

## 鉄道国有化の歴史的過程について

——島恭彦『日本資本主義と国有鉄道』と中西健一『日本私有鉄道史研究』——

老川慶喜

### 目次

- 一 はじめに
- 二 島恭彦『日本資本主義と国有鉄道』の再検討
- 三 中西健一『日本私有鉄道史研究』が提起した問題  
おわりに

### 一 はじめに

周知のように、明治期の日本は、私設鉄道の路線が官設鉄道のそれを大きく上回っており、その意味では「私鉄の時代」であったといえる。表1によれば、私設鉄道の開業キロは1889年に官設鉄道のそれを上回って以来、毎年10%以上の伸び率を示し、97年には官設鉄道の3.5倍となった。その後、伸び率は低下するが、鉄道国有化前年の1905年においても、私設鉄道の開業キロは官設鉄道の2.1倍であった。

こうした「私鉄の時代」も1906年3月に公布された「鉄道国有法」によって終焉を遂げる。日本、山陽、九州、関西、北海道炭礦などの五大私鉄をはじめ、北海道、岩越、北越、七尾、甲武、総武、房総、京都、阪鶴、徳島など、17私鉄が1906年10月から07年10月にかけて一挙に国有化されたのである。国有化によって、私鉄で営業路線が50キロメートルを超えるのは東武、成田、南海、中国など4鉄

道のみとなり、日本の鉄道の歴史は「国鉄の時代」に入ったのである。

こうして、1906年3月における鉄道国有法の成立は、日本鉄道史の大きな画期となった。したがって、多くの研究者がこの鉄道国有化に関心を寄せてきたのは当然のことであった。鉄道国有化に関する研究に大きな影響を及ぼしたのは、山田盛太郎 [1934] であった。同書は鉄道国有化を「軍事的警察的、金融資本的、統制の実現」と規定し、つぎのように述べている<sup>1)</sup>。

「当初より官行の郵便、電信電話に対する軍義的保安的統制の完全は云ふ迄もないが、軍事警察輸送機構（鉄道）に対してのその軍義的保安的の統制企図は、早くより現はれ、先づ、軍部の鉄道計画参画の形態となり、後、漸次、鉄道国有への傾向促進として現はれ、即ち、私設鉄道買収法案＝鉄道公債法案（明治二十四年）、鉄道敷設法（同二十五年）、鉄道国有法案＝私設鉄道買収法案（同三十三年）として現はれ、遂に、鉄道国有法（同三十九年）の制定となるに至る。」

このように、山田は1906年の鉄道国有化の意義を、軍事的意義と独占資本（金融資本）の成立という二面から捉えるとともに、鉄道国有化の歴史的過程を、私設鉄道買収法案＝

1) 山田盛太郎 [1934] 100～101頁。

表1 官・私鉄別開業路線距離 (1883~1905年)

(単位: km)

年次	官設鉄道		私設鉄道		合計	
	開業キロ	増加率	開業キロ	増加率	開業キロ	増加率
1883	292.3		101.4		393.7	
1884	292.3	0.0%	130.0	28.2%	422.3	7.3%
1885	360.1	23.2%	216.7	66.7%	576.8	36.6%
1886	426.1	18.3%	267.0	23.2%	693.1	20.2%
1887	483.6	13.5%	471.9	76.7%	955.5	37.9%
1888	813.8	68.3%	654.0	38.6%	1467.8	53.6%
1889	885.9	8.9%	942.6	44.1%	1828.5	24.6%
1890	885.9	0.0%	1,365.3	44.8%	2,251.2	23.1%
1891	885.9	0.0%	1,875.3	37.4%	2,761.2	22.7%
1892	885.9	0.0%	2,124.4	13.3%	3,010.3	9.0%
1893	897.2	1.3%	2,222.1	4.6%	3,119.3	3.6%
1894	934.6	4.2%	2,473.7	11.3%	3,408.3	9.3%
1895	954.6	2.1%	2,730.9	10.4%	3,685.5	8.1%
1896	1,016.5	6.5%	3,017.5	10.5%	4,034.0	9.5%
1897	1,064.8	4.8%	3,679.9	22.0%	4,744.7	17.6%
1898	1,236.5	16.1%	4,267.3	16.0%	5,503.8	16.0%
1899	1,340.1	8.4%	4,514.9	5.8%	5,855.0	6.4%
1900	1,528.3	14.0%	4,674.5	3.5%	6,202.8	5.9%
1901	1,704.9	11.6%	4,473.3	4.3%	6,178.2	0.4%
1902	1,973.8	15.8%	4,844.3	8.3%	6,818.1	10.4%
1903	2,163.9	9.6%	5,069.5	4.6%	7,233.4	6.1%
1904	2,351.5	8.7%	5,200.4	2.6%	7,551.9	4.4%
1905	2,464.5	4.8%	5,231.3	0.6%	7,695.8	1.9%

出典: 『明治四十年鉄道局年報』付録。

鉄道公債法案 (1891年) 鉄道敷設法 (92年)

鉄道国有法案 = 私設鉄道買収法案 (1900年)

鉄道国有法 (06年) という一連の流れで把握している。山田 [1934] は、日本資本主義の構造論的把握の一環として鉄道国有化の歴史的意義を考察したのであるが、その後鉄道史研究の分野では、大島藤太郎 [1949]、島恭彦 [1950]、富永祐治 [1953]、中西健一 [1963] など、鉄道国有化問題を正面から扱った研究が現れた。青木栄一は、これらの研究を「マルクス経済学の立場から、鉄道を日本資本主義発達史の中に位置づけていく研究」で、「そこでは鉄道発達をマクロ的な視点でとらえることに主たる関心があったので、地域的な問題は大部分捨象され、基本資料にも

とづく実態分析も十分にはなされなかった」と批判した<sup>2)</sup>。そして、青木自身は、原田勝正・青木栄一 [1973] を著し、以後1910年代以降に各地で建設される軽便鉄道を、地域社会との関連で検討し、多くの業績を挙げた<sup>3)</sup>。また、自らその後の鉄道史研究の動向を整理し、鉄道史研究の主流は個別鉄道会社の分析や、地域社会のなかで鉄道史を捉えることの

2) 青木栄一 [1986]。

3) 青木栄一の業績はきわめて多数にのぼり、ここですべてを紹介することは不可能である。ここでは、青木の「地域鉄道史研究」の原点となったと思われる「下津井鉄道の成立とその性格」(『地方史研究』第97号、1969年)を挙げておく。

重要性が認識され、「局地鉄道史研究」に向かったとしている。しかし、山田・大島・島・富永・中西らの研究を青木のように一括してしまうことで、そこで提起されてきた重要な問題を見失ってしまったことも事実である。ここでは、近年の鉄道政策史研究の動向を踏まえて、島と中西の鉄道国有化の歴史的過程に関する研究を取り上げ、そこで何が問題とされていたかを改めて検討することにしたい。

## 二 島恭彦『日本資本主義と国有鉄道』の再検討

山田 [1934] の鉄道国有化研究をもっともストレートに継承したのは大島 [1949] である。同書は、鉄道国有化後の国鉄の分析を主たる課題としており、鉄道国有化の歴史的過程については第2章「国有鉄道の成立過程とその本質」において簡単に触れられているだけである。それによれば、鉄道国有問題は1890年恐慌後に起こり、91年7月の井上勝鉄道庁長官の建議「鉄道政略ニ関スル議」は、「爾後日本の鉄道運営の基本となり、鉄道の国家的、軍事的性格を強調し、私設鉄道買収の必要と、その好時期なることを力説した」ものとされている<sup>4)</sup>。そして、1892年6月に制定された鉄道敷設法は、「全国的に建設予定線を設定し、幹線は国营主義をとり、枝線は私営を許し、私設鉄道の国家による買収権を確認し、鉄道工事および私鉄の買収費用は、公債によるべきことを規定した」のである<sup>5)</sup>。

このように、大島によれば鉄道敷設法は事実上鉄道国有法という内実を備えており、それがその後若干の経緯はあるが、1906年3月に鉄道国有法として実現した。すなわち、「鉄道国有にたいする資本の要求と、軍部の要求は一致し、それが日露戦争の開始後、急遽、実際政治の課題となり、ついに三十一年

の『鉄道国有法』の制定となった」のである<sup>6)</sup>。

しかし、島 [1950] は、山田や大島の見解と若干趣を異にしている。島は、第1章「国有鉄道の創出」および第2章「鉄道国有化の本質」において、鉄道国有化の歴史的過程の問題を扱っている。島は、イギリスの鉄道を「産業革命期に於ける市場展開の要請に沿って成長し、資本自体の成熟につれて相互に合併し、総資本の要望によって統制され社会化されて」いくという「典型的な自生的発展の型」であったのに対して、日本の鉄道は「最初から鉄道官僚の手で育成され、財政的、軍事的其他殖産興業的意図の下に市場の要求に先行し超越しつつ、国家資本或は特権的財閥資本の形で統合されて行くところの顛倒的發展の型」であったとしている<sup>7)</sup>。富永 [1953] は、これを日本の鉄道発展を固定的に捉える方法であると批判するが<sup>8)</sup>、島は必ずしも固定的に捉えていたわけではなかった。そこで、以下では島の鉄道国有化に関する認識を、山田や大島の見解を念頭に置きながら検討することにした。

島によれば、明治初年の国有鉄道創設時代と明治末期の国有化とでは、問題となる局面が明らかに異なっていた。明治初期から1887年までの国有鉄道創設期には、「国鉄を中心とする鉄道哺育政策」が採られ、鉄道の全面的な国有を主張した鉄道官僚も確かにいたが、明確な国有化政策が採られた事実はなかった。むしろ、この時期には国有鉄道の払い下げが企てられ、政府は財政難を理由に私有鉄道を奨励し、株式会社形態のもとに民間資本を集め、鉄道建設と経営のみにあたらうとする試みもなされたのである。1887年の私設鉄道条例は、幹線鉄道の私有私営を認めたものであ

4) 大島藤太郎 [1949] 30～31頁。

5) 大島 [1949] 31～32頁。

6) 大島 [1949] 38頁。

7) 島恭彦 [1950] 46頁。

8) 富永祐治 [1953] 185頁。

った。島は、この明治初年の国鉄創設時代の国有化を「本源的蓄積の意味をもつ国有化」と規定した<sup>9)</sup>。また、この時期には、軍部よりも鉄道官僚の意志が支配的であり、明治初年の国鉄創設時代を「軍事警察輸送通信機構の強行的創設過程」と捉え、軍事的意義を過度に強調する山田の見解を批判している。鉄道官僚は、「むしろ直接的な軍事目的を排斥し、云々上からの殖産興業意識によつてみただけである。軍事官僚が、鉄道政策に乗り出してくるのは1887年以降、とりわけ日清戦争以後のことであった<sup>10)</sup>。

島は、明治初年の鉄道創設時代の鉄道国有化を以上のように把握した上で、1906年の鉄道国有化の契機については、日清・日露戦争を経て日本資本主義が著しい発展を遂げたことを重視し、次のように述べている<sup>11)</sup>。

「既に明治三〇年に始まる新たな国家資本の時代（八幡製鉄所の成立明治三十年、煙草専売法三十七年、塩専売法三十八年、鉄道国有法三十九年）は、明治十年頃の移植技術と官僚指導による国家資本成立の時代と違って、この期間に於ける産業資本の成長を基盤として展開されたものである。殊に鉄道企業に於ては、明治二〇年前後よりめざましい私有鉄道拡大の時期が始まり、三〇年代の末期には既にこの国内鉄道網の整備と国内市場の統一とを足場として、更に大陸市場に進出せんとするわが独占資本の利害が、軍事的要求に裏づけられて、在来の特権的鉄道資本家を圧して一気に鉄道国有を実現するほどの力を有するに至つたのである。」

このように、島は日清戦争後の資本主義の発展と、それを背景とした私有鉄道網の拡大を国有化の契機として重視しているのである。

島によれば、1906年の鉄道国有化には「経済的必然性」があり、竹腰と三郎がそれをイギリスのグラッドストンの政策に擬したものと主張したのも、故なきことではなかった。

しかし、島によれば、鉄道には私有・国有にかかわらず、「軍事的警察的統制干渉」が加えられていた<sup>12)</sup>。また、井上勝は「明治初年の代表的鉄道官僚にして熱心な鉄道国有論者」で<sup>13)</sup>、井上が中心になって制定した「鉄道敷設法こそ、鉄道国有への途に第一歩を印したものである」とであった。事実、鉄道敷設法によって鉄道工事の着手の順序を決め、建設計画を検討する鉄道会議が設置されたが、それは井上勝の発案になるものであった<sup>14)</sup>。こうして、島は、「国有鉄道は明治二十五年の『鉄道敷設法』にバックされて年々拡大されて来た」と、鉄道敷設法の制定が国有鉄道の建設を促進するものであったと評価している<sup>15)</sup>。

さらに、島は、鉄道官僚の鉄道国有主義は、鉄道敷設法制定後の「所謂国鉄私鉄並存時代にも一貫して鉄道官僚の頭脳の中を流れて」おり、そのため「私鉄資本の簇出にも拘らず、格別の抵抗なしに鉄道国有化が一気に実現された」のである<sup>16)</sup>と、鉄道国有化における鉄道官僚の役割を高く評価している。そして、島は鉄道国有化をめぐる鉄道官僚、軍事官僚、ブルジョアジーの動向を詳細に検討し、「鉄道国有は国外市場へ進出を目指す資本のエキスパンションの運動と完全に一致した政策であったのであり、鉄道国有と同時に京釜鉄道の買収、南満州鉄道の創立が行われたのもこの理由からである」と結論した<sup>17)</sup>。

9) 島 [1950] 82頁。

10) 島 [1950] 95頁。

11) 島 [1950] 83～84頁。

12) 島 [1950] 82～83頁。

13) 島 [1950] 94頁。

14) 島 [1950] 99頁。

15) 島 [1950] 86頁。

16) 島 [1950] 75頁。

17) 島 [1950] 113頁。

このように、島は、1906年の鉄道国有化の契機を、いわゆる企業勃興期以降の資本主義の発展に見出している点で、軍事的意義を過度に強調する山田や大島などの見解と大きく異なるが、鉄道敷設法を鉄道国有への第一歩とみるなど、鉄道国有化の歴史的過程に関する認識では山田・大島の見解を踏襲していた。同様のことは富永についても指摘でき、鉄道国有化への契機という点では詳細な検討が試みられながらも、国有化の歴史的過程に関する認識では山田以来の通説を踏襲していたといえる。

### 三 中西健一『日本私有鉄道史研究』が提起した問題

青木 [1986] の研究史整理によれば、中西 [1963] は、鉄道史研究の上では大島 [1949]、島 [1950]、富永 [1953] などの延長線上に位置づけられている<sup>18)</sup>。しかし、こうした整理はやや乱暴のように思われる。中西 [1963] が出版されたのは島 [1950] の出版から一二年後のことであり、大島や島の鉄道国有化研究とは異なって、「私有鉄道」の側から鉄道国有化に焦点をあてている。そして、なによりも中西の鉄道国有化研究の特徴は、先行研究として島をきわめて高く評価しながらも、一方では厳しく批判していた点にみられる。そこで、ここでは中西 [1963] が、鉄道国有化において何を課題とし、それをどのような方法で追求したかをやや詳しく検討し、同書が提起した問題を考えてみたい。

中西 [1963] は、第1部「幹線交通手段としての私有鉄道 国有化」と第2部「都市交通手段としての私有鉄道 国有化以後」からなり、鉄道国有化問題は第1部において扱われている。とりわけ、第3章「鉄道国有への道と経済的必然性」が、鉄道国有化問題を正面から取り上げている。中西によれば、鉄道

国有化問題において解明されるべき課題は、国有化の本質、または性格の規定、創設以来の鉄道発展に則した国有論の史的展開の追及、国有化が国鉄および日本資本主義の発展に対してもつ意義、または効果の評定の3点であった<sup>19)</sup>。

本章では、鉄道国有化にいたる歴史的過程の分析を問題としてきたが、これは中西が提起した第2の課題にかかわるもので、具体的には「鉄道国有化問題を左右しうる権力と実力を有した社会階級のピヘイヴィアを思想的・政治的および経済的側面から歴史的に考察すること」であった<sup>20)</sup>。そして、中西は、第2の課題については島が「際立って精妙な分析」を試みているとして、次のように述べた<sup>21)</sup>。

「国有化の本質の解明と直接関係し、その手がかりを与えるわれわれの第二の問題にたいして、際立って精妙な分析を示されたのは島教授である。鉄道官僚、軍事官僚、ブルジョアジーという鉄道国有を推進した社会各層の国有化をめぐる動きを歴史的に追求することによって、まさに日露戦争直後に国有化が実現されねばならなかった理由と国有の本質を解明するという島教授のアプローチの仕方は、見事でありまた説得的でもある。」

しかし、ここで注目されるのは、中西がどのように島を高く評価しながらも、「島教授がこのような方法で到達した結論はともかく、右のような接近方法をとる限り、当然取上げられ吟味されなければならない多くの歴史的事実が、島教授の論述には欠落していることが指摘されねばならない」としていることである。すなわち、中西によれば、島の研究は「とくに資本家階級の国有化をめぐるピヘイ

19) 中西健一 [1963] 86頁。

20) 中西 [1963] 86頁。

21) 中西 [1963] 89～90頁。

18) 青木 [1986] 328頁。

ヴィア、つまり鉄道国有の経済的必然性の分析において、この欠陥が強く露呈している」のであった。こうして、中西は「とくに資本家階級の行動と思想に焦点を合わせ」て、換言すれば私有鉄道史研究という観点から、鉄道国有化の歴史的過程に具体的な検討を加えていくのである<sup>22)</sup>。

中西の分析でまず興味を引くのは、1906年3月6日に鉄道国有法案、京釜鉄道買収法案が衆議院に上程されたときの西園寺公望首相の演説に対する評価である。まず、西園寺首相の演説の要点を引用しておけば、以下のようである<sup>23)</sup>。

「抑も我邦の鉄道に於ける鉄道国有の主義は諸君も御承知の如く敢て今始ったのはございませぬ、維新当時に於て新橋・横浜及京都・神戸間の鉄道を起工しましたのに端を開いたのでございます、而して鉄道公債を以て之を経営するの一網を明示せられたのでございます、然れども鉄道の普及は経済上軍事上一日も猶予のならぬ急務であったにも拘らず、当時財政の状態が之が実行を許さなかつたのであります、それが為めに一部を民業に委するの政策を執つたのでございますけれども、之は鉄道の速成を図る権宜の措置に外ならぬのでありまして、所謂一時便宜であったことは明々白々であると思ひます。故に民業を特許するに當つても皆行く行くは国有にせしむるの条件を保留して其主義を明かにしてございませぬ、即ち明治二十七八年戦争後大に幹線の拡張を計画しまして、建設改良に巨額の国費を投じたのも亦以て官営主義の遂行に外ならぬのでございます、又明治三十三年、私設鉄道法に民業買収の原則を明示したのも同様でございまして、我邦の鉄道政策は終始一貫して以て今日に至つたのでござい

ます。」

このように、西園寺首相は、日本の鉄道政策は鉄道創業以来終始一貫国有主義で、私設鉄道を認可することがあつても、それは一時の便宜的処置にすぎなかつたとしていた。しかし、中西によれば、「わが国の鉄道政策が果して終始一貫国有主義で、私設認可は一時の便宜的措置に過ぎないものであつたかどうかは大いに疑わしい、というよりこういう見方は正しくな」いのであり、「鉄道官僚が国有政策を一貫して主張したのは事実であり、また国有をベターとする観念や条件さえ許せば国有化すべきだとする主観的意図が国家権力の内部に根強く存続していたとしても、客観的条件は創設に當つて樹立された国有主義の貫徹を許さなかつた」のである。西園寺首相の演説は、鉄道国有法案の通過を容易にするための「為政者にありがちな牽強附会」であつた<sup>24)</sup>。

そして、中西は、以下「明治二三年の恐慌と鉄道敷設法の制定」、「二〇年代後期の鉄道問題と国有鉄道払下げ運動」、「三〇年代前期の恐慌と私有鉄道買上げ運動」、「国有化の実現」という順序で、鉄道国有化にいたる歴史的過程を資本家階級の動向に焦点をあわせて再構成するのである。そこでは、鉄道官僚や軍部ばかりでなく、東京商業会議所、京都商業会議所、富山商業会議所など各地の商業会議所に結集するブルジョアジー、三井や三菱などの財閥、さらには財界の大御所渋沢栄一などの動向が詳細に検討され、鉄道国有化への経済的必然性が解明されている。

そして中西は、こうした中で資本家層の動向について、いくつかの注目すべき指摘を行っている。まず、1892年6月に鉄道敷設法が成立するが、中西によれば「鉄道敷設法の制定以後国有問題は社会的視界から消えていった」のであつた。鉄道敷設法は、鉄道官僚に

22) 中西 [1963] 89～90頁。

23) 中西 [1963] 91頁。

24) 中西 [1963] 92頁。

具体的な計画目標を与え、鉄道官僚は鉄道建設に鋭意努力を傾けるようになった。また、軍部や資本家はそれぞれ独自の立場から鉄道輸送力の拡充に関心をいだくようになるが、鉄道国有化ではなく広軌改築論が鉄道論議の中心を占めた。とくに、ブルジョアジーの鉄道に対する関心は、もっぱら「商品流通と国内市場の拡大の手段である鉄道輸送力の増強策」に向けられたのである。中西は、鉄道敷設法の成立を鉄道国有化の前提とする山田 [1934] 以来の通説に対して批判的であったといえる。

次に注目されるのは、田口卯吉が中心となってまとめた東京経済学協会の「鉄道調査報告」（沢尻栄一、益田孝、佐分利一嗣、田口卯吉）を、「もっぱら経済上の目的から、総延長二、〇四〇マイルに達する一四の路線の計画を立てており、まさに井上鉄道庁長官のそれに対比される民間の『鉄道政略二関スル議』であった」と評価している点である<sup>25)</sup>。鉄道庁長官井上勝の「鉄道政略二関スル議」が著されたのは1891年7月であったが、それから間もなくして経済界からも全国的な鉄道網の形成が構想されていたのである。そして、日清戦後の資本主義の発展の中で、富山商業会議所や神戸商業会議所から出された鉄道運賃の値下げ要求、それに対する東京商業会議所の反対と広軌改築建議などを取り上げながら、鉄道の整備・拡張が要請されるようになったとしている<sup>26)</sup>。こうして、中西によれば、鉄道敷設法の成立を画期に、「官僚も産業資本も鉄道網の増強に主たる関心を持ち、所有形態に関する問題は後景にしりぞいてしまったのであった<sup>27)</sup>。

このように、中西は日清戦後の資本主義の発展の中で、鉄道網の整備と拡張を求める資

本家階層の多様な動向を明らかにし、鉄道敷設法の成立から鉄道国有化にいたる過程を直線的に捉える従来の見解を批判するのであった。そして、1906年の鉄道国有化における経済的契機を重視し、「ビスマルク的国有化論」についても批判的に再検討を加え、国有化が経済的必然性を内包していたとするのである。

### おわりに

こうして、中西 [1963] は鉄道国有化の歴史的過程の再検討を提起していたように思われる。しかし、それから2年後に著された原田勝正 [1965] は、山田 [1934]・大島 [1949]・島 [1950]・富永 [1953]・中西 [1963] を、「山田氏の『軍事警察の輸送通信機構』という立場にそって、軍事統制と金融資本支配の徴表という二点から鉄道国有を把握する立場から、いわゆる『ビスマルク的国有』という規定を加え」たものと一括して把握し、中西が提起した問題を十分に把握せず、国有化の歴史的過程に関する議論を進めていったように思われる<sup>28)</sup>。

原田は、「鉄道国有は、明治初年政府が鉄道の建設および経営を、政府の方針としてとりあげて以来、一貫して政府の鉄道政策における重要な課題としてつねに問題とされてきた」と、鉄道国有が政府の一貫した政策であったとしている。そして、1906年の鉄道国有化への過程も、「官設官営を基本方針としつつ、政府が私設鉄道を認めなければならなかった状況がまず客観的に存在し、官設・私設両鉄道併存という状況を前提としてブルジョアジー・軍部・官僚さらには政党政治家の利害がからみ合い、鉄道官僚がこれに対応しつつ、国有への目標に少しずつでも接近しようという」過程として捉えている。原田によれば、このような鉄道国有化への歴史的過程を

25) 中西 [1963] 99頁。

26) 中西 [1963] 100頁。

27) 中西 [1963] 102頁。

28) 原田 [1965] 23頁。

「国有化への一貫した視角のもとに整理しなおす」ことこそが、「鉄道国有を日本資本主義の発展過程において全機構的視野からみる」ものであった<sup>29)</sup>。

原田 [1965] は、以上のような視角から鉄道敷設法成立の諸契機と必然性を分析したもので、「鉄道国有化の要請」、「鉄道国有をめぐる議論」、「鉄道国有政策の決定」という構成を採っている。そして、原田は「国有化の機運が醸成されたのは、1890年恐慌以後のことである」として<sup>30)</sup>、ブルジョアジー、軍部、鉄道官僚の動向を検討し、「一方におけるブルジョアジーの鉄道に対する態度と、私設・官設のいずれにせよ軍用鉄道としての整備を要求する軍部の立場とが、鉄道国有の機運醸成に大きな影響力をもつにいたった」とみるのであった。そして、1891年7月に井上勝鉄道庁長官が提出した建議書「鉄道政略二関スル議」は、「かれが一貫してとってきた国有政策」を表現し、「鉄道国有を実現する政策を具体的に提案した」ものであった<sup>31)</sup>。鉄道敷設法は1892年6月に成立するが、それは「鉄道政略二関スル議」を基礎に、「鉄道国有化の第一の試みとして」、「資本の側からする国有化の客観的要請をはらみつつ、むしろ鉄道官僚の強い主導権のもとに法案化された」のであった<sup>32)</sup>。鉄道敷設法の成立から1906年3月における鉄道国有法の成立にいたる経緯については触れていないが、原田は鉄道敷設法が鉄道国有化への第一段階で、明治初年から鉄道官設官営主義を唱えてきた、鉄道官僚井上勝の強いイニシアティブのもとに成立したとみている。

原田には多くの著作があるが、近年までその主張は一貫しているように思われる。たと

えば、鉄道国有化について論じたものとしてはもっとも新しい原田 [1991] は、鉄道国有化について次のように述べている<sup>33)</sup>。

「もともと、鉄道の国有化については、これを主張する立場に三つの流れがあった。ひとつは井上勝を中心とする鉄道官僚の主張であり、一八九二年の鉄道敷設法は、もともとは彼らの鉄道国有化の政策から出た結果であった。第二は、軍部の主張で、これは第一の立場より少し遅れて、鉄道の軍事的利用効率を高めるという理由から、前にふれた大沢界雄が中心となって主張しはじめた。第三は、財界の主導で、この場合は、一八九〇年の最初の資本主義恐慌のちにまず唱えられ、さらに日清戦争後の投資ブームののち不況に見舞われると再燃するというように、景気が沈滞すると彼らの国有論が台頭するという傾向を示していた。鉄道の国有化は、これらのなかの第一の立場に、そのあとから強まってきた軍部による国有論が決定的な要因となって具体化したというべきであろう。」

このような鉄道国有化の歴史的過程の捉え方は、これまでに検討を加えてきた山田 [1934]・大島 [1949]・島 [1950]・富永 [1953] と軌を一にしており、中西 [1963] の提起した問題を十分に組み入れたものとはなっていない。日本の鉄道国有化については、これまでの研究と比べると、はるかに豊富なイメージをもって語られるようになったが、国有化にいたる歴史的過程の枠組みそのものに関する認識は、ほとんど変わっていないように思われる。

問題は、このような鉄道国有化の歴史的過程の理解は、鉄道省 [1921] を踏襲したものであったということである。同書は、鉄道省が鉄道創業50年を記念して編纂したものであるが、井上勝の「鉄道政略二関スル議」から

29) 原田 [1965] 22頁。

30) 原田 [1965] 24頁。

31) 原田 [1965] 38頁。

32) 原田 [1965] 40頁。

33) 原田勝正 [1991] 51～52頁。



鉄道敷設法の制定を経て国有化に至るまでの鉄道国有化の歴史的過程を、鉄道国有主義を基底とした一連の動きとして捉えている<sup>34)</sup>。すなわち、山田 [1934] によって先鞭を告げられ、大島 [1949]・島 [1950]・富永 [1953] などによって引き継がれ、原田 [1965] によって精緻化された鉄道国有化の歴史的過程に関する認識は、実は鉄道省 [1921] の認識を前提に形成されていたのである。

明治初期の鉄道政策史において、こうした問題点を早い段階から指摘してきたのは星野誉夫である。星野は、星野 [1979] [1981] [1982] などの一連の論文の中で、日本の鉄道政策が明治初期から基本的には国有主義であったという通説を批判してきた。そして、近年になって中村尚史 [1998] が星野の主張を引き継ぎながら、明治期の鉄道史を産業史的にまとめた。

また、小風秀雅 [1994] [2003] は、鉄道政策史における鉄道官僚井上勝の位置を相対化し、鉄道敷設法が制定されるまでの鉄道政策史を再構成している。そして、鉄道敷設法成立以後の鉄道政策史については、松下孝昭 [2004] が鉄道敷設法の成立過程から国有化にいたるまでのさまざまな議論を丁寧に跡づけながら明治期の鉄道政策史を再構成し、鉄道敷設法を鉄道国有化への第一段階とみる見解を退けている。

これらの近年の研究が目指しているのは、鉄道省 [1921] における鉄道政策史像からの脱却であった。星野は執拗にそのことを主張してきたが、実はそれは本稿で検討してきたように、中西 [1963] によってすでに指摘されていたのである。日本の鉄道史研究は、鉄道史や商品流通に関する大型資料集の刊行や鉄道史学会の設立などもあって、青木氏が提唱した「基本資料にもとづく実態分析」が著しく進んできた。しかし、鉄道国有化の歴史

的過程については、鉄道省 [1921] の枠組みをまったく超えていなかったといえる。脱却すべきは、「マルクス経済学の立場から、鉄道を日本資本主義発達史の中に位置づけていく」方法ではなく、鉄道省 [1921] の方法であったのである。

【参考文献】

- 鉄道省 『日本鉄道史』上・中・下篇，1921年  
 山田盛太郎 『日本資本主義分析 日本資本主義における再生産過程把握』岩波書店，1934年  
 大島藤太郎 『国家独占資本としての国有鉄道の史的発展』伊藤書店，1949年  
 島恭彦 『日本資本主義と国有鉄道』日本評論社，1950年  
 富永祐治 『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，1953年  
 中西健一 『日本私有鉄道史研究 都市交通の発展とその構造』日本評論社，1963年  
 原田勝正 「鉄道敷設法制定の前提」(『日本歴史』第208号，1965年9月)  
 原田勝正・青木栄一 『日本の鉄道 100年の歩みから』三省堂，1973年  
 青木栄一 「鉄道史研究の視点と問題点」(野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編 『日本の鉄道 成立と展開』日本経済評論社，1986年)  
 星野誉夫 「明治初年の私鉄政策 『鉄道国有主義説』・『幹線官設主義説』の再検討」(『武蔵大学論集』第27巻第3・4・5合併号，1979年)  
 星野誉夫 「明治初年の私鉄政策と関西鉄道会社(1)」(『武蔵大学論集』第29巻第1号，1981年)  
 星野誉夫 「明治初年の私鉄政策と関西鉄道会社(2)」(『武蔵大学論集』第29巻第5，6号，1982年)  
 原田勝正 『日本の鉄道』[日本歴史叢書 45]

34) 鉄道省 [1921] 中篇，797～798頁。

- 吉川弘文館, 1991年
- 小風秀雅「明治前期における鉄道建設構想の展開 井上勝をめぐる」(山本弘文編『近代交通成立史の研究』法政大学出版局, 1994年)
- 中村尚史『日本鉄道業の形成 1869~1894年』日本経済評論社, 1998年
- 小風秀雅「明治中期における鉄道政策の再編 井上勝と鉄道敷設法」(野田正穂・老川慶喜編『日本鉄道史の研究 政策・経営/金融・地域社会』八朔社, 2003年)
- 松下孝昭『近代日本の鉄道政策 1890~1922年』日本経済評論社, 2004年