

鉄道史研究と『鉄道省文書』

青木 栄一

目次

はじめに

- I. 鉄道史研究の夜明け
—1960年ころまでの鉄道史研究—
 - II. 『鉄道省文書』の概要
 - III. 『鉄道省文書』の移動と筆者との出会い
—個人的な体験を通して—
 - IV. 『鉄道省文書』の内容と性格
 - V. 『鉄道省文書』の利用法とその問題点
—結びに代えて—
- あとがきと謝辞

はじめに

現代日本の鉄道史研究は多岐にわたっているが、現在、数的に最も多いのは比較的小規模の鉄道の発達について、その沿線地域社会との関連で明らかにしてゆく手法の研究である。さらにこれらを基礎として、より広い地域の鉄道網形成の発達を分析したり、特定の機能の鉄道研究にも発展した¹⁾。これは歴史地理学的方法論に基づく研究といてよいであろう。この種の研究は、のちに述べるように1950年代末に始まり、60年代後半あたりから急速に普及したのであるが、そのための一次資料として広く用いられたのが『鉄道省文書』であった。もし『鉄道省文書』の利用がなければ、鉄道史の研究が現在のような形態で発達することはなかったであろう。非

常に重要な役割を演じた『鉄道省文書』であるが、資料論としてその内容や性格については、これまで河野敬一²⁾や三木理史³⁾が論じたことがあるが、まだ歴史地理学界全体に十分に紹介され、考察されているとは言い難い。おそらく、『鉄道省文書』を研究資料として始めて広く用いた研究者は筆者自身であろう。またその保存についても深く関わって、重要な役割を果たした(と信じている)。その意味で『鉄道省文書』の紹介と考察を筆者が行い、その個人的な体験を通してその性格や公開の経緯を明らかにすることは、日本の鉄道史研究に長年携わってきた筆者の義務でもあると考える。

なお、文中に記述された人名については、謝辞の部分を除き、敬称を省略させていただいたことをあらかじめお断りしておきたい。

I. 鉄道史研究の夜明け

—1960年ころまでの鉄道史研究—

(1) 鉄道史研究の黎明

日本における鉄道史研究の系譜については、すでに筆者が論じたことがあるので⁴⁾、詳細はこれらに譲り、ここでは『鉄道省文書』の有効性や性格を説明する前提として、これが用いられる以前の鉄道史研究の概要を述べることにする。

鉄道史研究は、多くの学問分野からなされ

てきた学際的分野であり、その主たる分野を挙げるだけでも、経済学（経済史）、経営学（経営史）、歴史学、地理学（歴史地理学）、政治学（政治史、制度史）、工学（技術史）などがある。さらに鉄道史研究にはいわゆる学界に属さないで、職業は多岐にわたるものの、趣味で研究を続けているアマチュア研究者が多数存在することも忘れてはならない。研究史の系譜をたどる場合にこのようなアマチュア研究者の業績はしばしば無視される傾向があるが、こと鉄道史に関する限り、アマチュア研究者の業績を除外した研究史は一知半解というべきであろう。

日本における鉄道史研究の歩みを概観すると、明治中期の1900年前後に鉄道企業による自社記録の編纂が始められた。それは鉄道の発達が「歴史」として意識されるとき、たとえば10年、25年等の区切りのよい年数の経過、あるいは合併などによってひとつの鉄道企業の歴史が終わったと意識されて、過去の歴史的経過を公刊することであった。

たとえば、鉄道企業による自らの企業の記録編纂では、『阪堺鉄道経歴史』（1899）、『大阪鉄道略歴』（1901）などがいわゆる鉄道会社史のはしりと考えられるし、国家事業としての鉄道史編纂事業は、1907（明治40）年の鉄道国有化完成後に始まり、1921（大正10）年に鉄道50周年を記念して『日本鉄道史』全3巻が鉄道省編として刊行された。また、別の視点の鉄道史編纂事業では、鉄道院が1916年に刊行した『本邦鉄道ノ社会及経済ニ及ボセル影響』（全3巻）などがある。その後無数の鉄道会社史、国鉄の建設史、駅史などの部門史が編纂、刊行された。

また、鉄道企業で実務に従事する幹部職員が制度史、政策史、技術史などの分野で研究論文を発表した事例も少なくなく、創業時の外国人職員が本国の鉄道技術雑誌に寄稿した論文は現在では得がたい鉄道史の資料として利用されているし⁵⁾、日本人職員によるもの

としては、小林貞吉「東海道鉄道全通後十有五年間に於ける運輸営業の発達」（帝国鉄道協会会報6-6, 1905）や島安次郎「明治年間機関車の沿革」（帝国鉄道協会会報17-7, 1916）、などが初期の論文といえるであろう。

(2) マルクス経済史よりのアプローチ

いわゆる学界からの鉄道史へのアプローチは経済史からの研究が最も早く、日本近代史のなかで鉄道の果たしてきた役割をどのように評価するかが論じられた。これは主としてマルクス経済史家によって論じられ、山田盛太郎が『日本資本主義分析』（岩波書店、1934）を著し、講座派の立場から日本資本主義の発展のなかで鉄道の役割を論じたのが最初のものとなった。

第二次大戦前における近代日本経済史の標準的なテキストのひとつであった、土屋喬雄『続日本経済史概要』（岩波書店〈全書〉、1939）では、鉄道の発達がかなりのページを割いて取り上げられ、日本資本主義発達史のなかに位置づけられるとともに、日本が軍事大国になる過程で鉄道が重要な役割を果たしてきたことが強調された。第二次大戦後になると、鉄道史を独立したテーマとして取り上げた次のような著作が相次いで刊行された。

大島藤太郎『国家独占資本としての国有鉄道の史的発展』（伊藤書店、1949）

島 恭彦『日本資本主義と国有鉄道』（日本評論社、1950）

富永祐治『交通における資本主義の発展—日本交通業の近代化過程—』（岩波書店、1953）

山田の『日本資本主義分析』より上記の3著作に至る一連の著作に共通していることは、鉄道の発達に関する史実を『日本鉄道史』のような鉄道企業の刊行物にまったく依存し、これを唯物史観に立つ日本資本主義の発展「法則」で単純明快に割り切って説明してゆくという立場を堅持していたことである。

ここでは一次資料に基づく事実の確認という点では新しいものはまったく生まれなかった。もともと演繹的な発想のマルクス経済学の世界では、理念に基づく一つの「必然的な」歴史の流れを把握しようとする方法が主流であり、地域的な問題は研究の射程外にあって、日本の鉄道全体をマクロな視点で捉えることにしか関心がなかった。このために唯物史観の立場に立つ研究では、一次資料を駆使して事実を立証しようとする姿勢は希薄であって、既存の方法論の正しさを証明するために既知の資料から自説に都合のよい事実を引用するという傾向が見られた。

当時のこのような鉄道史研究の問題点をのちに鋭く批判したのが原田勝正⁶⁾で、「戦後における近代史研究が非常に進歩しつつ(も)、全体として資本主義の発展をささえた諸要因の実態分析・実証の弱さを露呈している。このことは鉄道史についても適用できる」と指摘した。原田の主張は、鉄道史研究を実態分析、一次資料に基づく事実の解明といった歴史学のオーソドックスな方法論に向かうべきであるとした点で、当時の鉄道史研究のあり方に警鐘を鳴らしたのであった。

このような経済史学からの鉄道史へのアプローチに対して、歴史学や地理学の世界からの鉄道史への接近は当時はほとんどなされていなかった。多くの地誌の記述において、鉄道にはしばしば触れられたが、せいぜい路線や駅の開通年月日、あるいは最近年の輸送数量が記述されるに止まっていた。これらの学界では鉄道史研究の方法論がまだ真剣に考えられていなかったのである。後年、経済史学者の宇田正⁷⁾は「すくなくともそれまでのわが国においては、本来の歴史家ないし交通史研究者にして、本格的に鉄道史に取り組んだ例がなかったためにたまたま歴史学・交通史研究の外側にいる各方面の学者・研究者たちがその専門分野の研究を進めていく過程で、時として必要となる歴史的視角からのアプ

ローチに際し、依拠し、参照しようとしても、歴史研究者によるわが国鉄道史の基本的研究業績が見当たらずに、本来の自分の研究とのかね合いで、みずからその歴史的接近を試みることを余儀なくされたのであった。」と述べている。確かに事態の一面を衝いた指摘であるが、より本質的には演繹的な方法をとる経済学と本来は帰納的な方法でフィールドワークを基本とする歴史学や地理学との立場の違いがあったと筆者は考えている。

一般に1940年代後半から50年代にかけて発表された日本鉄道史に関する論文は鉄道建設政策にかかわるものが多く、独自の一次資料よりは既存の公刊文献に依存して事実の推移を記述し、解釈を下していた。

(3) 地方史のアプローチの導入

史的事実の確認を既存の鉄道企業刊行物に依存し、「解釈」だけを下していた研究姿勢から脱して、新しい一次資料を発見し、厳密な資料分析に基づく研究が盛んとなるのは1960年代後半からであるが、そのパイオニアというべきものは、経営史学の立場から行なわれた石井常雄による両毛鉄道に関する次の2編の論文であった。

「両毛鉄道会社における株主とその系譜」。

明治大学商学論叢41-9・10(1958)

「両毛鉄道会社の経営史的研究」。明治大学商学研究所年報4(1959)

両毛鉄道は1888(明治21)年開業の私鉄で、最終的には小山-前橋間を全通させ、前橋、伊勢崎、桐生、足利などの両毛機業の中心都市を連ねて、前橋または小山で日本鉄道と連絡し、製品の織物や葛生の石灰石などを東京、横浜などに輸送する目的でつくられた。1887(明治30)年に日本鉄道に買収され、1906(明治39)年に国有化されて、現在ではJR東日本の両毛線として運営されている。

企業の株主の地域的分布や大株主の性格分析を通じて、その企業の特徴を考察するとい

う手法は、すでに他の業種では試みられていたが、鉄道史研究の世界でこの手法を導入したのは石井論文が最初であろう。地域社会との関連で鉄道の成立と発達を考察し、ひとつの地域的な鉄道を地域社会の中に位置づけようとしたことは、鉄道史研究の世界に新しい視点を確立する端緒となった。その意味で鉄道史研究の系譜を顧みるとき、石井論文の果たした役割は高く評価すべきであろう。しかし、この論文が大学紀要という極めて狭い頒布範囲の印刷物での発表であったこと、また石井自身がその後に同じ手法の論文を継続しなかったこともあって、論文の発表直後に読む機会のあったのは経営史畑の極く少数の研究者に止まり、地理学や歴史学の世界へはその情報はすぐには伝わらなかった。そのため経営史や経済史の世界でその重要性に気付いた人はほとんどいなかったと考えられる。

地理学ないし歴史学の世界で、鉄道の成立を地域社会のなかで考察をした最初は、浅香幸雄⁵⁾が1965年に駿甲連絡鉄道(富士川流域を經由して静岡県と甲府盆地を結ぶ鉄道)計画を取り上げた論文である。ここでは清水港のヒンターランド拡大という視点を通じて鉄道計画が論じられた。

石井論文では、たまたま発見された両毛鉄道の営業報告書とそれに含まれていた株主名簿が資料として用いられていた。また浅香論文では清水市史研究の一環として駿甲連絡鉄道が研究されたのであり、いずれも現地で発見された資料が用いられている。このことは明らかに歴史地理学、あるいは地方史の研究手法が導入されたことを意味し、鉄道史研究に新しい視点と方法論を取り入れたこととなった。しかし、この段階ではまだ『鉄道省文書』は用いられてはいない。

II. 『鉄道省文書』および都道府県の鉄道関連文書の概要

(1) 『鉄道省文書』内容の概要

『鉄道省文書』は、歴史地理学や地方史の世界における鉄道史研究において、1960年代後半あたりから広く用いられるようになった。

『鉄道省文書』が従来の鉄道史研究に用いられた資料と比較してもつ大きな長所は、第1には、どの時点についても資料を得ることが出来るという「確実性」にある。「非偶然性」といってもよい。たとえば、これまでの方法では、たまたま旧家からある時点の営業報告書が発見され、株主名簿を検討できたとする。しかし、その前後の時期の営業報告書があるとは限らず、それはまさに「たまたま」発見されたに過ぎないのであって、偶然の所産なのである。求める時点の資料がどうしても発見できない場合も珍しくない。

第2の長所は、文書を歴史の流れで見ることのできる「連続性」である。『鉄道省文書』は鉄道の免許申請の段階から法規によって定められた監督官庁への提出書類がすべて網羅されていて、営業報告書も第一回よりすべて揃っているのが普通である。これによって鉄道の変化を連続的に捉えることができる。

『鉄道省文書』は、鉄道を監督する主務官庁(通信省鉄道局→鉄道院→鉄道省→運輸(通信)省など)が監督関係の文書を鉄道企業ごと、年月順に綴じこんだ文書綴りである。これには大別して「免許編」と「営業編」があり、前者は鉄道企業側が免許申請、工事施行認可申請、工事変更認可申請、車両設計認可申請、竣工届など、およびこれらに対する官庁側の意見を綴ったもの、後者は毎期の営業報告書を綴ったものである。したがって、『鉄道省文書』はあくまで私鉄関係の文書であって、国鉄史の研究には直接には使えない。

『鉄道省文書』は明治20年代の文書綴りから存在するが、当時の文書は極めて断片的であって、連続性のないものが多い。例えば

1906（明治39）年公布の鉄道国有法によって国有化された私鉄の分は存在するが、時間的に連続しない個別的・断片的に文書が綴られている。これは後年の鉄道院時代に製本された時点で、すでに多くの文書が失われていたものと推定される。『鉄道省文書』が完全に近い文書綴りとして残っているのは、1909（明治42）年の鉄道院成立以後である。1910（明治43）年に軽便鉄道法が成立して、軽便鉄道の出願ブームが起こるが、これ以後の鉄道についての文書はほとんど完全に近い形で製本されている。軌道条例に基づいて特許される軌道については、鉄道院成立後に内務省との共同監督の体制ができるので、鉄道院の文書として綴られるのは原則としてこれ以後である。

鉄道院時代（1908年12月～1920年5月）に文書綴りがある分量に達して製本されると『鉄道院文書』という表題で保管された。鉄道省の成立（1920年5月）以降の製本になるものは当然『鉄道省文書』となる。しかし、後年『鉄道院文書』から『鉄道省文書』に表題を改めた綴りも見られた。本稿では鉄道院時代に製本されたものを含めて、『鉄道省文書』に統一して記述することとする。

なお、『鉄道省文書』の「免許編」の大部分は現在、国立公文書館に、国有化された私鉄の「免許編」と現存する私鉄以外の「営業編」は交通博物館に所蔵されていて、一般に公開、閲覧ができる。また、1968年ころ、当時に営業中の私鉄については、「営業編」が当該各社に返還され、会社側で保存、公開されているものもある。これについては後述する。

(2) 都道府県の公文書として残る鉄道関係文書

なお、各都道府県の公文書館にも『鉄道省文書』の免許編と同種の文書が存在することが知られている。これは私鉄側からの監督官庁に提出される各種申請が都道府県庁経由で

行なわれ、都道府県庁にも控えの書類が都道府県庁独自の調査や報告書とともに保存されたため、これらの文書は戦災その他の災害にあっていない限り、土木関係の部局に残されて、戦後に公文書館や県立図書館の行政文書室などに保存される結果となったものである。とくに東京都公文書館所蔵のこの種の文書数は膨大である（これは東京に本社を置く私鉄が多かったからである）。

(3) 『鉄道省文書』の内容と特徴に触れた従来の論文

『鉄道省文書』の内容と特徴などに触れた最初の論文はおそらく筆者によるものであろうが⁹⁾、この論文は鉄道の歴史地理的なテーマで卒業論文を書く学生向けに書かれたもので、この公文書綴りが鉄道史研究の上に重要な役割を果たすことを概説したに止まった。1990年代後半に入ると、その性格や国立公文書館への移管に伴う整理経過を扱った河野敬一¹⁰⁾と三木理史¹¹⁾の論文が現れ、その詳細が次第に明らかにされた。

河野(a)は、国立公文書館が受け入れた『鉄道省文書』の中に含まれた鉄道敷設免許申請却下の文書に注目して、その動向を概括したものであるが、前段で『鉄道省文書』の性格と内容について具体的な解説をしている。後述するように、運輸省は1972（昭和47）年度から主として戦前に廃止された私鉄に関わる文書を国立公文書館に移管を開始していたが、免許申請却下の文書綴りもその移管初期のグループに含まれていた。この論文の末尾に別表として「鉄道省文書目録（却下鉄道）」が掲載され、北海道から九州まで道府県別、鉄道別の一覧表となっていて（文書としては数件、あるいは十数件の却下関係の文書が1冊に綴り込まれている）、極めて貴重な資料を提供している。ただ、河野が「大正十二（1923）年の関東大震災によってそれ以前の公文書の大部分が焼失したため、現存

する公文書は大正期以降のものが多い」とする部分は、のちに三木もこの部分を引用しているが、誤解であり、関東大震災以前の文書も多数残されていて、大部分の私鉄は免許申請時からの文書が完備している。筆者の見限りでは、湊鉄道（現・茨城鉄道湊線）の文書綴りに関東大震災で焼失してそれ以前の文書が失われたという但し書があったし、他の私鉄においても焼失のために関係機関の文書を取り寄せて再生したという記事もあった。しかし、これらは全体から見れば極く一部で、大部分（というよりもほとんど全部）の私鉄では明治末期以降の免許申請からの文書が完備していた。

河野は1996（平成8）年に運輸省に出向いて当時の同省に保管されていた『鉄道省文書』のすべて4,109冊について近い将来に国立公文書館に移管されることを前提に目録を作成し（河野b）、さらに1998（平成10）年には、1996年以降に逐次国立公文書館に移管された『鉄道省文書』の移管状況、目録作成、文書の現状などについて述べるとともに、巻末に11ページにわたる「戦前期鉄道関係公文書」の表（上記、＜河野b＞の一部で戦前期までのもの）を掲載している（河野c）。

一方、三木理史も『鉄道省文書』の特徴と内容について概説したが、この文書綴りは本来は現存する私鉄の監督行政関係の文書のみではなく、国鉄現業部門に関わる文書も含まれていたと推定した。そして、国鉄現業部門関連の文書は理由は不明であるが、現在は失われているとする。おそらく第二次大戦中に「軍事秘」に関わる書類として処分されたか、国鉄が公共事業体として運輸省から分離されたときに、この文書も国鉄に移管されてのちに失われたのではないかと推定しているが、筆者はこれに関する資料に接したことはなく、その当否については何もいえない。しかし、三木の主張する国鉄関係の文書はまだ誰も見た人がいないのだから、現実の問題と

しては検討の対象にすることはできない。したがって、本稿の表題である『鉄道省文書』とは、現存する私鉄の監督行政関連の文書綴りを指すものとして、記述を進めることとする。

Ⅲ. 『鉄道省文書』の移動と筆者との出会い — 個人的な体験を通して —

(1) 筆者の『鉄道省文書』との出会い

本章では、『鉄道省文書』に関わる筆者の個人的な体験を通じて、その移動と取り扱い上の大きな変遷を記述してゆきたい。1960年代以降の『鉄道省文書』の移動について、その全容を系統的に記述できるのは、まったくの部外者ではあったが、恐らく筆者だけではないか、と思われるからである。

1963（昭和38）年、筆者は東京教育大学大学院博士課程の院生であった。この年に交通史学会が創立され、松村安一（当時、東京学芸大学教授、故人）の紹介で筆者もこれに参加した。これをきっかけに当時『日本国有鉄道百年史』（以下、『百年史』と略称）編纂のリーダーシップを取っていた原田勝正の知己を得て、国鉄修史課との関わりができ、『百年史』の一部分の執筆を分担した。当時の筆者を何かと指導し、支援してくれたのは、原田であったが、筆者は原田を通じて『鉄道省文書』の存在を知った。

正確には『鉄道省文書』の名前を聞いたのはそのときが初めてではなかった。1960（昭和35）年ころに『東武鉄道六十五年史』編纂の手伝いをしていたときに、編纂関係者の一人で、筆者の高校の同級生であった笠井英一（のち東武鉄道取締役、故人）が東武鉄道に在籍した機関車、客車、電車全部の詳細な変遷図を作成してきた（この変遷図は『東武鉄道六十五年史』800～853頁に「当社車両変遷表」として掲載されている。ただしこれを車両発達史として意義付け、わかりやすく書き直したのは筆者であった。このような形式の

車両変遷表を作成したのは鉄道会社の社史としては最初の試みであった)。どのような資料によってそれをつくったのか聞いたところ、国鉄図書室に私鉄各社が提出した運輸省書類の綴りがあり、それを整理したのであるという答えであった。

また、当時、東京大学生産技術研究所土木工学研究室の助手であり、当時の筆者が鉄道史研究の師と仰ぎ、頻繁に出入りしていた日本における蒸気機関車史研究のリーダー、臼井茂信(故人)が私鉄の蒸気機関車の経歴について詳細なデータをもっていたので、その資料について尋ねたところ、『鉄道省文書』という書名は出さなかったが、やはり国鉄図書室に基本資料があることを教えてくれた。また、アマチュアの鉄道車両史研究者として知られていた寺島京一(故人)も『鉄道省文書』をしばしば閲覧していたらしい。

しかし、筆者が『鉄道省文書』の現物を閲覧する機会を得たのは、1963年、原田の案内で国鉄図書室に入ったときが最初であった。当時の運輸省は国鉄本社と同じ建物に同居していて、図書室も共通していた。そのために『鉄道省文書』はその性格上運輸省の所有物であったが、国鉄図書室に収蔵されていたのである。

『鉄道省文書』はこの国鉄図書室に収蔵されていたのがすべてではなかった。実は大きくは次の三つのグループに分散して保管されていたのであった。

国鉄本社図書室＝現存私鉄分(「免許編」,
「営業編」とも)、

国鉄修史課＝国有化された私鉄分のうち
「免許編」(『百年史』編纂のために上記から借用中、どのような理由からか明らかではないが、「営業編」は借用していなかった)

旧航空局倉庫(大手町)＝すでに廃止された私鉄分(「免許編」,
「営業編」とも)
ただし、当時の文書管理はかなりルーズで

あって、その一部は交通博物館図書室や個人の所蔵になっているものもあった(永久保存の公文書であるから本来運輸省以外の所蔵になるはずはないのであるが)。筆者が戦後のバラック建築風の旧航空局倉庫に入って、同所に保管されていた『鉄道省文書』の状態を見た時の印象は強烈であった。広い書棚に多数の文書綴りがうず高く積もったほこりのなかに並んでいる寒々とした様子は今でもはっきりと記憶している。案内してくれた運輸省の係官もここにはめつたに来ることはないという話であった。すでに廃止されて久しく、忘れ去られた地方の小私鉄の名前が背表紙に書き込まれた恐らく1千冊を超える『鉄道省文書』を目の当たりにして、筆者は一種の感激を禁じえなかった。多少古風な表現を使えば、膨大な研究資料の山を見ての武者震いという気持ちであった。しかし、隙間風の入る、長い間ろくな手入れもされていなかったこの倉庫は、一朝火災にあえばこの貴重な資料があつという間に消滅するわけで、寒心に耐えない保管状態であることも明らかであった。

1966(昭和41)年、霞ヶ関第3合同庁舎が完成し、運輸省は長い間同居していた丸の内の国鉄本社から合同庁舎に引っ越した。

新庁舎には運輸省と建設省とが入った。これとともに、『鉄道省文書』は国鉄修史課保管の国有化された私鉄の「免許編」を除いて、合同庁舎の地下2階倉庫に収蔵された。あの航空局倉庫にあった文書もこちらに移動してきた。『鉄道省文書』は北海道から九州までの地域別に並べられ、すぐに探し出すことができるように配置された。

(2)『鉄道省文書・営業編』の永久保存文書
解除と移管

『鉄道省文書』の取り扱いに大きな変化が起こったのは1968(昭和43)年であった。『鉄道省文書』は従来永久保存の公文書の扱いで

あったが、このうち「営業編」がその扱いを解除されて廃棄処分となったのである。当時存在した私鉄の分はそれぞれの私鉄に返還されたが、すでに消滅した私鉄の分は書棚から下ろして倉庫の床にうず高く積み上げられた。膨大な『鉄道省文書』の「営業編」がこの世から失われようとした最大の危機というべきものであった。保存のための即刻の対応が待たなして要求された。

筆者はすぐにはそのことを知らなかった。廃棄処分の情報を伝えてくれたのは、当時東京教育大学大学院生であり、やはり研究資料として『鉄道省文書』の利用をしていた山村順次（現・千葉大学教育学部教授）であった。1968年8月、山村がわざわざ筆者の私宅にやってきてこの重大な情報をもたらした日は、筆者がヨーロッパの交通事情調査のために出発する前日というきわどい事態であった。2人で相談し、筆者はその場で担当の運輸省の文書課長宛に「営業編」の鉄道史研究上の重要性を強調し、同文書保存の陳情書を書いた。少なくとも筆者の帰国するまでは処分を実行しないように懇願した。この陳情書は山村によってすぐに運輸省に届けられたはずである。

1ヶ月後に帰国した筆者は山村からとりあえず処分を待ってもらった事実を知り、運輸省に出かけていった。担当官の対応はまことに好意的なものであった。どこか保存できる適当な施設があれば、そこに移してもよい、あなたに差し上げてよいが、とにかく保存できる場所を急いで探して下さい、ということであった。大変な責任が筆者の肩にかかってきたことになる。冊数は正確にはわからなかったが、千数百冊はあるだろうといわれた。

筆者は当時、都留文科大学に勤務していた。同大学の図書館への搬入も考えたが、当時の収納スペースがあまりにも小さかったことと、将来に筆者がもし他大学に転出という

事態になった場合、その重要性を認識してきちんと管理してくれるかどうか、若干の心配もあった。鉄道史というジャンルがまだ学園の世界で十分認識されているとはいい難かったからである。結局、国鉄修史課と相談した結果、当時東京都国分寺市にあった国鉄中央学園の図書館に入れることが決定した。このとき国有化された私鉄の分は分離して修史課に搬入された。これによって、国有化された私鉄については「免許編」と「営業編」が同じ場所に揃えられたことになる。

筆者は修史課の職員数人と一緒に運輸省地下倉庫に赴き、廃棄された『鉄道省文書』の引渡しを受けて、これを用意したトラックに積み込んだ。そのまま上乗りして中央学園に向かい、無事に大量の『鉄道省文書』を学園に運び込んだ。中央学園ではその後約20年以上にわたって、『鉄道省文書』の管理を行なった。重要な公文書であることをよく認識して、製本をやり直し、保管の場所も一部が学園長室にあった時期もある。筆者はこの期間中何年かを中央学園の講師として勤務したので、同文書の保管状態を観察し、利用する機会があった。

一方、『鉄道省文書』の「免許編」はその後も運輸省地下倉庫に保管されていた。筆者は数十回にわたって、地下倉庫を訪れ、この文書の筆写、マイクロフィルムによる接写を行なった。あるときは卒業論文を書く学生を連れて数日にわたって接写を続けたこともある。とくに1974（昭和49）～75年には研究費を得て、軽便軌間の鉄道について総合的に接写を行なう計画を作り、毎週1～2日、一人で地下倉庫に通って、フィルム200本以上の接写を行なった。このフィルムは一部未整理の部分もあるが、現在自宅に保管している。この間、社史編纂の資料としていくつかの私鉄が自社の『鉄道省文書』についてフィルム接写を行なっていたし、とくに神戸大学経済経営研究所は、当時運輸省にあった『鉄

道省文書』全部についてマイクロフィルム化を実施し、現在までに多くの研究者がこれを閲覧、利用してきた。また他の研究機関でもその全部または一部のマイクロフィルム化を行なったところがあると聞いているが、詳しいことは知らない。

『鉄道省文書』の保管場所はその後も少しずつ変化していた。

国鉄修史課は1969（昭和44）～74（昭和49）年に『日本国有鉄道百年史』の編纂を進めて、本巻14巻、『索引・便覧』、『年表』、『通史』、『写真史』、『国鉄歴史事典』などを刊行したのちに解散した。保管されていた『運輸省文書』は「免許編」、「営業編」ともに交通博物館に移管された。また、運輸省地下倉庫に保管されていた分についても1972（昭和47）年度から¹²⁾ 国立公文書館に逐次移管されるようになった。これは地下倉庫がスペースの上で次第に余裕がなくなってきたのが原因で、戦後廃止された私鉄から逐次移管して、やがて現存私鉄も第二次大戦前分、さらに戦後の分にまで及んだ。すなわち『鉄道省文書』の「免許編」の大部分は運輸省が監督行政に当って現在必要とする部分を除いて国立公文書館に移管されたことになる。

河野敬一（当時、国立公文書館公文書課公文書研究職、現・常磐大学助教授）が1997（平成9）年2月に作成した『運輸省所蔵鉄道関係永久保存公文書目録』（前記、＜河野b＞）によれば、その時点では、作成年代で分類して、明治期121冊、大正期767冊、昭和戦前期1,225冊、昭和21～40年1,228冊、昭和41年以降768冊、合計4,109冊となっている。

一方、国鉄中央学園は1982（昭和62）年に国鉄の分割民営化という事態に直面し、廃止されて、そのキャンパスは売却されることとなった。同所に保管されていた『鉄道省文書』「営業編」の処置も問題となったが、同じ敷地内に事務局を置いていた運輸調査局（国鉄

の外郭団体である研究機関、月刊機関誌『運輸と経済』を発行）が上野駅の地下室に移転するに伴って、実質的に運輸調査局の管理下に入り、ここに移動した。ここには約10年間保管されていたが、交通博物館に移管されて、現在に至っている。すでに国鉄修史課より移管されていた『鉄道省文書』のうち国有化された私鉄の分（「免許編」、「営業編」とも）と一緒にあって、利用できるようになった。ただ、交通博物館の図書室は現在のところ狭く、十分の閲覧スペースがないために、毎週日曜日しか公開されていない。

筆者にとっては、『鉄道省文書』との出会いが本格的な鉄道史研究の始まりであった。今までにこの文書を基本資料として多数の論文を発表してきた。『鉄道省文書』は筆者にとって、研究の終世の伴侶であったといつてよい思い出の資料であった。

IV. 『鉄道省文書』の内容と性格

(1) 『鉄道省文書・免許編』の表題と形式

『鉄道省文書』は先に述べたように、「免許編」と「営業編」より成り、現在ではそれぞれの保管場所が異なっていて、今後一緒になる見込みはない。本章ではそれぞれについて

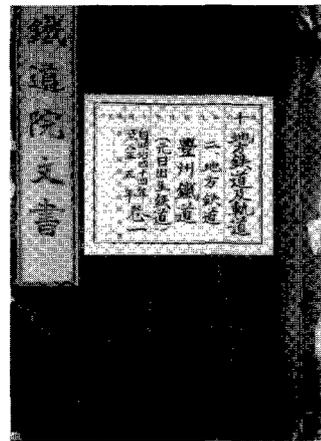


写真1 鉄道省文書表紙
（豊州鉄道（日出生鉄道）巻1）

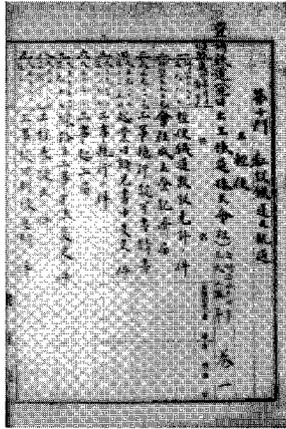


写真2 豊州鉄道（日出生鉄道）巻1
目次（最初のページ）

その内容を説明し、それぞれの性格、研究に当たっての有効性を検討してみたい。

まず、『鉄道省文書・免許編』に綴られた文書の具体的内容を例として説明してゆきたい。

写真1は^{ひじゅう}日出生鉄道の文書を綴じこんだ『鉄道省文書』の表紙である。左上の表題が『鉄道院文書』となっているのは、この綴りが1920（大正9）年の鉄道省成立以前に製本されたことを示しているが、中央のラベルには「十地方鉄道及軌道 二地方鉄道 豊州鉄道（元日出生鉄道）自明治四十四年至大正五年 巻一」とある。このラベルは軽便鉄道法が廃止されて地方鉄道法に切り替えられた時期（1919年）、日出生鉄道が豊州鉄道と改称した時期（1929年）より後に貼られたことがわかる。

表紙をめくると目次が現れる（写真2）。文書の分類は「第十門 私設鉄道及軌道 三軽便」であり、もともとは「日出生鉄道株式会社 自明治四十四年至大正五年 巻一」であったものを、上に「豊州鉄道（元日出生鉄道）」を加筆している。目次は、処分年月日・番号（鉄道省監督局〈鉄道院時代は管理部〉の文書番号で、監何号と呼ばれ、年度ごとに一番から始まる）、件名の順で記載されてい

る。この日出生鉄道・第一巻の目次は全部で45項あって5ページに及ぶが、その最初のページのみを示した。

日出生鉄道は、1914（大正3）年に開業した軽便鉄道で、国鉄豊州本線（のちの日豊本線）四日市駅（現在の豊前善光寺駅）を起点として駅館川（やっかんがわ）の流域を遡り、中流の安心院（あじむ）盆地内の豊前二日市駅にいたる9マイル51チェーン（約15.5km）を結んでいた。軌間762mmの蒸気鉄道で全線の開業は1922（大正11）年であった。1929（昭和4）年に豊州鉄道と改称し、1945（昭和20）年、大分交通に合併されたが、1952（昭和27）年休止、1954（昭和29）年に廃止された。明治末期の軽便鉄道ブームのなかで計画され、近隣の地域には宇島（うのしま）鉄道（1914年開業）、耶馬溪鉄道（1913年開業）、宇佐参宮鉄道（1916年開業）などがほぼ同じ時期に計画され、開業していた¹³⁾。

目次の各項目はいずれも免許・認可を得たり、届出の義務のあるもので、監督官庁は日本全国の私鉄一つ一つに対してこのような膨大な監督事務を行っていたのであった。

このうちのいくつかの重要な項目について、若干の解説を試みたい。

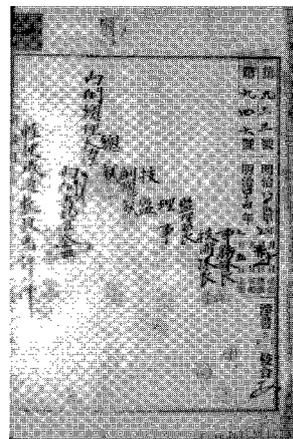


写真3 豊州鉄道（日出生鉄道）巻1
「軽便鉄道敷設免許ノ件」最初のページ

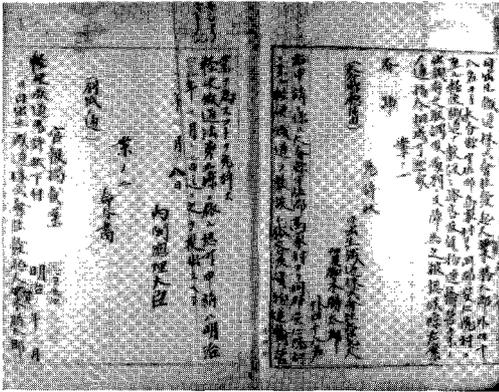


写真4 豊州鉄道（日出生鉄道）巻1
「軽便鉄道敷設免許ノ件」2～3ページ

(2) 鉄道敷設免許申請から免許までの文書
すべての『鉄道省文書・免許編』の第1項は「軽便鉄道敷設免許ノ件」（1919年8月14日まで）または「地方鉄道敷設免許ノ件」（1919年8月15日以降）で始まる。鉄道の免許申請から免許にいたる公文書の綴りである。文書の綴じ方の順序としてはこの項目の最終文書である免許状下付決定に関する部内の稟議書と免許状案，官報掲載案，命令書（軽便鉄道法の場合）が最初にあり，時間的に最も新しい文書，すなわち結論が最前部に来ている。この日出生鉄道が免許された鉄道院の時代には，事務課長と技術課長が起案し，監理部長，理事を経て，技監，副総裁から総裁へ，そして内閣総理大臣の決裁を得るという順序でそれぞれの捺印が見られるが（技監の捺印は何かの理由で省略されている），さすがに内閣総理大臣がこのような些細な文書に目を通すことはなく，内閣書記官長が代わって署名していることがわかる（写真3・4）。

最後尾に綴じこまれた「日出生鉄道御許可申請書」（明治44年4月4日）を見ると，「私共株式会社ヲ創立シ大分県宇佐郡高家村官設鉄道四日市駅付近ヨリ全県全郡安心院村ニ至ル間ニ軽便鉄道ヲ敷設シ旅客貨物ノ運送業相営ミ申度候間御許可被成下度別紙起業目論見

書線路予測図敷設費概算書営業収支概算書等相添此段相願候也」という本文で，その後に「大分県宇佐郡佐田村七十六番地 賀来勝太郎」を筆頭に総計49名の住所と氏名が列記される。宛先は「内閣総理大臣侯爵桂太郎殿」である。鉄道院は内閣総理大臣の直轄する官庁だからである。この49人が鉄道の発起人であるが，これがそのまま会社設立の有力者とは限らないし，会社設立後の大株主とは必ずしも一致しない。また筆頭の人物や発起人の記載順序はその中の人物の重要性とはまったく関係がない。多くの場合は発起人のうちの一人を代理人として，他の発起人が委任状を提出しているが，この人物が中心人物であることが多い。

この申請書の中で「なぜこの鉄道が必要か」という理由が書かれる場合もあり，鉄道の効用を針小棒大に述べる場合もあるが，日出生鉄道の申請書では上記のようにまことに淡々として機械的，事務的な文書となっている。起業目論見書では，路線の起点・経由地・終点，本社・創立事務所の所在地，資本金，軌間，最急勾配，最小曲線半径，機関車重量など，鉄道の基本的な要綱が記載されている（これらの具体的な計画の説明は後に提出する「工事施工認可申請」でより詳細，具体的に述べられる）。

上記の起業目論見書（会社仮定款を含む）以下の文書とともに，県知事の副申書が必ず添付されている。これには鉄道の効用などについて，かなり具体的な事実が書かれていることもあるが，地図上で路線の経過地をたどっただけで書かれたような常識的な作文であることも多い。日出生鉄道の副申書もこのような具体性を欠いた内容の「作文」で，次のようなものであった。

軽便鉄道敷設願書執達ニ付添申
管下宇佐郡佐田村加来勝太郎外四十九名ヨリ
全郡国鉄四日市駅附近ヨリ全郡安心院村ニ至

ル間に輕便鐵道敷設許可申請書提出ニ付取調候処左記ノ通りニ候条別冊書類執達此段添申候也

明治四十四年五月十七日

大分県知事 千葉貞幹 印

内閣總理大臣侯爵 桂太郎殿

一、起業ノ効用

本鐵道起業ノ路線ハ国鉄四日市駅ヨリ起リ宇佐郡ノ中央ヲ貫過シ全郡安心院村ニ至ルモノニシテ陸軍演習地タル玖珠郡日出台及宇佐郡両川村高並、東院内、佐田、津房其の他数町村ニ干繋シ陸軍演習間物資ノ運搬ハ勿論御料林ノ産物及日用品等ノ貨物ノ移出入並ニ之ニ伴フ人馬ノ交通頻繁ナルヲ以テ本輕鉄ノ敷設完成スルヲ得ハ地方事業ノ開発ト交通上ニ於テ多大ノ利益アルモノト見込

二、起業ノ公益上ノ関係

本鐵道敷ノ為現在ニ於ケル道路河川等ニ対シテハ別ニ被害ノ虞ハナク且地方人民ノ生計及營業上ニ悪影響ヲ及スコトナク却テ交通經濟ノ発達ヲ促シ地方人民ノ生計及營業上ニ頗ル利益アルモノト認ム

三、發起人ハ何レモ地方ニ於ケル一流ノ人物ニシテ資産、名望共ニ高く起業上適當ト認ム其見積高左ノ如シ (以下略)

この後に続けて、發起人一人一人についての動産と不動産の資産金額、信用程度、職業などについての評価を示す表がある。大方は「信用アリ」「十分ノ信用ヲ有ス」と書かれ、日出生鐵道の場合はなかったが、資産の少ない人物がいると、「信用ナシ」とかかれることもあった。

しかし、大正元(1912)年に免許された銚子遊覽鐵道に対する千葉県知事の「意見書」のようにより具体的に書かれたものもあり、次に引用する。

輕便鐵道敷設ノ件副申

輕便鐵道法ニ依リ県下海上郡銚子町ヨリ同郡高神村ニ至ル延長四哩五十鎖ノ輕便鐵道ヲ敷設シ一般旅客貨物ノ運輸ヲ經營シ度旨別紙田中玄蕃外九名ヨリ出願ニ付取調候処別紙意見書ノ通何等支障無之ノミナラス交通運輸上適切ナル企業ト認メ候ニ付至急御許可相成度候也

明治四十五年七月六日

千葉県知事 告森 良

内閣總理大臣 侯爵 西園寺公望 殿

意見書

一、高神村外川ハ戸数約八百概ネ漁業ニ従事シ海岸ニ瀕セル著名ナル漁場ニシテ其ノ漁獲高ノ夥多ナル附近漁場ノ主位ヲ占メ鮮魚ノ輸出高実ニ尠少ナラスシテ海産製造物ノ産額亦甚タ多シ何レモ荷馬車又ハ小車ニ依リ銚子町ニ搬出シ汽車若ハ汽船ノ便ヲ籍リ諸方面ニ輸送セラル又高神村海岸ハ一帶ニ石材産地トシテ著名ニシテ産額亦尠少ナラスシテ銚子町ヲ經テ東京其ノ他地方ニ向ヒ輸出頻繁ヲ極ム且海水浴場ノ設備アルノミナラス風光明媚ノ地カラサルヲ以テ春夏秋季東京其ノ他ヨリ来往スル者多ク殊ニ夏季ニ於テ一層頻繁ヲ極メ多数ノ旅舎亦之ヲ収容シ能ハサルノ盛況ヲ呈シ年次益其ノ多キヲ加フルノ趨向アリ

銚子町外川間行程僅々里余ニ過キサルモ現時荷車ト腕車ノ外殆交通機関ノ設備ナキカ為運輸交通上ノ不便少トナサス本鐵道ハ此等不便ヲ補フヘク企画セラレタルモノニシテ工事ハ僅ニ一ヶ所ノ一小板路アルニ過キスシテ客易ニ施行スヘク予想以上ノ旅客貨物ヲ吸収スルニ至ルヘク起業ノ成效ハ確實ナリト認ム

二、本鐵道ハ畜ニ運輸交通上ノ利便ヲ来ス而已ナラスシテ殖産上ノ改良發展ヲ促進スルノ結果ヲ呈スヘキカ故ニ沿道町村ノ享受スヘキ利益蓋シ尠少ナラサラン

三、現在貨物運輸ノ状況ハ荷馬車又ハ小車ニ依ルモ主要産物タル鮮魚ノ如キハ短時間ノ

輸送ヲ為シ能ハサルカ為メ屢々国有鉄道銚子駅最終列車ニ搭載スルコトヲ得サルノ結果舟便ニ依ルノ場合アリ

又同地ハ避暑地トシテ著名ナルモ交通不便ノ為來遊ヲ躊躇セル者モ布設ノ暁ハ本鉄道ヲ利用スル者漸次多キヲ加フルニ至リ自然既成国有鉄道ノ貨物旅客ハ愈益増加スルノ結果ヲ來タサン

四、願人ハ何レモ相当ノ信用アルノミナラス二三ヲ除キ数万ノ資産ヲ有ス

銚子遊覽鉄道は1912（大正元）年8月に銚子一外川間の免許を得たが、実際には翌1913年12月の銚子一犬吠間の開業に止まった。そして1917（大正6）年11月には廃止されてしまう。さらにほとんど同一の路線で1923（大正12）年7月に銚子鉄道という名称の会社が銚子一外川間を開業し、これが現在も営業している銚子電気鉄道である¹⁴⁾。

県知事の副申書がどの程度具体的に書かれるかは、担当の県土木関係職員の性格にもよるようであるが、このために職員がルートの実態調査を行っていて、その報告書が県庁文書に残されている例も見られる。また、鉄道省（院）の担当職員が実地調査を試みた報告書が『鉄道省文書』に綴じこまれた例もあった。県知事の副申書は一般に鉄道の計画に好意的であり、発起人たちは十分な資産があって信用も大きく、鉄道を完成させる能力をもっている。鉄道開業の暁には沿線住民の生活にも経済上でも有益であるとして、免許を速やかに与えてほしいという趣旨の文書が大部分である。しかし、類似したルートについて複数の鉄道免許申請が同時に行なわれると、県当局としてはどちらを優先すべきかという判断を迫られることになり、鉄道省側は大概、県当局の意見に従って免許、却下の決定を下している。

資本金の総額は、一般に線路や地上設備の建設費、車両の購入費などから算出される

が、経済力の小さい沿線地域社会では、どうしても必要経費を過少評価し勝ちである。これに対して資本金を増額せよという鉄道省（院）側の要求が出ることもあるが、大概はそのまま認められている。申請者側も監督側もそのことはお互いによくわかっていても、その誤差がある範囲内であれば、大目に見られていたようである。

開業後の収支予想概算は、どこまで実態を反映させているかは疑問である。そもそも収支予想はある程度の利益が出るように作ってなければ免許を得ることはできない。収入の計算の基礎データすら怪しいものもある。一般に貨物収入を過大に見積る傾向が強く、例えば前記の銚子遊覽鉄道は、「遊覽」の二字を冠しただけに観光客を主たる収入源に想定したような印象を受けるが、免許申請の際の年間収支予測では、旅客人哩324,850に対して貨物噸哩412,450を計上し、貨物収入16,498円（噸哩当り4銭）、旅客収入6,497円（人哩当り2銭）と、貨物対旅客の収入比は旅客1に対して貨物約2.5という貨物優位の収支予測をしていた。では実際の営業成績ではどうなっていたかという点、1916（大正5）年度の統計では、旅客人哩522,388、貨物噸哩18,076となって、旅客人哩は予想を上回っているが、貨物は予想の約23分の1という大変な見込み違いをしている。収入も旅客10,347円に対して、貨物は1,760円であった¹⁵⁾。当時の軽便鉄道では炭鉱や特定の鉱産物輸送に特化していない限り、貨物収入が旅客収入を上回ることはまずなかった。このくらい予想が違ふと、発起人たちが本当にそう考えていたかも疑問となり、利益を出すために数字合わせをしたという疑いが強くなる。この点では前記の日出生鉄道も似たような収支予想で、旅客人哩693,000、同収入13,860円、貨物噸哩493,900、同収入29,634円としたのに対して、1916年度の実績は、旅客人哩459,930、同収入12,075円、貨物噸哩29,061、

同収入1,670円であって¹⁶⁾、旅客では若干下回っているものの大きな違いはないが、貨物はでたらめとってよいくらいの大差がある。

経済地理学者や経済史学者は、産業の生産・流通と鉄道輸送との関係に関心を集中し、貨物輸送の意義を過大に評価し勝ちである。しかし、日本の局地鉄道の経済的な特徴を論じる場合、収支予想において貨物輸送の比重を大きく考えることは、せいぜいが発起人たちの願望であって、決して現実の姿と速断してはいけないのである。

このような手続きと書類の審査を通じて、最終的に鉄道敷設の免許が与えられることになる。しかし、免許が不適当として却下される場合もある。このようなときには免許申請書は発起人に返却されるので、記録としては、鉄道省（院）側の対応文書のみが残り、独立した綴りではなくて、却下された鉄道だけをまとめた文書綴りとして保管される。

免許を決定する書類の後に、命令書が続いている。これは軽便鉄道法時代の独特のもので、同法が全体で8ヶ条（別に私設鉄道法からの準用規定7ヶ条）という簡単な法律であったために、細かい項目については命令書という形態で指示が出されていた。現代的な感覚でいえば一種の行政指導である。この命令書は全軽便鉄道にほとんどの項目が共通していたために、すでに「印刷」されており、その鉄道のみ該当する項目は加筆ないし削除されて免許状に添付された。

これは「こんにやく版」と称していた簡易印刷で、すでに使われなくなってから久しい技法であった。比較的薄い厚さのゼラチンの上に特殊なインクで書かれた紙を貼り付け、少時ののち剥がすとゼラチン上にインクで書かれた文字または図形が逆向きに移し替えられる。そこに新しい紙を重ねてすぐに剥がすと、原紙と同じ文字または図形が印刷される。多色印刷も可能である。ただし、インク

は少しづつ下に沈んでゆくの、ゼラチンの表面に十分なインクが残っている時間内に手早く次々と紙をゼラチン上に重ねると同じものが「印刷」される。後で印刷されたものほど色が薄くなってゆくが、熟練した人がやれば数十枚程度の印刷が可能であった（恐らく最初はこんにやくを用いたのでその名が出たのであろう）。このような簡易印刷法はすでに忘れられているし、「印刷機」そのものが長期の使用に耐えないために残る機会がほとんどなく、印刷物も永久保存の文書に用いられることはないために現在見ることのできるものは極めて少ない。その意味で『鉄道省文書』に綴じこまれたこの命令書は印刷技術に関する産業遺産としても貴重な存在である。

(3) 工事施工認可申請書から開業まで

免許が与えられた後の重要な書類は、免許の際に指定された期限内に提出せねばならない「工事施工認可申請書」である。前記の日出生鉄道は、1911（明治44）年7月18日に免許され、指定された期限は翌年の7月17日であった。日出生鉄道は翌年6月13日付けで工事施工認可申請書を提出し、1912（大正元）年12月2日付で認可されているが、指定期限内に提出できるのはどちらかという珍しいほうで、多くの鉄道は一回、あるいはそれ以上、指定期限の延長申請をしている。その理由はほとんどが資金調達の大難航であって、数回程度までは延期が認可される。

申請書の内容は、線路の平面図と縦断面図、駅その他の建築物、トンネル・橋梁の詳細設計、レールの種類、機関車や客貨車の諸元寸法など、ほとんど全部が技術的なものである。これに対して監督側ではかなり細かい部分まで修正要求をして、このための往復書類もかなり多い。ただ、この際の図面などは文書とは分離して保管されたようで、『鉄道省文書』には綴じこまれていないものも多い。これはケース・パイ・ケースで一概には

いえない。

工事施工が認可されると、会社はこれにしたがって工事を始めるが、やはり資金の関係でなかなか取り掛かれないことが多い。工事施工認可には工事着手期限（一般に6ヶ月後）と工事竣功期限（一般に18ヶ月後）が指定されているが、最初の指定期限内に工事に着手し、完成させる例は極めて稀であり、何回も期限の延長を申請するのが普通である。日出生鉄道は1913（大正2）年5月3日に「工事起工届」を提出し、翌年1月14日に最初の工程表を出している。しかし、工事の竣功期限は当初は1914（大正3）年5月28日であったが、その期限内には終わることができず、一回延期を申請して1年間の延期を認可されている（写真2の最終項目9に見られる）。

なお、「工事施工認可申請書」の要旨は陸軍省にも通知され、これに関する陸軍側の意見が求められる。日出生鉄道の場合には次のような文書が綴じ込まれている。

日出生鉄道工事施行ノ件回答

大正元年十二月十三日

陸軍次官 岡 市之助

鉄道院副總裁 平井晴二郎殿

日出生鉄道工事施行ノ件ニ関シ監二一三九号
通牒ノ趣調査候処異存無之候也

陸軍省からの回答はほとんどが「異存無之候也」で結ばれる文書である。日出生鉄道は計画路線の延長上の日出生台地に陸軍演習場が所在していたが、小規模な局地的な鉄道に陸軍は大きな関心は払わなかった。

建設工事がほぼ完成し、開業への見込みがつくと、会社は運輸開始の認可申請を行なう。これに対して鉄道省（院）は担当の技官を派遣して、準備された諸設備が基準通りに造られているかどうかをチェックする。調査官の監査復命書はこの時点における、線路、停車場、車両、保安方式などについての確認

であり、不備の部分については期限付きの改善要求と、会社側の請書が含まれている。この監査復命書に基づいて運輸開始が認可される。監査復命書は開業時におけるその鉄道の技術的データを要約した形式となっていて、重要な文書である。不備の部分があまりにも多く、不備の箇所を整備したのちにもう一度申請をやり直せという指示を出された鉄道もあった。

この監査復命書は主として技術的な事項について淡々と述べているが、時には調査官の私見、印象が入ることもある。次の例は岐阜県の北恵那鉄道が大同電力の木曾川・大井ダム建設に用いた資材輸送用の専用鉄道（大井―奥戸間）を地方鉄道に変更して旅客運輸営業をしようとした際の監査報告の1節である。

（前略）

前述ノ如キ状態ノ鉄道ナルヲ以テ沿線殆ド人家無ク新大井駅ヲ出ズレハ直チニ山腹ヲ山嶺ニ向ッテ走り終端奥戸駅迄四十二分ノ上リ勾配ヲSカーブヲ描キツツ上ル 終点奥戸ハ山頂ニ近キ高所ニシテ附近ニ数軒ノ茶店ノ点在スルノミニシテ見渡ス限リ山又山、眼下ニ一大ダム湖荒涼ノ感ナキニシモアラザレドモ其ノ影ノ大其ノ色ノ美新名所恵那峡ノ美名ニ背カザルノ真価ヲ知レドモ遊覧旅客ヲ主タル目的トスル本鉄道ノ冬期中ノ営業状態ヲ想起セハ聊寒心ニ堪エサルモノアリ（後略）

この北恵那鉄道大井線新大井―奥戸間の開業は1928（昭和3）年12月1日付で認可され、同月3日運輸を開始した。しかし、調査官の印象通り、この線の旅客輸送実績は振るわず、経営的にも欠損を続けて、早くも1932（昭和7）年9月1日付で休止、そのまま復活することなく、1934（昭和9）年に廃止された。ただこのような調査官による鉄道の将来に向けての印象描写は全体的には珍しい。「技術的な条件は満たしているが、とても営

業できるような環境ではない」という調査官の印象が強烈だったのである。

さまざまな鉄道計画の中には途中で計画が瓦解してしまうものも珍しくない。工事施工認可申請や工事竣工が大幅に遅れて、かつ期限延期の申請も出ない状態になると、鉄道省側から実態調査が行われる。その結果、鉄道建設計画の将来性が見込みなしとして、免許失効となるものも多い。

(4)『鉄道省文書』に含まれる文書の総括

鉄道の開業後も、設備の改良、変更、車両の増備と廃車など、許認可に関わる事項はたくさん発生する。『鉄道省文書・免許編』はこのような許認可事項一つ一つについて鉄道省（院）側と鉄道会社との間に交わされたすべての文書を綴りこんでいる。これらの事項の大部分は技術的な事項であって、設備や車両の変遷追跡については極めて有効に作用する。

『鉄道省文書・免許編』に含まれる主要内容を要約すると次のような項目になる。

- A. 鉄道・軌道の免許・特許申請書（起業目論見書＝鉄道建設の理由・意義、発起人の氏名とその住所、資本金、軌間、動力、予想輸送量、予想収支概算書、など）、会社定款案、県知事の副申書、決定に至るまでの関係文書（住民の賛成または反対の陳情書、官庁と発起人間の往復文書、発起人の変更＜追加・脱退＞など）、免許・特許状案、付帯命令書。
- B. 工事施工認可申請書（工事方法書＝路線の位置、設計方法、車両や地上設備の概要）、認可通知書。
- C. 計画の変更認可申請、期限延長の申請、それらの認可通知書。
- D. 開業認可申請書、監査復命書（監督官庁より派遣された係官による軌道、停車場、車両、保安方式などの報告、開業に関する付帯意見書など）。開業届、官報

掲載案など。

- E. 付帯事業兼営認可申請書。
- F. 起業・営業の廃止届、免許失効、工事認可申請期限延長却下の決定書など。

これに対して『鉄道省文書・営業編』は、株主総会に提示される営業報告書を会社が監督官庁に提出したものの綴りである。営業報告書は一般に半年を1期として、当該営業期間内の事業概要、重役人事、輸送実績、収支決算書、貸借対照表、資金の貸借関係などが網羅掲載されている。また、第二次大戦前の時代にあつては、営業報告書の巻末には、全株主の名簿（所有株数、居住地＝市町村まで表示するものと道府県単位の表示に止まるものがある）が多く見られる（近年の営業報告書では株主に関する情報は上位10位までの株主名と所有株数、全発行株数に対する比率の表示に止まる）。

『鉄道省文書』の「免許編」と「営業編」を通覧すると、「免許編」では、最初の免許申請から開業にいたる経過、その後の新線延長の経緯などを除けば、設備や車両などの技術的なハード部門に関わる事項が多い。これに対して、「営業編」では鉄道会社の営業全般に関わる事項を総合的に理解するのに便利であるといえよう。何れも時間の経過の上で連続的に追跡することができる。

V. 『鉄道省文書』の利用法と問題点

—結びに代えて—

『鉄道省文書』の長所は、一つの私鉄の発起・計画段階から開業にいたるまでの経過事実、その後の歴史に関する重要事項を漏れなく、鉄道省（院）と鉄道会社との間に交わされた文書を通じて、系統的、連続的に把握できるところにある。従来のように、僥倖による文書の発見に頼ったりする必要はない。とくに「免許編」は免許申請から開業にいたる歴史的事実の把握については最も基本的な文

書が含まれている。同様に最初の開業後に路線を延長開業する場合、あるいは廃止するときにもその理由や経過が理解できるだけの資料が含まれている。

一方、『鉄道省文書』によって、線路、地上の諸設備、車両などについての技術的な諸元、特性とその変化、すなわち鉄道のハード面の歴史的な変化が容易に把握できる。実は、経済史や経営史からのアプローチにおいて『鉄道省文書』が大きな効果を発揮できるのは、計画段階から開業にいたる過程だけであり、経済史や経営史からの鉄道史研究者は、文書の大部分を占める鉄道のハード面には無関心な人が多い。このようなハード面からの鉄道の歴史に関心を示したのは、大学などに勤務するプロの研究者ではなく、鉄道が好きで鉄道史研究、とくに鉄道車両発達史研究の世界に入ってきたアマチュアの研究者たちであった。蒸気機関車史の研究者であった白井茂信（1919～1994、東京大学生産技術研究所勤務）は恐らく1950年代から『鉄道省文書』を利用していたと思われる、その著作『国鉄蒸気機関車小史』（鉄道図書刊行会、1956年）のうちの国有化された私鉄の機関車に関する情報は明らかに『鉄道省文書』によっている。1981（昭和56）年から『鉄道ファン』誌に連載を始めた「軽便機関車誌」（全27回、1985年まで連載）も『鉄道省文書』に含まれた公式文書の検討と現地へ訪問しての丹念なフィールドワークに基づく記録であった。ごく少数ではあったが、『鉄道省文書』を鉄道史研究に最初に用いたのは、白井のような先駆的な鉄道車両史の研究者だったことは記憶されてよいであろう。『鉄道省文書』が国立公文書館や交通博物館に移管されて誰でもたやすくアプローチできるようになった現在では、これを利用する人々の大部分はアマチュア研究者であるといつてよい。それはこの文書が鉄道のハード面の認可、報告に関わる文書を豊富に含んでいるからであって、

ある意味では当然の帰結であった。

ただ、本来『鉄道省文書』に含まれるはずであった路線地図や車両竣工図はその多くがこの文書とは別に保存されたらしいために、現在では失われたものが多い。偶然に『鉄道省文書』に綴じこまれた図面もあり、一部の車両竣工図は運輸省から交通博物館に寄贈されたものの、かなりのものが失われている。また、鉄道史の重要な事項である列車運転については『鉄道省文書』にはまったく関係文書が含まれていない。

一方、『鉄道省文書・営業編』については、永久保存の取り扱いを解除したときに、当時営業中であった鉄道のもは運輸省から当該私鉄に返却された。筆者の調査体験ではかなりの返還文書がその会社で大切に保管されている。したがって、現在交通博物館に所蔵されているものは、国有化された私鉄を含めて、当時すでに会社が存在していなかった鉄道だけである。諸設備や車両のような技術的な発達史を除けば、すでに失われた私鉄の歴史を総合的に探求するのに最もよい基本資料であるといつてよいであろう。

このように『鉄道省文書』は、都道府県庁に残された鉄道に関わる行政文書とともに、鉄道の発達を地域社会との関連で解明してきた現在の研究の主流ともいべき流れを強力に推進してきたといえるのである。

1960年代、70年代には地方自治体による市町村史の編纂が多く行なわれた。その過程で地元の行政文書や旧家の古文書、新聞・雑誌などの収集と資料集の作成が広く進められたことは特筆すべきことである。その中で鉄道関連の文書資料も数多く発見されていて、多くの研究者の利用ができるようになった。せっかくの新資料も利用者が鉄道に関する常識を欠いていたために十分に利用できていない例が無いわけではないが、一般に現在では地元の鉄道に関する有力な資料がかなり多く発見されており、『鉄道省文書』との併用と

相まって、新しい事実の解明が進んでいる。

あとがきと謝辞

本論文は、『鉄道省文書』の内容を紹介するとともに、その重要な性格を考察したものであるが、同時に筆者の長年にわたる鉄道の歴史地理学研究の形成とも深くかかわっていて、その個人的な体験にも触れた。今回、このような形でその記録を残すことのできたことをうれしく思っている。

『鉄道省文書』と筆者との出会いには、原田勝正氏（現・和光大学名誉教授）との交友とアドバイスにまず感謝しなければならない。彼と1960年代に基本資料に基づく新しい鉄道史研究の推進を誓い合った40年前の出会いはまだ昨日のような気がする。その後の40年間の鉄道史研究の発達は、当時2人が考えたような方向とは異なる面、不十分な面も確かにあるが、基本資料に基づくオーソドックスな研究方法が定着したことは確かである。研究者数や論文数の上での発展も目覚ましいものであり、1983（昭和58）年には専門学会の鉄道史学会も発足した（初代会長には原田氏が就任し、また筆者は4代目会長を勤めた）。このような研究の進展のなかで、経済史、経営史、政治史、土木工学史、そして地理学の中での市民権が確立され、関係する学問分野間の相互交流も盛んとなって、学際的な分野として注目されるようになった。鉄道史研究の草創期を知る者としてうれしいことである。

長い期間にわたる筆者の『鉄道省文書』利用の過程で、多くのアドバイスと支援を与えてくださった畏友、当時の運輸省事務官・和久田康雄氏（退官後、民営鉄道協会専務理事、運輸経済研究センター理事長、日本鉄道建設公団理事などを歴任）にも謝意を表さねばならない。

また、筆者に鉄道の歴史を調べる面白さを

教えてくれた、臼井茂信氏（故人）と中川浩一氏（現・茨城大学名誉教授）にも、この機会に深い感謝の意を捧げたい。

本論文は、2003年度の第46回歴史地理学会大会（茨城大学、2003年6月21日）における公開講演（会長講演）の内容に補訂を加えたものである。（東京学芸大学名誉教授）

【注】

- 1) 青木栄一「鉄道史研究における地方史的アプローチの系譜」．明大商学論叢80-1・2（明治大学商学研究所），1998，1～19頁．
- 2) a. 河野敬一「大正・昭和戦前期における鉄道敷設申請却下について—国立公文書館蔵『鉄道省文書』にみる地方鉄道建設の動向—」．北の丸—国立公文書館報—28，1996，21～54頁．
b. 河野敬一『運輸省所蔵鉄道関係永久保存公文書目録』．国立公文書館，1997．
c. 河野敬一「昭和戦前期までの鉄道関係公文書について—運輸省所蔵公文書を中心として—」．北の丸—国立公文書館報—30，1998，3～21頁．
- 3) 三木理史「近代交通研究の史・資料—『鉄道省文書』を中心に—」．『地理学の諸相—実証の地平—』（関西大学文学部地理学教室編，大明堂，1998，263～284頁，所収）（三木理史『地域交通体系と局地鉄道—その史的展開—』，日本経済評論社，2000，第2章として，17～39頁，に収録）
- 4) a. 青木栄一「日本における鉄道史研究の系譜」．交通史研究9，1983，1～25頁．
b. 青木栄一「鉄道交通史」．『交通学説史の研究（そのIV）』（交通学説史研究会編，運輸経済研究資料020766），運輸経済研究センター，1991（第4部「交通史学の展開とその系譜」第1章），422～478頁．
c. 青木栄一「鉄道史研究における地方史的アプローチの系譜」．明大商学論叢80-1・2（明治大学商学研究所），1998，1～19頁．
- 5) 青木栄一「わが国の鉄道史研究における外

- 国文献の意義と性格」。鉄道史学2, 1985, 48
～54頁。
- 6) 原田勝正「わが国鉄道史研究上の成果と問題点」。交通文化1, 1963, 40～43頁。
- 7) 宇田 正『近代日本と鉄道史の展開』。日本経済評論社, 1995, 8頁。
- 8) 浅香幸雄「明治後期における駿甲連絡鉄道の建設運動」。東京教育大学地理学研究報告IX, 1965, 21～36頁。
- 9) 青木栄一「鉄道交通地理学の調査法—とくに局地鉄道の調査を中心として—」。研究と資料1 (都留文科大学社会科研究室), 1967, 10～12頁。
- 10) 前掲2)。
- 11) 前掲3)。
- 12) 前掲2)a。
- 13) 和久田康雄『私鉄史ハンドブック』。電気車研究会, 1993, 171, 178～179頁。
- 14) 前掲13) 61頁。
- 15) 『大正五年度鉄道院鉄道統計資料』。第10編監督, 62～63頁。
- 16) 前掲15) 62～63頁。

The Contents and Characteristics of “the Railway Ministry Documents”
as material on Railway History Studies

AOKI Eiichi

“The Railway Ministry Documents” are files of over thousands volumes in all, consisted of official documents on the supervision of private railways and successive annual reports of railway companies. They had been preserved in the Ministry of Transport (formerly, the Railway Ministry before World War II, now reorganized to the Ministry of Transport and Land Development) by the 1970s, when the documents were gradually transferred to and opened public at the National Archives of Japan. They are the most fundamental and efficient material for railway history studies in Japan.

The author had an opportunity to meet with the documents in 1963 for the first time, when he was a graduate student. Since then, the author has written many articles on historical geography of rural private railways by using the documents. In 1968s the files of annual report of railway companies were officially cancelled the designation of permanent preservation, when the author made his great effort to preserve the documents at the library of National Railway Central College. The documents are now preserved at the National Archives of Japan (mainly for files of official documents on supervision of private railways), and the Transport Museum (mainly for files of annual report on railway companies), which are both open to the public.

The documents are very useful to investigate the historical process from the first planning of railway to the opening, and the detailed development of railway rolling stocks, with the opening, conversion, and closure of stations, as well as the research of comprehensive history for each railway company.

The public opening of the documents greatly encouraged the development of railway history studies in Japan.

Key words: railway history, Railway Ministry Documents, governmental documents, governmental supervision for private railway, annual report of company, private railway