

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 26 年 6 月 5 日現在

機関番号：32617

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2010～2013

課題番号：22530348

研究課題名(和文) 戦前期日本の鉄道事業における「公共的性格」の再検討

研究課題名(英文) Reconsideration on the Public-service Nature of Japanese Railway Businesses in the Interwar Period

研究代表者

渡邊 恵一 (WATANABE, Keiichi)

駒澤大学・経済学部・教授

研究者番号：00267387

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,700,000円、(間接経費) 810,000円

研究成果の概要(和文)：本研究の目的は、日本の鉄道事業(私鉄)がいつ、どのような過程を経て「公共的性格」を備えるに至ったのかを明らかにすることである。両大戦間期における鉄道の「公共的性格」にかかわる議論や事実を照らし、一次資料の発掘を伴った実証的考察を行った。

以上の研究課題に対しては、3つの方向から接近を試みた。第1は、「都市化」と「重工業化」が進展した都市部における事例分析である。第2は、当該期における地方(ローカル)鉄道事業との比較検討である。第3は、台湾を事例とする植民地の私鉄分析である。鉄道の「公共的性格」とは、決して所与のものではなく、歴史のなかで形成されたものであることが改めて理解されるであろう。

研究成果の概要(英文)：The objective of this study is to make clear the process by which private railway businesses in Japan came to take on a public-service nature, and the timing of this process. Shining a light on arguments and facts related to the public-service nature of railways during the interwar period, I employed an empirical study that involved primary sources.

I attempted to approach the above research topic from three directions. The first was a case-study analysis of urban areas in which urbanization and heavy industrialization advanced. The second was a comparison with provincial (local) railway businesses during the same period. The third was an analysis of private railways in Japan's colonies, using Taiwan as an example. The public-service nature of railways probably should be understood anew as something that has developed over history, rather than being treated as a given.

研究分野：経済学

科研費の分科・細目：経済史

キーワード：鉄道史 公共交通 鉄道事業

1. 研究開始当初の背景

1996年12月、運輸省(現国土交通省)は、規制緩和の観点から交通運輸分野における需給調整規制の原則廃止を決定した。鉄道事業についても、1999年5月に「鉄道事業法の一部を改正する法律」を公布し、事業の参入・退出ルールが大きく変更された。この制度改変は、採算が悪化している地方私鉄の存続を見直す契機となり、2001年度以降、多くの鉄道事業がその歴史に幕を下ろすことになった。

需給調整規制や補助金などの公的支援は、言うまでもなく鉄道が「公共的性格」を有していることを反映した制度であったが、前述のような制度改革を経た現在、鉄道という輸送手段の「公共的性格」を歴史的側面から改めて問い直し、総括していく必要がある。

2. 研究の目的

本研究の目的は、日本の鉄道事業がいつ、どのような過程を経て「公共的性格」を備えるに至ったのかを明らかにすることにある。表象的・制度的な指標のみにとらわれず、鉄道の「公共的性格」にかかわる先駆的な議論や事実関係に光をあて、考察を加えていくことにとりわけ留意したい。それは、鉄道の「公共的性格」をめぐる、ある種の「せめぎ合い」や「ゆらぎ」が存在した時代に目を向けることでもある。

本研究ではさしあたりそのような議論や事実関係が浮上する两大戦間期を中心に、日本における鉄道の「公共的性格」の生成・形成過程を実証的に検出する作業に取り組みたい。こうした分析は、鉄道の「公共的性格」が一般化する時代を考察する上でも、有益な手がかりを提供するものとなろう。

3. 研究の方法

本研究では、経済史・経営史的な手法にもとづき、文書・統計などの資料に裏付けられる実証性を可能な限り追求したい。そのためには、必要とされる歴史的資料の所在調査や確認に始まり、最終的にそれらを収集・分析することが基礎的作業となる。

調査・収集の対象は、図書館・資料館などの公開機関で所蔵・保管されている歴史資料はもとより、各鉄道会社および業界団体といった非公開機関が所有する資料、当時の経営者、株主などが個人的に持っている資料についてもアプローチする。とりわけ、鉄道企業の内部資料は、事業者の退出(廃業)にともなって貴重な歴史資料が廃棄される、もしくは散逸する危機に瀕している。必要に応じて他の研究者とも連携しつつ、資料の調査・確認を急ぎたい。以上のような作業と並行しながら、資料の分析・検討を行い、その成果を順次学会発表や研究論文の形でまとめている。

4. 研究成果

以上のような研究課題に対し、ここでは主として3つの方向から接近を試みた。

第1は、都市部における鉄道事業の事例分析である。周知の通り、戦間期は「都市化」と「重工業化」が進展した時代であるが、そのような社会経済の動向に対する鉄道事業者の対応について、それぞれの典型をなす事例の検証を行った。

前者では、東京近郊における電鉄事業の勃興とその後における統合・再編過程について、地域最大の事業者に成長する東京急行電鉄の経営者・五島慶太の鉄道事業構想に注目しつつ、その論理と帰結を明らかにした。鉄道官僚出身の五島は、国有化後の私鉄行政について一定の規制と秩序を重視した制度設計(地方鉄道法)に関与し、それを前提として自らも私鉄界へ転身することになったが、経営者としての彼が1920年代に直面したのは、政治的思惑も絡んだ免許の濫発に象徴される私鉄監督行政の混乱であった。従来、いわゆる「乗っ取り屋」と評されてきた五島の事業構想は、資本の二重投下や競争路線の建設阻止を信念とする彼の鉄道事業観のあらわれである一方、そこにみられる公共性の理解は、折からの戦時交通統制との親和性をもはらむものであった。以上の研究成果については、渡邊恵一「戦間期における五島慶太の鉄道構想」(鉄道史学会第30回大会、2012年10月20日、高崎経済大学)、渡邊恵一「戦間期における五島慶太の鉄道事業構想」(鉄道史学会『鉄道史学』第31号、2013年、3~16頁)、老川慶喜・渡邊恵一、芙蓉書房出版、『ライフスタイルを形成した鉄道事業(シリーズ情熱の日本経営史8)』(2014年)で公表した。

後者では、京浜工業地帯の造成というインフラ整備事業の一部をなす鶴見臨港鉄道の経営問題を、進出企業の動向や利害、運賃政策、公営埋立地との競争などにも触れながら分析した。浅野総一郎の構想による近代的な臨海工業地帯は、とりわけ関東大震災後において合理化やコスト削減効果に関心の高い企業群の進出を促進した。しかし、昭和恐慌期に入ると、幹線である国有鉄道(東海道線)との連絡に私鉄が介在することによる運賃の割高感や、隣接地域に造成された横浜市営埋立地では国有鉄道が引込線を建設していることからくる不公平感が浮上した。民間資本による埋立事業や臨港鉄道事業は先駆的であったが、その公共性については同時代的な評価を得られなかったのである。以上の研究成果については、渡邊恵一「戦時体制期の鶴見臨港鉄道」(老川慶喜編『两大戦間期の都市交通と運輸』日本経済評論社、2010年、299~320頁)、渡邊恵一「戦間期京浜工業地帯における鉄道輸送問題 - 鶴見臨港鉄道の成立と展開 - 」(経営史学会『経営史学』第46巻第2号、2011年、3~27頁)で公表した。

第2は、当該期における地方(ローカル)

鉄道事業の分析である。戦間期は、軽便鉄道法およびそれを継承した地方鉄道法にもとづくおびただしい地方中小私鉄の勃興・展開期であった。

中心となるべき課題は、第1の項でも触れたような、鉄道の「公共的性格」を必ずしも担保しない戦間期の私鉄監督行政が、地方（ローカル）鉄道に及ぼした影響である。その検討にあたっては、経営の内部を把握できる資料が欠かせないが、幸い関係各位のご協力、ご厚意を得て、すでに廃業した、あるいは現存する複数の鉄道事業者に関する未公開の一次資料にアクセスすることができた。

結論からいえば、この時期の地方（ローカル）鉄道経営には、やはり免許行政の緩和化の影響がみられ、そのような状況を奇貨とする路線延伸計画、子会社設立による新規免許出願などが相次ぐこととなった。1920年代の民間建設投資は、その前半を牽引した電力事業が後半に急落し、代わって私鉄が上昇局面に転じるが、その背景にはこのような事実関係が横たわっていたのである。以上、地方（ローカル）鉄道事業に関する分析結果は、現時点では未定稿段階にあるが、今後、順次公表の機会を得ていくことにしたい。

第3は、植民地の私設鉄道にも視野を拡大し、台湾を事例とした分析を試みたもので、研究分担者として別途参加することになった「植民地台湾の経済発展と市場の生成に関する総合的研究」（研究代表者：須永徳武、研究期間：2011～2013年度）の一環としても取り組まれた課題でもある。

植民地期台湾における私設鉄道の大多数は、日本の製糖会社による兼業部門として建設・経営されたという特徴を持ち、製糖原料である甘蔗の輸送用のみならず、一般の旅客・貨物営業も行っていた。従来、このような台湾の私鉄は総督府による官設鉄道の整備を前提に、その便益を享受する形で展開したと位置づけられているが、最初に私鉄を建設した最大の製糖業者である台湾製糖の事例によれば、むしろ官設鉄道に起因する諸問題の解決が鉄道建設の動機となっていた。製糖会社の鉄道路線は、官設鉄道ではカバーしきれない地域的な輸送を担う交通期間としても台湾社会に定着していくが、植民地へ進出した民間企業の営利性と公共性の関係を問う事例であるといえよう。以上の研究成果については、渡邊恵一「台湾における糖業鉄道の成立 - 第一次大戦期までを中心に -」（国立台北大学人文学院・立教大学経済学部主催国際学術シンポジウム、2013年12月8日、立教大学）、渡邊恵一「植民地期台湾における糖業鉄道の成立」（社会経済史学会第83回全国大会、2014年5月24日、同志社大学）で公表し、複数の論文を現在準備中である。

以上のように本研究では、都市における旅客と貨物、地方（ローカル）そして植民地という3つの視点から、これまで正面から検

討されてこなかった鉄道の「公共的性格」の重層的な発生史を考察してきたが、残された課題もなお多い。本研究で対象とした戦間期に続き、戦時期・戦後期における議論や事実関係を射程にとらえていくことがさしあたり考えられるが、今後も引き続き検証作業に取り組んでいくことにしたい。

5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕(計3件)

渡邊恵一「戦時体制期の鶴見臨港鉄道」、老川慶喜編『両大戦間期の都市交通と運輸』日本経済評論社、査読無、2010年、299～320頁

渡邊恵一「戦間期京浜工業地帯における鉄道輸送問題 - 鶴見臨港鉄道の成立と展開 - 」、『経営史学』、査読有、第46巻第2号、2011年、3～27頁

渡邊恵一「戦間期における五島慶太の鉄道事業構想」、『鉄道史学』、査読有、第31号、2013年、3～16頁

〔学会発表〕(計3件)

渡邊恵一「戦間期における五島慶太の鉄道構想」、鉄道史学会第30回大会、2012年10月20日、高崎経済大学

渡邊恵一「台湾における糖業鉄道の成立 - 第一次大戦期までを中心に - 」、国立台北大学人文学院・立教大学経済学部主催国際学術シンポジウム、2013年12月8日、立教大学（池袋キャンパス）

渡邊恵一「植民地期台湾における糖業鉄道の成立」、社会経済史学会第83回全国大会、2014年5月24日、同志社大学（今出川キャンパス）

〔図書〕(計1件)

老川慶喜・渡邊恵一、芙蓉書房出版、『ライフスタイルを形成した鉄道事業（シリーズ情熱の日本経営史8）』、2014年、238頁

〔産業財産権〕

出願状況（計0件）

名称：

発明者：

権利者：

種類：

番号：

出願年月日：

国内外の別：

取得状況（計0件）

名称：

発明者：

権利者：
種類：
番号：
取得年月日：
国内外の別：

〔その他〕
ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者

渡邊 恵一 (WATANABE Keiichi)
研究者番号：00267387

(2) 研究分担者

()
研究者番号：

(3) 連携研究者

()
研究者番号：