



Title	日本鉄道車輛工業史
Author(s)	沢井, 実
Citation	大阪大学, 1998, 博士論文
Version Type	VoR
URL	<a href="https://doi.org/10.11501/3144083">https://doi.org/10.11501/3144083</a>
rights	
Note	

*The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

氏 名	澤 井 実
博士の専攻分野の名称	博 士 (経済学)
学 位 記 番 号	第 1 3 5 1 7 号
学 位 授 与 年 月 日	平 成 10 年 1 月 23 日
学 位 授 与 の 要 件	学位規則第 4 条第 2 項該当
学 位 論 文 名	日本鉄道車輛工業史
論 文 審 査 委 員	(主査) 教 授 阿 部 武 司 (副査) 教 授 宮 本 又 郎    教 授 佐 村 明 知

## 論 文 内 容 の 要 旨

本論文では戦前期のわが国機械工業諸部門のなかで造船業とともにその代表的存在であった鉄道車輛工業が取り上げられ、明治中期から太平洋戦争期にいたる約半世紀の歩みを追跡することによって、当該産業の発展を支えた諸要因およびその特質の解明が試みられる。

本論文は序章・6章・終章からなる。まず序章では、本論文全体にかかわる課題設定が行われ、明治末期から明確となる鉄道車輛工業の官需依存的性格、注文生産に基礎を置く産業としての特質、当該産業の発展を支えた海外市場と関連諸産業の展開の意義などの検討すべき諸論点が提起される。

第1章では明治期における鉄道車輛工業の成立過程が分析され、機関車輸入が明治末期まで決定的重要性を保持したこと、鉄道国有化およびその後の鉄道院内工場＝修理修繕、民間鉄道車輛企業＝新製の分業体制が明確となるまでは車輛供給に占める官民鉄道工場の意義がきわめて大きかったことなどが明らかにされる。第2次鉄道ブームを契機に成立した民間鉄道車輛企業の多くは日清・日露の戦後不況を通して淘汰され、相対的に強固な資金基盤に恵まれるかあるいは兼業生産を展開しえた少数企業のみが残存し、それらが明治末年に鉄道院指定工場となる。しかし、鉄道院の要求水準と指定工場の技術水準・生産能力との格差は依然大きく、この格差を縮小すべく同院が体系的な技術的主導性を発揮した状況が詳述される。

第2章では第1次大戦期の状況が分析され、輸入が次第に困難となるなかで鉄道車輛関連部品の輸入代替が急速に進み、1920年代初頭には電動機・制御装置ならびに電気機関車の国産化を残すのみとなったこと、主要鉄道車輛企業の経営は頻繁な労働移動、原材料の安定確保、予算制度に拘束された鉄道院の相対的に硬直的な購買価格といった問題に悩みながらも、基本的には順調な業績を維持したことなどが明らかにされる。

1920年代の鉄道車輛工業を検討する第3章では、残された課題であった電動機・制御装置・電気機関車などの国産化が主要民間メーカーと鉄道省の共同設計プロジェクトによって達成され、鉄道省工作局車輛課が主催する鉄道車輛のメーカーおよびユーザーを網羅する車輛研究会の活動が技術政策として大きな成果を上げたこと、さらに民間メーカーの技術向上を反映して鉄道省と民間企業の関係も一方的な指導関係から双方向的で対等な関係に近似していったこ

とが指摘される。

第4章では満州事変期の鉄道車輛工業が考察される。昭和恐慌期になると鉄道省を中心とする内需は低迷し、その回復も遅れ、鉄道車輛企業は明治末年の指定工場制成立以来最大の試練を迎える。こうした危機的状況を救済したのが「満州国」の成立以来莫大な増備車輛を必要とした南満州鉄道（満鉄）がらの大量発注であり、その受け皿となったのが満鉄の有力指定工場の受注カルテル組織である弥生会（汽車製造・川崎車輛・日本車輛製造・日立製作所・田中車輛の5社で構成）であった。満鉄はこうした指定工場との間に国内における鉄道省と指定工場との関係にほぼ準じた関係を構築しており、日中戦争勃発直前には満鉄発注抜き企業の経営は考えられない状況になっていた。

第5章では日中戦争期の動向が分析される。最初に鉄道車輛生産力拡充計画の推移と実績、統制団体の設立状況、戦時経済統制の進展過程が検討され、続いて「日満支経済ブロック」体制下の日本国内市場、朝鮮・台湾の移出市場、「満州」・華北市場の動向ならびにその動きに対応した各地域に立地する鉄道車輛メーカーの経営実態が分析される。とくに関東軍と北支那方面軍の強い指導の下で設立された満州車輛（1938年5月設立）と華北車輛（1940年6月）の設立経緯・その後の経営内容が検討され、両社の設立の間に大陸における鉄道車輛企業を巡る状況が決定的に悪化したことが指摘される。

第6章は太平洋戦争期における鉄道車輛工業の状況を検討する。1942年度を計画初年度とする第二次生産力拡充計画の立案過程、年度計画である生産拡充実施計画の推移と実績、鉄道車輛企業の軍需会社指定にいたる統制深化の過程が分析された後、国内外の鉄道車輛市場の動向、国内主要・中堅企業および朝鮮・「満州」・華北の在外企業の困難な経営状況が検討され、最後に敗戦後の華北車輛3工場の状況が紹介される。

終章は以上6章における検討を通して明らかとなった諸事実・論点の整理・総括に当てられ、最後にわが国の鉄道車輛工業が鉄道院(省)、植民地官設鉄道、満鉄などとの長期安定的関係に支えられて成長を遂げる一方で、戦前期には顕在化しなかったものの企業経営の官僚制・硬直化といった問題を胚胎しつつあったとの展望が示される。

## 論文審査の結果の要旨

戦前期における日本のめざましい工業化の支柱であった機械工業の中できわめて重要な地位を占めていたのみならず、鉄道院からの巨大な官需に基づく注文生産を展開し、さらに東アジアの旧日本帝国圏に大量の製品を供給していった等、注目すべき数々の特徴を有していた日本の鉄道車輛工業の歴史的展開を体系的・実証的に解明した本論文は、日本経済史、日本経営史等の領域で今後古典的地位を占めるものと言っても過言ではない。

本論文の貢献は、まず、従来、資料に基づく検討が不十分であったこの産業に関する考察を、一次資料も含む夥しい文献を駆使して飛躍的に高めたことである。著者は、対象とされた各時期を通じて、鉄道車輛をめぐる内外の市場、それに対する鉄道車輛工業および関連諸産業の生産動向、鉄道院を中心とする政府の施策、主要企業の経営動向等を網羅的に検討しているが、どの箇所においても、丹念な実証的裏付けがなされている。

次に、本論文の視野がきわめて広く、しかも史実が大変バランス良く記述されていることが指摘される。本論文の対象は鉄道車輛工業という一産業ではあるものの、著者は、序章で日本人のみならず外国人による様々な経済史・経営史研究にまで目を配り、第1章以下で斯業の成立期から敗戦時までという長い期間を各章とも、ほぼ同様の実証密度で記述するというきわめて困難な試みに挑戦し、見事な成功をおさめている。各章でとりあげられたトピックスには、日本の鉄道車輛工業史に関心を持つ者が知りたいと思うであろう史実がほぼ満遍なく網羅されている。

さらに本論文は、対象とされた各時期に日本の鉄道車輛工業が当面していた重要な課題に対する斯業の対応を鮮やかに描き出している。日露戦後以降における鉄道院の特定メーカーに対する育成政策の展開、第1次大戦期から1920年代にかけての鉄道車輛関連部品の輸入代替の進展、昭和恐慌期における鉄道車輛工業の危機と満鉄の大量注文によるその克服、戦時期における東アジア旧帝国圏との関わりの深化等は、本論文によって初めて本格的に解明された重要な史実である。

改善されうと思われる点を敢えて記せば、多岐に及んだ日本の機械工業の全体像とそのなかに占める鉄道車輛工業の位置をより詳しく説明するのが望ましいこと、戦前・戦時期に由来する負の遺産として指摘された企業経営の官僚制化・硬直化に関する立ち入った説明が必要と思われること等であるが、これらは本論文の価値をいささかも損なうものではない。よって本論文は博士（経済学）の学位に十分値するものと判定する。