

| | |
|------------------|---|
| Title | わが国に於ける資本主義の発達と鉄道 (資本主義創始期) |
| Sub Title | Development of capitalism and railroads in Japan : its early phase |
| Author | 増井, 健一 |
| Publisher | 慶應義塾経済学会 |
| Publication year | 1949 |
| Jtitle | 三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.42, No.3 (1949. 3) ,p.162(20)- 177(35) |
| JaLC DOI | 10.14991/001.19490301-0020 |
| Abstract | |
| Notes | 資料 |
| Genre | Journal Article |
| URL | https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19490301-0020 |

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

わが國に於ける資本主義の發達と鐵道

——(資本主義創始期)——

增井健一

一、まえがき

資本主義が商品生産の一定の發展段階の上に成立したものであり、商品生産が社會的分業をその基礎とするという事は、改めて説明するを要しない事柄であろう。社會的分業は市場を發生させ、此の社會的分業の發達、市場の擴大が資本主義發達の中核となる。所が此の社會的分業の發達・市場の擴大は又交通の發達をも伴うものである。何故ならば、社會的分業は必ず何等かの程度に於て地域的分業でもあり、市場も又現實的には場所的な離隔を克服して相互に媒介されねばならないからである。資本主義發達の結果飛躍的に増大した生産力は當然に龐大な商品群を生み出す事となるが、之等は擴大された市場に互つて流通する。交通量の指標を輸送されるものの

數量と輸送距離との相乗積にとるならば、資本主義の發達によつてもたらされる所の交通量はまさに莫大なものであると云う事が出来る。資本主義の發達は又、ただに商品財貨の生産・流通量、従つて又その輸送量の増大をもたらすに止まらず、勞働力輸送の増大、商品の生産・流通に關する用務を弁ずるための人員輸送の増大、更に是れ等に關する通信・報知の傳達の増大をも伴うものである。商品の生産・流通に直接關連を持たない個人的な交通、例えば遊覽旅行や學生の通學、その他家事のための旅行など、或いは季節品の贈答や引越荷物など、之等の個人的な交通でさえも大局的に見れば、資本主義の發達に照應した發展を遂げる。かくの如く資本主義の發達は、直接間接に交通の飛躍的發達を伴うものであつた。

さて、工業に於ける資本主義の發達は、その生産方法を、家内手工業からマニファクチュアへ、更に工場制大工業へと發展させる。交通業に於ける資本主義の發達も又交通方法をしてそれに似た發展を遂げさせる。かく、和船は家内手工業に、大型帆船はマニファクチュアに、鐵道、汽船は工場制大工業に比せられるであらう。鐵道汽船の採用は、その龐大な生産力(輸送力)によつて、工場制大工業の段階に達した資本主義的工業の作り出す龐大な輸送需要に應える事を可能とし、又それらはその迅速・安全・確實な輸送と輸送費用の低廉さによつて、積極的に地域的分業の發達・市場の擴大を促進し、資本主義の發達に拍車をかける。

資本主義と交通との關連は一應右の様に見られるが、然しそれは未だ、兩者の關連に對する一般的・抽象的な觀察に止まるものであつて、わが國に於ける資本主義と交通との關連、わが國に於ける資本主義の發達と交通發達の關連といふ場合には、右の基本的な關連が、わが國に於ける資本主義發達の特徴、わが國に於ける交通發達の特徴によつて刻印された所の具體的な姿を考えねばならないのであり、更に一層具體的には、わが國に於ける資本主義及び交通の發達をその諸發展段階に於て把え

て、各發展段階について兩者の關連を明らかにして行く事が必要なのである。資本主義と交通との關連は、兩者の發展段階に應じて、必ずしも常に一樣ではないからである。

わたくしは、以下、わが國に於ける資本主義の發達と鐵道の問題に就て考察しようと思ふ。勿論右に述べた所は此所にも適用されるのであつて、わが國に於ける鐵道の發達は、基本的にはもとよりわが國に於ける資本主義の發達によつて促され且つ自らは後者を促進しつつ爲されたのであるけれども、そこにはわが國の特徴をあらわすものがあり、更に又、資本主義及び鐵道の發達ととも、にそれ等の關係は若干の變化を見せる。そこで、以下に於ては、わが國に於ける資本主義發達の過程に従つて鐵道が如何に發達して行つたか、又わが國に於ける鐵道の發達が資本主義の發達に如何影響したかを、資本主義の發展段階(それは又鐵道の發展段階にも一致するものである)と考へられるのであるが)に即して検討して見たいと思ふ。

わが國に於ける資本主義の發達は次の様な發展段階に分けて考へる事が出来ると思はれる。概ね明治の初年からは日清戦争前後までを資本主義の創始期、それから第

一次世界大戰前後までを資本主義の發展期、それから滿洲事變勃發前までを資本主義の成熟期、滿洲事變後若干の時期を資本主義の統制經濟段階但し之は間もなく急速に戰時統制經濟段階に轉化して第二次世界大戰終幕まで續く。その後の時期を戰後經濟の段階とする。(註)

(註) 此所に掲載するものは「わが國に於ける資本主義の發達と鐵道」と題する論稿のまえがき及び第一章に相當する部分の略述であつて、資本主義創始期の考察以外には及んでいない。従つて獨立の論文の體裁をなさない。續稿を併せ御参照を請う。

二 資本主義創始期

徳川封建經濟下、徐々に資本をその手中に蓄積していた商人階級や、又藩營商工業及び獨占的外國貿易などの形で自らの權力を背景に資本蓄積を行つていた若干の封建領主は、當時の社會經濟體制であつた封建主義の枠内で、その封建主義と相容れぬ要素を展開し、封建主義の矛盾を深めつゝあつた。然し之等は未だそれ自體としては封建主義から資本主義への全社會經濟體制の變革を爲し遂げるだけに充分には成熟せず、況んや職人・農民の様な直接的生産者は尙更その變革の推進者となるだけの發達を遂げていなかった時に、わが國は所謂、鎖國の夢

破れて、先進資本主義諸國と強力に接觸する事となり、此の接觸が、一方商品經濟を促進させ他方直接に封建的支配機構をゆすぶる事によつて、わが國の社會經濟體制の變革を急速に推進する有力な機縁となつた。幕末に至つて最高沙に達した政治・經濟的矛盾・不安は、尊皇攘夷と開國佐幕との對立、その結果主として下層武士によつて成就された明治維新、維新政府によつて成されたともかくも近代的な國家的統一と制度的な封建的束縛からの解放、維新政府による富國強兵のための資本主義化政策、という形で解決がもたらされた。政府は貨幣・金融制度を整備し、商工業に對する封建的規制を除き、私有权を尊重し、要之資本主義的經營勃興の道を拓き、又一方官營産業を創設して自ら國家資本による産業開發に乘出すと共に民間資本の手厚い助成を行つた。此の後のわが國資本主義を特徴づける巨大な國家資本と政商(後に財閥)の形成の過程が此所に見られる。

尤も以上の事は明治維新が完全な民主主義的變革であつた事を意味するものではない。變革の直接的推進者はそれ自身封建的支配階級であつた武士出身者であり、従つて彼等によつて構成された政府は武士階級の廢絶のために、當時としては頗る多額の支出を行い、そのために

も、農村に残存した封建的な生産關係をそのまま維持して、之より抽出される所の高率な租税を主要な財源としておく必要があつた。數回に亘る反動的な叛亂を鎮壓し、軍需工場を創設し、各種資本主義化政策を行うための諸費用は概ねそれによつて賄われたし、又政府信用の造出、膨脹、收縮の操作も、農村よりの租税收入を待つて始めて可能だつたのである。その意味で明治維新は民主主義的變革としては甚だ不充分なものであり、そのために資本主義も日本經濟の領域の全面に亘つての興隆から永く阻まれる事となつた。

明治維新から概ね日清戰爭前後までの時期は、わが國に於ける資本主義の創始期とよぶ事が出来る。けれど、資本主義がわが國經濟に於て支配的となつたのは、概ね日清戰爭前後に位置する産業革命以後のことに屬し、従つて此所に取扱う時代は、政府による各種の資本主義化政策と、之に對應する所の資本主義の急速な成長とによつて特徴づけられ、資本主義經濟確立への過程を形成しているからである。

此の時代の産業の基調は勿論農業にあつた。そこに於ける著しい自給自足性は、農業生産力の著しい低位性に照應していた。農村工業はもとより都市工業に於てすら

も、未だ手工業的な生産が支配的であり、その若干部門に於てマニユファクチュアが發展していた。然し此の時代の末期になると、農業部に於ける商品生産の程度もかなり進み、工業部に於ては官營の各種模範工場や、政府の助成を受けた近代的工業が出現し、特に貨幣・金融制度の確立が商業の發展を促進したので、此の間に於ける商品流通の増加、市場の發展すなわち社會的分業の發達はかなり著しいものがあつた。

さてわが國に於ける鐵道の創始も、まさに此の資本主義創始の時期に行われた。

鐵道敷設の事が決定したのは明治二年であつたが、五年には東京・横濱間が開通し、その後着々敷設を進めて日清戰爭勃發迄には青森から廣島に至る本州縦貫線が開通した。然し鐵道が鐵道網の全國的延長によつて一應日本經濟の基礎的な地位を占めたのはやはり日清戰爭後の事に屬するから、概ね日清戰爭によつて劃される此の資本主義創始期はそのまま日本の鐵道の創始期と呼び得る。

最初の鐵道敷設の動機を、當時の大藏小輔伊藤博文と共に此の事に當つた大藏大輔大隈重信をして語らしめるならば次の如くである。「之(封建)を廢して全國の人

心を統一するには此運輸交通の斯の如き不便を打碎く事は必要である、又封建的制據の思想を打碎くには餘程人心を驚かさずべき事業が必要であるから、之に向つて何か良い工夫がないかという考の起つてゐる時に此鐵道の議論(英國公使ハリ・パークスの)を聞き、之等が動機となつてなんでも鐵道が一番良いということになつて、夫から鐵道を起すということを進めたのでございませぬ(註1及註2)。勿論鐵道敷設の經濟的意義も看過されてゐたのではなく、主として飢饉防止の手段としての價值(註2及註3参照)、未開地に對する市場開發のための價值(註3参照)が注目を惹いたし、又時には、鐵道がその低廉な輸送費用によつて商品價格を低下し、その迅速な輸送によつて商業上の利便を供し、以てわが貿易に資するといふ利益を豫想した者(註4)もないのではなかつた。然しながら敷設の直接的動機は、大隈によつて語られてゐる様に主として政治的なものであり、産業の要求が鐵道を創始させた先進資本主義國、例えば英國に於ける事情とは遙かに異なるものであつた(註5)。又此所に見逃し得ないのは、後年鐵道の軍事的意義に就て甚だ大きな關心を抱いてゐた所の軍部が、敷設當時にはむしろ甚だ消極的な態度を持してゐた事である。

(註1) 明治三五年第五回帝國鐵道協會に於ける大隈重信の演説。鐵道時報月刊「日本鐵道論」二五頁より引用。
(註2) 「英國公使、サー・ハリ・パークス氏は、我が當路者に勤むるに鐵道經營の事を以てせり。偶々此茂東北及九州地方に凶荒あり、米價非常に騰貴し外國米を輸入して救済す。而して北陸其他に低價の米穀剩餘するも運輸の不便なるに依り、以て此の急を救う能わざりし。パークス氏は據て以て例證とし切に鐵道布設を勸告す。(大)隈(伊)藤兩公は固より首肯する所なれども、只其財源上に於て躊躇する所ありしに(云々)」鐵道時報に掲載された井上勝の談話。前掲「日本の鐵道論」三〇頁より引用。
(註3) 明治二年一〇月二日附外務省上申、「蒸氣車の儀は近來西洋各國専ら流行にて、國內河海船運不便の國々並に瞬刻時限を惜致往來候事柄には必用の器械に有之由の處、御國にては未だ其器械並車道とも無之容易に難取開物の由、乍去追ては是非とも兩京大阪の間、又は東京より陸羽邊の間迄車道取開度、左候へば數百里の險程繼に一晝夜の間にて簡還往復致し、御國方今米穀其他の物等缺乏騰貴の患を救ひ融通平均いたし候は勿論、曠漠不毛の原田開墾の利潤を起候儀にて、別て非常緩急の節戒嚴出兵共迅速に相整ひ、富強の爲め武備肝要のものに相開候(云々)」
(註4) 美濃の人、谷賜卿の建白書。「(前略)横濱開港爾來本邦の物産年々に増加す。就中生糸、茶、蠶卵紙の如きは

之を以て十年前に比すれば、其殖すこと凡そ十倍を以てす可し。然かして之を運輸するもの、或は牛馬し或は負擔し、以て二三百里の遠きよりす。其費果して幾多ぞや。貿易の道は機變に處するを以て要とす。負擔牛馬日に行くこと僅かに千里、以て彼の昂鼻の狹兒に接す。其機を失し其利を耗する果して幾多ぞや。本邦物産の多き信上岩陸羽を以て最となす。信の上田、上の厩橋、奥の福島、羽の米澤等、是皆其國産の轉まる所なり。臣曾て推みるに、東京より奥の福島に、信の上田に、以て二路の鐵道を通じ、以て國家の便に併せば、富強の術坐して以て待つべしと(下略)」日本鐵道史、上篇、二八頁より引用。

(註5) わが國に於ける鐵道の創始と英國に於けるそれとの對比を美事に把えてゐる論文に經濟論叢一九四七年一〇月號所載の島恭彦氏「國有鐵道の經濟的基礎」、季刊「社會科學」第一集所載の同氏「鐵道國有化への途」がある。

東京・横濱間に敷設されたわが國最初の鐵道は、周知の通り、英貨百萬ポンド(當時の我金貨四八八萬圓に當る)、その年利九分、公積額面百ポンドに付九九ポンドの拂込、によつて資金を調達し、敷設技術、敷設用主要資材、運轉技術等の一切を英國人及び英國産業に求めた。すなわち鐵道敷設の場合、わが國に於ける資本主義

わが國に於ける資本主義の發達と鐵道

發達の後進性がかえつて、わが國資本主義に對して早期の鐵道導入をもたらす事となつた。

わが國の鐵道は此の様に、始めは主として政治的動機から、すなわち國家的統一の手段として敷設されたのであつたが、やがては鐵道のキー産業としての地位が注目されるに至り、積極的な鐵道敷設によつて資本主義經濟を推進し、以て富國強兵の實をあげようといふ見地が前面に出て來た(註)。そこで、明治一一年募集の起業公債の一部を以てする所の京都・大津線、敦賀線の敷設、或いは中山道鐵道公債を以てする明治二二年工事開始の東海道線敷設の様に官設鐵道として國家の手によつて積極的な敷設が行われるか、或いは私設鐵道として敷設される場合も、明治一四年設立、一七七年上野、高崎間、二四年大宮、青森間を開通した所の日本鐵道會社線の様に、政府の手厚い保護助成が加えられるものが多かつた。すなわち此の鐵道の創始期に於ては、鐵道と國家との結びつきが非常に顯著だつたのである。

(註) 明治九年、鐵道頭井上勝は再度書を伊藤工部卿に呈して、鐵道敷設の業が財政上の理由で遅々として進まぬ事を慨じ、「大いに廟堂に議を起し、以て進業の令を發せ」られん事を希望した際次の如く述べてゐる。「凡そ我國地の

膏腴と鐵山産物或は國民製造の諸品、絹帛、陶器、漆器の類に至るも各國傳えて精巧を賞するに、之を措て顧みず、遊手徒食其窮乏に陥るもの擧て數う可からず。(中略)此の如く土地開けず人民卑劣を窮むるもの、國に運輸交通開けざるに因するに非ず哉。(中略)(鐵道)全國を網羅し、大に國の辨利交通を成すに至らば、膏地以て開くべく鐵山以て拓くべく人民則業に就くべし。夫如此は國富まざらんと欲するも富まざるを得ず、弱ならんと欲するも得べけんや。又、「熟々創業の初めを推考すれば、維新の後未だ日ならずして廟堂風に鐵道創工の議を定む。眞に非常の英斷千歳の美事と謂うべし。是の時に當り封建の殘夢未だ覺めず、朦昧の舊套未だ脱せず、事務他俗異議百出するに際し、之れに當るや猛進せざるべからず、之を處するや敢爲ならざるべからず、努めて舊慣を破却して開明の域に駭々たらざるを得ざりき。降て方今に至つては、國是既に定まり百事稍緒に就く。爰に於て靜かに利害を計り、順進漸行せざる可からざるの秋なり。焉ぞ國家の府庫を傾むけ萬性の膏血を擲て、工事のみに從事すべきの理あらんや。井上の意は、鐵道敷設の意義がようやく當初の封建的割據の打破という様な政治的なものから産業開發という經濟的なものに重點を移し、そのために經濟的見地からする鐵道の計画的な全國的延長に取りかからねばならなくなつた事を云おうとするにあつた。

明治一六年東京・西京間を連絡する幹線に東海道・中仙道の何れを選ぶべきかの問題が生じた時に、鐵道局長井上勝はその具狀書中で、「(東海道は)經由する所の地、大半海濱に沿ひ、並に土地平坦なれば、舟楫車馬の利、共に相通せざるなし。故に鐵道を要せずして所在の便利既に達せりと云うも敢て不可なきなり。之に反して中仙道は、縦に内地の中間を通し、其行程海濱に接せざるを以て、若し鐵道にして之を敷くあらば、沿線左右の數國は、爲に運輸の便を擴むる僅少ならずして、其利益益隨て起るもの必ず夥多に及ぶべし」と云い、以て幹線の中仙道に選ぶの理由としていた。井上にあつては、鐵道は何よりもまず産業開發の具であつた。

鐵道と國家との結びつきはその後わが國の資本主義發達の全過程を通じて見られる所であるが、此の時期に於ける國家の鐵道業援助が特に目覺ましかつた事は、當時の鐵道技術がわが國産業技術の水準を甚だしく超えて居り、従つて私鐵にとつては英國の鐵道技術を繼承した官設鐵道の各種の援助が必要であつたという様な技術的理由の外に、當時の鐵道業が、若干の例外を除いては、未だ一般的に企業として自立し得る状態になかつた事とも關連する。まず官設鐵道の營業成績を見よう。設立早々の四年間を除いた所の、明治九年から二五年に至る一

年度末拂込資本額に對する營業益金平均七・八%。兩者の平均六・九%。

七年間に於ける毎年の收益率(利子控除前)の平均は五・五%(註1)であつた。之に對し、當時鐵道資本に賦課されていた利子率は、明治三年の英國公債に於て九分(利廻り九分七厘)、その後公債利子率は次第に低下の傾向にあつたを以ては、明治二二年頃に於て平均七分の利子を負擔せねばならなかつた。すなわち、官設鐵道は未だ收支償う状態でない。次に私設鐵道について見る。私設鐵道は官設鐵道と異つて、本來收支有償すべき所に於てのみ存立の意義を持つ。然しながら實際には、此所に於ても營業成績は良好とは云い難かつたのであつて、明治一七年から二五年迄の九年間の收益率は六・九%。(註2)官設鐵道に比べて僅かに優れるに過ぎぬという状況であつた。勿論此の程度の收益を以てしては、當時の高利子率に對し採算のとれるという域に達しない。すなわち此の期の鐵道は、官私設を問はず、國家の挺子入れを待つて始めて存立・發達し得るといふ状況にあつたのである。

(註1) 毎年の年度末資本額に對する營業益金の平均が五・〇%、年度首資本額に對する營業益金の平均が六・〇%、兩者の平均五・五%。

(註2) 年度末拂込資本額に對する營業益金平均六・〇%、

わが國に於ける資本主義の發達と鐵道

明治二〇年前後の鐵道企業熱も又、未だ鐵道業が一般に、國家の助成から離れて企業的に充分自立し得る段階に達した事を示すものと云う事は出来ない。「目下、私設鐵道會社を設け鐵道布設を出願する者、前後踵を接し(中略)、債、右等出願者の情況を觀察するに、概ね近來流行の鐵道病に罹り、宛も發熱煩悶して讒言を吐くもの如く、口頭の論述紙上の論説を以て鐵道の布設はその計畫も立ち、その施工も亦なし得らるると妄想するものあるに至れり(註1)」と云われる所のかの時期に於ても、此の企業熱の發端は、國家の手厚い保護助成によつて創始當初若干見るべき營業成績をあげる事の出來た日本鐵道の刺戟であると考えられるし、又此の企業熱が明治二三年の恐慌とそれに續く不況とによつて忽ち挫折し、「當初計畫の目的を誤らず布設の功を竣成し、運輸の利用上略ぼ鐵道の眞面目を具備するものと稱すべきは、官設鐵道と日本鐵道會社の二者あるのみ(註2)」という慘憺たる状況に立至つた事は、何よりも明白に、此の企業熱の實體が資本主義創始期に通有の投機熱、泡沫景氣であり、鐵道業の企業的採算の充分な見透しの上に基礎を置いた

ものではなかつた事を物語る。

(註1) 明治二〇年三月鐵道局長官井上勝の内陳書の一節、「日本鐵道史」上篇六六三頁。

(註2) 明治二四年七月、井上の「鐵道政略に關する議」の一節、「日本鐵道史」上篇九二六頁。

明治二三年度の各鐵道別の營業成績を一覽すれば第一表の如くである。まず官設鐵道六線中最高率の益金をあげたものは東海道線であり(線別の建設費が明らかでないので假に營業哩當りの營業益金をみるならば五・一圓)、横須賀線(同三・六千圓)が之に次ぎその他は何れも格段に低い益金(同二千圓以下)をあげたに止まつてゐる。又私設鐵道一二線中拂込資本金に對し七%以上の収益をあげたものは、軌間三呎以下の阪堺・伊豫の二小鐵道のみ(前者は一三・二%、後者は一二・二%)であり、東京近郊の旅客交通に任ずる甲武鐵道が六・五%、石狩炭田の石炭輸送を擔當する北海道炭礦鐵道の六・二%の収益率が之に次ぐ。然しながら、産業開發の見地から國家によつて幹線鐵道に對し重點的に助成が行われてゐるので、之等の配當率は収益率とかかりの差異を見せる。即ち、配當率の最高は日本鐵道の一一・五%であり、阪堺二一%、北海道炭礦二〇・五%、伊豫九%、續いて山

陽・九州・甲武が何れも六%となつてゐる。明治二三年と云えば、われわれが區分した資本主義創始期II鐵道創始期の末期に近い。此所に至つても尙、企業的に自立可能なものは殆ど都市近傍の小旅客鐵道と、封建主義時代から既に商業經濟的に發展し、明治初年以降ますますその資本主義的發達の程度を進めた東京・横濱・名古屋・京都・大阪・神戸の諸都市を連ねる東海道線のみであり、正に全國に延長する勢を見せてゐる東海道以外の幹線鐵道は、何れも國家の助成に依存してゐたのである。かくして次の事が明らかとなる。創始時代の鐵道は、國家の助成によつて、當時の輸送需要の基礎以上の發達が促進されてゐる。もし助成がなかつたならば都市周辺の旅客鐵道のみで跼蹐するに止まつていたのである。所期の敷設に向つたのは主として、富國強兵の線に沿つて急速な産業開發を企圖する政府の鐵道助成政策に因るものであつた。

以上には、此の期の鐵道が、主として産業開發の手段として着目されて積極的な敷設促進・助成政策の採られた事についてみて來た。續いてみなければならぬものは、此の鐵道が如何なる輸送を行つてゐたかという、そ

第1表 鐵道別營業成績(明治23年度)

| | 年度末營業哩 | 年度末拂込資本額 | 年度末建設費 | 營業益金 | 収益率 | 配當率 |
|-------------|--------|----------|--------|-------|-------|------|
| 東 京・神 戸 | 378 | | | 1,917 | | |
| 大 船・横 須 賀 | 10 | | | 36 | | |
| 大 府・武 豊 | 13 | | | 1 | | |
| 米 原・敦 賀 | 41 | | | 67 | | |
| 高 崎・横 川 | 18 | | | 19 | | |
| 輕 井 澤・直 江 津 | 92 | | | 173 | | |
| 局 線 合 計 | 551 | | 32,761 | 2,213 | 6.45* | |
| 日 本 | 423 | 16,970 | 16,170 | 972 | 5.73 | 11.5 |
| 水 戸 | 42 | 900 | 839 | 43 | 4.78 | 4.6 |
| 兩 毛 | 51 | 1,500 | 1,470 | 70 | 4.68 | 4.5 |
| 甲 武 | 23 | 810 | 715 | 53 | 6.50 | 6.0 |
| 山 陽 | 90 | 5,720 | 4,893 | 110 | 1.92 | 6.0 |
| 九 州 | 55 | 5,036 | 3,506 | 105 | 2.09 | 6.0 |
| 關 西 | 49 | 2,684 | 2,484 | 12 | 0.45 | 0 |
| 大 阪 界 | 32 | 1,500 | 1,541 | 49 | 3.26 | 3.0 |
| 伊 豫 | 6 | 330 | 358 | 43 | 13.03 | 11.0 |
| 讚 岐 | 10 | 281 | 295 | 8 | 2.73 | 2.5 |
| 伊 豫 | 4 | 60 | 57 | 7 | 12.23 | 9.0 |
| 北 海 道 炭 礦 | 62 | 2,700 | 1,428 | 166 | 6.14 | 10.5 |
| 私 鐵 合 計 | 847 | 38,491 | 33,756 | 1,638 | 4.26 | |

(註) 明治24年度鐵道廳年報第10表による、収益率は營業益金但し年度末拂込資本金

*印は營業益金建設費

わが國に於ける資本主義の發達と鐵道

の輸送の内容である。
 此の期の鐵道輸送の内容をみるに當つては、まずわが國の鐵道がその全發達史を通じて（今日に至るまで引續き）、旅客輸送を主とするという殆ど他國に類例のない特徴的な輸送を行つてゐる事を知る必要がある。所が中でも特に此の時期に於ては、その貨物輸送の絶對的・相對的低位が極めて著しく、例えば明治一三年度をとつてみるならば、官私鐵道を通算して、一營業年當りの貨物輸送量は一・六千噸に過ぎず（大正四年度三・七千噸、昭和一八年度八・三千噸）、又鐵道運賃収入の八三%が旅客運賃収入であつた。すなわち此の期の鐵道輸送の主體は旅客輸送であつたが、而もそれが貨物輸送に比して異常に大であるという所に此の期の特徴が見られる。
 此の期の鐵道輸送に於けるかくの如き特徴の生み出された理由について次に考へてみよう。

一體わが國の鐵道が貨物輸送よりも旅客輸送の方を主としてゐるのは、わが國に於ては「鐵道が先進國のように資本主義の發展そのものなから要求されて起らなかつたし、いまだに生産および市場とのつながりがうすいからである」又、わが國に於ける「鐵道布設の目的は何よりもまず政治的であり、商品流通という經濟的目的

は、單に從屬的であつたばかりでなく、むしろ鐵道の布設によつてはじめて發展し促進されるという顛倒的な關係におかれていた」事が此の事を結果したとする見解（註）は注目するに足るものであると思われる。尤も此の見解は、わが國鐵道の旅客鐵道である事の説明としては、必ずしも充分ではない。何故ならば、既に見た様に鐵道敷設の動機は「何よりもまず政治的」であつたものから、やがて「商品流通という經濟的な目的」を鐵道の敷設によつて實現しようとする政策へと移つて行つたのであるし、又、鐵道が資本主義の發展そのものの中からそのものの結果として、要求されなかつたとしても、その事はわが國の鐵道が特に旅客鐵道として發達した事の積極的な理由づけではないからである。
 （註） 信夫清三郎氏論文「日本の資本主義と鐵道」雑誌「改造」一九四八年九月號所載。

わたくしは、續稿以下に述べる積りで居るのであるが、わが國鐵道の特に旅客鐵道である事は、勿論地形的な技術的な又社會的な諸事情によつても強く影響されている所であるが、その根底には深くわが國資本主義の構造そのものに根ざす所があるものと考へる。然し此所では、わが國鐵道の性格に全面的に觸れて論ずる餘裕はない。

第2表 官、私鐵道貨客輸送の推移

| | 年度末營業料 | 貨物給送量 | 旅客給送量 | 貨物運賃 | 旅客運賃 |
|------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| 明治13 | (3.3) ^{千円} 122 | (3.6) ^{千噸} 193 | (10.8) ^{千人} 5,332 | (4.6) ^{千円} 259 | (11.0) ^{千円} 1,290 |
| 28 | (100) 3,686 | (100) 5,417 | (100) 49,216 | (100) 5,647 | (100) 11,809 |
| 大正4 | (336) 12,394 | (781) 42,327 | (456) 224,317 | (1,076) 60,756 | (552) 65,137 |
| 昭和5 | (603) 22,212 | (1,607) 87,037 | (2,545) 1,252,524 | (3,709) 209,420 | (2,731) 322,550 |
| 18 | (706) 26,024 | (3,959) 214,442 | (9,388) 4,620,898 | (11,192) 631,994 | (11,839) 1,398,093 |
| 21 | (694) 25,603 | (1,788) 96,766 | (10,922) 5,375,255 | | |

（註） 概ね運輸省刊行物所載の數字を基礎として作成した。昭和21年度は私鐵の貨・客運賃収入の統計を入手し得ないので該當欄の作成が不可能である。

わたくしは特に此の時代のわが國鐵道が、如何にして甚だ旅客輸送中心であつたかについてみなければならぬ。
 此の時代のわが國鐵道に關する限りその旅客輸送中心の主理由は、當時のわが國に於ける商品生産の發達・資本主義發達の段階（註）並びにその特徴にある。此の時代に於ては、商品生産が未だ國民經濟の全域を覆つて居らず、特に農村に強力に殘存する自然經濟は、商品の生産・流通量を低位に止めて居り、従つて商品輸送の必要は全體として未だあまり大きくない。勿論商品生産發展の此の段階にあつては、勞働力が商品として販賣される事は一般となつて來ていない。況んや勞働力の販賣のために、居住地から作業場まで、交通機關を利用しての通勤を要するという様な事態は現われて來ていない。そこで商品輸送といつてもそれは未だ専ら財貨たる商品の輸送の範圍に止まるのであるが、その財貨輸送量が當然未だ少量に過ぎなかつたのである。

（註） 先進國例えば英國に於ける鐵道の創始が、およそ一世紀にわたる産業革命の完成期に近く行われた事と、わが國に於ける鐵道の創始が、産業革命の開始をおよそ二〇年の後に見て爲された事との相違が注意される。

かくの如くわが國全體としての財貨輸送量が甚だ低位にあつた事に加えて、財貨輸送の手段として海運の利用が有利であつた地形的事情は、鐵道貨物輸送量に對して消極的に作用した。一般に水上の航行には、陸上交通用具に比して、運搬用具の推進に際しての通路の摩擦抵抗が少いという利益、又そのため風力が動力として用いられるという利益がある。そこで交通の技術的發展の未だ低度に止まつていた時代にあつては、若し地形さえ之を許すならば、陸上交通用具に比して水運が著しく發達し、従つて産業の發展も水運の利用に適する様な形で行われ、傾きがある(註)。四面環海のわが國に於ては當然右の事情が見られたのであつて、従つて鐵道創始當初、鐵道による財貨輸送の要求が特に痛切には起つて來なかつたのである。

(註) 資本主義創始期の産業發達に及ぼす水運の影響については、既にアダム・スミスの説を指摘する所である。『國富論』竹内謙二氏譯、改造文庫、上巻一二六頁参照。

一方此の様にして鐵道の貨物輸送を甚だ低調に押し止めた所のものが、他面旅客輸送を比較的旺盛ならしめた。すなわち、まず封建主義時代より持越された富の著しい殘存、及び特に農村の半封建的な生産關係に直接基礎を

置く所の富の形成が、奢侈としての又慰安行樂等としての旅行を可能とした。勿論、新技術市場等見聞のための旅行も注目し値するものがあつたと思われけれども、之等は何れも直接商品の生産・流通に伴う輸送とは云えないものであり、資本主義の發達そのものが生み出した所の輸送需要ではない。従つて此の時代に於ては、その商品生産の發展段階に對しては甚だ不相應に見える程旺盛な旅客輸送が需要された(註)。

(註) 國鐵の總旅客人員中に於ける優等(一、二等)旅客人員數の割合は、明治五年度一七・九%、三年度六・〇%、大正四年度四・四%、昭和五年度一・二%であつた。明治初年に於ける一般物價に比較した鐵道運賃はその後に比べて甚だ割高であつたにも拘らず、而も優等旅客人員が比較的に多かつたという事は、此の時代の旅客輸送に、奢侈・慰安・行樂的な性質のものが多く含まれていた事を物語るものと思われれる。

之と共に、貨物輸送のために多く水運が用いられた事が、貨物輸送に適する様な道路の發達を遅れさせ、それが又道路上を運行する輕車輛の發達を遅れさせた。此の事は陸上の旅客輸送を甚だ不圓滑ならしめ、従つて旅客輸送のための優れた交通機關の要求を大ならしめた。か

くして鐵道による旅客輸送は一層活潑とならざるを得なかつた。

右に見る様に此の期の鐵道輸送に對する需要には、商品の生産・流通の發達に伴つた所の需要とは云い得ないものを多く含んで居り、従つて鐵道はその點でも、當時の未だ甚だしく未發達の域にある資本主義の發展水準を超えて發展し得る經濟的基礎を持つていた。すなわち鐵道輸送に對する市場は、全資本主義市場の發展段階を超えて發達し得た。而も資本主義促進のための國家の鐵道助成政策は、鐵道をして右の經濟的基礎以上に更に發達させたのである。そこで此の期の鐵道も、もとより資本主義の發達によつてその發達を促進させられる面を持つたのであるけれども、鐵道の發達はむしろ資本主義の發達に先行した。従つて逆の面、すなわち鐵道の敷設が資本主義の發達を促進する面が甚だ注目されねばならないのである。

鐵道は從來の舊式陸上交通機關に比べて、まことに劃期的な迅速・確實・安全且つ大量的な輸送を低廉に供給する。まず旅客輸送に就て見るならば、鐵道開通前、當時の新式交通機關であつた乗合馬車によつてさえ、東京・仙臺間五日、東京・青森間一二日を要した旅行は、日本

(註1) 鐵道院刊「本邦鐵道の社會及經濟に及ぼせる影響」上巻一四六頁以下。

(註2) 同書一七七頁以下。
(註3) 同書三六七頁以下。

かくして鐵道は、社會的分業及び市場形成の力強い推進力となつた。鐵道はその延長に伴つて地方的分業圏、地方市場圏をつき破り、之等を全國的分業へ、國內統一市場へと捲き込んで行くのである。

鐵道が資本主義を促進するのはただその輸送の機能に於てのみではない。鐵道は又鐵道業として、その近代的な技術や資本主義的な生産關係の導入によつても資本主義の發達を促した。就中鐵道業に見られた顯著な資本蓄積は、當時の産業資本の發展段階を考へる時には、まことに刮目すべきものであつた。鐵道資本の發達は、資本主義的産業發達のトップを切り、之等をリードした。

鐵道業の資本主義促進とともに此の期の鐵道敷設業の資本主義促進をも輕視する事は出来ない。之に伴う諸需要の産業刺激は極めて著しいものがあつたからである。

以上には、鐵道が、自らわが國に於ける資本主義發達の先達として、資本主義の促進に寄與する面を見た。然しながら鐵道と雖もわが國資本主義の發展段階によつて根本的にはその發達を規定されざるを得ない。假令國家の助成により或いは鐵道投機熱により、その發達が當時の

市場の要求を越えた程度にまで促進させられたとは云え、未だ絶對的には、鐵道發達の程度は低位に止まつた。明治三六年三月に於ける官私鐵道合計の營業料二、九四九、その開通路線は別圖に示される如くである。すなわち北海道の函館・室蘭、本州の秋田・新潟・富山・金澤・廣島、九州の鹿兒島等の諸都市へは未だ鐵道が延長されず、中央線・山陰線も未開通である。

而も單に鐵道發達の程度が未だ低位であつたのみでなく、その鐵道の發達も又、わが國資本主義の後進性を反映して著しく速成的であり、従つて敷設された所の鐵道もかなり低級のものであつた事は否めない。「我邦民富の程度は歐州諸國に及ばざるが故に、狹軌の鐵道を以て我に最も適するものと(註1)」し又「現下の勢にては廣軌にて百哩造るよりは狹軌にて百三十哩造る方國利多からん(註2)」とされ、此所に採用された所の三呎六吋の軌間が、その後のわが國の鐵道の發達を一貫して制約する事となつた。路線延長當りの建設費の少額、列車速度の小、輸送力の向上のための低廉労働力の集約的使用、高度の車輛運用効率という様なわが國鐵道の特徴づける一連の事實も、技術的には此の狹軌の採用と關連して生じて來たのである。

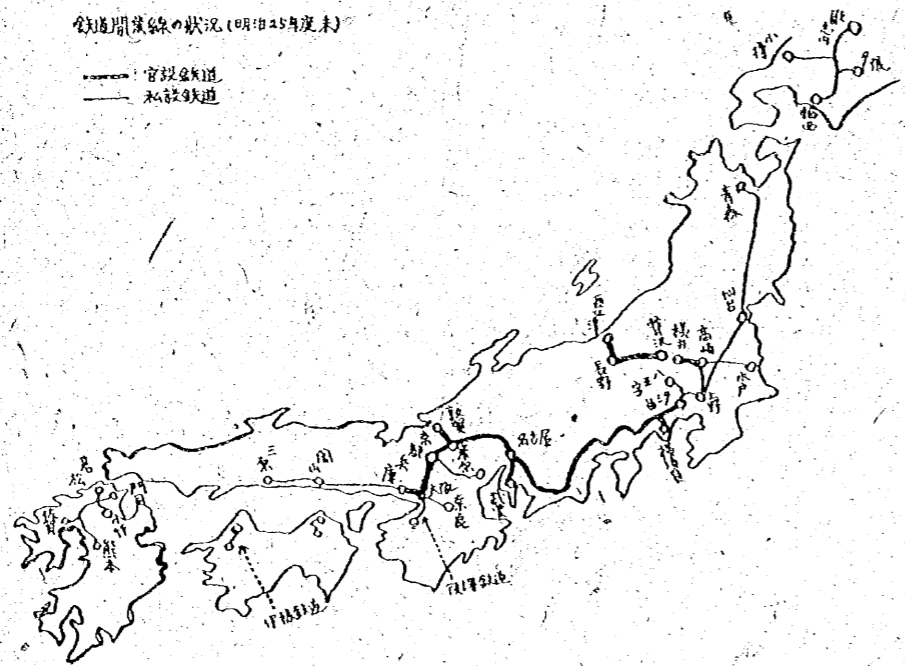
第3表 會社産業別資本金額(拂込資本金又は出資金)

| 年 | 農業 | 水産業 | 工業 | 礦業 | 運輸業 | (國有鐵道) | (私有鐵道) | 商業 | 合計 |
|------|-----|-----|-------|-----|-------|--------|--------|-------|--------|
| 年 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 |
| 明治18 | 1 | — | 8 | — | 26 | 18 | 7 | 16 | 51 |
| 23 | 8 | — | 78 | — | 104 | 35 | 36 | 36 | 225 |
| 28 | 2 | — | 59 | — | 90 | 46 | 66 | 24 | 174 |
| 33 | 3 | — | 159 | — | 229 | 111 | 181 | 389 | 779 |
| 38 | 3 | — | 189 | — | 317 | 177 | 223 | 466 | 976 |
| 43 | 17 | — | 580 | — | 197 | 823 | 31 | 688 | 1,481 |
| 大正4 | 32 | — | 884 | — | 246 | 1,050 | 94 | 1,023 | 2,185 |
| 9 | 114 | 39 | 3,057 | 642 | 790 | 1,542 | 190 | 3,597 | 8,238 |
| 14 | 124 | 52 | 4,241 | 747 | 1,084 | 2,500 | 463 | 4,909 | 11,157 |
| 昭和5 | 129 | 89 | 5,519 | 712 | 1,489 | 3,383 | 794 | 6,009 | 13,947 |

(註) 國有鐵道は参考のために特に記載、金額は資本總額。
私有鐵道は運輸業の内譯。
資料は主として統計年鑑による。

わが國に於ける資本主義の發達と鐵道

鐵道開業の状況(明治45年度末)



(註1) 日本鐵道史、上篇、四五頁。
(註2) 鐵道時報局刊「日本の鐵道論」三三頁所載、井上勝の談。(一九四九・三・一二稿)