

## 松下孝昭著『鉄道建設と地方政治』

日本経済評論社, 2005年4月刊

A5版, 198頁, 2,500円+税

「近代日本の社会と交通」と題する全15巻より成るシリーズ(老川慶喜・小風秀雅監修)の1冊である。同じ著者による『近代日本の鉄道政策—1890~1922年』(日本経済評論社, 2004年)の姉妹編ともいえるべく、同書が中央での鉄道政策決定の過程に焦点を絞ってまとめられたのに対して、本書は1890(明治23)年の帝国議会開設前後の時期から叙述を始め、官設・私設の鉄道網が拡大してゆく過程を主として地方社会の動向や地方政治家の活動に視点を置いて極めて具体的に描いたものである。いわば両書で中央と地方という両視点からの鉄道政策とその対応が相互に補完しあって明らかにされているといえる。

本書は、時代を追って次のように構成されており、以下、若干のコメントを加えつつ、その内容を簡単に紹介してゆくこととする。

はじめに

- 第1章 鉄道誘致運動のめばえ
- 第2章 鉄道期成同盟会と鉄道敷設法
- 第3章 鉄道敷設法公布の波紋
- 第4章 混乱する鉄道論議
- 第5章 鉄道政策と陸軍
- 第6章 日清戦後の私鉄熱と地方社会
- 第7章 日露戦後~大正期の鉄道と政治

おわりに

1889(明治22)年に東海道線が全通し、鉄道局は信越線の建設に力を入れるが、私設鉄道の建設をみると、第一次鉄道熱の余波で、総武鉄道、山形鉄道、北陸鉄道、甲信鉄道、九州鉄道の長崎延長などの建設運動が起きるが、1890年の恐慌到来で総武鉄道以外はいずれも資金の調達ができなくなって実現できなかった。これらの実現できなかった計画は官設鉄道の誘致によって鉄道導入を実現するように地方社会が変わってゆく状況が述べられる(第1章)。著者は私設鉄道として開業まで漕ぎ付けた総武鉄道を「例外的なケース」とし、千葉県有志者の離脱が進行しつつも県外資本と経営者への依存を深めていったことを成功の原因と見ているかのようである。しかし、本当に

それだけが原因であろうか。

1891(明治24)年、鉄道庁長官井上勝は、「①全国鉄道布設見込線路調査及測量ノ事、②拡張布設スヘキ線路ヲ選定シ其工事ヲ起ス事、③私設鉄道ヲ政府ニ買収スル事」(『日本鉄道史』)の3点を骨子とした建白書「鉄道政略ニ関スル議」を建議し、これに基づいて、鉄道公債法案と私設鉄道買収法案が帝国議会に提案された。このような政府の動きに応じて各地に鉄道期成同盟会がつくられて、鉄道網の拡張を望む運動が起こり、翌年に鉄道敷設法が公布されて、その後の鉄道計画は議会主導の下に行なわれる制度が発足する(第2章)。

鉄道敷設法が成立すると、同法に複数の比較線が表示された路線では、各地で露骨な誘致運動が起きる。本書では会津若松、和歌山、中央線の木曾谷案と伊那谷案の競争の実態が述べられる(第3章)。そして、各地の利害関係をそのまま反映した誘致運動は政党や党派の別を超越したものとなり、景気の回復による第二次鉄道熱の進むなかで、官鉄誘致のみならず、私鉄で鉄道の実現を目指す地域も登場した(第4章)。

ここでやや視点を変えて、陸軍と鉄道政策との関連、陸軍が鉄道政策に及ぼした影響について筆が進められる。かつてのマルクス経済学の講座派の学者たちが主張したような、軍部が強力に鉄道政策に介入して線路の選定に影響を及ぼしたとする説に疑問を投げかける。とくに海岸線沿いの路線に反対した陸軍の行動を、日本鉄道の盛岡以北線、奥羽線の秋田—鷹巣間、山陽鉄道の広島—下関間について基本文献を通じて会社や鉄道局の当初の計画が陸軍の主張を排して路線選定された事実を明らかにする。これらの事例研究の積み重ねによって、軍部が鉄道政策を自由に操っていたかのような叙述を否定するのである(第5章)。評者はこの見解をまったく正しいと思うが、このような事実は実はかなり前に評者が主張してきたことであり、多くの事例研究の集積という点では敬意を表するが、先行研究の調査にいささか遺漏があったといえようか。

日清戦争後の鉄道建設についても、鉄道敷設法に盛り込まれた予定線の誘致と建設促進の運動が続く。第3章でも紹介された和歌山への鉄道、兵庫県竜野地方の鉄道計画、広島県の私鉄計画、京

阪神地方における舞鶴への鉄道建設計画などの各地方における実態が述べられ、また、北海道鉄道敷設法の制定や鉄道敷設法予定線第1期鉄道の速成要求、あるいは予定線の第1期線への昇格運動が具体的に述べられる(第6章)。そして、鉄道国有化(1906~07年)、軽便鉄道法公布(1910年)、国有鉄道における軽便線建設などを経て、1922(大正11)年の改正鉄道敷設法公布にいたる地方の鉄道網建設と政治がらみの実態について広島県の小規模私鉄や水郡線の建設の具体例を引きながら、その実態に迫るが、明治期の鉄道計画の記述に較べると、ややはしょった簡略な記述になっている(第7章)。

本書の最大の特徴は、広く全国にわたって行なわれた多数の鉄道誘致ないし建設運動をそれぞれの地域についてフィールドワークを行い、基本史料ないし二次資料でも有力な文献によって、一つ一つの確に実態を明らかにしてゆく、著者の長年にわたる実証研究の集大成にある。各地の地方図書館や資料館、交通博物館、防衛庁防衛研修所などにおいて広く史料を渉猟してまとめられた本書は、シリーズの性格上、啓蒙書の性格も兼ねているが、研究書としても高いレベルにあるといえよう。書名の『鉄道建設と地方政治』が、文字通り全国的な規模で実証され、その実態を明らかにした点は、特筆されねばならない。

各章の末尾にコラムと称する短い、かなり示唆に富む解説が入っていて、参考になる。

また、各地域の記述ごとにその地域の略図を本文中に挿入して読者の理解を助けている。本文中に触れられる多くの地名の位置や相互関係がわからなければ、本文の理解が難しいからである。多くの鉄道史関連の研究書を見ると、地理学者以外の著作者は地図を自分で作ることを面倒くさがって、しばしばこれを省略する。著者は歴史学の出身であるが、このあたりにも著者のまじめさが感じられる。

本書を一読して評者が不思議に思った点は、明治期の鉄道建設と地形との関連を著者がまったく無視している点である。明治期には険しい山地を越えるに当って、長大なトンネルを掘ることができず(明治期に開通したものでは、中央線の笹子トンネル<4,657 m, 1903年開通>が最長)、幹線鉄道では最急勾配を25%に抑えて谷筋に

沿って登り、これ以上は登れないという地点でなるべく短いトンネルを掘って分水嶺を越えた。信越線の碓氷峠ではアプト式ラックレールを採用して66.7%、奥羽線の庭坂―米沢間では最急勾配は38%としたのは例外であるが、このような例を鉄道当局は賢明にも繰り返さなかった。事実、このような区間は後年に輸送力の面でネックとなったからである。

険しく高い山地を越えるようなルートを選択は、多額の建設費を必要とし、普通の私鉄ではまず無理であった。第1章で取り上げられた私鉄計画のうち、総武鉄道のみが私鉄として開業できたのは、この鉄道に難工事区間がまったくなかったからであり、他の山形、北陸、甲信などの鉄道が私鉄として成功しなかったのは険しい山地を越えるルートの採択が不可避であったことが最大の原因であったと考えられる。甲信鉄道の免許申請書中、御坂山地越えにインクラインによって客貨車を通過させるという青年技師佐分利一嗣の案(佐分利一嗣:「甲信鉄道」, 工学会誌111)に対して、井上勝がこれを嘲笑した意見書が『日本鉄道史』上篇に載っているが、現実問題としてこのような鉄道建設は無理である。地方の有力者たち、帝国議会の議員たち、そして陸軍の高級将校たちも、実は鉄道建設に関する初歩的な知識がないままに実現不可能な主張をしている面が多い。鉄道局の土木技術者の目から見ると、実現不可能な要求を無視したのは当然であって、地元選出の議員や軍部がなんと云おうと、その要求を容れることはできなかったのである。

中央線ルートの木曾谷案と伊那谷案との争いにも、木曾山脈を貫通するトンネルの建設は当時は不可能であったから前者に決定された。さらに伊那谷案では天竜川の河岸段丘を侵食する多数の支流の谷を越えるためには、現在の飯田線の線形が示すように、一つ一つの谷に急勾配と急曲線の線路を作って谷底に下りてゆかねばならなかった。経済性からいうならば、多分、木曾谷通過よりも伊那谷通過のほうがメリットが大きかったであろうが、技術上できないものを採用できないことは明白である。

だから当時の鉄道ルートは経済的要因の重視というよりも、土木技術上最も容易な線が採択されているといっても過言ではない。百万言を費やす

地方からの陳情書や軍部の要求も、実は技術的に不可能な、ないものねだりをしている例が多かったとよく、逆にこれらの陳情書や要求は、まったく意味がなかったとは言わないが、関係者の努力にもかかわらず、その決定に当たっての実質的な効果は小さいものであったとあってよいであろう。

陸軍の鉄道建設に対する要求については、評者が『富士山麓史』（児玉幸多監修、富士急行刊、1977年）のなかで「富士山をめぐる交通網の形成」を分担執筆したときに、「陸軍の『鉄道論』と中央鉄道」という1節を設けて論じたことがあるし、一般向けの論文としては、同様の趣旨を「明治前期の陸軍と鉄道」（鉄道ジャーナル194号、1983年）として発表している。

陸軍による鉄道の海岸線拒否論はほぼ明治20年代前半で終わり、その後になると陸軍内部にも大沢界雄のような鉄道の専門家が登場したことによって、急速に消えてゆくことになる。ただ、著者も触れているように、地域社会からの意見書には「陸軍もこういつている」と、主に『鉄道論』

で展開された陸軍の意見を引用して、自己の主張を補強しようとしたものもしばしば見られる。地方社会からみると陸軍の主張を援用して、自己の要求が単に地方的なものではなく、国防上の必要性という大義名分を取り込もうという心理が見え隠れしているのである。

明治末から大正期にいたる軽便鉄道時代の鉄道建設と地方政治との関係については、本書では駆け足で通り過ぎている感があり、また改正鉄道敷設法時代については、水郡線の例が紹介されているが、本格的な研究対象の時代とはしていない。これらの時代に見られた明治期とはまた異なる性格の関係、政党政治と利益誘導型の本格的開花などの解明は今後の課題といえよう。

全日本的な視野に立って、数多くのフィールドワークに基づく事例を並置することにより、帰納的に日本の鉄道史を構築しようとする正攻法的な研究手法を採る本書は、今後の鉄道史研究に大きな指針となるであろう。

（青木栄一）