

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 27 年 10 月 1 日現在

機関番号：87111

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2012～2014

課題番号：24720315

研究課題名(和文) 戦前期地域交通と政党・軍部の経済的関係の研究

研究課題名(英文) Study of economic relation of regional transportation to political parties and the military in the pre-World War 2 period

研究代表者

渡部 邦昭(watabe, kuniaki)

九州歴史資料館・その他部局等・研究員

研究者番号：00615825

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,400,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では、戦前期において軍事に係る輸送を行っていた博多湾鉄道汽船および朝倉軌道という二つの地域交通事業者を取り上げ、軍事輸送がその経営にどのような意味を持っていたのかという点を明らかにした。具体的には、次の二点が判明している。

一点目は、地域交通事業者が軍事輸送から得られる利益は、必ずしも常に大きいものではなかったという点である。二点目は、軍部や行政は軍事輸送の必要上、事業者にとっては採算性の低い輸送事業の実施を期待したが、その期待は事業者側も認識していたという点である。

この二点から、軍事輸送に対する事業者と軍部の利害が、必ずしも一致しているとはいえないことを明らかにした。

研究成果の概要(英文)：In this study, I focused on two regional transportation companies Hakatawan Railway Steamship Co. and Asakusa Tram Co. which was in charge of military transportations in the prewar period and clarified what kind of influences on their managements they had. Specially, the following two points became clear.

Firstly, these companies didn't entirely acquire great benefits from military transportations. Secondly, the military and administration required these companies to unprofitable transportation business in the view of military advantages and these companies recognized not only the financial problem but also their expected role.

From these points, I proved that the interests between these companies and the military weren't necessarily in common.

研究分野：日本近代史

キーワード：近現代史 地域交通 軍部 博多湾鉄道 朝倉軌道

1. 研究開始当初の背景

(1)本研究に着手した際の学問的な大きな背景として、近年戦前期における軍と地域社会との関係、特に経済的な関係を改めて問い直すという動きがある点が挙げられる。著名な例としては、荒川章二や松下孝昭の研究があり、これらを通して、軍隊は地域社会にとって巨大な需要家であり、地域への資金供給者であったという姿を見出すことができるようになっていた。

(2)もう一つの背景として、戦前期の政党、軍部、地域社会という三者の関係を検証する研究が、いまだ不十分であったという点が挙げられる。これまで、この三者それぞれ単独、もしくは二者の関係を検証する研究は数多く存在した。しかし戦前期の日本に大きな影響を与えたこれら三者の連関を示すことは、現代の政治と軍事、そして国民との関係を考慮する上で重要と考えられるにもかかわらず、三者を一体のものとして捉える研究は少ないという状況にあった。

2. 研究の目的

(1)本研究の一点目の目的は、上記の学問的な背景を踏まえ、軍事輸送が地方の中小の事業者に与える影響を検証することであった。

これまで、日本においては鉄道史を含む交通史に関しては、膨大な研究の蓄積が重ねられており、軍部と鉄道との関係についても、松下の他に原田勝正、青山護、竹内正浩などの研究がある。しかし、こうした先行研究は主に国有鉄道などの大規模鉄道に限られることが多く、また軍部から見た鉄道という視点の研究は多いが、逆に鉄道・軌道から軍部を見る視点での研究は少なかった。

そこで本研究においては、戦前多くの鉄道・軌道が整備され、かつ軍事施設も多かった福岡県において、軍事輸送を担っていた二つの事業者、博多湾鉄道汽船と朝倉軌道(それぞれ関連を有するの会社を含む)を取り上げた。博多湾鉄道汽船は、沿線に海軍の炭鉱があり、海軍の石炭輸送が経営の大きな柱となっていた会社である。朝倉軌道は沿線に陸軍の大刀洗飛行場を有していた。

この2社の経営を通して、軍が地域交通にもたらす影響を解明し、ひいては軍部と地域社会との経済的関係に新たな検証材料を用意することを、本研究の最大の目的とした。

(2)本研究の二点目の目的は、地域交通事業者と軍部との関係に、さらに政党を加えて、この三者がいかなる関係にあったのかを分析することとした。

今回取り上げた博多湾鉄道汽船の経営者太田清蔵は、衆議院、貴族院議員に相次いで就任した上、政友会政権との間で疑獄事件を起こしていた。また朝倉軌道も昭和期の経営者多田勇雄が、政友会から衆院議員に当選している。そのためこの2社の分析を通して、政党、軍部、地域交通(地域社会)の経済的関係を解明することも、研究目的の一つとした。

3. 研究の方法

(1)本研究の方法は、大きく2点に分かれる。一つ目は、研究対象となる事業者の「営業報告書」を収集し、各社の輸送状態と経営状態を分析することであった。

この「営業報告書」とは、その会社の一営業期(通常は半年間)毎に、会社の営業状態や財務状態をまとめて株主総会に提出した資料である。貸借対照表や損益計算書はもちろん、会社によっては営業成績や業務概況が記述されているものも多い。会社の経営状態を知る上で貴重な一次史料といえるため、今回はこの「営業報告書」を分析の基本資料とした。

本研究では、博多湾鉄道汽船に関しては現在雄松堂からマイクロフィルム版で刊行されている『営業報告書集成』を利用し、朝倉軌道に関しては鉄道博物館所蔵の営業報告書を閲覧・複写した。なお朝倉軌道に関しては、株主総会用に作成された事業者版の「営業報告書」の他、監督官庁に届出用として、官庁指定の用紙に手書きで記入された「営業報告書」も所蔵されていたため、両者を適宜併用した。

なお博多湾鉄道汽船、朝倉軌道ともに「営業報告書」が現存しない時期もあったが、その時期については監督官庁発行の鉄道に関する統計書を利用して補った。

そして、これらの「営業報告書」(および統計)に記載されていた各期、各年度の客貨輸送量、収入、支出、利益率などを算出して表にまとめた。さらにその表の一部をグラフ化し、これによって両社の輸送状態、経営状態を経年的に把握し、分析の基礎とした。

(2)「営業報告書」に加えて、博多湾鉄道汽船と朝倉軌道に関する各種の文書史料等の調査も行った。

まず福岡県内で発行された主要な自治体史の博多湾鉄道汽船と朝倉軌道の記述を調査し、その内容の集成を作成した。加えて九州歴史資料館が所蔵する福岡県史編纂史料も調査し、結果朝倉軌道をはじめ、朝倉地域の軌道系交通に関して膨大な量の史料を確認できた。

さらに防衛省防衛研究所、国立公文書館、筑紫野市歴史博物館等でも調査を行った。防衛省防衛研究所では、博多湾鉄道汽船や朝倉軌道の路線に免許が下付された時に主管官庁から陸海軍に照会が行われた際の史料を閲覧した。筑紫野市歴史博物館では、朝倉軌道の経営初期の史料を多く確認した。そして国立公文書館では、現在インターネット等では公開されていない史料を調査した結果、朝倉軌道が軍事輸送に関して述べた文書や、同社の軍事輸送に関する当時の福岡県と佐賀県の見解について記された公文書を発見することができた。

そしてこれらの史料と、「営業報告書」等の分析結果をもとに、両社の経営について論文や報告書にまとめた。

4. 研究成果

(1)本研究を通して、大きく二つのことを明らかにした。一つ目は、軍事輸送はその地域の交通事業者にとって、必ずしも無条件に利益を生み出し得る存在ではなかった点である。二つ目は、軍部や行政は事業者に対し、軍事輸送のために採算性の低い輸送事業の実施を求め、事業者側もそのことを認識していたという点である。

以下、この二つの点を、博多湾鉄道汽船と朝倉軌道、それぞれの状況に即して述べる。

(2)博多湾鉄道汽船について考えれば、同社は開業初期においては軍事輸送に全面的に依存していた。下の図1は、博多湾鉄道汽船の開業時以来の石炭の鉄道輸送量、大正8年より始めた船舶事業における石炭輸送量、および沿線の海軍炭鉱の石炭産出量である。これを見ると大正中中期までは輸送量と海軍炭の量がほぼ一致し、その後も生産量と輸送量は相関関係にあることがわかる。大正中中期まで、同社の収入のほとんどは貨物、特に石炭輸送によるものであったが、その多くが海軍由来のものであったことがわかる。

ただし、大正後期以降は民間炭坑の石炭輸送も少しずつ増加し、海軍炭頼みの状況から徐々に脱却している姿も見られる。



図1 博多湾鉄道汽船の石炭輸送量と海軍炭鉱の石炭産出量の経年比較(トン)

しかし、この海軍炭輸送は、政治状態などで海軍炭の産出量が変化した場合、ただちに経営に影響を及ぼすリスクも秘めていた。実際に昭和5年、ロンドン海軍軍縮の影響で海軍炭鉱は減産を行ったが、この図ではその際の輸送量の大幅な低下を見ることができる。

また本研究では、博多湾鉄道汽船と同じ福岡県の糟屋地区を走りながら、民間炭坑を主な顧客としていた筑前参宮鉄道との比較も行い、その結果は図2にまとめた。これを見ると軍縮の影響で博多湾鉄道汽船の輸送量が落ち込んだ際、筑前参宮鉄道は影響を受けていない。ここから、この時の輸送量減少は、海軍の炭鉱を大口需要家としていた博多湾鉄道汽船独自のものであり、交通事業者が軍事輸送に依存しきることにはリスクもあったことを示すデータといえる。

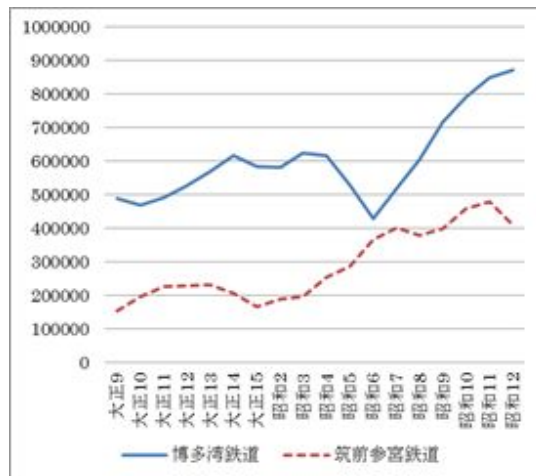


図2 博多湾鉄道汽船と筑前参宮鉄道の石炭輸送量の経年比較(トン)

(3)さらに博多湾鉄道汽船は大正8年、海軍の命令で船舶輸送を始めたが、これは会社経営にとって重荷となりかねないものであった。同社の経営を分析すると、船舶事業は収入の額では毎年鉄道事業に匹敵する額を計上している。しかし、経費を差し引いた利益率で検討すると、図3で示したように、船舶事業の利益率は鉄道事業の利益率よりも著しく低く、船舶事業開始後は会社全体の利益率まで大きく低下させている。



図3 博多湾鉄道汽船の事業別利益率の推移

そして博多湾鉄道汽船では、この海軍炭の経営に与える影響、そしてリスクを低減するように新路線の建設などを進めたが、その結果旅客輸送と旅客収入の大幅な増加を実現した。前述の民間炭輸送量増加と相まって、海軍の運賃の会社全体の中での比重は、徐々に低下していく。このデータからは、同社が創業当初は軍事輸送の恩恵を最大限利用しながら、やがて軍事輸送頼みの構図から次第に抜け出していく経営状態になっていたということが見て取れる。

以上の点から、博多湾鉄道汽船にとって軍事輸送は恩恵だけではなく、リスク要因となる可能性を秘めていて、特に船舶事業は採算性が低く、そのため徐々に民間輸送の比重を高めていった姿が読み取れる。

(4)次に、朝倉軌道および後に同社に吸収された中央軌道の経営を見た。

まず図4で同社の客貨別の収入、図5で同社の軌道事業、大正後期から兼業で始めた自動車事業、および全社レベルでの利益率の推移を示した。



図4 朝倉軌道の客貨収入の経年比較(円)

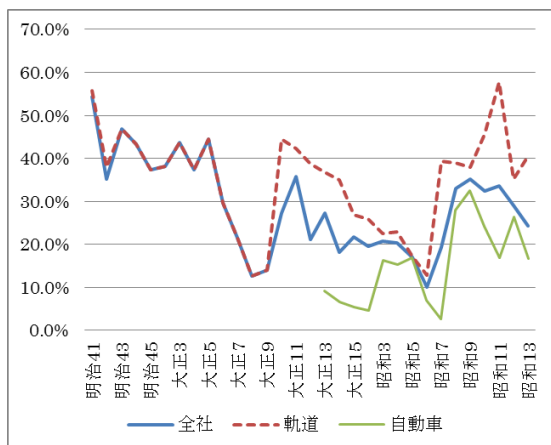


図5 朝倉軌道の事業別利益率の推移

これを見ると、朝倉軌道の軌道収入は大正中期が最大で、その後は減少傾向にある(昭和期に再び全社収入が増えるのは、自動車収入の増加による)。一方で、同社の沿線にあった陸軍の大刀洗飛行場は大正5年の着工以来、拡張に拡張を重ね、昭和期には東洋一と称される規模に至った。しかし朝倉軌道の輸送収入および利益率において、この飛行場の右肩上がりの規模拡大との相関関係は見出すことができない。

さらに同社の収入は旅客輸送が主で、貨物輸送は少ない。このため、朝倉軌道が軍事輸送から得られる利益は、それほど多くはなかったことがわかる。

また、朝倉軌道同様飛行場を沿線に持った中央軌道は、建設時に飛行場への軍事輸送の需要を当て込んでいた。しかし、実際には飛行場への輸送需要はほとんどなく、経営が全く成り立っていなかったことが、同社の営業報告書及び国立公文書館所蔵の「鉄道省文書」に収められている同社関係文書から判明している。

(5)一方で、この朝倉軌道や中央軌道の路線に対して、当時の行政は軍事上の重要性を認めてはいた。

国立公文書館所蔵の「鉄道省文書」の一つ、『軌道・福岡県・朝倉軌道・(大13.10.28~昭14.8.7)』には、朝倉軌道が路線の一部休止を申請した時の福岡県知事による副申「軌道一時運転休止延期願ノ件副申」が収められているが、これには同社の路線は「一朝有事ノ際八太刀洗飛行場ヨリ省線田代駅二飛行機運搬連絡ノ関係モ有之又地方的或八国家的見地ヨリ引続キ運転ノ必然性ヲ有スル」としていた。この文書は結論部分では会社側が申請した路線の休止に同意しているが、あくまで廃止ではなく休止であり、路線自体は軍事上継続しておくべきとしているのである。

さらに朝倉軌道側も自社の路線が軍事上は必要とされていると認識していたようで、上記副申の本文文書であった「軌道一時運転休止延期願」には「弊社ニ於テ八太刀洗飛行機ヲ控ヘ居リ候關係上飛行機其他機材ノ輸送ハ総テ弊社線ニ抛ラザレバ他二途ナク」と書き、さらに輸送について飛行場の部隊から要望も出されていたことが書かれている。

以上の点から、朝倉軌道にとって、飛行場への軍事輸送は実際には大きな利益をもたらすものではなかった。しかし、軍部や行政は、採算性の低い路線の継続を期待し、朝倉軌道側も、それがどのような利益につながるかという点とは別に、自社がそのような期待を受けていることは認識していたのである。これは朝倉軌道側と軍や行政の側に、大きなズレがあったことを示すものといえよう。

(6)また国から両社への補助という面で見れば、博多湾鉄道汽船は開業後の初期のみ、半ば補助金の意味も込めて海軍からの運賃がやや高額に設定されていたとする海軍側の記録はあるが、それ以降については補助金受給の形跡はなく、朝倉軌道に関しては全く補助金支給の形跡が見られなかった。ここから軍事輸送を行っているという事実は、直ちに行政からの補助金支給の対象となるものではなく、公的援助は運賃等を通じた間接的な支援に留まるものであったといえる。

(7)以上の点から、本研究で取り上げた二つの地域輸送事業者にとって、軍事輸送は必ずしも利益のみをもたらす存在ではないこと、場合によっては採算性の低い輸送事業を軍部や行政から求められる可能性があることを明らかにした。

すなわち、軍事輸送に対する事業者の利害と、軍部や行政の利害は、必ずしも一致してはいなかった。これはすなわち、軍事費を支出する側と受け取る側に、利害の不一致があったことを示す事例であり、近代の日本における、軍隊を抱えた地域社会の在り方、そして軍隊と地域社会との経済的関係というものを考えるときに、一つの検討材料になり得るものと考えている。

(8)一方で、この軍事輸送の解明と並んで当初もう一つの目標としていた政党との関係については、史料の不足等で十分な成果を上げることができなかった。

しかしながら、朝倉軌道の経営者多田勇雄は、衆議院議員として朝倉方面への国有鉄道誘致の建議を提出していたことがあり、朝倉軌道よりも高規格な鉄道の建設に取り組んでいたことは判明している。今後、この点についてはさらなる課題として、検討を進めていきたい。

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5件)

渡部 邦昭、海軍炭鉱からの石炭輸送鉄道、福岡地方史研究、査読有、2015、85-96(掲載確定)

渡部 邦昭、朝倉軌道の経営、九州歴史資料館研究論集、査読有、40 巻、2015、81 - 90

渡部 邦昭、博多湾鉄道汽船の経営、九州歴史資料館研究論集、査読有、39 巻、2014、91 - 100

[学会発表](計4件)

渡部 邦昭、戦前期地域交通と政党・軍部の経済的関係の研究、九州史学研究会近現代史部会、2015年6月13日、九州大学(福岡県福岡市)

渡部 邦昭、博多湾鉄道と海軍炭鉱、全国石炭産業関連博物館等研修交流会、2014年10月18日、いわき市石炭・化石館(福島県いわき市)

[図書](計1件)

渡部 邦昭、九州歴史資料館、戦前期地域交通と政党・軍部の経済的関係の研究、2015、72

6. 研究組織

(1)研究代表者

渡部 邦昭 (WATABE, Kuniaki)

九州歴史資料館・その他部局等・研究員

研究者番号： 00615825