

属していた鉄道院は、鉄道省に昇格し、鉄道院総裁は、内閣に列して鉄道大臣となった。昭和3年には陸運一般、8年には自動車運輸事業の監督権を掌握した。また昭和5年に開始した鉄道網の補足的意義をもつ省営自動車の運営は、8年には本格化し、官制その他関係法規の改正が行われた。大正10年には帝国鉄道特別会計法の画期的改正が行われ、その後長く国鉄を規律する資本・収益・用品の三勘定制の確立を見た。大正9年国有鉄道現業委員会の設置は、国鉄大家族主義を具体化したものであり、労働政策の方向を確立した。その他運輸面における規程・規則の整備、とくに小運送制度の改善・確立等があり、次第に諸制度は、整備充実された(日本通運株式会社の成立は昭和12)。

(2) 施設面 明治25年制定の鉄道敷設法による線路の建設は余すところきわめてわずかとなったため、大正10年初代鉄道大臣元田肇は、整然たる大鉄道網の実現を企図して、鉄道敷設法の改正案を提出し、一度は貴族院の反対に遭い、成立を見なかったが、翌11年第45帝国議会で再提案され可決を見た。かくて鉄道は年々延伸し、大正9年度1万余kmの鉄道営業キロは、昭和11年度末には1万7千kmまで延び、ほぼ鉄道網は充実を見るに至った。中でも羽越線(大正13)、東洋一の延長をもつ清水隧道(ずいどう)を含む上越線(昭和6)の建設と、工事開始以来16年の日子を費した丹那隧道の完成(昭和9)は、わが国交通系に画期的変革をもたらした。また改良面においては線路の増設(複線化)、重軌条交換、停車場施設の拡充、とくに操車場の増設、連絡船の充実と船車連絡施設の増強、通信信号施設の拡充など輸送力増強のための諸般の施設改良が行われた。また自動信号区間の増加により、列車運行の保安度はいじじるしく増進した。鉄道の電化は大正8年に確定された方針が着々具体化され、たまたま起った大正12年秋の関東大震災によってその進ちよくは一時はばまれたが、大正14年以降昭和初期にかけて東京を中心とする電化区間が急速に伸長した。同時に電化に必要な電力の自給のための発電所の設置(大正12赤羽発電所、昭和5川崎発電所)が行われた。

(3) 車両面 両数の増加はもちろん、性能のいじじるしい向上が見られた。機関車重量の増加、引張力の増大、速度の向上、客貨車、電車におけるボギー車の増加、車体の鋼体化等いじじるしい進歩を示した。とくに機関車の修繕技術の進歩は世界的驚異のまとなり、昭和5年には国鉄技師がソ連に招へいされ、かの地の技術指導に当たった。車両改良面における特記事項としては、大正14年の車両の自動連結器の装備、同年以降における空気ブレーキ装置の取付がある。

(4) 経営財務面 国鉄の資本は、大正9年度の15億4,200万円から昭和11年には40億9,000万円と2倍半強の膨脹となった。しかもこの資本額中に占める固有資本(借入資本に対するもので、特有資本と叫んでいた)の比率は34%から52%に増大した。すなわち資本の充実を意味する。営業係数は昭和5~7年の最悪時でさえ62にとどまり総じて50~60という好成績を示した。

5 戦時下の鉄道(昭和12~20)

昭和12・7・7日華事変ばつ発。戦局の推移とともに交通の状態は激しく変っていった。ガソリンの消費規正、一般船舶の徴用による船腹の不足によって、従来海運および自動車によって輸送されていた客貨の鉄道への転移、占領地の建設工作、所要資材とその間を往来するおびただしい旅客、軍需工業の生産力拡充、主要物資動員等によるぼう大な輸送貨物と関係労務者の激増等によって輸送量は急激に増加し、事変前に比し倍加した。このような輸送需要の増大に対して、輸送を供給すべき輸送力

は、逆に減少の傾向をたどった。占領地への多数の車両の供出、資材配給の不円滑による車両増備・線路増設の困難、改良工事の一部繰延べ、石炭、電力の消費規正強化による列車回数の減少等がおもな原因であった。

昭和16・12・8太平洋戦争突入。事態は文字どおり国家総力戦の形態にまで進展した。すでに国家総動員法にもとづく陸運統制令の公布によって、鉄道においても戦時体制は整えられていたが、17・10閣議決定の「戦時陸運非常体制確立」によってさらに強化された。これは計画輸送と陸運転移を中心とする施策であった。前者は生産計画と配給計画とを一致せしめるために、海運と陸運との調整をはかるのみならず、陸運は国鉄を根幹として小運送、地方鉄道、自動車等による輸送力の有機的総合的運営をはかることであった。後者は船腹のひつ迫に伴う戦時重要物資である石炭の港頭および山元における滞荷の急増に対処するため、陸上輸送力を強化することであった。関門海底隧道(ずいどう)の開通繰上げ、北海道炭・九州炭の鉄道中継輸送はその施策のあらわれであった。

戦時陸運非常体制の実施は、鉄道輸送の様相を一変せしめた。ことに陸運転移は、鉄道の負担を加速度的に過重せしめたものであり、鉄道の戦時施設と輸送力の限度をはるかにこえたものであった。このため貨物輸送本位の列車運行体制の確立、重要物資の重点輸送、貨車の標記トン数をこえて積載する増積運送、旅客輸送制限の強化、車両工場の国家管理、運輸通信省の創設等、陸運非常体制確立に向っての一連の施策が相ついで実施された。しかしながら戦局はいよいよ不利を加え、実際施策は、資材労務の面から重大な困難にほう著せざるをえなかった。戦争の最終段階には、もっとも重要な大陸との交通がしゃ断され、自戦自活態勢に入り、輸送は次第にゆきつまり、ついに疲労困ぱいの姿で終戦を迎えたのである。なおこの激しい戦争のさ中に、万難を排して行われた関門海底隧道と信濃川水力発電施設第1期工事の完成は、鉄道史上特筆に値する。

6 戦後鉄道の再建(終戦以降)

(1) 終戦直後の国鉄の苦闘 終戦後は、戦時にもまして深刻化した所要資材の不足、インフレーションの激発、社会不安、労働秩序の混乱等、鉄道の運営面には悪条件が山積した。しかも占領軍の軍事輸送をひかえ、一方国内客貨の異常な輸送要請に直面した鉄道は、その機能を寸時も休止することが許されず、上述の悪条件と戦いながら列車運行をつづけた。かくて国鉄は他産業がわずかに35%程度の生産しか維持しえなかった昭和21~22年当時において、戦前の85%程度の車両キロを確保した。しかし反面かつて営業係数50~60の範囲にとどまり、健全経営をはこった国鉄は、数度の運賃改正が行なわれたとはいえ、物価のしわよせを受け、ぼう大な赤字財政を背負って、その営業係数は165(昭和21)となり、経営面からの危機がさげられるに至った。そしてこのような危機をいっそう深めたものは終戦以来にわかに自由となった労働攻勢であり、激しい労使の対立は、事態の解決をますます困難ならしめた。しかもその勢のおもむくところいかなる事態の発生があるかも知れない有様であった。その際に発せられたのが芦田首相宛マッカーサー元帥の書簡(昭和23・7)であり、この書簡を契機として、国鉄は鉄道国有化以来の大変革が加えられて、新発足することとなったのである。

もっとも上記の経営面の危機に対処してとられた方策として特筆すべきものに会計制度の改革と独立採算制の実施がある。前者は経理・会計の面から戦後国鉄の経営実態を正確には握し、その解決の方向を見出そうとしたものであり、官庁式会計制度