

軍事と鉄道をめぐる思想的伝播

— 19世紀後半のドイツから日本へ —

布施 将 夫

〈Kurze Inhaltsangabe〉

In diesem Artikel wird betrachtet, wie das japanische Heer in der Meiji-Zeit das Heerwesen und den militärischen Transport mit der Eisenbahn von Deutschland gelernt hat.

Das erste Kapitel untersucht das deutsche Militärwesen, dessen Kenntnisse die Deutschen, die damals nach Japan kamen, und die Japaner, die sich in Deutschland mit seinem Militär beschäftigt hatten, dem japanischen Heer mitgebracht haben. Aus dieser Untersuchung stellt es sich heraus, dass sich das japanische Heer für die Einführung des deutschen Militärwesens schon bis Zwanzigerjahre der Meiji-Zeit entschied. Vom deutschen militärischen Transport mit der Eisenbahn lernten die Japaner aber bis in die Zwanzigerjahre der Meiji-Zeit nur sehr beschränkt.

Im zweiten Kapitel wird untersucht, welche Forderungen das japanische Heer in der Meiji-Zeit von der japanischen Eisenbahn stellte und welche Vor- und Nachteile der deutschen Eisenbahn es dabei zu Rate zog. Aus dieser Untersuchung wird es klar, dass das damalige japanische Heer an die Eisenbahn Japans die folgenden drei wichtigen Forderungen stellte: 1. Die Schienen sollen nicht an der Küste entlang, sondern immer auf dem Binnenland gelegt werden. 2. Sie sollen breitspurig sein. 3. Alle Eisenbahnen sollen verstaatlicht werden. Von diesen Drei wurde die verstaatlichung der Eisenbahnen in Japan früher als im Deutschen Reich verwirklicht (1906), während der Eisenbahnnetz in ganz Deutschland lange noch nicht in der Lage war, vollendet zu werden. Die breitspurigen Schienen konnten letztlich zwar nicht verwirklicht werden, aber das wurde durch die Verbreitung des Wagens ersetzt.

Durch die oben erwähnten Betrachtungen erreicht dieser Artikel die folgenden Ergebnisse. Das japanische Heer nahm bis Zwanzigerjahre der Meiji-Zeit ziemlich viel vom deutschen Heerwesen in Empfang, während es sich hinsichtlich des Lernens des deutschen militärischen Transports mit der Eisenbahn relativ verspätete. Aber dieses beschleunigte sich seit Ende des 19. Jahrhunderts zusehends und Japan überholte endlich Deutschland in Hinsicht auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Man könnte sagen: das ist der Augenblick, in dem die Imitation die Originalität übertrifft.

は じ め に

本稿では、日本陸軍とドイツの軍制の関連について、なかでも明治期以降の日本陸軍がドイツの軍事学を本当に受容していったのかについて検討する。この両者の関係は、医学や哲学などの他分野におけるドイツ流の学問が、明治期の日本において多数受容されたというイメージに影響

され、明治初頭から深い関係をもつと一般に考えられがちであった。

しかし、このような従来の考えに反して、明治期の日本陸軍の基礎をドイツ式であるというよりはむしろフランス式であったと指摘する研究も一方では存在する。実際、1870年10月には、当時の兵部少輔の山県有朋によって、陸軍兵制がフランス式に統一されたこともあった。そこで、日本陸軍とドイツ軍制の関係が明治初頭から、常に深いものであったと簡単には断定できないと考えられる¹⁾。

そこで本稿では、この両者の関係がどのように深まってきたのか、すなわち日本陸軍がドイツの軍事学をどう学び、それを自軍の軍制としてどう採用していったのかについて検討していく。なお、この学習・採用の過程には、二通りのパターンがあったと予想される。一つは、訪日したドイツ人の専門家から、ドイツの軍制を「直接」学習する方法である。そしてもう一つは、ドイツに留学した日本人留学生が、故国日本にもち帰ったドイツの軍事学から、いわば「間接的」にドイツの軍制を採用する方法である。

したがって以下では、この二通りのパターンの過程について第1節の各項で分析し、小括で、日本陸軍とドイツ軍制の関係について、現時点での暫定的な判断を下すことにしよう。その上で第2節では、より具体的に、日本陸軍と鉄道の間接関係をめぐってドイツの影響が介在したのか否かを考察してみたい。(なお本稿は、拙稿「軍事と鉄道——普墺戦争までのプロシア陸軍に注目して——」『COSMICA』44号、京都外国語大学・京都外国語短期大学、2014年、17-31頁の続編という性格を併せ持つものである。ゆえに、この拙稿も併読していただければ幸いである。)

1. 明治期の日本陸軍とドイツの軍制

1-1. 訪日ドイツ人によりもたらされた軍制

そもそも、明治期に訪日したドイツ人は、政府に招かれたいわゆる「お雇い外国人」として来日したものやそうでないものなど、多種多様であった。ゆえにここでは、ドイツの軍制の伝達面で、明治前期と明治中期を代表する2人のドイツ人に限定して注目してみよう。彼ら2人について付言しておく、前者は相対的に無名な人物だが、後者はかなり有名な人物である。

日本にドイツ軍制をもたらし最初のドイツ人として、明治前期まで評価の高かった人物としては、シャウムブルク-リッペ侯国の元曹長のカール・ケッペン (Karl Köppen) があげられる。ケッペンは、実質上軍事教師 (表面上銃工) として、1869年12月から1871年6月まで和歌山藩に雇われた。その間の1871年1月8日には、彼自身の日記に「ミカドに仕えるようにという申し入れがあったが……」という記載があるように、前述の「お雇い外国人」として中央政府にも雇用されかけたほどの重要人物であった²⁾。

このように、中央政府にも高く評価されていたケッペンの和歌山藩での活躍としては、主要なものだけでも次のような多様なものがあった。それは、プロシア式軍隊訓練 (具体的には「方阵形成、[…] 後退行動、[…] 前線進軍」など) や針発銃の弾薬製造、士官学校の設置や同校での

講義、近代的兵舎・軍服の採用や軍靴製造についての提案、などである。これらの活動は、ケッペン来日以前の日本ではまったく稀なものであったので、彼の提案した軍服・軍靴製造業から、和歌山県の紀州ネル産業や紀州皮革業が後年めざましく発展したほどであった³⁾。つまりケッペンの活動は、軍事だけでなく、日本の産業にも大きな影響を与えた意義深いものであったと言える。

だがやはり、和歌山藩におけるケッペンの活躍のなかで最大の意義をもつと考えられるものは、同藩における「兵賦略則」(1870年3月)に関与し、同藩の完全徴兵制の実施に貢献したことであった⁴⁾。(ただし、この点についてマーガレット・メールは懐疑的で、ケッペンの日記にそうしたこと、たとえば一般兵役義務の提案などが記載されていないことを特筆している。とはいえ懐疑的なメールでも、ケッペンが徴兵制に関与したことを完全に否定しているわけではない⁵⁾。)なお、この「兵賦略則」や和歌山藩での完全徴兵制実施は、文言の類似性からして、明治6(1873)年の「徴兵令」(全国に施行)の見本になったようだ⁶⁾。このことを巨視的に捉えると、ケッペンは間接的に、日本の徴兵制度の採用について影響を与えた、と考えることができよう。

次に、日本陸軍にドイツの軍制をもたらししたドイツ人のなかでも、明治中期を代表する人物に注目してみよう。その人物とは、ドイツ陸軍参謀将校のヤーコプ・メッケル(Jacob Meckel)少佐である⁷⁾。(なお、この有名なメッケルについては、最近の研究『ドイツ史と戦争』でも分析の対象となっており、拙著でも取り扱ったことがある。)彼は、1885年3月から1888年まで陸軍大学の「お雇い」教師として中央政府に雇用されたので、その活動も当初、陸大での軍事教育が中心となった⁸⁾。

メッケルの軍事教育は、陸大のような高等教育機関では本来おこなわないはずの「日本の操典の研究からはじめる」点で斬新であり、参謀旅行や図上戦術などを特徴とする点で実践的なものであった。しかし、1886年12月に、ドイツ陸軍師団参謀ブランケンブルク(Blankenburg)が来日したことで、時間の余裕ができたメッケルは、日本陸軍の軍制改革そのものについても多様な提案をおこなうようになった⁹⁾。

メッケルの提案によって改正・改革された日本の軍制の例として、小さいものとしては工兵隊の編成が、大きなものとしては前述の徴兵制度があげられる。提案の結果、「工兵隊編成改正」(冒頭部でメッケルの意見聴取が確認される)や、徴兵制度の実質化(1889年の徴兵事務条例改正)が実現されることになった¹⁰⁾。(ただし、徴兵令自体は1873年にすでに施行されていたので、徴兵制度の改革に関する彼の貢献は、そう独創的なものとは言えないかもしれない¹¹⁾。)

なかでも、メッケルの提案により最大の変化をこうむったと考えられる日本の軍制は、1873年以来の鎮台制度であった。鎮台制度が威力を発揮した日本国内の内戦として、1877年の西南戦争があげられる。なお、このようにある程度有効であった鎮台制度の改革は、六鎮台の師団への編成替えが1883年に決定されていたように、メッケル来日以前にすでに始まっていた。しかしながら、人的動員に適した近代的で徹底的な師団制度は、当時まだ確立されていなかった¹²⁾。

そこでメッケルは、1886年以降、「臨時陸軍制度審査委員会」で提案や協力を続けていく。その成果として、1888年に、鎮台制度から師団制度への編成改組が実現することとなった¹³⁾。ただしその結果、日本陸軍の性格が、西南戦争におけるような内乱鎮定用の軍隊から逸脱しかねないことにもなっていたのだ。後世への悪影響の可能性はともあれ、メッケルが日本陸軍の軍制に残した最大の変化として、近代的な師団制度の確立があったことをここで確認しておこう。

1-2. 日本人留学生によってもたらされたドイツ軍制

軍事を学問として習得することを目的としてドイツに留学した日本人は、非常に数多い。たとえば、明治初期の1870年度だけでも4人は留学していた¹⁴⁾。そこでここでは、軍制伝播の面で、明治前期と中期を代表するような2人に絞って紹介していこう。なお、ここで紹介する2人の日本人も、前述のドイツ人2人と同じく、相対的に有名な人物とそうでない人物に分けられる。

まず有名な方の人物としては、明治前期にドイツに留学し、そこで得た軍事学に関する知識で、日本の軍制に多大な影響を与えた桂太郎があげられる。桂は、1870年から1873年までは横浜語学所の学生として、また1875年から1878年までは公使館付武官として、計6年間ベルリンに滞在していた。帰国後の桂は、日本の軍制全体をドイツ式にすべきだと執拗に主張したので、フランス式軍制派の人々から「独逸かぶれ」だと揶揄されるほどであった¹⁵⁾。なお、留学先の制度等を理想視し、それを日本にも無理やり導入しようとする人物は、後年、「出羽の守」(~「では」こうだったという台詞が多いため)と揶揄されることとなる。そうした事態を彷彿させるほどである。また桂には、「ニコボン」(ニコッと笑って他者の肩をポンと叩く穏便な政治手法のこと)というあだ名も、政治家に転身してから付けられた。

このような桂太郎による日本陸軍における活躍としては、次の2点があげられる。まず桂は、1884年の大山欧州使節団に同行し、ドイツ人将校(結局、前述のメッケル少佐に決定)の招聘に協力した¹⁶⁾。次に桂は、1884年から1885年にかけて徐々に進められた六鎮台から六師団制への改編を指導した一人とされる¹⁷⁾。この改編は、後年のメッケルの軍制改革案と、その結果としての近代的師団制度への編成改組(1888年)の土台を形作ることになった。これら2点の桂の活躍はいずれも、メッケルの貢献の基礎となったのである。

しかし、桂の貢献のなかでも最大のものは、2回目の滞独から帰朝した直後の1878年7月に、参謀本部を創設すべきだと建言したことであったと考えられる。参謀本部を必要とする理由には、次の3つがすでにあった¹⁸⁾。

- (1) 1871年の普仏戦争におけるプロシアの勝利以降、ドイツの軍制が注目されてきたこと。
- (2) 1877年の西南戦争時に、陸軍の一元主義が不適切だと考えられたこと。
- (3) 1878年の竹橋事件以降、各種の騒動を予防することが必要だと考えられたこと。

これらの背景に加え、桂の建言も有効に機能し、1878年12月に参謀本部条例が制定された。

その結果、参謀本部が陸軍省から独立することになったのである。（なお、以前は陸軍省参謀局。）こうした参謀本部の独立により、日本陸軍の組織は、従来の陸軍省だけの一元的なものから二元的なものへと転換した。日本陸軍の軍制はドイツの軍制に一層似てくることになったが、これは後年、陸軍の政治化を招いたと批判されることにもなる。

参謀本部制度を中心とした桂によるドイツの軍制の「輸入」に対し、それとは異なる形でのドイツ軍制の日本への導入はなかったのであろうか。その例として、桂より無名な人物である田村（旧姓早川）怡与造によるものがあげられる。（ただし田村は、川上操六によって「今信玄」と呼ばれていた。）田村は、明治中期にドイツへ留学し、そこで獲得した軍事知識で、帰朝後、日本の軍制に大きな変化を与えたのである¹⁹⁾。

田村（当時中尉）は、1882年から1888年6月までの約6年間、ドイツに滞在した。特にベルリンでは、クラウゼヴィッツの“Vom Kriege”（現在の『戦争論』）の講釈を、1888年1月から森鷗外に依頼した²⁰⁾。つまり田村は、前述の桂よりもかなり専門的に軍事学を習得しようと尽力していたのである。ただし桂の場合、滞独前半の3年間は、語学所の学生としての留学であったので、軍事学を専門に修めることは難しかったと推察されるが。

ドイツ留学中、前述のような研鑽を積んで帰国した田村（帰国直後に大尉に昇進）は、日本において次のような一連の活動を進めていく。まず田村は、二度にわたる軍事演習の計画立案において、鉄道輸送の利用法を考案した。1890年の愛知県における陸海軍連合大演習で田村は、東海道の幹線鉄道と武豊線を利用して人馬を輸送することを提案した。また二年後の1892年には、栃木県宇都宮周辺において陸軍特別大演習がおこなわれ、そこで彼は日本鉄道と両毛鉄道を用いて騎兵以外のほとんど全軍を集結させることを考案した。これらの計画は、「まさにモルトケ戦術そのものであった」と言えよう²¹⁾。（なお両毛鉄道とは、上野・下野の最後の音であるケを毛と読みかえ、2つの毛を結ぶ鉄道として名付けられたものである。）

鉄道輸送の利用法の考案以上に明確に、ドイツ陸軍の軍制を日本陸軍の制度に田村が採用したものとしては、操典類の制定があげられる。田村はまず、草案という形で1889年に公布された「野外要務令」をまとめた。彼はさらに、同じく草案という体で1891年に完成した「兵站勤務令」を起草したのである²²⁾。これらの操典がドイツの軍制を日本に採り入れることになった理由は、次のような事情による。

「野外要務令」の制定は元来、フランス式の「陣中軌典」を改正するためのものであったが、ドイツ軍の「Felddienstordnung」（直訳すると「野外勤務法」）の直訳調であった。次の「兵站勤務令」でも、第3編で、ドイツ風の鉄道の実務が取り扱われている。つまりこれらの操典は、極めてドイツ式のものであった²³⁾。（ただし、「野外要務令」草案は日本軍の実状にあわせて改正され、1891年に正式の「野外要務令」になった。ドイツの軍制をそのまま採用するわけにはいかなかったのだ。）ゆえにここでは、田村によって日本陸軍に導入されていったドイツの軍制として、「野外要務令」を初めとする操典と、鉄道の軍事利用法の試みをあげておこう。

1-3. 小 括

以上の検討では、日本陸軍に紹介され、その結果日本軍の軍制にも採用されたドイツの軍制が、訪日ドイツ人と日本人留学生という2つのパターンを経由したことが判明した。日本陸軍で採用された軍制のうち、代表的なものを以下の表に時代順にあげてみよう。

表 A (なお、カッコ内の数字は明治年度)

採用年度	ドイツ式軍制	関連人物
1873 (6)	徴兵制度	カール・ケッペン
1878 (11)	参謀本部制度	桂太郎
1888 (21)	師団制度	ヤーコプ・メッケル
1891 (24)	操典類 (鉄道事務含む)	田村怡与造

この表にあげたドイツ式の軍制はいずれも、1945年までの日本陸軍のなかで、改正されることはあっても完全に消滅することなく存続した²⁴⁾。たとえば徴兵制は、1873年や1883年、1889年に改正されていくこととなる。

しかもこれらのドイツ式軍制は、前掲の表のとおり、明治20年代には日本陸軍の軍制にすべて採用されていた。したがって、1870年(明治3年)に山県有朋によって陸軍の兵制がフランス式に統一されたものの、日本陸軍のドイツ式への移行は、明治20年代になるとかなり進んでいたものだと考えられる。ただし、モルトケ時代のドイツ軍による鉄道利用法までは、軍制として日本にそう受容されなかったと推察される。田村が各種演習で鉄道利用法を考案したり、「兵站勤務令」で鉄道事務を取り扱ったりした希少な例は存在したが、それらはあくまで例外的なものであった²⁵⁾。

2. 日本の軍部と日本国有鉄道

本節では、19世紀の第4四半世紀(1870年代から1900年代まで)における日本陸軍、とりわけ軍部と鉄道の関係について検討する。なお、ここで扱う軍部とは、「戦闘を目的として組織された武装集団」たる「軍隊」のなかでも²⁶⁾、いわゆる「部隊」や「学校」ではなく、「官庁」(「官衙(かんが)」とも言う)を中心とした組織集団のことである。具体的には、陸軍省や参謀本部などの諸機関があげられよう。

日本陸軍は、前節のとおりドイツの軍制を後から学ぶ存在であったが、日本の鉄道は、1920年に統一が完成したドイツの鉄道網より早い、1906年に国有化を完成させた²⁷⁾。このように一見先進的な日本の鉄道に対し、日本の軍部はいかなる軍事的要請を求めていったのか。その過程

にも、ドイツからの影響が何か存在したのか。こうした問題を本節で検討してみたい。

とはいえ、こうした問題の検討対象の期間は、30年以上にわたる相当長いものである。一方、前節の小括では、「日本陸軍のドイツ式への移行は、明治20年代（1887年以降）になるとかなり進んでいた」と結論付けていた。つまり、日本の軍部が鉄道に対し何か要求する際、ドイツ式の思考法が介在するのも、1887年以降の方が、それ以前よりも可能性が高くなると推察される。そこで以下では、1887年（明治20年）で時代を区切り、検討を進めてみよう。

すなわち第1項では、「1886年以前における日本の軍部と鉄道」を、第2項では、「1887年以降における日本の軍部と鉄道」を検証する。これらを踏まえて第3項の「小括」では、現時点での本節の結論を提示しておこう。

2-1. 1886年以前における日本の軍部と鉄道

明治初頭の日本において、明治新政府が、外資導入方式により鉄道の建設に初めて着手したのは1870年（明治3年）のことであった。その結果、1872年（明治5年）10月に、東京・横浜間の鉄道が初めて開業することとなる。ところが当時の軍部、つまり明治初頭の兵部省（後の陸軍省）はまだ、鉄道の建設よりも軍備の充実を優先すべきだ、という軍備優先論を唱えていたのである。このような軍備優先論を代表するものとして、当時、陸軍大将であった西郷隆盛の次の述懐があげられる²⁸⁾。

開国ノ道ハ早く立タキ事ナレトモ、外国ノ盛大ヲ羨ミ、財力ヲ省ス漫ニ事ヲ起シナハ、終ニ本体ヲ疲ラシ立行ヘカラサルニ至ラン、此涯蒸気仕掛ノ大業、鉄道作ノ類一切廃止シ、根本ヲ固クシ兵務ヲ充実スルノ道ヲ勸ムヘシ

しかし、西郷自身にとって皮肉なことに、鉄道は1877年（明治10年）の西南戦争の際、新橋・横浜間で26,000人以上もの政府軍の兵員を運送することができた²⁹⁾。このように予想外に高い軍事的機能を鉄道が果たしたので、軍部も鉄道に対する従来の認識を改めざるをえなくなってくる。早くも1879年（明治12年）に陸軍卿代理の大山巖は、鉄道局に対して詳細な報告、つまり所有車両の種類や数量、性能、およびそれらの運行状況に関する報告書を請求した。この報告書に基づき陸軍は、非常時下の鉄道利用について、総合的な調査を開始したのである³⁰⁾。

鉄道に対する再評価が高じ、ついに軍部は、鉄道に対して軍事利用に則した要求を主張し始めた。その例として1883年（明治16年）に当時参謀本部長の山県有朋は、日本の基幹となる幹線鉄道を防衛上、高崎・大垣を結ぶ中山道に敷くべきだとする建議書を政府に提出した。ただし、この建議書内容の実現については、途中で放棄されざるをえなかった。なぜなら、政府による中山道幹線鉄道の建設がいったんは始まったものの、建設上難所が多く、経費の莫大な増加が予想された上、明治10年代には国民的自覚として外債に対する警戒心がまだ強く残っていたからである³¹⁾。

とはいえ、鉄道に対する軍部の要求が通った事例も存在した。たとえば、1881年（明治14年）に民間鉄道の日本鉄道会社が設立された際、その特許条約書の第24条に次のように明記させることができた。「非常ノ事変兵乱ノ時ニ当テハ、会社ハ政府ノ命ニ応シ政府ニ鉄道ヲ自由ニ使用セシムルノ義務アル者トス」と³²⁾。つまり、非常時下の場合、政府が鉄道を自由に軍事利用できるように確約させたのである。この時すでに、戦時下の鉄道国有化、または鉄道国営化の一手手前まで状況が進んでいたとも解釈できよう。

そこで次項では、明治20年代以降の軍部と鉄道の関係が、どのように進展していったのかを検証してみよう。

2-2. 1887年以降における日本の軍部と鉄道

1877年（明治10年）の西南戦争を契機とし、1883年（明治16年）には山県建議書という形で顕在化し始めた鉄道に対する軍部の積極的な要求は、1887年（明治20年）以降、いよいよ本格化してきた。以下では、同年以降、次々に発表されてきた鉄道に対する軍部の主張を、発表後の経緯も含め、個別に検討してゆくことにする。

まず、1887年（明治20年）に公にされた軍部の主張としては、当時の参謀本部長有栖川熾仁親王によって政府に上奏された「鉄道改正建議案」があげられる。この建議案は、直接的には、当時の鉄道局長官井上勝にあてられたものである。

有栖川建議案は、当時すでに開通、もしくは敷設されつつあった諸鉄道（東海道幹線も含む）の経営方針が、「経済上ノ便益ノミニ」基づきすぎるものだと考え、「軍事上ノ要求ニ適セズ」と判断していた³³⁾。それゆえ同建議案の内容も、次の6項目のように、諸鉄道に対する軍事的要請を前面に押し出したものになっていたのである。

「鉄道改正建議案」のなかの6要項³⁴⁾

- ① 線路ノ位置ヲ防備上務メテ海岸ニ遠サカラシムルコト。（山県建議書に類似。鉄道線路の内陸化。）
- ② 軌道ノ幅員ヲ一米突四三五ニ擴ムルコト。（広軌化について）
- ③ 幹線ハ必ス複線トナスコト。（複線化について。なお、以上の3項目が6要項のなかでも「主要ノ事項」とされる。②と③は、鉄道の軍事輸送能力の増強を狙ったもの。）
- ④ 隄道ノ高サヲ車輛ト床板ト水平ナラシメ載卸ノ便ヲ増スコト。（プラットフォームの高さの利便性向上について）
- ⑤ 車輛ノ幅員ヲ増廣シ其他構造ヲ改ムルコト。
- ⑥ 陸軍官憲ヲシテ大ニ鉄道ノ議ニ参セシムルコト。

しかし、このような有栖川建議案に対し、鉄道局長官井上勝はおおむね否定的であった。確かに井上は、④と⑤の項目については無条件に認め、⑥の項目については「鉄道事業ヲ熟知」した

陸軍官憲に限るという限定的な条件付きで認めはした³⁵⁾。ところが、①から③までの主要項目については、日本の「峻急ナ」地形上、経済的に無理があるという理由で、頑として認めなかったのである。経済的な制約が大きな理由となって結局認められない、または実施されないという経過は、山県建議書とも共通していると考えられる。

そこで軍部は、翌 1888 年（明治 21 年）に、鉄道に対する彼らの主張をもう一度繰り返した。それが、参謀本部陸軍部によって発表された『鉄道論』である³⁶⁾。この極めて簡潔なタイトルの『鉄道論』も、前年の有栖川建議案と似たような議論、すなわち、鉄道を軍事に適するよう改正するにはどうすべきか、を論議していた。たとえば、有栖川建議案のなかの⑤（前述）に、停車場の改善を付け加えていた程度である。しかし、次の 3 点の指摘においては、それまでの軍部の諸建議（山県建議書や有栖川建議案）と大いに異なっていたのだ。

『鉄道論』に独特の 3 点³⁷⁾。

- ㊦ 日本の鉄道が軍部の主張に従って改正される場合、いわば努力目標として、日独の鉄道のさまざまな能力が比較して説明されている点。
- ㊧ 日本の鉄道が軍部の主張どおり改正される場合にかかる費用が、鉄道を改良せず、その代わりに兵費を増強した場合にかかる費用よりも結局は安くつく、という補足説明。従来見られなかった経済的な説明がなされている点。
- ㊨ 前述の㊦に関連し、平時における鉄道国有化の主張の兆しまで現れている点。（「政府ハ補護ヲ與ルノ外更ニ資金ヲ下附スヘキ」とある。）

これらの 3 点のなかでも㊦について、『鉄道論』（8 章構成）はよほど強調したかったものだと考えられる。なぜなら、1 章分を割いて㊦を説明しているだけでなく、1866 年の普墺戦争におけるプロシア軍の鉄道利用状況をくわしく報告しているからだ。なお、㊦を説明した章の章末には「内外鉄道比較表」があり、軍用列車の平均速度から客車車両の搭載能力にいたるまで、日独両鉄道の比較がなされている。また、普墺戦争時のプロシア軍の鉄道利用状況については、5 本の鉄道を使い、25 日以内に 9 個軍団を国境付近に到達させられたことなどが紹介されていた³⁸⁾。20 年以上前の普墺戦争についてまで緻密に分析していることから、ドイツの軍事的成功や鉄道利用能力を日本の軍部がいかに高く評価していたかが、推し量られよう。

このようなさまざまな議論によって、鉄道に対する主張を理論面で披露してきた軍部は、実践面でも鉄道に関する活動を進めていく。前述のように田村怡与造は、1890 年（明治 23 年）の陸海軍連合大演習で、東海道幹線や武豊線といった鉄道を利用することを企画した。その直後に田村と参謀次長の川上操六は、中央線の調査に出かけ、甲武鉄道を延伸することで意見が一致したのである³⁹⁾。これらの活動は、実際の戦場で鉄道を利用するわけではなかったが、将来の危機に備えた軍部の地道な準備作業であった。

さらに、翌 1891 年（明治 24 年）に参謀本部が「鉄道の国防に関する定義」を公表することに

よって軍部は、鉄道に対する以前からの主張、すなわち鉄道を海岸から隔離せよというものを再び繰り返した⁴⁰⁾。それゆえついに、軍部と類似した、鉄道に対する要求を掲げる政治家（栗原亮一）まで登場することになる。なお栗原は、旧鳥羽藩士（現三重県出身）の政治家で、西南戦争後、自由民権運動で活躍した。1884年（明治17年）の清仏戦争の際には新聞記者として中国に渡り、その後板垣退助の渡欧にも随行する。帰国後には、中江兆民が主筆をつとめた「東雲新聞」の創立（1888年（明治21年））や、愛国公党の創立（1890年（明治23年））に尽力した。その後三重県から衆議院議員に当選し、政友会に属することになる⁴¹⁾。つまり栗原は、ジャーナリストあがりの政治家で、鉄道に対しては中立的な立場の人物であったと考えられる。

そうした栗原は、1892年（明治25年）の著作『軍備論』のなかで、次のように主張した。「敵艦隊の […] 砲撃 […] を避けんか為に沿岸と隔離し内地に線路を敷設すへし」と。また栗原は、現行の鉄道「線路の幅員狭隘なる」ことが、軍事上不都合だとも憂えていた⁴²⁾。前者の主張は、山県建議書以来の軍部の主張（路線の内陸化）に相通じ、後者の懸念は有栖川建議案の②（広軌化）と同種のものだと考えられよう。

以上のような変化、つまり鉄道に対する軍部の度重なる要請が、政治家のなかにも栗原のような同調者を生み出した結果、1892年（明治25年）6月には鉄道敷設法が政府によって公布された。鉄道敷設法でついに、中央線が、日本のために必要な路線の1つとして指定されることになったのだ⁴³⁾。山県建議書以来の軍部の主張（路線の内陸化）が結実したとも言えよう。また半年後の同年12月には、鉄道敷設法第4章を根拠として、第1回の鉄道会議が開催されることとなった。この会議に参加した陸軍関係者は、議長の上野彦六参謀次長や議員の児玉源太郎中将をはじめとした計5名である⁴⁴⁾。議長が陸軍の参謀次長であった以上、軍が鉄道会議を支配し始めたと解釈できる。同時に、有栖川建議案の⑥も達成された。

しかしながら、1892年（明治25年）末のこの時点でも、軌道の広軌化や幹線の複線化、および平時からの鉄道国有化に関する軍部の要求は、まだ実現されていなかった。そこで軍部は、前2者の要求に関する意見書を提出することになる。それが、1896年（明治29年）に設置された逓信省内の規制取調委員へ、参謀本部が同年に提出した意見書である。この意見書で参謀本部は、1894年（明治27年）の日清戦争における軍事的経験に基づき、「全国鉄道ヲ四呎八五ノ軌道ニ改築」（つまり軌道の広軌化を）し、「幹線及重要ナル各支線ヲ直チニ複線ト為」（つまり幹線の複線化を）すべきだと主張した。この意見書で軍部は、日清戦争の結果獲得できた賠償金によって、経済的に余裕のある今（1896年（明治29年））こそ、鉄道諸改築のチャンスであるとも説いている⁴⁵⁾。ただし、軌道の広軌化は、新幹線を除く現在の日本の鉄道線路を見れば明らかのように、ついに実現されなかった。

これら2つの要求に加え、軍部は、鉄道の国有化を強く求めるようになっていく。その代表例として、参謀将校の大沢界雄があげられよう。なお大沢は、1888年（明治21年）に陸軍大学校でメッケルから教授され、1893年（明治26年）からドイツに留学した軍人であった。研究者の小山弘健は、日本人によるドイツ兵学習得の方法には、ドイツ留学組とメッケル教授組という2

つの系統があると考えたが、大沢は、ドイツ兵学を日独両地で計二度も学んだという点で、小山の考える範疇には収まりきれないタイプだとも言える⁴⁶⁾。

大沢は、1895年（明治28年）にドイツから帰国して以降、「鉄道ノ改良ニ関スル意見」（1898年（明治31年）7月）などの諸論文を刊行したり、「鉄道国有論」（同年9月）と題する講演をおこなったりするなど、精力的に活動した。それらのなかで大沢は、軍事輸送のために鉄道の国有化が必要であることを、（彼自身が関係する）参謀本部の陸軍部が発表した前述の『鉄道論』よりもさらに強く主張した。さまざまな彼の活動のなかでも、「鉄道国有論」という講演に彼の意見が一番凝縮されていると考えられるので、以下では、この「鉄道国有論」における彼の主張を簡条書きで紹介していこう。（なお同講演では、鉄道の国有化がいかに妥当であるかについて、歴史面等からも説明されているが、それらの迂遠な説明についてはここでは割愛する⁴⁷⁾。）

1. 乗下車設備や薪水供給設備の形成、および鉄道網の形成などの、軍事上の要望を受け容れてもらうためには、国有鉄道が望ましい⁴⁸⁾。
2. 途中での乗り換えなどは許さないという意味で、軍事輸送では直行が原則なので、国有鉄道が望ましい。（ここではドイツの鉄道が、1879年以後のビスマルクによる諸鉄道買収にもかかわらず三種類あり、軍事上不便であることも指摘されている⁴⁹⁾。）
3. 私鉄が負担すべき国防義務は、法律で規定されなければならない。しかし、そこで規定された輸送条例などは公表せねばならないので、軍事機密が部分的に外部に漏れかねない。それゆえ、（平時からの）国有鉄道が望ましい⁵⁰⁾。
4. 平時の私鉄は外国の資本家に買収される恐れがあるので、この意味でも、軍事機密が漏れかねない。しかも戦時には、買収後の鉄道で、外国が日本の軍事輸送を妨害しかねない。したがって国有鉄道が望ましい⁵¹⁾。
5. （その他）地形上必要な地点における輸送力を増強し、陸軍の鉄道大隊を常に訓練させるため、国有鉄道が望ましい。（ここでは、1866年の普墺戦争時に、一線路の一日平均稼働列車数が「七乃至八列車」であったことも示されている⁵²⁾。）

以上のような大沢の主張を点検すると、鉄道輸送における軍事機密の保持が、とりわけ重視されていることがわかる。従来、鉄道に対する軍部の主張は、鉄道ゲージの広軌化や複線化など、輸送能力の向上にかかわる量的なものであった。しかし、大沢の主張の焦点はそれほど単純なものではなく、機密保持の徹底という軍事輸送能力の質的向上をめぐるものである。鉄道に対する軍部の要求がいかに変質し、複雑化して、いわばデリケートな点まで熟慮するようになったかが、大沢の「鉄道国有論」からうかがい知ることができよう。それゆえ、1898年（明治31年）以後も日露戦争を経て継続した鉄道に対する軍部の緻密な要請は、1906年（明治39年）に公布された鉄道国有法の成立に、おおいに貢献したのではないかと推察される。

2-3. 小 括

明治期の日本の軍部と鉄道の間をめぐり本節の検討をまとめると、以下のようなことになる。本節冒頭で推測したように、1887年（明治20年）までの鉄道に対する軍部の要請には、ドイツからの影響が、確かにまったく見られなかった。その例として、山県建議書における幹線鉄道の内陸化があげられる。しかし、1887年（明治20年）以降の軍部の主張には、日本の鉄道の改正目標としてドイツ鉄道の例があげられるなど、ドイツからの影響が顕著に認められた。たとえば、『鉄道論』のなかの「内外鉄道比較表」や、大沢の「鉄道国有論」の2. や5. があげられよう。そこでここでは、本節冒頭の推察、鉄道に対する軍部の要求は1887年（明治20年）を契機としてドイツの影響を明らかに受け始めた、という点を再度確認しておこう。

とはいえ、1887年（明治20年）以降に激増した軍部や政治家による諸論文・報告書等のなかにも、論調に変化が伴わないわけではなかった。1897年（明治30年）以前の諸論文では、鉄道に対する軍部の求めが数多くあげられるなかでも、要求の焦点が、なかなか実現されない軌道の広軌化へと収斂していく。一方、翌1898年（明治31年）の大沢講演「鉄道国有論」では、要求がはじめから鉄道の国有化一本に絞られ、その理由も合理的に論証されていくのである。このように軍部の主張の焦点が移行した理由については、次のように推量することもできよう。19世紀末から20世紀初頭への世紀転換期当時、車両の幅員増を含む車両改善技術が、ゲージの広軌化要求の目的であった軍事輸送力の増強を、ある程度実現できた。事実、1887年（明治20年）の有栖川建議案の直後に、その⑤、つまり車両の幅員増は井上によって無条件に認められていた。それゆえ、軍事輸送力の増強という目的が部分的にでも達成された以上、軌道の広軌化を唱えることがそう必要ではなくなったのではなかろうか。

以上のように変化に富んだ軍部の要求とその結果を、ごく簡単に表で示しておこう。

表B（鉄道に対する軍部のおもな要求について）

	1886年以前	1887-1897年	1898年以降
おもな要求	路線の内陸化	軌道の広軌化	鉄道の国有化
実現時	1892年	実現されず	1906年
ドイツとの関係	なし	あり	あり

おわりに

ここでは、本稿で検討してきたことを概観し、前述の拙稿（「軍事と鉄道」）と照らし合わせて考察してみよう。

明治期の日本陸軍は、訪日ドイツ人と日本人留学生という2つのパターンを通じ、ドイツ式の

軍制を採用した。参謀本部制度や師団制、徴兵制などの諸制度がおおむね採用され、改正されていくのは、前掲の表 A にあるとおり、明治 20 年代までのことであった。ただし、モルトケ時代のドイツ軍による鉄道利用法は、日本陸軍によって軍制として受容されたり、制定されたりすることはほとんどなかった（第 1 節）。

そのためか、明治初期の日本陸軍は、路線の内陸化のような日本独自の鉄道政策を要求した。しかしその後、明治 20 年代に入ると日本陸軍は、普墺戦争におけるプロシア軍の鉄道利用例やドイツの鉄道網の状況を参照しつつ、鉄道の広軌化や国有化といったいわば「ドイツ式」の要求を唱えていく。これらの多様な要求の結果については、前掲の表 B を参照されたい。「ドイツ式」の要求のうち鉄道の（帝国）国有化だけは、日本が、ドイツ本国（1920 年に鉄道国有化⁵³）より早く実現（1906 年）したのが注目に値する（第 2 節）。

では果たして、明治 20 年以降の日本陸軍は、プロシア軍の鉄道利用法やドイツ鉄道網の状況を正確に把握できていたのだろうか。少し迂遠なようだが、個別に照合してみよう。

まず、参謀本部の『鉄道論』（明治 21 年）は、普墺戦争時のプロシア軍の鉄道利用状況を次のように紹介していた。「5 本の鉄道を使い、25 日以内に 9 個軍団を国境付近に到達させ」た、と。一方、信頼性の高い先行研究を用いた拙稿では、「5 本の南下鉄道路線」を活用して「5 月 16 日から 23 日までの一週間に、〔著者注：プロシア軍の〕4 個軍団の大半が、シレジア地方の目的地に到達していた。そして次の二週間の間に、前述のものとは異なる 4 個軍団が、……目的地の戦場に到着していた」と述べられている⁵⁴。つまりシュウォルターの研究によると、5 本の鉄道を利用し、3 週間で 8 個軍団が戦場に到着したことになる。21 日と 25 日、8 個軍団と 9 個軍団という微妙な違いはあるものの、残り 4 日間で 1 個軍団を戦場に増派した可能性もあるので、『鉄道論』は、普墺戦争時の鉄道軍事利用の状況をほぼ正確に描写していたと言えよう。

次に、大沢界雄の「鉄道国有論」（明治 31 年）は、1866 年の普墺戦争時、プロシア・ドイツ側における 1 線路の 1 日平均稼働列車数が「七乃至八列車」であったことを示していた。一方、拙稿では、「1 個軍団の移動には、1 日あたり 8 本から 12 本くらいの列車が使用されるのが通例」とされている⁵⁵。この場合、比較は難しいが、1 個軍団の移動に 1 線路が使用されたと仮定すると、その線路で 1 日あたり 10 本前後の列車が使用されたのは間違いなさそうである。

そして大沢の「鉄道国有論」は、「1879 年以後のビスマルクによる諸鉄道買収」が、ビスマルク自身による「1875 年の鉄道帝国国有化政策の思想に基づくものであったが、まずはプロイセン邦における鉄道国有化をめざしたもの」だと指摘していた。これに対し、最近の研究でも、「1879 年から本格的に始まるプロイセンでの鉄道国有化（＝邦有化）」と、まったく同じ指摘をしている⁵⁶。大沢は、ほぼ同時代のドイツ帝国における鉄道政策を、極めて正確に理解していたと考えられよう。

したがって明治 20 年以降の日本陸軍は、普墺戦争時のプロシア軍による鉄道利用法や、その後の帝政期ドイツにおける鉄道国有化政策について、十分な知識を獲得していたと考えられる。こうした知識獲得状況と、（廃藩置県等を経た）日本独自の中央集権的な政治的發展があいまっ

て、日本特有の鉄道政策が推進され、ドイツより早い鉄道帝国国有化を可能にしたのではなからうか。とはいえ、このような知見はまだ推論の域を出ない。今後、日本側の政治状況に関し、さらなる研究が待たれるゆえんである。

註

- 1) 大江志乃夫『日本の参謀本部』中公新書, 1996年, 20頁や藤村道生『山県有朋』吉川弘文館, 1986年, 40頁など。
- 2) Carl Cöppen (1833-1907年)とも表記される。マーガレット・メール「和歌山藩におけるお雇い外国人カール・ケッペン (1869-1872)」『日本歴史』第488号, 日本歴史学会編, 1989年, 118-119頁によるケッペンの経歴は以下のとおり。ケッペンは、シャウムブルク・リッペ侯国で曹長まで昇進したが、1866年の普墺戦争後、退役した。針発銃の専門家でもあった彼は、1869年12月から1871年6月まで、軍隊養成や弾薬製造等の面において紀伊で活躍する。1871年7月に一度帰独し、1872年3月に再来日するものの、その間の廃藩置県(1871年12月)が主な原因となって、日本において再雇用されることはなかった。また、本文中のケッペンの日記の文章は、石川光庸他「カール・ケッペン和歌山日記(後)」『研究紀要』第6号, 和歌山市立博物館, 1991年, 8頁から引用。
- 3) 同上, 1, 6, 8, 10頁や石川光庸他「カール・ケッペン和歌山日記(前)」『研究紀要』第5号, 和歌山市立博物館, 1990年, 8頁を参照。石川光庸「和歌山藩軍事教官 カール・ケッペン回想録」『研究紀要』第7号, 和歌山市立博物館, 1992年, 12頁や石川光庸「紀州藩のモルトケーカール・ケッペン小伝」『匙』第9号, 「匙」の会編, ふたば書房, 1984年, 40頁も参照。石川の他には、山田千秋『日本軍制の起源とドイツ——カール・ケッペンと徴兵制および普仏戦争』原書房, 1996年, 104頁があげられる。
- 4) 同上, 163-166頁。
- 5) Margaret Mehl, “Carl Köppen und sein Wirken als Militärinstrukteur für das Fürstentum Kii-Wakayama (1869-1872)”, *Bonner Zeitschrift für Japanologie*, Band 9, 1987, p. 49.
- 6) 山田, 前掲書, 194頁。
- 7) メッケル(1842-1906年)については、望田幸男・三宅正樹編『概説ドイツ史』有斐閣, 1982年, 328-329頁を参照。この概説書でメッケルは、陸軍省・参謀本部・教育総監部の三元制を日本陸軍に確立する上で、決定的な影響力を発揮した人物として紹介されている。
- 8) 三宅正樹『日独政治外交史研究』河出書房新社, 1998年, 83頁。(以下、三宅と略記。)ちなみに最近の研究『ドイツ史と戦争』とは、三宅正樹・石津朋之・新谷卓・中島浩貴編著『ドイツ史と戦争——「軍事史」と「戦争史」』彩流社, 2011年のことである。前述の三宅も参加しているこの研究書の第十一章全体で、メッケルが分析されていた。また、この書物全体を書評したものとしては、拙著『補給戦と合衆国』松籟社, 2014年, 補論を参照。
- 9) 篠原宏『陸軍創設史——フランス軍事顧問団の影』リプロポート, 1983年, 429-432頁。参謀旅行については、篠原昌人『知謀の人 田村怡与造』光人社, 1997年, 90頁も参照。(なお以下では、後者の文献を篠原昌と略記し、前者の文献は篠原と略記する。)
- 10) 篠原, 前掲書, 434頁や三宅, 前掲書, 84頁, 松下芳男『明治軍制史論』(上・下)国書刊行会, 1978年や荒木康彦『桂太郎と森鷗外 ドイツ留学生のその後の軌跡』山川出版社, 2012年, 22-23頁を参照。
- 11) 拙著, 250頁。
- 12) 藤村, 前掲書, 51頁や三宅, 前掲書, 90頁。
- 13) 同上, 92頁。

- 14) 森川潤『ドイツ文化の移植基盤』雄松堂, 1997年, 322-323頁。なお, ここで言う4人とは, 桂太郎, 品川弥二郎, 静間健助, 北白川宮能久のことである。
- 15) 同上。桂の経歴は以下のとおり。1873年陸軍大尉, 75年ドイツ公使館付武官, 78年参謀局中佐, 85年総務局長・少将, 86年陸軍次官, 90年軍務局長兼任し中將, 94年日清戦争に出征し, 子爵, 96年台湾総督, 98年陸軍大臣・大将, 1901年首相, 02年伯爵, 06年軍事参議官, 07年侯爵, 08年首相, 12年内大臣兼侍従長, 首相。三宅, 前掲書, 101頁も参照。
- 16) 大山巖(1842-1916年)の経歴は次のとおり。1870年普仏戦争観戦・大佐, 77年陸軍卿代理, 80年陸軍卿, 81年参議兼任, 82年参謀本部長兼任, 84年渡欧し兵制視察, 85年陸相, 91年大将, 94年第二軍司令官, 98年元帥, 1904年満州軍総司令官, 14-16年内大臣。上田正昭ほか編『コンサイス人名辞典 日本編』三省堂, 1989年, 232頁参照。
- 17) 篠原, 前掲書, 101頁や三宅, 前掲書, 91頁。
- 18) 同上, 93-94頁や大江, 前掲書, 31頁, 藤村, 前掲書, 94頁, 篠原, 前掲書, 238頁。
- 19) 田村怡与造(1854-1903年)の経歴は次のとおり。陸軍士官学校に在学中, 西南戦争に従軍。1879年歩兵少尉, ドイツから帰国後に大尉を経て少佐へ昇進, 94年の日清戦争では第一軍の参謀副長, 97年から参謀本部付き。総務部長や参謀次長まで昇進した。上田正昭ほか編, 前掲書, 712頁および荒木, 前掲書, 74頁。
- 20) 篠原昌, 前掲書, 60, 97-98頁や三宅, 前掲書, 105頁を参照。クラウゼヴィッツの著書の和訳としては, クラウゼヴィッツ著『戦争論』(上・中・下)篠田英雄訳, 岩波文庫, 1997年等がある。ただし, 森鷗外に依頼したこの勉強会は, 一ヶ月あまりで終了した。
- 21) 篠原昌, 前掲書, 114, 133頁。
- 22) 同上, 103, 123頁。
- 23) 同上, 104, 124頁。
- 24) 松下, 前掲書, 随所。
- 25) 篠原昌, 前掲書, 125頁によれば, 「長年ドイツに留学した田村だからこそ, 初めて」兵站勤務令を起草できたこととされる。ただしこれが例外的であった理由は, 当時のドイツでも, 補給や兵站面での鉄道利用に失敗していたからである。拙稿「軍事と鉄道——普墺戦争までのプロシア陸軍に注目して——」『COSMICA』44号, 京都外国語大学・京都外国語短期大学, 2014年, 27-28頁参照。
- 26) 濱原朗・竹内郁郎・石川晃弘編『社会学小辞典』(新版)有斐閣, 1997年, 239頁。
- 27) Adolf Salter, “Die Deutschen Eisenbahn Im Kriege”, *Wirtschafts und Sozialgeschichte des Weltkrieges, Deutsche serie*, James T. Shotwell, New Haven: Yale UP, 1930, p. 3. ここで言うドイツの鉄道の統一とは, 当時のドイツ全体(ワイマール共和国)における鉄道網の統一のことであって, 各連邦国家における鉄道邦有化のことではない。
- 28) 日本交通協会編『汎交通』第68巻第10号, 1968年, 125-151頁。ここに, 著名な鉄道史家である原田勝正の論文が掲載されている。(以下では, 原田, 前掲論文と略記する。)
- 29) 原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館, 1992年, 25頁。
- 30) 原田, 前掲論文および老川慶喜『(日本史小百科 近代) 鉄道』東京堂出版, 1996年, 51頁を参照。
- 31) 篠原昌, 前掲書, 117頁や小山, 前掲書, 228頁, E・H・ノーマン著『日本における近代国家の成立』大窪憲二訳, 岩波文庫, 1997年, 186頁を参照。
- 32) 老川, 前掲書, 51頁。
- 33) 鉄道省『日本鉄道史』(上・中・下編)1920-1921年, 上編649頁。
- 34) 本文の漢字カタカナまじりの部分は, 同上, 649-651頁を参照。
- 35) 同上, 657頁。
- 36) 参謀本部編「鉄道論」『明治期鉄道史資料』第2期第2集, 日本経済評論社, 1988年。なおこ

- の「鉄道論」は、8章構成である。
- 37) 同上, 第3章の28-40頁, 第5章の78-86頁, 第6章の87-101頁を参照。ただし, 日本の国防に鉄道が必要な理由については, イギリスやイタリアなど, 日本と地理的に類似した諸国と対比して説明されている。
 - 38) 同上, 105-106頁。
 - 39) 篠原昌, 前掲書, 113, 120頁。
 - 40) 同上, 120頁。
 - 41) 上田正昭ほか監修『コンサイス日本人名辞典(改訂版)』三省堂, 1990年を参照。
 - 42) 栗原亮一『軍備論』自由活版社, 1892年, 158, 161頁。
 - 43) 篠原昌, 前掲書, 120頁。
 - 44) 鉄道省, 前掲書, 上編964-966頁。
 - 45) 鉄道省, 前掲書, 中編777-779頁。
 - 46) 大沢界雄(愛知県出身)の経歴は次のとおり。1881年陸軍士官学校卒で少尉, 88年陸軍大学校卒, 90年参謀本部出仕, 93年ドイツ駐在, 95年帰朝し, 兵站監部参謀, 96年参謀本部第四部部員, 1905年少将, 12年中将, 14年退役。日本近代資料研究会編『日本陸海軍の制度・組織・人事』東京大学出版会, 1971年, 18頁を参照。三宅, 前掲書, 91頁も参照。なお小山弘健『軍事思想の研究』新泉社, 1970年は, ドイツ留学組の例として桂や川上, 田村, 伊地知幸介らを, メッセル教授組の例として東条英教や井口省吾, 秋山好古, 藤井茂太らをあげている。
 - 47) 大沢界雄『鉄道国有論演説筆記』国文社, 1898年, 1-41頁。
 - 48) 同上, 42, 47-56頁。
 - 49) 同上, 43-45頁。ここで大沢があげている三種の鉄道とは, エルザス・ロートリンゲンの帝国共有鉄道, 連邦各国の国有鉄道, 連邦各国の民間鉄道のことである。(なお, 1879年以降の「鉄道買収」は, ビスマルク自身による1875年の鉄道帝国国有化政策の思想に基づくものであったが, まずはプロイセン邦における鉄道国有化をめざしたものであった。)
 - 50) 同上, 63頁。
 - 51) 同上, 89頁。
 - 52) 同上, 57, 73-74, 83頁。なお, 「複線化」については, 輸送力増強という観点から同上, 76-77頁でわずかに言及されている。
 - 53) 湯沢威・小池滋・田中俊宏・松永和生・小野清之著『近代ヨーロッパの探求^⑭ 鉄道』ミネルヴェ書房, 2012年, 252頁。
 - 54) 拙稿, 25-26頁。なお, 信頼性の高いシュウォルターの研究とは, Dennis E. Showalter, *Railroads and Rifles: Soldiers, Technology, and the Unification of Germany*, Connecticut: The Shoe String Press, 1976のことである。
 - 55) 拙稿, 26頁。
 - 56) 湯沢ほか著, 前掲書, 244頁。

[付記] 本稿は, 京都大学大学院人間・環境学研究科に提出した修士論文「軍事と鉄道——ドイツの日本に対する影響についての考察」(1999年)の後半部を, 大幅に改訂したものである。