

鉄道に関する省庁と鉄道財政

九州共立大学 学生会員 田仲 康器
 同上 正会員 田中 邦博 畑岡 寛
 九州工業大学名誉教授 出光 隆

1. はじめに

日本に鉄道が導入されたのは、明治5年(1872)年9月13日の新橋～横浜間の営業からである。当時の日本に限らず後発国では鉄道産業が近代化への第一歩となりえる場合が多く、技術移行・技術向上の面からも鉄道産業がもたらす影響は大きい。日本では明治以降の公共投資の中でも鉄道の占める割合は高く、明治政府における鉄道の役割は大きかったと考える。鉄道を扱う研究としては、鉄道を産業として捉える視角(企業組織を必要とした産業)と、交通手段として扱う視角(鉄道による利益など)に分けられるが¹⁾、本研究は、前者の産業として捉える視角から、鉄道事業における管轄の変遷と財政変動の影響について土木史的な立場から明らかにすることを目的とする。

2. 管轄の変遷

明治2年11月に民部省・大蔵省の共管により鉄道の管轄が始まり、その後の業務として土木、鉄道に別れる。鉄道では、明治7年に工部省の鉄道寮が鉄道局に改名し、その後明治39年3月31日施行の鉄道国有法まで工部省、内務省、逓信省がそれぞれ廃止や設置を行い、鉄道を受持つ。明治39年から大正9年5月15日公布の鉄道省官制までは逓信省、鉄道院、帝国鉄道庁が受持つ。明治20年から昭和17年までは鉄道省が受持ち、昭和18年11月1日の運輸逓信省官制以後は運輸逓信省、その後運輸省が受け持つ。明治元年から昭和59年までの省庁の変遷をみると(表-1)、工部省、内務省、逓信省、鉄道省、運輸逓信省、運輸省が土木および鉄道を管轄していたことが分かる。本研究では土木の中でも鉄道を管轄していた逓信省と鉄道省に着目した。

3. 逓信省・鉄道省の財政

逓信省は一般会計、鉄道省は特別会計に属している。全国の中央財政と鉄道省の中央財政についての歳出をみると(図-1)⁴⁾、各省の傾向として、明治28年(1895)、明治36年(1903)、大正7年(1919)頃に財政の変動

が確認できる。明治30年～大正8年までは逓信省、大正9年以後は鉄道省が主な管轄となるが、逓信省に比べ鉄道省(帝国鉄道資本勘定+帝国鉄道用品勘定)の歳出が多い。鉄道省に着目すると、特に大正5年頃からは1億2千万円近くまで急上昇している。陸軍省と海軍省も同様に急上昇しており、「富国強兵ノ利器」を示した政府の認識を考えると鉄道も重要項目としていた事が伺える。土木を担当していた内務省も同様に上昇傾向にあった。また、農商務省と鉄道省は類似している。

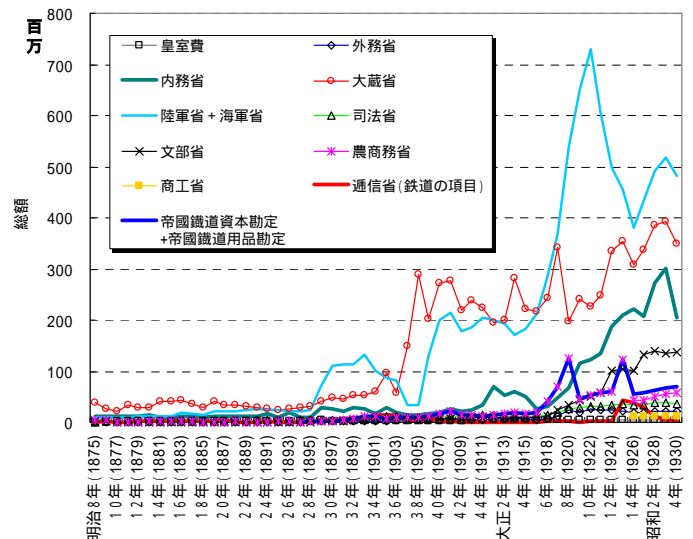


図-1 中央財政

4. まとめ

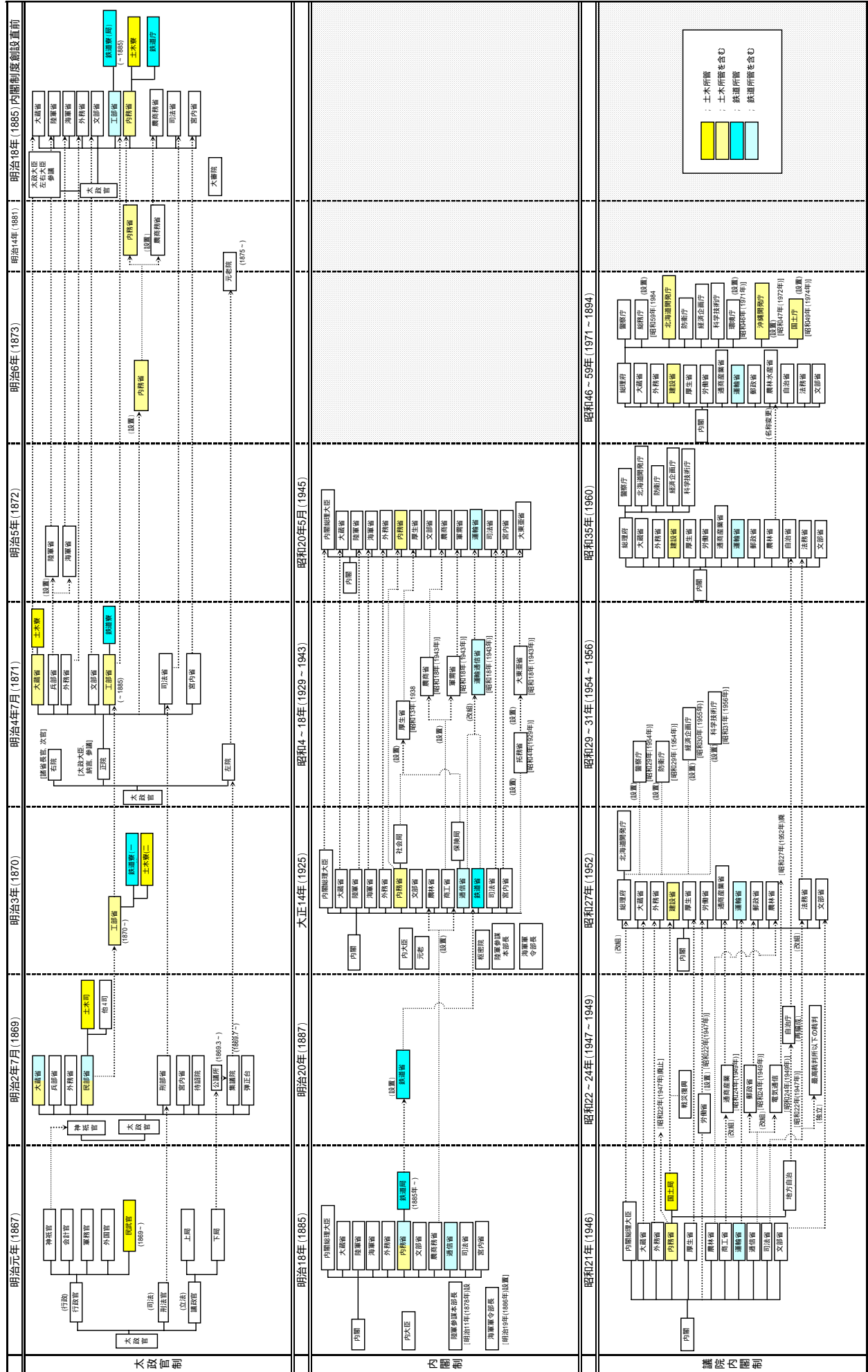
本研究は以下の点について明らかにした。

- 1) 土木・鉄道を管轄した省庁の変遷について。
- 2) 逓信省・鉄道省の財政に着目した、明治から昭和初期までの歳出の動向について。

参考文献

- 1) 柿崎一郎著：「タイ経済と鉄道」, p.3～6
- 2) 秦郁彦著：「戦前期日本官僚制の制度・組織・人事」, p.707～709
- 3) 市江澄子, 三浦真弓編集：「官公庁辞典」, p.28～43
- 4) 朝日新聞社編：「日本経済統計総観」, p.74～127

表 - 1 省庁の変遷



注：2),3)を基に著者が作成 (表 - 1 で,不明な箇所が御座いましたらご教授下さい。)