

日本鉄道史に関する一覚書

——鉄道国有化前後の動向——

武 知 京 三

- I はじめに
- II 鉄道国有法の制定
- III 鉄道国有化後の動向
- IV おわりに

I はじめに

われわれは、日本鉄道史に関する基礎的研究を意図し、目下のところ、主として阪和圏におけるケース・スタディを試みているが、小稿では、鉄道国有化前後の一般的趨勢をうかがっておくことにする。明治期鉄道政策の変遷をみた場合、この点は、いうまでもなく、第1次・第2次鉄道熱期、さらに鉄道国有化後の軽便鉄道熱期の中間に位置し、日本鉄道史上一時期を画するものであった。前者および後者については、別稿である程度言及したことがあるので、ここで鉄道国有化前後の動向についても素描し、明治期鉄道政策の推移を再確認しておきたいと思う⁽¹⁾。

ただし、新たな論点はあまりなく、既存の成果に基づく、簡単な覚書にすぎないことを断っておかねばならぬ。

II 鉄道国有法の制定

鉄道国有化の要求は、さきの拙稿でも多少ふれたごとく、すでに明治20年代からあらわれていたところである。鉄道国有を主張したのは、何よりも井上勝をはじめとする鉄道官僚であり、また軍部、とくに陸軍であった。そこでは経済的、軍事的側面の両面が鉄道国有を要求してきたとみることができる。

日露戦争終了後の明治38年（1905）12月閣議提出文書としてまとめられた「鉄道国有ノ趣旨概要」は、「(1)鉄道国有ハ産業振興ノ資タルコト、(2)外人ノ鉄道株式所有ヨリ生スル弊害、(3)戦後財政ノ整理ニ使スルコト」⁽²⁾の3点をあげているが、いわゆる日露戦後経営の立場から、明らかにされた論点である。戦後財政立てなおしをはかるためにも、買収公債の発行は有効不可欠とされたのである。つぎに、この過程を瞥見してゆくことにする。

日清戦争のとき、鉄道は東京・広島間、東京・青森間、東京・直江津間などの幹線をはじめ、その他いくつかの支線が開業しており、これらの官設・私設の各鉄道が軍事輸送のために最大限の能力を発揮したが、日露戦争の際には、さらに多くの鉄道が開業していた。ところが、この場合、軍用列車が官設鉄道および各私設鉄道にまたがって運転されることが多かったため、手続上面倒であるばかりでなく、秘密保持の面からも問題があった。このような事情から、軍事輸送に際して国家が直接鉄道を管理・運営することが最も望ましいとされたのである。

さらにブルジョアジーの側でも、しだいに鉄道国有の方向を主張するようになった。もともとブルジョアジーには、明治23年（1890）の資本主義的恐慌以後、鉄道国有化論が高まった時期があったが、続いて日清戦争後にも北海道炭砒鉄道重役の井上角五郎・雨宮敬次郎・岩田作兵衛等およびいわゆる鉄道投機家は、恐慌対策の1つとして鉄道国有を請願する動きを示した。もっとも31年

11月軍部の代表である第2次山県有朋内閣が成立し、帝国鉄道調査会が設けられ、いったん具体化への兆しがみえたものの、その後国有請願の歩調はそろわなくなっていた⁽³⁾。とくに財界主流は、これに消極的であったようである。

このような曲折をへたが、政府は議会对策上、鉄道国有化問題を取りあげた。すなわち明治32年2月衆議院議員星亨ほか3名は、第13回帝国議会で鉄道国有の建議案を提出、可決されたのである。そしてこれに基づき、政府は鉄道国有調査会を設置し、その調査の結果、第14回帝国議会で鉄道国有法案および私設鉄道買収法案を提出するにいたった。けれども財政難の制約に加えて、もともと政府自身、この法案成立への熱意を欠いていたことから、審議未了で不成立となった。

また明治33—34年の経済恐慌の再発に伴い、34年12月には大阪・神戸・京都・東京の各商業会議所の協議に基づき、東京商業会議所から貴・衆両院に対し私鉄買収の請願がなされた。しかし、政府は不況に対する救済策として国有を計画するというブルジョアジーの姿勢には積極的な対応を示さなかった。けっきょくこの段階の鉄道国有化が実現にいたらなかったのは、わが国資本主義の指導的大資本＝財閥政商ブルジョアジーが、依然として傍観的であったからとみられる⁽⁴⁾。

しかるに、日露戦争後の段階に入ると、鉄道国有化を、単に目前の利潤追求という立場からではなく、帝国主義段階における資本の要請として主張する立場が明確となってきた。たとえば渋沢栄一は、「現政府が若し鉄道政策に依て輸出入杯の上に注意を加へ国力を増進すると云ふ見地から鉄道国有を主張するものなれば止むを得ず、自分等も最初は反対した政策であるけれども今日の場合或は同意せざるを得ぬかと思ふ」と述べ、鉄道国有の支持の立場にまわったのである⁽⁵⁾。

かくして鉄道国有化問題は、山県・桂の連繫をうけて、第1次西園寺公望内閣のときに具体化する。すなわち鉄道国有調査会による「鉄道国有ノ趣旨概

要」「私設鉄道買収調査要項」の2答申をもとに作成された鉄道国有法案が、明治38年12月閣議において決定され、翌39年桂内閣の辞職により、つぎの第1次西園寺内閣のとき、京釜鉄道買収法案とともに、第22回帝国議会で提出される運びとなったのである。その趣旨は、冒頭に述べたとおりである。

具体的な政治過程では、買収会社32社を17社にするなどの修正が行なわれたが、衆議院では賛否両者の乱闘騒ぎもおこり、反対派は皆退場する中で強行可決された。ここに明治39年（1906）3月鉄道国有法は公布され、同法第1条で、「一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ総テ国ノ所有トス、但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道ハ此ノ限ニ在ラス」という鉄道国有の原則が樹立されたのである。同時に京釜鉄道買収法も公布された。

しかし、被買収鉄道のすべてが買収に積極的であったわけではなく、むしろ鉄道国有法案成立以前に買収反対運動を繰りひろげた私鉄もあった。三菱が実質的に支配していた九州鉄道はその1つであるが、当時この鉄道は三菱の鉱山経営にとって重要な役割を果たし、石炭輸送の独占的支配で高配当を続けていたからである。三菱の女婿である加藤高明外相は、法律成立とともに辞職してしまった。

また明治35年から、官設鉄道と激烈な競争を展開した関西鉄道も、やはり最後まで国有化に反対した私鉄の1つである。明治39年12月鉄道国有法第1条が買収対象を幹線に限定していることに反するという理由で、同社の「鉄道国有除外請願書」を内閣総理大臣に提出している。また「国有除外請願懇願書」を貴・衆両院に送付して賛同を求めたのである⁶⁾。

関西鉄道の国有除外請願 関西鉄道は今回左の願書を其筋に呈出したり、鉄道国有法により関西鉄道株式会社の除外を請願仕度左に其理由闡陳仕候。去る明治二十二年十二月弊社創業の当時は沿線の貨客未だ鉄道を利用するの道に慣れず随て弊社は毎期予定の収益を得る能はざるのみならず無配当の苦境に沈みたることも亦再三なりしが三十一年末に及んで漸く名古屋大阪を全

通し貨客漸次増加の趨勢を呈せしに端なく大阪鉄道と競争を惹起し三十三年五月同鉄道を買収するや間もなく官線との競争より収益常に意の如くならず然るに三十七年に及んで官線との協約成立して茲に全く競争の跡を絶ち傍ら近畿小鉄道の統一を尽策し紀和、南和及奈良の三鉄道を買収してより収益順に増加せり即ち三十八年度の収入は三十七年度に比し二割〇八三、三十六年度に比し五歩一四、三十五年、三十四年よりも各々一割二五九、一割六二二の増加を示し殊に又昨年は其筋の認可を得て空前なる低利の外資を輸入し之を以て高率の旧債悉皆償却し着々内外の業務を整理改善し茲に多年の愁眉漸く開けて前途の望洋々たるの秋に於て突然鉄道国有法の発布に会せり同法に規定せる買収価格の標準は明治三十五年後半期より明治三十八年前半期に至る六営業年度の収益にして其後の収益及将来の見込に就ては毫も斟酌する處なし然るに他の被買収鉄道に於ては該六営業年度間の収益平均は幸ひに其後の収益割合と大差なく殊に已に買収せられたる鉄道中には其法定買収率の現今益金の割合よりも稍々超過するものもあり即ち日本鉄道の買収率は一割四歩五厘なるに同社の明治三十八年下半期及同三十九年上半期の益金割合は一割一步弱及一割二歩強なり又山陽鉄道の買収率は一割一步弱なるに同社の明治三十八年下半期及同三十九年上半期の益金割合は六歩弱及一割弱なり（両社兩期共戦時増収の結果として巨額の繰越金を有せるも之れを前三期の平均額即ち日鉄は二十二万余円山鉄は二万八千余円の割合に引直し以て配当率を計算せり）然るに此傍ら弊社に於ては前陳の如く他鉄道に類例なき特種の事情あるが為め該六営業年度間の収益平均は其後の収益割合よりも遙かに低位なるに拘はらず他鉄道と同一率の下に買収価格を算定せられんとす弊社の苦痛不利益之より大なるはなし之れ今般国有除外請願の止むを得ざる理由其一なり

過般來買収せられたる諸鉄道は其解散に際し何れも其職員に相当の慰勞金を給与せり之れ至当の処置にして又人道の美事なり今其給与金額を見るに職員

の月給額に対し或は平均十三ヶ月或は同二十四ヶ月にして各社の平均は実に十八ヶ月三分三厘に当れり弊社も亦他日解散に際せば他社と同じく慰労金を給与せざるべからず然るに政府の買収価格によりて試みに此金額を算出したるに別紙参考書（略す）に示せる如く平均四日三分余に過ぎずして各社の平均額に対し比較の限りにあらず之れ即ち目下解散の到底不可能なることを表示するものにして今般請願の止むを得ざる理由其二なり

鉄道国有法発布の理由は当局者の説明に拠り弊社之を知悉せり然るに弊社線の内名古屋大阪間は我国の幹線の一部を構成せるが如き観あるも同区間には別に完全なる官線あるを以て二条の併行幹線を官有するの必要なべく又連絡輸送及運賃低減等の如きは現今局線と弊社線との間に実行しつゝあるが如き協定に拠りて十分其目的を達し得べければ之が為めに弊社線を国有に帰せしむるの必要なきが如し殊に弊社鉄道は元來遊覽鉄道にして国有法第一条但書の「一地方の交通を目的とする鉄道」なれば同条に拠り弊社を国有法より除外するも亦妨なかるべし之れ本請願の理由其三なり

鉄道国有法の発布せらるゝや弊社株主は弊社の同法より除外せられんことを希望するや切なり遂に去十月二十八日臨時總會を開催し満場一致を以て別紙決議書を決議し以て国有除外期成同盟会なるものを組織し飽く迄も政府に迫りて素志の貫徹を哀願せんことを取締役に要求せり之れ此請願の止むを得ざる理由其四なり

以上の理由篤と御諒察被成下鉄道国有法より関西鉄道を除外相成候様御取計被成下度此段奉請願候也

ただ一方で、いずれ国有化は免れないとして、同月開かれた株主總會では少しでも条件を有利にしようと、「複線ヲ敷設シ電力ヲ併用スル等」⁽⁷⁾を決議している。けっきょく明治40年10月1日買収と指定された。

鉄道国有法の公布施行に伴い、その実行機関として、同年5月臨時鉄道国有準備局が設置され、被買収鉄道の買収価格の調査・算定や職員・固定施設・流

第1表 鉄道国有化の内容

会社名	買収年月日	線路 マイル程	引継車両			引継人員	公債交付総額	現在路線名
			機関車	客車	貨車			
北海道 炭 砒	明治 39.10. 1	マイル 207 51	輛 79	輛 102	輛 1,759	人 3,673	円 30,997,100	室蘭線・函館線等
甲 武	39.10. 1	28 54	13	92	316	990	14,599,550	中央線
日 本	39.11. 1	860 35	368	857	6,411	13,473	142,523,600	東北線・常盤線・高崎線等
岩 越	39.11. 1	112 60	6	23	112	266	2,422,000	磐越西線
山 陽	39.12. 1	433 46	152	500	2,109	8,792	76,639,200	山陽線・播但線等
西 成	39.12. 1	4 44	4	23	227	1	1,846,900	大阪環状線
九 州	40. 7. 1	495 27	256	392	7,148	10,854	118,508,150	鹿児島線・長崎線等
北海道	40. 7. 1	158 77	27	44	300	1,203	6,131,500	函館線
京 都	40. 8. 1	22 16	5	60	100	266	3,296,400	山陰線
阪 鶴	40. 8. 1	70 11	17	44	265	1,134	4,284,350	福知山線
北 越	40. 8. 1	101 54	18	74	298	934	3,721,800	信越線
総 武	40. 9. 1	74 73	24	121	274	1,064	12,406,050	総武線
房 総	40. 9. 1	39 32	9	32	95	280	960,400	外房線
七 尾	40. 9. 1	34 27	4	19	77	243	994,300	七尾線
徳 島	40. 9. 1	21 39	5	25	46	197	697,200	徳島線
関 西	40.10. 1	299 16	121	571	1,273	4,651	30,437,500	関西線・草津線・奈良線等
参 宮	40.10. 1	38 58	10	88	74	388	5,728,950	参宮線
計		3,004 00	1,118	3,067	20,884	48,409	456,195,000	

注 1) 宇田正「鉄道国有化」(森川英正編『日本経営史講座第4巻, 日本の企業と国家』所収) 99頁による。

2) 原資料は、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第4巻, 250—251頁。

動資産・計理等の調査と引継事務を担当した。第1表に示すごとく、明治40年10月までに、北海道炭砒・甲武・日本・岩越・山陽・西成・九州・北海道・京都・阪鶴・北越・総武・房総・七尾・徳島・関西・参宮等17社の買収を完了した。ここに主要幹線は、国有として運営されることになったのである。かくし

て国有化前、官設鉄道の営業マイル数は全鉄道の3分の1であったのが、買収後は全鉄道の90%を占めるにいたった。

なお貴族院における法案審議の際、幹線に該当しないという理由で買収の対象から除かれた15社は、川越・成田・東武・上武・豆相・水戸・中越・豊川・尾西・近江・南海・高野・河南・中国・博多湾の諸鉄道であった。買収価格合計は、建設費合計の2倍弱の約4億8,000万円で、これに対して5分利付公債約4億5,000万円が交付された。また日本・山陽・阪鶴の3社の海運業および西成の倉庫業については、兼業に属する資産として買収され、公債266万円の交付があった。

ところで買収鉄道17社の株式は、買収と同時に株式取引所への上場を廃止され、以後は専ら現物市場で売買されていたが、その価格は、明治41年半ばにかけて低落の一途をたどり、その後は上昇に転じたものの、公債の交付額と比べてなお割安の時期が続いた⁽⁸⁾。この過程で、買収鉄道の株式は中小株主等の手を離れ、銀行・その他資産家の手に集中することになった。まず、いち早くこのような買収鉄道の株式に目をつけ、その積極的な売買により莫大な利益をあげたのは、小池国三・神田鑄蔵・福島浪蔵（東京）、2代野村徳七（大阪）などの有力な現物商もしくは現物取引に主力をおく仲買人であった。また彼らは外商を通じて、買収鉄道の株式を海外へ輸出した。

さらに鉄道買収公債の交付は、銀行・保険をはじめとする買収鉄道株式の大口の所有者に対して、大きな利得をもたらすことになった。前述のごとく、買収鉄道17社は払込資本金の約2倍の鉄道買収公債をえたが、これによって大口の所有者はその株式を2倍もの安全・確実な公債に引き換えることができたからである。十五銀行・三井銀行・住友銀行などは大きな利得を収めたのである。

以上は鉄道買収以前に鉄道株の大口所有者となっていた銀行・保険の状況であるが、買収後の鉄道株下落の過程で、これを買入れ入れた銀行、その他の資産家も、鉄道買収公債の交付により「何れも三四割の利益を占め」ることができ

たという。要するに、明治39年以降に戦後経営の一環として行なわれた鉄道国有化は、銀行・保険等が納税者である国民大衆の負担ならびに中小株主の犠牲において多大の金融的利得をあげ、その資本蓄積を強化する機会となったのである。

Ⅲ 鉄道国有化後の動向

鉄道国有法の公布・施行によって、主要な私設鉄道は買収され、ここに私設鉄道は局地的交通機関になるという態勢が成立したといえる。この結果、私設鉄道の監督法規たる私設鉄道法はほとんど有名無実となり、しかもその法的規制は、単に一地方の交通を目的とする小規模な鉄道会社にとっては過重でさえあった。そこで規則を緩和して、鉄道国有化後のこうした地方の小鉄道建設を促進する政策が要請されるにいたったのである。

明治43年（1910）には、私設鉄道法に比べると、きわめて手続きが簡素化された軽便鉄道法が公布され、続いて翌44年には、軽便鉄道補助法が公布され、新たに局地鉄道政策として軽便鉄道政策が確立したが、これは、「小規模な局地鉄道の建設に民間資本の投資しやすい環境をつくりあげ、補助金政策を採用することによって、政府の鉄道会計からの支出を低位にとどめる政策」⁽⁹⁾、とみることができる。軽便鉄道法の公布・施行の初年度に、軽便鉄道として免許をえたものは23社、私設鉄道および軌道から指定変更をうけたものは27社で、計50社にのぼった⁽¹⁰⁾。そして明治44—大正2年に軽便鉄道は1つのピークをむかえたが、当局の考えた局地鉄道振興策の持続期間は必ずしも長いものではなかったのである。

他方、鉄道国有化後は、満鉄株を中心として、いわば第3次鉄道熱期が到来したといわれている点にも言及しておきたい。いうまでもなく南満州鉄道は、日露戦争により獲得した大連・長春間、奉天・安東県間の鉄道とその支線、鉄

第2表 明治44年末における電車の営業状況

軌道名	会社又ハ 事務所位置	開業線		未開業線			軌間	開業日		
		区間	哩数	区間	哩数	特許日				
			哩数			年月日	呎吋	年月日		
玉川電気鉄道株式會社	東京府渋谷町字 中渋谷	渋谷, 玉川間	5.70	麻布区天現寺橋, 神奈川県 川崎町間	9.68	39. 8. 1	3.64	40. 3. 6		
				芝区白金郡市境界, 同区三 田車庫間	2.03	39. 8. 1				
				麻布区古川橋, 芝区車町間	.64	40.10.14				
				芝区芝園橋, 金杉橋間	.21	39. 8. 1				
				赤坂区溜池, 麻布区筈町間		39. 8. 1				
				麻布区筈町, 青山六丁目間	2.14	40.10.14				
				麻布区霞町, 一ノ橋間	1.08	40.10.14				
				麻布区六本木町, 赤坂区南 町一丁目間	.67	39. 8. 1				
				日比谷(神田 經由)兩國間	2.54	芝区琴平町, 神谷町間			.45	39. 8. 1
				日比谷(築地 經由)兩國間	3.16	麻布区飯倉二丁目, 芝区札 ノ辻間			1.04	39. 8. 1
				日比谷, 三田間	2.00	深川区富岡門前町, 沢溝橋 間			.58	40.10.14
				日比谷, 新宿間	3.59	同富岡門前町, 月島間			1.46	40.10.14
				三宅坂, 渋谷間	3.13	日本橋区鍛冶橋外, 霞岸島 浜町			1.08	40.10.14
				須田町, 麩橋間	3.02	京橋区築地三丁目, 八丁堀 間			1.07	40.10.14
				兩國, 麩橋間	1.14	日本橋区本石町, 丸ノ内中 央停車場間			.40	40.10.14
				龜沢町, 呉服橋間	2.78	麹町区道三町, 呉服橋間			.38	39. 8. 1

小川町，江戸川橋間	2.45	日本橋区蠣殻町三丁目，深川区菊川橋間	1.37	39. 8. 1
半蔵門，九段下間	1.09	深川区新高橋，本所区菊川橋間	.22	39. 8. 1
九段上，市ヶ谷間	.58	本所区業平橋，菊川町間	2.08	40.10.14
品川ハツ山，上野間	6.67	本所区江東橋，国鉄本所停車場間	.12	39. 8. 1
上野 <small>(浅草經由)</small> 木石町間	3.42	本所区石原町，国鉄亀戸停車場間	1.70	40.10.14
外濠線及土橋新橋間	8.04	本所区八軒町，菊川町間	1.33	39. 8. 1
御茶水，万世橋間	.38	浅草区花川戸，本所区竹町間	.13	39. 8. 1
芝園橋，四谷塩町間	5.22	神田区松富町，下谷区金杉下町	2.78	40.10.14
麩橋，業平橋間	.73	下谷区三輪郡市境界南千住字南間	.50	40.10.14
雷門，南千住間	1.46	南千住鉄道路切，千住警察署前間	.34	40.10.14
神保町，巢鴨駕籠町間	3.13	下谷区上野 <small>(千駄木坂下町經由)</small> 国鉄日暮里停車場間	2.19	40.10.14
本郷三丁，江戸川大曲間	1.17	本郷区根津八重垣町，駒込蓬萊町間	.54	40.10.14
人形町，車坂町間	1.67	本郷区肴町，東片町間	.08	40.10.14
車坂町，三輪間	1.50	本郷区本郷四丁目，飛鳥山間	3.30	40.10.14
小石川表町，大塚辻町間	2.07	小石川区巢鴨駕籠町，巢鴨町間	1.50	39. 8. 1
芝御成門，六本木間	1.24	同上巢鴨町，府下板橋町間		40.10.14
深川黒江町，富岡門前町間	.24	大塚辻町，国鉄大塚駅間	.61	40.10.14
亀沢町，江東橋間	.50	小石川区巢鴨駕籠町，音羽護国寺前間	1.77	40.10.14
三原橋，木挽町間	.05	同上護国寺前，江戸川橋間		39. 8. 1
計	65.22	同上江戸川橋半込区，天神橋間		39. 8. 1

4,636. 8.22

軌道名	会社又ハ 事務所位置	開業線		未開業線			軌間	開業日			
		区間	哩数	区間	哩数	特許年月日					
			哩数		哩数	年月日	呎吋	年月日			
王道子電氣軌 道株式会社	東京市京橋区弥 佐衛門町	飛鳥山，大塚間	1.52	牛込天神橋，同区柳町間	1.71	40.10.14					
		市内循環線（下京区塩小路ヨリ木屋町二条，寺町，丸太町，堀川下立売堀川押小路ヲ經テ塩小路起点ニ至ル） 木屋町，二条，三条小物座町間	6.32	同上柳町，四谷区伝馬町間	39.8	1					
			1.40	小石川区音羽護国寺前（高田豊川町經由）牛込弁天町間	1.74	40.10.14					
				小石川区高田豊川町，国鉄目白駅間	.58	40.10.14					
			1.00	寺町丸太町，槇形出町間	.50	39.8.1					
				堀川下立売，北野間	2.75	39.8.1					
			1.24	堀川押小路，二条千木間	40.10.14						
				塩小路起点，伏見油掛間	4.24						
			京都都電氣鐵 道株式会社	京都市下京区東 洞院七条下ル鹽 小路	龍野川村，岩淵町間	6.49			40.5.27	4.6	44.8.20
					王子町，南千住通新町間	計			54.35		
京都都電氣鐵 道株式会社	京都市下京区東 洞院七条下ル鹽 小路	上京区槇形出町，岩倉村字花園間	3.15	36.10.27	3.6	28.1.31					

		深草村福稲，同村稜川間	.36				
		伏見大手筋，地方山崎間	.16				
		計	15.68				
嵐山電車軌道株式會社	京都市上京区千本通二条上ル	葛野郡朱雀野村，日郡嵯峨村間	4.41	葛野郡大森村，京都市下京区東堅町間	2.29	44. 5.23	4.843. 3.25 半
				天神橋筋六丁目，日本橋筋三丁目間	3.43	39.12. 4	
大坂市電氣株式會社	大坂市西区九条町大坂市役所	大阪築港埠頭，大江橋南詰間	5.27	曾根崎三丁目，上福島中五丁目間	1.10	43. 9.23	4.836. 9.12 半
		九条町中通二丁目二番道路上木町二丁目間	2.64	中ノ島七丁目，西野田兼平町間	.48		
		梅田町駅前，逢阪上ノ町間	4.10	川口町，谷町三丁目間	2.00		
		梅田駅前，天満橋南詰間	1.75	松島一丁目，九条町間	1.52		
		梅田新道，谷町六丁目間	2.36	道頓堀通，逢阪上ノ町間	2.22	39.12.4	
		上木町二丁目，逢阪上ノ町間	1.62	難波新川町一丁目，大國町三丁目間	.46		
		計	18.34	松島二丁目，上木町六丁目間	2.32		
				上木町二丁目，東雲町一丁目間	.66		
				計	14.79		
				大阪市京橋，京都市五条大橋間	28.75	大阪市北区空心町二丁目，同区東野田町間	
京阪電氣株式會社	大阪府枚方町字岡新町	大阪市京橋，京都市五条大橋間	28.75	京都府伏見町，同宇治町間	5.02	40. 1.26	4.843. 4.15 半
		計			5.77		
		大阪市梅田町駅前，川辺郡宝塚間	15.42	大阪市梅田駅前，東成郡榎並村宇野江間	2.32	39.12.22	
箕面有馬電氣株式會社	大阪市池田町字木町	箕面支線	2.42	西ノ宮町，有馬町間	15.20		4.843. 3.10 半
		計	18.04	計	17.52		

軌道名	会社又ハ 事務所位置	開業線		未開業線			軌間	開業日 年月日	
		区間	哩数	区間	哩数	特許年月日			
南海鉄道株式会社 阪堺電気軌道株式会社	大阪市南区難波 新地六番町 大阪市南区広田 町	大阪市逢阪上ノ町，墨江町間	3.17	東成郡墨江村長狹，同郡住吉村公園地内間	1.12	44.10.4	4.8 半	4.8 43.10.1	
		大阪市恵比寿町，堺市市ノ町間	5.56	堺市市ノ町，泉北郡浜寺村間 同市宿院町，大浜公園間	4.14	42.12.28		4.8 半	4.8 44.12.1
小田原電気鉄道株式会社 横濱電気株式会社 (旧江島電気鉄道部)	神奈川県小田原 町字幸 横浜市常盤町一	国鉄国府津駅前，足柄下郡湯本村間	7.72					4.8 半	3.20
		国鉄藤沢駅前，同鎌倉駅前間	6.31						3.6
京浜電気鉄道株式会社	神奈川県川崎町 堀ノ内	東京府品川町，神奈川県神奈川町間	13.28	東京市赤坂区青山，品川町間	3.45	41.6.19	4.6	3.21	
		神奈川県川崎町，川崎大師間	1.58	東京市赤坂区青山，品川町間	3.45	41.6.19			
		東京府佐原郡蒲田村，同羽田町	1.67	神奈川県梶野郡生見尾村鶴見，城郷村小机間	8.46	43.2.17			
		国鉄大森駅前，大森海岸間	.36	計	12.11				
		計	17.29						
横濱電気鉄道株式会社	横浜市高島町五	高島町十丁目，本牧町原間	4.55	桜木町一丁目(花咲町經由) 南吉田町間	2.05	42.2.1	4.6	3.7	
		尾上町一丁目(海岸通經由) 花園橋間	.77	南吉田町，鎌倉郡鎌倉町間	10.20	40.5.3			
		住吉町一丁目，南吉田町間	1.38	屏風浦村滝頭，三浦郡田越村間	10.11	40.5.3			
		計	7.10	桜木町一丁目，山下町間	1.52	42.2.1			
				南吉田町，屏風浦村滝頭間	2.39	40.10.3			
				屏風浦村滝頭，本牧町原間	2.32	44.11.22			
		計	28.79						
				袖戸市雲井通八丁目，同市加納町五丁目間	.14	43.10.18			

阪道	神株	電式	気会	鉄社	兵庫県尼ヶ崎町大物村	神戸市雲井通八丁目	18.37	大阪市北区西野田茶園町、同市天神橋筋六丁目間 同市北区西野田兼平町、兵庫 県尼ヶ崎町間 計	2.40 4.40 7.14	43. 5.26 44. 8.25	4.838. 4.12 半
龍道	野株	電式	気会	鉄社	兵庫県揖保郡斑鳩村	網干町、揖保郡神岡村間並 龍野網干駅二支線	8.70				4.842. 1. 1 半
神道	戸株	電式	気会	鉄社	神戸市元町通一丁目	浜崎通四丁目（国鉄神戸駅 前經由）春日野道同	3.57	湊町四丁目（梅香町經由） 神明町間 多聞通二丁目、羽阪通一丁 目間 兵庫西出町、同東出町間 多聞通五丁目、下山手通七 丁目間 荒田町三丁目、葦合六合間 春日野道、葦合宮裏間 三ノ宮町、下山手通三丁目 間 多聞通二丁目、下山手通八 丁目間 三ノ宮町一丁目、加納町三 丁目間 計	2.57 2.14 .40 1.55 2.24 .72 .24 .37 .33 11.35	39.11.17	4.843. 4. 5 半
兵道	庫株	電式	気会	軌社	神戸市大開通九丁目	兵庫羽阪通、西須磨間	3.43	西須磨、明石間 明石町字相生町、大明石村 間 計	8.23 .71 9.14	39.11.20	4.843. 3.15 半
川道	越株	電式	気会	鉄社	埼玉県川越町川越	川越町、大宮町間	8.00				4.639. 4.16 (馬車)
高気	高株	電式	水会	電社	高崎市常盤町	高崎市、渋川町間	12.63	渋川町長塚、同町下町間	.11	43. 4.30	3.626. 9. 1

軌道名	会社又八 事務所位置	開業線		未開業線			軌間	開業日		
		区間	哩数	区間	哩数	特許年月日				
前道伊道成道日道	橋株香林宗株光株 電氣株式會社 氣會氣會氣會	軌社軌社軌社軌社 前橋市岩神村 群馬県伊香保町 千葉県成田町成田 栃木県日光町	前橋市前代田村，渋川町間	9.15				3.624. 2.15		
			渋川町，伊香保町間	6.51				3.643.10.16		
			成田町成田，印旛郡公津村間	3.13				4.644.12.11		
			国鉄日光駅，岩鼻間	4.64	岩鼻馬返間，並別倉馬返間	2.50	41. 4. 6	3.643. 8.10		
			国鉄山田駅前，二見町，江村間	4.77						
			伊道	勢株電氣株式會社 宇治山田市岩淵町	豐川町下馬橋，二見町，内宮前間	3.52				3.636. 8. 5
			度會郡，神田，久志木，同村，黒瀬間		.30					
			計		8.79					
			名古屋市西区押切町，愛知郡愛知町，日置間		3.18	西春日井郡琵琶島町，犬山町犬山間	10.03			
			国鉄名古屋駅前，愛知郡東山間，並千種町，千種駅間		4.01	岩倉町岩倉，一宮町一宮間	9.59	40.12.10		
名古屋電氣株式會社	名古屋市西区那古野町二丁目	中区新栄町，同区門前町間	1.73	琵琶島町，津島町間	9.04		3.631. 5. 6			
		中区栄町六丁目，熱田伝馬町間	3.56	中区栄町通，第三師団兵營所前間	.49	29. 6. 3				
		熱田旗屋町，千年二ノ割間	2.36	愛知町日置，熱田新田間	1.51	43. 4.13				
		西区菊井町，西春日井郡琵琶島町間	1.09	熱田千年二ノ割，築地第二埋立地間	.41	44. 7.10				
		計	16.33		31.47					
				名古屋市南外堀町，同市堀川通間	.19	42.12.25				

瀬道	戸株	電式	気会	鉄社	愛知郡六郷村	名古屋市南外堀町，東春日井郡瀬戸町間	12.78	西春日井郡六郷村，国鉄大曾根駅前間	.0444. 7.25	} 3.638. 4. 2
							計	.23		
熱道	田豆株	電式	気会	軌社	名古屋市南区熱田東築地	名古屋市南区東築地，愛知郡呼詔町豊田間	1.41	名古屋市南区東築地々内	.2444.12.25	3.643. 7.15
道	岩株	電式	気会	軌社	静岡県三島町	国鉄沼津駅前，伊豆鉄道三島駅前間	4.08	三島町字久保町，同伝馬町間並沼津町地内	.2440. 9.25	3.639.11.28
道	濃株	電式	気会	軌社	岐阜県岩村町	岩村町，大井町間	7.44			3.639.12. 5
美道	濃株	電式	気会	軌社	岐阜市金龍町一丁目	岐阜市柳ヶ瀬町，武儀郡有知町尾沢間	15.53			
						岐阜市神田町八丁目，同木町間	1.42	岐阜市木町，同港町間	.5340. 9. 5	3.644. 2.11
						計	17.14			
伊道	那株	電式	車会	軌社	東京都京橋区新富町六丁目	上伊那郡伊那富村，辰野伊那町御園間	9.60	伊那町御園，飯田町間	29.0830. 2.27	3.642.12.28
道	島式	電式	気会	軌社	広島市段原村	呉市川原田，国鉄踏切間，同踏切遊廊間並呉駅前支線	2.10	庄山田村大新開二ノ割，同村川原田間	1.1243. 9.17	3.642.10.31
	歌株	電式	気会	軌社	山口県岩国町	岩国町錦見，玖珂郡麻里布村間	2.70	麻里布村室木，同村北開間	.5543.10.20	3.642. 2. 2
	歌株	電式	気会	軌社	和歌山市岡山町	南海鉄道と歌山駅前，海草郡黒江町字舟尾間	6.75	紀三井寺村，宮前村間	2.7643.10.15	3.642. 2.11
松道	山株	電式	気会	軌社	松山市一番町	三津浜町(松山市經由)温泉郡道後村間	5.72	松山市小唐人町，同市西堀端町間	1.0540.10.14	} 4.844. 8.31 半
							三津浜町地内	.3839. 9. 2		
							計	1.43		
						長岡郡後免町(高知市經由)吾川郡伊野町間	13.56			
土道	佐株	電式	気会	鉄社	高知市木町	高知市堀詰，棧橋間	1.63	高知市種崎町，長岡郡久礼田村間	8.1142. 3.16	3.637. 4.30
						新地通，新地間	.22			
						計	15.61			
								門司市本町三丁目，同市日出町九丁目間	.4340. 5. 1	

軌道名	会社又ハ 事務所位置	開業線		未開業線			軌間	開業 年月日
		区間	哩数	区間	哩数	特許 年月日		
九州電氣軌道 株式会社	小倉市船頭町	門司市木町三丁目，黒崎町 城石間	14.72	小倉市堅町，遠賀郡八幡町 間並戸畑支線	5.72	44. 5.19	4.8 半	44. 6. 5
				戸畑町戸畑，同鳥旗間	.15	44. 6.20		
				計	6.50			
博多電氣軌道 株式会社 (電氣動力部)	福岡市下州崎町	国鉄博多駅前(柳橋須崎土 手町經由)筑紫郡豊平村間	3.19	小金町，幾世町間	.28	43. 7. 6	4.8 半	44.10. 2
				住吉町春吉，鑑町間	.75	44. 7.15		
				馬場新町，西堅粕長吉間	.60	43. 7.26		
福岡博多電氣軌道 株式会社	福岡市天神町	筑紫郡千代村，福岡市荒戸 町間 国鉄博多駅前，呉服町間	4.45	計	3.42	42. 7.30	4.8 半	43. 3. 9
				上呉服町，海岸通三丁目間	.41	44. 7.10		
				計	5.07			
豊後電氣鉄道 株式会社	大分県別府町	別府町，大分町間	7.08				3.6	33. 5.10
		合計	427.65		268.45			

注) 鉄道院『明治44年度大正元年度鉄道院年報』軌道之部， 3—11頁による。

道付属地，撫順・煙台炭坑などの付属事業を經營するための国策会社であった。資本金2億円のうち半額は日本政府が引き受けることにし，さらに政府は民間株主に6%の配当を保証したが，この会社の設立は戦後好況のきっかけとなり，事業熱と投資熱をよび起こしたのである。というのは，鉄道国有化の結果，「確實なる放資物」であった鉄道株の大部分が一挙にして消滅することになったために，新たな投資対象を求めていた全国の投資家層が満鉄株の募集に殺到したからである。野田正穂氏は，「折からの株式ブームのなかで，南滿州鉄道の株式募集は募集株数九万九〇〇〇株（一株の額面二〇〇円）に対して申込み株数は実に一億六七三万株，すなわち一〇七八倍に達するという熱狂的な『株式熱』を現出し，なかには大倉喜八郎のように一人で九万九〇〇〇株を申し込んだ者も一人にとどまらなかった。こうして，募集締切り前からはじまっていた権利株（五円の証拠金領収書）の売買は，締切り後には『狂暴の有様にて猛進し』，一〇月にはついに四二円の相場を記録したのである。そして，一〇月末に応募者に対する株式の割当が行なわれ（大倉喜八郎への割当株数は九一株！），ここに南滿州鉄道は株主数一万一〇一人を擁する日本最大の鉄道会社として設立をみたのであった⁽¹¹⁾，と指摘されておられる。

また「鉄道国有化後の株式投資の対象としては二次的な地位を占めるにすぎなかった⁽¹²⁾」ものの，第3次鉄道熱の一翼を担ったものとして，当時大都市を中心に全国的にみられた電気鉄道会社熱も見落せないであろう。

その嚆矢は，明治28年（1895）1月の京都電気鉄道の市街電車であるが，大阪を中心とする状況を見ると，同38年4月開業の阪神電気鉄道をはじめ，既設南海鉄道の電化，箕面有馬電気軌道，京阪電気鉄道など，いくつかの郊外電車が産ぶ声をあげたことが注目される⁽¹³⁾。

なお，この過程で，同40年2月に安田善次郎らによって東京・大阪間をむすぶ全線複線の電気鉄道の敷設を目的に資本金1億円（1株額面50円）の日本電気鉄道の設立が計画されたことは，それが官設の東海道線と競合するところか

ら、政府の設立認可をえることはできなかつたにせよ、当時の第3次鉄道熱が
いかに旺盛であったかを示すに足りるものであったといわれる。さらに同39年
3月に国有化が決まった阪鶴鉄道の重役（大株主）による前記箕面有馬電気軌
道（明治39年12月認可、資本金550万円）の設立計画は、第3次鉄道熱と鉄道
国有化との密接な関連を端的に示すものとされている。しかし、一般に戦後恐
慌の過程で電気鉄道は少なからぬ打撃を蒙り、ここに第3次鉄道熱も沈静を余
儀なくされることになった⁽¹⁴⁾。

詳細な説明は省略するが、ただこの時期に郊外電車の端緒が開られたこと
は注目すべきであるから、参考までに、第2表に明治44年末における電車の営
業状況を掲げておこう。当時全国の軌道総数は150、哩数は約1,818哩余に達し
ており、うち開業軌道は102、哩数は938哩余（未開業線381哩余）、未開業軌道
は48、哩数は498哩余で、開業軌道の内訳は電車41、機関車6、石油発動車1、
馬車41、人車13であった。電車のウエイトが高くなっていることが察せられ
る。営業哩数でも電車は427哩余（未開業線268哩余）で第1位であり、第2位
の馬車277哩余（未開業線11哩余）を大きく引き離していたのである⁽¹⁵⁾。

IV おわりに

以上、明治期鉄道路史の流れに一応のメドをつけておくために鉄道国有化前
後の動向を概観してきた。鉄道史の研究は、注(1)で示したごとく、さまざま
の視点からの分析が行なわれてきたが、われわれは、いま暫く日本資本主義の発
展法則で単純に割り切つてゆく立場からではなく、基本資料の発掘につとめ、
これに基づいた具体的な個別鉄道の性格の分析を続けていきたいと思う⁽¹⁶⁾。
というのは、青木栄一氏も指摘されるごとく、マクロ経済学的な立場からばか
りではなく、厳密な資料分析によって、「1つ1つの事実を確認し、それぞれの
時代の日本の政治・経済のなかで意義づけてゆく作業」⁽¹⁷⁾が重要だと思うか

らである。こうした視点は、地域的な問題をも視座におく立場であり、最近の研究動向を反映するものといえよう。

注

- (1) 前者については、拙著『明治前期輸送史の基礎的研究』（雄山閣出版、昭和53年）第1部第3章を参照されたい。後者については、拙稿「わが国軽便鉄道史の一側面―山東軽便鉄道の場合―」（大阪府立大学『歴史研究』第21号、昭和55年）が一応の参考となろう。

ここで鉄道史研究の状況を簡単にふりかえっておくと、何よりも官庁編さんの基本文献・資料が目立つ。基本的なものとしては、鉄道省編『日本鉄道史』3巻（大正10年）、日本国有鉄道『日本陸運二十年史』3巻（昭和31年）、同『日本陸運十年史』4巻（昭和27年）、同『日本国有鉄道百年史』19巻（昭和44—49年）などがあり、資料的価値をもつものとしては、同『工部省記録』10巻（昭和37—55年）、鉄道院『本邦鉄道の社会及び経済に及ぼせる影響』付図とも4巻（大正5年）、通信省『鉄道国有始末一斑』（明治42年）、同『国有鉄道整理一斑』（明治43年）、日本国有鉄道『鉄道終戦処理史』（昭和32年、大正出版復刻昭和56年）などがあげられる。

これに準ずるものとして、鉄道企業が自らの歴史を記録した社史の類いがあげられる。このうち明治期に編さんされた社史については、『鉄道局（庁）年報』とともに野田正穂・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史資料』第1期企2集（日本経済評論社、昭和55—56年）として復刻されている。

つぎに、第2次大戦後の研究動向を瞥見しておこう。管見の限りで、その一部を示すと、まず最初に日本資本主義発達史の中で鉄道史を位置づける労作が刊行された。富永佑治氏の『交通における資本主義の発展―日本交通業の近代化過程―』（岩波書店、昭和28年）をはじめ、国有鉄道については、大島藤太郎氏の『国家独占資本としての国有鉄道の史的発展』（伊藤書店、昭和24年）、島恭彦氏の『日本資本主義と国有鉄道』（日本評論社、昭和25年）、私有鉄道については、中西健一氏の『日本私有鉄道史研究―都市交通の発展とその構造―』（日本評論新社、昭和38年、増補版ミネルヴァ書房、昭和54年）などがあり、主としてマルクス経済学の立場からの経済史分析によって鉄道史研究は1つの先鞭をつけられたのであった。少しあとには、池田博行氏の『交通資本の論理』（ミネルヴァ書房、昭和46年）が出た。金融史の側面からは、野田正穂・正木久司・杉山和雄・星野誉夫氏等の分析があげられる。主として株式会社金融史の一環として鉄道部門をとりあげられたわけであるが、とくに野田氏の証券市場史に関する一連の研究は、さきに大著『日本証券市場成立史―明治期の鉄道と株式会社金融―』（有斐閣、昭和55年）として集大成された。さらに商品流通あるいは

市場構造の関連を重視する老川慶喜氏、企業経営史では、石井常雄氏の先駆的業績をはじめ、宇田正氏などの研究が注目される。政治史の立場からは、田中時彦氏の『明治維新の政局と鉄道建設』（吉川弘文館、昭和38年）が注目すべき成果であり、また原田勝正氏は政治史的背景をふまえながら、鉄道技術史にも力を入れておられる。同氏は、前掲『日本国有鉄道百年史』の編さん事業に参画され、実に多くの資料に目を通されたようであるが、青木栄一氏との共著『日本の鉄道—100年の歩みから—』（三省堂、昭和48年）をはじめ、日本科学史学会編『日本科学技術史大系』第16巻土木技術（第一法規、昭和45年）、『鉄道の語る日本の近代』（そしえて文庫、昭和52年）、『満鉄』（岩波新書、昭和56年）などの著書がある。ついで地方史・地理学の立場からは、何よりも青木栄一氏が多くの地方鉄道についての実証的研究をされ、大きな成果をあげておられる。前掲原田氏との共著のほか、『富士山麓史』（富士急行、昭和54年）などが公刊されており、その他論文はすこぶる多い。また中川浩一氏は、『茨城県鉄道発達史』（筑波書林、昭和56年）、『茨城の民営鉄道史』（筑波書林、昭和56年）などを著わした。この方向は、戦後の地方史研究の盛況、とりわけ地方自治体の編さん事業とも関連をもちながら、いっそう研究を深化させてきたといえよう。なお原田・青木両氏も重視される点であるが、社会生活との関連で、民衆史の立場からの研究もすすめられている。ただ、この点は今後の課題であろう。最後に、実証の立場からの資料的価値をもつ文献として、和久田康雄氏の『資料・日本の私鉄』（鉄道図書刊行会、昭和43年、改訂昭和47年、三訂昭和51年）、鉄道百年略史編さん委員会『鉄道百年略史』（鉄道図書刊行会、昭和47年）、鉄道建設業界『日本鉄道請負業史—明治篇一』（昭和42年）、日本鉄道建設業協会『日本鉄道請負業史—大正・昭和（前期）篇一』（昭和53年）、沢和哉『鉄道—明治創業回顧談』（築地書館、昭和56年）などがあることを指摘しておく。和久田氏には、『日本の私鉄』（岩波新書、昭和56年）、沢氏には『鉄道に生きた人びと〔鉄道建設小史〕』（築地書館、昭和52年）などの著書もある。また輸送史全般については、豊田武・児玉幸多編『体系日本史叢書24、交通史』（山川出版社、昭和45年）、松好貞夫・安藤良雄編『日本輸送史』（日本評論社、昭和46年）、運輸経済研究センター近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史—論考・年表・統計—』（成山堂書店、昭和54年）などが刊行されている。

以上、日本鉄道史に関する成果の一端をみてきたが、最近青木栄一氏は、「日本の鉄道史研究のあゆみ」（鉄道ジャーナル社『鉄道ジャーナル』第173号、昭和56年）というテーマで、広い視点から鉄道史研究の回顧をされておられることを付記しておく。

なお、以下の記述は、原田・青木、前掲書、野田、前掲書などに負うところが大きい。付記して、謝意を表する。

- (2) 原田・青木、前掲書98頁。以下同じ。

- (3) 佐藤豊彦「日本における鉄道国有化過程」(池田, 前掲書所収) 307—308頁。
- (4) 宇田正「鉄道国有化」(森川英正編『日本経営史講座第4巻, 日本の企業と国家』所収, 日本経済新聞社, 昭和51年) 95頁。
- (5) 原田・青木, 前掲書109—110頁。
- (6) 『東洋経済新報』第399号, 明治39年12月25日付, 29—30頁。
- (7) 前掲『日本国有鉄道百年史』第4巻(昭和47年) 475頁。
- (8) 以下, この辺の記述は, 野田, 前掲書301—306頁による。詳しくは, 同書を参照されたい。
- (9) 原田・青木, 前掲書149—150頁。
- (10) 同上, 151頁。
- (11) 野田, 前掲書311頁。
- (12) 同上, 312頁。
- (13) 京阪神圏における電気鉄道のあゆみについては, 青木栄一「日本の鉄道—京阪神圏(大阪近郊)の鉄道網のあゆみ—」Ⅰ大阪東郊・奈良県, Ⅱ大阪南郊, Ⅲ大阪都心部Ⅳ大阪北東部と京都付近, Ⅴ大阪北郊・西郊と神戸付近(前掲『鉄道ジャーナル』第158・159・171・172号, 昭和55—56年)が詳しい。
- (14) 野田, 前掲書311—312頁。
- (15) 鉄道院『明治四十四年大正元年度鉄道院年報』軌道之部(大正3年) 1頁。
- (16) 最近の拙稿を, 5点あげておく。
1. 「近代大阪における鉄道建設の一類型—地方鉄道創業史の一齣—」(黒羽兵治郎先生喜寿記念会編『大阪地方の史的研究』所収, 巖南堂, 昭和55年)。
 1. 「大阪・和歌山間の鉄道建設について—国鉄阪和線生誕の過程—」(大阪市史編纂所『大阪の歴史』第2号, 昭和55年)。
 1. 「紀勢線の敷設問題とその周辺」(『近畿大学短大論集』第13巻第2号, 昭和56年)。
 1. 「都市交通史の研究—和歌山の市内電車について—」(阪南大学『阪南論集』社会科学編, 第16巻第3・4号, 昭和56年)。
 1. 「局地鉄道の成立と展開—和歌山県下の3軽便鉄道をめぐって—」(前掲短大論集第14巻第1号, 昭和56年)。
- (17) 青木, 前掲『鉄道ジャーナル』第173号所収論文, 141頁。