

# 2011年1月資料展示 <近代日本の鉄道>

日本の鉄道開通は、明治政府が成立してわずか5年後の1872年でした。欧米における鉄道の存在は、1840年代にはオランダ風説書などの文献で知られてはいましたが、政府要人が海外で鉄道にはじめて乗車したのは1860年の日米修好使節団が最初でした。

明治政府はイギリスに鉄道敷設の許可を与え、明治3年に「建築師長」としてエドモンド・モレルが来日して測量を開始し、新橋—横浜間の建設工事が本格化しました。しかしモレルは翌年に30歳で病死、その後は「鉄道の父」と称されるようになった井上勝（まさる）が鉄道頭として建設の責任者となり鉄道敷設を推進しました。明治政府は、西南戦争の出費などで経済的に疲弊し、民間からの資金によって明治14年に初の私鉄「日本鉄道」が設立され、その後全国で、官設鉄道と私鉄が競合しながら日本の鉄道敷設を進め日本経済の発展の基盤となりました。

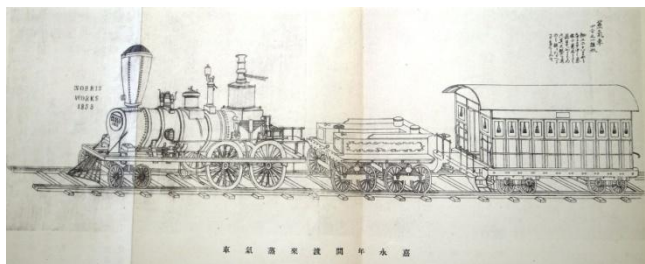
図書館所蔵資料の中から『日本鐵道史』（全3巻、1921 鉄道省）、『日本国有鐵道百年史』（全17冊、1969-74）、『鐵道旅行案内』（1921, 鉄道省）、『汽車時間表』（1934, 鉄道省、[復刻版]）のほか、老川先生所蔵の『汽車汽船旅行案内』（47号, 1898 関西鐵道）等を展示いたします。

立教大学図書館

## 「近代日本の鉄道構想」

立教大学経済学部教授 老川慶喜

日本は、欧米から先進技術を導入して近代化に成功したアジアで唯一の国でありました。鉄道は、そうした先進技術の代表的なものであったといえます。世界で最初の鉄道は、1825年9月にイギリスで開通したストックトン—ダーリントン鉄道(Stockton and Darlington Railway)であります。それから約半世紀後の1872年10月14日には日本でも新橋—横浜間に鉄道が開通しました。これが早かったか、遅かったかという点については議論があると思いますが、まだ産業革命にまったく着手していなかった明治初期の日本で、鉄道が開通したということは特筆されてよいのではないかと思います。



嘉永年間渡来蒸気車（日本鐵道史 上巻より）

幕末期にロンドンに留学した長州藩の井上勝やパリに赴いた渋沢栄一・福沢諭吉らが、鉄道の社会経済の発展に果たす役割を学んで帰国し、独自の鉄道構想をあらわしました。そうしたなかで、維新政府が最初に構想したのは、東京—京都間の幹線鉄道と東京—横浜間、京都—大阪—神戸間、琵琶湖近傍—敦賀間の支線でありました。

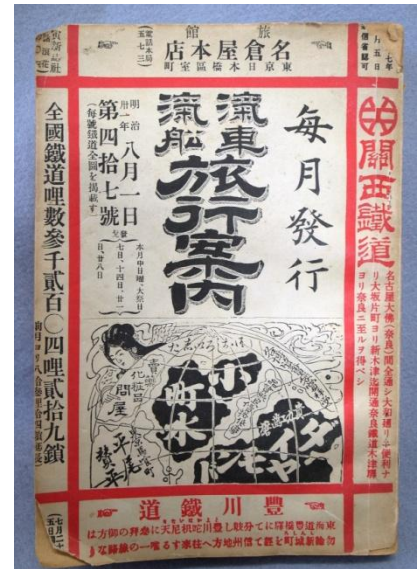
鉄道という技術については江戸時代から知られていましたし、幕末期にロンドンに留学した長州藩の井上勝やパリに赴いた渋沢栄一・福沢諭吉らが、鉄道の社会経済の発展に果たす役割を学んで帰国し、独自の鉄道構想をあらわしました。そうしたなかで、維新政府が最初に構想したのは、東京—京都間の幹線鉄道と東京—横浜間、京都—大阪—神戸間、琵琶湖近傍—敦賀間の支線でありました。

東京—京都間を結ぶ幹線道路には東海道と中山道がありましたが、東西両京間の鉄道敷設においても東海道を経由するか中山道を経由するかで、さまざまな議論が交わされました。当初は東海道経由案が優勢であったようですが、のちに中山道経由案が優勢になったようです。しかし、結局は、中山道経由で鉄道を敷設することができず、1899年7月1日に東海道線が開通しました。

以来、東海道線は日本の経済の動脈として大きな役割を果たし、第二次大戦後の1964年10月1日には東海道新幹線が開通しました。余談ではありますが、今日JR東海が東海道新幹線のバイパス線として中山道ルートでリニアモーターカーを走らせる計画をたてています。実現はまだだいぶ先ようですが、再び中山道経由の東西両京間鉄道が脚光を浴びようになっているのは興味深く思います。

今回展示されている『近代日本の鉄道構想』（日本経済評論社、2008年）は、明治期における日本のさまざまな鉄道構想を明らかにしたものです。その中には、織物業や製糸業の発展とかかわらせて鉄道敷設を構想する人も多く現れました。西欧の自由主義経済学を日本に紹介したエコノミストとして知られる田口卯吉もその一人で、彼は1887年3月に両毛鉄道会社（小山―前橋間）を設立しました。同鉄道は、足利や桐生で生産される織物や生糸を東京・横浜へ輸送する産業鉄道でありました（展示）。また、佐久間剛蔵という人は、1888年12月に『富源開発鉄道利用 完』を出版して、鉄道が経済発展にいかに関与するかを、ときには国際比較も交えて明らかにしました（展示）。そして、石川県士族の筑紫本吉は1892年12月に『将来の金沢―名鉄道繁盛策』（展示）という本を出版し、北陸線と直江津線の連絡を実現して金沢の経済発展を図るべきであると主張しました。

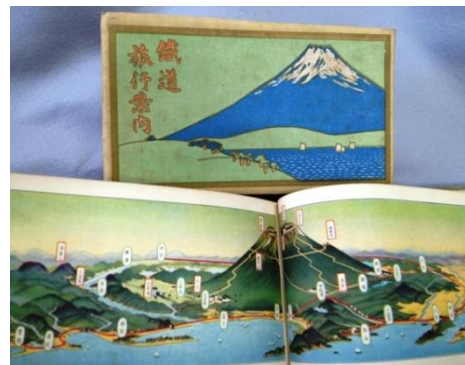
日本の鉄道は、日本の産業革命を推進し、生産や流通の近代化に大きな役割を果たしたのです（『産業革命期の交通と運輸』日本経済評論社、1993年、展示）



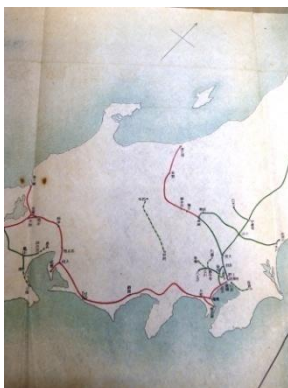
明治31年の関西鉄道時刻表



明治5年より使用の110号機関車（日本国有鉄鉄道百年史より）



大正期の鉄道旅行案内書



明治26年の鉄道路線図



明治39年の鉄道路線図



大正9年の鉄道路線図



## <展示資料リスト>

1. 『日本鐵道史』(全3巻、鐵道省編 1921) 図版から
  - (1) 鐵道路線図(明治26年)
  - (2) 鐵道路線図(明治39年)
  - (3) 鐵道路線図(大正9年)
2. 『日本国有鐵道百年史』(全17冊、日本国有鐵道編 1969-74) 図版より
  - (1) 「東京汐留鐵道館蒸氣車往返図」(1巻 口絵より)
  - (2) 明治5年より使用の110号機關車(図版より)
3. 『汽車汽船旅行案内』(47号, 関西鐵道 1898) ※老川先生所蔵
4. 『鐵道旅行案内』(鐵道省編 1921)、『鐵道旅行案内』(鐵道省編 1922)
5. 『汽車時間表』(鐵道省編 1934、[時刻表復刻版 1999 日本交通公社])
6. 『日本の鐵道：成立と展開』野田正穂・老川慶喜・他編著(日本經濟評論社 1986)
7. 『産業革命期の地域交通と輸送』鐵道史叢書 老川慶喜著(日本經濟評論社 1992)
8. 『明治の私鉄と産業発展 - 日本鐵道+甲武鐵道+総武鐵道』老川慶喜監修  
東日本鐵道文化財団 2006(※老川先生所蔵)
9. 『近代日本の鐵道構想』老川慶喜著(日本經濟評論社 2008)  
※第34回交通図書賞受賞
10. 『さいたま博物館第31回特別展 「鐵道のまち さいたま」』2010.10



「東京汐留鐵道館蒸氣車往返図」 (『日本国有鐵道百年史』1巻 口絵より)