

## 第3節 1916-1930年

### 1. 扱う記事の期間、期間中に発生した日本史上の出来事

本章では1916年から1930年までの新聞記事を扱う。この期間は、第1次世界大戦、終結後の軍縮時代、軍縮から軍拡へ反発する時代の3期間に大まかに分けられる。

1914年から始まった第1次世界大戦では、直接の戦禍に巻き込まれなかった日本は、日英同盟を理由に、中国におけるドイツ領を接收、占拠し、中国には二十一か条の要求を突きつけ、中国への進出をますます進めた。産業の中国の進出も起こり、その例として、中国で工場経営をする紡績業(在華紡)が挙げられる。

1917年にはロシア革命が起こり、翌年には社会主義国家の誕生を恐れた日本含む列国はシベリア出兵を行った。日本国内ではその影響で米価が急騰し、米騒動が起こった。その結果として、「平民宰相」と呼ばれる原敬を首班とする立憲政友会<sup>1</sup>の政党内閣が成立した。しかしそれも長続きせず、1921年に原敬が暗殺され、1924年に憲政会の加藤高明による内閣が成立するまでは3代の非政党内閣が続いた。

一方で国外では、1918年に第1次世界大戦が終結する。国際連盟ができ、国際協調路線に変わった中で、軍縮が行われた。1921年から始まった、ワシントン会議において、太平洋地域に関する四ヶ国条約、中国に関する九ヶ国条約<sup>2</sup>、海軍軍縮条約が結ばれた。

国内の社会では、第1次世界大戦が総力戦であったことを背景に、労働者の権利や国民の政治参加を求める声が高まった。ロシア革命や米騒動から社会運動が活発化し、労働運動も大きく高揚した。またそのような中で、普通選挙運動も盛り上がった。1923年には関東大震災が発生した。

1924年には、原敬以来の政党内閣として、憲政会の加藤高明による内閣が成立した。加藤は、1925年には普通選挙法と治安維持法を成立させ、社

---

<sup>1</sup> 立憲政友会の公約は鉄道拡充、高等教育増設などの積極政策である。

<sup>2</sup> 中国の主権尊重、門戸開放、機会均等の原則が決められ、日本は第1次世界大戦時に接收していた、山東半島の旧ドイツ権益を返還することになった。

会の流れに対応する策を取った。また外交では幣原喜重郎外相のもとに幣原外交という協調路線を取り、中国に対しても不干渉主義を掲げたが、経済的な懸案には非妥協的であった。

しかし、1927年に田中義一内閣ができると、一転して中国に対しては強硬政策をとるようになった。当時の中国は国民革命軍を中心に、全国統一の動きがあり、中国南部の広東から北上し、各地域を制圧していく事態が起こっていた(北伐)。そのような中で日本は山東出兵を行い、また満州の軍閥、張作霖を支援し、北伐に対抗したが、張作霖が国民革命軍に結果として敗北した。帰還途中の張作霖を、満州にいる陸軍である関東軍が乗っていた列車ごと爆破した事件も発生した(張作霖爆殺事件)。その背景として、満州を直接支配しようとする関東軍の一部の思惑があったとされている。

経済面を見ると1920年には戦後恐慌が発生したうえ、1923年の関東大震災により日本経済は大打撃をうけた。1927年には金融恐慌、1929年の世界恐慌の影響から昭和恐慌が起きるなど、1920年代の日本は慢性的な不況に見舞われた。1929年には当時の浜口雄幸内閣が前日銀総裁である井上準之助を蔵相にし、緊縮財政を行っていたが、昭和恐慌は、緊縮財政の一環として行われた金輸出解禁の不況と、世界恐慌の影響で、二重の打撃を受けた。

## 2. 記事の分析

この期間では、「鉄道」はどのように報じられてきたのだろうか。本章では対象とする時期を1923年以前の前半と以降の後半に分けて分析する。

まず前半における記事の中でみられるのが、鉄道と財政の関係、言い換えれば、鉄道と政府の関係の記事である。そこでは鉄道は比較的、批判的な見方をされている。

1916年2月7日<sup>3</sup>の記事では、検察官・官僚・貴族院議員経験者である、中小路廉による談話を取り上げている。その中で、「鉄道は依然として血の出るとき非常特別税にて経営する一方には高利の内債二千万円を募集

---

<sup>3</sup> 『朝日新聞』1916年2月7日朝刊

して低利の外債を償還し利鞘においてみすみす国庫の損失をきたすをも顧みざらんとす。鉄道のごとき現に一千八百万円の純益を挙げつつある者に対しては冗費を節約しその純益の範囲内においてこれを経営するかあるいは金融市場の状況に応じ内債を募集してその他改良拡張を計るべきにあえて租税を以てこれが建設改良費に充てた他方には不利を冒してまでも外債仮替をなさんとす。」と述べている。当記事をまとめると、非常特別税という税金を、出血のようにまるで無制限かのように使っている一方で、高い利子の国内債券を発行し、低い利子の国外債券を返し、利子の差を、先述の税金で補填していることが国庫損失を生んでいると批判している。そもそも 1800 万円の純利益を上げている鉄道であれば、その利益に収まるよう節約して市場の状況から国内債券で賄うべきと述べている。

また批判的な見方ではないが、1922 年 12 月 10 日<sup>4</sup>の記事 では、若槻礼次郎 は、公債と中でも鉄道の公債についての減額のテーマを取り上げていた。その中で、「公債支弁中主なる鉄道公債」と述べ、公債の中でも主たるものは鉄道の公債ということを示している。

一方で、批判的な見方が少ないのが、中国東北部(以下、満州)や朝鮮の鉄道に関する記事である。1910 年に併合し、植民地となった朝鮮における朝鮮鉄道や、経営権を獲得している南満州鉄道株式会社 (以下満鉄)に関する記事も見られた。1920 年 10 月 23 日<sup>5</sup>の記事には、朝鮮鉄道の経営を満鉄に委託していたが、契約を取り消して、朝鮮総督府自らが運営しようとしていた事案につき、「元来鉄道の経営を満鉄に委託したるは朝鮮鉄道の統一を図り大陸に対する交通政策上より来れるもの」という立場から、現状維持で契約を維持する論が強く、そのままであろうという内容があった。このことから、朝鮮半島の鉄道を満鉄に任せることで、朝鮮半島から満州まで一体性を持たせられるために、満鉄に経営委託をしていたのではないかと推測できる。そのような推測と、満鉄が日本からの出資の半官半民の会社であったことから、この委託契約というのは、植民地内の交通の一体性を持たせ、経済的な一体化や軍事的な可能性も狙ったものではないのだろうか。というのも満州事変が起こっていない時期に、朝鮮総督府(一応国

---

<sup>4</sup> 『朝日新聞』1922 年 12 月 10 日朝刊

<sup>5</sup> 『朝日新聞』1920 年 10 月 23 日朝刊

内扱いも可能)が満鉄(日本国外)の経営まで行うというのは、侵略ともとれ、外交的に危険性が高い。一方で、満鉄が朝鮮鉄道の経営をするのであれば、実体は兎も角として問題はないと言える。

さらに、中国に関しては批判的要素が一層薄まる。1919年5月30日<sup>6</sup>の記事では、イギリス、アメリカ、日本、フランスの4国の銀行家代表の協議会が開かれ、対支新借款団組織大綱という借款について議論がなされたことが記載されていた、その中で、「新借款団が円満に活動し、実際問題として支那幣制の改革断行、未設鉄道の敷設、電信線の増架、運河の浚渫、水災害の排除、鉱山の開掘等着々実現せらるるに於ては是れ独り支那一国の幸福のみならず、各国も共に其利を享け、特に地理的に接近せる我国が受くる利益多大なるものあり。」と記載があり、鉄道も含めたインフラ整備が、特に地理的に近接する日本は利益を得ると、見なされていたようだ。他にもそのような考え方が出てきている。同年2月10日<sup>7</sup>の記事には、吉会鉄道への借款の本契約交渉が始まった記事があり、やはり中国には出費を惜しまないようである。

このように見ると、国内の鉄道には厳しい見方、植民地など日本列島外の鉄道へは、政府が管理しても構わない、つまり出費を厭わない姿勢があるように見える。なぜであろうか。先述のとおり、公債に関しては鉄道への公債が主を占めていた。一方で国家支出(一般会計)では1921年には軍事費が5割近くを占めていた。この状況からすれば、軍事費も削るべきという旨の主張が同時になされるべきであるが、それが無いのは時代の背景もあると考える。1919年まで続く第1次世界大戦期には軍事費を削るわけにはいかないし、第1次世界大戦終結後は国際協調路線に入るため、軍事費は削られる中で、鉄道だけ無駄遣いともとれる出費を許されるだろうか<sup>8</sup>。そのように軍事費には手を付けられないため、それ以外で出費が目立つ鉄道関連費に関して、批判的な見方がされるのは不可避ともいえる。さらに朝鮮・満州に関しての出費は、大陸進出を狙う日本には、軍事的に有

---

<sup>6</sup> 『朝日新聞』1919年5月30日朝刊

<sup>7</sup> 『朝日新聞』1919年2月10日朝刊

<sup>8</sup> 軍事費と減額の関係の記事は、1920年代前半に10個以上表れているが、国際協調路線の影響が大きい。また第1次世界大戦期には余り見られていない。

利に働くこともあるため、あまり問題には出来なかったのではないだろうか。

後半の時期の記事においても最も多く見られたのは、鉄道の建設・改修や国有化といった財政支出に関わる記事であり、こうした問題に関する記事は1924-30年までに6件みられた。また、直接財政支出に関する話題が出てきたわけではないものの、鉄道建設に関する疑獄を扱った記事が2件見られた。こうした傾向からは、この章の前半で扱った時期から引き続き、鉄道について、その財政支出が注目を集めていることがうかがわれる。

古い記事から見ていくと、1924年10月1日の記事は行財政整理に関する閣議を扱ったものであった。この記事は主に財政支出を巡り、支出を削減する立場の浜口大蔵大臣と各省の大臣が議論を行ったことを報じたもので、その中で今後鉄道に関する特別会計が今後議論されるであろうといったことが触れられており<sup>9</sup>、鉄道に関する費用が削減の対象として槍玉にあげられていたことがわかる。同年10月21日の記事は東京市会における電気軌道事業費追加予算、1929年5月1日の記事は昭和4年度の鉄道改良費予算を報じたもので、特に後者については1000字以上を割いて各鉄道局でどういった工事にいくらの予算が費やされるのかも含めて記述されており、鉄道の整備やその予算が注目されていたことがうかがわれる<sup>10</sup>。また、1930年10月13日の記事は当時の恐慌を受けて行われた失業者救済の為に鉄道公債増発が決定したことを報じている。この中では高架工事など、鉄道に関する既定の計画を実現させるための名目として失業者救済が使われているのではないかとの懸念があるとの議論があるとされ<sup>11</sup>、鉄道整備予算に対して疑いの目が向けられていることがわかる。

また、この時期は鉄道が政局と結びつくようになった点も特徴としてあげられ、政局に絡んだ記事は、1929-30年に3件見られた。1929年12月7日の記事では「首相、蔵相に懇請 鉄道既定計画の中止は総選挙を前に控え党勢膨張に影響するところ甚大であると見なし<sup>12</sup>」との記述があり、

---

<sup>9</sup> 『朝日新聞』1924年10月1日朝刊

<sup>10</sup> 『朝日新聞』1924年10月21日朝刊、『朝日新聞』1929年5月1日朝刊

<sup>11</sup> 『朝日新聞』1930年10月13日朝刊

<sup>12</sup> 『朝日新聞』1929年12月7日朝刊

鉄道の整備が党への支持獲得に直結していたことがうかがわれる。また、上記の 1930 年の記事では鉄道公債増発が議会での公債に関する議論に結びつくことを懸念する意見が紹介されている。さらに同年 4 月 25 日の記事では、当時の野党で議席数も少なかった政友会が、越後鉄道に関する疑獄問題で内閣の小橋文部大臣を追及することを狙っていたことが報じられており<sup>13</sup>、これにより議会における論戦を有利に進めようと意図していたことがわかる。このように鉄道建設が政局と結びつくようになった原因としては、本格的な政党政治の成立が考えられる。政党が地域からの支持を集めるための手段として、多額の建設費など疑問の目を向けられつつも鉄道の整備を推し進めた一方、政党間の議会における論戦が従来より重要になったため、そこで有利に立つために鉄道に関する疑獄や予算支出が他政党の議員や閣僚への追及に利用されるようになったと考えられる。

鉄道の疑獄について述べた記事では 1929 年の 4 月 3 日と 8 月 29 日のものがある。これはともに「五大私鉄疑獄」と呼ばれた私鉄の国有化や免許申請にあたっての贈収賄事件を指していると考えられ、この事件について 8 月 29 日の記事においては「昨秋の市疑獄と並ぶ大事件となる可能性がある」「世上の疑惑極度に高まって来たので」との記述があり<sup>14</sup>、鉄道に関する汚職が重大な問題としてとらえられていたことがわかる。こうした鉄道疑獄への世論の厳しい見方が、上記の 1930 年の記事において鉄道公債の発行が既存の計画を実行するためのものとみなされるのではないかと懸念にもつながったのではないかと考えられる。

この時期の社会的な動きに関連した記事では、怠業問題の報道もあげられる。1924 年 10 月 4 日の記事では、当時隆盛を見せていた労働運動が東京市電の従業員の間でも広まったことを示している<sup>15</sup>。この記事の中では、当時強まりつつあった警察などによる取り締まりの対象にならないようにする為か、規則に違反しない形で怠業をしていた様子が述べられている。

前半の部分に引き続き、この時期にも日本が進出を進めていた大陸における鉄道の動きが報じられている。1928 年 8 月 12 日の記事では満鉄の関

---

<sup>13</sup> 『朝日新聞』1930 年 4 月 25 日朝刊

<sup>14</sup> 『朝日新聞』1929 年 8 月 29 日朝刊

<sup>15</sup> 『朝日新聞』1924 年 10 月 4 日朝刊

連会社について、1929年7月13日には満鉄の電線が切断された事件などが報じられている<sup>16</sup>。中でも大陸における鉄道の役割の大きさを示しているのが1923年2月22日の記事である。この記事において、貴族院において質問をした阪谷芳郎は「山東鉄道を支那に還付した為に却って日支の間に紛乱を起す原因を為し惹いては我邦人の発展に害を貽しつつ」あると述べている<sup>17</sup>。これに対し答えた外務大臣も還付の取り消しなどには言及しないものの、「山東鉄道を支那に於ける我国の商工業の利益に重大の関係がある」と同意している。こうしたことから、大陸における鉄道が日本の国益に直結するものだとの見方が共有されていたと考えられる。また、これらの答弁の中には「我邦人」「我国」など「日常のナショナリズム」の直示にあたる単語があり、こうした大陸における鉄道の議論をする中で暗黙のうちにそれらを「われわれの」鉄道とする認識が生まれていた。

### 3. まとめ

この時期における鉄道に関する報道の最大の特徴は、前半、後半ともに一貫して鉄道への財政支出についての報道が多かったという点である。こうした報道の中で、鉄道は多額の公債を発行し、財政支出を行って整備を進めているという共通の条件に加え、前半の時期は軍事費が削減される中でも鉄道へは多額の支出が続けられている点が問題視されたこと、後半は鉄道に関する疑獄事件や、多額の公債を発行しながら行われる鉄道整備が国会での論戦において与党や政府への追及の種として使われたといった事情も加わり、批判的な見方をされる傾向にあったといえる。

一方、大陸における鉄道は対照的に肯定的な見方がなされている。こうした鉄道は日本や大陸に居住する邦人の利益につながるものとしてとらえられており、前半においては国内の鉄道であれば批判的に見られがちな財政支出が肯定され、後半においては見解が対立しがちな閣僚と非与党議員の論戦でも国益に資するもの、と一致していることからそのことがうかがえる。特に後半の時期の記事では鉄道を「我邦人」「我国」の利益につながるものと表現しており、「日常のナショナリズム」の直示が見出された。

---

<sup>16</sup> 『朝日新聞』1928年8月12日朝刊、『朝日新聞』1929年7月13日朝刊

<sup>17</sup> 『朝日新聞』1923年2月22日朝刊