

明治以降における鉄道に関する組織の変遷

九州共立大学 正会員 ○ 畑岡 寛
同 上 正会員 田中 邦博

1. はじめに

明治元年(1868)に明治天皇は五箇条の御誓文を出し、新政府の基本方針を国の内外に示した。この年以降の方針は近代国家・豊かな国家への産業改革と軍事改革を行おうとするものであり、農業を基盤とした江戸幕府の封建体制が終わった。

明治初期の政府の実権は薩長土肥の四藩出身の官僚にあり、薩摩藩からは西郷隆盛・大久保利通・黒田清隆、長州藩からは木戸孝允・伊藤博文・井上馨・山縣有朋、土佐藩からは板垣退助・後藤象二郎、肥前藩からは山口尚芳・大隈重信・江藤新平たちがいた。「鉄道の父」と言われた井上勝は明治4年(1871)に鉄道頭に任命され、明治10年(1877)に鉄道局長、明治18年(1885)に鉄道局長官、明治23年(1890)に鉄道庁長官に任命されていた。

明治維新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果たす役割は大きかったと考える。

全国的な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)に分けられると言われるが、本研究では、前者の産業として捉える視角から、鉄道における管轄の変遷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. 鉄道に関する省庁の変遷

明治2年(1869)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と鉄道に別れた。鉄道では、明治7年(1874)に工部省の鉄道寮が鉄道局に改名し、その後明治39年(1906)施行の鉄道国有法まで工部省、内務省、通信省がそれぞれ廃止や設置を行い鉄道を受持った。一方、通信交通行政を主管する中央官庁として工部省を廃止して、明治18年(1885)

年に通信省が設置された。通信省設置に当たり、農商務省から駅通・管船の2局、工部省より電信・灯台の2局を移管合同した。大正9年(1920)には鉄道省が設置され、鉄道省は内閣に置かれていた鉄道局が内務省鉄道庁、通信省鉄道局を経て内閣の鉄道院となり、原内閣によって鉄道省として独立した。原内閣は政策として「国防の充実」、「産業の奨励」、「教育の振興」、「交通機関の整備」を掲げており交通機関の整備充実のための組織として鉄道省を格上げした。

明治39年(1876)から大正9年(1921)公布の鉄道省官制までは通信省、内閣鉄道院が受持った。大正9年(1921)から昭和17(1943)年までは鉄道省が受持ち、昭和18年(1944)の運輸通信省官制以後は運輸通信省、その後運輸省が受け持ち現在の国土交通省に至る。

表-1 鉄道に関する機関の変遷

和暦(西暦)	鉄道管轄機関	頭首	出身県
明治2年(1869)	大蔵省	大隈重信	佐賀
	民部省	伊藤博文	山口
明治3年(1870)	工部省	井上勝	山口
明治18年(1885)	内閣鉄道局	井上勝	山口
明治23年(1890)	内務省	井上勝	山口
明治25年(1892)	通信省	松本莊一郎	兵庫
明治41年(1908)	内閣鉄道院	後藤新平	岩手
大正9年(1921)	鉄道省	元田肇	大分
大正11年(1923)			
昭和14年(1939)			
昭和18年(1943)	運輸通信省	八田嘉明	東京
昭和20年(1945)	運輸省	小日山直登	福島
昭和24年(1949)			
平成12年(2000)		二階俊博	和歌山
平成13年(2001)	国土交通省	林寛子	兵庫

表-1 を視ると、鉄道を管轄する機関の変遷が目まぐるしく、移り変わっていることが分かる。

また、各機関の頭首に着目し、鉄道主体の機関でなかった大蔵省・民部省を除いて考えると、大日本帝国憲法が施行される明治23年(1890)までは井上勝が就任していた。以後は省庁の改組に伴って頭首も移り変わっていた。従って、鉄道省官制が公布された大正9年

(1921)以後は安定してきたことが予想できる。

頭首の出身県に着目すると、明治維新後の伊藤内閣のような薩長土肥の内閣のように、工部省の井上勝も同様に山口出身であった。鉄道に関しては松本荘一郎以後、省庁の改組に伴い、頭首も移り替わっている。また、大正13年(1925)に選挙制度が改正され、25歳以上の人

に選挙権が与えられるようになった事もあり、より現在に近くなっている。

鉄道を管轄した機関が移り変わる要因に着目すると(表-2)、明治2年(1869)の民部省と大蔵省の合併は、徴税を受持った民部省と財政を受持った大蔵省を一本化して中央集権体制の確立を勧めるためであった。明治3年(1870)には殖産興業の推進により民部省から分離して工部省が設置された。工部省では、鉄道局まで昇格したが、太政官制から内閣制への転換の際、工部省は廃止され、明治18年(1885)に内閣の直轄になった。内閣制への転換の際に鉄道の機関を内閣直轄にした要因は、伊藤博文が明治政府の基本路線を確立した「明治十四年の政変」や、明治17年(1884)に日清戦争の火種となった朝鮮での甲申政変、明治18年(1885)の清仏戦争の講和条約などのように、近隣諸国よりもより早く近代化を進めるためにも、鉄道の発展を先延ばしにできなくなっていた事にあったと考えられる。

明治23年(1890)の内務省鉄道庁改組と明治25年(1892)の通信省への改組は、より鉄道工事と運輸および事務管理を行うための中央集権体制の強化によるものと予想される。通信省が管轄した14年間には、日清戦争や日露戦争が勃発し、私設鉄道の建設が盛んになってきたため、管理と監督の事務が増加していった。一方、戦時中には国防のために鉄道の国有化の方針も出されるようになり、明治39年(1906)に鉄道国有法が公布され鉄道は内閣総理大臣直轄の鉄道院が受持つことになった。その後、鉄道省に引き継がれるが、第一次世界大戦後の活気により客貨の輸送等が拡大し、独立の省にする気運が高まった。

鉄道省が管轄する頃は、第二次大戦の勃発ということもあり、国有鉄道や地方鉄道、南満州鉄道等も監督していた。昭和18年(1943)年には戦力拡大策のもと、運輸通信省が設置されたが、事業範囲が拡大していったため一年で通信部門が分離され、運輸省となった。

鉄道に関する機関における設置の趣旨の変遷は、中央集権体制の確立から始まり、殖産興業、戦力拡大や、

組織を拡大させ過ぎたための分離などのように、戦時中には輸送を円滑に進めるために改組し、戦争により活気のある時には、国内輸送等の監督のために改組していたことがわかった。

表-2 鉄道に関する機関設置の趣旨

和暦(西暦)	鉄道管轄機関	設置の趣旨	世の中の主な出来事
明治2年(1869)	大蔵省	中央集権体制の確立	戊辰戦争終了
	民部省		五箇条の御誓文
明治3年(1870)	工部省	殖産興業の推進	廃藩置県
明治18年(1885)	内閣鉄道局	内閣の直轄	内閣制度の創設
			日本銀行の開業
明治23年(1890)	内務省鉄道庁	改組	大日本帝国憲法の施行
明治25年(1892)	通信省	改組	足尾銅山鉱毒事件
明治26年(1893)			日清戦争勃発
明治27年(1894)			下関条約
明治37年(1904)			日露戦争勃発
明治39年(1906)			鉄道国有法が公布
明治41年(1908)	内閣鉄道院	官設鉄道の事務に対応	第一次世界大戦勃発
大正2年(1914)			
大正6年(1918)			
大正9年(1921)	鉄道省	大戦後の活気により客貨の輸送等が拡大	鉄道省官制が公布
大正11年(1923)			関東大震災
昭和4年(1929)			第二次世界大戦勃発
昭和18年(1943)	運輸通信省	戦力拡大	
昭和20年(1945)	運輸省	機構の拡大により通信部門の分離	第二次世界大戦終結
昭和24年(1949)			日本国有鉄道設立
昭和47年(1972)			日本列島改造論
平成12年(2000)	国土交通省	中央省庁等改革	
平成13年(2001)			

図-1の鉄道総延長距離と財政の関係を見ると、通信省の明治25年(1892)～明治39年(1906)と、鉄道省が管轄した大正9年(1921)～昭和4年(1929)年以後の年代において鉄道総延長距離と財政が上昇傾向にある事がわかる。従って、戦争の影響により勧めた改組の影響があることが予想できる。

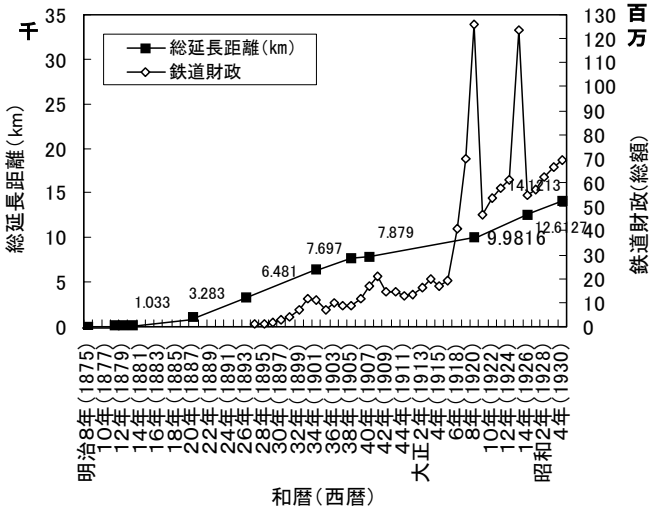


図-1 鉄道総延長距離と財政

3. まとめ

本研究では、鉄道に関する省庁の変遷について、管轄期間と頭首、設置の趣旨の視点から調べた。また、総延長距離と財政を比較し、省庁の変遷との関係を調べた。