

(1) 日本における鉄道政策の転換

日本における鉄道政策の転換

——日本の交通形態形成の原点——

はしがき

明治の末から大正期にかけて、わが国の鉄道政策を廻って一大論争が起っていた。鉄道政策について支配階級の中で意見が二つに分れ、これが政治問題にまで発展したことは、わが国においては空前にして絶後のことではないかと思われる。

鉄道の建設は、一八九二年に制定された鉄道敷設法によって行われてきたが、大正期に入るとともに建設予定線三三線の内、二線を残すのみとなりこれからの鉄道建設をどう進めるべきかの問題が起っていた。これに対して、第一次世界大戦による日本経済の発展は、未曾有の

輸送需要の増加をもたらし、車両その他の施設の拡充が不十分だったので第1表でも判る通り、国鉄の輸送力は逼迫していた。他方で当時、わが国では自動車交通は未

大島 藤 太郎

第1表 国鉄, 1912年を100とする
1920年の指数

輸送量	旅客	232
"	貨物	220
客車 (定員の合計)		152
貨車 (積載トン数の合計)		179

注 鉄道省「鉄道要覧」より

発達だったが、アメリカでは一九一三年頃、すでにヘンリー・フォードによる自動車生産の流れ作業—大量生産方式が完成し、それまで「注文生産」で金持のレジャー用だった自動車が、価格をいっきよに四分の一、五分の一に引下げ「大衆車」となり、鉄道輸送の独占は崩れつつあっ

た。

こうした状態において後藤新平を中心に仙石貢（鉄道院総裁・鉄道大臣）、中村是公（鉄道院総裁）、白石直治（東大教授）、古川阪次郎（鉄道院副総裁）、島安次郎（鉄道院技監）、木下淑夫（鉄道院営業局長）らは線路の中を三呎六吋から、四呎八吋五へと改築し、既設線の輸送力を拡充すべきだという意見で、これを「改良主義」とよんだ。これに対して、線路の中は現状のままとし、それよりも地方の住民の要望に従って新線の建設を重点にすべきだという意見は原敬をはじめとして床次竹二郎（鉄道院総裁）、大沢界雄（参謀本部運輸部長）、石丸重美（鉄道院副総裁）、大村銅太郎（鉄道院建設局長）らで、これを「建設主義」とよんだ。改良主義を主張した人達の歴史的性格を絶対主義官僚と称することができるが、建設主義の推進力は政友会である。一九一八年成立した原敬を首相とする政友会内閣は、広軌改築を正式に廃棄するとともに、二〇年鉄道敷設法中改正法律を制定し、それはばう、大な新線建設案で、その後の国鉄経営、国鉄輸送とわが国の交通体系に日本的な特徴を打出し、現在の国鉄―交通問題の基底的条件をなしている。

一 絶対主義官僚による鉄道政策

―後藤新平を中心として―

後藤新平は鉄道院総裁として広軌改築その他特異な政策を打ち出したが、これを軍部や資本家、地主の個別的な要求を排除して、国鉄輸送―ひいては国鉄経営の自主的な発展を企図したものと立場から考察するならば、後藤の政策は決して孤立して、偶然的に現れたものではないのである。そこで一八七三年、鉄道頭に就任し、一八九三年、鉄道庁長官を退任するまで約二〇年間、わが国鉄道の建設、運営の最高責任者だった井上勝と、井上に代って鉄道庁長官となり、一九〇三年退任した松本莊一郎の鉄道政策についてその特徴をのべてみよう。井上長官の時代、明治政府の政治目標は「富国強兵」と「殖産興業」であったが、その柱である鉄道に対して軍部その他からいろいろな要求―圧力がかかってきた。たとえば陸軍は一八八六年当時、東海道線が海岸に面し、有時の際の防備上不利であること、さらに輸送力強化のため広軌にすること、幹線は必ず複線にすること等を要求した。これに対して井上長官は、わが国の場合海岸を

避けると山岳地帯になり、建設費が増加し、經常の運輸費も増大する。ゲージもわが国は山岳が多く、又運輸量も少く、狭軌の方が建設費用も少なくて足りる等を回答し、軍の意見に同調しなかった。これがため「参謀本部ノ所見ト鐵道局長官ノ所見トノ間ニ齟齬ヲ来シタルヲ以テ参謀本部長熾仁親王ハ深ク之ヲ遺憾トセラレ鐵道局長官及二三ノ局員ヲ官邸ニ招致シ参謀本部長若干ト会シ互ニ意見ヲ交換セシメタリシカ遂ニ一致ヲ得ルニ至ラズ」という状態であった。また井上は私鉄經營の資本家的弊害をつぎのように指摘している。第一に収支が償わなければ必要な線路を延長しないこと。第二に会社は鐵道を独占すること。第三に資本の増加を恐れ改良を怠ること。第四に重複の線路を敷き不必要な競争をすること。

第五に一地方の利益のみを目的とする鐵道は、後日全国的な幹線の敷設と重複すること。第六に会社数が増加するにしたがい費用は嵩み紛糾すること。第七に会社は地方の人民に感ばり運送謝絶の恐れあること。第八に非常出兵の時、運賃値上を行うこと等であった。⁽²⁾これは日本鐵道の成功に刺激されて各地に続出してきた当時の私鉄經營の実績を觀察した井上の正確な指摘であり、ここか

ら一八九一年鐵道の国有を中心とする「鐵道政略に関する議」⁽³⁾が出される。その主なる内容は、

- 一、全国鐵道布設見込線路調査及測量ノ事
- 二、拡張布設スヘキ線路ヲ選定シ其工事ヲ起ス事
- 三、私設鐵道ヲ政府ニ買収スル事

右の方針が全国に互って詳細にのべられている。

こうした方針の下において一八九二年、これからの國鉄の建設を具体的に進めて行くための鐵道敷設法が制定された。鐵道敷設法は将来建設すべき予定線三三線を列挙し、右の内第一期に実測並びに敷設すべき路線九線を決定し、これには専門の要員と相当額の調査費を使って策定したのである。⁽⁴⁾

初代の鐵道庁長官井上勝は一八九三年に辭職し、代つて長官に就任したのは松本莊一郎である。(松本長官は、一八九三年—一九〇三年の約一〇年間在任した)。大正期の鐵道院營業局長木下淑夫は松本長官についてつぎのようにのべている。「我国有鐵道が過去二、三〇年間に互って、欧米の鐵道に比し良好なる成績を挙げ得たる事は争はれぬ事実である。斯くの如き好成績を挙げ得たる所

以は言ふ迄もなく、日清戦争前後我国鉄道が大いに発達せんとする時に当り、最初の鉄道敷設法を制定して国内主要幹線敷設の方針を定め、其後私設鉄道軌道の免許に際しても最も真摯なる方針により並行線の乱設を避け、資本の浪費を省きたるに基因するものと謂ふべく、此点に就ては予は当時約十年間に亘りて、我国の鉄道を双肩に荷い、卓越せる識見と確固たる方針とに依りて、施設按排実宜しきを得たる名長官松本莊一郎博士の功績を追想して止まないものである。……松本博士は前世紀の中葉欧米諸国が所謂『鉄道濫設時代』に於て、各国の実業家財政家等が鉄道の投資を以て直ちに国富を増し又早晚投資に対して過分の収益を挙げ得べきものとの皮相なる觀察よりして幾多並行線の乱設並に自然の富源に乏しき地方に不急線路の建設を行い、為めに財政を紊亂し資本を浪費したる実績に鑑み、後進たる我鉄道は其轍を踐むなからんことに戒心し投資に慎重なる調査研究を逐げ緩急を按排し濫設を避くることを以て鉄道政策の根本方針とされたのである。従つて当時或は官線の収益多き区間に並行して有益なる私設線を設けんとするもの、或は將來は兎も角建設中に於て私利を営まんとする企業家或は

収益の見込乏しき僻陬の地に新線を敷設せんとするもの等続々有力なる紹介若くは政党员の運動等に依りて敷設許可を迫りたる者ありしも、博士は苟しくも自ら其局に當る以上、縦令有力者の感情を害し又は政党より疎外せられ若くは消極論者と罵らるるも敢て辞せずとし所謂毀誉褒貶を度外に置き一意穩健なる見地の下に我国鉄道の永遠の利害にのみ着眼して邁進せられたのである。此博士の健全なる画策は実に今日の盛運を来したる所以であるが、官僚思想の漲れる当時にありて、博士が諸先輩其有力者の所説を排して自ら信ずる所を斷行せられた苦心は、誠に想像の外なりしことと察せらるるのである。絶對主義官僚の特徴を示している。

後藤新平(一八五七—一九二九年)は須賀川医学校出の医者であった。後藤の将来にとつて決定的だったのは日清戦争終結による兵隊達の内地への上陸に当り伝染病その他の予防のための臨時陸軍検疫部事務官長に任命されたことで、この時の陸軍側の責任者が長州軍閥の逸材兒玉源太郎であった。兒玉は後藤の人材たることを評價し、一八九八年彼が台湾総督に就任するや、後藤を民政

長官に抜擢した。後藤は台湾に八年間在勤し、わが国最初の殖民地支配を成功させ、この実績にもとづいて、日露戦争後、初代の満鉄総裁に任命された。彼は「英国往年の東印度会社々長のごとく帝國膨脹戦の先陣の大將」となったのである。

満鉄が単なる鉄道経営でないことは右の引用文の通りであるが、本稿の場合、後藤が鉄道経営の責任者としての経歴に注目すべきものがある。日露戦争は日本の勝利に帰したがロシア軍は余裕をもっており、彼らの野砲は八千米に達するが、日本軍のものは四千米が限度でしかも彼等は列車にのって悠々と退却し、車両を残さず、しかも鉄橋をハカイして行った。これがためわが軍の追撃は必死であり、万事窮した結果、ロシアが建設したゲージ五呎の鉄道（現在でもロシアの鉄道は五呎）を急拠三呎六吋の狭軌に改築し、内地から使い古した機関車その他の車両を送り、急場の間に合せたのであった。満鉄はこうしたオンボロの野戦鉄道を引いたので、たとえば撫順の炭礦は一日五万トンの産出量があるのに、漸く二百トンしか産出できなかった。そこで満鉄の再出発に当り、実施されたのが広軌改築（三呎六吋より標準軌条た

る四呎八吋五へー現在の新幹線）と複線化であった。突貫作業で、撫順―奉天（現在瀋陽）間約一、一二〇キロを一ケ年間弱で完成した。特徴的な方法として狭軌の在来線にさらに一本レールを増設して三線とし、列車の運転を一日も休むことなく、工事を完成した。こうした現実的な広軌改築を計画したのは日本鉄道の駅夫出身の渡辺精吉郎であったといわれる。鉄道輸送の再建により、貨物収入が五年目に一日一哩四十円になったら成功であるという見込が、早くも三年目にはこれを突破し、鉄道経営は軌道にのっていった。

山県有朋直系の陸軍大将桂太郎は、児玉源太郎（一九〇六年没）の兄貴分にあたり、第二次桂内閣の発足（一九〇八年）に際し、顔ぶれに「新味」を出すため後藤新平を通信大臣に抜擢し、かくして後藤は名実ともに長州軍閥系の政治家としてデヴューした。この内閣で鉄道院が独立して後藤が総裁をかね、その後第三次桂内閣、寺内々閣と後藤は三度び、合せて四年六カ月鉄道院総裁に就任した。その間、後藤の鉄道政策として重要な意味をもっていたのは、広軌改築問題である。後藤の発想とし

ては、さきへのべた満鉄の広軌化、朝鮮半島の釜山―京城(現ソウル)―新義州と広軌による一貫した大陸への輸送を完成しようという「文装的武備」、すなわちムキ出しの軍事的支配にヴェールをかけて、経済、文化、教育等の施設の充実を通して植民地支配を滑らかにしようという政策である。すでに満鉄において広軌改築を経験し、文装的武備の思想からしても後藤が国鉄の広軌改築を主張することは当然考えられることであつた。

しかるに大正期はさきにものべた通り、第二次大戦を契機とした日本経済の飛躍的な発展期であり、この結果国鉄の輸送力は逼迫していた。したがって当時、広軌改築を中心とした幹線輸送力の拡充を主張したのは、後藤ばかりではなく最初に紹介した通り、部内にも有力な支持者がいた。これは国鉄の輸送力が行詰っていたからである。

中でも島技監は、満鉄と異り、ダイヤは過密化し、複雑な条件をもっている国鉄の実情に適應した現実的な広軌改築―第三軌条をはりつけ、列車運行を一日も休止することなく工事を完成する計画を横浜線で実験して成功した。そこで、実行予算をくんで大蔵省へ提出するまで

に至っていたが、政友会内閣の成立により、撤回されてしまった。⁽²⁾

こうした国鉄の広軌改築に代表される「改良主義」は、幹線輸送の充実に重点をおき、ローカル線の建設には反対なのだから国鉄経営の自主的な立場ということができるのである。

しかるに、国鉄の歴史は、建設の当初以来、経営の外部からの圧力―介入の歴史ということもできる程である。もっとも露骨だったのは明治期における陸軍、大正期に入ってからには政党である。建設期の国鉄経営の責任者は、外部からの要求と一面妥協しつつも、他面国鉄経営の自主性を守るためそれなりに抵抗し、必ずしも外部の圧力に盲従しなかった。

右の通りにして、少くとも政友会内閣成立までの国鉄経営の指導者達は、陸軍や個別的な資本家、地主に対して相対的な独自性を發揮してきた絶対主義官僚であつたということができるのである。もちろん、彼等の鉄道政策が総体としてわが国の資本主義経済の発達―資本の蓄積に寄与することを目的としたものであつたことはいふまでもない。

天皇制絶体主義は、わが国においては西ヨーロッパの場合と異って、明治維新のおかれた特殊な条件により資本主義社会の成立後もなほ存続し、戦争その他の経済外的な条件によって資本主義経済の発達を強力に助成してきたのである。またその限りにおいて、個別的な資本家や地主の要求を無視し、あるいはこれに抵抗する場合もあり、絶対主義官僚による鉄道政策は正にこれに当るのである。

- (1) 「日本鉄道史」上篇、六四九―五一頁。
- (2) 「日本鉄道史」上篇、三九一―二頁。
- (3) 「日本鉄道史」上篇、九一―六頁。
- (4) 「第一に全国内将来敷設ヲ要スル線路ヲ調査シ其緩急順序等ヲ考察スル亦タ緊急ノ事ナルヘク而シテ其調査ノ方法ハ各線路ニ就キ先ツ地形ノ大体ヲ案シ鉄道ヲ敷設シ得ヘキヤ否ヤヲ踏査シ傍ラ民口、物産等運輸營業上ニ關係アル事項ヲ精査シ直接ニ鉄道ノ開通ニ依テ起ルヘキ便益ヲ商量シ敷設ノ価値アルヤ否ヤヲ考究シ尚ホ線路ニ依テハ數年内ニ起スルノ見込アルモノハ実地ニ就キ予測ヲ要スルカ故ニ少クトモ兩三年ノ時日ヲ要スヘキ見込ナリトス、依テ二五、二六兩年度ニ於テ繼續費トシテ全国線路調査費金六万円ノ支出ヲ要求ス」若干減額されたがつぎの通りに決定した。

全国鉄道線路調査費

合計	五四、〇〇〇円
内訳	二二、五〇〇円 明治二五年度
	二七、五〇〇円 明治二六年度
	四、〇〇〇円 明治二七年度

右にもとづき鉄道庁に線路取調委員を置き定員を改正して鉄道線路調査のため技師五名、風一〇名、技手四〇名を増加した。(以上「日本鉄道史」中篇、四―五頁)

- (5) 木下淑夫「国有鉄道の将来」一九二四年、三一―五頁。
- (6) 「後藤新平」第二卷、六五―九頁。
- (7) 「後藤新平」第二卷、七六―三、七八―三―六頁。
- (8) 「後藤新平」第三卷、六頁。
- (9) 「島安次郎は国鉄車両の父といわれ、広軌強硬論者であった。十河信二総裁が、広軌新幹線を計画したとき、住友金属の重役だった安次郎の息子、秀雄を国鉄技師長に迎えたがこのとき
『父の遺業を息子の君がやるのは、天から与えられた義務だ』
と口説き落とすと伝えられている。温厚な紳士・島技師長は減収のポストについて、鉄道技術陣を指導したのである。』(「交通新聞」一九七九年九月一九日)

二 日本型保守政党的鉄道政策

—— 原敬を中心として ——

原敬(一八五六—一八二一年)は盛岡の出身で、青雲の志をいだいて東京に出てきた。原の耳に入るのは「白河以北一山百文」であり、西南雄藩により、佐幕派東北諸藩を蔑視した言葉である。しかるに時代は自由民権運動の真最中であり、その集約ともいべき国会開設請願運動によって藩閥政府も憲法の制定を約さざるを得なくなる。こうした時代の流れは、原の思想に影響し、彼の世界観となった「自然の趨勢」である。新聞記者となり井上馨の知遇をうけ、一九〇〇年伊藤博文が政友会を組織するや井上の推薦で入党し、第四次伊藤内閣の逓信大臣となった。「一山百文」出身では初の大任である。衆議院議員となり、以後政友会をいかにして強化し権力の座につくかが、原の人生における最大の目標となる。これがため「名実ともに『内閣製造者』であり、また『内閣倒壊者』であった。」政党ぎらいの山県有朋との対決が次第に正念場を迎える。

山県の絶大な権力の基盤は陸軍とともに内務省であっ

た。全国の知事の人事を左右し、プロイセンのエンケル体制の地方組織を模倣して「上から」作り上げた郡制は、山県が推進したものである。ここから山県系の勢力の基盤を掘り崩して行くためには、郡制の廃止が原の政策として重要な課題となってくる。明治末年になると、郡制は地方の市町村の経済的な負担にもなってきたり、郡を廃止し地方の「名望家」を政友会に組織して行くには鉄道の建設が重要な政策となってきた。

原が各地の政友会の大会に出席してみると、どこに行っても鉄道の建設についての要望が強いことを知る。たとえば一九〇九年、政友会の東北大会で決議された要望事項十五の内、九は鉄道の建設である。第十七議会の召集を前にした政友会の定期大会において伊藤博文はつぎのように演説している。「諸君等に向つても注意を促さざるを得ぬのであるが、鉄道問題の如き各議員は今日まで皆自分の地方に銭の落ちることであれば、国費の高を問わず、何でもかでも持出して引張り合をする。斯ういう了簡がいつまでも進んでは、到底上下共に沈論の憂に陥ると云ふことであるから、日本国民に向つて飽くまで勧告しなければならぬ」もって当時の情勢が判るのであ

る。

伊藤と異って原は現実的な政治家であった。「君は理想家ではなく、現実家であった。君には過去もなく、将来もなく、只だ現実のみであった。」⁽⁵⁾ 鉄道政策についても伊藤とは見解を異にし、改良主義者が問題にしたような国鉄輸送や国鉄経営の現実の問題点と、その将来等は原敬の視野の外にあったのである。

原敬は一九〇三年五月、衆議院議員として議会において最初の演説を行ったがそれは「鉄道ニ関スル建議案」の説明であった。その内容は鉄道の建設、改良の資金を確保するための独立会計を要望するものであり、⁽⁶⁾ このことはけっして偶然ではなく、鉄道の建設が原敬の政治家としての活動の重要な分野となること意味していた。この建議の趣旨は、第二次桂内閣の後藤藤相の下で「帝国鉄道会計法」として実現し、他方これとともに国鉄は通信省から分離して内閣直属の鉄道院となる。後藤新平の⁽⁷⁾ 考案としては、鉄道院の独立と、国鉄特別会計によって国鉄運営の国家目的に枠をはめ、政党の圧力を排除せんと意図したものと⁽⁷⁾ 思われるのである。これに対して原敬の意図したものは、後藤の考案とは反対に、鉄道特別会

計の成立によって、鉄道運営に対する一般財政の影響を可及的に排除し、とくに建設資金不足の場合には鉄道特別会計の負担において公債を発行し、鉄道の建設に対する政友会の要求をスムーズに行いたいという意図であったことは間違いないところである。⁽⁸⁾

事実、原敬は最初の人閣―通信大臣の時、早くも鉄道建設予算で、渡辺国武蔵相と対立し、さらに第二次西園寺内閣において内相兼鉄道院総裁として山本達雄蔵相と対立し、いづれも辞職を覚悟していた。日露戦争は、戦争には勝ったが、賠償金はとれず、戦争のための外債が増加し加えて軍部から軍備再建へのぼう大な要求が出されてきた。ここにおいて山本蔵相は健全財政の立場から不急の鉄道建設費を削減し西園寺首相もこれを支持したのであるが、原鉄道院総裁の反対が強く、内閣が危機的状態となった。結局蔵相が攘歩して、一九一二年の予算に鉄道建設費として六、〇〇〇万円が計上された。⁽¹⁰⁾ さらに後になると、憲政会の加藤高明内閣の時代、緊縮財政のため前清浦内閣の時代に作成した鉄道建設費六、七〇〇万円を三、三〇〇万円に縮少した。この時の鉄道大臣は仙石貢であるが、政友会が猛烈に反対し、五、四〇〇

万円程度に増額せよと主張し、仙石鉄相は面目にかけても四千万円は譲れないと反対し、政局は緊迫した。結局四、六〇〇万円で妥結したが、この予算によって新たに着工の決った一四線はいづれも党利党略のこいものであった。⁽¹¹⁾

これより先、年々増大する鉄道建設費を賄うために、第二次桂内閣が設けた国債整理基金会計が、一九〇九年以降三、〇〇〇万円を減じて二、〇〇〇万円を鉄道特別会計へくり入れ、さらに原内閣の時代に入ると、一九二〇年以降、二三年まで国債整理償還基金へのくり入れを停止してしまった。以上の通りにして、政友会の鉄道建設政策は財政の合理化としばしば対立した。⁽¹²⁾

明治の中期以降、経済—財政政策については、内閣の背後からする元老井上馨（三井顧問）と松方正義の影響が大きく、成沢光氏はつぎのようにのべている。「財政政策の定立について、井上、松方のもっていた威信は何にもとづいていたか。かれらが財政官僚として『殖産興業』政策を推進してきた過程において形成された財界とのつながりである。財界はこれら元老を通じてその利害関心を政治過程に投影しようとし、元老は財界に対する

影響力を背景にして政党内閣の財政、経済政策を掣肘した。しかも小論の対象とする日露戦争後の時期における財界の要求は財政の整理にあったから、元老は『健全財政』主義をもって政友会の『積極主義』に對抗した。⁽¹³⁾

第一次西園寺内閣の蔵相阪谷芳郎は井上の推薦で大蔵官僚から就任し、第二次西園寺内閣の蔵相山本達雄は、日銀や勸銀総裁の経験者であった。井上や松方が老衰化してからは、立憲同志会やその後身たる憲政会に参加した大蔵官僚出身者（若槻礼次郎、浜口雄幸、井上準之助ら）によってうけつがれ、健全財政主義は、引続き政友会の積極財政と対立して行った。

日露戦争を前後して、わが国の資本主義国家としての階級構成はほぼ完成する。中村政則氏はこの点つぎのようにならべている。「日露『戦後経営』を展開するに当たって『桂園内閣』が最も頭を悩ました問題は、財政危機の問題であった。また天皇制官僚、ブルジョアジー、地主の三者の政治的対立と妥協の構図が最も鮮明な形をとってあらわれたのもこの財政問題の点においてであった。⁽¹⁴⁾」政友会による鉄道建設問題は、こうしたブルジョアジー対地主という権力構造における矛盾、対立の一環であっ

た。

ところで、財界の指導部は国鉄の輸送や運営については、どんな考えをもっていたのか。三菱の経営する九州鉄道の社長をやり、三菱系の政治家となった仙石貢は鉄道院総裁に就任し、原敬らによって中止されていた鉄道広軌改築調査会を再開し調査会は、強度広軌（広軌にして車体を拡大する方式）を決めた⁽¹⁵⁾。又仙石は、憲政会による加藤（高）、若槻内閣で鉄道大臣となるが政友会の要求する鉄道建設費を削減し、対立したことは前述の通りである。この点注目されるのは、三井物産の基礎を築くとともに多年に亘り三井財閥の総師であった益田孝の意見である。原敬日記によると、「野田卯太郎を介して三井倶楽部にて益田孝、徳富猪一郎と余と松田正久並に野田と午餐を俱にせり、益田は戦後幸に償金を得ば、鉄道、國有と、鉄道、広軌に改正を断行したしと云ふには、広軌に改むる事は之を子孫の事業に譲るの外なかるべし、鉄道國有は或は償金を得ざれば却て実行せざるを得ざることあらん、償金を得ば其儘欧米に預け置き、其信用を以て各事業の改良を図ること得策なりと云へり、近頃井上伯なども國有説に傾きたる由に内聞すれば、政府或は之が提

議をなすも知れずと思はる⁽¹⁶⁾。」と記され、益田孝の意見は、鉄道の国有化と広軌改築であったことが判るのである。

ところがわが国の場合、次項でのべる特殊な歴史的條件からして日本的な鉄道—交通政策が成立し、原敬による政友会内閣によって一九二〇年制定された改正鉄道敷設法がその集約である。

政友会内閣は、広軌改築—改良主義を正式に廃棄するとともに、一躍一四九線、一〇、二二一キロ（当時の既設線は一〇、六四四キロ）に及ぶばう大な新線建設をもちこんだのか、この時の改正鉄道敷設法であり、現在でもこの法律にもとづいて新線の建設が行われている。

一八九二年の鉄道敷設法は、すでにのべた通り、予算をとり建設予定線の事前調査が行われたのであるが、右の改正鉄道敷設法による一四九線は何ら事前の調査はなく、各代議士の選挙地盤を中心とした一夜作りの「我田引鉄」案であった。政友会内閣の成立とともに鉄道院総裁をやめた中村是公は、貴族院における改正鉄道敷設法審議の委員会における質問の中でこの法律通過のために、全国から多数の陳情団が上京して東京の宿屋が満員にな

ったと皮肉をとばしていた(一九二一年三月二四日)。もつて一半の情勢が判るのである。

- (1) 三谷太一郎「日本政党政治の形成」一九六七年、一六二—二〇頁参照。
- (2) 岡義武「山県有朋」一九五八年、I。
- (3) 有泉貞夫「明治政治史の基礎構造」一九八〇年、三二—八頁。
- (4) 前掲「日本政党政治の形成」一三五頁。
- (5) 岡義武「近代日本の政治家」一九七九年、一三九頁。
- (6) 「鉄道改良、鉄道建設トイフコトハ、数年以前ヨリソノ計画ニ相成ツテオリマスルガ、此財源ニ関シテハ度々動揺ヲ来シテ居ル、或時ハ公債募集ノ難キガタメニ事業繰延トナリ、或時ハ普通財源ヨリ支出致シマシテモ、其財源ノ不足ノタメニ、又他ニ造繰ヲスル積リデアリマス、斯ノ如キ有様ヲ以テ、鉄道ノ改良並ニ建設ヲ致シテ、国家ノ発達ノ上、最モ必要ナ事業ヲ遂行致スト云フコトハ、甚ダ難イコト、本員ハ信ジマス、故ニ将来ニ於テハ、此鉄道改良並ニ建設ト申スコトニ就イテ、其ノ資金ハ鉄道自ラ得ル所ノ益金ヲ以テ、支弁シタイト考ヘルノデアリマス、鉄道ノ益金ハ御承知ノ通り、年々増加シマスガ其益金ニ属スル分ハ大蔵省ノ収入トナリ、更ニ之ニ要スル所ノ費用ヲ支出スル手續ニナルガタメニ、度々財源ノ動揺ヲ免レヌ有様デアル、故ニ此方針ヲ改メテ、鉄道ハ自ラ得ル所ノ利益ヲ以テ、之ニ充テタイトイフ趣意ニ過ギナイノデアリマス」(「日本国

有鉄道百年史」通史、一九七四年、一六四頁。

- (7) 前掲「日本政党政治の形成」一五一頁以下参照。
- (8) 「明治末期から政党(政友会)は、地方民の鉄道敷設要求をとりあげることによって、『党勢拡張』を促進した。これを可能にした条件は、制度的には、鉄道国有化(明治三九—四三年)と帝國鉄道会計法の成立(明治四三年)であり、またその運用者としての政党の政権への接近であった。国有化によって全国の主要鉄道は、國家に独占され、政権担当者によって操作されうる条件の下におかれた。更に、鉄道会計を一般会計からきり離し、鉄道益金を基礎とする独立会計とすることによって、その財政的裏付がなされた。」成沢光「原内閣と第一次大戦後の国内状況(一)」(「法学志林」第六六卷、二号、五三—四頁。
- (9) 「原敬日記」明治三四年四月七日。
- (10) 「原敬日記」明治四四年十二月二—二四日。なほ今井清一「日本近代史」II、一九七七年、七八頁参照。
- (11) 木坂順一郎「革新倶楽部論」井上清編「大正期の政治と社会」一九六九年、三二—七頁。
- (12) 前掲「原内閣と第一次大戦後の国内状況(一)」五四—五五頁。
- (13) 前掲「原内閣と第一次大戦後の国内状況(一)」八頁。
- (14) 中村政則「近代天皇制の確立」(「日本国家史」近代II 一九七六年、一九頁。
- (15) 前掲「日本政党政治の形成」一六七頁。

(16) 「原敬日記」明治三八年六月三〇日、傍点大島。

三 日本的鉄道政策の基盤

すでにのべたように、広軌改築を柱とする後藤新平の鉄道政策は、彼独特の「文装的武備」という性格をもち乍らも、これを国内の交通・運輸の歴史の中で展望する時、彼の政策はけっして孤立して現れたものではなくして、初代の鉄道頭井上勝以来の絶対主義官僚による鉄道政策の集約であった。したがって政友会内閣の成立による鉄道政策の転換は、その土台にわが国の政治構造そのものの変動があったのであり、むしろそうした政治―権力構造の変動の現れとみるべきであり、その中心は大正デモクラシーである。とここでこの点については先学による研究が積み重ねられているので、論述の順序として一応のべておくこととする。

一八八九年に憲法は制定されたけれども、薩長中心の元老による政治が続き、民衆のこれに対する抵抗運動は保安法令や治安警察法によって弾圧されてきた。しかし日露戦争を境にして情勢は変化してくる。一九〇五年八月の講和条約反対国民大会は日比谷焼打事件として暴動

化し、大正デモクラシーの序幕となる。一九〇六年には東京で電車賃値上げ反対の大きなデモが起り、さらに一九一一年暮には電車会社の解散手当を廻って争議となり、一二年の元且は東京市電のストライキで明ける。一九〇八年商業会議所が中心となって中小経営者の三悪税（織物消費税、通行税、塩専売制）反対闘争が起り、藩閥政治反対の代議士もこれに同調して政府の財政政策に対する反対運動が展開され、これが第一次憲政擁護運動への地ならしとなる。こうした情勢において一九一三年春軍部の横車で第二次西園寺内閣が倒れ、三たび桂内閣が成立するや民衆のデモ隊は議會を包囲し、桂内閣は在任僅か五三日にして総辞職に追いこまれ、この時、原敬は日記につきのように記している。「此くの如き形勢に馴致したるは桂が其方針を誤りたると民心は日露戦争後漸く変化し居たるとに原因したるは争ふべからざる事実なり。」⁽¹⁾日露戦後におけるこうした民衆の抵抗闘争の発展の中から一九一八年米騒動の勃発となるのである。

米騒動は、けっして偶発的な事件ではなく、また単なるモップでもなく、起るべくして起ったものであり、大正デモクラシーの歴史―さらにいえばわが国の民主主義

運動史上の画期的な事件であった。それは第一次大戦による「成金」景気をよそに、民衆の生活は米価に象徴されるようにけつして楽なものではなく、こうした条件下において、既成の政治勢力の指導をうけることなく民衆自身によって立ち上った生活擁護闘争であった。その具体的な要求は新聞、雑誌等によって代弁され、要するに専制的な政治機構の民主化―当時の条件に即していえば天皇制絶対主義の立憲君主制への改革を要求していたのである。それは、大戦による資本主義経済の発展によって増加してきた労働者と、広はんな都市の中間層によって支持されたものである。さらに米騒動は、シベリア出兵―社会主義干渉戦争への抵抗の意味をもっていたし、これがため、シベリア出兵は敗北し、後年の軍縮会議への底流となつて行く。さらに米騒動は増加してきた労働者階級に階級的な自信を与え、労働運動の発展に拍車をかけることになつたのである。⁽²⁾

大正デモクラシーの頂点ともいふべき米騒動という国民大衆の抵抗によって、天皇制絶対主義―元老政治の最後のきり札ともいふべき長州閥の陸軍大将寺内正毅首相は辞職に追いこまれたのである。この結果、わが国はじ

めての本格的な政党内閣―「平民宰相」原敬を首相とする政友会内閣が成立した。これがため絶対主義官僚による交通政策は、実現の推進力を失つたのである。⁽³⁾

後藤新平の鉄道政策は、「文装的武備」の意図をもち乍らも、国内的条件に即していえば第一次大戦による日本経済の画期的発展による輸送の危機に直面し、国鉄の将来を展望した資本家的な合理性をもつた再建策であった。したがって、その廃棄により国鉄輸送は三呎六吋という植民地型のゲージを、四呎八吋五という先進国並の標準軌条に改築の機会を失し、これがため国鉄の現場では「運転人は秒を守れ」という運動を起し、過密ダイヤの設定その他日本的な輸送方法によって増加する輸送に対応し、今日に至るまで国鉄輸送の根本問題となつてい⁽⁴⁾る。

明治の末年・政党は多かれ少かれ、その指導部は財界・大地主層と結びついていたが、選挙地盤において政友会は憲政本党、国民党に対比し、農村が中心であった。衆議院の議席数をみると、第2表の通り、第七回（一九〇三年）の選挙以来、第十三回の選挙まで三八〇名前後

第2表 衆議院議席数・有権者数の推移

年次 (総選挙回数)	議席	有権者数 (単位千人)	人口比 %	総人口 (単位千人)
1890. 7. 1 (第1回)	300	453	1.1	40,072
1898. 3. 15 (第5回)	300	453	1.0	46,454
1902. 8. 10 (第7回)	376	983	2.0	49,047
1904. 3. 1 (第9回)	379	762	1.5	50,299
1908. 5. 15 (第10回)	379	1,590	2.5	63,242
1912. 5. 15 (第11回)	381	1,506	2.1	71,083
1915. 3. 25 (第12回)	381	1,576	2.1	75,030
1917. 4. 20 (第13回)	381	1,469	1.9	77,401
1920. 5. 10 (第14回)	464	3,088	4.0	77,928
1924. 5. 10 (第15回)	464	3,344	4.1	82,469
1928. 2. 20 (第16回) (普選第1回)	466	13,538	14.4	87,211

(注) 小山仁示編「大正期の権力と民衆」1980年、262頁

である。ところでこの内、都市部選出の議員数は八〇名弱にすぎず、全体の八〇％は農村部の選出であった。これはわが国の選挙が一九二八年の普選実施までは制限選挙だったからであり、有権者は直接国税の納入者に

限られ、明治、大正期を通じて直接国税としては地租の納入者が圧倒的であり、その中心は農村の地主、自作農上層であった。ただし、明治末の農家の三分の一強は五反歩以下という零細過少農経営であり、水田の過半は小作地で、農家の四分の一は小作で、四〇％は自作という状態であった。第2表をみると一九〇二年に有権者が約二倍に増加するが、これは基準の税額を十五円から十円に引き下げたからで、それでも当時の国民総人口の二％にすぎなかった。つぎに一九〇八年にも有権者が二倍に増加するが、これは日露戦争に伴う非常特別税のためであって、三谷太一郎氏は、原敬の交通—鉄道政策の展開はこの増加した階層を意識したものだとのべている。⁽⁵⁾

その後一九一九年、原内閣は普選対策をも含めて有権者資格を納税額一〇円から三円に引き下げ、同時に小選挙区制を導入し衆議院の議席数を三八一名から四六四名へと増加した。この結果、有権者は一四六万から三〇八万へと二・一倍に増加したが、所得税と営業税の免税点の関係から新有権者の圧倒的な部分はやはり農村で、都市部では、有権者は一万人しか増加しなかった。これがため一九二〇年の選挙では鉄道政策その他の選挙対策

第3表 代議士の職業 (第7—15回)

総選挙	官軍	医師・ 薬剤師	著述・ 記者	弁護士	銀行員	会社員	商業	農林業	工業	鉱業	漁業	諸教員	運送業	無職	その他	合計		
	吏人																	
第7回 (1902)	7	3	9	7	51	19	9	35	120	9	7	0	0	0	56	23	21	376
第8回 (1903)	1	4	9	8	16	16	13	34	126	9	6	0	0	0	72	23	0	376
第9回 (1904)	0	1	3	13	16	16	14	35	132	8	4	0	0	0	73	23	0	379
第10回 (1908)	0	1	7	17	8	8	19	34	104	6	6	0	0	0	89	24	0	379
第11回 (1212)	7	0	4	22	15	15	55	17	80	2	9	0	0	0	77	30	0	381
第12回 (1915)	8	0	2	31	14	14	51	32	81	8	6	5	5	0	73	11	0	381
第13回 (1917)	1	0	15	28	8	8	53	19	79	8	9	6	6	4	73	16	0	381
第14回 (1920)	30	0	8	25	7	7	89	36	93	15	12	4	6	0	65	6	0	464
第15回 (1924)	12	3	14	30	4	4	96	29	83	18	5	1	9	5	79	12		464

(注) 升味鴎之輔「日本政党史論」第四卷, 1968年, 302頁

の巧妙さも手伝って政友会の当選者は一六二名から二八二名へと一二〇名も増加し、それは議員定数の増加数八〇名をはるかに上廻り、政友会は衆議院で絶対多数を占めたのである。

参考までに第3表を掲げておく。一九〇二年の第七回から一九二四年の第十五回までの総選挙による代議士の職業を調べたものであり無職―職業政治家?を除くと「農林業」が多く、一九〇四年までは全体の三分の一をこえている。興味があるのは大正期に入り、とくに第一次大戦後「会社員」―資本家層?が増加し、一九二四年には「農林業」をオーバーしている。

わが国の農村は、いわゆる共同体的な特質をもった村落を形成し、その中心が地主層であったことは周知の通りである。これらの地主達の全国的組織―帝国農会は一九〇三年に組織され、階級として自立し、原敬は政友会の勢力増大のため意識的に農会との接触を図ったのである。⁶⁾

由来、鉄道の建設は商品の流通、地価の上昇や山林、各種の埋蔵物の騰貴ばかりでなく、文化の交流等々各地

域社会にいろいろな影響を与えるので階級のいかんを問わず、地方のあらゆる人々がこれを歓迎する。しかし、それだけでは政党が鉄道の建設に熱心になるわけではなく、明治の中期以降、各地域社会の選挙権をもった「名望家」——地主層が鉄道の建設を強く要求していたのである。「我田引鉄」といわれるわけで、原敬が政友会の勢力を強化して行くために郡制の廃止とともに、鉄道の建設に熱心であったのは、地方村落の支配階級たる地主層を掌握するためであったことはいうまでもない。

それでは、わが国の地主層は、明治の中期以降具体的にはどういう理由によって「我田引鉄」を要求していたのであろうか。

山田盛太郎氏はつぎのようにのべている。「耕作者たるの資格に対する土地所有者たるの資格の、役割が、圧倒的に巨大なること。……右の点に鑑みて。一町歩（日本内地の農家一戸当り平均耕作面積）耕作の小作者十人分の取前合計は、只だ五町歩の土地所有に依食する地主一人の取前に等しい。……茲に、土地所有者の寄食化傾向と、自耕に対する障碍、自耕より依食化への普遍的傾向とを看取せよ。」

労働価値説が分析するように地主、農業資本家、農業労働者という三つの階級が成立する西欧の先進資本主義国と異って、わが国の場合、半封建的な生産関係の残存により、とくに地主と小作人の場合、重い年貢——大巾な現物地代が収取され、これがため地主は農業生産の合理化から撤退し、土地所有の拡大と収取された米の販売価格と、産業への投資に最大の関心をもつに至るのである。こうして寄生化した地主による一般産業への投資は、わが国の場合、産業資本の蓄積に対する重要な資金源となり、この反面、農業生産の現場は二宮金次郎型の労働強化を土台として、耕作面積に関係のない種子の改良と金肥の投入が中心となる。

こうした傾向は、日露戦争後顕著になってきて、これが、さきに指摘した選挙権者増大に対する原敬——政友会の積極的な鉄道建設政策となり、原内相と山本藏相との対立問題となって現れたのである。

若干時期は前後するが、守田志郎氏は、越後米の鉄道輸送による合理化について、つぎのようにのべている。

『北越の港湾は冬季より翌年春季の終りまで暴風激浪に支えられ船舶の出入を断ち……夏季に至らざれば他

に輸出するを得ざるを以て永く貯蔵し』なければならず、それにもかかわらず『北越米は米質粗悪にして貯蔵に堪へず入梅又は土用を經過するときは腐敗するもの多し……東京、大阪の市場に於て価格低廉なるのみならず取引上擯斥せらる』と指摘した点は、米質の問題にも関連するが、輸送問題にも致命的に関連するところであった。

……明治二五年信越線が直江津まで開通してからは、県内への延長の実現が一日も早く望まれたことはいうまでもない。事実、米の流通に劃期的な変化をもたらし、銀行の爲替商業金融機能の飛躍的展開、他方地主や商人の米流通にたいする関心の変化など、広い波及の範囲をもつ影響力を多分に示したものが明治三年の北越鉄道の開通であった。恐らく廻船問屋を除けば、県下のすべての経済的契機が、北越鉄道(今日の信越線にあたる)の設置に期待をかけたわけだが、わけてもそれが小作米の価値実現に重要な関係をもっていることが、明治期の諸国立銀行設立時以来の地主資本の大動員(鉄道建設への一島)を誘発したのである。」

なほ九州鉄道の延長によって肥後米が海運から鉄道輸送に転移する実情を、「本邦鉄道の社会及経済に及ぼせ

る影響」が正確に指摘している。⁽¹⁰⁾

一九二〇年制定された改正鉄道敷設法は、以上の通りにして独特の歴史的条件下から生み出された地主層が、生産の合理化への意欲を失い、米穀の流通過程、とくに運賃の縮減によって収益を増加しようという寄生化した地主層の要求が集約化されたものであった。

(1) 「原敬日記」大正二年二月十三—十九日。

(2) 松尾尊兌「大正デモクラシー」一九七四年、一七四頁以下参照。

(3) この点、三谷太一郎氏はつぎのようにのべている。

「後藤によって推進されてきた広軌化計画は、原政友会内閣の下で完全に挫折したが、その挫折はすなわち広軌化計画の推進者の政治的挫折を意味した。しかも、それは単なる政治的ストラテジーの挫折に止まらず、いわば政治的価値体系そのものの挫折を意味した。いかえれば、広軌化計画の挫折は、後藤によって継承された明治寡頭制の論理(超然主義)とそれを支える理念(国家主義)の挫折にほかならなかつたのである。そしてこのことは、とりもなほさず、明治寡頭制そのものの解体を象徴していた。」前掲「日本政党政治の形成」一七〇頁。

(4) 大島「国鉄」岩波新書、一九五六年、五六頁以下参照。

(5) 「原によって動員された『与論』の根底には日露戦争を契機とする大巾な増税によって実に戦前の二倍以上にも

自然増加した新しい地方の有権者層の利益主張が潜在していた。政友会が原のリーダーシップによって推進した『積極方針』とはこのような利益への積極的な政治的対応であり、就中、交通政策はその根幹をなしていたのである。」
前掲「日本政党政治の形成」六〇頁。

(6) 金原左門氏はつぎのようにのべている。「超階級的な縦断的政党」、これは原敬の長年にわたる宿願であった。……なかでも体制縦断を太くつらぬくために政友会が対象としていたのが帝国農会を頂点とする系統農会である。

……帝国農会と政友会の結びつきの関係を基軸として、農会の政党化が強まっていく事實は、政党の社会化を示すものであるが、そのことは系統農会が、ときに権力によってゆさぶられていくと同時に、農会が圧力団体化していくことを意味していた。……日本の社会を最大の規模のネットワークでかためている系統農会を政党が掌握していくという事態は、政党政治下の党の地方地盤を培養するルールとなったのである。」金原左門「政党政治の展開」岩波講座「日本歴史」一八巻、二七〇—一頁。

(7) 山田盛太郎「日本資本主義分析」一九三四年、一九〇—一頁。

(8) 中村政則氏は、つぎのようにのべている。一八九〇年代に入ってから「地主層の性格の多義化現象の漸次的進行と要約することができる。とくにそれは貨幣蓄積者としての側面に顕著にあらわれた現象であった。つまり、もとも

と小作料収取者、小作米販売者、貨幣蓄積者という三側面を一身に兼ねそなえた存在である地主が、資本主義の発展にともない、この三側面のうち貨幣蓄積者としての側面において、徐々にその経済的機能を多様化してきたからである。……だが問題なのは、このような事態の進展に応じて地主が農業部面にたいする主要な関心を、農業生産力にいかにか高めていくかという方向ではなく、いかに多くの小作料を収取していくかという方向に切換えていった点にある。換言すれば、地主は農業生産技術にたいする関心を薄めていき、その代りにいかに多くの貨幣を確保（小作米販売）するか、また入手した貨幣をいかに有効に運用（銀行との貨幣取引関係）したらよいかという点により多くの関心と注意をはらっていくようになるのである。」中村政則「近代日本地主制史研究」一九七九年、二八一—三三頁。

また、成沢光氏もつぎのようにのべている。「日露戦争後は、地主の主導による農業生産力の発展という従来の基本構造が突き崩されつつある時期であった。……第二に、地主の農業投資への意欲を減退させ資本効率のよい農業外投資への誘因をつくった。生産過程から身を引いた地主は、流通過程に寄生するかたちをとったから、高率小作料と農産物価格維持に主たる関心が向けられた。……政友会が積極的に推進した政策（交通政策等）は、『地方産業の振興』を目的として行われたことに表現されているように、生産過程の直接改良よりは、流通過程の改良によって間接に生

産過程に刺激を与えようとする性格をもっていた。米及び工業原料に貨物運賃の最低級を当てた鉄道普及は、農産物の迅速且つ正確な輸送を行なうことによつて流通を盛んにし、需要、供給を調節することを可能にした。米についてみれば、第一に価格の局的騰貴が防がれ、第二に各地産米の集散が自由になつて品質の比較が可能になつた結果、良質米生産を促す条件がつくられた。……かように商品として農産物の流通が第一に促進される限り、それは、何より寄生地主制及び商業資本の利益に最もよく合致するものであつたといえよう。」成沢光「原内閣と第一次世界大戦後の国内状況(二・完)」『法学志林』第六六卷三号七七一八頁。

(9) 守田志郎「地主経済と地方資本」一九六三年、一四七—一八頁。

(10) 「肥後米は一時専ら三角港に依りて吞吐せられ、同港の繁栄驚くべきものありしが、明治二十四年九州鉄道木葉駅迄開通し、更に同年七月熊本に達し両筑地方との取引益に開始せられ、殊に筑豊炭山方面の需要旺盛なるを以て、汽車輸送に依るもの漸次増加し三角港輸出数量は漸く減退の傾向を生ずるに至れり、超えて二十九年十一月八代迄鉄道の延長するや、一般貨主は汽車輸送の利便なるを認め、九州内に搬出するものは長崎其他特に海運に便利なる地方を除くの外、悉く鉄道を利用するに至れり、其後三十一年肥後米輸出同業組合組織せられ、県外に移出する米穀に対し

厳密なる検査を行ひ、米質の改良に努めたる為め漸次東京方面に歓迎せられ、多少近県の需要を減少する傾向を生じ、其の県外移出の三分の二は海運に依りて東京、大阪方面に、残余三分の一は鉄道に依りて門司及筑豊方面に輸送せらるるに至れり、四十年六月八代、人吉間開通するや、従来以磨川の舟運に依り運漕せられたる米穀は全く汽車便に移り、其変化裏に目を驚かすに足れり。」『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』中巻、一九一六年、四七三頁。

むすび

以上の分析を通して、明治の末期以降、わが国の鉄道政策を廻つて絶対主義官僚と、原敬を中心とした政友会との対立の基盤には、わが国独特の地主層と、金融資本家との対立があつたと判断されるのである。財閥系の大資本家層の鉄道政策そのものについての考想は、十分に論証されたとは思わないが、国家財政の合理化を推進しようとする蔵相と政友会の積極的な鉄道政策との対立は、大ブルジョア階級と地主層の対立とみるべきである。中村政則氏はつぎのようにのべている。「戦前日本資本主義は、地主的土地所有を自己の不可欠の構造的一環に組み込むことによつてはじめて確立することができたが、

逆に本来異質的なウクラードたる地主制をかかえこんだことよって、それは両ウクラード間の累積的矛盾の生起を避けられないような特殊な構造的特質を打刻されることになった。換言すれば、資本主義と地主制は、一面では相互依存の關係にありながら、他面では相互に矛盾し、反発しあう關係にあった。……大局的にいえば、原始的蓄積期―産業資本確立期にいたる行程においては相互依存の關係が主要な側面をなし、独占資本確立期以降、両者は対立、矛盾をつよめ、次第に乖離の方向をたどっていったとみることが出来る。このように資本主義と地主制との構造的結合關係は、固定的、静止的な關係にあったのではなく、資本主義の諸段階に対応して両者は動態的な關係をとり結んでおり、またそれまで資本主義の発展を促すプラス要因として作用していたものが、今度はその発展を制約するマイナス要因に転化せざるを得ないきわめてパラドキシカルな關係を結んでいたのである。⁽¹⁾

いままでのべてきたようなわが国の鉄道―交通問題の基本的な矛盾は、正に右にのべられたわが国の資本主義經濟の特質の一環をなすものである。絶対王政がブルジ

ョア革命によって打倒され、立憲君主制が確立されるならば地主は権力の座から排除されてブルジョアジー単独の権力が打樹てられ、資本主義經濟の発達とともに、わが国の交通問題に即していえば、広軌改築を主軸とする幹線輸送力の拡充が進展し、この反面、ローカルの輸送は自動車によって行われ、鉄道と自動車の協同輸送 (Co-ordination) が実現し、政友会内閣の成立とともに鉄道院総裁をやめた中村是公⁽²⁾や、同じく鉄道院營業局長をやめた木下淑夫らの考想は三井財閥の益田孝に代表されるような大資本家のバックアップによって実現する条件が生み出されたものと想定されるのである。

しかるに大正デモクラシーは、米騒動に示されたような「下から」の民衆の革新的なエネルギーは爆発したけれども、歴史の法則に則した政治的指導部を欠いていたとくに反体制的な民衆のエネルギーを組織し、持続的なものにして行く労働者運動と、これを指導する革新政党が未成熟だったので、天皇制権力の絶対主義的側面は変質したけれども立憲君主制は実現せず、絶対主義が育成してきたわが国独特の地主層がブルジョアジーとともに権力の座を占め、これを代表する日本型保守政党―政友

会の単独内閣が成立し、鉄道政策を打出してきたところにわが国の鉄道―交通問題の根源があったのである。

注目されるのは、政友会内閣の成立とともに井上勝以(5)来国鉄の指導部を形成してきた「技術屋」―工士は廃除され、法学士閥がこれに代って行ったことである。敗戦後、大蔵公望はつぎのように語っている。「政党を鉄道に引込んだのは石丸さん(政友会内閣の下で鉄道院副総裁に就任―大島)だという気持を持っておるのは私のひがみではあるまい。石丸さんがやった最初の手始めの仕事は木下系のもを一扫したことで、私も在任僅か七カ月にして西部鉄道局の運輸課長に追いやられた。私が神戸へ行ったり、木下さんが東鉄局長にいったことは適当な人事であったことも知れぬが、その後鉄道の建設を利用して政友会が党勢を張ったがその手先になったということは正に疑いもない事実なので、私は鉄道の政変化は石丸時代から初まったと確信して非常に残念である。」絶対主義官僚機構が、性格を変え、政党に対する抵抗はなくなり、忠実な執行部を形成することになったのである。天皇制官僚機構の変質である。従来国鉄の制服着用は現業員のみであったのを後藤新平は本庁の職員

も制服を着用することにした。これは国鉄の「不偏不党」―非政党化のシムボルを意図した政策であったが正に隔世の感である。(6)

注目されるのは、政党に完全に掌握されることになった新しい国鉄の執行部の打出した自動車対策である。一九二八年陸運監督権が逋信省から鉄道省へ移管され、自動車交通事業法が制定されてバス輸送が統制され、貨物輸送については日本通運体制のようなトラック輸送抑圧体制が作り出され、いづれも鉄道輸送の独占を守るためのもので、それは木下淑夫の思想とは正反対のものであり、ここに現在にも底流として存在する交通問題の原点がある。(8)

(1) 前掲「近代日本地主制史研究」二五〇―一頁。

(2) 中村是公は、貴族院の改正鉄道敷設法審議の委員会でつぎのようにのべている。「是カラドウ運輸交通ノ機関ト云フモノガ発達スルカ分ラナイ、二〇年モ三〇年モ経チヤ今デモ郵便ナンテ云ウモノヲ飛行機デモ運ブシ人間モ飛行機デ運ベル、又自動車ナント云フヤウナモノガ無暗ニ発達シテ来ル今日デアリマスカラ、自動車ノ発達ト云フモノハ将来ドウ云フ風ニ発達シテ来ルデアリマセウカ、又郵便飛行機ト云フモノモ出来テ飛行機デ運ブシ、人間モ運ンデ具

レル世ノ中ニナツタカラ、今敷設法ニ規定シテアル小サイ線路ナドノ如キハ、自動車ヲ済ムコトガ多ク、私ハ出来ルダロウト思ヒマス、サウナツテ来レバ又他日改正ヲ要スルモノガ非常ニ出テ来ル、此日進月歩ノ今日ニ於テ、二〇年、三〇年先キノモノヲ今日カラ規定シテ置ク程ノ要ハ私ハナイト、斯ヤウニ申上ゲルノデアリマス」(一九二一年三月一三日)

(3) 木下淑夫はつぎのようになべている。「欧米諸国殊に英国に於ける自動車運輸の発達と、その營業上對鉄道關係とに鑑み、我國有鉄道經營の将来に於いても、この新運輸機關の長所を利用するの意味を以て、既定政策に多少の變更を加ふべき必要があると思ふ。即ち将来建設するべき諸線路中、貨客少く地形もまた鉄道敷設には莫大の費用を要する如き地方には、宜しくその敷設に先だち自動車運輸を開始するの計画を樹て、差当り現道路の用い得べき処はこれにより、然らざるものはこれを改築し、簡便の方法により速かに自動車運輸を開始するを良策と信ずる。最近營業を開始したる国有鉄道の諸新線は、多くは一箇年の平均乗客數二〇万内外、貨物三・四万噸のものも多く、中にはその半にも及ばぬものもある、と思ふ。而して今後建設さるべき新鉄道網に至つては、線路の性質概して前記新開業線より貧弱なるがために、開業後に於ける貨客の數量はこれ等よりも更に少かるべく、且線路の距離も多くは三・四〇哩位なるを以て、自動車運送に最も適すると思ふ。……果

して然らばこれ等の方面に向つて既に述べたる如く莫大の建設費を投じ、開業後は營業上多額の欠損を予期してまでも、急速に鐵道を新設するの要なしと考ふ。宜しく国有鐵道は地方と共同して、まず早晚改築若しくは新築を要すべき道路の改良方法を実行し、國の修繕費の一部は国有鐵道にて負担すると共に道路の改良なれる曉には国有鐵道自ら自動車の營業をなすを良策と考ふる。」前掲「国有鐵道の将来」三七―三九頁

(4) たとえば前掲「大正デモクシー」二一七頁以下参照。

(5) 鐵道運營の最高責任者として初代の井上勝は幕末から英國で鐵道、鋳山の実務を勉強した技術屋で約二〇年間在任した。つづいて長いのは、十年間の松本莊一郎、五年間が平井晴二郎であるがいづれも工学博士で、明治末から政友会内閣の成立まで營業部門の責任者だった木下淑夫も工学士だった。政友会内閣成立とともに木下に代つて運輸局長になった中川正左は法学士で、以後、運輸、經理、人事等國鐵運營の中核部の責任者は法学士閥の独占するところとなった。

(6) 國鉄編「國鉄の回顧」一九五二年、五三―四頁。

(7) 「後藤新平」第三卷、一六二頁。この点、前掲「日本政党政治の形成」一五一―一二頁参照。

(8) 大島「國家独占資本としての国有鐵道の史的発展」一九四九年、第四章参照。