

日清戦後の上越線敷設運動

畢 可 忠

要 旨

本文依据第一手資料探讨了甲午中日战争后上越线铺设运动再度兴起的历史背景、运动过程及成功原因。信越线运输能力不足，凸显出了上越线的经济意义；甲午战争中，日本军事输送所受到的制约反证了上越线军事上的重要性。这一时期的上越线铺设运动与明治初期相比，参与社会层面广，从政党到财阀再到民间，形成朝野呼应之势，最后获得成功。

キーワード……日清戦後 上越線

明治中期の上越線敷設運動は失敗したが、日清戦後になると、ふたたび敷設運動が盛り上がった。本稿はこの時期の上越線敷設問題を取り上げ、その推移を追跡することを課題とする。

一 上越線敷設運動の再興

1. 信越線の開通と問題

1898 年国鉄信越線が全通し、新潟と東京がともかくも鉄道で連結された。そのうえ、日本鉄道国有化という大変革もあり、上越線の私設運動は、一時沙汰止みの格好となっていた。

しかしせっかく開通した信越線は新井 柏原間が急勾配で、軽井沢 - 横川間はアプト式軌条だった。直江津に配置されていた機関車は、開業以来の 33 トン程度の重量で輸送能力はきわめて悪かった。多くの回漕業者や商人たちは、信越線の輸送力不足と貨物の運賃高には悩まされていた。

信越鉄道貨物渋滞より生ずる北越実業界の惨状は吾人実に言ふに忍びざる也。其商機を失して彼我の取引を齟齬せしむる金融逼迫して日歩の騰貴となる或は売買の破談となり或は信用の齟齬となり甚だしきは価格に非常なる不平均を生ずるの結果一般の經濟上に容易ならざる動乱を起し当業者は常に躊躇逡巡して活発進取の勇氣を失するのみならず或は店を鎖し業を休むの不幸を見るものあるに到りては誰れか痛嘆の情に耐へざるものあらんや¹⁾。

日清戦争後になると鉄道輸送への需要増に輸送力が追いつかず、新潟県会は 1897 年「信越

日清戦後の上越線敷設運動（畢）

鉄道貨車及ヒ機関車増設ノ建議」を内務大臣あてに提出した²⁾。鉄道局も翌年英国製の50トン機関車を配置してこれにこたえた。しかし根本的な輸送力の改善はなかった。

上越線が東京と新潟の間の最短路線であることから、日清戦後になると、ふたたび経済意義が注目されるようになった。1913年3月10日、加藤勝彌が衆議院上越線建議案委員会で上越線敷設の理由を次のように説明した：

新潟ト東京ノ間ヲ聯絡スルノハ、在来ノ信越線ニ依ルヨリ八五十五哩ノ短縮ヲ見ルヤウナ工合デ、殊ニ信越線中ニアル碓氷峠ノ「アプト」式ノ爲メニ運搬力ガ甚ダ少ナイ爲メニ、是マデスラモ貨物ノ停滞ト云フモノハ容易ナラヌモノデアリマス、然ルニ今度幸ニ北陸線ノ直江津豊岡間ガ開通致シマシテ、石川縣富山縣ノ旅客物貨ハ東京ノ聯絡上皆信越線ニ依ルト云フ盛運ニ際會致シマシタ、此北陸線ノ聯絡ノナイ時分ハ、皆富山石川等ノ旅客貨物ハ皆米原ヲ經テ東海道線ヲ利用致シマシタ、其當時ニ於テスラモ、尚ホ多ク信越線ハ不足ヲ感ジテ居リマシタノニ 今日富山石川等ノ物貨ガ皆信越線ニ依ルコトニナリマスレバ、トテモ碓氷ノ「アプト」式ノカデハ到底之ヲ運ビ切ルコトハ出来マセヌ、故ニ益々此上越線ノ必要ヲ感ジマスル、上越線ガ幸ニ成功致シマスレバ、殆ド北越ノ全部ヲ此線ニ依ルコトニナル、何トナレバ直江津當リノ人ハ上越線ヲ廻ッテモ時間ニ於テ違ガナイ位速度ヲ増シマスカラ、碓氷ノ「アプト」式ノ困難ノアル場合ハ、直江津ノ方面ノ入ハ上越線ニ依ルヲ便ト致シマス、從テ富山石川両県ノ人モ直江津ヲ經マスカラ、場合ニ依テハ、彼ノ信越線ヨリモ便利デアラウト思ヒマス．．．此線路ノ成功ヲ一年モ早ク見ルヤウニ願ヒタイノデアリマス³⁾。

2. 政友会の党勢拡張運動と上越線敷設運動との結合

明治中期の上越線敷設運動はすべて有志者個人が連合して行ったが、明治後期になると、上越線敷設の有志者たちは政党（政友会）の力に依存し始めた。政友会も上越線敷設運動を利用して自身の党勢拡張を図った。

1901年4月、土樽村古野の南雲喜之七と小千谷町の久保田右作代議士、小出町の酒井文吉、櫻井庄平、六日町の高橋捨松らは、上越鉄道株式会社の解散総会に出席して、会社の解散劇をまのあたりに見て帰郷した。喜之七は一人の力は微微たるもので如何ともすることができないので、政党に取り入って大きな力を動かすことがよいと考えた。この時期における政友会の党勢拡張の重要な方法は交通政策、特に鉄道政策であった。言い換えれば、政友会の鉄道政策は政友会の党勢拡張の根源であった。原敬の次のような中頸城郡高田町での演説は、そのことをよくあらわしている。

地方により幸不幸を生じつつあり、是を見てそして可成的その不均衡を破るのは政治に従事し居るものの責任なり、而して吾政友会は如何、一言して言えば、絶対過半数なり、絶対過半数なるが故にその決議せる処国家に実施し得らる。吾党の力によってなれる戦後

経営は即ち鉄道の改良建設、港湾の改良修築の二者に俟たねばならぬと云うのは吾党の主張であって之を唱へ之を實行したのである。諸君益々奮励努力以って地方の振興を計り一は以って吾政友会の党勢拡張に力むる処なるべからずと云はんのみ⁴⁾。

このような背景の下で南雲喜之七は政友会に入党した。

その後、喜之七は1907年11月、土樽村の行政訴訟のため上京し、約六ヶ月間滞京し、上越鉄道敷設が、国家国防のため、また、地方経済発展のために急務であることを訴えた。衆議院請願委員長で県出身の竹越与三郎に請願書を提出し、原敬、松田正久、床次竹次郎などの党要人に会って協力を要請した。喜之七らの要請を受けて、政友会は調査を行い、1909年に政友会の建議として、衆議院議員日向輝武、一名を代表とする上越鉄道敷設に関する案件を、他の十二線を含めて第二十五回帝国議会に一括上程した。3月23日、議長の指名により、上越鉄道敷設に関する建議案委員会が創立された。9名の委員は以下のとおりである。

日向輝武（群馬県出身 群馬県郡部選出 無所属）、安川保次郎（長野県出身、長野県郡部選出 立憲政友会）、大久保弁太郎（徳島県出身 徳島県郡部選出 無所属）、武藤金吉（群馬県出身 群馬県第一区選出 立憲政友会）、関矢橋太郎（新潟県出身 新潟県郡部選出 立憲国民党）、津久居彦七（栃木県出身 栃木県郡部選出 立憲国民党）、斎藤巳三郎（新潟県出身 新潟県郡部選出 憲政会）、関口安太郎（群馬県出身 群馬県前橋市選出 無所属）、鈴木寅彦（福島県出身 福島県第二区選出立 憲民政党）⁵⁾。

日向輝武は投票互選によって委員長に推薦され、上越鉄道敷設に関する建議案がこの委員会で満場一致で可決された。しかし、上提案の説明にあたった逓信次官は、上越鉄道は経費が多くかかり、しかも県境の山岳を貫く燧道の掘削は難工事で、国費膨張の際であるから実現不可能であり、当時考えられている全国の十三線中もっとも不要な路線であると述べた。上越鉄道の敷設議案は見送られてしまった。

南雲喜之七は1913年2月12日、再度、土樽村民七十五名が連署した「上越鉄道布設速成願書」を貴族院・衆議院の両院議長宛に提出した。しかし魚沼の住民が熱望する鉄道建設の要望は、そのたびに却下された。

二 第一次大戦期の上越線敷設運動

1. 長岡市民の上越線敷設への取り組み

明治中期に岡村 貢が敷設運動を行っていた頃は、長岡市の有力者達はほとんど関心を示さず発起人に参加した者はなかった。この頃に至って、漸く上越に線路を敷設する動きとなって現われた。

1913年 1914年頃にかけて上越鉄道敷設の関心は、日本海側と太平洋側を結ぶ線として高まってきた。1914年5月長岡市の渡辺六松・渡辺藤吉らが発起人となり、東京・群馬県などの有力

日清戦後の上越線敷設運動（畢）

者の賛同で、三島郡深才村から長岡・川口・六日町・湯沢を経て清水峠を貫通し、群馬県沼田町を終点とする七十三哩の軽便鉄道の免許を申請した。長岡の木村松二郎らは、清水峠などを幾たびか踏査し、渡辺六松らは欧米に視察旅行に行き、鉄道なども見て帰国した。帰国後は、東京・群馬地方の有力者と懇談しその賛同を得た。そこで川上佐太郎、山田又七、中野信吾、今井慶作、木村松二郎、渡辺六松、渡辺藤吉の七名が発起人となり、1914年5月19日政府へ鉄道敷設の許可書を提出した。その「起業目論見書」の概要は、以下の通りである。

会社名： 新群鉄道株式会社

起点及終点：三島郡深才村大字本大島を起点とし、長岡停車場を経て川口・堀之内・小出・浦佐・六日町・塩沢・湯沢を経、清水峠を貫通し、群馬県沼田町を終点とする。七十三哩七分五厘、軌間三呎六吋の軽便鉄道にし、沼田町より利根鉄道と接続し高崎を経て東京に至る。

資本金：本社を長岡市・置き便宜の地・出張所を置くべく、資本総数七五〇万円にて十五万株に分ち一株の金額を五〇円とす。

同線の利益：同線は信越並に岩越両線に比較するに距離に於って六七哩、時間に於って五時間以上を短縮し、且つ碓氷の如き峻嶺難関なく、従って勾配の如きも四十分の一を最急勾配となすを以て其輸送力に及ぼす影響は信越線の比にあらず、試に貨物の最近一箇年間に於ける月額平均北陵線各駅直江津を経由し高崎方面及東北線並に東京方面各駅発着を示すと以下のとおりである。

貨車発	462車(3,224噸)
同着	325車(2,575噸)
雑貨発	1,650,000斤余
同着	791,000斤余

信越線新井、北羽越線新発田方面各駅と東京方面高崎附近及東海道線各駅発着を示すと以下のとおりである。

1. 貨車発	2,547車(15,729噸)
1. 同着	2,045車(14,315噸)
1. 雑貨発	2,420,000斤
1. 同着	1,800,500斤
合計	5,079車(35,553噸)
1日平均169車3分(1,185噸強)	
雑貨6,847,000斤1日平均 228,210斤強	

以上の貨物を本線に依れば貨車賃銭金八〇一、一一一円六九銭五厘。雑貨賃銭一六六、

六〇七円九〇銭、外に旅客賃銭四〇三、七八一円二五銭、合計一、三七一、五〇〇円余の収入を得るを以て純益は優に口割四分五厘の配当を為し得べく以って新潟・群馬両県及関東地方の発展に資するを得べし⁶⁾。

2. 安田善次郎と越後鉄道グループ

同じ頃、富豪安田善次郎が、上越鉄道敷設の話聞き、沿道線路の大体を観察して有望な線路であることに着目した。早速、姻戚関係があり鉄道経営の経験ある越後鉄道会社の社長久須美秀三郎、常務久須美東馬と謀り、敷設計画を練った。県下の有力者をはじめ渋沢栄一、博文館の大橋新太郎など在京有力者の賛同を得て「起業目論見書」を作製して、許可申請を提出した。目論見書の概要は次の通りである。

起点と終点：上越鉄道は帝国鉄道高崎駅を起点として群馬県渋川・沼田を経て清水峠を貫通し本県に入り魚野川の水源を下り、塩沢・六日町・浦佐・小出・堀之内・川口及び小千谷の対岸木津・妙見を過ぎて信越線長岡駅に至る九十六哩にして軽便鉄道を敷設し軌間二呎六吋とする。

本社と資本：名称は「上越鉄道株式会社」と称し、本社を東京市、支社を長岡市に置く。資本金総額壹千貳百万円として之を貳拾四万株に分ち、一株の金額五拾円となす。

収入の概算：収入に於て一日一哩に付三十六円三十銭弱、支出に於ては収入に対する百分の四十強と見積り純益金は資本金壹千貳百万円に対し年六分三厘二毛弱に当る。

本線の利益：上越鉄道は日本海沿岸及び北越の沃野と東京及関東平野とを連絡すべき最捷徑にして之を東京・新潟間の信越線に比較するに距離に於て六七哩二分、時間に於て五時間乃至五時間半を短縮し、且つ柏原・碓氷の如き高原峻嶺を上下し、又は海岸絶壁の地を駆走するの難なく越後の中央を貫通して、直ちに関東平野に出て此の間只一ヶ所の大燧道の外は大橋梁を架するの大河なく地形概ね平易にして、而も之が利用は全越及び関東一円に均霑す。又近く全通さるべき岩越線に就て見るも上越線は其哩数に於て五八哩八分、時間に於ても四時間半乃至五時間の利益あり、信越・岩越両線共に上越線に及ばざる事多し、若し上越鉄道にして開通せば新潟・群馬両県の開発に資する処多大なるべきは勿論、帝都の表玄関たる横浜港と裏玄関たる新潟港との連絡を形成し、国家経済に資する処勤からざるべく特に此鉄道の終点たる長岡地方の発達は予想外の好況を見るべし⁷⁾。

上越鉄道の延長は他の路線に比較して長距離ではないが、最大の難工事・難所は県境の山岳を貫く燧道工事であった。有志者たちが発案し実地調査、測量をくりかえして十余年を費しながら実現に至らなかったのは、当時の掘削・敷設技術にも一因があった。1914年地方紙の魚沼新報は、難関清水越えの掘削に触れて次のように論じている。

...計画者のもっとも、又充分の研究と苦心の存する処は、燧道の大難工事のあることを知らざるべからず、地方人士も又充分の研究を要すべし、同鉄道は群馬県に通ずるまで合

計十一ヶ所の隧道を開削する必要があり、就中国境清水峠を貫通するには一隧道にして其延長二万二千余尺のものあり。現今、日本一の延長隧道は中央線笹子隧道にして其延長数千尺であるが、清水峠は前記の大隧道の約二倍の延長を有するものにて、里程に換算して約二里を数うべし。然るに隧道開削はその地質及び地形に依りて進行異なるも専門家は一日の開掘平均二尺位にするものの如し、今假に該隧道を双方より開掘するものとして一日平均三尺即ち双方合計六尺ずつ進行するものと假定すると約四、五日を經過せざる可からず、...これを年に換算すれば約十ヶ年の年月で、これに要する経費は莫大で前述の各社が見積った隧道費四百万円乃至三百七拾余万円は過大の予算ではない。しかし、最近雪力を応用して早く掘削する方法で施すまで進歩していると述べ、.....故に前記の大隧道は是非共其方法を以て時日を短縮せざるべからず、然る場合は電気事業を先ず以て起すの必要あり、之が費用として少なくとも三十万円以上をも要すべきものなり⁸⁾。

このように清水峠に隧道を掘削するには、当時では最新の技術でも莫大な経費と長い年月がかかることが予想された。一企業のみでは容易に押し進めることができなかった。いずれの会社も計画許可申請は提出したが、容易には進まなかった。中越地方の産業経済発展に寄与する上越鉄道敷設に関する陳情書、建議書は、たびたび議会で提出された。それにもかかわらず具体的に取りあげられることはなかった。

1916年5月、三魚沼郡の有志者が長岡に集まり、渡辺長岡商工会議所会頭、小林栃尾鉄道専務などと三魚沼郡鉄道交渉会が開かれた。会議では、上越鉄道などという大きな計画ではなく、とりあえず長岡経済圏にある中魚沼郡十日町と南魚沼郡の塩沢町迄を限度とする私設軽便鉄道を敷設することで話は進められた。

3. 帝国議会への請願と政府の対応

1916年の第三十七回帝国議会では、小千谷町長島崎峻太外十七名による「上越鉄道に関する請願書」が提出された。次いで衆議院議員須藤嘉吉外一名による「上越鉄道に関する建議案」が上程され、いずれも採択になった。同年8月、上越鉄道期成同盟委員長の長岡市長川島良温、同市商工会議所会頭渡辺藤吉の二人は鉄道院に出頭して、速かに工事に着手するよう要望した。鉄道院当局は、上越線建設速成の必要を認めているので事情の許す限り速やかに調査測量に着手する旨を伝えてきた。

1917年政府は第四十帝国議会に「鉄道敷設法改正法律案及びこれが予算案」を提出、可決した。1918年3月、法律第十二号を以って「群馬県高崎市より新潟県長岡市に至る鉄道」を追加敷設することになった、同時に、それを第一期予定線に編入することになった。この議案が提出、可決された理由は政府が上越鉄道の重要性を認めたこと、安田財閥によって先に敷設されると、将来国有鉄道にすることが困難であると考えられたこと、予算案提出可決には新潟県選出代議士と群馬県選出代議士が奔走した為に大多数の賛成を得たことなどであったという。

政府は、議会で案件が提出されるに先立って、1917年7月、郡山鉄道建設事務所から係員を長岡へ出張させ、下調査及び測量に着手した。上越線敷設計画では長岡-湯沢間を通過予定地としていたが、同年10月小千谷附近まで測量を行ったところで、突然中止になった。上越鉄道の予算は二千七百万円の継続事業として起工されることが大多数の賛成で議決されていた。南北両魚沼郡民は、これまでの運動と経過から当然清水越えを掘削して魚野川に沿った路線が採用されたと考えていた。ところが議案の内容を見ると「群馬県高崎市より新潟県長岡市に至る鉄道」とあるのみで、経路地は載っていなかったが、それでも通過地について楽観していた⁹⁾。

4. 中魚沼郡と南・北魚沼郡間の路線争奪

1918年1月、鉄道院会議は長岡より小千谷・川口・小出・六日町・湯沢を通り、土樽村より燧道で群馬県利根郡水上村土合へ出て、沼田・高崎に至る九十五哩を十ヶ年継続鉄道建設工事とする案を衆議院に上程した。衆議院の委員会において、政友会に属する中魚沼郡出身の丸山嵯峨一郎代議士と同一選挙区から出た高鳥順作代議士は、政府の前記予定線に対して以下のような比較線対案を提出した。

肅啓、今回政府提案に係る上越鉄道の儀につき、新潟市に通ずる重要な幹線の一部に属し、最も近く且つ利益ある鉄道に有之、本員等は一日も早く之が速成を希望すると同時に此の幹線をして最も効果あり且つ意義ある鉄道たらしめんと欲し、政府の予定線に対して比較線とも称すべき線路即ち群馬県高崎市より沼田町を経て三国峠を越え新潟県南魚沼郡三国、三俣、中魚沼郡田沢、水沢、川治、十日町、中条、下条、岩沢、北魚沼郡田麦山の各町村を通過し川口村から長岡市に達する線路を採択せられんことを希望する次第に御座候。別紙図面、説明書等御参酌相成、政府提出鉄道敷設法中改正法律案において慎重に御審議の上如上の趣旨を明確にするを得ず、ただに一地方数ヶ郡の幸福なるのみならず、鉄道計画上最も意義ある効果を収め得るものと奉恐察候。右御賛助相成度伏奉懇願候¹⁰⁾。

両代議士は、中魚沼郡と対比した南・北両魚沼郡の物資調査書上下二冊を配布した、このほか各種の図書印刷物頒布するなど盛んに運動した。両代議士が配布した説明書には、次のような要旨が書かれていた。

1. 政府が説明した清水越えを経て魚野川に沿い、南魚沼郡を縦断する路線は狭隘の溪間で鉄道の効用はきわめて少なく、単に高崎・長岡間の連絡線程度で鉄道幹線としては意義がない。

2. これに対し本員等が希望する路線は、三国峠を越え三俣から清津川を下り中魚沼郡田沢村以北の各町村を通過して北魚沼郡川口に出て長岡に達するもので、経過地帯は拡大豊沃である。

3. しかも南は長野県に接し、西は頸城郡、北方は北魚沼郡に接する利便を有しており、ことに中津川発電、千曲川発電の両工事が完成すると一大工業地になる可能性がある。

4.上越線を中魚沼郡に通した場合でも、南魚住民は、三俣付近に出られ、浦佐付近の住民は川口駅に出られる。中間の四五ヶ町村の住民が多少不便を感じる程度であるが、これも近い将来軽便鉄道を敷設することにより不便は解消される筈である¹¹⁾。

このような資料による説明と、両代議士に加えて中魚沼郡の有力者岡田正平らの政治的裏工作がみのって、委員会では中魚沼郡通過を有利とする意向が次第に強まってきた。

第三区選出の小出町出身桜井庄平代議士は、この国会審議の状況を地元で報告した。意外な事態の発展に北魚沼郡の一部と南魚沼郡の住民は驚いた。これまで南北両郡の通過は当然と楽観していたからである、早速南魚沼郡の上越鉄道期成同盟会、郡役所において委員会を開き対策を協議した。出席者は五十余名にのぼった、委員長の井口隆をはじめ、高橋捨松、渡辺義太郎、阿部壮平、岡村信治等が、あくまで本郡通過を期す意見を述べ、代表として高橋郷治郎、青木大吉を選んで散会した。代表の両委員は上京して、鉄道院総裁、関係代議士などを訪れて陳請し、国会審議の状況を速刻地元南魚沼郡に連絡するなど連日の活動を続けたのである。

一方、中魚沼郡側では、丸山・高鳥両代議士の政治工作が着々と進んだ。1918年2月9日「上越鉄道敷設法案」は衆議院で政府提案通り可決した、ただ、新潟県側に入ってから路線は、清水・土樽・三俣・中魚沼郡田沢村・十日町・小千谷を結ぶ路線の比較測量を実施した上で決定するという附帯条件が付けられた。席上、鉄道院総裁後藤新平は、「速かに希望条件の比較調査をして経過地を決める」と発言した。中魚沼郡では希望条件の可決で、政府の既定線も比較測量の結果次第は、中魚沼郡通過も可能であるとして俄然活気づき、2月10日に交通機関調査会を開き、運動方法、資金調達などを協議して一層実現を進める決議をした。3月2日、郡役所において百余名の出席を得て郡民有志大会を開いた、上京した高橋・青木両委員の経過報告に続いて同盟規約、資金調達などを協議し、上越線の中魚沼郡通過を決議し、新たに十六名の委員を選んで散会した。

3月13日には郡内の青年有志が魚沼新報社に集まった、郡期成同盟会と相携えて、より一層運動を高めようと代表者に高橋宇一郎、今成隼一郎等数人を選出して決議を行なった。

南魚沼郡では、これに驚いて上越線期成同盟会が召集された。郡内の青年同志会では、老人達に任せてはおけないと氣勢をあげ、3月19日六日町万蔵寺で郡民大会を開き、続いて翌20日には浦佐普光寺で開催した、これには郡内各所から雪道を遠しとせず大勢の参加者あり、両会場合わせて千数百人集まった。各弁士による敷設誘置の熱弁には満場は割れるような拍手が起り、夕方になって

上越鉄道八群馬県ヨリ清水峠ヲ経テ本県二入り 南北両魚沼郡ヲ縦貫シテ長岡市ニ達スルヲ以テ工事上経費上最良線トスルハ夙ニ公論ノ存スル所ナリ 然ルニ今次党略ノ見地ヨリ或イハ私利ノ観念ヨリ唾棄スベキ術策ヲ弄シテ 強ヒテ平地ニ波瀾ヲ起シテ以テ本線敷設ノ速成大障害ヲ及ボスガ如キ行動出テントスルモノアルハ眞ニ心外ノコトナリトス吾等八飽ク迄正義ヲ高唱シ国家永久ノ利益ヲ研究シテ陋劣ナル術策ニ抗争シ以テ所

信ヲ貫徹スベシ コノ目的ヲ遂行ニハ如何ナル犠牲ヲ拂フモ敢エテ辞セザルコトヲ宣言ス¹²⁾

という宣言書を採択決議した。

1918年4月1日、上越北線建設事務所が長岡に設置された、鉄道院技監松浦官三郎が中・南両魚沼郡の比較測量を着手することになった。長岡・小千谷間は、既に測量が終わり着工を待つという状況であったので、測量は、5月から一組は川口・十日町・田沢村を経て清津川沿岸、三俣付近まで、他の一行は、堀之内・小出・浦佐・六日町・湯沢・土樽付近までを実施した。その結果によって比較線の設計を行なったが、中魚沼郡通過の場合、清津川沿岸が難工事で経費も多くかかることが判った。しかし政治的な配慮から鉄道院の工事局長は二度に亘り、中魚沼郡地域の路線を視察して慎重に調査をしたのである。1918年12月、鉄道院会議に比較測量を報告し、南魚沼郡通過が有利と判断し、十ヶ年計画で着工することに決定した。また、十日町川口間の軽便鉄道敷設も同時着工と決定した。この線は後に政治路線といわれた。翌1919年1月の衆議院で、政府の趣旨説明が行われて南魚沼郡通過の法案が可決成立した。

三、上越鉄道敷設の軍事的意義

1. 広軌化計画と鉄道網整備計画

1887年に起草された参謀本部長名の「鉄道改正建議案」は狭軌と広軌（4呎8.5吋）との軍事輸送力の格差を指摘し、前者を後者に改築すべきことを提議したが¹³⁾、当時の鉄道局長官井上勝は財政上及び技術上の理由から参謀本部の提議に反対した。1894-1895年日清戦争中、日本国内の鉄道状況は軍事輸送の制約になった。そこで、戦後になると、日本国内鉄道政策は主に軍事戦略面から考えられた。日清戦後の1896年、逓信省に広軌化計画の調査のため、軌制取調委員会が設置されることとなった、同委員会に資料として提出された参謀本部意見書は、とくに「日清戦争時における狭軌の軍事的制約にかえりみて 戦後の好機を利して広軌化に着手すべき」であるとしていた¹⁴⁾。しかし同委員会の調査は1898年度をもって打ち切られることとなった。これは参謀本部の鉄道政策の転換によるものであった。軌間問題調査のため海外へ派遣されていた参謀本部員の帰朝報告を契機として、参謀本部内においては「軍事輸送上第一に考慮すべき問題は軌間問題ではなく鉄道網の整備問題である」とされた¹⁵⁾。この陸軍の鉄道政策の転換を契機として、広軌化計画は後退し、鉄道国有化が急速に政治的日程に上がるに至ったのである。

鉄道国有化が完成してから、後藤新平は再び広軌化計画を力唱した。後藤は鉄道広軌化の軍事的意義を強調して、次のようにのべた：

只財政整理ノ為ニ文装的武備ヲ怠ラ、天下ノ事休スノミ。仮令幾百万ノ精兵アリト雖モ、満州ニ於テハ、車両限リアリテ、俄ニ大輸送ヲ為スヲ得ス。又之カ材料ニモ乏シ。

然ルニ南満州ヨリ安奉線、韓国全土並ニ関門連絡ヨリ青森ニ到ル間、広軌輸送ヲ為スヲ得、車量製造其他ノ整備之ニ協ハバ、百万ノ貳貅ヲ満州ノ野ニ動ス、容易ノ業ノミ。之ニ反シテ、広軌八外ニオイテノミ使用シ、国内ニオイテハ狭軌ニ安ンスルトキハ、韓国以往満州（或イハ大連北満州）ニ兵ヲ進メルニ大ナル不利アリ¹⁶⁾。

すなわち鉄道広軌化は清国に対する「文装的武備」のためであった。それは鉄道国有化と同じく、軍事的衝突に備えて「有事の日の大輸送」を予想していた¹⁷⁾。

三谷太郎によると、後藤の鉄道広軌化政策と対立していたのは政友会総裁原敬の地方主義的鉄道政策であった。原敬の鉄道政策は公債、とくに外債を起こすことによって鉄道特別会計を拡充し、それによって確保された財源をもって積極的に各地方の新線敷設を図るべきであるとするものであった。鉄道の普及は鉄道の改良に優先し、対内的な地方的利益の要求に応えようとするものであった¹⁸⁾。1918年9月、米騒動を契機として寺内内閣が倒れ、政友会内閣が成立した。原内閣は「四大政綱」のひとつとして「交通機関の整備」を掲げたが、これは明治末年以来の政友会が推進してきた地方主義的交通政策を貫徹する事を意味していた。ここに、広軌化計画は政友会内閣によって政治的終止符を打ちたれたのである。

広軌化計画が最後に失敗にしたことについては、陸軍がかつてのような広軌化計画の「主動者」でなかったことが重要な原因であった。広軌化計画は第27議会終了後に発足した鉄道広軌改築準備委員会の調査検討に委ねられることになった。参謀本部を代表して同委員会に参加した陸軍少将大澤界雄は、広軌化が必要ないと断言した。彼は各国の鉄道状況を調査して、「日本鉄道は貨物を主とせず旅客を運ぶ主とすれば狭軌にて差がなく、かつ各線の客車を流用するの便宜多き」ことを説いたとされている¹⁹⁾。

以上のように、日清戦争後の日本鉄道政策を左右する要素としてもう明治初期の近代化発展戦略とともに、軍事戦略特に対満軍事戦略があった。このような背景が、上越線の敷設に影響したと考えられる。

2. 軍事的役割の強調

日清戦争後の上越線敷設運動では地域住民は主に上越線の経済意義を強調した。しかし、陸軍はその軍事的役割に注目した。政府や議員達もそのことに注目して上越線の軍事的な役割を強調した。

1909年に政友会の建議として、衆議院議員日向輝武、一名を代表とする第25回議会に上程した上越鉄道敷設に関する案件では、上越線の軍事意義を強調した。：

現今ノ日本ノ南海岸、北海岸ヲ聯絡スル所ノ鐵道ハ、其運輸上非常ナル不便ヲ感ジテ居ルト云フコトハ本員ガ之ヲ喋喋スルヲ要セズ、明白ナル事實デアリマス、此故障ガ確氷峠ニ置ケル「アプト」式ニ職因シテ居ルト云フコトモ亦喋喋ヲ要セズ明白ナル事實デアリマス、故ニ本員等ハ此處ニ上越鐵道ノ敷設ヲ希望シテ政府ハ速ニ此鐵道ノ敷設ノ計画ヲ立テ、

日本ノ南北海岸ヲ聯絡スルニ迅速ナル線路ヲ以テセラレルコトヲ希望スルノデアリマス、又之ヲ軍事上ヨリ見マシテモ今日ノ如ク大故障ヲ生ジテ居ル所ノ鐵道ノ一線路ニ依頼シテ居リマスルトキニハ一朝有事ノトキハ如何デアリマセウカ、仮ニ敵国ノ艦隊ガ東京湾ニ押寄せテ参リマシタトキニハ、此戦時上ニ於ケル地理上軍事上ニ於テ日本ノ策源地タルモノハ必ず三國峠デナケレバナラヌト云フコトハ、軍事上ノ知識ヲ有セズトモ明カナルコトデアリマス、若シ今日ノ如キ不便ナル一「アプト」式ニ依ッテ居レバ、一朝有事ノトキニハ國ノ大事ヲ誤マル憂ガアルノデアリマス、又之ヲ商業上ヨリ見マシテモ現ニ百貨ガ停滯シテ居リマシテ此碓氷峠ノタメニ商業上容易ナラザル不便ヲ感ジテ居ルノデアリマス、故ニ速ニ政府ハ此處ニ上越鐵道ヲ敷設シテ南北両海岸ノ聯絡ヲ速ナラシムルト云フコトヲ建議シタイノデアリマス²⁰⁾。

1910年の第26回議会では、議員根岸峯三郎等提出した「上越鐵道敷設に関する建議案」も上越線の軍事意義を強調した。：

我が国本州ノ中部ヲ横斷シテ東京北越連絡ノ捷路ヲ敷設スルハ軍事上經濟上一日モ緩スヘカラサル現今ノ急務ナリ殊ニ西比利亞鐵道複線工事ノ竣工ニ伴ヒ日本海ニ瀕スル北越ノ地ハ運輸交通国防等ノ上ニ付イテ至大ナル注目ヲ要スルヤ明ラカナリ 此時ニ方政府ハ宜シク速ニ上越鐵道敷設ノ計画ヲ立テ一朝有事ノ日ニ於テハ国防上ノ行動ヲ敏速ナラシメ常時ニ於テハ運輸交通ノ便宜ヲ図リ以テ帝國國運ノ發展ニ資セムコトヲ望ム²¹⁾。

1916年2月21日の衆議院上越線建議案委員会では川上栄太郎は上越線の軍事意義について次のように指摘した：

唯徒ニ此軍事上ニ就テ師團ノ増設ヲシテモ、ソレニ關シテ鐵道ガナクテハ困ルノデ、濁逸ナドニ於テモ此鐵道網ノ爲メニ總テノ輸送ガ十分ニ行ッテ居ル、ソレガ軍事上非常ニ利益ヲ得テ居ルト云フコトハ明カナル事實デゴザイマス、新潟縣ト致シテハアノ沿道ノ鑛山、此沿道ノ富源開發ニ就テハ 上越ハ等閑ニ付セラレルモノデハナカラウト思フ²²⁾。

上越線敷設運動が実現するかどうかの決め手は議会と政府にあった。その意味で上越線敷設運動成功の原因は日清戦争後になって、上越線の軍事意義が増大したことに求められる。

<注>

- 1) 「直江津新聞」1898年3月19日
- 2) 『新潟県史』資料編 近代六 新潟県史編さん室 1984年 980-982頁
- 3) 『帝国議会衆議院委員会議録』 第2巻 第30回議会 東京大学出版会 1981年6月 400頁
- 4) 「高田日報」1909年11月17日
- 5) 『第25回帝国議会衆議院建議委員会速記録』東京大学出版会 1988年12月 433頁
- 6) 細矢菊治著 『上越鐵道敷設に賭けた岡村 貢の生涯』塩沢町歴史資料刊行会 1987年8月 107頁
- 7) 前掲 109頁
- 8) 前掲 110頁
- 9) 前掲 114頁
- 10) 『南魚沼郡誌』続編 上 南魚沼郡誌編集委員会 1971年3月 690頁

日清戦後の上越線敷設運動（畢）

- 11) 前掲注(6) 116 頁
- 12) 「新潟新聞」1918 年 3 月 22 日
- 13) 鉄道省編『日本鉄道史』上巻 1921 年 649 頁
- 14) 鉄道省編『日本鉄道史』中巻 1921 年 779～782 頁
- 15) 鶴見祐輔著『後藤新平』第三巻 1965 年 勁草書房 217～218 頁及び鉄道省編「日本鉄道史」下巻 1921 年 471 頁
- 16) 鶴見祐輔著『後藤新平』第三巻 1965 年 勁草書房 44 頁
- 17) 三谷太一郎著『日本政党政治の形成』1967 年 東京大学出版社 191 頁
- 18) 参考前掲書 第 214 頁
- 19) 原奎一朗著『原敬日記』1911 年 6 月 9 日頃の日記 東京乾元社 1950 年
- 20) 『帝国議会衆議院議事速記録』第 23 巻 東京大学出版会 1980 年 12 月 576～577 頁
- 21) 『帝国議会衆議院議事速記録』第 24 巻 東京大学出版会 1981 年 1 月 477 頁
- 22) 『帝国議会衆議院委員会記録』第 11 巻 東京大学出版会 1982 年 5 月 513 頁

主指導教員（芳井研一教授） 副指導教員（井村哲郎教授・古厩忠夫教授）