

# 軽便鉄道事業の地域的展開

—明治末期～大正期の動向—

三 木 理 史\*

## The Regional Development of Light Railway Companies in Japan

Masafumi MIKI

### 要 旨

本稿は、わが国における「軽便鉄道建設ブーム」の地域的展開を考察することを目的とする。その結果、明らかとなった事実はずぎのとおりである。

1. 1920年度における地方鉄道事業者を経営規模に基づいて区分すれば、「局地鉄道型」、「中小地方鉄道型」および「大手地方鉄道型」の3類型に区分できる。
2. 免許件数の多寡は、国鉄幹線網の完成度と地域社会の経済力と関係が深い。かかるブームの重点地域として北海道、茨城、新潟、長野、岐阜、三重、兵庫の各道県が、準重点地域として関東諸府県、静岡、愛知、奈良、岡山、山口、福岡、大分があげられる。
3. 国有鉄道軽便線、「鉄道敷設法」改正予定線は民営軽便鉄道の建設が低調であった地域と地域経済力に乏しい地域に分布した。

### I. はじめに

本稿は、明治末期から大正期にかけて発生した、いわゆる「軽便鉄道建設ブーム」の地域的展開を全国的視野に立って考察することを目的とする。

最近では、研究水準が欧米に比肩しうるまでに発展したと指摘される<sup>1)</sup>わが国の鉄道史研究の問題点の一つに、個別実証主義に徹するあまり、明らかにされた事実の全国的位置づけ、あるいは全国的動向に照らされた個別事象の検討の欠如があげられる。特に明治末から大正期にかけての「軽便鉄道建設ブーム」については、最近数多くの個別地域あるいは事業者について実証研究がなされる一方で、その成果を有効に総括しうるような全国的動向の検討はほとんどなされていないと一言で過言ではない。本稿は、かかる問題意識に立って軽便鉄道建設ブームの地域的展開の予察を意図するものである。

## II. 「軽便鉄道法」と「軽便鉄道建設ブーム」

1907年の鉄道国有化がわが国の鉄道史上の一大画期をなしたことは今更述べるまでもない。これによって、民営鉄道は一部の例外を除いて一旦幹線交通から撤退した。それにともない、幹線鉄道の監督法規であった「私設鉄道法」の規制を緩和した簡易な支線鉄道の監督法規として1910年に「軽便鉄道法」（以後、「軽鉄法」と略す）が公布され、翌年には軽便鉄道事業者への補助を規定した「軽便鉄道補助法」（以後、「補助法」と略す）も公布された。こうした二重、三重の保護政策は地方の局地線建設活性化に大いに貢献して未曾有の局地線建設ブーム、いわゆる「軽便鉄道建設ブーム」を招来させた。そして「軽鉄法」が有利であると悟るや否やそれまで「私設鉄道法」や「軌道条例」に準拠していた事業者まで指定変更を行ない、1918年には「私設鉄道法」指定事業者が皆無になった。鉄道省は翌年「私設鉄道法」、「軽鉄法」を廃止し、それらを総合して新たに「地方鉄道法」を公布、「補助法」も同様に廃止されて「地方鉄道補助法」に改編された。しかし、以後しばらくかかる建設ブームは鎮静しなかった。

このように「軽便鉄道建設ブーム」は、単に「軽鉄法」下での局地線建設ブームだけに限らず、「地方鉄道法」公布以後の建設ブームをも含めるのが通例である<sup>3)</sup>。そこで、「軽便鉄道建設ブーム」の検討を目的とする本稿では、1910年度～1925年度間の民営鉄道の動向を対象とする。

さて、こうした「軽便鉄道建設ブーム」の全般的傾向は、これまで青木・老川によってつぎのようにまとめられている<sup>4)</sup>。

- ・1911年～1913年と1918年以降にピークがある。
- ・しかし、1918年以降は大都市近郊での計画や鉱工業関係鉄道が中心となる。
- ・免許路線と開業路線に大きな隔たりがあるのは、地域社会による鉄道建設が免許を受けながらも資金調達、その他で多くの困難を抱えていたことによる。

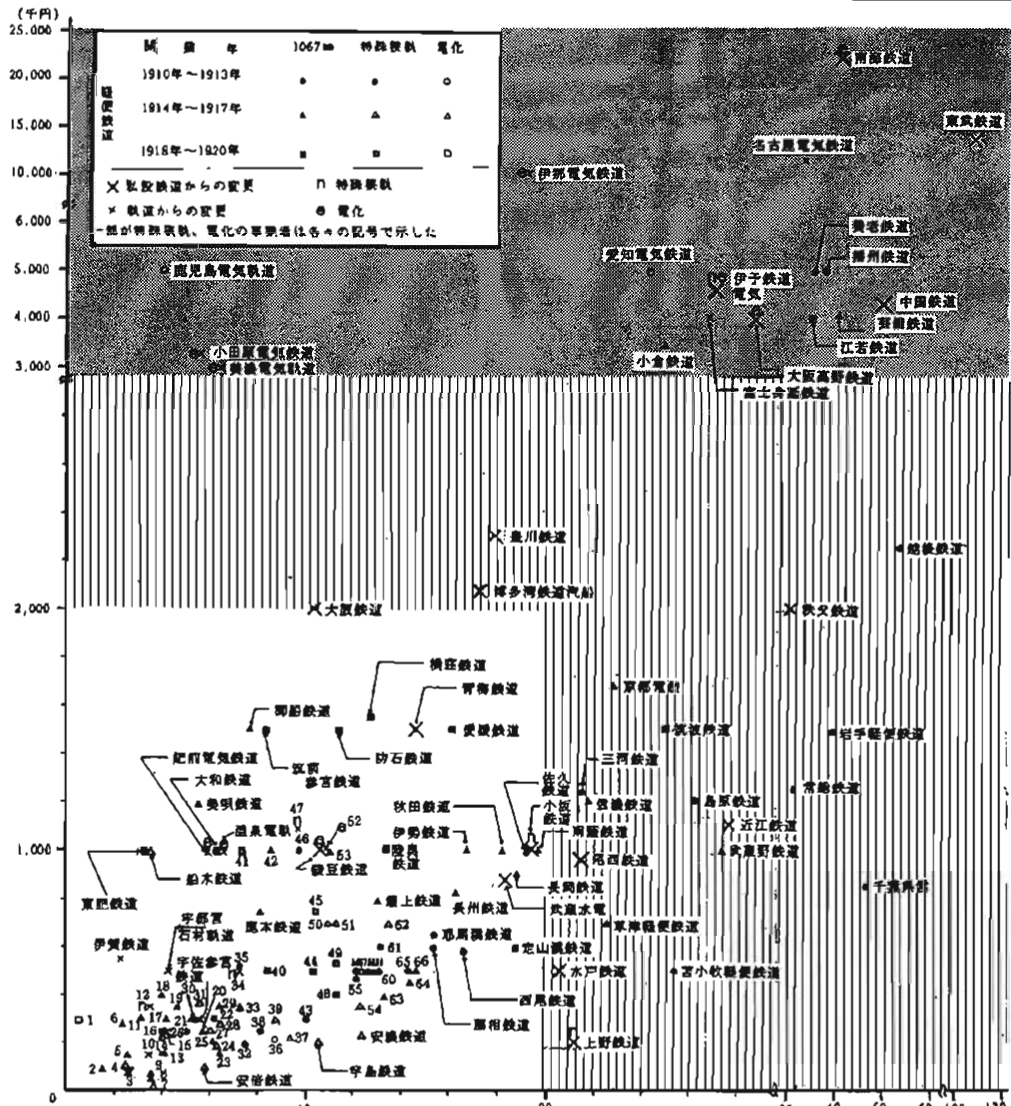
活発な個別事例研究の一方で、全般的傾向に関する指摘は、これまでのところ上述のような内容にとどまっているのが現状である。そこで、本稿では、わが国の鉄道事業に関して各年度ごとに統一的データを提供している『鉄道院年報』、『鉄道省鉄道統計資料』<sup>5)</sup>を積極的に活用することで、「軽便鉄道建設ブーム」の展開を主に地域的視点から明らかにしたい。

## III. 経営規模から見た軽便鉄道事業者の類型

前述の『鉄道院年報』、『鉄道省統計資料』において、民営鉄道は事業者を単位として統計が整理されている。そこで、事業者単位に軽便鉄道事業者の特色を見ることが先決となる。

まず、営業哩数と資本金額で全国の各事業者の経営規模をグラフ上に表示し、さらに各事業者を開業時期ならびに軌道間隔（以下、軌間と称する）と電気動力採用の有無で示される技術的特徴に基づいて区別した（第1図）。対象は1920年度現在で開業している事業者を選んだ。これは、前述の青木・老川の指摘に見られる1911年～1913年の「軽便鉄道建設ブーム」の第一波に免許された事業者の開業路線数のピークが1920年に終息し、1918年以後に訪れる「軽便鉄道建設ブーム」の第二波の開業路線数の増加が1921年以降であることによる。青木・老川も指摘するように、1918年以降のピークは大都市近郊路線や鉱工業関係路線（いわゆる産業鉄道）が中心であり、地域社会における自力建設線は1911年～1913年の第一波に集中した<sup>6)</sup>。

さて、第1図は、表示された事業者分布の粗密に基づいて、およそつぎの3つの区画に区分される。まず営業哩数0哩以上20哩未満、資本金額0円以上2,000千円未満の営業規模が最小の区画（仮に区画Iと称する）、つぎに資本金額3,000千円以上の営業規模が大規模の区画（



第1図 地方鉄道事業者の経営規模 (1920年度)

資料 『大正9年度 鉄道省鉄道統計資料』

注 縦軸：資本金額 横軸：哩程

□ 局地鉄道型    ▨ 中小地方鉄道型    ▩ 大手地方鉄道型

但し、田中鉱山、武蔵水電、京都電燈、四国水力電気の各事業者は兼営事業を含めた資本金額と鉄道事業関係費に大きな隔たりがあると判断したため『大正12年度 鉄道省統計資料』所載の「建設費予算」で資本金額を表示した。また、大阪電気軌道は該当する鉄道線のみの「建設費予算」を『大正14年度 鉄道省鉄道統計資料』から得て、その数値で資本金額を表示した。

- 1: 生駒鋼索鉄道 2: 岩鼻軽便鉄道 3: 龍崎鉄道 4: 丸岡鉄道 5: 小野田軽便鉄道 6: 岐阜軽便鉄道
- 7: 蘆屋鉄道 8: 赤見軽便鉄道 9: 流山軽便鉄道 10: 長谷鉄道 11: 鶴山軽便鉄道 12: 三重鉄道 13: 三輪軽便鉄道 14: 宮崎県営 15: 岐北軽便鉄道 16: 丸子鉄道 17: 宇佐軽便鉄道 18: 加越鉄道 19: 多摩鉄道 20: 湯沢鉄道 21: 野上軽便鉄道 22: 翔南鉄道 23: 中原鉄道 24: 中遠鉄道 25: 山東軽便鉄道 26: 有田鉄道 27: 武岡鉄道 28: 沖繩県営 29: 加太軽便鉄道 30: 阿南鉄道 31: 大阪電気軌道 32: 軽便鉄道 33: 石川鉄道 34: 西大寺鉄道 35: 吉野鉄道 36: 四国水力電気 37: 頸城鉄道 38: 魚沼鉄道 39: 日出生鉄道 40: 東野鉄道 41: 佐生保軽便鉄道 42: 阿波電気軌道 43: 四日市鉄道 44: 寿都鉄道 45: 合名会社横山鉱業部 46: 新宮鉄道 47: 田中鉱山 48: 長門鉄道 49: 東濃鉄道 50: 宇和島鉄道 51: 浜松鉄道 52: 鎌州水力電気鉄道 53: 富山鉄道 54: 大隈鉄道 55: 井笠鉄道 56: 大川鉄道 57: 北勢鉄道 58: 宮崎鉄道 59: 一畑軽便鉄道 60: 下津井軽便鉄道 61: 立山鉄道 62: 両備軽便鉄道 63: 大番鉄道 64: 栃尾鉄道 65: 松阪鉄道 66: 白根鉄道

仮に区画Ⅲ)、そしてこれら二つの区画を除いた営業規模が中規模の区画(仮に区画Ⅱ)である。以下、各区画についてその特徴を指摘する。

区画Ⅰには、地域社会が自力建設したと考えられる局地線のほとんどが含まれ、他の区画よりも事業者数が圧倒的に多い。そして、1918年以前の「地方鉄道法」公布以前に開業した事業者が多く、「軽鉄法」のねらった事業者の経営規模がこの範囲にあったことがわかる。つぎに技術的特徴に目を転ずると、軌間1,067mm未満にあたる特殊狭軌を採用した事業者の数もこの区画に多い。そもそも特殊狭軌は、軌間が極端に狭いことから必然的に軌条の耐久重量や走行する車両の規格、さらには列車の速度に多くの制約を受ける。したがって、建設費は節約できるが、長距離路線には不向きであり、小資本で短小路線を建設する際の苦肉の一策といえる。

しかし、この範囲に含まれる事業者の中にも私設鉄道からの変更組がいくつか見受けられる。これらは、本来「軽鉄法」の公布を待って開業すべき規模の事業者といえよう。つぎに軌道からの変更事業者には、電気動力採用事業者が含まれる点が特徴である。軽便鉄道電化の本格的進展は1920年代後半であるが、その先鞭は軌道からの変更事業者によってつけられたものといえる。これらの特徴から、本稿では区画Ⅰの事業者を「局地鉄道型」と称する。

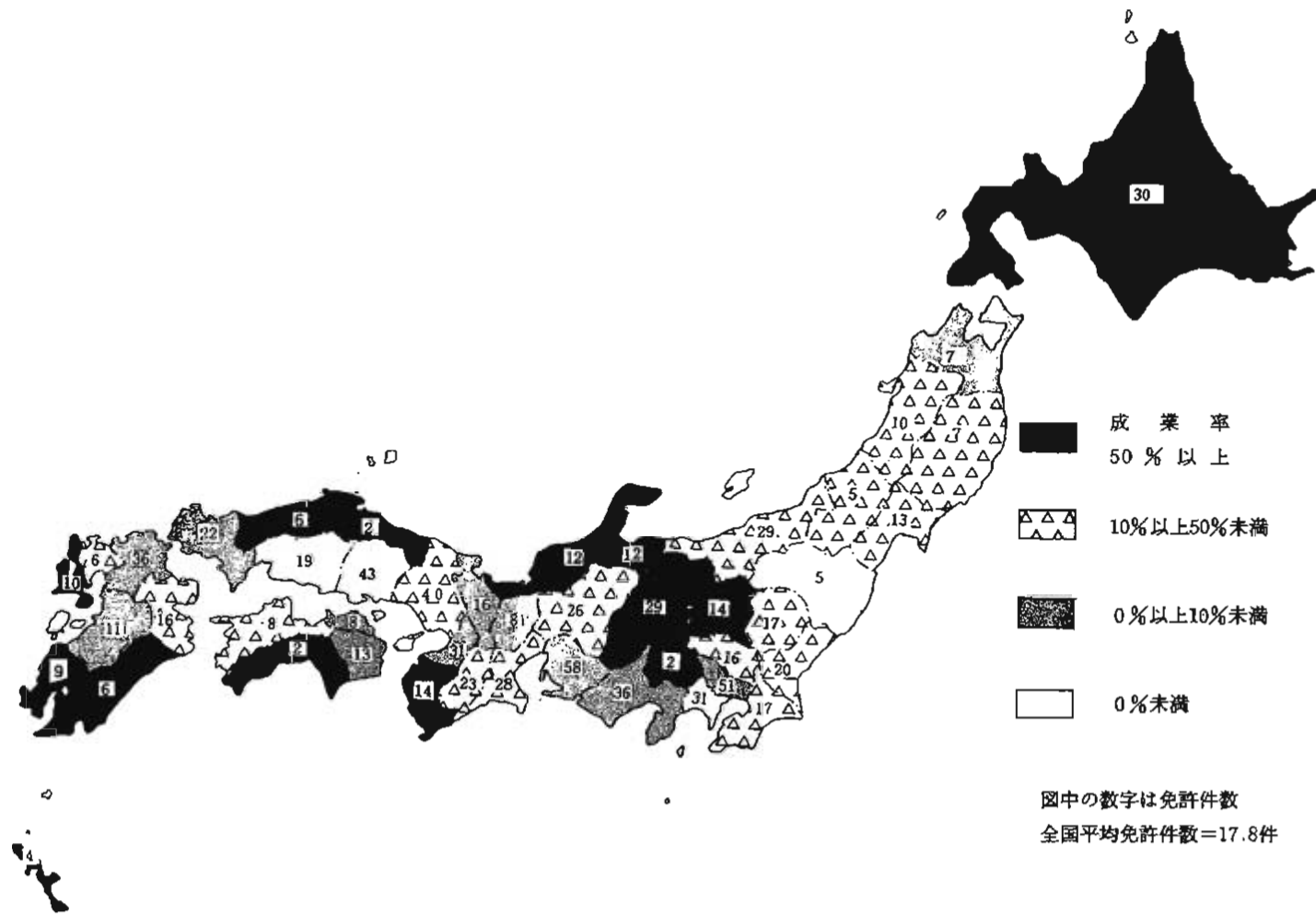
区画Ⅱには、私設鉄道からの変更事業者が散見される。1906年～1907年に実施された鉄道国有化で、対象から除外された「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」(「鉄道国有法」第1条)の大半がこの経営規模の事業者であったことになる。しかし、これらの事業者のうち、水戸鉄道、豊川鉄道、博多湾鉄道汽船の各事業者は明治期の国有化からは除外されたものの、第2次大戦中までに国家買収が行われている。私設鉄道からの変更事業者ではないが、苫小牧軽便鉄道、信濃鉄道の両社も後に国家買収されている。この区画には軌道からの変更事業者は皆無であり、それにとまって電気動力採用事業者も認められない。これらの特徴から、区画Ⅱの事業者を「中小地方鉄道型」と称する。これらは先の「局地鉄道型」に比べて、輸送対象地域がやや大きい事業者といえよう。

区画Ⅲには、様々な素性をもつ事業者が含まれるが、概ね南海鉄道、東武鉄道のような都市近郊鉄道、伊予鉄道電気、中国鉄道のような地方の有力鉄道に大別される。さらに前者は、南海鉄道、東武鉄道のような鉄道起源の事業者と名古屋電気鉄道、美濃電気軌道のような軌道起源の事業者に分かれる。ここでの鉄道起源の事業者は国有化回避に奔走して成功した事業者で<sup>9)</sup>、本来は国有化の対象になってしかるべき存在であった。後者は同じ軌道起源とはいえ、「局地鉄道型」のそれとは大きく異なり、都市間連絡鉄道的性格が濃い。したがってほとんどが電気動力採用事業者である。これらの特徴から区画Ⅲの事業者を「大手地方鉄道型」と称する。

#### Ⅳ. 「軽便鉄道建設ブーム」の地域的展開

前章では「軽便鉄道建設ブーム」によって開業(指定変更を含む)した事業者を、経営規模の面から区分して特徴を明らかにしたが、本章では免許・免許失効・開業の各件数から「建設ブーム」の地域的展開を明らかにする。前述のように、本稿では依拠する統計が事業者単位で集計されている関係からそのままでは地域的展開の考察には適さない。そこで事業者の営業路線をもとに道府県単位で再集計した。

第2図では、1910年度～1925年度の16年間の私設鉄道及び軽便鉄道、ならびに地方鉄道の免許件数を各道府県別に示した<sup>9)</sup>。さらに青木・老川が指摘したように、この時期の免許件数と開業件数には大きな隔りがある。そこで、各道府県別に成業率を求め、特徴を明確にすることにした。なお、成業率はつぎのように規定した<sup>9)</sup>。



第2図 軽便鉄道建設ブーム期における鉄道免許件数と成業率

資料：『鉄道院年報』、『鉄道院鉄道統計資料』、『鉄道省鉄道統計資料』（各年次）

$$\text{成業率}(\%) = \frac{\text{開業件数} - \text{免許失効件数}}{\text{免許件数}} \times 100$$

さて、以下ではこれらをもとに地方別に「軽便鉄道建設ブーム」の地域的展開を記述、考察する。

まず、北海道は免許件数では全国平均を大きく上回る数にのぼるが、それは主として1918年以後に免許件数が急増した結果である。北海道における鉄道省の幹線鉄道網の整備は他地域より遅れて国有化後の大正半ば以後に進行した<sup>9)</sup>。したがって、それらを基軸として派生する軽便鉄道の自力建設のピークも他地域より遅れたものと考えられる。成業率も50%を示して全国的にも上位である。

東北地方は免許件数が秋田、宮城の両県で若干多いものの、いずれも全国平均を下回り建設ブームが低調であったことがわかる。免許時期は各県ごとに異なり、明確な特徴はない。しかし、福島、青森両県を除いて成業率は比較的高くなっている。

甲信越地方では、新潟、長野両県が全国平均を上回るのに対して、山梨県は全国最低件数である。だが、免許時期を考慮すれば、新潟県は1917年以前の件数が多いのに対して、長野県は以後の件数が多く対照的である。しかし、成業率は各県とも一様に高い。

関東地方では、戦前の6大都市を含む東京、神奈川の2府県の免許件数が卓越する以外はほぼ平均的な件数となっている。しかし、成業率でみると逆に東京、神奈川が低く、周辺各県が高くなっている。免許時期を見ると、千葉県のみ1917年以前の件数が卓越するが、他の府県はほぼ同数か以後の件数が多くなっている。

北陸地方は免許件数こそ多くはないが、成業率は3県とも非常に高く、東北地方に似た状況が看取できる。免許時期は県によって若干偏りがあるが、ほぼ均等である。

東海地方は各県共免許件数が多いが、成業率の比較的高い三重、岐阜両県と低い愛知、静岡両県に分かれる。愛知は名古屋を含み東京、神奈川に共通する傾向といえよう。免許時期では三重が1917年以前に偏りを見せる以外はほぼ均等になっている。

近畿地方では、関東地方と同様、6大都市を含む大阪府と兵庫県で件数が多く、他の各府県が平均的な件数である。だが、6大都市を含むとはいえ京都府は件数が平均的である。成業率では和歌山が卓越し、兵庫、奈良がつづいている。免許時期は和歌山が1917年以前に多いのに対して、京都はそれ以後が多く、他の府県はほぼ同じになっている。

中国地方は瀬戸内海側と日本海側で極めて対照的な様相を示している。すなわち、件数で卓越する瀬戸内海側と成業率で卓越する日本海側といった状況である。免許時期について見ると、岡山、広島、山口の各県は1917年以前が圧倒的に多い。一方、日本海側は、鳥取県が2件共1918年以後、対して島根県が3件共1917年以前の免許で対照的である。

四国地方は全般に件数は少ない。北海道同様、鉄道省による幹線鉄道建設が未完成の状況ゆえ末端交通機関の近代化を進めうる以前の状況であった。件数では少数ながら愛媛、高知両県の成業率は高い。免許時期を見ると高知県を除けば1917年以前が多めである。

九州地方も福岡県を除けば全般に件数は少ない。逆に成業率は福岡、熊本を除いた各県で高くなる傾向にある。免許時期を見ると、長崎県を除いて1917年以前が多くなっている。

さて、「軽便鉄道建設ブーム」が以上のような地域的展開を見せた原因として、つぎのような点が指摘できる。免許件数の多少を規定する要因としては、鉄道省による幹線鉄道網の完成度と地域社会の経済力の2つがあげられる。前者については第3図を参照すれば明らかなよう

に、免許件数の少ない東北、中国（日本海側）、四国、九州と件数増加が後期に偏る北海道では幹線鉄道網が未完成である。また、第1表にかかる建設ブームのほぼ中間にあたる1916年度の人口1人当りの租税負担額を地方別に示した。ここから地域社会の経済力を推定すると、上述の諸地方は負担額が全国平均より低くなっている。これは出願を決意させる資金調達の可否を示す一指標となる。免許件数の少ない地方は、概ね租税負担額が全国平均より低くなっており、起業に対する慎重さをうかがわせる。

つぎに免許件数と成業率の関係を見ると、一部の例外を除けば件数の低い道府県で成業率が高くなる傾向がある。これらの道府県では、低調な経済力のなかで資金調達を行うことからより着実に計画を立案し、遂行していった結果と考えられる。一方、6大都市を有する富裕な経済力の府県では、膨大な免許件数の割に成業率が低く、投機的な色彩の事業が多かったことを推測させる。これは前述の租税負担額と免許件数の関係の考察結果にも通ずるものといえる。

以上の点を考慮して、かかるブームの重点地域を規定してみたい。まず、件数で20件以上の道府県として、北海道、茨城、東京、神奈川、新潟、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、大阪、兵庫、奈良、岡山、山口、福岡の16道府県があげられる。つぎに成業率20%以上では、北海道、宮城、秋田、山形、茨城、栃木、群馬、埼玉、新潟、富山、石川、福井、山梨、長野、岐阜、三重、兵庫、和歌山、鳥取、島根、愛媛、高知、佐賀、長崎、鹿児島、沖縄の各道府県があげられる。両者に共通する北海道、茨城、新潟、長野、岐阜、三重、兵庫の7道県は、さしあたり重点地域と見なされるが、このうち北海道は「地方鉄道法」下での建設ブームの中心であったことに留意する必要がある。

第1表 人口1人当りの租税負担（1916年度）

地方名	負担額	地方名	負担額
北海道	6,277	近畿	13,873
東北	6,880	（大阪）	(16,595)
関東	11,357	（京都）	(11,136)
（東京）	(19,846)	（兵庫）	(15,536)
（神奈川）	(12,726)	中国（瀬）	7,642
甲信越	7,751	”（日）	7,511
北陸	8,136	四国	6,980
東海	8,048	九州	7,373
（愛知）	(9,522)	（福岡）	(10,444)
		全国	8,985

注1) ( ) は戦前の6大都市を含む府県の数値、但し福岡県は参考

(単位：円)

2) 租税とは、内国税、府県税、市町村税の合計にあたる

資料) 『主税局第44回統計年報』により作成

## V. 軽便鉄道と鉄道政策

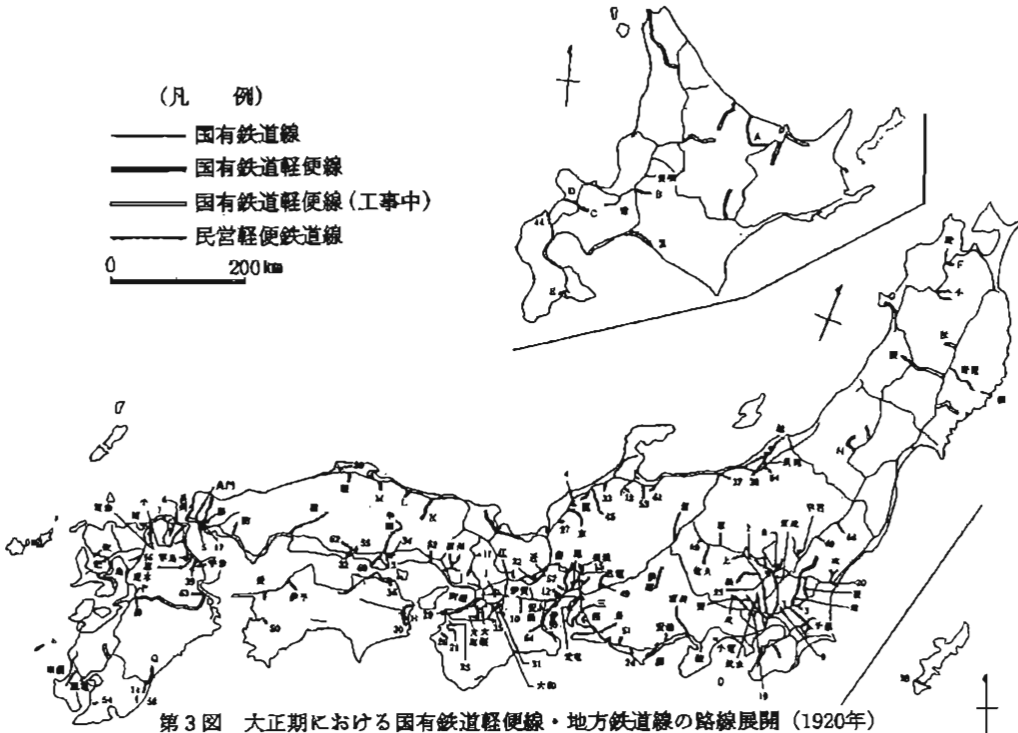
それでは、前章で明らかにした建設ブームを、建設された軽便鉄道路線網の展開から再検討してみよう（第3図）。Ⅲ章で述べた理由から、ここでも1920年度の状況を図示した。これを見ると民営軽便鉄道の多くの路線は、概ね国鉄幹線から派生しているが、国鉄幹線が未整備の地域では概ね海岸部、すなわち港湾を起点とした路線展開になっていると判断される。これは、筆者が先に三重県を事例に指摘した<sup>10)</sup>、軽便鉄道は近代的交通体系に組織される一方で、近世的交通体系への帰属性も高かったという事実が全国的に該当する可能性を示唆するものといえる。

つぎに地方別の状況を考察する。図示した時期では北海道は路線展開が疎らである。東北、中国（日本海側）、四国、九州南部等免許件数の少数であった地域でも路線は疎らである。逆に比較的密な路線展開が認められるのは、関東地方、東海道線沿線、伊勢湾沿岸、近畿地方中部、瀬戸内海沿岸、北九州地方である。但し、関東地方や近畿地方では私設鉄道からの指定変更がかなり含まれることに留意する必要がある。こうした路線展開からⅣ章では、免許件数、成業率のいずれかが低いため重点地域から除外された関東諸府県、静岡、愛知、奈良、岡山、山口、福岡、大分の各県も準重点地域と考える必要がありそうである。

さて、とかく民営軽便鉄道の存在がクローズアップされがちな軽便鉄道ではあるが、国有鉄道軽便線の存在も看過することはできない。なぜなら「軽鉄法」の立法意図の一つには、「弱小な私鉄すら建設・経営できない地方の実状に応じて、国鉄路線網の建設・経営」<sup>11)</sup>を便宜化することがあったためである。第3図に示した国有鉄道軽便線（工事中線路を含む）の分布を見ると、北海道11、東北9、関東2、東海2、近畿2、中国4、四国1、九州5になっており、1917年以前の民営軽便鉄道建設が低調であった北海道、東北、中国（日本海側）の各地方が国有鉄道軽便線建設の重点地域であったことがわかる。

国有鉄道軽便線は、国家資本の誘致による地方の局地的交通近代化の端緒となったが、それがより本格化するのには1922年4月11日の「鉄道敷設法」改正予定線の建設によるものといえる。この予定線の地方別分布はを第4図に示したが、ここでも北海道、東北の卓越が目立つ。これら2地方では、当時国内で経済的に恵まれない地域であったことは明らかであり（第1表）、民間資本に依存した交通近代化には限界があったのであろう。しかし、東北地方と経済的に大差の無かった四国地方とを比較してみると、国有鉄道軽便線、「鉄道敷設法」改正予定線のいずれも格段の開きが認められる。「我田引鉄」といわれる政友会議員による国有鉄道誘致談が主に東北地方で発生していることから、国有鉄道軽便線や「鉄道敷設法」改正予定線の決定が、必ずしも民営軽便鉄道の敷設状況や地域社会の経済的条件等を考慮した合理的判断に立ったものばかりでなかったことの証左といえよう。





第3図 大正期における国有鉄道軽便線・地方鉄道線の路線展開(1920年)

資料：『日本国有鉄道百年史第5巻』44～45頁を一部改変

1921年3月31日現在の状況を示している

注：図中の記号と線区・事業者名の対照は下記のとおりである

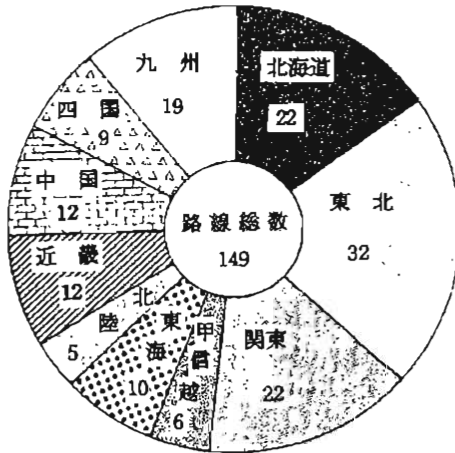
〈国有鉄道軽便線〉

- A：湧別線 B：万字線 C：東俱知安線 D：岩内線 E：上磯線 F：黒石線 G：鉛川線
- H：長井線 I：真岡線 J：有馬線 K：智頭線 L：倉吉線 M：横河線 N：小松島線
- O：大畑線 P：宮地線 Q：妻線

各線の名称は軽便線としての名称を用いた

〈地方鉄道線〉

数字の番号及び社名の頭文字(1字又は2字)は第1図の表記に準じている



第4図 「鉄道敷設法」改正予定路線の地域分布

## VI. ま と め

これまでの個別実証研究を踏まえ、軽便鉄道事業の全国的動向を検討した本稿で明らかとなった事項は、つぎのようにまとめられる。

まず、1920年度における地方鉄道事業者を、営業哩数と資本金額から示される経営規模に基づいて区分すれば、「局地鉄道型」、「中小地方鉄道型」および「大手地方鉄道型」の3類型に区分できる。

つぎに免許件数と成業率から道府県別に「軽便鉄道建設ブーム」の地域的展開を考察した結果、免許件数の多少を規定する要因には、鉄道省による幹線鉄道網の完成度と地域社会の経済力の2つがあった。さらに免許件数と成業率の関係から道府県の起業形態を見ると、一部の例外を除けば件数の低い道府県で成業率が高くなる傾向が認められた。これらは低調な経済力のなかで着実な起業をした地域と豊かな経済力の下に投機的な起業をした地域があったためと考えられる。

かかるブームの重点地域として北海道、茨城、新潟、長野、岐阜、三重、兵庫の7道県がまずあげられ、さらに路線展開から補足的考察を加えると関東諸府県、静岡、愛知、奈良、岡山、山口、福岡、大分を準重点地域としてあげることができる。

さらに、民営軽便鉄道との関係から国有鉄道軽便線、「鉄道敷設法」改正予定線の分布状況を見ると、1917年以前に民営軽便鉄道の建設が低調であった地域と地域経済力に乏しい地域にこれら国家資本導入の重点が置かれたと一応は判断できる。しかし、より詳細に見ると党利党略がそれらに加わり、必ずしも合理的判断に立って建設計画が立案されたとはいえないところが認められる。

## 付 記

本稿は1990年度日本地理学会春季学術大会（於・東京大学）において「軽便鉄道事業の地域的展開」として発表した内容を、当日のコメント等を参考に大幅に改めて構成したものである。報告の際座長を務めてくださり、貴重な御指摘を頂いた茨城大学の中川浩一先生に御礼申し上げます。

また、拙い内容ではありますが、本学着任以来様々な面で御厚情を賜りました野崎清孝先生に本稿を献呈させていただきます。

本稿の作成にあたっては文部省科学研究費補助金（奨励研究(A)）「わが国における地方鉄道事業の形成と再編成に関する歴史地理学的研究」（課題番号04780243）の一部を使用した。

## 注

- 1) 湯沢 威「鉄道史研究」（社会経済史学会編『社会経済史学の課題と展望』、有斐閣、1992）、263頁。
- 2) 青木栄一・老川慶喜「軽便鉄道の普及」（野田正徳他編『日本の鉄道—成立と展開—』、日本経済評論社、1986）、148-156頁。ここでは軽便鉄道建設ブームを検討するに当たって1910年～1926年を対象としている。だが、わずかながら昭和にかかると1926年度を対象に含めねばならない根拠はないので、本稿では1910年度～1925年度を対象として検討を進める。
- 3) 前掲注2）、151-152頁。
- 4) 『鉄道院年報』は、それ以前の『鉄道局年報』からつづく鉄道監督庁の年次報告書で、その「監督」の項目に民営鉄道に関する統計資料が収載されている。官庁の改組で同年報もこれまでに数度名称を変更しているが、鉄道省の発足とはほぼ同時期の1916年度から統計を独立させて『鉄道省鉄道統計資料』として発刊することになった。これらは1980年より日本経済評論社から『明治期鉄道史資料』、『大正期鉄道史資料』、『昭和期鉄道史資料』として復刻され、現在も復刻事業がつけられている。これによって研究機関での閲覧の機会は増加したが、これを積極的に活用した研究は少ない。
- 5) 前掲注2）、151頁。
- 6) 武知京三『都市近郊鉄道の史的展開』、日本経済評論社、1986、235-246頁 において南海鉄道の国有化に関して一定の展望がなされている。
- 7) 道府県別集計にあたってはつぎのような基準で行った。1. 事業者の所属道府県は免許、開業区間の起点（上に書かれた地名）で採録した。2. 1事業者で複数線区が免許されている場合には、原則として別個の免許として採録する。但し、起終点地のいずれか一方が同一である場合（例えば1913年5月1日免許の知多軽便の「武豊・師崎、武豊・常滑」間）には1件と見なして集計した。3. 開業区間の場合には、開業月日が異なれば、起終点地のいずれか一方が同一でも別個のものとして見なした。
- 8) 前掲注7)の方法によって集計した数値には誤差が含まれる。その最大のもは、比較的長距離の免許を取得してその区間を細切れに開業させた場合である。集計の結果、免許件数1件に対して開業件数8件（信濃鉄道、伊勢鉄道）といった場合が見られた。個々の免許に対する開業を逐一追跡する方法が最も正確な数値を得る方法ではある。だが、隣接する複数区間の免許を同時に取得して免許区間とは異なる地名で開業区間を届出ている事業者も少なくなく、実際にはその追跡にはかなりの困難を要する。そこで、本稿の集計では開業件数が5件を越える19事業者を抽出して、それらの開業件数から免許件数を引いた件数を各所属道府県の総件数から差し引いて数値の調整を行った。また、指定変更事業者は指定変更の認可年度に私設鉄道あるいは軌道での既営業区間が軽便鉄道の開業区間として計上されるが、これも差し引いている。
- 9) 明治末から大正期にかけての北海道の鉄道建設の背景に関しては、渡邊恵一「日露戦後における北海道開拓方針—運輸・交通部門を中心として—」、立教経済学研究45-3、1992、163-175頁が参考になる。
- 10) 拙稿「三重県における戦時交通統制と地域交通体系の再編成」、地理学評論65-7、1992、563-564頁。
- 11) 『日本国有鉄道百年史第5巻』、日本国有鉄道、1972、37頁。当時、国有鉄道線の建設は「鉄道敷設法」（1892年公布）に基づいて行われていたが、国有鉄道軽便鉄道線の場合にはそれによらない建設が可能であった（青木栄一「鉄道国有から第2次大戦まで」（運輸経済研究センター編『鉄道政策論の展開—創業からJRまで120年—』、白桃書房、1988）、64頁）。

### Summary

The purpose of this study is to clarify the regional development of a Light Railway Construction Boom in Japan.

The results are summarized as follows:

- 1) The author classified private railway companies in 1920 from a point of business scale into three types: the type of local line, the type of semi trunk line, and the type of trunk line.
- 2) The number of licenses was determined by degree of trunk line network of Japan National Railway and means of regional community along the Light Railway. Important regions of a Light Railway Construction Boom were Hokkaido, Ibaraki, Niigata, Nagano, Gifu, Mie and Hyogo prefectures. Semi important regions were each prefecture in the Kanto district (except Ibaraki), Shizuoka, Aichi, Nara, Okayama, Yamaguchi, Fukuoka, and Oita prefectures.
- 3) The lines of national Light Railway and the planned local lines of Japan National Railway were distributed in the regions where few Light Railway lines were built and poor regions.