

北越鉄道予定線をめぐる政治過程

畢 可 忠

要 旨

日本第三次議会通过鉄道敷設法，規定直江津線或豊野線或上越線为第一期北越予定線，铁道会议和议会就三线的取舍展开争论，参谋本部主张着眼于军事，铁道厅坚持经济优先，最后，铁道厅的主张获胜，直江津线胜出。工事艰难，耗资巨大，是上越线失败的原因，但根本原因是上越线虽有重大军事意义，但在当时，并不具有紧迫性。

キーワード……北越予定線 上越線 鉄道会議 帝国議会

はじめに

1892(明治25年)年の第三回帝国議会上に鉄道敷設法が提出され、可決された。同年6月に施行された法律第四号には、第一期予定線として「北越線ノ内新潟県下直江津又八群馬県下前橋若シクは長野県下豊野ヨリ新潟県下新潟及新発田ニ至ル鉄道」が指定された¹⁾。その後中央政界では、予定された3線の取捨選択をめぐる激しい論争があったが、結局直江津延長線(直江津 新潟)を敷設することになった。本稿では、この北越鉄道予定線をめぐる政治過程を、帝国議会や鉄道会議における個々人の発言をたねんに整理・紹介することを通して明らかにしたい。

一、第一議会

すでに第一回帝国議会において北越線をめぐる論争が展開された。1891年(明治24)2月18日に政府は第一議会上に1891年度予算案を提出した。その中に、百万円の直江津柏崎間鉄道建設費が含まれていた。群馬県第二区選出の高津仲次朗議員は、殖産上と軍事上の両面から直江津柏崎間の鉄道の欠点を指摘し、上越線(当時の設計は前橋 碓氷峠 新潟の線路であるが、1913年に政府の再測量の結果によって新設計線路は前橋 清水峠 新潟となった)を採るべきであると以下のように力説した。

殖産上において、北越は米の多く産出するところでもあり、またそれに次いで織物の多く出るところでもある。しかし、米の多く産出するところは越後の東部の蒲原五郡であり、織物の多く出るところは越後の南部の古志・魚沼郡である。「直江津柏崎間ノ鉄道ニ沿フ所八決シテ是

北越鉄道予定線をめぐる政治過程（畢）

等ノ産物ハ多ク産出スル処デハナイ。殖産上カラ考ヘテ見ルナラバ、直江津柏崎間ノ鐵道ト云フモノハ必要デナイ」²⁾。軍事上から見ると、直江津から柏崎間までの間はみんな海岸部なので、敵に脅かされやすい。その上、直江津から柏崎間までの間は物産がまだ振わないし、人口も極めて少ない。直江津と新潟の間には不完全ながらも航海の便利がある。航海の便利のあるところに、さらに海に沿って鐵道を敷く必要はない³⁾。直江津・柏崎間の鐵道に対して、上越線は米の多産地である蒲原五郡と、織物の多産地である古志・魚沼郡に接している、海岸からも遠い⁴⁾。

こうして、高津は殖産上から論じて、軍事上から論じて、上越線を採用すべきであると論じた。

このような直江津延長線に対する根強い反対論があったので、第一回帝国議会で提出された百万円の直江津・柏崎間の鐵道建設費は、1891年度予算案からは削除されてしまった。

二、 鐵道會議

鐵道會議成立以前の鐵道事情について『讀賣新聞』は、「鐵道の事とし云へば鐵道庁が専決し設計の方針も工事も営業も監督の事も一手に之を掌握し鐵道事件の羅馬法王ともいふべき有様にてある」と、評論した⁵⁾。

鐵道庁は、1892年に制定された鐵道敷設法を盾として、全国に鐵道網を広げるための施策を立案した。鐵道庁の線路調査の方針は、専ら經濟上の観点に立脚していた。

これに対し、参謀本部は完全な軍用鐵道を敷設することにつとめた。

一方勃興期の産業革命を担う資本家層も、輸送力の円滑な拡大と鐵道敷設にともなう經濟振興に強い期待を持った。

これら三者の思惑を調整するために鐵道會議が開かれることになった。1892年(明治25)2月から、参謀本部と貴・衆両院の一部議員が鐵道會議創設のために動き始めた。同年5月鐵道敷設法が公布されるに至ったが、同法の第四章に鐵道會議の設立が盛り込まれた。そして10月1日、内閣は鐵道會議の成員を次のように任命した。

議長：参謀本部次長陸軍中将 川上操六

幹事：逓信省書記官 田健次郎

議員：鐵道局長官 井上勝

陸軍次官陸軍少将 兒玉源太郎

逓信次官 河津祐之

大蔵省国債局長 有島武

農商務省商工局長 齊藤修一郎

逓信省郵務局長 古澤滋

鉄道庁部長工学博士 松本荘一郎
参謀本部第二局長陸軍大佐 高橋維則
海軍参謀部第二課長海軍大佐 有馬新一
陸軍工兵少佐 山根武亮
陸軍歩兵少佐 山口圭藏
土木監督署技師工学博士 石黒五十二
貴族院議員 谷干城
貴族院議員筑豊鉄道会社長 堀田正養
貴族院議員日本銀行総裁 川田小一郎
貴族院議員 小室信夫
貴族院議員 若尾逸丞
衆議員議員 渡邊洪基
衆議員議員 村野山人
衆議院議員 佐藤里治
衆議院議員(改進黨) 箕浦勝人
衆議院議員(自由党) 伊藤大八⁶⁾

見られるように22名の議員のうち、政府官吏7名、軍人5名、貴族院議員5名、衆議員議員5名であった。

鉄道会議成立の精神は「全く職司分掌の必要に基づけるものにして鉄道庁には鉄道の工事と営業とを一任し設計方針・監督の事其他鉄道行政に関する重要事項は行政上の便宜合議制なる鉄道会議に審議せしめ」とされており、鉄道庁の権限を制限して、陸軍や議員の意向が反映されやすいように図られていた⁷⁾。

1893年(明治26)2月6日の鉄道会議で、北越比較線路「上越線(前橋 新潟) 直江津延長線(直江津 新潟) 豊野線(豊野 新潟)」をめぐる論争が行われた。線路選択の方針をめぐって鉄道庁と参謀本部の意見が衝突した。鉄道庁は直江津延長線を採用する旨の政府案を提出した。参謀本部は豊野線に賛成した。参謀本部は軍事上の必要ばかりを主張し、経済上の点を考慮しなかった。鉄道庁は、反対に、もっぱら経済上の必要性を主眼とした。両院選出の議員は鉄道庁の意見に賛成したという⁸⁾。

北越線路の選択について、豊野線派の主張については、参謀本部第二局長陸軍大佐高橋維則と陸軍歩兵少佐山口圭藏の意見が代表的なものである。

高橋は、越後地方がアジア大陸に面しているという軍事上の意味があるとする。また新発田には衛戍があって、軍事上の連絡を保たなければならないからとし、三線のうちで前橋・新潟を結ぶ上越線が軍事上もっとも重要な線路であるが、全国的に見ればそれ程重大な軍事的意義を持つものではないと指摘した。

此軍事上ノ關係ト申シマシテモ我國ハ四面海ヲ環ラシテ居ルカラ、四方八面何レノ海岸モ皆等シク警戒ヲ要スルカト云ヘバ、是ハ決シテ左様デナイ、ソレデ此方位ト云フコトハ第一二敵國ガ戰略目的トシテ早く占領シヤウト云フ目的ニ對シテ、便利ニ且ツ近イ処ヲ選ミ、且ツ其陸地ヨリ第一海上ノ難否又港湾ノ善惡等モ大ナル關係ヲ持ツモノデアル、又從ツテ内地ニ入込ンデカラノ地勢ノ難易等ニモ關係ガアツテ、何レノ方位モ等シク軍事上ノ關係ハ同ジ度ヲ持ツテ居ルト云フモノデハ決シテゴザイマセヌ、ソレデ越後地方ノ方位ハ先ヅ全國ノ各方面ニ對シテハ是ヨリモマダナカク重大ニシテ且ツ急要ナ關係ヲ持ツテ居ル所ガ澤山アリマス、之ニ比較シマスルト此越後方位ノ如キハ左程重大ナ關係ヲ持ツテ居ルトハ思ハレマイト信ジマス⁹⁾。

その上、上越線の工事費が一番高い。豊野線に比較すると約三百万円も差がある。直江津延長線に比較すると五百二十万円で高い。高橋は「唯一概ニ軍事上ニ關係ガアルカラ經費ノ点ハ顧ミヌト云フコトハ、我々軍人モ考ヘテ論ジナケレバナラヌ、此上越線ハ經費ノ多額ヲ要スルカラシテ、先ヅ軍事上最モ必要ナ所ハ經費ガ富ンデモカヲ注ガナクチャナラヌト云フ理由カラシテ此線路ニ付テハ上越線ヲ取ルコトヲ止メ」る、と上越線に賛成できない理由を述べた¹⁰⁾。

直江津延長線について、高橋は「海岸ニ接シテ居ルノデ、軍事上カラ言ヘバ徹頭徹尾不適當ノ線路」であるとして、固く反対した¹¹⁾。

豊野線は、軍事的にみると上越線より不利だが、直江津延長線よりは有利である。そこで軍事上不十分ながら、とりあえず越後の海岸部ではない豊野線を敷設しようと、高橋は主張した¹²⁾。

これに対して、陸軍歩兵少佐山口圭蔵は軍事移動の視点から、上越線の役割を論じた。

新発田ノ兵營ニアル聯隊ガ孤立シテ居ル。アノ聯隊ヲ東京ノ聯隊ノ方ニ引寄セルト云フコトガ極ク大事ノ事柄デアル、東京ナリ仙台ノ方カラアノ地方ニ出兵スルト云フコトモアリ、又新発田ノ聯隊ノモノヲ東京ノ方ニ引寄セルトカ、或ハ仙台ノ方ニ引寄セルト云フコトガアル、其方ノ場合ガ私ハ多ウカラウト思フ、敵ガ新潟地方ニ攻撃シナイトハ断言デキズ。新発田ノ聯隊ヲ仙台ノ方ニ引寄セルニハアノ山ノ中ヲ徒歩デ歩ケバ、十日ナリ七日ナリノ大ナル日数が掛ルノデス、然ルニ若シ不十分ナカラモ是ニ鐵道ノ連絡ガ付キマスレバ、一聯隊ノ歩兵ヲ送リマスルニ、二日カ三日位デ済ムノデアリマス¹³⁾。

山口は、軍事上の立場から上越線に賛成するが、資金が多く必要なので、豊野線でもよいとの意見を述べた¹⁴⁾。

このような陸軍側の論理に対して貴族院議員谷干城は、上越線が軍事に役立たない鉄道であると反論した。

その理由は上越線を敷設すると、碓氷峠を通る「あぶと式」というものを採らざるを得ない。碓氷峠のような危険な場所を兵馬をのせて通るより、徒歩で清水越をした方がよっぽどいいと、谷干城は考えた¹⁵⁾。

もう一つの理由は「新潟港ニ軍艦其他ハ碇泊シテ居ラレマセヌカラ到底是ハ實戦ニナリマシ

テモ虚撃位ノコトハアルカモシレナイガ、之二兵ヲ上ゲテアノ難所ヲ越ヘテカラ東京ニ突出スルナド、如何ニ下手ナル軍事デモセマイ」とのことであった¹⁶⁾。

今日はその線路は軍事に必要がないと見たときにはむしろそれを国道を代表するものとみる。国道を代表するものとみたならば直江津より長岡を経て新潟へ達するのは「金が第一余計掛カル、夫レカラシテ国防ノ上カラ云フテモ国道ヲ代表スル点カラ云フテモ此方が利益デアル」との理由で、谷干城は直江津延長線に賛成した¹⁷⁾。

衆議院議員箕浦勝人は、上越線の軍事上の重要性を認める。しかし「目下他二色色多クノ線路モ敷カネバナラスト云フ必要ガアルカラシテ、一千万圓以上モ此一線路ニ掛ケルコトハ余程出来難イ」ので、「緩急順序ト云フコトヲ論スルト、先ズ今度ハ軍事ト云フ考ハ余程輕クシテ、寧ろ經濟ト云フ方ニ重キヲ措キ」という考えから、直江津延長線に賛成した¹⁸⁾。

衆議院議員伊藤大八は、上越線が軍事的に緊急に必要ではないので将来国が富んで、技術が成熟したら敷設するほうがいい。今回は直江津延長線に賛成する、との意見を述べた。

此处デ軍事ハ何年ノ後ニアルト云フ豫定モ出来ナイコトデアル、ソレニ莫大ナ金ヲ掛ケテ、サウシテ何時來ルカ知レナイモノヲ待ツテ居ツテ、ソレモ十分ナコトガ出来ルカト言ハバ出来ナイ、出来ナイナラバ姑息ナコトヲヤツテ鐵道ヲ引張ラナイデ、金ノ出来タトキニ大隧道ヲ鑿ツテモ宜シイ、又今日我邦ノ技師ニ於テ足ラナイトキハモウ少シ年数ガタツタナラ、技師ノ哲學家ト云フモノガモウ少シ偉イ者ガ出来テクルダラウ、シテ見レバモウ少シ年数ガタツテ、我邦ガ富ンデ來タトキニ軍事ニ必要ナル鐵道ヲ架ケルガ宜シイ、夫故ニ幾分カ軍事ノ助けニナルト云エバ直江津ニ架ケ置イテモ少シモ役ニ立タヌト云フ訳ハナイダロウ¹⁹⁾。

こうして、直江津延長線派と豊野線派の両者の議論が対立する中で、鉄道会議は最後に、無記名投票を行なった。その結果は23名の議員のうち、直江津延長線に賛同する者は15人、豊野線に賛同する者は8人となった。上越線に賛同する者は一人もいなかった。鉄道会議は直江津延長線を北越予定線としたのである。

三、第二議会

鉄道会議で北越予定線として直江津延長線を決定した直後の1893年(明治26年)2月16日に、政府は議会に鉄道比較線路決定に関する法律案を緊急案件として提出した。その案には北越予定線については、新潟県下直江津から新潟及び新発田までの鉄道線が盛り込まれた。

議会ではこの法律案の審査特別委員会が作られた。青山郎、内藤利八、工藤行幹、鈴木昌司、木下莊平、島田三郎、葉袋義一、神鞭知常、立石寛司が委員に、神鞭知常が委員長に就任した。委員会は政府の原案を審議した。神鞭知常委員長は議会において委員会の直江津延長線を採用する理由を以下のように説明した。

軍防上ニツイテ八岩城国白河ヨリ、若松ヲ經テ新発田ヘ出テ水原新津ヲ經テ新潟ニ達スル岩越線路等ガ出来マスレバ、之ヲ以テ十分ト謂ハヌガ之ヲ補フコトガ出来ル、而シテ富山カラ連絡ノ、此北方ノ海ノ一体ヲズツト貫ク他日ノ大計画ノ見込モアリ、又直江津延長線ノ海ヘ出テオリマス分ノ端ヲ新潟ヘ持つテ参リマス方ノ便利モアリ、致シテ是等ノ地方ニ所謂經濟上ノ利益アルノヲ取りマシタノデゴザリマス、而シテ舟楫ノ便利ノコトニ就キマシテハ、如何ニモ船ノ便利ノアル所デゴザイマス、是ハ委員モ皆認メテ居リマスガ併シナガラ其船タルヤ冬向ニ至リマシテハ、用ヲ為サヌ程ノ海デアリマス、最モ雪ガ降りマスト鉄道モ余程困ツテ参リマス趣デゴザイマス、ケレドモ是等ノ点ヲ綜合致シマシテ、之ヲ取ルコトニ決定致シタ訳デアリマス²⁰⁾。

2月17日、衆議院鉄道敷設法中改正法律案鉄道比較線路決定に関する法律案委員会が開かれた。政府委員の児玉源太郎は軍事面から三線の役割を論じつつ、以下のように鉄道会議の論議状況を委員会に報告した。

全体軍事上デハ前橋ヨリ起ツテ川口ニ出テ川口デ豊野線ト一緒ニナル線ガアル、是ガ第一ニ、然ルニ随分沢山ナ費用ガ掛リマスノデ、如何ニモ今ノ有様デ是非之ヲ造ラナクテハナラヌト云フノハ余リ事情ニ適シナイ話ト考エマシタノデ、更ニ此豊野線ヲ取ルコトニ致シタイト考エマシタノデゴザイマス、処デー直江津延長線ト豊野線トノ比較ノ上ニ付イテ又費額ノ差ヲ生ジマシタ、且ツ此新発田ニ向ツテハ将来岩越線等ノ望モ多少ナキニシモアラズト云フ考モ又起シマシタ、詰リ直江津附近是ガ軍事上ノ目的ニ適ツテ居ルカト云フコトニナリマス、適ハヌト御答ヘスルヨリ外ニ仕方ガナイ、シカシ之ガ或ハ中央線若クハ奥羽線ト之ヲ軍事上ノ目的ニ適ハヌタメニ比較スルト姑ク恕スベキ所ガアラウト思フ、鉄道会議デハ銘銘豊野線ヲ主張致シマシタガ、遂ニ多数デ直江津延長線ニ決定致シマシタ、ソレヲ政府モ採用ニナツタ次第...²¹⁾。

児玉は陸軍次官であり、軍事的観点に立つと豊野線がいいと考えていた。しかし鉄道会議で多数決で直江津延長線に決まったので、その経過について政府委員として説明したことになる。第二師団との関係では、岩越線が重要であるとの認識も示している。このようにあっさり譲歩した背景には、直江津延長線は海岸線を通るので軍事的には難点が多いものの、上越線は軍事的に緊急不可欠のものではないと考えられたこと、経済的観点を跳ね返すための論理と影響力を持っていなかったためであろう。

政府委員松本荘一郎は委員会での直江津延長線を採用する理由について鉄道利益面で、中央線・奥羽線と比較して直江津延長線に利があることを強調した。

只今資本モ違ハズ又利益モ違ハヌヤウニ思フト仰セラルノガ成程彼ノ中央線トカ奥羽線トカ申スモノニ就イテ比較スレバ全体ガ少ナイガ尚アレト直江津延長線ト比較スルト二百万余違フ、幾ド二百四十万許リ、而シテ其利益ハ一番仕舞ノ処ノ資本ニ対スル利益ノ割合ヲ御覽ニナルト如何ニモ余違ヒハナイ、幾ド似タルモノデアリマス、ケレドモ是ハ他ノ鉄道

利用者ノ利益モ併セテ見タモノデ、此方ハ殆ド直接ノ關係ハナイガ、直接ニ資本ニ対スル純益ハ、二分四厘六毛トソレカラ一分一厘七毛トデ、小サイガ倍違フアル、シテ見ルト幾ド七百二十万円程ノモノヲ使ツテ僅ニ二分二厘ニ足ラヌ利益ガアルモノト、五百万足ラズデ二分五厘ノ幾ド利益ガアルト云フコト、加フルニ貨物ノ延噸哩乗客ノ延哩ノ処デ御覽ニナツテモ余程直江津延長線ノ方ガ大キクナツテ居ル、故ニ即チ鉄道ノ方ノ総体カラ申シマスルト鉄道利用者ノ利益ハ却ツテ直江津ヨリ新津ノ方ガ多イガ、一哩ニ付イテ申シマスレバ直江津延長線ノ方ガ多イ²²⁾。

交通便利の面で、松本は直江津延長線が「局部ニ利便ヲ與フルコトニ於テハ大イニ他ノ二線ニ優ツテ居ル線路」であると指摘した。

畢竟比較線トハ申シナガラ殆ド目的異ニシテ居ル処ガアル、或ル目的ハ皆同一デアル、ケレドモソレヲ利用スル人ノ上ノ目的ニ就イテハ丸デ性質ヲ別ニシテ居ルモノト云ツテモ宜シイ、予定線中ニハ越中富山ヲ連絡スルモノガゴザイマス、若シ果シテ他日ソレヲ連絡スルモノトスレバドウシテモ新潟地方ニ廻ルニ及バヌ豊野ナリ或ハ前橋迄帰ツテ新潟地方ハ通ルコトハナカラウ、其目的ノタメニ鉄道ノ利用ハナクナル、之ニ反シテ越後ノ人口ノ多イ地方ノモノガ加賀へ越中ノ地方ニ向ツテ交通ノ機関ト致シマスニハ同様ノ次第ナル²³⁾。

四、反対論

2月21日の議会において、「鉄道比較線路二関スル法律案」が論議された際に、竹内鼎三（群馬県第一区選出）は原案に対して次のような反対の意見を表明して、上越線を擁護している。

固ヨリ軍事上ニハ最モ距離ノ近イモノガ便利デアラウト思ヒマス、北越線ト名ヲ付ケタノハ、此東京ヲ本ニ置キマシテ是カラ越後ニ達スル、所謂南海ト北海トノ連絡線デアル、此点カラ言ヘバ最モ近イ線路ハドレカト云フト即チ上越線デアル、之ニ次イテ近イノハ豊野線デアル、ソレデ上越線ニ比スレバ哩数ニ於テハ、殆ド八十哩モ遠キ殊ニ海岸ニ渉ル線路ヲ取ツタト云フコトハ、軍防上ニ唯少シク缺クル所ガアルノデナイ、又經濟上ニ就イテモ、彼ノ海岸ニ於テハ十分海運ノ利益ト云フモノガアル、若シ此線路ヲ引キマシタナラバ、ソレ等ノ人民ノ利益ヲ害スト云フコトハ無キヤ否ヤ...²⁴⁾。

路線を決める方針について、建議委員会委員長神鞭知常は、経済的観点が一番重要だと指摘した²⁵⁾。

5月23日の議会は、引き続き政府提出の鉄道比較線路決定に関する法律案を論議した。北越予定線比較線路について、新井毫議員（群馬県第一区選出）は以下のように原案に反対の意見を述べた。

第一に、直江津延長線敷設の理由が不十分である。この線は中山鉄道敷設のために、木材等

北越鉄道予定線をめぐる政治過程（畢）

を運搬するためにつくったものでしかない²⁶⁾。

第二、新潟県の利益から見れば、直江津延長線をほかの二線に比べると、哩数・賃金・時間其他のことに大いに差がある。「哩数杯二至ツテ八大約七十哩以上モ上越線ト比シテ見マシタトキニ八延長シテ居ルト云フ訳デアルカラ、時間モ既ニ五時間余ノ差ガアル、斯様ナ点カラ觀察ヲ致シテ見マスルト云フト、此線ヲ決定スルト云フコトハ大ニ不同意ヲ表サナケレバナリマセヌ」²⁷⁾。

第三に、直江津延長線には碓氷峠のアプト式を経由する必要があるため、鐵道の便利を害する。「碓氷ノあぶと式丈八現實ニ利益ガ少ナクシテソレ丈ノ不便が多イ、荷物、人ノ運搬等ニ就キマシテモ此あぶと式ト云フモノガ不便ヲ與ヘルト云フコトハ實地上ニ於テ世間ノ人ガ之ヲ知ツテ居ルコトデアリマス」²⁸⁾。

第四に、經濟上から見ても直江津延長線は實際大いに不利益である。「大凡年々五十万圓乃至百万圓位ト云フモノハ碓氷ニ等差ヲ生ジテ居ルノデアル」²⁹⁾。

第五に、1891（明治24）年のシベリア鐵道の着工によって新潟は貿易上も軍事上も重要な場所になった。関東との連絡を考えると直江津延長線に決定するべきではない³⁰⁾。

第六に、工事に於いて、「柏崎直江津間ニ於テ米山ト云フ峻嶮ガアルノデゴザイマス、加フルニアスコハ海邊デアリマスカラ、沙地デ所謂沙ノドウモ海カラ寄セテ來ル沙丘ト云フモノガアリマシテ、此上ニ鐵道ヲ建設スルト云フコトハ甚ダ危険デモアリ、又經費モ掛ルト云フコトデアル」³¹⁾。

このような反対論が出たため、議会は多数の賛成により「鐵道比較線路決定ニ關スル法律案（政府提出）」の第二読会を開くことを決めた。

五、上越線敷設への固執

第二読会では、新井毫、長谷川泰（新潟県第五区選出）らは「明治二十五年法律案第四號鐵道敷設法第七條豫定鐵道線路中北越豫定線」の比較線として、群馬県下前橋より新潟県下新潟及新発田に至る鐵道が望ましいとする修正案を提出した。その理由は以下の通りである。

第一に、もし直江津延長線を採用すると、これは幹線を捨てて、支線を採用することを意味している。まず幹線を先に敷くのが第一に必要なのである。

東京ヲ起点ト致シマシテ新発田ヲ終点ト致シマス、丁度脊柱ノ脊骨ニ一本鐵道ヲ通スト同ジコトデアル、若シ之ヲ譬ヘマスルト云フト日本鐵道会社ノ線路ニ譬ヘマシタナラバ、丁度上野カラ青森ニ達シマスル脊骨ヲ其中ヘ一本衝貫キマスルト同ジコトデアル、若シ鐵道ヲ造リマスレバ幹線ノ脊骨ヲ一本通シテ衝貫クト云フノガ第一須要デアル、若シ直江津延長線路ヲ先ニヤリマスレバ恰モ日本鐵道会社ノ幹線ヲ第二ニシテ水戸線ヲ若クハ両毛線或ハ日光線ノ如キ線路ヲ先ヅヤリマスルト同ジコトデアル。先ヅ第一日本鐵道会

社ノ幹線ニ當ル如キ之ハ線路デアリマスカラ、東京カラシテ新発田マデー本ヲヤツテ、ソレカラ支線ヲ直江津ナリ何所ヘナリ引張ル、ソレカラ富山縣ニヤツテ宜シイ、先ヅ幹線ヲ先キニ敷クノガ第一須要デアル³²⁾。

第二に、上越線に關係する地域の人口は直江津延長線より多い。

新潟縣ノ百八十六万ノ人口中、其中佐渡ガ十二万デアリマスカラ、佐渡ヲ除キ百七十三万ノ人口ガアル。此直江津延長線をシクト關係ヲ以テ居リマス所ノ郡ハ東頸城、刈羽郡ノ一部中頸城ト云フモノノ人口ガ三十万少シ余シカナイ、西頸城ヲ入レテモ富山ニ接シテ居ル直江津カラ十八里此方ニ在ル彼ノ親不知子不知、彼処ノ西頸城ノ境界マデモ人口六万五千シカナイ、漸ク此三郡ヲ入レマシテ人口漸ク三十六七万シカナイノデアリマス、ソレ故ニ残り百四十万八即チ米山以北ニ棲息ヲシテ居リマス人民デアリマス、上越線ヲ敷クト此百五十万ノ人間ニ大ナル關係ヲ持ツテ居ル、又他府県トノ關係ニ付キマシテ、若シ脊中ナル所ノ此上越線ノ幹線ノ脊骨ガ一本出来ルト此信州ニ對シテ八倍モ人口ガアル關東ノ關八州ト關係ガ容易ニナル利益ガアル、ソレ故ニ長野縣ニ大ニ關係ヲ持ツカ、將タ關東ニ大ニ關係ヲ持ツカト云ヒマスル、新潟縣ノ七分八則チ關東ノ方ニ關係ヲ持ツト云フテ宜シイノデアル³³⁾。

第三に、經濟上でも上越線は直江津延長線より利便がある。上越線は直江津延長線よりおよそ 80 哩程近い。5 時間の時間の差もある。そのため、貨物旅客合計すると、一年に 42 万円の利益がある。10 年間では 420 万円にのぼる³⁴⁾。

第四、直江津延長線より上越線の方が通過地点の市町村が多い。

柏崎カラ長岡ノ間八二十三哩アリマス、此二十三哩ノ間ニ宮本村ト云フ処ガーツアル、尤モ其村ノ三十町程先ニ二百バカリノ村見タウナモノガアリマスケレドモ、是ハ論ズルニ足ラナイ、ソレデ柏崎ト長岡ノ間ハ日本ノ里数デ九里十二町凡ソ十里ノ間ニタツタ二百バカリアル所ノ宮本村ガアルバカリデゴザイマスル。上越線ノ場合ハ先ヅ前橋カラシテ彼ノ清水越ヲ越エマスル所ノ山ノ中ハ暫ク是ハ副問題ニ致シテ丁度柏崎カラ此方ヘ参リマシタ間ヲ比較致シマスルノデゴザイマスル、則チ湯澤カラ關マデ三哩ゴザイマス、關カラ塩澤ヘ四哩、塩澤カラ六日町ヘ二哩、六日町カラ五日町ヘ四哩、五日町カラ浦佐ヘ三哩、浦佐カラ小出島ヘ二哩、小出島カラ堀ノ内ヘ二哩、堀ノ内カラ川口ヘ五哩、川口カラ小千谷ヘ五哩、小千谷カラ妙見ヘ六哩、妙見カラ長岡ヘ七哩、凡ソ鐵道ヲ築クニハ成ルベク宿々ノ澤山アル所ヘ築カンケレバナラヌモノデアル³⁵⁾。

新井毫・長谷川泰議員は上越線の利点を力説したものの、彼らが提出した修正案は否決された。その後、原案が可決された。

1893(明治26)年4月1日、直江津 高崎間の官設鐵道直江津線が全通した(のちに信越線と改名)。

1894(明治27)年5月に召集された第6回帝國議會で、政府は直江津 新潟の海岸鐵道延長計画案を提出した。岡村真(新潟県第七区選出)は群馬県選出の高津仲次郎・湯浅次郎(新潟

北越鉄道予定線をめぐる政治過程（畢）

県第五区選出）代議士らを糾合して直江津延長線を上越線敷設案に差し替えるよう提唱した。産業と国防上よりその必要性を述べて通過に努力したが、わずか 8 票の差で否決になった。理由は前橋 新潟線の重要性は認められるが、この区間は難工事で建設費も膨大にかかるというものであった。そのかわりに、政府は直江津 新潟間延長予定線を、財政上の理由で官設ではなく私設とし、暫定措置により「北越鉄道会社に敷設許可する案件」として議会で提出した。これに対して岡村貢らは、再び官設により信越線を敷設すべきであるとして修正案を提出した。岡村貢らの修正案の理由は以下の通りである。

第一に、直江津延長線は海岸に沿っているので、何かあると鉄道が遮断されてしまう。国防上不利である³⁶⁾。

第二に、碓氷峠のアプト式に使う歯車は年年英国に注文して取り替える必要がある³⁷⁾。

第三に、総合的に、直江津延長線より上越線の方が利益がある。哩数において 70 哩以上時間において 5 時間前後短縮できることである。

試ニ延長線ト上越線トヲ比較シマスルト均シク何レモ東京ト新潟及新発田ノ間デ上越線ハ哩数ハ二百八哩、時間が十三時間、汽車賃ガ二圓八錢、延長線ハ二百七十八哩半、十八時間、汽車賃ガ二圓七十八錢五厘ト云フ莫大ナ相違ガアリマス³⁸⁾。

上越線路ハ地方ニ於テ旅客貨物ヲ初メ人民モ最モ輻輳シテ居ル区域デアリマシテ、彼ノ人民殆ド稀ナル地方ヲ通過スル所ノ直江津延長線ト大ニ異リタル利益ガアリマス、加フルニ上越線ハ...新潟群馬両縣ノ國界デ谷川線ト云フ所ヲ發見シテ以來、長隧道ト申シマシテモ僅カー哩前後ノモノヲ掘レバ澤山デアリマス、又雪中ト雖モ延長線ト別ニ変リタルコトハ有リマセヌ、却テ延長線ノ方ハ海岸デアリマスカラ、風ガ荒ク余程ナコトカト考ヘマス³⁹⁾。

ここで、岡村貢は特にシベリア鉄道の影響を考え、直江津延長線の国防上の不利益な点を指摘した。

彼ノ露西亜デゴザイマスルガ、年々月々足ヲ東洋ニ延バシ來ルコトハ事實デアル、西比利亜鐵道ノ如キ素ヨリ通商貿易上ノ目的ヨリハ或ハ第一露西亜ノ目的トスル所ハ之ヲ利用シテ東洋ニ足ヲ伸バサントスルノデアリマス、露西亜ニ封シマシテハ新潟ハ北門ノ鎖鑰デアリマスル、此大切ナル所ニ敷設スル鐵道ガ哩数モ澤山デ、時間モ多ク掛リ、其中デ途ニハあぶと式ト云フヤウナモノガアル、殊ニ重ニ海岸ヲ通ルト云フコトニ至リマシテハ、国防上ノ役ニモ立チマセヌ⁴⁰⁾。

以上の理由で、岡村貢は国防上においても国家経済上においても上越線は第一の良線であると主張した。今回否決されても、将来は必ず官設で敷かなければならないとした⁴¹⁾。

岡村らは大いに論戦を張ったが、採決の結果修正案は否決された。ただ、当時の陸軍は軍事上の観点から上越線案に注目し、関心を持っていた。政府の鉄道会議の議長をつとめていた参謀総長川上操六は、工費 60 万円を計上して、当初の計画を進めるといった意見を主張したことが注目される⁴²⁾。

1894 (明治 27) 年 6 月、法律第 7 号が公布され、鉄道敷設法案中の北越予定線比較線路は、新潟県下直江津より新潟及び新発田に至る線路として確定した。その結果上越線はこの時点では政府の予定計画線から除外されたのである。

おわりに

帝国議会や鉄道会議における軍人や官僚・議員の発言を整理した結果、この時期の北越鉄道予定線の決定過程について次のようにまとめることができる。

第一に、北越鉄道予定線の 3 線のうち実際に競合したのは直江津延長線と豊野線の 2 線であった。軍事的な観点からは豊野線が有利であった。実際には経済的観点が優先して直江津延長線が選択された。

第二に、逆に、上越線の敷設を考える時に重視されたのは、上越線の経済的意義とともに、軍事的意義であった。上越線の軍事的意義とは主に国防の視点、すなわち外敵が新潟の方向から攻撃してきた場合に、どのように国土を守るかという視点であった。上越線の敷設は難工事で、敷設費が高かった。またこの時点では敷設に必要な技術も備えていなかった。これが上越線の敷設が否定された大きな理由であった。

< 注 >

- 1) 鉄道省編『上越線建設概要』1931 年、1 頁。
- 2) 『帝国議会衆議院議事速記録』第 2 巻、東京大学出版会、1979 年、757-758 頁。
- 3) 同上。
- 4) 同上。
- 5) 『讀賣新聞』1892 年 9 月 24 日付。
- 6) 『讀賣新聞』1892 年 10 月 2 日付。
- 7) 『讀賣新聞』1892 年 9 月 24 日付。
- 8) 『讀賣新聞』1893 年 2 月 7 日 朝刊。
- 9) 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『第一回鉄道会議議事速記録』第 7 号、日本経済評論社、1987 年、10 頁。
- 10) 同上。
- 11) 同上。
- 12) 同上。
- 13) 同上書、40-43 頁。
- 14) 同上。
- 15) 同上書、32-34 頁。
- 16) 同上。
- 17) 同上。
- 18) 同上書、38-40 頁。
- 19) 同上書、44-45 頁。
- 20) 『帝国議会衆議院議事速記録』第 6 巻、東京大学出版会、1979 年、816 頁。
- 21) 『帝国議会衆議院委員会議録・明治期』第 2 巻、東京大学出版会、1986 年、331 頁。
- 22) 同上書、332 頁。
- 23) 同上。
- 24) 『帝国議会衆議院議事速記録』第 6 巻、東京大学出版会、1979 年、916 頁。

北越鉄道予定線をめぐる政治過程（畢）

- 25) 同上。
- 26) 『帝国議会衆議院議事速記録』第7巻、東京大学出版会、1979年、171頁。
- 27) 同上。
- 28) 同上。
- 29) 同上。
- 30) 同上。
- 31) 同上。
- 32) 同上書、174-175頁。
- 33) 同上。
- 34) 同上。
- 35) 同上。
- 36) 同上書、211頁。
- 37) 同上。
- 38) 同上。
- 39) 同上。
- 40) 同上。
- 41) 同上。
- 42) 矢菊治『上越鉄道敷設に賭けた岡村貢の生涯』3版、塩沢町歴史資料刊行会、2001年、97頁。

主指導教員（芳井研一教授）、副指導教員（井村哲郎教授・藤井隆至教授）