



Title	近代日本と鉄道史の展開
Author(s)	宇田, 正
Citation	大阪大学, 1996, 博士論文
Version Type	
URL	<a href="https://hdl.handle.net/11094/39544">https://hdl.handle.net/11094/39544</a>
rights	
Note	著者からインターネット公開の許諾が得られていないため、論文の要旨のみを公開しています。全文のご利用をご希望の場合は、 <a href="https://www.library.osaka-u.ac.jp/thesis/#closed">〈a href="https://www.library.osaka-u.ac.jp/thesis/#closed"〉</a> 大阪大学の博士論文について <a href="https://www.library.osaka-u.ac.jp/thesis/#closed">〈/a〉</a> をご参照ください。

*The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA*

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

The University of Osaka

氏 名	宇 田 正 <sup>ただし</sup>
博士の専攻分野の名称	博 士 ( 経 済 学 )
学 位 記 番 号	第 1 2 2 1 6 号
学 位 授 与 年 月 日	平 成 8 年 1 月 3 0 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	近 代 日 本 と 鉄 道 史 の 展 開
論 文 審 査 委 員	(主査) 教 授 宮 本 又 郎 (副査) 教 授 佐 村 明 知 助 教 授 沢 井 実

## 論 文 内 容 の 要 旨

明治維新以降における鉄道の発展は目覚ましいものがあった。本論文は、主として明治期を対象として、鉄道の導入と発達をめぐる政策展開、鉄道路敷設や鉄道事業計画に関わった諸経済主体や地域経済の動向、鉄道が地域経済や農村経済に与えた影響などを実証的に追究することを通じて、近代日本の社会経済史上における鉄道の役割、意義を考察しようとしたものである。

本論文は、わが国における鉄道史研究の状況とその社会思想的背景を整理した上で、本論文の問題意識を明らかにした序章と、それに続く2部10章及び終章から成り立っている。「近代日本の国家形成と鉄道史の政策的展開」と題された第1部では、明治政府による近代国家建設の過程において、鉄道がどのような役割を担わされ、どのような性格を付与されることになったのかを、主要幹線の敷設計画の立案と決定プロセスを追うことによって、また、農村に代表される伝統社会への鉄道のインパクトを検討することによって検討している。第2部「明治期における鉄道建設・経営と地方社会経済」では、政府の鉄道政策に展開に対応して、各地域経済がどのような主体的取り組みを見せたか、また鉄道路敷設が各地域経済にどのようなインパクトを与えたかをいくつかの事例研究を通じて、明らかにしようとしている。

第1章では、わが国の鉄道網の基幹ともなるべき東西両京連絡幹線鉄道が、当初中山道ルートとされながら、その建設途上の明治10年代末年になって、にわかに路線変更され、東海道ルートとして実現されるにいたった経過を克明に追跡し、この路線大転換の背後には、井上勝に代表される鉄道官僚の政略とともに、政府の産業政策の転換、すなわち内陸部の在来産業を軸とする漸進的殖産興業路線から、太平洋沿岸地帯の外来移植産業育成を軸とする急速な殖産興業路線への転換があったことを指摘している。また、こうした殖産政策の転換の論理は、官営釜石鉱山が民間に払い下げられ、それに伴い同鉱山敷設鉄道資材の一部が一政商の工作により、大阪府下の阪堺鉄道建設へ転用された事例（第3章）や、明治20年代において、山陽線鉄道の路線選択をめぐる、津和野経由の陰陽連絡線ルートを軍事戦略上重視する軍部（陸軍）が、地元の名望家クラスの鉄道誘致計画に乗り、内陸ルートによる山陽線鉄道の建設を画策するも、結局鉄道当局の意向により瀬戸内沿岸ルートに決定されていった事例（第4章）からも、読みとれるとしている。

第2章と第5章は鉄道の導入・発達の農村社会への影響を論じたもので、第2章では鉄道が在来の農村の共同体的秩

序や生活体系を掘り崩し、それとともに鉄道に対する農民の意識が次第に変化していく様相を描き、第5章では、柳田国男の所論を手がかりにして、明治中期から大正期にかけて展開した鉄道の全国的ネットワークは、近代化の物質的基礎としての鉄道という柳田の期待した役割を果たさず、さらに柳田のいう真の近代化の担い手たる中農クラスを没落させ、地方農村部の都市経済への従属化を促進したという。

地域社会経済の視点から鉄道問題を扱った第2部では、まず第6章において、私設日本鉄道による東北幹線の路線決定プロセスを、岩手県一官吏の調査報告書（復命書）を資料の手がかりとして追跡する。近世以来の物流に照応するものとして提起された山形ルートに対して、仙台・岩手ルートが勝利を収めることになるが、その背景には政府の東北経済開発の意向とそれに密接に関連する地域交通体系の再編成があったとする。

第7章では明治10年代に滋賀県大津近郊農村で、官設江越間鉄道用地の買収価格をめぐる生じた地元農民と鉄道当局との紛議一件および、政府上層部が乗り出してその解決にあたる過程が詳しく紹介され、商業化が進んだ農村において鉄道がどのように認識されていたかが検討されている。第8章も江越間鉄道に関係するものである。敦賀－米原を結ぶ同鉄道は、日本海側地域と畿内経済を結ぶ商品流通パイプとして、明治初年ごろより政府において最重要幹線の一つとして位置づけられていたが、この敷設は、江戸時代以来西廻り海運を通じて日本海側地域と商品流通上密接な関係を保ってきた大阪経済に多大の影響を与える可能性があった。この事態に対して明治10年代前半、大阪商法会議所は江越間鉄道の敷設により大阪商業界がどのような影響を受けるかを、克明に調査したが、本章はこの調査報告を資料として、近世における最大の経済都市であった大阪が、鉄道の導入によって起こる商品流通秩序の再編成のなかで、どのような対応を迫られたのかを追及しようとしたものである。

第1章で明らかにされたように、官営東海道線は、その紆余曲折した建設経緯により、名古屋－草津間については旧中山道ルートをとることになったが、第9章では、この結果東海道線より疎外された桑名・四日市、滋賀県などの有力資産家グループによって興された私設関西鉄道の設立から、その後における官鉄との競争、さらに明治39年における同鉄道の官有化までのプロセスが検討されている。第10章は、明治20年代半ばに、岡山県西南部で、地方在来織物業の活性化をめざして地元の政治家によって構想された地方軽便鉄道建設計画が、当時の地域経済の事情に妨げられて、挫折していく過程を明らかにしている。

「わが国鉄道事業経営史における政府と企業」と題された終章では、以上の諸章での考察を踏まえ、さらに視野を大正期から昭和戦前期までに広げて、鉄道政策の歴史的流れ、鉄道事業の所有主体と経営主体の歴史的変遷を、「官設鉄道試行段階」「私設鉄道台頭段階」「官鉄・私鉄競合段階」「国鉄支配体制段階」「鉄道企業流動的再編成段階」に整理し、その上で、わが国における鉄道は近代経済発展に大きな役割を演じてきたにも関わらず、鉄道政策および鉄道事業の運営そのものは、交通政策における「海主陸従」的基調にも災いされて、「政略的」性格を付与されてきたと結んでいる。

## 論文審査の結果の要旨

近代日本の経済発展において鉄道が果たした役割については夙に論じられてきたが、社会経済史研究の分野では鉄道史研究は必ずしもメインの研究領域ではなく、個別の鉄道を対象とした実証研究は十分には行われてこなかった。このような研究状況のなかで、本論文の著者は、20数年前から、主要幹線のみならず地方路線を含めて、個別鉄道に関する第一次史料の掘り起こしを精力的に進め、密度の高い実証研究を公表、鉄道経済史研究のフロント・ランナーとして活躍してきた。本論文は、この著者の鉄道史研究業績のうち、明治期に関する諸論文を、近代日本の形成と鉄道という視点から再構成したものである。

その研究史上の貢献は、第一次史料に基づく事例研究を踏まえて、明治期鉄道の展開に関わる諸問題をきわめて多面的に考察した点にある。具体的には、まず第一に、鉄道政策の立案から決定にいたるまでの複雑な政治経済過程や、路線の計画から決定にいたる過程で生じた諸経済主体間の軋轢とその調整のプロセスをヴィヴィッドにかつ丹念に描き出したことが挙げられる。政策主体が決して一枚岩ではなく、政府上層部、鉄道官僚、軍部、中央及び地方経済界などの

利害対立があり、現実の鉄道政策はその調整のなかから生み出されてきたことを具体的に明らかにしたことは、ややもすれば一定の論理で明治期の鉄道の展開を説きがちであった従来の学説に対する有力な批判となっている。また、明治期の鉄道行政をリードしたとされる有名な鉄道官僚・井上勝は本論文でも度々登場するが、本論文では同人に通説とはことなるイメージが付与されており、明治期鉄道当局の性格を再検討する上で、興味深いものがある。第二に、従来の鉄道史研究が、鉄道という領域のなかにとどまりがちであったのに対し、本論文においては、時の産業政策や経済動向との関連において明治期鉄道の展開過程が考察され、鉄道の経済史的意義が明示的に議論されることになった。第三に、従来ほとんど研究対象とならなかった地方鉄道の建設計画を原史料に即して多数明らかにしたこと、また、これらの鉄道が各地域経済や農村社会に与えた影響を追及したことも高く評価しなければならない。近年、鉄道史研究を志す若手研究者はさらに研究対象を拡げつつあるが、こうした研究手法は著者により先鞭をつけられたものであったとって過言ではない。このこととも関連するが、第四に、利用した史料の多様性も特筆される。本論文においては、鉄道史研究において多用される官庁文書や鉄道会社文書はもちろん、著者自らが渉猟、発掘した地方の第一次史料が駆使されている。その努力は高く評価されねばならない。

以上に述べたように、問題設定の斬新性、研究対象の広汎性、実証レベルの厚みと深みによって、本論文は明治期鉄道史研究のなかで一頭地を抜く研究業績となった。さらに本論文で明らかにされた新知見は、鉄道史研究の領域を超えて、明治期経済史研究史上の定説にも少なからず影響を与えるものであり、その学術的貢献はすこぶる大きい。もちろん、不十分な点がないわけではない。例えば、各章の関連性が必ずしも明瞭ではない、鉄道企業の経営史的分析がほとんど欠落しているという構成上の問題のほか、鉄道政策と産業政策との関連についての行論や、鉄道の展開と経済動向との関係についての説明において、必ずしも説得的ではない部分がいくつか残されている。しかしながら、本論文の学術上の貢献は、こうした瑕瑾を補って余りあるものであり、博士（経済学）の学位に十分値するものと判定する。