

山陽鉄道会社の創設と中上川彦次郎の経営革新 (1)

—会社創設にみる政府との交渉過程を中心にして—

The Foundation of Sanyo Railway Company and Management reform achieved by Hikojiro Nakamigawa

安 彦 正 一
Shoichi Abiko

はじめに

第1章 明治期の鉄道の導入と発展

第2章 山陽鉄道の建設計画「村野の構想から県の計画へ」

第3章 牧野「書記官日誌」に見る請願委員の動向

第4章 知事の演説と鉄道敷設事務の審議

おわりに

はじめに

日本の近代化は富国強兵、殖産興業、文明開化のスローガンのもとに、近代産業の導入を必要不可欠とし推し進めたのであった。中でも殖産興業はその中心とし、多くの産業を諸外国から導入移植し近代化を進めたのである。維新政府の指導者である大久保利通も「殖産興業建議書」の中で次のように述べている。「大凡国ノ強弱ハ人民ノ貧富ニ由リ、人民ノ貧富ハ物産ノ多寡ニ係ル、而テ物産ノ多寡ハ人民ノ工業ヲ勉励スルト否ラサルトニ胚胎スト雖モ、其源頭ヲ尋ルニ、未ダ嘗テ政府官ノ誘導督励ノ力ニ依ラサル無シ」¹⁾と、その重要性を強調している。したがって、維新政府も新生産様式の導入・移植することが課せられた課題であった事は言うまでもない。それゆえ、政府は財政窮乏の極にありながらも、巨額の資金を要する通信、汽船、鉄道などの近代機関の導入に傾注した。その目的は、経済的な意味よりも、むしろ政治的軍事的目的の意味合いが強かったのである。しかしここで留意することは、新政府がこれ等近代交通機関の導入を、かくも早期に決意せしめた理由は、これらの施設が外国人の独占的利権的となり、これを防ぐ外交的必要性に迫られたことにあったといえる。

とはいえ、我が国の本格的な鉄道の発達は、明治20年代以降を待たねばならないが、それは官営鉄道に変わって民営鉄道が急速に発達し、その先鞭として日本鉄道会社が創設され大きな収益を上げた事が、鉄道を注目させる要因となった。

しかし、山陽地方の交通の建設は、ほとんど無いに等しく沿線住民からも建設の期待がもたれ、それを担う山陰路、山陽路の鉄道として山陽鉄道会社が創設されるのである。