

鉄道人物伝

No.29

初代所長は法学士 藤田 厩力



藤田 厩力

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

■ 文部官僚から鉄道へ

藤田厩力^{ふじたこりき}は、1866（慶應2）年5月4日に現在の鳥取市で生まれ、1882（明治15）年に東京大学予備門に入学したのち、1887（明治20）年に第一高等中学校本科第一部（英法科）を卒業し、帝国大学法科大学法律学科第一部（英法）へ進学しました。1890（明治23）年7月に同校を卒業して、ただちに文部省に入省しました。

文部省では参事官室勤務となり、総務局文書課、専門学務局第一課などを兼務しました。1892（明治25）年には参事官室兼大臣官房会計課勤務、教員恩給課兼務となったのちに文部書記官に昇進し、大臣官房報告課長兼記録課長に任命されました。翌年には、文部省を辞して新潟県尋常中学校（現在の新潟県立高等学校）の校長となり、新潟県に赴任しました。

1896（明治29）年5月、藤田は通信省に移って鉄道事務官となり、鉄道局経理課庶務掛兼庶務課勤務となりました。藤田が鉄道に転じることとなった経緯などは明らかではありませんが、当時の鉄道局では1893（明治26）年に制定された文官任用令によって勅任官、奏任官、判任官などの任用制度を整備し、上級幹部である奏任官となるための条件として文官高等試験が開始されました。また、鉄道網の拡大とともに運輸や営業、事務、経理、会計などの実務が重視されるようになり、それまで鉄道建設にあたる技術者が中心であった鉄道は、文官任用令を機会に法学士を採用して、事業や経営の幹部となるべき人材の確保を開始しました。

こうした時代背景のもとで、法学士として鉄道事業へと転身した藤田でしたが、同期で法学士として司法省から転じた井出繁三郎（1891（明治24）年帝国大学法科大学第二部（仏法）卒）とともに当時の鉄道作業局長官の松本荘一郎のもとを訪れたところ、「法学士が何しに鉄道に来たんだ。」とからかわれたため、井出が「これまでの鉄道は建設時代だったから技術出でなければならなかっただろうが、これからの営業時代には法科出でなければだめだ。技術出に営業のことがわかるものか。」と反駁し、慌てて藤田が仲裁に入ったというエピソードが残されています。

■ 鉄道官僚として

藤田は1896（明治29）年に鉄道局庶務課長代理となったほか、鉄道会議幹事代理にも任命され、事務局の役割を担いました。1898（明治31）年には鉄道局監理課庶務掛長、通信書記官となり、さらに鉄道局設計課兼営業課勤務になりました。

この時期、全国の幹線網を形成しつ

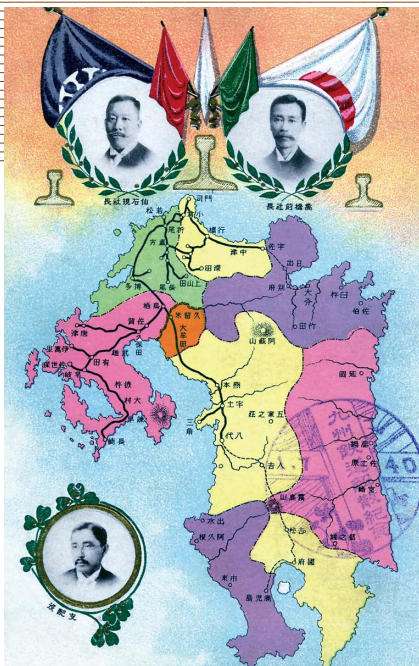


鉄道国有化をめぐる風刺画
（『鉄道時報』No.172, 1903）

つあった私設鉄道を国が買収し、幹線鉄道を国の一元管理とする鉄道国有化が議論されるようになり、1899（明治32）年の第13回帝国議会で鉄道国有化に関する建議が可決されました。これを受けて、鉄道局では各省高等官、帝国議會議員、学識経験者など25名からなる鉄道国有調査会を設置し（会長は通信大臣・芳川顕正）幹事として藤田が任命されました。この委員会は、1年後に「鉄道国有法案」と「私設鉄道買収法案」を政府に答申し、第14回帝国議会に提出されましたが審議未了のまま成立に至りませんでした。

1899（明治32）年に鉄道局庶務課長となったのち海外へ派遣されることとなり、1902（明治35）年5月に出発して、翌年2月に帰朝しました。この海外派遣では、とくにイギリスの鉄道運賃制度について調査を行い、帰朝後に帝国鉄道協会で「漫遊雑感」と題して報告を行いました。その後、日露戦争中の1905（明治38）年にも1か月間ほど韓国へ派遣されましたが、この時の任務などは不明です。

こうした中で、鉄道国有化論がふたたび浮上し、1904（明治37）年末に通信大臣の大浦兼武は鉄道国有法案を作成しましたが、日露戦争の影響で実現しませんでした。このため、翌年3月に鉄道局長の山之内一次を主任とする調査会を設置し、より詳細な検討を進めた上で再提出することにしました。藤田は委員としてこの調査会に参画し、「鉄道国有の趣旨概要」と「私設鉄道買収調査事項」をとりまとめ、同年12月には鉄道国有法案が閣議決定されるに至り



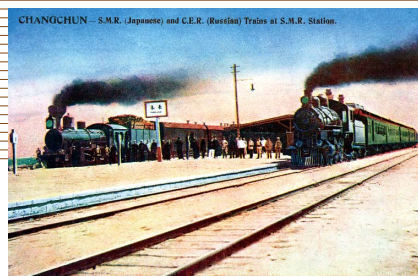
九州鉄道解散記念絵葉書
(国有化後に九州鉄道管理局となる)

ました。法案は、第22回帝国議会で可決され、1906(明治39)年3月31日付・法律第17号として公布されました。

通信省では、私設鉄道買収の具体的な作業を進めるための組織として、同年5月に通信次官を長官とする臨時鉄道国有準備局を発足させましたが、藤田はその第一課長として庶務、会計、人事などを担当しました。その後、第三課長兼務となって、買収価格の調査、貯蔵物品や建設費の引き継ぎなどにもあたりました。鉄道国有化は、1906(明治39)年10月～翌年10月にかけて順次実施され、北海道から九州に至る17社の私設鉄道が国有化されて、官設鉄道と合体して新たに帝国鉄道庁が発足しました。鉄道国有化によって全国の幹線鉄道が国有鉄道に統合され、この体制は1987(昭和62)年の国鉄民営・分割化まで継承されました。

■ 鉄道調査所長への就任と国際連絡運輸への貢献

1907(明治40)年4月1日の帝国鉄道庁発足とともに藤田は理事兼通信書記官となり同時に新設された鉄道調査所長に任命されました。当時の鉄道調査所の担務は「業務の取調べ、学術的研究応用および用品試験に関する事



南満洲鉄道と東清鉄道の列車が接続する長春駅

項」となっていて、調査業務として海外鉄道の調査、鉄道図書の収集、欧亚連絡交通の調査を行うこととなりました。その後、1910(明治43)年には鉄道院鉄道試験所と改称して鉄道用品の試験を主体とする組織となり、1913(大正2)年に鉄道院総裁官房研究所となって初めて研究組織としての体制が整うこととなりました。藤田は、1908(明治41)年9月18日付で鉄道調査所長から臨時作業業務調査会委員となり、後任として山口準之助(工部大学校土木科・1883(明治16)年卒)が鉄道調査所長に就任しました。

1908(明治41)年4月、ロシアの首都・サンクトペテルブルグを訪れた南満洲鉄道総裁・後藤新平は、日露国交回復と南満洲鉄道と東清鉄道による国際連絡運輸の開始を働きかけ、これを受けて日露連絡運輸会議が開催されることとなりました。藤田は同年11月から翌年4月にかけてロシアへ派遣され、南満洲鉄道の田中清次郎、大阪商船会社の松永一三とともにサンクトペテルブルグで国際連絡運輸に関する交渉にあたりました。日本の勢力拡大を警戒したロシア側は交渉に消極的でしたが、その後も粘り強い交渉を続けた結果、1911(明治44)年から日満露の旅客・手荷物運輸の連絡運輸を開始することで合意しました。

帰朝後の藤田は鉄道院総務部長、鉄道院監理部長を経て1910(明治43)年に九州鉄道管理局長に就任しました。九州鉄道管理局長在任時の1911(明治44)年11月10日、門司駅で発車準備中の御召列車の覆いが風にあおられて入換中のポイントに絡まり、御召列車の

通過中に途中転換して後部車両が脱線し、出発が約1時間遅延するという事故が発生しました。この事故では門司駅構内主任が自殺して社会問題となりましたが、皇室からは祭祀料が下賜され、「深慮の上でのことであり、関係者を不問とするよう。」との配慮がありました。藤田は、この事故によって、文官懲戒令による譴責処分を受けました。

1913(大正2)年に鉄道院監督局長となりましたが、翌年3月には退官して南満洲鉄道理事に就任しました。藤田は1906(明治39)年の南満洲鉄道の創立にあたって、設立委員として関与したことがあり、また監督局長として南満洲鉄道株式会社監理官を命じられていました。日本は、第一次世界大戦でドイツに勝利して山東鉄道(済南～青島間、現在の膠濟線)を継承しましたが、南満洲鉄道にその経営が委託されたため、藤田は1915(大正4)年より青島に駐在して山東鉄道管理部長としてその任にあたり、現地の状況について「山東鉄道概要」、「青島の近状に就て」と題して報告しました。1917(大正6)年12月に南満洲鉄道を辞し、1924(大正13)年3月27日に東京の本郷の自邸で病没しました。

藤田が初代所長を務めた鉄道調査所は、鉄道試験所、総裁官房研究所、大臣官房研究所、鉄道技術研究所と名称を変えながらも組織は継承され、現在の鉄道総合技術研究所へと至っています。

文 献

- 1) 藤田虎力：漫遊雑感、帝国鉄道協会会報、Vol. 4, No. 4, 1903
- 2) 藤田虎力：累積法採用事務刷新法、実業界、Vol. 9, No. 6, 1914
- 3) 藤田虎力：山東鉄道概要、帝国鉄道協会会報、Vol. 18, No. 3, 1917
- 4) 藤田虎力：青島の近状に就て、帝国鉄道協会会報、Vol. 18, No. 12, 1917
- 5) 清水啓次郎：交通今昔物語、工友社、1933
- 6) 鉄道技術研究所五十年史刊行委員会：五十年史、研友社、1957