

《特別寄稿》

明治期の広軌改築論

—井上勝と後藤新平—

老 川 慶 喜

はじめに

第18回夏季オリンピック東京大会の開業式を9日後に控えた1964年10月1日、最高時速210km、東京～新大阪間を3時間10分（開業当初は4時間）で結ぶ東海道新幹線が開業した⁽¹⁾。「夢の超特急」ともよばれた東海道新幹線は、世界の鉄道の歴史に新たな1頁を付け加えるものとなった。高速鉄道時代の幕を切って落とし、自動車や航空機の進出によって斜陽産業とみなされていた鉄道が息を吹き返したのである。

この東海道新幹線という事業を構想し成功に導いたのが、1955年5月20日に長崎惣之助のあとを継いで日本国有鉄道第4代総裁に就任した十河信二であった。十河は総裁に就任すると、住友金属工業の顧問をしていた島秀雄を副総裁格の技師長として招き、56年5月に島を会長とする「東海道線増強調査会」を国鉄に設置し、東海道線の輸送量、輸送力、サービスの程度、動力方式、車両、保安施設などを検討させた。同会議では、東海道線の輸送力増強の方策として、①現在線併置案、②別線併置案、③別線広軌案などが検討されたが、十河は③の別線広軌案を採用すべきだと考えていた。

詳細については省略するが、東海道新幹線は別線広軌の高速鉄道として実現した。ここで広軌というのは、軌間1435mmの国際標準軌のことである。日本の鉄道は、創業期に4フィート8インチ半(1435mm)の国際標準軌よりも狭い3フィート6インチ(1067mm)の軌間を採用したため狭軌と

よばれ、国際標準軌を広軌とよぶようになった。したがって、日本の在来線の多くは狭軌であるといえることができる⁽²⁾。

しかし、日本の鉄道を広軌に改築しようという試みは、これまでに何度もなされてきた。この点について、東海道新幹線の生みの親ともいえる十河信二は、1962年10月号の『中央公論』につきのような短文を寄せている⁽³⁾。実に興味深い内容を含んでいるので、煩をいとわずに全文を引用しよう。

日本の鉄道は狭軌の鉄道で出発したが、これは創業当時雇外国人が、日本の地形から狭軌が適当であろうとすすめ、初代鉄道頭井上勝もまた、規模の小さい鉄道の方が沢山つくる事が出来ると大隈侯に進言、それが採用されて廟議できた。ところが井上勝も後には広軌を採用しなかったことを残念がって、開国五十年史鉄道篇を大隈侯の依頼で執筆した時は「時勢の進運と共に早く已に狭軌の不満を聴くに至りしこそ、誠に賀すべき現象なれ、尚ほ一步を進めて愈々其の必要に駆られ、広軌改造を実現するの時運に際会せんこと、予が衷心冀望に堪えざる所なり」と書いている。

狭軌を進言した井上勝が広軌を希望したほどなのに、日本の鉄道はその後狭軌で運転していた。

しかし長い間に広軌への願望は幾度か試みられた。

中でも明治四十一年から三回も鉄道院総裁となった後藤新平伯は、日本の鉄道を広軌にしな

くは鉄道の大発展はあり得ないとの堅い信念に立って、世論を喚起。議会に提案し、広軌の線路、車輛を製作して試験し、常に先頭に立って反対者を論難し奮闘せられたのであった。それは理想であるとともに即日、実行可能の具体案であった。私は後藤伯が最初に広軌論をひきさげて活躍されていた明治四十二年に、伯の推輓により鉄道に就職した。親しく伯から何くれと指導を受けたが、青年だった私の胸に、伯の広軌への熱意は強烈な印象となって焼きつけられた。後年、後藤伯への憧憬と共に、広軌への関心は念頭を離れたことがなかった。伯の一举に輸送力を増大し、国の繁栄を計らんとする努力は、政治界のいきさつもあって、いつも成功の間際で流されてしまったのはまことに残念なことだった。

しかし、伯の逝去後三十年にして東海道広軌新幹線ができることとなった。私は完成の暁には、何をおいても後藤伯の墓に報告しなければならないと思っている。

十河信二は、鉄道院初代総裁後藤新平の薫陶を受け、とくに広軌改築論を継承し、それを東海道新幹線の開業によって実現したのである。しかし十河によれば、後藤の広軌改築論は、さらに創業期における日本の鉄道システムをつくり上げた鉄道専門官僚・井上勝の広軌改築論にまでさかのぼることができる⁽⁴⁾。すなわち広軌改築論は、明治期からいわば地下水脈となって流れており、それが戦後の高度経済成長期に東海道新幹線となって地表に出てきたとみることができる。そこで本稿では、戦前期の日本の鉄道史を地下水脈のように営々と流れていた広軌改築論の展開を明らかにすることを課題としたい。

広軌改築論をめぐっては、すでに三谷太一郎の優れた研究があるが⁽⁵⁾、それは明治末期から大正期にかけての政治史の問題として広軌改築論を取り上げ、それが挫折していく過程を詳細に描いたものとみることができる。本稿では、こうした研究を念頭におきながらも井上勝が早い時期に広軌改築論を展開していたことに注目し、それが

1906年の鉄道国有化をはさんで後藤新平にどのように受け継がれていくのかを検討してみることにはしたい。

1. 井上勝の広軌改築論

明治政府は、1869年11月の廟議で、東京～京都間の幹線鉄道、東京～横浜間、京都～大阪～神戸間、琵琶湖近傍～敦賀間の支線を敷設することを決定した。この鉄道網を実現するためには、まず軌間(ゲージ)を決定しなければならなかった。

日本の鉄道の軌間は、当時イギリスの植民地であったオーストラリアやニュージーランドと同じ3フィート6インチ(1067ミリメートル)の狭軌で敷設された。そのプロセスの詳細は不明であるが、当時民部兼大蔵大輔であった大隈重信の回顧によれば、1870年4月に建築師長のお雇い英国人エドモンド・モレルと会見したときに軌間の説明を受け、「元来が貧乏な国であるから軌幅は狭い方が宜からう」と答えたとされている⁽⁶⁾。

当時、イギリスではゲージ論争が活発に行われており、経済発展が遅れている地域では4フィート8インチ半の広軌道よりも狭軌道の方が適しているという議論が優勢であった。そうしたなかで、井上も「多少欧人の諸論を研究」したが、「我国の如き山河多く、又屈折甚しき地形に在りては、三呎六吋ケージを適當とす」と判断した。すなわち、イギリスなどで採用されている4フィート8インチ半のゲージでは「過大に失して不経済」であり、「殊に当時の勢にては、広軌にて百哩を造らんよりは、寧ろ狭軌にて百三十哩を造らんこと国利最も多からん」と考え、狭軌を採用しよう大隈に進言した。その結果、廟議も3フィート6インチの狭軌道を採用するにいたったというのである⁽⁷⁾。

井上勝は、1887年7月には陸軍参謀本部長の有栖川熾仁親王にあてた「鉄道改正議案二対スル上陳書」においても、「吾邦ノ鉄道ハ漸次内部山嶺険峻ノ地ニ延長セサル可ラスシテ必ス急ナル屈曲ヲ要スヘク、又運輸ノ数量ハ非常ニ多キニ至ラサルモノ多ク、而シテ到底峻急ナル坡度ヲ要スルヲ

以テ速力ハ第二ノ問題トセサルヲ得サル等ノ諸要点ヲ斟酌シ」て3フィート6インチの狭軌道を採用したと述べている⁽⁸⁾。すなわち、狭軌道を採用したのは日本の急峻な地形や経済発展の遅れを考へてのことであつて、鉄道の延長を優先し速力などは次善の策と考へたというのである。

井上の狭軌道に対する信念は固かつたらしく、1910年10月11日付の『報知新聞』は兩宮敬次郎の以下のような談話を紹介している。すなわち、1892年に銀行条例が改正され、第十五銀行が積立金を株主に割り戻すと、華族は不時に大金をもちその処置に困つた。兩宮は、かねて「日本の鉄道を広軌に改築せねばならぬ」と考へていたので、500万円で1000マイルの全鉄道を広軌に改築するという計画を立て、華族に出資を促すと多くの賛同を得た。そこで、参謀次長であつた陸軍の川上操六を動かして補給利子を得ることにし、さらに井上勝にも同意を求めたが、「豈に図らんや、井上は頑として応ぜなかつた」という⁽⁹⁾。

しかし、日清戦争前後になると、狭軌道は輸送力不足を引き起こし、批判の矢面に立たされるようになった。井上は、そうした批判に対して、1895年11月25日の『東洋経済新報』につぎのような談話を掲載している⁽¹⁰⁾。

今の時に当り誰か復た広狭軌道の得失を謂はん、世既に定論あり、但好んで政府の事業を非難する者、動もすれば我国の鉄道の、最初より広軌道制を採らざるの不可を責めて嘖々す、然れども明治の初年初めて東京横浜間に所謂陸蒸気の敷設せられたる当時の国状如何を回憶せよ、伊藤、大隈二人が衆論を排して鋭意之れが建設の事に昂むるや物議洶湧刺客二人の身を窺うふに至りたる事人の知る所の如し、今となりてこそ狭軌道を取りたるは大体の方針を過まりたるものなりとか、広軌道を採らざりしは国家百年の長計を失ひたるものなりとか、口重宝彼是非難を試むるなれ、陸蒸気敷設の当時乃至二十年、十五年の往時にありて誰れか二十八年の今日に此鉄道世界あることを予測し得たるものぞ、人を責むるに周にして酷なるものと謂ふ可

し

井上によれば、鉄道導入時の事情を考へれば狭軌道を採用したのはやむを得なかつた。というのは、当時、日本の経済が今日のように発展するとは誰も予測できなかつたからである。そして、「複線を布設して可及的便法を取るに於ては、前途約二十年間は格別差悶なかるべきを信ず」と、狭軌道のままでも複線化によって輸送力の増強ははかれるとした。また、「二條の鉄軌を三條とし狭車は従来の軌道により、広車は其片輪を従来の軌道に他の片輪を新加の軌道に箝め、以て運転する」、あるいは「貨車客車の車輪部に属する所のみを改修して広軌道に適合するの工夫を施す」などの「簡便」な改良によって、實質的に広軌改築を実現し輸送力を増強することも可能であるとも述べている。

しかし、井上の軌制論は次第に動揺する。1900年5月における鉄道時報社の記者のインタビューに対しては、鉄道が「今日の如く発達するなれば、無論欧米の通り広軌道が適當だ」と、広軌改築をほのめかしている。しかしながら、井上はなお「今日でも鉄道を速成するには矢張現行のゲージが或る意味に於ては適當ならん」と、鉄道をさらに延長するには狭軌道の方がよいとも述べていた⁽¹¹⁾。

その後、日露戦争を経て1906年3月に鉄道国有法が公布されると、井上ははっきりと広軌改築を主張するようになった。すなわち、井上は前掲「鉄道誌」においてつぎのように述べているのである⁽¹²⁾。

先年広軌鉄道説の非常に流行せし際には、三呎六吋に制限せられたりしことを非議する声喧かりき。然れども是は必要の時機到来せば、改造するも亦敢て難事にあらざるべし。斯る事は外国にも其例なきにあらず。今より十数年前亜米利加に於ても各種の「ゲージ」を用ひ来りしに、一旦其不便を感ずるや、三千哩の長線路を一昼夜の間に同軌に改造せし事あり。兎に角鉄道導入の当初は駕籠より直に鉄道に移乗する有

表1 鉄道輸送の推

(単位：100万人キロ・100万トンキロ)

年 度	旅客輸送					貨物輸送				
	人キロ			構成比		トンキロ			構成比	
	国鉄	私鉄	合計	国鉄	私鉄	国鉄	私鉄	合計	国鉄	私鉄
1891～1895	592	584	1,176	55.0	45.0	91	221	312	29.2	70.8
1896～1900	1,019	1,511	2,530	40.3	59.7	230	598	828	27.8	72.2
1901～1905	1,289	2,070	3,359	38.4	61.6	477	1,233	1,710	27.9	72.1
1906～1910	3,943	752	4,695	84.0	16.0	2,623	358	2,981	88.0	12.0

出典：南亮進『鉄道と電力』（長期経済統計12）1965年，16頁。

様なれば、三呎六吋にても猶ほ維持し得らるゝや否やを懸念せし始末なるを以て、未だ四十年を経ざるに此の如き進歩を觀んとは想ひ到らざる所なりしに、時勢の進運と共に早く已に狭軌の不満を聴くに至りしこそ、誠に賀すべきの現象なれ。尚ほ一步を進めて、愈々其必要に駆られ、広軌改造を実行するの時運に際会せんこと、予が衷心冀望に堪へざる所なり。

井上は、駕籠を主要な乗り物としていた時代に、狭軌道を採用したのはやむを得なかった。むしろ、狭軌道を批判するほど経済が発展したことを喜ぶべきであると強弁しているが、一方で3000マイルの路線を一昼夜のうちに広軌に改造したというアメリカの事例をひきながら、日本でも「広軌改造」を実行すべきであるとしている。

それから3年後の1909年5月には、井上は「只慙愧に堪へない事が一つある、夫れは我国に鉄道が出来てから四十年になる、其時なぜゲージを四呎八吋の広軌にして置かなかつたのか、日清戦役には彼のように勝ち、日露戦役にも彼のように勝ち露国を満洲より追ひ払ふやうな進歩を我国に予期して居たならば、マサカ狭軌にしては置かなかつたにと、余は全く先見の明がなかつたのを頗る愧ぢて居る次第だ」と、鉄道創業期に狭軌鉄道を採用したことを心から悔いている⁽¹³⁾。

こうして井上は、当初は狭軌道で十分だと考えていたが、日清、日露の戦争を経て日本経済が発展し、帝国日本の版図が中国や朝鮮、満洲にまで

広がると、一転して広軌改築を主張するようになった。表1は、1891年度から5年ごとの旅客・貨物の輸送量の推移を示したものである。1891～95年度の輸送量と比較すると、旅客は1896～1900年度には2.2倍、1901～05年度には2.9倍、1901～05年度には4.0倍に増加している。貨物も同じく1896～1900年度には2.7倍、1901～05年度には5.5倍、1901～05年度には9.6倍に増加している。井上は鉄道庁長官を辞任したのち、中国、満洲、韓国など大陸の鉄道の視察にしばしば出かけているが⁽¹⁴⁾、こうした鉄道輸送の著しい増加や大陸の鉄道の状況を見て、狭軌道の広軌道への改造を考えるようになったものと思われる。

2. 広軌改築論をめぐる

日清戦争（1894～95年）後、東海道鉄道の複線化が計画され、間もなく着工という段になると広軌改築論が議論されるようになり、1896年3月の第9回帝国議会には広軌採用を求める3件の建議案が可決され、4月には逓信省に軌制取調委員会が設置された。当初、広軌改築を主張していたのは、軍事上の観点から狭軌道の輸送力に疑問を呈していた軍部であったが、このころには東京商業会議所などの財界からも広軌改築が主張されるようになった。井上勝が狭軌道の限界を認識し、広軌改築論に傾き始めたのもこのころであった。

東京商業会議所は、官設鉄道の運賃引き下げを求める神戸商業会議所の提議について検討する調

査委員会を設けた。1896年2月、奥三郎兵衛を委員長とする同調査委員会の報告書が東京商業会議所頭取の渋沢栄一に提出された。神戸商業会議所は、「鉄道ノ利用ヲ拡充セントスル」ために官設鉄道ノ運賃引下げを求めた。産業を發展させるには、官設鉄道ノ運賃を引き下げて鉄道ノより一層ノ利用をはからなければならぬというのである。これに対して東京商業会議所ノ調査委員会ノ報告書は、ほぼつぎのように述べている⁽¹⁵⁾。

すなわち、鉄道ノ利用を妨げているのは「運賃ノ高価」ではなく「鉄道設備ノ完全ナラサル」ことにある。実際、「運賃ノ高価なる」がために「運輸上ニ障碍」がもたらされたということはなく、貨物は日に日に「積載ノ量ヲ増加シ却テ停滞ヲ見」ている。したがって、神戸商業会議所ノ提議は、「運賃引下ノ一点」のみに注目し、「鉄道事業ニ対スル大体ノ觀察」を欠いているという問題がある。

たとえば、官設東海道線ノ旅客・貨物は「日ヲ逐テ其数量ヲ増加」しており、「運搬力ノ不足」は明らかであるが、いたずらに運賃を引き下げても「鉄道設備ヲシテ完全」にし、「需要ト供給ノ権衡」を得なければ貨物ノ渋滞は解消しない。したがって、鉄道ノ利用を拡充するためには、神戸商業会議所が主張する「運賃ノ減額」をはかるのではなく、「運搬力ヲ拡張シ制度ノ改良ヲ促」し、荷主が「一定ノ時間ニ一定ノ場所ニ運搬シ其機ヲ誤ラシメサル」ようにすることこそが重要である。

このように東京商業会議所は、鉄道ノ「運搬力ノ拡張」を実現しなければならぬとしていたが、その方策として狭軌道ノ広軌道ヘノ改築を主張した。広軌道は狭軌道に比して列車ノ容量が大きく速度も速く、一般的には狭軌道よりも運搬力が大きく、輸送上ノ時間と費用を節約すると考えられている。

東京商業会議所は、仙石貢（鉄道局運輸課長）、南清（山陽鉄道）、毛利重輔（日本鉄道）らノ専門家ヲ招いて、広軌鉄道問題について研究と審議をかさねた。調査委員ノうち、渡邊洪基は「我国ノ鉄道ヲ広軌ニ変更するハ時機尚早シ」と反対し

た⁽¹⁶⁾。渡邊は、広軌改築そのものには賛成していたが、日清戦後経営ノなかで政府財政にゆとりがないので時期尚早と判断したとのことである⁽¹⁷⁾。渋沢栄一、今村清之助、益田孝、朝吹英二、岡部廣らは広軌改築に賛成し、9月15日ノ委員会でつぎのように述べた⁽¹⁸⁾。

我国現今ノ鉄道に於て、仮令ひ之レを複線とし且つ貨車、機関車を増加するとするも、尚且つ物貨旅客ノ運搬に不足を訴ふる事情あり、殊に鉄道發達ノ今日に之を改め、又は将来許可を得る鉄道をして現今ノ制度に依りて之を敷設せば、我国ノ鉄道は最早広軌に変するノ時機を失すべければ、広軌鉄道ノ問題は一日も之を等閑に附す可らずとて、終に現今ノ鉄道規則を改正することに決定したり、而して官設線を広軌に変することは左迄至難に非らざる、日本、両毛、関西、山陽諸鉄道ノ如き幹線を同じく広軌に変更せしむるにあらざれば広軌鉄道ノ効用を全からしむる能はず

東京商業会議所によれば、輸送力を増強するには、複線化や貨車・機関車ノ増備では限界があり、もはや広軌に改築する以外にないというのであった。また、官設線ノ広軌改築はそれほど難しくはないが、日本、両毛、関西、山陽などノ私設鉄道についても実施しなければ、広軌改築ノ効用が減殺されてしまう。しかし、私設鉄道に対して一片ノ法律で広軌改築を強要するのは忍びないので、朝野ノ「鉄道経験家」や「経済家」から委員を選任して調査会を設置し、国庫補助を検討すべきであると提言した。そして、1896年11月には通信大臣ノ野村靖に「広軌鉄道ノ義に付建議」を提出し、いまこそ鉄道ノ広軌改築を急がなければならぬとしてつぎのように述べた⁽¹⁹⁾。

近年、日本ノ鉄道事業は年々路線を延長し、「其成績頗ル見ルベキモノ」があるが、「往々運輸ノ渋滞ヲ免カレザルノ憾」がある。それは、「其施設方法敏活ヲ欠クヲ以テ運搬力未ダ全ク發達セザルノ結果」といわざるを得ない。商工業は「漸ク増進シ、運輸ノ程度ハ益々其繁ヲ加フルノ趨勢」

にあるので、「鉄道機関ニ改良ヲ加ヘ以テ其運搬力ヲ強大ナラシムル」ことは「国家経済上ノ大急務」である。

輸送力の拡張には、車輛の増加、駐車場の増置、複線の敷設なども考えられるが、これらの方法では「充分運搬力ヲ強大ナラシムルノ効果」をもたらすことができるかどうかという懸念がある。鉄道機関の「一大改良」をはかるためには、「現行狭軌道ノ制ヲ廢シテ広軌道ノ制ヲ採用スルノ得失如何」を検討しなければならない。なぜならば、「広軌道ハ狭軌道ニ比シテ列車ノ容量ト速度」において優れており、「貨物ノ運輸上大ニ時間ト費用トヲ節シ得ルノ利益」があるからである。

しかし、広軌改築を実行するのは容易ではない。現在日本の鉄道網は約2000マイルに達しており、さらに東海道線の複線化、その他で数千マイルの官私鉄道路線の延長が企てられている。これらの路線が完成してから広軌改築を実施するのは困難である。したがって、「此等ノ線路ノ未ダ成ラザルニ先チ、之ヲ断行スルハ策ノ最モ得タル者」であるという。しかし、広軌改築は経済上のみならず、政治・軍事上の利害にもかかわる問題なので、決定には技術上の調査を要する。そこで、まずは軌道調査会議を設置し、朝野の学識経験者を集めて、広軌道の制を施行する方法を確立すべきであると主張するのである。

広軌改築論に関して興味深いのは、鉄道局技師仙石貢と山陽鉄道会社技師長南清の議論である。二人は、1896年5月29日、東京商業会議所の求めに応じて広軌改築に関する意見を開陳した。仙石は「現今の狭軌道を広軌道に改築するときは二倍以上の利益あるべし」と広軌改築に賛意を示したが、南は「其の利益は五割三分に止まるべし」と限定的な評価を下した。なお、日本鉄道会社副社長の毛利重輔も意見を求められたが、何も語らなかったという⁽²⁰⁾。

仙石によれば、広軌改築は建設費がかさむものの列車の速度や牽引力が増し、1列車あたりの輸送容量が増大する。それにともない列車の運行本数が減少するので、結果的に営業費の節約がはか

られるのであった。したがって、鉄道創業のさいに3フィート6インチの狭軌道を採用したのは大失策であった。その後日本鉄道を起業するさいに広軌改築のチャンスがあったが、実行されずに終わった。そして今、東海道線の複線化が計画されているが、これを機会に広軌化を実施すべきであるというのである⁽²¹⁾。

これに対して、南は社会が鉄道に求めているのは「列車の度数と速力の増加」であり、仙石が「軌道を拡潤して大機関車を用ひ、列車の度数を減じて経済の道を講ぜん」としているのは明らかにこうした社会の要望に反していると批判する。機関車の牽引力は軌道の広狭とは無関係で、広軌化の利益を二倍以上とするのは過大評価であるというのである⁽²²⁾。

こうして、仙石と南の広軌改築をめぐる議論は真っ向から対立する。『東京経済雑誌』は、広軌改築が「至難の問題」であるのは「仙石南両技師意見の懸隔甚だしきを見て知るべき」で、先に日本鉄道副社長の毛利重輔がなにも語らなかったのもそのためであるとしていた⁽²³⁾。

こうして広軌改築をめぐる議論は明確な結論が出ないまま推移し、やがて東京商業会議所も広軌改築を主張するのをやめ、鉄道の国有化を実施すべきだと考えるようになった。東京商業会議所は、1898年5月に「私設鉄道ヲ国有トナスノ建議」を内閣総理大臣などに提出した。そこでは、鉄道は「国家ノ最大交通機関」で、「其能ク関連統一シテ整然タル運転ヲ為シ得ルト否トハ、直チニ国運ノ隆替ニ関スルモノアリ」と鉄道の特性を把握し、国有化の必要性を強調した。国防上の理由などもあげられてはいたが、国有化を必要とする最大の理由は、官私鉄の併存、小鉄道会社分立経営という鉄道敷設法体制下の諸問題を克服して、鉄道の「関連統一」を実現することであった⁽²⁴⁾。

こうしたなかで、興味深いのは三井鉱山部理事・高橋義雄の議論である⁽²⁵⁾。高橋は、「鉄道統一には賛同すと雖も、其統一後に於ける政府の執る可き方針を確定し後日の為め、其証文を作製し置くの必要を認めずんばならず」と主張した。鉄

道がいったん「政府の独占業」となると、鉄道の改革が進まなくなる恐れがあるからである。したがって、「其国有案中に統一後政府が施設すべき方針を確然たる一条件として加ふることなくば、是れ他日噬臍の憂を遺す」ことになる。

それでは国有化後、政府はいかなる「大刷新」をなすべきか。高橋によれば、それは広軌改築と運賃の低廉化であった。広軌改築はただちに実行することが難しいとしても、「国家百年の長計」をもって実施しなければならない。なぜならば、「日本の如き狭軌式に依つて輸送せらるゝ貨物は、海外の広軌式に依りて輸送せらるゝ貨物と、世界市場に於て相角逐するに於て、遜色ある可きこと蓋し疑を容れざる所」であるからであった。狭軌式の「小規模小設備の武器を以てしては、到底大規模大設備の利器を具有する海外諸国と相競争して、敗を執らざるを得ざるや明々白白」である。

もう一つは運賃の低廉化である。高橋は、三井鉱山部の理事らしく石炭の運賃を事例に述べる。かのインドでは年間750万余トンの石炭を産出し、そのうち約500万トンを国内で消費し、残りの約250万トンは海外に輸出している。輸出石炭の運賃は1トンあたりわずか1銭23厘にすぎない。しかし日本では、その倍の運賃が課されており、「到底海外市場に於て外国品と競争すること能はざる」という状況である。海外輸出品の運賃については、いっそうの考慮が必要である⁽²⁵⁾。

高橋は、欧米先進諸国との経済上の競争を念頭に置いて、広軌改築と運賃の低下を国有化後における最優先の施策として位置づけなければならないというのである。

3. 後藤新平の広軌改築論

後藤新平は、1906年11月に南満洲鉄道の総裁に就任すると、当時広軌論の急先鋒であった古川阪次郎の意見を入れて満鉄の広軌改築を実施した。在来線に広軌のレールを敷設するという方法で、運転を中止することなく工事を進め、1908年5月30日、長春～大連間の本線と営口支線を国

際標準軌間に改軌したのである。満鉄の広軌改築は、「予期以上の短日月の間に達成」された⁽²⁶⁾。

後藤は、それから約一月半後の7月14日に満鉄総裁を退任して、桂太郎内閣（第2次）の通信大臣に就任した。入閣にあたって、後藤は「入閣後覚書ノ一」をまとめ、「此機運ニ乗ジテ、下ノ関ヨリ青森マデノ幹線ヲ広軌ニ改ムル」べきで、広軌改築が実行できなければ「軍事上経済上共ニ鉄道ヲ国有トナセル真価ナシ」と述べた。後藤によれば、下関～青森間の広軌化が実現すれば、「南滿洲ヨリ安奉線、韓国全土並ニ関門連絡ヨリ青森ニ到ル間、広軌輸送ヲ為ス」ことができ、内国と大陸との一貫輸送が可能となる⁽²⁷⁾。通信大臣に就任するにあたって、後藤はみずからの課題を広軌改築にあると認識していたといえる。

後藤は、1910年10月13日、大分県の視察を終えて宮崎県に入り、都城の旅館撰護寺に宿泊した。その夜、後藤は「清国は大陸的にして広軌鉄道なるに、我は島国的にして狭軌なるも可なるや。／彼は前日の日清日露戦争時代と同一にあらざして、頗る成長し居るに拘らず、我は守株捕兎の擧に倣らわば、其勝敗知るべきなり」、「帝国運輸の状態、将来狭軌にて経済的競争に堪ゆるものと信ずるは、正に帝国衰亡を意味することを断言するを憚らず。／狭軌の不経済は愈々帝国衰亡の原をなすや疑を容れざる処なり。是経済眼より為したる広軌急施の必要なる事」などと書きとめた⁽²⁸⁾。広軌改築が軍事的にも、経済的にも必要であるというのであった。

1908年12月に鉄道院官制が公布されると、後藤は鉄道院の初代総裁となった。そして翌1909年、鉄道院の鉄道調査所長で技師の山口準之助に、「東京下関ニ於ケル広軌鉄道並ニ之ト同等ノ運輸力ヲ有スル狭軌鉄道ノ建設費及ビ営業費」という題目の調査を命じた。山口は、広軌鉄道よりも狭軌鉄道を改良・強化した狭軌強度狭軌鉄道を敷設すべきであると結論した。これを不満とした後藤は技師の石川石代にも調査を命じ、石川は1910年7月1日に「東京下関間準軌道狭軌道比較」なる復申書を提出した。「準軌」とは「広軌」のことであるが、石川は「東京、下関間七百有余

哩ハ、現在ノ狭軌ヲ準軌ニ改築スルヲ有利トス」と結論した⁽²⁹⁾。

広軌改築案は、1910年12月12日の定例閣議に付議された。後藤は、広軌改築を必要とする理由を、経済的、技術的根拠だけでなく、軍事上の見地からも説明していたが、基本的な認識は以下のようであった⁽³⁰⁾。

日本ノ現状如何ヲ見ルニ其人口稠密ノ程度、農工商及ビ交通発達ノ状態等、大ニ標準軌道式ヲ採用セル諸国ニ類シ、殊ニ西欧中央ノ諸国又ハ支那ニ似タリ。従テ此等ノ諸国ト相似タル交通機関ヲ有スルノ必要生ズベク、又必要ノ程度八年々増進スベシ。日本ニ於テモ標準軌道式ノ学理上優勝ナルコトハ殆ンド各専門家モ異論ナカルベク、又日本ノ交通経済ノ発達ガ終ニ欧州ノ如キ程度ニマデ進歩スルニ至ラバ、其際必然軌道改築ノ必要アルコトハ何人モ否定セザル所なるべし。

後藤は、日本が日露戦争後の国際社会に伍していくためには、欧州諸国並みの標準軌間に改築することが急務であると認識していたのである。後藤は、同年11月の大阪経済会主催の席上でも、「鉄道ニ就イテモ、数年来ノ難問題タリシ、約五億ニ近キ鉄道買収公債交付ノ処分モ全部完了シタリ。而モ其経済界ニ対スル影響極メテ良好ナルノミナラズ、此間事務ノ整備、技術官ノ養成等モ漸ク進ミタルガ故ニ、茲ニ鉄道ニ関スル政策ヲ一進シ、明年度以降東京下関間ノ帝国鉄道幹線ヲ広軌式ニ改築シテ満洲及朝鮮ニ於ケル鉄道ト連絡ヲ保チ、遥ニ欧州経済市場トノ交通ノ大道ニ一大改良ヲ加ウル計画ヲ立テ、其实行に着手スル事ニ決セリ」と述べていた⁽³¹⁾。後藤によれば、すでに鉄道国有化の実務的な処理は終了した。今後は、国有鉄道の充実をはからなければならないが、そのためには東京～下関間の広軌改築を断行し、満洲、朝鮮の鉄道との連絡を確保し、欧州市場との結びつきを強化しなければならないというのである。

なお、後藤は、1910年12月に開催された政友

会の鉄道港湾調査会で演説をし、「今回は単に京関間のみを広軌改築計画であるが、将来は無論全国の重要幹線はことごとく広軌に改築する」と述べた⁽³²⁾。後藤の広軌改築は東京～下関間のみにとどまらず、全国の主要幹線に普及されなければならなかった。この点については、大隈重信も『報知新聞』につきのような談話を発表している⁽³³⁾。

今の後藤先生、満洲の鉄道を広軌式に改造しておるので、植民地さえすでに広軌式をとったのだから、内地の鉄道も何とかして広軌に改めなければならないというので、急にやる事に決したのでだろう。(中略)ところが今度の計画では、まず新橋下ノ関間七百餘哩間の幹線を広軌に改築するというんじやが、これだけでは(中略)かえって内地鉄道の統一を欠いて非常な不便を醸すことになる。(中略)それゆえどうせ奮奮して広軌を採用するならば、全国の鉄道をことごとくそれで統一するのでなければ効果が挙がらぬ。それは容易に望まれぬとしても、少くも全国の重なる線路だけは、そうサ二千マイル位はまずもって改築を要する。

1911年4月5日、広軌鉄道改築準備委員会官制が公布されたが、桂内閣は同年8月に総辞職し西園寺内閣が成立した。鉄道院総裁には原敬内相が兼務で就任し、後藤は辞任した。8月27日付の『二六新報』によれば、後藤は「ナニ鉄道院ノ方カネ……鉄道の広軌計画のごときは広軌調査会成って着々と精確なる調査を了し、従来空論的理想的にのみ唱えられし広軌計画を実際、数理的に組み立てたじゃないか。チャーッとできあがるべき土台をこしらえたじゃないか。帝国の鉄道政策は最良の基礎を据えられたと信ずる」と述べたという⁽³⁴⁾。広軌改築の準備は着実に整えられていたといえる。

しかし、新内閣は広軌改築の延期を決定した。後藤は、雑誌『中央公論』に「広軌改築延期に反対す」なる論説を寄せた。ここには、後藤の広軌改築に対する考え方が凝縮されているように思われる⁽³⁵⁾。

後藤によれば、広軌改築は「理論的、演繹的の主張」ではなく、「実際の、帰納的研究の結果」にほかならなかった。元来鉄道というものは、終始改良を施さなければならぬ。年々改良費を入れて改良を加え、収入の増加をはからなければならない。とくに東海道線、山陽道線は「帝国の最も運輸の盛んなる幹線」で利益も多い。したがって、これを「経済的に運転」できれば、「他の不経済的な線路の経費不足」を補填することができる。

東海道線、山陽道線には輸送を妨げる難所がいくつかある。その一つは箱根であって、東京から50台の貨車を運転するためには、これを3つに分けて6代の機関車をつけて後押しをしなければならない。そこで箱根越えをやめて熱海線を敷設することにしたが、そのさいに熱海線、すなわち東海道線を狭軌にするか、広軌にするかという問題が生じる。調査の結果、少なくとも東海道線、山陽道線は広軌によらなければならないという結論を得たというのである。

広軌改築への反対論は、ほぼつぎの3つにまとめられる。第1は、鉄道の「普及の遅速」という観点からの反対である。すなわち、狭軌は「金が安い」ので鉄道を早く普及できるが、広軌は「金が高い」ので普及が遅れるというのである。第2は、「経済上より反対」する見解である。広軌は狭軌よりも費用がかかるので「経済上不利」で、狭軌でも改善を加えれば速力を増し、運輸方法を研究すれば広軌に匹敵する輸送力を確保できるので、経済的に豊かとはいえない日本では広軌よりも狭軌の方が適しているというのである。第3は、「鉄道系統上から反対」するものであった。鉄道の一部を広軌にしても、他が狭軌であるならば「帝国の鉄道系統が紛糾」してしまうというのである。

そこで、後藤はまず帝国の鉄道網を構想し、①すべて狭軌、②東京～下関間は広軌、その他は狭軌、③本州全部を広軌、その他は狭軌という3つのケースについて、それぞれどのくらいの敷設費用がかかるかを算出した。そして、広軌改築にはそれほど費用がかからないことを実証し、広軌改

築に対する反対論に反証を加え、狭軌道よりも広軌道が有利なることは「何人が見ても明瞭なる事実」であると結論した。それにもかかわらず現内閣が広軌改築を延期したのは、目下の帝国の財政上公債を募集するのはよくないという「消極悲観論」によるものと思われるが、償還の見込のない「不生産的の事業」に向かって公債を募集するのは問題であるが、広軌改築のごとき「生産的にして有利な事業」のために公債を募集するのはまったく問題がないというのである。

おわりに

以上、本稿では明治期における広軌改築論の展開を整理してみた。最後に本稿で確認し得たことをまとめて結びとしたい。

日本の急峻な地形や経済発展の遅れなどを考慮して、鉄道創業期に狭軌道の採用を決断した井上勝は、その後の日本経済の発展をみて狭軌道を採用したことを悔み、広軌改築をめざすようになった。広軌改築論は、東海道線の複線化が計画された1896年頃には活発に論じられ、東京商業会議所も広軌改築を主張するようになった。

一方、日本の経済発展のためには鉄道敷設法の公布以後顕著になってきた小鉄道会社分立経営体制の克服こそが肝要とみて、鉄道国有論が台頭し、1906年3月に鉄道国有法が成立した。鉄道国有化の実現という課題の前に、広軌改築論は抑えられてきたかのようなのであるが、三井鉱山部理事の高橋義雄の指摘にみられるように、広軌改築は国有化が実現したのちも重要な課題として認識されていた。

鉄道国有化後、広軌改築を推進したのが鉄道院初代総裁の後藤新平であった。後藤は、委員会を設けて徹底した広軌改築に関する調査を実施し、広軌改築計画を策定した。原田勝正は「日本鉄道史のなかの後藤新平」なる小論で、井上勝と後藤新平の邂逅を重視し興味深く描いているが⁽³⁶⁾、井上と後藤は国有鉄道を広軌道に改築しなければならないという点で認識が一致していたのである。井上は、1909年5月23日付の『鉄道時報』

(第505号)で、国有鉄道の現状について「ナニ国有鉄道の将来か、随分世間では種々の噂があるやうだが是れは最も事だと思ふよ。アンナ遣方では終に鉄道が打ち壊はれて終ふ時が来る、打ち壊はれて初めて修繕も出来るし改良も施せるよ。ナント情けない事ではないか」と述べているが、ここでの「修繕」や「改良」には広軌改築も含まれていたものと思われる。

しかし、後藤の広軌改築構想は戦前期には実現せず、戦後の高度成長期に東海道新幹線となって実現した。広軌改築論という地下水脈は、明治期に井上勝や後藤新平によって生まれ、さらには古川阪次郎、島安次郎らによって継承され、戦後の高度成長期に十河信二によって地表に出ることができたといえよう⁽³⁷⁾。そして、それは今や整備新幹線となって全国ネットワークを形成しつつあるのである。

付記

本稿は、2013年7月26日に釧路公立大学で行った筆者の講演「鉄道局長井上勝の鉄道構想と整備新幹線」の一部を敷衍したものである。講演にさいしては、同大学の宮下弘美教授に一方ならぬお世話になった。

〔注〕

- (1) 以下の東海道新幹線に関する叙述については、老川慶喜「東海道新幹線の誕生」(同編著『東京オリンピックの社会経済史』日本経済評論社、1908年)を参照のこと。
- (2) 原田勝正「解題・広軌改築鉄道準備会『調査始末一斑』」(野田正穂・原田勝正・青木栄一編『大正期鉄道史資料』第4巻、日本経済評論社、1984年)。
- (3) 十河信二「東海道広軌新幹線への道」(『中央公論』1962年10月、317頁)。
- (4) 井上勝の広軌改築論の概要は、老川慶喜『井上勝——職掌は唯クロカネの道作に候——』ミネルヴァ書房、2013年、42～45頁を参照されたい。
- (5) 三谷太一郎『日本政党政治の形成——原敬の政治指導の展開——』東京大学出版会、1907年。
- (6) 「大隈新会長歓迎晩餐会 会長大隈公爵の答辞」(『帝国鉄道協会報』第21巻第7号、1920年7月、509～513頁)。なお、狭軌採用のプロセスについては、青木栄一「3フィート6インチ・ゲージ採用についてのノート」(『駿河台大学文化情報学部紀要』第9巻第1号、2002年6月)を参照されたい。
- (7) 井上勝「鉄道誌」(副島八十六編『開国五十年史』1907年、580頁)。
- (8) 鉄道省篇『日本鉄道史』上篇、1921年、653～655頁。
- (9) 鶴見祐輔著・一海知義校訂『正伝 後藤新平』5、藤原書店、2005年、298頁。
- (10) 「井上子鉄道談」(『東洋経済新報』第2号、1895年11月25日、23頁)。
- (11) 「車中の聞き書き(井上子爵の話)」(『鉄道時報』第49号、1900年5月15日、8頁)。
- (12) 前掲「鉄道誌」596～597頁。
- (13) 井上勝「先見の明なきを愧ず」(『鉄道時報』第505号、1909年5月2日)。
- (14) 前掲『井上勝』259～269頁。
- (15) 「官線鉄道賃金引下ノ件調査報告」(『東京商業会議所月報』第44号、1896年4月、46～47頁)。
- (16) 「広軌鉄道と商業会議所」(『東京経済雑誌』第843号、1896年9月19日、513～514頁)。
- (17) 「広軌鉄道調査の事」(『東京朝日新聞』1896年9月19日)。
- (18) 前掲「広軌鉄道と商業会議所」513頁。
- (19) 東京商業会議所会頭沢尻栄一「広軌鉄道ノ義ニ付建議」(『東京商業会議所月報』第52号、1896年12月、20～21頁)、「広軌鉄道に関する東京商業会議所の建議」(『東京経済雑誌』第862号、1897年2月6日、208～209頁)。
- (20) 「軌道広狭の利害如何」(『東京経済雑誌』第829号、1896年6月13日、1017頁)。
- (21) 仙石貢「広軌鉄道ニ関スル意見」(野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『大正期鉄道史資料』第Ⅱ期、第14巻、日本経済評論社、1992年)。
- (22) 南清「広軌鉄道ニ関スル意見」(村上享一『故工学博士南清の経歴』1904年)。
- (23) 前掲「軌道広狭の利害如何」1017頁。
- (24) 高城元監修・依田信太郎編纂『東京商工会議所八十五年史』上巻、1966年、685～686頁。
- (25) 高橋義雄(三井鉱山部理事)談「鉄道国有に就て」(『東京経済雑誌』第1327号、1906年3月10日、366～367頁)。
- (26) 前掲『正伝 後藤新平』5、300～302頁。
- (27) 鶴見祐輔『正伝 後藤新平』5、藤原書店、2005年、65～66頁。
- (28) 同上、304頁。
- (29) 同上、312頁。

- (30) 同上, 327 頁。
- (31) 同上, 343 頁。
- (32) 同上, 344 頁。
- (33) 同上, 349 頁。
- (34) 同上, 403 頁。
- (35) 後藤新平「広軌改築延期に反対す」(『中央公論』1912年1月号)。なお、これはのちに『中央公論』1962年10月号, 316～318頁に採録されている。
- (36) 原田勝正「日本鉄道史のなかの後藤新平」(御厨貴編『時代の先覚者 後藤新平 1857—1929』藤原書店, 2004年, 162～170頁)。なお、後藤新平は、井上勝の葬儀のさいの弔辞などにみられるように、井上の業績を高く評価していた。この点については前掲『井上勝』を参照のこと。
- (37) 後藤新平と十河信二との関係については、鳥隆「後藤新平の広軌鉄道構想と鳥安次郎」(前掲『時代の先覚者 後藤新平』)が興味深い。また、大正期以降の広軌改築論の系譜については、さしあたり渡邊恵一「解題『広軌鉄道論集』」(前掲『大正期鉄道史資料』第Ⅱ期, 第14巻, 1992年)を参照されたい。

《Summary》

The Discussion about Gauge-Widening Plans
in the Meiji Era in Japan

OKIKAWA Yoshinobu

The aim of this paper is to examine the discussion regarding gauge-widening plans in the Meiji era in Japan. The gauge-widening plan was realized for the first time in Japanese railway history when the Tokaido Shinkansen line between Tokyo and Shin-Osaka was inaugurated on 1 October 1964. Nobuji Sogo, the fourth president of Japan National Railways (JNR), had insisted on constructing a new double-track Shinkansen. Masaru Inoue and Shinpei Goto had advocated construction of railway lines based on the standard gauge of their time. Inoue was head of the Railway Directorate from 1871 to 1893, and Goto was appointed minister of communications as well as first director-general of the Railway Agency in 1908. In this paper, we intend to make clear the features of the gauge-widening plans in the Meiji era in Japan.