

計画の最初であった。明治維新によってわが国は封建社会から資本主義社会へと、近代国家としての第一歩を踏み出したのであった。従来の閉鎖的な社会経済体制をうちやぶり、全国的な規模における近代産業の発達を導き出すため、政府自らの手による鉄道敷設経営が行われることとなったが、民間においてもこれと併行して敷設計画ががつぎつぎに現われた。上述の明治2年の建議にひきつづき、4年に同人は東京・青森間の建設計画を政府に提出している。ついで同6年には、華族の有志が資金を集めて東京鉄道会社を設立し、東京・青森間の鉄道建設を請願した。また11年には東山社が東京・高崎間の建設を計画した。関西では明治4年政府の京都・大阪線敷設に際し資金の欠乏を補うため、三井ほか17名の富豪にすずめて関西鉄道会社を設立させたが、資金難のため解散のやむなきに至った。5年には鴻池善右衛門が大阪・堺間に鉄道建設を請願し、8年には許可がおりたが、資金難のため会社設立に至らずして止んだ。北陸地方においても福井・金沢・伏木間を結ぶための東北鉄道会社が15年に発起されたが、これも資金難のため解散した。

このように多くの計画が樹立されながら、いずれも失敗に終わっているのは、維新後日も浅く、民間における資本蓄積が少なかったことによるが、さらに政府の鉄道政策がまだ確立されず、全国に敷設するべき鉄道を国営とするか、民営とするか、民営とすればいかなる手続によって許可してゆくかなどについて、方針を決定しえなかったことによるのである。

2 ぼつ興時代(明治中期) 明治13年旧大名華族などを中心にして、日本鉄道会社が東京・青森間の鉄道敷設を目的として設立され、政府も土地収用・工事代行・利益配当の保証などにつき、手厚い保護と援助を与えたので、その建設も順調に進み、16年には上野・熊谷間が開通、17年には高崎まで開通し、24年には上野・青森間が全通した。そしてその営業益金が建設費の10%以上にのぼったので、以後各地に続々と鉄道を敷設する者があらわれた。明治20年には、私設鉄道条例が公布されて鉄道の保護と統制がはかられたので、このころからいわゆる鉄道ブーム時代を現出し、明治39年鉄道国有法が施行されるまでつづいたのである。この時代はわが国における初期資本主義の段階であって、急激な資本主義の大量生産工業の発展に伴ない、その原料および生産品を輸送するの必要が起り、鉄道はきわめて有利な投資対象として急激に発達したのである。明治25年までに開業した民営鉄道は日本鉄道会社以下14社、総延長キロ2,124kmにおよび、国鉄の総延長キロ880kmの実に2.4倍に達したのである。明治38年末には民営鉄道の総延長5,235km、資本総額2億7千万円以上となり、日本鉄道会社はそのうち1,736kmを占めていた。

一方軌道は明治15年東京馬車鉄道が新橋・日本橋間に開業したのを最初とする。その後碓氷(うすい)馬車鉄道、小田原馬車鉄道、川辺馬車鉄道などがあらわれ、明治23年にはその数、馬力によるもの14社、人力によるもの1社計15社となっている。電気を動力とする軌道は明治23年、東京電灯会社が上野公園桜岡・両大師前間に運転したのが最初であり、営業路線としては、24年に神鶴馬車鉄道が動力を電気に変更したのが最初で、当初から電気軌道として特許されたものは28・1に開業した京都電気鉄道が最初とする。以後軌道条例の公布(明治23年)とともに各地に電気軌道が相ついで敷設され、明治40年には軌道事業者数130、キロ程850kmにおよび、近距離都市交通の主役となった。

3 鉄道国有化時代 初期資本主義の発展に伴って急激に民営鉄道の発達した鉄道ブーム時代は、明治39・3鉄道国有法

が公布されるにおよんで終止符を打った。鉄道の国有は鉄道創設時代から論議されてきたところであるが、政府の財政事情や業界を代表する議会方面からの反対もあって容易に実現するところとならなかったが、日清・日露の両戦役を経てようやく先進資本主義諸国の仲間に入り、国際場裏における競争にのり出したわが国としては、それに応ずる経済的基盤の整備が必要となり、また前記両戦役において鉄道を直接国の指揮下におく必要が痛感された。このような経済的・政治的および軍事的目的をもって明治39年鉄道国有法が公布され「一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ総テ国有」となり、単に「一地方ノ交通ノ目的トスルモノ」が民営として許されるにすぎなくなった。かくして日本鉄道、北海道炭鉱、甲武、岩越、山陽、九州など主要17会社は39年から40年にかけてすべて買収され、その延長キロは4,543kmに達し、これは明治38年度末の地方鉄道の87%に達している。これに対する買収価格は4億8千万円と査定され、その支払いに当てるため政府は5分利公債を発行して、これを被買収会社に交付した。かくて明治43年末における民営鉄道の総延長キロは、834kmにすぎなくなった。

4 再発展時代(明治末期から昭和初期) 民営鉄道は鉄道国有法の施行によって大きくその発展を抑制されたのであるが、明治43年に至り軽便鉄道法が公布されると、従来の私設鉄道法の煩雑、厳格にすぎたのと異なり、条文もわずか7箇条で簡単に開業できるところから、以後この法律によって免許を受けるものが続出し、さらに明治44年には軽便鉄道補助法を制定してその普及を奨励したので、民営鉄道はふたたび興隆の気運に向うこととなり、大正8年には総延長キロ3,263kmに達した。このころは第1次大戦とそれにつづく好景気がわが国の産業界を支配し、民営鉄道業界にも企業熱がはなはだ盛んとなり、ことに大都市周辺路線は急激な発達をみた。

昭和2年にはわが国最初の地下鉄が浅草・上野間に開通した。このような民営鉄道の発展に対応して大正8年には地方鉄道法が、同10年には軌道法が制定され、法制・監督機構が整備された。

しかしこのように、はなやかな発展をみせた民営鉄道業界も昭和4年に始まる世界的恐慌と、それにつづく不況によって一転、ひどい辛酸をなめさせられることになり、同時に大正末期以来非常に勢いで興隆した自動車との競争がそれに拍車をかけた。この苦境をきりぬけるため、鉄道会社は人員整理や経費削減など企業の合理化に努めるとともに、バス事業を兼営し、あるいは遊園地など兼業部門に積極的に乗り出した。昭和2年から13年までの間に経営困難のため営業を廃止したものは、鉄道12社123km、軌道21社230kmにおよんだ。このように会社の経営はかなり苦しかったが、大都市近郊の郊外電鉄は都市の発達につれて次第に延長し、地方鉄道の総延長は昭和9年末において7,023km、軌道の総延長は2,650kmに達した。

5 統制時代 かくて全体としては営業キロを増大しつつも、経営においては苦しい民営鉄道を救済し、またその公共性にかんがみてこれを健全な経営の基礎の上におくためには、各種の交通機関の間を調整し、おのおの交通機関にその固有の運輸分野を与えて、相互の間の無駄な競争、資本の二重投下ならびに競争による交通の混乱を防ぐ必要が痛感されるようになった。このような理由で昭和13年に陸上交通事業調整法が公布されたが、その調整計画が具体化する前にわが国は戦争に突入り、ここに総力戦下における統制に移っていったのである。まず昭和13年に国家総動員法が公布され、これにもとづいて16・11に陸運統制令が施行され、鉄道大臣に広範な統制権限が与えられ、17