

## 国有鉄道のメートル法実施時の駅間営業料程表の発見

水 谷 昌 義

New Discovery of a Table of Distance between Stations  
at the Introduction of the Metric System for Japanese National Railway

Masayoshi MIZUTANI

### 要 旨

すべてを輸入によって導入した日本の鉄道は、距離の単位にマイルを使用していたが、世界の趨勢に合わせて昭5年にメートル法に移行した。このとき、各駅の新しい距離を公表しなければならなかったが、鉄道の情報を公表するためのもっとも基幹となる鉄道公報の告示では各駅のキロ数の表が掲載されず、これまで内容が不明であった。鉄道省の告示は官報と法令全書に転載されることになっており、それらには大部な表が掲載されたが、両者の表の内容に差異があり、2通りの表が存在する状態である。

今般、官報と法令全書以外にこの表が掲載されている資料の存在を明らかにした。昭6年の内容であったが、前2者とはまた異なる内容のものである可能性があり、その内容について検討、報告する。

キーワード：国有鉄道、メートル法実施、営業料程、現行法規全書

### 1. は じ め に

日本の鉄道はすべてを輸入することで創業した。それは、機関車やレールといった機材のみならず、運転技術や運行管理といったノウハウやまで、それまで存在しなかった鉄道という近代システム全体を、その操縦者まで含めてまるごと移転してきたわけである。日本の鉄道の場合はイギリスから全体移入したので、測定に使われる単位もイギリスのシステムのもっていたヤード・ポンド法が無条件に導入されることになった。

一方、すでに18世紀には世界の通商・貿易が盛んになり、各国での度量衡の単位の統一が切望されるようになっていた。そこで、フランスで考案され、地球の大きさをもとに1799年に制定されたメートル法による度量衡が、特定の国や民族の歴史に依らないという点と単位間の関係が簡潔であるという点で、世界の国々で注目され始め、1875年に至りメートル条約が締結調印された。

日本も明19年に条約加盟を公布し、国家としてメートル法採用の態度を示すに至った。そして、尺・貫とメートル・キログラムとの換算率を定めて、尺貫法とメートル法を共に法定のものとする度量衡法を纏め明24年に公布、明26年に施行した。ところがこうして法律は作ったもの

の、世の中では尺貫法が従来どおり使われ続けて、メートル法は軍隊と学術関係以外の一般には特に普及していかなかった。それが、第1次世界大戦の勃発により、軍需品の統一を図る必要性がメートル法への流れを加速した。それにより、メートル法のみを基本単位と定めた改正度量衡法を大10年4月12日に公布し<sup>1)</sup>、大13年7月1日に施行した。このとき、鉄道運輸業は実施までの猶予期間を10年と規定され、大23年(昭9年)が期限となった<sup>2)</sup>。既に何年か前から準備にかかっていた<sup>3)</sup> 国有鉄道は、これに基づき、昭5(1930)年4月1日を期して、度量衡をメートル法に移行したわけである。

運賃算出は旅客でも貨物でも距離を基準に行うが、それまでは距離もマイルを使って定められていた<sup>4)</sup>。これをキロメートル単位に換算すること自体はさほどのことではないが、すべての乗客・荷主に新しい算出基準として周知することが必要である。

当時の鉄道運営主体である鉄道省は、駅や路線の開設・距離の変更などをそれまでも逐一、省の告示という形で発表していた。告示は鉄道省の機関紙である「鉄道公報」を通じて、省内外に公表していた。各省庁の告示は国の政策であるから、国の広報紙である「官報」にも同時に掲載された。官報に掲載された法令事項はさらに、1ヶ月分ずつ纏められて「法令全書」という月刊の本として刊行される。

告示にはまったく誤記等が起こらないわけではない。誤記があれば後日、訂正記事が掲載されることになる。「法令全書」の発行は告示が発せられてから数ヶ月経たのちになるから、当初の官報掲載内容に誤記などがあった場合、間に合う限りそれを修正のうえ発行することになっている。誤記を修正することは望ましいが、それが却って、「鉄道公報」「官報」と「法令全書」との間での内容の食い違いを生むことにもなる。いつ訂正記事が出されたかは一切記録されていないので、内容に食い違いがある場合、修正したからなのか、法令全書編集のときに新たに発生したミスなのかの判別が難しく、確認には苦勞することになる。

## 2. 営業料程の告示

営業に用いるマイルをキロメートルに換算する告示290号は、貨物駅を含む全駅名と営業料程(キロでい)を一覧表にする形で昭4年12月29日に発せられた。年末の御用納め後であったので、この告示は官報では12月29日に号外を発行して掲載され、鉄道公報では昭5年1月4日の第899号<sup>5)</sup>に掲載された。全駅の一覧表であるから、かなりの分量であり、官報(A4判)で20ページ、後に出版された法令全書(A5判)で35ページもの大部となっている。

官報に掲載された一覧には、昭4年11月20日開業(11月16日告示231号)の石北西線上川～中越開業は載っていて、11月24日開業(11月18日告示233号)の内容は載っていないことから、11月20～23日現在の内容であることがわかる<sup>6)</sup>。官報に載った一覧では、実は6箇所<sup>7)</sup>の誤りがあった。

約1ヶ月遅れで出版された法令全書では、昭4年12月25日開業(12月18日告示274号)の山陰線来待駅までが載っていて、告示日付である12月29日現在の最新版に修正されている<sup>8)</sup>。さらに、官報版でのミスプリント6箇所のうち①～③の4箇所が法令全書では訂正されていた。官報と法令全書との内容に食い違いがあることになるが、鉄道公報も官報も隈なくいくら調査しても料程表の訂正記事は出されていなかった。

さて、この料程表であるが、肝腎の鉄道公報には掲載されなかった。鉄道公報では、

●鉄道省告示第290号  
 鉄道省所管鉄道線路営業料程左ノ通定メ昭和5年4月1日ヨリ之ヲ施行ス  
 昭和4年12月29日 鉄道大臣 江木翼  
 (左記ハ別冊トシ関係ノ向ニ配布ス)

となっている<sup>9)</sup>。紙面が膨大となる極めて専門的な内容の場合には別冊配布として掲載を省略することも珍しくはないが、運賃算出の根幹に関わる営業料程表を営業料程の告示で省略するとはかなり乱暴な話である。法令全書の勝手な修正といい、かなり混乱した状態であったのであろうか。

昭5年初頭の鉄道公報の通報欄をさらに調査していくと、この別冊についての新たな事実が分かる。昭5年1月6日には

●貨物運送規則並同補則等掲載の別冊配布ノ件（運輸局、官房文書課）  
 昭和4年12月29日（中略）告示第290号ノ別冊営業料程表ハ曩ニ運輸課長宛送付セルモノヲ以テシ此際別ニ配布セス

とあり、1月6日（あるいは1月4日）以前に何らかのものが配布済であったことが明らかである。ただし、課長にだけ配られたのか、課長にまとめて送付して課長から各現場に配布されたのかも不明である。

さらに翌々日の昭5年1月8日には再び営業料程表配布について、

●営業料程表配布ニ関スル件（運輸局）  
 客年12月29日告示第290号ニヨル別冊営業料程ハ本月6日公報通報ヲ以テ別ニ配布セサルコトナレルモ右営業料程ニ基キ作成セル旅客手小荷物運賃算出表及貨物営業料程表ヲ別途関係ノ向ニ送付スヘキニ付運賃計算ノ場合ハ右ニ依ルモノトス  
 追テ旅客手小荷物運賃算出表ハ既ニ配布済ニシテ貨物営業料程表ハ本月25日頃配布ス

とある。すなわち、より使い勝手のよい運賃算出表を作って営業料程表に代えたのである。しかも旅客営業のものは既にこの日までに配布してあったことになる。これによって、告示に付随する営業料程表に相当するものは全国の現場に数多く配布されずに終わったことがわかる。実際、国鉄百年史の編纂の際にも国鉄になかったということである<sup>10)</sup>。

運賃算出表は出札の現場だけでなく、連帯運輸（現在の連絡運輸）を行っている会社などにも需要された。その声を受けてか、昭5年1月18日には

●旅客、手小荷物運賃算出表翻刻発売ニ関スル件（運輸局）  
 鉄道旅客、手小荷物運賃算出表(昭和4年12月印刷ノ省線ノミノモノ)ヲ1部50銭ニテ左ノ者ニ翻刻発売セシムルコトトセリ  
 東京市京橋区南大工町10番地 鉄道講習会 新井和臣

という通報が鉄道公報に載った。翻刻発売されたこの冊子[5]は昭5年3月5日印刷、同10日発行で、「昭5年4月現行」とはなっているが、昭4年末現在の内容で、すなわち法令全書掲載の料程表と同じ時点のものである。上に挙げたミスプリの箇所を確認してみると、①～③は訂正済み、④は貨物線なので掲載なし、⑤は8.1となっており、内容も法令全書掲載の料程表と同じであることがわかる。この冊子は、“配布せざることとなった”営業料程に基き作成されたものであるから、“配布せざることとなった”営業料程表は法令全書掲載の料程表であった可能性が改めて主張できる[7]。

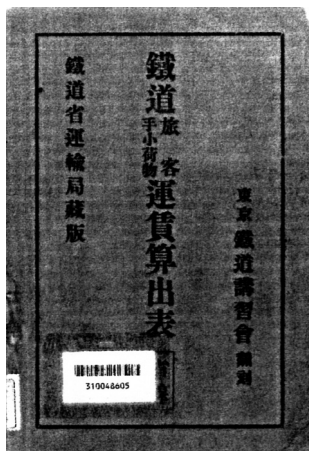


Fig.1 昭5年4月現行 鉄道旅客手小荷物運賃算出表

昭5年7月1日現在の内容で、鉄道省編纂による「鉄道停車場一覧」[4]が同年10月に刊行されている。その後、昭6年3月に鉄道教育会が翻刻発売(市販)した。「鉄道停車場一覧」には国有鉄道のみならず、私鉄や航路まで網羅されていて、当時の交通の様子を知るのに最適である。鉄道省がメートル法を採用したため、連帯運輸を行っている企業も、徐々にメートル法に変えていくこの時期にあって、すべての営業線をキロ程で収録している。昭5年9月に地方鉄道法施行規則などが改正されて、昭5年8月31日を含む営業年度の翌年度分より私鉄にもメートル法適用が要求されたのであるが、一歩早くデータを収集した労作である。

メートル法を実施してひと段落してから作られたものであるから、官報や法令全書の表のミスはすべて直っており、別の告示で起こっていた南海鉄道のキロ数のミス<sup>11)</sup>も当然訂正されている。

### 3. 現行法規全書収録の「鉄道線路営業料程」

その時々最新の法律一覧は、ファイル形式の製本で、最新の内容を維持するための追録が発行されて、必要なページを追加し不要となったページを取り除く加除式の出版物として現在も発行されている。昭和初期には帝国法規出版の「現行法規全書」のみであった。

この第17類「交通、通信及電気」という巻号[1]には、第2章の鉄道営業という項目に昭4年12月29日告示290号「鉄道線路営業料程」が収録されており、鉄道省告示を追跡して内容の更新も行われていた。官報や法令全書に載っていたあの料程表の転載なのであるが、表の内容は横書き算用数字であるが、表の列(縦のひとかたまり)は右から左に進む、縦書き状態の表組みになっている。すなわちこれは、帝国法規出版の独自の編纂で、表組みの特徴以外にも、線名索引<sup>12)</sup>がついていたり、難読駅名に振り仮名がついていたりもした。

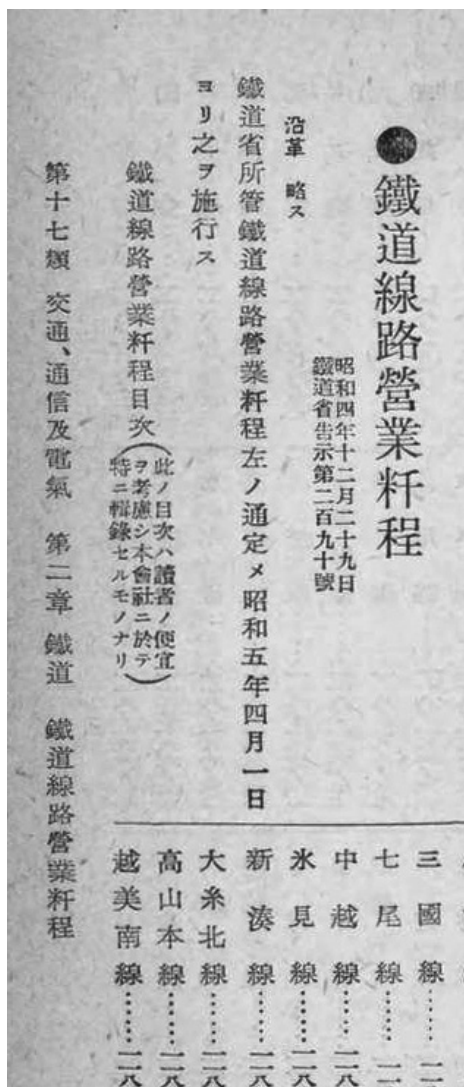


Fig.2 現行法規全書の鐵道線路營業料程冒頭部分

加除式資料は次々に更新が行われて、不用となった部分は処分されてしまい残らない。国会図書館でも追録の所蔵はしておらず、更新を重ねた「現行法規全書」が所蔵されているだけである。その、国会図書館所蔵(デジタルアーカイブ)のものに収録された「鐵道線路營業料程」は昭14年10月11～14日の状態<sup>13)</sup>で製本保存されている。

この「鐵道線路營業料程」の最初の掲載状態がわかれば、“配布せざることとなった”營業料程表の特定につながる可能性があるが所在は確認できていない。

一般の出版社が營業料程表の更新を少なくとも10年近くは続けていたことは、今回明らかになった新たな事実である。鐵道省内部では業務のために、更新を続ける必要があったことは当然であるが、營業料程表だけを更新していても不足であったろう。營業の移り変わりや、所在地など

に加え、過去の記録も残しておく必要もあったはずである。鉄道博物館などに現在残っている資料は「停車場一覧」へ書き込みされているものや<sup>14)</sup>、現業部門で使用されてきたものである。営業料程表の更新はいつまで続け、どのタイミングでなぜ掲載を中止したのかも探求の意味をもつ問題である。

#### 4. 古い営業料程表の発見

図書館の蔵書には、見返しの遊びや本文の1ページ目などに、四角い大きな蔵書印が朱肉で押される。図書館の蔵書は財産として長期間保存される前提であるから、一般の色素を用いたスタンピングでは時間と共に退色が有り得るため適さず、辰砂<sup>しんしやう</sup>というものから作られた朱肉を使う。

スタンピングはすぐに乾くが、朱肉には油分が含まれているのでなかなか乾燥しない。もしも印を朱肉で押してすぐに書籍を閉じてしまうと、印の向かい側のページを汚してしまうことになる。そこで、印を押したページとその次のページとの間に不要な紙を1～2枚挟んで作業を進め、配架もそのまま行われる。図書館で古い本を利用しようとする時、その挟んであった紙がずりりと抜け落ちてくる場合がある。そもそも不要な紙が吸い取り紙代わりに挟んであっただけであるので、その紙は捨ててしまって構わない。

北海道大学附属図書館本館の貴重書室に収められていた「天塩線土幌線建設概要」の閲覧時に、朱肉移り防止用の紙が2枚挟んであった。しかし、その紙には見覚えのある表が印刷されていたのである。

「現行法規全書」の「鉄道線路営業料程」の一部であり、しかも懸案の上山田線や函館本線土砂川支線のページであった。元の大きさ(A5)の半分に分かれて、朱肉移り防止用の紙として使われている事実から、除かれて不用になった部分を単なる紙として再利用したものであろう。加除の追録の第159号の374～375枚目の下半分である。

昭6年9月15日に幌加内～添牛内を延伸した雨龍線(昭6年10月10日に線名を幌加内線に改称)が載っていることから、昭6年9月15日～10月9日の間の料程表であることが確認できる。メートル法実施時にかなり近いものが発見できたことになる。

先に挙げたミスプリの箇所を確認してみると、①～③は発見部分外に掲載のため不明、④と⑤は正しいキロ数に訂正されている。

告示290号の官報や法令全書を基に料程を収録し、改正の告示を反映させていただけでは、④⑤は訂正されないはずである。汽車時間表[2]などを参照すれば⑤には気がついたかも知れないが、貨物線は載っていない。“配布せざることとなった”料程表や“別途関係の向に送付された貨物営業料程表”が正しくできていて、それを帝国法規出版は入手していたのだろうか。もしくは昭5年7月の停車場一覧を入手するなどして確認をしたのだろうか。いずれにしても当時の出版社の編集者の質の高さが伺える。最初の料程表の発見が望まれる。

岩内線			茶屋川	5.6	5.6	嵯峨向	9.4	316.7
(小)			美利河	6.6	12.2	上幌向	5.9	322.6
國			花石	4.4	16.6	岩岩見	4.3	326.9
幌			種今	9.2	25.8	峰延	8.4	335.3
前				4.8	30.6	美頃	8.4	343.7
岩						茶志内	4.4	348.1
	0	0				奈井江	6.2	354.3
富	2.5	2.5				(砂川)	7.9	362.2
似	3.5	6.0				(瀧川)	7.6	369.8
田	3.0	9.0	京極線	0	0	江部乙	8.4	378.2
内	5.9	14.9	(倶知安)			妹脊牛	7.5	395.7
			六寒	2.6	2.6	(深川)	7.2	392.9
			京	5.3	8.1	納内	7.4	400.3
雨龍線			脇方	5.3	13.4	神居古	5.8	406.1
(深				7.5	23.9	伊納	8.9	415.0
多	0	0				近文	6.1	421.1
度	14.0	14.0				(旭川)	4.0	425.1
幌	8.3	22.3	幌内線	0	0			
鷹	5.0	27.3	(岩見澤)					
沼	10.6	37.9	萱野	6.3	6.3			
幌	5.8	43.7	(幌内太)	4.6	10.9	(砂川)	0	0
雨	7.4	51.1	幌内	2.7	13.6	上砂川	7.3	7.3
政	7.6	58.7						
添	9.9	68.6						

四百八十九ノ八

Fig.3 現行法規全書の昭6年9～10月頃の鉄道線路営業里程表 (中列に朱肉のシミが残る、右列が函館本線の最後の部分)

### 5. ま と め

本稿では、昭5年の鉄道でのメートル法実施の際の営業里程表にこれまで知られていなかった別版の存在を明らかにした。それはこれまで知られているものとは印刷仕上がりの形態が異なり、印刷物は活版で組まれていた当時のことであるから、独自の編集により作成されていたものであることが明らかとなった。

また、加除式その資料のかなり古いものを、偶然に発見したことを報告した。発見された部分の検証により、かなり質の高い独自編集がなされたことも確認できた。

最も探し求めている昭5年のものが実際に見つかったわけではないが、随所に所蔵されていたはずの現行法規全書であるから、新たな情報が得られるかもしれない。ただし、敗戦により憲法をはじめとする多くの法規が改められたこと、「現行法規全書」は100冊を超えるほどにとにかくボリュームが大きいこと、などの理由で、戦後に法規総覧が刊行されたとき、所蔵を続けずに破棄されてしまったものも多いであろう。それゆえ、加除が昭5で止まってしまっていて、しかもそれが現在も所蔵されている望みは薄い。もうひとつの可能性は、加除せぬままデッドストックとなっている追録あるかも知れないということである。いずれについても、これからも調査を継続する。

## 注

1. 第1条で「メートルヲ以テ基本トス」と制定。公布勅令に記載の日付は4月11日であるが、官報掲載は翌日であったので、法律の公布日として正しくは4月12日である。現在も続いているメートル法公布記念日は勅令記載日の4月11日になっている（間違っている）。
2. 度量衡法施行令附則第2条で、原動機を用うる運輸事業などでは「従来慣用ノ度量衡ハ本令施行後10年ヲ限り仍之ヲ用ウルコトヲ得」とされた。ただし、いろいろあって実施期限はその後2度も延期され、昭34年1月1日に土地建物以外で実施、昭41年4月1日になってようやく完全実施された。
3. たとえば、大11年4月1日に国有鉄道建設規程を制定し、それまでの鉄道建設規程の「毎4分の1哩の距離を示す哩程標」を「1籽毎に其の距離を示す標」に改めたこと、など。
4. 1哩(マイル)=1609m、1哩=80鎖(チェーン)、1鎖=22碼(ヤード)、1ヤード=3呎(フィート)、1フート=12吋(インチ)と、電卓などが無い時代には大変換算しづらかったはずである。尤も、1里=36町、1町=60間、1間=6尺、1尺=10寸の尺貫法の長さの単位も使いやすいいえない。
5. 昭4年12月29日は日曜日。日曜日なので官報は号外となった。新聞の号外と違い、大きなニュースだったからではない。昭5年1月4日は土曜日。この当時、土曜日は役所の休日ではなかったので、鉄道公報は通常号が発行されている。
6. 省内から発信される告示を主体にすると11月16日現在の内容となる。11月17日は日曜日なので通常は告示が出されることはない。
7. ①筑豊本線(旧長尾線)天道～長尾2.9(誤)→3.0(正)、②同線上穂波～筑前内野3.2→3.1、③上山田線(旧筑豊本線)大隈～下山田～上山+田2.9+1.9→2.8+2.0、④幸袋線貨物支線幸袋～伊岐須1.0→2.5、⑤函館本線砂川～上砂川8.1→7.3の6箇所。①～③の計4箇所では路線の全長に変化はない。
8. 来待の次は昭5年1月17日10号まで駅の設廃が関連する告示はない。昭5年正月から3月末までの間の駅や路線の開業には、3月まで使用する哩程と4月以降に使用する籽程の両方が告示された。
9. 原文は縦書きで漢数字表記。本稿では数値は算用数字に、漢字は新字体に改めた(他も同様)。ふり仮名は現代仮名遣いで、すべて筆者による。
10. [8] I巻64ページ



11. 昭和4年12月29日告示第297号和歌山・和歌山市間の貨物運賃計算に用いる料程が間違っていた。間違ったまま法令全書に載って刊行され、のちの号に訂正記事が出された。
12. 鉄道線路営業料程目次の下の括弧のなかには、「此の目次は読者の便宜を考慮し本会社に於て特に輯録せるものなり」と注記がある。
13. デジタル化されたものは南満州鉄道の蔵書印あり。昭14年10月11日日ノ影線開業は訂正済み、10月15日片町線貨物線は未訂正であることによる。ただし、昭9年12月1日江尻→清水改称や昭14年6月1日新舞鶴→東舞鶴改称などの細かい訂正漏れはいくつもある。国会図書館の蔵書検索をすると、デジタル化されていない別のものの蔵書もあるようだ。
14. 昭12年に発行されたものに戦後までの書き込みがされたまま、[3]は覆刻し発売されている。

#### 参 考 文 献

- [1] 帝国法規出版, “現行法規全書 第17類交通、通信及電気”, 1922, 帝国法規出版, 1939追録まで更新.
- [2] 鉄道省, 汽車時間表, 1930.10, Vol.67, 日本旅行協会, 時刻表復刻版戦前・戦中編 (JTB 1999) 所収.
- [3] 鉄道省, “昭和十二年十月一日現在 鉄道停車場一覧”, 1937, 鉄道省, 1986鉄道史資料保存会覆刻.
- [4] 鉄道省, “鉄道停車場一覧 (昭和五年七月一日現在)”, 1930, 鉄道省, 1931鉄道教育会翻刻.
- [5] 鉄道省運輸局, “鉄道旅客手小荷物運賃算出表 省線 昭和五年四月現行”, 1930, 鉄道講習会翻刻.
- [6] 鉄道省北海道建設事務所, “天塩線士幌線建設概要”, 1926, 鉄道省北海道建設事務所.
- [7] 水谷昌義, 日本の鉄道におけるメートル法導入の過程, 2004, 鉄道史学, 22, pp.35-56.
- [8] 水谷昌義, 高山拓志, 浅野明彦, 石野哲, “停車場変遷大事典 国鉄・JR編”, 1998, JTB.

[2018. 9. 27 受理]

コントリビューター：仁井 和彦 教授 (現代ビジネス学科)

