
- 同 24 年 (1891 年) 9 月 1 日 東北線全通(上野～青森間)。
(私鉄日本鉄道会社運営)
- ※同 24 年 11 月 19 日 資金不足が解消されず、「北陸鉄道廃止届」が提出された。明治 14 年 8 月 8 日の「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 10 年 3 ヶ月で幕を閉じた。
- ※同 25 年 (1892 年) 6 月 21 日 鉄道敷設法公布。
(政府による幹線鉄道の建設と将来における私設鉄道の買収を決定)
- ※敦賀～富山間が官設幹線鉄道に組み込まれる。
背景にロシア開戦への備え。(シベリア鉄道の極東延伸への警戒)
- ※同 26 年 (1893 年) 2 月 10 日 第一回鉄道会議第三部会 (議題北陸線)。
従来の路線は三国経由であったが、この会議で金津経由が示された。鉄道官僚・(金津経由)と渋沢栄一(三国経由)との議論が会議録に残されている。会議では金津経由が多数決で議決された。
- 同 26 年 4 月 1 日 信越鉄道 上野～長野～直江津開通。
- ※同 27 年 (1894 年) 1 月 北陸鉄道三国迂回論が再浮上。
(第三回鉄道会議において渋沢栄一ら鉄道会議々員により「鉄道北陸福井森田大聖寺路線再確定に係わる建議」が提出された。先の鉄道会議で了承された森田～金津～大聖寺路線を白紙化し、森田～三国～加賀の再調査が議決した)
- ※同 27 年 3 月 20 日 金津町で「福井県坂井郡金津町既定路線期成同盟会」が結成され (代表金津町長坂野深)、再調査 (三国迂回路線) に強く反対する書簡を衆議院議員杉田定一に送る。
- ※同 27 年 3 月 杉田定一、衆議院議長楠本正隆に期成同盟会よりの依頼を受け書簡を送る。
- ※同 27 年 6 月 軍部の反対により三国迂回論は斥けられ森田～金津～大聖寺路線が正式に決定される。

- 同 27 年 6 月 山陽鉄道広島駅開業
- 同 27 年 7 月 25 日 日清戦争勃発
大本営が広島に置かれ、各地の部隊、軍需物資が鉄道によって広島に集結し、宇品(うじな)港から大陸に向かった。
- 同 28 年 (1895 年) 11 月 30 日 日清戦争、日本の勝利で終戦。
- ※同 29 年(1896 年)7 月 15 日 敦賀～福井間開通
- 同 30 年 (1897 年) 2 月 15 日 二条～嵯峨開通 (京都鉄道。後に山陰鉄道)
全線開通は昭和 8 年 (1933 年) 2 月 24 日
- ※同 30 年 9 月 20 日 金津駅開業。福井～小松間開通
- ※同 31 年(1898 年)4 月 1 日 小松～金沢開通
同年 11 月 1 日 金沢～高岡間開通
- ※同 32 年(1899 年)3 月 20 日 高岡～富山間開通
以降、順次延伸。
- 同 34 年 (1901 年) 5 月 27 日 山陽鉄道 広島～馬関 (下関) 開通。
- ※同 34 年 7 月 「仲仕組創立記念之碑」 建立される。
- 同 37 年 (1904 年) 2 月 4 日 日露開戦。
- 同年 5 月 3 日 直江津～新潟開通。
- 同 38 年 (1905 年) 9 月 5 日 日露戦争、日本の勝利で終戦。
- ※同 44 年(1911 年)12 月 15 日 金津～三国 (三国支線) 開通。
- ※大正 2 年(1913 年)4 月 1 日 米原～直江津間開通。