

足利工業大学	学生員	鈴木 盛明	足利工業大学	正会員	福島 二郎
足利工業大学	正会員	為国 孝敏	足利工業大学	正会員	中川 三朗

近年、新しいインフラ整備の方法論として英国から導入された PFI (Private Finance Initiative) 方式が注目されている。昨年 6 月には、日本版 PFI 法案が閣議決定され、こうしたインフラ整備における民間資本の投入については、わが国の歴史上、決して少なくはない経験を有している。しかしながら、現在進み始めている PFI 方式の議論では、過去の経験に対する十分な評価がなされているとは必ずしも言えない。そこで本研究では、北関東における地域交通を対象として、明治初期の鉄道整備における官民の役割を解明することを目的とする。具体的には、北関東地域に敷設された日本鉄道会社および両毛鉄道会社の成立動向を把握する中で明治初期の鉄道整備における官民の役割を分析し、考察を行うこととする。

明治初年における政府の鉄道敷設に対する基本方針は工部省の官設官営主義と大蔵省の民営主義など不確定であった。一方で、明治維新政府は慢性的な財政難のため、鉄道建設の初期投資にかかる膨大な費用が捻出できなかった。当局者の中でも徐々に民間資本による鉄道建設が認識され始めた。

Key Words : 近世、舟運、上野国

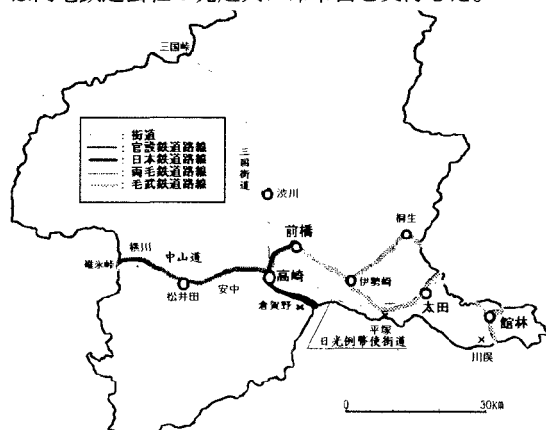
表一1 官民別鉄道の変遷

年度	官営鉄道	私設鉄道
	営業距離 (Km)	営業距離 (Km)
明治5年	29.0	
明治8年1月	61.7	
明治8年7月	61.7	
明治13年	158.3	61.4
明治18年	360.2	299.3
明治23年	983.5	1365.3
明治28年	1049.2	2730.9
明治33年	1625.9	4674.5
明治38年	2562.4	5231.3
明治40年	7838.0	823.7

れたため、私設鉄道事業の申請が多く出された。明治 38 年には私鉄開業路線は、官営鉄道の約 2 倍を占めるに至った。(表一 参照)

図一は明治26年の高崎を中心とした鉄道会社の路線図を、また表一は各鉄道会社の開業区間を表したものである。

北関東の両毛地域は、江戸時代から機業地として栄え、幕末の横浜開港後は、貿易商品として生糸や絹織物などの輸送需要が増大した。両毛地域を横断する両毛鉄道会社は、明治19年11月、浅野総一郎、安田善次郎、田口卯吉、足利の織物買継商の木村半兵衛ら十七名が発起人となって、両毛鉄道会社の創立願書が提出された。その後、明治20年5月、政府は両毛鉄道会社の発起人に命令書を交付した。



図一1 明治26年の高崎を中心とした鉄道路線図

表—2 明治26年の北関東の各鉄道会社の開業区間

年	月日	会社	区間
1883(明治16)年	7月28日	日本鉄道会社	上野～熊谷
	10月21日	"	熊谷～本庄
	12月27日	"	本庄～新町
1884(明治17)年	5月1日	"	新町～高崎
	8月2日	"	高崎～前橋
1888(明治21)年	5月22日	両毛鉄道	小山～足利
	8月9日	碓氷馬車鉄道	横川～軽井沢
	11月15日	両毛鉄道	足利～相生
	12月	官設鉄道	高崎～直江津(横川～軽井沢を除く)
1889(明治22)年	11月20日	両毛鉄道	相生～前橋
1893(明治26)年	3月	官設鉄道	横川～軽井沢

その内容は、鉄道業務一切は日本鉄道会社に委託、運輸営業一切、その費用等は両毛鉄道会社が負担するなどであった。すなわち、起終点が日本鉄道会社線と接続していることを含め、両毛鉄道は日本鉄道会社と綿密な関係を期待されたことがわかる。なお、路線の建設には日本鉄道会社の支線として官設鉄道があたり、明治20年7月に着工し、1889(明治22)年11月に全通した。

4. 私設鉄道条例における民間起業への制約

両毛鉄道会社設立の準拠法は「私設鉄道条例」(明治20年公布)である。この第35条と第36条では次のように鉄道営業の制約が設けられていた。

第35条 政府ハ免許状下付ノ日ヨリ滿25箇年ノ後(特ニ営業期限ヲ定メタルモノハ其満期後)ニ於テ鉄道及付属物件ヲ買上ルノ權アルモノトス

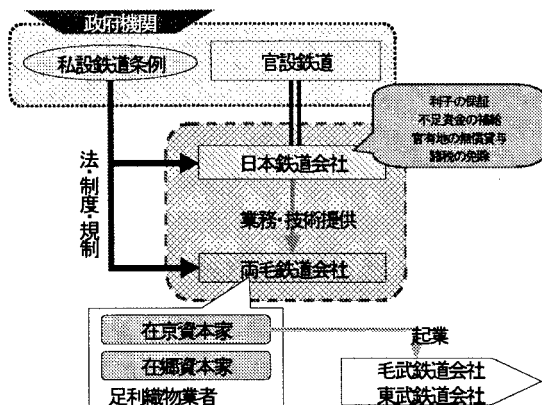
第36条 前条ニ依リ鉄道及付属物件ヲ買上ルトキハ前5箇年間ノ株券價格ヲ平均シ之ヲ以テ買上價格ト定ムヘシ

と規定された。このことについて『日本国有鉄道百年史』では、「この規定は、政府がとっていた鉄道官設・官営の原則を反映したものと考えることができる」としている。

一般に鉄道営業では、建設初期投資額(路線の敷設工事費)が大きく、借入金等で賄われることが多い。そのため鉄道開業は、借入金返済が営業を圧迫させることが多い。すなわち、この「私設鉄道条例」では、民間に莫大な資金を負担させ営業が順調になるころを見はからって国が買い取ることを期待したものである。いわば、財政難の中で鉄道整備を進めるための知恵と言うことができる。しかしながら、この後も民間資本による鉄道整備が進められたことは、この時代、市場では鉄道事業に大きな魅力と期待が込められたとも考えられる。

5. 北関東の鉄道整備における官民の相互連関分析

図—2は北関東地域の鉄道整備における官民の相



図—2 鉄道事業における官民の相互連関図

互連関を示したものである。北関東地域に政府の強力な保護を受けた日本鉄道会社が路線を敷設した理由は当時の政策的意図から2点が指摘できる。

- ① 両京間(東京～京都)連絡鉄道の中山道ルートであったこと(東海道ルート採用により優先順位を下げた)。
- ② 北関東地域が当時の有力な外貨獲得輸出品である生糸・絹織物産業の一大集積地であったこと。一方、経済的意図からは、3点が指摘できる。
 - ① 生糸・絹織物産業による在郷資本家が育っていたこと。
 - ② 輸出港までの輸送効率性が強く求められていたこと
 - ③ 在京資本家が投資先として北関東地域に着目していたこと

こうしたことから、両毛鉄道会社起業にあたっての日本鉄道会社の関与や資本家の参加、毛武鉄道会社、東武鉄道会社の設立等、北関東地域の鉄道整備における官と民との関係を把握することができた。

すなわち、こうした政策的意図(官)と経済的意図(民)が相互に連関する状態が近代の北関東地域の地域交通で生じていたことがわかる。

6. まとめ

本研究では、北関東地域を事例として明治初期の鉄道整備における官民の役割を解明した。すなわち、明治初期の鉄道事業は、民間企業の市場介入により大きく進展した。また北関東地域は、典型的ケースであると考察できる。

なお本研究は、「平成11年度東日本鉄道文化財団研究助成金」の一部を使用した。