

文 献 紹 介

茨城県立歴史館史料部 編

『茨城県立歴史館史料叢書 7 鉄道関係史料 I』

茨城県立歴史館 2004年3月刊

A5版 320頁＋折込地図3枚 1,440円

日本では民営鉄道の計画、建設、開業やその後の経営について、法令に基づいて監督官庁による厳しい監督を受けてきた。鉄道を新たに計画するに当っては、発起人たちはまず鉄道敷設免許申請書を地方庁（道府県）経由で監督官庁（鉄道の場合は、通信省→鉄道院→鉄道省→運輸省など、軌道の場合は、内務省→鉄道院・内務省など、時代によって変化してきた）に提出する。地方庁ではその内容を審査し（必要によっては実地調査も行なつて）、所見（これを副申という）を添えて監督官庁に回送する。これに基づいて監督官庁ではこの鉄道計画に免許を与え、あるいは却下する判断を下す。この鉄道監督についての膨大な文書群が『鉄道省（院）文書』として、現在では国立公文書館や交通博物館に所蔵され、公開されていること、鉄道史研究に不可欠な史料となっていることはよく知られている（青木栄一：『鉄道史研究と『鉄道省文書』』、歴史地理学220号、pp.1～19、2004年参照）。

とくに最初の免許申請書は地方庁経由で提出されるために、地方庁にも関係文書が保管されていて、戦災などで失われたところもあるが、近年これらが県立の図書館や文書館などで行政文書の一部として目録が作られ、公開される事例が多くなった。『鉄道省文書』とまったく同じ文書も含まれることもあるが、むしろ県独自の文書が主力となっていて、『鉄道省文書』と併用すると、地域社会内部の細かい事情や背景が明らかにされて、鉄道の発達を地域社会の経済、文化のなかで考察する上で極めて有用な存在となり得る性格をもっている。

鉄道関連の県行政文書が活字本となって公刊された例はあまり聞かないが、本書があるいはその先鞭をつけるものかもしれない。

本書は茨城県立歴史館に所蔵されている行政文書「各鉄道敷設願関係書類」（自明治二十九年十月至三十三年）の第1簿冊から第3簿冊までを収録したものである。その内容は鉄道敷設免許申請

に対して茨城県が取り扱って調査した結果や所見が中心であり、監督官庁の通信省、あるいは郡・市当局や他府県との往復文書を中心としている。したがって鉄道計画の全体像は必ずしも本書だけでは明らかにされ得ないところが多く、その意味では断片的な史料集といえる。このことは地方庁所蔵の鉄道文書の宿命といえるかもしれない。

明治29年から33年という時期は、29年と30年がいわゆる第二次私鉄熱の最終時期に当たっていて、私鉄計画が全国的に多発した時代であった。もっともこの時期の鉄道計画は免許申請はたくさんあってもそのうちのかなりの部分が不許可となって、免許を得られないまま消えてしまう。さらに免許を得ても（この時代の私設鉄道条例または私設鉄道法では仮免状と本免状の2段階免許である）、建設着手、竣工・開業にいたらない鉄道が多く、実際に開業に成功する鉄道は免許申請する計画の1割にも満たないという現実があった。つまり、多数の「幻の鉄道」が存在していたのであった。事実、本書に登場する文書の鉄道には「幻の鉄道」が極めて多いのである。

前置きが長くなったが、まず歴史館史料部首席研究員の折笠修平氏による「解題」が巻頭にある。この解題では、私設鉄道条例によって定められた鉄道敷設免許申請書に必要なとされる項目と書式、そしてこれを受理した各府県知事が起業の可否、起業の効力、起業公益上の関係、その他の必要と認めた事項について調査し、意見を副申すること、軌道条例による馬車鉄道などについての規定も併記して、鉄道の計画に対して、地方庁のなすべき法的な対応が説明される。鉄道関連の文書が地方庁に残されている法的な理由と背景がまず語られるのは、解題として適切な説明である。次に明治20年代後半より30年代初頭にかけての第二次私鉄ブームで多くの鉄道計画が全国的に起こったが、とくに茨城県は敷設免許申請の多かった県であったことが述べられる。しかし、それだけに「幻の鉄道」に終わったものも多く、投機的なあるいはいい加減な計画もあったことにも触れられている。同時に一般営業を目的とする鉄道だけではなく、石炭や石材などの貨物輸送を専門とする産業鉄道の計画のたくさん見られたこと、ま

た、龍崎鉄道、日本鉄道、水戸鉄道、太田鉄道のように最終的に実現に成功した鉄道に関わる地域社会の対応などについても少なからざる文書が残されていること、ただ鉄道敷設の全体像から見ると、かなり断片的な史料集に止まっている性格についても紹介される。本書全体の内容について簡にして要を得た解題といえよう。

本書では、各鉄道敷設願関係書類の三つの簿冊に含まれる文書から成るが、第1簿冊：明治29年10月20日～30年4月8日、第2簿冊：30年5月13日～33年5月2日、第3簿冊：33年5月24日～33年8月25日（年月日は各鉄道の冒頭の文書の日付）と、時間を追って収録されている。

本書では、個々の史料がコメントなしで列挙されているが、若干の鉄道を例としてその見方に触れておこう。たとえば最初に掲載されている「1. 常海鉄道」（pp.21～25）についてみると、明治29年10月20日付けの「常海鉄道起業之効用等東京府へ回答之件」で始まるが、実はこの種の文書綴りは最終の結論的な文書が冒頭に綴じられているもので、むしろ後ろに収録された最も早い日付の文書から見てゆくとわかりやすい。それに相当する文書が29年8月29日付けの東京府知事から茨城県知事への照会状である（p.24）。これを読むと常海鉄道なる鉄道計画がどのようなものであるかがわかる。それによると、常海鉄道は東京市日本橋区呉服町11番地の太田義ほか5名が发起人であり、東茨城郡磯浜町を起点とし、鹿島郡、行方郡を經由して千葉県香取郡の成田鉄道佐原駅に達し、さらに匝瑳郡の総武鉄道八日市場駅に至る延長43マイルの鉄道計画であって、東京府知事は茨城県知事にこの鉄道の「起業ノ効用」と「起業ノ公益上ノ関係」を調査して回報するよう要請してきたのであった。なぜ東京府知事が茨城県と千葉県を結ぶ鉄道計画に対してこのような要請をしたのかというと、发起人が東京市在住であって、鉄道敷設免許申請書を東京府に提出したからである。多分、同様の照会が東京府知事より千葉県知事宛にも出されているはずである。したがって鉄道敷設免許申請書そのものは茨城県には存在せず、その資本金や建設費の算定、収支予想などの鉄道計画の基本的なデータは、茨城県の史料からはわからないわけである。

これに対して、茨城県は9月4日付けで、鉄道

路線が通過する予定の東茨城郡、鹿島郡、行方郡の各郡長宛に「起業ノ効用」と「起業ノ公益上ノ関係」を県内務部長名で照会する。その際、「起業ノ効用」とは「鉄道起業ノ実用及地方ノ状況ニ応シ良好ノ結果ヲ可得成否」、「起業ノ公益上ノ関係」とは「鉄道敷設ノ為メ旧来ノ道路河川等ノ変換ニ由リ生スベキ交通上ノ利害地方人民ノ生計営業等ニ及ホスベキ影響其他交通経済上ノ関係如何」であると詳しく説明している。この照会に対して、鹿島郡長からは9月23日付け、東茨城郡長からは9月28日付けで回答があったが、9月30日付けで東茨城郡長と行方郡長には県の内務部長から回答を督促している。督促状は東茨城郡長からの回答とは行き違いになったことになる。行方郡長からは大分遅れて10月12日付けで回答が寄せられた。各郡ともこの鉄道が完成すれば、地域経済上好ましいものであり、在来交通などへの悪影響はないという意味の回答を寄せている。このような各郡長の回答を基礎として、冒頭の茨城県知事から東京府知事へ常海鉄道の効用を高く評価し、有利な事業であるとする回答が行なわれることになるのである。本書の「常海鉄道」に収録された文書はこのようなものであった。

本書では常海鉄道がその後どのような経過をたどったのかについては触れていない。『明治31年度鉄道局年報』を見ると、常海鉄道は明治31年6月10日付けで仮免状の申請を却下されている。東京府と千葉県がどのような副申、回答をしたのかはわからないが、茨城県からの好ましい評価にもかかわらず、逓信省鉄道局はこの鉄道実現の見込み、あるいは鉄道建設の意義は小さいと判断し、仮免状の取得にも至らずに計画は消えてしまったのであった。

「3. 古河成田鉄道」（pp.35～55）では会社の創立申請書が茨城県に提出されたので、常海鉄道とは違って、計画の内容がより具体的に明らかにされている。創立申請書で发起人全員の住所と氏名、起業目論見書（資本金、发起人の引受株数、建設費の明細、予想輸送量、収支見込、仮定款など）が示され、发起人の財産評価もなされている。千葉県知事と県内関係郡長に対する照会とその回答、茨城県知事から逓信大臣宛の副申までが完備している。茨城県では「地方人民多クハ囑望スル所ニ有之候得ば良好ノ結果ヲ得ルニ至ルベ

ク」とプラス評価をしたが、千葉県では予想される旅客も貨物も少なく、利根川に架橋しなければならぬために「治水上ニ大関係ヲ有スルニ由リ多少ノ故障ハ免カレサル義ト被存候」とあまり高い評価はしていない。その理由も含めて、類似したルートの鉄道計画が集中して出願されたためか（どの鉄道も成田山新勝寺への参詣鉄道の機能を狙っていた）、この鉄道も明治30年5月14日付けで申請を却下されている（『明治30年度鉄道局年報』）。

このように鉄道関連の文書が地方庁において処理されるマニュアルを一通り知り、かつこの時代ならば『鉄道局年報』による全国の免許関係の情報を併用することによって、本書のような史料集を有効に活用することができる。明治期の官庁に特有の文章表現にも慣れる必要がある。このようなある程度の訓練を経ていけば、地域社会に密着した第一級史料として、本書を十分に活用することができよう。

この他、関係町村長や帝国議会議員からの免許促進の陳情書、常磐炭鉱関連の専用鉄道の建設、駐車場の土地問題など、鉄道計画の実態やその背景に関わる文書も多く見られる。いずれも地域史料として貴重なものである。とくに県内の駐車場問題や専用鉄道関係の文書は、現在ではおそらく本書に収録されたものが残された唯一のものではないかと考えられる。

開業した鉄道については、62番から64番に至る水戸鉄道関係の一連の文書（pp.249～259）が面白い。この水戸鉄道は小山―水戸間を開業した茨城県内では最初の鉄道となった初代の水戸鉄道（明治25年に日本鉄道に買収され、国有化後はその大部分が現在の水戸線となっている）ではなく、明治30～32年に水戸―太田間を開業した太田鉄道のことである。この鉄道は経営不振で明治34年、新たに設立さえ水戸鉄道（2代目）にすべての設備を譲渡して解散した。しかし、一部の株主がこれに反対して、株主総会は紛糾したことが

『日本鉄道史』（中篇）のような史書に述べられている。

本書によれば、この一部株主が水戸鉄道の設立免許を取り消せと要求し（明治33年9月4日）、県はこれを逡巡省に進達するが、逡巡省では「右八詮議可相成限ニ無之候条」と門前払いにしてしまう（9月13日）。一部株主はこれに屈せず、再度免許の取り消しを求める願書を出す（10月11日）、逡巡省も再びその願いを拒否してしまう（10月22日）。一連の文書を見ると、株主間の感情的な対立の高まっていたことがはっきりとわかる。

太田鉄道の払込資本金35万円に対して新設の水戸鉄道にこれを23万円で売却し、そのなかから15万円余の借入金を返済するので、残りは僅かである。従来も無配当に甘んじていた株主の不満が爆発した状況が文面からよく伝わってくる。経営の破綻した鉄道会社を廃止せずに存続させるためには、新たに受け皿の新会社を立ち上げ、これに旧会社を安く売却するという方法が採られていて、全国的に見ても珍しいことではない。新会社といってもあまり広くもない地域社会の中の事件である。有力株主も限定される世界であって、必ず旧会社の上層部と一部株主が新会社にも関与しているから、除け者にされた多くの株主が反対の声を上げるという図式である。

本書に収録された文書を丹念に見て行くと、従来の茨城県鉄道史を書き換えるような部分もたくさんあるのではないと思われる。

県立歴史館には、本書に収録された明治33年以降の鉄道関連文書も所蔵されていて、これらを収録した史料集『鉄道関係史料集Ⅱ』の刊行が待たれる。

なお、本書は茨城県立歴史館（〒310-0034 水戸市緑町2-1-15）宛に1,440円（含消費税）を現金書留または小為替、送料340円分の切手を同封して申し込めば入手できる。

（青木栄一）