

鉄道を利用した地域経済活性化の
幻想とその起源

—明治期における土鶴鉄道敷設をめぐる—

関 谷 次 博

神戸学院経済学論集

第54巻 第4号 抜刷

令和5年3月発行

鉄道を利用した地域経済活性化の 幻想とその起源

——明治期における土鶴鉄道敷設をめぐる——

関 谷 次 博

はじめに

鉄道と地域との関係を論じた研究は数多く、それに類する書籍も多く刊行されている。鉄道は、物資を大量に輸送することで地域の産業の生産規模を拡大させたり、多くの人々を円滑に移動させることで地域の観光を盛り上げたり、文化的な交流等を活発にさせたりするからである。鉄道は、そうした本来の機能のほか、鉄道駅周辺に商業地や住宅地が形成されるなど派生的な機能も持ち得ている。鉄道が及ぼす影響は鉄道が創始されて以来注目されてきたが、その代表的なものが『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』⁽¹⁾であろう。基本的には、鉄道は地域に良い影響を及ぼすものであるから、「地域経済活性化」のための手段として捉えるということになる。したがって、近代以降、自らの地域に鉄道を敷設しようと、当該地域の住民たちが敷設のための誘致運動が盛んに展開された。そうした時代からすると、現代では、鉄道が地域経済活性化をもたらすどころか、地方自治体が鉄道の赤字を負担するといったように、先人たちが築いた鉄道も負の遺産となっているというのは皮肉なものである。

ところで、地域経済活性化を論じた本によれば、地域経済活性化とは物資の

(1) 鉄道院編『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』鉄道院、1916年。(商品流通史研究会編『近代日本商品流通史資料 第12巻』日本経済評論社、1979年、に所収。)

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

流通や人の交流を活発にすることだとするのが共通する理解のようである。そのような理解によると、移動のための鉄道や道路、コミュニティ形成のための商業施設やテーマパークといった言わばハコモノをつくるという提案がされやすい。しかしながら、ハコモノは固定資産であるため、物資や人の交流が一度止まるとたちまち立ち行かなくなり、かたちだけが残され廃墟となりかねない。ジェイン・ジェイコブズは『成長する地域・衰退する地域』のなかで、衰退する地域の特徴として外部からの移植型のものに頼る傾向が見られるとしている⁽²⁾。鉄道はその典型的な例であり、地域経済活性化の手段とされながらも、思うように物資の流通や人の交流が高まらなかったか、減退していったかということになる。

とは言え、日本では明治維新以後におこなわれてきた近代化とは基本的には西洋化であり、海外からの最新技術を導入することで経済発展を成し遂げてきた。地域経済活性化もまたそのようなかたちでおこなわれたというのは自然の流れである。現代から過去を振り返った時、それ自体の行動を否定することは適当ではなく、いま一度踏みとどまって考えるべきは、こうした経済発展のかたちをこれからも続けることが正しいのであろうかということではないだろうか。

こうした課題に対して明治期の鉄道敷設は最適な事例である。地域における鉄道敷設運動は、地域経済活性化と重ね合わせることができ、西洋型、海外移植型、ないしはハコモノの地域経済活性化の原点とも言える。鉄道による地域経済活性化とはどのように考えられていたのか。鉄道はなぜ地域経済活性化の手段と捉えられるようになったのかということをも明らかにすることができる。これまで鉄道史のなかでは当然のように捉えられてきた鉄道が及ぼす良い影響について、そうした考え方が形成された時代にまで遡って見ることによって、現代にまで影響した鉄道と地域との関係を捉え直してみたい。

(2) ジェイン・ジェイコブズ著、中村達也訳『成長する地域 衰退する地域』筑摩書房、2012年、第7章。

その具体例として本稿で対象とするのは土鶴鉄道である。『日本国有鉄道百年史』第3巻において、土鶴鉄道が取り上げられている箇所がある⁽³⁾。それによれば、1892（明治25）年に鉄道敷設法において、京都～舞鶴間（当時の呼称は京鶴鉄道）の比較線として土山～舞鶴間（当時の呼称は土鶴鉄道）に予定された路線であるとある。しかしながら、1893（明治26）年の鉄道会議で京都～舞鶴間を採用することが決定され、土鶴鉄道は幻の路線となった。舞鶴港は海軍の師団の設置が計画されており、京都か土山のいずれと接続するかという際に軍部の意向が強くはたらいた。鉄道会議にあげられた計画では土山～舞鶴間の方が費用は安くすむと見積もられたが、鉄道会議の結論では圧倒的多数で京都～舞鶴間に決した。これに加えて注目すべきは、山陽と山陰をむすぶ鉄道には前史があり、上記と重なる路線計画があった。そのことに触れたのが木村辰男の研究である⁽⁴⁾。土鶴鉄道以前に計画された兵庫県と舞鶴をむすぶ鉄道には、播丹鉄道と南北鉄道があった。1889（明治22）年までに舞鶴とむすぶ南北にはしる路線は6社が併願したが、いずれも同年10月に却下となっている。すなわち、この地域における鉄道計画は1889年から沸き起こったこととなる。

さらに、土鶴鉄道と京鶴鉄道に関する資料として、野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『明治期鉄道史資料 第Ⅱ期〈第2集〉鉄道会議議事録・鉄道論集他 第28巻 地方鉄道意見集』がある。京都市側からの陳情書、請願書として、北垣国道「京鶴鉄道問答」、鉦元吉太郎「京鶴鉄道調査書」が、神戸市側からは、田艇吉「舞鶴鉄道意見書」、丸岡寛三郎「舞鶴鉄道京都土山両線得失比較に就て」が収められている。老川慶喜による解説によれば、こうした陳情書や請願書は「我田引鉄」的な主張もあるが、産業のデータ等を用いて客観的に説明しようとする部分もあった。そこには、鉄道敷設をめぐる地域的利害が激しく対立した様相を見ることができるとされる⁽⁵⁾。土鶴鉄道、ならびに

(3) 『日本国有鉄道百年史』第3巻，日本国有鉄道，1971年，709～716頁。

(4) 木村辰男「山陰・山陽連絡鉄道の形成過程—鉄道敷設法の公布に関連して—」、『神戸学院大学紀要』第2巻第1号，神戸学院大学教養部，1971年。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

京鶴鉄道に関する陳情書や請願書は確認できる限り以下のものである。

- 1889（明治22）年8月 田艇吉（兵庫県氷上郡）「舞鶴鉄道意見書」
- 1892（明治25）年2月 京都舞鶴有志者「自京都至舞鶴鉄道布設請願写」
- 1892年8月 北垣国道（京都市）「京鶴鉄道問答」
- 1892年10月 鎌本吉太郎（京都市・京都商業会議所）「京都舞鶴鉄道布設に関する趣旨書」
- 1892年11月 佐畑信之（神戸市）「舞鶴鉄道京都，土山両線得失比較要領」
- 1892年12月 秋田道貫（京都府加佐郡舞鶴町）「舞鶴鉄道に関する請願」
- 1892年12月 片桐正雄（京都市・京都商工同盟会）「京都舞鶴間敷設の義に付意見書」
- 1893（明治26）年1月 山田信道（大阪府知事）「京鶴及び紀泉鉄道に関する請願」
- 1893年1月 丸岡寛三郎（兵庫県多可郡）「舞鶴鉄道京都土山両線得失比較に就て」
- 1893年10月 千田貞暁（京都府知事）「京鶴鉄道趣意書」
- 1894（明治27）年5月 高岡弥太郎（大阪府会議員）「舞鶴鉄道敷設に関する趣意書」

老川は、別の書籍によっても当該地域の鉄道計画について触れており、京都鉄道と京都財界との関わりについて、京鶴線計画以前からの京都財界による敷設運動に言及し、京都の経済的地位の向上という目的のもと、私設であろうが、官設であろうが、⁽⁶⁾ いわばなりふりかまわず邁進したとしている。これとは対比

(5) 老川慶喜「解題地方鉄道意見集」7頁、野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『明治期鉄道史資料 第二期〈第2集〉鉄道会議議事録・鉄道論集他 第28巻 地方鉄道意見集』日本経済評論社、1989年。

(6) 老川慶喜『近代日本の鉄道構想』日本経済評論社、2008年、152～157頁。

的に興味深いのが、後進地域の鉄道構想についての指摘である。そこでは鉄道がただちに当該地域の経済発展をもたらすものという見方にやや懐疑的であり、地域の实情に見合った規模での敷設、鉄道が地域の思想にも（悪）影響を及ぼすとの見方もあった。⁽⁷⁾ 関東、関西に多くの鉄道が敷かれたのと比例して鉄道利用頻度が高まり、当該地域に経済発展に及ぼした鉄道の貢献度は高いと見られる。⁽⁸⁾ しかしながら、人口密集地では大量輸送機関である鉄道の効用は相対的に高まるため半ば当然の帰結である。問題は人口が少ない過疎地であり、そこに鉄道を敷設する誘因がなぜ生じたのかである。鉄道を敷設すれば直ちにそれが地域経済活性化にむすびつくと考えられたのであろうか。もちろん、明治期において鉄道は文明開化の象徴であり、当時の人々にとって、鉄道が地域にもたらされることで地域が一変すると考えたとしても不思議ではない。それと同時に初めて見るものに懐疑的に捉えた見方があってもこれまた不思議ではないであろう。そのような様々な見方が存在するなかで敷設へとすすむ構想の形成過程を、本稿では土鶴鉄道を事例におっていく。

そして本稿の最終的な帰結としては次のようである。地域経済活性化と云えば、何か新しいものをつくったり、外部資本を誘致したりといったように、言わばハコモノと呼ばれる巨額の固定資産をかたちづくるものだという一部の認識は未だに根強いものがある。なぜこのような手段が身についたのか。今日では負の遺産ともなりかねないハコモノによる地域経済活性化のスタイルの起源について鉄道を事例に明らかにしたい。

1. 南北鉄道と播丹鉄道

まずは土鶴鉄道の前史とも言うべき、南北鉄道と播丹鉄道について見てみよう。以下は南北鉄道について書かれた『神戸又新日報』の内容である。これによれば、当初は馬車鉄道の計画があったとされる。⁽⁹⁾

(7) 同上書，132～136頁。

(8) 同上書，130～131頁。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

南北鉄道会社

■三年以前より馬車鉄道を敷設すべしとの議ありて其設計をなしたるものありしも兎角其議の熟せざりしに昨今舞鶴を軍港となすとの説ありしより沿道有志者は種々の調査を為し馬車鉄道の議を實行せんとせしも実際の調査不行届なるより次第に遷■したりしに沿道の有志者は本月八日并に十六日播州社村に小集会を開らき略ぼ布設の議を決し

(上記文中の■は判読不明箇所)

発起人大会の様子について記された内容によれば、沿線地域について氷上郡、加東郡、加西群、印南群がこれに関わったことがわかる。⁽¹⁰⁾

南北鉄道会社創立発起人総会

予報の如く一昨廿五日加東郡小野町長尾八藏方にて南北鉄道会社創立発起人総会を開きたる景況を聞くに最初上京委員近藤常三郎氏外一名より上京中の模様を報道し右終りて発起人総代を選挙せしに氷上郡は土田雅二、加東郡は近藤常三郎、齊藤藤次郎、加西郡は三宅忠藏、印南郡は伊藤長次郎、加古郡は荒木真次郎、(美囊郡未定)の諸氏に当撰したる

南北鉄道については、少し以前の『神戸又新日報』において「舞鶴加古川間の新道」として次のように記されている。「第四鎮守府丹後国舞鶴に設置せられたるにつき関西鉄道会社にては綾部園部等を経て京都に達する道路を測量し之に鉄道を布設せんとすの計画あれども其路線は地盤の高低甚しく到底鉄道を布設すること六ヶ敷るべしとのことを聞き及び」とあり、これに対して「此線を京都に取らず舞鶴より綾部、天田、氷上(丹後)多可、加東を経て加古郡寺家町に達し山陽鉄道に連絡するとせば其里程廿八里にして其間に高山峻嶺なく一

(9) 『神戸又新日報』1889(明治22)年6月1日。

(10) 『神戸又新日報』1889(明治22)年6月27日、2面。

の平坦なる線路を得らる」としている。經由地から判断すると前者が京鶴鉄道、後者が南北鉄道にあたと想定される。そして後者について「県下水上郡の有志者佐野林次郎、田艇吉（郡長）、植木致一（県会議員）等の数氏は舞鶴加古川間に新道を開き汽車又は馬車鉄道を布設せんとに奔走尽力し其同志を求めしに之に⁽¹¹⁾応ずるもの多く」とある。

次に見る播丹鉄道も、南北鉄道と同様に、飾磨生野間の馬車鉄道会社を発展させるかたちで申請したものである。しかしながら、却下となった後は播丹鉄道のメンバーが中心となり、新たに飾磨と生野銀山をむすぶ播但鉄道を申請した。⁽¹²⁾

播丹鉄道史文設立の計画

播磨国内藤利八、但馬国浅田貞次郎、淡路国大住三郎の三氏其他数名が資本金十五万円を以て設立の計画ありし飾磨、生野間馬車鉄道会社は一昨年十一月頃其筋の認可を得たりしも何か故ありて未だ設立の運に立至らざりし処今度横浜の平沼専蔵、田中平八、茂木惣兵衛、東京の種田誠一、喜谷市郎右衛門、池田■潤、藤田高之、肥田昭作の諸氏と本県にては石田貫之助、鹿島秀磨、加藤伊三郎、内藤利八、龍田真市の諸氏其他数名が資本金二百万円（一株五十円）を以て飾磨より生野を経て丹後舞鶴まで鉄道を布設せん事を発起し既に飾磨、生野間馬車鉄道会社発起者との折合もつき其他諸事協議の整ひしを以て不日其筋へ設立の願書を差出す由

（上記文中の■は判読不明箇所）

南北鉄道や播丹鉄道に対して大阪や京都からも舞鶴に接続しようとする動きについて総じて、『舞鶴鉄道意見書』として、丹波水上郡の田艇吉は次のように述べている。⁽¹³⁾

(11) 『神戸又新日報』1889（明治22）年3月13日。

(12) 『神戸又新日報』1889年4月12日。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

京都大阪二府及兵庫県下より舞鶴に達する鉄道布設の義続々出願あり既に五
会社の多きに達したりと実に奇と云えし

(途中省略)

何れの線路を取るも決して収利の饒きものと認むべからず依ては政府に於て
利子保証なき時は極めて布設費営業費の少きを撰ぶに非ざれば必ず維持の困
難を見るに至るべし然るに非常の利源を有するもの、如く続々其布設を請願
し互に競争するが如きは豈不可思議にあらずや

各鉄道発起人に於ても蓋内心此理を知らざるに非ざるべし然るに十分収利あ
るもの、如く公言し布設を熱望競争するが如きに至りしもの亦其故なきに非
ず本線他日の盛隆を期すると殊に私利を図るよりは寧ろ公益に着眼すると
(此間競争上株券の騰貴を当込奇利を博せんとする投機者流も少なからざる
べけれども) 関係客は均しき土地多くして或る一線路の請願起りしより他線
の沈黙して永く廃棄に属するを恐れ一時に相競起せしに因るなるべし

以上に見るように、田は、鎮守府の設置されることを目的としても営利上に
影響を及ぼすほどではなく、シベリア鉄道も成功するかどうか疑わしいとして、
南北間の物資の流動がこの線路を使うようになるという確約はないというよう
に、かなり懐疑的な捉え方をしていることが特徴的である。

2. 神戸商業会議所の動向

鉄道敷設法によって再び土鶴鉄道というかたちで計画がおこることとなった。
ここで注目したいのが土山を起点とする鉄道に対して神戸市側から関わって
いった経緯についてである。神戸商業会議所の動向について見ていこう。

神戸商業会議所(現在の神戸商工会議所)は、その前身である商法会議所が
設立されたのが1878(明治11)年のことであった。(1879年に兵庫商法会議所

(13) 『神戸又新日報』1889(明治22)年8月31日。

から神戸区商法会議所に改称している。)『神戸商工会議所百年史』のなかに明治20年代の動向として、「同業組合準則改正の意見」として、神戸商業会議所が1893（明治26）年の第二回全国商業会議所聯合会定期會議に提出した内容について、貿易の拡大と取扱い商品の多様化にともなう同業組合の分立を容易にすべきとした点は、「開港場の会議所としての特殊性」であると示しており、貿易に関わる商業者の影響力の大きさを物語っている。⁽¹⁴⁾したがって、土鶴鉄道の敷設を推進した神戸商業会議所の動向について、『神戸商工会議所百年史』によれば、「土鶴線の開通によって神戸が東洋貿易における中心となることを期待した神戸商業会議所は神戸市会などとも協力しながら、精力的に土鶴線敷設運動を展開した」とある。⁽¹⁵⁾土鶴鉄道の敷設が神戸港の貿易と関係づけられている点が興味深い。山陽鉄道は1889（明治22）年までに官設鉄道の神戸駅と接続するかたちで、同駅から姫路間が開通、翌90（明治23）年には兵庫駅から分岐する和田岬駅までの路線も開通していた。この時代の鉄道の役割について三木理史の研究にしたがえば、土鶴鉄道もまた海運の支線を担う、海運等基幹型地域交通体系の一翼として機能するものであったと言える。⁽¹⁶⁾

ただし、以上における神戸商業会議所の動向についての『神戸商工会議所百年史』の記述では「精力的に土鶴線敷設運動を展開した」という内容にとどまり、それがいつから、なぜそのように展開されたのかという点についての明確な記載はない。神戸港の振興のためだけでは土鶴鉄道敷設を推す理由としては乏しい。土山が神戸からはやや離れた位置にあり、土鶴線が直接神戸港に接続するわけではない。そうなると、土鶴線と神戸港をむすぶ山陽鉄道の利害が強く働いたのではないかと想像される。まずは、この点について山陽鉄道の村野

(14) 神戸商工会議所百年史編集部編『神戸商工会議所百年史』神戸商工会議所、1982年、98～99頁。

(15) 同上書、104頁。

(16) 三木理史『近代日本の地域交通体系』大明堂、1999年、第4章、において、瀬戸内海地域では、近代に入ってもしばらくの間、海運優位の状況が続いたとしている。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

山人は1892（明治25）年9月24日に神港倶楽部でおこなった演説⁽¹⁷⁾のなかで次のように述べている。

他日西比利亚（シベリア）鉄道及び舞鶴鉄道の成就する暁には舞鶴より彼港（ウラジオストック）に達するは最も好線路なる事は夙に世人の認むる所なり而して兩地鉄道完成の上は従来の日本航海者が此航路を開くか若しくは他に代って營業するものあるにあらざれば露国は必らず此航海を開始すべし現に露政府は東洋に眼を注ぎ商船に保護を与へ居るにあらざや之れを詳言せば露政府が其都府より浦港（ウラジオストック）まで数千哩の鉄道を敷設するは東洋貿易を盛んにせんとの目的に外ならざるなり

然るに小生は山陽鉄道会社に従事し居るを以て土鶴線の必要を説くは我田引水なりとの誹を受けんも計られざれど不肖と雖も斯る卑劣なる考へは毫も有せざるなり山陽鉄道より云へば土山線は経過僅々十数哩に止まり寧ろ姫路近傍及岡山、倉敷の三所より鳥取県下に通ずる鉄道の方に重きを置かざるべからず然れども此線路は将来直接に外国との関係あるにもあらざれば左まで此事に苦慮するを要せずと雖も土山線は前述の如く全国の貿易商業上に至大の関係あるを以て憂慮の余り殊更に卑見を諸君に訴たへ諸君の熟考を煩はすに至れるなり

村野自身は土鶴鉄道敷設を推す一人であったが、それは自身が関わる山陽鉄道の利害のためではないことを強調している。しかしながら、その真意は定かではない。その点は不明確であったとしても、村野一人が神戸市の利害を動かせるものではなく、以下に見るように神戸商業会議所内において村野の影響をやや外している点からも、神戸商業会議所が村野の影響を受けて土鶴鉄道を推す⁽¹⁸⁾ものではなかったと推測される。

(17) 『神戸又新日報』1892（明治25）年9月28日。同、明治25年9月29日。

(18) 『神戸商業会議所雑誌』第13号、1892年9月25日。

先づ敷設法中最も本港に關係の厚き線路即ち京鶴線と土鶴線に就き調査を為し本會議所の意見を一定せんことを欲する意見にして已に一定したる上は之をして空漠たらしめず相當の運動を為し実行に力を用ふるを必要と考ふ且此兩線は只本港のみに係るが如きも決して然らず延て國家の經濟に関するものなれば調査を猶予せずして速に之が実行に力を用ふることとし

調査委員五名を撰挙せしに横田（孝史）、直木（政之介）、岡田、城島（主静）、杉山（利介）、村野（山人）の六氏多票にして城島以下三氏同票数なりしを以て抽籤を行ひしに城島杉山の兩君常選し

理由は定かではないが、調査委員の選挙において村野は外れたのであった。以上のような点をふまえて、商業會議所が、いつ、なぜ土鶴鐵道を推すようになったのかについては、比較線である京都市の動向から以下で検討してみよう。

3. 京都市の動向

以下は京都市の北垣国道の意見である。⁽¹⁹⁾

余が此鐵道開造を必要とする所以の者は一地方及び一小部分の爲めのみに限るに非ず又眼前の細利を取るに非ず別に五個の關係上より生ずる所の意見にして実に止むことを得ざる理由あるを以てなり五個とは則ち左の如し

（甲）山陰北陸兩道の殖産増利を図り以て其生活の度を開進すること

（乙）関西中心力を増進する事

（丙）浦塩斯德舞鶴間の通商貿易の事

（丁）日本魯西亞の交際を親密ならしむ事

（戊）東洋平和に關係ある事

(19) 北垣国道『京鶴鐵道問答』中西嘉助、明治25年、3～4頁。（野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『明治期鐵道史資料 第二期〈第2集〉鐵道會議議事録・鐵道論集他 第28卷 地方鐵道意見集』日本經濟評論社、1989年、に所収）。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

以上のように、北垣国道は大局的な視点から京都と舞鶴間の鉄道を敷設する必要性を説いている。また上記のうち、「関西中心力を増進する事」について次のようにその詳細を述べている。⁽²⁰⁾

京都大坂神戸は関西商工の中心なり凡そ商工の中心たる地の動静は百事必ず其関係の地方に影響する者にして其勢力の盛衰強弱は其影響の利害最も大なり故に其中心強盛なれば其関係地方の活運を鋭くし其中心衰弱なれば其関係地方の活機を失ふ北陸山陰の開けさるも又其中心力を得ざるに職由す故に京阪神の力を養ふは正さに関西の中心力を増進する者なり今舞鶴に鉄道を開き之れか連絡の力ら能く京阪神をして両道の中心たらしめ両道その力らを得て漸次開達に随て中心の商売力を増すへきは自然の理なり是れ此鉄道を開て以て関西中心の力を増進すへしと云所以なり

京阪神地方の中心地が活況となれば地方全体が活況となるため、京都舞鶴間の鉄道を敷設することで京都がその中心地となるべく必要性を説いている。しかしながら、なぜ中心地が京都であり、京都舞鶴間に鉄道を敷設するのかについての疑問に対して次のように答えている。⁽²¹⁾

其事然り先年参謀旅行演習ありし時実地戦略の研究より参謀本部御雇教師独逸国参謀中佐メルケル氏は兵庫より高槻の間敵兵の攻撃を禦くの要地を欠き山崎高槻の間に於て能く数万の強兵を圧倒するに足るの要地と便利を具備する事を確定せりと聞く是れ将来に向て此路線の京都より連絡するを緊要とする所以なり加之該路線を除くの外は山脈累層之れか為め費用増加し工事頗る困難を極む是れも亦他に線を取るを不利とする所の一端なり

(20) 同上書，19～20頁。

(21) 同上書，26頁。

主として軍事的要因であり、工事のし易さも一要因とされる。『神戸又新日報』では、京都府の代議士田中源太郎が舞鶴鉄道に関わる有志者会合の席上にて演説したことに関する記事のなかで、京都代議士「田中源太郎氏の演説を評す」として、以下のような感想が述べられている。⁽²²⁾

我兵庫県下の有様を見るに実に冷々淡々之を京都人の今日に比すれば其冷熱の差果して如何勿論本鉄道に就ては県下代議士即ち田艇吉、高瀬藤次郎等の諸氏は疾く之が運動の大切なるを見極めて最寄り有志者を勧誘するあり又神戸撰出代議士村野山人氏も両氏等と種々協議する所ありて遂に三氏自から発起人となり三四日前神戸市の有志者を一場に招き本件に関する運動の手筈を打合すに至りたるは先づ賀すべき事なれ共元来今日迄を待たず神戸始め土山以東北舞鶴に至る県下沿線地方の有志者は疾く此鉄道に係る活発なる運動を始むべき筈なるに唯三代議士の発意に促されて漸く運動の必要を感じたるが如きは近頃遅緩極まる沙汰にして吾輩は京都人に対し実に慚愧の至りに堪へず況んや土山より丹波辺に於ける地方に至ては今尚ほ全く不感の者甚だ多しと云ふに於てをや

なお、このときの田中源太郎の演説内容の要旨は次のとおりであった。⁽²³⁾

- ・軍事上京鶴線が有利である。
- ・京都は東京に次ぐ大都会である。
- ・三丹地方としてもともと交流がある。
- ・土山は一小寒村にすぎない。

京都を高く評価することは当然としても、土山を「一小寒村」というように地域間の格差をもってして低く見ていることに特徴がある。

(22) 『神戸又新日報』1892（明治25）年9月16日。

(23) 『神戸又新日報』1892年9月21日。同、同年9月22日。同、同年9月25日。

4. 神戸市会の動向

神戸市会の土鶴鉄道への関わりは、1892（明治25）年9月に帝国議会への意見書の提出、ならびに敷設促進運動を推進する臨時委員の選出を審議したことに遡る。同審議は賛成多数で結審した。同年11月の市会では、「鉄道敷設に関する意見書提出の件」が可決され、土鶴鉄道敷設について兵庫県知事に意見書が提出された。そのなかで、京都線と比較した場合、土鶴鉄道の沿線は穀物、綿糸などの物産に富み、将来発達する望みがあることが示された。また、シベリア鉄道が開通すれば、ウラジオストック港と舞鶴港が密接な関係となり、さらに瀬戸内海と日本海をむすぶ土鶴鉄道があれば、内外の貨物の輸送にとって利便性が高まることが指摘されている。そして、このことは、ただ神戸市の利害にとどまることなく、「国家百年の長計」に関わることであり⁽²⁴⁾としている。

政府に対して敷設促進運動をすすめるため、帝国議会の日程にあわせて委員を送ったとある。しかし、帝国議会で土鶴鉄道の件が上程されないまま、数日が経った後、比較線である京都線の運動に対して、政府に陳情するには手薄であるとして市会からさらに2名の委員を選出した。先に選出されたのが本城安次郎⁽²⁵⁾であり、後に追加で選出されたのは横田孝史と藤田松太郎であった。なお、横田は、敷設促進運動の委員として神戸市会から選出されたが、神戸商業会議所⁽²⁶⁾が選出した運動委員も兼ねていたことから、市会選出の委員を辞している。『神戸又新日報』によれば、9月21日に播州加東郡社村において土山舞鶴間鉄道敷設運動上の件についての大会が開かれ、そのときの出席者、ならびに討議事項について次のように記されている⁽²⁷⁾。

(24) 神戸市会事務局編『神戸市会史 第一巻 明治編』神戸市会事務局、1968年、713～720頁。

(25) 同上書、720頁。

(26) 同上書、718頁。

(27) 『神戸又新日報』1892（明治25）年9月24日。

出席者

氷上，加東，加古，多可の4郡長

魚住，田，村野，高瀬の代議士

町村長

同盟委員ならびに神戸市会の出張委員本城安次郎

計40人余り

討議要領

従来鉄道関係の事務報告の事巡視共

右に関する東京の情況報告の事

経費予算概定の事

同各郡負担歩合を定むる事

東京其他に対し運動方の事

線路短縮工費減少の計画を為す事

幹事増員如何の事

会計の事

福知山に運動をなす事

神戸並に二見港調査の事

会員名簿編製の事

上記の討議事項のうち、いずれも原案は可決されたが、経費予算及び各郡負担の歩合について再度取り決めをして審議する事とされた。

神戸市会は1892（明治25）年9月20日11月から開会予定の帝国議会へ、土山・舞鶴鉄道敷設を促進するために、意見書の提出と、運動を推進する臨時委員選出に関するつぎの第22号議案⁽²⁸⁾を審議した。

(28) 前掲『神戸市会史 第一巻 明治編』，713～717頁。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

本年法律第四号ニ依レバ、舞鶴鉄道本県下土山ヨリスルモノト、京都府下京都ヨリスルモノト二線ノ内、其一線ヲ択バサル可ラズ。而シテ其確定ニ依リ、将来永遠ニ本市ニ被ムル所ノ利害ハ実ニ尠少ニアラザルナリ。幸ニ本市ノ利益トスル所ノ土山線ハ、国家經濟上ヨリ見ルモ亦不利タラザルヲ信ズルニ依リ、此際相当ノ方法ヲ以テ、其筋ヘ対シ本市利害ノアル所ヲ表明セントス。然レドモ其手續ニ至テハ、素ヨリ時ニ臨ミ、機ニ投ゼザルヲ得ザルヲ以テ、予メ並ニ議決シ置ク能ハザルベシ。依テ市制第六一条ニ依リ、市會議員中ヨリ臨時委員若干名ヲ選挙シ、専ラ之ニ從事セシメントス。

上記の内容について、以下は、鳴滝幸恭市長による補足説明である。⁽²⁹⁾

一応議案ニ対シ説明スベシ。舞鶴鉄道ハ土山駅ト京都駅トノ比較線路トナリ居ルハ、諸君モ御承知ノコトナラン。此兩線ニ就テハ其ヲ選バザルベカラズ。而シテ帝国議會モ一月ヨリ開カルル予定ナレバ、本市モ其利害ヲ審案シテ将来ノ事ヲザルベカラズ。今利害如何ト云ヘバ、本市ヨリ見レバ誰シモ土山利ナリト云フナルベシ。又国家經濟上視察スルモ、京都ニ比シ土山線利ナルベシ。サリナガラ今日ハ複雑ナル時節ニシテ、相当ノ運動ヲナシテ土山線ノ利ナルヲ表明スルノ必要アリ。況ンヤ京都ノ如キハ狂奔ト評ス程烈ツキ運動ヲナシ居ル以上ハ、一層之ニ対シテ土山ノ利ナル材料ヲ与フルノ必要アリ。京都線、土山線比スレバ、土山ノ方ハ少シク遠隔ニシテ、五七マイルノ差アリトノ事ナレドモ、土山線ハ道路平坦ニシテ、京都線ハ隧道モ多クアリ橋梁モ多分ヲ要シ、工事上一〇〇万円ノ差ヲモ見ルトノ事ナリ。土山一ノ道ヲ通過スルコトナルモ、イズレヨリスルモ此隧道ヲ要スル事ナリ。斯ク土山ノ敷設費少額ナルガ上ニ、道ノ難易石炭ノ消費ニモ関スルトハ云ヘ、土山ノ利ニシテ京都ノ難タルハ知り得ベシ。又生産者ヨリイフモ、船便等ノ利ヲモ計

(29) 同上書、714～715頁。

ルベク、又荷主モ此ノ辺ニハ将来如何トフルコトハ大ナラン。軍事上京都利ニシテ、土山ハ海浜ニ接スルトハ云へ、紀淡海峡ヲ十分ニスル等、又夫々軍事上ニハ計策ヲ尽クヌヲ得ルナリ。況ンヤウラジオストックノ彼ノ欧亜鉄道開通セバ、同港ハ一ノ商港ト見ルベクシテ、南北海ノ連通ハ第一ノ必要ナルベシ。則チ将来ヲ觀レベ舞鶴・土山間ノ鉄道ハ最モ必要トスル所ニシテ、之ハ国家經濟上及神戸市ニ取りテ一日モ忽セニスベキニアラズ。サリナガラ市会ハ法律ヲ以テ組織セラレ、自由自在ノ運動出来ザルモ、市ニ於テ土山駅ノ利ナルヲ表明スルノ材料ヲ与へ、相当ノ運動ヲナスハ必要ノコトナラン。之ガ活動ヲナシテ、自由自在ノ運動ハ各団体ガナスコトナラン。依リテ本市ガ之ニ対スル相当意見書ヲ提出シ、其他ノ運動ヲナサンタメ臨時委員若干名ヲ選ビ、市参事会員ト共ニ協議シテ本市ノ意見ヲ発表セントス。最モ市参事会ヨリ出スモ、主トシテ運動等本会ノ委員ヲ勞セントスルノ次第ナリ。

神戸市にとって土山は市域外であるから、大きな利害が得られるかとなるとやや疑問がある。とは言え、京都に敷設されるよりも好都合であると考えていたようである。すなわち、神戸市と京都市の地域間競争の様相を呈しているようにとらえられなくもない。

5. 神戸市の関与拡大

以下では、神戸市における土鶴鉄道に対して関与が拡大していった様子を、団体名をあげてあらわす。

まずは、1892年（明治25）年10月12日付の『神戸又新日報』に掲載された、一昨日（10日）の神戸商業会議所における土鶴鉄道に対する協議会の様子である。同会の出席者は以下のものであった。なお、神戸貿易商業倶楽部からの人員は欠席であった。⁽³⁰⁾

(30) 『神戸又新日報』1892（明治25）年10月12日。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

商業会議所の鉄道敷設法調査委員（運動委員を設けていない。13日に選挙予定）

岡田元太郎，杉山利介，横田孝史，村野山人，鹿島秀麿（特別会員），山本亀太郎（会頭）

神戸市会委員

横田孝史，高德藤五郎，鳴瀧幸恭

神港倶楽部委員

天野重次，専崎彌五平，今井善右衛門，
兵神自由倶楽部員（委員はまだ設けていない）

大井直三

兵庫県鉄道期成同盟会幹事

高瀬藤次郎，丸岡寛三郎

神戸地主倶楽部（15日の総会において委員を設定する予定）

神戸商業倶楽部の調査委員の正副幹事長を指名し承諾

上田貢太郎，末光源之助，山本直三

上記の協議会には欠席であった神戸貿易商業倶楽部については，1892（明治25）年10月21日に神戸商業会議所において臨時総会を開き，その他の団体とともに土鶴鉄道敷設に関する運動をすることが決定された。⁽³¹⁾

また，1892年10月25日には，土鶴鉄道委員交渉会が開催され，そこでの出席団体と常置委員は以下のものであった。⁽³²⁾

神戸貿易商業倶楽部 山本直三郎

(31) 『神戸又新日報』1892（明治25）年10月22日。選出された委員は，北儀右衛門，原幸次郎，山本直三郎，米光源之助，上田貢太郎であり，補充員として，米田治助，小林島平，市田左右太となっている。

(32) 『神戸又新日報』1892年10月27日。

兵神自由倶楽部 楯谷平四郎

神港倶楽部 山口才次郎

三交協会 加藤勝助

神戸市会 高德藤五郎

神戸地主倶楽部 今井太左衛門

神戸商業会議所 岡田元太郎

6. 土鶴鉄道の計画断念まで

以下は、土鶴鉄道について上京した際の運動について記されたものである。⁽³³⁾

土鶴鉄道線路に関する運動のため本県より上京したる委員は佐畑信之、山本繁蔵、丸岡寛三郎、山下銀四郎、土居一郎、本城安次郎の六氏にて諸氏は先づ衆議院議員を歴訪して舞鶴鉄道京都土山兩線の得失を詳述し或は意見を敲き或は賛成を求むる事とし議員の宿所を区ごとに分別し一区を更らに三部となし佐畑山本の二氏一組となり丸岡山下の兩氏土居本城の兩氏も亦た二人各々一組となり都合三組が便宜訪問をなし居る間合々々には鉄道委員の同志会に臨み又は懇親会などにも出席し一意その目的を達するに付ての運動に勉め居れり而して貴族院議員に向つても衆議院議員に対すると同様の方法により運動をなす筈にて周布公平、川崎正蔵の兩同院議員より紹介書をさへ受領したるよしなれば今少し衆議院議員の方の運動を進めたる後直に乙者に着手するならん又去る十八日日本橋区呉服橋外の柳屋にて鉄道同志会の集会あり本県委員一同出席して丸岡寛三郎氏らは土鶴鉄道に関する二時間余の演説をなしたりと因みに記す舞鶴鉄道京都土山兩比較線に付ては京都の有志者も主として運動を始め居ることにしてその運動の大仕掛なると委員の熱心なるとは実に非常にて現に滞京中の有志者は百余名ありその運動手段は様々にて為

(33) 『神戸又新日報』1892（明治25）年12月22日。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

めに弦歌の声さへ高しといふものあり多人数の運動必ずしもその効を奏するには限るまじけれども土鶴鉄道の方にててもその覚悟をなすにあらざんば或ひは後れを取ることもあらんかと云ふものありと云ふ

上記のなかに、丸岡寛三郎が鉄道同志会の集会にて演説したとある。その内容が以下のとおりである。多可郡選出の代議士丸岡⁽³⁴⁾は地域の利害よりも「神戸港」の利害を強調するという大局的な視点に特徴がある。

只此鉄道の経済の上から言ひましても或は全般の経済の上から言ひましても収入が多くして敷設費が少なく且つ発着の時間が短かくして同時間に多量の貨物旅客を運送することを得、さうして南北海の良港と良港をくつ付けると云ふことはどうあつても今日主張しなければならぬ一要点でございます、夫れのみならず茲に軍事々と云ふことがございますが又一步進んで鉄道を己れの地方に出来る様にと云ふ様な事情を離れて我々か虚心に考へましても軍事と云ふことに付て今日我国の上からして軍事の鉄道を敷かなければならぬ時勢であるかどうか或は鉄道を敷設するには宜しく経済と云ふものを第一の主眼に置ひて見なければならぬかと云ふ点に付きましては十分諸君の御考を煩はし十分此事に付ては御考を願ひたい積りでございます、全体此舞鶴からして浦塩斯徳の方に航海を致しますると三十時少し余にして達することが出来るさうでございます、余程遠い話でございますけれども若も西伯里亜鉄道の成功したるときには竟には此浦塩斯徳と舞鶴との間に於て直航を開き貿易すると云ふ様な事柄でもございましたならば夫れこそ此神戸港との関係と云ふものは大変重要になつてくるのでございます

(34) 丸岡寛三郎(兵庫県多可郡)「舞鶴鉄道京都土山両線得失比較に就て」1893(明治26)年1月、14～15頁。(野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『明治期鉄道史資料 第二期〈第2集〉鉄道会議議事録・鉄道論集他 第28巻 地方鉄道意見集』日本経済評論社、1989年、に所収)。

「鉄道敷設法近畿予定線中舞鶴線に関する意見開申」という内容で、内閣総理、逓信、陸軍、大蔵の四大臣並に貴衆両院に対して土鶴鉄道敷設のための意見を示した。そのなかでは「本港将来の關係」として、やはり神戸港の利害が中心に述べられていた。⁽³⁵⁾

本港は天然の地形に拠り日本五港の首位を占むる物貨集散の一大埠頭に於て其将来に好望あるは世人の普く熟知する處なれども前途土鶴線に対する關係に就て仔細に觀察するに沿線各地は皆豊土沃地にして物産の饒多なる前既に掲記する所の如く又山陽九州南海諸国の要港にして出入の貨物皆本港を経ざるはなし況んや東京及北海道に於けるも亦必ず本港を経るを以て關係極めてく広く其東北よりすると西南よりするとを撰ばず総て海運に憑て（よりにて）自在に貨物を輸送するを得従て共運賃も他に比すれば極めて低なるべきを以て愈土鶴線を敷設し魯領浦塩斯德港と交通頻繁なるに至らば本港實に四通五達の地となり益繁昌を加へ東洋貿易の中心市場たるべきは毫も疑を容れざるなり

以下においては、京鶴鉄道敷設に対して大阪市会がこれを支持したことが述べられている。⁽³⁶⁾ おそらく大阪市は貿易港としての優位性を確立すべく、神戸市に利益をもたらすであろう土鶴鉄道ではなく、京鶴鉄道を推したものと考えられる。

本年（明治26年）1月13日に及び大阪市会は突然京鶴線を採用せられんことを希望するの議決をなし委員を上京せしめたるのみならず前代議士にして自由黨員なる菊池侃二（きくちかんじ）氏の如きは大阪同志会を代表して上京し頻りに斡旋しありたりと然り而して大阪市参事会が帝国議會に請願せし処

(35) 『神戸商業會議所雑誌』16号，1892（明治25）年12月28日。

(36) 『神戸商業會議所雑誌』17号，1893年2月10日。

鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源

の要旨は京鶴線を敷設し尚ほ同線路中園部より分岐して大阪府下大阪に至る緯線を敷設せられんことを希望すと云うに在りて大阪市の目的を充當に解釈すれば園部より分岐して大坂に至る支線を設くること主眼にして寧ろ京鶴線は従なるが如し

1893（明治26）年2月6日におこなわれた第1回鉄道会議において、軍事を優先する考えは、海上からの攻撃に備えた物流ルートの確保を重視したものであった。軍事上の重要拠点としての京都を中心に考え、やがて鎮守府が設置される予定の舞鶴（1901年に設置）とをむすぶルートを敷設する。神戸近傍が海岸に面している山陽鉄道が海上からの攻撃を受けたことを想定して、園部から笹山（篠山）を経由して姫路をむすぶ山間部のルートを必要とした。あるいは福知山と生野を経由する現在の山陰本線と播但線をつなぐルート、ならびに、土鶴線のルートを含めた3ルートを比較した場合、土鶴線を採用する理由はな⁽³⁷⁾いとされた。鉄道会議で以上のように主張したのは、陸軍の高橋維則であった。海軍参謀部の有馬新一もこれに呼応し、すでに鎮守府がある呉との接続方法について、沿岸部を通るルートを使うことを極力少なくして、舞鶴と姫路とを接続するルート⁽³⁸⁾を希望した。1893（明治26）年2月の鉄道会議において、議員の松本荘一郎（後の鉄道庁長官）から、舞鶴と京都との関係の深さ、ならびに陸軍からの支持もあって、多少費用はかかるが京都からの路線を採用したいとの意見があった。会議出席者の多数が京都線に投票したことから最終的に京都線

(37) 「第1回鉄道会議議事速記録第7号 明治26年2月6日」65～66頁。（野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『明治期鉄道史資料第Ⅱ期〈第2集〉鉄道会議議事録・鉄道論集他 第2巻 鉄道会議議事速記録 第1回（明治26年）』日本経済評論社、1987年に所収）。なお、高橋維則は、1891（明治24）年10月に参謀本部第二局長陸軍歩兵大佐となっている。（『官報』1891年10月26日）。

(38) 「第1回鉄道会議議事速記録第7号 明治26年2月6日」68頁。なお、有馬新一は、海軍参謀部第二課長心得海軍少佐で1890（明治23）年5月に海軍技術会議議員兼務となっている。（『官報』1890年5月22日付）。

で議決した。⁽³⁹⁾

しかしながら、鉄道会議の内容を見ると、陸軍の主張に対して、海軍がこれに呼応したかたちであり、田村太兵衛（大阪の実業家で後に初代大阪市長）も京都舞鶴線に賛成の意を表明した。村野山人（明治25年4月まで山陽鉄道副社長、後に衆議院議員）が唯一人土鶴線に賛成したものの、この後に谷千城（貴族院議員）が、村野の言う土鶴線の経済上の利点に疑念を抱き、軍事上の必要性として京都舞鶴線に賛成するとした。⁽⁴⁰⁾ 谷はもと陸軍軍人であるものの、貴族院議員時代のその行動について、むやみやたらな軍備拡張を求めず、教育や産業振興に重きを置いていたとされる。1896年の松方内閣においても、増税回避のためには軍拡の計画を大幅に縮小すべきと考えていた。⁽⁴¹⁾ 軍の意向とは距離をおいて経済的な利益を重視した谷が京都舞鶴線を支持した点は重要である。鉄道会議における軍の影響は強いものの、軍においても広軌よりも敷設されることを優先し、経済上からも京都舞鶴線が有利と見られた。軍事を優先し、京鶴線に賛成する意見が多数を占めるなか、唯一経済上の視点から土鶴線を推したのは村野山人であった。採決に際しても土鶴線には村野のただ一票にすぎなかった。⁽⁴²⁾

神戸市が推す土鶴線と、京都市が推す京鶴線との間に、大阪市は京鶴線に加勢するかたちで入ってきた。このときの神戸商業会議所の理解として、土鶴線が敷設されれば神戸市はますます貿易港として発展するため、貿易港として競争関係にあった大阪市は京鶴線を支持することで神戸市の発展を妨げようとしたというものであった。⁽⁴³⁾

(39) 前掲『日本国有鉄道百年史』第3巻，711～712頁。

(40) 前掲「第1回鉄道会議議事速記録第7号 明治26年2月6日」，70～76頁。

(41) 小林和幸『谷千城』中央公論新社，2011年，197～199頁。

(42) 前掲「第1回鉄道会議議事速記録第7号 明治26年2月6日」，77頁。

(43) 『神戸商業会議所雑誌』第17号，1893（明治26）年2月10日。

おわりに

地域経済活性化という言葉を聞くたびに一つの疑問が生じる。果たしてそれは誰が望んでいることなのだろうか。第三者の介入が強い場合、地元住民を無視した地域経済活性化が提案されがちとなる。この誰がという部分がポイントであり、土鶴鉄道を事例に検討した結果、最初は沿線地域の関りが強かったものの、次第に地域外の関わりが強くなっていったことがわかる。後者について、神戸商業会議所や神戸市会にとって、土鶴鉄道を推した理由には、貿易港としての神戸市の発展という利害が絡み、次第に同鉄道の実現にむけて運動熱が高まり、その後には商業関係団体も運動に関わるようになった。それに加え、京鶴鉄道という比較線を推す京都市に対抗したという意識が強くあらわれていた。この点は京都市側も同じであり、それをもって地域経済活性化というものが必ずしも当該地域の活性化を望むものであったかというところではなく、他の地域に比べて劣後に陥らないようにとする顕示的な地域経済活性化ではなかったかと指摘するものである。⁽⁴⁴⁾

そして、そうした顕示性をあらわす手段として、近代化、西洋化、ないしはハコモノの代表格である鉄道が利用されたと考えられる。鉄道のような近代的、進歩的な発展は目に見えるかたちで地域に大きな変化をもたらすものであり、それを他の地域に先駆けて導入することは、他の地域よりも当該地域の発展を確実にすることになるかもしれない。逆にその導入に遅れば、それは他の地域に対する当該地域の遅れをあらわにすることになる。すなわち鉄道の導入は、その実態よりも顕示的な側面が強くなるのである。

それではなぜそのように行動したのだろうか。明治維新の時代に人々がどのように対応したのかという点と関わるものである。日本にとって欧米列強諸国

(44) 「顕示的」という表現は、W・ゾンバルト著、金森誠也訳『恋愛と贅沢と資本主義』講談社、2000年、からヒントを得たものであるが、本稿ではこの点について直接論考するものではなく、別稿にて論じたいと考えている。

に対する遅れは明らかであって、それにいかに追いつくかが課題であった。そのためには西洋の工業化レベルに追い付く必要があり、工業化を積極的に導入していくことが最短の近道であった。地域レベルで言えば、鉄道という近代交通手段を導入することは、地域の工業化の一手段となることから、鉄道を早く敷設することにまい進し、その早さを他地域と比べることになったのが結果、顕示的な地域経済活性化としてあらわれたものと考えられる。

おそらく欧米列強諸国にいち早く追いつき植民地化の脅威から脱するための行動としては正しかったであろう。しかしながら、この世界的に浸透した工業化が西洋型の産業革命、すなわち資本集約型の経済発展をおしすすめていくことが正しかったのかということ、その点は改めて考える必要がある。本稿で主張したい点は、過去の誤りを追求することではない。いまの時代にわれわれが考えるべきことは、今日に至るまでグローバルにおしすすめられてきた経済発展のかたちは本当に正しかったのかという歴史的な振り返りである。今日引き起こされている地球温暖化から、よりミクロな地方でおこっている地域衰退までに共通することは、産業革命によって引き起こされている現象だということである。文化的な生活とかけ離れた生活はその貧しさが強調されるが、当該本人からするとその生活が当たり前で、貧しささえ感じることもなく、充実した人生が送られることもある。幸福の基準は人それぞれであり、一概にこうしなければならないというものではない。ましてや近代化、先進的なものがすべて人間の幸福に直結することにはならないことに注意しなければならない。