朝鮮政府に交渉して，明治27・8・20いわゆる日鮮暫定合同条款(じょうかん)を締結し，京釜・京仁両鉄道の敷設権を認めさせた。

この条款の締結は，日清戦争開始のときであったから，その細目には触れず，単に将来の建設予約に止まった。その後細目とりきめを交渉したが朝鮮政情の紛糾(ふんきゅう)と欧米列強の利権獲得運動にわざわいされ，細目協定の成立を見るに至らず，その間に，朝鮮政府は明治29・3・29(1896)京仁鉄道の敷設権を米人モールス(James R. Morse)に特許し，国際的道義を無視して，わが既得権益を蹂躙(じゅうりん)するに至った。その後まもなく仏国フイヴリル会社は京城・公州間および京城・義州間の鉄道敷設権を要求し，明治29・7・3同社代表グリルは朝鮮政府との間に京義鉄道契約を締結した。しかるに京仁鉄道の敷設権をえたモールスは米国における資金調達進捗せず，工事中のままついに明治31・12わが京仁鉄道引受組合に170万2千余円で転売した。また京義鉄道の敷設権を獲得したフイヴリル会社も建設資金の調達ができなかったため明治32・5わが国に譲渡を申込んできたが，グリルの提示した条件が不当であったため妥結するに至らず，ついに3箇年の起工期限が切れ，敷設権は消滅した。

一方京釜鉄道については，わが国の既得権であった京仁鉄道の敷設権が侵されたのにかんがみ，京釜鉄道の敷設特許だけは万難を排してわが国の手に収めなければならぬとして，明治29・7・6東京において京釜鉄道株式会社発起人総会を開き，渋沢栄一を委員長として会社の設立を促進するとともに，わが政府および朝鮮政府にそれぞれ特許請願を行ったが，朝鮮政府の態度決定せず時日を遷延していた。しかし，明治31・9・8ついに発起人代理と韓国政府との間に京釜鉄道合同条約の締結を見るに至った。かくて明治34・6創立総会ならびに設立登記を行い，会社は正式に発足し，同年9月南北から工事を開始した。これよりさき京仁鉄道の譲渡を受けた京仁鉄道引受組合は，明治32・5京仁鉄道合資会社を設立し，明治33・7・8京城仁川間41km余を開通，運輸営業を開始していたが，この会社は京釜鉄道株式会社の姉妹会社であったので，経営上の便宜から明治36・11京釜鉄道株式会社に合併された。

京仁鉄道を合併した京釜鉄道株式会社は，一面京仁線の営業を行いつつ，京釜鉄道の建設を続け，明治36・12末までに北部は51.5km，南部は53.1kmを開通した。しかるにわが国と露国との関係が悪化してきたので，政府は同年12・28京釜鉄道株式会社に対し，遅くとも明治37・12・31までに釜山京城間を全通せしむべき命令を発し，工事を急がせたので，同年11・10予定よりも早く全通し翌年1・1草梁・永登浦間の運輸営業を開始した。

この鉄道の建設に際し，軌間につき，1mを主張するものあるいは3′6″を主張するもの等があったが，将来この鉄道は大陸の鉄道と連絡して世界交通の幹線となるべき地位にあることを考慮し，4′8$\frac{1}{2}$″軌間を採用することにした。

工事進行状況

釜山方面

		起工	竣工
草梁・亀浦	16.8 km	明治34・10	明治35・10
亀浦・密陽	42.6 〃	〃 35・8	〃 36・12
密陽・省峴	41.0 〃	〃 36・4	〃 37・4
省峴・永同	124.6 〃	〃 37・3	〃 37・10
釜山・草梁	1.6 〃	〃 38・3	〃 41・4

京城方面

永登浦・鳴鶴洞	18.7 km	明治34・9	明治35・12
鳴鶴洞・振威	36.4 〃	〃 35・9	〃 36・10
振威・芙江	77.4 〃	〃 36・5	〃 37・7
芙江・永同	74.4 〃	〃 37・4	〃 37・11
永登浦・南大門	8.5 〃	〃 38・3	〃 39・1
漢江第2橋梁		〃 44・7	大正 1・9

京義線の建設についても国策的な見地から，すでに画策されていたのであるが，日露戦争のぼっ発によって急速に実現することとなった。すなわち軍事輸送を行うため京城・鴨緑江間に軍用鉄道を急設することとし，明治37・2・21臨時軍用鉄道監部を編成し，韓国駐箚軍司令官に配属，ただちに測量を始め，5月にそれを終り，鉄道の建設用地は，同年2月締結された日韓議定書の精神にもとづき，必要地点を臨機収用することができるとの明文により，同監部において韓国政府に請求し，その手続を進め，私有地の代金および家屋，墳墓等の移転費はすべて日本政府より支払って収用した。建設はもっぱら速成に重きをおき，測量と同時に建設が開始され，明治37・3・31工事開始以来7箇月を経た10・28には龍山から臨津江岸まで建設列車を運転し，ついで明治38・1・14大同江架橋を残して開城・平壌間を竣工(しゅんこう)し，同月26日には平壌新安州間を，同2・15には臨津江橋梁が完成したので，大同江の渡船連絡により3・1には龍山・新安州間1日1往復の指定列車を運転するに至った。ついで明治38・4・3大同江の橋梁(きょうりょう)，翌年清川・大寧両江橋梁がそれぞれ完成し，明治39・4・3京義軍用鉄道幹支線合計527.9kmを完成し，全線にわたって直通列車の運転を実現した。

戦局の拡大にそなえて政府は，わが満州野戦軍との連絡上馬山・三浪津間鉄道の急設を決定し，37・8・14鉄道監部に対し，馬山浦鉄道の建設を命じた。そこで同監部は37・9初旬三浪津・馬山浦間40余kmの測量を開始，下旬その完了と同時に工事を開始し，明治38・5・26完成，列車運転を開始した。また鉄道監部は37・9・4京元鉄道の敷設命令に接し，12月元山龍池院間の測量を完了，翌年11月までに元山から16km余の路盤工事および橋梁架設を完成したが，予算の関係で工事は中止された。龍山方面では明治37・11龍山議政府間31km余の測量を終え，明治39・4龍山から約6kmの土工を完了した。

以上のように鉄道監部は京義線の建設を完成して，引続き改良工事を施行し，馬山線またほぼ工を終え，京元線の建設と明治38年末より新たに企画された鴨緑江橋梁の工事とを残して，明治39・9・1これを統監府鉄道管理局に引継ぎ，同月8日監部および所属諸班の復員を完了した。

2　鉄道の統一

日露戦争後朝鮮には京釜鉄道株式会社の経営する京釜線および京仁線や，臨時軍用鉄道監部の管理する京義・馬山の両鉄道のほか，監部において建設中の京元鉄道等があったが，各鉄道はおのおのその管理経営を異にしていた関係上，運輸連絡上の不便が少なくなかった。

当時わが国内では私設鉄道を買収して，鉄道の国有国営方針を確立した際であったので，朝鮮における鉄道も国家自らこれを管理経営する方針を定め，明治39・3まず京釜鉄道を買収することとした。明治39・2統監府の設置以来鉄道は統監府の所管となっていたが，同年7・1統監府鉄道管理局の設置と同時に京釜鉄道の買収を実施し，京仁・京釜両線を国有として管理局の所管に移した。ついで同年9・1統監府鉄道管理局は臨時軍用鉄道監部からその管理していた京義線および馬山線の引継ぎを受け，ここにおいて韓国の鉄道はすべて統監府に統一されることになった。しかるに日露戦争後一時好況を呈したわが国の財界はまもなく反動期に入り，朝鮮の経済もこれに影響されて深刻な不況に見舞われるに至ったので，鉄道の経営も不振となり，