

鉄道人物伝

No. 1

初代鉄道院総裁 後藤新平



鉄道総研にある後藤新平の胸像
(作：朝倉文夫)

小野田 滋／情報管理部 担当部長

■ 医学をめざして

後藤新平は、1857(安政4)年に陸中国胆沢郡塩竈村(現在の岩手県奥州市水沢)で伊達氏の臣下であった後藤実崇の長男として生まれました。藩校で漢学を学んだのちに12歳の時に胆沢県庁の給仕として県庁に出仕し、17歳で福島県の須賀川医学校(現在の公立岩瀬病院の源流)に進み、卒業後は胆沢県大参事で岩倉使節団を経て愛知県令となった安場保和(1835～1899)に従って愛知県病院に医師として赴任しました。愛知県病院では教師として来日していたオーストリア出身のアルブレヒト・フォン・ローレッツ(1846～1884)の教えを受け、警察医をめざしました。また、1882(明治15)年に自由党の板垣退助が岐阜で暴漢に襲われて負傷した際に、治療にあたったこ

とでも知られました。

1883(明治16)年に内務省衛生局長だった長与専齋(1838～1902)の招きによって内務省衛生局御用掛となり、『国家衛生原理』¹⁾を著して国家の主導による衛生概念の普及を説きました。1890(明治23)年にはドイツへ留学し、ミュンヘン大学でドクトル・メディチーネ(医学博士)の学位を取得して2年後に帰朝しました。帰国後は、内務省衛生局長として同時期にドイツへ留学していた北里柴三郎(1853～1931)とともに伝染病研究所の設立などに尽力しましたが、1893(明治26)年に相馬事件(旧相馬藩のお家騒動)に連座した嫌疑で投獄され、のちに雪冤となって1895(明治28)年には内務省衛生局長に復職しました。

■ 台湾総督府民政局長から満鉄総裁へ

日清戦争の勝利によって日本は台湾を植民地として領有することとなり、統治機関として台湾総督府が設置されました。後藤は、1896(明治29)年に総督府衛生顧問となり、2年後に行政全般を担当する民政局長に任命されました。その下部組織である鉄道部の部長には、長谷川謹介(1855～1921)²⁾が就任し、幹線である台北～高雄間の鉄道建設にあたりました。また、台湾における阿片(製造と使用を薬用のみに制限)、樟脳(官業化)、食塩(専売化と品質向上による輸出化)の三大専売制度を確立し、1902(明治35)年には欧米視察を行いました。

日露戦争の勝利によって中国東北部の鉄道権益をロシアから継承した日本は1906(明治39)年に南満洲鉄道³⁾を設立し、その初代総裁に就任しました。後藤は、軍事輸送のために狭軌

化されていた路線を標準軌に改築し、大連築港、撫順炭鉱開発、地質調査所の設置、病院や工科大学の設立、大連、奉天(現在の瀋陽)、長春などの都市計画を推進しました。南満洲鉄道は、単なる鉄道会社ではなく、中国東北部における日本の権益を拡大するための組織として機能したほか、西太后やロシア皇帝に謁見するなどして日本の大陸政策の下地を整えました。また、勲功により1906(明治39年)に男爵を授爵し、1922(大正11)年には子爵に陞爵しました。

■ 鉄道院総裁として

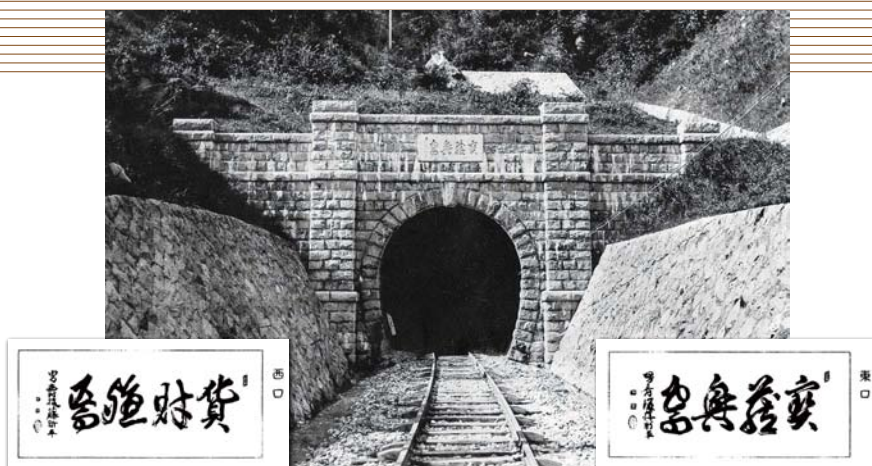
1908(明治41)年に第二次桂内閣の通信大臣となり、同時に鉄道院初代総裁を兼務しました。鉄道院は、1906(明治39)年～1907(明治40)年に実施された主要な私設鉄道の買収によって、従来の官設鉄道と合体して帝国鉄道庁として発足し、さらに内閣直属の組織として鉄道院(のち鉄道省)となった組織で、後藤はその後も2度にわたって通信大臣と鉄道院総裁を兼任しました(第一次(初代)が1908(明治41)年12月～1911(明治44)年8月の2年8ヶ月間、第二次(三代)が1912(大正元)年12月～1913(大正2)年2月の2ヶ月間、第三次(七代)が1916(大正5)年10月～1918(大正7)年4月までの1年9ヶ月間)。後藤は、狭軌だった日本の鉄道を標準軌(広軌)に改築する広軌改良計画を主張し、広軌鉄道改築準備委員会を設置してその具体的な計画を進めました。しかし、この時代は政権交代が繰り返されたため広軌改築計画も政争の具となり、「建主改従」(鉄道新線の建設を優先して改良工事を後回しとする政策)を主張する政友会に

よって1919(大正8)年に中止の決定が下されました。鉄道院総裁の在任期間は合計4年半に過ぎませんでした。が、国有化直後で全国規模となった鉄道院という巨大組織をひとつにまとめ、1987(昭和62)年まで続く国有鉄道の基礎を固める役割を果たしました。とくに、職員中央教習所(のちの中央鉄道学園)や常盤病院(のちの鉄道病院)を整備して、職員の育成や福利厚生を充実させ、いわゆる大家族主義によって職員が安心して働くことができる環境を整えました。また、技術基準類を整備して、鉄道会社によって異なっていた規格を統一したほか、後藤の肝入りで総裁官房に設けた業務調査会議は、調査研究機関として機能し、1910(明治43)年には鉄道調査所を昇格させて総裁官房研究所が発足し(鉄道分野で「研究所」を称した日本最初の組織)、試験・研究体制を整えるなど、技術面でも大きな足跡を残しました。

■ 帝都復興事業からボーイスカウトまで

この時期の後藤は、内務大臣として内務省の改革に取り組み、1917(大正6)年に設立された都市研究会会長として日本の都市計画の基礎固めを行ったほか、1918(大正7)年には外務大臣となってシベリア出兵を進め、翌年には欧米視察に赴いて発明王のトーマス・エジソン(1847～1931)に面会したほか、イギリス国王やベルギー皇帝にも拜謁しました。

1920(大正9)年には、東京市長(当時は官選)に就任しましたが市政の改革を進め、ニューヨーク市政調査会をモデルとしてその所長であったチャールズ・オースチン・ビーアド(1874～1948)を招いて東京市政調査会を発足



広軌断面を採用した岩越線(磐越西線)の平瀬トンネル
 広軌論争の最中に完成したため、坑口のみを狭軌断面として広軌断面であることを隠蔽し、1914(大正3)年に完成した。坑口には後藤新平の揮毫による「宝蔵興焉」(東口)、「貨財殖焉」(西口)の扁額が掲げられた(「宝の蔵が開かれて貨財がここに増える」という意)。

させ、都市問題を調査・研究する体制を整えました。

1923(大正12)年に関東大震災が発生し、その復興事業を行うために内閣直属の帝都復興院(のちに内務省に吸収されて同省復興局となる)が発足し、内務大臣兼帝都復興院初代総裁となって震災復興事業に取り組むこととなりました。後藤は、復興事業の実務に携わる人材を鉄道省に求め、土木部長に太田圓三(1881～1926)、橋梁課長に田中豊(1888～1964)、道路課長に平山復二郎(1888～1962)、隅田川出張所長に釘宮磐(1888～1961)、経理部長に十河信二(1884～1981)が向しました。帝都復興事業では、新しい都市交通として地下鉄を導入することに熱心に取り組みましたが、資金難などによって東京市による地下鉄計画は進捗せず、早川徳次(1881～1942)による民間資本の東京地下鉄道によって1927(昭和2)年に日本最初の地下鉄が開業しました。

晩年は、政治の倫理化運動に取り組んだほか、1924(大正13)年に設立された東京放送局(現在の日本放送協会の前身)の初代総裁に就任し、自ら演説放送を行うなどして新しいメディア

であるラジオ放送の普及に貢献しました。また、1916(大正5)年に設立された少年団日本連盟(現在のボーイスカウト日本連盟)の総長としてボーイスカウト運動の推進にあたり、少年団の制服姿で健児たちと交流することを生き甲斐とし、「僕等のすきな総長は、白いおひげに鼻眼鏡……」(「後藤総長弥栄の歌」より)と慕われました。1928(昭和3)年には伯爵に陞爵しましたが、翌年4月に岡山へ西下する第7列車の車中でにわかに体調を崩し、同年4月13日に入院先の京都府立医科大学病院で永眠しました。

後藤は、そのスケールの大きさからしばしば「大風呂敷」と揶揄されましたが、政党や学閥、藩閥などの枠組みにとらわれず、自らの信じる道を貫く姿勢は、帝都復興院で下僚として仕えた十河信二にも大きな影響を与えました。

文献

- 1) 後藤新平：国家衛生原理，後藤新平 刊，1889
- 2) 小野田滋：鉄道技術の自立 長谷川謹介，RRR，Vol.54，No.2，pp.28-29，1997
- 3) 鶴見祐輔：正伝・後藤新平(全8巻+別巻)，藤原書店，2004～2007