

始におくれること47年、米国のそれにおくれること42年。関東側の鉄道は、関東側よりおくれ、明治7・5神戸・大阪間が仮開業され、10・2には京都・大阪間が開通した。13年には京都・大津間が開通したが、この時の建設から財政的にも、技術的にも日本人独立の第1歩をふみ出したのである。

東西両京の連絡線については、東海道および中山道のいずれを経由すべきかについて創業のころから調査研究が重ねられたが、明治16年に至り、中山道によることが決定し、17年には高崎・大垣間の建設工事が東西両端からはじめられた。ところが中部山岳地帯の建設工事がきわめて困難かつ多額の経費を要することがわかったので、19年に至り、にわかに東海道線経由に変更され、工事は急速に進められて、22・7東海道線東京・神戸間が全通した。この間13～15年には北海道の最初の鉄道として石炭輸送線幌内鉄道が開通し、また13年には製鉄材料輸送線釜石鉄道(専用鉄道)が建設された。

(2) 私鉄のぼっ興 わが国鉄道は、その創始に当っては、官設主義がとられたが、その後経済政策の転換によって民間資本による鉄道建設を積極的に援助する方針がとられ、その先駆をなしたものが、明治14年に創立された上野・青森間の鉄道建設を目的とする**日本鉄道会社**であった。17年には同社により上野・高崎間が開通したが、その営業益金が建設費の1割以上にのぼることが報告され、18年以降22年ころまでいわゆる鉄道熱時代を現出し、鉄道会社が相ついでぼっ興するに至った。日本鉄道会社線は24年上野・青森間が開通し、当時の官設鉄道の開業キロ程を上回り、私鉄全開業キロ程は、官設鉄道のその2倍以上におよんだ(官設886km、私鉄2,112km—25年度末)。この間明治20年には私鉄の保護と統制を目的とする私設鉄道条例が公布された。

公共道路上の軌道は、明治15年**東京馬車鉄道**による新橋・日本橋間(今の都電の前身)の開業にはじまる。22年には軌道条例(内務省)が公布された。

(3) 鉄道敷設法の公布 明治24年鉄道庁長官井上勝は、「**鉄道政略ニ関スル議**」を建議し、将来日本がもつべき主要鉄道網の輪郭を画き、その完成への根本方針決定の必要を説いた。この建議が母体となって、明治25年鉄道敷設法が成立した。この法律は、その後の鉄道建設の方向を規定する画期的な意義をもつものである。

3 鉄道の国有化とその発展(明治26—大正8)

(1) 官私鉄道の併進 鉄道敷設法の制定後、鉄道の建設は官私ともいちじるしく進展し、とくに日清戦争後、明治33年に至る間は、私鉄の経験した2度目の起業熱時代であった。この私鉄のぞく生に対処して、明治33年には私設鉄道条例にかわる私設鉄道法が制定された。なおこの年には、鉄道営業法、鉄道建設規程、鉄道運転規程等が公布されたのであり、鉄道における最初の法典整備期でもあった。日清戦争の好況は、33年に至って不況に転じ、翌年にかけて深刻な恐慌が見舞った。この不況は、その後日露戦争のぼっ発までつづき、私鉄の建設も減少し、既設鉄道の延伸もさして見られなかったが、日露戦争の戦勝は、ふたたび好況をよび、起業熱を誘発した。しかし鉄道業はこのとき、国有化という重要な事件に遭遇したのである。なおこの期間中、鉄道の延長は全国におよび、明治31年には日本鉄道会社の常磐線が開通し、34年には山陽鉄道が馬関(下関)に達し、九州鉄道との連絡を開始し、官線では38年に奥羽線が全通した。明治38年には名古屋で鉄道5千マイル祝賀会(台湾官設鉄道260マイルを含む)が催されたのである。

(2) 鉄道の国有化 鉄道国有の方針は、創設の当初からとな

えられたが、必ずしも一貫せず、財政難のため官設鉄道の払下げの問題さえ起った。明治14年日本鉄道会社が最初の私鉄幹線として出発し、つづいて私鉄ぼっ興の機運を生じた際、政府部内に強烈な反対が起り、鉄道局長官井上勝は、鉄道私設の非を上申した(明治16)。鉄道国有の問題は、その後明治24年鉄道庁長官井上勝の建議としてあらわれたが、鉄道敷設法の公布後は、むしろ私鉄の発達が進められ、国有論は後退したかにみられた。その後明治31年から33年にかけて問題は再燃したが、実現に至らず、38年に至って国有化が閣議決定となり、39年第22帝国議会に鉄道国有法案が上程され、激烈な討論を経たのち、ついにその実現を見るに至ったのである。

国有化は明治39年から40年にかけて行われ、日本、甲武、山陽、九州等主要私鉄17社が、相ついで国有となり、明治38年度末全国私鉄営業キロ5,226kmの87%が国有に移された。

国有の実施によって鉄道は経営規模の拡大と統一化による経費の節減や輸送力の増大が可能となり、各種の合理化が達成され、国鉄は、飛躍的に発展した。幹線は次第に延長され、明治42年には鹿児島線、44年には中央線、大正2年には北陸線米原・直江津間が全通する等、大正10年ころまでには鉄道網の骨格がほぼできあがった。また都市近郊の鉄道電化が進み、明治42年東京・品川・池袋・上野間が電車化され、大正4年には東京・横浜間の電車運転が開始された。

鉄道国有法施行後、幹線鉄道に向つての発達を閉ざされた私鉄については、明治43年に私設鉄道法とならんで軽便鉄道法が施行され、ついで44年には軽便鉄道補助法の制定があり、その普及が奨励されることとなった。そして大正8年には従前の私設鉄道法と軽便鉄道法とにかかわって地方鉄道法が制定実施されたのである。

(3) 軌制の問題 軌幅については、創始の当時から3'6"の狭軌が黙認のまま建設が進められた。しかし明治20年には陸軍部内から論争が起り、25年には鉄道会議で軌幅改革が議題となり、29年には衆議院の建議があり、軌制取調委員会が設置された。甲論乙ばく、決定に至らないままで31年同委員会は廃止となった。その後藤新平鉄道院総裁の提唱により問題は再燃し、44年には**広軌鉄道改築準備委員会**が設置された。大正2年同委員会は廃止となったが、翌3年には、広軌鉄道改築取調委員の任命があり、5年には軌制調査会が設けられた。しかし8年に至って床次竹二郎鉄道院総裁の打切り宣言により広軌改築の問題は終止符を打った。その後昭和14年に東海道、山陽広軌幹線の問題がもち上るのである。

4 鉄道の充実(大正9—昭和11)

鉄道国有後、その地歩を確立し、第1次大戦の好況の波に乗って躍進を示した国鉄は、大戦終そくとともに、新たな段階を画して充実期に入った。私鉄もまた都市近郊の電気鉄道という姿で異常な発展を示し、第3回目の興隆期を迎えた。昭和3ころまでを鉄道の黄金時代とよばれる。しかし昭和4年秋世界恐慌の来襲とともに、わが国経済は深刻な不況におちいり、鉄道もまた非常な苦況に立たざるをえなかった。のみならず大正12年の関東大震災以来急激な発達を示してきた自動車の影響をこうむって、苦況は倍加した。すなわち輸送量は減退し、したがって営業成績も悪化し、建設改良もまた停滞した。ことに私鉄においてはなほだしいものがあった。しかしほどなく満州事変のぼっ発(昭和6・9・18)となり、軍需インフレの進展とともに鉄道は、さらに躍進の過程に入り、日華事変を迎えたのである。以下この期における国鉄充実の過程を概観する。

(1) 制 度 大正9年には、官制が改められて従来内閣に