

# 汽笛的声音

日本明治时代的铁路与国家

【美】斯蒂文·J·埃里克森 著

陈维 乐艳娜 译

*The Sound of the Whistle:  
Railroads and the State  
in Meiji Japan*



刘东 主编

西方日本研究丛书

明治时期的日本人，与同时期的西方人一样，都认为蒸汽机车是进步与文化的集中表现，是现代工业力量的缩影。铁路对明治社会有着巨大的影响，它带来了人与物陆地运输的革命，并培养了一种国民属性。就像西方将 19 世纪视为“铁路时代”一样，“蒸汽之王”在明治时期日本人的意识中占据统治地位。

丛书策划 府建明  
责任编辑 周晓阳  
装帧设计 刘葶葶

上架建议 历史类

ISBN 978-7-214-07111-1



9 787214 071118

定价：35.00元

# 汽笛的声音

日本明治时代的铁路与国家

【美】斯蒂文·J.埃里克森 著

陈维 乐艳娜 译

The Sound of the Whistle:  
Railroads and the State  
in Meiji Japan

刘东 主编

西方日本研究丛书

凤凰出版传媒集团 江苏人民出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

汽笛的声音——日本明治时代的铁路与国家 / (美) 埃里克森 (Eric S. J.) 著; 陈维, 乐艳娜译. —南京: 江苏人民出版社, 2011. 5  
(西方日本研究丛书)  
ISBN 978-7-214-07111-8

I. ①汽... II. ①埃... ②陈... ③乐... III. ①铁路运输—交通运输史—日本—明治时代 IV. ①F533.13

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 087650 号

---

The Sound of the Whistle: Railroads and the State in Meiji Japan, by Steven Ericson, was first published by the Council on East Asian Studies, Harvard University, Cambridge, Massachusetts, USA, in 1996. Copyright © 1996 by the President and Fellows of Harvard College. Translated and distributed by permission of the Harvard University Asia Center.

Simplified Chinese translation copyright © 2011 by Jiangsu People's Publishing House  
江苏省版权局著作权合同登记:图字 10-2010-370

---

书 名	汽笛的声音——日本明治时代的铁路与国家
作 者	[美] 斯蒂文·J. 埃里克森
译 者	陈 维 乐艳娜
责任编辑	周晓阳
装帧设计	刘 葶 葶
责任监制	陈晓明
出版发行	江苏人民出版社(南京市湖南路1号A楼 邮编:210009)
网 址	<a href="http://www.book-wind.com">http://www.book-wind.com</a> <a href="http://jsrmcbs.tmall.com">http://jsrmcbs.tmall.com</a>
集团地址	凤凰出版传媒集团(南京市湖南路1号A楼 邮编:210009)
集团网址	凤凰出版传媒网 <a href="http://www.ppm.cn">http://www.ppm.cn</a>
经 销	江苏省新华发行集团有限公司
照 排	江苏凤凰制版有限公司
印 刷	江苏凤凰扬州鑫华印刷有限公司
开 本	960×1304 毫米 1/32
印 张	13.25 插页 2
字 数	230 千字
版 次	2011年7月第1版
印 次	2011年7月第1次印刷
标准书号	ISBN 978-7-214-07111-8
定 价	35.00 元

---

图书如有印装质量问题,可随时向我社出版科调换。

致威尔伯特·艾里克森、伊伦·艾里克森  
纪念利昂娜

脚注中简写列表：

NKTH:《日本国有铁道百年史》

NTS:《日本铁道史》

SEDS:《涩泽荣一传记资料》

TKN:《铁道局年报》

# 总序：西方日本研究丛书

这又会是一个卷帙浩繁的移译工程！而且，从知识生产的脉络上讲，它也正是上一个浩大工程——“海外中国研究丛书”的姊妹篇，也就是说，它们都集中反映了海外学府（特别是美国大学）研究东亚某一国别的成果。

然而，虽说两套书“本是同根生”，却又完全可以预料，若就汉语世界的阅读心理而言，这后一套丛书的内容，会让读者更感生疏和隔膜。如果对于前者，人们还因为稟有自家的经验和传统，以及相对雄厚的学术积累，经常有可能去挑挑刺、较较劲，那么对于后者，恐怕大多数情况下都会难以置喙。

或许有人要争辩说，这样的阅读经验也没有多少不正常。毕竟，以往那套中国研究丛书所讲述的，乃是自己耳濡目染的家常事，缘此大家在开卷的过程中，自会调动原有的知识储备，去进行挑剔、补正、辩难与对话。而相形之下，眼下这套日本研究丛书所涉及的，却是一个外在文明的异样情节，人们对此当然只会浮光掠影和一知半解。

不过，设若考虑到这个文明距离我们如此之近，考虑到它在当今国际的权重如此之大，考虑到它跟传统中华的瓜葛如此之深，考虑到它对中国的现代化历程产生过如此严重的路径干扰与路径互动，那我们至少应当醒悟到，无论如何都不该对它如此陌生——尤其不该的是，又仅仅基于一种

基本无知的状态,就对这个邻近的文明抱定了先入为主的态度。

还是从知识生产的脉络来分析,我们在这方面的盲点与被动,至少在相当大的程度上,是由长期政治挂帅的部颁教育内容所引起的。正如上世纪50年代的外语教学,曾经一边倒地拥抱“老大哥”一样,自从60年代中苏分裂以来,它又不假思索地倒向了据说代表着全球化的英语,认定了这才是“走遍天下都不怕”的“国际普通话”。由此,国内从事日本研究的学者,以及从事所有其他非英语国家研究的学者,就基本上只能来自被称作“小语种”的相对冷门的专业,从而只属于某些学外语出身的小圈子,其经费来源不是来自国内政府,就是来自被研究国度的官方或财团。

正因此才能想象,何以同远在天边的美国相比,我们反而对一个近在眼前的强邻,了解得如此不成正比。甚至,就连不少在其他方面很有素养的学者和文化人,一旦谈起东邻日本来,也往往只在跟从通俗的异国形象——不是去蔑视小日本,就是在惧怕大日本。而更加荒唐的是,他们如此不假思索地厌恶日本人,似乎完全无意了解他们的文化,却又如此无条件地喜欢日本的产品,忽略了这些器物玩好的产生过程……凡此种种,若就文化教养的原意而言,都还不能算是完整齐备的教养。

与此同时,又正因此才能想象,如此复杂而微妙的中日关系,如此需要强大平衡感的困难课题,一旦到了媒体的专家访谈那里,往往竟如此令人失望,要么一味宣扬一衣带水,要么一味指斥靖国神社。很少见到这样的专门家,能够基于自己的专门知识和专业立场,并非先意承旨地去演绎某些话语,而是去启迪和引导一种正确的阅读。

那么,除了那两种漫画式的前景,更广阔的正态分布究竟是怎样的?总不至于这两个重要邻邦,除了百年好合的这一极端,就只有你死我活的另一极端吧?——由此真让人担心,这种对于外来文明的无知,特别是当它还是极其重要的近邻时,说不定到了哪一天,就会引发代价惨重的、原本并非不可避免的灾祸。确实,要是在人们的心理中,并不存在一



个广阔的理解空间，还只像个无知娃娃那样奉行简单的善恶二元论，那就很容易从一个极端走向另一个极端。

作为一介书生，所能想出的期望有所改善的手段，也就只有号召进行针对性的阅读了，并且，还必须为此做出艰苦的努力，预先提供足够的相关读物；此外，鉴于我们国家的大政方针，终将越来越走向民主化，所以这种阅读的范围，也就不应仅限于少数精英。正是诸如此类的焦虑，构成了这套丛书的立项理由——正如在上一套丛书中，我们曾集中引进了西方自费正清以降的、有关中国研究的主要学术成果，眼下我们在新的丛书中，也将集中引进西方自赖肖尔以降的、有关日本研究的主要研究成果。

我们当然并不指望，甫一入手就获得广泛的反响和认同。回想起来，对于大体上类似的疑问——为什么满足理解中国的精神冲动，反要借助于西方学界的最新成果？我们几乎花去了二十年的不倦译介，才较为充分地向公众解释清楚。因而，我们现在也同样意识到，恐怕还要再费至少十年的心血，才能让读者不再存疑：为什么加强理解日本的途径，也要取道大洋彼岸的学术界。不过我却相信，大家终将从这些作者笔下，再次体会到怎样才算作一个文化大国——那是在广谱的意义上，喻指学术的精细、博大与原创，而并非只是照猫画虎地去统计专著和论文数量，而完全不计较它们的内在质量。

我还相信，由于这套丛书的基本作者队伍，来自我们二战时期的盟国，所以这些著作对国内读者而言，无形中还会有一定的免疫力，即使不见得全信其客观公正性，至少也不会激起或唤醒惯性的反感。此外，由于这些著作的写作初衷，原是针对西方读者——也即针对日本文化的外乡人——所以它们一旦被转译成中文，无意中也就有一种顺带的便利：每当涉及日本特有的细节和掌故时，作者往往会为了读者的方便，而不厌其烦地做出解释和给出注释；而相形之下，如果换由日本本土学者来处理，他们就不大会意识到这些障碍，差不多肯定要一带而过。

不待言，这面来自其他他者的学术镜子，尽管可以帮助我们清洗视野和拓宽视角，却不能用来覆盖我们自身的日本经验，不能用来取代我们基于日文材料的第一手研究——尤其重要的是，不能用来置换中日双边的亲历对话，以及在此对话中升华出来的独自思考。而最理想的情况应当是，一旦经由这种阅读而引起了兴趣和建立了通识，大家就会追根究底地上溯到原初语境去，到那里以更亲切的经验，来验证、磨勘与增益它们。

无论如何，最令人欣慰的是，随着国力的上升和自信的增强，中华民族终于成长到了这样一个时刻，它在整个国际格局中所享有的内外条件，使之已经不仅可以向其国民提供更为多元和广角的图书内容，还更可以向他们提供足以沉着阅读和平心思考这些图书的语境。而这样一来，这个曾在激烈生存竞争中为我国造成了极大祸害的强邻，究竟在其充满曲折与陷阱的发展道路上，经历了哪些契机与选择、成功与失败、苦痛与狂喜、收益与教训，也已足以被平心静气地纳入我们自己的知识储备。而借助于这样的知识，我们当然也就有可能既升入更开阔的历史长时段，又潜回充满变幻偶因的具体历史关口，去逐渐建立起全面、平衡、合理与弹性的日本观，从而在今后同样充满类似机遇的发展道路上，既不惮于提示和防范它曾有的失足，也不耻于承认和效仿它已有的成功。

我经常这样来发出畅想：一方面，由于西方生活方式和意识形态的剧烈冲击，也许在当今的世界上，再没有哪一个区域，能比我们东亚更像个巨大的火药桶了；然而另一方面，又因为长期同被儒家文化所化育熏陶，在当今的世界上，你也找不出另一块土地，能如这方热土那样高速地崛起，就像改变着整个地貌的喜马拉雅造山运动一样——能和中日韩三国比试权重的另一个角落，究竟在地球的什么地方呢？只怕就连曾经长期引领世界潮流的英法德，都要让我们一马了！由此可知，我们脚下原是一个极有前途的人类文化圈，只要圈中的所有灵长类动物，都能有足够的智慧和雅量，来处理 and 弥合在后发现代化进程中曾经难免出现的应力与裂痕。

此外还要提请注意，随着这套丛书的逐步面世，大家才能更真切地体会到，早先那套连续出版了一百多种，而且越来越有读者缘的“海外中国研究丛书”，在其知识创化的原生态中，实则是跟这套“西方日本研究丛书”相伴而生的。作为同一个区域研究的对象，它们往往享有共通的框架与范式，也往往相互构成了对话基础和学术背景。而由此也就不难联想到，尽管西方的区域研究也在面临种种自身的问题，但它至少会在同一个地区谱系中，或在同一个参考框架下，把中日当作两个密不可分的文明，来进行更为宏观的对比研究——这就注定要启发我们：即使只打算把中国当作研究对象，也必须蔚成一种比对日本来观察中国的宽广学风，因为确有不少曾经百思不得其解的难题，只要拿到中日对比的大框架下，就会昭然若揭，迎刃而解。

最后，由于翻译此套丛书的任务特别艰巨，既要求译者通晓英文，又要求他们了解日本，也由于现行的学术验收体制，不太看重哪怕是最严肃的翻译工作，给这类唯此为大的学术工作平添了障碍，所以，对于所有热心参赞此项工程的同侪，我既要预先恳请他们随时睁大眼睛，也要预先向他们表达崇高的敬意；并且——请原谅我斗胆这样说——也为他们万一有什么“老虎打盹”的地方，预先从读者那里祈求谅解。当然，这绝不是一个“预先免责”的声明，好像从此就可以放开手脚去犯任何错误了。可无论如何，我们想要透过这套书提供的，绝不是又有哪位译者在哪个细节上犯下了哪类错误的新闻，而是许多译者经由十分艰苦的还原，总算呈现在图书中的有关日本文明的基本事实——无论知我罪我，我还是把这句老实话讲出来，以使大家的目力得以穿透细枝末节，而抵达更加宏大、久远和深层的问题！

刘 东

2009年8月16日于静之湖·沐暄堂

## 鸣 谢

在我博士论文的鸣谢中,我不知羞耻地写道,“一列火车的人使这一论文最终在隧道尽头得见曙光。”此书很大程度上是基于这篇论文的。那时,我控制住了自己进一步拿铁路做比喻的冲动,现在我也尽量克制,我只想加一句,从论文前进到这本书的旅程中,这列火车变得更长了。

对哈佛大学的阿尔伯特·克雷格教授,我欠下了最大的人情债。这么多年来,他给了我不懈的支持。他的妻子——照子·克雷格曾对我说过,她的丈夫常把自己比作助产妇,帮助他的学生们产下论文;但是,在鼓励我完成此书的过程中,他的作用远不止此。他给了我非常明智的建议,特别是让我补充有关明治铁路“变革力”的材料,极大地促成我将一篇枯燥的论文变成了我希望是相当有趣的专著。我同时也要感谢不列颠哥伦比亚大学的威廉·瑞伊教授。在我读研究生时,他还是一位讲师,他启发了我对日本企业史的兴趣,并把我介绍给日本顶尖的研究企业的历史学家们。从那时起,他就是我重要的导师。另外,卡尔·莫斯科维茨、唐纳尔德·施弗利和已经去世的埃德温·赖肖尔也在我写论坛讲稿和论文时提出了有益的意见。这些年来,布朗大学和达特茅斯学院 vii

的同事们对我正在写的文章进行了阅读和评论,我最感谢的是他们进行了有建设性的批评。我还要进一步感谢一个同样研究明治日本的学生达拉斯·费恩,她贡献了她的博学与热情。

我还要感谢许多日本学者所提供的帮助。在我于日本进行论文调查期间,东京大学的中川敬一郎和石井宽治教授是我的指导老师,给我提供了重要的介绍和观察问题的角度。还有一些历史学家也慷慨地贡献了他们的时间和智慧:宇田正、老川庆喜、星野誉夫、原田胜正、田中时彦和武知京三。我特别要提一下宇田教授,他对铁路有着无限的热情,影响并启发了我,他带我游览了曾经的关西铁道公司干线,我对那次旅行至今难以忘怀。另外,我还要感谢森川英正和由井常彦教授,他们在过去十年的几个关键点都向我提供了帮助和鼓励。

我要感谢下列机构的图书管理员和资料保管员:哈佛—燕京图书馆、东京大学的经济学院图书馆及明治新闻杂志文库、东京运输博物馆、国会图书馆、国立公文书馆、一桥大学和现在已经不存在的日本国有铁道(JNR)。特别要感谢运输博物馆的佐藤丰彦和JNR资料馆的工作人员给我提供了热情和慷慨的帮助。

东京大学出版社宽容地让我在这本书使用由井常彦和宇田正两位教授编辑的《用历史的眼光看日本管理》(东京:东京大学出版社,1989)一书中题为《明治时代的私有铁路:现代日本管理的前驱?》的一文。我同时要感谢东京运输博物馆,允许我使用其所拥有的图片复印件来作书的说明。

本书的主要赞助来自外国语和地区研究奖学金、富布赖特—海斯论文奖学金与赖肖尔日本研究所。哈佛大学的教员资助项目使我能够聘请一位研究助手麻里仓石,他在第一章的资料收集中起到了至关重要的作用。西弗吉尼亚大学制图部的迈克尔·伯克哈特对地图的细致准备非常值得认可。特别要在这里赞扬的是东亚研究所李·安·百斯特杰出的编辑工作。我还必须感谢那位不知名的编辑,他的评论非常到位,

使我在许多方面都有所改进。最后,我衷心感谢我的妻子索尔薇格这么多年来给我的支持和宽容。对这些机构和个人,我都深深地感谢。这本书如果有任何影响力的话,都源自于他们的贡献;而这本书的缺点,则由我一个人负责。

ix

汽笛声响起，从新桥，我们的火车飞速出发了。

——大和田建树，《铁路之歌》，1900年

## 简介

这本书主要讲述了日本铁路在其最初发展的40年里的政治活动，以及国家和私营企业的关系。时间跨度从19世纪70年代铁路作为公共事业被介绍到日本开始，经历从1881年开始的政府和私有铁路并行建设，一直到1906-1907年铁路国有化之后。这是日本铁路史的第一章，事实上与明治时代(1868-1912)是基本重合的，而明治时代正是日本现代的开始。明治时期的日本人，与同时期的西方人一样，都认为蒸汽机车是进步与文化的集中表现，是现代工业力量的缩影。铁路对明治社会有着巨大的影响，它带来了人与物陆地运输的革命，并培养了一种国民属性。就像西方将19世纪视为“铁路时代”<sup>①</sup>一样，“蒸汽之王”在明

---

<sup>①</sup> 杰弗里·理查兹和约翰·M. 麦肯齐兹，《火车站：社会的历史》(哈佛：哈佛大学出版社)，3 1986, p. 2。

治时期日本人的意识中占据统治地位。铁路不仅在明治时代的社会和文化生活中扮演着重要角色,在政治和经济的发展过程中也处于中心地位,对于那个时代工业政策和官僚政治的兴起、国家—企业关系的发展来说,尤为重要。

扫视从 19 世纪中期到现在的整部日本铁路史,我们看到的是一幅充满着巨大变革的图景。有两组景象展现了这一变革非常不同的两个方面。1854 年 3 月,马修·佩里将军在打开日本紧锁的大门后再次访日,向日本人展示了美国工业革命所带来的各种机械奇迹。在佩里的礼物中,其中一件是实物 1/4 大的铁路模型,有着完整的“像是在小人国里的蒸汽机车、车厢和服务员”,以及几英里长的铁轨(见图 1)<sup>①</sup>。这并不是日本所见到的第一辆火车模型——就在半年以前,俄国上校 E. V. 普提雅廷带来了一辆用酒精驱动的蒸汽机车模型,并在其军舰上展示给一些惊愕的日本官员看——但是美国的模型有着更大的影响,当时岸上有几百人都看到了它。与佩里同行的官方艺术家注意到,在佩里提供的全部礼品中,“日本人对火车最为惊异”<sup>②</sup>。在横滨的接待大厅后面,美国人铺下了大约周长为 1 英里的环形轨道,然后向在场的贵族们做了展示。根据佩里远征队的官方记录,“许多日本人聚集起来,看着火车顺着轨道不断循环,非常高兴和诧异,每一声汽笛响,他们都不可抑制地发出喜悦的欢呼声。”<sup>③</sup>其中一位观察者,“认为一定能够驾乘”,甚至坐到了小火车顶上。美国官方记录这样描述这位“尊贵的贵族”,“以 20 英里每小时的速度围着环形轨道前进,他松开的袍子在空中飞舞。他拼命抓住屋檐,带着极大的兴趣笑了,他蜷起的身体由于大笑而痉挛般地摇晃,而火车

4 ① 弗兰西斯·L·霍克斯排版,《美国海军中国海与日本远征记》,卷 1,西德尼·瓦拉几编(伦敦:麦克唐纳,1952),p. 171;威廉·海涅,《随佩里到日本》,弗雷德里克·陶德曼译(檀香山:夏威夷大学出版社,1990),p. 93。

② 海涅,p. 126。

③ 霍克斯排版,p. 194。



快速地沿轨道前行。”<sup>①</sup>另一位驾乘者，一位将军幕府“新孔子派”的官员在其日记里这样描述此次经历：“飞速，就好像在飞，(火车)不断转圈。非常好玩！”<sup>②</sup>

历史往后 110 年，我们发现，日本人从对前所未有发明的入神观察者，进步成为铁路技术的全球领导者，这一转化的标志是 1964 年新干线“子弹头火车”的启动。豪华的子弹头列车时速超过了 135 英里，成为快速高效铁路服务的国际标准。西方人现在到日本来学习，而非传授最先进的运输技术。直至今日，日本仍然保持着铁路技术的领先地位，它正在测试下一代磁悬浮超级火车，这一火车时速高达 325 英里每小时。在佩里访日时，从东京到大阪步行或乘轿需两个星期，乘坐今日的新干线只用两个半小时。在下一个十年，乘坐磁悬浮列车也许只要一个小时。<sup>③</sup>

另一组景象则表现了日本铁路史非常不同的一系列变革。1872 年 10 月 14 日，明治政府开通了日本第一条铁路——总长 18 英里的(东京)新桥到横滨线，标志着日本国家铁路系统的开端。官方把这一事件当作国家庆典来对待，政府雇员可以因此休假。尽管一场大雨使庆典延迟了三天，却并没有影响到 14 日早上的节日气氛。在新桥和横滨站举行的开幕式非常热闹，年轻的明治天皇穿着传统的宫廷服装参加庆典，更使活动进入高潮。在新桥站，同样身着传统服装的政府高官与外国使节一起在奏乐中迎接天皇。接下来，他们陪同天皇乘坐首班火车到了横滨然后返回，港口的军舰放枪 21 响、陆上的军队放枪 101 响，以示敬意。<sup>④</sup> 从

---

① 霍克斯排版，p. 171。

② 《日本铁道百年史：略史》(日本国有铁道，1974)中引用，p. 8。

③ 保罗·H·野口，《延误的出发，迟到的到来：工业家庭化和日本国有铁道》(檀香山：夏威夷大学出版社，1990)，pp. 30 - 31；《全部登上那发财的火车》，《经济学家》，1990 年 6 月 16 日，p. 38。最新一代的东海道新干线被称为“Nozomi”，于 1992 年首发，最高时速为 167.4 英里；“新‘子弹头’出发，重获火车速度记录”，《日本漫游》，1992 年 5 月 11 日，p. 6。

④ 《铁道一瞥》(铁道省，1921)，pp. 27 - 30。

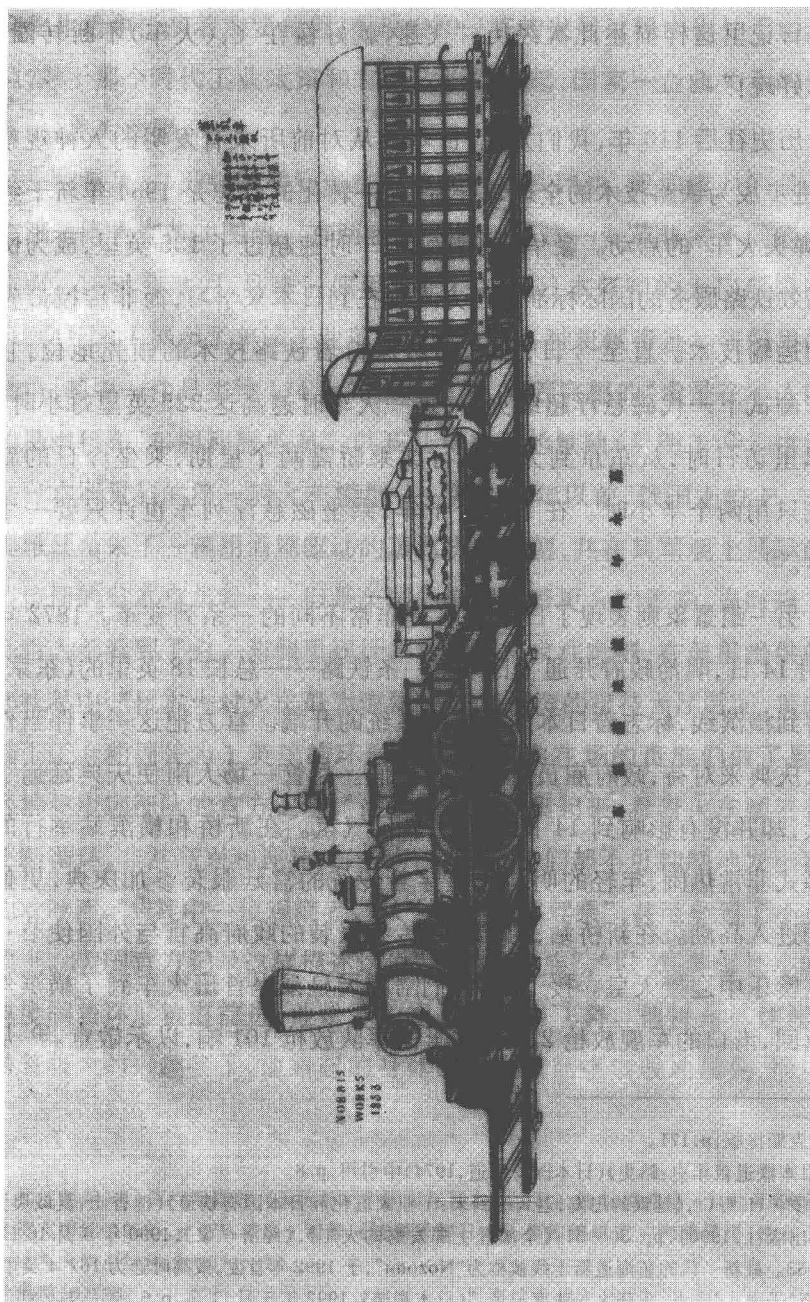


图1 马修·佩里于1854年3月展示给日本官员看的火车模型。由樋畑翁辅绘制。图片提供：东京运输博物馆。

此,火车作为一项公共事业,带着中央权威性高调在日本开启。

115年以后,在东京举行了另一场非常不同的仪式,标志着国有铁路系统在日本的终结。1987年4月1日午夜,日本国家铁路总裁穿着工程师服装,登上了为这一场合特意准备的蒸汽机车,为这个负债累累的公营企业的最后一跑拉响了汽笛。<sup>①</sup>在这个早晨,“JNR”让位给“JR”(日本铁道),后者是私企集团,拥有六条地区客运线路和一条全国货运线路。从此,铁路网络实现了去国有化,日本进入了私有铁路的新时代。

第一组景象代表着现代日本的工业进步;第二组则表现了政府和企业在日本现代经济转型中的对抗。这本书主要集中于第二组内容。它并不是一个直线发展的故事,也不是像托马斯·史密斯那样,认为明治时期的领导者是“了解方向的信鸽”<sup>②</sup>。相反,这是充满了试验和失误的故事,充满了政策变化和反复的故事,是经过反复争斗和辩论后才达成一致的故事。这些辩论是关于政府应该扮演什么样的角色、国有和私有企业之间如何得到最大平衡的,这些问题直到今天仍然非常重要;而在20世纪90年代中期所达成的一致,是进行国有化。直到那时,在铁路领域里,国家和企业的关系经历了一系列的变化和转折,前十年日本铁路全部由政府主导,然后进入到25年的公私混合发展,其间国有化和私有化运动一直在进行。

这本书试图解释这些变革,以及为什么最终国家在1906-1907年收购了主要私有铁路公司。由于所有权不断变化,铁路行业成为明治时代政府和私有企业相互作用的主要场所。那个时代的铁路规划为后来的“工业政策”提供了先例,其中明治官僚们特别促进了增长性行业,比如铁路和船运的发展,并最终将国家铁路系统作为刺激经济增长的工

---

① 野口, p. 33。

② 托马斯·C. 史密斯,“第二次印刷的前言”,《日本政治变革和工业发展:政府企业,1868-1880》(斯坦福:斯坦福大学出版社,1955), p. v。

具。<sup>①</sup>“工业政策”是日本对 20 世纪资本主义发展战略最值得表彰的贡献。明治铁路也为拨款政治的形成铺路,后者成为日本政府自 20 世纪初以来的主要特征,因为早期的国会议员试图通过对自己所在地区的公共事业、特别是铁路建设的立法来加强选区支持。另外,与纺织企业一起,铁路通常被认为是明治时代工业化的主要部分。但是,尽管它处于舞台的中央,我们几乎没有全面介绍日本铁路史的英文作品。<sup>②</sup>因此,这本书更大的目的,就是填补我们对这个明治时期政治经济的发展极其重要、但却被忽视的领域的认识缺漏。

这本书的焦点是政府对私有铁路企业制定和执行的 policy,主要是两个方面的问题:所有权和控制权,以及融资。强调私有铁路由于下面这个事实而变得重要和必要:在最初 10 年国家犹豫的建设后,私有企业主导了这一领域;到 1905 年国有化前夕,私有铁路网占到开通线路总里程的 2/3(见表 1)。但是,1906 - 1907 年国家收购的后果是,国家铁路系统的私有份额降到了 9%,在接下来的 80 年里,私有企业受限于地区铁路发展。铁路国有化因此成为这份研究的自然终点。

在所有权和控制权问题上,我的关注点是确定官方的立场,阐明政府在私有企业政策形成过程中的不同视角。在这里,需要考虑的关键问题如下:明治铁路政策从根本上说是“重商主义”,还是服从市场的?明

---

① 关于明治时期国家对船运的促进,见威廉·D. 瑞,《三菱和日本邮船会社,1870 - 1914:日本船运的商业战略》(剑桥:东亚研究委员会,哈佛大学,1984)。

② 其中的例外是敏春渡会,《日本铁路国有化》(纽约:哥伦比亚大学出版社,1915)。关于明治铁路发展某些方面的作品包括青木荣一《从地方社会看铁路建设》(东京:联合国大学,1980);原田胜正,“日本铁路的技术独立和标准化进步”,《发展中经济体》,卷 18, no. 3, pp. 313 - 332(1980 年 9 月);野田正穗,“明治日本铁路公司的企业融资”,中川敬一郎编,《工业化过程中的营销和融资》(东京:东京大学出版社,1978), pp. 87 - 101;老川庆喜,“日本工业资本主义形成时期的市场结构和农村铁路建设”,《交通史志》,第三系列第五卷, no. 2, pp. 34 - 48(1984 年 9 月);托马斯·里查德·史卡洛,“铁路变成蒸汽船:与松方家族一起在第十五国立银行存钱”,《一桥商业和管理日志》,卷 22, no. 1, pp. 55 - 67(1987 年 12 月);田中时彦,“明治政治和铁路的引入”,《当代日本》,卷 28, no. 3, pp. 567 - 588(1966 年 5 月)和卷 28, no. 4, pp. 750 - 788(1967 年 5 月)。

治时期的领导人是否如一些学者们认为的那样,一直坚持由政府进行管理和控制,或者政府的意图是,只在开始的时候暂时直接参与?考虑到铁路的战略性和公共性,特别是其资本的高强度性,人们一般会以为明治时代的日本在这个领域会比其他领域有更高强度的政府干涉。但是,在相对来说较短的时间里,私有资本就在铁路的发展中占据了重要地位。这一系列事件反映了政府官员什么样的基本观点?简单来说,铁路政策可以用来测试明治政府对私有企业到底持什么样的态度。

这本书的第二个关注点,即铁路的融资问题,是与所有权和控制权紧密相关的,在我眼中,如何获得资金是明治铁路发展和政策形成的关键变量。相比而言,技术的获取是比较容易的。除了复杂的建桥工程和蒸汽机车及铁轨制造等高端技术,基本的建筑技术在10年内就掌握了。<sup>①</sup>日本并不是白手起家的;德川时期的建筑方法,包括对土地的作业和打通隧道,是非常先进的。日本可以以此为基础,将引进的技术与传统工艺结合起来。

但是,尽管我们并不强调技术,我们却不应忽视铁路技术的前所未有性、完全创新性。这种创新并不是立即能够理解的。在许多有关明治火车的木刻中,有一幅非常早期的木刻是很不错的(见图2)。如果仔细看的话,会发现机车有着正方形的轮子。这明显是艺术家而非工程师的想法,但也许它反映了当时人们在理解上更为普遍的问题。有一则老生常谈的轶事,是关于日本第一批火车乘客的。鉴于良好的日式习惯,他们在上车之前会把拖鞋放在站台上,并希望在地目的站台上找到他们的拖鞋。这个故事是否是杜撰的,不得而知。但是,很明显的是,这种掌握新技术的困难,就像控制它一样,很快就被克服了。

---

<sup>①</sup> 关于铁路技术的采用,见原田胜正《铁路史研究试论:近代化过程中的技术与社会》(日本经济评论社,1989);以及他的“技术独立”。

表 1 开通铁路里程数,1872-1907年(单位:英里)

年份	国有	私有	总数	私营所占比重
1872	18	0	18	0
1874	38	0	38	0
1876	65	0	65	0
1878	65	0	65	0
1880	98	0	98	0
1882	171	0	171	0
1884	182	81	263	30.8
1886	265	166	431	38.5
1888	506	406	912	44.5
1890	551	849	1400	60.6
1892	551	1320	1871	70.6
1894	581	1537	2118	72.6
1896	632	1875	2507	74.8
1898	768	2652	3420	77.5
1900	950	2905	3855	75.4
1902	1227	3011	4328	71.0
1904	1461	3232	4693	68.9
1905	1532	3251	4783	68.0
1906	3116	1692	4808	35.2
1907	4453	446	4899	9.1

资料来源:《铁道局年报》,1907年,递信省铁道局编(铁道院,1909),pp.30-31。

融资是另外一个问题。事实上,它比获得技术更为棘手。通过公示,政府1870年在伦敦市场上募集到一笔贷款,以建造第一条铁路。贷款高达100万英镑,用来投资原定东京—神户干线的部分线路建设,距离大约为400英里。后来,官方将超过2/3的贷款用在更为紧急的需求上,真正用于铁路建设的只有30万英镑,刚刚够支付从新桥到横滨的18

英里长的铁路,以及从大阪到神户段的部分,这已经是干线的极限了。国家官员完全低估了建设成本。那时,一些摇摆不定的人嘲笑政府的计划,指出人们应该把汉字“铁路”分开来——“铁”是由“钱字旁”和“失”组成的——应该读成“丢钱的路”。<sup>①</sup> 当时政府有着庞大的现代化规划,但却缺乏资源来执行激进的建设项目,直到大藏大臣松方正义在 19 世纪 80 年代设立了国家金融机构,到该年代末,作为东海道干线的东京—神户干线终于完成了。在国外发行了铁路债券和另一个小型的工业贷款债券后,政府决定避免一切外债,这使情况变得更为困难。官方担心一旦外国投资涌入,外部的政治干预也会随之而来,而国家还比较弱,相对来说没有防御能力。因此,他们直到世纪之交时都一直拒绝外部投资,而此后,由于在甲午海战中取胜和采用了金本位制,日本处于更强势的地位。

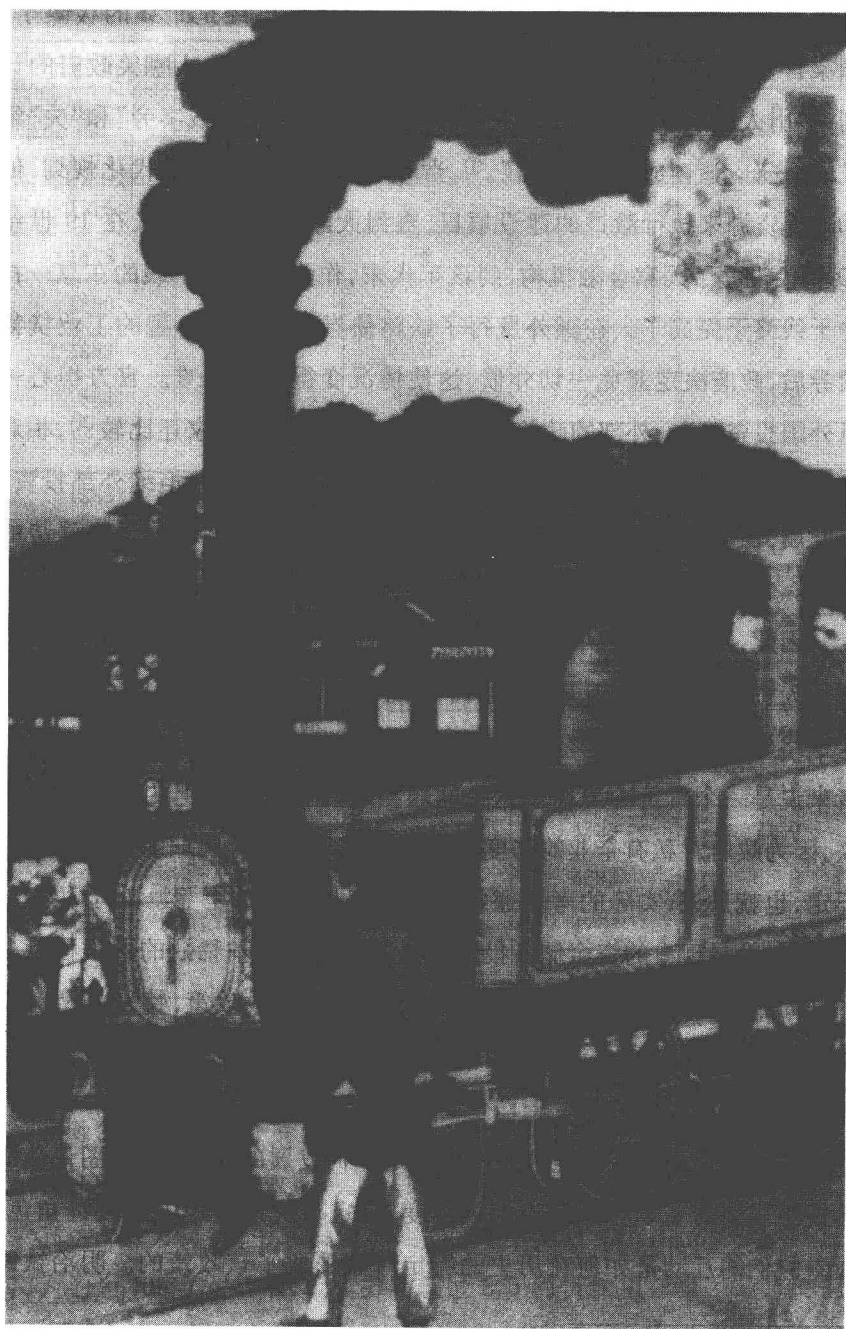
因此,从明治时代早期,日本国家铁路政策的主题之一就是动员国内私人资本和企业。但是,直到 19 世纪 80 年代,这种努力并不成功,因为铁路建设对固定资本有巨大的要求,这在明治时代的最初十年对私营者来说是一个真正的障碍。这个问题与政府在所有权上的政策紧密相联,因为政府对私有企业的态度随着国家财政和商业周期的变动而游移不定,也就是说,实际的考量通常超越了意识形态的考量。对于私有部门来说,动员现有的资金储备投资于铁路建设与资本稀缺的困难程度是一样的。在这方面,我们必须仔细察看政府的财政政策,特别是私有铁路补贴和中央银行政策,以及它们在促使私有企业最终解决融资问题上所发挥的作用。

在研究关于这些问题的政府政策是如何发展的时候,我试图评估明治铁路规划的变革和延续的相关程度,确定在决策程序中的关键角色,看看它们的互动是如何在历史的特定时刻形成了该政策的。明治铁路

---

<sup>①</sup> 原田胜正和青木荣一,《日本铁道:百年的进步》(三省堂,1973),p. 22。

11



11

图2 新桥—横滨线上的机车,由国辉二代木刻,明治早期,私藏品。



史中的许多重要事件提供了众多节点,其中两组事件起到了枢纽作用,我将给予特别的关注。一组是1890年大恐慌和1892年《铁道敷设法》的通过,另一组则是世纪之交的金融大恐慌和1906-1907年的铁路国有化。金融危机不仅是政府领导态度和计划变化的催化剂,也对私营铁路的融资和决策模式起到了刺激作用。另外,它们为19世纪90年代和20世纪最初十年的政策辩论和立法动议提供了经济背景。总的来说,分析这些大恐慌,对理解明治铁路发展中的政治活动是不可缺少的。铁道敷设法和国有化法的决策过程则提供了一个等式的缩影,明治时期的官僚、军事、国会和企业纷纷进入等号的两边。铁路的立法也使我们关注地方利益,使它们能融入到国家的整体情境中。明治铁路政策的发展,因此可以说是这一时期整个政治发展的指标。

对于这一政策的现有研究都是片段性的,但典型地都从“向国有化迈进”这个角度切入。它们通常划出三个主要角色——铁路官僚、军方和商业社会——显示这三个角色如何互动,并最终走向国有化。<sup>①</sup> 它们将这三个角色抽象出来,使推理变得容易。它们的相互碰撞最终让位于统一意见。直到最近,日本的学者借用恩格斯的一个词组,习惯形容1906—1907年为“俾斯麦式的国有化”。这是在浅薄的经验主义上建构的纯理论结构,这种分析基本传递了一个思想,那就是明治政府紧密遵循了普鲁士模式,通过收购私有线路来达成其威权和帝国主义目的,这样就强调了国有化背后的战略、国家意图。<sup>②</sup>

最近有许多研究更为经验主义,使用通常是未经发表的主要材料,利用历史记录来测试此类归纳。但是许多作者仍然倾向于从1906-1907年国有化向后看,为其关于铁路政策发展的解释增色。这种倾向很

---

① 可以特别参考岛恭彦《日本资本主义与国有铁道》(日本评论社,1950)。

② 但是,中西对这一论断进行了严格限定,对“俾斯麦式国有化”背后的经济动力给予同等的强调:中西健一,《日本私有铁道史研究:都市交通的发展及其构造》,第二版(岩谷书房,1979), pp.126-173。

大程度上源于日本国有铁道拥有长达一个世纪的历史,从中衍生出这样的研究。<sup>①</sup> 他们的假设是政府最初采用铁路公共所有权和管理方式,但是,由于财政困难,被迫允许私有铁路的建设。但是,这只是权宜之计,私有企业仅仅被视为国有的补充。官方一直倾向于将主要的私有线路公司国有化,对这些私有企业基本持否定态度。这对许多政治和经济历史学家来说是很普遍的解读,在我看来,这很大程度上是一种扭曲,是从1906-1907年国有化的角度来看前国有化阶段造成的。

日本商业历史学家提供了一种不同的观点,他们从私有企业的角度来观察明治时期的铁路发展。这个领域的历史学家不仅研究铁路企业的个体,也研究铁路管理和投资的整体氛围。<sup>②</sup> 通过这种研究,他们从前国有化阶段本身来认识它,提供了一种对政府政策相当不同的解读。这些学者们认为,国家领导人普遍倾向于私营,但是由于资金筹措的困难,早期的私营建设失败了。因此,在开始时,政府没有办法,只能自己进行铁路发展。

我自己对这个问题的理解很大程度上要感谢这些商业历史学家,我认为明治时期的领导人对铁路公司,有着比许多日本作者们普遍描绘的更为友好的态度,对私有企业的保护也更多。这种态度最明显地表现在政府政策的执行,而非制订上。在这方面,我会更仔细地观察国家政策对铁路公司管理的影响,特别是这些公司所采取的投资决策和商业战略。这一问题延伸开来,就涉及到政府对私营铁路部门进行干涉的性质

---

① 《日本国有铁道百年史》,14卷。(日本国有铁道,1969-1974),此后简略为NKTH。

13 ② 这些商业史研究中较为杰出的是星野誉夫,“日本铁道会社与第十五国立银行”,武藏大学论集,17卷,pp.77-109(1970年6月),19卷,no.1,pp.1-22(1971年8月),和19卷,nos.5-6,pp.117-183(1972年3月);杉山和夫,“企业的财务、投资活动的文化背景:明治时代铁道业、纺织业案例分析”,《经营史学》,卷10,pp.54-86(1975年8月)。

对于学习明治铁路史的学生来说,巨大的福音是最近在野田正穗、原田胜正和青木荣一的编辑指导下,出版了下列与铁道相关的材料合集(明治合集的第二系列还包括老川庆喜):《明治期铁路史资料》,第一系列,17卷,第二系列,43卷(日本经济评论社,1980-1989);《大正期铁路史资料》,第一系列,24卷,第二系列,20卷(日本经济评论社,1983-1985)。

和范围,以及这些企业本身的自治程度。西方学者们关于明治时期政府对经济干预的看法,在最近几十年里发生了巨大的变化。托马斯·史密斯在其关于明治早期政府企业的具有先锋意义的文献里作了最初的战后解读,它特别强调明治政府是日本现代经济增长的发起者。<sup>①</sup> 这种观点与亚历山大·格申克隆相似,后者认为,为了工业化,后发展的国家要求出现个体私人资本和创业的替代者:根据其落后的程度,后起者通常会由政府支持的投资银行或国家自己来领导经济。<sup>②</sup>

格申克隆阐述国家发展时机和模式之间关系时,铁路是一个主要的例子。英国是第一个进行工业化的国家,铁路的发展在工业革命之后,因此有着充足的私人资本。所以,英国可以将整个铁路领域留给私人企业,它们不需要国家的帮助。而对于后发展国家,铁路的建设要么是伴随着工业化,要么是在全面工业化之前进行的。因此,私人资本是很少的或很小心,动员私人资金的机制也很缺乏,或者很初级。这种情况要求采取其他经济发展手段,具体来说是类似于法国莫比利埃信托公司和德国达姆斯塔特这样的投资银行,在更“落后”的国家比如俄罗斯和日本,就是中央政府。

但是,在所有的后进国家里,铁路建设的庞大资金需求,以及对铁路于国家安全和凝聚力的重要性的认识,促使政府在创造铁路网络的过程中都有某种程度的参与。<sup>③</sup> 比如美国模式是对私有企业提供广泛的公共支持,国家提供联邦铁路许可和国家与地方政府资助。<sup>④</sup> 法国倾向于更为直接的政府参与——国家和私人利益在铁路的建设和融资方面形成

---

① 见史密斯,《政治变革和工业发展》。

② 亚历山大·格申克隆,《用历史的眼光看经济落后:论文集》(剑桥:哈佛大学贝克纳普出版社,1962),pp.5-30。

③ 巴里·苏普莱,“国家和工业革命,1700-1914”,卡罗·M.奇波拉编,《丰塔纳欧洲经济史》,第三卷《工业革命》(伦敦:丰塔纳出版社,1973),pp.326-327。

④ 卡特·古德里奇,《政府对美国运河和铁路的促进,1800-1890》(纽约:哥伦比亚大学出版社,1960)。

了广泛的合作关系。<sup>①</sup>同时,普鲁士直到19世纪70年代都是实际的混合体制,政府和私人的企业独立建设线路,但是1879年国有化法实施后,普鲁士政府积极地收购私营线路,并在1895年基本完成了这项工作的大部分。<sup>②</sup>

明治政府进行了所有这些形式的政府干预,在私营铁路公司的担保者、债权人、合作伙伴和主要对手之间转换角色,更多的时候是同时担任这几个角色。<sup>③</sup>国家这样做,部分是有意向西方前辈学习,但更重要的是对变幻的经济和财政环境的现实反应。公共参与在这个领域的范围和多样性,对格申克隆关于国家在明治时期工业化中的作用的观点来说,提供了一个有力的支持。

但是,从20世纪60年代开始,西方学者们倾向于将这种作用最小化。现在所谓的标准解读是,政府出于必要性,在19世纪70年代直接干预经济,但是随后限制了自己的经济活动,主要为私有经济的发展提供有利的制度背景。总之,现代日本政府从缔造市场的角色快速地变成服从市场的角色。查尔默斯·约翰逊甚至认为,从19世纪80年代到20世纪20年代,“政府对工业和对外贸易的政策(变为)基本是自由主义的传统模式”,<sup>④</sup>大部分观察者认为“准自由主义”准确描绘了当时官方的经济政策,直到20世纪30年代战时经济控制越来越重。山村耕造甚至否认了明治政府在19世纪70年代有任何重要的贡献,而这一时期是国家企业的顶峰,他认为私有力量是日本工业化的引擎,从现代的开端就是

---

① 苏普莱, pp. 328 - 329。

② 同上, p. 329; W. O. 亨德森,《德国工业力量的崛起,1834 - 1914》(伦敦:坦普尔·史密斯, 1975), p. 211。

③ 国家对市场干涉的不同种类,参考理查德·J. 塞缪尔斯,《日本经济:用比较和历史的眼光看能源市场》(伊萨尔岛:康奈尔大学出版社,1987), p. 13ff。

15 ④ 查尔默斯·约翰逊,《MITI 和日本奇迹:工业政策的发展,1925 - 1975》(斯坦福:斯坦福大学出版社,1982), p. 88。

如此。<sup>①</sup>

这些研究所忽视的铁路发展历程,表明西方最近的学术研究过分贬低了日本政府的经济作用。确实,在明治时代的大部分时期,私有企业都在铁路领域中活跃着。但是这并不意味着政府的贡献是不重要的。除了投资自己的铁路系统,并对私营铁路提供多方面的帮助,明治政府还收购了所有“非地方性的”铁路公司;1906和1907年,它收购的17家铁路公司大约占了日本合资企业实付资本的1/4。<sup>②</sup>事实上,铁路国有化看起来像是明治政权适应市场行为的一个主要例外,是政府在那个时期取代私有企业的明显案例。第一眼看过去,这种对公营的戏剧化转移,明治政府采取了公共干预的市场取代政策,并积极将一个产业从私有部门中篡夺,似乎明显代表着政府主导或经济中的“官僚统治”。当然,人们可以提出反对意见,至少在明治早期,在这个领域的政府直接干预符合了市场服从的模式,政府为私营行业提供了其所需的财政和交通基础设施。但在另一方面,这种最初的活动可以看作是政府在19世纪70年代的试点工程,希望引导私有利益来步其后尘。不过,尽管政府在接下来的十年里出售了大部分模范企业,它仍拥有除一条铁路之外的所有国有铁路所有权,并继续对其进行建造;不管如何,政府从19世纪80年代早期就极大地促进了私有铁路的发展。那么,我们应该如何解读明治晚期的国有化?这一行动多大程度上标志着明治政府对服从市场的经济参与模式的偏离?私有企业投资者和政府官员的动机,以及国有化所带来的影响,是我们需要检验的重要线索。

16

① 山村耕造,《武士收入 and 企业家精神:德川和明治时期武士的经济和社会定量分析》(剑桥:哈佛大学出版社,1974),pp. 137-187;及他的“日本企业家精神、所有权和管理”,彼得·马赛厄斯和M. M. 波斯坦编,《剑桥欧洲史》,第七卷,pt. 2(剑桥:剑桥大学出版社,1978),pp. 217-238。

对19世纪70年代国家企业最近的一份评论,可参考史蒂芬·W. 麦哥里昂,《试验与失误:富冈纺织业》,威廉·D. 瑞编,《管理工业企业:日本战前经验案例》(剑桥:东亚研究委员会,哈佛大学,1989)。

② 中西,p. 53。

这里仍然存留着一个问题：“国家”到底意味着什么。当社会学家们使用这个名词时，他们通常指中央政府官僚体系。现代日本的官僚体制通常被认为是一个强大的、自治的机构，能够为自己或者国家利益而有效地运作。这一观点反映了查尔默斯·约翰逊极具影响力的日本模型，他认为日本是一个强大而聪明的国家，在处理私营企业时追求“发展的”而非“管制的”战略。<sup>①</sup> 这种对国家的解读在明治时代的前二十年里是非常适用的：在铁路政策上，政府官僚主要把这个领域留给自己，能够独立于私有企业而决策，而私有企业并不能从政治上组织起来，或在中央政府中保证正式的代表。

但是，这一情况在 1890 年后发生了巨大的改变，这一年召开了国会，经济势力和商业利益的政治活动都开始崛起。政党通过其在国会中的立法权力，开始积极投入国家的铁路政策，1890 年后几乎所有铁路规划中的重大发展，都涉及到立法而非严格的行政行为。在 19 世纪 80 年代，随着私有商人们越来越多地寻求影响政策和立法，以及党派政治家开始寻求来自商界的支 持，日本政府越来越变成精英相互渗透的场所。里察德·塞缪尔斯强调官僚权力受到限制的性质，以及国家对日本经济干预的协商特点，就与此点特别相关。<sup>②</sup> 无论如何，自治而威权的国家官僚体制从明治中期开始，就不那么符合日本的实际情况了。毕竟，政党的出现要求我们更广泛更微妙地理解明治时的日本。因此，我自己对“国家”的理解，不仅包括了寡头们及其所控制的行政组织，也包括党派和国会，它们在明治时代后期的出现，为研究政府—商业的关系增加了全新的视角。

17 在明治日本，铁路的决策包括一系列参与者——官僚、政治家、银行家和商人——他们为了在铁路政策上施加影响而相互碰撞，但是，即使

---

① 见约翰逊，MITI，特别是 pp. 19-23。

② 塞缪尔斯在其《日本经济》中阐释了这一观点。

在政府官僚内部,对此问题的意见也不尽相同。结果是一个充满不断争执的过程,不同部门之间进行激烈的司法辩论,并引发越来越多的政治矛盾。查尔默斯·约翰逊在一篇关于1983-1985年的所谓“电信之战”的文章中,提供了一个与铁路有着惊人相似的行业决策案例。<sup>①</sup>在这篇文章中,约翰逊提供了与其早期行业政策研究中有些不同的观点,这一观点更像我们即将进行的解读。这篇文章回顾了20世纪80年代早期,邮政省与通产省为控制日本电信政策而加剧的竞争。它表明,部门之间的争斗,与执政党自民党内政策专家或智库的崛起,导致政治家更多地参与行业政策的形成,在此前,这是官僚体制中几乎排外的自留地。约翰逊的研究描绘了几乎与明治铁路案例相同的各方:他们如何在官僚战争中相互斗争,最终形成统一的政策。

“电信战争”的文章也为本书在讨论铁路行业时提供了一个恰当的比较。几十年前,学者们将19世纪的铁路与当代空间计划相对比,认为它们都是各自所处时代的尖端行业。<sup>②</sup>但是,对于明治铁路来说,更实际也更恰当的比喻是电信,它是今天最重要、发展最快的行业。电信网络集中于光纤和数字化设备,在很大程度上是对明治铁路系统的继承,就像邮政省是对战前递信省的直接继承一样,后者在明治的后半期拥有着对铁路的管辖权。约翰逊认为,为了打造未来的“信息社会”,日本电信要求的“设备和基础设施投资与19世纪晚期铁路的投资程度相等”<sup>③</sup>,日本人完全期待其“信息新干线”的变革影响力能与铁路在日本现代发展头一个世纪所做到的相媲美。<sup>④</sup>

---

① 查尔默斯·约翰逊,“MITI, MPT 和电信战争:日本如何为高科技制订政策”,查尔默斯·约翰逊、劳拉·D. 泰森和约翰·齐斯曼编,《政治和生产力:日本工作的真实故事》(剑桥,马萨诸塞:宾州印刷公司,1989)。

② 特别参考布鲁斯·马利许,《铁路和空间规划:历史相似性的探索》(剑桥:麻省理工出版社,1965)。

③ 约翰逊,“MITI, MPT 和电信战争”,p. 225。

④ 以斯拉·E. 沃格尔,《复辟案例分析:重建美国商业复兴》(纽约:西蒙和舒斯特,1985),p. 162。

在明治时期,铁路系统是规模更大的通信基础设施的一部分,这些设施包括了今天高科技信息网络的前驱,也就是电报。19世纪后半期,整个世界都见证了运输和通信的变革,日本也不例外。电报网络的快速延伸在缔造明治运输系统中起到了关键作用,对船运和铁路企业的成功管理是非常重要的。<sup>①</sup> 第一条电报线是连接东京和横滨的,只比新桥—横滨铁路的运行早了不到三年,但是由于电报线路的建设相对容易和便宜,在19世纪80年代中期主要线路基本已经就位,比铁路干线的完成早了一代人的时间。与铁路一样,由于战略和行政原因,明治政府开始时对电报采取了国家所有和控制;但是,与铁路不同的是,政府很大程度上坚持了这一政策:到1889年,只有5%的电报网络掌握在私人的手中,而铁路的数字则是50%以上。<sup>②</sup> 但是,尽管电报领域始终是国家垄断的,私人利益要么是直接的,要么是通过当地政府,能够对中央政府的电报政策施加类似于对铁路政策的影响力。除了干线,电报系统任意增长,支线和办公室主要基于地方的要求而建立,在19世纪70年代的后期和80年代的早期大量涌现出来。预测到了铁路网络的扩张模式,全国各地的重要人士认为,建立电报服务对于当地的经济发展是必不可少的。因此,像铁路一样,地方组织互相竞争,要求政府将电报线路延至当地,由地方出资来支付建设费用,通常是赢得竞争的方法。<sup>③</sup>

明治时代通信网络的其他部分——公路运输和水运——日本基本上完全依靠国家大力支持的私有企业进行发展。由此所形成的格局基本与西方相同:英国在1870年加入了法国和其他欧陆国家的行列,将其电报网络国有化,<sup>④</sup>但是在运输的大部分领域,私营或公私合营的系统在

---

18 ① 藤井信幸,“邮船汽船三菱会社的电信利用:明治前期海运的情报系统”,《经营史学》,25卷, no. 3, p. 41(1990年10月)。

② 藤井信幸,“明治前期的电信政策”,《日本历史》,no. 479, p. 74(1988年4月)。

③ 同上, pp. 75-84。

④ D. 埃利诺·威斯特尼,《模仿和革新:西方公司模式向明治日本的转化》(剑桥:哈佛大学出版社,1987), p. 126。



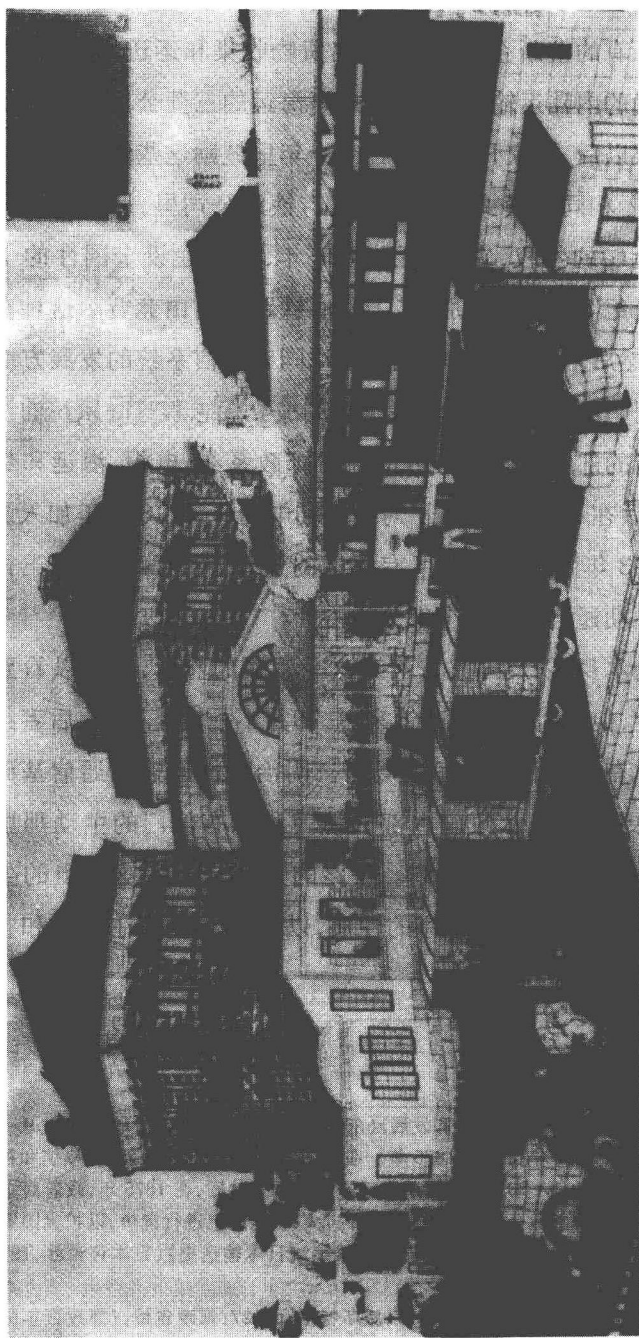


图3 画面前方,随着1875年三井集团垄断的结束,内陆运输公司的工作人员在新桥站处理货物。由广重三代木刻,约1879年。图片提供:东京运输博物馆。

西方普遍存在。为了解决非轨道运输,明治政府在 19 世纪 70 年代中期培养了三家私有的垄断企业:进行铁路货物收集和运送的三井、进行道路和河流运输的内陆运输公司,以及从事海运的三菱公司;但是,当这些企业站稳脚跟以后,国家开始在下一个十年里鼓励这些领域里私营的竞争(见图 3)。<sup>①</sup> 相同的模式也出现在私有铁路公司里,日本铁道公司开始有着独一无二的特权,它成立于 1881 年,旨在建设全国性的干线网络,但在 19 世纪 80 年代后期让步于私有铁路的自由竞赛。这种在初期保护先行者,然后培养竞争的模式在深化国家通信系统的发展方面是非常有效的。到明治中期,1885 年递信省的成立标志着这一系统的扩张和整合。这个新的部门将此前分散的监管邮政系统、电报、海运和灯塔的机构整合;然后在 1891 年加入了对电话和电的监管,1892 年加入了对铁路的监管,1893 年则加入了对所有水运的监管。<sup>②</sup> 至此,政府正式统一了其对明治时期通信网络各个部分的监管。

通信网络本身,以及国家官僚对这一领域的监管,都可以看到持续增长的连贯性,但是对于通信政策来说,却并不一定是这样,后者频繁地成为公有和私有利益相互竞争的场所。明治时代运输和通信基础设施的稳定发展,更多的是从政府内部的协商和私有部门的主动那里得来的,而非有一个持续的中央计划。铁路的发展是反映这一点的生动案例,可以帮助我们明确决策程序的性质,以及明治政府在通信和整个经济发展中所起到的作用。

① 浩史山本编,《日本运输的技术革新和发展》(东京:联合国大学出版社,1993),pp. 9-14, 34-47。三井的垄断从 1873 年持续到 1875 年。在那一段时期内,公司在新桥、横滨和神奈川站有着独立机构,处理 70%-80% 的新桥线上运送的货物。然后,在 1875 年,政府终止了这一特权,允许内陆运输和其他公司与三井在货物的收取和运送上进行竞争,以扩大国家铁路系统;田中时彦,“铁道输送”,松好贞夫和安藤良雄编,《日本输送史》(日本评论社,1971),pp. 218-219。

② 约翰逊,“MITI, MPT 和电信战争”,p. 187;威斯特尼, p. 127;邮政省编,《邮政百年脚步》(小学馆,1971),p. 57。

# 目 录

总序:西方日本研究丛书 刘 东 1

鸣谢 1

简介 1

## 第一部分 变革的动力:铁路和明治政府 1

### 第 1 章 明治铁路的变革力 3

不断扩张的网络 4

铁路和经济 9

铁路和社会 31

## 第二部分 铁路政策的探索,1869-1892 年 75

### 第 2 章 最初 20 年 77

国企时代 77

私有铁路的到来 89

1890 年大恐慌及其余波 103

19 世纪 90 年代早期的铁路公司 114

度过危机 156

### 第3章 制订《铁道敷设法》 171

政策舞台 171

准备阶段:铁道局和军方 177

主要事件:内阁和国会 185

《铁道敷设法》及其影响 214

## 第三部分 通向国有化 223

### 第4章 达成共识 225

递信省 229

军方 239

大藏省及寡头 256

国会 270

### 第5章 商界反应 288

中小型铁路公司 289

主要铁路公司 299

商界整体 322

收购公司 327

释放的资本:投资赔偿金 336

结 语 351

参考书目 363

## 第一部分

### 变革的动力：铁路和明治政府



## 第 1 章 明治铁路的变革力

“当铁路系统第一次被引进到这个国家时，……我们终于走出轿子，进入车厢。”

——井上胜，日本原铁道局局长，1902 年<sup>①</sup>

在讨论铁路领域的政府政策和国家—企业关系时，人们很容易忽视铁路对明治日本更为深远的意义。简单地说，铁路可以使社会转型。一位描写近代铁路社会史的作家这样写道：“现代社会以铁路的到来开始。它们颠覆了已知的世界。它们带来比以往任何机械或工业创新都更大也更直接的影响。它们是影响到任何建设了铁路的国家里每一个人的第一项技术发明……它们是越来越被工业创新所主导的文明里那喧闹的、冒着烟的先锋。”<sup>②</sup>这一章我们将审视铁路对明治日本的变革力。它

---

<sup>①</sup> 井上胜，“日本通信：铁路”，大隈重信编，《新日本五十年》，卷 1（伦敦：史密斯，爱尔德，& 公司，1910），p. 446。

<sup>②</sup> 尼古拉斯·费思，《铁路创造的世界》（伦敦：波德利·黑德，1990），p. 1。

的目的是为接下来要进行的关于政治及国家—行业关系的细致分析提供背景和环境,但它单独也可以作为明治社会和经济历史的案例研究,因为铁路不仅为研究明治时期的政府和企业,也为研究那时的社会开了一扇具有独特视野的窗户。

## 不断扩张的网络

1889年7月10日,大约100名来自日本各地的社会名流聚集在名古屋,参加一个盛会。参与者都与铁路行业相关,到此是为了庆祝一个里程碑事件:国家的铁路系统终于达到了1000英里。在这些庆祝者的眼中,从1870年开始建设,铁路系统已走过一条漫长的道路。日本的第一条铁路是1872年5月开通的长度为15英里的横滨—品川线;这一年的晚些时候,这条线路又增加了3英里,延伸到新桥。在这个十年剩下的日子里,铁路的建设断断续续地进行,但是在19世纪80年代,随着私有铁路的到来和政府东海道线(在1000英里庆祝日的前九天才完成)的铺设,铁路建设突然加快起来。

那个夏日在名古屋进行的庆祝活动于17年后的1906年5月11日再次重演——在《铁道国有法》通过后不到两个月——铁路官员们再次聚集到这个城市,庆祝另一个里程碑事件,这一次是帝国的铁路里程达到了5000英里。对于那时的日本人来说,这一事件标志着此前40年里国家所经历的飞速变革,不管是平民还是官员都对这样的变革表示欢呼(见图4)。但是,与欧洲大陆的那些后发展的工业国家相比,日本铁路到那时的扩张速度其实并不算快。1906年,德国的铁路里程数是3.6万英里;法国大约为2.5万英里;即使是意大利,也有1.1万英里。另外,在铁路发展的最初36年里,德国的铁路网以年均大约320公里的速度增长,法国的数字大约为195英里;在这一系列国家中,只有意大利的年增长速度——130英里——低于日本,后者的速度



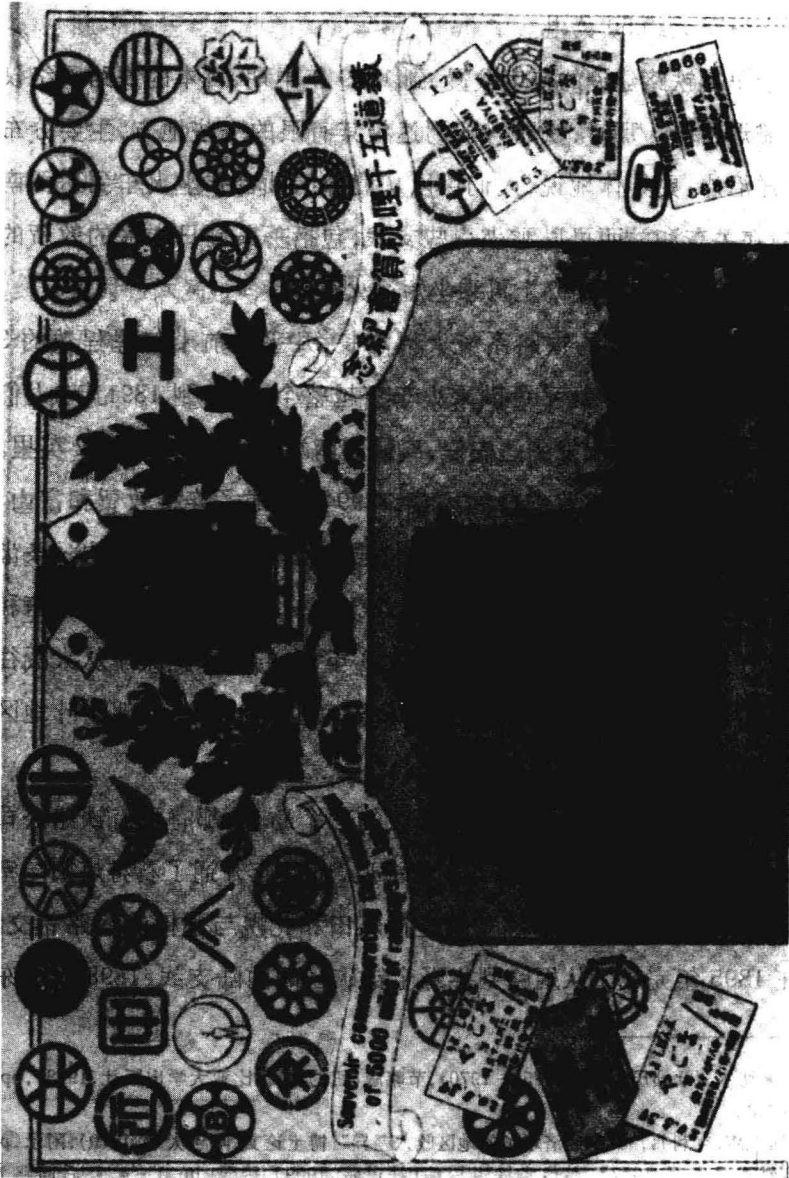


图4 纪念帝国铁路里程在1906年5月达到5,000英里的明信片。上面有私有铁路公司和政府铁路的徽章,还有1872年新桥—横滨线开通仪式的图景。图片提供:东京运输博物馆。

大约为 140 英里。<sup>①</sup> 但是,对于日本来说,在这两次铁路庆典之间,建设速度飞快地增加了,大约每年为 230 多英里,而此前直到 1889 年中期,这个数字只有大约 50 英里。

由于早期铁路建设的速度较慢,到 1889 年中期,日本的铁路网络仅仅处于雏形阶段。那时,铁路只能到达极其有限的一些地方,主要分布在太平洋沿岸;更具体地说,人们可以从北部的仙台乘坐火车到达西南的姬路;在关东和关西可以乘坐一些支线,包括一条到日本海的敦贺的线路;在另外三个主要的岛上可乘坐短途火车。<sup>②</sup>

到 1900 年,日本的铁路系统大幅增长,几乎是前十年里程数的 3 倍。在这一年末,人们几乎可以乘火车穿越整个本州,到 1891 年,人们可以从最北端的青森出发到达安佐,离最西南端的下关港只差 22 英里。日本海沿岸也有许多铁路线开始运营,1899 年完成了连接敦贺和富山、直江津和新潟之间的铁路。穿越艰险的碓冰关口,到达轻井泽的一条齿轨铁路也于 1893 年开通了从东京到直江津的一段线路。<sup>③</sup> 同时,关东和关西清晰的地区网络也开始形成;到 1900 年,人们可乘坐火车从大阪往南到歌山,往东经过四日市到名古屋,从东京也可以到达东部千叶地区的几个地方。

另外,19 世纪 90 年代期间,在最大的三个岛上,都有私有铁路公司建造的与煤炭行业相关的线路。在北海道,1892 年开通了石狩煤田与室兰港之间的铁路线,与较早建立的连接煤田和札幌与小樽的线路相交。本州在 1895 年完成了从姬路到生野金银矿区的内陆支线,1898 年从东

---

① B. R. 米切尔,《欧洲历史数据,1750-1970》,节略版(纽约:哥伦比亚大学出版社,1978),pp. 315-318。

28 ② 托马斯·W. 克利弗,“日本经济增长的地区收入差异”(博士论文,哈佛大学,1970),附录,p. 629;《铁道周年报,1907》,递信省铁道局编(铁道院,1909),附录,pp. 1-4,此后简略为《TKN,1907》。

③ 在碓冰“式”铁路完成前在这条线路上出行的描述,参考珀西瓦尔·洛厄尔,《日本未经探索的角落》(波士顿:霍顿,米夫林,1891),特别是 pp. 17-51。

京延长的干线则经过了常磐煤田。最后,在九州,1891年到1899年前,分阶段建设了穿过筑丰煤田的环线。

除了这些与矿业相关的铁路,1900年九州建设了从门司到八代的干线,其中包括一条从佐世保到长崎的支线,而在北海道,从旭川往南往北各有线路与煤田相连。最后,四国极少的铁路线这时候也有所增加,在高松和德岛周边有两条小的线路。<sup>①</sup>

到1900年,除了四国,日本各岛的开通线路开始形成一个可观的系统。那时日本通过吟诵《铁路之歌》来庆祝不断增长的铁路网络,它是由经典学者大和田建树写的,当年分五期发表。最开始,《铁路之歌》本来是用来作学校的语法教材——学生根据铁路的站点来学习历史和地理——后来,它在民众间变得非常流行,部分是因为大阪出版商的促销手段非常富有想像力,他甚至聘请了一个乐队用轻快的旋律来演绎这首歌曲,并在东海道老公路上一路播放。<sup>②</sup> 第一部分——是关于东海道线的66句诗——以那个著名的句子开始:

汽笛声响起,从新桥,我们的火车飞速出发了。

经过了376公里和48个站点,这首歌的作者又写道:

就像一个梦!

经过了(老东海道线)53个站台,我们在神户酒馆休整,

火车给了人们翅膀。

28

① 《TKN,1907》,附录,pp.4-13。

② 大悟法利雄,“大和田建树与铁路之歌”,渡边公平等编,《汽笛一声:铁道100年文学与随笔选集》(实业之日本社,1972),pp.487-488;古茂田信男编,《日本流行歌史》(社会思想社,1970),p.29;达拉斯·费恩,《重访明治:维多利亚日本场所》(纽约:Weatherhill出版社,即将出版),手稿280页。大和田,《铁路之歌》的全文在大悟法文章中重新印刷,pp.482-498。

《铁路之歌》的另外四个部分描述了山阳和九州的铁路线,以及在东北、日本海沿岸和关西地区的铁路。然后,大和田又继续向北海道、四国、朝鲜和中国的铁路致敬。他的作品引发了一系列模仿之风,有一些省份还带着自豪创作了自己的版本,因此,1900年标志着一股真正的“铁路之歌”热潮的开始。<sup>①</sup> 这些歌曲的流行,回应并扩大了公众对铁路越来越欣赏的态度,它开始成为明治生活的一部分。

到国有化和“5,000英里庆祝”的时候,铁路网的扩大已足以保证“铁路之歌”创作新的版本。在九州,跨岛干线从鹿儿岛往北的建设只有一小段没有完成,到1909年则全线贯通。在本州,山阳线在1901年延伸到下关港市,而北海道网络在1904年延伸到函馆。因此,当时可以乘坐火车从北部的北海道到中西部的九州,主要岛之间则有渡轮衔接。内陆和连接线在主岛上也大规模地发展着。从大阪到日本海舞鹤的线路于1904年完成。从东京到名古屋的内陆线——中央线,在1906年时完成了3/4;位于筷子、长2.9英里的隧道是明治时期最长的一条隧道。到1905年,东北干线在福岛延伸出一条支线,经过日本海上的秋田,直到青森。<sup>②</sup>

1909年到鹿儿岛的联运线路建成后,大和田为其《铁路之歌》的头两部分创作了全新的版本,加入了神户以西干线的变化。早期的版本里,前往鹿儿岛的乘客需要在德山乘坐前往门司的渡轮,在八代结束铁路的旅程,而新的《铁路之歌》则歌颂了延长到下关港和鹿儿岛的线路,包括下面的赞歌:

30

我们到达鹿儿岛的速度多快啊!

<sup>①</sup> 大和田,《铁路之歌》,pp.482-483,489。地方铁路歌曲的例子,可见《东北本线口述历史》,日本国有铁道仙台驻在理事编(仙台:铁道弘济会东北支部,1971),pp.143-146;以及《津山市史》,卷6,津山市史编纂委员会编(津山:津山市役所,1980),pp.256-257。

<sup>②</sup> TKN,1907,附录,pp.13-18;托马斯·W.克利弗,“铁路”,《讲谈社日本百科全书》,卷6(东京:讲谈社,1983),p.278。

由于火车,我们  
离开东京三日后便到了!①

至此,到20世纪最初10年的后半期,日本已经建成国家铁路系统的基本框架,并开始了逐步丰富的过程。1906年,三个大岛上的干线已经基本就位,除了三个区域——岛根、高知和宫崎——它们都在日本西部,还没有任何铁路线。②另外,干线间也仍然存在着缝隙,特别是在日本海内部和沿岸。大部分支线和连接线也还没有开始建设,整个铁路系统还不到其最后里程的1/3。日本铁路线在明治时代才刚刚开始扩展,这对于铁路在明治经济中的作用有着深刻的含义。

## 铁路和经济

**界定联系:铁轨、机车和市场。**在最近几年里,针对将铁路视为工业化重要动因的传统看法,经济历史学家们倾向于贬低铁路在西方国家经济发展中的作用。③在重新评估这一作用时,学者们一般将铁路的经济影响分为两种:一是后向联系或反馈,也就是说,对工业产品和其他投入的需求;第二,前向联系,也就是说,运输成本的降低和随之而来的市场扩大。不管是哪一种,修正主义者认为,数据表明,传统的看法夸大了铁路在西方国家经济增长中的贡献。

显然,使用这些分类,人们会更有理由认为铁路对于明治日本的经济相对来说并不那么重要。首先,铁路发展的反馈严重受限,因为直到世纪之交,日本的铁轨和机车几乎完全依赖进口。在铁轨方面,英国制

31

① 大悟法, pp. 491 - 497。

② 克利弗,“铁路”, p. 278;及“地方收入差异”, p. 643。

③ 这种修正主义的评论,参考帕特里克·奥布里恩,《铁路的新经济历史》(纽约:圣马丁出版社,1977)。

造占据了日本市场,直到 19 世纪 80 年代中期开始面临来自德国和比利时产品的竞争;到 19 世纪 90 年代,卡耐基和其他美国钢铁制造商强力进入市场,因此到了明治时代末期,来自后发展的西方工业国家更便宜、性能更好的进口产品基本完全取代了英国产品。<sup>①</sup> 同时,直到 1901 年,国有八幡制铁所才生产出第一批日本制造的铁轨;次年,即使垄断了国有铁路订单,它也只能满足日本国内需求的 40%。在下一个十年所成立的私有钢铁公司,只是稍稍增加了国内生产总量。直到 20 世纪 20 年代,日本继续从美国和德国大量进口铁轨。<sup>②</sup>

在机车方面,直到 1893 年日本所有火车的发动机都是国外生产的,这一年政府的铁路神户工作室生产出日本制造的第一辆机车。这个工程的英国监造者,正巧是 1804 年制造了世界上首个蒸汽机车的理查·弗朗西斯·特里维西克的同名孙子。<sup>③</sup> 在接下来的几年里,一些私有企业也开始制造机车,但是直到 1912 年,国产产品在国家铁路机车中所占的份额不到 7%。<sup>④</sup> 那时,由于 19 世纪 90 年代与更快更便宜的美国商品相比正在失去市场,英国已经将市场份额第一位拱手让给美国,德国发动机占第三名,但与这两国相比差得较远。

德国产品最初在九州和四国占据优势。在四国,1887 年成立的伊予铁道公司为其小型 2'6" 轨距线路购买了两辆克劳斯蒸汽机车,是 1910 年在当地普及的轻型铁路机车的前驱。1895 年,小说家夏目漱石到松山任教,伊予铁道在该城周边运行了大约 6 英里的铁路;他的畅销小说《哥

① 富永祐治,《交通带来的资本主义发展:日本交通业的近代化过程》(岩波书店,1953)p. 54。再回收的明治中期德国和美国铁轨清晰标有制造商和日期,在东京及其他地方一些火车站的屋顶支柱上仍可以看到:原田胜正,《日本近代铁道物语》(そしえて,1977),pp. 167-171。

② 野田正穗等,《日本铁道:成立与发展》(日本经济评论社,1986),pp. 82-83。

③ 泽和哉,《日本铁道百年物语》(筑地书馆,1972),pp. 102-104。

④ 泽井实,“战前日本铁道车辆业的国内发展,1890 年代-1920 年代”,《社会科学研究》,37 卷, no. 3, p. 22(1985)。到 19 世纪 90 年代中期,日本已经在货运和客运车厢的生产上大体实现了“自给自足”,但直到在 20 世纪初掌握钢铁制造能力之前,底盘和许多其他金属部件全部都是进口的。当然,对于那个时代之前国内机车的钢造部件来说,也是如此。

儿》的主人公，就登上了该公司德国制造的车厢，车厢内可坐 12 - 16 名乘客，夏目对车厢的描述是：“小得看起来像火柴盒。”<sup>①</sup>其中一辆克劳斯机车的绰号就是“哥儿”，它与那个“火柴盒”车厢，在松山公园被保留了下来。<sup>②</sup>

九州铁道公司是南部岛屿的主要运载商，也是从德国购买了其第一批机车。这批机车与其他明治日本的进口机车一样，是为更为典型的 3'6" 窄轨距所设计的，政府在 1870 年接受英国总工程师的建议而采纳了这一轨距标准，<sup>③</sup>此后几乎所有私有铁路线也照此标准建造。1887 年，九州铁道的创始人聘请了一位名叫赫尔曼·罗姆斯科尔德的德国胖设计师担任技术顾问。选择德国专家，是国家铁路官员当时“出于外交原因”<sup>④</sup>，很可能是一直希望修改与西方列强的不平等条约，于是开始在主岛上使用德国产品来取代英国铁轨，另外，也是因为德国迅速成长为铁路科技的引领者。九州铁道在 1888 年获得执照后，罗姆斯科尔德开始把一切订单都交给了德国公司，不管是铁轨，还是桥梁，包括从克劳斯和霍亨索伦进口了一系列机车。<sup>⑤</sup>但是，德国在九州铁道内地位的攀升，在 1892 年罗姆斯科尔德离开后就停止了，因为到 1907 年九州铁道被国有化时，德国产品在公司 244 辆机车中所占的份额不超过 1/5，而那其中 3/4 都是美国制造的。<sup>⑥</sup>

当英国最初在主岛、德国在九州垄断机车订单时，美国公司最开始时是北海道的独家供应商。明治政权从一开始，就将这个北部岛屿的整

① 夏目漱石，《哥儿》，佐佐木梅治译（圣拉特兰：查尔斯·E. 塔特尔公司，1968），p. 29。

② 《日本国有铁道百年史》，p. 60；费恩，p. 277。

③ 英国工程师艾德蒙·莫瑞尔是英国铁路建设老手，那里广泛使用窄距；很明显，他说服其日本雇主，这一轨距更适合日本的特殊情况，特别是多山地形和资金短缺；泽和，pp. 22 - 23。

④ 《日本铁道承包史：明治篇》（铁道建筑业协会，1967），p. 63。

⑤ 《九州铁道建筑的捐助者赫尔曼·罗姆斯科尔德》（门司铁道管理局罗姆斯科尔德显正会，1960），pp. 1 - 3；反町昌二《铁道的日本史》（文研出版，1982），pp. 278 - 279。

⑥ 《九州铁道二十年史》（九州铁道株式会社总务课，1907），pp. 81 - 83。在剩下的机车中，9 辆是英国制造的，4 辆是瑞士制造的。

体发展交给了美国专家。结果,北海道最开始运行的两辆机车,无疑都是美国制造(见图5)。这些1880年到来的先进机车,有着铃铛、菱形窗户和排障器,与当时本州机车的“标准英国减震器”<sup>①</sup>和柱形烟窗形成了鲜明的对比。这两辆机车以中世纪的英雄武士源义经和传奇家臣弁庆来命名,现在都保存在博物馆里。<sup>②</sup>

拥有较成熟铁路网络的主岛自然成为国外机车制造商最为觊觎的市场。19世纪90年代中期,随着英国在当地的霸权开始萎缩,山阳铁道购买了强有力的美国新机车,它们早已不是早期那种排障器经典车型了。美国的这一突破标志着美国、英国、德国制造商在本州的激烈竞争。美国公司越来越多地赢得优质订单,比如1906年它们打败英国企业,为东海道线供应“特快”机车。明治末期美国优越性的标志事件是,1912年9月载着明治天皇遗体的灵车,就是一辆来自美国机车公司的新机车。<sup>③</sup>

这一机车是日本从国外制造商那里购买的最后一批重要机车之一。1911年7月,修正条约最后阶段生效,日本恢复了完全的关税自主权。为了鼓励国内机车的生产,政府立即提高了进口机车的关税。预期到这一涨价,1911年早期,国有铁路疯狂地向国外采购了新一代干线机车。其中大部分都有着最先进的过热技术,比此前日本的任何机车都更大更快。<sup>34</sup>日本人基本按照三个主要制造国在这个领域的国际声誉来分配订单,美国机车公司赢得了36辆机车的合同,两家德国企业各赢得12辆,北方英国公司赢得12辆。那时,和美、德不同,英国还没有生产过热器的能力;很明显,外交的考虑再一次对日本采购国外铁路设备产生了影响。日本政府基于来自英国的压力,尽管英国制造商技术落后,仍然从这个西方同盟手中购买了一批机车。接到订单后,外国制造商飞快地完成生产,以在即将到来的关税增加之前付讫。比如,德国企业在两个半

① 这一恰当的词组是达拉斯·费恩所用的:费恩,p.275。

② 《北海道铁道百年史》,卷1(札幌:日本国有铁道北海道分局,1976),p.39;泽和,pp.92-94。

③ 费恩,p.275。



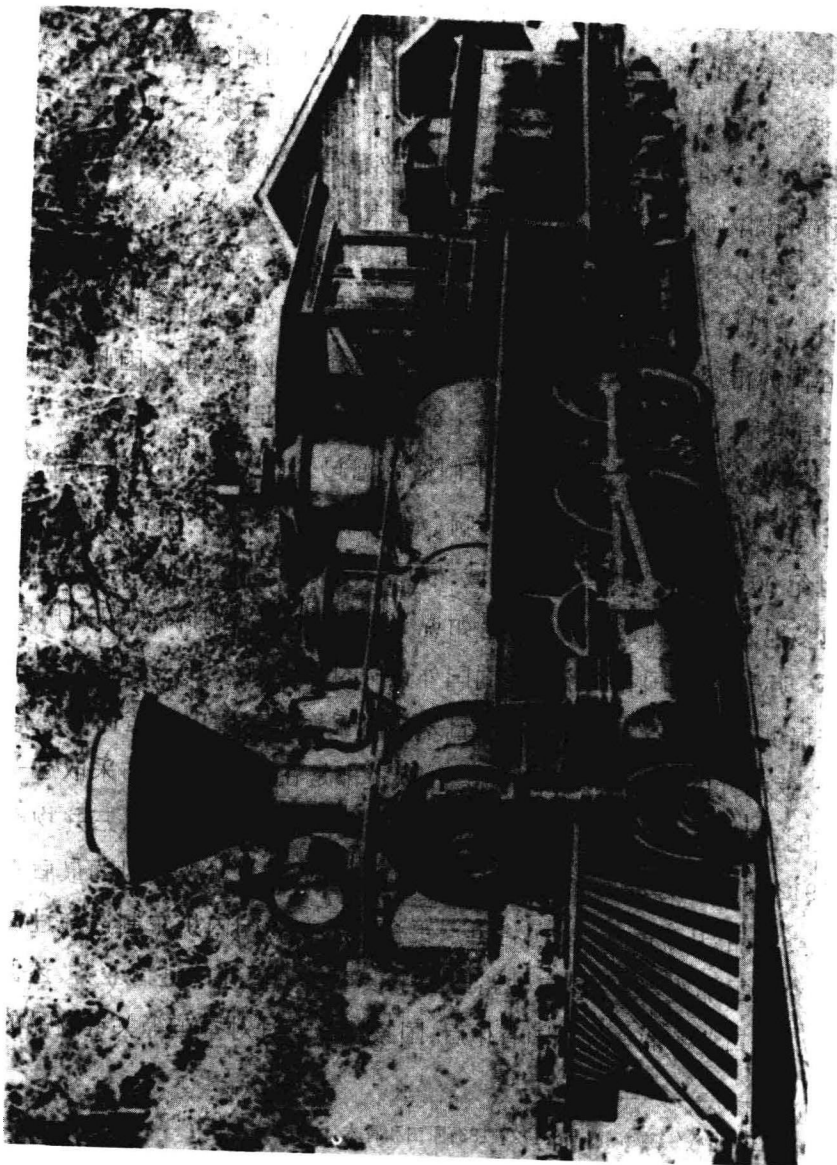


图5 弁庆机车,1880年从美国进口,用于北海道铁路线。图片提供:东京运输博物馆。

月的极短时间里,就完成了其大型过热器的生产。拆卸后的机车被装上货轮,经过三个月的旅程到了东亚,在6月末于最后期限之前驶入了当时沦为日本殖民地的中国台湾的领海内。<sup>①</sup>

除了这72辆机车,日本在1911-1912年从美国和德国购买了64辆为陡坡设计的机车。但是,在这些进口机车运到日本以后,日本停止了从国外购买标准机车,除了极少的几次例外。由车辆制造公司和川崎造船领衔的国内制造商,通过分解进口机车和完全复制它们,获得了必要的技术,1911年以后开始大规模地制造机车。随着铁路国有化,特别是关税自主以后,这些企业以垄断式订单和技术支持的方式得到政府的援助,在国内市场也获得保护,不必面对来自外国企业的竞争。因此,明治时代结束时,日本终于在机车生产上实现了自给自足。<sup>②</sup>

36 世纪之交后,国内铁轨和机车制造的崛起,自然对那些负责铁路设备进口的贸易企业有着巨大的影响。日本最大的贸易公司三井物产在19世纪90年代中期进军这一领域,最开始是英国制造商的代理,然后越来越多地为美国制造商服务,比如说卡耐基钢铁、美国机车和通用电气。<sup>③</sup> 明治末期,国有铁路公司向国外订购的设备中,几乎一半是由三井物产提供的。但是,到那时,由于日本政府采取了对国内制造商的优待政策,这些订单开始减少。比如机车,铁道部是在1909年宣布采取这一政策的,1912年又宣称,从下一年起,只采购国产产品。因此,三井物产在1912年交付的24辆外国制造机车,成为其向国家铁路交付的最后一批此类产品,从那时起,公司将重点更多地放在为国内机车制造商进口原材料和零部件上。<sup>④</sup> 国家铁路政策不仅重组了三井的进口业务,还促进了其出口业务的增长。国有化后,国家铁路通过对蚕茧等关键商品的

① 原田,《日本近代铁道物语》,pp.177-183;原田和青木,pp.114-115。

② 泽井,pp.56-61;原田和青木,pp.114,122;原田,《日本近代铁道物语》,pp.183,186。

③ 《三井物产株式会社百年史手稿》,卷1,日本经营史研究所编(三井物产株式会社,1978),p.250。

④ 泽井,pp.27-28。

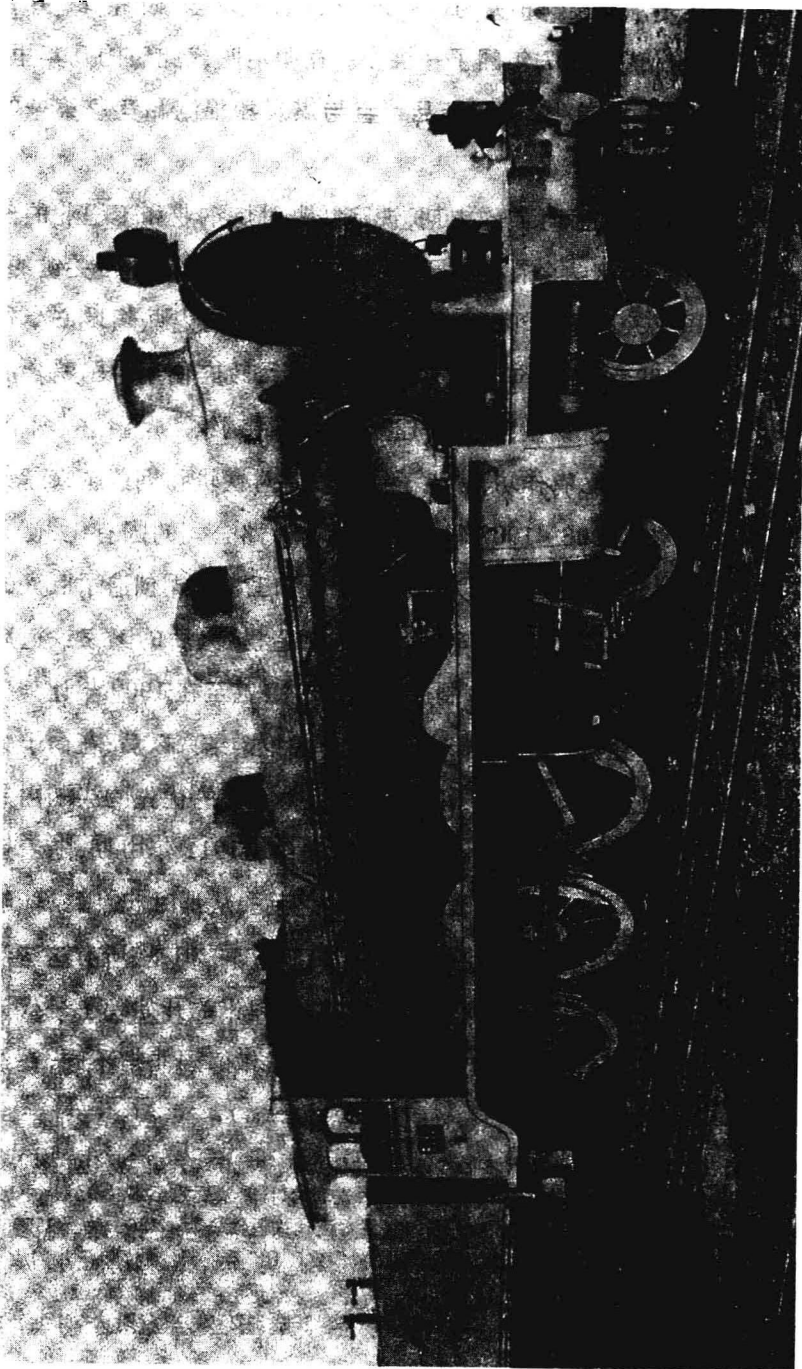


图6 过热机车,8850型,由川崎造船于1913年照搬从1911年德国进口的机车。图片提供:东京运输博物馆。

大幅打折,试图增加与出口相关的贸易;部分是因为这些折扣,由三井物产运送的生丝价值在1907年翻了一倍多。在明治时代此后的几年里,三井物产出口物品清单上,这一产品一直与煤炭和棉制品竞争第一的位置。<sup>①</sup>

38 无论如何,直到那一时代的末期,铁路并未对炼钢业和工程业的出现做出什么贡献,而这两个行业对于支持工业革命来说是非常关键的。世纪之交后,国家采取了三种干涉方式,使铁路开始对这些领域产生较大影响。首先,1894-1895年中日甲午战争以后,政府使用中国赔款的一部分启动了日本的炼钢业,在八幡建立了综合性钢铁工厂。这个工厂以及随后成立的一些私有作坊,满足了铁路设备对铁轨和钢铁越来越大的国内需求。第二,1906-1907年对主要私有铁路公司的国有化,使大约90%的铁路网处于政府手中,为国内的钢铁和工程公司创造了巨大的有保障的市场。比如,为了培养车辆的国内制造,扩大后的国家铁道局越来越多地将订单交给日本私有制造商卡特尔,<sup>②</sup>甚至在1909年让其自己的工厂减少机车生产。1911年对国外机车的抢购结束以后,在由于关税保护增加而实施的新规划中,国家采取了更为明显的优先购买国内制造产品的政策,这一政策当时为许多部门所采纳。1911年中期,随着完全恢复了关税控制,国家伸出了第三只援助之手。从那时起,国家能够对进口产品课以重税,以保护刚刚起步的国内制造。<sup>③</sup>但是,所有这些举动都是在明治时代末期进行的,基本比日本铁路建设的开始晚了一代人的时间。在这方面,日本早期的铁路发展与法国和德国非常不同,在这

① 松元宏,《三井财阀的研究》,卷1,日本经营史研究会编(三井物产株式会社,1978),p.250。

② 泽井,pp.28,56;高村直助,“独占组织的形成”,高村直助编《日露战后的日本经济》(塙书房,1988),pp.171-172;原田和青木,p.120;原田,《日本近代铁道物语》,p.186。关于1909年形成的机车制造商卡特尔,以及1912年取代它的“指定工厂”系统,见高村和泽井的上述文章。

③ 随着1911年7月取得关税自主,机车的关税税率从5%跃升到20%,车厢则从5%上升到30%;高村,“独占组织的形成”,p.173。

两个国家,铁路建设的大约头十年里,“采取了快速而决绝的行动取代进口产品”,而这一行动又因为关税保护而进一步加强,极大地促进了国内冶金和工程业的发展。<sup>①</sup>

铁路对明治经济的影响非常有限,不仅表现在反馈上,也表现在前向联系上。在整个明治时期,铁路在市场拓展和整合上起到的作用相对较小,尽管这一作用是在稳定增长的,因为日本是一个岛国,而且船运非常发达,这意味着直到这个时代末期,国内货物的主要运输方式仍是水运。<sup>②</sup>

以大米为例,恐怕直到大正时期的后半期,铁路才超过内河船只和海上邮轮,成为这一关键商品的主要运输方式。<sup>③</sup> 明治时期从水运转为铁路运输的延迟是因为缺乏设备,特别是没有交通联结,甚至是缺少货运车厢。比如,日本铁道公司主要为日本东北部提供大米的运输,它一

① 帕特里克·奥布里恩,“欧洲的运输和经济发展,1789-1914”,帕特里克·奥布里恩编,《西欧的铁路和经济发展,1830-1914》(纽约:圣马丁出版社,1983),p.17。

② 下列数据表明,直到1911年或1912年,铁路才在国内货物运输上超载海运:

国内货物的运输(单位:百万吨)

39

年份	海运	铁路运输	年份	海运	铁路运输
1908	—	25.9	1915	26.1	42.3
1909	—	26.3	1916	28.3	50.4
1910	36.6(a)	28.2	1917	30.8	58.9
1911	34.5(a)	32.8	1918	30.6	64.8
1912	32.4(a)	36.7	1919	33.1	73.5
1913	30.3	41.2	1920	32.5	69.8
1914	28.4	40.9			

来源:小风秀雅,“铁道国有化与运输网再编”,高村编,p.61。

(a) 是从1913-1915年战前繁荣的数据推测的。

就像小风和石井宽治指出的那样,这些数据具有误导性,因为从里程数与重量的关系来看,由于大部分铁路货运的相对短途性质,海运无疑在明治以后相当长时期内仍超越了铁路运输:小风,“铁道国有化”,p.61;石井宽治:“国内市场的形成与展开”,山口和雄、石井宽治编,《近代日本的商品流通》(东京大学出版会,1986),p.8。

③ 作为一个整体,日本直到1912年,海运仍然比铁路运送了更多的大米,当年前者运输总量为7015石,后者则为6857石:石井宽治,“国内市场”,p.27。

直收到投诉,反映缺少为当地输送大米的货运车厢。<sup>①</sup>直到铁路国有化后,设备不足的瓶颈也未被打破。另一个障碍是,明治时期补给线也没有得到较好的发展。直到大正时期,随着支线网络的快速延伸,铁路才将大部分大米产地与主要消费中心直接联接起来,并最终在大米运输上超越了船运。

与国有化之前货运服务不足的情况相关的是,明治时期的铁路主要是针对客运的,这与同时期的西方铁路非常不同。除了一战期间的几年以外,客运收入一直高于货运,直到今天都是如此。<sup>②</sup>不过,随着铁路系统的延伸,货运增长的速度超过客运。1890年到1906年间,货运吨数激增了16倍,而客运数量不足6倍。同时,货运收入也稳步增长,在整个铁路收入中的份额从26%增长到43%。<sup>③</sup>但是,即使在明治晚期,铁路很可能只占有日本总货运的很小一部分。比如,直到1908年,从东京到横滨的货物,只有3%是通过铁路运输的。<sup>④</sup>对于许多近海的线路来说,直到明治后期铁路运输的费用相对下降之前,都面临着来自水运的激烈竞争。<sup>⑤</sup>即使是陆路运输,一些简单的变革,比如建设地方的土路,用人力车和马车取代搬运工和驮马,也比备受关注的铁路建设对经济发展的直接贡献更大。<sup>⑥</sup>

**缩小范围:对具体行业和具体地区的影响。**总的来说,铁路也许并没有使明治经济加速增长,但是它们对某些行业和地方却有着显著的经济影

①《东北本线的口述历史》,pp.157-160。

②池信孝,“日本铁路发展模式”,《远东季刊》,14卷,p.229(1955年2月)。

③TKN,1907,附录,pp.46-75各处综合。

④渡会,p.23。

⑤中村隆英,《战前日本的经济增长》,罗伯特·A·菲尔德曼译(纽黑文:耶鲁大学出版社,1983),p.74。《日本每周邮报》1886年7月31日引用了一篇《时事新报》的文章,抱怨新桥—横滨线以及其他线路的货运收费“过高”,结果导致“更慢模式的运输”,特别是船运,继续主导货物运输。从19世纪90年代后期起,铁路面临的河运竞争比海运竞争少,因为国家河岸政策的重点从支持船运转为防洪,地方政府开始更多地投资于道路改善而非河流工事上:老川庆喜,《明治期地方铁道史研究:地方铁道的展开与市场形成》(日本经济评论社,1983),p.238。

⑥威廉·W·洛克伍德,《日本的经济史》(普林斯顿:普林斯顿大学出版社,1954),pp.107-108。

响。其中一个行业就是煤矿开采。按重量计算,煤无疑是明治时期铁路运输最重要的物品。比如在1907年,它占铁路总货运吨数的44%,而位于第二和第三名的木制品和谷物则相差很远,各占到11%和10%。<sup>①</sup>那时,铁路比船拥有着速度、可靠度和价格稳定上的优势,全日本开采的煤炭有70%是由铁路运输的。<sup>②</sup>通过改善煤炭的分配系统,铁路将它变成了主要出口产品,成为仅次于生丝和茶之后的第三大出口产品。到明治中期,煤炭出口量占到日本总出口量的约6%,整个煤炭生产量的40%。<sup>③</sup>

尽管铁路开始运输大量的日本煤炭,但并不意味着它取代了船运。在明治时期,铁路对煤的运输,就像大米一样,主要是短途的,将内陆产区或消费中心与附近的港口连接起来。因此,海运在整个煤炭运输上仍处于决定性地位,铁路和船舶运输是以互补而非竞争的关系相互作用的。<sup>④</sup>随着铁路网络的扩张和分支越建越多,铁路逐渐取代船运,从本州北部和西部将过剩的大米运送到以东京和大阪为中心的产量不足地区。<sup>⑤</sup>但是,在煤炭运输方面,并没有出现类似的变化。由于主要的生产区和消费区处于不同的岛上,在明治时期结束以后的很长时间里,船运 40 仍是国内煤炭运输系统的中流砥柱。<sup>⑥</sup>在一些短途运输地区,铁路确实

① TKN,1907,p.151。

② 田中,“铁道输送”,p.233。

③ 隅谷三喜男,《日本石炭产业分析》(岩波书店,1968),pp.244,247;杉山伸也,《世界经济中的日本工业化,1859-1899》(伦敦:阿斯隆出版社,1988),p.170;瑞,p.284。

④ 石井宽治,“国内市场”,p.50。

⑤ 山口指出,到20世纪头十年的中期,领先于国家趋势,沿海省份福井和石川已经主要依赖铁路进行大米出口了:山口和雄,“近代输送机关的发达与商品流通:北陆、北越地方的场合”,山口和石井编,pp.99-102。

⑥ 对于水泥来说也是如此,短途越来越依靠铁路,而长途则依赖于海运:伊牟田敏充,“水泥业国内市场的形成”,山口和石井编,p.346。

连接煤炭产量最高岛九州和本州的铁路隧道直到1942年才完成。另一方面,国有铁路于1911年在门司和下关港之间、1914年在函馆和青森间提供货运车厢的运输。随着这项服务的开通,以及给予九州大米的特别价格和折扣条款,火车在将大米从九州运到主岛上确实超越了海运,但很明显,这一价格的下跌并不足以引发类似内陆煤炭运输那样的转移:小风,“铁路国有化”,pp.57,66,74。

取代了船运,铁路的开通给煤炭的船运带来沉重的打击。但即使是这种变化,也需要时间来展开,煤炭的船运在明治时期的大部分时间内都有着自己的阵地。直到明治末期,也不能说铁路就取代了船运,但铁路确实刺激了煤炭开采业的快速发展,并将由此产生的大规模货运增长量抓在自己手中。

北九州的筑丰煤田就可以证明这种模式。在铁路到来以前,这一地区所产的煤主要是通过河流运输的,特别是在远贺河上,向北运送到关西以及其他地方。私有铁路公司 1891 年开通了到若松和门司港口的直达铁路线后,铁路快速占领了运输市场。在明治时期此后的年份里,通过河运送到港口的煤炭数量停滞不前,但是筑丰的煤炭产量从 1891 年不足 100 万吨上升到 1906 年的几乎 650 万吨,铁路在这一阶段向港口的运输份额也相应从 3% 上升到 84%。<sup>①</sup> 由于铁路系统的延伸,那些年筑丰强化了自己作为国家最高煤炭产区的地位,将其占日本煤炭生产总量的份额从不足 1/3 提升到超过一半。<sup>②</sup>

铁路对太平洋沿岸的水户以北的常磐煤田有着更为戏剧化的影响。在日本铁道公司将其常磐线于 1897 年延伸到煤田以前,那里的煤炭开采公司都规模很小,而且只与当地相关。比如,1883 年成立的磐城煤炭  
41 开采公司忽略了开采工人“在买煤田以前,先买一条路”的警示,在 1884 年安装了现代设备,却由于交通不便而无法发展。1887 年,公司建造了两条轻轨,将煤田与附近的小名滨港口连接起来,产量才终于开始增长。直到十年后,常磐线延伸到这一地区,生产才实现了真正的起飞。煤田的产量到 1895 年微升到大约 3 万吨,在接下来的四年里几乎翻了三倍,到 1907 年,已经超过 30 万吨。由于常磐线直接与东京相连,从常磐煤

---

① 中村隆英,《经济增长》,p. 62; 隅谷, p. 295; 《本邦铁道对社会和经济的影响》,卷 2(铁道院, 1916), pp. 780 - 781。

② 隅谷, pp. 220 - 221, 295。



田运输1吨煤到那里的成本降了1/4多。<sup>①</sup> 货运费用的降低和随之而来常磐煤价的下降使商品需求急剧增加,导致该地整体的煤矿生产飞速增长,从1896年的81174吨飞跃至1906年的110万吨。在那些年中,常磐产煤占日本产煤的份额从1.6%增长到8.7%,使常磐成为紧随筑丰、三池、北海道煤田之后的第四大产区。<sup>②</sup>

明治铁路对于煤炭开采行业还有一个重要的反馈影响,因为它们不仅是煤炭的运输者,还是煤炭的使用者。比如在1907年到1909年,铁路消费了日本煤炭总产量的9%,使其成为继出口、工厂和蒸汽船之后的第四大市场。<sup>③</sup> 因此,不管是向前还是向后的联系,铁路发展对于日本煤炭开采行业的发展起到了重要作用,如果算不上是至关重要的话。

除了像煤炭开采这样的行业以外,某些地区也从明治铁路中获得了巨大的经济利益。其中一些比较明显的地区分布在国家内陆。德川时期的日本,由于陆路和河运系统相对有限,货运的长距离运输严重依赖海运,就像一只动物,其循环系统是取决于皮肤表层。<sup>④</sup> 在很大程度上,铁路的建设使日本第一次有了有效的内部循环系统。

① 《本邦铁道》,卷2,pp.833-835。

② 隅谷,p.295。三池和北海道煤田并没有从19世纪90年代和20世纪初期的铁路发展中,获得类似筑丰和常磐煤田那么大的利益。九州铁道干线在1891年到达三池地区,但是从那一年到1906年间,三池在日本煤炭总产量中的份额从18.1%下降到11.4%:同上,pp.220-221,295。事实上,在20世纪头十年,三池的所有者三井,为了减少从煤田运煤的费用,发展了附近大牟田的港口设备,从铁路转移到航运:约翰尼斯·赫茨梅尔与由井常彦,《日本商业的发展,1600-1980》,第二版(伦敦:约翰·艾伦&恩威公司,1981),p.181。北海道煤田由于处于内陆而非沿海,基本完全依赖铁路进行发展。到1892年,铁路已经将一些重要的煤田与大牟田和室兰的港口相连。煤炭的生产在北海道稳定增长,占日本总产量的比例从1887年的3.4%到1890年的7.2%,然后到1906年的11.2%:隅田,pp.220-221,295。另外,北海道炭矿和铁道垄断了中央煤田的铁路运输,反而阻止了煤田的扩张,使它们使用铁路网络的机会变少,从而使该岛的煤炭开采业等到北海道炭矿1906年被国有化后才得以全面发展,这时铁路服务基本延伸到所有的煤田:隅田,p.294。

③ 高村直助,“产业·贸易构造”,大石嘉一郎,《日本产业革命研究》,卷1(东京大学出版会,1975),p.50。相比之下,美国铁路运输的煤炭产量从1859年的2%上升到1880年的20%,在英国和威尔士,从2%上升到1865年的14%:奥布里恩,《新经济史》,p.59。

④ 阿尔伯特·克雷格向我提出了这一令人称奇但十分恰当的比喻。

铁路建设在多山的内陆地区影响特别大,比如长野、山梨和群马,它们也是日本丝绸业的中心。<sup>①</sup> 铁路对这些地区的经济发展,特别是其主要产业养蚕业做出了显著贡献。由于蚕茧的易腐性、茧及生丝市场价格的不稳定性,运输速度对丝绸业来说至关重要。由于难以与主要丝绸生产地区相连,这意味着铁路对于该行业的快速扩张是“有决定意义的”<sup>②</sup>。另外,铁路延伸到这些地区,使当地纺丝业主可以与更远的服务商及市场建立起重要的联系,有助于明治后半期丝绸生产的机械化。在19世纪80年代后期,现代机械摇纱技术在日本快速传播,特别是在上面提到的三个地区,相对于传统的手动摇纱,质量和生产力都大幅提高。<sup>③</sup> 铁路也是在明治中晚期延伸到这些地区的。制造和运输的现代化使当地的生丝产量从19世纪80年代后期开始出现了井喷。在这一方面,铁路发展的重要性事实上超越了对地方或地区的影响,因为直到在明治时期以后的相当长时间内,生丝仍是日本第一大出口产品和外汇收入来源。<sup>④</sup>

明治政府从一开始就意识到了铁路的这一经济功能。1870年,公共事业省指派了两名官员,调查建设东京—京都干线取道内陆的中山道或沿海的东海道各会带来什么样的利益。在其报告中,这两名官员推荐通过中山道来进行建设,他们解释道,“由于(在这条线路上)有许多地区交通不便,如果在各地添加支线,就可以打开物品运输渠道,促进山区的文明。”<sup>⑤</sup>政府随后主要是出于战略原因而支持选择中山道,因为沿海的线

① 比如在1890年,长野是日本各县中生丝产量最高的,占到全国总产量的21%,其次是群马(15%)、福岛(9%)和山梨(5%)。紧随山梨的是埼玉(5%)和岐阜(4%),这两个都是内陆县;杉山伸也,p.117。

② 原田,“技术独立”,p.318。

③ E.西德尼·克劳库尔,“工业化和技术变革,1885-1920”,约翰·W.霍尔等总编,《剑桥日本史》,卷6,《20世纪》,彼得·杜斯编(剑桥:剑桥大学出版社,1988),p.423。

④ 事实上,洛克伍德认为,生丝是“60多年来日本最重要的出口品”,很可能为1870-1930年“日本进口外国机械和原材料总量的不到40%”提供资金。他在其更为著名的论断中总结道,“地位低下的蚕在日本工业化的过程中发挥了这么大的作用,是十分令人惊异的”:洛克伍德,p.94。

⑤ “东海道筋铁道巡览书”,1870,铁道寮事务簿,卷1,日本铁路资料,东京。

路易受外国的袭击,但是1870年的这份报告表明,政府规划者从一开始就认识到,铁路建设除了能推动国家目标的实现,也能成为促进地区经济发展的有力工具。

但是直到明治时期快结束时,政府才完成了一条穿越东京和京都间中央产丝区的干线。国家铁道局在19世纪80年代中期开始建设中山线,但是在干线两端铺设完轨道后,认为在中间崎岖不平的地带建设铁路太困难,成本也太高。因此,在铁道局的要求下,政府于1886年修改了早期的决定,放弃了中山线,而选择了东海道线。<sup>①</sup>在1892年《铁道敷设法》通过以后,国家才开始建设另一条中央铁路——中央线,从1901年到1911年期间分阶段开通。所以,对于许多养蚕区,特别是长野和山梨来说,直到明治晚期,内陆铁路建设才带来诸多好处。

不管如何,在中央线铺设以前,国家和私有铁路在内陆的建设,对于广泛参与丝绸业的许多地区来说,确实带来了不同。从这些建设中首先得益的产蚕区之一,是群马县以前桥市为中心的地区。1884年,日本铁道公司将其上野—高崎线延伸到前桥,在1885年又建设了今日东京的山手环线的大部分,将高崎线与从品川到横滨的国家铁路连接起来。公司从而建立了从群马的产丝地区到横滨港的直达铁路线。1890年一份关于群马农业状况的报告,描述了铁路贯通对当地生丝制造的运输所带来的影响:

44—45

前桥地区是该县生丝的第一产区。在铁路开通以前,(把生丝从这个地区)运往横滨需要用驮马运到(利根川)岸边……从那里用船沿河通过东京运到横滨;这需要3到4天,每匹马运送生丝,每担需要2.8日元。但是自从1884年建造了铁路,交通变得方便起来,只需要1天便可到(横滨),运费也变成每

<sup>①</sup>《日本国有铁路百年史:略史》,pp.75-76。

担 0.5 日元。<sup>①</sup>

高崎和山手线使配送者在国内运输的时间和费用上大为节省,从而促进了生丝从前桥地区的出口。这些线路很快地将生丝运离利根川,使群马的生丝生产在 1885 年到 1895 年间增长了近 3 倍。<sup>②</sup>

在这几年间,群马将日本头号产丝区的称号逐渐让给了长野,后者的生丝生产在那时增长了几近 7 倍。<sup>③</sup>长野也是从日本铁道公司的线路高崎线获益,特别是政府在 1893 年将高崎线作为已被放弃的中山线的第一部分延伸入该地区,填补在碓冰关口的空隙。这条线对諏访地区有着显著的影响,它是长野主要纺丝中心。1885 年后的十年里,諏访的生丝生产增加了 9 倍,到 19 世纪 90 年代,这个地区的产丝量占县总产量的 30%,占全国总产量的 6%—7%。<sup>④</sup>1893 年随着联运铁路的开通,从諏访到横滨的生丝运输从甲州街道全部转移到更为便宜和快速的铁路线上。但是,要到达铁路,货物还是要走 30 英里的路,并通过陡峭的和田关口。不管是要进入该地区的蚕茧,还是要从该地区运出的丝绸,在碓冰关口连接以后,情况发生了显著的变化;此前,蚕茧从高崎线终点经过陆路运送到諏访,大约需要 7 天,蚕茧损失量 40%。<sup>⑤</sup>1893 年以后,运送时间缩短到 2—3 天,但是諏访的缫丝业者们仍然非常希望有一条直达东京的铁路线,以进一步缩短时间。

达到这个目标的黄金时机随着 1892 年《铁道敷设法》的通过而到来。在这一法案下,国家优先建设的线路中有一条内陆线,就是所谓的中央线,它会经过山梨县和长野县。在规划线路沿路的不同节点,法律

①《群马县史:资料编》,卷 18(前桥:群马县史编纂委员会),p. 80,老川庆喜在其《明治期地方铁道史研究》中引用,p. 237n5。

②原田,《日本近代铁道物语》,p. 97;杉山伸也,p. 117。

③杉山伸也,p. 117。

④同上,p. 117,122—123。

⑤《本邦铁道》,卷 1,p. 379。

提供了可替代线路,但是规定了铁路必须经过甲府和諏访这两个山梨和长野的主要产丝区。受法律颁布的刺激,这些地区的生丝生产商联合在一起,于1892年晚期向政府申请加速中央干线的规划和建设。他们指出,由于产丝业是“国家的主要利润来源”,为这一产业提供服务应该是“选择铁路线路的最重要标准”;从这一观点出发,他们认为中央线应该沿着“日本产丝工业的脊髓”而建,从名古屋到諏访,然后经过甲武街道到八王子市,以使这些地区直接与横滨相连。<sup>①</sup>

这条线本来就是政府选择的路线,1896年开始从八王子市布线。但是,工程以极其缓慢的速度进行,建设者们必须进行较为困难的施工,最富有挑战性的就是在笹子关口下建设长约3英里的隧道。因此,线路第一个主要路段,从八王子市到甲府的53英里,花了7年时间才建好。然后,当线路接近长野县时,日俄战争爆发,所有的国家铁路建设都暂时停止了。諏访的缫丝业者对这一系列事件产生警觉,组织了游说集团,要求中央政府快速建设中央线。諏访的养蚕业者们在请愿中强调了铁路对于促进丝绸出口从而为战争融资的重要性。为了强化其观点,他们在当地募捐了50万日元借给政府,使其能够重新恢复建设。<sup>②</sup> 他们的行动获胜了,1904年中期,政府决定对这一事件采取例外的态度,接受借款以继续延伸中央线。1905年11月,铁路最终到达了諏访的中心冈谷,这距离缫丝业者们开始要求建立内陆铁路线,已经过去十三年多了。

46

因此,对于日本大型丝绸产区来说,铁路到来的时间是较晚的,但是尽管如此,它还是对山梨和长野的丝绸产业产生了巨大的影响。中央线的开通使甲府和諏访拥有了一条经过横滨到达海外丝绸市场的快车通道,而铁路在1905年以后向西的延伸,使得这两个地区的缫丝扩展了供

---

① 中央铁道蚕丝业联合会,《大中央铁道蚕丝业者意见》,1892年12月,p.18,东京运输博物馆资料。

② 《日本铁道史》,卷2(铁道省,1921),pp.140-141,此后缩略为NTS;川田玲子,“中央线的建筑及其经济背景”,《交通文化》,no.5,pp.32-33(1965)。諏取的人们提议,将钱具体用于通过日本工业银行购买公共债券,然后将资金收入国库,用于中央线的延伸。

应渠道。比如诹访,它不仅开始从整个关东地区,而且也从岐阜到西部收取蚕茧。<sup>①</sup>另外,蚕茧运输时间和费用的节省也是非常巨大的。在铁路到来以前,蚕茧从关东到达长野需要10天时间,现在则只要3天。<sup>②</sup>货运费用也大大降低了:1906年在冈谷和盐尻市之间长达17英里的路段开通以后,从盐尻市运送蚕茧到诹访的费用只是以前的十分之一。<sup>③</sup>铁路还满足了该行业对于燃料越来越大的需求,使大规模运输煤炭,特别是从快速发展的常磐煤田运输煤炭,变得可能。在1903年到甲府的中央线开通后的几个月里,一位记者注意到甲府地区的缫丝业者从使用木炭转为使用煤炭;木炭的费用一直处于上涨阶段,但是由于铁路的到来,缫丝业者可以用便宜得多的价格进口煤炭,因此丝绸生产的成本也大规模地下降了。<sup>④</sup>诹访也是如此。在那里,成本的下降和由铁路带来的其他优势使当地的缫丝产业扩张明显。从1895年到1904年,诹访的纺车数量基本上没有发生变化,生丝产只增长了1/3,但是在中央线到达该地区以后的8年,纺车数量翻倍,生产量几乎翻了3倍。<sup>⑤</sup>

就像诹访和甲府展示的那样,明治铁路对于它们所穿越的内陆地区有着积极的经济影响;出于同样的原因,没能吸引铁路的内陆地区,其经济  
48 发展相对停滞或下降。比如位于诹访西南的伊那盆地,它是米和生丝的较大产地。伊那地区与平行的木曾川对于中央线在诹访以下的延伸进行了激烈的竞争,在1891年国会开始审议铁路建设法案时,两个地区都进行了越来越激烈的游说。木曾川支持者所做的一首“战斗曲”中,将双方的竞争强度表现无疑:

杀掉所有的伊那猪! 咚、咚。

① 原田胜正等编,《铁道的文化》(日本经济评论社,1986),p.15。

② 《长野县史》,卷1(长野:长野县,1971),p.456。

③ “铁路”,《日本每周邮报》,1905年5月6日,p.479。

④ “中央铁道对山梨县所带来的影响”,《东京经济杂志》,1903年11月28日,p.1021。

⑤ 中村隆英,《经济增长》,p.62;《本邦铁道》,卷2,p.893。

这样他们就不会让我们沿着木曾川建铁路,是吗?

咚,咚。<sup>①</sup>

伊那铁路劝说团的成员 1892 年前往东京,说明他们也深知线路选择的高风险,在他们发往家乡的电报中,谈到在新颁布的《铁道敷设法》中伊那线被列入中央线“可替代线路”时,这样说道:“昨晚 10 点,法案通过了。铁路万岁!”<sup>②</sup>当政府最终在 1894 年选择了木曾川时,伊那在东京的代表极度失望;这一次,他们给家乡官员的电报上这样写道:“伊那线失败了。无比遗憾。”<sup>③</sup>

最后,在较为发达的伊那盆地建设中央线的经济理由,输给了其他的原因。一方面,军方倾向于更为直接的木曾川线,而宫内省也是如此,因为它在木曾川拥有着贵重的森林土地。<sup>④</sup>但是,决定性的因素很可能来自国家铁路官员的意见。在这一案例中进行可替代线路的选择,与许多其他案例一样,最终都与工程上的问题相关,特别是铁道局坚持铁路的斜率不能超过 1/40。<sup>⑤</sup>在 1892 年对伊那和木曾川进行考察后,铁道局认为,伊那线的斜率不可接受,而木曾川线建设起来更快也更容易。铁道局也没有忽视木曾川线可能带来的经济利益——毕竟,他们认为木曾川是有着未来发展潜力的地区<sup>⑥</sup>——但是在他们看来,相比技术问题,经济显然是排第二位的。<sup>49</sup>

不管如何,没能获得一条铁路对于伊那地区是一个沉重打击。作为安慰,铁道局同意将諏访到盐尻的环线延伸到伊那盆地的北端,而非直

① 《伊那公报》,no. 12(1893),《长野县史》引用,卷 1, p. 453。

② 下关、伊那、群马铁路联合会成员向座光寺村长今村善吾,1892 年 6 月 14 日,长野县编,《长野县志:县立资料集》,卷 7,《交通、通信》(长野:长野县史刊行会,1981), p. 565。

③ 电报日期为 1894 年 5 月 23 日,长野县编, p. 571。

④ 《长野县史》,卷 1, p. 453。

⑤ 原田和青木, p. 49;“第一回铁道会议议事速记录”,15 次和 20 次会议,1892 年 12 月,铁道会议议事速记录,日本铁路资料,东京。

⑥ 长野县史,卷 1, p. 453。

接在盐尻关口下开通隧道。一位来自伊那的国会成员也是《铁道敷设法》中就线路做出决定的铁道委员会的一员,他的敦促在这一决定中似乎也起到了一定的作用。但是,铁路官员们不需要多少说服,因为环线满足了其工程优先的考虑,避免了艰难的开通隧道,节省了 26 万日元。<sup>①</sup>但对于伊那的丝绸生产者和其他居住者来说,这只是一个很小的安慰。由于缺少像諏访同业者那样的铁路运输优势,伊那的丝绸产业陷入了长期的衰落。

面对要求国家建立铁路的失败,伊那的居民也可以用自己的资金来建设一条私有线路;毕竟,19 世纪 90 年代是地方私有铁路飞速增长的时代。那时,无疑是缺乏铁路建设所需求的大额资金,他们才没有这样做,更何况他们还面临着复杂的地形。<sup>②</sup>他们或许是吸取了甲信铁道公司的教训。甲信是位于长野的私有铁路公司,由于 1890 年大恐慌而刚刚解散。松本市的地主和商人,以及来自山梨和东京地区的投资者在 19 世纪 80 年代末建立了这家公司,当时正是私有铁路潮的顶点。公司计划建设一条从松本到御殿场的线路,大致与列入 1892 年《铁道敷设法》  
50 中央线东端的替代线路相重合。为了监督这一项目,甲信聘请了从东京帝国大学工程学院刚刚毕业的佐分利一嗣。佐分利最后并不仅仅是首席工程师。他还是拉拉队队长和宣传家,在 1891 年的一本题为《日本铁路的问题:现在和将来》的小册子中,表达了他认为这一私有铁路公司,以及其他私有铁路公司应该达到的目标。在这篇文章中,他回应了明治早期的国家铁路官员,提出“在中部山区铺设铁路线是极其重要的”,因为这些线路“可以开放内陆地区未经开发的资源,并将现代文明带入帝国最落后的地区”。<sup>③</sup>特别是甲信,应该把长野地区的中心产丝区与东海道

① 原田和青木, p. 49;《长野县史》,卷 1, p. 454。

② 在大正时代终于有一条私营电气铁路穿越山谷,在 1937 年与东海道线连接:《日本国有铁道百年史:略史》,附录地图。

③ 《日本每周邮报》,1891 年 6 月 27 日, p. 728;佐分利一嗣,《日本的铁道》(1891)。



和直江津干线接起来。不幸的是,对于佐分利及其同僚来说,公司在1890年大恐慌中受到重创,在1891年建设开工前,公司就被迫解散了。<sup>①</sup>至少在短期内,这家铁路公司的命运,以及政府1892年重新致力于建立内陆铁路,使任何内陆私有铁路的发展计划都受到了影响。

**成功的私有铁路公司的股东和政府铁路决策者们各自不同的目的,**导致了明治中期在私有和国有两个领域铁路建设的劳动分工;它们不同的工作程序也决定了它们特别受到出口发展的限制,这也是明治铁路与经济的联系之一。明治时期,成功的私有铁路公司无一例外地依赖大城市资本家和早期财阀广泛的资本参与。这些投资者主要希望获得高额分红或借此深化其主要经营的业务。因此,他们资助的私有企业倾向于建设易于营利的沿海或都市线路,或者是到主要煤田的线路。由于国家只给予干线企业财政补贴,最后只能由政府来铺设大量无偿的内陆线路,尽管它们有产生外部经济的巨大潜力。政府建设这些线路,部分是由于军方的战略要求,部分是由于当选国会议员的政治拨款要求。另外,对于官方,同等重要的是增加出口的经济动机,特别是丝绸出口。<sup>②</sup>财阀和其他煤矿业主投资铁路是为了促进煤矿的运营,政府投资是为了促进丝绸的生产和其他外汇营利项目,因此从这个程度上讲,明治铁路系统与那个时代的主要出口产业紧密相联。事实上,就经济功能而言,<sup>51</sup>政府官员倾向于将铁路系统视为海外贸易的附属品。<sup>③</sup>

这些观察是对铁路在明治经济中所起作用的一份合格评估。从微观经济的层面上来讲,明治铁路系统对于某些地方和产业来说有着重要的影响,特别是与出口相关的地方和产业。事实上,铁路对于一些类似

<sup>①</sup> NTS,卷1,p.878。

<sup>②</sup> 在1894-1895年甲午战争后这一推动力变得更加明显,政府由于需要为其远大的战后军备扩张和重工业化融资而备受压力:老川,《明治地方铁道史研究》,pp.58,119;及其“市场结构与农村铁路建设”,p.45。

<sup>③</sup> 宇田正,“我国铁道事业经营中的政府与企业‘铁道政略’展开过程”,《经营史学》,卷6,no.1,pp.137-138(1971年9月)。

筑丰煤田和长野产丝区的内陆地区的快速发展来说,是非常重要的。如果没有铁路运输,这些地区的煤炭和丝绸,只能通过现代机械的普及和对现存河流和陆地运输的改善进行一定程度的扩张;但是,铁路使这种谨慎的扩张变成了爆炸式的增长,在开通到达港口的铁路后,筑丰和諏访发生的变化就是如此。另外,铁路对个别部门,比如煤田和养蚕业的影响逐步有了质变,像运载货物的总数量等等,都是如此。

从宏观的角度上来说,明治铁路系统当然有利于促进经济发展,但却不是不可或缺的。从更大范围来看,铁路的发展对于明治经济的影响不如农业最佳实践的推广、现代船运的兴起或者现代金融和商业组织的引入,尽管铁路公司自己在最后这项革新中起到了一定的作用。在明治时期,铁路主要通过促进煤炭、生丝和棉纺织品等主要出口产品的产量和配给,来为工业化的开端做出贡献。<sup>①</sup>通过这些行为,铁路深化了采煤业、纺织生产和船运这些明治经济主导部门的整合,使政府和私有企业能够积累足够的资本进行下一阶段的经济的发展,后者主要集中在重工业和化工产业上。这些不同领域越来越相互依存,它表明,不管铁路是不是附属品,它都在明治经济中起到了重要的整合作用。

52 无论如何,铁路发展的全部经济影响直到明治时期快结束时才完全体现,这时离日本开始建设铁路已经过去了整整两代人的时间。从这个方面来讲,日本与德国那样的欧洲后来者是不同的。必须承认的是,德国最初的铁轨和车辆主要依赖英国进口。另外,由于在工业化完全进行之前,德国就开始了铁路建设,早期的铁路主要是依赖客运来营利;于 1835 年在纽伦堡和菲尔特间开通的德国第一条铁路,运营六个月后才运送了其第一批货物——“大约两桶啤酒”。<sup>②</sup>但是,与日本相比,由于关税保护和相对快速的铁路系统延伸,德国很快就朝进口替代和货物运输迈

<sup>①</sup> 比如在 1908 年,铁路系统运送了提供给纺织作坊的原棉的大约一半,又运送了其棉纱产量的一半多;原田,“技术独立”,pp.318-319。

<sup>②</sup> 罗伊·E.H.梅洛,《德国铁路:交通的历史地理研究》,(阿伯丁:阿伯丁大学,1979),p.35。

进。在日本,只到世纪之交后,因为国家垄断在钢铁制造和铁路领域的实际建立,以及关税自主的恢复,铁路才开始显著发挥其在工程和重工业上的反馈作用。铁路的前向联系则一直很有限,直到1906-1907年国有化的几十年后政府统一并扩大了整个系统。因此,在宏观经济领域,明治铁路的重要性并不在于其直接影响,而在于它对未来的承诺,这个承诺直到明治时期之后也没有完全实现。

## 铁路和社会

**作为符号的铁路。**明治铁路对当时的社会和文化有着比对经济更复杂,尽管更难以衡量的影响。在形象和比喻的王国里特别是这样。在日本,就像在西方一样,铁路成为文明和进步的一项强有力的、有说服力的象征。<sup>①</sup>特别是机车,它是一个“完美的符号”,就像里欧·马克思在其关于美国铁路的文章中指出,它的意义不必“通过诗人来赋予”,而“在其物理属性里固有”:它的力量、速度、噪音和烟雾。<sup>②</sup>正因为如此,它是新时期的代表,用一位经济历史学家的话来说,它是“工业革命的化身”。<sup>③</sup>对于日本人,就像刚刚开始工业化的西方人一样,进步的想法不必要“表达出来”:铁路使这个想法“变得明显”,“所有人都可以见到”<sup>④</sup>——至少对于那些与其有直接接触的人。而在明治时的日本,由于铁路网络及其用途都在扩展,这些人包括了人口的很大一部分。 53

其余的人可以通过各种各样的歌曲和印刷物来提供间接感受,因为

① 卡罗尔·格卢克将机车与天皇并列为明治时代现代性两大最有力的标志:卡罗尔·格卢克,《日本的现代神话:明治晚期的意识形态》(普林斯顿:普林斯顿大学出版社,1985),p.101。

② 里欧·马克思,《花园里的机器:技术和美国的田园理想》(纽约:哈佛大学出版社,1964),pp.191-192。

③ 上书中引用,p.191。

④ 引用的这些话来自于马克思对南北战争前美国铁路文化象征意义的讨论,看起来也适用于明治时的日本:同上,pp.193,197。同时参考他的,“铁路对美国想象力的影响,试与空间的影响进行比较”,见马利许编,特别是pp.207-213。

在明治期间,没有哪项革新能像铁路那样吸引作家和艺术家们的想像力。<sup>①</sup>从一开始,对铁路规划、铁路的开通和铁路出行的描述就大量出现在报刊上。在明治早期的日报上,铁路的速度吸引了最多的报道。比如,在1872年新桥—横滨线开通后不久,一位记者就惊叹,在短短54分钟里铁路就能跨越18英里,声称在此前“如果没有翅膀的话根本不可能”。<sup>②</sup>描述明治早期社会变化的一系列书籍,也把铁路介绍给了读者。一本名为《东京新繁昌记》的书就是如此,它在1874年出版后卖到了1万册以上。作者在书中加入了一张从新桥到横滨铁路的图片,以常用的鸟类比喻,愉快地得出结论:“这的确是一种不可思议的将翅膀加到人身上的方法!”<sup>③</sup>这一年的晚些时候,有许多模仿这本书的书籍出版,另一位作者提供了一个更为世俗的比喻;他解释道,从新桥到横滨的火车,“比一个痔疮病人上完厕所还要快。”<sup>④</sup>在明治后半期,新的文学作品反映出,乘坐火车出行的人越来越多。在19世纪90年代中期,许多作家开始发表个人火车旅游和探险的游记,到明治的最后十年,从德富芦花到夏目漱石都将其描述的背景频繁设在了火车站或车厢。<sup>⑤</sup>

54 在明治时期,铁路不仅是通过文字作品,也通过歌曲和艺术有了广泛的观众。19世纪70年代,许多流行的小调都反映了对机车速度和力量的惊异。在新桥—横滨线开通以后,孩子们用一首歌来计算小球的反弹,歌里有这样的一句“火车跑起来像离弦的箭;到新桥

---

① 英国和美国前辈也有相同的现象,参考迈克尔·亚达斯,《作为衡量的机器:科学、技术和意识形态的西方主导》(伊萨尔岛:康奈尔大学出版社,1989),pp. 222-223;马克思,《花园里的机器》,p. 191。

② 《东京日日新闻》,1872年9月6日。

③ 盐田良平编,《成岛柳北·服部抚松·栗本锄云》,《明治文学全集4》(筑摩书房,1969),pp. 180, 420-421。

④ 高见泽成,《东京繁华一瞥》(1874),吉野作造编,《明治文化全集》,第19卷(日本评论社,1928),p. 264。

⑤ 渡边等编,pp. 528-529。典型的铁路“出行描述”——诗人正冈子规对乘坐千叶县新开通的总武铁道进行描述——刊登在周刊《日本》上,1894年12月30日。

的旅途只要一眨眼”<sup>①</sup>。他们通过 1875 年版本的以吕波骨牌来学习音节,这是一个传统的牌类游戏,但却有现代的因素,关于音节“Ha”的诗是这样写的,“繁荣(日语发音为‘Hanjo’)是无可匹敌的火车;乘客涌入了火车站。”<sup>②</sup>同时,艺术家,不管是著名的还是非著名的,频繁带给大众生动的木刻印刷作品。这些印刷品尽管对新技术的描绘并不准确,却将铁路提升为明治早期“文明和启蒙”的主要符号。到这一时期末,对公众铁路印象影响最大的很可能就是著名的《铁路之歌》。在东海道乘坐音乐之旅,孩子们,甚至还有他们的家长,一路吟唱铁路的优点和旅行的愉快。到 1909 年这首歌有了新版本时,铁路已经鸣着笛驶入了几乎所有日本人的心里和脑海里,因为大部分人口,都已经将铁路视为受欢迎的“日常生活事实”。<sup>③</sup>

铁路作为文明的符号和便利的积极形象,很明显为中国人民所接受。但是,如同在西方,这一形象也有其阴暗的一面,代表着伴随着现代化所不可避免的牺牲。查尔斯·狄更斯对维多利亚时代早期做过关于这种两面性的描述。一方面,狄更斯欢迎高速的铁路,认为它“在这些阴暗的日子里实现了一千零一夜的情节”,<sup>④</sup>用车厢带来了繁荣;另一方面,<sup>55</sup>他又谴责它是“恶魔”或“疯龙”,威胁了生活和传统的生活方式。<sup>⑤</sup>北美的作家们也在 19 世纪表达了相似的矛盾观点。在占主导性的认识里,

① “东京繁荣之歌”,《邮便告知》,1874 年 12 月 8 日,《新闻集成明治编年史》,卷 2(新闻集成明治编年史编纂会,1936),p. 244。关于明治早期其他小调和数字歌,见石井满,《铁道创设史话》(政法大学出版社,1952),pp. 364,367。

② 同上,p. 364。

③ 格卢克,p. 101。格卢克认为,到明治末期,火车轰隆隆着到了“遥远的地方”,成为“日常生活不可或缺的事实”。由于在 1912 年以前,铁路网到达的地方相对较少,即使到那个时代的结束,也可以确定铁路对于日常生活的直接影响。

④ 查尔斯·狄更斯,“飞行”,《重印的篇什》(查普曼与霍尔,1868),p. 238, T. R. 顾尔维什,《铁路和英国经济,1830-1914》(剑桥:经济史社会,1980)中引用,p. 9。

⑤ 查尔斯·狄更斯,《董贝父子》,阿兰·霍恩曼编(牛津:牛津大学出版社,1982),pp. ix, 184; “疯龙”引用于詹姆斯·A. 瓦德,《铁路与美国的性格,1820-1887》(诺克斯维尔:田纳西大学出版社,1986),p. 29。

蒸汽机车是“胜利的机器”，占领了这片大陆的大片土地，将国家带出野蛮，但这一景象也有其邪恶的一面，有时候与正面形象交织在一起，有时候则孤立地被提出来。在后一种情况里，火车就是“具有威胁性的机器”——邪恶的像蛇一样的恶魔，代表着对自然和乡村生活的破坏，是对参与工业“进步”的个体的离间。<sup>①</sup>

一位在 1898 年于日本旅游的英国人反映了铁路在西方这种不占主流的负面形象，他以一种奇怪的远见和迟钝相结合的方式评论日本人：

那些平和的小人们怎么了解快车的轰隆和冲动呢？这正是我们西方人生活的典型费神速度。这些闪亮的金属就像是蛇留下的真实痕迹；它们无疑追随着文明的觉醒而来，产生了拥挤而充满烟尘的制造型城镇，同时传递一种不息的出行欲望，以及与其共生的忧虑和担心。另外，随着火车的到来，所有的平静乡村生活都受到了破坏……我不能不说，当日本最终将其和平的简朴，将她对自然之美的崇拜以及艺术性的欣赏，将其心满意足的国家生活，换取为西方所熟知的那种发烧性的风暴、压力和快速，她放弃了实物，要的却是影子。值得高兴的是，那一天的到来还有很长一段距离……<sup>②</sup>

事实上，“那一天”正在快速接近，虽然可能对于正飞速发展的日本都市中心来说，它还没有完全到来，1913 年谷崎润一郎在其令人毛骨悚然的短篇小说《恐怖》中就充分表现了这一点。这一小说描述了一个有“铁路综合征”的人；这种病使他在乘坐火车时“感到绝对恐怖的痛苦”，“它外表冷漠，有着巨大的能量，沿着铁轨全速前进。‘生命的意义是什

① 马克思，“铁路的影响”，pp. 211 - 213；韦恩·H·科林，“加拿大文学中的铁路”，《加拿大文学》，no. 77, pp. 124 - 130。（1978 年夏）

② D. T. 蒂明斯，“在日本乘火车”，《铁路杂志》，卷 2, p. 230（1898 年 3 月）。

么呢?’它似乎是在这么问。”<sup>①</sup>

即使在谷崎小说出现以前,铁路的阴暗形象就在明治晚期的小说家夏目漱石那里有过清晰的表述。夏目是日本最伟大的现代作家之一,在他看来,火车是现代性的精髓表现,对于个人有着破坏性的影响,在其1906年的小说《草枕》里,这种想法有了最为明显的表述。其中,夏目用火车来表达他最喜欢的主题——精神错乱和人性丧失。他认为,“没有什么比火车更能代表20世纪的文明了……没有什么(比它)更鄙视个体性了”,在小说的末尾,主人公这样深思道:

当我看到火车行驶的暴烈方式,它将所有人视为货物,我看到人们挤在车厢里,看到这个铁怪物……我想,“小心,小心,否则你会陷入困境。”这个奔向一片漆黑的火车,是充斥在现代文明中的各种危险之一。<sup>②</sup>

在最后的场景中,铁路也代表着乡村宁静的破灭,受到征召的乡村男孩爬上了可怕的“文明之蛇”,它“口中冒着黑烟……沿着银色的铁轨蛇行”,把他带到一个充满现代战争和残杀的遥远世界。<sup>③</sup>

像这样谴责铁路对日本“灵魂”的腐蚀影响的,并不只有夏目漱石这样的小说家。明治后期,农业卫道士们从非常不同的角度,也对铁路影响农村生活充满了警觉。对于他们来说,铁路就像“伊甸园之蛇的日本版本”<sup>④</sup>,把城市的诱惑暴露在农村年轻人面前,威胁了农村里那些传统的观念。对于这个怀有敌意的比喻,民间还有一种更为流行的提法。那些认为人受了狐狸或獾蛊惑的说法,到了明治后期有了现代版本,一些

56-57

① 谷崎润一郎,《七个日本故事》,霍华德·希贝特译(纽约:艾佛烈·A.克诺夫,1963),p.86。

② 夏目漱石,《草枕》,阿兰·特内译(纽约:G.P.普特南的儿子们,1965),pp.181-182。

③ 同上,p.183。

④ 格卢克,p.247。

地区的人认为这些动物的灵魂采取了鬼魂列车的形式,以报复铁路员工夺走了其家园和生命。这些信仰在明治时代以后也长期存在着;20世纪30年代中期,约翰·恩布里写到,一个地区的村民仍然想象有一只复仇的狐狸火车,由“许多灯排列组成”,常被看见穿行于铁轨。<sup>①</sup> 这些故事描述了农村人对铁路模棱两可态度的消极一面,这种态度一方面认为铁路是进步的加速器,另一方面却是土地和社区的破坏者,“是单纯和简单地方风俗的毁灭者。”<sup>②</sup>

火车的魔鬼和破坏性的形象在明治时期有着很明显的表现,但是在第一次遭遇的震惊过后,这些看法大部分局限于不受影响的小说家、农业主义者和乡村故事讲述者的世界里。对于绝大多数人来说,铁路阴暗的一面,在文明和启蒙引擎这一光明的符号面前变得苍白。

**对铁路的早期反应。**到明治末期,火车的积极形象和火车这一现实已经获得人们广泛的接受;但是在这一时代开始的时候,许多日本人对于“汽笛之声”并没有那么接受。事实上,铁路的发展最初受到了很多抵制,特别是在政府内部。最激烈的反对来自军方的官员和有着与他们相似想法的内政官员,他们要求军事扩张凌驾于类似铁路建设这样“并不必要的”事业。<sup>③</sup> 他们的观点背后,是一股强烈的仇外情绪,从德川幕府后期这种情绪就开始广泛存在。一位陆军省的官员在1870年6月清晰表达了这种情绪,他要求立即停止当时已经开始建设的新桥—横滨线,认为建设铁路而非制造武器,“只会牺牲我国政体,为外国人提供便利。”<sup>④</sup>由于未能达到停工的目的,陆军省制造了尽可能多的困难,不断以

57—58

① 约翰·F·恩布里,《须惠村:一个日本村庄》(芝加哥:芝加哥大学出版社,1939),p.258。关于明治晚期獾列车的故事,见原田等编,p.250。

② 这一引用代表明治中期反对在长野进行铁路建设的意见之一:《长野县史》引用,卷1,p.457。

③ 引用的这一词组来自1869年12月弹正台(后与司法省合并)递交给参议院的一份请愿书,《法律分类大全》(内阁记录局,1889),第1系列,民部省,p.37,在田中时彦《明治维新的政局与铁道建设》中引用(吉川弘文馆,1963),p.306。

④ 妻木忠太,《前原一诚传》(积文馆,1934),p.868。



路权为由反对使用其土地,并要求铁道局在填海造地的土地上建设铁路。<sup>①</sup> 根源于仇外主义的反对意见,也来自于新政权之外的前统治阶级。1870年5月,在一份向政府的愤怒请愿书中,这些人中的一位炮轰政府的铁路规划,认为它是“分裂帝国土地,并将它交给外国野蛮人的战略”。<sup>②</sup> 许多武士也愤怒地表达了相同的观点,认为这是把“令人讨厌的外国机器”带到“神的土地”上。<sup>③</sup> 议员木户孝允1871年8月在其日记中承认,“从去年起,公众关于蒸汽火车的讨论就极其热烈,有鉴于此,在一些场合,我曾经想放弃这项事业。”<sup>④</sup>

19世纪70年代中期,有消息透露政府官员正在为铁路建设向英国借款,武士们对铁路的反感情绪达到了顶峰。到1871年夏天新桥—横滨线完成、开始试通车时,这种敌意开始消失。对于许多公共官员来说,亲眼目睹铁路出行的奇妙使他们消除了怀疑。当时政府中最有权势的大久保利通开始是反对铁路建设的,在1871年9月第一次乘坐火车后对它变得狂热:“真是眼见为实!真是非常享受!没有这种便利,我们就不可能建设国家。”<sup>⑤</sup> 这个秋天的晚些时候,大久保和岩仓使节团的另外48位成员离开日本,前往美国和欧洲进行为期两年的友好观察访问,他们从新桥乘坐火车到达横滨港。乘坐现代陆运最先进的交通方式,对于该使节团来说是一个恰当的具有象征意义的出发,因为它对于日本的新领导者来说,是一次真正的开眼看西方。

铁路面对的公开抵抗不仅存在于前统治阶级中,也存在于普通大众中,其中一些一直持续到明治中期。许多普通人最初的反应就像更为保守的武士那样,是一种仇外情绪的爆发。和电报的遭遇相似,“关于它有

58—59

① 《日本国有铁道百年史:略史》, p. 23; 井上胜, p. 431。

② 大分领域留守者石井虎尾的请愿书, 大浦文书, 原田和青木, p. 28。

③ 原田胜正, “前岛密与铁道”, 《递信协会杂志》, 1969年4月, p. 28。

④ 《木户孝允日记》, 卷2, 妻木忠太编(日本史籍协会, 1933), p. 84。

⑤ 《大久保利通日记》, 卷2(日本史籍协会, 1927), p. 190。

着最为狂野的谣言,包括基督徒的黑魔法和人类的牺牲,”<sup>①</sup>许多针对铁路的敌意都来自于公众的无知和迷信。一位作家在1874年出版的《开化问答》中捕捉到了这种情绪,表现在虚构人物旧平(“老式的”平)与开二郎(“开化的”二郎)的讨论中。旧平说,谣言风传为了建设铁路,“根据基督教的方法……必须把人活埋”;另外,西方人准备使用电报和铁路“打破日本的精神,占领日本”。开二郎则反驳了这些观点,向旧平保证“关于铁路没有什么基督徒的或奇怪的事情”,并向他详细解释了铁路的建设和运行。<sup>②</sup>在内地的农村地区,由于无知而引起的敌对意见是最明显的,那里的人们由于各种迷信原因而反对铁路的到来。在一些地区,村民们担心火车会带来陌生的人群或者引起财富的外流;在长野县,不止一个地区的居民在19世纪80年代中期反对铁路建设,认为火车的汽笛声会减少人们的寿命,尽管对于明治晚期的日本人来说,这种声音变得非常好听。<sup>③</sup>无疑,对于许多日本人来说,吵闹的、冒着煤烟、带着浓烈气味的火车除了会使人们对恐怖的污染产生反感以外,什么用也没有。

但人们对铁路的大规模反对,也是最持久的反对,来自更为理性的考虑。特别是随着铁路知识的传播,人们的抗拒更少地是出于对神秘而奇怪的“火轮车”的恐惧,而是基于它对日常生活直接影响的担忧,特别是那些生计受到火车威胁的人们。农民们抗议铁路对稻田灌溉渠道的破坏,更为重要的是,对其祖地的征用。即使获得了土地赔偿,铁路建设早期的愤怒农民也把他们的不满发泄在挖开建筑工地的铁路连接上。<sup>④</sup>到19世纪90年代,这种乡村的破坏事件仍有发生,在仅仅三周内,长野

① 爱德华·塞丹施蒂,《高低城市:从江户到地震的东京》(纽约:艾佛烈·A. 克诺夫,1983), p. 49。塞丹施蒂认为铁路事实上招致的反对意见不如电报那么多。也许在东京地区确实如此,在没那么“文明”的乡村地区,这两项革新看起来同样都引发了敌对的反应。

② 小川为治,《开化问答》(和泉屋,1874), pp. 126 - 127, 吉野作造编,《明治文化全集》第20卷(日本评论社,1929)。

③ 《信州百年史》(长野:信浓每日新闻社,1967), p. 84。

④ 石井宽治, p. 276。

的地方官员就报告了发生在信越线上的 22 起事件,从在铁轨上放置石块和墓碑,到破坏铁路信号和仓库不等。县政府向公众发布了严肃的警告,要求他们不再进行这些“邪恶的”行为;在 1891 - 1892 年此类事件重复发生后,县长不得不重申警告。<sup>①</sup>

在更为市区的地方,来自铁路“污染”的威胁有着更为具体的形式,那就是火车可能带来的火的危险。早在 1873 年 1 月,火车沿铁轨摩擦产生的火星点燃了新桥—横滨线的几所房屋。一位愤怒的受害者向东京都长递交了请愿书,称“西方的机器都是恶魔!”。政府官员为了避免在第一条铁路通车后不久就产生负面新闻,试图通过巨额赔偿受害家庭来平息这一事件。<sup>②</sup>但是火灾的新闻还是传开了,由此使许多大阪居民反对从神户修建的铁路通过他们的城市。受迫于他们的反对,政府在 1874 年决定在大阪的郊外建设终点站,而非在早期规划的更中心区域。<sup>③</sup>

另一些城镇居民反对铁路的发展,是因为它威胁了他们的职业。一些有老邮政局的城镇传统上为主要道路上的行人提供服务,那里的居民是最反对铁路的。这些城镇极度害怕,担心火车带着乘客呼啸而过,而把它们抛到一边。在许多情况下,这些城镇居民的反应不是跳上历史的车轮,而是强烈反对火车通过他们的城镇,很讽刺的是,这正是它们陷入长久衰落的原因。比如,在东海道线上,一些邮政局城镇成功地在 19 世纪 80 年代末期拒绝了铁路,使官方在城镇的周围建设线路。在其中一个地区,小酒馆老板和运输工人担心火车的到来会使他们失去生意,而一家妓院老板也认为,“如果铁路是那么便捷的交通方式,那么妓女就会逃跑。”<sup>④</sup>同时,私有的甲武铁道公司也面临着东京郊区外一些邮政局城

60

① 《长野县史》,卷 1, p. 458。

② 永田博,《明治的汽车:铁道创设 100 年来的拾遗》(交通日本社,1964), pp. 183 - 188。

③ 林力夫编,《京都市辞典:大阪府》(昌平社,1980), pp. 170 - 171。

④ 《神奈川的百年》,卷 2,朝日新闻社横滨市局编(横滨:有隣堂,1968), p. 21。

镇的反对。由于长府和府中居民的反对——后来他们十分后悔——公司最终建了一条从中野到立川的直线,而非沿着更曲折但更为发达的甲州街道来建设。<sup>①</sup> 在这些城镇的居民中,铁路对驮马人、人力车以及其他运输模式的人有着最为直接的挑战。赞岐铁道公司在 1888 年到 1889 年建设一条从丸龟港通往四国的金毘罗神社的铁路时,就面对这些工人的强烈反对。施工刚开始,当地的马车夫和人力车夫就洗劫了公司总裁的房子,威胁要烧掉它。总裁在建筑工地为求万全,一直有保镖在身旁,并随身携带匕首。在这一事件中,冲突有了一个愉快的解决方案:铁路建设完成以后,公司聘请了这些抗议的运输工人作为其车站的员工。<sup>②</sup>

但是,明治日本时期对铁路的抵抗程度不应被夸大。<sup>③</sup> 确实,最初几乎所有日本人都害怕蒸汽机车,并使许多人产生了直接的抵抗情绪,但是对于大多数人来说,最初的抵抗很快就转变为接受,并积极要求铁路的到来,这从铁路的积极形象快速得到认可就可以看出来。那些在 1872 年 10 月见证了新桥—横滨线开通的人们,典型的反应是敬畏和惊叹,这是大部分日本人迎接铁路的心态。在开通仪式的那天早晨,人们拥挤在铁路沿线上,一些人在前一天就去那里露营,还带了中饭,等待载着天皇和其他贵族的首发火车通过。在这些观察者中,有一位名叫清原玉的 11 岁女孩,她是意大利雕刻家文森佐·拉古萨未来的妻子,后者于 1876 年来到日本,执教于政府工艺美术学校。清原回忆到,当火车带着轰隆声和不断升起的黑烟到来时,她觉得它好像是“怪物……向我扑来”。许多

① NKTH,卷 1(1969),p.170;涩泽敬三编,《明治时代日本的生活和文化》,查尔斯·S.特里译(东京:旺文社,1958),pp.220-221。关于导致铁路重新选择线路的大规模抗议的例子,见原田胜正,《车站的社会史——日本的近代化与公共空间》(中央公论社,1987),pp.55-56;罗伯特·莱斯利·奥古斯特,“日本的城市化和地方政府:涩谷研究,1889-1932”(博士论文,匹茨堡大学,1975),pp.46-47。

② 泽井,p.97。

③ 青木事实上认为,这种反对比普遍认为的要更局限一些,尽管这里提供的政府表明,他也许低估了抵抗的范围:青木荣一,“对铁道忌避传说的疑问”,《新地理》,卷 29,no.4,pp.1-11(1982年3月);原田等编,pp.7-8。

在她旁边的人“双手捂住了耳朵，闭上了眼睛，低下头，好像在等待一个可怕的东西通过”<sup>①</sup>。

在终点，也就是仪式实际举行的地方，情绪是更为欢乐的，甚至是欢呼声不断的。一位西方记者目睹了在横滨发生的一切，“这一天非常晴朗，现场是这么欢乐，坐在椅子上和地上的那么多人们，看起来都那么快乐。”<sup>②</sup>当仪式结束后，天皇从为仪式准备的特别小亭子离开时，这位记者接着写到，“人们冲向它，几分钟以后，天皇所坐的凳子就成了碎片，他所踩过地毯也成了一片片的——那些能保留其中一小片的人们都认为自己无比幸运。”<sup>③</sup>在新桥那一端，排着队的参观者以“万岁”呼声欢迎火车返程。在人群中，那些第一次见到火车的人“大声惊呼”。<sup>④</sup>一个人说他预期“会见到外国人所介绍的那种普通车厢，在平坦的钢轨上飞速被拉着前进。但当他看到了真实的东西，他觉得像一个小城镇移动了起来，因为车厢大得像许多日本房屋”<sup>⑤</sup>。很多参观者并没有被蒸汽机车的气势压倒，而是热切盼望它所带来的福利。其中一个人表示担忧，要拉<sup>62</sup>动这么大的负担，引擎“骨头肯定会断的”，另一个则认为“流着汗的”机车“肯定会很热”，他站到火车旁边，开始往上面浇水，附近的一个官员对此十分不满。<sup>⑥</sup>

**“铁路时代”的到来。**这些对第一条铁路线的不同反应，表明公众对铁路的印象发生着快速的变化，从来自国外的“火龙”到熟悉的越来越有价值的“文明的便利”。19世纪80年代早期，当国家和最早的私有铁路公司日本铁道开始规划和建设第一批干线时，铁路开始冲击更多人的生活。在这一过程中，许多地方精英，即使不是所有人，都受到影响，他们

① 上田广，《井上胜传》（交通日本社，1956），p. 95。

② “铁路的开通”，《远东》，1872年10月16日，p. 113。

③ 同上，p. 116。

④ 同上，p. 118。

⑤ 同上。

⑥ 石井宽治，p. 361 - 362。

开始意识到铁路并不仅仅是一项令人兴奋的、有用的革新，也是地方和地区经济发展的有力催化剂。结果，到 19 世纪 80 年代中期，大部分地区远非拒绝或被动接受这种新型运输方式，而是去寻求它，热情拥抱它。

这种地方觉悟提高的一个较早表现是，1882 年 10 月，埼玉县的两位居民将自己的土地捐献出来，供日本铁道公司所规划的上野—前桥线使用。地方官员将这一捐献报告给代表日本铁道公司建设这条线路的国家铁路官员时，称这些捐赠者“对于你们正在进行铁路建设这项伟大的事业印象深刻，铁路不仅会使公众获益，同时也会成为生产力增长的基础，并使国家富裕起来”。这些官员接着向中央领导表明，这些捐献“完全出于真正的爱国主义”。<sup>①</sup> 对于像这两位有公心的人一样的地主和其他地方名人来说，这种“爱国主义”除了对自身利益的考量以外，背后显然还有强烈的地方推力，认为铁路肯定会给地方和企业带来“外部经济”。

当然，竞争也越来越激烈，因为许多地方都开始争取使铁路通过其地区。当 1883 年政府开始选择一条内陆线来建设东京—京都干线时，约十年前试图影响中央线走向却没有成功的长野县伊那盆地的居民组织了一场运动，以说服官方使铁路通过其盆地。1884 年 5 月，地区代表承诺，如果这条线路能按他们的要求建设，他们可以贡献 5 万名工人。但松本市的官员承诺，如果选择更北一点的线路从而通过该市的话，除了 5 万名工人以外，还有 3 万日元的赞助。后来，两项请求都没有成功，  
63 因为政府在 1886 年选择了沿海的东海道线。<sup>②</sup>

这种变化与日本第一次私营铁路潮的爆发相吻合，这股潮流一直持续到 1889 年。松方在这个十年的前半期采取通胀紧缩政策，带来了经济好转，再加上日本铁道公司从 1884 年来一直提供高额分红和间接利

<sup>①</sup> 古文分类，第 6 系列，卷 55，运输类，NKTH 引用，卷 1，p. 170。

<sup>②</sup> 《信州百年》，p. 84。

益,日本各地的富人们开始不断向官方申请建设私有铁路。如果说在19世纪70年代晚期和80年代早期,关于制订国家宪法和成立国会的要求主导了地方议程的话,1886年后铁路发展的要求取而代之。一份报纸报道,政府决定建设东海道线的一周前,几个没有铁路连接的地区的人们对于不能获得铁路所带来的商业利益有所警觉,开始计划自己建设这些连接线;该报道总结道,“因此,在整个国家,人们被铁路的实际重要性所带动,因为它们会直接影响其福利和繁荣,我们相信不久后,公众对铁路建设的热情会更加浓烈,远远超过1883年召开国会的要求,那时一份又一份的请愿书被递交到政府。”<sup>①</sup>这一年的晚些时候,另一份日报评论购买两毛铁道公司原始股的热情,认为时代“正在转向,成为一个铁路时代”<sup>②</sup>。地方上有门道的人都准备并渴望投资于为自己所在地区服务的私有铁路,但是如果政府已经准备建设它们的话,就更好了。事实上,当政府宣布转向东海道线,尽管一些规划中的沿线城镇表示拒绝,但更多的人大力活动,希望铁路能经过其所在地区。比如,1886年8月,静冈县的一些人向官方提出申请,要求铁路线通过他们的地区,他们可以从自己所有的土地中捐献所需用地,<sup>③</sup>许多其他地区的居民也追随他们这样做。

到19世纪80年代末期,全国对铁路发展的热情到达顶点。一份东京的报纸这样描述1888年中期的情况:“人们被说服了……国家的物质发展在很大程度上取决于铁路的延伸,由此……出现了成立这类企业的狂热,而发行公共证券进一步刺激了人们的胃口,很少有地区没有出台铁路建设规划。总之可以说,日本进入了铁路时代。”<sup>④</sup>到那时,地方精英

① 《日本每周邮报》,1886年7月10日,p.31,引用《时事新报》中的一篇文章。

② “铁道创设中:两毛铁道申请方法”,《东京日日新闻》,1886年12月23日,《新闻集成编年史》,卷6,p.375。

③ 铁道局事务书类,卷1, no.48,泽井引用,p.56。

④ 《日本每周邮报》,1888年6月16日,p.551,引用了《东京日日新闻》的一篇文章。

意识到铁路不仅仅是地区经济发展的手段,也是地位的象征。<sup>①</sup> 铁道局在其 1888 年的年度报告中提出了“今日铁路创立者”的象征符号,将这些精英列为三类创立者中的一类,另外两类则包括投机者和那些试图将铁路作为自己职业的人。铁道局将这些地方上的著名人士描述为“富裕的当地人民,被人们称为‘铁路热心者’”。报告解释道,这些人“习惯说:‘在我们当地,还没有一条铁路;这使我们在其他地区的人面前觉得羞耻’”。这是他们铁路规划背后的基本理由,“他们的想像力集中在希望铁路建设会带给当地巨大的间接利益上。”<sup>②</sup> 铁路会以更大市场和更便捷出行的方式带来实际的回报,但是同等重要的是,地方可以通过参加铁路建设获得无形的资产。

公众对铁路建设的热情在 19 世纪 80 年代后期已经非常明显,并在 1894 - 1895 年甲午战争后第二次私营铁路浪潮时,极大地加强了。在整个第一次浪潮中,官方收到了约 40 份铁路执照的正式申请,但仅是 1896 年,就收到了 450 多份申请。<sup>③</sup> 在 1892 年《铁道敷设法》下,政府铁路延伸的速度已经加快,但各省还是不断递交要求政府建设连接线的请愿书。到 19 世纪 90 年代中期,即使是反对铁路的前邮政局城镇也成为过去。1895 年晚期,一份报纸报道,随着第二次私营铁路浪潮的到来,东海道线那些未经过的邮政局城镇的居民组织了一场运动,“要求铁路线更改,以经过这些村庄,每个村庄都应该有一站。”这场运动的领导者们威胁,如果铁路官员拒绝他们的要求,他们就会游说国会议员否决内阁即将提交的建设议案。<sup>65</sup> “人们从东海道线沿路的一个村庄到另一个村庄进行演讲”,报道称,“他们的演讲当然得到了村民的支持”。<sup>④</sup> 这场运动并

① 原田表达了相似的观点,强调地方支持者认为“通过铁路与中央相连”的重要性:原田,《车站的社会史》,p. 58。

② 《日本铁路:帝国铁道局明治 21 财年年度报告(1888 年 4 月到 1889 年 3 月)》(帝国铁道局,1889),p. 25,运输博物馆资料,东京。

③ 《日本国有铁道百年史:略史》,p. 124。

④ “铁路新闻”,《日本每周邮报》,1895 年 12 月 14 日,p. 646。



没有起到什么影响,但是对于被最终选为中央线沿线地区的请愿者,却等到了另一个不同的结局。中央线是这些地区在19世纪90年代期间国家铁路建设要求的焦点。当这条线在1903年终于到达甲府时,开幕式上一片欢腾,可以与1872年新桥—横滨线的开通仪式媲美,即使不能超越的话。根据当时的一份描述,铁路开通的新闻“像霹雳一样在当地回响,2万人拥进(甲府站)来看蒸汽机车”<sup>①</sup>。到那时,已经没有人怀疑,日本迎来了“铁路时代”,铁路已经成为几乎得到普遍欢迎和热切盼望的便利。

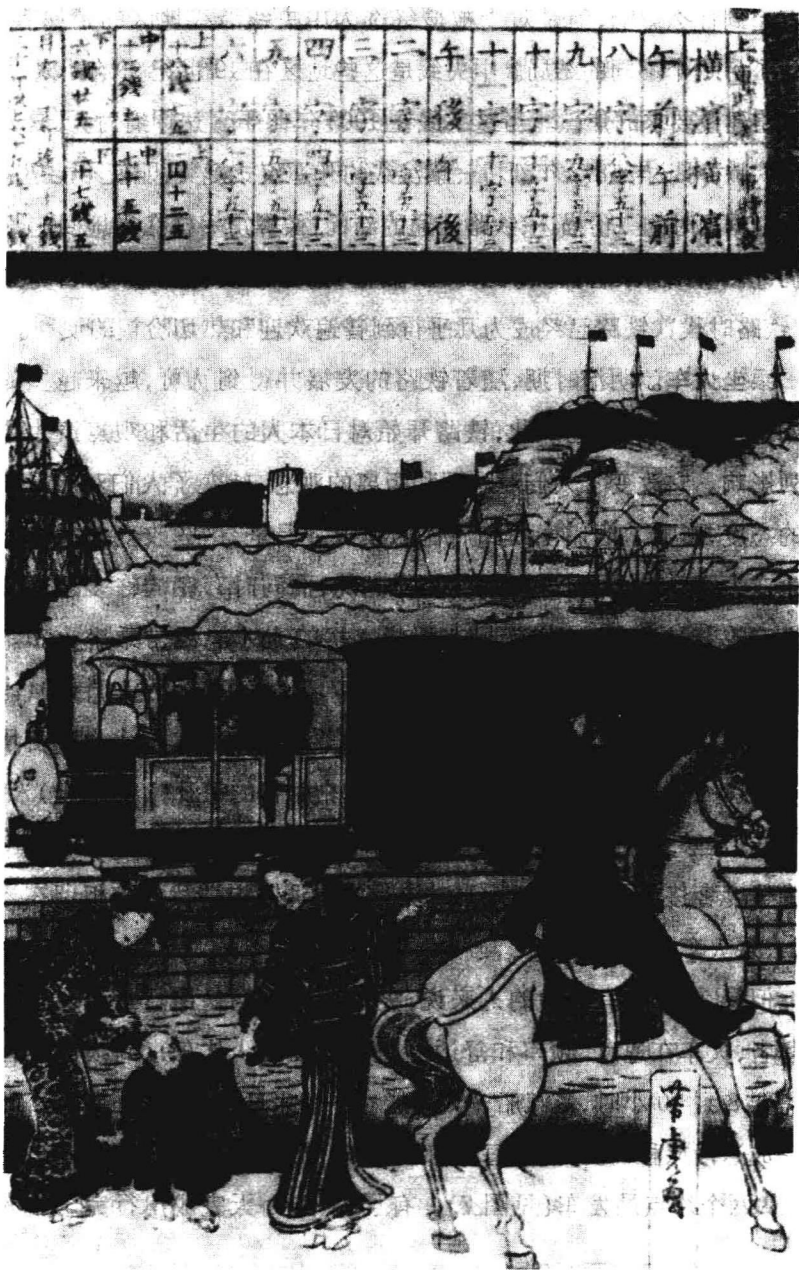
**乘坐火车。**明治时期,随着铁路的发展并得到认可,越来越多的人开始乘坐火车出行,也因此,铁路开始对日本人的生活和观点产生了一系列影响。它改变了人们对时间和距离的观念,转变了人们对旅行和娱乐的态度,影响了他们生活和居住的模式。但是,这些改变并没有立即发生在大众身上,因为最初车费是很高的,而同时存在的许多运输方式并没有改变其费用,这样就只有那些富裕的人才能经常乘坐火车。新桥—横滨线开通时,三等车厢的票价为37.5钱(100钱为1日元),比乘坐蒸汽船从东京到横滨略高,而二等车厢票价为75钱,比人力车费用高出13钱;一等车厢为1日元12.5钱。这个时代的1升(1.8公升)米,只要4钱,足够一个人半星期的口粮。因此,明治早期的人们将铁路出行视为极度奢侈是不过分的,用当时流行的小调来说,“我把碗柜留在当铺里,去乘火车!”<sup>②</sup>

但是,对那些有能力的人来说,火车毫无疑问是出行首选。相对其竞争者,火车在速度、频率和舒适度上都能胜出。从东京到横滨步行平均需要8到10小时,蒸汽船一天只能有一个来回,而火车不到1小时就能完成这段旅程。另外,它每天有9班,从早上8点到11点,下午2点到6点从两个终点站发车(见图7)。有了火车,一天完成出行完全没有问

66

① 矶贝正义、饭田文弥,《山梨县的历史》(山川出版社,1973),p.241。

② 柴田一、朝森要编,《京都史辞典:冈山县》(昌平社,1980),p.188;原田胜正,《汽车、电车的社会史》(讲谈社,1983),p.81。



67

图7 《铁道独案内》(铁路自助旅行),上面印有横滨站的时间表和车费,是新桥—横滨线的系列出版物。芳虎木刻,1872年。图片提供:东京运输博物馆。

题;事实上如果愿意,他一天内可以多次来回。当时一位记者在1873年中期讲述了一个令人难以置信的故事,使当时的读者大众深刻了解了这一情况。这个故事讲述一位妇女带着睡着的婴儿乘坐从横滨到品川长达30英里路程的火车去办某件事;旅程“只用了两个小时,婴儿还没有醒来!”<sup>①</sup>。人力车在整体便捷性上是与火车最为接近的,但1886年《日本每周邮报》认为人力车夫们提出的建议非常可笑,他们试图通过降价和跑得更快些,争取以1小时40分钟的时间跑完19英里,以与新桥—横滨铁路竞争;人力车夫们根本无法想象,报纸这样写道,“许多农村的人会牺牲45分钟,忍受颠簸和不适,只为了节省6钱。”<sup>②</sup>结果是,尽管票价较高,许多人还是一开始就乘坐火车,火车的乘客上座率那时就达到平均80%。<sup>③</sup>

铁路乘客的数量在明治时期稳步上升。仅在第一年,就有50万乘客——主要是官员、商人和外国人——乘坐了新桥线。随着线路的增加和票价的降低,更多的人,特别是普通人,开始乘坐火车。增长最快的时期在1890年到1900年间,那时日本的总人口从4,000万上升到4,500万,而铁路乘客则从2,300万上升到1.14亿。<sup>④</sup>能表明铁路乘客的增长和铁路出行的完善的,是1889年第一本火车时刻表的出现,1894年则出版了第一本火车旅游指南。<sup>⑤</sup>

政府的东海道线于1889年开通,第一年运营人数就占了所有铁路乘客的1/3以上。对于这么长的距离——东海道线从新桥到神户共376英里——铁路对出行的影响是革命性的。在德川幕府时期,步行或乘轿

68

① “汽车的速度:孩子睡觉间往返横滨—新桥”,《新闻杂志》,1873年6月,《新闻集成编年史》,卷2,p.52。

② 《日本每周邮报》,1886年2月27日,p.199。

③ 原田,《汽车、电车》,p.81。

④ TKN,1907,附录,p.75。

⑤ 原田等编,p.226。在福泽渝吉的鼓励下,效仿西方出版社,这一指南是一份月刊,包括社论、新闻和短篇小说,同时也有时间表和其他有用的旅行信息。

走这么长的距离需到 12 到 14 天。1881 年开始,用马拉动的公共汽车把时间缩短了一半,而蒸汽船可以在几天内就完成旅程。但是火车超越了它们,20 个小时就跑完了全程。从东京地区到关西,乘人力车或其他陆上工具的费用是 9 到 11 日元。相比之下,东海道线上的三等座的费用低于 4 日元,还可以节省沿途的住宿费用。<sup>①</sup> 1889 年 3 月,一份报纸预报即将完成的东海道线时欢呼道,“如此方便!从新桥到神户,只需要一天!”——而且只需要几日元——它夸张地讲到一个“有品位的人”很快就能“早上在隅田川(东京)边观赏樱花,晚上在岚山(京都郊外)散步”<sup>②</sup>。火车提供了这种可能,“无可避免地,”一位学者说,“铁路会改变公众对旅行的态度。”<sup>③</sup>

这种转变包括人们时间和距离观念的巨大变化。火车有着前所未有的速度,将距离压缩,使早期的乘客们觉得不可思议,难以适从。在西方,最常被用来形容火车出行晕眩感受的词就是“距离和时间的湮灭”,这是教皇某首不著名的诗中的句子。<sup>④</sup> 一位在 19 世纪 30 年代乘坐最早美国铁路的旅行者这样写道,“我们带着风的翅膀,以每小时 15 到 25 英里  
69 里的不同速度飞行,湮灭了‘时间和空间’。”<sup>⑤</sup> 开始,许多西方人相信,如果一个人旅行的速度比这个还要快,他“可能会爆炸,散落在铁路沿线”<sup>⑥</sup>。明治时期,日本火车的平均时速大约为 20 英里,乘客们完全可以感受到欧洲第一批火车出行的体验,比如“一点儿事故就能引发速死的想法”(1829)以及“空间被铁路扼杀了”的观点(1843)。<sup>⑦</sup> 早期西方体验

① 《日本国有铁道百年史:略史》,pp. 81 - 82;涩泽编, p. 229。

② “东海道铁道一线贯通”,《朝野新闻》,1889 年 3 月 17 日,《新闻集成编年史》,卷 7, p. 248。

③ 涩泽编, p. 229。

④ 马克思,《机器》,p. 194;沃尔夫冈·斯克威尔布切,《铁路旅程:19 世纪时间和空间的工业化》(伯克利:加利福尼亚大学出版社,1986), p. 33。

⑤ 瓦德引用, p. 110。

⑥ 理查兹和麦肯齐兹, p. 3。

⑦ 斯克威尔布切引用, pp. 15, 37。

火车出行最爱用的比喻是“火车像一个发射物……从地面被射出”<sup>①</sup>——恰当说了最早铁路出行者们突然失去了连续感,没有身在马车车厢的那种自然节奏和视野。

所有这些观点都能在明治日本找到对应。对于第一批日本火车出行者来说,他们以前进行陆地旅行都是靠步行,精英们是乘坐轿子或骑马,这种失去连续感的感觉比西方更甚。据报道,当第一批火车之一离开新桥到达横滨站,乘客最初拒绝下车,即使工作人员宣布这是终点,并要求他们下车,他们也表示拒绝。很明显,乘客们清楚地知道步行需要花费整整一天的时间才能从东京到横滨,不相信他们已经到达了目的地;在他们脑中,不管火车有多快,也不可能不到一小时就跑完全程。<sup>②</sup>新型交通工具令人无所适从到晕车的地步,这一点下面这个事实可以看出来:在新桥线开通一年内,一家生产治疗晕船药品的公司开始为其产品做广告,指出它也可用于治疗火车晕车,在新桥和横滨站都可以快速买到这种治疗药品。<sup>③</sup>从一开始,日本人就用熟悉的比喻来表达火车对其传统时空观念的晕眩影响。除了到处都使用的鸟的比喻以外,火车也同样被明治时的日本人比作发射物,比如说飞行的箭:早期日本的歌里70 写到,蒸汽机车“快得就像离弦的箭”,但更好的是,“比箭还快”。<sup>④</sup> 1898年,一位日本作家回应了西方评论者们从火车到来就开始使用的描述,认为“火车缩小了世界”。<sup>⑤</sup>

火车还以其他方式改变了公众对时间的概念。特别是,火车“强调

① 斯克威尔布切引用, p. 53。

② 永田编, pp. 1, 30。

③ 涩泽编, p. 223。

④ 石井宽治, pp. 364 - 365。

⑤ 斋藤绿雨,《构成》(1898),永田引用, p. 31。一位美国游客在1891年有相同的观察,在描写他在日本乘坐火车旅行时写道:“对西方正在消减的模仿之一—是距离,就像世界其他地方一下,正在缩小”:洛厄尔, p. 40。

时间表和准确”，<sup>①</sup>强化了乘客对时间经济价值的欣赏，促进了公众的准时习惯。1886年，公众铁路出行大爆发之前，《日本每周邮报》批评生产者不愿意使用铁路运输，认为这是由于“日本农民的保守性，还没有学会赋予时间经济价值……”<sup>②</sup>但是，托马斯·史密斯的认识则相反，他认为即使是“德川幕府晚期的农民也有着生动的、植根于道德的珍视时间的态度”，<sup>③</sup>他们对时间的意识决不是随意的，以至于需要被告知其价值。不过，不管明治以前时间如何被重视，毫无疑问，火车提供了闻所未闻的节省和管理时间的机会，极大地加深了这种重视，因为火车不仅跑得快，同时——至少试图——“准时”。这种对时间价值的强调可以用通过诗人半田良平讲述的一个故事来说明。半田写到，在1903年中央线笹子隧道完成时，“步行通关所需的3小时被火车缩短到10分钟”；该线路通车后，当地一些有生意头脑的乞丐花6钱乘车前往隧道两端的火车站，这样节省下来的时间和精力，可以使他们在关口另一边来回向更多家庭乞讨，从而赚到比火车票价更多的钱。<sup>④</sup>

铁路的扩展带来的另一个时间观念方面的变化，是越来越强调准时，以及随之而来的对时刻的认知。研究火车站近期历史的作者们注意到，“火车的共性是它们不等待，这一简单的事实使其使用者养成了准时的习惯”。<sup>⑤</sup>不能随意更改日程的铁路，要求其使用者准时到达火车站，否则就会误车。这是时间观念确实需要学习的一个方面，与学校、工厂和公共办公室一起，铁路成为明治时期关于时间规则的主要老师。<sup>70</sup>

考虑到出行时刻，准时在德川幕府时代确实不是一个问题。比如河

---

① 大卫·S·兰德斯，《时间的革命：钟表和现代世界的形成》（剑桥：哈佛大学贝尔纳普出版社，1983），p. 285。

② 《日本每周邮报》，1886年11月20日，p. 498。

③ 托马斯·C·史密斯，“日本的农场时间和工厂时间”，《日本工业化的原始资料，1750 - 1920》（伯克利：加利福尼亚大学出版社，1988），p. 220。

④ 引用于原田编，p. 41。

⑤ 理查兹和麦肯齐兹，p. 98。

上的轮渡,并没有固定的时间表;有足够的乘客,渡轮就会送他们过河;直到那时,所有的人只能等待。因此,在前铁路时代,人们允许发生相当长时间的延误。<sup>①</sup> 这种对待出行时间的松散态度被带入到明治时期。早期铁路的乘客对赶乘铁路并不关心。一些人会悠闲地花一天时间到达火车站,另一些误车的人会第二天捧着午餐盒到火车站等待出发。<sup>②</sup>

铁路官员们意识到对乘客灌输准时的重要性,以及准确告诉他们时间的必要,他们往这个方面的努力极大地提高了公众对时刻的重视。1872年10月,新桥—横滨线开通后,铁道局发出了通知,要求乘客至少必须在火车出发前十分钟到达车站,到月台的大门会在出发前三分钟关闭。<sup>③</sup> 在终点,火车也许会整点出发,但是在中转站,出发和到达的时间就未必会是整点。这就引入了非常新的时间观念,一个更为精准的“分钟”的概念,这是以前日本人从未有过的。在铁路到来前,人们管理生活的最小时间单位是半小时。突然,铁路要求将这个最小单位减少到分,对于铁路使用者来说这确实是一个巨大的变化。<sup>④</sup>

由于要求准确性,铁路也使公众进一步使用时钟和表,以至于在1898年,一位作家向火车站前饭店的年老老板这样埋怨道:“如果不是因为该死的火车,我根本不需要这个表!”<sup>⑤</sup>但在明治时期开始时,几乎没有日本人拥有钟表,也没有任何像西方那样的市镇之钟。人们唯一获得准确时间的暗示,就是寺庙在早晚6点敲钟。在1871年10月后,住在江户

① 《本邦铁道》,第1卷,p.191。

② 永田编,p.173。

③ 泽井,p.39。这一通知代表着四个月前宣布的一系列指导的更正,那时新桥—横滨段临时开通,乘客需要在15分钟前到达,大门在出发前五分钟关闭。铁道局直到1891年在其高崎线上也严格执行相似的规则,当时美国一位游客描述了他错过火车的不幸经历,虽然在“从国外引进的五分钟规定”内,但仍然站在上野车站的站台上:“我是一位准时性悲惨的受害者,我的民族将这一准时性硬塞给这片土地,没有这种准时性,他们会更高兴的!”这位游客认为,时间“是古老日本唯一一文不值的东西”。当“有足够准时的乘客允许登上一列列车时”,这位美国人的旅程重新开始了:洛厄尔,pp.12-14,17。

④ 原田等编,pp.42,44-46。

⑤ 斋藤,《构成》,永田引用,p.31。

内城附近的居民如果在听力范围内,也可以听到正午的枪鸣报时。<sup>①</sup>对于乘坐火车的大众来说,最多只是每六个小时被告知时间毫无疑问是不准确的。铁路官员认为必须想出实际的解决办法来解决这一问题。在1872年早期递交给参议院的请愿书中,他们提议将作为德川幕府历代将军陵寝的增上寺内的大钟,移到新桥站附近的一个山顶上,每小时鸣一次。<sup>②</sup>参议院也许是为了强调其对失败的德川幕府的优越性,接受了这一建议,通过地方政府要求寺庙配合。寺庙人员对这个要求非常震惊,立即提出了抗议。他们称这个钟是将军的礼物,重量超过了15吨;要搬运这样一件巨大的物体,需要拆除拦路的寺庙建筑。很明显这一反对起了效果,政府撤消了对寺庙的命令。<sup>③</sup>因此,铁道局试图通知民众时间的早期计划失败了,铁路不得不主要依靠钟表普及来保证时间的准确,铁路本身也鼓励这种行为,因为时间观念必须扎根于其乘客之中。

但是,如同史密斯注意到的那样,“这是一个缓慢的过程”。<sup>④</sup>具有讽刺意味的是,尽管铁路试图在其乘客中灌输准时的观念,他们在明治时代的大部分时间里并没有成为准时的典范。一位日本铁道公司的员工回忆,当他在19世纪80年代中期在公司某地方火车站点做助理时,

72 ……事情很随意,在早春天气不错的日子里,等待下一班火车的时候……工作人员会留一个人在车站照看,而站领导和其他人会到附近的山上观赏樱花。当时没有人有怀表这种东西。所以当火车到达时间接近时,照看者会举起一个绑有信号旗的长杆,从山上很容易很看见。看到了旗,工作人员会结束赏花,回到车站自己的工作岗位。<sup>⑤</sup>

① 原田胜正,《日本铁道物语》(筑波书房,1983),p.92。

② 铁道寮事务簿,卷3,no.3,引用于永田编,p.174;原田,《明治铁道》,p.93。

③ 原田,《明治铁道》,p.93。

④ 史密斯,“农场时间”,p.221。

⑤ 永田编,p.57。



直到1903年,报纸还在埋怨日本铁道公司的“懒散和敷衍”<sup>①</sup>。当《日本每周邮报》1901年抱怨日本铁路“长时间的延误和不准时”<sup>②</sup>时,它指的不仅是像日本铁道公司这样的私有公司,也指国家铁路。1898年,一位英国游客评价了他乘坐政府东海道线的经历,“所有关于速度、急速或慌张的概念,对(日本人的)天性来说是完全陌生的”,日本铁路站点呈现出“悠闲和安静的气氛,与欧洲火车站的繁忙和喧闹形成鲜明对比”。<sup>③</sup>这种悠闲的气氛在较为偏僻的国家线路更为明显;在岛崎藤村1906年的小说《破戒》中,主人公在政府信越线上某县的火车站等候开往东京的火车,“迟了20分钟”。<sup>④</sup>就像20世纪早期的日本工厂工人那样,明治晚期铁路工作人员的时间纪律“用现在的标准来看无疑是懒散的……”<sup>⑤</sup>铁路需要使其员工,而不仅仅是乘客,有充分的时间观念,才能消除这种懒散。在这种情况下,直到国有化后,统一的铁路新系统开始在全国范围内提高效率和强调准时,日本铁路才取得了世界闻名的准确性。

在明治时期,铁路不仅转变了人们的时空感,也转变了人们对旅行和娱乐的看法。这也是一个逐步的过程,很大程度上基于铁路自身态度和运行的转变,在这一时代的后半期,它们开始引进出行折扣,并开始强调客户服务。但是,即使在日本早期的铁路运行中有几十万人乘坐铁路,其中很一大部分并非是新出现的旅行热,而是德川幕府时期休闲旅行模式的延续。在德川幕府后半期,行人们拥挤在由将军操纵的主要线路上。尽管那时设有公共检查站和其他一些控制手段来限制人们的行动,许多人认为绕过这些障碍相对容易,而且在检查站的官

73

① “日本铁路公司”,《日本每周邮报》,1903年2月14日,p.162。

② “日本铁路乘客的行为”,《日本每周邮报》,1901年5月4日,p.468。

③ 蒂明斯,pp.232-233。

④ 岛崎藤村,《破戒》,肯尼斯·斯特郎译(东京:东京大学出版社,1974),p.119。

⑤ 史密斯,“农场时间”,p.225。

员“从 18 世纪开始觉得通过执法来管理行人通行,变得越来越勉强”<sup>①</sup>,特别是对那些离开自己所在地区前往神社或寺庙的人。德川幕府时期的日本人无疑比现代人更为虔诚,但是对于许多人来说,神圣的修行只是旅行的前奏,它事实上已经成为一种休闲方式。这一以修行为题的旅行习惯被带入火车时代。一些私有铁路公司,比如明治中期成立的赞歧和成田,就建设了将朝拜者送到著名宗教场所的专线,不难想象,很大一部分乘坐早期国有和私有铁路的人,是怀着相似目的出行的。

更为世俗化的火车出行方式,直到明治晚期才出现。事实上,在明治时代的大部分时间里,设施不好、服务方式傲慢的铁路似乎在尽一切努力打消乘客乘车的念头。大部分明治铁路在提供便利设施方面出名地拖拉,即使到 19 世纪 90 年代中期,来自乘客的收入超过其年收入的 2/3。早期的火车与今天设施完善的新干线完全是两个概念。在明治时期,铁路主要使用英式“火柴盒”车厢,隔成装有木椅的小房间(见图 8)。<sup>②</sup>一旦置身于内,乘客事实上就被限制在这个小房间里,因为没有穿越车厢的通道,在快要出发时,铁路工作人员会从外锁住所有的门,就像一位美国旅行者 1891 年描述的那样,“以一种大家赞同的父权模式”<sup>③</sup>。另外,三等座车厢“完全没有任何装饰”<sup>④</sup>,也没有供暖。由于早期的车厢都没有厕所,使火车站的站台设施非常拥挤,政府为了向西方展示自己文明的一面,规定如果乘客沿路从窗户小解的话,将处于 10 日元的罚

---

① 康斯坦丁·N·威波瑞斯,“旅客警告:江户时代对旅行者的建议”,《日本纪念文集》,44 卷, no. 4, p. 463(1989 年冬)。关于德川幕府时期朝圣的娱乐性质,也可参考原田编, pp. 123, 182。

② 原田指出,与普遍接受的观点相反,日本引用的第一批用于新桥线的车厢,事实上是美式的,带有中央走廊;原田,《日本铁道》,pp. 102 - 103。在接下来的 25 年里,似乎所有的车厢都是分隔式的。

③ 洛厄尔, p. 36。

④ 蒂明斯, p. 234。

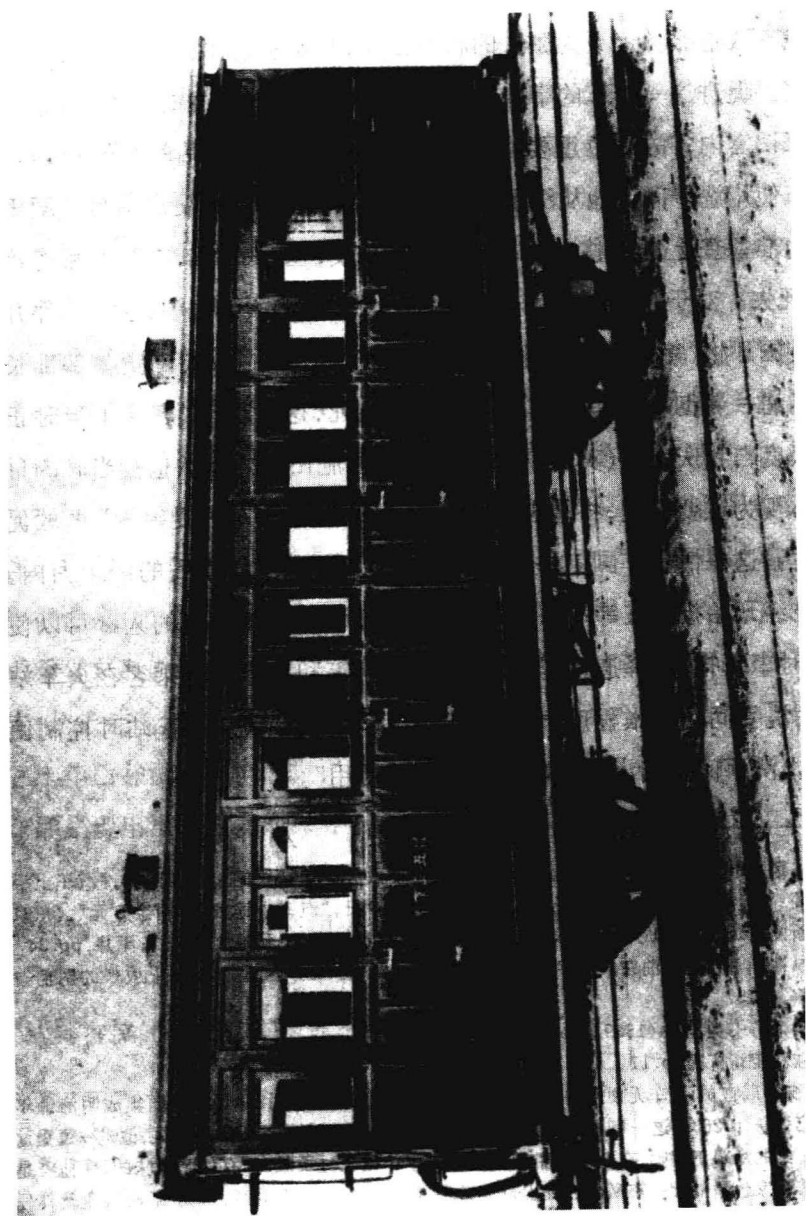


图8 三等座车厢被分成五个小房间。这一类型的车厢由国家铁路神户工厂于1876年开始生产，成为明治中期的标准车型。图片提供：东京运输博物馆。

款,如果放屁的话则是5日元。<sup>①</sup>

直到1889年乘客们才有可能在车上解决这一问题,那一年国家线路追随在改进服务上更为激进的私有公司,开始引进第一批装有洗手间的车厢。促进这一变革的事件是这一年东海道线上发生的一件悲剧。4月27日,宫内省的一位重要官员肥田滨五郎在藤枝车站的短暂停留期间下车使用洗手间。他从洗手间出来时,火车已经开始驶离站台。肥田疯狂地准备登上正在移动的车,但滑了一跤,在“一等和二等车厢连接处”<sup>②</sup>死去。对于越来越了解火车出行不便之处的人们来说,这一事件并没有英国那桩“著名死亡事件”那样令人震惊,1830年,英国贸易部部长在利物浦—曼彻斯特铁路首次通车时被轧死,这一事件“震惊了当时正处于极度自我庆贺的(英国)社会”<sup>③</sup>。但是,肥田的死当然也被当时的日本媒体视为重要丑闻,将他描述为“缺乏洗手间的火车的受害者”<sup>④</sup>,敦促官方改善这一情况。国家铁路开始采取行动;事件发生后的一个月內,报纸已经开始报道三等车厢的中部装有厕所,两边小房间的人都可以使用。《时事新报》解释道,这些车厢会缓解一等和二等车厢乘客在火车站点使用洗手间的紧张程度,但是警告三等车厢的乘客“在车站时控制使用(车上洗手间),当火车远离居住区时再使用”。<sup>⑤</sup>

① 在铁路运行的前十年,报纸报告了一些乘客因小便或放屁而被罚的例子。比如,“汽车上手的惩罚:罚金相关”,《东京日日新闻》,1873年4月15日,“汽车中途放屁,罚金5元”,《东京日日新闻》,1881年11月19日,《新闻集成编年史》,卷2, p. 31和卷4, p. 491; 泽井, pp. 34-35。早期一首喜剧歌曲在一同名戏剧中写到,“从火车窗口小便,是在火车上放气的两倍”:永田编, p. 157。

② 铁道局事务书类,卷4(1889), no. 14, 引用自泽井, p. 36。

③ 理查兹和麦肯齐, p. 11。

④ “肥田御料局官员:汽车无便所的牺牲”,《时事新报》,1889年4月29日,《新闻集成明治编年史》,第7卷, p. 263。这一事故对于肥田著名的职业生涯来说是一个悲剧的结尾,他是一位受过专业训练的海事工程师,在把现代船舶介绍给日本中做出过贡献,具有讽刺意味的是,他曾是日本第一家也是最大一家私营铁路公司日本铁道成立委员会的主席。关于肥田事业及其死亡,参见土屋重朗,《近代日本造船事始——肥田滨五郎的生涯》(新人物往来社,1975)。

⑤ “汽车的便所——徐徐安装”,《时事新报》,1889年5月26日,《新闻集成明治编年史》,第7卷, p. 275。

但是,这些设施的广泛使用还需要一段时间。1903年,一位作家在当时著名的《经济日报》上抱怨中央线的火车上没有洗手间,车站的洗手间总是“离火车停靠点有一到两条街的距离,哪怕火车停留五分钟,妇女和儿童去洗手间也是很困难的”。<sup>①</sup>即使在国有化之后,这一情况也仍然存在,小说家志贺直哉在其1908年发表的短篇小说里写到:乘坐前日本铁道公司干线的无厕火车时,叙事者听到一位母亲担心地请求其不乐的儿子——“你能不能再忍一下?”——只是因为听到乘务员告诉他们,下一站停车时间太短,不够他们使用车站洗手间。<sup>②</sup>

明治时代的火车在夜间也没有足够的内部照明。当夜晚来临的时候,铁路工作人员会在车站爬到车厢顶端,通过厢顶的洞挂上油灯。由此产生的微弱灯光仅够一个人看到同行乘客的身影。这种气氛,如同一位神秘作家在1901年说的那样,“就像处在罗马古城地下坟墓里一样。”<sup>③</sup>铁路在19世纪90年代后期开始安装电灯,但是这项改革的推广也很慢;比如,夏目漱石1908年的小说《三四郎》里,主人公在日俄战争后乘坐东海道线,在火车站看到:“太阳下山了……车站工人们在车顶行走,从上装上点燃的油灯。”<sup>④</sup>总之,1898年一位西方人做出的下列抱怨在十年后并没有完全消失:“古代油灯的微弱灯光使乘客不能借光阅读,车厢呈现出没有改变的保守不适。”<sup>⑤</sup>

毫不奇怪,铁路在发展对旅行大众的服务观念上是比较晚的。在国有铁路,直到山阳铁道公司于19世纪90年代晚期引领了顾客服务,关西铁道在1902年开始与平行的国有铁路进行激烈的价格战时,官方才  
77  
“从其官僚的崇高感觉中退出,开始用一种礼貌的语言来称呼其乘客”<sup>⑥</sup>。

① “中央铁道对山梨县的影响”,《东京经济杂志》,1903年11月21日,p.16。

② 志贺直哉,“到纲走”,渡边等编,pp.11-17。

③ 江见水荫,《汽车之友》(青木嵩山堂,1901),引自于原田,《汽车,电车》,p.101。

④ 夏目漱石,《三四郎:一部小说》,杰伊·鲁宾译(西雅图:华盛顿大学出版社,1977),pp.4-5。

⑤ “国家收购私有铁路”,《日本每周邮报》,1898年12月14日,p.632。

⑥ “日本铁路”,《日本每周邮报》,1902年8月9日,p.138,引用了一篇《东京日日新闻》的文章。

相比之下,早期国有铁路员工在售票时,“好像他们在为客户提供极大帮助似的”,但是乘客“通常站出来维护其权利,有时甚至就费用问题进行争辩”。<sup>①</sup> 实际登车以后,乘客开始对傲慢的铁路工作人员屈服,一旦他们碰到穿着闪亮制服和有着优越社会地位的站长——明治时代真正的“角色模范”之一时,他们弯腰弯得几乎快伏地了。<sup>②</sup>

在明治时代后半期,媒体开始反映人们对在国有铁路上遭受到的不良待遇越来越多的不满。在肥田事件之后,一些日报要求铁路管理部门“视乘客为顾客”,采取一系列措施,比如指导员工照顾乘客,在较大的车站停留 15 分钟,使乘客能去食品店和洗手间。<sup>③</sup> 这些要求似乎并没有多大影响:此后大约 10 年,长野县议会仍然指责国家信越线的站点工作人员“对顾客很傲慢”。<sup>④</sup> 相似的傲慢风气在日本铁道公司也普遍存在,员工“感觉像官员”。<sup>⑤</sup> 直到 1903 年,一家报纸还攻击“公司的经营以一种傲慢的气息进行着……在铁路工作人员的词汇中,其北部地区的乘客被称为乡巴佬,公司的这些小官们认为自己是高于这些农业人口的一群人”<sup>⑥</sup>。

78 其实,公平来说,应该注意到明治铁路在提供乘客便利上,仅仅比西方同行们稍慢一点。在美国,“直到内战结束后卧铺车厢才广泛使用”,<sup>⑦</sup> 行业领导者宾夕法尼亚铁道公司的火车,到 1878 年才有卫生设备,到

---

① 《东京新繁昌记》(1874),引用于涩泽编,pp. 223 - 224。

② 泽井, p. 39; “角色模范”,野口, p. 49。

③ 永田编, p. 33, 引用静冈的一份报纸:“铁道的便利及引起的不满”,《东京经济杂志》,1889 年 7 月 20 日, pp. 74 - 76, 它列出了乘客关于铁路的各种抱怨,具体针对国家铁路和日本铁道的线路。

④ 向内务省的请愿书,1897 年 12 月,《长野县志》引用,卷 1, p. 459。

⑤ 《群马的明治百年史》(前桥:每日新闻前桥市局,1968), pp. 242 - 243。

⑥ “日本铁路公司”,《日本每周邮报》,1903 年 2 月 14 日, p. 162, 引用《时事新报》。

⑦ 小艾尔弗雷德·D. 钱德勒,里查德·S. 特德洛,《管理资本主义的到来:美国经济机构史的案例研究》(霍姆伍德,伊利诺斯:里查德·D. 欧文公司,1985), p. 183。

1882年有餐车,1885年有蒸汽供暖设备,1902年有电灯照明。<sup>①</sup>对于英国铁路来说,这些设备到19世纪90年代早期开始出现,但是10年后才逐渐普遍使用。在有阶级观念的大英帝国,支付较便宜车费的人最初只能乘坐敞篷的货车车厢,铁路公司对乘客服务的态度与那些更为保守的日本铁路相似。1892年,大西铁路公司第一条铺有可以穿行所有车厢的过道的火车开始服役;这使三等车厢的乘客也能去使用洗手间,“这是大西一项惊人的改革,因为这一公司从来不会忘记这些人是‘下等社会’的。”当这一公司在1896年装上餐车后,它严格限制只有一等车厢的人才能使用餐车,“直到1900年以后,这一政策才逐渐松动。”<sup>②</sup>

这样,即使在明治时代晚期,日本铁路在客户服务上也许并不比西方落后多少,但是从这一阶段的中期开始,认为他们**确实**落后的想法变得越来越普遍。早在1889年,《东京经济杂志》的一篇文章将日本火车的“不方便和不舒适”与美国火车“旅行的美妙”相对比,认为后者的优势可以通过“三个W”来总结,那就是“温暖、水和洗手间”<sup>③</sup>(英语里这三个词的开头字母都是w,分别是warm, water, water-closet——译注)。在与服务相关的两个领域——速度和线路及车辆的情况——日本人当时普遍认为,用当时西方标准衡量,明治晚期的铁路处于绝对落后的状态。

在明治早期,日本火车的速度基本能与西方持平。比如在1860年<sup>79</sup>左右,美国火车平均每小时的速度为10到15英里,超过30英里的速度“闻所未闻”。<sup>④</sup>但是到明治中期,日本火车在这一方面已经明显落后于西方国家了。在明治时代初期,每小时20英里也许看起来是具有革命性的速度;但是到19世纪80年代,这种速度已经开始过时。前面提到

① 乔治·H. 伯吉斯和麦尔斯·C. 肯尼迪,《宾夕法尼亚铁路公司的世纪史,1846-1946》(费城:宾夕法尼亚铁路公司,1949),pp. 757-760。

② 杰克·西蒙斯,《英国的铁路:历史介绍》(伦敦:劳特利奇&肯根·保罗,1961),p. 147。

③ “铁道的便利及引起的不满”,p. 76。

④ 钱德勒和特德洛,p. 183。

过的经济杂志指出,日本的火车只能偶尔超过每小时 20 英里,而在西方,火车可以以 3 倍的速度奔跑,“质量的不同是很明显的”。<sup>①</sup> 到世纪之交,这一差距仍没有缩小。1898 年 12 月,另一份周刊抱怨,“除了山阳铁道,铁路从建设之时起就再也没有前进过一步……火车以与以前相同的慢速爬行。”<sup>②</sup>1903 年的一份关于大陆三条干线的研究表明,东海道线的火车平均速度为每小时 25 英里,日本铁道公司只有 20 英里,而山阳接近 30 英里。<sup>③</sup> 事实上,从 1898 年开始,在新桥—横滨线的平坦部分,火车的速度达到了最大值——每小时 40 英里,随着明治晚期快车服务的引入,东海道线出行所花的时间逐渐减少。但是直到 1904 年,一位英国铁路经理报告,“铁路预定的速度是每小时 18 英里,从未超过 25 英里……”<sup>④</sup>另外,1912 年东海道线上终于开始了有限的快车服务,引进了最先进的过热引擎,但新的火车时速仍然只有每小时 30 英里,而德国最快的火车速度已经达到每小时 55 英里。<sup>⑤</sup>

尽管财政和技术因素,具体来说,即明治日本相对有限的投资和窄轨的选择,对日本火车速度有所限制,但是山阳铁道偶尔能超越这些限制,这表明其他的日本铁路公司有着管理上的缺陷。<sup>⑥</sup> 资金和管理缺陷也使明治铁路在另一个领域落后于其西方同僚,那就是对工厂和设备的投资。大部分明治日本的铁路通过避免开通隧道和使用双轨,以及忽视或延迟需要进行的修补和改善来节省资金支出。前面提到的那位英国  
79 铁路经理在 1904 年观察到,“日本的铁路系统建设成本低,这也许值得庆贺,但是没有投入就不可能获得一个完善有效的系统……事物不能长

---

① “铁道的便利及引起的不满”,p. 76。

② 《时事新报》,引用于“国家收购私有铁路”,《日本每周邮报》,1898 年 12 月 14 日,p. 632。

③ “三大铁道的速力测试比较”,《东京经济杂志》,1903 年 2 月 28 日,p. 31。

④ 艾尔弗雷德·W. 亚瑟顿,“日本的铁路”,《铁路杂志》,卷 15,p. 503(1904 年 12 月)。

⑤ 泽井,p. 125。

⑥ 关于“大部分明治铁路的管理落后性”,见我的《明治时代的私有铁路:现代日本管理的前驱?》,由井常彦和宇田正编,《用历史的眼光看日本管理》(东京:东京大学出版社,1989)。



久是日本最为严重的问题。”<sup>①</sup>在这方面,明治铁路与一两代前的美国铁路相似。南北战争之前的美国铁路,耐久性也“为低成本而牺牲”,<sup>②</sup>结果路基和铁轨“很像玩具。大部分线路的建造都很粗糙,有时甚至没有铁轨,只有会翘起来的铁皮,它们会穿过车厢的地板,刺伤行人”<sup>③</sup>。这种情况与欧洲和19世纪晚期美国那些投入极高、建设极佳的铁路相比,差得很远。

另一方面,在整个前国有化时期,日本都保持着在固定投资上的过度节约,到1890年大恐慌所引发的经济衰退时,达到了顶点。比如在1893年,一位军方官员批评“私有公司采取过度节约的建设方法,它们的线路采取绕行或简单地直接上坡,因为工程师们被要求尽量削减成本”。这位官员引用了日本铁道公司的一条支线为例,“这里坡度达到了1比40”,而九州铁路“弯曲程度相当惊人。其实如果不是认为支出最重要的话,是有办法使前者相对平坦,而后者不必那么曲折的”<sup>④</sup>。

九州铁道在三菱财阀于19世纪90年代后期取得公司控制权后,改变了其“便宜建设”的政策,开始推动对铁路的升级,以更好地服务三菱在九州的煤矿开采,但是直到最后,日本铁道公司也没有改进其糟糕的线路和设备。像大部分明治铁路公司那样,日本铁道公司受其股东压力,将利润几乎全部用于分红,而非收回到企业。为了满足这些投资者的要求,公司忽视或推迟必要的改进措施。1900年,日本铁道公司总裁承认私有铁路,包括该公司的,与国有铁路相比装备较差,他还表示,“由80于缺乏需要(改进设备)的资金,环境并不允许这么做。”<sup>⑤</sup>

无法进行必要的改进,意味着日本铁道公司以及许多其他明治铁路

① 亚瑟顿, p. 503。

② 阿尔伯特·菲什洛,《美国铁路和战前经济的转变》(剑桥:哈佛大学出版社,1965), p. 308。

③ 钱德勒和特德洛, p. 183。

④ “从军事角度看日本铁路”,《日本每周邮报》,1893年10月21日, p. 466。

⑤ 引用于樱井澈,“日本铁道株式会社的资本的积累与国有化问题(I):国会独占相关准备调查”,《大阪市立大学》, no. 25, p. 73(1976)。

公司在其工厂和设备的坚固和维修上,远远落后于西方国家。1902年,印度前铁道特派员威廉·比塞特代表英国资本家访问日本,调查日本铁路是否适合作为向日本提供贷款的抵押物。比塞特总结道,尽管这个国家的铁路总体上“至少与印度铁路差不多”<sup>①</sup>,山阳和国家东海道线事实上是唯一“对得起其名称的”<sup>②</sup>铁路。即使是政府的线路,特别是那些乘客不多的线路,也处于资金不足或停滞不前的状态。比如在1897年,长野县议会议员申请中央政府对信越线那些亟须修整的地方进行改进,列出了一长列悲惨的情况以强化其请求,其中包括“不完整”的设备,“拥挤的”车站和“肮脏的”车厢。<sup>③</sup>小说家岛崎藤村在其20世纪最初10年的中期所写的《破戒》中,也对信越线的火车进行了抱怨,“在信州这里,即使是火车也非常古老,建设粗糙,与东海道线没法相比,就像那些它们驶过的山村田舍一样。它们爬得越高,向两边倾斜得越厉害,窗户的震动也越大,直到乘客都听不到对方说话了。”<sup>④</sup>但是,即使是东海道线也并不能保证旅行更为平稳。1909年,一位在横滨居住的英国人起诉铁道部,要求赔偿3000日元,因为在前往神户时火车的“剧烈摇晃”导致他神经崩溃。<sup>⑤</sup>国有化后,政府也没有立即开始进行维修铁路的紧要工作:同年5月,《日本每周邮报》抱怨在火车更新上缺乏进展;“几乎没有什么可以说的”,该报高调地说,“你在其他地方不可能找到这种中世纪的火车了。”<sup>⑥</sup>

但是,尽管有这些不便,明治时期乘坐火车的人数越来越多,作曲者和诗人也开始赞美火车旅行。使用量的增加和持续的赞美反映了一个事实,那就是尽管不舒适,火车仍然比当时其他可供选择的交通工具快

① “威廉·比塞特先生”,《日本每周邮报》,1902年5月24日,p.560。

② “比塞特的本邦铁道表”,《东洋经济新报》,1902年6月5日,pp.29-30。

③ 《长野县志》,卷1,p.459。

④ 岛崎,p.75。

⑤ 《读卖新闻》,1909年11月,引用于永田编,p.22。

⑥ “日本的铁路”,《日本每周邮报》,1909年5月15日,p.635。

得多,也方便得多。

但是,从明治中期开始,乘客数量的飞速增长与铁路政策的某些积极发展是相重合的,这些铁路政策指明了更针对服务的未来。尽管日本铁道公司是日本铁路最保守的企业之一,它在提供特别折扣和其他对乘客的吸引上却处于领先地位。早在1886年,公司开始出售一周内有效的一等舱往返票;《东京日日新闻》在当年2月20日向当地读者们建议,这些票“寄给熟人们非常方便,可以鼓励他们来东京(原文为斜体)”<sup>①</sup>。日本铁道公司还是最早向团体和通勤人员提供打折票的铁路公司。在1890年举办国家工业展览期间,《东京日日新闻》报道,铁路公司“向即将毕业的学生提供折扣,这些学生希望通过参观东京上野展览馆来结束其学业。这一折扣适用于公司线路通过地区的所有学校。50人及以上的团体,包括导师,折扣率是正常票价的30%。对于个人,则是20%”<sup>②</sup>。这种促销方法在很大程度上促使学校养成送学生去毕业旅行的习惯,也开启了对非学生团体的折扣先例。1891年,在日本铁道公司完成了现在环绕东京的山手线的一部分之后,它开始向通勤人士提供折扣,普通乘客折扣率为20%-25%,学生则是40%-50%。<sup>③</sup>最后,在1892年7月,公司开通了前往观光胜地日光的短途列车,这一服务“在夏季的每个周末都持续提供”<sup>④</sup>。这些市场实践从日本铁道公司扩展到其他铁路公司,是明治时代后半期铁路使用率飞速上升的原因之一。

日本铁道公司尽管是保守的,却在引进某些客户服务方面起到了引领作用。不过,在为乘客提供便利和应对乘客的态度方面,最先进的是山阳铁道,紧随其后的是关西。这两家公司这种面向未来的行为,很可能是因为它们面临着比明治时代其他铁路公司更大的竞争。对于山阳

① 《新闻集成明治编年史》,卷6,p.242。

② 《东京日日新闻》,1890年5月1日,引用于涩泽编,p.228。

③ 《东京日日新闻》,1891年9月12日,引用于涩泽编,p.225。

④ 涩泽编,p.226。

铁道来说,竞争来自蒸汽船舶公司,它们船只的内陆海线临近山阳公司的铁路线;关西铁道最初的竞争来自许多地方私有铁路公司,其中大部分最终都被关西收购,稍晚时期则与平行的国家大阪一名古屋线竞争。这种竞争使两家公司不得不削减费用,改善设施,对于革新这是极大的动力。山阳的动力还来自控股公司三菱,后者支持那些致力于积极扩展公司版图的职业经理人在公司取得优势。

在这些经理人的指导下,山阳铁道实现了建设和服务的高标准。除了1890年大恐慌后衰退的短暂时期,公司在工厂和设备上大量投资,从19世纪90年代中期开始,引进了许多客户服务和便利措施,引领了整个行业。重大的变革一个接一个地快速到来。1895年,山阳快车开始使用最先进的美国机车;所有的车厢都是美式的,有走廊贯穿整列火车。公司1896年在主要车站配备了“小红帽”,1898年在直通车上配备了搬运工。接下来的一年,公司开始了快递服务,1899年,它为所有等级的车厢安装了电灯。公司还于1899年率先使用了餐车,1900年安置了卧铺车厢,1902年在下关港开办了日本第一家车站旅店。1903年,它开创了全国第一列特别快车。<sup>①</sup>

这种改进所暗含的精神在公司运输部门经理身上鲜明地体现出来。这位官员于1899年被送往海外考察西方的铁路,他被某英国铁路售票员的礼貌所震撼,他们在把票或零钱递给顾客时总是说“谢谢”。回到日本后,他立即开始在山阳的售票员身上执行这一实践,希望他们“那些卖票就好像是在帮助乘客的态度,从此能够无意识地转化为认为顾客买票是在帮他们忙的态度”<sup>②</sup>。这些,以及其他一些变革使山阳成为全国最为现代也最先进的铁路公司;一位西方观察家于1898年写到,“它的花

<sup>①</sup> 《日本国有铁道百年史:略史》, pp. 127 - 128; NKTH, 卷 4 (1972), pp. 425 - 427; 青木槐三, 《人物国铁百年》(中央宣兴株式会社出版局, 1969), p. 66; 原田, 《车站的社会史》, p. 127。

<sup>②</sup> 引用于 NKTH, 卷 4, p. 425。

无疑是日本被预订最多的,因为它的服务最好。”<sup>①</sup>

山阳试图追赶西方铁路的最新进展,它采取了一系列措施,包括派遣中层管理人员到西方考察,在员工内部发放英国最近出版的关于铁路操作和管理的手册。<sup>②</sup>但是即使是处于行业领先地位的山阳铁道,决策基础也并不总是最新知识或信息。1900年左右,当公司审查日本第一批卧铺车厢的设计时,支持四轮车厢和六轮车厢的人们之间出现了分歧。没人能提供一个专业的意见。据报道,直到运输部门经理发言才最终打破了僵局:“我对技术一无所知,但是即使是轿子,六人抬也比四人抬要稳!因此,六轮车厢应该比四轮更好。”<sup>③</sup>这一想法获胜了,最终山阳采用了装有大型睡床的六轮车厢。

事实上,山阳并不是日本第一个引进“开放式”而非严格区隔成小房间的车厢的公司。此前政府进口的每一节新桥线车厢都已经被改良,装有中央走廊,车厢两边均有出口。<sup>④</sup>很可能就是在这样的一节车厢里,自由民权运动的一位活动者在1881年早期找到了火车的新用途。《东京日日新闻》当年1月21日报道,一列火车到达政府京都一大阪线的某一站台,站台工作人员上车调查来自某节车厢的“巨大欢呼和鼓掌声”;他发现一位“令人印象深刻的”演讲者站在车厢中间,对其同行者进行煽动<sup>84</sup>

① “铁路和蒸汽船的竞争”,《日本每周邮报》,1898年9月3日,p.239。

② 手册《英国铁路的工作和管理》(伦敦,1891)第四版,作者为乔治·方得利,是英国&西北铁路公司的总经理,由山阳铁道的一位官员翻译为《英国铁道论》(神户:山阳铁道株式会社,1894)。

明治后半期,国家铁路事实上率先派遣官员到海外考察;《日本每周邮报》于1896年3月21日报道:

在这个国家处于领导位置的日本或外国的专家不能密切接触最新的西方观念……大部分外国顾问是在明治早期来到日本的,他们的知识现在非常陈旧……日本专家到西方考察铁路事宜,被政府视为有着迫切的需要,此后采取了行动,每年派一到两位专家到国外。“铁路”,p.24。

一位名为冈清井的国家工程师于1897年作为第一批此类人物被派往国外,后来成为日本铁道的货运部经理;《铁道先人录》,日本交通协会编(日本停车场株式会社,1972),p.98。

③ 泽井,p.100。

④ 原田,《明治铁道》,pp.102-103。

性的政治演讲,成功规避了限制公共集会的法令。<sup>①</sup> 尽管日本第一批车厢是“开放”的,国家开始于 1874 年使用服务分隔式车厢。它们很快地取代了早期的开放式车厢,成为明治中期主要的车厢模式。日本采用这一形式的车厢主要是效仿英国,该国的影响到 19 世纪 90 年代一直存在于车厢的设计上,就像对铁轨和蒸汽机的选择一样。直到 1901 年,神秘小说《臭名昭著的火车劫匪》的作者还将其整个小说犯罪的地点设在分隔式乘客车厢上——对于犯罪行为这是一个完美的地点,因为它没有目击者——车厢位于离开新桥往西的两辆火车上。在其中一辆车上,“臭名昭著”的主人公溜进了一等车厢,这里的乘客是一位参议院议员的女儿和其女仆;用药迷晕了她们以后,他强奸了这位小姐,并偷走了她订婚的钻戒。在另一辆车上,一位妇女在二等车厢碰上了一位九州煤矿主、前国会议员,她装作对这个男人有兴趣,偷走了他的钱和其他值钱物品。很明显这是车厢建造的一个过渡时期,因为下面的两个车厢场景都发生在开放车厢里。在其中一个场景里,受害小姐的女仆在东海道线上往返,希望找到抢劫者,在开放式的二等车厢正好碰上了煤矿主,而在另一个场景中,两个罪犯也碰巧在一个开放式二等车厢碰面,经过智力搏斗后,两人下车成为爱人,最终却遇到暴力而死。<sup>②</sup> 在山阳铁道于 19 世纪 90 年代引进了最先进的美国式开放车厢以后,它们逐渐成为行业的典范,替代了老的英式分隔式车厢。但是,新的开放式车厢与明治早期所进口的四轮“开放式”车厢相比,还是有很大不同。

85 关西铁道公司在引领客户服务上仅次于山阳。1897 年,关西开始使用颜色标明乘客车厢以明确其等级:它把每节车厢刷上与该等级车票颜色相同的条纹——白色是一等,蓝色是二等,红色是三等。这样,对于乘客来说,车厢等级可以被方便地,如果不是痛苦地,认出来。1897 年,关

① 《新闻集成明治编年史》,卷 4, p. 336。

② 江见《汽车之友》,引用自原田,《汽车,电车》, pp. 97 - 102。

西还率先在乘客车厢安装电灯,接下来的一年则换成煤气灯。<sup>①</sup>

关西铁道在1902-1904年做出了它对客户服务的最大贡献,它发起了一场与平行国家线的愤怒价格战,迫使政府铁路采取一种对其乘客更为“友善”的政策。<sup>②</sup>关西于1900年建设了一条从大阪到名古屋的直通线路,开始了这场战争,这条铁路比国家铁路的曲折线路要短得多。开通时间是1902年8月早期。那时关西对其往返票价进行了大幅削减,促使国家铁路采取相同行为进行报复。为了给当月的盂兰盆节筹钱,公司把票价减半,并为那些想“享受夜晚清凉”的人加开了客车。它甚至给乘客提供了车厢音乐服务,送给他们鲜艳的扇子和其他纪念品,并邀请他们前往位于奈良公园的公司饭店和啤酒厅。

国家铁路以一种更为克制的态度回应其竞争对手对顾客的奢侈服务。他们的对策是在公众中发放书面邀请,上面印有时间表和打折安排。在这些邀请书上,国家铁路宣扬,在其线路沿途“有许多风景优美的地方。特别是,琵琶湖的风光足够驱除您身上的汗水,旅客们乘坐这条铁路上的列车不会觉得有丝毫的疲惫,因此这是穿行于我国两大商业和工业城市之间最方便的线路”<sup>③</sup>。

9月,两方试探性地结束价格战,同意采取相同的票价安排,在打折前获得对方的同意,以及避免使用“不正常的方法”来吸引生意。但是,任何一方要解除协议的话,可以提前30天通知对方。根据这些条款,关西铁道在1903年10月申请降低票价,当国家铁路否决了这一要求时,<sup>86</sup>关西在给予通知的情况下自行降价。结果这一举动重燃了对客运和货运生意的竞争。两个铁路公司为了争取曝光率,特别去争取资助相扑选手的出行。其时,来自东京和关西地区的相扑手在名古屋有一个联合巡

① 原田,《明治铁道》,p.204;《日本国有铁道百年史:略史》,p.128。

② 接下来的描述基于原田和青木,pp.104-105;原田,《日本近代铁道物语》,pp.102-105;《日本国有铁道百年史:略史》,pp.129-131。

③ 引用于原田和青木,p.104。

演。当相扑选手准备把表演移到大阪时,关西和国家铁路开始争夺运送他们的特权。在选择运送者时,相扑手们根据地域的不同选择有所不同。来自东京的选手决定乘坐国家铁路,据报道,他们这么做是因为担心从名古屋回家时,国家铁路可能不予以放行。另一方面,关西的选手则选择关西铁道,以展示他们为地区而自豪。关西铁道在相扑手们乘坐的车厢外部进行了节日性的装饰,在车上准备了乐队,还使这列“相扑号”在东京选手到达大阪前 20 分到达。有了这次曝光的噱头,1904 年 1 月,关西开始了客户服务的另一项创新,就是给乘客提供免费午餐。那时,公司的折扣已经使得往返票价接近于单程票价,结果可以预见,一些有商业头脑的乘客开始购买往返票,在到达目的地后将返程票出售。

地方商业社区尽管可能从这些打折票价中获取利润,却担心价格战会引发负面影响,比如说关西地区收费的不确定和对铁路的过分集中给货运带来的不便。1904 年 1 月下旬,名古屋商会引用这些原因以及其他一些相关的问题,要求递信大臣结束这场竞争。最后,4 月,大阪市长和另外两位国会议员进行了调停,关西和国家铁路再次同意实行相同票价。这一次协议未被打破,因为 2 月日俄战争爆发,政府不会让这些竞争影响到有序的军事运输。

88 尽管对顾客的激烈竞争结束了,但与关西的价格战是国家铁路的转折点,使它们不再保持过去的官僚傲慢态度,而走上了以客户为第一的新道路。使这场价格战影响进一步扩大的,是国有铁路内部年轻进步的新官员的出现,这些官员开始使国家铁路朝着服务至上的方向迈进。这些官员中的佼佼者 是木下淑夫。<sup>①</sup> 木下研究生毕业于东京帝国大学工学部土木工学科,年仅 28 岁就在 1902 年 4 月就任了铁道局乘客运行部门负责人。当价格战在四个月 后打响时,他充分利用了这场战争,使国家

---

<sup>①</sup> 更多关于木下的材料,见青木槐三、山中忠雄,《国铁兴隆时代:木下运输二十年》(日本交通协会,1957 年),特别是 pp. 16 - 39;《铁道先人录》,pp. 126 - 127。



铁路的政策发生了根本性转变,转向他于1900-1901年在西方考察时所见的面向乘客的方向。这场由他发起的运作的效果几乎是立即表现出来,不仅仅是在与关西铁道直接竞争的那些路段上。竞争开始后不久,政府的东海道线就宣布为准备登富士山的乘客打折20%。这一政策使国家铁道局受到日本媒体的赞扬,称他们第一次对乘客使用“礼貌用词”。但官方还有许多营销方式要学习,《日本每周邮报》当时写道,“他们还没有想到广告营销。他们仍然认为在火车站某个阴暗角落里贴一个通知,就会有人碰巧看到。”<sup>①</sup>不管如何,尽管宣传度不够,这一宣布所使用的语言代表了与此前实践的的巨大不同。另一个突破是在1903年2月,铁道局决定提供“更多的设施……给出行大众”,比如在较小的街区设立购票亭,“以使更多的出行者能够买票”,将对通勤时间的限制从三个月减少到一个月。《时事新报》预测,这些转变“将把更便宜和方便的出行特权带给社会底层,原来这些特权只限于一等和二等车厢的出行者”<sup>②</sup>。1903年11月,国家铁路采取了另一步骤来提升其公众形象,它们聘请了女性售票员。当月在新桥车站,四位年轻女性开始售票,这是在主要国家铁路站点售票处最早开始工作的女性之一。她们的首次亮相带来了许多感触,一些好奇的人还威胁要阻碍服务,官方不得不“严格禁止窥视售票窗口”。<sup>③</sup>

这种服务革新对世纪之交铁路出行的普及做出了很大贡献。特别值得注意的是休闲旅行的增长,在此之前它们很大程度上是局限于上流社会的。到19世纪90年代晚期,东京富裕的居民在夏日周末越来越多地出行,乘坐火车前往城南的度假场所。一份报纸在1898年8月对增长的客流这样评论:“铁路逐渐在全国范围内建造,许多曾经安静和孤僻的地方一夜之间变得繁华和有生机起来。随着东海道线的开通,从东京

① “日本铁路”,《日本每周邮报》,1902年8月9日,p.138。

② 引用于“铁路票价”,《日本每周邮报》,1903年2月28日,p.218。

③ 《东京日日新闻》,1903年11月18日,引用于泽井,p.100。

前往镰仓、江之岛和箱根的游客越来越多……也许时代并没有那么糟糕。”<sup>①</sup>但是,这个时代对于那些普通城市居民来说,却也并没有特别浪漫,因为他们之中很少有人能负担周末旅行。《东京日日新闻》在1901年7月22日的一份报道指出,周末涌到东京南部休闲地区的人大部分是富人:“白天天气热得越来越难以承受,越来越多的人前往消暑之地。交通在周六和周一早晨之间特别繁忙。这些天一等和二等车厢乘客非常多,其中包括许多带着孩子的妇女……由于西方人也很多,在东海道线和横须贺线上,一等和二等车厢非常拥挤。”<sup>②</sup>那些前往热海温泉的人们,在小田原搭乘非常原始的于1895年建造的人力火车。每节车厢由两到三名工人推动,到热海的16公里路程需要四个小时。即使这一小段铁路也有三个旅行等级:当火车要上山时,二等和三等车厢的乘客需要下车,三等车厢的人需要协助推车。没有什么能比这幅场景更好地展示出,铁路的服务等级就是为了加强明治日本的等级系统而设立的。尽管人力火车有诸多不便,但连三等车厢的标价都非常高,所以当地的人们只在节日等特殊场合才去乘坐,大部分乘客都是拥有各种关系的旅行者。<sup>③</sup>

直到20世纪前十年,普通人才能够轻松享受休闲旅行,因为政府和私有铁路越来越多地开通短途列车,并把打折范围扩展到三等车厢。1905年7月15日,总武铁道公司追随日本铁道公司及其非常成功的日光线,利用盂兰盆节来运行第一趟从东京到海边度假胜地铫子的短途列  
90 车;一份报纸报道了在东京的驶离场景,“各行各业的人涌进(车站),站台人潮汹涌。在这些乘客中,许多人戴着草帽,穿着绑腿和草鞋。有许多妇女和妓女展示她们的风采,也有许多老年妇女。夫妻扶持,老少相

---

① 引用于涩泽编,p.225。

② 引用于同上,p.225-226。我自己稍微修改了一下翻译,将“中等”和“上等”改“二等”和“一等”。

③ 稻叶浩志,《京都史辞典:神奈川县》(昌平社,1978),p.221;原田和青木,pp.70-71。

携。总体来算一定有400多人……铁路公司对于这一举措的成功非常高兴,很可能在近期运行第二趟短途列车。”<sup>①</sup>在20世纪前十年的后半期,使铁路旅行对“下等阶层”更为开放的另一原因,是特别团体票价越来越多地出现。在那些年里,铁路接二连三地以极大的折扣票价来推动团队的短程旅行。比如1909年9月,国家铁路向聘请了五十名以上工人的工厂主宣布:“我们决定做一个前所未有的减价,以团体形式出行的工人团体票价为普通票价的40%—60%。”<sup>②</sup>明治晚期,这些推动措施的结果,正如一位日本学者讲述的那样,“许多……原本没有机会旅行的人参加了集体旅行,与邻居或同事共同前往神社、寺庙和著名景点。”<sup>③</sup>这样,铁路服务的提升,一方面反映并制度化了社会分层,另一方面却使越来越多的人能够乘坐火车。在明治晚期,随着铁路稳步扩大其客户服务,公众对旅行和娱乐的态度也发生了巨大的转变。

通过促进人们的移动,铁路系统也改变了日本工作地点和居住地点之间的关系。特别是在主要的城市,铁路网络与越来越多的季节票,使得20世纪最初十年从家到相对较远的办公室或工厂上班的人越来越多。当国家铁路在1903年2月宣布对通勤者们提供更便宜的票价和更简单的购买方式时,《日本每周邮报》报导,日本报纸认为“这个时代的趋势是,富裕的人们从拥挤的街道搬出,在郊区建造自己的居所,预期的降价将会极大地方便这类迁移”<sup>④</sup>。在东京,对通勤者的这些优惠加速了“人口迁移到山手以西的城镇……在整个明治中晚期”。<sup>⑤</sup>但是,在那个时代末期,人口的变化仍然处于早期阶段,并基本局限在富裕和新兴的中产阶级。直到大正晚期,随着电动通勤铁路的普及,郊区睡眠城镇的

91

① 引用于涩泽编,p.227。

② 《二六新闻》,1909年9月3日,引用于涩泽编,p.228。

③ 涩泽编,p.228。

④ “铁路票价”,《日本每周邮报》,1903年2月28日,p.218。

⑤ 保罗·韦利,“东京:明治和大正年代的城市变迁”,《日本国际交流基金会刊行物》,卷18, no.3,p.17(1991年1月)。

崛起和工作与家庭的分离才成为日本社会的显著特征。<sup>①</sup>但是,在明治晚期,当关西地区的电动火车率先引发了私有铁路公司购买沿线城郊居住用地时,这种模式就已经开始确立。这种针对通勤文化的管理创新,逐渐成为 20 世纪日本的特征。

**塑造国家。**随着工作和居住模式的变化,明治时期的铁路通过连接农业劳力储备地与城市工业地区,以及模糊城市与其周边的界限,促进了劳动力的转移和城市化进程。从更广阔的视角来看,铁路打破了地区差异,促进了国家认同感的产生。从一开始,美国和欧洲大陆的铁路发展者就强调铁路把国家绑在一起的前景;一位意大利政治家在 1861 年统一时说,“铁路会缝合意大利之靴。”<sup>②</sup>有了西方的先例,明治早期的日本领袖们同样强调铁路对国家统一的潜在贡献。他们并没有失望。到明治晚期,铁路成为社会整合的有力媒介,协助缔造了国家市场和认同感。

随着铁路把越来越多的地方与大都市联结起来,东京逐渐成为决定全国经济和社会生活节奏的地方。在铁路到来之前,内陆县市或者日本海沿岸县市主要与东京以西的地区进行贸易,在火车开通后,它们开始大幅调整商业关系,与东京市场紧密相连。<sup>③</sup>从东京向外延伸的铁路网也使首都的时尚和品位沿着铁路扩散开来。比如在名古屋,1888 年火车到来之前,当地的服饰受到新潟的影响,妇女们穿着背心或者是无袖的外套,而非更为时尚的羽织(即宽大的上衣——译者注);但是铁路开通后,名古屋的居民经历了着装的完全改变,男女服装都改变为东京风格。<sup>④</sup>随着铁路系统的延伸,物资也从首都更快地运送出去,加速了风格

92 和品位的标准化。比如 1889 年,一位来自郡山的商人发现,他 3 月在东

① 原田等编, p. 31。

② 引用于理查兹和麦肯齐, p. 123。关于美国的早期创始人,见瓦德, pp. 12 - 27。

③ 这些县包括山梨和在北越地区的县:青木荣一,《铁路建设》, pp. 15 - 16;山口和雄, pp. 132 - 133。

④ 《本邦铁道》,卷 3, p. 1620。

京看到的一种流行玩具,4月中旬就在郡山流行开来。“在东北线开通以后,流行的物品快速传播到其他省份,这根本就不是怪事”,他说,“在我看来,铁路完成以前,这样一件物品传播到这些地区至少要半年以上时间”。<sup>①</sup>事实上,铁路到来之前,物品需要几个星期或几个月才能从东京流出,现在则通常是夜里装到火车上,第二天清早就能在各省的商品橱窗里看到。<sup>②</sup>由于运输快速,1903年11月,有报道称一位乘客乘坐新开通的中央线,在甲府能吃到与东京相同的鲑鱼寿司。<sup>③</sup>

铁路除了促进社会和经济的统一,也促进了政治上的统一。我们在接下来的章节里会看到,国家铁路立法成为地方政治活动特别关注的焦点,使地方融入了国家政治。另外,铁路为政治语言提供了共同的情境;展示这一影响的是1889年的一本小册子,它列出了国会候选人的素质之一是,“像铁路工程师”,他们必须拥有特别的知识,使得他们能够满足其“文明国家政治机车工程师”<sup>④</sup>的职业要求。对于明治时期的领导人来说,铁路对于政治的统一和建造一个现代国家来说,是极其重要的。在笹子隧道纪念碑两端的文字正好能代表这一观点,这一隧道1903年将山梨的多山地区与东京连接起来。在隧道入口刻上纪念文字的,就像给鸿篇巨制写总结一样,是明治时期两位重要的政治人物——伊藤博文和山县有朋。“从土地受益”,伊藤的文字在隧道的东端,而山县的则在西端,他同样沉浸在物质进步的福音之中,回答道,“以建天堂。”<sup>⑤</sup>

① 同上,p.1615。

② 同上,卷1,p.383。

③ “中央铁道对山梨县的影响(2)”,p.1021。

④ 石井都治,《国会议员选举心绘(1889)》,pp.6-8,引用于格卢克,p.64。

⑤ 矶贝和饭田,p.241。



## 第二部分

### 铁路政策的探索,1869 - 1892 年





## 第 2 章 最初 20 年

“总的来说，申请（私有铁路建设）的人都患了铁路病，这是最近的流行病，他们好像发了烧，满口胡话。”

——铁道局局长井上胜回忆录中对首相伊藤博文所说的话，1887年3月15日<sup>①</sup>

### 国企时代

明治时期的领导人，和同时代的西方国家领导人一样，将铁路建设等同于国家建设。这使国家有着采取行动的坚强基础，也使铁路在明治日本的政治版图中处于核心地位。但是，从明治时期的开端，政府官员的意见就并不统一；事实上，关于铁路建设的必要性曾经有过激烈的辩

---

<sup>①</sup> NTS, 卷 1, p. 663。

论。随着新政权中更为进步的官员占据了优势,这一问题在短期内得到了解决,内务省于1869年晚期决定将铁路引进到日本。<sup>①</sup>更难解决的问题是所有权、控制权和融资这些相互关联的问题。直到1892年《铁道敷设法》通过后,这些问题才得到部分的解决。在那以前,关于这些问题的政策是多变而相互矛盾的,带有极大的试验性和犹豫性。

从一开始,明治的领导人就纠结于国有和私有的问题,在决定引进铁路技术的时候,他们暂时采取了国家建设和管理的体制。导致这一政策选择的有几个因素。首先,铁路建设需要大规模的资金布局,私人投资者面对这样一个完全陌生的事业,不太可能投入这么大的资金。其次,私有企业缺乏大型商业企业所需的技术和管理技能。这些条件使得在明治早期,不仅在铁路发展上,在一系列工业活动中,都需要政府牵头。<sup>②</sup>

在铁路这个问题上,还有其他因素强化了这种总体环境,使政府必须承担创造市场的角色。其中一个因素是铁路的公共性质。早在1872年,国家官员就指出西方私有铁路的缺点,并试图将铁路与电报一起归为国家资源。<sup>③</sup>但是,初期倾向于国家企业的决定,更为重要的是出于政治考量。在最初两年里,明治政府收到许多来自美国和英国要求获得铁路特许权的请求。由于日本自己还未开始铁路建设,明治领导人觉得拒绝外国的要求十分困难。因此,担心铁路控制权落入外国人之手,正是政府在这个领域采取行动的直接原因。<sup>④</sup>

除了这个试图先发制人的原因,国家领导人也认识到,铁路系统的建设可以促进中央集权,这对羽翼未丰的政府来说,无疑是更为紧要的  
98 考量。这一点是大隈重信和伊藤博文特别强调的,他们是政权内铁路发

① 见田中,《明治维新》,特别是 pp. 116 - 123, 305 - 317。

② 史密斯,《政治变革和工业发展》,p. 36。

③ NKTH, 卷 1, p. 112。

④ 同上, p. 45 - 54。

展的主要支持者。这两人得到了英国大臣巴夏礼的大力支持,在1869年,内务省作出最后决策的前夜,巴夏礼与日本领袖们会面,推荐了铁路公有制,认为它是提高政府权力的有力杠杆。<sup>①</sup>

选择国有后,政府并没有排除对铁路的私人投资。有些矛盾的是,大量的资金需求使政府主导成为必要,另一方面,也迫使政府不得不寻求私人投资的合作。明治领袖们决定使铁路置于日本自己的控制之下,因此必须尽可能地避免外国贷款。另外,对公共财政的竞争也意味着国家预算中只有相对很少的投资能用于铁路。因此,如果政府想尽快建设必需的铁路,私有资本的加入就很必要。

内务省在1870年4月接受前岛密的“铁路评估”时,正式承认了这一需求。前岛时任大藏和内务省的局长助理,在大藏和内务省次大臣大隈让他针对每条预建铁路的建设成本和运营支出做出规划时,制作了这一“铁路评估”备忘录。1869年晚期,内务省开会决定建设一条从东京到神户的干线,其中包括到横滨和敦贺的支线。尽管决定已经做出,反对铁路建设的意见在政府内外仍非常强烈。这些反对意见使官方的铁路规划处于危险之中,此时政权的存亡正取决于各方的平衡。大隈和伊藤此时必然十分担心自己的生命安全,因为他们被政府内的反对改革派冠以“腐败官员”之名,被指控与国外签订铁路贷款条约是出卖国家。<sup>②</sup> 批评者们对铁路建设所要求的大额资金特别警觉;在许多人眼中,政府正准备把钱浪费在不必要的事业上,这笔钱应该分配给更为紧要的事务,比如说军备扩张。

① 《日本外交文书》,卷2, pt. 3, 外务省调查部编(日本国际协会, 1938), pp. 269 - 274。但是,星野在一篇修正主义文章中指出,巴夏礼最初向外务省官员建议,新桥—横滨线建设由“日本商人”来投资;直到政府官员安排了以日本关税和未来铁路收益为担保向英国借贷以后,这位英国大臣才支持由政府主导;星野誉夫,“明治初年的私铁政策:‘铁道国有主义对策’,‘干线政府建设’政策的重新审视”,《武藏大学论集》,卷27, nos. 3 - 5, pp. 126, 134 - 135(1979年12月)。帕克斯事实上把日本人介绍给了贷款人,前中国海关的总检察官霍雷肖·尼尔森·雷。

② 参议院弹正台的请愿书, 1869/12, 引用于田中,《明治维新》, p. 306。

很自然地,军方最为激烈地表达了这些意见。比如于19世纪70年代晚期作为高级军方指挥官加入政府的西乡隆盛,对政府将有限的国家资源用于建设规划的浪费方式表示遗憾,他敦促政府“取消类似铁路建设的全部主要工程,积极加强(国家的)基础和强化军事事宜”<sup>①</sup>。总之,政府财政吃紧,预示着军方的建设要优先于铁路建设那些尚未成熟的规划。具有讽刺意味的是,1877年,明治政府平息了由西乡发起的萨摩叛乱,从而坚定地树立了权威,铁路在其中证实了自己在军事运输上的价值,直到这时,军方领袖才最终认可了铁路发展的必要性。<sup>②</sup>

但是,在明治时期最初的几年里,军方和其他反动官僚的强烈反对,使铁路建设支持者们处于最困难的境地。1870年大隈向前岛透露,由于缺乏详细的铁路知识,他不能在前一年的中枢会议上说明铁路建设会造福整个国家。<sup>③</sup>他的解释对那些顽固派来说毫无说服力,因为他们只关心铁路建设和运行的费用问题。因此,很有必要有人能够就这些问题给出数据,只有这样,支持者才有望战胜那些持不同意见者的反对。而前岛,就是适合完成这项任务的人。

前岛1835年生于今日的新潟县,19世纪50年代于江户学习了射击和造船,并在长崎继续“荷式学习”,60年代初期,他在那里学会了英语,并当了英语老师。1866年,他被一位幕府家臣收养。在接下来的一年半中,他在进行西式教育的江户幕府学校开成所教数学。<sup>④</sup>前马因此至少掌握了相应任务所需的基本数学知识,这比明治早期的大部分官员都要强。由于他接受了荷式教育,他也掌握了一些关于铁路的技术知识,尽

①《岩仓具视关系文书》,卷8,大塚武松编(日本史籍协会,1935),p.115。

②国家铁路在1877年2月到9月叛乱期间从东京向横滨运送了2.6万名军事人员,从1877年7月到1878年6月期间从京都运送了3.2万人员到神户;NKTH,卷1,pp.538-539。

③《前岛密自述传》(叶山町:前岛密传记刊行会,1956),pp.70-71。

④从1871年到1881年,前岛密引领了邮政服务。在跟随其支持人大浦离开政府后,他于1887年成为关西铁道公司的第一任总裁,在1896年成为北越铁道在其家乡分支的总裁。在世纪之交,他也是汉城—釜山铁路的发起人和经理;原田,“前岛密”,pp.30-31;“前岛密年谱”,《递信协会杂志》,1969年4月,pp.59-61。

管没有严格的书面学习；另外，他“非常擅长数字”<sup>①</sup>。不管如何，在进行铁路预算时，前岛基本没有任何指导实践；他自己承认，“要我这个对这项事业一无所知的人来进行这些评估，是鲁莽而又大胆的行为”<sup>②</sup>。因此，前岛的计算更多的是预测而非评估，他的备忘录被翻译成“铁路推测”也许更为接近本意，尽管没那么好听。所以，他的计算是否能有效影响铁路建设的反对者，是值得怀疑的。<sup>③</sup>

对国家铁路反对者财政忧虑的最有力反驳，是前岛报告中“评估”之后的那部分。在备忘录的这一部分，前岛提出为东京—神户线募集必要建设资金的具体方法。他推荐的方法是通过股票发行集中私有资金，也就是建立合资公司。前岛认为，政府“在全国富裕的商人和农户中选择那些真心和有品德的人，使他们成为铁路公司的创始者”。后者可以发行与建设成本总量相当的股票。政府保证实付资本的回报率为12%，在所有的股票付清后，利润可以分配给股东。<sup>④</sup> 涩泽荣一无疑参加了这一部分内容的起草，因为他是前岛就任的大藏省两个部门的领导。涩泽“力图通过驳斥(反对意见)……提高支持促进铁路建设的公众意见”，<sup>⑤</sup> 并寻求将企业机构的公司形式引入日本。

前岛在得到直接领导积极支持的情况下，赞成通过私人投资进行铁路建设；但是，当时并没有将建设或管理转到私人手中的意图。事实上，前岛提议的所谓“铁路公司”，主要是通过公司向大众出售股票的方式来为政府募集建设资金的手段。<sup>⑥</sup> 从这个意义上说，前岛的报告符合政府拥有铁路控制权的基本政策。 100—101

① 原田，“前岛”，p. 29。

② 《前岛》，p. 71。

③ 前岛对于东京—神户干线能在五年内收回成本十分乐观，他认为此后该线路的年利润能达到建设成本的36%；在它于1889年终于完工后，东海道线确实是国家铁路的摇钱树，但它的回报率还不到前岛所预估的一半；NTS，卷1，pp. 35—40；富永，p. 184。

④ NTS，卷1，pp. 40—43。

⑤ 《涩泽荣一自述传》，引用于《铁道先人录》，p. 181。

⑥ 田中，《明治维新》，p. 339。

但是,在一些关键方面,前岛的论证偏离了内务省原有的政策。当然,前岛坚持由政府进行建设和管理。但是,他强烈暗示,这只是由于私有资本还没有能力管理铁路而采取的暂时措施。在这份备忘录中,他强调政府“应该成为一个严格的指导者,将清晰的方法传递给人民,教他们如何整合资源,而且它应该开始进行最为便利也最为营利的工程(也就是说,建设新桥—横滨线)”。从铁路开始,前岛继续指出,“船运、商业和制造业也应该遵循这种方式来发展”<sup>①</sup>。总之,政府通过成为一个“严格的指导者”,应该指导私有企业,直到后者做好准备来自自己发展这些事业。

因此,前岛的建议旨在将铁路置于初期工业发展政策的中心,国家通过示范企业来鼓励行业的私有发展。就像一位作家注意到的那样,“铁路评估”包括了“支持私有铁路发展的萌芽”<sup>②</sup>。前岛的建议清楚地代表了1869年对公共所有权决策的偏离。但是,尽管如此,它还是被内务省一致通过,表明最初的政策并不像一些人说的那样,是势如破竹或不可动摇的。

前岛试图引进私人资本的计划在1871年似乎由于关西铁道会社的成立而结出了果实。<sup>③</sup>1871年4月,京都县政府召集三井、小野和岛田商户的代表,敦促他们为干线的京都—大阪段贡献建设资金。在经过相当一段时间的犹豫后,商户们最终同意在8月成立了一家合资公司,也就是后来的关西铁道会社。9月内务省通过了会社初期成立条款,这些条款基本与前岛的提议相似。条款规定会社的唯一功能就是募集建设

① NTS,卷1,pp.35-36。

101—102 ② 落合贞昭,“明治初年的铁道政策:日本铁道政策史叙说(1)”,《运输经济》,卷17,no.2,p.25(1957)。

③ 关于关西铁道,见山口永三,“关西铁道会社始末书”,《交通文化》,no.8,pp.729-740(1939年10月);吉川宽治,“我国私铁的设立之关西铁道会社”,《同志社商学》,卷2,no.1,pp.32-59(1950年7月)。主要资料可参考三井文书,第二系列,卷2280-2281,2284,2288-2289,2293,三井文库,东京。这一公司与1888年获得执照的关西铁道公司并不是一家公司。后者于1907年被国有化。

资金。资金会移交给政府,政府则每年以投资额的10%来配发分红。同时,由政府来承担所有的建设和管理。但另一方面,初期条款也规定,20年后由会社来管理铁路。官方批准这种条款,看来是认可了私有铁路管理的可能性,这与内务省的最初决策是直接相反的。<sup>①</sup> 不管如何,政权对公司的态度仍是不确定的。正如一份资料表达的那样,“在政府和投资者关系这一方面,政府没有固定的政策”<sup>②</sup>。

政府的这种不确定性由山尾备忘录解决了,它是19世纪70年代铁路政策最核心的文件之一。它由工部省大臣山尾庸三于1872年9月递交给内务省,为私有资本的参与提出了具体指导方针。山尾在备忘录开头提到了欧洲的发展。“在欧洲,类似铁路和电报这样的事业”,他指出,“私有企业的缺点是很明显的,国有化的趋势正在兴起。”即使在英国这个自由企业典范国家,“迄今为止所有公司拥有的电报都被政府用高价收购”<sup>③</sup>。因此,鉴于欧洲的经验,日本应该避免收购私有企业的麻烦,从一开始政府就应该控制这些事业。

山尾论证的根本,是他坚信铁路和电报的公有性质。就像电报,政府有责任自己建造并运营铁路。但是,由于财政资源有限,山尾建议,国家应该从关西铁道会社以7%的利息借出必要的建设资金,给予某种利润保证作为交换,并规定在20年后,铁路完全归政府所有。<sup>④</sup>

内务省于1872年10月通过了这一计划,次年5月,政府与关西102-103达成了新的协议。在更改的协议下,此前关于未来所有权的条件完全逆转,20年后,政府会归还公司所有的投资,企业“与上述铁路没有任何联系”<sup>⑤</sup>。

尽管获得了政府的慷慨支持,关西铁道还是很快就遇到了一系列困

① 田中,《明治维新》,p. 341。

② NTS,卷1,p. 361。

③ 同上,pp. 361-362。

④ 同上,pp. 362。

⑤ NKTH,卷1,p. 113。

难。关西地区当时正处于衰退时期,公司连所需资金的一半甚至都不能募集到。另外,由于创始人们在开始时都是半被强迫加入的,他们的热情很快就消失了。因此,政府在 1874 年决定让公司解散,用其自己的资金建设京都—大阪段。<sup>①</sup> 但是,由于政府还要负担其他事业,包括发展现代船运业,这些事业在享受国家的有限资源来说处于更优先的位置,于是,就像政府铁路的一位英国雇员说的那样,铁路建设在 19 世纪 70 年代末期“处于一个极端迟钝的时期,直到最后完全静止”<sup>②</sup>。

对山尾备忘录的采纳意味着政府最终支持了国家所有原则;将私有企业融入其中的努力仅限于募集建设资金。山尾备忘录清晰反映了工部省,特别是铁道局的态度,该部门认为铁路从根本上来说是公共事业,并坚持严格由政府控制。相比之下,前岛在其“铁路评估”中表达的是大藏省的意见,关注财政的健全并倾向于私有企业。这两个立场反映了大藏省和工部省在铁路政策上的矛盾正处于萌芽状态,这一矛盾将在未来的几十年内继续阻碍政策的形成。

早期与这一问题混合在一起的是,工部省不得不与大藏省分享铁路决策权。山尾备忘录通过后,大藏省要求将私有企业的财政安排置于其管辖之下。大藏省大臣井上馨表示,“将资金募集、利息支付和利润分配交给工部省是不合适的”,敦促这些事务“应该交给大藏省,而工部省只负责建设工作”。<sup>③</sup> 这一建议在 1873 年 1 月被政府采纳,只到 1876 年工部省才重新获得对铁路事务的完全控制权。<sup>④</sup> 结果,由于 1874 年镇压佐贺武士叛乱以及向台湾派遣军队的财政支出,大藏省官员要求节约的考

① NTS,卷 1,p.128。这条线路在 1877 年 2 月完成,正好在萨摩叛乱中运送军队:TKN,1907,附录,p.1。

② 弗朗西斯·H.特里维西克,“日本铁路系统的历史和发展”,《东亚亚洲社会交易》,卷 22,p.121(1894 年 9 月)。

③ 《世外井上公传》,卷 2,井上馨侯传记编纂会(内外书籍株式会社,1933),p.496。

④ 落合贞昭,“明治初年的铁道政策:日本铁道政策史叙说(2)”,《运输经济》,卷 17,no.3,p.60(1957)。



虑被放大了,这极大地冲击了铁路政策。在第二次大规模尝试建立一家私有铁路公司时,情况得到了极大的缓解,这一次公司不是建立在商业资本之上,而是建立在前统治阶级的财富之上。

在寻求私有资本参与资本集中型的铁路发展时,早期的明治政权基本有两类私有资金来源。其中一个商业资本,第一次对它的动员就是关西铁道会社的成立。第二种私有财富的集中,是政府向前大名和武士支付的年俸。这种救济是从将军那里继承的,在70年代早期大约每年的总量为2,000万日元。<sup>①</sup>

以封建阶层年俸投资来建立铁路公司,标志着19世纪70年代私有铁路规划史中的第二次重要潮流。这一运动始于一名叫做高岛嘉右卫门的横滨商人,他在1871年不断敦促由贵族出资建设东京—青森线。高岛拥有的建筑公司获得了新桥—横滨铁路开垦作业的合同,富有进取心的他建议政府从前大名那里借来资金建设干线北端,在线路完成前向他们支付7%的利息,线路完成后,再将利润分配给他们。<sup>②</sup>但是,内务省在1872年中期拒绝了高岛的提议,认为它与政府拥有干线的原则相矛盾。<sup>③</sup>

高岛的建议很快就得到了前大名们的回应。1871年,右大臣岩仓具视向前阿波藩大名峰须贺茂韶强调了建设铁路的紧迫性和贵族之间形成合作的必要性。峰须贺回应岩仓的请求,1872年10月向政府递交请愿书,建议成立一个贵族公司,资助东京—青森线和东京—新潟线的建设。11月,岩仓表示支持这一计划,建议内务省:“政府应该尽快批准(峰须贺的)申请,向他提供恰当的支持。”<sup>④</sup>

104—105

受这些发展的鼓舞,1873年3月,由十位前大名组成的小组申请在

① 比如在1871年,政府发放了总值为22,657,948日元的武士年俸:史密斯,《政治变革和工业发展》,p.32。

② 落合,“明治初年(2)”,p.58;“高岛嘉右卫门阶级表”,手稿影印,运输博物馆资料,东京。

③ 落合,“明治初年(2)”,p.58。

④ 《岩仓公实记》,卷2,多田好问编(岩仓公旧绩保存会,1927),p.1017。

蜂须贺的建议基础上组建一个铁路公司。高岛嘉右卫门也参加了这一运动,政府觉得不能再忽视这些人的强烈要求。1874年9月,内务省最终要求这个小组向工部省提交详细规划。因此,这些发起者成立了东京铁道联盟,在高岛的建议下,决定向公司投资250万日元,从东京—青森线的建设开始。<sup>①</sup>

政府就是否批准贵族的这一计划产生了分歧。在山尾备忘录中,建设和管理是要保留在政府手中的,私有企业仅仅是附属的金融机构。东京铁道联盟的具体特征仍是不清晰的,坚持国有原则的工部省明显担心一条重要干线的控制权会落到私人投资者手中。另一方面,大藏省自1873年起就极大地参与了铁路政策决策。由井上馨领导的许多财政官员支持贵族联盟,要求修改山尾备忘录,允许私人建设铁路。但是即使是大藏省的意见也是分裂的,大隈重信认为“像铁路建设这样的重大工程……应该由国家管理”<sup>②</sup>,通过发行公共债券来融资。由于这些不同意见,政府未能就贵族的申请达成任何决定。

为了打破僵局,井上馨敦促联盟放弃其修建铁路的计划,反而申请收购现有的新桥—横滨段国家线路。贵族们接受了井上的建议,1875年6月修改了其请愿书,要求批准收购政府线路。在激烈的辩论后,内务省最终批准了这一请求。在1876年8月达成的协议中,政府将以300万日元的价格出售新桥—横滨线,并保证实付资本的回报率为6%。<sup>③</sup>

这一明显违背最初国家所有制政策的计划,政府为什么会同意呢?首先,这一计划得到了一些政府官员的坚定支持,特别是井上和岩仓。这两个人是极富说服力的出售赞成者。岩仓坚决支持在贵族的领导下发展私有铁路,他指出了该计划的两个主要优点:一方面,这笔生意会使

① NHTH,卷1,pp.115-116。关于东京铁道联盟,可参考《工部省记录:铁道》,卷5(日本国有铁道,1963);《涩泽荣一传记资料》,卷8,涩泽青洲纪念财团龟门社编(涩泽荣一传记资料刊行会,1956),此后简略为SEDS。

② 引用于落合,“明治初年(2)”,p.60。

③ 《世外井上公传》,卷2,p.543;NKTH,卷1,pp.116-117。

政府获得贵族的部分年俸以用于铁路建设；同时，它会使前大名在其年俸结束后获得生存手段。<sup>①</sup>可以预见，井上强调的，则是对国家财政有益的方面。他认为出售国家铁路，使政府能够解决“缺乏继续进行铁路建设的资金问题”<sup>②</sup>。

内务省并非是一致通过了这一出售申请。事实上，起草1876年交易协议条款时，仍有着尖锐的不同意见。当然，合同遵守了山尾备忘录，根据政府建设的原则降低了公司的地位。但另一方面，协议中包括关于管理的一项重要条款，标志要求政府控制的山尾政策完全崩溃，它规定，在交易结束以后，铁路“会成为联盟的私有财产，（联盟）将拥有公司的永久管理权”<sup>③</sup>。

有资料指出，出售新桥—横滨线的决定“并不与此前的政策相悖，因为它并不是一条干线”<sup>④</sup>。但是，贵族们想拥有的可不仅仅是供给线的所有权，在支持这项收购协议时，他们认为：“国家必须出售其现有（已经营利的）线路，着手建设新的线路，当它们运营良好时，再将它们出售。”<sup>⑤</sup>因此，政府接受这项协议，表明它正在偏离原有的政策。正如中西健一说的106—107的那样，这项协议标志着“国家所有原则的第一次退步”<sup>⑥</sup>。

但是，到最后这项交易也没有完成。事实上，在70年代，即使不是在原则上，政府所有制在实践中被保持了。贵族联盟的确支付了交易的最初两期分期付款。但是在1877年7月，年俸强制转换开始生效，这对进一步支付是直接的障碍。转换的结果是，贵族的年收入大约下降了40%。<sup>⑦</sup>另外，转换后的退休金债券价格迅速下降，使银行拒绝将其作为

① 星野誉夫，“私铁的成立与发展：铁道热中的日本铁道会社”，中川敬一郎、森川英正、由井彦彦编，《近代日本经营史基础知识》（有斐阁，1974），p. 79。

② 《世外井上公传》，卷2，p. 543。

③ NTS，卷1，p. 335。

④ 引用于中西，p. 15。

⑤ 渡会，p. 36。

⑥ 中西，p. 15。

⑦ 星野，“日本铁道(1)”，p. 80。

贷款的担保。由于被削弱,精神上也受到打击,贵族联盟终于在1877年12月申请取消交易。政府同意了这一请求,公司于1878年3月解散。<sup>①</sup>

在东京铁道联盟以后,前统治阶级建立私有铁路公司的运动向两个主要方向分裂。第一支集中于1878年5月由一群前武士成立的登山公司。这个公司试图用转换的年假投资建立从东京到高崎的线路。由于不能保证政府会批准这一计划,发起者们效仿了贵族联盟的方式,申请收购新桥—横滨线,但是内务省拒绝了这一请求。<sup>②</sup>

毫无疑问,这一拒绝反映了政府在东京铁道联盟的经验之后,采取了更为审慎的态度。对于早期的高崎铁路申请,中西认为它被拒绝是因为它“与政府的国家拥有干线政策相悖”<sup>③</sup>。更可能的是,当时政府正准备自己建设东京—高崎线。70年代末期,成功发放的第一批国内工业贷款中,570万日元将被拨往铁路,这使得从1874年大部分处于停滞状态的国家铁路建设终于再次起程。<sup>④</sup>

东京铁道联盟另一分支的中心是岩仓和第十五国立银行。<sup>⑤</sup>在贵族联盟解散后,其之前的领袖与岩仓一起,试图重新恢复此前建设东京—青森线的计划。但是,这一次,他们把转换的退休金债券集中到由岩仓和其他贵族于1877年成立的第十五国立银行,将使用这个“同业银行”作为建立一个健全私有铁路公司的跳板。1881年,在政府取消建设高崎线的计划后,登山公司的创立者与岩仓集团汇合,联合起来成立了日本第一家成功的私有铁路公司——日本铁道公司。<sup>⑥</sup>

① NKTH,卷1,p.120;太政类典,第三系列(1878—1879),卷42,no.31,国立公文书馆,东京。

② NKTH,卷2(1970),pp.415-416。

③ 中西,p.11。

④ NKTH,卷2,p.416;渡会,p.34。这些资金使国家铁路能够在1879年开始京都—敦贺线的建设。这条线路最终于1884年完成;TKN,1907,附录,p.1。

⑤ 关于第十五国立银行,见星野誉夫,“明治时期的私铁与银行:日本铁道会社与第十五国立银行”,《交通文化》,no.5,pp.65-77(1965);星野,“日本铁道(1)-(3)”。

⑥ NKTH,卷2,p.416;中西,p.11。

## 私有铁路的到来

1880年11月,内务省收回了它早期给予铁道局建设东京—高崎线的许可。<sup>①</sup>这一举动标志着政府政策的重要转变,进一步促成了日本铁道公司的成立。11月早期,内务省开始了有力的财政节约规划,这是萨摩叛乱后纸币急剧贬值所导致的。作为规划的一部分,所有政府部门被要求“尽可能地推迟新的事业……从而减少支出”<sup>②</sup>。公共财政的要求再一次主导了铁路规划,节约政策使内务省非常愿意接受私有铁路计划。

重新对私有铁路感兴趣的政府领导人之一是松方正义,他是新财政政策的主设计师。松方强烈支持私有企业进行主导的模式。他在19世纪80年代的大部分时间里担任大藏大臣,领导政府从对工业的直接参与,转变为通过资助和其他公共协助的方式鼓励私有企业发展的模式。铁路也不例外,松方要求对私有企业进行补助,以取代政府企业。

1878年,松方作为日本代表参加巴黎国际博览会时,肯定了自己的观点。在拜访博览会负责人时,松方咨询了对方关于干线应由政府还是私有企业来建设的意见。这位法国人的意见是,由私有力量来建设铁路是“完美的”,因为国家建设的铁路有工艺不精或者不必要支出的危险。他支持松方强调“制订铁路法案和政府支持(私有铁路)的指导方针”的必要。<sup>③</sup>从这一交谈中可以看出,松方对法国在铁路领域的公私合作印象深刻。在这一系统下,法国政府通过向私营企业提供丰厚的特权,包

108—109

括补贴和利息担保,极大地促进了国家铁路的发展。<sup>④</sup>

① 太政类典,第4系列(1880),卷30,no.5。

② 引用于史密斯,《政治变革和工业发展》,p.99。

③ 《明治前期财政经济史料集成》,卷1,大藏省编(改造社,1931),p.519。

④ 苏普莱,pp.328—329;埃得温·A.普拉特,《国家铁路:其他大陆的目标教训》(伦敦:P.S.金公司,1907),pp.41—44;基蒙·A.祖卡斯,《法国铁路和国家》(纽约:哥伦比亚大学出版社,1945),pp.20—43。

因此,毫不奇怪的是,当1880年一群私有企业发起人寻求他的合作时,松方给予了坚定的支持。1880年11月,政府宣布取消高崎铁路计划后,四名登山公司的创立者立即拜访了时任内务大臣的松方,讨论私有公司建设这条铁路的可能。在这次会晤中,松方表示,没有来自国家的支持,私有铁路公司的运营会非常困难。因此,他建议,“政府应该保证(投资的)利息,如果利润无法达到一定程度,就要补偿差距。”<sup>①</sup>

受到松方的鼓舞,登山公司的创立者在1881年1月接触了岩仓,随身携带了一份要求建立铁路公司的申请草案和一份希望得到政府利润保证的草案。岩仓热情地回应,同意全心全意地支持其计划。他的参与使从东京铁道联盟分出的两股运动开始合拢。2月,登山公司和同业银行的代表在岩仓的住所集会,决定联合成立铁路公司。岩仓为铁路建设提供了一个具体计划。他的提议是很有野心的:从东京—青森铁路开始,要求建设延伸到整个国家的四条干线。与建设规模相适应,岩仓建议公司被命名为日本铁道公司。创立者接受了这些建议,1881年5月向政府提交了成立申请。很快,8月就得到了批准,同时还获颁了临时执照,11月又获得了“特别许可”。12月,第一次股东大会召开,融资了2000万日元的日本铁道公司正式成立。<sup>②</sup>

日本铁道公司投资者的构成与此前的私有铁路公司有巨大的不同。显然,如同登山公司及与其相似的团体,公司试图从贵族那里筹得资金,并严重依赖第十五国立银行的投资。<sup>③</sup>但是,与此前公司相比,日本铁道不仅从前统治阶层那里,也从大众那里筹集资金。在岩仓的敦促下,创立者们决定从所有的阶层那里募集资金,“不分贵贱”<sup>④</sup>。在2月的建议

① 山田荣太郎,“日本铁道株式会社沿革史”,卷1,p.173,一桥大学图书馆,东京。

② NKTH,卷2,pp.416-417。关于日本铁道,见SEDS,卷8;《工部省记录》,卷13,22,26,28,33,39;以及岩仓具视文书“日本铁道会社设立”中的丰富文件,no.191,宪政资料史,国立图书馆,东京,和铁道院文书,日本铁道,卷1-10(1881-1903),运输博物馆资料,东京。

③ 星野,“日本铁道(2)”,pp.9-11。

④ 《岩仓公实记》,卷2,p.790。

中,岩仓估算公司的资金需求在1,900万日元,其中200万由创立者提供,其他则“广泛募集”<sup>①</sup>。岩仓借此寻求扩大公司的投资基础,希望避免出现使此前建立私有公司受挫的筹资困难。

在岩仓的领导下,日本铁道公司采取了三合一的方法来“广泛筹资”。首先,公司依赖岩仓和其他高级政府官员的直接协调募集贵族资金。其次,岩仓帮助创立者取得地方政府的支持,从东京—青森线途经地区的精英那里募集资金。最后,岩仓说服记者公布公司的计划,以吸引大众投资。<sup>②</sup>

尽管有这些细致的步骤,创立者从一开始就意识到,动员到必需的资金不是一件容易的任务。<sup>③</sup> 鉴于此前失败的案例和铁路事业的创新性,从所有阶层那里筹资的战略并不能保证获得必需的资金。政府领导也意识到这一事实,为了配合新的财政政策,许多人准备给予足够的国家援助,使投资铁路建设变成一项具有吸引力的事务。

松方是第一个表达这一倾向的,1880年11月他与登山公司的发起人会面时,表示他支持政府提供利润担保。如果铁路公司获得这样的担保,他认为,“股票资本的发售应该不是一件难事”<sup>④</sup>。岩仓积极支持松方的建议,敦促日本铁道公司发起人提出要求援助的书面申请。另外,岩仓也在政府内起到了关键的调停作用,代表公司与参议员大隈、伊藤和寺岛宗则谈判。<sup>⑤</sup>

这些努力的结果是,政府提供了最为慷慨的援助计划。在1881年11月颁布的“特别许可”中,政府批准了公司要求的所有援助形式。国家承诺为每段铁路在建期间支付认购资金8%的年利率,建设完成后,保证

① NKTH,卷2,pp.417-418。

② 野田正穗,“明治初期市营铁道的发展与证券交易所的展开:我国初期私营铁道的发展与证券市场的形成(1)”,《经济志林》,卷32,p.126(1964年1月)。

③ 落合贞昭,“明治第二个十年的铁道政策(1)”,《运输经济》,卷17,no.6,p.24(1957)。

④ 山田,卷1,p.173。

⑤ NKTH,卷2,p.416;野田,“明治市营铁道”,p.125。

对东京—仙台段 10 年内、仙台—青森段 15 年内每年净回报 8%。政府还同意无偿出借国家土地,免除公司土地税,并指示铁道局在东京和前桥线间建立支线。<sup>①</sup> 但是,最后铁道局不仅承担了到青森的整段干线的建设,还负责了维护与运营。前面提到过的国家铁路的英国员工恰当地总结道,“日本铁道公司处于一个很愉快的位置。它从政府那里获得在人口众多的相关地区建设和拥有铁路的权利;它还获得对所有认购资本提供 8% 利息的保证;最后,所有检测和建设线路的责任都是由铁道局承担的,在一切都完成以后,公司介入了,开始承担起管理工作。”<sup>②</sup>

政府这种奢侈的支持,是否意味着与此前的政策一刀两断? 积极推动一家私有干线企业的发展,看起来是对国家所有原则的最终否定。将管理职能交给公司,似乎也是对山尾备忘录中要求国家管理和私有资金规定的抛弃。<sup>③</sup> 不过,山尾备忘录和最初的国家所有原则在整个 19 世纪 70 年代都处于不断摇摆的状态,日本铁道公司很大程度上仅仅标志着此前那些建设私有公司努力的顶点,而这些努力频繁得到政府的支持。

但是,从另一个角度来看,国家对日本铁道公司的支持,并不代表着对过去政策的巨大偏离。表明这一点的有力证据是,从一开始,政府就把“特别许可”视为一个例外,其援助计划旨在将私人资本引入国家铁路建设,铁路最终并不与公共所有原则相冲突。政府自己从 70 年代早期就试图建设东京—青森线,但是根据 1880 年的节约命令,所有进一步的建设都暂时搁置了。不过,由于战略和经济原因,政府仍然对这条干线的建设给予了高度的重视。在这个节点,日本铁道公司发起人的建议特别受到了欢迎,人们因此可以认为,通过慷慨资助这一公司,内务省仅仅是在政府重组财政之时,让私有投资者来填补缺漏。

日本铁道公司在线路的建设和运营上完全依赖政府。事实上,直到

① NKTH, 卷 2, p. 399。

② 特里维西克, p. 123。

③ 落合,“明治第二个十年(1)”, p. 22。



1892年,公司才完全从国家铁路中独立。<sup>①</sup>结果,在19世纪80年代,日本铁道公司更像是半私有公司;它完全从属于铁道局的地位使当时一位观察家评论它是“一个徒有其名的公司,实际上是政府机构”<sup>②</sup>。总的来说,至少在其最初10年里,日本铁道公司几乎与山尾备忘录中要求的一样,是国家铁路建设的附属金融机构。

“特别许可”不仅规定了众多形式的公共援助,还提出了一些公司需要承担的重要责任。日本铁道公司要在六个月内开工建设,在七年内完成所有的建设工作。另外,官方通过规定许可在99年后到期,国家会在50年后收购铁路而保留了国家所有的权力,不管这权力是如何微小。一位作者认为,这些条款意味着“政府会施压加速完成建设,而且可以等待相当长一段时间后再进行国有化”<sup>③</sup>。另外,官方对财政披露设置了严格的条款,作为给日本铁道公司提供资助的条件。许可授权政府指派检查员在利润保证期内“审核所有公司账务”<sup>④</sup>。它还要求公司提供月度商业报告,<sup>⑤</sup>而大部分此后的私有铁路公司只需一年提供两次报告。

国家对初期日本铁道公司的干预程度表明,官方对该公司的支持更像是临时措施,而非政策的逆转,主要是为了缓解缺乏政府建设资金的情况。不过,该公司的建立开创了干线私有的先例,这明显与此前政策相悖,并开辟了从19世纪80年代起公私平行发展的道路。

1880年的财政节约命令使国家铁路计划被迫搁置,成为政府支持日本铁道公司的主要原因。除了新事业的推迟,这一命令也要求出售现有

112—113

① NTS,卷1,p.747。

② SEDS,卷8,p.560。

③ 渡会,p.38。

④ NTS,卷1,p.700。公司被迫持续向国家官员提供文件以满足这一要求。公司一度抱怨每年要准备“数以万计的文件”,要求官方缩短干涉期,以总额的方式支付补贴:山田,卷2,p.185。但是,政府和公司没能就支付规模达成协议,因此公司最终撤回了其申请:NTS,卷2,pp.303-305。

⑤ 同上,卷1,p.701。

的国家企业。铁路就是最早被定为要转移到私人手中的事业。<sup>①</sup> 政府内部很快就形成了将此付诸实践的有效计划。1881年12月,参议员伊藤博文递交了“铁路股份问题建议”,建议通过出售“铁路股份”的方法,将政府铁路剥离。伊藤旨在使这些股份集中到一个管理这些铁路的私有公司中。交易的所得可以部分地用作“赎回纸币的补充资金”,这是新财务大臣松方开始实施的货币改革计划中的内容,部分用于“改进海陆交通手段”,从而缓解国家财政压力。<sup>②</sup>

伊藤的建议如果被采纳,就导致了对此前政策的较大偏离。将国家线路转到私人手中,明显与国家所有原则不符,代表着远比给予日本铁道公司援助更为激烈的一步。但是,伊藤的计划是出于财政改革需要,它的目标与颁发给日本铁道的“特别许可”并没有什么不同。另外,伊藤认为铁路与其他交通形式一样,“自然是政府承担的公共事业”<sup>③</sup>,这表明在他的计划中,财政政策只是暂时高于国家铁路的运营。

不管如何,伊藤的建议并没有得到内务省的批准。工部大臣山县有朋认为,提议的交易价格——总建设成本,减去赎回的铁路债券价值——实在是太低,因为没有考虑类似通货膨胀的因素。毫不奇怪的是,大藏省官员们仅此一次地与工部省同僚意见一致,认为这一交易是不合适的。<sup>④</sup> 他们的理由很充分,因为国家铁路在1880-1881年间的固定投资回报率几乎达到了9%。<sup>⑤</sup> 在明治政府不顾一切地试图稳定其财政时,政府官员并不着急把国家事业中的赚钱机器脱手。大藏省官员也许会拒绝国家铁路的扩张,但无疑他们并不担心继续持有能够盈利的完

① 史密斯,《政治变革和工业发展》,p.99。关于政府在明治时期出售企业,参考小林正彬,《日本的工业化与国企出售政策:政府与企业》(东洋经济新社报,1977)。

② 伊藤博文给内大臣三条实美的备忘录,见古文类典,第6系列(1882),卷55, no.26,国立公文书馆,东京。

③ 同上。

④ NKTH,卷1,p.340。

⑤ 同上,p.348。

工线路。这样,在内大臣三条实美于1882年7月取消进一步讨论伊藤建议后,铁路实际上并没有被列入政府准备放弃的事业之中。在前一年12月对伊藤计划的处置宣布后,日本铁道公司总裁立即要求允许其公司收购国家线路。但是,官方在1882年8月拒绝了这一请求。<sup>①</sup>即使在1884年后,当国家其他的事业被快速地转移给私人,政府也没有准备将其在主要岛上建造的铁路出售。不可否认的是,在北部岛,政府在1889年将其手宫一幌内线出售给新成立的北海道炭矿和铁道公司,但是由于该线路及其所服务的煤田开采是一揽子出售的,它明显是个例外。<sup>②</sup>这样,看来官方大体上还是坚持了铁路国家所有的原则。

尽管现有铁路的国家所有权得到了保证,它并不一定也在新线路的建设中被坚持。事实上,在19世纪80年代晚期的企业潮中,政府给许多私有铁路公司颁发了执照,代表着向私有的根本转换。另外,日本铁道公司提供了向私有铁路公司进行大规模援助的先例,也为采纳这样一种政策而铺路:“即使是干线,根据环境,(政府)也会允许私人建设。”<sup>③</sup>

1886-1889年的私企潮是这一政策明显转变的直接背景。有许多因素导致了这一私企潮。首先,80年代早期,松方的通货紧缩政策引起的价格下降鼓励了储蓄,一旦通货紧缩正常发挥作用,这些储蓄“会涌出来寻找能够盈利的投资领域”<sup>④</sup>。松方财政改革的另一政策,是建立一个健全的、可兑换的、集中于日本银行的货币体系,这导致了利率的剧烈下跌,同时,低利率和稳定的价格鼓励了长期投资。第二,由于这些有利的投资条件,股票价格上涨,增加了投机盈利的机会。另外,1886年,主导债券市场的公共债券利率固定在5%,作为投机商品来说并不吸引人。

114—115

① NKTH,卷2,p.431。

② 古文类典,第13系列(1889),卷48,no.24。

③ NTS,卷1,p.784。

④ 中西,p.31。

因此,1886年后,股票大规模地取代了公共债券,成为主要的投资目标。<sup>①</sup>第三个导致公司潮的因素是1885年后出口的显著扩张,这是全球银价下降所导致的。<sup>②</sup>

由这些条件导致的私企热首先影响了铁路,“然后扩展到纺织业,接下来是采矿业,最后扩展到所有行业。”<sup>③</sup>铁路引领私企潮的主要原因是日本铁道公司的巨大成功。1884年,它公布了第一份业绩报表,显示其投资资产的利润率超过了10%。这一公布使人们对铁路企业盈利的怀疑消除了,并促使人们积极购买铁路股票。一位作者这样写道,“从这时起,铁路工程像雨后春笋一样出现了。”<sup>④</sup>

1885年到1892年间,要求成立私有铁路的申请共有50份,其中大部分都是纯投机性质的。到1892年底,只有包括日本铁道公司在内的14家企业真正建立起来。<sup>⑤</sup>然而,被投资热所推动的私有铁路建设有了显著的进步。1889年,私有线路的总长度超过了政府线路,到1892年,前者达到1,320英里,而国家网络只有551英里。<sup>⑥</sup>

政府对铁路私企潮的态度可以通过大规模政府援助计划表现出来。官方给铁路企业提供了丰厚的援助,模式遵照日本铁道公司,无偿租赁国家财产,给予税收减免,以及代表公司征用私人土地。另外,对一些干线企业,比如山阳和九州,国家增加了利率补贴和利润保证。总体来说,1892年成立的14家企业中,有10家获得了某种形式的政府援助。<sup>⑦</sup>

政府对私有铁路的正式认可,是1887年颁布的《私有铁路管理条

---

① 野田正穗,《日本证券市场成立史:明治期的铁道与株式会社金融》(有斐阁,1980),p.64;星野,“私铁的成立”,p.77。

② 中西,p.31。

③ 《金融六十年史》(东洋经济新报社,1924),p.358。

④ 渡会,p.39。

⑤ 星野,“私铁的成立”,p.80。

⑥ TKN,1907,p.31。

⑦ 杉山和夫,“企业的财务,投资活动”,pp.58-59。

例》。它第一次界定了私有铁路公司获得执照的标准。条例由铁道局提出，<sup>①</sup>实际上是为了控制而非援助那些私有企业。但是，它确实提供了某种形式的公共支持，其中主要一项就是由官方出面获取必要土地。就其本身而论，《私有铁路管理条例》回应了松方早期的观点，他认为需要出台“铁路宪章”，为政府的支持提供指导方针。

事实上，松方是19世纪80年代推动政府给予私有铁路企业援助的主要支持者。1887年3月，当九州和山阳铁道公司的发起人申请政府援助时，松方向内阁递交了一份重大政策陈述，其中表达了他对公共援助的强烈赞同。他认为，由政府建设规划中的干线，需要另外发行一大笔公共债券，而偿还这些债券又需要几十年。相比之下，如果由私有铁路公司来建设这些线路，国家给予他们的援助比公共债券利息要少许多倍。另外，当“公众已经被调动，并且正计划成立公司时”，政府穷尽其资源在铁路建设上是没有意义的。松方因此总结到：“到目前为止，最好的政策就是允许私有公司来负责神户以西铁路的建设，并给予它们恰当的补贴。”<sup>②</sup>

1888年，内阁接受了松方的建议，批准山阳和九州铁道公司的建立。那时，政府还给予九州公司4%的利息补贴，但是在公司的请求下，接下来一年的补贴以完成里程每英里2,000日元的方式支付。山阳在1890年按照相同条款接受补贴。北海道炭矿和铁道公司的条件更好，不仅得到了利息补贴，还得到了5%的利润保证。<sup>③</sup>国家对干线所有的原则，在日本铁道公司成立时还可以被视为得以保留，现在看起来终于瓦解了。

但是，松方的观点并非得到所有政府官员的认同。他的补贴方案遭到了当时铁道局局长井上胜的坚决反对，后者强烈坚持国有制（见图9）。<sup>116-117</sup>井上从1871年铁道局建立起就负责这个部门。在70年代，这个部门在

① 该局的规章议案草案可参考铁道局事务书类，卷2(1887)，no. 3，日本铁路资料，东京。

② NKTH，卷1，p. 177；古文类典，第11系列(1887)，卷38，no. 8。

③ NKTH，卷2，pp. 566-572, 602-605, 647-651。

铁路政策上施加的影响极小,大部分时间只是一个附属的工程机构。事实上,直到 80 年代初,铁道局在决策上的投入都很小。<sup>①</sup> 到那时,铁道局已经建立起能够施加影响的强大基础。

这一基础的一个主要部分,是在工部省内部享有的管理独立权。<sup>②</sup> 但是,更为核心的是,铁道局实际垄断了铁路科技。到 70 年代末期,政府工程师很大程度上脱离了国外技术援助;由于私有公司很少有懂得铁路技术的工程师,他们很快就被召集来协助私有铁路公司。特别是日本铁道公司,在技术问题上完全依赖铁道局。许多其他企业也把建设工作交给铁路局,或聘请其员工为总工程师。<sup>③</sup> 私有铁路公司对铁道局技术专家的严重依赖,提高了铁道局在决策问题上的发言权。

毫无疑问,铁道局影响力增加的最重要原因,是井上的坚定领导。一位外国雇员这么描绘他,“他是一个有着坚强意志和自信的人”<sup>④</sup>,井上直言不讳地赞成国家对铁路网络的统一控制。在出现了对私有企业的突破后,这位铁道局局长试图抓住一切机会反对铁路的私有发展,同时要求对私有线路进行快速国有化。井上在 19 世纪 80 年代不断提出这些观点,他是最能表现政府一直坚持国家所有政策的人。他要求国家主导的坚定立场与松方促进私有铁路发展的规划发生了激烈的碰撞。铁道局局长和大藏大臣之间的冲突,是工部省与大藏省固有冲突的持续,前者鼓吹铁路的公有性质,后者则决定通过鼓励私有铁路企业发展,使政府摆脱沉重的财政负担。

与许多政权内国有铁路的支持者不同,井上不是在游历拥有高效国家铁路系统的欧洲大陆时转而信奉国家所有制的,而是在拜访私企典范之国英国时有这个想法的。井上于 1843 年出生于长州的一个武士家

① 落合,“明治第二个十年(1)”,p. 25。

② 同上。

③ 岛,p. 79。

④ 特里维西克,p. 138。

庭,他在长崎第一次开始了解西方。那时他16岁,在将军所办的海军培训学校接受荷兰老师的指导,学习了军事科学。1863年,他违背将军对海外旅行的禁令,与一群长州武士前往英国。这是一群注定要成为领袖的富有野心的年轻人,其中包括伊藤博文、井上胜和山尾庸三。到达伦敦后,井上最终开始学习铁路和采矿技术,作为“满足(自己)国家需要”的贡献。<sup>①</sup>他对英国不受管制的私有系统显然没有好印象,因为1868年回国时,他已经充满了认为私有铁路公司不当的想法。所以,日本铁道公司的建立深深困扰了井上,认为这是对他所珍视的国家所有原则进行“逐渐否认”的第一步。<sup>②</sup>因此,他那时坚持,“日本铁道公司因特殊原因而建立……应该被视为一个特例。”<sup>③</sup>

井上从不质疑自己的立场,1883年3月,他向工部省大臣递交了一份“私有铁路反对理由”,标志着铁道局第一次大规模地投入决策领域。<sup>④</sup>井上根据自己对西方的了解,在这篇文章里指出,铁路从性质上来说是国家责任,“它不应被置于私有企业手中,这是公理,而且(这么做的)负面影响也是极其巨大的。”<sup>⑤</sup>井上所指的“负面影响”包括:(1)由于私有企业为利润所驱使,它们会拒绝建设无利可图的线路,即使这些线路从国家政策的角度来看是必要的;(2)私有公司由于不愿扩大其投资,不可能做出必要的改进;(3)它们会陷入复制彼此线路的高度竞争;(4)针对地方的小型铁路公司会阻碍国家范围的铁路规划;(5)地方垄断的私有线路会由于拒绝提供运输而伤害地方居民;(6)在国家出现紧急情况时,<sup>118</sup>它们会通过提高价格来获得额外的利润。这些指控在19世纪40年代中曾出现在欧美的私有铁路公司身上,井上因此总结到,“根据这些西方

① 《子爵井上胜君小传》,村井正利编(井上子爵铜像建设同志会,1915),p.6。

② 宇田,“我国的铁道”,p.127。

③ 引用于田中,“铁道输送”,pp.181-182。

④ 原田胜正,“铁道敷设法制订的前提”,《日本历史》,no.208,p.37(1965年9月)。

⑤ NTS,卷1,p.392。

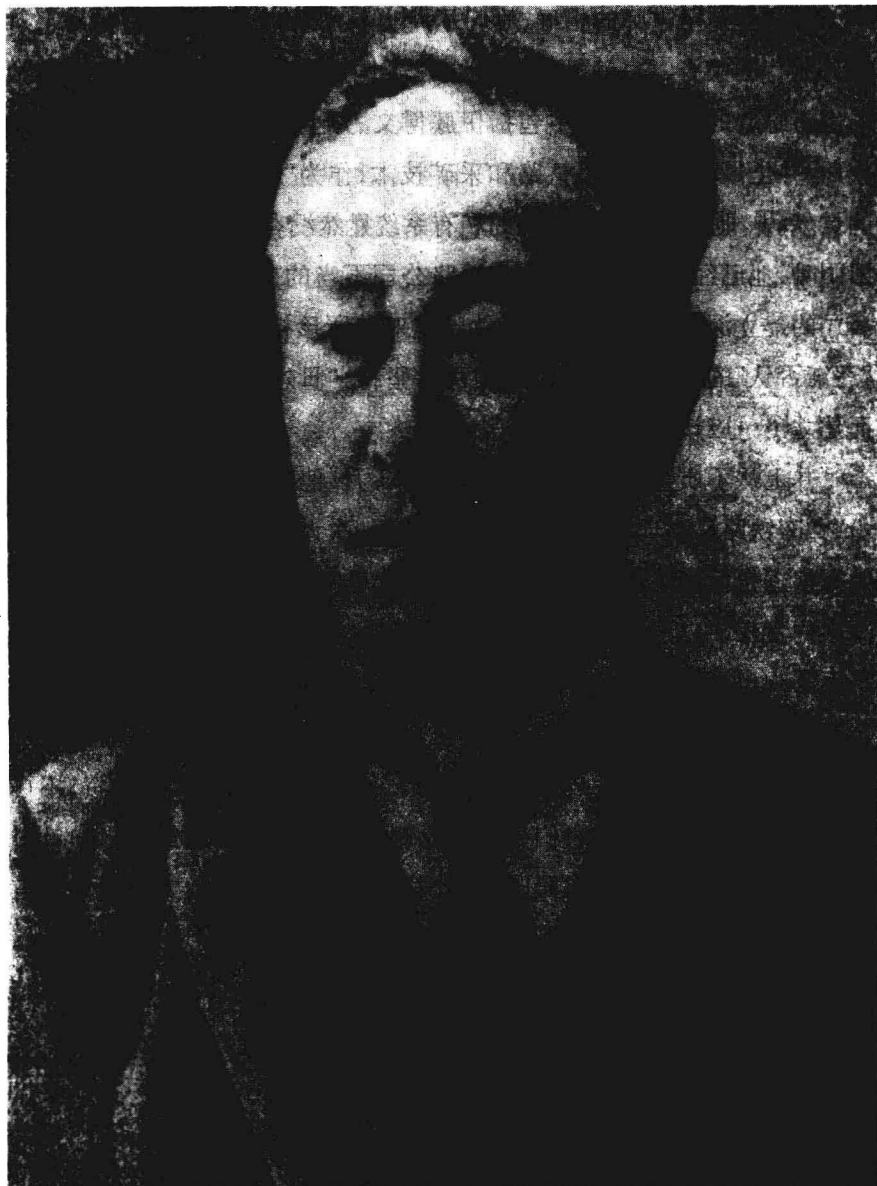


图9 井上胜(1843-1910),1871到1893年担任铁道局局长。图片提供:东京运输博物馆。



国家的经验……政府自己应该承担铁路事业。”<sup>①</sup>

铁道局局长在其 1887 年 3 月呈交给首相伊藤博文的一份备忘录中,继续批评私有铁路企业,这一次是基于干涉期间日本自己的经验。在这份文件中,他坚决反对松方给予九州和山阳铁道补贴的提议。井上承认,“在那些政府让私有企业建设本该由政府建造的铁路中”,给予援助是可以的。但是,私有铁路公司缺乏进行建设的经验和知识。因此,他们很可能聘请外国技术人员,导致不合理的高成本。除此之外,井上指出许多公司创立者受到投机热的影响,被高成本的期待所蛊惑,制定出不负责任的计划。另外,他认为,政府工程师很快就会完成东京—神户干线,<sup>②</sup>国家自己会承担神户以西线路的建设。总之,井上宣称他不能认可“将(铁路发展)交给那些还没有建设规划的企业”,更别说给它们补贴了。<sup>③</sup>

在这些请愿书中,这位国家铁路的领导似乎一直坚持政府控制的主体。但即使是井上这个国家主导的顽固支持者,也在政府不断支持私有企业的氛围中被迫改变了他的方法。比如 1883 年,他从原有的反对私有企业的立场转为支持山尾备忘录,同意使用私人资金进行国家铁路建设。1883 年 7 月,在回应成立九州铁道公司的申请时,井上递交了一份备忘录,敦促政府领袖们建立一个原则,政府应该“管理资本、线路和商业事务……还有私有铁路公司的利润分配”<sup>④</sup>。

当这个方法失败后,井上尝试了第三条道路,也就是强化政府的监管权,并给这种监管权以法律效力。在官方于 1886 年给九州铁道公司颁发临时执照时,井上胜不得不让步:“既然私有建设被允许了,就有必

① NTS, 卷 1, p. 394。

② 政府给予铁道局在 1883 年完成这条线路的放行信号。意识到“这一阶段的极度沉闷”,井上后来回忆,这一授权带给他“无边的满足”:井上胜, p. 439。另可参考《子爵井上胜君小传》, pp. 34 - 35。

③ NKTH, 卷 1, p. 178 和卷 2, p. 395。

④ 引用于落合贞昭,“明治第二个十年(2)”,卷 17, no. 7, p. 33。

要颁布规章条例,作为控制和监管类似企业的标准。”<sup>①</sup>井上然后起草了《1887年私有铁路管理条例》。前面提到过,它不仅规定了国家为私有铁路公司提供援助,也规定了严格的政府监管。首先,条例要求铁路企业在收到执照后的三个月内开始建设工作,以限制投机的可能。它还授权政府监管私有线路的建设和运行,要求企业在其系统间建立必要的联系。另外,条例规定政府保留在紧急时刻征用私有线路的权力,而且在执照生效的25年后可以收购它们。<sup>②</sup>这样,尽管井上不得不进行转变和妥协,他政策的极小一部分还是得到了遵守。

与这些政策的变化相比,1887年,井上在军方的要求面前,没有任何动摇的迹象。这些要求集中于内陆干线的建设、标准轨距的采用和线路的双轨制,标志着军方介入到铁路决策之中。当然,军方早在萨摩叛乱时就承认了铁路运输的重要性,但直到1887年,它在这个领域的活动主要局限于调查铁路在欧洲的战略作用。当军方在19世纪70年代后期将德国军事系统作为典范以后,它对铁路运输在普法战争中所起的作用特别感兴趣。<sup>③</sup>1887年,军方总参谋部形成了综合铁路政策,决定向井上提出要求来实现它们。

铁道局局长断然拒绝了军方的要求。井上辩论道,由于总参谋部所要求的变化需要巨大的资源支出,它们是不能被接受的。但是,他可以同意一个条件,也就是,军方代表可以参与铁路政策的审议,只要这一代表能够胜任,并精通铁路事务。井上坚定的立场表明他保持铁道局独立性的决心。他的不妥协导致了完全的僵局,军方试图通过争取民意来克服这一情况,在次年发表了一本关于铁路战略重要性的书。<sup>④</sup>尽管军方和铁道局的观点这次看来截然相反,但井上很快就会利用军方的要求来

121—122

① 引用于落合贞昭,“明治第二个十年(2)”,卷17, no. 7, p. 33。

② NKTH, 卷2, p. 402。

③ NKTH, 卷1, p. 172; 原田,“铁道敷设法”, pp. 26—27。

④ 参谋本部陆军部,《铁道论》(1888), 东京大学经济教员图书馆, 东京。

推进自己的综合铁路政策建议。

19世纪80年代,两个新的竞争者——铁道局和军方,开始投身于铁路决策领域。1890年大恐慌和接下来的衰退进一步扩大了政策领域,商业团体和地方议会开始向新国会提出纾困要求,包括对私有铁路进行国有化。井上会抓住这一机会,推进国家控制下进行铁路发展的一贯政策,而这一政策通过1892年《铁路敷设法》的颁布,得到了部分的实现。

## 1890年大恐慌及其余波

1890年大恐慌是日本现代的第一次金融危机,《铁路敷设法》正是在这一直接经济背景下制订的。<sup>①</sup>大恐慌及经济衰退瓦解了繁荣年份的资金募集机制,使私有铁路企业经历了第一次真正的测试。私有铁路、其经济支持者和顾客如何应对危机?铁路公司是否真的在19世纪90年代初处于极其危险的状态,导致私有企业欢迎甚至要求进行国有化?

1890年大恐慌本质上是由19世纪80年代企业潮所带来的过度发展和投机造成的。从明治时代开始,对合资企业的投资,不管是投机的还是良性的,取决于股票支付的分期付款机制,这一机制由商业银行的股票抵押贷款来支持。在1893年的《商法》实施以前,并没有法律规定在公司创立时认购者必须支付的公司股票面额比例,此后的要求也比较宽松。<sup>②</sup>因此,直到1948年被依法取消前,几乎所有的合资企业,包括铁路企业,对于认购股份支付都采用分期付款系统,股东最初只用支付其股票面额的一小部分,在企业发展的同时逐步支付其余的部分。这个方法使企业能够募集到与其直接需求相等额的资金,避免资金闲置,减

122—123

① 这一部分和下面一条出自自我的文章《危机中的铁路:日本铁路公司在1890年大恐慌中的融资和管理》,瑞编。

② 1893年《商法》规定,公司股东在公司成立时至少支付其股票票面价值的1/4。但是,1895年,政府将铁路公司的即时支付要求减少到其认购债券的1/10或更多:长冈新吉,《明治恐慌史序说》(东京大学出版会,1971),p.21;野田,《日本证券市场》,p.212。

少分红支出的负担,同时也使股东们减轻了支付高面额股票的压力。另外,商业银行以股票支付的部分为信用,积极向股东提供贷款,支撑了整个系统。<sup>①</sup>

九州铁道公司清楚地提供了这一方法如何在私有铁路公司中运作的例子。九州大部分原始股的分期付款安排和支付的真实记录,以及铁路最初的建设规划,可见表 2-3。如同这家公司的经历所展示的,铁路公司是分段完成线路的,股票支付的安排大体上是使每次分期付款能够承担应建路段的建设成本。在九州铁道,分期付款使公司相对顺利地完成了前六段铁路的建设,特别 1889 年公司公布了第一次良好的分红率,其股票开始在东京和大阪股市交易了以后。但是两年后,在大恐慌后经济衰退的高峰,股东们迫使公司推迟第七段和第八段铁路的建设,并只收取相应分期付款的最小金额。<sup>②</sup>

123

表 2 九州铁道股票的分期付款(总面值:750 万日元),1888-1892 年

分期	支付截止日期	每股到期支付额(日元)	总到期支付额(日元)	截止日期支付总额(日元)	支付比例	全额支付日期
1	1888.11.30	5	75 万	28.5 万	38.0	1889.7.4
2	1889.3.31	5	75 万	87,320	11.6	1889.7.4
3	1889.8.31	10	150 万	1,168,730	77.9	1890.6.24
4	1890.5.31	5	75 万	570,275	76.0	1891.9.30

① 银行定期对部分支付的股票放贷,这可以从三井银行在 1893 年 10 月向其支行发布的警告看出来。伴随着公司或银行对部分支付的股票的没收,这些分行“应该对接受这样的股票为抵押物保持高度警惕”:“合名会社三井银行礼金协议”,引用于杉山和夫,“金融”,古岛敏雄,安藤良雄编,《流通史》,pt. 2(山川出版社,1975),p. 395。

关于分期付款系统和银行的股票抵押与私有铁路公司的关系,可参考野田,《日本证券市场》,pp. 189-231;以及他的“铁路公司的融资”,pp. 90-96。如同一些作者们所说的,“逐渐进行股票分期付款”似乎在早期的英国铁路公司中是普遍实践,绝不是日本的资本主义工业发展独有的特点。这是引于 M. C. 里德,《英国铁路的投资,1820-1844:资本市场发展的案例研究》(伦敦:牛津大学出版社,1975),p. 236。

② “九州铁道株式会社调查报告书”,1900 年 2 月,SEDS,卷 9(1956),p. 277;野田,《日本证券市场》,pp. 72-73。

续表

分期	支付截止日期	每股到期支付额(日元)	总到期支付额(日元)	截止日期支付总额(日元)	支付比例	全额支付日期
5	1890.10.31	5	75万	555,895	74.1	1891.9.30
6	1891.3.5	5	75万	522,285	69.6	1892.9.30
7	1891.8.5	2	30万	106,812	35.6	1892.9.30
8	1891.11.30	1	15万	121,624	81.1	1892.9.30
总支付额:570万日元						

资料来源:《九州铁道公司调查报告书》,1900年2月,选自《涩泽荣一传记资料》,第九卷,涩泽青洲纪念财团龙门社编(涩泽荣一传记资料刊行会刊,1956),p.277。

分期付款系统和银行的股票抵押贷款极大地促进了合资企业的建立和扩张,特别是在19世纪80年代早期松方内阁的财政改革带来的良好商业环境下。在这种情况下,这些实践不仅促进了19世纪80年代晚期企业潮的兴起,也造成了它的瓦解。由于没有法律规定新成立的公司需要募集资金的认购比例,股票支付的分期付款方式使公司在部分股票得到支付的情况下,就可以成立起来。结果导致了合资企业的广泛建立,其中许多是不稳定的,或者单纯是投机性质的。另外,分期付款和股票借贷使投资者使用个人资源过量认购新发行的股票变得可能。<sup>①</sup> 这种股票的过度持有在企业潮的时候并未显现出来,但是任何股票价格的重大下跌,都会导致银行避免再针对股票放贷,股东们拖欠付款,从而可能切断公司的股票资金供应。<sup>124</sup>

在企业潮中,对于股票资本的要求加倍,越来越多的可用资本投入了合资企业,其中许多都用于固定资本,在未来的一段时间内是非生产性的。国有化支持者会在1891年指出,私有铁路公司正是这一类的主要“罪犯”,因为铁路是需求资本最多的,也是酝酿时间最长的合资企业

<sup>①</sup> 1890年7月,大阪商会报告,“(股东)开始接受负担不起的股票……当他们需要资金时,他们普遍使用股票作为抵押物,从银行借贷。”“金融测量”,1890年4月,《大阪商法会议所史料》,卷3,引用于高村直助,《日本纺绩业史序说》,卷1(瑞书房,1971),p.169。

之一。<sup>①</sup>事实上,1887-1889年间,铁路几乎占到了所有合资企业新增注册资金的1/3,很可能在新增实付资金中占到了更大的比例。<sup>②</sup>

1889年,随着在企业潮中成立的公司到期需要支付的分期付款急剧增加,现金市场受到了巨大的压力。比如,1889年年底,大阪及其周边居民支付的企业股票额接近1,200万日元,其中铁路股票占到450万日元;后者中的大约一半,以及该地区居民所持有的超过100万日元的纺织公司股票,是在1889年当年进行支付的。银行贷款无疑是当年大部分股票支付的资金来源,因为部分证据显示,大阪银行1889年做出的850万日元贷款中,一半以上是以公司股票为抵押的,其中大部分是铁路股票。<sup>③</sup>

表3 九州铁道,开通过程,1890-1891

路 段	开通日期	长度(英里)	估算建设成本
博多—久留米	1890.5.1	23	924,953 日元
博多—远贺川	1890.11.15	27	1,105,940
远贺川—门司	1891.4.1	20	829,950
久留米—高濑	1891.4.1	34	1,078,970
高濑—熊本	1891.6.1	17	546,163
鸟栖—佐贺	1891.8.20	15	476,163
			总计:4,962,140 日元

125 资料来源:《日本国有铁路百年史》,第二卷(日本国有铁路,1970),pp.589,601;《铁路百年年报,1907》,附录,pp3-4。

① 在19世纪80年代晚期,运行铁路公司的平均额定资本大约为当时合资企业总量的100倍:TKN,1907,附录,pp.22-46综合各处;《日本帝国统计年鉴》,卷13(内阁书记官室统计课,1894),p.655。

干线铁路公司基本需要7到10年来完成线路;更小的铁路公司,两到三年:杉山和夫,“企业的财务,投资活动”,p.60。但是,这些条款并不等于固定资产的投资酝酿期,由于通过分期付款筹集资本,并在完成后就开通短途线路,铁路公司缩短了这一时期。

② TKN,1907,附录,p.44;《日本帝国统计年鉴》,卷13,p.655。后一年鉴并未提供1889年前合资企业总支付资本的数字。

③ 见埃里克森,“危机中的铁路”,p.167;高村直助,“明治23年恐慌的特点:论长冈新吉著《明治恐慌史序说》”,《日本历史》,no.332,pp.87-91(1976年1月)。

这种对股票资本的进一步需求,再加上新发行了1,100万日元的政府债券,以及由于1889年歉收导致大米价格的上涨,使现金市场极为紧张。结果,利率上涨,引发股票价格下跌。而这又迫使银行停止以股票为信用提供贷款,或者要求更多的抵押品。早在1889年7月4日,《朝野新闻》就报道,股票支付出现了突然增长,银行“担心民众间会出现恐慌”,中止了股票抵押贷款。这些趋势到了年末进一步加强,在1890年1月早期导致了可怕的危机,东京股票市场上也出现了恐慌。股票价格直线下降。银行拒绝股票贷款的情况越来越多,这加剧了财政紧缩和利率上涨,进一步打击了股票价格。<sup>①</sup>在这一恶性循环中,许多合资企业陷入了严重的财政危机。大量投机企业破产或解散,甚至实体企业也在募集资金上遇到了困难。危机持续到1890年3月,此后现金市场开始缓解,但是接下来的衰退直到1893年才逐渐好转。

因此,1890年大恐慌的主要原因是19世纪80年代末期的疯狂投机,它产生了一系列不健全的企业,使现金市场遭受巨大压力。由于大恐慌代表着这种狂热的崩溃,它并没有给已经建立的公司带来那么沉重的打击。事实上,当时的一些商业领袖,特别是来自东京的,倾向于贬低危机的严重程度。比如,1890年3月,涩泽荣一认为,“由于目前紧缩的现金市场并不是由于缺乏国力所造成的,而是在国力上升期发生的,它没有什么值得深切担忧的。如果拿一个人来做比方的话,就像他发烧不是126不是因为生病后变得衰弱,而只是因为过度运动。”<sup>②</sup>但是,由于标准解读强调了企业潮期间私有铁路公司的投机性质,人们自然会认为铁路公司受到了大恐慌的重创。不过,仔细分析数据会为我们揭开一幅更为复杂的图景。

① 除了一小部分股票外,所有在东京和大阪证券交易所的股票市场价都在1890年降到了其支付价值之下:《东京株式取引所五十年史》(东京株式取引所,1928),p.126;《大阪株式取引所五十年史》(大阪株式取引所,1928),p.589。

② “涩泽荣一君关于金融紧张市场”,《东京经济杂志》,1890年3月22日,SEDS,卷5(1955),pp.212-213。

强调企业潮中铁路投资投机性的学者们,倾向于引用铁道局局长井上胜的带有批评性的观察,作为铁路发展的强烈支持者,井上明显心怀叵测。比如,在1887年3月,井上将私有公司的发起人描述为狂热的投机者,他们“患上了铁路病,最近这种病已经变成流行病了”,两年后他仍然喋喋不休地称“铁路公司的计划缺乏实质性”,“资本家们普遍只有一个目标,就是通过股票买卖上投机以赚钱”。<sup>①</sup>当然,企业潮中的投机者确实很多,因为在当时报纸和周刊上频繁出现“铁路热”这个词,无疑这些投机者提出了许多有问题的规划。事实上,于1886-1889年申请私有铁路公司执照的37家企业中,有20家失败了,14家是因为申请被政府拒绝,另外则是在开始建设之前的不同阶段被迫解散。<sup>②</sup>

但是,一个重要的事实是,这些申请执照的企业中近乎一半成功建立起铁路公司,其中大部分到1890年已经开始运营。另外,尽管大部分铁路公司依赖直接股票认购,大部分是公众认购,在企业潮期间仍能够成功按期出售所有股票。<sup>③</sup> M. C. 里德关于早期维多利亚铁路的一段描述也适用于明治中期的日本铁路,他认为,投机在“扩大和深化铁路募集资金的资源……”中起到了重要的作用,“投机收益的可能……吸引了投资者,如果在更为静止的市场,这些投资者也许不准备接受可能的风险。”<sup>④</sup>投资者的大量参与可以由一个事实来表明,到1889年底,已运营铁路公司总值为4,539万日元的注册资金股票中,62%已被支付。<sup>⑤</sup>因此,总的来说,企业潮期间,铁路企业并不像一些观察家们认为的那么脆弱。

当大恐慌到来时,私有企业在线路的建设方面已经取得了实质的进步。12家公司中除了3家以外,都在延伸线路,到1890年3月开设的里

① NTS,卷1,p.663;《日本铁路》,p.24。

② NKTH,卷2,pp.390-391。

③ 野田,《日本证券市场》,p.75。

④ 里德,p.96。

⑤ TKN,1907,附录,p.44。



程总数已达到 586 英里,而国家铁路只有 551 英里。<sup>①</sup> 这些私有公司已经在运营线路,表明它们并不是投机企业。不过,许多企业刚刚成立,仍然处于建设的早期阶段。由于还没有获得多少利润;这些公司仍在争取贷款者和投资者的信任。因此,在大恐慌中,他们比老牌的已经建立多时的企业表现得更为谨慎。

企业潮期间,投机热极大地促进了私有铁路投资,这一狂热的反应对所有的铁路公司至少都有某种影响。特别是股票价格的下跌和紧缩的现金市场,使许多企业股东极难达到其认购股票未偿部分的支付要求。在东京证券交易所经纪人于 1891 年晚期递交给国会、要求铁路国有化的请愿书中,铁路企业股东的困境被描述得极为生动:

尽管它们的股票价格已经下跌,铁路公司仍在稳步地进行建设,并紧迫地要求股票的支付。即使股东希望满足其要求,但是,由于现金市场紧缩,他们并不能轻易地这么做。当企业热退却后,股票价格每日都在下跌,即使股东们希望在股票市场上出售股票,切断与企业的联系,在企业提出要求、支付还未完成时,他们也绝不可能进行交易,市场在这方面有严格的规定。因此,越来越多的股东们通过借贷和支付股票来清算其持有的股份;股票涌入市场,股价进一步下跌,结果亏本出售越来越频繁。流通资金涌入铁路股份……随着现金市场进一步紧缩,每个人都有恐慌之色。<sup>②</sup>

数据显示,当时大部分铁路股票的价格确实下跌了,其中一些还下跌得比较厉害。1890 年 2 月,山阳铁道股票在大阪证券交易所的月平均价格下降到股票实付额之下,并在整个衰退期保持这个水平(见表 4)。

<sup>①</sup> 同上, p. 31, 附录, pp. 22 - 46 整合各处。

<sup>②</sup> 《铁道意见全集》(大谷·松次郎, 1892), pp. 397 - 398。

相似地,1890年3月,九州铁道股票在大阪交易所的平均每月价格也下降到实付额以下,在那一年的其余月份中,仅有一个月等于或超越了这一价格。1890年12月,这两支股票都到达了当年最低值,山阳股票比实付额低23%,而九州则低18%。铁路股票年平均价格的数据基本显示了这一趋势。1890年,在东京或大阪证券交易所,或两个交易所都上市的11支铁路股票中,8支要么是下降,要么是在当年实付额下(见表5)。8支中的5支,直到1892年才与其实付额持平。当然,银行基于这些价格下跌的股票而进行贷款是很勉强的。结果许多刚刚成立的铁路公司,由于股东无力支付而被迫推迟建设。

一些学者并不重视铁路公司作为一个整体在募集建设资金上所遇到的困难。比如中西就认为,大恐慌在私有铁路的扩张上影响极小:“总体上,资本支付或线路延伸的速度并没有明显的下降。”<sup>①</sup>但是,数据显示的结果正相反。1889年,已经处于运营状态的铁路企业,其总实付资金比前年提高了86%。在大恐慌和衰退期间,这一数字急剧下降,在1892-1893年间低于10%(见表6,栏3)。线路开通时间的比较数据,也基本说明了同样的趋势,尽管有一点滞后。考虑到建设时间,我们可以参考表6中栏2的数据,在衰退期间几乎没有进行新的建设。

大恐慌对一些运营公司的利润和分红率也有明显的影响。综合数据显示,在大恐慌期间,利润率绝对下降,在衰退的年份里逐渐恢复。但是,分红率在这一时期相对稳定,政府补贴在其中起到了重要的作用,特别是1890年,它们占到了所有铁路公司分红的44%(见表6,栏5、7、9)

通过对个体公司的分析,可以更准确地认识大恐慌对铁路分红和利润的影响。危机对铁路公司的影响不仅取决于企业发展的程度,也取决于其主要收入的主要来源。像北海道炭矿和铁道公司的主要收入来源是货运,特别是运煤,在利润率上就明显下降,因为煤矿业受到经济衰退的重创(见表7)。同样

<sup>①</sup> 中西, p. 40。

经历利润下降或至少是停滞的,是处于建设初级阶段的干线企业,特别是关西、山阳和九州铁道。<sup>①</sup> 但是,小型城际铁路的收益并没有怎么下降,因为这些公司主要依赖客运,并不像货运那样容易受到经济波动的影响。事实上,像甲武和大阪这样的铁路公司,在大恐慌和衰退期中利润率反而是稳步上升的。这些趋势也反映在公司的分红率上,城际铁路在这一时期提高了分红率,而大部分干线企业则减少或保持在低水平上(见表8)。

表4 山阳和九州铁道股票的平均月报价,大阪证券交易所,1889年7月-1890年12月

年/月	山阳铁道(日元)	九州铁道(日元)
1889年/7月	42.19(40)	24.79(20)
8月	19.65(20)	22.80(20)
9月	20.00(20)	24.40(20)
10月	20.03(20)	24.10(20)
11月	21.25(20)	26.15(20)
12月	20.75(20)	24.40(20)
1890年/1月	20.20(20)	21.70(20)
2月	18.10(20)	20.05(20)
3月	17.25(20)	24.70(25)
4月	16.08(20)	23.70(25)
5月	17.40(20)	25.20(25)
6月	15.80(20)	23.85(25)
7月	17.95(20)	24.00(25)
8月	17.23(20)	22.75(25)
9月	16.70(20)	26.65(30)
10月	15.55(20)	26.05(30)
11月	15.60(20)	24.60(30)
12月	15.43(20)	24.55(30)

资料来源:泷泽直七《稿本日本金融史论》(有斐阁,1912),pp.248-250

注:括号中的数字代表票面实付价值。

130-131

<sup>①</sup> 关于西部日本的干线铁路公司所经历的困难,参考小风秀雅,“交通资本的形成”,高村直助编,《企业勃兴——日本资本主义的形成》(岩谷书房,1992)。

金融危机使那些未获得补贴、还未开始运营的企业陷入更严重的困境,因为它们不能为投资者提供任何回报,因此不能吸引他们支付其股票。关西和关东地区的三宫和总武铁道公司在19世纪90年代早期都陷于停滞状态,就是因为它们无法收到股票支付资金。总武铁道公司于1889年12月获得执照,虽然“完成了开始建设的安排”,<sup>①</sup>但由于许多股东拖欠支付股票资金,被迫于1890年推迟动工。在这种情况下,通常的操作是公司将拖欠者的股票充公并再次出售,但很明显公司刚刚成立,还不能采取这一步。1890年12月25日,《朝野新闻》报道,“公司不准备采取这种极端的措施,而是通过新经纪人发起新的股票认购,来弥补(资金)不足。”尽管采取了这一行动,公司还是直到1893年才开始建设工程。

已经开通线路的公司并非对这类困难免疫。对于九州和山阳铁道来说尤其如此,它们是刚刚成立的干线公司,有着巨大的资金需求和繁重的建设任务,但是从政府那里接受到的援助却较少。危机以股票支付和建设延迟的方式,使它们遭遇了严重的打击。

但是,具有重要意义的是,大恐慌与衰退后再次兴起的企業潮,其中心仍是铁路公司,这反映出在19世纪90年代初,如同一份周刊随后报道的,“即使它们没有达到预期的目标,很少有企业会遭到完全的失败,然后解散。”<sup>②</sup>事实上,只有一家得到完全执照(以公司名义发行股票并开始建设的前提)的铁路公司——甲信铁道,由于在危机中经历的财政问题而失败。<sup>③</sup>但是,除了1892年与日本铁道合并的水户铁道以外,已经开通里程的铁路企业中,没有一家在19世纪90年代早期解散。纺织企业事实上也并没有受到那么严重的打击——在危机中仅有两家破产——但是它们显然在融资和保证利润与分红率方面,比铁路公司面临

① NTS,卷1,p.899。

② “新事业的资本金”,《东洋经济新报》,1896年4月5日是,引用于野田,《日本证券市场》,p.98。

③ NTS,卷1,p.878。

着更严重的困难。<sup>①</sup>

表5 相关铁路公司股票的平均报价,1888-1894年(单位:日元)

东京证券交易所					
年份	日本铁道 第一次发行	筑丰兴业	两毛	甲武	赞岐
1889	90.0(50)	—	80.9(100)	87.9(75)	78.0(65)
1889	—	25.9(10)	47.8(50)	107.5(85)	69.9(65)
1890	88.3(50)	21.0(25)	45.5(50)	54.5(45)	28.0(50)
1891	—	—	42.5(50)	—	30.2(50)
1892	—	—	52.6(50)	71.4(45)	37.8(50)
1893	102.5(50)	55.7(50)	81.2(50)	108.1(45)	47.9(50)
1894	94.8(50)	74.8(50)	70.6(50)	106.0(45)	52.6(50)

大阪证券交易所						
年份	山阳第一 次发行	山阳第二 次发行	九州	北海道 炭矿	关西	大阪
1888	24.4(25)	—	—	—	31.1(25)	29.3(32)
1889	20.3(20)	5.3(5)	24.6(20)	—	45.3(35)	41.0(40)
1890	17.2(20)	7.2(10)	24.0(25)	15.4(15)	29.9(38)	42.5(50)
1891	22.9(27)	19.3(23)	28.8(35)	52.2(45)	33.2(47)	44.3(50)
1892	23.4(27)	—	34.3(38)	56.2(50)	37.9(47)	58.2(50)
1893	31.8(27)	—	41.2(38)	77.5(50)	57.6(47)	85.3(50)
1894	30.5(27)	—	40.1(38)	—	54.4(47)	72.2(50)

资料来源:《东京株式取引所五十年历史》(东京株式取引所,1928),表5;《大阪株式取引所五十年历史》(大阪株式取引所,1928),数据附录。

注:括号内的数字代表着实付价值。

133

① 高村,《日本纺绩业史》,卷1,pp.169-170,172n28。高村注意到,在1890年的两个半年,超过40%的纺织企业的分红率可以被确定为根本没有分红。

## 19 世纪 90 年代早期的铁路公司

运营铁路的公司在开始时都较为健康,再加上以顾客为主要利润来源的结构以及政府的资助等,<sup>①</sup>大部分在危机中从未遭遇严重的危险,以相对较好的状态渡过危机。但是,许多铁路公司认为恐慌及其后果造成了生死存亡的境况。为了完全了解此时私有铁路公司的行为,我们不仅需要了解金融危机本身,还要了解那些影响铁路公司决策的各个团体。

**主要铁路股东。**对于任何铁路公司,在决策中最有影响力的团体必然包括公司的高级股东。在明治时期,私有铁路的融资 80% 是通过发行股票来实现的。<sup>②</sup> 这种股本权益的高比例使股东能够影响,如果不是决定的话,公司的商业战略。

19 世纪 90 年代早期,第一类铁路公司股东是银行及其代表。事实上,对于铁路公司主要股东列表上充斥的银行经理数目,人们会觉得十分诧异。比如,1886 年成立的两毛铁路 1890 年 10 月的股东列表中,在可以确定职位的投资者里,银行人员是最庞大的集团,在 80 位持有 100 或更多股的股东中至少占了 14 位。这 14 位银行人士一共拥有该公司总发行股票 25% 的份额。<sup>③</sup>

不可否认的是,与银行业相关的许多铁路投资者也参与了其他领域的活动,比如股票经纪或制造业。比如,田中市兵卫、今村清之助、松本重太郎和原六郎四人在 1891 年 9 月一共拥有山阳铁道 26 万股中的 5%

---

① 1890 年中央银行使用铁路股票作为抵押进行贴现的扩大,将会在本章稍后讨论。

132-134 ② 比如,1900 财年,当铁道局开始就运营私有铁路公司的资本结构报告数据时,这些公司的总支付资本等于其总资本的 79%:《铁道局年报,1900》(递信省铁道局,1901),pp. 55, 203。

③ 石井常雄,“两毛铁道会社的株主及其系谱”,《明大商学论丛》,卷 41, nos. 9-10, pp. 142-146(1958 年 7 月)。

以上。<sup>①</sup>但是,人们可以看出,在许多情况下,银行官员所持有的大规模股票实际是他们所属银行的名义财产。对于国有银行来说特别是如此,它们以向自己的经理和员工提供股票抵押贷款的方式投资于公司,以规避禁止它们拥有公司股票的规定。比如,1890年10月,位于新瀉的第四国立银行以其经理西胁国三郎的名义拥有两毛铁道公司的股份。西胁在公司的名义和个人股份达到4,678股,使他成为该铁路公司最大的持股者,<sup>②</sup>拥在其全部股份的15%以上。机构投资者,特别是银行和保险公司,直到19世纪90年代后半期才出现在铁路股东名单中;国家银行在转变为普通银行后也出现在这些名单上,这时它们可以公开其所持有的铁路公司股票。<sup>③</sup>直到那时,许多私有银行和保险公司,以及国有银行,都以其员工的名义拥有铁路公司股票。比如,1891年,三井住友银行

134

① “山阳铁道会社株主名簿”,1891年9月,《中上川彦次郎传记资料》,日本经营史研究所编(东洋经济新报社,1969),p.170。当时拥有山阳铁道1,000股及以上的银行工作人员包括高见次郎三郎(3,070股)、伊藤长治郎(1,973股)、井上次次郎(1,100股)、今井正五郎(1,012)和萨摩次平(1,000)。这些股东是根据武知京三的“日清战争后铁道会社的株主系谱”而被确认为银行管理人员的,《青鞞女子短期大学纪要》,no.6,pp.22-23(1976年9月);石井常雄,“两毛株主”,p.146。其中一些银行在铁路公司有广泛的利益。井上次次郎是第三百三十六国有银行的总裁,和百三十银行的董事,他在1896年3月拥有九州铁道原始股的1,520股,1894年6月拥有关西的3,000股,1890年10月两毛的200股:“各施設铁道大株主一览表”,《铁道杂志》,no.5,p.22(1896年6月);关西铁道株式会社,《12大株式会社》,1894,p.36;石井常雄,“两毛株主”,p.144。除了他在1891年拥有山阳的4,615股外,今村清之助是自己银行的总裁,在1896年3月拥有九州铁道原始股的1,100股,1894年6月拥有关西铁道的4,437股原始股:“各施設铁道大株主一览表”,no.5,p.23;关西铁道,《12大株式会社》,p.36。今村、百三十银行总裁松本和横滨正金银行董事原在1902-1903年仍是主要铁路投资者,各种拥有超过1万股:杉山和夫,“明治30年代的铁道会社的大株主与经营者”,《成蹊大学经济学部论集》,卷7,no.2,p.155(1977)。

野田指出,铁路股票在国家证券市场的总成交额在大恐慌和衰退期间急剧下降,在1895年保持中等水平:野田,《日本证券市场》,p.238。因此,在大部分情况下,可以认为一位投资者在1895财年年底所持有的原始股(也就是,1896年3月),基本相当其在金融危机中所持有的股票量(大部分铁路公司在1892年之前没有发行新股票)。

② 石井常雄,“两毛株主”,pp.142-143,147。

③ 星野,“日本铁道(2)”,p.22,关于第十五国立银行在1897年转变为普通银行,和当年出现在日本铁道股东名单上;以及杉山和夫,“株式会社制度的发展:纺绩、铁道业的案例”,小林正树等编,《日本经营史学》卷1,《明治经营史》(有斐阁,1976),pp.117-118,关于世纪之交后制度投资者在铁路公司中的崛起。

以其神户分部经理的名义持有 1,012 股山阳铁道的股份,明治生命保险公司则以其总裁的名义拥有 1,000 股。<sup>①</sup>

银行投资铁路股票的最明显案例,就是第十五国立银行对日本铁道公司的参与。<sup>②</sup> 休·帕特里克和山村耕造正确地指出这种所谓“同业银行”的独特性,它是由岩仓具视为贵族建立的投资机构,拥有政府所给予的特权,山村认为应该将这一机构排除在对明治时期银行对行业融资所起作用的讨论之外。<sup>③</sup> 但是,星野誉夫认为,第十五国立银行,就像与它密切相关的日本铁道公司那样,逐渐失去了建立初期所享有的特权。特别是随着 1883 年《国立银行条例》的修改,第十五国立银行最重要的特权被取消,开始与其他国有银行接受相同限制。另外,尽管这家“同业银行”明显不受禁止国有银行持有公司股票的规定,它和其他国有银行一样遵守了这一规定,以其经理和员工的名义投资铁路股票。<sup>④</sup> 不考虑这家银行的特殊性,人们不能简单地把它排除在银行融资的讨论之外,至少在铁路公司银行融资方面,因为在 19 世纪 90 年代早期,仅是在日本铁道公司,它就占有最少 9% 的股份,占私有铁路实付总资本的 15%。<sup>⑤</sup>

136

---

① “山阳株主名簿”, pp. 170 - 171。

② 星野,“日本铁道(1)-(3)”。

③ 休·帕特里克,“日本,1868 - 1914”,隆多·卡梅隆等编,《工业化早期的银行业:比较经济学研究》(纽约:牛津大学出版社,1967), pp. 258 - 259;由井常彦,《武士收入研究》,及“日本,1868 - 1930:修正的观点”,隆多·卡梅隆编,《银行业和经济发展:历史的教训》(纽约:牛津大学出版社,1972), p. 175。

④ 星野,“日本铁道(3)”, pp. 155 - 156, 182。

⑤ 用 1890 - 1893 年私有铁路公司的总支付资本除以这些年银行的总最小投资(“所有资产”,同上, p. 165, 表 36),得出的数据为 9% (TKN, 1907, 附录, pp. 44 - 45)。星野认为,真实的百分率也许是这个数字的几乎两倍:星野,“日本铁道(3)”, p. 164。



表6 私有铁路发展状况和经营业绩,1888-1894年

年份	企业数目	开通里程 (公里)	实收资本 (1,000 日元)	利润 (1,000 日元)	利润占 资本 比例(%)	分红 (1,000 日元)	分红占 资本比例 (%)	国家资金 援助(1,000 日元)	资金援助 占分红比 例(%)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1888	6	406	14,997	1,127	7.5	1,342	8.9	311	23.2
1889	12	525 (29.3)	27,943 (86.3)	1,427	5.1	1,927	6.9	648	33.6
1890	12	849 (61.7)	38,493 (37.8)	1,630	4.2	2,612	6.8	1,147	43.9
1891	13	1,166 (37.3)	43,441 (12.9)	2,122	4.9	3,099	7.1	1,017	32.8
1892	13	1,320 (13.2)	46,737 (7.6)	2,659	5.7	2,782	6.0	955	34.3
1893	15	1,368 (3.6)	48,870 (4.6)	3,470	7.1	3,725	7.6	887	23.8
1894	20	1,537 (12.4)	59,177 (21.2)	4,648	7.9	4,564	7.7	779	17.1

资料来源:《铁道局年报》,1907,附录,pp.22-46,p.102;《大日本帝国统计年鉴》,卷13(内阁书记官室统计课,1894),p.703,卷14(1895),p.712。

注:括号内的数字代表着与前一年的同比增长率。

根据星野,在日本铁道公司于1881年成立时,第十五国立银行接受了公司价值130万日元的2.6万股,即该公司原始股的22%,使它成为最大股东。<sup>①</sup>但是,由于禁止国有银行持有公司股票的法令,第十五国立银行将股票归在那些前大名和武士、现银行经理和雇员的名字下,从而隐瞒了对公司的投资。然后它对这些人发放了股票抵押贷款,以资助他们对股票的分期付款。1881年,日本铁道公司要求股东以每股1元的价格完成首期支付。第十五国立银行的名义持股者于是必须支付2.6万日元,这正是1881年银行发放股票抵押贷款的数额。下一年年末,相似的关联发生了,银行名义持股人必须支付的日本铁道银行股票分期付款

135-136

<sup>①</sup> 同上,p.155。

额——26万日元——与银行发放的公司股票抵押贷款总额相同。此后，第十五国立银行开始对持有的非日本铁道股票也发放了抵押贷款，因此到1892年底，银行必须支付的最小日本铁道股票分期付款额，已经降到了其未偿股票抵押贷款的1/4，假定它继续支付其最初认购的股票并接受了全部三次资本增长配股的话。<sup>①</sup>

表7 相关铁路公司的收入结构和利润率, 1888-1894年(单位:1,000日元)

年份	北海道炭矿(执照颁发时间: 1889年11月)			山阳(执照颁发时间: 1888年1月)			关西(执照颁发时间: 1888年3月)			大阪(执照颁发时间: 1888年3月)			甲武(执照颁发时间: 1888年3月)		
	客运收入	货运收入	利润率	客运收入	货运收入	利润率	客运收入	货运收入	利润率	客运收入	货运收入	利润率	客运收入	货运收入	利润率
			(%)			(%)			(%)			(%)			(%)
1888	-	-	-	-	-	2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1889	-	-	-	136	14	2.9	10	0	0.1	46	4	2.4	55	12	5.8
1890	71	219	6.1	154	26	1.9	47	11	0.4	76	9	3.3	70	20	6.5
1891	106	276	4.7	281	48	2.9	120	40	2.9	141	34	5.9	70	21	7.3
1892	120	304	2.6	349	87	4.0	150	28	1.8	173	39	7.0	75	31	9.4
1893	123	336	5.1	415	112	5.0	146	46	4.2	212	48	8.3	83	39	10.9
1894	148	412	4.4	712	301	8.4	187	65	3.8	231	62	8.0	100	46	12.2

资料来源:《铁道部年报》,1907,附录, pp.22-104

但是,1897年5月,当第十五国立银行成为普通银行并公开其拥有日本铁道公司股票时,它拥有铁路公司26万股——几乎是日本铁道公司股票总额的1/3——总支付资本为1,000万日元。<sup>②</sup>这个数字是前面提到的假设中到1897年公司最小投资额的一倍半。这一事实表明,除了资本增长的配股以外,第十五国立银行还购买了更多日本铁道公司的股票,增加了股权参与。它进一步表明,在1892年,实际代表着该行对

① 同上, pp.164-165。

② 同上, p.155。我计算了总支付价值,将铁路公司实付价值与其1897年3月的股票票面价值的比率(星野,“日本铁道(2)”, pp.4,19)与银行在1897年5月持有的26万股的总票面价值相乘(0.78X1,300万日元)。

日本铁道公司股票投资的未偿股票抵押贷款比例,更接近于一半而非四分之一。第十五国立银行因此保持了其作为日本第一铁路股东的地位,尽管明治时期私有铁路公司不断增加(银行只在另一家铁路企业购买了股票——相对来说较少的股票<sup>①</sup>)。

铁路股东的第二类,其重要性不体现在数量上,而是体现在其投资水平上,包括未来财阀的缔造者们,特别是三菱和三井。直到1906—1907年国有化,三菱一直是私有铁路的第二大股东。到19世纪90年代早期,它极大缩小了自己持有的铁路股票与第十五国立银行之间的差距。1891年,第十五国立银行拥有至少7.9万股日本铁道公司股票,而三菱则拥有山阳股票28371股、<sup>②</sup>日本铁道1.1万股,<sup>③</sup>在一些其他铁路公司也有相当股份。(所有这些股票的票面价值为50日元)。三菱明显利用了大恐慌和衰退,以低价收购了铁路股票。比如,从1889到1892年,岩崎久弥将其拥有的山阳铁路股票份额从5.4%提高到11.2%。在九州,他于1891年3月购买了筑丰兴业铁道的大额股份,成为该公司的第一股东,从1891年7月到1893年4月,将其在九州铁道的股份提高了3倍多,持有6.9%的公司股票,巩固了自己在该公司股东名单上第一股东的地位。金融危机使三菱有机会将其主要持股资产从船运公司,特别是从NYK中转移到私有铁路公司上。<sup>④</sup>

① 这里提到的公司是1897年成立的中等规模的岩越铁道。1906年政府收购岩越时,第十五国立银行拥有该公司的5,000股:星野,“日本铁道(3)”,pp.180—181。

② 在这些股份中,有25,490股是以岩崎久弥的名字登记的,2881股是以三菱的董事庄田平五郎和寺西正毅:“山阳株式会社簿”,p.170。

③ 1881年,三菱以岩崎家庭成员和三菱董事的名义,接受了日本铁道9,000股股票:星野,“日本铁道(2)”,p.11。如果三菱保持了这些最初的股票,并接受了所有随后的资本股票增长分配,它于1891年的总持有量应该为2.8万股。很明显这不是事实,因为三菱在公司的利益从1881年的8%降到了1886年的4.1%,到1896年降到了3.2%:日本铁道会社,“百年以上株主人名簿”,1886年9月21日,SEDS,卷8,p.572;星野,“日本铁道(3)”,p.166,和“日本铁道(2)”,p.19。使用3.2%的数据,可以保守得出三菱1891年所持有的日本铁道股票额为1.1万—1.2万股。

④ 小风,“交通资本”,p.100;东条正,“明治期铁道会社的经营纷争与株主的动向:九州铁道改革运动”,《经营史学》,卷19,no.4,pp.8,11(1985年1月)。

表 8 相关铁路公司的分红率,1888-1894 年(单位:%)

年份/半年	日本	山阳	九州	北海道 炭矿	关西	大阪	甲武	阪堺	
1888	上半年	12.0	-	-	-	-	-	-	10.0
	下半年	12.0	4.08	6.0	-	-	-	-	
1889	上半年	11.0	3.28	6.0	-	-	2.5	6.3	12.0
	下半年	11.0	3.0	6.0	-	2.1	2.5	6.0	
1890	上半年	11.0	6.0	6.0	10.0	0.9	2.4	7.0	11.0
	下半年	10.0	6.0	6.0	10.0	0	3.6	5.0	
1891	上半年	9.0	4.1	6.0	10.0	1.7	5.0	7.0	12.0
	下半年	10.0	2.76	4.25	8.0	3.8	5.0	6.2	
1892	上半年	10.0	3.33	4.0	7.5	3.6	6.6	8.0	13.0
	下半年	10.0	4.0	4.0	7.2	4.3	6.6	8.3	
1893	上半年	10.0	4.5	4.74	7.5	0	8.0	10.0	15.0
	下半年	10.0	4.5	5.53	8.0	4.0	8.0	10.0	
1894	上半年	10.0	5.5	7.0	12.0	6.8	8.5	12.0	17.0
	下半年	10.0	7.0	7.5	12.0	4.7	9.6	10.0	

资料来源:《帝国铁道年鉴》,第三版(铁道时报局,1906),pp.65-367;《大阪铁路略历》(大阪:筑贞三,1901),附录,表4;《阪堺铁道经历》(松本重太郎,1899),附录,表5。

三井在铁路方面的大规模投资比三菱要晚,不过到 1893 年,它已经超过宫内厅成为铁路公司的第三大股东,直到 1906-1907 年的国有化,它一直保持这一地位。<sup>①</sup> 在衰退时,三井在日本铁道中拥有大约 1% 的份额——3,000 到 4,000 股,在两毛则有 3%。<sup>②</sup> 但是对于最后成为其投

139 ① 1905-1906 年,第十五国立银行拥有 308,773 股铁道股票;三菱(岩崎久弥合岩崎弥之助),157,122 股;三井(三井银行及其总裁三井高安),126,752 股;宫内厅,63,326 股;杉山和夫,“明治 30 年代”,pp.156-157,160-161,170。

② 现存的列表表明,三井从 1881-1896 年在日本铁道保持了大约 1% 的股份:星野,“日本铁道(2)”,pp.10,19-20,和“日本铁道(3)”,p.166。三井明显以两位三井物产员工的名义在两毛铁道拥有 1,000 股:石井常雄,“两毛株主”,p.143。

资主要目标的两个公司,三井代表的名字并没能出现在北海道炭矿 1894 年的股东名单上,在山阳铁道的 1891 年名单也是如此。<sup>①</sup> 另一方面,19 世纪 90 年代早期,三井在九州铁道中拥有 8,125 股,仅次于三菱,到 1893 年,它成为山阳铁道的第二大股东,拥有 17,399 股,仅次于岩崎久弥拥有的 32,220 股。<sup>②</sup>

另一个铁路股东的主要人群来自前大名和贵族,包括代表宫内厅的名义投资者。宫内厅拥有 10% 的北海道炭矿和铁道公司股份,2% 的日本铁道公司股份,并在一到两个小公司中持有较少的股份,在衰退的头两年里一直是私有铁路的第三大股东。<sup>③</sup> 贵族投资的铁路公司主要集中在得到大幅政府补贴的日本铁道和北海道炭矿。在日本铁道,除了通过第十五国立银行转化的大额大名俸禄,贵族投入的个人资金也在 90 万日元左右,约占该公司初建时发行股票总量的 16%。这一群体的成员也广泛投资于一些没有政府补贴的小型铁路公司,比如关东地区的甲武和总武。前大名经常在自己此前管理的范围内建设和运行的线路中这样做。<sup>④</sup>

主要铁路股东的第四大类别包括除银行和正在崛起的财阀之外的工业资本家。这些投资者主要集中于东京和大阪地区,但是也有一些地方工业家,比如对筑丰兴业铁路投资的九州煤矿主,他们在某些公司中

① 武知京三,“日清战争后”,p.10。三井这时在山阳铁道的利益,看起来仅限于前面提到过的 140 以三井银行神户分行经理的名义持有的 1,012 股:“山阳株主名簿”,p.170。

② “各施設铁道大株主一览表”,no.5,p.22;武知,“日清战争后”,p.22。

③ 武知,“日清战争后”,pp.10,15,30;星野,“日本铁道(2)”,pp.19-20,和“日本铁道(3)”,p166。

④ 星野,“日本铁道(2)”,p.16n4;武知,“日清战争后”,pp.14-17。关于贵族在 19 世纪 90 年代晚期贵族在铁路公司中的投资,参考伊牟田敏充,“华族资产与投资行动:旧大名的株式会社投资中心”,《地方金融史研究》,no.18,pp.1-49(1987 年 3 月);关于同业资本的形成和投资,见千田稔:“华族资本的成立与展开:一般的考察”,《社会经济史学》,卷 52,no.1,pp.1-37(1986 年 4 月);和“华族资本的成立与展开:明治、大正期的旧土浦藩主土屋家”,《社会经济史学》,卷 55,no.1,pp.1-36(1989 年 4 月)。

小风有一个有趣的观察,1890 年 3 月和 4 月将九州和山阳铁道股份指定为遗传贵族资产,它们的价值像纺织企业股票一样下降:小风,“交通资本”,pp.95,105n38。

起到重要作用。在大城市资本家中,投资于大阪地区船运和其他工业企业的藤田传三郎,有着与当地商人而非大阪同僚们相同的投资私有企业的动机。像九州煤矿主那样投资铁路主要是为了改善运输并扩大煤矿市场一样,藤田主要致力于获得铁路投资所带来的间接收益,具体来说,就是获得归于其建设公司的铁路建设合同。<sup>①</sup>更为典型的大城市工业资本家是雨宫敬次郎。他在东京地区有多项产业,对铁路融资有极大的兴趣,主要是希望通过股票分红来获得直接回报。到19世纪90年代早期,他在盈利颇丰的北海道炭矿和甲武铁道都拥有大额股份,正积极为最终赢得“私有铁路之王”称号而努力。<sup>②</sup>

主要铁路股东的最后一类人,是使用主要从传统活动中所获得的收益,比如地产、贸易和借贷,来购买铁路公司股票资本家的资本家。也许在纯土地资本家中最大的铁路股东是三重地区的诸户清六,他在九州铁道中投资颇多。<sup>③</sup>在贸易家中,那时的主要铁路股东——并最终成为所有种类顶级投资者之一的——是横滨棉纺织品商田中新七。<sup>④</sup>铁路投资者们参与甚多的一个行业,尽管也许人们会说它并不“传统”,是股票和商品交易业。这一类股东中,许多是股票经纪人,其重要性表明相当一部分铁路投资具有投机性。

---

① 杉山和夫,“企业的财务,投资活动”,pp.57。1891年9月,藤田拥有山阳铁道的300股,因为他的团体承担了大部分建设工作(见中上川彦次郎到本山彦一,1887年2月2日,《中上川》,p.188),他的一位经理本山彦一也有另外300股:“山阳株主名簿”,p.172。另外1895年3月,藤田和本山一起拥有筑丰原始股的2,420股,仅次于岩崎:《筑丰铁道株式会社株主名录》,1895,递信省公文书馆,卷9(1895),no.8,日本铁路资料,东京。

② 1894年9月,雨宫在北海道炭矿和铁道公司拥有9%的股份,仅次于宫内厅,1894年3月,他持有最多的甲武铁道原始股,共2,224股,总股份的12%:武知,“日清战争后”,p.10;甲武铁道株式会社,《12大株式会社》,1894,递信省公文书馆,卷7(1893-1894),no.6。

③ 1896年3月,诸户是丰州铁道原始股的最大股东(2750股):“私有铁道株主一览表”《铁道杂志》,no.7,p.23(1896年7月)。

④ 田中于1894年9月拥有北海道炭矿和铁道的3,320股,1891年9月山阳的1,236股,1894年关西原始股中的850股:武知,“日清战争后”,p.10;“山阳株主名录”,p.170;关西铁道,《12大株式会社》,p.36。1902-1903年,田中总共拥有27,217股,是第十五国立银行、三菱、三井和宫内厅后的第五大铁路公司股东:杉山和夫,“明治30年代”,pp.155-156。

涉及股票经纪的主要铁路股东主要来自东京和大阪,这些城市在商品和债券上有相对发达的市场,参与贸易的股东也是如此,而土地所有者则相对较少。但是土地商人代表着工业资本家外的另一个群体——地方投资者,他们相对广泛的参与是为了减少运输成本,并为当地生产的大米、生丝等产品扩大市场。事实上,在关于明治时期铁路股票资本来源的描述中,通常包括居住在铁路沿线的资本家,他们是铁路主要投资者之一,特别是在一些服务于当地市场的小公司。比如,杉山和夫认为,“大部分地方铁路是由当地的‘名望家’,比如地主和商人来建立和规划的。”<sup>①</sup>当然,这些投资者不仅在成立两毛和筑丰兴业这样的地方企业中起到了重要的作用,在山阳和九州等干线公司中也是如此。另外,地方的地主和商人有时也会成为通过其地区的铁路的主要股东。比如,兵库县的大地主和清酒生产商大西新佑卫门,是山阳铁道的发起人和投资者,1891年9月在公司约有1%的股份,是第十大股东。<sup>②</sup>两毛铁道主要穿越东京北部群马和栃木的纺织制造区,当地与纺织业相关的商人在1890年10月的公司前80位股东中至少占了8个。这8位商人总共持有该公司近6%的股票。<sup>③</sup>同时,“当地”商人也积极参与对大阪和甲武铁路的投资,因为这些公司的线路有一部分是在大阪和东京的城区内。

但是,更仔细地观察投资者的地理分布,并将观察范围扩大到中小股东,人们会对地方投资有非常不一样的认识。比如1891年3月,纺织品制造商、生丝经销商和其他来自东京西端线路三多摩地区的投资者,<sup>142</sup>占甲武铁道总股东的数目不到1/4,拥有的总体份额大约为8%。<sup>④</sup>在两毛铁道,19世纪90年代地方股东的分化揭示,近半数股东来自东京地区,位列第一,其后是来自铁路沿线地区栃木和群马的股东,大约占到

① 杉山和夫,“株式会社制度”,pp.116。

② “山阳株主名簿”,p.170。

③ 石井常雄,“两毛株主”,pp.142-147。从已知资料看,至少有三位当地的纺织业者位列主要股东中。

④ 小野一茂,“甲武铁道与立川”,《立川市史研究》,no.2,p.116(1965年12月)。

1/4。在总股票数量上,东京再次位列第一,拥有 39%;栃木和群马则落后较远,位列第四和第五,加起来才达到 18%。<sup>①</sup>

这些例子表明,我们需要证实地方投资对小型铁路的重要性,至少在 19 世纪 90 年代早期。武知京三提供的数据表明,到 19 世纪 90 年代中期,地方对这些铁路公司的投资大幅增长,特别是在第二次铁路潮期间地方铁路公司的增加中。即使是在已经成立的两毛铁道中,1896 年的前 45 位股东中,有 19 位来自栃木和群马,而在 1890 年仅有 10 位。<sup>②</sup> 杉山认为,这一趋势持续到 20 世纪头 10 年中期,那时“地方富裕人士广泛参与(铁路融资),特别是居住在铁路沿线的地主和资本家”<sup>③</sup>。但是,在大恐慌和衰退年份,以及企业潮之前的所有证据都表明,地方投资的规模是有限的,尽管这一干线铁路公司组建高潮中的大部分铁路从性质上来说是地方的。<sup>④</sup> 19 世纪 80 年代晚期到 90 年代早期,由于地方资金的短缺或谨慎,沿线居住的股东投资较少,其份额很难使他们在公司中占有主要地位。

即使是在那些地方资本家主导了建立和最初投资的铁路公司,也倾向于逐步吸收线路服务地区之外的资本来源。比如,1889 年 7 月建立了筑丰兴业铁道的当地煤矿主们,在 1890 年大恐慌中面临着严重的财政问题。据该公司雇员所说,“由于大部分股东在满足其主要产业——煤矿开采——支出需求方面存在困难,他们不可能支付其铁路股票价值,从一开始铁路就(只)是边缘产业”;因此,公司“不能避免股东的更换”。<sup>⑤</sup>

① 石井常雄,“两毛株主”,pp. 141 - 142。总股份份额位于第二和第三的县为新潟(22.7%)和歌山(13.1%)。

② 武知,“日清战争后”,pp. 53 - 55;石井常雄,“两毛株主”,pp. 143 - 145。

③ 杉山和夫,“明治 30 年代”,p. 159n1。

143 ④ 野田给人一种有些误解的印象,他认为 1892 年《铁道敷设法》标志着干线和地方铁路公司成立的明显分界;野田,“铁路公司的融资”,p. 88。杉山则指出,大部分于 19 世纪 80 年代和 90 年代早期成立的铁路公司,从运营里程来看规模是较小的;18 家于 1890 年前申请并获颁执照的公司中,12 家的建设里程不超过 50 英里;杉山和夫,“企业的财务,投资活动”,p. 60。

⑤ 村上第一,《三轮昌史君》(速水太郎,1909),pp. 69 - 70。



到1889年9月末,筑丰地区的居民占铁路股东的48%。到1890年3月末,这个数字下降到37%,那时在公司持有200及以上股的投资者主要是贵族和来自东京的资本家。<sup>①</sup>

当地有限、大都市大规模的投资模式在干线企业中特别明显。以实付资本计算,当时第二大铁路公司山阳铁道中,大阪地区的居民在1891年9月占有所有股份的35%;东京地区则占31%;铁路通过的四个地区加起来只有21%。<sup>②</sup>就像大部分其他铁路公司一样,山阳严重依赖遥远的城市中心,特别是大阪和东京的资金,这对其在大恐慌和衰退中的商业战略有重要的影响。

19世纪90年代早期铁路股东的职业和地理分布表明,私有铁路吸引的投资者大部分是谨慎和寻求避免风险的。当然,在大恐慌之前的铁路潮中,铁路投资包括了许多短期的、投机的资金,这可以从铁路股东列表上股票经纪人所占的优势看出来。地方资本家和许多非地方的商人和实业家,包括正在崛起的财阀,与这些被动的、客观的投资在风险意识上非常不同。可以预测的是,这些投资者更关心铁路建设的外部经济状况,而非其投资的直接回报。

但是,铁路股票资本的巨大规模代表着一种处于这两种极端之间的投资态度。就像投资家那样,这一派别的投资者——银行家、贵族和大部分大城市资本家——主要关注的是利润,尽管是以稳定分红而非资本营利的方 式;但是总的来说,他们对相关公司的利益有着长远的考虑,我们将会看到,他们频繁地参与这些公司的管理。另一方面,那些来自遥远都市中心的资本家不太可能分享铁路建设的间接利益,除了少数将铁路作为自己职业的人,他们在这些公司里的既有利益是可以界定的,在 144 所有权的认知上,他们相比地方资本家来说,更接近于投机投资者。

① 田川市编,《田川市史》,卷2(田川:田川市役所,1976),pp.912-913。

② “山阳株主名簿”,pp.173-174。

铁路公司特别通过提供安全和盈利的投资机会,吸引银行家和贵族。铁路拥有这种吸引力,除了政府对大型干线企业给予财政补贴以外,还因为它们中的大部分将运营集中于客运,因此商业周期对其收入和分红的影响相对较小。<sup>①</sup>前面提到过,对于城际线路特别是如此,比如甲武和阪堺铁道,它们的分红稳定在一个相对高的水平,因为这些人口较为密集的地区总有对客运的持续或不断提高的需要(见表8)。但是对于九州、山阳和关西铁道,在大恐慌期间,从客运的角度来说,它们几乎没有优势,因为它们还没有完成线路,而且政府只提供中等或极少的资助。对于这些公司,股东们期望在完成线路之后,能享受到稳定但高额的分红,尽管这些分红越来越多地建立在货运收入上,这是吸引谨慎但寻找利润的投资者的必要条件。因此,这些资本家极有动力去推动铁路建设的完成;不过,当面临选择时,像杉山说的那样,“他们自然寻求安全,而非企业的积极发展。”<sup>②</sup>

铁路投资者寻求避免风险和利润最大化的趋势,给大恐慌和衰退时期的铁路公司政策带来一系列影响。首先,铁路公司越来越受到股东要求节约的压力。这种节约不仅包括削减运营支出以增加净收入,也包括节约资本投入以减少对股票支付的直接要求。后面这种节约方式的形式之一是削减建设成本。阿尔伯特·菲什洛在描写南北战争前美国铁路时,对这种节约有着积极的赞许。根据菲什洛,在美国,低廉的建设方法是使铁路投资最大化的方式之一,从而使铁路项目对私人投资者来说更有吸引力。菲什洛认为,“工程考虑总是排在尽早完工之后,尽量少采取开挖隧道和双轨制,以及其他一些特征都可以证明这一点”;这些以及  
145 其他一些建设实践使铁路公司不仅缩短了投资酝酿期,而且“也减少了所需的绝对资本数量。持久性被牺牲,以使资本成本更低……”<sup>③</sup>。总的

① 野田,《日本证券市场》,p.263。

② 杉山和夫,“企业的财务,投资活动”,p.57。

③ 菲什洛,p.308。

来说,这些方法减少了铁路建设的大规模资金需求,因此减轻了铁路对投资的需要。菲什洛大部分关于美国私有铁路的论述,都可以适用于明治时期的日本。明治时的铁路使用了高坡度、单轨以及其他一些方法使支出最少化,从而减少了募集资金的困难。这些实践在1890年大恐慌之前就开始了,很大程度上仅仅是因为铁路公司需要尽最大的努力来与适应不发达的资本市场。

无论如何,在19世纪90年代早期的危机中,当时这一类的节约措施似乎走到了极端,它们最终被证明对相关公司具有危害性。九州铁道就是如此。1899年被委派调查该公司经营事务的委员会报告,从其1888年建立之日到1894-1895年的甲午战争,九州铁道被股东强迫“尽最大可能减少其建设成本”。<sup>①</sup>就像另一位观察家所说的那样,“九州铁道从一开始就被浅薄的观点所主导,认为必须节约建设支出”;这些节约措施在衰退期到达了一个顶点,公司使不同的设备处于“过度将就的”状态,在建设线路中采用极度陡峭的坡度。<sup>②</sup>1899年的委员会注意到,该公司聘请的顾问、德国工程师赫尔曼·拉姆斯科特尔“从一开始就知道(公司的建设)计划是不当的,预计公司有一天会后悔”;但是,在股东的压力下,公司最终还是被迫继续,“就像开展临时的建设工作”。<sup>③</sup>但是,就像拉姆斯科特尔预测的那样,公司后来花费了巨额资金来弥补其最初计划中的缺点。

同时,山阳公司经历了股东要求资本支出节约的另一种形式——在机车等固定投资上的减少。预计到未来的需要,总裁中上川彦次郎从英国引进了大量的客运和货运车厢,特别是在1890-1891年,车厢的数量从270节上升到684节。中上川的政策是不遗余力地获取最高质的车

① “九州铁道调查报告书”, p. 278。

② 菊池武德,《中上川彦次郎君》(人民新闻社出版部,1903), pp. 57-59。比如在1890年晚期,铁路公司试图通过在博多一门司段的山口铺设轨道,使用超过日常极限两倍的坡度1/44,而非开凿隧道,以节省建设成本;NKTH,卷2, pp. 608-609。

③ “九州铁道调查报告书”, p. 278。

厢。因此,他所购买的所有车厢都有着最新式的真空刹车,使山阳成为第一家使用这种装备的私有铁路公司。<sup>①</sup>但是,1891年10月中上川退休后,公司“被大阪节约派所控制”。<sup>②</sup>大阪资本家联合起来在铁路公司中拥有占优势的份额,他们长期以来一直呼吁采取节约措施,此时要求公司出售中上川所进口的大部分车厢。这样,在1892年,以此前的管理“进行了不必要的购买”为由,公司向国家铁道局和日本铁道公司出售了大约1/3的货运和客运车厢。<sup>③</sup>和九州及其廉价建造政策一样,山阳最终为其决定在车厢上进行节约而付出代价:在甲午战争之后的企业潮中,公司缺少车厢,不得不以两倍多的价格购回几年前刚刚出售的火车车厢。<sup>④</sup>

铁路股东谨慎投资的第二个结果是,一旦衰退到来,他们很快要求停止分期付款和建设。比如,1891年早期,九州铁道的100多位股东请求公司在线路到达熊本和佐贺之后,推迟已规划的建设工作,并暂停征收股票分期付款。<sup>⑤</sup>公司上层考虑到金融危机的影响,接受了这些请求。大藏省大臣松方正义,在其关于批准公司延迟熊本和佐贺以后的第七段和第八段建设截止日期申请的报告中,引用了九州总裁高桥新吉的话来解释:“一个接一个,来自东京、大阪和其他地区的主要股东大部分要求  
147 推迟建设工作,因为现金市场紧缩,支付股票很困难。由于情况不可避免,董事会投票决定推迟(截止日期)……”<sup>⑥</sup>至于股票支付,公司决定

① NKTH,卷2,pp.582-584。

② 菊池,p.60。

③ 村上定,“敬六”,《中上川》,p.185。比如在1892年6月23日,《东京日日新闻》报道,日本铁道安排从山阳那里以11万日元的价格购买122节车厢;山阳准备用这笔钱支付债务,或通过存储来募集分红,“在股东中尽可能分配利息”,后者很清楚地表现了投资者在公司决策上取得了控制权。

④ 村上定,p.185。

⑤ “九州铁道报告书”,p.277。

⑥ 松方正义向首相山县有朋的备忘录,1891年4月25日,古文类典,第15系列(1891),卷37, no.8。

1891年8月5日到期的第七期只收取每股2日元,而非原定的5日元,1891年11月30日到期的第八期只收取每股1日元,并推迟随后的支付。<sup>①</sup> 尽管支付条件宽松,这批分期付款连同此前的那一期,直到1892年9月30日才完全付清。

同时,在1891年晚期,股东们给九州公司施压,要求再次推迟第七段和第八段线路的完成截止日期。在向政府的新申请中,总裁高桥再一次暗示,大城市的资本家是铁路推迟决定的推动力:“由于财政状况并不平稳,股票价值持续下跌,来自东京、大阪等城市的股东一个接一个地要求推迟建设工程,提出支付其股票价格的困难,由于为这两段铁路募集建设资金只会引发各方的抱怨,因此它的进展不可能顺利……”<sup>②</sup> 1892年4月,推迟得到了政府的批准,新的延长期将两段工程的截止日期从前一次延迟期又往后推了整整一年,到1894年12月。事实上,随着公司缓慢地从衰退中恢复过来,这两段线路直到1895-1896年才完成。<sup>③</sup>

铁路投资者保守所导致的另一个结果,也许是股东主导铁路公司的最清楚表现,是将利润完全用作分红的趋势。比如在九州铁道,1889年分红等于所有利润和补贴,1890年也是如此。在接下来的一年,3,000日元,也就是利润和津贴的1%,用于董事们的奖金,45日元未被分配,其余则全部用作分红。1892年是公司第一次将利润用作储备金,尽管用作这个目的的3,400日元仅为公司净收入的1.5%。<sup>④</sup> 从1893年开始, 148 公司将储备金利率提高到年利润的4%-5%。<sup>⑤</sup> 不过,利润的绝大部分和以前一样,是用于分红的。

① “九州铁道报告书”, p. 277。公司直到1894年才恢复收集股票分期付款: NKTH, 卷4, p. 537。

② 引用于内政大臣副岛种臣向首相松方正义递交的备忘录, 1892年4月9日, 古文类典, 第16系列(1892), 卷38, no. 4。

③ NKTH, 卷4, pp. 537-539。

④ 《日本帝国统计年鉴》, 卷10(内阁统计局, 1891), p. 330, 卷11(1892), p. 680和卷12(1893), p. 673。没有1890年的利润数据, 但分红率表示, 股票分红占据了当年所有利润与补贴。

⑤ TKN, 1907, 附录, p. 41。

其他铁路公司也有相似的利润分配模式；比如，成立于1888年的大阪和关西，直到1891和1893年才分别将利润用于存储，其他公司在19世纪90年代早期也只将名义上的数目用于这个目的。主要的例外是日本铁道公司，即使在衰退期间，它定期将5%的利润和补贴用于储备金。当然，日本铁道公司有着良好的基础，有着健康的现金流，这部分是因为政府慷慨的补助，使它能够负担储备金的建立。相比之下，较为年轻的企业只能将极小一部分的利润用于分红之外的目的，因为在关键的建设初级阶段，它们需要吸引投资者，并鼓励他们在截止日期前支付股票的分期付款。<sup>①</sup>另外，就像帕特里克所指出的那样，铁路公司必须满足股东的要求，使“分红至少能够覆盖(银行)贷款的利息”，许多股东正是用这些贷款来支付股票的；那时很少有公司的回报率能超过贷款利息，“因此，倾向于将利润全额分配。”<sup>②</sup>

铁路公司的分红政策上也因保守态度而受限，就像帕特里克认为的那样，“许多投资者相对短视……倾向于把利润当作自己的收入，而非把它们用作储备金再投入。”<sup>③</sup>这种态度的转变很慢。19世纪90年代，私有铁路的总储备金是其总实付资金的1.3%，1900年，在利润率持续十年增长的情况下，这个数字只增长到2%。<sup>④</sup>在早期利润率较低的时期过去较长一段时间后，缺乏远见的利润分配仍是明治铁路公司的特点。

---

① 山阳铁道总裁中上川在1889年10月9日递交给首相黑田清隆的请愿书中，要求政府给予企业一笔特别建设补贴，他生动地描述了这家最近才成立的铁路公司在股东希望获得即刻的分红与铁路资本漫长酝酿期之间的困境：

资金的募集并不像我们想象的那样进行。这是因为我们不能对在建(期间)支出的建设费用给予恰当的回。即使整条线路的开通能带来可观的利润，在接下来九年(规划的全部建设时间)，情况是不得不使大批的资金实际处于无息的状态。因此，不可避免地，由于普通的股东无法承受，股票支付可能会被长期延误，公司的事务不会像我们预期的那样进行。中上川，p.165。

② 帕特里克，p.283。

③ 同上。

④ TKN,1907,附录,pp.44-45。

这一事实强烈表明,在19世纪90年代早期,股东的保守性在决定私有公司的分红政策上与经营情况一样重要。

最后,铁路股东避免风险的倾向,特别是他们对所投资的铁路公司所有权意识的薄弱,意味着在衰退到来时,许多人明显准备走极端,试图通过合并或国有化的方式来解散企业。但是,不管股东要求哪种公司解散形式,都有着重要的条件。在19世纪90年代早期,有两起试图进行企业合并的例子。每一起都涉及到日本铁道公司,并分别涉及日本铁道公司的两个“附属”公司——水户和两毛。后两家公司从一开始就将其线路的建造和运营完全交给了日本铁道公司,并延展到国家铁路,在1887年8月,政府同意三个公司的联合申请,这一申请要求水户和两毛“被视为日本铁道公司的两家分支企业,其所有建设工作等都由铁道局来进行,就像日本铁道公司那样……”<sup>①</sup>,这些安排自然偏向于企业的合并,而日本铁道公司总裁奈良原繁在1890-1891年同时就任另外两家铁路公司的主席,更加强了这一趋势。<sup>②</sup>唯一具有可比性的铁路公司是甲武,它是日本铁道公司的另一“分支”公司,与两毛和水户类似。但是,甲武铁道相对高的分红率(1890年达到6%,而两毛是4.68%,水户则是4.6%)<sup>③</sup>影响了合并情绪的产生。事实上,股东投票后,公司于1891年晚期从日本铁道公司接管了自己线路的运营权,而这一年公司的分红率上升到6.6%。<sup>④</sup>

相比之下,投资者对水户铁道公司经营不善的不满,已经足以导致这一衰退期间铁路公司间唯一成功的合并企图了。1891年早期,水户股东普遍认为,与日本铁道公司合并比保持独立所获得的利润更多。就像水户公司的经理非当地人占多数这一事实表明,这一观点在企业中占优势的原因是,谨慎的非地方的资本家在股东中占多数。<sup>⑤</sup> 在1891年4月

① NTS,卷1,p.729。

② 同上,pp.779,781。

③ 《帝国铁道要鉴》,第三系列(铁道时报局,1906),p.364;NKTH,卷2,pp.492,502。

④ NKTH,卷2,pp.512,517。

⑤ 我能够确定铁路公司七位董事中六位的住址,其中四人不在当地:同上,pp.494,502。

29日所举行的股东大会中,股东们投票决定将公司的全部固定资产转交给日本铁道公司。作为回报,1892年2月,他们从日本铁道公司收到价值81万日元、回报率为6%的公司债券,相当于其铁路投资5.4%的回报率,虽然不多,但很安全。<sup>①</sup>

两毛的处境界乎这两家日本铁道公司的附属公司之间,它生动展示了铁路公司中主要股东的倾向。如同水户铁道,两毛铁道也发起了强烈的合并运动,但是这一运动失败了,公司像甲武一样开始寻求独立管理。1892年5月,在该公司将自己线路的管理权授权给日本铁道公司的合同到期前三个月,两毛举行了特别股东大会,决定公司是将线路归由自己管理,还是卖给日本铁道公司。根据《东京经济杂志》报道,在会议上,来自地方和东京的资本家就这个问题发生了激烈的冲突,“地方股东基本同意独立,而东京股东主要支持出售。”由于当时没能达成协议,最后决定成立一个委员会来解决这一问题。具有重要意义的是,这个五人委员会中有三人是当地从事纺织品贸易的资本家。根据委员会的组成,毫不意外的是,其成员“根据大多数股东的意见,最终决定(使铁路)独立”<sup>②</sup>。在委员会的请求下,两毛新当选的总裁咨询日本铁道公司总裁,以确定是否后者愿意更新其经营两毛线路的合同。在讨论的过程中,日本铁道公司总裁表明其公司不能这样做,因为日本铁道在1892年4月刚从铁道局那里接管了自己线路的经营权,但是它可以给予两毛一切可能的帮助,使其对自我管理的转变更为容易。在得到日本铁道公司的合作保障后,两毛股东在7月的特别大会上“一致投票(使其公司)在10月1日独立”<sup>③</sup>,9月,两毛和日本铁道公司将此事通报了铁道局。<sup>④</sup>

151 从表面上看,两毛铁道公司的地方股东对比数量占优的东京股东们

① NTS,卷1,p.782。关于合并的资料要参考古文类典,第15系列,卷31,nos.13-15。

② “两毛铁道会社独立模式”,《东京经济杂志》,1892年5月28日,p.759。

③ “两毛铁道会社临时株主总会”,《东京经济杂志》,1892年7月30日,pp.170-171。

④ NKTH,卷2,p.491。



取得了显著的胜利：他们成功避开了贪婪的大城市资本家的合并请求（至少是暂时的，在伴随着1897-1898年和1900-1901年大恐慌而刚出现的合并潮中，公司最终在1896年被卖给了日本铁道公司）。<sup>①</sup>人们也许可以从这一案例中得到这一结论：当提议行为威胁到某条铁路线路的独立性，地方投资者有时能够召集足够的力量来阻止这一行为发生；总之，非地方资本家的行为也不是无限制的。

但是，事实上两毛铁道的经历比前面的解读要复杂得多。倾向吞并派的领袖是东京资本家今村清之助，他直到1892年5月后半期都是公司的执行总裁。今村积极就与日本铁道公司合并而进行运动，直接诉诸于股东的保守本能。他指出，从铁路公司中退出，投资者“不用担心未来的困难”，由于日本铁道“从一开始就将两毛视为自己的分支，肯定会同意(并购)……以高价出售公司毫不困难”。<sup>②</sup>

另一方面，独立管理的支持者似乎也是由一位东京投资者领导，那就是著名的记者田口卯吉。作为两毛的第一位总裁，田口在公司创立时就将之视为“工业铁路”，将之比作英国的利物浦和曼彻斯特，而且他与公司至少一位当地投资者有着密切的关系。<sup>③</sup>因此，从这个角度上来讲，可以将田口视为地方利益的发言人。但是，地方商人和工业者决不是除了直接投资之外在铁路中有既定利益的唯一股东，因为来自大都市的纺织品交易商等都出现在1890年的主要股东名单上。<sup>④</sup>

但是，田口及其支持者并没有将其论点集中于铁路投资和控制的更大地区利益上，而是在所提议合并的条件和时机上。在5月股东大会之前，今村与日本铁道公司总裁小野义真达成了非官方协议，后者会以每股48.5日元，或者以高于市场价13日元的价格收购两毛的股票。<sup>⑤</sup> 计 152

① 中西，p. 59。

② 足立栗园，《今村清之助君事历》（大谷·松次郎，1906），p. 165。

③ 石井常雄，“两毛株主”，pp. 130-131, 134。

④ 同上，pp. 142-146。

⑤ 足立，pp. 166-167。

划的反对者认为,合并至少应该使股东收回其投资,也就是说,每股 50 日元,“即使我们最终要与日本铁道公司合并,那也不是现在。”<sup>①</sup>

因此,合并申请失败的关键并不在于地方资本家的努力,更重要的是两毛铁道主要股东们追求利润的要求。今村在其提议失败后遗憾地表示,由于“所有股东倾向于认为将公司出售的时机还不成熟,因此反对它”<sup>②</sup>。这一反对其实也表明,公司的经营表现已经有所改善。合并运动是在衰退快结束的时候发起的,到那时,有明确的迹象表明公司已经从危机中恢复。另外,与公司发起者的预期相反,两毛与其同类“分支公司”一样,主要收入——2/3——来自于客运,货运的发展远未达到成立者的最初规划。<sup>③</sup> 这一收入结构表明,一方面,地方投资者的外部收益,特别是那些与纺织品制造或贸易相关的,是非常有限的;另一方面,就像前面提到的那样,铁路并没有受到经济衰退的完全影响。事实上,铁路的分红率在衰退中稳步增长,在 1892 年达到相对健康的 7%。<sup>④</sup> 仅是这一趋势也许就能解释,为什么最后大部分股东,不管是地方的还是非地方的,都投票要从日本铁道公司中独立出来。

将最初的建设和运营交给日本铁道公司,两毛、水户和甲武铁道事实上是把它交给了政府,因为直到 1892 年 4 月,是由铁道局在建设并基本运营日本铁道公司的线路。换句话说,这些公司与日本铁道公司的关系,代表着它们间接依赖着国家,就像杉山指出的那样,是铁路资本家保守投资行为的标志。<sup>⑤</sup> 在大恐慌和衰退中,这种倾向表现得更为明显,因为铁路投资者们要求推行各种政府纾困措施,包括最终要求国有化。但是,铁路股东绝不是当时唯一要求国家收购私有铁路的人群;相反,1891

① 足立, pp. 167 - 168。

② 同上, p. 169。

③ 1886 年铁路公司准备了预算,期待货运收入能够占到公司收入的一半以上:石井常雄,“两毛铁道会社的经营研究”,《明治大学商学研究所年报》, no. 4, pp. 168 - 171。

④ NKTH, 卷 2, p. 492。

⑤ 杉山和夫,“企业的财务,投资活动”, pp. 58 - 60。

年晚期爆发的国有化运动似乎包括了所有利益团体——地方精英、政府官员以及铁路所有者和管理者。另外,股东在这一运动中参与的性质和范围也需要被仔细地审定。

针对第二次国会成员进行大规模请愿和游说的国有化运动,始于1891年12月国会议员开始审议政府提出的国家铁路建设和私有铁路收购议案。我们会看到,7月,在向内阁提出这一议案的主旨时,井上胜试图利用铁路股票价格的下跌,实现其珍视的国有化规划。但是,通过使内阁将国有化置于其立法议程上,井上无意中改善了他希望进行国有化的企业的状况。1891年的第二和第三季度,铁路股票在东京和大阪证券交易所出现了稳步增长;第三季度的增长似乎正是基于政府试图国有化私有企业的传闻(见表9)。<sup>①</sup>在第三季度结束时,9月14日报道内阁确实决定购买私有铁路后,铁路股票价格飞速上升。另一方面,众议院占多数的在野党在11月8日决定联合起来击败内阁的铁路立法,以作为其全面反对寡头政治努力的一部分,听到这个消息,股票价格反应激烈。但是当政府最终在12月中期将议案提交给国会后,股票价格再度回升。<sup>②</sup>

正是在价格波动和政治操作的背景下,我们需要评估铁路股东在国有化运动中的参与。毫不奇怪的是,大部分参与运动的铁路投资者都与银行业或股票经纪业相关,这些职业财富与铁路企业紧密相关。<sup>③</sup>比如,在1891年晚期,申请通过国有化议案的组织中,包括东京和大阪银

154

①《东京株式证券取引所》,p.127;《大阪株式证券取引所》,p.589。

②《东京日日新闻》,9月17-18日和1891年11月12日,引用于和田,pp.33-34;《东京株式证券取引所》,p.127。

③在19世纪90年代早期,铁路股票可能占到了大型城市银行所有股票贷款抵押的一半以上,占到东京证券交易市场成交量的3/4;艾里克森,“危机中的铁路”,pp.167-178;野田,《日本证券市场》,p.234。

者。<sup>①</sup>许多其他团体也提出了申请,比如仙台商会和广岛市议会,以及东京商人和东京消防协会。<sup>②</sup>几乎所有的团体都包括铁路股东,我们可以放心地确定,就像原田胜正认为的那样,许多请愿商会和市议会的成员,本身就是铁路投资者。<sup>③</sup>

不幸的是,这些组织递交给国会的备忘录仅是由其主席签名,很难确认其各层的铁路股东们在多大程度上支持政府收购私有铁路。但是,我们可以把各协会递交的国有化申请中的上百签名,包括类似冈山和山口县的居民团体,与1891年9月272位拥有山阳铁道200或以上股的股东相比较。<sup>④</sup>这两组同时期名字的比较揭示出一个令人吃惊的事实,在可以确定的范围内,272位山阳铁道的高级股东中,仅有13位在1891年晚期在要求收购私有铁路的请愿书上签字;13位中有10位将其名字签署在一位银行或经纪人的备忘录上。这一事实表明,铁路公司股东对这一运动的参与不像一般认为的那样广泛,或者这种参与在很大程度上只局限于较小的投资者,比如在山阳的1,590位股东中,较小的股东占到总数的85%,并未被列入公司拥有200及以上股的股东名单中。<sup>⑤</sup>

154

① 请愿书可参考《铁道意见全集》,pp.95-99,389-393,396-400。每一组织中,有三到六人出现在1890年10月两毛铁道,或1891年10月山阳铁道,或两家公司的主要股东名单上。

② 同上,pp.378-381,387-389,394-396,534-538。

③ 原田,“铁道敷设法”,pp.25-26。对当时国有化运动中东京和大阪商会成员名单作快速检查,揭示出东京商会50名成员中,除了代表三井物产的不同姓名以外,有三位出现在两毛铁道1890年主要股东名录上,大阪商会50名成员中有6位出现在山阳铁道1891年主要投资者名单中;石井宽治,“解题:商会报告书”,《近代日本流通史资料》,卷6,pt.2,流通史研究会编(日本经济评论社,1979),pp.5-6。

④ 《铁道意见全集》,pp.389-538综合各处;“山阳株主名录”,pp.170-173。

⑤ “山阳株主名录”,pp.170-174。

表9 山阳和关西铁道股票的月平均报价,1891年(单位:日元)

月份	山阳铁道			关西铁道
	大阪证券交易所		东京证券交易所	大阪证券交易所
1月	19.25	(23)	19.00	32.50(45)
2月	17.50	(23)	17.40	28.00(45)
3月	16.60	(23)	16.60	—
4月	18.35	(25)	18.30	23.35(45)
5月	19.45	(25)	19.25	24.25(45)
6月	21.50	(25)	21.65	30.08(45)
7月	22.45	(25)	22.50	34.55(45)
8月	23.60	(27)	23.70	35.33(45)
9月	24.18	(27)	24.10	38.15(45)
10月	23.15	(27)	23.20	35.30(45)
11月	21.50	(27)	21.50	33.75(45)
12月	22.08	(27)	21.55	35.10(45)

资料来源:泷泽, pp. 288 - 290。

注:括号中的数字代表实付价值。

前面的推论得到了发表在1891年晚期《都新闻》上一篇文章的某种证实。作者很明显是国有化的支持者,他抱怨,尽管记者、商人和政治家都加入了国有化运动,但“铁路股东,也就是最相关的团体,并没有执掌领导的大旗;相反,他们(对此问题)犹豫不决……银行家们代替铁路股东承担了这一责任……”<sup>①</sup>作者写到,近期日本银行总裁川田小一郎说服东京银行协会,向东京商会递交了一份请愿书,敦促后者同意国有化议案。根据另一消息来源,1891年11月25日,川田召见了涩泽荣一、中上川彦次郎、安田善次郎和银行协会的其他成员,宣布他支持政府收购私有铁路,或至少是它们的合并,对东京商业组织没能把这一问题的相关

155

<sup>①</sup> “铁道大株主的结审”,《铁道意见全集》, pp. 198 - 200。

信息告知国会议员表示不满。<sup>①</sup> 银行业者的回应是，他们起草了自己的请愿书，在 11 月 30 日递交给商会；商会采纳这一文件为基础起草了备忘录，于 12 月 22 日递交给国会。<sup>②</sup>

银行业者的备忘录包括了所有国有化请愿书都普遍引用的论点，因此我们可以认为它是所有申请力量的代表。像大部分申请团体一样，东京银行协会将现在的金融危机归罪于私有铁路公司及其对资金的贪婪需求，它们导致资金“本应该被用于商业目的，却被用于固定资产……”结果，“各种商业和工业企业逐渐缺乏资金来源，不免失去生命力，而经历衰退……”因此，解决方案就是政府收购私有企业，使私有部门能够“通过收回套牢（在铁路投资的）资金而提高商业资金供应”。<sup>③</sup>

《都新闻》文章的作者认为这一申请“是银行业者自己的想法，并非在铁路股东的敦促下进行”。<sup>④</sup> 备忘录确实并不源于铁路投资者，但是在做出这一判断时，作者忽略了一个事实，那就是许多银行协会的成员自己是重要的铁路股东，即使不能说他们是主要的股东。比如说中上川彦次郎在 1891 年 9 月拥有山阳铁路的 803 股，而安田善次郎在 1890 年 10 月拥有两毛的 400 股。<sup>⑤</sup> 另外，银行业者申请的催化剂川田，此前是三菱的执行总裁，一直是这个日本第二大铁路股东的代表。

156 现在已经了解到确实有一些铁路投资者加入了国有化运动，我们必须解释他们为什么在如此晚的时期才这样做，这时大部分公司看来已经走上了从大恐慌中恢复的道路。银行业者最初对危机的反应是，要求采取温和的增加日本银行借贷的方式；直到内阁推动国有化的决定被披

① “铁道收购，川田与日本银行的出售：银行家的考虑”，《东京经济杂志》，1891 年 11 月 28 日，《铁道意见全集》，pp. 105 - 107。

② SEDS，卷 9，pp. 532, 546。两份文件的文本和商会对银行家请愿书的讨论记录，参考《铁道意见全集》，pp. 95 - 104, 357 - 361。

③ 东京银行集会所，“政府的铁路收购史”，1891 年 11 月 30 日，《铁道意见全集》，pp. 97 - 98。

④ “铁道大株主”，p. 198。

⑤ “山阳株主名簿”，p. 171；石井常雄，“两毛株主”，pp. 143 - 144。

露,在野党决定进行反对,他们才出来支持政府收购私有铁路,而且还是在中央银行总裁的刺激下。这些银行业者,以及主要铁路股东支持国有化的动机,如果不用此前提过的铁路股票价格波动模式来解释的话,很难看穿。当然,人们会认为大部分铁路投资者的保守投资眼光自然会使他们支持国有化,以使他们能够摆脱这个受到衰退重击的行业,但是,正如前面提到过的那样,铁路投资者们宣布其支持铁路收购议案时,市场已经出现了转机。正在崛起的财阀和其他有着相同想法的股东,一方面想保护其投资,另一方面也同样(如果不是更)有兴趣扩大其企业,以赚取更多的利润。这两种想法都能从政府收购和扩张正处于挣扎状态的私有企业中获益。但是,还有另外一个方面,这一方面比其他方面都更为重要,那就是这些投资者希望通过拥有股票来影响某些特定铁路的管理。特别是三菱和三井,充分意识到铁路对其他商业运营,特别是煤矿运营的战略意义。因此,这些企业家尽管希望从经济危机中解脱出来,本质上却是致力于铁路私人所有和管理的。<sup>①</sup>

银行家的这些想法使人们质疑主要铁路股东要求国有化的严肃性,这些要求可以由东京和大阪银行协会的请愿书代表。中西认为,这些请愿者的真正目标是“制约国会,使预期到政府会向国会提交收购私有铁路的议案而恢复的股票价格,不会因为国会的反对而再次下跌”<sup>②</sup>。事实上,有许多证据能支持这一看法。在野党决定使内阁国有化议案搁浅的报道引发了股票价格的突然下跌,促进川田在11月25日召见了涩泽及其东京金融业的同事。川田对这些银行业者宣布,“今年,大众频繁要求进行国有化,在政府中也有支持者。结果,这对经济造成了影响,股票价格逐渐恢复到其原有价值,商业活力也即将恢复。但是如果在这时,股票再一次突然下跌,会把我们的经济置于怎样可怕的境地?”<sup>③</sup>内阁将国

157

① 中西, p. 90。

② 同上, p. 95。

③ “铁道收购川田日本银行”, p. 106。

有化议案递交给国会,川田警告,如果国会成员“干脆地否决了(这一议案),也许会导致商业世界的巨大波动”。他继续说道,如果国会成员因为不了解目前的经济形势而忽视了这一举措,或者由于政党原因而对它投反对票,就会极度悲惨;“但是,如果他们在充分了解商业世界目前状况的基础上,理智地和确实地分析其利弊,然后再进行否决,当然,也就没什么可争论的……”<sup>①</sup>

川田的评论表明,东京的商业领袖,包括主要的铁路股东,由于占众议院多数的在野党的强烈反对,并不幻想国会能够通过内阁的国有化议案。但是,商人们主要关心的是防止铁路股票价格出现剧烈的波动,从而保证私有铁路公司的继续恢复。

东京投资者并不是唯一不全心支持铁路国有化的人群。在大阪,由于受到比东京更为严重的来自大恐慌的打击,商人对于国家收购私有铁路也处于同样犹豫的状态。这一姿态很明显地反映在由大阪商会指定的调查委员会的一份报告中,这一委员会的成员包括一些前面提到过的大阪银行业者,以及一些铁路股东。这份报告成为商会递交给国会的请愿书的基础,委员会在其中建议政府收购所有私有铁路,用5%利息的公共债券交换公司股份中实付的部分,这些债券“相比股票来说极其可信,而且可以转让”。另一方面,它坚持以下的条件:“(每一次)收购要得到公司的同意,政府不能用法令侵犯(公司的)法定权益。”<sup>②</sup>委员会对这一条件的解读如下:

在《私有铁路管理条例》第35条中,私有铁路获得执照之日起后的25年(如果公司是以不同的条件运营,那么到这个条件到期),政府无权购买私有铁路。因此,政府自然需要公司的许可(在那个时间之前)收购它,明显不能任意侵犯(公司的)既

① “铁道收购川田日本银行”, p. 107.

② “铁道收购相关调查报告书”,《铁道意见全集》, pp. 39, 41. 大阪商会向国会递交的请愿书也包括在同上, pp. 361 - 370.



定权益。如果是这样,那么在现有情况下,尽管许多公司当然同意进行国有化,但如果它们不同意,政府没有选择,必须等到执照期满。不管国有化有多必要,因为政府已经从法律上给予(铁路公司)特殊权利,它不能随意侵犯。<sup>①</sup>

这一规定严重制约了委员会对无限制国有化的同意,相当于使政府不能收购那些营利或对其所有者来说具有价值的铁路。相反,它表明大阪和东京的商人一样,将国有化运动仅仅视为稳定铁路股票价格、恢复金融市场的权宜之计,并不是实现铁道局局长井上所支持的国有化原则。

无论如何,众议院就像预期的那样,在12月24日以大幅差距否决了政府铁路收购议案。但是,尽管直接后果是股票价格“剧烈波动”,但令人担忧的金融地震并没有发生,“12月底,随着国会的解散,(东京)市场呈现了复苏的迹象”。<sup>②</sup> 铁路资本家会再一次与其他商人一起,在1897-1898年和1900-1901年大恐慌中要求国有化。那时,股东的参与更集中于股票经济和其他投机者身上,明显反映了这些投资者被动和理性的特点。

**铁路经理。** 股东躲避风险和寻求利润的倾向在19世纪90年代早期影响铁路公司决策的程度,不仅取决于这些态度的力量,也取决于管理和所有权交叉的程度。那时大部分私有铁路的高级经理来自于前面提到过的主要股东,因此也具有商业战略上的谨慎态度。<sup>③</sup> 事实上,几乎 159-160

① “铁道收购相关调查报告书”,《铁道意见全集》,pp. 51-52。

② 《东京株市证券取引所》,p. 127。

③ 在1893年前获得执照的21家铁路公司中的12家,1896年6月的75位董事中,42位出现在其公司1896年3月或6月的主要股东名单上:“各设施铁道大株主一览表”,《铁道杂志》(从第19号更名为《铁道》),no. 5, pp. 21-23(1896年6月),no. 8, pp. 22-24(1896年7月)和no. 26, pp. 30-32(1896年11月);“设施铁道会社”;“各设施铁道重役及课长氏名一览表”,《铁道杂志》,no. 9, pp. 29-31(1896年7月)和no. 10, pp. 23-26(1896年7月)。“主要股东”的定义,在较小公司是拥有100及以上股的股东,在最大公司中是拥有1,000及以上股的股东。

上面所提到的每个团体中的人物,都是 19 世纪 90 年代早期一家或多家铁路公司的高级经理。这种重叠可以解释,除了一两个例外,经理和资本家在金融危机期间对公司政策几乎没有出现任何紧张的情况,更为具体地说,它可以解释为什么股东足以影响政策到起决定性作用的地步,这一点从公司关于资金支出、分红支付等等的决策就可以看出来。

需要承认的是,要在明治时期于合资企业中担任经理的话,必须是一位股东,在企业中拥有具体规定的最小利益。铁路公司也不例外。比如山阳铁道的成立规章中就规定,其经理必须从拥有公司 100 及以上股的股东中选择;这一规定在 1889 年提高到 200 股。<sup>①</sup> 这一更改意味着,公司的经理实际就在其 1891 年“主要股东”名单中。尽管这一名单只包括了不到 15% 的公司股东,在名单内部也存在持股的极大不同,像藤田传三郎这样的经理拥有 300 股,也就是说在企业中有 0.1% 的利益,而大塚磨这位公司第三大股东,拥有 4,935 股,也就是 1.9% 的公司利益。<sup>②</sup> 事实上,中上川总裁拥有 803 股,在名单上列第 64 位,最近编纂其传记的作者描述他“只是一个较小的股东”,在其他人的中间,“是明治时代一位独特和卓越的管理者”。<sup>③</sup> 另外,他的继任者松本重太郎,1892 年 4 月是山阳的第 18 大股东,拥有 1,400 股,被杉山描述为“作为所有型总裁,性格非常薄弱的”<sup>④</sup>一位高层管理人员。

这些人是否是当时拥有非常少股票的铁路经理,还是值得商榷的。比如,1891 年 9 月,山阳铁道 9 位经理中的 4 位都比中上川所拥有的股票少,而 1890 年 10 月,两毛铁路总裁奈良原在公司拥有 100 及以上股的股东中,仅位列第 55 名。<sup>⑤</sup> 但是,从现有资料中,人们可以判断出,19 世纪 90 年代早期超过 1/3 的私有铁路公司总裁和经理,在其铁路公司中

① “山阳铁道会社的定款”,古文类典,13 系列,卷 46, no. 36。

② “山阳株主名簿”, pp. 170 - 174。

③ 《中上川》, p. 135。

④ 杉山和夫,“企业的财务,投资活动”, p. 71。

⑤ 石井常雄,“两毛株主”, pp. 137, 145。

位列前十大股东；超过一半位列前30位。<sup>①</sup>这一分布表明，根据其在山阳的股东排名，松本是铁路公司官员中比较有典型性的，但是从其所拥有股票的绝对而非相对的数量来看，人们可以质疑认为其在公司利益较弱的观点。

对于中上川来说，其持股规模在铁路经理中也并非罕见；但是，在政策的先进性以及遵循这些政策所导致的山阳铁道管理者和所有者之间的摩擦数量来说，他绝对是独特的（见图10）。前面提到过，1891年，大阪投资者在山阳拥有的股票数量领先于其他地区，东京其次，而兵库位于第三。当年公司十大股东中，有五位大阪投资者和两位兵库投资者。<sup>②</sup>关西的资本家最初希望由一位地方政策官员村野山人担任公司总裁。另外，他们原来计划只铺设从神户到姬路的线路，相当于铁路最终完成里程数的十分之一，这是“容易建设并肯定能带来利润的”一段。<sup>③</sup>但是，政府颁发执照的条件是，将预设线路延伸到下关港。为了达到这一要求，公司创始人从三菱募集了一大笔投资，作为交换，任命其所提出的候选人中上川为总裁。<sup>④</sup>

在1888年4月确认当选公司总裁后，中上川引进了当时极富创新性的管理技能；用由井常彦的观点来说，“他作为一位经理是不同寻常的，具有划时代意义的。”<sup>⑤</sup>他特别追求积极投资战略。除了为双轨建设购置足够土地，从英国引进最新机车外，中上川坚持根据工程标准建设线路。具体来说，他要求弯度不超过15度，倾斜度在1/100或更小，后

① 出现在1896年12家公司主要股东名录上的平均数目为27。这些铁路公司的12位总裁或执行董事中，至少一半出现在其公司前三十大股东名单当中；1/4出现在前十名名单中。

② “山阳株主名簿”，pp.170-174。

③ 由井常彦，“中上川彦次郎的个性和职业，1887-1901”，《商业历史评论》，卷44，no.1，p.45（1970年春）。

④ 中上川彦次郎，给本山彦一的信，1887年2月2日，《中上川》，pp.187-189。

⑤ 由井，p.45。对于中上川作为山阳总裁的政策更为详细的描述，参考菊地，pp.53-69，在《中上川》中也有重印，pp.137-142。

一要求使他周围的工程师称他为“百分之一”。<sup>①</sup>

即使在衰退的高峰期,中上川也坚持这些原则,尽管许多股东坚持节约建设支出。金融危机只是激化了中上川和这些投资者之间的不同,因为紧缩的现金市场和铁路最初的糟糕经营业绩使股东更为不愿(而非不能)支持总裁的扩张计划。主要的大阪投资者对这些计划的批评越来越多,他们公开表示对低分红率和中上川及其员工高薪的不满。1890年10月,这些投资者成功任命了自己中的一员——大塚磨进入理事会。一位观察者注意到,大塚刚加入理事会,“就在一切事务上反对总裁中上川。”<sup>②</sup>最后,他及其“大阪式节约者”(当时另一位人士的说法),“与其他)股东密谋成立一个调查委员会,干涉公司的内部事务……”这位评论员认为,委员会这些“资质一般的人”“得出的结论是,员工的工资太高,决定除了工程师外,工资在每月50日元及以上的办公室人员必须削减其工资”。<sup>③</sup>

中上川自己正是这一节约运动的主要目标。在他1891年出差时,董事们举行了由副总裁村野山人参加的特别会议,决定将总裁的月薪由400日元降至250日元。<sup>④</sup>由井对此的评价还是打着折扣的:“这明显是表达对中上川的不信任。”<sup>⑤</sup>面对股东的干涉和对他个人的攻击,中上川觉得实行自己的计划越来越困难,最终在1891年10月辞职,成为三井银行的全职董事。他离开后,大阪投资者赢得了山阳董事会的控制权,将其在9人理事会中的代表由2名增加为4名。<sup>⑥</sup>村野接手了公司管理,直到1892年4月任命了新总裁。村野逆转了中上川的道路,“采取了极度保守的政策”,与主要股东的谨慎观点相符,“提高了乘客的票价,

① 村上定,《中上川》,p.183;菊地,p.57。

② 井田星座,“山阳铁道时代”,《中上川》,p.178。

③ 菊地,p.63。

④ 《今西林三郎异闻录》,卷1,附录,小松满男编(大阪:今西宏一郎,1925),p.4。

⑤ 由井,p.47。

⑥ NKTH,卷2,p.585;“山阳株主名簿”,pp.170-174。



图 10 中上川彦次郎(1854 - 1901), 山阳铁道公司的第一任总裁(1888 - 1891)。图片提供: 东京运输博物馆。 163

取消了员工两年一次的奖金,减少了总部的员工”。<sup>①</sup>

中上川激进的商业扩张计划明显领先于时代,这些计划的性质和股东对它们的抵抗程度在当时都是无与伦比的。但有两个因素表明,人们不应将山阳管理的进步性仅仅归于中上川的天才和远见,而对其传记材料不加批判的阅读也许会使人产生这样的印象。首先,中上川很可能并不是唯一赞成昂贵建设方式的人。至少在这一方面,他得到了公司创始人和董事之一藤田传三郎的强烈支持。尽管藤田是一位大阪“节约者”,作为线路的主要承建商, he 可以从大型建设施工中获得巨大收益。第二,山阳比其他铁路公司面临着更为激烈的、来自其他运输方式的竞争。具体来说,公司从一开始就“持续受到船运公司的压力”,它们的线路与公司在内海的铁路线是平行的。<sup>②</sup> 为了与这些船运公司竞争,山阳被迫从初期开始就提供比政府定价低得多的票价;中上川计划的许多其他方面,比如使用配备真空刹车的车厢,可以被视为是为了提供高质服务,从而将运输从公司强大的海上竞争对手那里争取过来。在中上川退休后很长时间,来自船运的竞争仍然是山阳创新的强大动力,因为该公司仍然是客户服务的行业领导者。

但是,尽管有一系列不寻常的环境影响山阳铁道的管理,中上川还是建立了由环境所迫的各种政策的第一人。另外,采纳这类政策至少在短期内不会收效,这由其离任后战略的突然转变就可以看出。

164 无论如何,中上川的计划与那些像今村清之助的所有人型董事形成鲜明的对比,今村的观点在 19 世纪 90 年代早期铁路高级经理中更具代表性。我们已经讲述了今村在破产的两毛和日本铁道公司合并申请中的作用。作为九州铁道公司的经理,他在 1891 年公司采取节约政策中起到了关键作用。根据九州第一任总裁高桥新吉所说,今村从一开始就

<sup>①</sup> 《今西》,卷 1,附,p. 4b。

<sup>②</sup> 《东京日日新闻》,1892 年 6 月 17 日,引用于 NKTH,卷 2,p. 587。

敦促他“削减支出，提高分红……”。<sup>①</sup>一旦恐慌来临，他的传记作者写道，今村进一步施压，“作为权宜之计，建议总裁高桥减少公司的运营，采取非常保守的政策，努力保持现状……”<sup>②</sup>他的传记作者进一步指出，1891年晚期股东们请求第二次推迟铁路建设工作的背后推手，也是今村。这一资料来源指出，这位董事私下劝说公司所有者中的熟人来提出申请，这表明决不是顽固的股东来强迫管理层做出推迟建设工作的决定。<sup>③</sup>另一方面，今村自己在公司也是一位重要的投资者。在这一方面，他个人自然也强烈希望分红增加，同时推迟股票支付，尽管他否认是出于私人利益这样做。<sup>④</sup>

今村是明治中期高级铁路管理人员的代表，这不仅表现在他支持的政策类型和他既是董事也是主要股东的双重身份上，还表现在其主要职业上。他是一位在股票交易业富有经验的银行家，属于高级经理的主流，这一主流就像我们提到的那样，是铁路投资者中占统治地位的那一类。相比之下，中上川与两毛的总裁田口卯吉，在这方面都是例外，后者有着记者的背景。

高级铁路经理的一个更为重要的类别，并未包括在占主导地位的投资 165  
者中，那就是前公职人员，具体来说就是政府官员和国家铁路工程师。有着在政府机构任职经历的高级经理包括奈良原繁，他是日本铁道公司网中众多公司的总裁，曾经是县级长官和一些政府部长的秘书，还有高桥新吉，他从农商省商业局长位置上退下来后，担任了九州铁道的第一位总裁。<sup>⑤</sup>

当时这些经理，特别是在干线企业中的重要性反映了企业早期赢得

① 落合，p. 177。

② 同上，p. 179。

③ 同上，pp. 180 - 181。

④ 同上，pp. 178, 181。另一相反的观点认为今村所代表的“稳定股东阶级”——“所谓的铁路资产阶级”——在1890年大恐慌时开始崛起，见小风，“交通资本”，p. 101。

⑤ 《铁道先人录》，pp. 217 - 218, 247。

政府资助和合作的必要,这时需要获得一位与中央政府有关系的主管。另一个使铁路公司聘请政府官员的原因是,私有企业缺少高质的管理者。从官方的观点来看,将政府官员置于企业中担任高级经理,是政府干预期间实施影响力而保证责任承担的手段。事实上,政府自己指派了一些前政府工作人员担任私有铁路公司的主管。比如高桥,就是在九州铁道创始人的请求下,由政府选择的公司总裁。<sup>①</sup>在北海道炭矿和铁道公司,从一开始就像日本铁道公司那样与政府政策紧密相关,国家保留了在政府补贴期内任命和开除总裁、副总裁和董事的权力。<sup>②</sup>在这一权力下,政府任命了第一任总裁崛基,他此前在北海道政府办公室担任某一部门的长官。<sup>③</sup>

国家铁路工程师,在早年实际垄断了铁路技术,从一开始就以技术顾问或总工程师的身份活跃在私有铁路公司。他们中的一些是从国家铁路中借来的,另一些则正式从其官方职位辞职,进入私有企业。但是直到19世纪90年代晚期,像南清和仙石贡这样的前政府工程师才走上管理岗位,成为企业发挥技术职能的新一代工程师。<sup>④</sup>两位确实在19世纪90年代早期就转变为私有铁路公司管理人员的政府工程师,是平井晴二郎和毛利重辅。平井原本是北海道国家铁路的雇员,1888年离开政府,先后监管了大阪、赞歧和北海道炭矿的铁路建设;1892年1月,他被任命为北海道炭矿的经理。<sup>⑤</sup>毛利则于19世纪80年代早期在铁道局中

① NKTH,卷2,p.596。

② 政府法令的第二条具体规定了1889年11月给予北海道炭矿和铁道公司补贴的条件:同上,p.651。山阳和九州的补贴命令也规定,在干预期内,总裁和副总裁的任命和解雇需要得到大藏大臣的批准:同上,pp.572,602,605。

美国相同的国家对私有铁路管理干涉的例子是太平洋联盟铁道。1864年的太平洋铁道法令规定,政府向太平洋联盟提供慷慨土地使用和贷款的条件是,政府任命20名董事中的5名,公司的执行和特别委员会中必须各包括5人中的一人:古德里奇,pp.184-185。

③ NKTH,卷2,pp.645,653。

④ 关于南清和仙石贡的职业,见《铁道先人录》,pp.201-202,344-346;以及今村悌一。

⑤ 《铁道先人录》,pp.305-306;NKTH,卷2,p.662。



监管了日本铁道公司一段铁路的建设。他于1885年从铁道局辞职,成为日本铁道的总工程师,并在1892年4月被提升为副总裁。<sup>①</sup>从工程师到管理人员模式的一个独特案例是白石直治,他在1887到1890年是东京帝国大学的工程学教授。在教职任期内,他成为关西铁道早期的总工程师,然后离开了教师岗位,于1890年10月成为公司的第三任总裁。<sup>②</sup>

前政府官员在私有铁路公司高级管理层的存在,使得在某些问题上,公司政策更多地与国家相一致,而非相反。这一政策的一致性在1891年晚期的国有化运动中特别明显,前政府官员主管了五个最大的铁路公司和至少两个较小的公司。<sup>③</sup>由于这些主管的影响,铁路公司无疑会比公司股东更支持政府的国有化计划。与山阳公司管理层相关的三个人的传记表明,私有铁路公司联合起来,要求国会实施颁布铁路收购议案。<sup>④</sup>事实上,一份支持政府提出的铁路法案的请愿书,由五位铁路公司的高级经理们递交给了国会,包括山阳的村野山人,九州的高桥新吉和关西的白石直治。<sup>⑤</sup>

与这些前政府官员相反的是,没有政府背景的铁路管理人员倾向于反映主要股东对国有化问题犹豫不决的态度。比如,曾是记者,后来在其导师田口卯吉之下担任两毛铁道主要监管人的伴直之助在1891年9月表示<sup>⑥</sup>:

①《铁道先人录》,p.356。

②见《工学博士白石直治传》(工学博士白石直治传编纂会,1943),pp.77-108。

③两个较小的公司是两毛和水户,日本铁道的奈良原同时担任这两家公司的总经理。

④《双轩松本重太郎翁传》(松本翁铜像建设会,1022),p.28;《松荫本山彦一翁》,故本山社长传记编纂委员会编(大阪:大阪每日新闻社,1937;东京日日新闻社,1937),p.141;《速水太郎翁》(大阪:故速水太郎氏传记编纂系,1939),p.74。

⑤白石直治等编,“铁道扩张及收买请愿”,未标注日期,《铁道意见全集》,pp.400-404。另外两家公司是水户和三宫铁道。即使在国有化议案失败以后,九州铁道总裁高桥仍继续推荐把公司卖给政府,在此过程中,于1892年10月实际获得了董事和股东的非正式同意:小风,“交通资本”,p.97。

⑥《铁道先人录》,pp.300-301。

尽管我支持作为权宜之计的私有铁路国有化,我坚决反对永久的国家铁路系统。现在政府决定收购私有铁路,我希望它只是在一段时间内进行国有化……一旦不同的铁路系统成型,会将它们还给私有铁路。<sup>①</sup>

伴是一位全职的管理人员,相对兼职的高级经理来说负责两毛的实际运营,因此,他很有可能比当时大部分铁路总裁和董事更致力于企业的继续存在,对国有化没那么乐观。<sup>②</sup>

这样,在19世纪90年代早期主导铁路公司高层决策的人,是那些占据了大部分董事和一些总裁地位的主要股东,以及被任命为高级经理的前国家官员,尽管后者在公司的股份较少。主要所有者和高级经理重合的必然结果是,地方投资者在铁路管理中的参与十分有限。当然,地方资本家典型会参与公司的成立和早期的管理。事实上,比如日本铁道公司,在公司成立条款中,有一条明确要求公司最初的董事会中包括地方代表。<sup>③</sup>但是,控制公司的东京投资者直到第一段线路,也就是从东京到前桥的线路完成后,才被要求遵守这一条款,以满足铁路沿线地区的利益。

168 在服务于较窄市场的小型铁路公司,人们会认为公司董事会中地方力量相对更强,事实上,通常确实是如此,至少在公司刚成立的时候。但是,就像日本铁道公司那样,地方参与这些公司的管理,很大程度上是它们需要获得地方在募集建设资金和购买路权方面的配合。一旦主要所有权转移到非地方投资者手中,随着资本需求超过了地方供应,或者公

---

① 伴直之助,“全国铁道买卖及相关的政府政策”,《东京经济杂志》,1891年9月26日,SEDS,卷9,pp.541-543。

② 在美国早期铁路中,有与伴的处境相同的情况,参考小艾尔弗莱德·D.钱德勒,《可见的手:美国商业的管理革命》(剑桥:哈佛大学贝尔纳普出版社,1977),pp.97-101。

③ 这一包括在第20条中的规定是这样的:“在建立之初,发起人……必须(向董事会)指定沿线各县的一人”:星野,“日本铁道(1)”,p.100。

司完成了建设,地方对于管理的影响力就从那些原来它们占有重要地位的铁路公司中逐渐减小。比如在筑丰兴业铁道,1889到1890年地方股份大幅减少带来了1891年4月管理层的大变动,一位审计员成为筑丰地区唯一存留的办公人员。<sup>①</sup>两毛铁道公司通常被认为是典型的地方铁路,开始时在六人董事会中有两位当地人员,一位是副总裁。但是从1889年公司线路完成直到1890年,董事会里没有地方的代表,而从那以后,只有一位。<sup>②</sup>由于地方股东在地方性铁路公司的运行中发言权都如此薄弱,这些社团在大恐慌和衰退中对铁路管理决策的投入很少,就没什么奇怪的了。

这种地方利益无力直接影响企业政策的情况,在九州铁道中表现得非常明显。公司在1891年决定推迟建设工作,使地方居民不断递交请愿书,要求逆转决定。<sup>③</sup>尽管引起了地方众多的不满,铁路还是执行了推迟决定,事实上,就像我们看到的那样,公司在下一年再次推迟了其建设截止日期。

**地方团体和国家。**但是,铁路公司不能完全忽视地方的要求,特别是在国家立法机构国会于1890年召开以后。从那时起,如果地方团体在公司董事会中没有代表,他们在国会中有发言人,通过立法权可以很大程度上影响铁路公司的决策。这种地方居民间接对铁路管理施压的能力,在1891年晚期的国有化运动中显得非常有力。当时许多铁路公司推迟了建设工作,它们面对的是由不耐烦的地方利益所热情支持的铁路国有化议案被国会颁布的可能性。山阳铁道公司线路沿线的团体在支持这些立法中特别有力,因为山阳从19世纪90年代中期开始,就不断地推迟延伸其线路,在中上川离开后,甚至开始讨论将建设推迟到

① 田川市编,卷2,pp.912-913。

② 石井常雄,“两毛株主”,pp.136-138,147。

③ 落合,p.180。

1900年。<sup>①</sup> 广岛商会和市议会,以及冈山和山口的居民团体在1891年12月向国会申请通过国有化议案。<sup>②</sup> 广岛商会代表这些团体,对山阳铁道特别提出批评。商会抱怨道:“尽管它的铁路是国家不可或缺的干线,山阳铁道还是申请推迟规划完成的期限,要么是因为它由于难以募集股票资本,实际已经决定以推迟的虚假名义永久不进行规划线路的建设,要么是因为它决定执行一项长期政策,等待时机(重启建设)。”<sup>③</sup> 考虑到“完成山阳线路的迫切需求”,看来没有别的选择,只能由政府来收购并完成线路。这类的地方要求无疑迫使山阳的新管理层在1892年4月寻求恢复建设工作。

地方当然试图通过国会对中央政府和内阁施加影响,而最与铁路公司相关的正是后者。国会中的政党,希望减少政府支出,从而缓解其选区的税收压力,并增加其应对寡头的力量,因此坚决反对内阁的国有化议案。而内阁领导并没有像应对其立法程度的另一半——铁路建设那样致力于国有化。他们因此愿意放弃收购法案,使1892年6月能够通过妥协的国家铁路延伸议案,而这一议案这是双方都能接受的。事实上,像松方正义和井上馨这样的高级决策者继续支持私有公司,在大部分时间里,国家政策对铁路公司的战略和计划是有着积极影响的。比如,国家通过补贴干线企业,并对几乎所有运营的铁路公司投资者放宽银行贷款渠道,帮助铁路公司度过金融危机。

170 但是,由于政府总是试图平衡许多相互竞争的利益,它的行动不可能一直都对铁路公司有利。特别是在大恐慌爆发前,由公共资源来购买私人土地的官方政策发生变化,对衰退期间私有铁路的发展有着严重的制约。1889年4月以前,政府没收私有企业所需要的任何私人土地,然

① 《原六郎翁传》,第2卷(原邦造,1937),p.257。

② 《铁道意见全集》,pp.374-378,387-389,419-427,458-476,489-519。广岛商会的请愿书可参见《广岛县史:近代与现代资料》,卷2(广岛县,1975),pp.563-565。

③ 《铁道意见全集》,pp.377-378。

后将土地卖给私有企业,以协助它们购买路权。这一行政措施在1887年的《私有铁路管理条例》的第15条中得到了法律上的肯定。1889年7月30日,政府颁布了《强制土地收购法》,其中包括保护土地所有者利益的条款。在这一法律下,《私有铁路管理条例》中的征收私有土地条款被废止,铁路公司因此被迫需要直接与土地所有者对获取私有土地进行协商。<sup>①</sup>

私有铁路公司对这一发展十分不满。在1889年8月31日对首相黑田清隆的请愿书中,山阳铁道总裁中上川抱怨,由于缺乏国家的强制力,铁路公司在试图从“成百上千的土地所有者”购买土地时面临着无尽的困难,他要求政府继续代表公司征收土地。另外,他警告,“在未来,进一步建设的计划可能立即崩溃。”<sup>②</sup>

在对中上川请愿书的书面意见上,铁道局局长井上胜表现得出乎意料地同情。井上认为,“根据我们的经验,山阳(铁道)公司的要求是不可避免的”,敦促政府同意其请求。<sup>③</sup>但是政府领导当时的想法却不同。在12月5日的决定中,内阁否决了山阳铁道的申请,原因是对私有铁路公司做出例外有悖于新法律“消除导致土地所有者憎恨的危险”<sup>④</sup>的目的,土地税在国家收入中仍占有绝大比例,土地所有者的选票也会对次年的第一次国会选举带来决定性的影响。但是,内阁承认,法律确实会给铁路公司带来困难;作为转移这种困难的方式,“为了保护和鼓励公众设施的目标”,它决定由内政大臣指导地方官员协助私有企业购买其所需的土地。<sup>⑤</sup>

① NKTH,卷2,p.414;NTS,卷1,p.829。

② 古文类典,第13系列,卷50,引用于NKTH,卷2,pp.564-565。《日本每周邮报》在1889年10月12日向其西方读者解释道:“土地被许多小业主所拥有,谈判的难度大大增加了”,“私有铁路公司的委屈”,p.325。

③ 古文类典,13系列,卷50。

④ 同上。

⑤ 同上。

山阳决不是唯一对土地收购程序发生变化表示不满的企业。事实上,由于新土地收购法律会对私有铁路公司造成严重的打击,引发了铁路公司经理们力图使其修正的一致行动。1889年9月,9家铁路公司的总裁加入了中上川的行列,向首相黑田递交了第二份备忘录,要求恢复此前的土地收购系统。在其请愿书中,这些铁路公司管理者们抗议,在新系统下,“在合理时间内完成建设工作几乎不可能”,因为在公司强制收购铁路时会出现“延误和障碍”。<sup>①</sup> 11月,政府同样拒绝了这一请求,理由“与此前山阳铁道公司总裁的请愿书相同”。<sup>②</sup>

由于1889年晚期的银根紧张,政府颁布《强制土地收购法》的时机对于铁路企业来说实在是太差了。到1890年早期大恐慌的高峰期,尽管有地方官员协助获取土地,铁路公司对法律影响最为担忧的部分开始实质化。1890年5月,《日本每周邮报》描述了私有铁路公司由于该法所遭遇问题的细节:

希望获得土地来继续工程的铁路公司(不得不)与土地所有者直接对抗,而每英里差不多有120-130个土地所有者。难以把这些人全部召集到一起以获取其意见,但是与他们谈判的程度导致了冗长的拖延,而他们的要价十分高昂。拥有九州铁道线路沿线土地的人要求每坪(大约35平方英尺)8日元到130日元不等。目前这些问题所带来的困难和不便,最终使铁路公司采取了一致行动。<sup>③</sup>

该报报道,铁路公司继续向政府请愿,重申要求实行此前的土地征

---

① NTS,卷1,p.735。

172 ② NKTH,卷2,p.566。中上川在修改《强制土地收购法》运动中起领头作用,使人怀疑他对这一法案持着积极的态度,认为它“在现代文明社会中自然保护业主,与其他经理们的意见不同”,山井,p.58,引用菊地,pp.59-60。

③ “铁道运营的保护”,《日本每周邮报》,1890年5月17日,p.495。

收制度。他们的运动明显是有一定效果的,1890年7月,国家发布了一项管理条例,建立了商人与土地所有者之间土地收购谈判的正式机制。<sup>①</sup>

官方所采取的协助公共设施获得土地的政策,无疑确实减轻了铁路公司的负担,但与此前的行为来说相距甚远。对于一些铁路公司来说,它们根本不能阻止可怕的工期延误。就像下面的例子所显示的那样,收购土地方面的问题也许和收取股票支付资金所遇到的困难一样,都是使私有铁路建设项目在衰退期受挫的原因。

九州铁道是因为购买路权的困难而推迟建设的第一家公司。1889年晚期,公司从政府获得许可,推迟完成博多—门司线最后一段的截止期限,因为土地购买进行得并不顺利。<sup>②</sup>而筑丰兴业铁道由于一系列灾难,包括霍乱的发生、大雨和大洪水,工程从1890年拖到了1891年。<sup>③</sup>然后,1891年又出现了获取土地和募集资金方面的问题。当年5月,公司向政府请愿,要求延长其完成两段线路的截止期限,其中解释道:

在公司直接与土地所有者谈判时出现了各种问题。他们中鲜有愿意(土地)充公的,大部分要求由强制土地收购咨询委员会作出决定;另外,利益团体提出许多针对建设计划的反对意见,我们还没有开始(问题路段的)建设。鉴于这种情况,经营业绩下滑严重;另外,现在资金紧张,继续进行工程极度困难,目前,我们只完成了总线路的一半。在这种状况下,完全没有希望在截止之日完成……<sup>④</sup>

173

政府同意了公司的请求,用铁道局局长井上的话来说,它的困难“超

① NKTH,卷2,p.414。

② 同上,p.608。

③ 《九州铁道》,pp.27-28。

④ 筑丰兴业铁道总裁堀田正养向内政大臣西乡从道提出的备忘录,1891年5月14日,铁路院文书,筑丰兴业铁道,卷1(1888-1893),no.7。

出了控制”。<sup>①</sup>但即使是延长一年也是不够的,因为在土地所有者的要求以及严重洪水面前,工程继续延误。因此,公司被迫于1892年5月申请将其完成截止日期继续推迟一年。<sup>②</sup>

获得土地的困难通常并不在于谈判技术,更多的是与铁路沿线的社团对铁路建设的直接反对相关。在某些时候,这些反抗是因为居民参与了其他与铁路相竞争的运输方式。比如,总武铁路开始建设和运营通过千叶线的铁路,这里拥有着广泛和发展良好的河流网络。尽管在1889年12月成立,公司直到1894年也没能完成其第一段长达25英里的铁路,部分就是因为参与沿线内陆水运的人的反对。<sup>③</sup>

174 铁路公司因此被迫在他们最无力的时候做出有关收购路权的艰难调整。从政府的立场来说,由于政策更改所导致的铁路建设延误,代表着安抚土地所有者所需的必要权衡。但是,由于不能恢复旧的充公体制,官方也花费巨大的力气来减少铁路公司所增加了的负担,显示他们决不是不关心铁路公司的困境。国家不仅批准了这些公司的延期申请,而且协助其与土地所有者谈判,指导地方官员帮助它们。后一行动自然落到了县级官员身上,他们热情地参与了类似九州和山阳等铁路公司的计划和建设,积极地代表它们寻求私有投资和政府补贴。<sup>④</sup>总之,中央和地方政府继续与私有企业合作以取得土地,当然如果以更公平的立场说的话,它们并不像以前那么慷慨。

## 度过危机

**政府援助。**官方对私有铁路公司的基本积极态度,在大恐慌和衰退

---

① 井上胜致内阁的备忘录,1891年5月27日,铁路院文书,筑丰兴业铁道,卷1(1888-1893), no.7。

② 公司在第二次延期结束时完成了相关路段:NKTH,卷2,p.639。

③ 同上,p.362。

④ 野田,《日本证券市场》,p.71。



期给予它们的经济援助中得到了最好的体现。铁路公司采取了许多紧急措施,以在银根紧张的情况下获取资金,从而避免更为激烈的步骤,比如推迟工期、与更大的公司合并或出售给政府。鉴于国家政府的普遍支持和主要投资集团的保守眼光,公司首先会向政府寻求纾困帮助就没什么奇怪了。国家官员给予它们补贴,并从中央银行提供间接贷款。

19世纪90年代早期,四家铁路公司——更准确的说,四家最大的铁路公司——享受着政府补贴。<sup>①</sup>事实上,所有四家公司在大恐慌爆发前都申请得到补贴,除了山阳以外,都得到了政府的批准。山阳是在危机前夜才做出补贴申请的,这时企业们已经感觉到现金市场正在吃紧。另外,所有得到补贴的铁路公司,除了北海道炭矿,在1890-1891年前都得到了最大的一笔补贴,这是唯一铁路总补贴超过100万日元的年份。

不管如何,日本铁道与北海道炭矿和铁道公司在危机时刻比九州和山阳获得的政府补贴要多得多。国家补贴使这两家公司有了应对经营波动的重要缓冲,因为政府在其线路开通前就给予了补贴,开通后相当长一段时间内也给予了利润保证。由于有国家的支持,日本铁道在危机前和危机中发行两次新股票的资金收集方面几乎没有遇到困难,这两次股票发行是为了建设两段位于仙台北部相对不怎么营利的路段。到1891年,这些股票均得到支付,线路也完成了。<sup>②</sup>

相似的,政府补贴使北海道炭矿和铁道公司在衰退期间能够继续其建设,尽管煤矿市场受到了沉重的打击。作为危机期间主要以货运营利的三家铁路公司之一,<sup>③</sup>北海道炭矿自然利润严重下跌,因为它主要就是175依赖煤矿运输。但是,由于国家补贴,企业能够在衰退期提供超过7%的分红。因此,它在股票支付上遇到的困难较少,公司到1892年能完成路

---

① 北海道铁道于1900年获颁执照,于1902年成为政府铁路补贴的第五大接受者:《北海道铁道百年史》,卷1,pp.218-219。

② 星野,“日本铁道(2)”,pp.17-18。

③ 另外两家公司,筑丰兴业和钏路,也是与煤矿企业紧密相关的工业铁路。

网建设。<sup>①</sup>

相比之下,给予九州和山阳铁路的补贴使其建设计划在面对商业活动的阻碍时更为脆弱,因为它们补贴相对来说较少,而且视其相应路线的完成而发放。两个公司在衰退期开始时确实得到了大额政府援助。补贴使两个公司在1890年的两个半年都能够提供6%的分红,九州在1891年的前半年也是如此。<sup>②</sup>部分由于这个原因,两家公司1890和1891年的实付资金和里程数上都能有巨大的增幅(见表10)。但是,由于衰退使其利润和股票抵押额处于低水平,政府补贴不足以阻止股东不久就要求推迟分期付款和工程建设。两家铁路公司被迫服从股东的要求,在1892—1893年间的实付资本和里程数没有任何增加。在这一段时期内,两家公司都没能完成指定路段,因此政府没有给予补贴。政府支持的减少相应又造成了公司从1891年起的分红下降。自此,山阳和九州铁道像许多未得到补贴的公司一样,处在需要完成路段以提高收入和分红,以及由于紧缩现金市场和自身不良经营业绩而难以获得建设资金的困境之中。结果,政府补贴并没能使这些公司的建设计划避免遭受巨大的挫折。

在危机中政府对私有企业另一援助的主要形式,并不是直接援助,而是扩展由日本银行提供的股票抵押贷款。这一措施比津贴影响的私有企业要多得多,它对于像山阳和九州这样遭受重创的企业在大恐慌后一年左右的融资来说,是绝对重要的。促进在1890年5月采取这一措施<sup>176</sup>的,是私有企业发起的要求政府干预以抵御危机的激烈运动。大恐慌爆发后不久,商人们便开始向官方频频递交要求采取纾困措施的建议。东京和其他地区的商会组织了特别委员会,来调查银根紧张的情况,并推荐缓解这一情况的措施。一些团体敦促政府向国外贷款;另一些则要

① 关于北海道炭矿,参考广濑多喜二,“北海道铁道的特点:炭矿铁道与北海道铁道”,《新都市》,no. 29, pp. 11—23(1968年9月)和no. 30, pp. 15—25(1968年9月)。

② 并没有1890年分红支出的真实数据,但是将平均支付资本乘以各公司当年的分红率,可以得出支出额大约为,山阳25.9万日元,九州24.1万日元。1890年两家公司所获得的补贴各占这一估算的66%和58%。

求成立兴业银行。商业周刊《时事新报》甚至要求设立国家彩票。<sup>①</sup> 大藏省对这些要求最初的反映是赎回了800万日元的交换债券,并授权日本银行放宽现金发行500万日元。但是,在私有商人的不断敦促下,官方采取了最激进的措施:使用公司股票作为抵押,扩大中央银行的资本贴现。

表10 山阳和九州铁道公司的发展和经营业绩,1889-1894年

年份	开通里程 (英里)	实付资本 (1,000 日元)	利润 (1,000 日元)	利润占 资本的 比例(%)	国家补贴 (1,000 日元)	分红 (1,000 日元)	分红率 (%)
山阳铁道							
1889	44	2915	85	2.9	0	77	3.28 3.0
1890	91(106.8)	5,720(96.2)	110	1.9	172	—	6.0 6.0
1891	140(53.8)	7,010(22.6)	200	2.9	36	226	4.1 2.76
1892	145(3.6)	7,020(0.1)	280	4.0	0	257	3.33 4.0
1893	145(0)	7,020(0)	354	5.0	0	312	4.5 4.5
1894	192(32.4)	7,794(11.0)	652	8.4	0	453	5.5 7.0
九州铁道							
1889	23	2991	62	2.1	92	154	6.0 6.0
1890	55(139.1)	5,036(68.4)	105	2.1	140	—	6.0 6.0
1891	137(149.1)	5,663(12.5)	243	4.3	41	281	6.0 4.25
1892	137(0)	5,700(0.7)	230	4.0	4	228	4.0 4.0
1893	137(0)	5,700(0)	329	5.8	0	293	4.74 5.53
1894	146(6.6)	6,481(13.7)	506	7.8	0	424	7.0 7.5

资料来源:《铁道局年报》,1907,附录,pp.23-24,41,79,97;《日本帝国统计年鉴》,卷10(1891),p.330,卷11(1892),p.680,卷12(1893),p.673,卷13(1894),p.703,卷14(1895),p.711;表8。

注:括号中的数字表示较前一年的增长比例。

① 泷泽直七,《稿本日本金融史论》(有斐阁,1912),p.270。

1885年5月,日本银行开始接受某些“良性”银行和公司的股票,包括日本铁道的股票,作为定期贷款和贴现的抵押。尽管这一行动不符《日本银行法》第12条禁止中央银行以公司股票的形式提供贷款的规定,政府还是同意了这一行动。在1890年大恐慌爆发时,作为纾困政策,官方扩大了日本银行接受股票作为抵押进行贴现的公司名单。所有新加的10家企业都是私有铁路公司。<sup>①</sup>

有重要意义的是,并不是铁路公司自己,而是东京和大阪的银行协会一起提议了这一措施,并推动了它的采纳。这两个团体要求中央银行追加一些铁路公司的股票作为抵押,这一行动仅仅强调了这些城市银行将其资本与股票抵押贷款捆绑在一起,而后者主要集中在铁路公司股票上的事实。<sup>②</sup> 由于东京和大阪银行以这些股票为抵押发放贷款,导致其资本偿付能力降低,而其资产由于许多铁路公司股票价值下跌而受到剧烈影响,毫不奇怪银行协会会将其纾困建议的重点放在铁路股票上。

178 这两个协会最初的提议是非常不同的。由于其地区受到的金融影响更深,大阪的银行业者提出了更为极端的计划。他们最初决定促使日本银行要么接受更大范围的股票作为贷款抵押,要么以这些银行业者的

---

① 《日本银行沿革史》,第1系列,卷2,pt.1(日本银行沿革史编纂委员会,1913),pp.170-174;日本银行总裁川田小一郎给大藏大臣松方正义的备忘录,1890年5月8日,松尾家文书,第1系列,卷82,no.21,大藏省资料,东京。

在宣布采取这一措施时,银行实际指定了15种股票作为认可的抵押品,但它在宣布以前实际只接受其中的5种——NYK、东京海上保险,以及日本铁道三次发行的股票。但是,野田和星野指出,扩大的贴现计划不仅有量变,还有质变。1890年以前,中央银行接受相关商业机构的股票作为贷款抵押,原因是它们“处于政府和宫内厅的特别监管和保护之下”,因此“与普通的银行和公司不同”(《明治财政史》,卷14,明治财政史编纂会,1927,p.406),1890年,它扩大了认可抵押品的范围,包括了类似大阪和赞岐铁路公司等“普通公司”。野田,《日本证券市场》,p.222。另外,在扩大的系统中,日本银行的股票抵押价值只限于支付价值的规定,也取消了中央银行使用票据贴现可对某一商业银行提供金融的上限。总的来说,这些变化使商业银行轻易就能从日本银行借出大额资金;星野,“日本铁道(2)”,p.18n1。

② 关于19世纪90年代早期铁路银行总支付资本占铁路股票所获得的银行贷款的比例,见艾里克森,“危机中的铁路”,pp.167,178。

联合担保对大阪地区发放价值 500 万日元的特别贷款。<sup>①</sup> 4 月早期,他们将这些要求递交给大藏省大臣松方和日本银行总裁川田,后者曾到关西地区考察大恐慌所带来的影响。松方认为大阪银行业者的建议完全无法接受,因为太过偏离中央银行的做法。但是,他也认识到,直接拒绝只会“加深大阪金融圈的恐慌”<sup>②</sup>。对于官方来说,幸运的是,东京银行业者倾向于采取更为温和的措施。事实上,在 3 月底,涩泽荣一反对依赖政府进行纾困,认为“商人应该下决心拯救自己”。<sup>③</sup> 在与川田协商后,松方决定召集涩泽和东京银行协会的其他成员,与大阪的同行会面,试图出台更为合理的纾困计划。

在向大阪派出代表之前,东京银行协会于 4 月 11 日举行了一次特殊会议,以确定其在纾困问题上的立场。讨论的第一项内容,是九州银行协会两位代表的请求,他们都是九州铁道公司的董事,东京银行业者同意了他们关于九州铁道股票加入到中央银行贷款抵押名单上的建议。<sup>④</sup> 东京银行协会引进了一项动议,来“选择除了(九州铁道股票)之外的良性公司的股票”,<sup>⑤</sup>申请中央银行接受它们为抵押品。最后,东京银行业者投票,请求中央银行将九州、山阳与北海道炭矿和铁道的股票作为贷款抵押物,根据与大阪谈判的过程,来决定是否也包括甲武、水户和两毛铁道的股票。

在大阪,银行家和官方进行了一系列磋商后,达成了同意东京提议的共识,日本银行将扩大其以良性公司股票抵押提供贷款的范围。然 179

① “金融救济相关的大阪会议”,《东京经济杂志》,1890 年 4 月 26 日,“大阪表邸的结果如何”,《东京日日新闻》,1890 年 5 月 9 日,均可见 SEDS,卷 5,pp.216-218。

② “青渊先生书库”(1919-1923),SEDS,卷 5,p.211。

③ “涩泽荣一的金融逼迫团”,p.212。

④ “相关银行临时会议记录”,1890 年 4 月 11 日,《会议记录》,1889 年 1 月-1890 年 12 月,“右临时会议的隐喻”,《中外商业新报》,1890 年 4 月 11 日,均可见于 SEDS,卷 6(1955),pp.187,209-210。根据一份报纸报道,最初实际是由九州铁道向九州银行协会提议采取这一措施的:“大阪金融逼迫的会议”《东京日日新闻》,1890 年 4 月 15 日,卷 5,p.213。

⑤ SEDS,卷 6,p.187。

后,两个银行协会的代表向川田递交了一份联合请愿书,请求中央银行接受 10 家公司的股票作为贷款抵押,其中 6 家是东京银行决议中提到的,4 个公司的股份已经被官方确认为抵押品。<sup>①</sup> 大藏省官员也采纳了这份提议,作为其扩大贴现计划的基础。很明显是对大阪银行业者做出了让步,大藏省官员提出的指定抵押品中,不仅包括已经获得补贴的铁路公司和在日本铁道保护伞下的三家银行的股票,还包括四个相对来说没有受到援助的铁路公司的股票,它们是关西、大阪、阪堺和赞岐,都位于大阪金融圈内。

贴现政策的扩大对这些商业银行来说是一个巨大的恩惠,因为它们将大笔的资金用于发放以铁路公司股票为抵押的贷款,相应的,这些银行可以使用这些股票从日本银行那里获得大额贷款。在 1890 年关于银行业的报告中,审计局这样描述这一措施的影响:“每一个银行,就像久旱逢雨,提高了闲置资本,变得积极起来……再一次享受了金融社会的利益,这一利益长久以来处于干涸状态。”<sup>②</sup>

银行明显频繁使用这一系统。在日本银行的所有国内贴现中,有抵押的贴现在 1890 年到 1891 年从 28% 上升到 53%,此后在 19 世纪 90 年代前半期的每一年里都超过了 50%(见表 11)。到 1893 年 3 月底,在中央银行未偿付的 260.1 万日元带抵押品的贴现中,银行股票抵押贴现占了 184 万,大约为 70%(见表 12)。将这一比例用于 1892 年财政年度中央银行总贴现额,可以算出铁路股票抵押贴现额为 1,650 万,这一数字  
180 大约为 1892 年铁路公司总支付资金的 1/3。

在运行一年左右的时间内,扩大的贴现计划对相关私有铁路公司也十分有利,因为股东可以更容易地从商业银行借贷以支付分期付款。不过,1891 年到 1893 年,该项目对于那些公司来说似乎并没有那么大的用

① 东京相关金融,“大客二楼会馆会议记录”,1890 年 5 月 15 日,SEDS,卷 6,pp. 187 - 189。

② 大藏省监察局,“授产所银行营业报告书”,1890,《日本金融史资料:明治大正期》,卷 7,pt. 1,日本银行调查局编(大藏省印刷局,1960),p. 482。

处,由于其总实付资金的增长率急剧下降,山阳和九州等公司在那些年收集分期付款时还是经历了许多困难。但是,铁路公司在当时的危机和银根紧张的情况下能够出现实付资金的提高,很大程度上就是归功于中央银行的贴现制度。

大藏省官员最初的设定是,中央银行的贴现政策只是一个暂时的纾困措施。事实上,政府同意这一政策的条件,就是成立一个特别银行来接管这一项目。<sup>①</sup> 1892年11月,大藏省大臣渡边国武,在同意日本银行将这一项目进一步扩大到所有指定公司的公司债券时,被迫进行提醒:“由于抵押系统在1890年银根紧张时是一个权宜之计,财政变得正常以后,原定抵押系统会逐渐被取消……”<sup>②</sup>政府最终的确在1897年6月结束了该项目,将之列为当时中央银行改革的一部分。但是,由于突然取消一个已经存在好几年的系统会导致国家财政市场严重波动,官方觉得有必要以不同的名义继续贴现计划。<sup>③</sup> 同时,设立一个特别银行来承担公司股票贴现的计划从未实质化。用野田正穗的话来说,日本银行是商业银行向铁路公司股东提供股票抵押贷款的“溯及既往的承担者”<sup>④</sup>,直到所有相关铁路在1906-1907年被国有化。

表 11 日本银行国内票据贴现,1890-1896年

年份	国内票据贴现总额 (1,000 日元)	有抵押票据贴现额 (1,000 日元)	有抵押票据贴现占 总贴现额的比例(%)
1890	56,983	15,897	27.9
1891	56,769	30,318	53.4
1892	43,454	23,638	54.4

180

① 《明治财政史》,卷 14,p.942。

② 渡边国武给日本银行的指示,1892年11月21日,松尾家文书,第1系列,卷82,no.39。

③ “日本银行沿革(主要日志)”,1882-1905,《日本金融史资料:明治大正期》,卷10,附(1957),p.181。

④ 野田,《日本证券市场》,p.224。

续表

年份	国内票据贴现总额 (1,000 日元)	有抵押票据贴现额 (1,000 日元)	有抵押票据贴现占 总贴现额的比例(%)
1893	57,856	33,381	57.7
1894	93,295	49,776	53.3
1895	115,009	62,212	54.1
1896	178,546	79,528	44.5

资料来源:土屋乔雄,“日本银行半年年度报告解题”,《日本金融史资料:明治》,卷8。日本银行调查局编(大藏省印刷局,1956),p.71。

表 12 日本银行未偿付的带抵押的票据贴现,1893 年 3 月 31 日

抵押品类型	总贴现额(1,000 日元)
北海道炭矿和铁道股票	505
九州铁道股票	473
山阳铁道股票	260
关西铁道股票	231
日本铁道股票	189
两毛铁道股票	92
甲武铁道股票	65
大阪铁道股票	25
铁路股票总额	1,840
NYK 股票	440
大阪铁道债券	100
公共债券	121
总量	2,601

181 资料来源:“贷款种类一览”,1893 年 3 月 31 日,松尾家文书,第 1 系列,卷 69, no. 28。大藏省资料,东京。

**破冰战略。**除了寻求政府援助,铁路公司自己采取了积极的措施来应对危机间的金融问题。事实上,这一次他们创新了两种为日本合资企业所使用的措施,那就是发行优先股和公司债券。1892 年,筑丰兴业铁道成为日本第一家发行优先股的公司。在 1891 年 12 月的一次特别会



议上,公司股东批准了一项计划,通过发行价值150万日元、带有优先分红率8%的新股票,为新的建设融资。公司将这些股票分配给现有股东,但是,由于银根持续紧张,股东的认购额不足预计的一半,公司被迫中断了优先股的发行。<sup>①</sup>

悲观的金融和经济环境明显限制了政府和企业的措施的有效性,这些措施旨在使私有铁路募集足够的股票资本,以满足其在危机时的资金需要。事实上,随着私有铁路在大恐慌后的几年里实付资金总体急剧下降,铁路总实付资金和储备金在1891年和1892年难以与其总建设成本相抵,在1893年更是远远不足。为了弥补差距,一些公司通过与银行协商贷款或者发行公司债券的方式来求诸于外部资金(见表13,6和7栏)。

表13 私有铁路公司的总资本结构,1888-1894年

年份	实付资金 (1,000 日元)	储备金 (1,000 日元)	债券 (1,000 日元)	贷款 (1,000 日元)	建设成本 (1,000 日元)	自有资金 占建设成本 的比例 (%)	总资金占 建设成本 的比例 (%)	贷款占建设成本 的比例(%)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1888	14,997	231	0	165	11,834	128.7	130.1	1.4
1889	27,943	367	0	30	20,366	139.0	139.2	0.1
1890	38,493	511	269	1,162	33,816	115.3	119.6	3.4
1891	43,441	649	1,494	843	44,062	100.1	105.4	1.9
1892	46,737	775	1,710	580	47,508	100.0	104.8	1.2
1893	48,870	518	5,680	703	52,050	94.9	107.1	1.4
1894	1,322	5,778	877	877	60,794	99.5	110.5	1.4

资料来源:《铁道局年报》,1907,附录,pp.44-45。

在衰退期间,铁路公司从银行借贷,严格来说只是权宜之计。1890 182-183年到1893年,六家已经运营的铁路公司都有未偿清的银行贷款;只有两家的贷款超过三年,包括这一时期前后的一段时间,表明这些贷款很大

<sup>①</sup>《九州铁道》,pp.22-23;涩泽荣一给伊藤博文的信,1893年3月18日,SEDS,卷9,pp.6-7。

程度上是相对短期的,如果有更新的话,很可能只是一次或两次。<sup>①</sup>而且,19世纪90年代早期的相应年份中,贷款占总建设成本的比例并不巨大,最低时是1892年的1.2%,最高则是1890年的3.4%(见表13,栏8)。另外,1890-1892年间给予运营铁路公司的银行资金中,大部分是贷款给山阳铁道的。1891年是山阳所占份额唯一低于90%的一年,在剩下的贷款中,由同样处于困境的筑丰兴业铁道公司占绝大多数;1893年,筑丰仍有超过一半的银行贷款没有还清,而那时的山阳已经开始偿付在大恐慌之后获得的银行贷款了。从短期看,直接银行贷款确实对这两家公司的融资意义重大:比如1890年,银行提供给山阳铁道的贷款,相当于其累计建设成本的22%,使公司能够抵消逾期未付的股票分期付款。但是,这种资本获取方式明显只是一个过渡。

在山阳和其他铁路公司的长期融资中起到更重要作用的是公司债券的发行,许多公司在19世纪90年代早期严重依赖这一措施。发行公司债券代表着合资企业融资的第二种形式,它是在1890年大恐慌后因为私有铁路的困难而被引进的。大阪铁道是第一个发行这类债券的日本企业。1890年4月,公司的股东投票发行总价值为26.85万日元的债券,“使公司能够暂时弥补(建设)资金的不足。”<sup>②</sup>债券将会支付10%的利息,在五年后到期。其他铁路公司很快就开始追随大阪。除了大阪铁道,四家最大的铁路公司和筑丰兴业都在19世纪90年代早期发行了债券。除了日本铁道和北海道炭矿,这些公司发行债券都是为了弥补由于公司不能收集分期付款或发行新股票而导致的建设资金不足。1890-1893年未偿付的公司债券占四家银行建设资本的比例,从大阪铁道1891年的14%到筑丰兴业同年的40%不等(见表14)。1893年,山阳和

① TKN,1907,附录,pp.22-46综合各处。

② 《本邦社债略史》,高平高雄编(日本株式会社银行调查系,1927),p.3。公司准备申请将其债券发行所得用于奈良和樱井车站的建设:“大阪铁道会社”,《大日本铁道杂志》,no.9,p.21(1890年6月21日)。

九州都发行了相当于其建设成本1/4的债券。

表 14 相关铁路公司未偿付的公司债券,1890-1894年(单位:1,000 日元)

年份	山阳	九州	筑丰兴业	大阪
1890	0	0	0	269(16.9)
1891	0	0	415(39.7)	269(13.9)
1892	0	0	445(25.4)	0
1893	2,000(23.8)	1,500(23.9)	600(24.0)	0
1894	2,000(21.2)	1,500(20.1)	600(19.4)	0

资料来源:《铁道局年报》,1907,附录,pp.22-46,综合各处。

注:括号里的数字表明公司债券占建设成本的比例。

大阪在两年后就完全赎回了债券,但是其他三家铁路即使在延长期内也未赎回其大部分或全部债券。1893年4月,山阳发行了价值200万日元、6%利息的公司债券,赎回期是1898年5月后的10年;事实上,在那个日子以后,公司只清付了一部分债券,以每年5万日元的悠闲速度赎回。<sup>①</sup>1893年7月,九州的股东决定发行总价值为150万日元、利息为5%的债券,赎回期为10年。但是,在1906年国有化前夕,公司仍然拥有相同数目的未偿付的债券。<sup>②</sup>总之,这些债券的长期性是毋庸置疑的。

另一方面,发行公司债券很明显是这些铁路公司在大恐慌和衰退面临的金融问题的刺激下采取的紧急措施。比如九州,和山阳一样,“考虑到募集股票资本的困难”,<sup>③</sup>决定以发行公司债券的方式来募集建设资金。因此,在接下来的企业潮顶点时,所有的铁路公司都停止了债券的发行,这时股票的认购和分期付款都再次平稳运行。

185-186

1898年前铁路公司发行的债券中,四大公司占有大部分,而且其占

①《双轩松本》,p.30;“山阳铁道会社的社债募集”,《东京经济杂志》,1893年3月18日,pp.394-395;TKN,1907,附录,p.24。

②九州铁道株式会社,《第九报告书》,1893,p.8,引用于野田,《日本金融市场》,p.90;TKN,1907,附录,p.41。

③“九州铁道报告书”,p.278。

有的份额持续上升(见表 15)。到 1895 年,它们手中握有 90% 未赎回的债券;山阳和九州就占到了 60% 以上。但是,在 1897 - 1898 年大恐慌中,这一情况发生了巨大的变化。那时紧张的金融情况引发了铁路公司债券发行的复兴,但是这些年几乎所有和大部分此后发行的私有铁路公司债券,都是中小型企业发行的,特别是那些在第二次铁路潮中成立的公司。因此,四大公司所拥有的铁路债券份额降至了 1898 年的 50%,并在 1904 年进一步降到了 31%。在第二次铁路潮后的大恐慌和衰退中,小型企业的总资本,与大型铁路企业不同,与其总投资需求相距甚远。<sup>①</sup> 因此,1897 年后,不仅大部分债券是由中小规模企业发行的,而且大部分给予铁路公司的银行贷款和所有发行的优先股,都属于这些企业。

同时,在 1895 年后,四大铁路仅有三次债券发行,在这些企业的融资里,债券发行所占的比重相对较小。九州和山阳各发行了一次债券,它们这么做并不是为了在世纪之交的经济危机中募集建设资金,而是为了购买另一家铁路公司。<sup>②</sup> 它们为此目的而发行债券,表明它们那时作为商业企业已经运行得非常稳定。

表 15 私有铁路公司未偿付的公司债券,1890 - 1904 年(单位:1,000 日元)

年份	所有铁路	四大铁路公司	四大铁路公司未偿付的债券占总数的比例(%)
1890	269	0	0
1891	1,494	810	54.2
1892	1,710	1,265	74.0
1893	5,680	5,080	89.4
1894	5,778	5,178	89.6
1895	5,552	5,030	90.6
1896	5,350	4,910	91.8
1897	5,410	5,210	96.3

① 杉山和夫,“株式会社制度”,pp. 122 - 123。

② 《本邦社债略史》,pp. 13 - 16;野田,《日本金融市场》,p. 130。

续表

年份	所有铁路	四大铁路公司	四大铁路公司未偿付的债券占总数的比例(%)
1898	10,174	5,074	49.9
1899	10,640	4,917	46.2
1900	11,018	4,759	43.2
1901	12,839	4,571	35.6
1902	12,853	4,408	34.3
1903	18,364	6,625	36.1
1904	21,022	6,473	30.8

资料来源:《公司债券略史》,高平孝雄编(日本兴业银行调查部,1927),pp.12-16。

但是,这两家企业在1893年发行的债券,对于公司的健康运行起到了关键的作用。当时两家企业的股票支付都进入停滞阶段,能够在1893年恢复建设,主要就是因为债券的成功发行(见表16,栏6、7、13和14)。这两家企业实际将债券出售给相对少的个人和机构投资者。1893年财年结束时,九州铁道的额定股本为750万日元,未赎回的债券为150万日元,它有1,858位股东,但只有218位债券持有者。<sup>①</sup>另外,由于政府要求经过登记的公司债券降低其流通性,因此债券只集中于较少人手中。在这些债券持有者中,相当重要的一部分是金融机构。野田指出,从1891到1892年,银行和保险公司为了给存款寻找安全的投资机会,成为铁路和其他公司债券的“大宗认购者”,由于债券的低流通性,“大部分持有公司债券的机构投资者实际成为众多的长期贷款提供者”。<sup>②</sup>对于受金融危机影响的铁路企业来说,发行债券是融资的重要方法之一,是使类似山阳这样的公司在19世纪90年代中期从危机跃入第二轮扩张的创新之举。

因此,总的来说,铁路企业能够利用各种资源来应对1890年大恐慌及此后的经济衰退。它们处理的能力很大程度上取决于政府和商业银行提供的直接和间接融资方式。尽管有来自外部的援助,企业本身来说

① 九州铁道株式会社,《第九报告书》,1894,p.14,引用于野田,《日本金融市场》,p.95。

② 野田,《日本金融市场》,pp.93,96。

是健康的,许多企业在大恐慌和衰退中还是处于挣扎状态;这使许多投资者和管理者参与到 1891 年晚期爆发的国有化运动中。但是,鉴于私有企业的灵活性,这些个人的参与并不是全心全意的。井上胜试图利用这些公司在危机中所遇到的困难来实现他所珍视的国家所有和控制原则,1891 年 7 月,他在其综合铁路规划建议中直白地表示,“现在铁路公司股票价格的下跌正是执行(私有铁路收购)的良机。”<sup>①</sup>无论如何,在 1890 年大恐慌时,对私有企业进行国有化的要求被淹没在要求建设新的政府线路的呼声中。正是后一种要求,是 19 世纪 90 年代早期铁路政策辩论和立法动议后的真正动机。

表 16 山阳和九州铁道公司的资本结构,1889-1894 年(单位:1,000 日元)

年份	实付资本	准备金	债券	贷款	建设成本	所有资本占建设成本比例(%)	总资本占建设成本的比例(%)
山阳铁道							
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1889	2,915	5	0	0	2,179	134.0	134.0
1890	5,720	9	0	1,102	4,919	116.5	138.9
1891	7,010	14	0	630	6,647	105.7	115.1
1892	7,020	16	0	525	7,126	98.7	106.1
1893	7,020	31	2,000	0	8,414	83.8	107.6
1894	7,794	61	2,000	280	9,453	83.1	107.2
九州铁道							
	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
1889	2,991	0	0	0	1,254	238.5	238.5
1890	5,036	0	0	0	3,506	143.6	143.6
1891	5,663	0	0	0	5,468	103.6	103.6
1892	5,700	3	0	0	5,854	97.4	97.4
1893	5,700	20	1,500	0	6,289	91.0	114.8
1894	6,481	45	1,500	0	7,476	87.3	107.4

资料来源:《铁道局年报》,1907,附录,pp.23-24,41。

<sup>①</sup> NTS,卷 1,pp.929-930。

### 第3章 制订《铁道敷设法》

“昨晚10点,法案通过了。铁路万岁!”

——伊那地区在东京的代表向其村长发出的电报,1892年  
6月14日<sup>①</sup>

#### 政策舞台

1890到1892年酝酿着一场关于铁路政策的大规模辩论。许多因素共同使这几个年份变得异常活跃。一方面,以井上胜为代表的铁路官僚发现,他们在铁路事务上的垄断被19世纪80年代晚期的私有铁路潮所打破。他们采取了反击,一面使用言语攻击那些私有铁路企业,一面推动管理条例的出台,保留官方对私有企业发展的某些控制。在政府积极<sup>191</sup>

---

<sup>①</sup> 引用于长野县编,卷7,p.565。

支持私有铁路企业的时代里,他们对国有政策的坚决拥护使这一问题一直不得消停。因此,铁道局在19世纪90年代早期推动设立了政策辩论的内容。同时,从1887年开始,军方对铁路的规划和建设表示了高度的关注,希望铁路的建设能够满足军事需要。

但是,对于执政寡头来说最重要的是,1889年7月东海道线这条最终被选定的东京—神户干线的开通,意味着政府最初铁路建设规划的完成;同时,私有铁路的许可和发展很大程度上是在缺失铁路建设整体蓝图的情况下危险地进行。另外,由于松方财政改革的成功,国家不得不主要依赖私有发展的财政压力此时已经有所减轻。这些因素本身就意味着有必要对政府政策进行细致的再思考和重组。但是,政府制定新路线的过程由于1890年大恐慌及其影响而加速了。另外,1890年国会成立,铁路决策向非官僚开放,使决策过程加入了一个全新的视角。国会不仅为商人和地方领袖们提供了影响政府规划的渠道,同时也提高了政治考量的重要性,因为内阁和在野党都将铁路立法问题作为其在国会中互相争斗的武器。

这种酝酿是否意味着铁路政策的一个重大转折点?政策辩论包括了两个独立但又相关的问题,这一点在1891年12月变得异常清晰,那时松方内阁向众议院提交了一份完成全国铁路网的议案和一份国家出资收购私有铁路的议案。第一份考虑的是长期的规划和融资,第二份则是关于公有与私有企业的对立。这一提案的结果是1892年《铁道敷设法》的通过。这一法案解决了两个问题中的一个,提供了延伸铁路网的主要规划和可以将此规划付诸实践的机制,但是却将另一个问题搁置,随后国有和私有铁路的并肩发展就可显示这一点。总的来说,这些年为整体规划和控制提供了一个转折点;而对铁路的所有权和管理却并没有这样的意义。

对《铁道敷设法》决策过程的分析,传统上集中于国家铁道局,特别是井上胜1891年7月提出的“铁路政策提议”。井上的提议是政府内部



关于铁路政策提出的第一份综合阐述,在第二次国会召开前夕,它几乎被松方内阁一字不落地搬到其铁路立法议案中。因此,从这个角度上来说,这种标准解读看起来是有道理的。但是,这一分析倾向于将铁道局局长描述为发起者,是他主导了决策工具,使自己的铁路发展规划得以通过,最后的成果至少部分地体现在《铁道敷设法》中。一位学者认为,这一法案是在“铁路官僚的坚强领导下”<sup>①</sup>通过的;它是铁道局对中产阶级和军方的回应,以及对1890年金融恐慌的反应。总而言之,以井上胜为代表的铁道局的态度,在《铁道敷设法》的制订上起着核心作用。<sup>②</sup>

我认为这种描述忽视了该法案的政治背景。19世纪80年代早期,内阁与议会处于敌对状态。控制众议院的政党试图缩减政府支出,减少土地税。内阁则希望进行军事和工业扩张。在第一届国会上,政党成功地缩减了预算中的行政支出项目,但参议院冻结了众议院通过的削减土地税法案。松方内阁预计在第二届国会上,政党将会使用1891年的预算盈余作为重新要求减少土地税的基础。<sup>③</sup>枢密院顾问井上毅是政府反攻政策的主要构建者,他在1891年7月向伊藤博文展示的一份备忘录中,揭示了后来成为内阁“积极政策”的主旨,“积极政策”正是政府对付那些难以应对的在野党的战略。在这份文件中,井上敦促政府领导人放弃山县内阁在第一届国会时采取的“围攻政策”,相反,采取一种“积极方式”。具体来说,他建议政府向国会提交一份议案,将1891年的650万日元预算盈余用于下面四项事业之一:海岸工事、兴业银行的建立、私有

193

① 原田,“铁道敷设法”,p. 40。

② 同上,p. 30。

③ 关于前几届国会政党和政府的策略,参考坂野润治,《明治宪法体制的确立》(东京大学出版社,1971)。对于这一章的准备同样重要的参考书目包括:有泉贞夫,《明治政治史的基础过程:地方政治状况史论》(吉川弘文馆,1980);岛海靖,“铁道敷设法制定过程与铁道期成同盟会的压力活动”,《东京大学教养学部人文学部资料》,no. 43, pp. 139 - 157(1967年8月);特别是和田弘,“初期议会和铁道问题”,《史学杂志》,卷84, pp. 31 - 52(1975年10月)。

铁路的国有化和北海道的发展。<sup>①</sup> 这样,通过将预算盈余指定给与地方利益紧密相连的工程,井上试图切断政党的要求,因为这些工程可以成功地与削减土地税竞争众议院的支持。

井上其实是第二个提出这一意见的人,农商务省大臣陆奥宗光则是第一个。在1891年的一份回忆录中,陆奥提出警告,在第二届国会上,土地税削减将成为一个重要的政治问题,除非内阁能就此采取恰当的政策。他提议政府决策将盈余用在一项“足以取代土地税问题”的项目上。陆奥明确提出了铁路建设。他建议政府应该提议将一半以上的盈余用于延伸铁路线,同时“要求铁道局对铁路进行规划,以完成国家的运输系统……”<sup>②</sup>

正是政府接受包含在这些意见书里的“积极政策”思想,而非此前解读认为的铁道局的领导地位,在内阁提出铁路议案中起到决定作用。当然,人们还是可以认为,井上胜通过在19世纪80年代不断向其上级请愿,强调修建干线的紧迫性和私有铁路的“邪恶”,使人们将注意力集中到铁路发展上来。事实上,铁道局在这位似乎是明治政权内唯一坚持并明确支持铁路国家所有制的人物的领导下,在1890年大恐慌后“使国有化置于议事日程之上”,这么说才是准确的。<sup>③</sup>

但是,在做出这种判断以后,我们也不应该忽视或者轻视较低级别官僚在铁路国有化上对政府领袖的影响。其中一位就是法制局长官尾崎三郎,他在自传里写到,1891年7月,他拜访了首相松方,表示对铁路国有化的支持,并为此呈上了他的意见书。1891年12月,尾崎发表了题为《论铁路国有化》的论文,将自己的意见公开,在自传中他提到,7月会议后的好几个场合,他都有机会向首相表达自己的意见。<sup>④</sup>

不管如何,强调铁路问题有关国有化的一面,本身就是一种扭曲,是

① 《井上毅传史料篇》,卷1,井上毅传记编纂委员会编(国学院大学图书馆,1966),pp.383-390。

② “地租改正相关”,1891,陆奥宗光关系文书,宪政资料室分室,国会图书馆,东京。

③ 原田,“铁道敷设法”,p.24。

④ 《尾崎三郎自述略传》,卷2(中央公论社,1977),p.272。

高估了铁道局在决策中的作用所导致的结果。井上胜是少数几个对铁路国有化有着坚定不移信仰的官员之一,这种坚持来自于他想保护和扩大自己官僚帝国的野心。这一态度很明显地反映在井上的铁路政策建议中,该建议中的很大一部分都是关于收购私有线路的。这位铁道局局长对所有权和控制上的态度多年保持不变,相比之下,政府的态度则是在不断变化的。政府在这一问题上最明显的变化正好就发生在《铁道敷设法》通过前的那几年里。1888到1890年间,政府强烈支持私有资本建设干线,向九州、山阳与北海道炭矿和铁道公司颁发许可和给予资助,并将国有的幌内线卖给了北海道炭矿。但是,到1891年12月,内阁却决定向国会提交一揽子议案,要求由政府修建其余的主要线路,并将私有铁路国有化。因此,问题的关键是解释为什么政府政策出现了这么大的变化,而鉴于井上胜一贯的态度,任何关于其影响力的解释都是不足的。

一个令人满意的解释必须考虑下列一系列同时发生的事件:政府东海道线的建成、国会的召开以及1890年大恐慌。当然,还有一个因素是试图用铁路立法来控制国会的政治权术。但是,国家政策变化的更基本的原因,是与日本铁路发展的阶段相关的。1889年7月东海道线的开通,标志着明治政府领导者们最初铁路规划的完成,但却没有关于未来的明确规划。即使政府从此要依赖私有企业,私有铁路公司的扩张也要求政府立即制订国家发展规划,以保证铁路系统的有序扩展。但是,当时还有许多条线路没有建设,虽然它们在经济上和军事上都非常重要,很有可能是不会营利的,而从大恐慌中产生的财政问题,使私有企业是<sup>195</sup>否可以建设那些能营利的铁路还是个问题。私有企业可能无法完成铁路建设,这是政府承担的一个有力论点,在这一点上井上和政府高级官员完全认同。<sup>①</sup>

① 这一相同意见可由下列事实证明,内政大臣品川弥二郎、首相松方和井上毅的国会演讲和备忘录,基本逐字重复了井上胜在其政策提议中的论断。

但是,与井上非常不同的是,政府领导人们在铁路发展上采取了灵活和务实的道路,正是这种态度解释了为何当时国家政策发生了变化。政府的最高决策者们并没有那么多地考虑铁路所有权和控制权,他们关注更多的是铁路建设的速度和成本。他们真实的目的是使用最少的国家财富快速完成干线网络。这种想法是19世纪80年代到90年代国家铁路政策不变的一点。政府通过可能使用的最好办法来追求这个基本目标,在某种条件下,它可以是给予私有线路以补贴,在另一种条件下,就是国有化和由国家来发展铁路建设。在大恐慌之后,政府来主导建设看来是最好的选择;考虑到当时山阳和九州这些重要的铁路公司都经历了财政困难和随后的建设延误,任何铁路延伸规划都会包含收购私有公司的条款。但是,很明显,在政府领导人眼中,国有化是第二位的。井上毅在1892年早期就提出,内阁把《私有铁路收购议案》作为《铁路公债议案》的附件,以全面实现后者进行铁路延伸的目标,其中就暗示了这一点;因此,国会只有在充分审议了包含在《铁路公债议案》中的铁路建设规划以后,才会恰当对待国有化措施。<sup>①</sup> 就像官方对私有企业的态度过去发生了改变那样,未来他们也可能根据环境而再次变化。在领导集团眼中,国家所有的政策决不是镌刻在石头上的铁律。

196 过分重视铁道局及其国有化规划不仅导致了对政府决策程序的误解,也导致了对国会立法程序的误解。原田就认为是井上的建议产生了《铁道敷设法》,尽管是以被削弱的方式,但这种看法将国会置于起阻碍作用的角色。<sup>②</sup> 法律的制订变成了这样一个故事:内阁的立法计划碰到的是不受管制的众议院,部分被其挫败。对立法程序的这种解读误解了内阁与在野党之间的不断互动,也没有理解国会对制订该法的贡献。只有更为准确地评估立法议案及以其为基础的该法的意义,才能对政党及

---

① 《井上毅传》,卷2(1968),p.455。

② 《日本科学技术史大系》,卷16,土木技术,日本科学史学会编(第一法规株式会社,1970),p.103。

其所代表的地方精英起到的作用产生更为积极的看法。该法的意义,就像它的名称告诉我们的那样,并不在国有化或国家主导上,而是在铁路建设上。政党不仅对内阁的议案做出了回应,而且还将自己的建设议案递交给国会。事实上,在第一届国会期间,远在内阁铁路决策开始之前,一些众议院议员就成立了特别委员会来“研究铁路政策和建设议案”。<sup>①</sup>《铁道敷设法》是内阁和众议院议案的综合产物;它是一个妥协的产物,而不是井上提议的某一版本。

### 准备阶段:铁道局和军方

不过,铁道局局长的政策建议确实有助于内阁的立法规划,至少从这个角度来讲,也值得我们对它进行仔细的审视。<sup>②</sup>另外,在政府采纳其提议之前的官僚争斗中,井上自己也起到了重要的作用。在这场立法战争中,他的主要敌人和往常一样,是军队。在内阁达成一揽子与其“铁路政策建议”有着极高相似性的议案的统一意见之前,井上不得不尽力安抚军方领袖。在这份建议中,这位国家铁道局局长提议采取双管齐下的办法,把铁路发展的主动权置于政府手中。他倡议进行国家铁路建设和私有铁路国有化的统一规划。

井上建议的开头强调了铁路的公共性质。他认为,铁路的真正价值不应以其利润率来衡量,而是应根据它所带来的“间接利益”——对经济和国家安全的贡献来衡量。为了使国家完整地实现这些“间接利益”,有必要建立全国范围的网路,有一套基础的连接和补给线。井上认为完成这个系统,排除北海道在外,除了现在已经建成或确定会完成的 1,650 英里的铁路以外,还要建设 3,550 英里。进一步建设这些铁路的成本, 197

① 和田, p. 32。

② 井上建议的原文可参考 NTS, 卷 1, pp. 916 - 943, 下面的内容即从中所引用。

以每英里 6 万日元计算,需要 2.13 亿日元。

井上认为应该由国家承担修建剩余的铁路,他是这样解释其原因的:

铁路的延伸是一项艰难的事业,要求大量的资金,而且大部分铁路线从本质上来讲主要是提供间接利益的;资本的直接回报很少。因此,将这些线路交给私营企业去管理是非常愚蠢的,就像缘木求鱼。我们理所当然地认为,政府应该承担起把这些线路作为国家事业来建设的责任。

就像井上认识的那样,通过将资金从营利的铁路填补到那些亏损的铁路,政府比私有企业更能完成整个铁路系统,因为私有企业只追求利益,只能控制这一系统的一部分。

但是,即使对于国家来说,2.13 亿日元也是一个大数目。为了使这一负担变得更易掌控,井上建议将整个建设分成几个阶段进行,第一阶段要修建六条线路,总长度为 800 英里,时间跨度为 1892 - 1898 年。这些线路的选取标准是基于其军事要塞的地位,或者建设成本较低,或者比较容易营利。另外,井上认为在第一阶段,应该建设军用火车站和支线铁路。他估算,建设六条线路和军事设施的总费用为 3,500 万日元,这笔费用应该以每年 500 万日元的方式支付。另外,为了保证这个七年规划的资金不中断,“防止中途出现反对的情况”,他坚持建设资金不应通过国家预算的方式募集,而是采取国会独立法案通过发行公共债券的方式。井上主张,国家在进行铁路建设的同时购买一些私营铁路。十年来,这位铁道局局长不断攻击私营铁路企业,在这里达到了顶峰,他这样力主国有化:

从性质上来讲,铁路就像邮政和电报,为大众提供服务,因

此代表着国家的命脉。所以,任何人都不会质疑,最好地符合其性质的方法,就是将其变成国家企业,而非交给只追求利润的私有企业。另外,从国防的角度来说,私有线路也是不适当的……(这一观点)从最近欧洲国家的例子可以看出,它们的政府将私有铁路国有化,并自己管理。

在评估日本铁路当前的状况时,井上很少掩饰他对私有铁路的蔑视。在他看来,只有国家铁路和那时事实上是半官方性质的日本铁道公司根据最初的规划完成了线路建设,实现了其作为运输提供者的潜力。相比之下,他认为“剩下的私有铁路公司没有完成其最初的目标。一些根本没有开始建设;另一些在半路上停滞了,不能继续完成;还有一些已经完成大部分建设并开始运营,但却很难维持,因为利润出乎意料地少”。

井上然后开始证明他的这些指控:总武铁道和甲信铁道还没有开始建设;大阪铁道公司尚未开始建设与国家铁路的连接线;关西铁道公司无限期推迟了桑名线的建设;赞岐铁道公司的经营业绩很差,不太可能继续维持运行。特别是山阳和九州铁道这两家“在私有铁路公司中拥有最重要线路”的公司,都推迟了建设,山阳是三原以西,九州则是熊本以南和撒加以西的线路。总之,井上认为,“这些私有铁路公司不可能完成其最初的目标,实现铁路的真正价值。”但是,这些线路是国家网络规划中的重要连接线。“因此,”井上认为,“如果现在确定由政府来承担延伸铁路的责任,那么这些私有线路必须先被完成……达成这一目标的最好办法就是国家收购它们。”

到目前为止,井上的观点集中在企业因1890年大恐慌而产生的大部分问题上。他对金融危机的关注,可以清晰地从他关于当时铁路股票价格下跌所带来的机会的评论中看到,而这一评论后来被不断地引用。但是,为推动国有化,井上不仅提到了这种短暂的情况,而且提出了一些

更基本的考虑。具体来说,从19世纪80年代早期,他就开始提出关于私有铁路“邪恶”的三点意见。首先,井上认为,国家建设铁路网剩余的非营利路段,只会增加那些位置优越的私有线路的收入:它牺牲大众,只造福一小群铁路公司股东。第二,铁路管理的分化给联运带来各种各样的障碍。第三,这种分化所带来的相对高的运行成本,阻碍私有公司降低票价或进行资本支出。鉴于这些原因,私有铁路的国有化,不仅是“铁路延伸的开始”,也对实现铁路的公共性质至关重要。

井上接下来描绘了国有化的恰当范围和方法。他认为在当时获得执照的17家私有企业中,下面的几家政府不应收购:有着特殊和保护地位的日本铁道公司;已经与日本铁道公司达成合并协议的水户铁道公司;还没有开始进行建设的甲信、总武、丰州和参宫铁道;北海道炭矿和铁道公司,其线路与煤田运行和北海道的殖民化政策相关;阪界和伊予铁道,它们只对某一个地方提供运输。购买其余八家企业——山阳、九州、大阪、关西、两毛、甲武、赞歧和筑丰兴业铁道——需要大约2,200万日元,这个数字是这些公司实体和贷款的总价值。井上提议政府也通过发行公共债券来为这个规划融资,部分用来交换公司股份,其余的则在市场上浮动。

铁道局局长提出三种收购私有企业的方法:(1)根据其要求将其国有化;(2)允许国家在任何时候购买它们;(3)在国会的批准下,政府与企业达成收购协议。他建议采取第三种方法,因为第一种拥有不确定性,而第二种比较专制,第三种则代表了“欧洲大陆国家收购私有铁路的通常做法”。但是,他怀疑在下一届国会召开之前政府与企业是否能真正达成协议,如果不能达成的话,采取第一种比较不会遭到国会的反对,在剩余的两种方法中更为可取。

井上将实施第一和第三种收购方案以及国家铁路建设规划的立法草案,作为其建议的附件。在建议的结论部分,他提出,“如果确定要建议关于铁路发展和控制的持久和深远的政策”,就要仔细审议这些草案。



井上“铁路政策建议”的一个显著特点是，他充分强调了其建议在军事上的必要性，并整合了军方高层对铁路的需求。这种对军方意见的关注与井上1887年的观点形成了鲜明的对比。那时，他直接拒绝了军方总参谋部对建设铁路以满足军事需要的建议，将铁路建设的经济利益凌驾于战略考虑之上。但是在“铁路政策建议”中，井上提出的“第一阶段”六条铁路中，有三条是“在军事上极其必要”的干线。另外，他建议购买这些铁路所需的土地，建造线路，最终使其双轨化，以“完全实现其军事目的”。对于六条线路中的另一条佐贺—佐世保线，井上强调了为佐世保海军基地提供铁路服务的紧迫性。另外，如前所述，他还要求建设或改造火车站以配合军用，并建设通往各军事基地的支线。

总之，井上在这份建议中对军方所表现的妥协态度，与其此前的不妥协截然相反。他在战略问题上的让步范围之广，远远超过了口头应酬。事实上，国会成员和地方领袖将反映了井上铁路扩展建议的政府议案称为“军事铁路”建设议案，而地方利益也发现，要求建设“军事铁路”是一个方便的借口，可以促使官方和国会建设有利于当地的线路。<sup>①</sup> 同样的，井上正是利用军方要求来为其国家铁路发展建议寻求支持。1887年，他拒绝军队总参谋部，是为了保证铁道局的独立性和权威。但在1890年大恐慌以后，他试图将铁路延伸的主动权置于政府手中的条件看来是成熟了。因此，井上狡猾地从军队规划中采纳了几个项目，有计划地寻求军方的支持，希望借此保证其规划的快速实现。不过，他的巨大转变也显示了在当时国际形势，特别是朝鲜半岛局势越来越紧张的大环境下，军方成功地将战略因素带入到铁路决策中的程度。

井上不仅使用军方的理由来支持国家铁路建设，而且支持在他看来更为紧迫的任务——私有铁路国有化。由于军方一直要求铁路标准化，<sup>201</sup>

<sup>①</sup> 比如，参考有泉，p. 218，关于山梨县意见领袖们使用“军事铁路”的论据。

并从19世纪70年代晚期就对普鲁士铁路发展模式充满兴趣,人们可能认为军方总参谋部一直支持铁路国有化。但是,直到1891年,军队领袖们对于铁路所有权问题关注甚少。相反,他们基本上只关心铁路建设。对于军队领导人来说,铁路是国有或私有并没有什么差别,只要它们能快速建成,并满足军方的具体要求。<sup>①</sup>事实上,在其1888年的军方宣传册中,总参谋部赞成由国家财政支持的私有公司来建造具有战略意义的线路,这一立场在私有铁路潮期间是合乎情理的。

1890年大恐慌后,军方自然更接受国家拥有铁路的观点。但是,有迹象表明,这种态度的转变并不是简单地对变化了的环境的现实回应,它反映了军方越来越认识到,私有铁路不能提供有效的军事运输。在1891年发表的一份意见书中,总参谋部重复了它对铁路建设的传统要求,另外提出建设全国“军事铁路”网络的综合计划。值得注意的是,总参谋部在这份文件的结尾提出,“在紧急时刻,为了使人员、马匹和物资的装卸和运输平衡进行,我们不能像现在那样,(将这些任务)交给许多小型的为利益驱使的公司。政府必须介入铁路,并在全国范围内进行监管。”<sup>②</sup>这一观点是向赞成国有化迈进了一小步。事实上,井上通过将军方铁路建设规划与政府收购私有铁路线明确联系起来,试图加速这种态度的转变。他的策略成功了,1891年晚期,陆军大臣高岛鞞之助和参谋次长川上操六公开表明他们支持铁路国有化。<sup>③</sup>

但是,赢得这些支持并不容易。军方不可能在井上1891年7月将其建议交给直接上司内务大臣品川弥二郎时,就迫不及待地表达他们的支持。事实上,政府就铁路政策达成一致意见花了好几个月时间,主要就是因为在军方反对井上的规划。尽管井上强调战略考量,总参谋部却认

① 原田,“铁道敷设法”,p.41n20。

② 《铁道意见全集》,p.10。

③ 高岛支持国有化的论断,是在众议院一读内阁的公共债券议案时做出的,参考《大日本帝国议会史》,卷1(静岡:大日本帝国议会史刊行会,1926),p.1429;关于川上的观点,见《铁道意见全集》,pp.10-25。

为这份建议没有全面考虑军方关于铁路发展的观点。参议院议员、前总参谋长小泽武雄在1891年11月发表的演讲,也许可以代表军方的不满。小泽参与编纂了总参谋部1888年的宣传册,他特别批评井上在军方规定的线路沿线计划“立即购买(私有铁路),而并没有对它们革新的方法”。<sup>①</sup>小泽进一步指出,如果满足军事目标是国有化的基础,那么政府只需要购买私营干线即可。但是井上的国有化名单上并没有日本铁道公司这家小泽认为拥有“国家现存铁路公司中最为战略位置”的公司,主要只是购买那些“军事上无用”的支线。<sup>②</sup>只要政府视国有化高于革新,即使只购买干线也会使情况“与现在那些线路落在私有公司手中没有什么不同”。<sup>③</sup>另外,小泽还攻击了井上设想的沿日本海建造铁路的计划,因为它“完全不适合军用”。<sup>④</sup>

这些指责表明,在内阁决定采纳井上的建议前,需要克服军方巨大的反对意见。它们也表明,军队的建设需求继续主导军方的铁路考虑,军方领导还没有准备好接受国有原则。事实上,直到19世纪90年代晚期,军方才开始其支持铁路国有化的复杂论证。<sup>⑤</sup>但是,军方对井上规划的反对大部分是基于技术原因,如果能建立一个机制来使军方在执行这一规划时有发言权,军方也许会被说服来支持井上的建议。小泽提供了一种解决方案。他提出应该重组铁道局,使它成为一个专门负责铁路建设和运行的办公室;同时,私有铁路线路的管理和整体规划应该从铁道局的管理范围移出,特别是规划的责任应该交由“铁道委员会”来负责,其成员从有能力的部门选出内政和军事官员组成。<sup>⑥</sup>小泽要求削减铁道

203—204

① 小泽武雄,“铁道相关意见”,p.10,运输博物馆资料,东京。重印时进行了更改,以“铁道论”为题,见《铁道意见全集》,pp.272—281,下面的几条尾注指这一文件。

② 同上,pp.274,276。

③ 同上,p.276。

④ 同上,p.278。

⑤ 青木荣一、原田胜正和宫泽健一,“明治百年纪念特殊事件”,《新交通》,卷68,p.31(1968年10月)。

⑥ 小泽,“铁道论”,pp.279—280。

局的权力表明,总参谋部对井上专横的憎恨,这种专横特别明显地表现在 1887 年,这一点也许与军方的其他考虑一样,都是反对井上建议的原因。因为在现有的行政结构中,规划的执行会使已经强势的铁道局局长权力进一步扩大。军方无疑觉得,只要这个结构存在,对私有占主导的系统进行严格监管,要比铁道局对铁路统一管理更能服务于自己的利益。<sup>①</sup> 不管如何,小泽要求成立基础更为广泛的铁路委员会的建议很快就实现了,1892 年铁道委员会成立,使军方参与铁路规划实现了制度化。

成立一个铁路规划机构的想法,无疑是在 1891 年政府开始审议铁路政策中提出的。《东京日日新闻》报道,9 月 19 日,首相松方、参谋次长川上和铁道局局长井上会面,试图就铁路政策“调整意见”。<sup>②</sup> 法制局长官尾崎三郎也出席了这次会面,他在自传中对这次会议进行了总结。尾崎写道,川上以军方的标准立场开始了会议,要求改善现有铁路,并建设新的线路,以满足军事需求。井上然后介绍了他的政策建议。讨论的结果是决定起草两份基本整合井上意见的议案,递交给下一届国会。但是,为了更明显地迎合参谋总部,会议决定在川上和井上仔细协商后,再解决类似线路规划和建设时间的问题。<sup>③</sup>

在 11 月中旬由井上、川上、大藏省和内务省次官以及其他一些官员参与的一系列会议以后,军方终于同意了铁道局的规划。<sup>④</sup> 参谋总部很明显得到了足够的保证,此后在铁路的规划中军方观点会得到全面考虑,因为尽管军方领导此前提出了反对意见,还是同意了与井上建议几乎一致的建设草案。唯一明显的变化——可以说是一个小的变化——是将原来七年的建设期延长到十年。另外,会议决定推荐一份井上议案的修改版本,在铁路公司的要求下进行国有化,因为他倾向通过双方协

① 岛, pp. 107 - 108。

② “铁道都议”,《东京日日新闻》,1891 年 9 月 22 日。

③ 《尾崎》,卷 2, pp. 286 - 289。尾崎给出会见的日期为 9 月 17 日。

④ 同上, p. 295。

议进行收购的方法实施起来比较困难,也比较耗时。11月28日,内政大臣品川将这两份议案,以及作为附件的井上的政策建议递交给了内阁委员会。<sup>①</sup> 内阁再次修改了第一阶段的建设时间,将之缩短了一年,并将第一阶段建设线路所需资金总额从3,500万日元增加至3,600万日元,但在其他方面,它接受了建设议案。另外,内阁更改了低级别会议所达成的关于国有化方法的决定,遵循了井上的建议,要求政府“通过与私营铁路公司协商立即收购它们,而非等待它们提出要求”。<sup>②</sup> 这些变化后面的准确动机仍不明了,但它在某种程度上维护了井上关于国有化的相对严格立场。不管如何,12月14日,内阁向国会众议院提交了以《铁路公共债券法》和《私有铁道收购法》为名的两个议案。<sup>③</sup> 现在,内阁规划的命运就落在了控制众议院的在野党手中。

## 主要事件:内阁和国会

**政党和利益集团走上舞台。**将这个规划递交给国会,标志着明治铁路政策制订的一个关键转折点。此前,政府机关在铁路事务上,就像在许多其他与国家利益相关的领域那样,拥有着决策的实际垄断权;此后,政党、地方以及它们所代表的不同利益通过国会的立法程序,将对公共铁路政策产生直接的影响。众议院对建设和国有化议案的审议,标志着国会进入铁路决策舞台,从此时起,对国家铁路规划影响力的竞争逐步上演,参与者越来越多,不仅包括内政和军方官员,也包括国会成员、地方的政治和商业领袖。<sup>206</sup>

在导致《铁道敷设法》颁布的新参与者中,起主导作用的是一位众议院成员、地方政治老手佐藤宪治。佐藤是早期国会中国家铁路延伸的主

① NTS,卷1, pp. 946 - 948。

② 同上, p. 949。

③ 关于最终导致内阁接受两个铁道议案的决策过程细节,参考古文类典,第15系列,卷37, no. 21。

要支持者,他很像今天的“族”,就是那种在特殊政策领域有所专长,并利用其专长以及与官员和利益集团的紧密个人联系,来干涉决策系统的政党议员。这个今日会被称为“通讯族”的先驱不遗余力地推动铁路建设法案能按内阁递交议案的路线通过。在第二届国会期间,他的努力遭到在野党对政府全面对抗的阻碍。内阁和政党接下来策略的变化,使佐藤在第三届国会期间推动达成一项关于铁路建设的巨大妥协,它不仅反映了,也形成了明治政权铁路规划的新现实。

尽管在第二届国会期间,像佐藤这样的政治家对铁路政策的制订有着直接发言权,但其实在国会开幕的前几个月里,他们已经间接地卷入了这个过程,影响到内阁铁路议案的起草。就像我们前面提到的那样,政府领导之所以采纳井上的建议,是因为它符合内阁应对不听话的众议院的战略。铁路规划是政府“积极政策”的一部分,目的是打消在野党削减预算和减少土地税的计划。松方内阁在其提交给众议院的预算中,充分整合了枢密院顾问井上毅所赞成的政策。井上毅敦促内阁要求将1891年所有的预算盈余——在野党希望以此作为减少土地税的基础——用于某一项足以平息反对党要求减税意见的工业或公共事业。但是,1892年预算盈余650万日元中的大部分被用于军事支出,只有100多万日元被用于海岸工事和北海道发展。<sup>①</sup>另外,政府要求通过独立立法批准的公共债券发行来为其铁路规划融资,这便是上面提到的铁路议案。

因此,就像在预算里表现的那样,用坂野润治的话来说,“积极政策”  
207 “变成了军事扩张的同义词”,<sup>②</sup>与井上毅所推荐使用预算盈余的经济目的相距甚远。所以,这一政策很难达到预期的平息政党对减少土地税的要求。在其预算中,内阁能提供给政党地方选区的很少——基本上只有

<sup>①</sup> 坂野,p.54。军事支出包括在海军省的监管下建立炼钢厂的230万日元。

<sup>②</sup> 同上,p.56。

用于河工的94.5万日元——来换取在野党对更大政策的默许。铁路项目则是一个完全不同的问题。它不仅可以使地方利益广泛受益,更是一个财政独立的项目,不会与在野党要求减少土地税的规划竞争同一国家收入来源,也就是预算盈余。这样,铁路立法,特别是建设议案,很可能在地方层面得到广泛支持,赢得“积极政策”项目所不能获取的妥协空间,它在遏制在野党针对内阁的敌对行为方面有极大的潜力。

但是,潜力的实现尚需时日。1891年,在野党领袖们仍然坚持对抗战略,以反对所有政府提议的新事业的方式回应内阁的“积极政策”。铁路国有化规划也不例外。当9月有消息传出政府决定收购私有铁路时,两大政党宣布他们对此的一致反对。在众议院300席中拥有44席、代表城市商人利益的改进党,<sup>①</sup>在9月中旬就宣布自己反对国有化,10月12日决定“尽全力攻击,以防止铁路收购议案的通过”。<sup>②</sup>另一方面,拥有92席的自由党是众议院最大党,它主要代表希望国家大力建设地方线路的乡村选区;因此,该党倾向于支持铁路国有化。但是,为了与其反对“不必要的新事业”的立场相符,自由党的国会成员10月12日同意,“尽管铁路从其性质来说当然应该为政府所有,但我党在今年这届国会将不会同意(铁路收购议案)。”<sup>③</sup>

尽管这些政党公开的态度是反对铁路国有化和其他政府的新规划,但其成员基本赞成内阁的铁道建设议案。在第一届国会期间,佐藤宪治引入了一项动议,要求成立特别委员会来研究铁路延伸议案的相关问题,得到众议院过半数议员的支持,他们代表着不同的派别。<sup>④</sup> 和田弘认 208

① 《议会制度七十年史》(众议院,参议院,1961), p. 260。关于第二届国会中众议院议员的政党属性,同上, pp. 254 - 258;关于其职业的粗略数据,尽管只提到他们在国会任期结束后所从事的工作,有用的信息是《众议院名鉴》,日本国势调查会编(国势出版社,1977)。

② 《国会》,1891年10月15日。

③ 《东京法令》, no. 1, p. 30(1891年10月25日)。

④ 和田, pp. 32, 48n18。

为,政党对内阁铁路规划的反对主要是针对国有化这一项的。<sup>①</sup> 10月下旬有报道称政府也会提交一份建设法案,在野党,特别是自由党,开始大幅摇摆。对于自由党来说,不仅是党内成员赞成铁路建设,那些地方领袖也不断游说他们,希望能根据政府的建议通过建设法案。因此,在野党在铁路延伸问题上面临着来自选区的巨大压力。

政党规划的弱点使它们特别难以应对这种地方上的强烈要求。自由党党首板垣退助及改进党党首大隈重信于11月8日会面,同意联合起来在下一届国会上要求减少政府支出和土地税。但是,为了执行使用前一年的财政盈余来弥补土地税减少的计划,他们被迫不仅要求减少行政经费,也要求减少对新事业——军备扩张和“积极政策”规划的公共事业建设的支出。不过,在野党只能攻击内阁加强国家防御和建设经济基础的“可信度”,比如说对铁路议案的指责,或者是质疑其所提出的事业的紧迫度。因此,他们的论点“缺乏说服力,没什么用”。<sup>②</sup>

政府反对意见的另一个缺点是其两个目标——减少政府支出和削减土地税,在实现手段上有所不同。即使政党在众议院通过其财政审查的权力削减了预算,就像在第一届国会上做的那样,这一减少也不会直接转化为土地税的削减,因为后者需要众议院行使其立法职能。土地税削减只能由国会两院共同通过一项法案才能实现。但是,在第一届国会期间,参议院忠实履行了其君权保护者的角色,挫败了众议院议员递交的土地税议案修正案,在第三次和第四届国会时,它还会这么做。由于这些固有的阻碍,政党们很难通过众议院的立法职能实现其削减土地税的目标。<sup>③</sup>

209 政党的规划还有一个问题,就是目标缺乏统一性。一些成员,特别是领袖们,主要将减少预算和土地税视为使政府尴尬、加速成立政党内

---

① 和田, p. 33。

② 坂野, p. 64。

③ 同上, pp. 62 - 63。



阁的手段。因此,他们更重视减少政府预算的规划,而非达成主要是乡村选民要求的土地税削减。相对比的是,普通政党成员关注的,首先是为其选区服务。对于他们来说,削减土地税是目标,减少政府支出只是实现这个目标的一种手段。<sup>①</sup>在参议院可以随意阻止政党达成这个目标的前提下,他们已经准备至少可以与内阁达成某种妥协,接受能够造福其选区的“积极政策”的某些方面。而这些方面中比较主要的,就是铁路规划。

随着地方团体加强了其关于铁路立法的游说,反对党的这些弱点在第二届国会的过程中变得明显起来。国会开始时,这些政党紧密团结,决心挑战松方内阁。当在野党宣布联合起来后,大隈就从政府中辞职,进一步激起了政党成员的反抗精神。<sup>②</sup>

但是,当国会在11月21日开幕后,尽管反对党立场坚硬,政府也有原因对其铁路议案的通过保持审慎的乐观。就像《东京日日新闻》的一篇文章指出的那样,政党不可能对内阁的铁路规划保持意见统一。这篇文章将众议院成员按其对外阁议案的态度分成了四类:

首先,部分自由党成员认为,尽管我们自然应该接受国有原则,但在现阶段这样做却是不理智的,因为(土地税的削减)是更紧迫的任务。第二,所有的改进党(只有两三个与铁路有关的商人例外)和部分自由党党员认为,不管国有制原则的利弊,把这一问题交给现任政府是不对的。第三,大成会和部分自由俱乐部的成员同意(铁路)延伸,但不同意国有化。第四,实业协会及其他旨在为铁路公司纾困的人……既同意延伸,也同意国有化,但是不同意建立在国有原则之上。<sup>③</sup>

210

① 坂野,p.65;有泉,pp.201-202。

② 和田,p.34。

③ 《东京日日新闻》,1891年12月22日。

实业协会是一个由 75 个立法者所组成的特别集团,代表国会中的各个派别,由佐藤宪治和其他一些推动国家铁路建设的人组织成立。《东京日日新闻》在另一篇文章中指出,这个集团的成员较少关注国有化,而比较关注铁路线的延伸和继续运营。他们认为,如果确实要购买私有铁路的话,它不应建立在公共所有制的基础上,而应建立在“地方或个人利益上”。<sup>①</sup> 佐藤在第三届国会通过《铁道敷设法》的过程中起到重要作用,体现了采纳这一法案背后的主要推动力是对铁路延伸的需要,特别是在日本中部和东北的内陆地区。佐藤 1850 年出生于今日山形县的一个富裕农民家庭,1879 年作为地区议会成员进入政坛,后来成为该议会的发言人。1881 年,他成立了山形的第一个政党,次年创立了《山形每日新闻》。19 世纪 80 年代中期,在积极游说铁道局建设日本铁道公司的干线以通过山形的失败地区运动中,他是一个主要人物。1890 年,他作为改进党党员当选为众议院议员,以极大的热情投入到国会的铁路政治中,立志使铁路得以在家乡建设。<sup>②</sup>

佐藤抓住了内阁决定将铁路议案递交给第二届国会的机会,来实现地区铁路建设。12 月 10 日,他和实业协会中的另外 13 个成员向众议院提交了一份铁路延伸议案。<sup>③</sup> 佐藤和他的同僚们提交这份作为政府议案替代的议案,希望如果国会拒绝了内阁的国有化规划,不会也同时抛弃铁路建设政策。铁路延伸议案包括六大条款,前五条是关于政府进行铁路建设的,最后一条则是关于私有线路国有化。与该集团的基本论调一致,这份议案的撰写者们与内阁提交议案的撰写者不同,只留下一点空间给收购私有线路——事实上,只有两行字。另一方面,在与建设相关的条款中,实业协会的议案与政府的铁路公共债券措施,几乎没有不同。

① 《东京日日新闻》,1891 年 12 月 19 日。

② 宇田正,“明治前期东北干线铁道建设计划和地方事情”,追水门经济论集,卷 4, no. 1, pp. 98-99(1969 年 9 月)。

③ 议案包括在《铁道意见全集》, pp. 252-256。

铁路延伸议案反映了商人们对铁路国有化并不热情,同时也反映了地方人士对在当地建设铁路的要求。因此,这是那些赞同铁路延伸的政党成员们所采取的措施,<sup>①</sup>而国会成员也面临着关于这一问题越来越大的地方压力。

12月7日,来自十个区的地方领袖在东京会晤,成立了铁路期成同盟会,旨在游说国会议员支持国家铁路建设议案。这个全国性的组织把来自各地运动的人组织起来,这些人当时正在请愿,要求国会和内阁领袖们尽快颁布铁路延伸议案。<sup>②</sup>同盟会成员主要来自那些基本还没有铁路建设的地区,比如山梨、长野、石川和山形。<sup>③</sup>他们意识到自己所在地区与发达地区的工业和运输发展水平存在着巨大的差距,决定确保在下一轮铁路延伸中自己的地区不被忽视。总的来说,他们与国会议员佐藤宪治一样,代表着地区铁路发展的推动力。

同盟会宣布他们的目的是履行下列任务:“阐明(铁路)问题的优劣;向自由党和改进党党首呈交意见书;恳请国会议员委员会研究新铁路;如果政党同意铁路建设,敦促他们改变此前的决定,采纳同盟会的立场……”<sup>④</sup>怀着这种想法,同盟会成员开始给自由党国会议员施压,要求其接受由佐藤和其他实业协会成员提交的延伸议案。此外,12月12日,成员代表团拜访了自由党党首板垣,希望能说服他以及其他党内领袖,软化该党对政府新事业持完全反对意见的方针。<sup>⑤</sup>

在与板垣的会面中,同盟会成员、来自自由党山梨分部的小田切义明批评自由党“反对所有的新事业,而不管它们是否具有紧迫性或者是

① 和田, p. 35。

② 要求政府建设铁路的请愿书由三个县——新潟、石川和福井,在铁道期成同盟中的代表递交给国会,请愿书收录在《铁道意见全集》, pp. 381 - 387, 538 - 546, 546 - 572。

③ 有铁道同盟中的四个县——福井、长野、新潟和福岛——在1891年有一些铁路线路;其余的,包括富山和秋田则没有。

④ 《国会》, 1891年12月10日。

⑤ 关于板垣和代表团领袖小田切义明的部分讨论总结,见《铁道意见全集》, pp. 109 - 112。更为完整的表述可见1891年12月18日发表的《京中日报》,引用于有泉, pp. 213 - 214。

否合适”的全国性决定。对于铁路发展,他坚持“公众意见已经同意了军事铁路(的延伸)”。另外,他认为:“规划的铁路建设在财政上独立,因此与税收无关……(建设)这些军事铁路不是出现紧急情况就可以立即完成的工程。从现在开始建设非常必要”<sup>①</sup>。小田切还指出国家铁路建设的经济利益,特别是会给大恐慌后仍处于低迷状态的经济以亟需的刺激。最后,他建议设立一个常设委员会来监督铁路规划的执行,使政党在同意铁路议案时能缓解其对政府的不信任。<sup>②</sup>

板垣回答,该党关于新事业的决定并非不可改变,“如果基于研究”,发现政府的某项规划“并没有什么不恰当或者不合理”,批准方面“我们决不会再犹豫”。“我自己的意见是,”他指出,“所有的铁路必须是国有的。”<sup>③</sup>但是,最近他指派河野广中调查铁路的问题,河野发现了许多“极端恶劣的不当之处”。板垣无疑是指国家铁道局的集权,它不仅垄断了国家铁路的建设和运行,还可对私营线路颁发执照和进行监管。因此,板垣宣称,在铁路领域,该党“目前进行的完全是关于铁道局改革的讨论,还没有考虑建设问题”。他向拜访者保证,“如果能改革铁道局”,他会愉快地支持建设规划。<sup>④</sup>在这里,板垣表达了和参谋总部一样的对铁路决策和管理状态的担忧。在这个方面,该党的要求与军方相符,最终导致了铁道委员会的成立。

并不奇怪,板垣的说词不能使同盟会代表们满意。小田切要求这位  
213 党首表达自己对政府议案的意见,特别是其中关于建设中央道的部分,这是一条能够通过小田切家乡的“军事铁路”。<sup>⑤</sup>板垣没有给出明确回答,他表示尽管自己是同意建设军事铁路的,但此届国会面对着过多需要仔细审议的重要法案。小田切从其自己所在地区的观点强调了铁路

---

① 《铁道意见全集》,p. 110。

② 同上,p. 111。

③ 同上。

④ 同上,p. 112。

⑤ 有泉,p. 213。

建设的紧迫性：

这是我所在地区全体40万人民关注的问题，他们只能向（国会）请愿。尽管其他地区已经拥有铁路，也总是听到蒸汽机的汽笛声，但在山梨却没有开始铁路建设……这是全国最受隔离的地区之一。因此，它落后于时代潮流，货运也极其不便。以人的身体作比喻，由于血管的某一个部分受阻，整个人的健康就会恶化。如果军事铁路现在开始建设，就会给这一地区带来欢乐，给全国带来财富和力量。<sup>①</sup>

如同有泉贞夫所指出的那样，这一论断表明地方领袖引用了政府的词汇和理由，来使其自己要求地方铁路建设具有合法性。小田切将中央道冠以“军事铁路”之名，并强调铁路对于提高国家力量的重要性，就清楚地表明了地方领袖的这一趋势。

不管如何，小田切在追溯铁路建设运动在山梨的崛起时，对于把从国家角度看问题和他对自己所在省份的特别关注联系起来十分谨慎。他的描述，与有泉对这一运动更为细致的考察，使我们更能看清地方在铁路立法上的游说努力。1891年秋天，当山梨居民们得知内阁所提出的建设议案中包括建设一条通过该区域的铁路时，他们立即开始组织，准备推动这一议案的颁布。11月8日，地方议会邀请了“县内所有相关人员”到甲府开会。参加的340位居民决定成立一个委员会，预计到国家性的组织也拥有这一名字，他们把这个委员会命名为铁道期成同盟会，用小田切的话来说，“一致同意去请求每一位国会议员来支持（铁路建设）议案。”<sup>②</sup>另外，他们从县里每个区域选出五到十人组成委员会，作为

<sup>①</sup> 有泉，p. 213。

<sup>②</sup> 同上，p. 213。

请愿的先锋队,又组织了七人代表小组到东京去劝说国会议员。12月12日,在与板垣的会面中,小田切表示,山梨同盟会的代表不久会到东京,通过向自由党议员们请愿来开始他们的游说活动。同时,山梨的运动迅速扩展,当地的一些商人,包括根津嘉一郎、雨宫健次郎和小野金六,以及在国会的该县代表也加入了这一运动。<sup>①</sup>

有泉注意到自由党山梨分部的成员在地区铁路运动中特别活跃。他们宣布,他们会通过自由党的力量来实现地方对铁路建设的要求,寻求利用铁路问题来提高地方对党的支持,并增加他们被选举进入国会的机会。因此,他们向党领导层施压,要求他们支持铁路立法。<sup>②</sup> 这些自由党成员中最好的一个例子就是小田切。他是该党党员的身份表明,他致力于参加国家铁道期成同盟会、推动地方铁路建设,不仅仅是为地方利益服务,而且也是为了满足个人的政治野心。为了在下一次普选中作为自由党候选人当选国会议员,小田切不得不说服山梨的选民,自由党会使有利于地方利益的议案通过,而他自己对党中央有着相当的影响力。小田切将铁路问题视为达到这些目标的一个完美机会。<sup>③</sup>

但是,党的领导层却让他痛苦地失望了。12月16日,自由党的国会议员召开会议,以决定该党对内阁铁路立法的态度。就像10月份那样,绝大多数人投票反对国有化议案。其中,星亨派与支持铁道建设法的大井宪太郎派争夺党的控制权,星亨强烈坚持,如果党要反对国有化议案,就必须同时反对建设议案。结果自由党国会议员决定两个议案都反对。党给出这一决定的原因是非常牵强的:“即使我党同意铁路的国家所有原则,我们也不能把这一重要事业交给一个像现任政府这样不值得信任的政府,特别是交给一个铁路政策每年都发生变化、到现在也不能确定

---

① 有泉,pp.211-212。

② 同上,p.212。

③ 同上,pp.214-215。

的政府。另外,时机还没有成熟。”<sup>①</sup>

自由党议员们受到地区选区的强烈压力,无疑希望同意铁路建设议案的某一部分,即使他们不赞同国有化。但是,该党最终还是反对了铁路建设,为了保持内部的统一,它必须同时反对延伸和收购议案,要么全部赞同,要么全部反对。另一个复杂的因素是在野党联合起来反对所有政府新事业的气氛。就像板垣在第二次国会后表达的那样,“不幸的环境”使党决定反对铁道建设议案,因为这一决定并没有反映自由党的真实愿望。<sup>②</sup>

由于在野党公开表示反对内阁的铁路议案,众议院于12月17日开始对这些议案进行一读时,它们通过的希望非常渺茫。在内务大臣品川解释内阁提交议案的原因和政府发言人接受完质询后,众议院就议案会被委托的特殊委员会的规模和数量进行了简要辩论。佐藤宪治及其支持者提议两个议案提交给同一委员会,这是防止铁路议案被完全否决的最后一击。<sup>③</sup> 意识到国会对铁路建设的强烈情绪,他们明显认为调查各种铁路议案的单一委员会,能够被说服接受其延伸议案。要求挫败两个内阁议案的反对党派别,则坚持要求把各议案交给独立的委员会。由于国会成员肯定会反对国有化议案,主要党自由党的成员则至少会受该党决定的制约,同时拒绝建设议案。另外,在野党的顽固派指责佐藤的议案仅仅是一个“独立的政府议案”。<sup>④</sup> 最后,这些走强硬路线的人获胜了,国会以115对103票通过设立两个委员会,各有18名成员,委员会成员从在野党推荐的候选人中选择。<sup>⑤</sup> 即使是众议院铁路专家佐藤,也没有在哪个委员会赢得一席之地。

这些情况决定了内阁铁路议案的命运。研究铁路收购议案的特别 <sup>216</sup>

① 《东京法令》, no. 5, p. 23 (1891年12月25日)。

② 《铁道期成同盟会报告书》(铁道期成同盟会, 1892), p. 31。

③ 《大日本帝国议会史》, 卷1, p. 1436。

④ 和田, p. 37。

⑤ 《大日本帝国议会史》, 卷1, p. 1436。关于委员会成员, 见同上, p. 1442。

委员会于12月21日开始了审议,并对政府发言人开始了无情的拷问。比如,来自神奈川的改进党党员岛田三郎质疑政府建立“持续的有着深远影响政策”的真实性,因为“政府不断改变其政策,一会儿要求国有所有,然后又同意私有,然后又要求国有”。<sup>①</sup> 岛田的观点代表了委员会的敌对态度,结果其实显而易见。到这一天结束时,委员们一致同意,向国会推荐否决这一议案。<sup>②</sup>

在12月23日的大会上,委员会执行主席、来自香川县和改进党代表中野武营在向众议院汇报委员会的推荐时,指出拒绝国有化议案的主要原因是,内阁铁路所有权的政策随意性导致其不可信赖。中野解释到,直到国会召开,内阁还在积极地推动私有铁路:

但是,现在,它突然转变了这一政策,开始寻求收购私有线路……在这短短的一段时间里,时代真的发生了变化,使得这样一个政策转变变得必要吗?另外,(内阁)会不会对国有铁路转变政策,又(再次)支持私有?今天,在朝令夕改的习惯仍然存在的状况下,我们不能在铁路这样需要长期规划的事务上简单地信任政府。<sup>③</sup>

中野然后一条条地反驳政府的国有化议案。首先,他指出现有的法规已经规定在紧急时候私有铁路可作为军用,从而谴责政府关于私有企业是有效军事运输障碍的指控。第二,政府认为国家应该购买那些经营不善的私有企业,以完成铁路网并实现铁路基本的公共属性,中野拒绝  
217 接受这一理由,认为国有化只会使相关企业受到不必要的保护。最后,

① “众议院铁道收购法案审查特别委员会速记录”,第一次会议,1891年12月21日,p.1,《众议院委员会会议录》,国会图书馆,东京。

② 同上,第二次会议,p.6。

③ 《大日本帝国议会史》,卷1,p.1496。



内阁认为复合的体制会使铁路网络的有序发展受到影响,关于这一点,他认为国有化并不是解决办法,因为营利的铁路公司很可能拒绝出售企业。

这些言论很清晰地反映了像记者田口卯吉和铁路工程师佐分利一成这样的私有铁路赞同者的论断。这两个人都发表过作品,从自由主义角度强烈支持铁路私有,否定国有化支持者们对私有铁路所谓“罪恶”的谴责。两人都试图通过参与私有铁路管理来将自己的观点付诸实践,田口是两毛铁道的总裁,而佐分利则先是成田铁道的经理,后来成为总裁。<sup>①</sup> 中野自己就是一个商人,后来成为关西铁道公司的总裁,他借用田口和其他自由企业支持者的反国有化理由,代表了改进党商业选民的利益。当然,除了中野个人的自由主义倾向,还有反对党的强硬政治立场。<sup>②</sup>

12月24日,当大会就这一问题开始讨论时,中野对国有化议案的攻击由特别委员会的成员、自由党党员石田贯之助进一步发展。石田宣布他反对此项议案是基于下面这些原因;(1)即使提出了收购议案,政府还是在给私有铁路公司发放执照,因此并没有就铁路所有权问题确定政策;(2)由于私有铁路的建设和运行成本比国有线路低,它们的经营方法也更为有效,因此私有企业更为可取;(3)内阁计划发行利息为5%的铁路收购债券是不合理的,因为铁路公司的年利润率仅为3.2%。<sup>③</sup> 石田 218  
的批评反映了众议院的主导情绪,议院很快就在这一天进行了表决。这时,佐藤宪治使出最后一招来拯救建设议案。他提出“今天否决国有化方案,就会使(接下来通过)我们所希望的延伸法案变得困难”,于是他提

① 青木、原田和官泽, pp. 32, 48; NKTH, 卷 1, p. 186。

② 在第二届国会担任议员时,长野同时是东京证券交易所的副总裁。他受到来自股东的巨大压力,他们都要求在 1890 年大恐慌后实行国有化以纾困,以致他最终不得不在 1892 年 1 月从这一职位上辞职;山村明,“明治二十五年铁道敷设法:法的论议中心”,《运输经济》,卷 24, no. 6, pp. 69 - 70(1964 年 6 月)。

③ 《大日本帝国议会史》,卷 1, pp. 1515 - 1516。

出动议以改变议程,使建设法案可以在国有化法案前受到审议。<sup>①</sup>但是,他的动议没有得到通过,众议院以大幅度差距的投票否决了铁路收购议案,300名国会议员中只有67位支持这一议案。<sup>②</sup>

接下来的一天,研究铁路公共债券议案的特别委员会结束了审议,以16比2的绝大多数否决了内阁的议案。在委员会提出否决议案的原因中,有几条是这样的:(1)由于国有化议案被否决了,内阁不可能实现其计划;(2)规划中包括几条已经向私有企业颁发过执照的线路,国会必须尊重这些企业的权利;(3)关于公共债券的调查并不完整。<sup>③</sup>但是,委员会无法将其决定报告给众议院,因为内阁基于重要的政府议案被全体否决而在当天解散了国会。因此,铁路公共债券议案在提交众议院讨论前,而非在一读时,就被搁置了。

这一转折无疑使政党领袖们解脱了。一方面,在野党通过否决不受欢迎的国有化议案,坚持了他们共同反对政府新事业的立场。另一方面,在建设议案还未到达众议院时,国会就被解散了。由于党内成员广泛支持建设法案,它提交到众议院进行讨论无疑会引起骚动,使国会对于政党决定否决该议案的强烈不满浮出水面。自由党党员井上角五郎就在第二届国会期间很明显地表现了这种不满,他是佐藤议案的支持者,后来离开了自由党。在1892年1月5日的一次演讲中,井上攻击了“颠覆分子”在野党的“邪恶计划”,它们共谋使延伸议案的讨论位于国有化议案之后。他解释到,对后者的否决意味着国会议员“大多数支持”的建设议案不可能被采纳,因为建设规划需要购买私有线路,而一旦被否决,相同的议案不能再被提交给国会。<sup>④</sup>

219 从长远看来,政党领袖不可能忽视这些不满,就像其国会议员不能

① 《大日本帝国议会史》,卷1,p.1513。

② 《东京法令》,no.10,p.14(1892年4月10日)。

③ 和田,p.38。

④ 《井上角五郎君演说笔记:议会解散意》(1892),pp.65-66。

不满足地方压力集团的要求一样。伊东已代治于1891年12月20日向伊藤博文生动表述,“(在野党)在1892年又决定要反对新事业;但是,这些新事业中有一项是铁路,公众总体上倾向于支持政府的立场。另外,当有人反对这一点,就会成为商人和(地方)领袖的敌人(原文即为斜体)。因此,(各在野党内)出现犹豫不决。”<sup>①</sup>简单来说,内阁的“积极政策”,尤其在铁路规划中所体现的,已经开始对在野党的对抗产生了一定的影响。这一政策刺激了政党地方选民对政治拨款的兴趣,特别是在国家铁路建设上。因此,政党领袖觉得越来越难将其立场局限在政府支出的削减和土地税的减少上。来自不满的国会议员和地方精英的压力,以及政党关于削减和减税计划的固有缺点,特别使自由党领袖在第二届国会之后对铁路延伸做出了妥协。

**改变策略。**1892年5月第三届国会召开时,在野党和内阁的态度和策略都发生了巨大的变化。各方都重新考虑了其在铁路立法上的立场,对于这个问题变得灵活而具有妥协性。当然,由铁道期成同盟会所领导的利益团体,在促进政党和官方改变战略和继续进行铁路建设立法上发挥了巨大的作用;但是同等重要的,即使不是更为重要的,是由两位政府人士提供的关键协调,这两个人就是国会议员佐藤宪治和枢密院顾问井上毅。这两个人不仅使其在国会或在政府中的同僚达成了一致,而且,他们还促成政党—政府建立某种联系,这对铁路延伸议案得以在第三届国会中通过十分关键。

对处于中心的佐藤和井上的努力起到促进作用的,是由国家铁道期成同盟会所代表的地方利益的适时干预。在第二届和第三届国会之间,<sup>220</sup>同盟会加速了游说活动,希望使在野党改变其对铁路建设的政策。同盟会代表于1892年1月11日拜访了改进党党首大隈,次日又拜访了自由党党首板垣,向他们强调铁路建设的紧迫性。在其开场白中,同盟会发

<sup>①</sup>《伊藤博文关系文书》,卷2(塙书房,1974),p.167。

言人指出，“寻求铁路延伸，对于每个地区来说都变得越来越必要了”，敦促“在下一届国会达成关于铁路延伸的决定”。<sup>①</sup> 他们希望了解党首们对这个问题的看法。大隈代表政党的商业选民回答，他支持在国家资助下的私有铁路，反对国有化和由国家建设铁路。板垣则不同，他清楚地表示他坚持铁路国家所有原则，但是反对政府收购私有铁路，因为这样“有危害国家财政的危险”。另一方面，他表达支持国家铁路建设。板垣向拜访者表示，他对自由党在 1891 年 10 月做出的否决收购议案的同时也反对建设议案的决定，以及 12 月国会解散前没能审议建设议案表示遗憾。他认为，如果议案能拿到众议院讨论，是能够通过的。<sup>②</sup> 鉴于即将到来的大选，人们也许会认为板垣的说法是竞选策略；但这些看法无疑代表了自由党国会议员的想法，表明政党领袖觉得受到制约，不得不改变自由党的政策，以满足地方支持者的要求。

同盟会并没有将行动局限在拜访政党领袖上。1892 年早期，同盟会面向大众发行了一本小册子，将与大隈和板垣的对话，以及随后与首相松方的谈话详细写了出来。尽管三个人的观点有着不小的分歧，松方是坚持了官方的立场，同盟会还是总结道：“政府和多数党的重要政治家都同意铁路延伸；因此，（在这个问题上）政府和人民之间并没有不同，不同派别也没有不同。这就是现实，我们相信并没有关于铁路全国延伸和规范运输手段的特别反对意见。”<sup>③</sup> 在宣传自己立场的同时，小组成员不断拜访那些自己选区内寻求连任的国会议员，促使他们支持铁路建设立法。另外，一些同盟会成员，包括小田切义明，在 1892 年 2 月举行的第 221 二次大选时自己也竞选担任国会议员。<sup>④</sup>

山梨选区国会议员竞选人所强调的竞选事宜，表明由国家铁道期成

① 《铁道期成同盟会报告书》，pp. 3 - 4。

② 同上，p. 30。

③ 同上，p. 48。

④ 岛海，pp. 147 - 148。

同盟会和类似地方团体所传播的信息已经清晰地为了在野党成员知晓。在竞选期间,所有山梨的候选人,不仅仅是小田切和其他自由党成员,都请求支持建设“军事铁路”的立法。<sup>①</sup> 小田切在其选区没能作为自由党的官方候选人被提名,该党选择了另一个有着更多途径因此也更能胜出的人。<sup>②</sup> 不管如何,小田切利用其自由党党员的身份,向选民们表示,党首板垣承诺会在下一届国会中实现铁路建设议案。但是,由于缺乏政党的正式认可和其主要竞争对手的财富,他在只有一人能当选的选区内令人失望地获得了第三名。<sup>③</sup> 尽管小田切失败了,许多在第二届国会竞选的候选人在地方对政治援助,特别是铁路建设的要求浪潮下成功了。同样的,在野党在第二届国会中由于没能满足这些要求,很可能使许多党员未能获得连任。比如,在自由党第三届国会中的94名议员里,有40%是新人。<sup>④</sup> 当然,该党国会议员的换血还由于一些其他因素,比如政府所进行的大规模选举干涉。但是,在上一届国会中自由党对铁路法案的不妥协立场招致地方上的不满,对当选议员的变化有着重要的影响。1892年3月29日《国会议事》报道,“自由党内部……很多人倾向支持(内阁的铁路议案),其中相当多的都是新当选的自由党国会议员”。<sup>⑤</sup> 尽管关于地方要求铁路建设具体有多少会反映在选举结果上并没有准确的数据,但是这些呼声无疑都到达了自由党新当选和再次当选的国会议员耳朵里,因为该党在大选后对铁路立法的态度,与第二届国会期间相比发生了巨大的变化。

自由党并不是在1892年早期唯一一个发生重要变化的。政府也开始重新考虑其“积极政策”,在铁路问题上展现了更为缓和的态度。当然,许多政府官员仍然决定用铁路立法来对抗在野党;一位官员这样描

222

① 有泉,p. 219。

② 同上,p. 225。

③ 同上,pp. 224, 228。

④ 《议会制度》,pp. 254 - 270。

⑤ 引用于和田,p. 42。

述政党国会议员，“铁路建设问题是分裂这些党的最好办法。他们(来到国会)，受到铁路沿线地区商人和普通地主(颁布建设议案)的要求，一定希望从党的政策中脱离，实现他们来此的目的。这是我们必须利用的一个事实……”<sup>①</sup>这里所表现出的敌对态度正是铁道期成同盟会最担心的。在1892年早期的报告中，该组织对铁路问题会“被不同的派别用作战争的武器”表示了特别的担心，敦促内阁和政党搁置分歧，合作达成铁路延伸的共同目标。<sup>②</sup>在第二届国会以后，官方领导尽管继续有着反党派情绪，却越来越同意同盟会的观点。

内阁重新评估其铁路立法战略的背后关键人物是井上毅——“积极政策”的始作俑者。井上被描述为“普鲁士宪法主义的有力信徒”<sup>③</sup>，也是普鲁士铁路政策的学生和崇拜者。他视普鲁士铁路系统为模范，将1879年普鲁士铁路国有化法、1879年6月国家收购马格德堡—哈伯斯塔特铁路的合同、1882年6月建立铁路委员会对普鲁士国家线路的价格和时间表进行建议的法律翻译了过来。<sup>④</sup>鉴于井上毅关于铁路的思考起源于普鲁士，人们认为他会像井上胜一样强烈支持铁路国有化，后者的“铁路政策建议”曾被自由主义支持者们冠以“德式铁路计划”之名。<sup>⑤</sup>事实上，井上毅似乎在1892年4月以法务局秘书中根重一的名字发表的一篇小册子里有所撰文，这个小册子强烈支持铁路国有化。<sup>⑥</sup>另一方面，井上是一个实用主义者，愿意在国有化问题上做出妥协，以实现内阁领袖和政党国会议员都渴望的建设规划。另外，他的个人文件表明，他不是支持普鲁士国有化铁路的狭隘主义者，而是对欧洲大陆各种铁路发展模式

① 清水一太郎，“大议会”，伊藤博文编，《秘书类纂帝国议会资料》，卷1(1934)，p. 507。

② 《铁道期成同盟会报告书》，pp. 50 - 51。

③ 乔治·秋田，《现代日本宪法政府的基础，1868 - 1900》(剑桥：哈佛大学出版社，1967)，p. 10。  
秋田讨论了井上在决定明治宪法中的作用。

④ 井上毅文书，B - 3762, B - 3783, B - 3794, 国学院大学，东京。

223 ⑤ 伴，pp. 541 - 543。

⑥ 井上的个人文件包括这一手册第一部分的一些起草文稿，名字为《铁道论》，还包括对该文件较长评论的剪报：井上毅文书，B - 3768, B - 3769, B - 3785。

都有兴趣。井上不仅翻译了1845年法国给一些私有企业许可的法律，也向法务省聘请的一位意大利法律专家亚历山大·帕特斯仙特咨询，亚历山大在1892年1月呈给井上一系列意见文件，解释欧洲关于铁路所有权辩论双方的立场，以及现行的意大利系统中政府拥有、私有公司运行的模式。<sup>①</sup>

井上毅和其他政府官员对国家铁路立法计划的重新考虑集中在两个问题上，它们被认为是导致议案被否决的原因。第一个问题是议案递交方面的缺点。就像在第三届国会之前一份资料所诊断的那样，内阁将立法分为两个议案，“没有明确铁路延伸或私有铁路国有化哪个更为重要”。<sup>②</sup> 结果，“政府政策被分割了，它的实现能力被削弱了，一个应该被通过的议案（也就是建设议案）也被搁置了。”铁路议案的第二个缺点并非实体的，而是程序上的。根据这份资料，国有化议案给政府官员“拥有任意支配这样一大笔资金的巨大权力”，使国会在支持该议案上“犹豫不决”；“事实上，这是研究铁路收购议案的众议院委员会在表示反对该议案的报告中指出的主要原因之一”。政府解决这些不足的方法，一是“将铁路法案融为一个，明确政府政策主要关注的是国家铁路延伸计划”，<sup>③</sup>二是建立铁路委员会，使国会能够参与铁路决策。

但是，政府内有许多人反对递交经过修改的包括此前建议的铁路议案。他们认为这样做会显得内阁向在野党投降，承认此前自己的做法是错误的。<sup>④</sup> 但是，在2月的选举中，在野党又一次在众议院获得了多数席位；如果政府厚颜无耻地再次递交其未经修改的铁路议案，众议院很

① 井上的个人文件包括这一手册第一部分的一些起草文稿，名字为《铁道论》，还包括对该文件较长评论的剪报：井上毅文书，B-3788，B-3790，B-3792。关于帕特尔诺斯特罗以及日本政府的其他外国雇员，见H.J.琼斯，《生动的机器：外国雇员和明治日本》（温哥华：英国哥伦比亚大学出版社，1980）。

② “铺设铁道买收法案相关传”，陆奥宗光关系文书。

③ 同上。

④ 比如《日本》1892年4月28日发行的期刊。

可能会再次否决它。这样,内阁和政党尽管都认为铁路建设是必要的,在如何达到这一目标上,看起来是危险地走向僵局。

是佐藤宪治及其在国会中的支持者指明了这个僵局的出路。佐藤及其同僚敦促,在下一届国会,众议院“应该首先审议公共债券议案,就是延伸规划,并决定其在铁路问题上的政策……”<sup>①</sup>另外,通过井上毅,他们要求使官方认识到修改铁路议案的必要。1892年3月18日,井上给大藏省副大臣渡边国武写信,称佐藤在前一晚拜访过他,讨论关于铁路立法的问题。井上谈到,在谈话期间,佐藤明确了下面几点:“(1) 如果议案和去年递交的一样,就肯定不会通过;(2) 如果两个议案结合起来,每一起(私有铁路公司的)收购都经过(国会的)批准,那么(立法)很可能会通过;(3) 要么政府修改议案要么;(4) (这项工作)交给国会去做。”<sup>②</sup>佐藤然后指出,如果修改是由“一些重要的、有相同想法的国会议员”做出的,立法“就很可能通过”。井上提出,在谈话结束时,他表示希望与佐藤不时会面,商议与铁路相关的问题,佐藤对这个提议很“高兴”。<sup>③</sup>佐藤这时已经离开自由党,加入了由地区国会议员团体于1892年4月成立的中央交涉部,特别是通过其在第二届国会超派别的实业协会中的活动,他与在野党中铁路建设的赞成者们建立了密切联系。佐藤因此与政府官员和在野党成员都建立了联系。因此,他能起到一个关键的调停作用,为其原来的铁路延伸议案扩大版赢得广泛支持,他将于5月6日把这一议案呈交给众议院,作为内阁议案的替代。

同时,政府自己开始对修改其铁路议案进行了严肃的思考。3月26日,《邮便报知新闻》报道,“最近,赞成修改铁路议案的立场(在政权内部)赢得了巨大支持”,政府官员关于这个问题“基本分为两派”。一派是由内务大臣福岛种臣领导的强硬派;另一派是由井上毅领导的支持修改

① 《邮便报知新闻》,1892年4月7日。

② 《井上毅传》,卷4(1971),p.693。

③ 同上。



派。“事实上，”报纸的报告继续说，“有许多人认为去年的铁路议案是不完整的，将它按原样提交是个错误。”在这一辩论中间，4月15日，内阁向法务局咨询其立场。该局于4月22日做出回应，认为“没有特别的需要去做出修改……”<sup>①</sup>因此，4月28日，内阁获得了天皇的许可，以原有版本再次递交铁路议案。直到它向天皇报告之前，内阁看起来还是在考虑修改议案的。事实上，《东京日日新闻》4月27日报道，内阁对“新的铁路议案”做出决定，强调“首先是铁路延伸的必要性，其次是逐渐收购铁路延伸所需要的线路”。但是最后，5月7日，内阁向众议院递交了铁路一揽子议案，与第二届国会时递交的一样。井上毅以及其他赞成修改的人最终服从了强硬派，因为即使众议院否决了内阁的议案，通过修改后的佐藤议案，铁路延伸政策也几乎可以实现。

在考虑是否修改其铁路议案的过程中，内阁逐步发展了成立铁路委员会的想法。一份内部文件清晰地解释了这种想法是如何得到政府领袖认可的。根据这份文件，第二届国会拒绝国有化法案，主要是因为“即使我们同意铁路延伸和收购私有铁路的政策精神，这样一个重大的事业也不能交给政府某一部门来进行”。因此，内阁“如果可能，应该想出一个计划”以消除这些国会议员的担心，从而使铁路议案“能够通过”。建立铁路委员会不仅可以达到这个目的，也会给政府带来其他好处。该文件解释道，“采取危险的独裁运作方式和独立承担这么一项大事业的责任，在未来导致公众的批评，政府不应采取这种方式，而应该从开始的时候就使这一事业是公开、公正的，采取与人民分担责任的方式”。<sup>②</sup>

4月1日，建立铁路委员会的正式建议被递交给了内阁。建议的第一条申明委员会根据皇家法令建立，它的功能是“应内政大臣的垂询，表达其关于重要铁路相关问题的意见，比如新铁路的计划、收购私有铁路”<sup>226</sup>

① 古文类典，16系列，卷8，no.41。

② “铁道会议记录”，松方家文书，卷61，no.1，大藏省资料，东京。

的方法和顺序”。<sup>①</sup> 委员会成员应该包括来自国会、军方和政府的代表与官员。因此,这一建议很大程度上是为了安抚众议院。它希望,除了调整铁道局与军方之间长期的分歧以外,通过给予在铁路决策上的发言权来安抚国会内的在野党。这一建议提交给内阁,也可被视作各方对建立铁路委员会的要求达到了高潮,而不止是来自在野党。<sup>②</sup>

5月2日,内阁批准了执行铁路委员会建议的皇家法令。法务局在其书面意见中指出,法令还是要经过国会的批准,因为收购私有铁路和其他有关支出的事项都取决于国会的财政权。<sup>③</sup> 但是,在内阁呈交给众议院的议案中,根本没有提到铁路委员会的事情。就像和田说的那样,这项遗漏清楚表明,“在递交议案时,政府不仅预计到了国会会进行修改,也根据这种可能采取了行动……”<sup>④</sup>

同时,自由党基于党员们铁路立法态度的变化,正在起草自己的铁路建设议案。4月25日采纳的政党立场表明,内阁的国有化议案“当然应该像前一届国会那样被拒绝”。但是它留有操作空间,党“在研究其优劣之后,应该决定是否同意通过在第二届国会(解散时)未表达过意见的那份议案,以及政府在即将到来的国会期间所提交的议案”。<sup>⑤</sup> 该党明显说的是铁路建设议案。但是超越这种迂回的计划已经在进行,政党决定通过自己提交一份延伸议案,向自由党的地方支持者发出清晰的信号。5月7日和8日,自由党国会议员开会,讨论是否递交党内起草的议案。反对者认为该党的提案“与政府并没有任何不同”;因此,它“应该被反对”。支持者则针锋相对地提出,“如果这份议案不被通过……,我们应

① 古文类典,16系列,卷8,no.41。

② 私有企业也参与了这一行动,东京商会在其1891年12月的国有化请愿书中,要求建立一个机构,使商人们能参与铁路政策决策:《铁道意见全集》,p.361。

③ 古文类典,16系列,卷8,no.41。

④ 和田,p.42。

⑤ 《自由》,1892年4月26日。

该支持(佐藤的)和政府的议案”。<sup>①</sup>最后,自由党国会议员以大多数支持的投票,决定向国会提交政党所起草的铁路建设议案。这份议案与佐藤议案以及政府的公共债券议案非常相似,党员们表示愿意支持后两份议案,这表明自由党并未一心想使其议案被国会采纳;相反,它从一开始就准备接受对该议案的修改。从该党的立场来看,提交自己延伸法案的意义在于,它向选民们表示自由党确实愿意实现铁路建设规划。

第三届国会于5月2日召开,但是,它完全是铁路建设议案支持者的噩梦,因为在野党对松方内阁干涉大选进行了高调的攻击。政党—内阁之间的对抗在5月中旬达到了顶点,众议院通过了一项决议要求对政府干涉选举问责,而内阁的报复则是使国会休会一周。

但是,铁路建设的支持者们受到了一个事实的鼓舞,那就是许多组织向国会递交了铁路延伸议案。紧随佐藤和内阁建设议案之后,自由党于5月10日提交了自己的议案,而另外两位独立国会议员川岛敬士和田中元太郎于5月12日提交了第四份延伸议案。佐藤议案得到了95名国会议员的联署;自由党议案79位;川岛31位,相加总数为205位支持者。<sup>②</sup>但是,一些国会议员支持了多份议案,比如来自山梨的独立议员雅神嘉平在5月15日寄往其选区的信中表明,他在佐藤和川岛的议案上都署了名。<sup>③</sup>这种重复签名进一步证明了国会议员并没有严格赞同哪一份议案。这种实用的灵活性特别鼓励了建设议案的支持者们。

各方的议案尽管在许多方面非常相似,但却不是完全相同的。比如,内阁的公共债券议案只具体列出第一阶段需要建设的6条线路,而佐藤的议案则要求铺设22条线路,第一阶段修建6条,自由党的议案中明确要求修建32条线路,第一阶段建设数量是7条。川岛的方案则只要求修建7条铁路。自由党的议案不仅包括最多的规划线路,而且对于

228—229

① 1892年5月8日的侦查信,松方家文书,卷61。

② 山村明,p.70。

③ 山梨县议会史,卷2(甲府:山梨县议会,1970),p.109。

每一条线路都提供了替代线路,以更好地满足该党的众多选区。另外,自由党议案规定每条第一阶段铁路在选择替代线路时,应交由国会稍后批准。它还要求推迟决定第一阶段建设的时间和费用。相反,佐藤和内阁的议案则要求立即进行第一阶段线路的选择。另外,它们提出,从1892年起花9年的时间,通过发行3,600万日元的公共债券来完成第一阶段建设的融资。同时,川岛议案要求决定长达25年建设时间内需要建设的线路;通过公共债券来实现融资,但是具体数目,就像自由党议案提出的那样,由国会单独批准。<sup>①</sup>

在国有化的范围和方法上,这些议案也有所不同。毫不奇怪,内阁的私有铁路收购议案给予政府在收购私有企业上最大的自由。该议案规定政府应该逐步收购“所有提供公共服务的铁路……通过与这些公司协商”。<sup>②</sup> 议案并没有提到国会的作用。而佐藤的议案具体规定国有化的对象对22条规划线路的建设来说“是必要的”,<sup>③</sup>在自由党的议案中这一范围进一步缩小到只收购第一阶段线路。这两份议案以及川岛议案,明确每一次收购都需要国会的批准。<sup>④</sup> 另外,川岛的议案还包括一条重要的抵偿条款,允许那些尚未开始由国家建设的线路由私有铁路公司进行。<sup>⑤</sup>

川岛议案是唯一要求建立铁路委员会的。议案规定这一组织要根据皇家法令独立建立,它的功能是确定线路、建设顺序和时间等等。<sup>⑥</sup> 这些条款与内阁内部关于成立铁路委员会的建议非常相似。川岛和其联合发起人、亲政府政党大成会成员田中,也许与政府领袖有过密切接触,被要求通过其议案将内阁的想法带入国会。

---

① 岛海, pp. 149 - 152。

② NTS, 卷 1, p. 950。

③ 井上毅文书, B - 3786。

④ 岛海, p. 151。

⑤ 山村明, p. 70。

⑥ 岛海, p. 151。

总之,铁路议案之间有一些较为明显的不同,但是它们之间的差距不是不可弥合的。特别是在内阁和佐藤议案中,与建设相关的条款基本上是相同的。自由党议案基本代表了同一主题的不同版本。另一方面,川岛的议案有一些特殊的建议,看起来非常不同;但是一些建议,包括成立铁路委员会,将会被融入《铁道敷设法》。毕竟川岛议案与其他议案一样,强调铁路建设的融资由发行公共债券来实现。就像国会议员雅神在5月15日的信件中宣称的那样,“由于四个法案都把(铁路)延伸作为目的,因此至少通过一个法案是肯定的。”<sup>①</sup>

但是,众议案最终对建设议案的批准却归功于一个人——佐藤宪治。佐藤的议案于5月10日在众议院讨论,而在同一天自由党递交了自己的议案。由于担心两个议案同时讨论会引发像第二届国会时的派别之争,佐藤请求发言人将对自己议案的审议放在第二天。同时,他努力在自由党、自己所在的中央交涉部和独立俱乐部间建立起将所有的铁路议案呈交到同一委员会的共识。<sup>②</sup>因此,5月11日,当众议院开始对内阁议案进行一读时,决定建立一个由18人组成的特别委员会,来集体审议不同的建设议案。然后国会以130对121票同意将政府的国有化议案交由同一委员会审议。<sup>③</sup>委员会成员名单于第二天的大会公布,包括来自中央交涉部的代表7名、自由党6名、改进党3名以及独立俱乐部2名。<sup>④</sup>成员中有佐藤和自由党议案三名提案人中的两名,他们基本与其在第二届国会的同僚持有相反的观点。委员会第一次会议于5月13日举行,选举佐藤为主席,自由党的议案提案人之一为理事。<sup>⑤</sup>

① 山梨县议会史,卷2,p.109。

② 《朝野新闻》,1892年5月12日。在第三次会议开始,自由党和中央交涉部各在众议院有95席;独立俱乐部有31席。改进党有37名众议院议员,宣布其根据铁路私有的原则反对政府的两个议案:《议会制度》,p.265。

③ 《大日本帝国议会史》,卷1,p.1829。

④ 同上,p.1830;《议会制度》,pp.266-270。

⑤ “众议院铁道公债法案”,施設铁道买收法案审查特别委员会,1892年5月13日,p.111,《众议院委员会会议录》。

佐藤于是发现自己处于驾驶员之位,并得到国会中一些具有相同想法的人的支持。他现在开始执行他的计划,将不同的铁路议案整合到一个议案里。但是第一步,他试图动员委员会外的支持。比如,雅神在其5月15日的日记里写到他与佐藤当日相会,“讨论成立一个国会议员联盟”,联盟立场如下:(1)将自由党议案中的北海道线列入规划线路中;(2)批准公共债券议案中的六条(第一阶段)线路……;(3)批准于1892年决定公共债券的数量以及必须(开始施工);(4)把国有化限制到那些认为是必要的线路上,每一次收购都要获得国会的批准。<sup>①</sup>如同雅神明确的那样,佐藤的目标就是要整合国会中所有支持铁路议案的各个派别,通过协调他们不同的立场,保证“延伸法案的快速通过”。<sup>②</sup>

佐藤的工作得到铁道期成同盟会的协助。这个组织的成员现在代表的区县已经比第二届国会期间的多了一倍,他们在4月底重新开始了其在东京的游说活动。<sup>③</sup>在四项建设议案被递交到国会以后,联盟发表了一个小册子,强烈敦促各党整合各方议案。同盟会特别要求采纳自由党议案具体提出的第一阶段建设线路,佐藤和内阁议案提出的建设期和佐藤议案中规定的国有化方法。<sup>④</sup>

基于佐藤和铁道期成同盟会运作所赢得的广泛支持,特别委员会能够自信地开展其合并铁路议案的工作。5月24日,在国会休会七日后,佐藤指派了一个由自己牵头的五人小组起草一份议案,“整合政府递交的议案和其他议案”。<sup>⑤</sup>5月26日,小组向委员会提交了其草案,称之为《铁道敷设议案》,委员会在进行了部分修改后采纳了该草案。<sup>⑥</sup>

最后的这份议案是对此前几份议案的巧妙妥协,但是自由党成员仍

① 山梨县议会史,卷2,p.109。

② 同上。

③ 岛海,p.151。

④ “铁道期成同盟会对第三帝国议会提出的铁道法案的希望”,运输博物馆资料,东京。

⑤ “众议院铁道公债法案特别委员会”,1892年5月24日,pp.124-125。

⑥ 同上,1892年5月26日,pp.126-138。

对其中包含的国有化条款十分不满。在5月29日的一次会议上,自由党国会成员指责这些条款与其党反对收购私营铁路的立场相反,宣布他们会递交一份修正案来删除这些不利的条款。<sup>①</sup>但是,这一立场遭到了来自党内的强烈反对。因此在6月2日,自由党国会议员们又举行了一次会议来讨论这一问题。接下来的辩论表明意见的巨大冲突。一些人认为,“国有化是(第二届)国会解散的原因,因此是党绝不能允许的事情,我们应该断然拒绝”;另一方面,一些人认为,“去年的国有化议案是建立在国家所有的原则上,而现在委员会对这一议案做了修改,要求收购对铁路延伸必要的那些路段,这在目的上自然是不同的,也不与党的决定相抵触;因此,必要的路段应该被收购。”<sup>②</sup>最后,通过板垣的调停,党内的国会议员决定他们可以就自己满意的议案投票,从而避免了分裂。<sup>③</sup>

在那天下午所进行的大会上,佐藤提交了委员会的报告和《铁道敷设议案》。来自鹿儿岛的自由党党员折田兼隆指责特别委员会超越了其权力,将两份内阁议案整合到一起。<sup>④</sup>尽管有这样的批评,议案还是以多数票支持通过了一读。私有铁路收购议案是下一个要审议的议程,但是内阁为了防止反对国有化的立场导致建设法案也不能通过,要求推迟对国有化法案的审议,直到做出关于建设议案的决议。无论如何,采纳有着国有化条款的《铁道敷设议案》,收购议案的通过可以不必要求。在国会议员夹杂着“没有先例!”和“你这个傻瓜”的抗议声中,国会发言人星亨宣布内阁的请求得到批准。<sup>⑤</sup>

6月4日和6日举行了对建设议案的二读,国会对原有法案进行了一些修改,包括取消作为“殖民铁路”北海道线的动议,要求对它作特殊

232—233

① 《国会》,1892年5月31日。

② 同上,1892年6月3日。

③ 《东京法令》,no. 14, p. 16(1892年6月10日)。

④ 《大日本帝国议会史》,卷1, pp. 2047—2048。

⑤ 同上, p. 2051。

对待。<sup>①</sup> 6日,来自兵库县的自由党党员石田新之助,作为党内反国有化派别的代表,要求删除收购私有铁路的条款。<sup>②</sup> 作为回应,来自三重县的中央交涉部成员牛场竹藏,认为这些条款对完成议案铁路延伸的目标来说是必要的。<sup>③</sup> 牛场的意见获胜了,因为国会很快就搁置了石田的动议。

在国会6日通过对建议议案的二读后,众议院立即开始对它进行三读和终读。来自爱媛的改进党党员高须法造与自由党的折田兼隆对议案进行了最后的攻击。这两位国会议员认为议案规定要建设许多未经明确考察的线路,同时需要发行大额公共债券,用折田的话来说,“必然会给未来日本财政带来问题”。<sup>④</sup> 但是,一位议案支持者称此为反对者的“垂死之言”,提议辩论到此结束。发言人星亨立即宣布接受这项动议,在一片掌声中,众议院批准将政府铁道敷设议案作为公共债券议案的修正案。<sup>⑤</sup>

来自三重县的独立议员角利助见证了众议院对铁路延伸议案的广泛支持。角声称不能准确知道到底有多少议员支持建设议案;相反,他提供了一个替代数据,是关于国会议员打破派别在各种铁路议案和修正案上署名的人数:86名自由党中的82位,38位改进党中的5位,11位附属在野党的国会议员中的10位,亲政府党团104位中的91位,15位附属亲政府党团议员中的13位,以及45位独立议员中的29位,总数为299位众议院议员中的230位。角认为,“不管是什么问题,在野党和执政党永远处于狗和猴的位置上。特别是考虑到解散国会和对政府政策的不信任问题上,他们的斗争非常剧烈。”相比之下,他抱怨,铁路问题

233 “赢得了在野党和执政党的联合支持,没有多少空间留给我们这些独立

---

① 《大日本帝国议会史》,卷1,p.2084。

② 同上,pp.2090-2091。

③ 同上,pp.2093-2095。

④ 同上,p.2097。

⑤ 同上,pp.2097-2098。



国会议员,去发挥我们特别的技能。”<sup>①</sup>

在赢得广泛支持的情况下,《铁道敷设议案》在众议院很容易就通过了。但是,这并不能保证它能得到参议院的认可。特别是由于此前众议院在预算审议上的权利,两院正处于对抗状态。因此,不同的利益团体特别努力去避免在立法程序上出现问题。《朝野新闻》报道,6月10日,36位代表自由党和中央交涉部的众议院议员,拜访了参议院主要议员,敦促他们支持敷设议案。铁道期成同盟会也积极游说参议院议员。在敷设议案得到众议院批准后不久,联盟就发行了小册子,要求参议院“通过该法案并快速颁布”。<sup>②</sup> 内阁也担心建设议案会因为两院关于预算权利的矛盾而受阻。6月6日,内阁通知参议院这是一个“紧急事件”,应该立即进行审议。<sup>③</sup> 议案于7日送交参议院,并交给了一个九人特别委员会。委员会8日召开会议,通过了经众议院修改后的议案。<sup>④</sup> 11日大会时,委员会向整个参议院报告时,首相松方明确表示政府对敷设议案的接受:“在众议院修正议案的基础上,政府事实上能够大体实现其目标;因此,政府同意修正后的议案,希望你们能支持并快速通过它。”<sup>⑤</sup>

几位参议院成员对内阁的保证不为所动。近卫笃磨和另一些议员在11日表示,众议院的议案与内阁的议案非常不同,它不能被视为内阁议案的修正案。<sup>⑥</sup> 当13日恢复一读时,谷干城子爵宣布他反对议案,因为众议院超越自己的权力来修改内阁议案,政府应不仅对铁路,也对其他运输形式制订综合政策。<sup>⑦</sup> 尽管有谷的反对,参议院仍以大多数同意进展到二读。在二读期间,村田保认为议案的名字不当,因为这一议案

234

① 角利助,《第三届议会》(1892),pp.44-45。

② 铁道期成同盟会,《铁道相关的希望》,1892年,p.1,东京大学经济学部图书馆,东京。

③ 古文类典,16系列,卷8,no.41。

④ “铁道敷设法案特别委员会会议录”,1892年6月8日,p.421,《参议院特别委员会会议事记录》,国会图书馆,东京。

⑤ 《大日本帝国议会史》,卷1,p.1742。

⑥ 同上,p.1744。

⑦ 同上,pp.1765-1769。

更多的是关于公共债券和私有铁路国有化的问题,而不是如题的铁路建设问题。他提出了一系列修改意见,比如重新命名为《铁路公共债券—收购议案》,还要求删除第一阶段线路以外的规划线路。<sup>①</sup>但是,参议院拒绝了他所提出的修改意见,按众议院提交的议案原样通过。

《铁道敷设法》的通过自然使那些为实现铁路延伸计划而不倦工作的人欢呼。比如在得知参议院通过议案后,来自山梨铁道期成同盟会的代表“欢呼雀跃,手舞足蹈”。<sup>②</sup>同时,私营铁路收购议案安静地流产了,众议院在6月7日一致否决了该议案。在解释为什么“没有人支持该议案”时,一位观察家推测,“(在投票)之前,政府已经意识到国会不可能接受国家所有原则,私下表达会支持委员会的修正案……”<sup>③</sup>

## 《铁道敷设法》及其影响

议案在众议院二读时只进行了较小的修改,于6月21日作为《铁道敷设法》公布。作为一个妥协的产物,法律包括一些每个人都实际关心的问题。<sup>④</sup>条款1确定了铁道局珍视的国家进行铁路建设的原则。条款2却反映了自由党及其地方支持者的愿望,规划了33条待建铁路以发展地区铁路。这样,众议院在删除了原自由党议案中北海道线的同时,在日本其他地区增加了大量线路。<sup>⑤</sup>另外,如同自由党议案那样,法律为许多规划线路列出了替代方案。该法还进一步要求与佐藤和内阁议案相符的“第一阶段”建设规划,但是比后两份议案所提到的规模更大。《铁

235—236 ①《大日本帝国议会史》,卷1,pp.1773-1775。

②《山梨县议会史》,卷2,p.87。

③清水一太郎,p.507。

④见NTS,卷1,pp.955-961,见法律文本。

⑤如同岛海指出的,北海道居民还没有获得众议院投票权;因此,政党并没有从增加选区支持的角度来保留北海道线路的动力:岛海,p.154。国会最终在1896年5月通过了独立的《北海道铁道建设法案》:原田和青木,p.46。

道敷设法》规定,国家要在12年里建设“第一阶段”的九条线路,通过发行回报率为5%、不超过6,000万日元的公共债券来进行融资。此外,法律还包括一些满足在野党要求设立控制官方权力的机制的条款。每一条“第一阶段”线路的建设预算、替代路线的选择以及任何对规划线路的修改,内阁都必须得到国会的批准。与佐藤议案相一致,法律允许谈判收购那些被认为对完成规划线路是必要的私有线路,但也要获得国会的批准。<sup>①</sup>最后,法律包括了两条来自川岛提案的重要条款,进一步限制政府的权力。条款14允许私人在国会的批准下,建设国家“还没有开始建设的”任何规划线路。条款15规定,建立铁道委员会,以对建设顺序和每条线路发行的公共债券数额提出建议,从而满足军方和政党在铁路规划上有发言权的要求。

由于《铁道敷设法》代表了在国有化问题上非常不同的几个议案的融合体,它是一个含糊不清的文件,导致在这个问题上有一种不稳定的相互矛盾的倾向。这种模棱两可清晰地表现在对该法意义的学术评价上。对于一些观察者来说,法案是井上胜梦想的实现:它使国家一次性地取得了在铁路发展上的主动权,扫清了最终进行国有化的道路。<sup>②</sup>法律不仅在长期规划的基础上确定了国家建设的原则,而且加强了政府相对于私有企业的领导地位,允许它收购铁路公司,并设立铁道委员会作为中央规划机构。总之,法律指明了国家铁路政策的“清晰方向”;从此以后,铁路“在国家指导下获得快速发展”。<sup>③</sup>

其他学者则在该法是否是有效的国有化法案上,有非常不同的看

① 政府尽管最后接受了这些条件,作为通过法案的代价,但对此并不满意。井上毅个人文件中的一份备忘录显示了这种不满。根据这一文件,国会对线路的选择和对私有铁路公司颁发执照控制的条款,代表着“对行政领域的侵犯”;这份备忘录表示,普鲁士和德国帝国的政府在购买私有铁路公司或建设新线路的拨款时,必须获得国会的批准;井上毅文书,B-3761。

② 比如,NKTH,卷2,p.399;和《日本科学技术史大系》,卷16,p.193。

③ NKTH,卷1,p.189。

法。青木荣一就认为,法律“在购买私有铁路上明显是失败的”。<sup>①</sup>用中西的话来说,不仅政府的国有化提议在《铁道敷设法》中被“阉割了”,<sup>②</sup>而且法律甚至允许私有企业建设干线。结果是用法律肯定了政府此前进行的促进国有和私营共同进行干线网络发展的政策。<sup>③</sup>法律因此是井上胜铁路国有化和铁路由国家建设计划的一大倒退。

这两种看法都有一些道理,但是都并不完全准确。这是因为法律本身就是模棱两可的。由于该法整合了不同团体通常是不一致的意见,它过去是,现在也仍然可以进行不同解读。事实上,如何解读并执行法律是理解它意义的关键。法律的确确立了国家建设和管理的原则,并设立了一个国有化机制。但是,政府从未执行该法的国有化条款;相反,它允许私有公司建设许多规划中的线路,包括那些构成干线的部分,从而刺激了19世纪90年代的私有铁路潮。一方面,法律认可了类似山阳和九州这样已经成立了的公司,拥有建设那些法律规定由政府建设的铁路的优先权,因为在法律颁布以前它们已经获得建设那些线路的执照。<sup>④</sup>另一方面,内阁将规划中的许多其他线路也交由私有公司建设,不断争取国会批准,为这些新的干线企业如北海道、北越和阪鹤颁发执照。<sup>⑤</sup>这样对法律的执行等于是政策的逆转。一个流行的解释恰当地说到,“国有线路的建设法案很快就成为私有铁路的建设法案。”<sup>⑥</sup>但是,问题不在于法案并非是一个国有化法案,而是在当时企业潮的情况下,国家领袖们发现没有必要使用法律的收购条款,去实现快速完成基本铁路网建设的目标。因此,在国有化领域,《铁道敷设法》决不是一个有决定意义的法

---

① 青木、原田和宫泽,p.30。

② 中西,p.98。

③ 青木、原田和宫泽,p.30;原田和青木,p.46。

④ 《铁道敷设法》的第十三条;NTS,卷1,p.961。政府对这一条的解读甚至包括了那些获得了临时执照、建设随后以“规划线路”整合入法律的那些公司;NTS,卷2,pp.257-258。

⑤ NKTH,卷4,pp.222,225。

⑥ 清水启四郎,《私铁物语》(春秋社,1930),p.45。

案,并未将日本放在国有化的道路上。也许人们可以说,就像落合贞昭说的那样,法律是“在铁路政策上留有回旋余地的转折点”。<sup>①</sup>

如果说法律在国有化问题上模棱两可,在建设问题上却远不是这样,它反映了递交给国会的不同延伸议案在这一问题上的基本一致。在建设方面,法律标志着明治铁路政策的重要转变。法案决定了发展干线网络的形态,将此前危险的铁路建设“纳入国会控制的长期规划框架中”。<sup>②</sup>未来的干线铁路受到法律具体规划线路的限制。规划线路的增加或修改、此前不紧要的线路提升到“第一阶段”时,都需要对法案进行修正。内阁将这类问题交给铁道委员会,根据委员会的建议向国会提交议案,要求国会的批准。这样,法案为铁路建设规划设立了系统性的程序,其国会将起到重要作用。

与形成建设规划同样重要的,如果不是更重要的话,是铁道委员会的成立。《铁道委员会管理方案》在《铁道敷设法》颁布当日以皇家命令的方式颁发,具体规定了这一重要机构的结构和功能。<sup>③</sup>委员会的设立是为了向内阁提出建议,它处于负责铁路的部门之下,最开始是内务省,1892年7月后为递信省。它的成员包括主席和20个常任委员,以及从上一级的省级部门、总参谋部、铁道局和其他相关政府办公室和国会调来的临时成员。法令给予委员会比《铁道敷设法》中规定的大得多的权力。除了决定规划线路的顺序和成本外,委员会还被授权研究新线路、购买私有铁路、交通和费用的规定以及其他任何主管部门要求的事务。<sup>238</sup>委员会因此在日本铁路系统的规划、建设和运行上有着广泛的权力。

铁道委员会的模式基本与1882年6月普鲁士法律规定成立的普鲁士中央铁路局相符。在许多方面,普鲁士铁路局的成立原因与这一日本

---

① 落合贞昭,《铁道敷设法的成立:明治年代的铁道政策,续编》,《运输经济》,卷17, no. 9, p. 37 (1957)。

② 青木,原田和宫泽, p. 30。

③ 古文类典,16系列,卷8, no. 41。

机构相似。1879年,普鲁士国会要求“对未来国家铁路管理进行一定的限制”,以换取对政府国有化建议的批准。<sup>①</sup>这一要求在1882年法案中部分地实现了。这一法案的目的,根据井上毅翻译的一份德国评论,是为了“满足……那些受铁路运输影响的利益”;为此,法律要求成立国家铁路委员会这样“一个公私混合组织”,作为中央铁路局的建议机构。<sup>②</sup>由于日本铁道委员会代表对国会要求参与铁路规划的让步,这与普鲁士在概念上是非常相似的。另外,皇家法令的一些条款,包括那些关于委员会成员和监管范围的规定,都是直接照抄普鲁士法律的。

但是,相似之处仅限于此。普鲁士法案不仅规定建立一个国家铁路局,也同意建立地方委员会来对国家铁路地方分支的管理提供建议。这些建议委员会的构成与日本铁道委员会大相径庭。地方委员会包括商会、农工协会的代表,中央铁路局则由30个地方委员会选出的成员和10名相关中央政府部门指派人员组成。<sup>③</sup>日普两国委员会成员的不同反映了一个事实,那就是普鲁士的举措完全来自国会中的商业利益代表,而不像日本那样部分来自军方的官员。与明治中期日本的铁路政策不同,1879年的普鲁士铁路政策早已与军事战略相协调。<sup>④</sup>另一方面,日本委员会缺乏要求有商业代表的明确条款,1892年8月东京商会就此表达了不满。<sup>⑤</sup>明显是为了安抚商人,政府指派涩泽荣一为1892年12月召开的第一届委员会的临时委员。国会成员自己供职于铁道委员会,这表明在日本,国会要求在铁路规划上有发言权的动机比普鲁士更为政治。日本的立法者们更关心增加政党权力,而不是代表商业利益。

---

① 古斯塔夫·科恩,“普鲁士的铁路政策”,《政治经济周刊》,卷1,p.187(1893年3月)。

② 井上毅文书,B-3783。

239 ③ 巴尔塔扎·H.迈耶,“德国的铁路所有制”,威廉·Z.里普利编,《铁路问题》(波士顿:吉恩&公司,1907),pp.664-666。

④ 军方干涉普鲁士铁路的开始,见丹尼斯·E.肖沃尔特,“士兵与蒸汽:普鲁士的铁路和军事,1832-1848”,《历史学家》,卷34,pp.22-259(1972年2月)。

⑤ 中西,p.100。

日本和普鲁士委员会在各自的权力范围上也有所不同,反映了两国处于铁路发展的不同阶段。由于国家铁路系统相对成熟,普鲁士委员会被具体授权审议“与铁路交通相关的重要事宜,特别是时间表和价格”<sup>①</sup>。相比之下,日本铁道委员会有着更大的权力,不仅决定铁路的运行,而且可以对铁路建设和私有线路国有化进行监管。这种范围更大的情况,与日本1892年铁路发展处于相对较早时期是相符的。

尽管在组织和权力范围上有所不同,日本和普鲁士铁道委员会有相同的基本目标,那就是扩大铁路决策的舞台。日本铁道委员会的这一基本目标,与这一机构试图促进铁路事务中的官方领导是相矛盾的。<sup>②</sup> 它也使人们对铁道委员会是军方代言人的看法产生质疑。<sup>③</sup> 确实,委员会一直由总参谋部资深人士担任主席,军人也在第一届委员会中的27席中占有6席。<sup>④</sup> 不过,国会和私有企业人士占据了一半的席位。因此,由于具有广泛的代表性和权力,铁道委员会保证了在《铁道敷设法》下的规划不会成为任何政府或军方的独断决定,而是一个广泛,尽管仍是精英的“公众意见”。<sup>⑤</sup>

《铁道敷设法》颁布后,日本进入了铁路决策的新时代,铁路规划的中心转移到铁道委员会和国会。1893年井上胜辞职后,铁道委员会从政治光环中退出,成为一个更为纯粹的技术部门。同时,地方游说也经历了一个转变。1892年底,铁道委员会开始决定“第一阶段”线路的具体路线和建设顺序,然后国会开始对委员会的初次建议进行审议。这时,曾经使地方铁路运动人士聚集在一起的国家铁路期成同盟会解散了,中央委员会分裂为各个地方委员会。不同的地方开始组织或复兴自己的铁

240—241

① 迈耶,p.663。

② 比如参考《日本科学技术史大系》,卷16,pp.193-195。

③ 青木、原田和官泽,p.128,是这一观点的代表。

④ 《日本国有铁道百年史:略史》,pp.89-90。

⑤ 原田和青木,p.44。

路同盟会,各自要求选择造福于自己地区的线路。<sup>①</sup>日本开始了一个铁路建设的活跃期,各地方团体相互竞争,不断向国会和铁路委员会发出申请,力图使铁路通过自己的地区。但是,这种竞争只是国家铁路系统发展的其中一章,它延伸到日本经济不发达的地区——中部和东北部,正是那里的居民率先发起了要求通过铁路建设议案的运动。<sup>②</sup>

在私营方面,《铁道敷设法》的实施并没有导致官方对私有铁路的态度和待遇有巨大的改变。在实践中,它并没有对铁路公司的建立和发展有任何新的限制。但是,法案中私有建设和国家收购条款所体现的萝卜加大棒政策,刺激了私营公司建设的继续,在这个方面,法律也许对私有铁路的管理产生了积极的影响。至少在线路选择领域,法律确实使公司处于更多的国家控制之下。但是,内阁在法案通过以前在这方面就有着严格的监管,虽然以一种未成系统的方式。

有所不同的是,《铁道敷设法》以铁道委员会和国会的形式,引进了两个对政府颁发执照程序的控制。这种铁路决策领域的扩大有可能使铁路公司获得执照变得更为困难,因为政治上的不同意见以及它所造成的耽搁的可能增加了。但是,通过国会代表使地方在这一过程中具有发言权,以及通过建立颁发许可的明确程序,敷设法从长远意义上来说促进了私有铁路公司的成立和发展。当然,国家铁路建设也在该法颁布后加速了,国家系统的总长度从 1892 年的 551 英里增加到 1905 年的 1,532 英里,但是私有铁路也追赶上来,同一时期从 1,320 英里增加至 3,251 英里。另外,到 1905 年已经开始运营的 57 家铁路公司中,38 家——总数的 2/3——是在《铁道敷设法》颁布之后获得执照的。<sup>③</sup>

这样,《铁道敷设法》根本没有体现井上胜所要求的国家主导,更别

① 这些地方铁道同盟的代表,见《田中元太郎翁传》(京都:三浦丰司,1934),p. 118。

② 关于在敷设法下的国家铁路建设,参考青木荣一,《铁路建设》,pp. 10 - 16;原田和青木,pp. 46 - 49。

③ TKN, 1907, pp. 30 - 31, 附录, pp. 22 - 46 综合各处。



提国有化了。事实上,在19世纪90年代第二次私有铁路浪潮期间,政府承担着越来越大的压力,要将其所有的铁路转到私有企业手中。<sup>①</sup>但是,1897-1898年和1900-1901年大恐慌后,商业利益会再次敦促政府购买处于挣扎状态的私有铁路。大隈重信在1902年带有讽刺意味地写到,“铁路的问题成为经济晴雨表;当时代不好了,公众希望大藏省收购私有铁路,当时代好了,又要求大藏省将国家所有的线路出售。”<sup>②</sup>在世纪之交的金融危机中,井上在递信省的继任者将再一次在政府内举起国有化大旗。这一次,他们取得了成功,不是通过1892年的敷设法,而是通过一项新的法律——1906年的《铁道国有法》。

242

---

① 比如,《日本每周邮报》关于“铁路”的文章,1894年5月19日,p.585;1896年2月1日,p.120;1896年2月15日,p.187。

② “帝国铁路社会”,《日本每周邮报》,1902年5月31日,p.583。



## 第三部分

### 通向国有化



## 第4章 达成共识

“将铁路统一到国家所有，是战后管理的紧迫需要，因为它的完成会真正解开戈尔迪之结，解决一系列财政、经济和军事问题。”

——《铁路国有化的基本目标》，1905年12月<sup>①</sup>

1906年3月27日夜，在众议院的一片混乱中，国会通过了一项极大地改变了日本铁路历史进程的法律。作为西园寺内阁战后计划的中心部分，经过参议院的修改，《铁道国有化议案》刚刚回到不安的众议院，成为此次国会会期内即将处理的最后一项议案。当修正后的议案被递交到众议院，首相表示对它的支持后，立宪政友会的一位国会议员便起身提出紧急动议，希望结束辩论，马上进行投票。国会大厅立即喧闹涛天，<sup>245</sup>法案的支持者和反对者相互叫嚷和争斗，用当时观察者简洁的话来说，

---

<sup>①</sup> 《铁道国有始末一斑》(递信省,1909),p.66。

形成了“非常混乱的场景”，“近来闻所未闻”。<sup>①</sup> 在混乱之中，国会发言人宣布接受动议。这使得情况更为混乱，一位平时极为有礼的议员大声说，“那些在国会诉诸暴力的人是不会被原谅的！谁是不遵守发言人命令的流氓？”<sup>②</sup>数量不占优势的反对者抵制接下来的投票，其中大多数采取的方式是大步走出国会大厅。最后，《铁道国有化议案》以 214 比 0 获得通过。这样，从一开始就带着爆炸性，日本从此被抛进了国有化铁路的时代。

《铁道国有法》的起草和通过背后存在着哪些力量？日俄战争后，政府为什么要收购主要的私有线路公司，而这些私有公司为什么会同意被收购？这是在这一章以及接下来的一章里要讨论的主要问题。用比较的视角来审视这一问题非常有用，也非常有启发性。从 19 世纪晚期开始，欧洲大陆上“到处都有一股决定性的力量”，要求由国家来管理和拥有铁路，<sup>③</sup>即使在所谓私有企业典范的英国和美国，关于铁路系统是国家所有还是私人所有，也开始了激烈的辩论，这与日本的时间基本相同。事实上，英美的国际法学家从 19 世纪 80 年代到 20 世纪的最初十年，撰写了关于这一话题的大量著作。<sup>④</sup> 但是，日本和西方国家有一个关键的  
246 不同。在西方国家，国有化的讨论基本与国家铁路系统成熟的时间相重合，而在日本，关于这一问题的辩论发生时，铁路系统只是部分地完成了。1906 年，许多干线和一些连接线确实已经就位，但是系统还有许多

---

① “铁道国有化议案”，《日本每周邮报》，1906 年 3 月 31 日，p. 328；《原敬日记》，卷 2，原圭一郎编（福村出版株式会社，1965），p. 174。

② 《大日本帝国议会史》，卷 6（1928），p. 1120。

③ 艾伦·S·密尔沃德和 S. B. 索尔，《欧洲大陆的经济史，1850 - 1914》（剑桥：哈佛大学出版社，1980），p. 42。

④ 比如，参考西蒙·斯特恩，《向国务卿托马斯·E·巴亚尔的报告，关于西欧国家政府与铁路的关系》（华盛顿，1887）；查尔斯·华林，《国家收购铁路》（伦敦，1887）；克莱蒙德·艾德华兹，《铁路国有化》（伦敦，1898）；威廉·坎宁安，《我们的铁路需要国有化吗？英、德和美国系统的比较》（丹弗姆林，1903）；艾德温·A·普拉特，《国家铁路》及《反对铁路国有化的案例》（伦敦，1913）；W. M. 克沃斯，《外国铁路政府所有制的历史素描》（华盛顿，1917）。

未连接的地方,实际仅仅完成了最终里程数的不到1/3。<sup>①</sup>总的来说,日本还未开始经历像欧美国家那样由于“相对成熟所引发的问题”,这些问题中最主要的,就是建设无利可图的支线,而这需要政府更广泛的参与。<sup>②</sup>另外,由于日本正在进行工业革命,铁路的利润并没有任何下降的表现,至少从公开显示的数字看是这样。事实上,从国内运输量看,铁路公司正在接近船运公司。<sup>③</sup>

1906年左右,私有铁路公司明显处于财政健康的状态,也有着良好的商业前景,这是20世纪头10年中期的国有化运动与19世纪80年代和这十年早期不同的地方。较早的运动是在金融危机中进行的,明显是要为处境困难的铁路公司排忧解难。事实上,铁路投资者自己也参与了这些早期的运动,希望能够恢复其公司股票的价值。因此,他们的立场被类似田口卯吉这样的评论家嘲笑为“股票经纪人的国有化理由”。<sup>④</sup>相比之下,《铁道国有法》的颁布正处于一个上升期——战后的企业潮中,这时的私有铁路企业保持着高回报率。这一时期,铁路股东们决不可能要求政府来进行收购。相反,上面所描述的混乱国会场景表明,众议院中的反对者们代表的是铁路商业利益,而许多投资者是坚决反对国有化的。

1906年铁路国有化运动的发起方显然是政府官员。多数党立宪政友会的前辈们曾在1899-1900年的国有化诉求中处于领导地位,但这一次其成员主要起的是支持作用。事实上,这个党及其前辈反映了其选区土地所有者和商人们保守的投资态度,他们自19世纪90年代晚期起就一直是国有化的赞同者。但是,内阁并不是如此。缺乏热情的内阁正是那个世纪之交国有化运动失败的原因。因此,我们的关键就是解释国

246-248

① 安藤良雄,《近代日本经济史要览》(东京大学出版社,1975),p.12。

② 苏普莱,p.330。

③ 据小风估计,1911年或1912年在国内货物运输上,火车最终超过了船舶:小风,“铁道国有化”,pp.60-61。

④ 比如,“私有铁道相关问题”,《东京经济杂志》,1898年5月7日,pp.953-955。

家收购铁路如何在政府内得到一致支持,这个一致意见如此强烈,使得桂内阁和西园寺内阁启动并最终成功实现了铁路国有化。首相西园寺公望在1906年3月6日将国有化议案递交给众议院时,指出各方对“国家所有原则”的一致意见从一开始就存在,将铁路建设交给私有公司只是“暂时的权宜之计”。基于这一点,西园寺宣称,“直到今天,我们国家的铁路政策始终是一致的”。<sup>①</sup>国会中的批评者们很快就指出,首相关于明治铁路政策的描述明显是扭曲的。但是,相似的解读却在学者那里找到了出路,他们认为,至少从19世纪90年代早期开始,政府规划不可避免的结果就是国有化。但是,我的研究显示,在政府中,关于所有权和控制权的问题上一直缺乏统一的意见,结果导致政府铁路政策频繁出现变化,甚至是逆转。唯一坚持国有化的是递信省官员,他们自19世纪90年代晚期开始得到军方的支持,他们支持国家所有的立场大体上从未改变。反对国有化的意见主要来自大藏省的官员,他们不断试图将铁路发展的重担转移到私人手中,而寡头及其代理人们也与财政官员有相同的想法。因此,解释政府为何在1905-1906年决定进行国有化,就要搞清楚为什么这些官员最终决定支持铁路收购议案。

尽管官方主动提出国有化议案,它的通过仍然取决于国会。相应的,另一个需要解释的问题是国会,更具体地说是立宪政友会,为何会大力支持政府的议案,相比1892年的内阁铁路规划,国会对这一议案只进行了非常小的修改就通过了。还有一个相关的问题是铁路公司及其主要投资者的反应。他们中的许多人及其在国会中的代表,实际上是反对国有化的。但是,从铁路企业当时所获得的利润来看,为什么没有更多的反对意见?为什么铁路公司的反对很快地集中于购买的条款而非购买本身?在我们花漫长的时间来解释日本铁路历史这一最核心的事件时,就会回答这些问题。

<sup>①</sup>《大日本帝国议会史》,卷6,p.892。



## 递信省

在政府对国有化形成统一意见中起主要作用的，毫无疑问是递信省。它之所以如此，只是遵循了前铁道局局长井上胜的道路。递信省官员无疑在20世纪之初是有扩张之心的。私有铁路在1897-1898年和1900-1901年的大恐慌后增长放慢，而国家系统增加了扩张速度。因此，国家铁路在所有开通线路中的分量从1897年的22%增加到了1905年的32%。<sup>①</sup>在《铁道敷设法》下，国有和私有铁路最初都得到了繁荣的发展，私有铁路更多的是源于第二次企业潮。1892年到1898年间，私营系统以12.3%的年速度增长，国家系统的速度则是5.7%。但是，政府铁路在敷设法下有着资金保障的优势——具体来说，公共债券收入大约每年1,200万日元<sup>②</sup>——这使他们在世纪之交能度过危机。事实上，从1898年到1905年，国家系统的年增长率为10.4%，而私营系统的数字为2.9%——这与先前完全相反。<sup>③</sup>对递信省官员来说，这无疑是一个生机勃勃的时刻，加剧了他们通过实现铁道局所珍视的国有制原则来扩大其影响范围的欲望。

递信省副大臣田健治郎最为明确地表达了这一趋势。作为铁道局的前领导，田健治郎在很多方面都可以算是井上胜的后辈，他是铁道部门的政治发言人，也是国有化最积极的官方支持者，这个角色使他成为政府内部共识建设最初阶段的主要推动者。但他做的还要多得多。他不仅在国家官员中，也在铁路公司经理和党派政治家中就国有化进行游说。事实上，他本身是一个很有趣的例子，作为高层政府官员下到混乱的私有铁路公司和政党政治之中，然后重新回到国家官僚体系，在这个

249-250

① TKN, 1907, p. 30.

② 落合贞昭，“国有铁道政策：铁道敷设法的制定”，《运输经济》，卷18，no. 10，p. 46（1958）。

③ 从TKN中计算，1907，p. 30；岛，pp. 86-87。

过程中拥有了广泛的可为政府政策服务的人际关系。因此,在为这些团体达成关于铁路国有化共识基础的过程中,田健治郎起到了很大的作用。

田健治郎于 1855 年出生于今日的兵库县。在一些地区担任警长之后,他于 1890 年进入了递信省,1898 年同时担任第三届伊藤内阁的递信省副大臣和铁道局局长。1898 年 6 月内阁倒台后,他辞职了。7 月,他加入关西铁道公司,成为理事和总经理,12 月当选总裁。田在担任该公司总裁的大约两年时间内,主要成就是成功收购了大阪铁道公司。<sup>①</sup> 在此期间,他试图寻求其他主要铁路公司同僚的合作,以共同劝说国会通过铁路国有化议案。田自 1896 年访问欧洲后,就成为铁路国有的坚定支持者。他在旅行日记中写到,他对两种铁路制度的明显不同有着深刻的印象,这两种制度一个是意大利私有铁路的“分散”和“无序”,另一个是在“军事化”规则下“系统的、管理良好的”奥地利国家系统。<sup>②</sup> 奥地利铁路系统明显的优越性使他坚信,日本铁路应该统一在政府的控制下。当他成为关西铁道公司的总裁后,田开始劝说这个受到危机影响的行业的同事们支持国家收购其公司。1900 年 2 月,他与另外五个铁路公司的总裁会面,敦促他们同意当月递交给国会的国有化议案。田还进一步拜访许多政府官员,以保证他们的支持。但是,“时机尚未成熟”,议案没有得到众议院的通过。<sup>③</sup>

这份议案之所以会流产,很大原因是出于财政考虑。对于政府领袖来说,当时最优先的是军事扩张,1899 - 1900 年间国家预算的 40% 都被用于这个目的,因此,如果需要发行 2 亿日元的公共债券来购买主要的私有铁路公司,对于国家财政来说是一个太过沉重的负担,也会使金融

250—251

① 《田健次郎传》(田健次郎传记编纂会,1932),pp. 122 - 124。

② 同上,pp. 97 - 98。

③ 同上,p. 126。

市场受到不良的影响。<sup>①</sup> 因此,由于政党党员和政府官员都担心财政问题,从私有铁路公司开始,田用尽办法来发起的国有化运动,当时的成功几率非常小。但是,田只是重新调整了他努力的方向,更重视政党政治和国有化的财政问题。

1900年10月,伊藤成立了立宪政友会内阁,田马上离开关西铁道公司,重任其旧职递信省副大臣。他全心全意地支持伊藤将立宪政友会组织为当权政党,认为这是一个能保证国有化议案通过的绝佳时机。但是,令他失望的是,第四届伊藤政府由于内部争斗而非常短命。最后,争斗到达了顶点,财政大臣渡边国武由于坚持推迟国家事业以平衡下一年的预算,引起了其他内阁成员的不满。由此导致的僵局,使内阁于1901年5月解散,田再一次辞职。<sup>②</sup> 但是在离职前,他书面表达了对渡边节约政策强烈的不满。<sup>③</sup> 他把这份文件散发到其他政府领袖手中,其中阐明了一个复杂的论点,表明在运输和通信领域完成国家企业的必要性和可行性。他对铁路统一的支持,成为递信省最后的国有化议案的最早版本。除了进一步阐释铁道局的老理由,也就是运输的效率和便利需要单一的国家系统,他还提到了财政官员们当下的担忧。他认为,政府可以通过向国外贷款来购买私有铁路,使用铁路的利润可以相对较快地付清这些贷款。此后,国家铁路系统会成为“国家财政收入的重要来源”。<sup>④</sup> 为了支持这一观点,他提到在普鲁士,国家铁路利润几乎达到了1900年普鲁士国家财政收入的1/4,由于普日系统有非常多的相似之处,日本也完全可以期待同样的结果。他进一步提到,现在的经济衰退为购买私有企业提供了“千载难逢的机会”,因为商人

251—252

① NKTH,卷3(1971),p.145。

② 《田》,p.131。

③ 田意见书的节选刊登在《铁道时报》,nos.90-94(1901年3月),在木下立安编《十年纪念日本的铁道论》(铁道时报局,1909)一书中也包括在内,pp.138-164。

④ 《十年纪念日本的铁道论》,p.142。

们要求进行国有化来纾困。<sup>①</sup> 就像井上胜在十年前做的那样,田敦促政府利用经济危机,一次性将统一的铁路系统置于国家的控制之下。

但是,政府领袖并没有像田那样的利用私有企业困境的热情。1902年1月,首相桂太郎这样回应东京商会的国有化请愿书:“尽管我非常希望实现铁路国有化,但我反对将它作为经济纾难的权宜之计进行”。相反,他认为,国有化必须与“财政的稳固”相配合来规划和执行。<sup>②</sup> 这是使政权内部最终能够形成关于国有化统一意见的基本理由,它认为,单一的国有化铁路系统会成为国家财政政策的固有一部分——在1901年的意见书中,田已经在很大程度上提出了这个理由。

田的建议也许并不能马上为政府领袖们所接受,但它使许多有着金融敏锐度的人印象深刻,其中不少是立宪政友会成员。1901年6月,在离开递信省不久,田收到了一份来自立宪政友会的邀请,请他在党的财政和管理事务局任职。这样,很快他便成为立宪政友会的主要成员之一,热切地开始了他丰富职业生活中短期的政党阶段。<sup>③</sup>

那个夏天,在党内大佬们的敦促下,田作为立宪政友会候选人参加了一个特别的众议院选举,以压倒性优势获胜。<sup>④</sup> 10月,他陪同党内有“战马”之称的板垣退助到关西地区巡回演讲,其演讲技能使这位经验丰富的政治家相形见绌。作为一个关键的党员,田参与了立宪政友会为下一届国会所构建的党纲。他与立宪政友会内其他支持国有化的国会议员联手,努力使铁路国有化成为该党的立法日程。其中领头的是北海道炭矿和铁道公司的经理井上角五郎,他自田担任关西铁道公司总裁期间就与他一起推动国有化。<sup>⑤</sup> 在国会12月召开后不久,田和井上召集了这

① 《十年纪念日本的铁道论》, p. 160。

② “东京商业会议所陈情手书访问”,《东京经济杂志》,1902年1月11日, p. 30。

③ 《田》, p. 132。

④ 同上, pp. 133 - 136。

⑤ 关于井上对铁路国有化的支持,见古庄丰编《井上角五郎君略传》(井上角五郎君功劳表彰会, 1919), p. 90。

些有相同想法的人开会,商讨策略。在田发表了关于支持国家购买私有铁路的演讲后,这些聚集到一起的人们选举他为执行委员会主席,决定在这届国会期间提交一份国有化议案,并为其通过开始进行游说。<sup>①</sup>

在众议院,田和井上同时被选入重要的预算委员会,并被指派到次一级的政策委员会。结果,他们发现自己处于一个影响立法程序的极佳位置。田在促使桂内阁与立宪政友会达成妥协的过程中起到了关键的作用,立宪政友会决定支持桂的预算,以换取某些让步。不用说,田所寻求的其中一项让步,就是内阁批准铁路国有化议案。<sup>②</sup>但是,当时内阁为了保全军事扩张计划的资金,在考虑这个问题时受到了极大的压力,就像我们前面提到的那样,桂尽管对这个想法充满同情,却反对将国有化视为使私有企业纾困的权宜之计。因此,田勉强撤出了国有化这一项内容,否则它会阻止与内阁达成任何协议,田与其他立宪政友会的支持者们协商,决定等待一个更好的时机提出铁路国有化。<sup>③</sup>

当1903年9月田与其资助者伊藤离开立宪政友会,重新进入政府时,时机来了。新任命的递信省大臣大浦兼武劝服田重回递信省,第三次担任副大臣。他劝服的主要理由是向田许诺,田拥有运作递信省的自主权。事实上,当田接受了这个职位以后,大浦宣布,“递信省有两位部长:我是政治事务部长,而副部长田是行政事务部长。政治事务部长不能干涉行政事务部长所采取的措施。”<sup>④</sup>因此,现在田是在桂内阁内部为国有化努力。在商界和多数党之中为国有化的接受打下了基础后,他现在有了使铁路收购法案离实现更进一步的机会,那就是在政权内部软化抵抗意见,使内阁能在这个问题上采取主动。

253—254

田似乎是选择了一个有利的时机来推动政府在国有化上形成一致

①《田》,p.140。

②同上,p.143。

③同上,p.146。

④引用于同上,pp.166-167。

意见。1903年底,日俄关系急剧恶化,内阁认识到统一国家铁路系统的必要性。但是,大臣们在由国家还是私有企业来进行统一这个问题上,产生了分歧意见。11月,双方形成妥协,决定成立一个半政府的“帝国铁路公司”,任命大藏大臣曾祢荒助就此起草一份议案。田对大藏省侵犯其权力范围反应强烈,恳请大浦和副参谋总长儿玉,要求取消曾祢正在进行的措施。结果是内阁重新决定,由递信省来起草一份铁路国有化议案。<sup>①</sup>

田意识到,内阁要采纳这样一份意见,最终还是需要大藏省官员的同意,或至少是他们的沉默。因此,他马上开始寻求这些官员的支持。1903年12月,他拜访了大藏省的老前辈井上馨,敦促其为政府最终收购私有铁路做好准备。井上早前认为国有化尚未成熟,但在与俄国的危机发展中“逐渐对这一事务有了兴趣”。<sup>②</sup>他立即同意了田的计划,但是坚持政府第一步应该颁布铁路担保法,这样就可以通过向外国借贷以购买私有铁路公司。田开始着手起草国有化议案,并在1904年11月与大藏省副大臣阪谷芳郎以及井上馨再度会面,解释自己的议案。根据田的传记作者所述,当时田正致力于议案细节的草拟,“即使1905年1月整个国家都在庆祝阿瑟港的陷落。”<sup>③</sup>然后,他最后一次拜访了所有重要的内阁成员,递信大臣大浦随后将田的议案递交给了内阁。但是,由于国家财政受到战争的严重制约,内阁和国会当时都没有准备采取类似国有化这样的措施。因此内阁决定推迟到至少下一届国会才递交铁路收购议案,同时,对这一议案的财政方面做进一步的研究。内阁决定在本届国会期间递交井上馨所推荐的铁路担保法,以取代国有化议案。这一法案也由田起草,为当时所有各方所接受,因为它对国家财政没有额外的压

---

① 《田》, pp. 167 - 168。

② 《世外井上传》, 卷5(1934), p. 159。

③ 《田》, p. 201。

力。<sup>①</sup> 1905年3月该法案的颁布表明,大藏省对国家铁路政策仍能施加强有力的影响。

不过,内阁所任命的研究铁路国有化议案的委员会全部由递信省官员组成,铁道局局长担任委员会主席。但是,在9月战争结束前委员会所起草的两份报告中,小心地包括了一些赢得大藏省官员支持或至少是减少其反对意见的要点。田的痕迹在这些报告中非常明显,因为其中遵循的许多主题都出现在他此前的提议中,特别是在其1901年的意见书中。<sup>②</sup> 第一份报告名为《铁路国有化的基本目标》,列出了购买私有铁路的基本理由。它首先重提了井上胜所信奉的原则,“由于铁路提供了公共交通,因此它与道路从性质上来讲没有什么不同,它们的管理不应交给私有企业,国家自己应当进行管理。”报告然后列出了统一国家系统的一些优点,包括在联运方面的低票价,以及在管理和设备支出方面的节约。它指出,后者的直接节约额将达到125万日元。

在提出铁道局的一贯观点后,文件开始进一步扩展,将铁路国有化描述为日本战后政策的基石。由于政府正在想尽办法为其各种规划筹资,更不用说还要支付沉重的战争负债,铁路收入会成为“国家财政收入高效和有力的来源”。就像田在1901年所做的那样,委员会成员也认为普鲁士是“绝佳的例子”：“33年前,德国铁血宰相(俾斯麦)坚定地赞同铁路国有化政策,将之作为普鲁士国家财政的基础,因此,在这一政策执行以后……(铁路)(在那里)成为政府财政收入的最大来源。”紧接这些有关财政的问题,报告指出,为了偿还高达13.3亿日元的战争债券,铁路可以作为抵押品,“促进举借低额外债”。

255—256

文件进一步指出,基于经济和战略原因,国有化是必要的。作为“新崛起的力量”,重建和平之后的日本必须准备与先进的西方国家在经济

① 《田》,pp. 201—202;《世外井上公传》,卷5,pp. 159—160。

② 这些报告包括在古文内典,第30系列(1906),卷16, no. 6;也包括在《铁道国有始末一斑》,pp. 20—45。

上进行竞争。为了达到这一目的,统一和扩展铁路网络“这个陆地运输最高级别的手段”是绝对重要的;另外,需要政府自己完成这些任务,因为“不能指望(只寻求利润的)私有企业会建设或扩展低回报率的线路,或者减少其收入来促进行业的整体发展”。最后,报告提到战后国外资金的入侵,以强调国有化的紧迫性。委员会再一次引用西方的先例,指出欧洲政府面临着“在购买由外资建设的铁路时遭遇许多困难……”<sup>①</sup>尽管外国人在过去很少投资日本的铁路公司,但现在他们对于日本政府债券很感兴趣,“一旦明确我们主要铁路公司的股份是健康的、有利润的,那些善于发现利润的(西方人)会渴望获得这些股份,不久,我们就会在铁路股东中看到许多外国人。”真正的危险是,这些外国人可能购买到国有线路中的足够股份,来取得对它们的管理权。如果这一情况真的发生,政府会发现,未来不仅在收购这些线路上,而且在执行降低票价和其他旨在促进工业和出口的政策上,都会遇到诸多困难。另外,一旦遇到国家危机,不能指望“受到外国干涉的公司”保守军事运输的秘密,或者在运输军队上予以配合。因此,报告总结道,政府应该抓住时机,购买私有铁路,将它们落入外国人之手的可能性扼杀在摇篮里。

委员会起草的第二份报告题为《关于购买私有铁路的研究的关键点》。这一建议共有 13 点,实际上讨论了铁路购买的细节,包括国有化的方法和规模、购买价格的计算、国有化后铁路员工的安置等等。委员会建议采用强制购买,而非协商购买的方法,对于需要国有化的公司数量提供了三种建议:32 家、18 家“不包括提供地方运输的铁路”或 13 条干线。毫无意外的是,递信省官员建议,“为了促进未来国家铁路网络的发展和完成,此时最好的政策是选择最大规模(的方法)。”报告然后提出了决定收购价格的公式:前三年建设成本的平均回报,乘以到上一年年

<sup>①</sup> 这一文件稍后的版本清晰表明,委员会成员具体考虑的是瑞士的经验。关于瑞士的铁路,见贺拉斯·米凯立,《瑞士的国家铁路收购》,约翰·卡明斯译(纽约:麦克米伦公司,1898);和汉斯·迪埃勒,《瑞士铁路的管理和国有化》(费城:美国政治和社会科学院,1899)。



底的累计建设成本,得到的数字再乘以20。使用这种计算方法,总收购价如下:收购13家干线铁路公司的价格为3.43亿日元,32家“非地方性”铁路公司为3.8亿日元。收购资金通过发行回报率为5%的公共债券募集。文件的起草者们完全预计到了大藏省官员的反对,因为因此发行政府债券的突然增长会引发债券价格的急剧下跌,“导致重大经济危机”,他们非常乐观地认为此事“并没什么,因为只是将股票换成了公共债券”。

这些报告阐明了递信省关于国有化的理由;它们清晰地表明,递信省希望打消财政官员的疑虑,这对于赢取整个政府是非常关键的。在将这些文件的最终版本提交给内阁以前,田及其同事们加倍游说,以保证政府领导们能接受。1905年8月,田陪同递信省大臣大浦和铁道局局长山之内一次再次拜访了井上馨,确定了他对议案的支持。井上这时已经得出结论,认为单一的国有化铁路系统对于战后经济的发展非常重要。因此,他鼓励其拜访者,“告诉你们,直到此前我还对铁路国有化并不十分赞同,但现在时机成熟了。我给予你们我的支持,所以,努力吧。”<sup>①</sup>然后,11月底,大浦与首相桂、大藏大臣曾祢和陆军大臣寺内正毅会面,寻求其对递信省议案的支持。12月5日,内阁以备忘录的方式非官方地同意了铁路国有化的基本原则。研究委员会的成员们根据自己以及领导们与其他部门官员的讨论,重新修改了议案。他们最终提出了五份文件:国有化议案、《铁路国有化的基本目标》修订版、计算购买价格的文件、收购线路的决定和赎回收购债券的文件。递信省在12月22日正式将文件提交给内阁作最后审议,这时田能够自信地在文件封面上写道,“我们省略了大藏省和军方大臣们的签名,已经完成了与他们的非正式磋商。”<sup>②</sup>

研究委员会对议案做了两处重大修改。首先,它减少了建议国有化

① 《世外井上公传》,第5卷,p.161。

② 田健治郎递交给内阁秘书长的备忘录,1905年12月22日,古文类典,第29系列(1905),卷18,no.14-2。

的铁道线路数目,从 32 条变为 16 条。<sup>①</sup> 可以推测,委员会之所以这么做,是为了向大藏省让步。第二,它重新撰写了“基本目标”的后半部分,也就是关于国有化具有更广泛原因的部分,以适应 1905 年 9 月日俄战争结束后国家所处的新环境。新版本比此前的版本更为细致和有效,清楚地将其置于“促进工业”、“外国控股”和“战后财政巩固”的标题下。总的来说,它将这些论点更为紧密和清楚地与所谓“战后管理”联系起来,“战后管理”是一个大规模的计划,以军备扩张、重工业化和殖民地发展为中心,在战胜俄国后为桂内阁和西园寺内阁所采纳。正像新文件所说的那样,“将铁路统一到国家所有,是战后管理的紧迫需要,因为它的完成会真正解开戈尔迪之结,解决一系列财政、经济和军事问题……”<sup>②</sup>

“基本目标”修订版将原来的意见重组,以适应内阁的战后政策,这一点在关于战后财政的部分最为明显。这一部分一开始就重复了此前文件中关于国有化铁路会成为“财政收入主要来源”的意见,指出收购债券只是替换了公司股票,另外,铁路债券与那些为“非生产性事业”(意指军事目的)发行的债券不同。然后它略带担忧地指出政府已经发行了价值为 15 亿日元的债券。“但是,为了保证帝国在东方的地位,需要进一步的军事扩张。为了在朝鲜实行宗主权,在辽东半岛进行管理以及占领南库页岛,在未来几年需要巨大的支出……”为了筹集这些任务所需的巨大资金,政府没有选择,只能发行债券,而这些债券中的许多不得不在国外市场发行,因为国内处于银根紧张的状态。另一方面,所有的国内债券都没有偿付,而一些国外债券有着“过高的”利率,需要短期内偿付。因此,文件认为,“官方有责任想出一条能够减轻负担的方法,从而可以赎回这些(债券)。”解决这些纷杂的资金要求的方法,是引进低利率的国外贷款。而这么做,就需要提供健康的抵押,委员会总结道,“国有化的

<sup>①</sup> 除了一家公司以外,这里包括了最终政府收购的所有公司。唯一的例外是德岛铁道,它是大浦的后任在 1906 年 2 月递交给西园寺内阁的修正议案中增加的。

<sup>②</sup> 《铁道国有始末一斑》,p. 66。

铁路是这些国外贷款的最佳抵押。因此,在促进战后财政和事业发展方面,没有什么能与它相比的了。这就是购买私有铁路能够为巩固战后财政做出贡献的原因。”文件对“战后管理”的强调,反映了寡头及代理人有着更多的想法,我们接下来也会看到,这一强调在内阁最终接受国有化议案中起到决定性作用。

桂内阁对研究委员会的议案进行了一些小的修改,在12月25日犹豫地通过了它。但是,对于田及其同僚们来说不幸的是,桂较早时与立宪政友会达成协议,在下一届国会之前将首相之位让给其党首西园寺,以换取该党支持不受欢迎的与俄国的和平协议。<sup>①</sup>因此,1月早期桂内阁辞职了,并没有机会向国会提交国有化议案。不过,政府领导们在指定西园寺任命新一届内阁时的条件之一,就是继续桂的政策,<sup>②</sup>当然也包括购买私有铁路。现在,轮到西园寺内阁来完成其前任们开始的国有化工作。田与大浦离职后,1906年2月,递信省的继任者们向内阁提交了一份铁路收购议案,基本与此前的版本相同。从政府辞职以后,田接到了去参议院就职的任命。因此,他又以另一个身份来推动国有化,这一次是作为处于战略地位的参议院的一员,在这里,政府的收购议案将遭遇坚决的反对和相当大的修改。<sup>③</sup>正是在这届国会就职,使田最终看到了他这些年努力的结果,也就是1906年3月27日铁路国有化修正案的通过。

## 军 方

在国有化这场大戏的主要演员中,鲜有的一个田从未在某一时段隶 260

① 冈本俊平,《日本寡头和日俄战争》(纽约:哥伦比亚大学出版社,1970),pp.187-191,引用《原敬日记》,卷2,pp.129-145综合各处。

② 罗杰·F.哈克特,《现代日本崛起中的山县有朋,1838-1922》(剑桥:哈佛大学出版社,1971),pp.233-234;奈信男,《妥协政治中的原敬,1905-1915》(剑桥:哈佛大学出版社,1967),p.29。

③ 《田》,pp.210-211。

属过的一方,那就是军方。尽管递信省在这场大戏中扮演主角,军方也扮演了一个重要的配角。毫不奇怪,军方应该全心支持递信省的计划,因为他们也倾心于普鲁士模式,而且国有化的战略原因对于一个在十年内打了两场重要战争的国家来说,不言而喻。事实上,一些人认为在制订国有化方案中,军事动机起到决定性作用,因为它的热烈规划期正是与俄国敌对变得关键时,而它的通过则紧接日俄战争结束。<sup>①</sup>

但是,战略动机被夸大了,而其他原因被忽视了,包括此前提到的递信省希望扩大其官僚管理范围的动机。军方从19世纪90年代晚期就一直支持铁路国有化。因此,军方在19世纪最初十年的中期支持国有化,这一基本理由是既定的,并不能决定内阁同意收购私有铁路。递信省对军方的支持很热心,它在起草议案时与军方领袖协商,并将军事原因整合到国有化议案中。但是,递信省官员仅仅是利用战略原因来深化其自己的诉求,就像过去他们根据军方要求是否符合自己的目的,来接受或反对那些要求一样。在铁路所有权问题上,对于递信省官员来说很方便的是,从19世纪80年代后期,军方的立场与他们自己的意见很多是重合的。

确实,军方对单一国家铁路系统的偏好,由于在日俄战争期间铁路运输军队所遭遇的困难而有所加强。主要问题是设备缺乏标准化,铁路系统分化为国家和近40家私有铁路运营更加剧了这一问题。尽管主要的铁路公司使用的是相同的窄轨铁路,但是铁轨的重量、机车的模式和吨位等问题上有很大的不同。比如,我们此前提到过的,铁路公司从英国、美国和德国的不同制造商那里进口了各种各样的机车;用原田和青木的话来说:“就好像不同国家的生产商将日本铁路作为其机车竞赛的  
261 舞台。”<sup>②</sup>在这样的条件下,当时负责战时铁路运输计划和执行的田,觉得

① 比如,参考大岛藤太郎,《国家独占资本下的国有铁道史的发展》(伊藤书店,1949),pp. 34 - 38;野田,《日本证券市场》,p. 291。

② 原田和青木,p. 113。

“即使是估计运送一个师所需的车辆数量上,也是困难的”<sup>①</sup>。由此导致的军事运输上的延误和低效,使许多军方和其他部门的人相信,有必要将私有铁路国有化,以便政府将设备标准化。在统一的国家管理下,铁路系统可以根据政府的要求运行,在战争部署上更为迅速。陆军大臣寺内 1906 年 3 月在众议院研究国有化议案的委员会前作证时说,“能够从一个中心来运营我国的铁路,就像一个人使用其手指那样,使我们不仅能最大限度地使用军力,更能在应对敌人方面抢得先机。”<sup>②</sup>

但是,大部分观察者夸大了铁路系统的分散管理给战争期间军事运输带来的不便。1906 年 3 月,国有化议案的批评者很快指出,现存的规章包含了足够的关于联运和在紧急时刻国家接管整个系统的条款。就像一位国会议员指出的那样:“在(1904 年 1 月执行的)《军事征用法案》下,如果官方策略需要,他们可以在任何时候按其喜欢的方式使用国家所有的铁路。现在根本没有理由说,不进行(对私有企业的)国有化就不能达成这个目标。”<sup>③</sup>另外,许多人指出,实际情况是,在甲午战争和日俄战争时,铁路运行得非常顺畅。铁路能够在“没有特别困难”的情况下运输大量军队和设备,一位时事评论员写道,“如果国家铁路在和平时代的管理已经不如私有铁路,在战时又如何超过它们呢?”<sup>④</sup>即使是田也发现,尽管缺乏标准化会引来不便,系统最终以“没有任何值得提出的困难”的状态运行。<sup>⑤</sup> 总之,军方在战争期间所面临的问题远非人们常常提到的后勤梦魇。事实上,为了使国有化具有战略意义,陆军大臣寺内不得不提出一个相当牵强的理由——打击敌方在纪州半岛等地登陆的快速战

262

① 《田》,p.184。后来证实,10 天内每天需要 14 辆车厢才能将一个战斗师从东京运到广岛。

② “众议院铁道国有化法案审查委员会会议录”,第二次会议,1906 年 3 月 9 日,《众议院委员会会议录》,第 5 系列,第 36 号。

③ 《大日本帝国议会史》,卷 6,p.976。

④ 典武耕太郎,“铁道买收的论断”,《东京经济杂志》,1906 年 3 月 10 日,SEDS,卷 9,pp.595 - 599。同时可参考大石正已接受质询时的回答,“众议院委员会会议录”,第二次会议,1906 年 3 月 9 日,p.3,《众议院委员会会议录》,第 5 系列,no.36。

⑤ 《田》,p.184。

争布置,只能在干线都在政府控制下才能实现。<sup>①</sup>

另一个与军事相关、更有说服力的国有化原因,是防止外国势力对日本铁路的直接投资和干涉。事实上,这是田和其他递信省官员在其议案中清楚提出的唯一战略动机。这个问题首先于19世纪90年代晚期由军方提出,他们担心条约的修正以及日本日益崛起的其他标志会打开外国投资的大门。军方特别担心外国拥有日本公司股份,这种在不平等条约下所不允许的情况,在1899年修正条约生效后是可批准的。<sup>②</sup>陆军大臣桂太郎甚至试图在国会于1900年通过的《私有铁路法》中解决这一问题,这一法案取代了已经过时的1887年的《私有铁路管理规则》。1899年,桂在递交给递信大臣的请愿书中,最重要的一条便是要求在即将通过的铁路法中,禁止拥有战略意义线路的铁路公司存在未经注册的控股,另外,将其股东限定为日本公民。递信省与往常一样,在开始的时候对军方不理不睬,但随后又把后者的观点融入其立法提议中。1899年,递信大臣拒绝了桂,认为其部门只是遵循现在的法律法规,在提出的议案中取消对铁路控股的限制。<sup>③</sup>但是,不久之后,递信省官员认识到国外威胁是铁路国有化的有用借口,开始把军方的立场当作自己的观点。

从表面上看,外国控制日本铁路的危险就像是一个与现实无关的妖怪。一位国会议员在1906年3月最为有力地对这一看法作出了表述,认为关于这种危险的国有化论断只是“一个梦”。这位国会议员调查了所有主要的铁路公司,没有发现任何拥有50股或更多股的外国人。他

263 继续这样对其同僚说道:

如果外国人要购买,他们会买日本的政府债券。购买国债

---

① “众议院委员会会议录”,第五次会议,1906年3月13日,pp.32-33,《众议院委员会会议录》,第5系列,no.36。

② “外国在日本公司的股份所有”,《日本每周邮报》,1898年7月16日,p.53。

③ NKTH,卷3,p.34。

要简单得多。如果他们要出售，可以在伦敦市场上出售，因此他们更愿意处理公共债券。你们中有些人也许会想象，外国人会自愿购买铁路股份，因此成为这片遥远土地上的董事，这里政府对所有权形式摇摆不定，而且广泛干涉……但是，我希望宣布，根本没有外国人（会这样做）。因此，我认为（这个论断）只是臆想……<sup>①</sup>

确实，1905—1906年所有私有铁路公司的股东名单，证实了这位国会议员关于直接外资在日本铁路企业中程度的发现。只有两个外国人出现在这些名单中——一位是R. W. 欧文，他在中等规模的北越铁路公司中拥有0.5%的股份，另一位外国人则是贝尔茨（也许是德国物理学家欧文·贝尔茨？），他在九州铁道中拥有0.1%的股份。<sup>②</sup> 1905年9月，一位西方人在《日本每周邮报》上的文章似乎证实了这位国会议员对国外投资者态度的想法，他警告到，“日本在准入问题上与欧洲有很大不同。这个国家，尽管人们已经知道不少，尽管其成就吸引了世界的注意，但它的法律和工业条件却仍处于未知状态。外国资本家投资时就像在黑暗中前进那样，他们需要受到好条件的诱惑才会这么做。”<sup>③</sup> 总之，日本的铁路并没有立即被外国资本控制的危险。

不管如何，军方和内政官员在这个问题上的担忧并不是完全没有根据的。《日本每周邮报》的那位作者事实上指的是北海道炭矿和铁道公司在海外的成功贷款，“这是非官方渠道第一次真正向国外借款”，回应了一些日本人认为该公司“也许应该试图获得更好一些的条件”的抱怨。关西铁道公司很快加入了北海道炭矿的行列，开始在国外借贷，<sup>④</sup> 一些其

① 《大日本帝国议会史》，卷6，p. 986。铁路公司总裁的相似批评，还可参考小川功：“关西铁道国  
有化反对运动的再评价：片冈直温所论介绍”，《运输经济》，卷42，no. 10，p. 58（1982年10月）。

② 《帝国铁道要鉴》，pp. 149, 274。

③ “炭矿铁道公司”，《日本每周邮报》，1905年9月23日，p. 330。

④ 关于这些公司国外贷款的更多信息，参考野田，《日本证券市场》，pp. 184—185。

他的公司,包括山阳和九州也准备这么做。许多观察家因此认为,日本主要铁路公司危险地依赖外国资金,只是一个时间问题。为了获取国外借贷,北海道炭矿和关西铁道公司利用了新的《铁路担保法》,使铁路公司能够将其资产作为一个整体,而非部分抵押其资产。<sup>①</sup> 这被证明是一个突破,使私有铁路公司终于能够在海外发行公司债券。

事实上,日本的铁路公司多年来一直在吸引外资,尽管在抵押法生效前这些努力很少成功。比如1901年,九州和北越铁道委任三菱的英国雇员里查德·卡比帮助他们向英国贷款。1901年6月,卡比给英国驻日大臣写信,要求他把这些公司的要求带给英国投资人。<sup>②</sup> 他提到,九州铁道公司想借1,000万日元。“线路和工厂,”他保证,“会抵押给外国借款人,我相信铁道公司会安排借款人所要求的人为董事之一,不管他是外国人还是日本人。”卡比还提到,“你们都已经了解,外国人可以拥有抵押给他的财产,但还不能拥有不动产,不能在困难时期收购,因此我建议成立一个日本公司来跨越这一障碍,公司只有外国合伙人或股东,但拥有任何日本个人或企业所拥有的全部权利与特权,除非法律上不允许。”这个抓住日本铁路运输系统命脉的外国傀儡公司,足以使任何政府官员恐惧。卡比建议英国投资者通过这一攻略进一步加大对日本经济的渗透:“没有什么原因阻止一个外国所有的日本公司借钱给类似于铁路和电车这样的行业,而且它们应该负责建设和运营,在工厂里使用英国的资金和产品。”他强调日本迫切需要资金来发展其资源,为英国资本家描绘了一幅蓝图:“我认为对于英国投资者来说,这是一个绝佳的机会。在迈出了第一步后,日本会出现投资热,而那些最先开始的人由于掌握了真正不错的东西而获益最多。”卡比总结到,“如果能安排这两家铁路公

① NTS,卷2,pp.755-756。

② 里查德·J.卡比写给克劳德·麦克唐德先生的信,1901年6月3日,外事办公室记录,FO800/134,公共记录办公室,伦敦。感谢威廉·D.瑞给了我一份这一信件的复印本。

九州、山阳和其他九家铁路公司从国外借款的努力,参考《日本每周邮报》的文章:“铁路资本”,1898年5月21日;“日本铁路的国外资本”,1898年11月19日,p.502。



司贷款,其他健全的铁路公司也会来借钱的”;他特别提到了山阳铁道公司,“如果九州公司被安排了,我保证……会需要贷款”。卡比无疑是有内部消息的,因为其雇主三菱公司是山阳和九州铁道的主要所有者。

铁路公司不仅寻求外国贷款,也寻找外国股东。比如,在20世纪头十年的早期,北海道炭矿和铁道公司以英文发行了漂亮的促销手册,以吸引西方商人和投资。1903年的版本以兜售公司的辉煌开始,“是北海道无可匹敌的最大也最强有力的商业公司”,然后具有指向性地指出,“一个重要的特点是,外国人依法拥有在其名下持有公司股票、认购公司债券的权利。这样一个有利可图的安全投资的存在,所有外国投资者都值得考虑。”<sup>①</sup>即使这样招徕外国投资者的努力,在1905年前也是不成功的,因为如果成功的话,必然会引起许多政府官员的警惕。由于日本战争债券在国外引起了热烈的反应,<sup>②</sup>北海道炭矿和关西铁道的成功举债看起来是外国资金侵入私有铁路的开始。即使外国人没有直接大量购买铁路股份,负债资金与抵押资产比例的逐步提高,意味着外国贷款人也许能赢得足够的金融杠杆来影响管理。<sup>③</sup>

日本人在其后院有一个最好的外国控制私有铁路的例子。这就是大部为日本所有的汉城—釜山铁道公司。<sup>④</sup>西园寺内阁在提交国内铁路国有化议案的同时,也递交了收购这家公司的议案。在这一问题上,因为有着大国在朝鲜对特权和影响的竞争背景,使重要铁路远离“外国”之手显得特别紧要,尽管这看起来有些讽刺的意味。另外,在这一“国有

① 《北海道炭矿和铁道公司(1903)》,p.1,函馆市图书馆。

② 见加里·迪恩·伯斯特,“投资一场外国战争:雅各·H.希夫和日本,1904-1905”,《美国犹太历史季刊》,卷61,no.4,pp.313-324。

③ 借款占私有公司实付资本的比例从1900年的7.5%上升到1905年的14.9%;TKN,1907,附录,p.45。

④ 关于汉城—釜山铁道,见珍妮特·亨特,“日本政府政策、商业意见和汉城—釜山铁道,1894-1906”,《现代亚洲研究》,卷11,no.4,pp.573-599(1977年10月);彼得·杜斯,“明治帝国主义的经济范围:朝鲜案例,1895-1910”,雷蒙·H.迈尔斯和马克·R.皮阿迪编,《日本殖民帝国,1895-1945》(普林斯顿:普林斯顿大学出版社,1984),pp.128-171。

化”的例子中,与日俄战争冲突的联系,也就是军事考虑,更为明显。官方把收购朝鲜和国内铁路联系起来,更为强调国内国有化背后的战略动机。

日本政府 1898 年从朝鲜法庭获得建设汉城—釜山线的特权,由于财政和外交原因自己未能建设,而鼓励日本私有企业来接受这一任务。由于有国家补贴的承诺,无处不在的涩泽荣一领导一群商人于 1901 年正式成立了汉城—釜山铁道公司。两年后,公司购买了于 1899 年为建设汉城—仁川线成立的另一家日本公司。1903 年底,由于日俄关系急剧恶化,主线只部分完成,明治政府开始直接介入公司,有效地将之转变为一个半官方企业。在 1906 年政府购买它之前,汉城—釜山铁道公司的资本和贷款金额为 3,100 万日元,运营着将近 300 英里的铁路,接近整个朝鲜铁路系统的一半,剩下的部分则由日本军方控制。<sup>①</sup>

战略动机显然在明治政府接管汉城—釜山铁道公司中扮演了重要作用,虽然不是决定性的作用。毕竟,与俄国的战争迫在眉睫,军事上要求快速完成公司的主线,这是国家介入铁道公司的首要原因。在 1903 年 12 月枢密院批准的干涉条款中,政府向企业提供了大量财政和技术支持,以换取对管理的完全控制权。<sup>②</sup> 另外,战争需求使军队自己将中央干线从汉城向西北延伸到满洲边界,同时建设了一条汉城—釜山支线,战后,政府购买了汉城—釜山铁道,将之与这些军事线路结合起来,其中的主要原因之一,用陆军大臣寺内的话来说,“使日本与满洲和朝鲜的交通得到保证……在未来的紧急情况下。”<sup>③</sup>

267 军方在朝鲜,明显没有经历他们面对国内支离破碎铁路系统那样的战时运输问题。出于实际的目的,他们在朝鲜只有一家与之竞争的私有

① 村上胜彦,“殖民地”,大石嘉一郎编,卷 2, pp. 295, 298; NKTH, 卷 3, pp. 86 - 88。

② 《朝鲜铁道史》,卷 1(汉城:朝鲜总督府铁道局,1937), pp. 232 - 234。

③ “参议院铁道国有法案审议特别委员会会议事速记录”,第六次会议,1906 年 3 月 26 日, p. 70, 《参议院特别委员会会议事速记录》。

公司——军方事实上从朝鲜公司手中夺取了它在战争期间完成的线路，<sup>①</sup>因此政府在那里的收购有一种预防的意味。田的继任者、递信省副大臣在1906年3月就这样表示过，他在对一位众议院的质询者解释收购汉城—釜山铁道公司议案时提到，在朝鲜“重要的铁路”会完全由日本政府建设、拥有和管理。<sup>②</sup>

与战略考虑相关的另一个原因，当然是防止非日本企业接管这样一条关键的铁路。事实上，汉城—釜山线的特许权将公司股东限定为日本人、朝鲜政府及其国民。1902年，日本官员计划阻止海外借贷者的干涉，让半官方的兴业银行代表它发行海外债券——结果，这一计划被放弃了，公司转而在日本出售债券。<sup>③</sup>但是，早期曾有修改特许条款以允许外国投资的说法，<sup>④</sup>只要这种可能性存在，防止“外国”控制汉城—釜山铁路无疑是日本政府购买它的紧迫动机。

战略需要是政府收购汉城—釜山铁道公司最显著的原因，但是绝不是唯一原因。事实上，1903年末政府的干预并非来自军方，而是来自递信省。主要推动者再一次是递信省副大臣田健治郎。与军方官员协商后，田起草了政府直接参与汉城—釜山铁道公司的计划，然后他拜访了内阁的主要成员和寡头井上馨与山县有朋，以获得他们的同意。正是在与井上的会面中，田建议应该为政府最终收购私有铁路做好准备。<sup>⑤</sup>这样，田将快速完成汉城—釜山线与铁路国有化清楚地联系起来。显然，他和递信省的其他人将官方对汉城—釜山铁道公司的干预，视为日本政府最终购买该线路并将之融入国内铁路系统的第一步。

268

在干涉计划中，政府要选择汉城—釜山铁道公司的总裁和董事，后

① 高秉云，《近代朝鲜租界史研究》（雄山阁，1978），pp. 178 - 179, 181, 184。

② “众议院委员会会议录”，第7次会议，1906年3月15日，p. 65，《众议院委员会会议录》，第5系列，no. 36。

③ 村上胜彦，pp. 304 - 305, 311n42。

④ 《朝鲜铁道四十年略史》（汉城：朝鲜总督府铁道局，1940），p. 32。

⑤ 《田》，p. 170；《世外井上传》，卷5，p. 159。

者中的三位由递信省大臣任命为常务董事。政府还将指派一位监管员，他有着相当大的监管权力。<sup>①</sup> 这种干涉决非没有先例。政府在给予国内铁路公司补贴的时候，就常常将这一权力留给自己。但是，这一案例的特殊之处是，干涉并不局限于补贴有效期内。总之，递信省官员显然认为官方在朝鲜的干涉并不仅仅是权宜之计。政府很快就将铁路建设局局长古市公威任命为公司总裁，他是铁路国有化的长期支持者，从某种程度上就证明了这一点。<sup>②</sup> 另一位递信省官员被任命为三位常务董事之一，而一批国家铁路管理人员、工程师和工人被派去接管剩余的建设工作。<sup>③</sup> 所有这些再一次暗示，政府购买汉城—釜山铁道公司的关键动机，是递信省官员渴望通过实现铁路国有化来扩大其官僚版图。

但是，军方和递信省都没有在朝鲜得到他们确切想要的。军方要求“国有化”后的汉城—釜山线置于军方的监管之下，至少是暂时的，而递信省官员要求在朝鲜的军方和国有化铁路都置于其管理下<sup>④</sup>。但是，在日本于1905年晚期确定对朝鲜实行保护后，这些线路的管理权交给了朝鲜驻地长官，除了1909—1910年这一短暂时期内朝鲜铁路系统被交给日本铁路官员管理以外，国内和朝鲜铁路从未“被带入到统一的系统”。<sup>⑤</sup> 尽管直接控制朝鲜线路的希望受到冲击，递信省无疑可以得到些许安慰，因为汉城—釜山公司主席古市成为驻地长官的铁路管理局局长。<sup>⑥</sup>

269 递信省官员的重要作用表明，在收购汉城—釜山线路问题上，除了单纯的军事原因之外，还有许多重要的原因。但是，即使战略原因最终在这里起到决定性作用，政府将朝鲜和国内铁路收购划等号的做法，并

① 《朝鲜铁道史》，卷1，pp. 232—234。

② 《铁道先人录》，p. 319。

③ 《朝鲜铁道史》，卷1，p. 234；《田》，p. 173；SEDS，卷16(1957)，p. 482。

④ 《朝鲜铁道四十年略史》，p. 69。

⑤ 亨特，p. 598。

⑥ 《朝鲜铁道四十年略史》，p. 75。

没有获得广泛认同。将两份收购议案递交到国会时,西园寺内阁的本意是它们应被视为是整体相关的。大藏省大臣阪谷芳郎在国会关于这些议案的听证会上清楚表达了这一想法,他宣称,“我们利用这一机会扩大影响变得越来越紧要了,日本应该通过解决长期存在的铁路统一问题而拥有(这片大陆),我们应该使我们国内的铁路与那些在朝鲜和满洲的铁路一样具有服务性。”<sup>①</sup>另外,递信省副大臣仲小路廉揭露,内阁不仅从国家政策的角度将这两起收购联系起来,更认为在法律问题上它们是一样的。从仲小路廉对一位众议院委员会成员的回答就可以看出这一点,这位委员询问为何日本政府能够购买由朝鲜政府颁发执照的铁路,他回答道,“汉城—釜山铁道公司是根据日本法律成立的,因此与国内(私有铁路)没有什么区别”。<sup>②</sup>

这些论断在国会并没多大说服力。事实上,大部分国会议员认为汉城—釜山铁路和国内铁路公司有很大不同。这种不同明显体现在他们对两份收购议案的态度上。国内铁路国有化议案引起了两院漫长而热烈的讨论,而收购汉城—釜山铁道公司只引起了偶尔的关注,审议两份议案的众议院委员会主席甚至要提醒他的同事们对后者也要作出考虑。<sup>③</sup>很明显,国内国有化的反对者和支持者之间形成了广泛的一致,他们认为国家对汉城—釜山铁道公司的收购,因为与日本大陆政策紧密相关,是必需的,也是必须的。但是,许多人拒绝接受政府关于国内铁路系统与这一政策相关联的观点。就像一位反对国内国有化议案的人说的那样,“汉城—釜山铁道公司对于管理满洲以及其他地方来说是必要的,<sup>270</sup>这与国内公司完全不同……”<sup>④</sup>与伴随着审议国内铁路收购议案的喧嚣

① “众议院委员会会议录”,第二次会议,1906年3月9日,p.6,《众议院委员会会议录》,第5系列,no.36。

② 同上,第六次会议,1906年3月14日,p.47。

③ 同上,p.46。

④ “参议院特别委员会会议事速记录”,第六次会议,1906年3月26日,p.71,《参议院特别委员会会议事速记录》。

形成鲜明对比的是,收购汉城—釜山铁道的议案很快就在众议院一致通过,在参议院也只遭遇到很小的抵抗。

即使在政府内部,对于两个议案在特点和目的上是否相等也并不是意见一致的。外交大臣加藤高明是唯一一个始终反对国内国有化议案的内阁成员,后来甚至因为这一点而辞职,却同意政府接管汉城—釜山铁道。当时,他解释自己明显矛盾的立场时说,“这两个议案完全不同。汉城—釜山线的建设历史和战略用途(使)国家购买这条线路是必需的。尽管由私有公司建造,它实际上在战争期间由国家所有。这一收购并不能影响日本在这个国家的合法财产所有权。”<sup>①</sup>另一方面,加藤认为,国内铁路公司的国有化“如果专制地执行,会剥夺给予公民的私人权利”,而这些权利是《私有铁路法》所赋予的。他继续表示,“尽管法律给予的也能用法律收回,由议案起草者呈交给国会的这种法律上的巨大改变,应该基于国家存在紧急情况,但这种情况现在并不存在。铁路国有化在今天并不是不得不采取的措施。所提议的步骤并非是使国家免于巨大危险,或避免灾难的威胁。它只是一个商业行为,而它最终能否成功根本没有保障。”<sup>②</sup>

加藤是内阁中的绝对少数派,但是“国家危急时刻”的战略性质对于国内铁路公司来说,并没有像汉城—釜山铁路那样分量重。不过,即使人们可以说过分强调了国有化的军事动机,却没有人反对军方在推动国有化上起到的辅助作用,在这个问题上军方领袖和递信省官员有着观点上惊人的和谐。

在推动国有化共识的努力中,田健治郎在创造这种和谐上起到了重要作用。我们提到过,田从未直接与军方相关。事实上他始终是一个内

---

① “铁路国有化”,《日本每周邮报》,1906年3月17日,p.278,引用一篇《东京日日新闻》的文章,1906年3月10日。同时见《加藤高明》,伊藤正德编(加藤伯传记编纂委员会,1929),p.575。

② “铁路国有化”,p.278。

政官员,除了短暂涉足过私有企业和政党政治。作为一个转变为政治家的官员,他是伊藤的门徒,在伊藤的两届内阁中担任递信省副大臣,在许多加入其新政党立宪政友会的官员中排得上号。但是田与军方以及山县派的内政官员保持着密切的关系。<sup>①</sup> 像许多官僚体制中追随军方政治家的人一样,他在山县长期作为内政大臣的过程中开始了自己在该部门的职业生涯。在那里,田与大浦兼武相识,后者也是警长,是山县的追随者,最后,在大浦的邀请下,他加入了山县控制下的桂太郎政府。另外,田在甲午战争期间作为电报局局长,向军方参谋总部提供了极大的服务,然后在与俄国的冲突中协调了铁路运输。<sup>②</sup> 因此,他能够期待,类似副参谋长儿玉源太郎的军方领袖已经准备好在听证会上作证,事实上,他经常利用军方的愿望来推广自己的观点。<sup>③</sup>

山县的追随者很大程度上来说垄断了递信省大臣的职务,其侄子和继子山县伊三郎,就在西园寺内阁中担任此职。因此,军方和递信省官员达成意见的一致并不难,因为这两个部门都为山县集团的人所主导。人们也许会将国有化运动更大的影响力归于军方领袖,比如桂和寺内,因为他们在山县集团中居于主导地位。但是,公平来说,我们必须指出,尽管有对派系的忠诚,递信大臣绝不是山县集团的傀儡:比如芳川显正1899年坚决拒绝了陆军大臣桂关于《私有铁路法》的要求。另外,桂在1902年反对立即进行国有化也表明,一旦掌权,即使是派系内的军方政治家,注意的也不仅仅是军队的支持,还要受财政要求和其他事务的限制。<sup>④</sup> 总之,确实需要一个像田那样的人来协调各方利益,田的人脉超越<sup>272</sup>了派系和机构界限,使他进行国有化的努力更为有效。

田的任务自然受到军方已有的关于政府公有制的一致意见的协助。

① 关于山县派,见哈克特,pp.144-147。

② 《田》,pp.79-85,183-184。

③ 比如见《田》,pp.166-168。

④ 中西过分强调了山县派在国有化趋势中的重要性;特别是他很大程度上忽视了桂在1902年对它的反对:中西,pp.110n1,111-112,113n4。

但是,这种一致并非在军方领袖中一直存在。事实上,直到19世纪90年代,军方领袖并没有坚持任何一种铁路所有制,只关心干线根据军方的具体要求快速建设。我们已经提到过,在19世纪80年代末期的私有铁路潮中,总参谋部实际同意私有公司运用补贴来建设具有重要战略意义的线路。那时,由私营建设看起来比国家建设更能满足军方的要求,因为私人投资正在兴起,而政府财政却处于紧缩状态。桂太郎在1896年就任台湾总督这一新职位之前,向政府呈交了一份关于管理台湾的建议,其中的观点表明,在第二次铁路热中军方的态度并没有发生多大改变。在这份文件中,桂敦促先建一条贯穿台湾的铁路,他的希望是“这条铁路尽快完成,不管是由政府还是由私有企业来建造”。他承认,国家建设更为优先,但是由于政府已经承担了甲午战争后滋生的种种责任,私有企业也表示有兴趣承担这一工程,他“并不反对将(铁路)交给私有企业来建设……如果能保证成功的话”。桂然后建议政府“把(工作)托付给一个健全的私有企业,给予它足够的援助,以保证建设的快速完成……”。他还表示,“将现存的台北到新竹的铁路以合适的价格出售给一家私有公司,并没有什么障碍。”<sup>①</sup>

官方事实上确实委任了一家私有企业——台湾铁道公司,来建设跨岛铁路。它由涩泽和一些日本商人于1896年成立,公司开始时期望值颇高,原始股被超额认购。但1897年日本爆发大恐慌,使这种乐观受到影响。尽管政府同意提供6%的补贴,公司仍只售出了一半的股份。随之而来的是1898年国内外债券发行的失败。由于不能募集必要的资金,公司最终于次年解散,国家决定由台湾当地建设这一线路。<sup>②</sup>

部分是由于受到了这次事故的影响,再加上国内私有铁路在1897-

<sup>①</sup> “桂太郎自传”,卷2, pp. 66b - 67, 桂太郎关系文书, no. 77 - 1, 宪政资料史, 国会图书馆, 东京。

<sup>②</sup> 关于台湾铁道公司, 见《台湾铁道史》, 卷1(台湾总督府铁道部, 1910), pp. 407 - 482; SEDS, 卷9, pp. 199 - 225。



1898年衰退期间所经历的困难,军方的铁路政策在1898年有了大幅的改变。直到那时,军方的要求基本只集中于建设,总参谋部特别对内陆线路的设置和干线的双轨制提出了要求,并呼吁使用标准轨距重新建造铁路。尽管在十年里的大部分时间都提出这些要求,军方官员实际上面临着铁路官员的激烈反对。后者基于技术和财政原因有效拒绝了军方的计划,坚持在铁路发展中经济考量高于军事考虑。但是,铁路政策控制权的争夺在1896年偏向于军方,军方领袖最终成功将轨距标准问题放在了决策日程上。那一年,国会通过了三项动议,要求内阁推进转变到标准轨迹的计划,递信省不得不组织一个委员会对此进行研究。<sup>①</sup>

在某种程度上,这一转折事件是参谋总部和铁道局在铁路决策程序中力量平衡的变化造成的。由于通过铁道委员会将决策程序制度化并得到加强,军方有了自己的发言权,委员会在成立的第一年就对谷干城所提交的议案进行审议,该议案提出,跨本州主干线的“主要目的”是为“军方而非经济目的服务”,因此在建设中应该使用宽轨。<sup>②</sup>另一方面,1893年井上胜辞职后,铁道局在决策领域的权力削弱,其继任者无人能有其政治能力。因此在大部分时间里,铁道局隐退至后台,政治性消退,成为一个纯技术机构。1896年情势的发展可以被看作是军方的暂时胜利,是其对华战争胜利的延续。在其递交给轨距研究委员会的意见书中,参谋总部清晰表明了要利用战争及其影响实现军方铁路计划的目标。在这份文件中,参谋总部坚持,鉴于窄轨在战时运输上所施加的限制,政府应该使用战争赔偿将所有的线路转成标准轨距,以使它更能服务于军方。<sup>③</sup>

274—275

但是,1898年,研究委员会突然中断了审议。主要原因是此前提到的军方铁路政策的转变。那一年,参谋总部首要考虑的问题从标准转换

① 三谷太一郎,《日本政党政治的形成:原敬政治指导的展开》(东京大学出版社,1967),p. 138。

② NTS,卷2,p. 761;“第一回铁道会议议事速记录”,第二次会议,1893年1月28日,pp. 3-18。

③ NTS,卷2,pp. 779-782。

问题转变为铁路国有化。<sup>①</sup> 这一转变背后的主要人物是一位名为大泽界雄的官员。从陆军学院毕业后,大泽被派往海外学习欧洲铁路的战略作用,很可能是去获取证据来支持军方最初对建设的要求。但是,他带回来的,如一份报纸所说,是“认为私有铁路完全是一个错误的坚定看法”<sup>②</sup>。他回国后递交给参谋总部的报告,无疑对军方战略家们来说是一枚重弹。基于他对德国有效国家系统的观察,大泽总结道,通过国家购买私有铁路来实现铁路管理的统一,是有效军事运输的第一前提,而“火车速度是第二位的事情,轨道宽度并不重要”。<sup>③</sup> 大泽的立场在总参谋部获得了支持,相应的,标准问题从政治聚光灯中隐退,而国有化在军方铁路计划中占据了中心位置。

从欧洲回来的大泽担任了参谋总部军事运输部门的长官,成为军方铁路问题的专家和主要发言人。他在 1898 年和 1899 年用一系列出版物将自己的意见公之于众。<sup>④</sup> 大泽认为,不仅需要私有铁路国有化,还要改善现有设备和运营程序,这样才能更好地满足军方运输的要求。他的观点与此前军方的观点有很大的偏离,后者认为铁路的战略角色与其经济功能是相竞争的。大泽正相反,他赞成构建一种系统,使它和平时期能服务于经济目的,紧急时刻能保证向军方使用的平稳转换;换句话说,在这个系统中,经济和战略功能能够共存。这种看法成为此后军方铁路政策的本质,从这一新观点出发而精心排出的意外情况时间表,在日俄战争期间保证了铁路系统的平稳运行。<sup>⑤</sup>

值得注意的是,大泽的观点也为铁道部提供了调整的基础。他修改

---

① 《世外井上公传》,卷 5, p. 166。

② “铁路”,《日本每周邮报》,1898 年 9 月 3 日, p. 236。

③ NTS, 卷 2, p. 795; 青木、原田和宫泽, pp. 31, 139。

④ 大泽界雄,《铁道改良相关意见(1898)》,青木、原田和宫泽, pp. 138 - 152; 大泽界雄,“铁道国有论”,《铁道协会史》,卷 1, no. 2, pp. 234 - 280(1898); 大泽界雄,“南君‘读铁道经营方针’”,《铁道时报》, no. 35(1899 年 12 月),《十年纪念日本铁道论》, pp. 108 - 121。

⑤ 青木、原田和宫泽, pp. 129 - 132。

了军方谋划者标准的“军事第一”的立场,回应了铁路官员的论点,这一论点从井上胜时就已经出现,那就是私有铁路的竞争最终将导致合并以及垄断,会对公共利益造成不可弥补的伤害。<sup>①</sup>不仅如此,他还预计到稍后由田健治郎和支持国有化的递信省官员所提出的一些观点。必须承认,大泽与他们还是有所不同的,那就是他坚决反对将铁路利润列为国家财政收入来源。“我们必须利用每一分利润来进行铁路的延伸、改进和发展,”大泽在1898年这样说道,“如果必要的话,将铁路与总财政分离开来。”<sup>②</sup>另一方面,井上胜其实一直在争取铁路的独立核算,使国家铁路的净利润能够用于自身的资金支出,而非简单地加入国家财政。事实上,国有化后通过并修正的《特别铁路核算法》使他的梦想最终得到实现。在这一意义上,田及其同僚提出国有化铁路应该成为政府赚钱机器,仅仅是为了赢得大藏省官员同意的权宜之计。

更具有重要意义的,是大泽和递信省官员意见的相同之处。如同后者,大泽敦促政府收购私有铁路,以将它们作为外国低息贷款的抵押。另外,他也是最早指出铁路公司落入外国人手中可能引发的战略和经济危险的人之一。<sup>③</sup>1898年,他警告,在次年修正条约生效时,外国投资者可以买入并最终获得日本铁路公司的控制权,“一旦外国人买下了,就不会放手”。因此,政府将私有铁路立即国有化以防止外国投资者先买入是极端重要的,这样才能避免最终不幸的发生,一旦外国人收购了这些线路,“就是引进国外资本最不利的方式……”<sup>④</sup>

不用说,这一论断与此后递信省官员所发表的非常相似。大泽不仅276—277为田及其同僚提供了思想“弹药”,也用更直接的方式提供了援助。与儿玉源太郎一起,大泽成为田在军方的主要人脉。他与这位递信省副大臣

① 大泽,“南君”,p.117。

② 大泽,“铁道国有论”,p.272。

③ 同上,pp.267-274。

④ 同上,p.274。

紧密合作,规划了政府 1903 年对汉城—釜山铁道公司的干涉和对日俄战争中军队铁路运输的监管。<sup>①</sup> 人们可以猜想,递信省官员在撰写国有化议案时积极向他咨询。因此,随着军方在铁路政策上的变化,递信省在国有化方面有了一个有力的同盟;可以说这一政策的转变,使铁路官员及其直接领导者在铁路规划方面重新取得了主动权,以田为代表的递信省领导们,开始填补井上胜离开后的政治真空。

## 大藏省及寡头

但是,军方和递信省官员的联盟并不能保证 1898 年后国有化运动的成功。毕竟,一个相似的联盟在 1892 年也没能使政府成功收购私有铁路。就像前一次一样,1905-1906 年的国有化议案也遭到政府内外强烈的反对。内部抵抗的主要来源与前一次相同,来自大藏省。从明治初期,大藏省官员就通过积极鼓励私有铁路企业来缓解政府财政压力,在这一问题上与国家铁路官员进行了长时间的战争。到此时,他们自然已经积存了许多对国有化的疑虑。他们的担心由于日本政府在战争期间高达 15 亿日元的负债而进一步加强了。事实上,递信省官员花费了巨大的努力来说服大藏省官员最终同意收购议案。后者进行了最严肃的反对,并引发了政府内部和国会内的一系列抗议,之后才极为勉强地同意了。总之,铁路国有化并不是不可避免的。大藏省的抵抗使西园寺内阁直到最后都对国有化的接受保持着疑虑。由于这种反对曾使国家收购私有铁路的尝试受挫,财政官员的态度——具体来说是他们的沉默——是铁路国有化的关键。

我们已经提到,田及其下属在试图说服大藏省的同事时所花费的力气。他们很明显最终成功了,因为到 1905 年底,大藏省官员勉强同意支

---

①《田》,p.170。

持其国有化议案。铁道局局长山之内一次后来回忆道,当年受命研究铁路收购议案的委员会中的递信省官员立即与大藏省官员展开了谈判。田及委员会的成员反复与大藏省副大臣阪谷芳郎和其他财政官员会面。双方关于如何收购私有铁路方面有了直接的冲突。山之内这样说道:

我们要求强制收购,大藏省却认为收购必须在双方同意的基础上进行。我们认为铁路与公路的性质相同,不是普通私有财产。欧洲国家都支持国家特权的原则,保留购买铁路的权利。因此,我们可以将(铁路国有化)视为公共征用的一种方式,问题(应该)是收购价格……我们长久地就此进行辩论,最后,大藏省同意了我们的立场。<sup>①</sup>

但是,大藏省官员的同意并非是无条件的。他们仍然深深担忧国有化可能给政府财政,特别是日本在国外的信用所造成的影响。如果日本不能在1905年9月的和平条约下从俄国获得战争赔款,政府将不得不极大地依赖外国借贷来支持战后规划,因为国内货币市场吃紧,国家税收基础也相对有限。但是,战时的贷款超过一半是在海外进行的,国家总负债在1905年已经超过20亿日元。现在铁路收购债券又要加上大约4,000万日元。这一景象明显使大藏省官员感到不安,其中最感到担忧的就是当时日本中央银行的副总裁高桥是清。高桥曾作为日本的特别财政代表前往海外协商战时外国贷款。1905年9月,他向日本政府发电报,敦促政府采取各种补偿措施以应对没有赔款的情况,其中包括推迟非生产性计划。<sup>②</sup> 大藏省官员也希望能够保证其他融资手段,其中最重要的就是国外贷款。副大臣阪谷在9月中旬的一次演讲中称:

278—279

① 白柳秀湖,《财界太平记》(日本评论社,1930),p.82,引用一篇《东京朝日》的文章。

② 《高桥是清自传》(千仓书房,1936),pp.766-767;大川正三,“日俄战争后的军备扩张预算和日本经济”,《一桥大学经济杂志》,卷5,pp.72-73(1965年1月)。

(国家预算)起草者们关注的首要问题……是调整国家负债,以保证在国外的信用。外国借款者的信心很大程度上取决于债券的市场价值……日本政府觉得,考虑到战后要进行多项计划,保证外国资金的储备是极其重要的,而这只能通过保证国家债券的信用来获得,预算起草者认为后者极其重要。<sup>①</sup>

在大藏省官员的不安中,高桥从欧洲回国,对刚刚达成的国有化一致意见造成了致命的打击。他极力反对国有化,表达了大藏省官员最担忧的问题,也就是铁路收购债券的发行会引发国外战争债券的价格急剧下跌,使日本海外信用遭受破坏性的损失。<sup>②</sup>他甚至将铁路收购议案描述为“毁灭国家的计划”。<sup>③</sup>我们将会看到,高桥的反对使国会对于国有化的反对加强了。但是更快的反应是,这些反对意见在政府内部产生了危险的分裂,使刚刚成立的西园寺内阁有可能下台。首先,在战时就与高桥在预算问题上紧密合作的井上馨被说动,收回了对国有化的支持。<sup>④</sup>这两位官员的公开反对使大藏省潜伏的反对意见浮出水面,其部门领导一度拒绝在递信省官员传发的关于国有化议案的备忘录上署名。<sup>⑤</sup>

大藏省官员的反对也在一定程度上使外务省大臣加藤激烈反对国有化议案。加藤给出的反对原因之一,很明显受到了高桥的影响。这位外交大臣反复强调,增加4,000万日元以收购私有铁路,会增加已经通胀的国家负债,而这时正是政府努力保证其未偿付的债券价值和外国投资者信心的时刻。<sup>⑥</sup>事实上,一份资料显示,这正是加藤反对国有化的主

① “阪谷先生对日本财政的影响”,《日本每周邮报》,1905年12月23日,p.675。

② 《世外井上公传》,卷5,p.162。

③ 白柳,p.83。

④ 《世外井上公传》,卷5,p.163。

⑤ 《大藏省百年史》,卷1(大藏财务协会,1969),p.203。

⑥ 《加藤高明》,卷1,pp.567,569;《加藤高明传》(加藤高明传刊行会,1928),pp.60-61。

要原因,因为这样做,他事实上在反对“政府鲁莽的借贷政策”。<sup>①</sup> 由于加藤曾在大藏省就职,后来作为亲英派到英国当大使,协助1902年英日同盟的达成,因此他的立场并非没有道理,他试图使英国投资者维持对日本信心的信心,后者几乎购买了一半的日本战争债券。

但是,在解释为何反对铁路收购议案时,加藤更强调深深植根于自由主义教义中的原因。他公开地反对国有化,最主要的原因是,在国家没有可以使之合法化的紧急情况下,强制收购私有铁路是“对私有权利的侵犯”;因此是“最为非法的”。<sup>②</sup> 但是,加藤在将此观点与保持日本国际信用相关联时很小心。“特别是,”他强调,“从现在起,我们必须极大程度地依赖外国资金,如果我们使相信产权受法律保护的外国人心存疑虑,就会影响国家的信用,这是非常严重的问题。”<sup>③</sup> 继续其自由主义主题,加藤还认为铁路的公共管理很可能不如私有管理有效。他特别指出,政府通过改善铁路和降低费用“使(铁路)满足公共利益”的目的,与使它们“通过赚取极大利润成为政府财政来源”的目标之间的矛盾。<sup>④</sup> 另外,他警告说,在政党内阁下,国有化的铁路会被政党用于扩张其地方权力,暗指在管理中政治考虑会超过经济考量。<sup>⑤</sup>

在阐述其反对国有化规划的原因时,加藤似乎在强调原则问题,很大程度上是在显示其动机的单纯,因为当时传闻热议他其实是代表其姻亲岩崎来反对这一规划。事实上,加藤对铁路国有化问题的反对和辞职被看作是一种初步的证据,表明三菱这个私有铁路的第二大投资商也反对政府的计划。根据一份更细致的关于三菱当时对国有化态度的分析,我们发现加藤这个前三菱雇员之所以在公共事业中飞速攀升,其姻亲们

280—281

① 《加藤高明传》, p. 60。

② 《加藤高明》, 卷1, pp. 568 - 569。

③ 同上。

④ 同上, pp. 569 - 570。

⑤ 同上, pp. 566 - 567。

提供的资金和关系起到很大作用。<sup>①</sup>而且,他的自由主义言论与三菱在东京的首席执行官庄田平五郎几乎完全相同,这似乎也并不仅仅是一个巧合,后者从19世纪90年代末期就公开反对国有化,提出“如果我们期待企业进步,它们必须不受人为了的干涉——适者生存”。<sup>②</sup>庄田在1908年总结其立场,使用的词语与加藤极其相似,“我从一开始就反对国有化。我的原因是,它没收了私人所创造的财富,因此否定了法律对其的保护,另外,统一的结果就是竞争的减少。”<sup>③</sup>

除了公开的原因以外,加藤辞职还有另外一个动机,一个与他作为外相的职责更紧密相关的动机。他明显对自己的权力受到军方和寡头的限制不满,这些人没有遵循他的意愿,反而在日俄战争日本军队撤离后,仍然寻求在满洲的占领权。<sup>④</sup>在没能说服加藤同意国有化议案之后,内务大臣原敬于2月19日在其日记中记录,“看起来加藤想缩短此届内阁的寿命。他对寡头政府的感觉不佳,并希望限制军方。”<sup>⑤</sup>总之,加藤辞职的真正原因也许更多的是与其反对寡头和军方相关,而非反对国有化。<sup>⑥</sup>

不管其真实的动机是什么,加藤宣布反对国有化计划和一旦政府批准他就将辞职的决心,制造了不小的波澜。一位观察者指出,“外相反对现任政府的财政政策到声称要辞职的程度,是前所未有的。”<sup>⑦</sup>同样前所

---

① 彼得·杜斯,《大正时期的政党竞争和政治变革》(剑桥:哈佛大学出版社,1968),pp.54-55。根据杜斯所引用的一份材料,加藤的妻子是岩崎弥太郎的长女,随嫁的嫁妆估值达300万日元,每年的利息是15万日元。

② 摘自1898年12月其于铁道委员会的演讲,坪谷善四郎编,《当代名流五址家访问录》(博文馆,1899),pp.42-56,引用于拜伦·K.马歇尔,《战前日本的资本主义和国家主义:商业精英的意识形态,1868-1941》(斯坦福:斯坦福大学出版社,1967),p.23。

③ 《东洋经济新报》,1908年2月15日,p.206,引用于马歇尔,p.23。

④ 杜斯,《政党竞争》,p.58。

⑤ 《原敬日记》,卷2,p.169。

⑥ 关于这一解读的更多内容,参考中山直一,“第一届西园寺内阁加藤外相的辞职理由”,《大阪市立人文研究》,卷12,no.8,引用于樱井彻,“山阳铁道株市会社到国有化年代的资本蓄积:国会独占相关的基础”,《商学集志》,卷49,no.3,p.74n79(1980年2月)。

⑦ 白柳,p.55。



未有的,是加藤在3月3日最终辞职的方式。过去,大臣们通常基于健康的原因辞职,而加藤明确表明他辞职是因为反对政府的国有化政策。<sup>①</sup>

但是,西园寺成功防止了加藤的行动造成全面内阁危机,他说服大藏省官员放弃了对议案的反对,实际上是孤立了外相。在内阁于2月中旬决定正式审议议案之前,西园寺邀请了井上和高桥与“相关大臣”们会面,也就是递信大臣山县,大藏大臣阪谷和陆军大臣寺内。同时在座的还有递信省副大臣仲小路康,他对高桥担心债券市场的突然崩溃进行了安慰,重复了递信省的立场,认为铁路收购债券只是取代了公司债券,因此对于市场的影响极小,“它们与政府新发行的非生产性企业的债券没有可比性。”<sup>②</sup>不管这些论断多有说服力,财政大臣阪谷明确显示了它们的影响力,稍后他在参议院听证会上作证时表示,为类似于汉城—釜山铁道那样的“特许发展”所发行的债券与“不具生产性的”军方债券是不同的。<sup>③</sup>同样具有说服力的是,政府提议不立即发行收购债券,而是在一段时期后再发行,使它能够等待最佳市场条件来完全发挥效果。

仲小路康明显并未提到递信省官员最爱提到的另一观点,那就是国有化后的铁路会成为国家财政收入的主要来源。人们也许会认为这一点对于大藏省官员来说有着特别的吸引力。田及其同事曾引用普鲁士的先例,认为国有化会导致政府财政收入增加,但是并没有证据显示大藏省官员也这样认为。相反,后者预测——后来证明是对的——尽管现在营利,由于购买本身以及随后的改善和延伸所导致的融资成本,国有化的铁路从长久来看,对国家财政来说是一个负担,而非福利。<sup>④</sup> 不管如何,仲小路康所提出的观点,以及西园寺决定在此问题上赌上其内阁命

282—283

① 白柳, p. 55; 杜斯,《政党竞争》, p. 58。

② 《世外井上传》, 卷 5, p. 164。

③ “参议院委员会议事速记录”, 第三次会议, 1906年3月23日, p. 28, 《参议院委员会议事速记录》。

④ 《大藏省》, 卷 1, p. 203。

运的决心,明显已经足以让高桥和井上撤回其反对意见。<sup>①</sup> 他们的顺从也改变了大藏大臣的观点,使相关的三位大臣达成了一致意见,从而保证政府最终采纳国有化议案。

大藏大臣阪谷自己在说服其下属同意国有化上起到了重要作用,敦促他们“就当战争还要再维持一年”。<sup>②</sup> 使大藏大臣支持铁路收购议案的,并不是他的同僚们保证的关于债券问题的性质和时机,而是政府对战后日本更庞大的议程安排。阪谷在3月众议院的听证会上,对这一议程的主要部分作了生动的描述:

在这个关键点上,我们必须创造经济发展的方法,使我们不会在世界发展中落后。不用说,最好的办法就是扩展我们通过战争获得的势力范围。与此相关,我们必须发展出一种使日本产品能以最快速度和最便宜的方式运到朝鲜和中国的方法……因此,我们如何(在大陆上)发起经济战争? 尽管我们事实上已经完成了使用武器的战争,我们不知道如何发起使用算盘的战争。在这方面,利用一切机会来扩展势力范围变得极为紧要……通过解决长期未决的铁路统一问题,我们要使国内铁路以及在朝鲜和满洲的铁路最大限度地提供服务。<sup>③</sup>

大藏大臣要求为“算盘之战”武装好,这回应了长久以来寡头及其军方代表希望为日本商品扩大东亚市场的考虑,也是阪谷从19世纪90年代晚期就认同的观点。<sup>④</sup> 国内和朝鲜铁路统一为政府所有,可以更有效、成本更低地运送日本出口产品,从而极大地满足这一目的。

① 《世外井上公传》,卷5, pp. 164 - 165。

② 《大藏省》,卷1, p. 203。

③ “众议院委员会会议录”,第二次会议,1906年3月9日, p. 6. 《众议院委员会会议录》,第5系列, no. 36。

④ 杜斯,“明治帝国主义的经济范围”, pp. 136 - 137。

事实上,政府领袖认为铁路国有化是其战后规划的跳板,比如西园寺在将收购议案递交众议院时称之为“战后管理最紧迫的需要”。<sup>①</sup>如同递信省官员在其国有化建议中强烈呼吁的那样,统一的国家铁路系统不仅能够直接促进“战后管理”的经济目标;也能为这一行动提供财政基础。这在我看来,正是了解为何做出国有化决定的关键,特别是寡头和其军方代表的决定。矛盾的是,就像过去那样,财政上的考虑使顶层决策者同意,甚至促进私有铁路公司的成立,并放弃任何关于收购它们的严肃想法,而现在,经济上的考虑又使他们拥抱对私有铁路进行国有化的政策。

对于桂和西园寺两届内阁来说,一个关键的问题是如何资助战后的军备扩张和工业及殖民地发展。与甲午战争后这方面很大程度上由中国赔款来负责的情况不同的是,<sup>②</sup>在1905年战争之后,由于没有从俄国那里赢得相似的赔款,就需要依赖其他形式的资金。普鲁士经验表明,国有化铁路自己就是政府的重要财政来源。桂看起来是接受这一看法的。在1905年12月中旬,他提出军队和大藏官员应该达成一个协议,通过“把(国有化铁路)所得的营利用于工业”而满足后者对减少不具生产性的军事支出的要求。<sup>③</sup>而且,至少从纸面上看,私有铁路曾经是高度营利的,在1904年回报率平均高达11%。<sup>④</sup>但是,国家领导人们倾向于不强调将铁路作为赚钱机器,而是作为公共贷款,特别是各种海外贷款的信用,而海外贷款是战后规划的主要财政来源。收购后的铁路会成为支付巨额战争债务并开始新一轮借贷的绝佳抵押品。总之,寡头及其代 284  
理人很看重将国有化作为保证战后管理的“财政稳定”的手段。<sup>⑤</sup>

① 《大日本帝国议会史》,卷6, p. 892。

② 日本从中国获得的战争赔款总值为3.6亿日元,政府对1896-1903年“战后管理”企业支出的80%都来自于此;小野义一,《甲午战争的支出》(纽约:牛津大学出版社,1922), pp. 117-119。

③ 《原敬日记》,卷2, p. 159。

④ TKN, 1907, 附录, pp. 45, 103。

⑤ 西园寺在众议院的发言,1906年3月6日,《大日本帝国议会史》,卷6, p. 892。

有迹象表明,开始的时候,政府领导人预计使用从俄国获得的战争赔款来进行铁路收购计划。就像一位学者说的那样,“桂内阁预计到会获得战争赔款,于是将铁路国有化作为战后管理的第一步。”<sup>①</sup>一些商业领袖也有着相似的期待。1905年6月,三井物产的益田孝告诉立宪政友会的原敬和松田正久,“如果我们足够幸运地从战争获得一笔赔款,我希望用于铁路国有化和将铁路转为宽轨。”原敬则富有洞察力地回答,“相反,如果我们不能获得赔款,我们才会实施铁路国有化。”<sup>②</sup>不管如何,有可能获得俄国赔款,成为1904-1905年铁路国有化计划准备关键阶段的必要推动力。

这种可能性提出了一个问题,1895-1898年间获得的中国赔款为什么并没有在此前“战后管理”时期对国有化问题起到相同的促进作用?部分的原因是,《铁道敷设法》通过后的10年左右时间里,国家铁路政策基本集中于铁路建设,因此当官方考虑将赔款用于铁路上时,基本完全是用在延长国家铁路里程上。1895-1899年间,国家铁路在建设上花费了4,445.0451千万日元,比此前25年合计的费用还要多,到1899年累积建设资金达8,815.3497千万日元,这个数目在接下来的五年里几乎又翻了一番。<sup>③</sup>政府实际上只将中国赔款的不到1%,也就是大约300万日元,直接用于包括铁路在内的国内通信事业,尽管1,200万日元中的一部分被拨于台湾,用于那里的铁路建设,政府还抽出赔款中的180万借给了汉城—仁川铁道公司。<sup>④</sup>但是,赔款在国家铁路建设的非直接  
285 融资中起到了重要作用,它提供资金来认购公共债券,而公共债券募集

---

① 龙泽,p.815。

② 《原敬日记》,卷2,p.140。

③ TKN,1907,附录,pp.20-21。

④ 关于中国赔款的更多内容,见高桥诚,《明治财政史研究》(青木书店,1964);长冈新吉,“日清战后的财政政策和赔偿金:战后经营的政策决定”,安藤良雄编,《日本经济政策史论》,卷1(东京大学出版社,1973),pp.111-158。关于战后管理,参考石井宽治,“日清战后经营”,《岩波讲座:日本历史》,卷16,《近代》,pt.3(岩波书店,1976),pp.47-94。

到的资金占总建设成本的3/4,剩余的部分则是通过总预算资金来达到的。<sup>①</sup>这一功能变得特别重要,因为政府在国内发行债券时遇到了不小的困难,特别是在第一次战后衰退期。官方在1899年通过成功进行国外贷款,部分地克服了这一问题,这是自1873年来的第一次向外贷款,总额达到9,800万日元,其中大约有1/3用于国家铁路。<sup>②</sup>赔款在引进外资方面也起到了不小的作用,因为它使日本能在1897年继续金本位,成为资本主义俱乐部中羽翼丰满的一员。

协助引进外资是世纪之交中国赔款间接为铁路国有化所铺的道路之一。田在1901年的计划中,强调政府通过海外举债而为收购私有铁路公司融资的能力,对于那时的许多人来说,重新向国外借贷也许能最终导致国有化的突破。<sup>③</sup>但是,在与俄国敌对爆发之前和之后有一个关键的不同,那就是1904年前资金进口相对有限。1899年贷款,事实上是直到日俄战争前进行的最后一次。政府确实在1897-1903年间将价值9,300万日元的国内债券销往国外,<sup>④</sup>但是1904-1905年间四次战争贷款和战后赔款贷款,是此前七年引进的不到2亿日元的5倍。

1904年后国外借贷的急剧增加改变了铁路决策的整个背景,可以帮助我们解释国有化决定的突然性。一方面,它通过展示日本可以从国外筹集必要的资金,来使收购私有铁路变得可能。原敬在此前提到的对益田孝的回答中,展示了对海外贷款可能性提高了的意识:“如果我们获得赔款,最好将之存于西方,使用贷款来改善各种事业。”<sup>⑤</sup>另一方面,国家外债在战时的急剧增加使铁路国有化变得必要起来,一些人会认为这是

① 小野义一, p. 106。

② 井上准之助,《日本交易所的问题,1914-1926》(伦敦:麦克米伦公司,1931), pp. 230-231;渡会, p. 34。

③ 更多关于世纪之交通过外国贷款进行铁路国有化要求,参考野田,《日本证券市场》, p. 180。沿线建议早在1897-1898年大恐慌就开始出现。比如“铁路的国家收购”,《日本每周邮报》, 1898年2月5日, p. 133。

④ 洛克伍德, p. 254。

⑤ 《原敬日记》,卷2, p. 140。

不可避免的,因为它为国家提供了进一步贷款的安全抵押物,同时也能为战后的行动提供资金。

必须承认的是,国家从19世纪90年代后期开始,就着手解决越来越严重的财政问题,不仅在国内发行债券,还扩大了政府管理的邮政储蓄系统。1875年,日本追随英国成为世界上第四个建立这一系统的国家,通过这一系统,人们可以在邮局存储。<sup>①</sup>递信省内的邮政服务部门管理这一系统,但大藏省控制了储蓄的实际用途。第二次世界大战后,邮政储蓄系统被证明是“极其成功的……(因为)日本高储蓄率的制度,使国家能够以比其竞争者更便宜的方式来为工业化提供资金”<sup>②</sup>。这一成功的基础在明治后期就打下了,那时国家领导人认识到这一系统在解决日本当前财政困难中的潜力,开始积极推动把邮政储蓄作为其战后管理规划中不可或缺的一部分。官方对这一系统的推动始于1898年,将它发展成为小额储蓄者们的庞大机构,使它可以为战后事业提供资金,当年邮政储蓄的利率上升,客户服务也有了普遍的提高和改善。相似的变革随后快速到来,包括1900年引进了接受邮票储蓄的系统。这一系统的主要对象是学生,它标志着培养下一代人在机构储蓄习惯的系统性努力的开始。<sup>③</sup>

将邮政储蓄整合到国家财政和工业政策的努力,在日俄战争结束时达到了高潮,政府想出了最为天才的计划。根据1905年7月修正后的《邮政储蓄法》,国家财政支付服务或赎回邮政储蓄者拥有的公共债券的  
287 费用,会自动存入他们的邮政储蓄账户。因此,政府得以用内部转账的方式支付由战争所引起的巨大公共支出中的很大一部分;同时,官方继续鼓励扩大邮政储蓄,作为所谓地方改善运动的一部分,通过这一运动,

---

① 韦斯特尼,p.117。

② 约翰逊,“MITI,MPT和电信战争”,p.208。

③ 杉浦势之,“大众的零细储蓄机关及邮政储金的成立:日清战争的邮政储金的展开以及性格”,《社会经济史学》,卷52,no.4,pp.70,86(1986年10月);田健治郎,“日本通信:邮政、电报和电话”,大隈编,卷1,p.416。

在战后的十年,试图使大众为国家目标服务。<sup>①</sup> 战后的几届内阁都促进邮政储蓄,不仅是防止前面所提到的转移资金被简单地提取出来,而且更为积极的,是将它作为包括铁路建设和改善在内的国家项目的融资手段,这样就不必大量发行公共债券。<sup>②</sup> 鼓励邮政储蓄的运动极为成功,总存储量从1897年不到2,600万日元增长到1910年的1亿6102.7万日元,并在那一年永久地超过了银行储蓄,同一时期邮政储户的数量从不到130万人增长到超过1,000万人。<sup>③</sup>

第二项战后运动,其中铁路国有化和邮政储蓄是极为重要的组成部分,反映了19世纪90年代晚期,公共官员关于政府在经济事务中作用的态度根本转变。强化这种转变的是德国社会政策学派的思想,它对日本官员的影响越来越大,这派思想赞成政府接管铁路和其他干预经济的形式,“以通过社会福利立法减少阶级矛盾”。<sup>④</sup> 根据肯尼思·派尔,这种所谓新历史学派的精髓,从19世纪90年代末期对官员们极具说服力,“以许多高度有影响力的方式体现在政府政策中”。<sup>⑤</sup> 这一学派思想的意识形态考虑,与战略和经济规划结合,重新定义了日本政府在甲午战争后的经济作用。结果,与19世纪80年代节约政策形成鲜明对比的是,政府对行业的直接干涉大大增加了,开始是政府垄断地位的建立与19世纪90年代末八幡钢铁公司的成立,到私有铁路国有化时达到顶点。在国会内,铁路收购议案的批评者很快就指出这一趋势,其中一位参议院议员讽刺地说,“目前的政府正在积极地压制社会主义;但是,与此相

288

① 杉浦势之,“日露战后的邮政储金的展开与储蓄奖励政策”,《社会经济史学》,卷56, no. 1, pp. 37, 44(1990年4月);关于地方改善运动,见肯尼斯·B. 派尔,“日本国家主义的技术:地方改善运动,1900-1918”,《亚洲研究》,卷33, no. 1, pp. 51-65(1973年11月)。

② 杉浦,“日露战后”, pp. 49, 53-54。

③ 同上, p. 33; 邮政省编, pp. 68, 97。

④ 肯尼斯·B. 派尔,“同行的优点:德国经济学和日本官僚,1890-1925”,《日本研究》,卷1, no. 1, p. 133(1974年秋)。

⑤ 同上, p. 141。关于明治官僚对“社会政策”持续增长的兴趣,见谢尔登·加荣,《现代日本的政府和劳动力》(伯克利:加利福尼亚大学出版社,1987), pp. 25-26。

反,它通过侵占私有企业,将它们变成与社会主义没什么区别的国有企业,正在执行一种稳步创造垄断的政策。”<sup>①</sup>国有化的计划者到底在多大程度上推行某种国家社会主义,仍值得商榷。但是,毫无疑问,其铁路收购议案代表着政府对“战后管理”规划所体现的经济福利和国家安全有着高度的责任感。这种国家角色扩大的再定义,再加上铁路系统作为战后目标和促进者的重要性,也许能最好地解释为什么所有相关权力机构能达成一致,支持政府收购日本的私有铁路。

2月17日由递信省大臣山县递交给国会的国有化议案,最初要求收购17家铁路公司,递信省官员将德岛铁道加到最初的16家里面,大部分是由前桂内阁所选择进行国有化的干线公司。但是,在那次会议上,原敬引进了一份修正案,将17家增加到32家,总收购金额从4.1亿日元增加到4.59亿到4.71亿元间。<sup>②</sup>尽管议案的第一条规定,政府收购“所有提供公共运输的铁路”,除了那些只服务“一个地区”的公司,但原敬所增加的15家公司基本都是带着地方特色的。它们的平均里程只有24英里,没有一家管理着超过50英里的线路。增加它们后,就只有5家尚在运营的线路还处于私有状态。<sup>③</sup>实际上这15家都是在《铁道敷设法》颁布后的第二次铁路潮中成立的。一般人们认为,1892年的这项法律有着限制私有公司的效果,因为私有铁路公司只能建设法律规定中不由政府建设的地方线路。<sup>④</sup>这一看法明显忽视了法律关于私有建设重复申请的漏洞。一些在1892年后建立的铁路公司确实被认定为干线公司,包

289 括北海道和北越,它们都在最初提议进行国有化的17家公司内。但是,

① 《大日本帝国议会史》,卷6,p.698。1899年3月4日,在国会批准了一项大规模的补贴规划鼓励船运和造船企业后,《日本每周邮报》认为在“战后规划”下“日本出现非常明显的趋势”,偏离了原有的“政府小心避开干涉工业或商业事务”的系统,“此届国会的成员明显倾向于将官方再次拉往(工业)事务范围”,“汉城—釜山铁道”,p.214。

② 《加藤高明》,卷1,p.572;《原敬日记》,卷2,p.168;NKTH,卷3,p.180。

③ NKTH,卷3,pp.182,185-186;TKN,1907,附录,pp.22-46综合各处。

④ 特别参考野田,《日本证券市场》,p.98;以及他的“铁路公司的公司财务”,p.88。



1892年后私有铁路的发展趋势就是建立小规模的地方铁路公司——也必须如此,因为在第一次铁路潮中,利润更高的干线铁路公司已经建立起来了。我们在下一章会看到,这些地方铁路总体来说比早先的干线营利少得多。它们在1897-1898年以及1900-1901年的危机中受挫更多,不得不大量依赖借贷资金。

考虑到其令人失望的商业成绩,无疑会像一份描述所说的那样,那些没有被列入最初议案的“可怜的路公司”的投资者会发起一项激烈的运动,来使其公司被加入到议案中。<sup>①</sup> 这些投资者大部分是居住在相关线路沿线的地主、商人和其他富裕阶层。中越铁道公司,是原敬修正案所提到的15家公司中的一家,较好地表现了地方投资在这些铁路公司中的统治地位。中越铁道在1895年获得执照,建立了一条长23英里、从内陆到富山地区日本海的铁路。它的32位创始人都是当地人,大部分是还从事着许多其他事业的地主,从酿酒到丝绸生产到贸易和银行业不等。他们大部分都积极投身于政治,要么是地区议员,要么是国会议员。32人拥有公司4,400股的2/5,其余则由公众所有。<sup>②</sup>

中越的创始人在国有化前夕仍然控制着公司,<sup>③</sup>他们正是立宪政友会希望加强地方选举基础而获得的地方领袖。作为西园寺内阁的内务大臣,原敬开始推进积极消费政策,旨在通过满足地方的经济要求而加强其政党的影响力。<sup>④</sup> 将处于挣扎状态的地方铁路国有化完美地符合了他的计划,因此原敬这个“政党人”<sup>⑤</sup>在15家相关公司投资者的压力下,

① 《加藤高明》,卷1, p. 572。

② 淡路宪治,“中越铁道敷设的地主层关连”,《富大经济论集》,卷12, no. 2, pp. 248-249, 266-267(1966年7月)。

③ 1905年该公司的总裁和四位理事中的一位是铁路公司的创始人,另一位理事,也是一位当地人,是公司原始理事中的一位:杉山和夫,“明治30年代”, p. 177;淡路, pp. 249, 268。

④ 关于原敬在明治晚期“培养地方力量基础”的观点,见奈, pp. 58-79。

⑤ 《加藤高明》,卷1, p. 572。

坚持将这 15 家公司加入收购名单,就毫不奇怪了。尽管内务大臣的政治动机是明显的,但我们应该记得在桂内阁时期,递信省官员原本就推荐了 32 家需要国有化的企业,声称是“非地方性”铁路,因此这方面并没有什么争议。相比之下,大藏省无疑对扩大国有化范围并不满意,也许是作为一种让步,它提议将发行收购债券的最后期限进行改变,尽管只是较小的改变,从收购之日起的一年半改为两年。<sup>①</sup> 内阁最终在 2 月 28 日像马拉松一样长的会议上接受了这些修正意见,其中外交大臣加藤递交了辞呈,并离开了会场。<sup>②</sup> 内阁然后在 3 月 3 日将修改后的议案递交国会。国有化议案的命运现在就掌握在国会的手中。

## 国 会

众议院通过铁路收购议案是必然的,因为立宪政友会和大同俱乐部这两个亲政府政党,在国会中占有明显的多数。<sup>③</sup> 另外,立宪政友会支持国有化规划并不仅仅是政治上的权宜之计,而是为了分享权力而进行的让步。事实上,该党领袖及其前辈从 19 世纪 90 年代末就积极支持铁路国有化,在最近的衰退中,实际比政府中更早支持这一举措。到它于 1898 年与进步党进行短暂合并之际,老的自由党将内阁的“积极政策”大量地据为己用。1905 年由原敬完善的通过政治拨款来扩大政党的计划,板垣退助和星亨早在 19 世纪 90 年代后半期就已经开始酝酿了。这个计划的核心,就是通过《铁道敷设法》满足地方对铁路发展的要求。19 世纪 90 年代晚期,自由党在其日程上加入了国家收购私有铁路。这与政党成员在 1891 - 1892 年所表现出来的矛盾和直接反对国有化截然相

---

291 ① NKTH, 卷 3, p. 181。

② 《原敬日记》, 卷 2, p. 170。

③ 在所提到这届国会末期,在国会 379 位议员中,宪政立友会有 149 位,大同俱乐部有 76 位,《议会制度》, p. 368。

反。1897年大恐慌爆发,商人们开始要求将国有化作为纾困方案,自由党立即见风使舵。

政党这么做,部分也是为了保护传统地主选民日益增长的铁路利益;但是,一个更为重要的因素是,政党领袖决定与新兴的商业阶层建立更为紧密的联系。甲午战争后公司税法的颁布,使商业阶层分享了承担国家规划融资的任务,他们越来越积极地投入政治,以表达自己的不满。反税收运动最初集中于要求削减军事支出上。由于内阁拒绝在这一问题上让步,1897年开始的衰退,以及随之而来对财政纾困的强烈要求,使商业社会不得不改变策略。他们不再攻击政府的军备扩张,转而要求政府提高土地税作为稳定其财政的一种方法,并要求向国外举债以缓解银根紧张的货币市场。<sup>①</sup> 后一要求清楚地反映了国外举债可能性的新酝酿,有趣的是,它参考了田、大浦以及其他国家官员和商业领袖的观点,将引入国外资本与铁路国有化联系起来,要求政府购买私有铁路以获得低额贷款的安全抵押品。<sup>②</sup>

这一商人运动的领袖们正是主要的铁路投资者和运营者,比如雨宫敬次郎和井上角五郎。板垣和星亨渴望将这些资本家置于其政党的后台,保证运动的资金流入其追随者那里。这一想法使自由党乐意支持商人们的立场。<sup>③</sup> 在雨宫及其同僚于1898年4月成立引入外资联盟后不久,板垣就在他们面前宣布:“今日(所需的)纾困措施是引入外资,用于 292

① 坂野, pp. 207 - 209。

② 野田,《日本证券市场》, p. 180。《日本每周邮报》报道,1898年5月7日,国会中“所谓的商人和制造业者”赞同铁路国有化,“引进外资是(他们的)最终目标”,“铁路和赔款”, p. 473。同一期指出当月晚些时候,外国贷款可以以5%的利息获取,而国内贷款的利息是10%:“铁路公司的资本”,1898年5月21日, p. 529。

③ 《日本每周邮报》在1898年8月27日指出,“自由主义者……通过公开与国家收购问题扯上关系,渴望获得‘商人’的忠诚”:“私有铁路公司的国家收购”, p. 210。更多关于星亨培养商业支持的努力,请参考阿瑟·E. 蒂德曼,“战前日本的大商业和政治”,詹姆斯·W. 摩利编,《战前日本的增长困境》(普林斯顿:普林斯顿大学出版社,1971), pp. 274 - 275。

铁路国有化。”<sup>①</sup>这位党首在随后接受报纸采访时确认，“只有使用政府的信用，才能低廉地获得外资，而日本所能提供给外国资本家最好也最简单的抵押品，就是铁路。”<sup>②</sup>另外，为了筹集资金归还外债，自由党领导人也接受了商人对增加土地税的要求。这很大程度上解释了该政党（现在它改名为宪政党）愿意与1898年11月成立的第二任山县内阁结成联盟，支持内阁的立法计划，包括提高土地税的议案，以换取内阁采纳该党的立场。<sup>③</sup>不用说，计划的主要内容之一便是铁路国有化。坂野指出，当内阁和宪政党在协商联盟条件时，铁路资本家和其他商人对双方均进行了施压，以使他们达成协议，特别是敦促政党成员支持内阁的增税议案。<sup>④</sup>宪政党回应很快。在接下来的1月，板垣清楚地表达了政党非常有意扩大其支持基础，拥抱崛起中的商业社会，他表示，“在开放的、富有开拓力的新日本，农业、工业和商业都能增加国家财富，在（政府）保护方面，不应认为哪一个更为重要；但是，由于一些（商业领域）已经发展起来，而另一些还没有，应该把注意力集中于它们最近的情况。认为农业是国家基础的说法是此前隔离主义的经济论断。”<sup>⑤</sup>

293 政党的新立场并不意味着宪政党对传统的地主选民弃之不顾。在这个特别的时间点，政党的“积极政策”确实意味着牺牲地主的利益来满足商人的经济纾困措施。1899年6月，星亨回应商业社会从削减军事预算转换到通过资本引进来增加消费的立场时宣称：“我们的目标是采取积极政策，在战后管理之下，既达到军备扩张，又达到经济扩张。”<sup>⑥</sup>但是，宪政党从未完全放弃自己在各种地方利益上的“积极政策”，从它于1899

① 《东洋经济新报》，1898年5月5日，p. 35。

② “私有铁路公司的国家收购”，《日本每周邮报》，1898年8月27日，p. 210，引用一份发表在《时事新报》上的访谈。

③ 哈克特，p. 193；秋田，p. 142。

④ 坂野，pp. 211-212。

⑤ 坂垣退助，“新年所感”，《宪法党》，卷1，no. 4，p. 177（1899年1月20日），引用于坂野，p. 212。

⑥ 前岛省三，《明治中末期的官僚政治》（京都：汐文社，1964），p. 171。

年密集递交给国会的政治捐款立法草案就可以明显看出来,事实上,政党不得不更加强调这一政策,以限制由于支持提高土地税所带来的政治伤害。<sup>①</sup>到西园寺内阁时期,“积极政策”和国有化规划更针对的是地方,而非商业社会,其重点发生了决定性的变化,从使地主支持的损失最小化到积极扩张在各省的政党权力。

但是,在1898年,该党自己投身于作为金融纾困措施的国有化,这明显是在讨好商业利益。次年,它开始实现自己的承诺。1899年2月,星亨及其同事向众议院递交了铁路国有化动议,与商业社团的请愿书使用的词语高度相似。<sup>②</sup>但是,递交给众议院的动议和政党委员会在前一个月所批准的议案之间,有一个微妙但重要的不同。在后一议案中,宪政党敦促内阁“就适当的议案进行审议,并递交给这一届国会”;<sup>③</sup>但是,在它实际递交给众议院的议案里,该党要求政府只是“寻找一个机会”来向国会递交国有化议案,“这一届”这个词从原文中被拿走<sup>④</sup>。政党这一立场的软化,反映了铁路业的衰退和商人们对国有化的要求到1899年2月已经开始减少。行业的复兴揭露了世纪之交国有化运动的基本弱点,这很大程度上导致了它最后的失败。

但是,那时情况看起来正无可阻挡地向国有化迈进。众议院以145比127票接受了宪政党的动议。在这项动议的基础上,以及为了完成其对宪政党的承诺,山县内阁成立了一个委员会来研究私有铁路的收购。委员会由递信省大臣担任主席,其中包括政府高级官员、国会成员和学术专家。在对该问题研究了近一年后,委员会最终起草了两份国有化议案,于1900年2月递交给国会。这一议案要求收购9家企业,大部分是干线企业,包括最大的五家和甲武铁道,这些铁路公司正好是雨宫及其

① 坂野, pp. 211, 224 - 225。

② NTS, 卷2, p. 802; 落合贞昭, “国有化前的铁道政策”, 《运输经济》, 卷18, no. 4, p. 47(1958)。

③ “铁道国有论的由来”, 《银行通信录》, no. 159(1899年2月15日), SEDS, 卷9, p. 560。

④ 同上。

同僚投资最多的企业。<sup>①</sup>

内阁研究委员会的成立标志着国有化运动的关键转折点。岛恭彦认为委员会是代表“铁路、军方和大藏官员以及商人的联盟”，赋予其极高的历史意义：“正是在这里，铁路国有化第一次被具体视为一项应该被执行的事务”。<sup>②</sup>但是，针对委员会成员是否达成了目的上的一致，其立法议案是否有真正实施的可能，还是可以提出许多严肃的问题。首先，委员会明显是宪政党“积极政策”的工具，因为内阁同意根据政党立场来决定委员会的构成，星亨是委员会执行委员会的领导。委员会中的铁路官员当然大部分与政党立场没有矛盾，但是，高桥是清和阪谷芳郎负责研究融资来源和债券发行的经济影响，这两个人存在表明政府代表的意见并没有达到完全一致。事实上，内阁自己对提议的国有化也并没有那么热情，它已经深受巨额军事支出的困扰。宪政党担心政府不能就铁路收购议案达成一致，其成员于1900年1月向国会递交了一份妥协议案。其中提出组建单一的合资企业，这一建议后来为桂内阁所考虑。“如果现在获得足够的资金以购买私有铁路是困难的”，妥协议案的起草者们建议，“权宜之计就是形成国有和私有线路融合的混合系统，预先进行管理和运营的统一，并逐步国有化（私有铁路）以避免财政和经济波动。”<sup>③</sup>这明显是一份试图减轻政府财政负担的议案。

无论如何，在从研究委员会那里收到国有化议案后不久，内阁就进一步将之递交给国会。它们出现在议程上之后，合资企业的那份议案就被抛弃了。但是，很快就可以清晰地看出，政府领袖只是走了递交国有化议案这一程序。一份信息源这样说道，政府“考虑到财政的状况……  
295 允许议案不被通过”<sup>④</sup>。宪政党也对立法的热情大大降低。政党试图讨

① 《日本国有铁道百年史：略史》，p. 148；NTS，卷2，pp. 805 - 808。

② 岛，p. 100。

③ NTS，卷2，p. 810。

④ 《交通发达史》，大洋特别版，1906年11月，p. 151，引用于池田裕之，《交通资本论理》（岩谷书房，1972），p. 309。

好的商人们从第一次战后衰退中得到休整,而第二次还要再等两个月才会发生,所以尽管关西铁道的总裁田努力动员私有铁路企业,来自那方面的压力并不大。另外,由于内阁热情不高,政党领袖也看不到保证必要资金的希望。宪政党对国有化议案的通过失去希望或兴趣的程度,由一个事实而特别清晰,那就是由众议院指定的研究收购议案的特别委员会从未开过会。一份报纸这样报道,“主席星亨和宪政党委员会成员决定搁置(议案),因为党内达成一致的可能性几乎没有。”<sup>①</sup>

内阁研究委员会及其流产的方案也许预示了最终在国有化问题上所达成的一致意见,但是委员会议案和桂内阁与西园寺内阁议案之间并没有直接联系,除了语言以外。这些议案都要求对提供“普遍运输”的所有铁路进行国有化,也就意味着主要是干线,这一原则研究委员会始终坚持着,与西园寺内阁明显加上了地方线路不同。但是在主要政党的支持方面,它们有关键的不同。星亨及其同僚支持国有化议案是为了使整个金融世界纾困,这一目的太不稳定,远不能保证国会对议案的通过,因为它必须服从于不断变化的经济周期。与之相比,原敬的做法会显示,当与地方利益联系起来后,铁路国有化对于大多数国会成员来说都变得更为紧要。

确实,如同早期显示的那样,西园寺内阁的议案包括了对处于挣扎状态的地方铁路提供财政支援的内容,但是同等重要,如果不是更重要的是,政党希望将国有化铁路的利润用于其家乡新铁路的建设。地方对国家建设这些线路的要求从19世纪90年代加强了,特别是许多还未建的线路并没有营利的希望,因此由私有公司建设会存在困难。比如,<sup>296</sup>1902年晚期,在17届国会召开前,立宪政友会地方分支要求建设铁路的请愿书像炮弹一样投向了政党总部。山形地区的备忘录就是其中非常典型的一例,除了赞成政党立场,还要求立宪政友会的领袖“决定完成铁

<sup>①</sup>《国民新闻》,1900年2月22日,《新闻集成明治编年史》,卷11,p.27。

路建设”。<sup>①</sup>与此相似,富山地区的分支除了支持中央的政策外,还加入了三项地方要求,包括要求总部“为快速建设富山一直江津铁路而努力”。<sup>②</sup>地方的强硬要求越来越集中于国家铁路建设,使党首伊藤当时在党例会上提出警告,“考虑到铁路问题,当涉及到为自己所在的地方花钱时,国会成员直到现在一直处于相互争斗中,提出所有的可能,而不管国家需要花费多少。”<sup>③</sup>这正是原敬所希望的将地方发展铁路的要求与官方国有化计划联系起来的情况,因此他建议收购地方线路,并确保改进和延伸这些线路。“铁路的统一和分散”之间的联系由大同俱乐部的一位发言人最为清晰地表达出来,他在1906年3月6日众议院对收购议案进行一读时这样说到,“当国家采取延伸(铁路)到偏远山村的政策,当然会刺激这些地区生产力的增长和制造业与商业的发展……”<sup>④</sup>这是对国会中来自农村的代表及其家乡选民中极有说服力的论断。<sup>⑤</sup>

总之,铁路国有化议案看起来在众议院应该能轻松通过,但事实却绝非如此。首先,与三菱有着紧密联系的宪政本党,致力于阻碍立宪政友会所支持的内阁,决定进行抗争。政交俱乐部也加入了进来,它是由一些独立人士组成的,两党相加控制了众议院1/3的席位。<sup>⑥</sup>他们战斗的姿态使政府代表在委员会听证会时遭受了密集的拷问,法案本身也受到了猛烈的攻击。但是,更重要的是大同俱乐部的态度,它拥有极其重要的决定性一票。尽管表面上是亲内阁的,大同俱乐部直到这届国会的相对后期,仍对这一问题有着危险的分歧。只有在其他问题上做出相当程度的让步,同时进行大笔的贿赂,才能使大同俱乐部与内阁站在同一

① 《政友》,no. 27, p. 32(1902年12月10日),引用于三谷, p. 134。

② 《政友》,no. 27, p. 34,引用于三谷, p. 135。

③ 《政友》,no. 27, p. 8,引用于三谷, p. 135。

④ 《大日本帝国议会史》,卷6, p. 975。

297 ⑤ 偶然地,这位国会议员自己的选区熊本当时只有九州铁道的干线服务,这一干线贯穿了该县的一半。

⑥ 宪政本党有98位国会议员,政交俱乐部有36位:《议会制度》, p. 368。



战线上,从而保证众议院通过铁路收购议案。

但是,反对党绝不会让议案的通过变得顺利。宪政本党和政交俱乐部在攻击议案时,在加藤和高桥的论断中找到特别有用的弹药。他们中的一些人回应加藤的自由主义立场,比如宪政本党的武富时敏宣布,“进步是竞争的结果……因此,毫无疑问,如果(铁路)成为国家垄断,进步就会消失。”<sup>①</sup>政交俱乐部的岛田三郎更为具体,他认为“所有的竞争都是进步的朋友”,并引用了山阳铁道的例子来支持这一观点。岛田指出,山阳由于来自船运的“竞争压力”,改进乘客服务并降低费用,结果促使国家铁路也这样做。<sup>②</sup>就像加藤那样,国有化的反对者认为国家铁路的管理比私有铁路效率更低,武富特别提出数据,显示国家系统每英里的运营支出是6,800日元,而私有铁路则只有5,300日元。<sup>③</sup>因此,反对者们质疑政府如何能够通过收购来降低运营成本。

武富基本逐字重复了加藤关于国有化议案非法性的指控。“由于铁路国有化剥夺了合法赋予人们的在一固定时段内的权利,”国会议员武富认为,“它打破了宪法的保证,损坏了对法律的信任,从更大的范围来说,损害了国家在国内外的信用……”<sup>④</sup>另外,武富对加藤关于国有化铁路会成为政治猎物的警告进行了如下的修改:“由于政府管理各种事业,一旦铁路置于国家管理,它们会一直受到政府(总体)状况的影响。”特别是,武富认为,如果“名义官员”成为递信大臣,这个部门的影响力会在政府议事中减小,铁路建设也会因此受到影响,经验表明,“即使延伸铁路是必要的,内阁也不会接受名义大臣的请求。”武富然后指责了众议院中议案的支持者:“你们准备将国家的铁路置于这种政府手中吗?”<sup>⑤</sup>

298

国有化议案的反对者们也很快回应了高桥的担忧,指出大量发行收

①《大日本帝国议会史》,卷6,p.971。

② 同上,p.983。

③ 同上,p.971。

④ 同上,p.973。

⑤ 同上,p.972。

购债券可能会影响公共债券市场和日本在国外的信用。<sup>①</sup> 为了表现其在这个问题上的权威，岛田不仅列举了高桥的观点，还提到高桥的上司——日本中央银行总裁松尾臣善，松尾在 1899 年担任大藏省某局局长时，“使用相同的推理”来警告政府不要通过借贷来为国有化融资。<sup>②</sup> 但是，反对派的发言人们对大藏省官员的论断进行了扭曲。比如，政交俱乐部的浅野与吉预测，政府要保持近 30 亿 1911 年到期的公共债券的价值，是非常有压力的。他担心，为了做到这一点，政府会被迫“一直实行用公共债券来猛烈交易的财政政策”。浅野警告，这一路线将“使日本的财政转变为俄国模式”，这一模式在当时很可能是最遭鄙视的，政府“通过魏提斯科政策勉力维持”，魏提斯科是俄国的财政部部长，他通过大量举借外债来进行工业化。“我认为这是极端可怕的，”浅野总结到，“这个获得巨大胜利的国家将会变为俄式(财政)，并被卷入股票投机的模式。”<sup>③</sup>

反对派进一步批评了内阁不同代表所提出的关于国有化的具体原因。首相西园寺提出国有化是明治复兴后国家政府一直实行的政策的自然结果，反对者反驳道：“到目前为止，政府在铁路上从未有过固定的政策。”<sup>④</sup> 作为证据，武富提出，“一方面，政府坚持国有化原则，另一方面，在 1889 年以泥土一样低贱的价格向私有公司出售了在北海道所建造的铁路，这个价格还不及一年的建筑成本。”<sup>⑤</sup> 岛田补充，在开始的时候，政府并未有意识地采取国有化政策：“事实上，第一批铁路建设的时候，政府自己承担了(这一任务)，仅仅是因为没有私有企业愿意这么做，我们国家现在的状态是，人们根本不会想到公有与私有有什么不同……”<sup>⑥</sup> 另外，议案支持者西园寺认为国家同意私有铁路只是快速完成铁路线的权

---

① 比如见武富的评论，《大日本帝国议会史》，卷 6，p. 973。

② 同上，p. 986 - 987。

③ 同上，p. 978。

④ 同上，p. 969。

⑤ 同上，p. 969 - 970。

⑥ 同上，p. 981。

宜之计，武富对这一观点也聪明地进行了反驳。这位国会议员认为，在战后管理下，铁路建设的推进比过去更为紧要。因此，“更为紧要的是（政府）继续其同意私有建设为权宜之计的政策，以促进铁路的快速完成和改善。”<sup>①</sup>这一政策，武富幸灾乐祸地说道，“是真正成功的，它的效果今天看来非常明显。”他指出，国家在35年内只建设了1,300英里的线路，私有企业起步要晚10到15年，却建造了是此2.5倍的铁路。<sup>②</sup>

西园寺并不是唯一遭到炮火袭击的政府发言人。议案反对者也对递信省官员和军方人士的立场进行了相同程度的攻击。递信大臣山县宣称，铁路统一对于经济发展是必要的。武富反问，铁路统一与国有化到底存在什么关系。他认为，前者在私有的情况下就能很容易地完成。所需的只是恰当的监管。政府有包括《私有铁路法》的足够方法可以使用，以保证私有铁路间能够恰当地连接起来。到目前系统仍没有完全整合，只能说明政府忽视了这些方法，显示其“作为监管者的无能”。<sup>③</sup> 浅野指出，事实上的统一在地方层次已经完成，因为像九州、关西和山阳这样的大公司正在兼并小公司。不久，就会只有少数几家公司存在，如果政府保证这些铁路能够完全相连，“统一所带来的好处决不需要仅在国有化的基础上实现。”<sup>④</sup>

同时，陆军大臣寺内表示国有化是必要的，因为铁路能够在紧急时刻置于政府的统一运行之下，满足军事需要。浅野却反驳，《铁路军事征用法令》规定，官方能够在国家危机时接管所有的私有铁路，“随意使用它们”。<sup>⑤</sup> 另外，寺内认为只有国家能够负担军方所要求的铁路改进方案，特别是改造机车，使单节车厢能够运载上千人，并完成能够有同样负

① 比如见武富的评论，《大日本帝国议会史》，卷6，p.970。

② 武富的数据有一些不准，因为1906年3月，政府实际开通的里程超过了1,500英里，几乎是私有铁路总量的一半：TKN, 1907, p.30。

③ 《大日本帝国议会史》，卷6，p.971。

④ 同上，p.977。

⑤ 同上，p.976。

载的火车站的建设,武富对此也进行了反驳。他指出,这些要求不仅对于私有铁路,对于政府也是“不可能的要求”,因为政府“并没有无限的资金来投入铁路”,“不管公营还是私营,铁路公司都是企业,必须保证收支相抵……”<sup>①</sup>岛田插入对话,反问道,像高野、丰川、成田这样的地方铁路公司与军方事务有什么相关之处。他提出,这三条铁路是为了运送旅游者到当地的寺庙或神社而建的。在同僚们的掌声中,岛田重复,“这些铁路与国有化有什么关系?”<sup>②</sup>“如果它们中的任何一个也要负担军务,”他继续说道,

也许回到足利时代或更早以前,它是为了在国家危机时到高野山的参拜者,或者更远到源平时代,为了向成田的火神祈祷胜利。我相信到了明治时代,无法评估成田、高野和丰川铁路与军事事务有任何联系,除了仅仅是为了取笑它。(有人从议席上高呼,“你必须真诚争辩!”)我说的是完全的事实,没有任何错误……(因此),你必须听听我会说什么。<sup>③</sup>

这时,国有化的支持者对于岛田的嘲笑已经非常愤怒,特别是他未经授权地指控这些地方铁路是作为“赞助”被加到议案中的,旨在获得在这些线路中有利益的国会议员的支持,从而“赢得大多数”。<sup>④</sup> 他的评论最终促使一位国会议员嚷道,“怎么能基于一到两条小铁路来偏离原则呢?”<sup>⑤</sup>但是,岛田并没有结束。尽管质问的言辞激烈,他继续其演讲,持续了整整两个小时。最后,他提到了一篇报纸文章,暗示收购议案事实上来自于铁路商人们的要求,他们利用内部消息,能够通过国有化获得

---

① 《大日本帝国议会史》,卷6,p.970。

② 同上,p.985。

③ 同上,p.986。

④ 同上,p.985-986。

⑤ 同上,p.986。

巨额利润,这使国会陷入一片混乱。<sup>①</sup>

除了这些挑衅的,很大程度上是没有实质意义的观点,岛田还对西方先例做出实质性的评论。所有相关方都极力引用西方的例子来支持自己的观点,将它们与自己国家进行比较,极大地说明了当时的日本如何看待西方的铁路,以及什么样的模式才是日本的理想模式。大部分支持国有化的国会议员追随政府官员,坚持德国的国家系统是日本的恰当模型。比如,大同俱乐部的佐佐友房重申了递信省官员乐观的想法,认为从德国的经验看,国有化后的铁路会成为“政府财政收入无可匹敌的来源”。<sup>②</sup> 佐佐进一步指出,铁路国有化是“世界潮流”。他认为,国有化热正在席卷欧洲大陆,影响了一个又一个国家,从德国、奥地利、匈牙利到比利时、丹麦和瑞士。另外,他认为,“这种看法在英国、法国和美国也会胜出”,这不是不可能的。<sup>③</sup>

同时,收购议案反对者们高度批评国有化支持者不顾一切地拥抱德国模式。在一次委员会听证会上,浅野就表示,他担心内阁采取了廉价的“由山县首相直接从德国进口的俾斯麦政策”,“在没有理解(含义)时就进行贩卖”。他指出,政府领袖们没能看到“俾斯麦执行这一政策时德国的情况,与(今天)我国的情况是很不同的”。俾斯麦进行国有化的主要目标是深化德国的统一,而“日本的国体和情况”使这一政策“在政治上是不必要的”。<sup>④</sup> 岛田在其国会演讲中对这一主题也进行了阐释,他强调俾斯麦开始时仅是将普鲁士的铁路国有化,“并没有那么不顾一切地去收购整个德国联邦所有的铁路”。另外,他认为,德国“不是像日本一 302

① 《大日本帝国议会史》，卷6，p.988。

② 同上，p.974。

③ 同上。

④ “众议院委员会会议录”，第七次会议，1906年3月15日，《众议院委员会会议录》，第5系列，no.36。

收购私有铁路，“因此，从经济的角度来说，环境也是完全不同的”。<sup>①</sup>

岛田引用铁路国有化的失败案例，来质疑其对手关于铁路国有化是时代潮流的论断。一位立宪政友会发言人将比利时系统视为国家所有制“不可思议的成功”，岛田特别驳斥了这种看法，指出事实上比利时的国有化铁路是“极其不营利的”。另外，他提出，“意大利也有相似的经历，最终认为铁路必须交给私有的观点逐渐兴起”。<sup>②</sup> 岛田带有肯定意味地，甚至是有些怀有希望地提出，“从一开始，我们的铁路就遵循了英国的模式……”由此可以看出他欣赏的模式。他指出，铁路特派员井上胜就是在英国受训，政府也从该国引进技术人员和材料来建设第一批铁路。另外，日本不仅引进了英国的技术，也引入了“英式管理”。岛田彻底颠覆了西园寺的观点，指出“英国道路”意味着铁路私有，“尽管（日本）从（井上那时）经历了诸多变迁，但从总体上看仍然是一个铁路私有的国家。”这一模式从开始时就确立了，他讲到，“过去决没有确立国有制”。<sup>③</sup> 岛田明显追随了田口卯吉及其他自由主义支持者的传统论调，赞成铁路发展的英国模式。

有趣的是，立宪政友会的竹越与三郎认为国家所有原则事实上起源于英国，希望以此反驳反对者的自由主义论断。竹越在众议院的演讲中解释道，“反对者称这一法案是对俾斯麦或德国的模仿，但完全不是这样。这是格莱斯顿最先确定的问题，而你们认为他是你们的指引明灯。1844年，作为农商部的一位秘书，格莱斯顿起草了国有化法案，并将之递交给国会。它赢得了一致的同意，并成为法律。当时它不能被实行的原因很简单，是因为议院中的铁路股东有足够强大的影响力，使它没有被付诸实践。”<sup>④</sup>竹越然后反驳了反对派关于国有化会“侵犯个人权利”的论

① 《大日本帝国议会史》，卷6，p. 982。

② 同上，p. 987。

③ 同上，p. 981。

④ 同上，p. 979。

断。他提出,首先,铁路公司不是建立在私人权利上,而是建立在特殊权利上的,政府给予它们免税以及许多其他特权。因此,“铁路国有化法案会使这些特殊权利的代表解散,(它们的财产)在人民之中平等地分配,使所有的人都成为股东。”<sup>①</sup>

另两位在议院支持收购议案的是大同俱乐部的佐佐和名义上是政交俱乐部的望月小太郎,他们从不同的角度攻击反对派在这一问题上的立场。望月借助的是宪法。他承认自己“曾经出现幻觉”,被反对者们“富有诱惑力的”认为国有化是“违背宪法和对私人权利的侵犯”的战斗呼声引领得偏离了道路。但是他现在没有幻觉了。他指出,宪法对私人权利的保证“并不是绝对的和无限的”。宪法具体规定,在“公共利益需要的情况下”,国家可以合法地限制,甚至剥夺日本公民的财产权。而这一情况,很明显正是铁路国有化。佐佐则引用西方的先例来驳斥反对派在这一问题上的观点。他指出,1898年,瑞士政府采取了强制收购私有铁路的措施。国有化“在最重视私有权利的欧洲国家里发生了,而且还是一个共和国”。有鉴于此,佐佐总结道,“我们认为这种侵犯私人权利(的说法)根本不值一听。”<sup>②</sup>

正如议案的反对者们大多重复持不同意见的政府官员的反对意见那样,议案支持者也大多回应了内阁的立场。比如,竹越及其同僚强调内阁关于铁路收购债券将会是“能营利的债券”并会取代股票的立场。<sup>③</sup>望月对财务大臣阪谷的论点进行了修改,认为国有化会解放资本,有利于日本在亚洲大陆的商业利益发展。<sup>④</sup>望月手舞足蹈地说到,由于与英国结盟,并战胜了俄国,日本真正成为“世界国家”,但是为了利用其新地位所带来的商业机会,国家不能再听取像国有化反对者那样的“乡村教 304

① 《大日本帝国议会史》,卷6,p.979。

② 同上,p.975。

③ 同上,p.975,980,990。

④ 同上,p.990。

师”的论断。<sup>①</sup> 议案支持者还重复了递信省官员的观点。比如,竹越强调铁路系统统一的必要性,认为这样可以使长距离运输更快和更有预见性,而现在的状况是,“用一个比喻,如果一个人要从长崎送一批鸡蛋到东京,等它们到达东京时,鸡蛋都成了小鸡了……”<sup>②</sup>没有其他国家国有化支持者比竹越更能反映政府官员的社会政策思考了。他警告,如果任由私有铁路发展,它们会继续联合,最终就会形成巨大的垄断。如果确实如此的话,与国家拥有铁路相反,“铁路公司将会最终拥有国家”。另外,结果将会是“阶级战争”,“成千上万的穷人会围攻富人”。因此,竹越指出,国有化的目的之一,就是让政府置于资本家和下层阶级之间,以防止社会剧变。<sup>③</sup>

305 这些就是众议院中支持和反对铁路国有化议案的人们所提出的观点。但是,最后议案是否会被众议院通过,并没有在多大程度上依赖于国会成员的演讲技能,而是政府的适时刺激。议院将国有化议案与收购汉城一釜山铁道的议案一起,委托给了由45人组成的特别委员会。立宪政友会和大同俱乐部成员在委员会中拥有绝对多数,加起来共有26席,因此国有化看起来在该委员会通过并不会太费力。但是,引起政府官员警惕的是,大同俱乐部内部有一个团体强烈反对国有化,直到3月12日,也就是委员会投票前的几天,该党还未对议案达成一致意见。这时,内政大臣原敬开始行动。通过一位俱乐部的低层官员,他试图吸引该派别的其他成员支持内阁的议案。然后他召见了俱乐部的领导,劝服他们支持原有的议案,并不允许再进行修改。<sup>④</sup> 结果是,3月14日,隶属于大同俱乐部的国会成员召开会议,一致支持政府议案。<sup>⑤</sup> 立宪政友会在国会中的成员同一天也是如此,原敬在其日记中解脱地写到,“这个问

① 《大日本帝国议会史》,卷6,p.991。

② 同上,p.980。

③ 同上,p.981。

④ 《原敬日记》,卷2,p.171。

⑤ “敌国议员”,《东京经济杂志》,1906年3月17日,SEDS,卷9,p.600。



题终于被决定了。”<sup>①</sup>

原敬表示,大同俱乐部同意支持国有化议案,“并未要求任何特别的补偿。”<sup>②</sup>但是,媒体的报道却并不是如此。一份报纸这样报道:官方承诺批准在关西建立一系列企业,包括电气铁路和水电工厂,而俱乐部成员在其中都是有利益的。另外,还有现金交易,尽管官方进行了“大量讨价还价”,最后只支付了几万日元。该报推测大同俱乐部成员“被迫忍受”这一数目,因为其在立宪政友会的同盟是中间人。<sup>③</sup>所以,也许原敬的说法并没有偏离得太远!

不管如何,众议院接受议案已经没有任何疑虑了。3月15日,委员会以30对14票通过了内阁议案,没有进行任何修改,大部分成员都根据政党路线进行了投票。委员会主席在第二天向众议院进行了报告,接下来是前面所提到的那些发言,然后众议院以243对109票的大差距通过了铁路国有化议案,亲内阁政党从反对派那里也赢得了部分选票。<sup>④</sup>议案然后递交到参议院,在那里它经历了非常不同的命运。

考虑到山县派在参议院的力量,人们会以为参议院成员对山县门徒所提出的议案较为赞同。但是,保守的参议院成员明显对目前内阁的政党色彩不满,尽管它声称会继续桂内阁的政策,其中非政党成员也占了主导,而没有什么比被夸大的国有化议案更能体现立宪政友会对政府的影响了。结果是,内阁议案在参议院受到了强烈的抵抗。《日本每周邮报》在议案递交给参议院后这样报道:“铁路议案在参议院激起了比众议院更多的骚动。西园寺侯爵的介绍一结束,他和其他在场官员引来了一系列质询……看起来议案会被参议院粗暴对待,参议员们在本届国会似

306

①《原敬日记》,卷2,p.171。

②同上。

③《东京朝日》,1906年3月15日,《新闻集成明治编年史》,卷13,p.60。

④投票如下:立宪政友党141,大同俱乐部72,独立人士14,宪政本党8,政交俱乐部8票支持议案;宪政本党84,政交俱乐部21和独立人士4人反对:“铁路国有化议案通过”,《日本每周邮报》,1906年3月24日,p.302。

乎对处理重要政府议案有着极好的精神。”<sup>①</sup>

国有化议案确实遭到了参议院成员的粗暴对待。最坚定的反对者们无情地在委员会会议中拷问内阁发言人们,在大会上攻击议案,许多观点都是其众议院同僚提出过的问题。但是,持反对意见的参议院成员比众议员们更强烈地重复了大藏省官员的反对意见。其中一位提到,收购议案是“不合时宜的”,因为政府已经“由于日俄战争,不,由于在普茨茅斯的外交失败”而承担巨额的不断增长的债务。<sup>②</sup>在这种条件下,发行近5亿日元的铁路收购债券会给公共债券市场带来什么影响,谁也不知道。要说它根本不会造成任何影响,那是“骗人的”。<sup>③</sup>另一位成员认为铁路利润会在国有化之后大幅增长的观点是“巨大的谎言”,因为随之而来的系统扩张,以及议案中包括那些“毫无价值的铁路”,都会使利润减少。<sup>④</sup>

使内阁感到恐慌的是,这些论断使参议院里持反对意见的人逐渐增多。3月24日,原敬担心地写到,“国有化议案在参议院的情况不是很好。一些原来的支持者也突然表达反对意见,或者成为真正的反对者”。<sup>⑤</sup>考虑到参议院的反对,内阁的议案要按原样通过的机率非常小,这一点越来越明了。事实上,被委派研究议案的特别委员会最终大幅修改了国有化议案,以回应参议院成员的财政担忧。首先,委员会将收购铁路的期限从六年延长到十年,还将发行收购债券的时间从两年延长到五年。委员会主席在向参议院进行关于这两项修改的汇报时表示,这么做是为了“以尽量慢的速度发行公共债券,避免扰乱市场”<sup>⑥</sup>。其次,委员会将需要国有化的铁路数量进行了大幅削减,删除了在原敬的坚持下内

307 ①《日本每周邮报》,1906年3月24日,p.302。

②《大日本帝国议会史》,卷6,p.697。

③同上,p.698。

④同上,pp.709-711。

⑤《原敬日记》,卷2,p.173。

⑥《大日本帝国议会史》,卷6,p.696。

阁所增加的15条地方线路。委员会采取这一行动,无疑是为了减轻政府的财政负担,也为了去除政党在国有化议案中的痕迹。

这些修改明显打消了参议院成员的反对意见,除了那些极其顽固的。一位成员似乎表达了许多人的看法,他宣布,“我是不能支持这一议案的。但是,由于我相信这些修改减少了它扰乱经济的可能性……我会支持修改后的议案……但是如果不幸最终的议案增加了公司的数量,哪怕只有一家,或者大幅缩短了(收购)时间或进行其他类似的修改,我会重新表达我的反对。(‘注意!注意!’)”<sup>①</sup>由于这种情绪的存在,修改后的议案在3月27日以205比62票通过了一读,很快也通过了最后的两读。<sup>②</sup>修改后的议案然后很快被送到了众议院,再有几个小时,这一届国会就结束了。

很有可能参议院的修改规模太大,众议院会拒绝接受。由于几乎没有时间来做出妥协,议案将会被搁置,根据一份资料显示,这正是参议院的目的。<sup>③</sup>即使有时间将议案委托给一个联合委员会,原敬写道,“参议院是否会同意委员会的议案……”也是“不能确定的”。<sup>④</sup>他指出,特别是“前内阁的成员实际上倾向于修改后的议案”,暗示桂及其同僚可能在背后推动了议案的修改。不管如何,情况是“极其危险的”。不管他自己有多讨厌修改后的议案,原敬总结道,“我们必须坚定地同意参议院议案”,并敦促立宪政友会和大同俱乐部采取这一立场。<sup>⑤</sup>西园寺明确表达了内阁的态度,“参议院的修改是令人遗憾的;但是,我们认识到,在这种情况下,我们必须同意。”<sup>⑥</sup>亲政府的政党形成了统一战线,在国会最后一天的下午7:30,众议院在本章开头提到的混乱中批准了修改后的收购议案。国有化议案自此成为法律。

① 《大日本帝国议会史》,卷6,p.704。

② 同上,p.711。

③ 《加藤高明》,卷1,p.577。

④ 《原敬日记》,卷2,p.173。

⑤ 同上,p.174。

⑥ 《交通发达史》,p.161,引用于池田,p.313。

## 第 5 章 商界反应

这是怎样的令人揪心啊，

尽管我们只是在割舍一条金属之路。

——原六郎，关于山阳铁道公司国有化，1906 年 12 月

1 日<sup>①</sup>

铁路公司和商界总体上对《铁道国有化法》的提出和通过都有怎样的反应呢？当然，对铁路的国有化，并未出现如同过去 15 年金融大恐慌与衰退期间那样商界人士群起要求进行国有化之类的公共运动。在那些早期的危机中，令人绝望的财政状况曾使许多铁路业主急切地要求政府将其收购，以作为纾困之道。而如今，远不到这步田地。国有化前夕，私有铁路公司总体业绩出色，几次达到其史上最高赢利。例如，从 1905 311 年到 1906 年，行业巨头日本铁道公司能够派发 12%—14% 的红利，而

---

<sup>①</sup> 《原六郎》，卷 2，p. 264。

12%的红利已经是它在1888年创造的最高值了。<sup>①</sup> 1905年,运营中的38家私有铁路公司,拥有占全部建设成本9.5%的平均利润率,而很快将被国有化的17家公司则拥有高达10.1%的平均收益。<sup>②</sup> 紧随日俄战争之后出现的全面繁荣局面,使私有铁路公司的未来显得大有希望。正如1906年初某报指出的,“重建和平所带来的贸易复兴已经来临,而……它的后果之一,就是巨大的货物流量与乘客流量为铁路开启了一片光明,并极大地提升了其股份的市值。”<sup>③</sup>基于此,私有铁路公司及其股东们若对政府“抢夺铁路公司”并导致“已然赢利企业灰飞烟灭……”<sup>④</sup>(日本铁道公司一位经理的话)的计划进行抵抗,就再自然不过了。<sup>⑤</sup> 而正如我们先前提到的,一些主要的铁路资本家,如在国会中有宪政本党做代言人的岩崎,正是这么做的。

## 中小型铁路公司

虽然总体而言,铁路公司看起来赢利甚高,但在其强劲的业绩下,隐藏着财政和建设方面的严重问题。首先,在大型的干线公司(例如日本铁道)与中小型公司(例如中越铁道)之间存在着相当大的利润和红利率差距,后者1905年的利润率仅占全部建筑成本的5.7%。正如我们已经指出的,中小型地方铁路的所有者(例如中越)往往被大投资商所摒弃,它们乐于接受国有化,事实上可以说是争先恐后地想将其线路纳入政府的收购清单。这并不是因为它们的公司已处于破产边缘。但是,在财政基础方面,它们比大型的干线公司要脆弱得多。

中小型铁路公司的财政不稳定状况,与其在1897-1898年金融大

① 星野,“日本铁道(3)”,p.122。

② TKN,1907,附录,pp.22-46,78-104。

③ “铁路国有化”,《日本每周邮报》,1906年2月17日,p.169,引用《朝日新闻》中的一篇文章。

④ “关于铁道收购价格”,《东京经济杂志》,1906年2月24日,p.281。

⑤ TKN,1907,附录,pp.31,87。

恐慌与1900-1901年金融大恐慌时期经历的困难有关。正如1890年金融大恐慌及随后的衰退,这两次危机在很大程度上反映了随19世纪90年代中期第二次企业潮而来的狂热投机与投资热潮。那次企业潮在1896年达到顶峰,又是以铁路公司为中心。当年私有铁路的发展达到前所未有的程度,申请者向政府提出高达450份的临时铁路执照申请,令政府应接不暇。<sup>①</sup>实际上,当局仅批准了其中的29份申请,其余的因竞争相同线路或计划不周而遭拒。从1893年到1906年,只有大约一半的临时执照接受者(其中大多数是在企业潮年间获批的)成功得到了全权执照,而这其中又有一半以执照作废而告终。<sup>②</sup>简而言之,铁路狂潮造成了难以计数的投机和不良规划。正如一份资料对该时期的描述:

当时的情形是,退休的政府官员与缺德的商人在茶馆的二楼或商店的一角会面,用把尺子在一张总参谋部出版的地图上划出一道线。在有名望的人的帮助下,他们会发行股票,很快地,一家坐拥巨资的铁路公司就成立了,其权利股每股可有3至5日元的赚头。事实上,为满足这种铁路规划的需要,总参谋部的地图销售一空。<sup>③</sup>

第二次铁路潮自然有它狂放无度的一面,但与第一次铁路潮一样,它同样催生了一些成功的企业。正如先前提及的,这些大多数是运营相对短距离的城际线路或近郊线路的地方铁路公司。由于大多数与干线铁路相连,这些线路在完善整个铁路系统方面居功至伟。尽管如此,当恐慌发生时,成立于铁路潮时期的铁路公司处于极其危险的境地,因为

313 它们中的绝大多数还未完成其线路建设。即使在最好的时候,较小的铁

① 武知京三,《明治前期运输史的基础研究》(雄山阁,1978),pp.78-79。

② NTS,卷2,pp.258-261。

③ 《金融六十年史》,p.404。

路公司也经常难以承担建设成本。例如,在1895年,实际是于第一次铁路潮时期开始运行的中型公司两毛铁道,就因挪用部分储备金以弥补建筑资金短缺而受到铁道局的谴责。<sup>①</sup>毫无疑问,这些公司在战后恐慌中应该经历着更多融资方面的困难。而结果正如铁道委员会的一位委员在1899年指出的,“由于经济波动,越来越多的私有铁路公司正退还其业已取得的(建设)执照,或者要求推迟被授予执照。”<sup>②</sup>

为避免工程延期,许多较小的企业被迫大量依靠借款。即使如此,在1902年,它们的总资本仍然远远不及总建设成本(见表17)。与此相反,五大铁路公司对贷款资本的依赖却从19世纪90年代早期起稳步下降,至1902年,仅其全部股本就远远超过其累计建设支出。如果说,主要铁路公司在1890金融大恐慌后转而严重依赖债券发行,那么,在1897年之后,主要是中小型铁路公司在走这条道路。然而,这些较小的企业无法得到与较早干线公司那样优惠的条款。1898年发行的所有九期债券需承担的利率范围是10%–12%,以中越铁道为例,它就需承担12%的利率和两年的偿还期限。<sup>③</sup>很多这样的公司为偿还债务,被迫以高利息向银行贷款。对那些已有运营线路的铁路公司而言,负担银行贷款和发行债券的双重利息意味着利润率的锐减。如表18所示,在第二次金融大恐慌期间,较小铁路公司的运营收入实际上是增长了,净收入的减少显然归因于支出的剧增,尤其是包含利息支出的“一般性支出”这个子项目。五大主要铁路公司保持着高回报率,而中小型公司的利润则持续下降。那些深陷于债务泥沼的公司被债主紧逼追讨利息,更别提为投资者分红了。从1899年到1900年,无力分红的铁路公司数目从5家上升到9家,到1901年更高达13家。<sup>④</sup>更有甚者,一些公司根

314

① 铁道局局长松本庄一郎给两毛铁道公司的备忘录,1895年9月12日,递信省公文书,卷9, no. 15。

② 引用于老川,《明治期地方铁道史研究》, p. 48。

③ 野田,《日本证券市场》, p. 129; 淡路, p. 270。

④ 高村直助,“恐慌”,收于大石编,卷2, p. 202。

本无力还债,例如在 1901 年,丰川和西成铁道公司皆因未付本票而被银行查封。<sup>①</sup>

表 17 五大铁路公司与其他铁路公司总资本构成(1902)

铁路公司	实付资本 (千日元)	储备金 (千日元)	债券 (千日元)	贷款 (千日元)	建设成本 (千日元)	自有资本 与建设成 本之比(%)	总资本 与建设成 本之比(%)
五大铁路 公司	149,898	4,371	5,075	0	149,753	103	106.4
其他铁路 公司	52,706	785	7,778	1,583	66,996	79.8	93.8

来源:杉山和夫,“株式会社制度的发展:纺绩、铁道业的信用”,载于小林正树等编,《日本经营史学》,卷 1,《明治经营史》(有斐阁,1976)pp. 122 - 123.

20 世纪初,许多较小的铁路企业为摆脱持续的负债境况而采取非同寻常的举措。从 1900 年到 1903 年,11 家公司开始通过减少股本来重新调整其财务状况。其中五家公司随后联合另外的四家铁路公司在 1900 至 1902 年间发行优先股。然而,在持续至 1903 年的衰退形势下,公司在股票认购和从认购者手中募集股款方面遇到重重困难,因此通过发行优先股来筹集建设资金的努力惨败了。最终,几家公司孤注一掷,诉诸最终解决方法,即公司解体。在 1900 至 1904 年间,包括三家曾试图通过降低资本或发行优先股来解困的公司,11 家铁路公司以并购或转让的方式宣告破产。<sup>②</sup>

314—315.

在九州运营着 18 英里线路的唐津铁道公司,体现了所有为衰退所累的铁路公司的趋势。当然,该公司与这类企业的大部分公司不同,其收入主要来自货运,尤其是煤。也正因如此,它在经济衰退中所遭受的冲击比大部分地方铁路公司严重得多,后者主要基于客运而运营。然而,区别也只是程度上的,因为即使是那些收入未曾减少

① 野田,《日本证券市场》,pp. 142 - 143.

② 同上,pp. 144, 146, 152 - 155, 162.



的公司,金融大恐慌也使其收入远低于预期,更显然低于给付利息所需的水平。唐津铁道公司的应对危机之道在所有中小型铁路公司中是很典型的。

唐津铁道公司于1898年开通了它的第一条线路,不久后它就已经深陷泥淖。随着利润因煤炭市场的衰退而下降,公司日渐债台高筑,“甚至没有能力分发第一次红利”。<sup>①</sup> 这种情况导致董事会在是否继续进行规划中的建设工程的问题上出现分歧。代表管理阶层的一派坚持“基于预期的(未来)收益,完成未完成的线路”,<sup>②</sup>另一派则站在许多股东的立场上,要求暂停剩余的建设工作。该争论最终导致时任总裁的辞职。1900年2月,股东选举南清接替总裁职位。南清立即采取一个多方面的计划,于财政困境之中挽救公司。他“一方面大刀阔斧地裁员……另一方面发行债券以筹集资金”。1901年3月,“将公司股价下跌视为一个千载难逢的机遇”,<sup>③</sup>南清通过赎回大约40%的公司股票减少了公司的资本。他是这样做的:以优先股交换赎回的股票,再以退款替代优先股的首次付款。通过这种方法,公司在折旧资产方面取得17.8940万日元的净收益。<sup>④</sup> 因此,公司的业绩显著提高,当年能派发10%以上的红利。

表 18 私有铁路公司业绩(1899-1901) 单位:千日元

年份	主要干线铁路公司			中小铁路公司		
	1899	1900	1901	1899	1900	1901
公司数目	5	5	5	35	34	35
实付资本	112,646	128,203	144,598	46,892	49,784	52,562
收入	19,135	23,490	26,737	5,631	6,509	7,047

316

① NTS,卷2,pp.550。

② 村上悌一, p.75。

③ 同上, p.76。

④ 野田,《日本证券市场》,pp.145。

续 表

支出	主要干线铁路公司			中小铁路公司		
一般开支	1,545	2,325	2,576	792	1,436	1,957
总开支	9,642	10,832	12,408	2,773	4,043	4,798
净利润	9,493	12,658	14,329	2,858	2,466	2,249
利润与资本之比%	8.4	9.9	9.9	6.1	5	4.3

来源:《日本帝国统计年鉴》,卷 19,(内阁统计局,1900)pp.699-701,704-706,卷 20(1901). pp.763-765,768-770.卷 21,pp.704-706,709-711.

注:本表未包括三家于 1900-1901 年被干线铁路公司收购的铁路公司。

然而,这些宁静的日子只持续了很短一段时间。尽管唐津铁道公司已着手调整资本储备结构,它的未偿债券仍然与其实付资本相当,还有高利息的 4.8 万日元短期银行贷款。<sup>①</sup>不久之后,该铁路公司“不得不把所有收益用来(偿还债务)……”。<sup>②</sup>紧接着,第二次大恐慌来袭,公司再次陷入山穷水尽的境地。最终,尽管南已经为挽救公司付出了最大的努力,他还是被迫接受了股东们将公司出售给九州铁道的要求。1901 年 12 月,南与九州铁道的总裁签署了合并协议,从而宣告了唐津铁道及其财务困境的终结。

九州铁道对唐津铁道的并购,是当时企业合并总趋势的一部分。在明治工业化的两大龙头部门——棉纺业和铁路业中,接连的大恐慌在世纪之交引发了一系列的并购行为。1900 年以后,这两大领域的企业数目下降正是这一情况的体现(见表 19)。如前所述,在 1900-1904 年期间,有 11 家铁路公司被兼并。其中,两家位于四国的小铁路公司被当地另一家稍大的伊予铁道公司合并。还有一家位于关东的负债累累的小铁路公司,为避免破产而降低股本另组新公司,并向该公司注入了全部资产。其余的案例全部是干线铁路公司收购苦苦挣扎的地方铁路公司。

<sup>①</sup> TKN,1907,附录,p.42;村上悌一,p.77。

<sup>②</sup> 村上悌一,p.77。

关西铁道公司是最活跃的兼并者,共兼并了11家问题铁路公司中的4家。九州铁道和山阳铁道分别兼并了两家。实际上,兼并运动始于1896年日本铁道公司对两毛铁道的并购。关西铁道和九州铁道都于19世纪90年代后半期初尝兼并滋味。

表 19 铁路公司与纺纱公司总数目(1897-1905)

年份	铁路公司	纺纱公司	年份	铁路公司	纺纱公司
1897	66	65	1902	50	56
1898	58	74	1903	46	51
1899	58	78	1904	39	49
1900	55	79	1905	39	49
1901	50	66			

来源:野田正穗,《日本证券市场成立史:明治期的铁道与株式会社金融》,(有斐阁,1980) pp.157.

政府似乎欢迎甚至鼓励这种铁路兼并趋势。诚然,铁道局局长井上长期以来一直谴责铁路网络的四分五裂。依据《铁道敷设法》,国家机关显然试图规范私营资本发展,缔造置于尽可能少的公司控制下的统一子系统。国家的举措之一是杜绝“批准竞争性路线的建设”。该政策还可以避免“对远谈不上绰绰有余的资金的灾难性浪费”。<sup>①</sup>《铁道敷设法》有时列出计划由国家来建设、但又批准可由私有资本来建设的可替代线路,由铁道委员会根据私有企业的申请,从这些线路中选择一条。这个过程通常促成竞争对手在单个项目上联手。<sup>②</sup>政府试图进一步推进私有铁路系统有序发展的另一举措,是促进现有企业的合并。这一政策在铁道委员会于1893年向递信省提交的一份备忘录中被明文表述。铁道局要求铁道委员会考虑“防止铁路(网络)分裂的危害”的方法。在这份备忘录中,铁道委员会答复道,“合适的方法是建立铁路线终端和区域,把

① “日本的铁道”,《铁道边境史》,卷1,第3号,p.361(1898)。

② 关于两大集团兼并的例子可参考《歌山县县史:近现代史料》,卷4,(歌山:歌山县,1978), pp.912-913。

每个区域内的线路置于一家公司的管理之下”。然而，这样一个计划的实施需要花费数年的时间，因此委员会认为，“更立竿见影”的方法是将铁路公司“合并或者在运营许可的情况下互相联合”。<sup>①</sup>

鉴于当局的这种态度，主要铁路公司在鲸吞遭受连续金融大恐慌冲击的地方公司时所向披靡。事实上，在 1897 年前，九州和山阳铁道公司就分别在其地区吞并了大部分的小公司。同样的，关西铁道也在关西地区接管了一大批本地公司。甚至连早先并购水户和两毛铁道的日本铁道公司也试图在 1904 年并购关东地区其他两家铁路公司。<sup>②</sup> 自第二次铁路潮以来，伴随铁路公司的遍地开花，五大铁路公司在私有铁路系统的份额持续下降，而融合的趋势使其扭转了这种颓势。1891 年，五大铁路公司在实付资本额以及运营里程这两项均占私有铁路的 88%，而到了 1899 年，这两项百分比已下降到大约 65%。但是到 1905 年，主要得益于兼并运动，它们的实付总资本份额提高至 75%，开通铁路总里程的份额也提高至 68%。<sup>③</sup> 回顾起来，这种整合趋势把铁路业几大巨头变为国有化的基石，使政府收购大多数私有铁路网络的工作更为容易。

那些未被巨头收购、安然挺过大恐慌的中小型铁路公司，主要是说服银行投资它们的股票或债券。实际上，危机的一个重要结果，就是促使机构投资者在中小铁路企业中的增多。例如，成立于 1895 年、主要依靠贵族资本和当地资本建立的京都铁道，其利润率在第一次战后大恐慌后骤降，自此，它开始接受一些地方银行的投资。不过，在 19 世纪末 20 世纪初，该公司突然转投财大气粗的横滨银行家的怀抱，后者至 1905 已持有该公司 47% 的股票，占据十大股东的六席。<sup>④</sup> 另外，一位热心过度的大阪北滨银行主管于 1897 - 1898 年金融大恐慌之后买入了大约 1/5

① 铁道委员会主席川上操六给递信大臣黑田清隆的备忘录，1893，递信省公文书，卷 7，no. 2。

② 然而，这个努力还是失败了，因为公司无法在兼并条款上达成一致，见《原六郎》，卷 2，pp. 294 - 295。

③ TKN，1907，附录，pp. 22 - 46 综合各处。

④ 老川，《明治期地方铁道史研究》，pp. 40 - 47。

的西成铁道公司股票。但是,在银根紧张的大环境下,他很难筹集到资金支付第一期股票分期付款。银行最终伸出援手,以他的私人财产作抵押,贷给他所需的资金。1902年,该主管和银行达成协议,将其在西成铁路的全部股份转让给银行,彼时,这部分股份已占西成铁道公司全部股票的1/4。<sup>①</sup>

除了投资铁路股份,自1898年,北滨银行和其他银行开始雄心勃勃地承销铁路的债券。而它们承销的几乎都是中小铁路企业发行的债券,这些企业在战后的金融危机中苦苦挣扎求存。隶属于安田集团的几家银行在该领域尤其活跃。它们承销的铁路债券总共占1898-1906年间银行承销的铁路债券的40%,包括中国银行1898年发行的与德岛银行1899年发行的那些债券。<sup>②</sup> 银行追捧铁路债券,包括业绩不那么理想的地方铁路债券,既因为债券总能带来高利息,也因为铁路本身是再好不过的抵押品。此外,银行用铁路债券作为抵押,能轻而易举地向半官方的兴业银行借款。<sup>③</sup> 银行成为中小铁路公司的主要投资者,对铁路国有化意义非凡。鉴于政府收购可将投资公司的风险转化为持有公债的安全,通常作风保守的银行等金融机构对此趋之若鹜。

金融大恐慌的另一个重要副产品,是在私营企业家中爆发的国有化运动。正如我们前面所指出的,该运动以雨宫敬次郎和其他铁路业主为中心,毫无疑问,他们中的大多数人都都是战后危机中利润和股价暴跌的中小铁路企业的投资者。就在大恐慌中寻求解脱这点而言,他们对国家购买的需求与1891年那拨商人在本质上并无二致;正因如此,该运动深受自由放任主义者的诟病,认为是“股票掮客的论调”。<sup>④</sup> 而正如1891年<sup>320</sup>的运动,战后国有化运动所采取的形式是由商会驱动的请愿。具体而

① 《岩下清周传》,故岩下清周君传记编纂会编(近藤音吉序言版,1931),p.27。

② 杉山和夫,“株式会社制度”,pp.123-124。

③ 野田,《日本证券市场》,p.136。

④ “私有铁道收购记”,p.953;《金融六十年史》,p.415。

言,在1898年,东京及京都商会均呈请内阁和国会购买私有铁路。在请愿书里,两家商会强调了铁路系统的统一对经济和战略的重要性,并指出在现有的支离破碎的系统中,小型铁路公司因资金匮乏,很难执行既定的建设计划,更不用说创建统一的网络了。因此,他们敦促当局通过将铁路公司国有化来解决这一问题。<sup>①</sup>

东京商会递交的请愿书大部分是雨宫敬次郎、井上角五郎及其同僚的手笔。不可否认的是,井上并非与任何一家中小型铁路公司,而是与“五大”之一的北海道炭矿和铁道公司联系密切。但是,较之其他干线铁路公司,北海道炭矿和铁道因为严重依赖煤炭运输,在金融大恐慌及随之而来的市场萧条中遭受的打击要大得多。雨宫敬次郎则是获利丰厚的甲武铁路的主要股东和主管,但他同时也是另一家业绩较差的地方铁路公司——川越铁道公司的最大股东。<sup>②</sup>而就京都商会的请愿而言,中小企业在金融大恐慌中所受的打击无疑是主要动因。在该商会请愿书的发起者中,商界人士田中源太郎和浜冈光哲翁都与重压之中的京都铁道公司关系密切。<sup>③</sup>

正如先前提到的,宪政党采纳了这些团体的要求,并设法将铁路国有化提上立法议程。但是,众议院刚将收购议案提交讨论,战后的第二次大恐慌就爆发了。随着股票价格再次下挫,雨宫敬次郎及其同僚加倍努力,终于在1901年9月,成功地促使全国商会联合会通过一项决议,支持国家通过在国外发行债券以收购私有铁路。同时也决定让东京商会以相同内容呈请内阁和国会。<sup>④</sup>这就是在1902年1月被桂太郎断然拒绝的那份请愿书,理由是它对国有化的呼吁仅仅是“纾困的权宜之计”。

① NTS,卷2, pp. 797 - 802。

② 武知,“日清战争后”, pp. 15 - 16。

③ 中西, p. 105。

④ 同上, p. 109。

大恐慌时期的国有化运动让商界人士更容易接受国家对私有铁路公司的购买,但是因为这种运动是对大恐慌本身的一种反应,它对《铁道国有化法》的最终通过并没有直接影响,因为后者的发生是在经济上升期。<sup>①</sup>然而,大恐慌为中小型铁路公司留下了一笔重要的遗产,那就是凸显其财政不稳定性,从而迫使其越来越多地寻求银行的投资。即便在国有化之前它们的财务状况已经有所改观,但经济危机时期遗留的大笔债务仍然是其运营的掣肘。难怪大多数的地方铁路都对政府收购表示欢迎。

## 主要铁路公司

相较于大多数中小型铁路公司,那些重要的干线公司相对轻松地度过了金融大恐慌,并从19世纪末20世纪初时回报率逐步上升。由于五大铁路公司在实付资本和运营里程方面均占有所有17家国有化公司的4/5,其所有者的态度几乎决定了所有公司对于国有化议案的总体接受程度。由于利润率和分红较高,五大铁路公司完全有理由反对国有化,它们中的几家也确实这么做了。

日本西部的大铁路公司反抗最激烈。尤其是关西铁道公司,将反抗政府收购进行到底。直到1906年12月,该公司还向内阁和国会两院提出使之免于被国有化的申请,有些牵强地辩称道,根据只收购非地方性铁路这条明文的限制,其铁路“自然应该被排除(在国有化之外),因为(它们都)位于某一地区,并缺乏干线铁路所具有的特征”。<sup>②</sup>关西铁道公司拥有对抗国家的传统,因此,其对国有化的抵制并不出人意料。倚仗关西当地资本家和外来投资者(例如三菱),关西铁道公司几乎是自由

<sup>①</sup> 马歇尔将商界对国有化的支持视作一个持续的现象,而忽视了国有化需求的影响与金融危机之间的密切关联:马歇尔,pp.22-24。

<sup>②</sup> NTS,卷2,pp.367。

企业的化身。作为五大铁路公司之中唯一一家从未接受政府补贴的公司,关西铁道发展了一种锐意的独立精神,并雄心勃勃地通过收购关西地区的中小铁路公司来积极扩张网络。到世纪之交,它已将其主线从名古屋延伸到大阪,为其始于1902年的与平行国家铁路如火如荼的利润率之争搭建了舞台。<sup>①</sup>

在利润率之争于1904年结束之前,由于关西铁道与政府部门赢利大户东海道线之间的激烈竞争,政府部门显然已深受打击。这在随后政府急切地出租西成铁道公司连接西成与大阪湾的短程铁路线之际尤为明显。自19世纪90年代后期以来,关西铁道就一直计划购买西成铁道,从而保住大阪湾出口。如果这个计划得以实现,国家铁路在竞争中就将进一步处于下风。更大的挑战出现于1904年,这时商人们开始考虑在关西地区缔结私人铁路大联盟。这样一个大联盟会控制所有涉及大阪区域海路通道的货运交通,以及通往观光胜地奈良的客运交通,从而严重打击东海道线。作为该地区最大的铁路公司,关西铁道自然会统治这个联盟,包括那个虽小但富有战略意义的西成铁道。<sup>②</sup>

受这些计划警示,政府官员迅速控制了西成铁道。1904年8月,国家铁路的一位段长向递信大臣提交了一份报告,呼吁政府利用西成铁道近来业绩不佳和股价下跌的时机,将其一举收购。经过进一步的调查,  
323 该官员在11月提交了后续报告,他在其中宣称:

如果目前的情况继续,(西成铁道)将会破产,并与另一铁路合并。而和它合并的铁路公司很可能非关西铁道莫属。一旦发生那样的情况,关西铁道将成为国家铁路更强大的敌

---

① 具有讽刺意味的是,田健治郎在1900年通过经办该公司对大阪铁路的收购事宜,为此竞争创造了条件。本项收购使该公司拥有了一条由名古屋至大阪的直通线路。实际上价格战是在田辞去公司总裁职位之后近两年才爆发的。参见《田》,pp.122-124;原田和青木,pp.53-54。

② 岛,pp.89-90。



人……如果(这家)已经让国家铁路陷入诸多不利境地(的公司)再得到通往大阪湾出海口的铁路,将会怎样呢?关西铁道将扼住大阪的咽喉,而国家铁路将蒙受重大损失。因此,为保护我们自己的利益,我们应该要么以适当的价格出租西成铁道并交由铁道局运营,要么干脆一举将其收购。<sup>①</sup>

政府听从了这位官僚的建议,决定暂时出租西成铁道,并最终依据《铁道国有化法》买下它。这一事件显然表明,关西铁道和国家铁路之间爆发的竞争给当局留下了深刻的印象。这是铁路公司与国家之间公然对立的极少数案例之一,和占主流的利益协调情况大不相同。然而,正是基于这一原因,它击响了刺耳的音符,使得至少对递信省官员而言,防止关西铁道竞争的重演成为推动国有化的另一动机。

关西铁道对国家收购的反抗显然源自其对政府官僚天然的抵制,以及其地方所有者的独立性,但同时也因为三菱集团是其大股东之一。<sup>②</sup>作为高调的国有化反对者,三菱在推进铁路私营投资方面怀有与其他大多数铁路股东不同的动机。在国有化前夕,占据私有铁路股东名单统治地位的,是以银行、保险公司、宫内厅为首的机构投资者和诸如贵族、地主、大城市资本家(股票经纪人、纺织商人等)之类的私人投资者。<sup>③</sup>与上述两类业主往往考虑投资的直接回报不同,三菱对铁路发展所带来的更广阔领域的收益更感兴趣。尤其是,对私有铁路的控制和扩展,已经成为三菱公司在日本西部总体商业战略的一个重要的部分。该战略旨在将道路工程和集团以采矿和造船技术为首的其他业务整合起来。因此,三菱公司在保持铁路的私有性质和私营管理方面,拥有巨大的既得利益。

324

① NTS,卷2,pp.215。

② 小川对关西铁道抵制国有化的解释主要从其总裁片冈直温,以及相应地,由片冈同时主管的其主要投资方之一日本生命保险公司对国有化的强烈反对入手。但他的论据不甚令人信服。参见小川功,pp.56-57。

③ 杉山和夫,“明治30年代”,pp.153-181。

这种对铁路发展外部经济效益的考量使三菱集团不惜为山阳和九州铁道公司倾注更多血本。事实上,这两家公司已成为这个新兴财阀的主要铁路投资对象。1905年,岩崎久弥同时是两家公司最大的股东。他和岩崎弥之助一共持有山阳铁道8%的股票和九州铁道12%的股票。与此同时,岩崎久弥也是关西铁道的第四大股东,但他在该公司持有的股份不到1%。<sup>①</sup>三菱是山阳和九州铁道的最大股东,这在很大程度上解释了为什么这两家日本西部干线铁路公司也反对国有化。

三菱对九州铁道的巨额投资与其在九州地区广泛的煤矿业务有关。这份投资为三菱在与三井竞争九州煤矿工业控制权时,提供了强有力的武器。国有化前后,九州煤矿产量占全国的近80%,而其中2/5的煤矿归三井和三菱所有。但是,通过从较小的煤矿经营者处收取销售佣金,三井控制了九州地区一半的煤炭分配。<sup>②</sup>因此,为了抗衡三井在销售方面的压倒性优势,三菱试图在运输方面增强实力。除了拥有九州铁道最多的股票以外,三菱也成为筑丰兴业的最大股东。在三菱的支持下,筑丰兴业克服其财政问题,继续在筑丰煤矿资源丰富的地区延展其线路。

然而,不久之后,三菱要求掌控筑丰兴业的<sup>325</sup>管理权。1896年,三菱成功地使其推出的候选人仙石贡被任命为筑丰兴业的执行官(见图11)。<sup>③</sup>仙石贡1857年出生于土佐藩的武士家庭,毕业于东京帝国大学理工部并最终成为国家铁路工程师。他从铁道局被借调出去,先后监管了日本铁道和甲武铁道的线路施工工作。<sup>④</sup>1896年,他辞去国家铁路的工作,投身私有铁路管理事业。他在九州铁道的工作中崭露头角,很快就成为

---

① 杉山和夫,“明治30年代”,pp.160-161。

② 岛,p.114。

③ 《麻生太吉传》(麻生太吉传刊行会,1934),p.349。

④ 仙石贡晚年担任铁道大臣和南满铁路总裁。参见《铁道先人录》,pp.201-202。



327

图 11 仙石贡(1857-1931),九州铁道公司的第二任总裁,1898-1907年在任。照片提供:东京运输博物馆。

一位出类拔萃的专业经理人。在三菱的支持下，他不顾更为保守的股东们的抗议，不懈地推进商业拓展计划，使同伴以“冷若冰霜、顽固不化”来形容他。<sup>①</sup> 1897年，筑丰兴业并入九州铁道，他成为后者的副总裁和执行董事，次年升任总裁。作为九州铁道的最高执行官，仙石贡“改变了先前的保守政策，坚决采取更积极的战略”。<sup>②</sup> 他一方面通过购买其他铁路公司的建设执照，极力扩大公司的网络，另一方面广泛投资于现有线路的升级改造。<sup>③</sup>

仙石贡对其计划的激进追求，在较保守的、只着眼于较高分红率的股东那里引起了强烈反应。使事情更加复杂化的是，正如其他明治时期铁路公司一样，九州铁道没有折旧会计体系，因而线路升级的资金只能由营业收入来提供。结果就是，仙石贡对线路改造的大量投资和对维修等人员的扩招，都影响了公司的利润。这些步骤只会进一步恶化1897年金融大恐慌业已造成的影响，使分红率从该年的10%骤然跳水至1899年的6.5%。<sup>④</sup> 这样的结果使一些股东感到沮丧，他们开始猛烈抨击管理层的扩张政策，并于1899年7月发起了一场将仙石贡赶下总裁职位的运动。<sup>⑤</sup> 结果就是所有者和管理者这两组势力之间典型的对立，原因是“股东要求增加分红，甚至不惜减少业务，而董事则坚持扩展业务，即使这意味着减少分红”。<sup>⑥</sup> 以银行家、证券经纪人和其他铁路资本家为首的批评者们遭到来自三菱和地方煤矿主的对抗，而后二者在筑丰并入九州铁道之后就已控制了九州铁道的董事会。<sup>⑦</sup> 经寡头井上馨的调

326 解，冲突最终以有利于管理层的方式得以解决，最终决定仙石贡的计划

① 村上梯一，p. 77。

② 落合，p. 198。

③ NKTH，卷4，pp. 546-549，551-554。

④ 《九铁》，p. 113。

⑤ 同上，pp. 17-18 同时参考 SEDS，卷9，pp. 237-302。

⑥ “九铁事件的裁定”，《东京经济杂志》，1900年2月17日。P. 276。

⑦ 东条，pp. 21-25。

弥补了前任管理层在基本资本支出方面的重大疏忽。<sup>①</sup> 据《日本每周邮报》1899年8月份报道：

目前确立的真相是，其他日本铁路公司通常摒弃任何昂贵的升级改造，仅以丰厚的红利作为唯一诉求，而九州铁道不仿效此种做法。取而代之的是，其负责人仙石先生在管理中注入了一种进取精神。此外，该企业也不因半年一度的账目需要而将所有运输收入存入银行，而是拨出合理的款项用于改进车辆、维修线路，保持一切处于安全可靠的状态。<sup>②</sup>

在三菱的不断支持下，仙石贡继续推进其积极的政策，1902年挫败了不满的股东再一次干涉他计划的企图。<sup>③</sup> 至1905年左右，由于他成功推广及改进了公司的网络，九州铁道成为三菱在煤矿业战略扩张的重要一环：1897年到1906年，九州铁道的货运收入几乎增长了四倍，在全部收入中所占的比重从41%增加到了58%。<sup>④</sup> 显而易见，如果进行铁路国有化，三菱将损失惨重，所以它有充分的理由反对。

因此，当内阁在1906年3月将国有化议案提交给国会时，仙石贡立即着手阻碍立法就不足为奇了。3月14日，内务大臣原敬接到警方报告，称仙石贡已与其他铁路执行官联手游说众议院的成员反对该议案。原于是指示警察“密切注意贿赂行为”，最终，通过井上馨警告仙石贡停止进一步干预。<sup>⑤</sup> 最后，这位九州铁道总裁迫不得已默许了国家购买，但极不情愿承认失败，这种情绪在1907年公司发布的简史中表露无遗。其中，公司官员们痛陈道，“本公司为此时不得不将全部资产转移给政府

328

① “九州铁道报告书”，p. 278。

② “九州铁道”，《日本每周邮报》，1899年8月26日，p. 209。

③ 《九铁》，p. 118。

④ TKN, 1907, 附录, p. 69。

⑤ 《原敬日记》，卷2，pp. 171 - 172。

感到惋惜”，因为“自此以后，（该铁路）的利润将遥遥无期”。<sup>①</sup>显然，轻易地拱手出让对三菱而言关系非同小可。

岩崎家族在山阳铁道的投资比九州更多。<sup>②</sup>与九州铁道一样，山阳铁道对三菱集团的另一一些经营项目具有重大的战略意义。除了从九州转运煤矿这个作用外，山阳铁道还为三菱集团及其船运子公司 N. Y. K（日本邮船株式会社）提供了与 O. S. K（大阪商船株式会社）竞争的手段，后者控制了内海的大部分货运业务。正如我们所看到的，在早期，O. S. K 和其他轮船公司的竞争不断给山阳铁道施加了降低价格和提高服务的压力。但从 19 世纪 90 年代末期开始，铁路公司转守为攻。1898 年，O. S. K 新建了大阪和门司之间的直达线，以“联结东海道国家铁路和九州铁道”，<sup>③</sup>此举实际上是绕开了山阳铁道，因此对山阳铁道造成了更大的威胁。后者则采取了报复行动。它成立了自己的船运公司，提供从山阳铁道西端至门司之间的运输服务，为东海道铁路和九州铁道安排联运，新的船运公司还和 O. S. K 之间展开一场激烈的价格战。<sup>④</sup>这场价格战先是关于乘客票价的，然后在 1898 年中期，在货运运费方面也表现出了咄咄逼人的态势，采取的政策是，“一旦判断降低价格对我们有利，我们应通过降低 10%—15% 的价格来吸引货运业务，（从而）与 O. S. K 和其他船运公司相竞争。”<sup>⑤</sup>这些策略给 O. S. K 迎头一击，使之在 1898 年业务陷入停滞。与此同时，山阳铁道在运营收入方面稳步增长，很大程度上是由于联运收入的激增。<sup>⑥</sup>

投资山阳铁道还为三菱带来其他间接收益。特别值得一提的是，山

① 《九铁》，p. 118。

② 以下关于山阳和日本铁道公司的讨论大量借鉴了樱井彻，“山阳铁道”与“日本铁道（1）—（2）”，载于《大阪时代论集》，no. 25, pp. 59—84（1976）和 no. 26, pp. 45—65（1977）。

③ “大阪商船株式会社”，《营业报告书》，1899。

④ 樱井，“山阳铁道”，p. 59。

⑤ “山阳铁道行李运费削减计划”，《东洋经济新报》，1898 年 7 月 5 日，p. 35。

⑥ 樱井指出，在 1898 年至 1901 年期间，联运的收益占山阳铁道客运总收入的比例从 15% 上升到 24%，占货运总收入的比例从 13% 上升到 21%。见樱井，“山阳铁道”，p. 61。

阳铁道和 O.S.K 之间的竞争,使三菱旗下的长崎造船厂业务增加了,因为山阳铁道的船运子公司将其制造新船只的所有订单都交给长崎造船厂。<sup>①</sup> 身兼船厂经理和山阳铁道董事的庄田平五郎力促这种互补关系的发展,他 1906 年提议山阳铁道为新船只安装长崎造船厂试制的新型英国涡轮机,就证明了这一点。<sup>②</sup> 此外,三菱公司在山阳铁道沿线还有诸多利益,包括其采矿部分的两个赢利大户吉冈煤田和生野煤田,以及在神户港的许多投资。<sup>③</sup>

当时在山阳铁道,如同九州铁道一样,出现了致力于拓展企业业务的专职受薪经理,出于对铁路投资领域更广泛收益的关心,三菱对此趋势表示支持。如同仙石贡之于九州铁道,山阳铁道的经理是牛场卓藏。牛场卓藏是庆应义塾毕业生,曾在大藏省工作,1894 年担任山阳铁道总监之前曾进入多家公司董事会。身处其位,牛场卓藏曾辅佐总裁松本重太郎,后者是一位大阪企业家,也是传统铁路管理模式的代表人物。在 19 世纪 80 年代中期编制阪堺铁道公司规划时,松本曾站立在古老的堺高速公路旁,通过数和服袂里的豆子来估算交通量。<sup>④</sup> 作为百三十国立银行的总裁和几大私有铁道公司的大股东,他是铁路公司董事会里身兼所有者与管理者、并同时介入其他经营事务的代表。但是,松本是超乎一般人的,20 世纪 90 年代初,他同时负责的铁路公司的数量,确切地说,有五家之多!<sup>⑤</sup> 毋庸赘述,他不可能监督所有这些线路的日常运营,此项工作他就留给诸如牛场这种全职助手了。在三菱的支持下,山阳铁道公司于 19 世纪 90 年代末与九州铁道一样,将其全职经理稳步推向最高决策层。与仙石贡在九州铁道的崛起相仿,牛场在 1898 年被提拔为山阳

① 《岩崎弥之助传》，卷 2（岩崎弥太郎，岩崎弥之助传记编纂会，1971），p.325。

② NKTH，卷 4，p.429；《关一釜连络船史》（广岛：广岛铁道管理局，1979）。

③ 《岩崎弥之助传》，卷 2，pp.99 - 121,326 - 345。

④ 龟村正直和牧村史阳编，《大阪方言》，卷 3（大阪：清文堂书店，1951），p.116。

⑤ 杉山和夫，“企业的财务，投资活动”，p.77 n42。

铁道的执行董事,并于1904年最终接替松本成为董事会主席。<sup>①</sup>作为持股微乎其微的管理专家,牛场和仙石贡为山阳和九州铁道的最高管理层注入了高度的职业精神。

与仙石贡一样,牛场同样呼吁扩大在铁路的投资,但他在处理与股东的关系方面更具策略。自19世纪90年代末开始,他通过力劝山阳铁道所有者关注长期利益,并唤醒其公民责任意识,使他们在支持其设备更新计划方面团结一致。他在1899年指出,股东不应吝惜铁路升级所需的巨大资金投入,因为这些投入将“为赢利开启永久之源,同时完成(公司)对社会的重大责任”<sup>②</sup>。至1906年1月,牛场极大地完善其思想。在该月他发表的一系列文章里,他坚持认为私有铁道必须控制分红,用盈余部分进行必要的改进。他接着批评铁路公司“为最高分红率而争”,“利润增长越多,给股东发的钱就必须越多”这种普遍趋势。他警告道,如果公司不制约分红率,它们将“阻塞进步和完善的来源,从而失去它们永远的利益”<sup>③</sup>。

尽管牛场的立场直截了当且合情合理,但是不符合许多股东逐利的倾向。尽管如此,他还是成功避免了一些仙石贡面临的问题,这不仅由于他对投资者的呼吁,还由于几大股东自身已经进行的改革。至1905年,曾刁难中上川的大阪投资者几乎都从山阳铁道主要股东的名单中消失了,代之而起与三菱、三井一起忝列山阳铁道大股东的,是住友和其他几家银行、保险公司(见表20)。在这更加稳定的股东构成基础上,牛场要推销其观点就容易些了。

---

① 《铁道先人录》,p. 57。

② 牛场卓藏,“铁路营业的方针”,《铁道时报》,no. 14(1899年5月),载于《日本铁道十年纪念论》,pp. 274 - 286。

③ 牛场卓藏,“设施铁道利益红利限制论”,《铁道时报》,nos. 329 - 334(1906年1月),载于《日本铁道十年纪念论》,pp. 185 - 219。



表 20 山阳铁道公司十大股东(1905)

股东名称	持股数	股东名称	持股数
岩崎久弥	44,103	住友银行	9,059
三井银行	39,065	住友吉左卫门	7,077
岩崎弥之助	13,507	明治火灾保险	5,635
明治生命保险	12,316	辰马吉左卫门	5,126
日本储蓄银行	9,490	寺田甚与茂	5,114

来源:《帝国铁道要鉴》,第3版,(铁道时报局,1906)p.182。

而且不像仙石贡那样,牛场并未亲自反抗国有化。这项任务交给了庄田平五郎。作为山阳铁道的创建者和董事,以及三菱的首席经理,庄田平五郎是铁道公司与财阀之间利益重合的完美代表。我们前面在提到加藤高明时讲到,庄田平五郎极力反对国有化,他的理由是国有化会减少竞争,而没有竞争就没有进步。庄田平五郎对“进步”的确切定义是“设备改进”。必须指出的是,至1905年,他的自由放任主义立场已经与“经典的英美自由主义”相去甚远。<sup>①</sup>庄田平五郎反对价格竞争,因为在他看来,价格竞争会不可避免地导致破坏性的价格战,并无论如何将以限价协定而告终。取而代之地,他主张的是“一种基于设备的竞争”,由此公司将通过管理合理化来竞相升级厂房和设备,并保持“固定水平的利润”。<sup>②</sup>此外,庄田平五郎招牌式的“自由企业”思想使其并不倾向于全盘私营网络,而倾向于现存的混合体系。如他所述,“将铁路管理工作全盘交由私有企业是有害的,正如将其全盘国有化一样。只有同时(让私人和国家)管理铁路,我们才能期待在改进方面取得进展。”<sup>③</sup>简言之,竞争越多元化越好。

在这些关于铁路改进的谈论背后,横亘着山阳铁道和其他铁道公司当时所面临的一个严重问题,即需要大量资金投入以升级建设得不够好和急速贬值的铁路线。国有化的反对者喜欢将国有铁路和私有铁路作

331—332

① 马歇尔, p. 23。

② 《将来的铁路政策》,《东洋经济时报》,1905年7月15日, p. 12。

③ 同上。

比较,指出后者低得多的建设成本和高得多的赢利能力。<sup>①</sup>事实上,1905年,国家铁路每英里线路的累积建设费用是104,385日元,而最终国有化的17家私有公司仅为80,407日元。部分由于其更低廉的建设成本,国有化的私有铁道总体上获利远比国家铁道多,其相较建设成本的盈利率为10.1%,而国家线路仅为7.4%。<sup>②</sup>收益悬殊的部分解释是国家管理的低效和许多政府铁道建设起来更加困难,尤其是横穿本州的铁道,该铁道的建设不仅出于经济利益,也是因为政治和战略需要。即使不是更加重要也称得上同等重要的是,私有铁路通过忽视或推迟必要的修缮和改造,致力于降低建设成本,从而取得相对高的利润率。

例如,在山阳铁道,驱逐了中上川的“大阪节约者们”成功地将建设成本由1889年的每英里5.9万日元削减到1892年的5万日元以降(见表21)。然而,在松本和牛场任上,公司扭转了这种趋势,将厂房和车辆支出费用率大幅提升,以适应运载能力增长所带来的经济增长要求。结果就是,在20世纪初,山阳铁道迅速逼近了国家铁道的固定资产投资水平。

表 21 山阳铁道公司的建设成本(1889 - 1905)

年份	建设成本							总计 (千日元)	开放线路的 平均长度 (英里)	开放线路的 每英里建设 成本(千日 元/英里)
	铁轨 (%)	土地 (%)	隧道 (%)	车站 (%)	机械车 间(%)	铁道车 辆(%)	并购 (%)			
1889								2,179	37	58.9
1892								7,125	144	49.5
1897	16.6	12.7	6.0	3.4	1.0	15.0	0	16,342	231	70.7
1902	15.2	12.0	5.1	4.8	2.3	17.5	0	26,795	332	80.7
1905	13.9	10.8	4.6	5.1	2.5	17.5	6.6	35,835	416	86.1

332

来源:樱井彻,“山阳铁道株市会社到国有化年代的资本蓄积:国会独占相关的基础”,《商学集志》,卷49, no. 3, p. 67(1980年2月)。

① 参见,例如,“铁路国有化法案”,《日本每周邮报》,1906年3月31日, p. 328,引用的数据刊于《东京日日新闻》。

② TKN, 1907, 附录, pp. 21 - 46, 77 - 104 各处综合。

那时,山阳铁道无疑已达到了相较于其他日本铁路公司而言优秀得多的建设水平和服务水准。然而,管理层痛苦地意识到,至少在双轨建设领域,公司要满足铁道运输不断增长的需求仍然任重而道远。牛场在1904年股东大会的发言中表达了这种忧虑,他说“若仅在神户和姬路段增铺双轨,不久之后,我们就会感到有必要再增铺姬路以西至下关的双轨”<sup>①</sup>。因此,日俄战争后,该公司就制定了一项重大的扩张计划,不仅包括为现有线路改设双轨,而且包括新支线的建设。<sup>②</sup>

随着这项战后计划而突然增加的资金需求,使山阳铁道管理层自然而然地想改变其利润分配的思路,并开始倡导限制分红,以构建公司对扩张所需资本的内部供给。事实上,该公司早于1903年就开始限制分红了,自那时起,公司利润中用于分红的比例稳步下降,而用于储备的部分则相应上升(见表22)。这些趋势在1904年上半年显著加快。其时虽然利润暴涨,但公司分红率保持在与前期相同的8%。正如牛场在此前提及的股东大会上所解释的,公司保留盈余而非将之分红的原因是,“目前亟需(为预期的资金支出增长)未雨绸缪。”<sup>③</sup>于是,在这样的背景下,牛场于1906年1月最后一次呼吁投资大众支持其限制分红政策。

表22 山阳铁道公司的利润分配(1901-1905)

年份	半年	股息 (%)	董事红利 (%)	储备 (%)	留存利润 (%)	总利润 (日元)	股息率 (%)
1901	下半年	93.9	0.7	5	0.4	919,752	7.6
1902	上半年	94.1	0.7	5	0.2	969,021	7.6
	下半年	94.1	0.6	5	0.3	1,004,959	7.9
1903	上半年	88.6	0.5	5	5.9	1,354,655	10

333

① “山阳铁道牛场董事的演说”,《铁道时报》,1904年11月5日,p.10。

② 樱井,“山阳铁道”,p.69。

③ “山阳铁道牛场董事”,p.10。

续表

年份	半年	股息 (%)	董事红利 (%)	储备 (%)	留存利润 (%)	总利润 (日元)	股息率 (%)
	下半年	83.7	0.5	4.7	11	1,184,525	8
1904	上半年	66.2	0.4	4.6	28.8	1,571,751	8
1905	上半年	58.9	0.5	3.7	37	2,601,301	10

来源：樱井，“山阳铁道”，p.70。

相较于更为追逐利益的个人投资者而言，在山阳铁道股权中占据统治地位的机构投资者们，可能更愿意接受减少但稳定的红利。但银行和保险公司也是谨慎的投资者，那些在山阳铁道拥有权益的银行和保险公司，无疑关注着一旦限制红利政策不能为牧场计划提供足够的资金，它们将不得不被铁道占用大量额外资本的前景。

金融机构中最大的铁路投资者是三井银行，它在山阳铁道是仅次于三菱之后的第二大股东。与后者形成鲜明对比的是，三井公开支持国家收购私有铁道。许多人认为，三井支持国有化是因为三井与三菱竞争九州煤矿业的霸主地位。<sup>①</sup> 其推理是，通过让政府收购九州和山阳铁道，三井可以挫败其竞争对手以铁路投资为手段，对抗三井对九州煤矿分配控制权的企图。这种观点得到了如下事实的佐证，即三井经理中最强烈的国有化支持者，是集团贸易企业的益田孝；三井在九州以及其他地区的销售运营正是由该公司处理的。

然而，三井支持政府收购私有铁路还有另外的原因。与财务大臣阪谷芳郎和其他国家机关的立场基本一致的是，三井倡导国有化，是将其作为一种使政府改进铁路网络，从而推动日本出口发展的方式。在三井的经理中，持此意见的代表是三井银行董事之一波多野承五郎，他在1905年末指出，国家在负担战后计划的资金方面需严重依赖外债，但为了取得外汇以偿还这些外债，必须采取积极的出口支持型政策。这一政

<sup>①</sup> 参见，例如，岛，p.115。

策的关键是升级国家铁路系统的服务。正如波多野所主张的,政府通过在铁路系统中“降低运费”和“改正缺陷”,可能特别将中国纳入“我们工业品的一个广阔市场”。<sup>①</sup>此外,益田与原在该年早些时候的谈话中,就像我们提到过的,将铁路国有化与标准轨距的改造相联系,这进一步证实了三井极为重视政府对国有化铁道的革新。由于在1905年左右,三井控制着日本出口总额的10%-15%,益田有足够的理由欢迎这些革新将对出口贸易带来的激励。<sup>②</sup>此外,山阳铁道担负着1905年间经由国家铁路运输的原棉和棉花制品总量的足足1/5,这个事实使政府对铁道的革新成为三井物产入侵中国棉纺织品市场战略的重要部分。<sup>③</sup>

三井支持铁路国有化的另一个原因,与银行自身投资政策的变化有关。自中上川离开山阳铁道,并于1891年成为三井银行的负责人之后,按照其制定的扩大工业资产规模的政策,该集团开始着手执行一项雄心勃勃的铁路投资项目:通过银行收购股权。于是,从1891年在山阳铁道几乎未拥有任何权益开始,至1899年,三井通过其银行收购了山阳铁道近7%的股票。该计划在1899年达到顶峰,其时三井银行购买了北海道炭矿的大量股份,从而成为该公司的最大股东。<sup>④</sup>

然而自中上川1901年逝世后,银行的管理层对工业投资采取了更加保守的政策,并进行了一项转型为普通商业银行的综合项目。根据这项新战略,银行在1905年前将其在山阳铁道的股份降为5%,即使同期岩崎家族正提升其股份。<sup>⑤</sup>1902年9月,银行审计员对股权作出如下的政策建议:“站在为存款(建立)储备基金的立场上,持有被日本银行认可为抵押品的股票是可行的……(但是),我们持有的山阳铁道和日本铁道”<sup>336</sup>

① 波多野承五郎,“战后经营论”,《东京经济杂志》,1905年11月4日,p.883。

② 松本,p.420。

③ 樱井,“山阳铁道”,pp.63,76。

④ 《中上川彦次郎君传记资料(1927)》,pp.157-158,樱井,“山阳铁道”,p.76中引用。

⑤ 樱井,“山阳铁道”,p.72。

的股份有点偏多,至于我行持有的其他股票,当然应尽快处置。”<sup>①</sup>因此,到1905年前后,铁路股份对三井银行而言成了麻烦事,充其量只是增加银行试图扩大的存款和贴现的准备金的手段。此外,银行还试图“从基于长期资金稳定性的股票投资,转向基于短期可变现性的公债投资”,<sup>②</sup>这一事实使其加倍愿意接受国有化,因为后者将使其铁路股份置换为政府债券。

作为北海道炭矿和铁道公司的主要股东,三井的这种态度在一定程度上解释了为何该公司对国有化并不抗拒,而是以执行董事井上角五郎为代表,热烈欢迎国有化。森川英正注意到三井曾经“在如何处理中上川时期收购的北海道炭矿股份这个问题上不知所措”,<sup>③</sup>而恰好在中上川逝世的同一年,井上与田健治郎联手在国会推动一项国有化法案,这可能并非巧合。

无论如何,三井与三菱对铁路国有化的态度大相径庭。这种区别很大程度上是因为其商业经营的不同。除了矿业这项共同的重点业务之外,三菱的中心业务是运输,首要投资于航运,其后是铁路运输,而三井则侧重于贸易和金融。<sup>④</sup>因此,对三菱而言,铁路投资是其商业战略不可分割的一部分;对三井而言,这仅是达到其他目的的一种手段,具体地说,其他目的就是积累银行储备和促进出口,而通过政府对私有铁道的收购与改进,都可以更好地实现这两个目的。

就其银行而言,三井对铁路股权的观点或许与大多数拥有铁路利益的金融机构并无二致。至1905年,银行和保险公司已成为铁路的主要投资者,仅这一年间登上主要股东名单的那些银行和保险公司,就足足占有了五大铁路公司股票总和的1/6。<sup>⑤</sup>结果,这些保守的机构投资者

① 《三井银行史:资料篇》,卷3,(三井文库,1977),p.423。

② 松本,pp.527-528。

③ 森川英正,“三井财阀的多角工业化过程(2)”,《经营志林》卷5,no.1,p.6(1968年4月)。

④ 旗手勋,《日本财阀与三菱:财阀企业的日本风土》(乐游书房,1978),p.111;松本,p.380。

⑤ 《帝国铁道要鉴》,综合各处。将第十五国立银行排除,该比例将降至大约1/10。

的强势,在很大程度上抵消了那些倚仗三菱支持,并致力于企业扩张和持久生存的职业经理的兴起效应,在山阳和九州铁道尤其如此。<sup>①</sup>

这些机构投资者对国有化的接受程度,亦可为第十五国立银行所证实。第十五国立银行是日本主要的铁路股东,它的态度极大地左右了日本铁道公司对国有化的态度。至1905年前后,日本铁道公司也面临着与山阳和九州铁道公司相仿的革新需求,而其需求更大,因为缺乏像仙石和牛场那样的职业经理所展现出的进取精神和事业心,日本铁道几乎未曾开始进行必要的改进。

日本铁道最初的大部分收入来源于客运。然而,随着1897年常磐线的竣工,这种状况开始改变。自那年开始,主要由于来自常磐地区的煤炭运输增长,货运收入激增,最终超过客运收入,并于国有化前夕,占公司总收入的3/5。<sup>②</sup>日本铁道从而发展成日本学者所称的“工业铁路公司”。当这种变化发生之时,公司的管理者清楚地意识到了它。正如他们中的一位在1902年所言,“目前铁路可以大致分为两类,即客运铁路和货运铁路……属于第二类的日本铁道多半运送的有常磐的煤,奥州的米,森林物产,木柴和木炭等等。因此,我们的商业政策以满足(这些货物的货主)为目标。”<sup>③</sup>

然而,日本铁道似乎没有实现这个目标。例如,1905年5月,常磐地区的煤矿矿主向政府抱怨,称日本铁道运载能力不足。<sup>④</sup>他们同时对该公司的收费表示不满。1903年2月,常磐煤矿经营者要求日本铁道公司降低收费,以使其应对涌入东京市场的九州煤矿。日本铁道的回应是将该月余下日子的运费由每英里每吨0.018日元降至0.015日元。煤矿经营者被此微不足道的降价所激怒,要求进一步降低运费。“但是,”据

339

① 1905年,主要股东中的银行和保险公司拥有山阳全部股票的12%和九州铁道的10%;这些机构当年也持有九州未偿清债券的四分之一强。同上。

② 樱井,“日本铁道(1)”,pp.63,66;池田,p.305。

③ 久米亮策,“铁道的问题”,《东京经济杂志》,1902年10月25日,p.785。

④ NKTH,卷4,p.312ff。

《东京经济杂志》报道，“日本铁道执意认为此种要求难以照办……并未采取任何行动。结果，煤矿经营者一致决定，若日本铁道不同意降低运费，他们就将产量减少 1/3。”<sup>①</sup>这一威胁显然促使公司同意至少在该月份之后仍然维持降低后的价格。尽管做此让步，运费对常磐地区煤矿企业管理的影响却越来越大。例如，磐城煤矿公司的红利率就从 1902 年的 10% 下降至 1903 年下半年的 5% 左右。根据《东洋经济新报》，红利下降的原因是运营成本的大涨，后者占公司收入的 80% - 90%，“而运营成本的大部分就体现在铁路运费上，坦白说，就好像绝大多数收入被日本铁道公司以运费的方式攫取了。”<sup>②</sup>然而，一直到《铁道国有化法》通过之后，日本铁道才同意再次降低煤炭运费。<sup>③</sup>

日本铁道公司此前拒绝降低运费，主要是由于其在 20 世纪早期经历了持续的资金短缺。那时，除了用户的要求以外，公司还面临着巨额资金支出的需求。在《铁道国有化法》颁布之后，该公司向政府提交报告，指出从 1902 年到 1905 年，其资本账户里经常出现赤字，每当赤字出现时，该公司就向其利润账户申请“赤字盈余基金”。由此拨出的款项在那几年间飙升，最高达到 400 万日元。<sup>④</sup> 资金短缺加剧的基本原因是车辆开支的剧增和车站、机械工厂费用的逐步上升。正如樱井指出的，公司通过 1896 年收购两毛铁道和次年开辟常磐线，已经完成了“扩展型”的发展；其后，它转向对其网络的“增强型”发展。“革新年代”已经到来。<sup>⑤</sup> 结果就是运营线路每英里的平均固定资产投资，由 1897 年的 47,167 日元上升至 1905 年的 62,051 日元。而即使如此大幅的增长，也远不能和山阳和九州铁道业已完成的所谓“增强型”发展相提并论，后二者的每英里平均固定资产投资在同期分别由 58,366 日元和 61,034 日

① “九州与常磐”，《东京经济杂志》，1903 年 2 月 28 日，p. 363。

② “磐上炭矿株式会社的最近成绩”，《东洋经济新报》，1904 年 11 月 15 日，p. 28。

③ 《本邦铁道》，卷 2，p. 791。

④ 《铁道国有始末一斑》，pp. 881 - 882。

⑤ 樱井，“日本铁道(1)”，pp. 72 - 73。



元飙涨至 88,266 日元和惊人的 114,232 日元。<sup>①</sup> 三菱切实保证了山阳和九州铁道公司的资本需求,但显而易见的是,日本铁道公司的“金主”,第十五国立银行在财政支持方面并未如此合作,因为日本铁道的管理者经常抱怨铁路改造的资金缺乏。<sup>②</sup>

19 世纪末 20 世纪初,日本铁道公司的高层人士已经敏锐地意识到升级企业的必要性,但受制于资金短缺,且缺乏他们在山阳和九州铁道的同仁所具备的进取精神,他们相对不甚作为。1900 年,总裁曾我祐准承认包括其公司在内的私有铁路公司,与国家铁路相比装备落后。“在车站设施方面,”他说,“政府铁路修建了瓦片屋顶或石头仓库,而私有铁路用的是盖板屋顶……此外,由于私有铁路的月台设施也不如国有铁路,(货主)在装载货物时感到不便,乘客在上下(火车)时也感到不便。”<sup>③</sup> 然而,这种情况是不可避免的,曾我解释道,“因为(改进设施的)资金不足,条件不允许。”

在 1900 年《私有铁道法》颁布之后,公司最终不得不拿出一些钱来改善设施。根据该法,政府公布了一系列旨在规范各种线路设施的指示。其中最重要的是《铁道敷设条例》。该条例要求铁道公司达到一些对厂房和设备的要求,导致所有铁路的平均建设费用至少有了些许提高。日本铁道公司也不例外。但与绝大多数其他公司一样,该公司也只是完成了条例规定的部分重建工作:<sup>④</sup>1905 年 3 月,该公司尚待完成的工程预计成本将近 50 万日元,这个数字占 17 家最终被选定国有化的铁路公司总额的 10% 以上。<sup>⑤</sup> 此外,当局在国有化之后不得不立即修订敷

341

① TKN,1907,附录,p.22,24,41。

② 例如,1906 年 3 月,日本总参谋部长官强调公司每年大约 300 万日元的革新费用不足。参见“铁矿案与调查谬误”,《东洋经济新报》,1906 年 3 月 25 日,p.398。

③ 《东洋经济新报》,1900,p.463。樱井,《日本铁道(1)》,p.73。引用。

④ 1906 年 3 月,在参议院关于国有化法案的听证会上,铁道局长官山之内暗示大多数私有铁道仍需完成必要的重建工作。参见“贵族院特别委员会会议事速记录”,第 4 次会议,1906 年 3 月 24 日,p.39,《贵族院特别委员会会议事速记录》。

⑤ 《铁道国有始末一斑》,p.43。

设条例,因为其1900年制定的标准,在铁路运输爆炸性需求来临之际很快就显得不合时宜了。<sup>①</sup>日本铁道连已经废弃的建设要求都达不到,更不用提进行经济增长所要求的改进了。

日本铁道不仅未达到升级其车站和线路的需要,而且未实现革新其车辆的需要。正如先前提及的,明治时期的铁路没有折旧会计体系,<sup>②</sup>所以花费在革新方面的资金一般在公司账户上体现为运营开支。就日本铁道而言,1897年之后这项支出的猛增自然导致公司利润率的下降。然而,对这项资金的需求只会越来越强烈,正如事实所示,1904年末,公司决定将其350辆铁路机车的将近1/4废弃。<sup>③</sup>1901年,日本铁道似乎采取了必要的对策,建立一项车辆翻新特别准备基金。然而,这项基金仍以运营支出的形式存在,而且无论如何,仅是隔靴搔痒。例如,从1903年到1904年,该基金增长了25万日元,其中,大约一半用在改进上,但其余的都被用于填补资本账户的短缺。<sup>④</sup>因此,连这项特别准备基金为数不多的增长部分,都未能被全部用于该公司的车辆升级。从小范围入手,此项基金对解决眼下的问题仍嫌杯水车薪。日本铁道公司车辆的全面翻新就只能等到国有化之后了。

日本铁道公司自诩是行业内利润率最高的公司之一。然而,其出色的业绩掩盖了对资本开支的严重忽视,也部分因为后者,才让前者成为可能。因此,公司迟早将花费大量金钱用以完成对厂房和设备的重要更新。但是所需投资的额度显然使股东们将不得不在铁路方面投入更多资本,更准确地说,取得更低的投资回报。

342 这些问题对该铁路的最大股东第十五国立银行根本不起作用。与三井银行一样,第十五国立银行在国有化之前也经历了一次股权政策的

---

① NKTH, 卷6, p. 27。

② 但是,有一个小小的例外,在工厂机械方面,日本运用了折旧会计。参见樱井,“日本铁道(2)”, p. 64 n2。

③ 樱井,“日本铁道(1)”, pp. 78 - 79。

④ 《铁道国有始末一斑》, p. 882。

转变。第十五国立银行主要是为铁路融资而建立的,即使在其于1897年摆脱国有银行身份,并将持有的日本铁道公司的股票公之于世之后,铁路投资(绝大多数投资于日本铁道公司)仍然占据该银行全部资产的将近一半。<sup>①</sup>因此,自然地,日本铁道的兴衰对该银行的业绩有着直接的影响。这在1898年以一种痛苦的方式清晰地表现出来,其时金融大恐慌达到高点,日本铁道股价的下挫导致了第十五国立银行股份的相应下滑。结果,第十五国立银行内部要求抛售日本铁道公司股份的少数派人数越来越多。这个群体的观点在那时被抵制了,但1898年10月,股东们选举了一位新总裁园田孝吉,他创立了将第十五国立银行转型为普通商业和储蓄银行的政策。<sup>②</sup>在这项新政策之下,该银行大量持有的日本铁道的股票顷刻间成为了管理层眼中的负担。而正如三井银行管理层那样,第十五国立银行的管理层也正被迫放弃该银行在铁路的权益。于是,第十五国立银行支持1899年的国有化运动就不足为奇了。<sup>③</sup>

令银行更加迫切地想解除其铁路投资负担的,是日本铁道公司资本需求日益增长的警告。诚然,银行一直坐享其日本铁道股份的红利。在前15年间,政府补贴对维持日本铁道公司10%—11%左右的分红率至关重要。在红利最高的1890—1891年间,补贴占了该公司所派发红利的将近一半。自那以后,政府补贴的重要性稳步下降,至1905年,即政府补贴的最后一年,其在全部红利中所占比例还不到1%。而在几乎整个19世纪90年代,政府的慷慨资助使公司忽视了日渐兴起的革新需要。然而,至1898年,补贴占红利的比率降至无法使铁路免受金融大恐慌冲击的程度,该年上半年的分红率骤降至5.5%,全年的数值则是7.0%。<sup>④</sup>危机凸显了一个惊人的事实,那就是当铁路公司对资本开支的需求大到

343

① 星野,“日本铁道(3)”,p.180。

② 《三井银行八十年史》(三井银行,1957),p.563。

③ “各铁道公司的意图”,《东京经济杂志》,2月18日,1899,pp.313—314。

④ 星野,“日本铁道(3)”,p.122。

令人无法忽视之际,国家的援助恰恰正逐步淡出。

结果就是,日本铁道公司被迫执行该公司版的牛场限制分红政策,尽管只是有限的版本。公司的分红率在1900年恢复至10.0%,但是,尽管从1900年至1904年,利润率从11.6%上升至12.8%,该公司在此期间从未将年度分红率提高超过0.5个百分点。原因正如总裁曾我1900年公开透露的,是该公司已采取限制分红政策。在解释公司亟需资本开支以扩充铁路运力之后,曾我宣称,“本公司的政策首先是降低股东的分红,(将由此剩余的资金)投资到设备改进之中,以及通过提高运费来弥补其他(资金)短缺。”<sup>①</sup>曾我扬言的分红“降低”,在实践中就是对分红的适当限制。不管如何,如此累积的内部储备金还是很难满足资本支出所需的大量资金。<sup>②</sup>

对怀有扩张普通银行业务之雄心,却仍为在日本铁道的投资规模所碍的第十五国立银行而言,国有化不啻为天降之福。在那之前,该银行早已废弃其最初以持有铁路股票为业务中心的政策了,因此,问题直接就跳到收购价格方面。当政府当局向园田询问他关于国有化的意见时,园田回答道,“作为第十五国立银行的总裁,我认为问题就是价格。如果政府意图以低于每股120日元的价格购买(日本铁道的股票),我就必须保护(银行)大多数股东的利益了……”<sup>③</sup>正如园田随后在一家报纸访问中所解释的,以每股120日元的价格获得收购债券,将使日本铁道的股东保持其现有的12%的回报率。既然政府确实决定以略高于每股120日元的价格向铁路股东发行公债,他就“对国家收购措施没有特别的反对意见”。园田阐明了为何其银行会心甘情愿接收这些条件。他还指

① 曾我祐准,“铁路党”,《东洋经济新报》,no. 156, p. 463 (1900), 樱井,“日本铁道(2)”, p. 49 引用。

② 尽管进行着数额巨大的投资项目,从1900到1905年间,山阳和九州铁道仍分别成功地将其储备资产提高了2倍和3倍,反之,虽然日本铁道的革新项目要小得多,同期却只将储备资产提高了1倍。参见TKN,1907,附录,p. 22, 24, 41。

③ 星野,“日本铁道(3)”, p. 180 引用。

出由于日本铁道对资本支出的需求,他怀疑即使利润增加了,分红率也不会上涨到12%以上。此外,他补充道,“虽然铁路收益颇丰,如果铁道公司贪图利润而未能进行各种革新的话,将不可避免地遭到站在公共利益立场上的恶意中伤。”<sup>①</sup>园田的这些评论显示出升级日本铁道这个问题在银行官员的观念中受到重视的程度。使他们感到欣慰的是,国有化“解除了这个负担”,并且通过将日本铁道的股票转化成公债,“极大地增强了第十五国立银行管理的稳定。”<sup>②</sup>

第十五国立银行不仅在日本铁道拥有重要权益,而且很深入地介入其管理。国有化前夕,第十五国立银行的一位董事同时也是日本铁道公司的两位执行董事之一,总裁园田和一位前银行经理也是日本铁道的董事会成员。结果,第十五国立银行成功地将其意志注入日本铁道。必须承认的是,作为参议院议员,日本铁道总裁曾我对国有化议案表示了反对,原敬甚至将国会议员中日益高涨的抵制国有化情绪全部归因于“以日本铁道公司为首的运动”。<sup>③</sup>然而,正如原所指出的,曾我的反对几乎专注于收购价格上。作为审议国有化议案的特别委员会一员,曾我未能成功推动旨在“保护公司权利”的修正案,该修正案意在要求政府通过谈判来收购铁路,并在用收购债券交换公司股票时,依据股票的现行价值而非票面价值。<sup>④</sup>在该年度早些时候的一次报纸采访中,与第十五国立银行没有关联的那位日本铁道执行董事斩钉截铁地表示,该公司的管理层原则上决不反对国有化。他声称他“反对的是收购价格的计算方法,而非收购行为本身”。如果政府未能以更有利于投资者的方式将铁路国有化,最终将“牺牲股东的利益”。<sup>⑤</sup>这种观点与园田相当吻合,表现出银行管理层和铁道公司管理层的高度一致性,尽管日本铁道的董事会中还有

① “替代铁道株券的必备条件”,《东京经济杂志》,1906年4月14日,pp.589-590。

② 《三井银行八十年史》,p.567。

③ 《原敬日记》,卷2,p.173。

④ 《大日本帝国议会史》,卷6,p.696。

⑤ “关于铁道的收购价格”,pp.280-281。

一位来自三菱的经理，亦难改大局。

不过，在我们已阐述的铁路股权和控制权对三菱举足轻重的意义之外，三菱也同样希望卖个好价钱。而正如我们将要看到的，大型铁路的投资者确实得到了慷慨的报价。当然，九州铁道的总裁仙石为反对国有化议案进行了积极的游说，但原在其日记中并未为仙石反对的性质提供任何细节，除了提到他联合了“日本铁道的曾我和其他人等”。<sup>①</sup>事实上，另一资料来源表明“仙石的反对针对的是购买的方式……”<sup>②</sup>如果是这样，那最后的分析可能是，九州铁道的态度，或者扩展至整个三菱的态度，和第十五国立银行的态度并未有太大差别。无论如何，可以说，第十五国立银行对国有化有保留的支持，正是在主要铁路公司股权中占统治地位的金融机构总体立场的缩影。作为私有铁道的第四大股东（日本铁道第三大股东和北海道炭矿第二大股东）<sup>③</sup>，宫内厅在很多方面都与保守的投资机构的行事方式相似，它无疑也采取这种立场。这类铁路投资者非常乐意将资本支出压力转嫁给国家，而同时根据铁路的盈利能力获得相应补偿，铁路盈利能力越强，回报就越丰厚。

## 商界整体

因此，总体而言，私有铁路公司的所有者和出资者是欢迎国有化的。大多数货主也一样欢迎国有化，希望单一的全国铁路系统能带来更便宜且更高效的货物运输。常磐煤矿经营者因铁路私有管理体制而遇到的困难可能是特殊情况，可是《东京朝日》报1905年5月9日的一篇文章表明，商界人士对国家铁路网络支离破碎的状况的确存在着广泛的不满。为呼吁对《铁道营业法》进行“重大改革”，该文章的作者控诉道：

---

① 《原敬日记》，卷2，p. 171。

② 《加藤高明》，卷1，p. 580。

③ 杉山和夫，“明治30年代”，pp. 156 - 157, 160 - 161。

首先,各公司没有统一的价格,也就是说,他们缺乏英语里称为“联运费率”的东西……由于没有“联运费率”,乘客不得不在国家铁路和日本铁道上分别支付短程票价(即使进行跨此两类铁道的长途旅行)……所以他们不仅需要忍受转车的不便并担心票价的计算,而且还需在每段线路上支付最高的短程票价。他们承担的损失并非微不足道……再者,至于货运,由于上述“联运费率”的缺失,货主确实蒙受了巨额的损失……如果有一家公司运营从横滨到甲府的铁路,或者如果有“联运费率”,货主就可以(在该线路上)以目前价格的1/6运送货物。<sup>①</sup>

该评论者还指出另一引起公愤的事由是货运的延误。根据一家贸易公司的调查,货物运送47英里需时3天,平均一天不到16英里。“如今的商业和工业世界很难对此感到满意。”

内阁显然试图利用这种不满情绪,在提交给国会的国有化议案中强调了运输便利性的提升以及由此将带来的运费下降。众议院的一位议员请首相西园寺澄清其关于铁路国有化将增强国家财力的表述:他的意思是指铁路国有化措施将通过促进工业发展从而间接地增强国家财力,还是指该措施将通过帮助募集资金从而直接增强国家财力呢?西园寺回应道,他指的是前一种意思。<sup>②</sup>西园寺的回答里所暗示的对私有工业效益的强调,尤其是服务提升和运费下降方面,对保证国会接收该议案实属必要。内阁领导人对这些效益的重视,经历了很长一段时间,而这段时间反映了从19世纪末20世纪初以来国有化之商业需求性质的改变。早期,是铁路投资者和出资人大声要求国家收购铁路,以作为一种

①“铁道营业价格”,《东京朝日新闻》,1905年5月9日,NKTH,卷3,pp.500-502引用。

346

②《大日本帝国议会史》,卷6,p.893。早期,铁道局长官平井晴二郎曾向商人保证到,关于铁路国有化,“官方的观点主要被发展贸易和工业的渴望所激励”,见“铁路国有化”,《日本每周邮报》,1906年2月3日,p.110。

纾困措施；现在则是铁路的使用者迫切要求国有化，将之作为一种前景光明的振兴工业的方式。

然而，商界在支持铁路国有化方面绝不是完全一致的。许多商界人士公开质疑当局是否能切实实现其为铁路收购计划所设立的雄心勃勃的目标。政府预计，在国有化之后，国家铁道系统的总体回报将继续增加。因此，在铁路改进和公债赎回两方面，政府都能轻而易举地用铁路收入来供给资金，并同时降低运费。商界人士很快就对这些乐观的预测提出挑战。很多人同意一家报纸的观察，认为提议中的网络标准化和降低票价政策“如果进行，将使可观利润充满了不确定性”<sup>①</sup>。铁路行业的代表们则强调了国有化铁路必需费用的大幅增加。他们提出，一旦政府收购了私有铁路，无疑会将之加以延伸，但是，由于延伸部分将深入偏僻的地区，建设成本将提高而利润将下降。因此，正如阪鹤铁道公司的一位经理指出的，“一方面，支出将增加，而另一方面，收入将降低。因此……（对铁路贷款的）偿还本身就难以确定。”<sup>②</sup>商界出版物《时事新报》指出了另外一种负担：为亟需的革新买单。它断言，“政府预测的另一失误是革新所需的资金数目。一些将被购买的铁路情况非常糟糕，即使在国家所有的最初几年，也需要大量费用以修缮和改进。花费在这方面的资金数目将减少用于支付利息和其他规定目标的资金……”<sup>③</sup>因此，对商界的许多批评家和媒体而言，内阁取得其声称目标的可能性极小。

商界人士还注意到当局“降低运费”和“增强国家财力”两个目标之间的内在冲突，指责当局真正追逐的是私有铁路的利润。而且，正如国会里国有化的反对者那样，他们谴责由追逐额外收入渠道而引起的国家干预经济的上升势头。如1906年3月《日本每周邮报》所报道，“有一些  
347 日本人……他们对最近政府对私有企业的态度感到警觉。对他们来说，

① “铁路国有化”，《日本每周邮报》，1906年3月17日，p.278。引用了《朝日新闻》的一篇文章。

② 速水，p.100。

③ “铁路国有化”，《日本每周邮报》，1906年3月17日，p.279。



似乎政府意欲将每一家赚钱的企业据为己有。他们断言铁路收购的主要原因是为了日后其中将产生的利润……”<sup>①</sup>先前提及的日本铁道执行董事举例证明了这种“变本加厉的国家干涉主义”观点，他声称，“政府先前已经夺走了私营烟草工业和盐业，现在又计划夺走铁路公司。如果政府继续将日本清酒业和糖业国业化，这些能够盈利的企业将被消灭，私营的发展将最终止步不前。”<sup>②</sup>抢在国会议员尖锐的批评意见出笼之前，另一位商界人士说道，“对政府而言，夺取并运营一家私营公司，并试图用从该公司赚取的利润来提升其财务状况的做法是‘沙俄做法’（原文加下划线）。”<sup>③</sup>

不过，政府成功平息了大多数这类商界反对意见，其中大部分来自主要的铁路投资者，例如原六郎。<sup>④</sup>慷慨的赔偿当然有助于此。井上馨的努力也起了作用，他在安抚私营商人中的反对者方面居功至伟。当他最终同意支持国有化项目之后，井上馨马上投身于政府和商界之间的居中调解工作。据原敬于1906年3月2日的记录，过去几天，井上馨“一直努力安慰商人们”。他当天会见了许多商人，并同意将其要求转达给内阁。次日，原注意到内阁决定“总体上”采纳商人们的要求。他总结道，井上馨过去数日的努力“真是巨大的”，因为他说服了那些持反对意见的商人，使他们大体上赞成了国有化而仅向政府“提出一些要求”。<sup>⑤</sup>

对大多数商界领袖而言，这样的劝服是不需要的。涩泽荣一一是他们中很多人的代表，在国会审议国有化议案前夕，他声明道：

为深化国家发展，（政府）必须通过小心处理诸如货运运费

① “铁路国有化”，《日本每周邮报》，1906年3月17日，p. 278。

② “关于铁道的收购价格”，p. 281。

③ “关于铁道统一”，《铁道时报》，no. 335（1906年2月），载于《日本铁道十年纪念论》，p. 228。

④ 原敬对国有化的反对，参见其“铁道国有前后概述”，《东京经济杂志》，1906年4月7日，SEDS，卷9，pp. 605 - 607。

⑤ 《原敬日记》，卷2，p. 170。

这类问题,以提供商业和工业所需的设施。例如,为促进主要的出口项目,它必须降低运费,而且必须提供设施,并降低工业的动力——煤的运输成本。不管政府具有多强的控制力,只要有盈利性质的私营公司存在,它们在遵守政府命令方面就会迟钝。在这些条件下,我们不能期望取得令人满意的结果。相反,(将私营铁道)国有化可能会更好。……日本目前的形势表明现在绝不是师法英伦模式的时候。如果当局从紧密关注进出口和提升国力的立场出发提倡国有化,在目前情况下,我将不得不支持(国有化),尽管它是我原先反对的政策。<sup>①</sup>

该年早些时候,涩泽曾批评私有铁路公司“缺乏相互联系”和“极其高价”,并敦促政府“通过国有化或其他方式”将其统一,并“至少为核心产业”提供设备和降低运费。他接着将这种国内铁路统一的需要同日本在亚洲的铁路利益联系起来,主张“整合满洲和朝鲜的铁路”在该地区的管理中必须置于首要位置。<sup>②</sup> 涩泽坚持认为政府应利用铁路政策助推私营商业公司,尤其是出口工业领域的私营公司。这份坚持完全反映了绝大多数日本商人(上至三井物产的经理,下至常磐煤矿经营者)的要求。涩泽的观点与其女婿、财务大臣阪谷芳郎随后提出的观点不谋而合,因此同时也是政府领导人的立场。

涩泽最初确实反对国有化。事实上在 1894 年中期,正当经济步入上升通道时,涩泽联合了三井银行的中上川、三菱的末延道成以及其他杰出的商业人士,敦促私有化国有铁路。他们提交给政府的计划是,出售所有铁路线路,价格差不多等于政府的总建筑成本。<sup>③</sup> 但因为甲午战争的爆发,该计划胎死腹中。1897 年至 1898 年的大恐慌时期,企业家倡

① “青洲先生的铁道国有谈”,《龙门杂志》,1906 年 2 月 25 日,pp. 6-8。

② “今后的财政经济策”,《实业的日本》,1906 年 1 月,中西,pp. 116-117 引用。

③ 中西,pp. 102-103; TKN, 1907, 附录, p. 21。

议国家收购私有铁路,一开始涩泽持反对意见,指责国有化支持者“借助军人和政治家,一心促成股价上涨,除此之外别无他念……我完全反对国有的观点。为此(看法),几年前,我们呼吁出售国有铁路,今天我们的立场仍然如此”<sup>①</sup>。

而到了1898年11月,涩泽改变了看法,因为就在这个月,他代表东京商会请求参议院加速国有化进程。涩泽还支持1901年末商会提交给参议院的国有化请愿书。<sup>②</sup> 中西认为,涩泽和其他商业巨头事实上并未放弃对铁路私有化的坚持。他们“临时”支持国有化运动,只是由于“他们不能公开反对它作为从大恐慌中纾困的一种手段”。他们此时的态度“与1906年的态度已经大相径庭。那时他们放弃私有权的观点,无可避免地接受国有化”<sup>③</sup>。尽管国有化请求看上去代表了全体商人的需求,但事实上,国有化的推动力来自商界的一部分,即“投机分子和中小型铁路资本家”,比如雨宫敬次郎。<sup>④</sup> 即使如此,1899年,第十五国立银行欢迎铁路国有化的事实表明,国有化运动的范围已超过了中西认为的范围。可以肯定的是,到20世纪中期,商界对于国家收购私有铁路的需求本质发生了巨大变化,原因包括三井银行领导层和政策的变化、工业运输需求的快速增长等等。而且因为后来涩泽的转变,政府领导最终更容易团结大部分企业家,支持其国有化运动。<sup>⑤</sup>

## 收购公司

在铁路国有化上达成的广泛共识在铁路投资者和使用者之间盛行。<sup>350</sup>

① “涩泽荣一氏的非铁道加入论”,《时事新报》,1898年8月30日,SEDS,卷21(1958),p.364。

② NTS,卷2,p.800; 池田,p.364。

③ 中西,p.113 n3。

④ 同上,p.106。

⑤ 马歇尔,引用《时事新报》1898年8月30日涩泽的文章,叙述涩泽反对铁路国有化的原因是认为它将导致军方对铁路规划的过度影响,但马歇尔未指出涩泽最终回过头来支持国有化。见马歇尔,p.22。

日本当局因此有更好的理由相信,将《铁道国有化法》付诸实施将不会有阻碍。但是在法律颁布之前,《日本每周邮报》却并不持乐观态度。1906年2月,该报曾警告说,考虑到铁路公司目前的生意兴隆,“在试图执行(法律)的过程中将出现无法克服的困难。”<sup>①</sup>为了规避这些问题,政府给股东们提供了就算不够慷慨也足够优惠的补贴,并一而再再而三地默许了股东们的要求,使安置条款对它们更加有利。

国有化法案要求收购17家最初由递信大臣山县推举的企业。这些公司涵盖了上至五大铁路公司,下至西城和京东这类虽小却有战略意义的公司。先前提到过,国有化法规定“以向某一地方提供交通为目的的铁路公司,将被排除在(国有化)范围之外”。这个范围标准的模糊定义被负责审议收购议案的参议院委员会主席所阐明,他解释道,为了减少被国有化的企业数量,委员会已经“主要选取了那些归入《铁道敷设法》计划路线的(铁路),并且又加上了几条比较必要的线路”。因此,1892年的《铁道敷设法》,成为“删除剩下的那十五条(铁路)的基本依据”,这些铁路是在原的坚持下被内阁纳入名单的。<sup>②</sup>在这些被删除的铁路公司中,中国铁道公司的线路实为《铁道敷设法》所规定完成,仅其一家如此。该公司在内陆修建了一条铁路,从冈山联接一条通往日本海的规划国家铁路。但是,由于政府官员们决定将原计划的跨岛铁路向东移,所以中国铁道实际上不再被看作是“计划中的线路”。<sup>③</sup>铁路公司在收购中被排除还有其他因素。比如说,在删除名单中规模最大之一的南海铁道。它被舍弃掉的部分原因就在于军方的反对,因为它运营了一条脆弱的海岸线路。<sup>④</sup>

351 参议院修订的其他重要规定包括收购时间的延长。然而,当局很快

① “铁路国有化”,《日本每周邮报》,1906年2月17日,p.169。

② 《大日本帝国议会史》,卷6,p.695。

③ 藤泽晋和有马延久,“中国铁道的设立及其资本、营业的开展过程:私铁的设立管理及其围绕国有化的问题”,《冈山大学教育学部研究手录》no.28,p.59。(1969年9月)

④ 《开通五十年》(大阪:南海铁道株式会社,1936),p.30。

就意识到,尽管延长收购时间可以减轻对证券市场的影响,但是这也有可能使收购价格变得奇高。递信大臣山县在1906年7月18日提交给内阁的备忘录中解释了原因,并催促政府加快进行法律的实施。法案中阐明,铁路收购价格的定价公式是用1903年至1905年间建设成本的平均回报乘以20,再加上收购日的总建设成本。也就是说,政府用5%的利润率为基础来计算价格,<sup>①</sup>这意味着日本和甲武等拥有超过10%的利润率历史的企业将获得一笔横财。然而,山县警示道,延长国有化的期限至10年,可能会使铁路公司更多地要求修订法律,这样一来,计算原则会对他们更加有利。他还在最近一次国会审议中指出,“一些主要的铁路公司计划修正计算价格的方法”,并且它们可能还会继续这么做,比如,试图“去修改用来乘以利润的系数,从20调整到22或23”。<sup>②</sup>原暗示,日本铁道的总裁曾我实际上已经向参议院提交了一份如上内容的修正案。<sup>③</sup>

山县提出的更为紧迫的忧虑是,许多公司通过“突然进行原本不予重视的工程,比如扩充装备,延长线路和铺设复线等”来试图提高它们的累计建设成本。<sup>④</sup>他说,按照定价公式,一个拥有超过5%的建设成本回报率率的铁路公司,其在被收购之前的任何固定资产投资的利润都会得到法律保障。山县还给出了八个这样的铁路公司的数据,从拥有近乎15%利润率的甲武到利润率近乎6%的关西。盈利最多的三家公司甲武、北海道炭矿和日本铁路,可能会最终将它们的建设成本翻一番还多。<sup>⑤</sup>最后,山县观察到,拿甲武铁路为例,建设支出每100日元的增长都会在收

352

① 中川正左,《帝国铁道政策论》(铁道研究社,1928),p.71。

② 《铁道国有始末一斑》,p.156。

③ 《原敬日记》,卷2,p.173。

④ 《铁道国有始末一斑》,p.154。

⑤ 意料之中的是,这三家公司,尤其是甲武和北海道炭矿,是最欢迎国有化的,而利润率最低因而收购价格最低的关西,是主要铁道公司中最抵制国有化的。

先恐后地提高它们的建设成本。山县大臣指出,这种情况“招致了大量滥用,几乎失去了控制”。<sup>①</sup>在法案制定后仅仅一个多月的时间里,政府收到了涉及总计超过1,200万日元的施工申请。这一数额转换成收购价格就接近于2,400万日元。因为大多工程“对行业的提升是必不可少的”,当局被强迫发放许可,尽管这一举动意味着国有化成本的膨胀。这种申请无疑会继续涌入,于是,山县得出结论,“每天的拖延都会增加(政府的)损失,不久之后,购买价格就会达到惊人的数额……这对国家财政的损害无论如何都会很严重。”<sup>②</sup>这些理由必然会劝服财政官员,正如递信大臣向他们保证的,就算政府要立即将铁路国有化,发行债券仍需要五年,这样会避免债券价格的骤跌。<sup>③</sup>内阁马上接受了山县的提议,并决定在1907年10月之前把所有铁路买下。1906年秋天开始,先把三家盈利最高的公司和岩越铁道买下,后者的主要业主包括第十五国立银行和日本铁道本身。<sup>④</sup>

毋庸置疑,相对有些盈利的铁路疯狂地继续着它们的建设工程,直到被收购的那天。法案规定铁路公司需要在得到国家允许后才能提高或减少建设成本,没有其批准,政府可以拒绝接受更改。但是法案的附文却反过来规定,“政府可以在评估数额和索要合适的赔付后,批准(这种更改)”,这实际上否认了任何给予当局的有效控制权。为铁路国有化做准备的审计特别办公室长官佐藤雄能后来回忆说,政府当时并不对约束这些公司抱有任何希望,因为它们的总裁都是“一等一的重重量级人物”。<sup>⑤</sup>结果是像甲武这样的铁道公司开始猛烈进行扩张项目,无论取得或没有取得国家批准。正如佐藤所说,“它们夜以继日地工作……骚乱得好像着了火一般”。他还指出,日本铁道加紧了对如今山手线的双轨

① 《铁道国有始末一斑》,p.152。

② 同上,pp.154-155。

③ 同上,p.157。

④ 公文类典,第30丛,卷16,no.9;《帝国铁道要鉴》,p.306。

⑤ 清水启次郎编,《交通今昔物语》(工友社,1933),pp.23-24。

建设。同时,总武、关西和参宫也在它们的线路上开始了类似的工作。另外,本已在御茶水搁置建设的甲武铁道,突然将该线路延长至万世桥。最后,政府被迫在1906年3月之后接受总计1,600万日元的建设支出。九州铁道以超过500万日元列额外投资之首,紧随其后的是山阳、关西、日本和甲武,每家都超过100万日元。<sup>①</sup>

日本铁道实际上提交了超过500次增加建设成本的申请,总计600多万日元。政府批准了其中330个请求,全部投资额将近500万日元。轨道车辆和双轨的修缮占到总支出的60%,尽管在收购日之前,各公司实际上只能花费大约一半的额度。<sup>②</sup>同时,1906年12月,作为对免于国有化申请失败的挽救,关西铁道的股东赞同了管理层关于建设双轨和电气化线路的提案,从而使并购条款对投资者更加有利。在其决议里,他们痛惜正当公司的基础变得“极其稳定”的时候,政府却要把它们全部买下,但是,他们又说“我们非常感谢董事们使股东们走出困境,计划了双轨和电气化建设的主要修缮……”<sup>③</sup>

铁路公司不仅寻求提高它们在收购之日的累计建设成本,还要提高它们在1903年至1905年间的平均利润率。为达到后一目的,它们通过给当局施加压力,迫使当局采纳各种不同的会计方法,以提高它们在那段时间的利润总量并减少建设支出总额。居这些方法之首的是将个人所得税计入利润账户,并将未开放线路的开支从总建设成本中扣除。政府最终在1907年11月对这些公司做出妥协,同意这些计算方法。<sup>④</sup>于是,以日本铁道为例,政府1906年给其计算的11.98%的平均利润率最后得以上升到接近12.5%。这意味着,公司每投入100日元建设成本,就能获得150日元的票面进账,这比山县在1906年7月的那份备忘录中

354

① 《铁道国有始末一斑》,附录,表10。

② 樱井,“日本铁道(2)”,pp.55-56。

③ 《铁道文书》,关西铁道,卷1,(1887—1906),no.19。

④ “铁道收购价格与细节”,《东洋经济新报》,1907年11月25日。

所引用的数据还提高了大约 10 日元。<sup>①</sup> 佐藤只能这样结束他的回忆,他说收购价格的计算是“那样不可思议的自由。我们能以那种方式解决许多事情实在是个奇迹”。<sup>②</sup>

对于那些在 1905 年底铁路运营时间少于三年的公司,或者那些通过定价公式得出的数字小于建设成本的公司,法律提供了一种不同的收购价格决定方案。在这种情况下,政府和公司会共同在建设成本之内协商价格。最终,当局需要在 17 家铁路公司中的 8 家实施这种条款,而就这方面而言,当局在进行国有化的过程中着实遇到了一些困难。符合这种规定的铁路公司大多是严重受到金融大恐慌影响的中小公司,因此其业主普遍乐于接受国家收购。然而,这些铁路公司中的大多数都在战后复兴期间取得了经营业绩的提高。不管怎样,他们的股东对自己所得补偿远低于那些更有利可图企业的投资者感到非常不满。这些公司要求更加优惠待遇的请愿书很快就像雪片一样被递交到西园寺政府和国会。

例如,北越铁道于 1907 年 2 月对参众两院提出请愿,抗议道,依照法律规定,其业主将只能收回全部投资的约 80%。“用(如此)出乎意料低廉的价格收购铁路,并导致(如此)巨大的损失”,该公司在其提议中哀叹,“是投资者们不能容忍的。”这“在这个尊重民众所有权的伟大年代中是不可想象的”。<sup>③</sup> 最终,该铁路要求国会把北越作为特例,要求政府用其 1904 年至 1906 年的平均回报计算其收购价格,因为该公司的利润在不久前超过了 5% 的大关。该公司还提出了另一解决方法,要求国会延迟对该铁路的收购,直到它在 1913 年完成富山至直江津线的建设。该公司声明说,目前,此线路的性质只是一个“地方的交通设施”,只有运营起富山至直江津线路,它才能融入干线系统。所以,延迟收购不会妨碍  
355 政府整合全国主铁道的目标,而且,正像该公司所说的那样,“如果股东

① 递信省,《日本铁道收购科学计算书,1908》,表 1-3。

② 清水编, p. 26。

③ 《北越铁道国有案例付请愿书》,1907, pp. 2a - b, 东京大学经济系图书馆,东京。



他们在延迟期间获得可观的红利,这对他们无疑是一种慰藉”。另外,因为公共债券的价格很有可能逐渐上涨,投资者们可以在股份最终转化为债券时“大大地减少损失”。<sup>①</sup>

相似地,原本规划建设从京都到舞鹤海军港口线路的京都铁道,也在1907年向国会和递信省提议改进收购条款。该公司在给递信大臣的请愿书中抱怨道:“从创建之日起,本公司就被陆军和海军的主管当局私下告诫过,并被国家主义所驱使”,从而付出了巨额的建设成本。尽管线路建设几多困难,他们还是使线路设计得尽量平缓,他们把主要车站建设得“规模极大”。他们在京都周围地区留出了足够的土地来建设双轨,并“被近根据宽轨系统来建造自己的设施”。<sup>②</sup> 尽管京都铁道为达到军方要求做出了卓越努力——在达到此种要求方面,京都铁道的确出类拔萃——该公司竟然被以低于建设成本的价格收购。这是极其不合理的。

政府否定了几乎所有给予较年轻或低盈利的企业更有利安置条款的要求。然而,它也在法律许可的范围内,尽力安抚企业的股东们。这实际上就意味着,当局用公司的建设成本总额作为收购价格,尽管股东们普遍不能收回他们全部的投资,因为政府发行了票面价值相当的债券。以阪鹤铁路为例,当局原本宣布用面值42日元的公共债券,来换每股实付价值为50日元的阪鹤股份。该公司不断向政府要求特殊待遇,<sup>③</sup> 但是当此方法行不通时,它就委任涩泽荣一和精明倔强的仙石贡作为代表去与当局协商。最后,政府同意给予每股50日元的全价。一个消息来源透露说,“股东们都非常满意”<sup>④</sup>。

铁路公司的雇员们也普遍对国有化感到满意,因为政府明确表示,<sup>356</sup> 除了高级管理层和临时工人,所有职员都可以继续留在国家铁路工作。

① 《北越铁道国有案例付请愿书》,1907, pp. 3a - b。

② NTS, 卷2, p. 510。

③ 同上, p. 460。

④ 速水, p. 95。

他们还保证,多数员工们的薪水会保持不变,而且从整体来看,国家铁路职工的平均工资比五大私有铁路中的任何一家都高一些,这让许多人更为之鼓舞。<sup>①</sup> 结果,至1907年10月,政府轻而易举地全部接管了17家铁路公司。以京都铁道的交接为例,一切进行得非常顺利,股东们最后都拿到了跟总实付资本基本持平的收购价格。1907年8月1日,总裁田中玄太郎和国家代表在京都的公司总部完成了交接。然后,该公司解体,其员工全部转归新成立的帝国铁道厅神户分支管辖。其中一名员工之后回忆到那天的情景,说:“我们想至少会有一个道别仪式,可田中先生说:‘还是不要张扬的好,因为从现在起,你们将成为政府官员,并为铁路事业做出更长远的贡献。’因为这句话,我们就只在公司门口的樱花树前照了一张纪念照片,然后就散场了。这真是一个伤感的结局。”<sup>②</sup>1906年12月1日,五大铁路(包括九州和山阳)的主要所有人及董事原六郎先生,在与其他山阳的董事会见国家官员,交接公司财产时显得更为感伤。作为自始至终的国有化反对者,原以如下悲伤的诗句纪念这一时刻:

这是怎样的令人揪心啊,

尽管我们只是在割舍一条金属之路。<sup>③</sup>

然而,作为交出铁路的回报,国有化铁路的股东从1907年5月开始获得收购价格5%的利息。政府继续这样补偿他们,直到1909年最终发  
357 放收益率为5%的铁路收购债券。<sup>④</sup> 然而像上面提到过的计税等一些问题还一直存在,因此在多数情况下,当局只需估计收购价格;比如说,日

---

① 在1905财政年度,国家铁路所有员工的平均月薪为15.57日元,山阳铁道15.47日元,北海道炭矿铁道15.13日元,九州铁道14.37日元,日本铁道13.09日元,关西铁道11.28日元。见星野,“日本铁道(3)”p.138。

② 大江素天,“我的恩人田中先生”,《田中源太郎翁传》,NKTH,卷4,p.450。

③ 《原六郎》,卷2,p.264。

④ 汉城一釜山铁路的债券在上一年已发放,见《大藏省》,卷1,p.204。

本铁道的最终价格直到1908年4月才确定下来。同时,投资者可以自由利用国有化铁路的股份投机。由于股票交易将董事会手中的股份移出,所以大多交易实际上是在现货市场中进行。<sup>①</sup> 内阁在1906年7月宣布加速国有化,导致国有化铁路股价的骤涨,但是随着1907年战后繁荣的结束,价格又出现了骤跌。政府对铁路收购价格以及收购债券的发行日期和偿还期限的延迟,更恶化了这一形势。由此引起的不确定性,使银行不太愿意将铁路股份作为贷款担保品。<sup>②</sup> 结果,国有化铁路的股东们就算有所损失,也在需要现金时被迫卖掉股份。这无疑更加速了价格的下跌,市场上充斥着待售的股票。

早在1907年4月,投资者和金融家们就开始要求当局通过立即发放收购债券来解除危机。例如,日本西部的银行家们在向递信大臣的请愿书中抱怨道:“由于被收购铁路公司的股份还没有转换为公共债券,它们既不是纯粹的股票,也不是公共债券。因此,它们无力担任融资工具。”<sup>③</sup>但是,当时公共债券的价格也在逐步下跌。结果,政府领导们担心收购债券的发行,只会加剧公共债券价格的下跌。正如一个观察家指出的,他们继续抱着“拖延……耐心等待直到时机成熟”<sup>④</sup>的态度。然而,当局1907年5月开始为国有化铁路制定至少暂时性的收购价格,并且指导日本银行在担保时将铁路股份视为公共债券对待,同时提高担保价格,从而应对来自商人和银行家的压力。不过这些举措并没有阻止国有化铁路股价的下滑,股票仍在市场上被大量地抛售。股价终于在1908年中期见底回升,尽管跟公共债券的价格回弹相比,它的涨势非常缓慢。

到1908年年中,对未偿清公债的逐步偿兑,国家预算的缩减以及外资的引入一起缓解了紧张的货币市场,利率也得以降低。后者反过来还

358

① 野田,《日本证券市场》,p.301。

② “株式市场的近况”,《东洋经济新报》,1907年12月5日。

③ 《铁道国有始末一斑》,附录,p.12。

④ 山县利一,《财政十年》(初山书店,1904),p.172。

使自 1906 年年初以来一直下滑的公债价格得到强势回升。政府于是抓住机遇,最终在 1909 年以两次分期交付的方式发放了铁路收购债券。<sup>①</sup> 为了消除相关各方的担忧,当局在五个月内发行了价值 4.56195 亿日元的公共债券,并且没有对债券市场起到不好的影响。于是,国有化进程圆满结束了。

## 释放的资本:投资赔偿金

国有化铁路的总收购价已经激增至约 4.71 亿日元,几乎是其建设总成本的两倍,加上库存和子公司的总价值,政府已将这些铁路的未偿还债务减少至 4.56195 亿日元。作为对其实付总价值达 2.1759 亿日元股票的交换,股东们得到了 5% 股面价值与此相当的债券。这就意味着,一般来说新的债券持有人所获得的利益,相当于他们投入国有化公司的总资金的 10.5%。1/8 的债券为五大铁路的持股人所获得,而这些投资者中,除关西公司的投资者之外,均获得了多于其两倍投资金额的债券。参宫铁道业主,还有特别是甲武和总武铁道业主,也都从铁路国有化中获利颇丰(见表 23)。

表 23 国有化铁路公司

公司	购买日期	开通铁路长度 (英里)	已缴资本 (千日元)	最终购买价格 (千日元)
日本	1906.11	860	58,200	142,524
九州	1907.7	446	50,300	118,508
山阳	1906.12	406	36,100	76,639
北海道炭矿	1906.10	208	12,650	30,997
关西	1907.10	280	24,180	30,438

359

<sup>①</sup> 野田,《日本证券市场》,pp.299,302,304-305。

续表

公司	购买日期	开通铁路长度 (英里)	已缴资本 (千日元)	最终购买价格 (千日元)
甲武	1906.10	28	2,670	14,600
总武	1907.9	73	5,760	12,406
北海道	1907.7	159	6,340	6,132
参宫	1907.10	26	3,100	5,729
阪鹤	1907.8	70	4,000	4,284
北越	1907.8	86	3,700	3,722
京都	1907.8	22	3,420	3,296
岩越	1906.11	49	2,640	2,422
西成	1906.12	5	1,650	1,847
七尾	1907.9	34	1,100	994
房总	1907.9	39	1,040	960
德岛	1907.9	21	750	697
总计		2,812	217,590	456,195

来源:星野誉夫,“明治三十九年的铁道国有化:私铁的地方铁道化”,载于中川敬一郎、森川英正、由井常彦等编,《近代日本经营史的基础知识》(有斐阁,1974),p.158;《铁道局年报》,1907,附录,pp.22-46有多处涉及;《日本国有铁路百年史》,卷4,(1972),pp.250-251。

有些作者认为,总的来说,政府给予国有化铁路股东的补偿是一笔高额的意外之财。<sup>①</sup> 这的确符合某些公司的情况,其中最为显著的是甲武公司。但是,正如一位铁路官僚所说,“计算收购价格的目标,是用公债的利息来取代公司股东的股票分红。总的原则是使债券持有者的收入保持不变,从而使公司和股东免遭损失。”<sup>②</sup> 据记录,国有化铁路公司1905年的平均红利率约为9.3%,<sup>③</sup> 因此,可以说政府大体上坚持了这项基本原则,其做法是将铁路股票按一定比率转换成公债,而这个比率要

360

① 参见,例如,岛,p.119。

② 中川正左,p.70。

③ “日本帝国统计年刊”,卷25(内阁统计局,1906),pp.514,518-519。

能使前股东得到等价或更高价值的回报。如此说来,这份解决方案尽管差强人意,但并没有通常描绘的那样优厚。

另一方面,因为政府债券作为贷款抵押品通常要比公司股票更有市场和吸引力,所以对于投资者来说,国有化确实是一个巨大的恩惠。这个优势在铁路股票价格下跌且回升缓慢时更加突出。在1908年中期,铁路股价跌至最低点,平均价格只有其面值的62%。相比之下,公债市值跌至低谷时的平均价约为其面值的80%,而且正如先前提及的,其反弹速度要比当时铁路股价的反弹速度快。<sup>①</sup>而且,1890年大恐慌之后成立的一些中小型铁路公司,其投资者特别欣赏政府债券的借贷能力,因为日本银行通常不接受以他们的股份作抵押向商业银行贴现的做法,导致商业银行对基于这些股票的安全性的放贷不甚热情。

国会议员和政府官员都注意到了这些,他们预计前铁路股东可能会快速兑现手中债券或以此大量借款,把现金投入各种企业中。例如,在众议院,来自大同俱乐部的佐佐友房曾设问道:“那些主要股东——最富有的那些人,和其他股东会怎么处理国家收购给他们带来的巨额资金呢?”接着他自问自答地预言道:“因为他们肯定不会满足于坐拥公债而无所事事,他们肯定会去探索其他途径和建立各类企业。”<sup>②</sup>或者,又如大藏大臣阪谷在参议院听证会上更为生动地阐述的:“如果(前铁路投资者)售出了政府发行的债券,那么他们将如何使用这笔资金呢?他们绝对不会将其花在吃喝上面,我敢肯定他们必然要在日本建立纺纱和航运公司,或情愿到满洲和朝鲜的企业去投资。”<sup>③</sup>

361 因此,日本国会和内阁认为,铁路国有化的一项额外好处是将迄今为止被铁路占用的资金释放出来,推动私营企业的扩大和多样化发展。

① 野田,《日本证券市场》,pp.299 - 300。

② 《大日本帝国议会史》,卷6, p.975。

③ “贵族院特别委员会会议事速记录”,第5次会议,1906年3月25日, p.53.《贵族院特别委员会会议事速记录》。

许多前铁路资本家抓住这个有利时机再投资的事实,证实了佐佐和阪谷一语中的。这个时机实际上是属于前国有铁路拥有者的额外收益,是他们将铁路发展的重担转嫁给了国家。甲武铁道与北海道炭矿和铁道的大股东雨宫敬次郎的做法表明,铁路投资者在这件事上与政府怀有相同的期盼。在其未发表的回忆录中,雨宫提到,他本身急切要求国有化,因为国有化是一种“可以让此前专注于(标准)铁路建设的私有企业,将资金用于其他企业”<sup>①</sup>的方式,这些“其他企业”,可能是新生的,在日本国内外都具有更多发展潜力且更有利可图的行业。

在日本国内,这类行业包括轻轨铁路,雨宫自己也在这一领域投入了巨资。1906年至1907年间,这位涉猎广泛的商人建造了遍布日本各地的蒸汽动力电车。1908年,他连通了其中八条线形成了大日本电车公司。雨宫既是董事长,又是公司大股东。这家公司经营着近百英里的轨道,首期分红就达到约6%。与其投资电车的直接回报同等重要的是,是这一举动为他的另一家企业,即1907年成立的钢铁厂,带来了生产适用于轻轨铁路的机车车辆和其他设备的生意。<sup>②</sup>因为参与了电车企业的融资和管理事宜,雨宫能够确保他新建的钢铁制造厂持续发展壮大。他发展的蒸汽驱动电车是私营轻轨铁路的先驱,20世纪前十年政府开始推广这种铁路,以满足日益增长的地方轨道需求。雨宫在该领域的业务经营,根据青木英一的评价是,“规模尤其大,作为电车公司的管理者及铁路车辆的制造者,雨宫在日本地方铁路事业的发展史上留下了浓重的一笔。”<sup>③</sup>而雨宫做出如此巨大影响所需的资金,主要是通过出售自己在标准铁路上的权益而得来的。

轻轨铁路的崛起是第三次铁路热潮的一部分,这次铁路热潮在很大

---

① “雨宫敬次郎氏国家事业经历谈”,第11章(未标记页码的手稿),东京大学经济系图书馆,362 东京。

② 同上,第10章,“雨宫敬次郎氏记录”(未标记页码的手稿),东京大学经济系图书馆,东京。

③ 青木荣一,《铁道建设》,p.31。

程度上是铁路国有化反向触发的,它关注于市郊往返电力铁道的建设和南满洲铁道公司的建立。例如,在1907年,国有化的阪鹤铁道公司的董事和股东成立了箕面有马电气铁道公司,它是阪急电气铁道的前身,也是现代日本私营铁路集团的雏形。箕面有马电气铁道公司是日本首个在沿线采用购买和发展居民区这一激进战略的铁路公司,这种管理的革新为公司在休闲相关产业开展多样化经营奠定了基础。1910年至1929年,它陆续运营了一家动物园、一个温泉度假村、成员全部为女性的宝冢歌剧团的前身、一个棒球公园及一家车站百货公司。<sup>①</sup>

第三次铁路潮背后的另一股力量——南满洲铁道公司,同样从国有化铁路的前业主那里筹集了资金,尽管资金规模不如这类企业所暗示的那么多。南满洲铁道是1906年末成立的一个半官方股份制企业,旨在管理日本在近期日俄战争中取胜而赢得的南满洲境内的铁路线路和附属企业。除了将法定资本总额2亿日元的一半用于配给战时损坏的装备之外,政府保证由私人投资者认购的股份在15年内会获得6%的回报。这个保证自然使得铁路公司成为私人投资者眼中的香饽饽,尤其是那些正在寻找即将被国有化的国内铁路替代品的铁路资本家,曾几何时,国内铁路被人们普遍认为是最“安全的投资对象”之一。<sup>②</sup> 结果,1906年9月南满铁路的股票发行引发了新一轮的股市热潮,提供的9.9万股被1,000多个代理人超额认购。<sup>③</sup> 排在订户名单首位的是大仓喜八郎,他是北海道炭矿的主要股东,他认购了所有9.9万股。在最高竞标人中,其他即将被国有化的铁路公司股东有三井、安田银行和三菱,他们都申请了3万股。<sup>④</sup> 然而,由于股市狂潮,入股人超过了9,000人,是日本

① 作道洋太郎,“私铁经营的建立与发展:以箕面有马电气铁道案例为中心”,《大阪经大论书》, nos. 117-118, pp. 105, 108-110, 114 (1977年7月);武知京三,《都市近郊铁道史的展开》(日本经济评论社,1986), pp. 103-108, 116-118。

② 野田,《日本证券市场》, pp. 310。

363 ③ 南满铁道株式会社编,《十年史》(大连:南满铁道株式会社,1919), pp. 911-912。

④ 沈泽, p. 844。三菱以岩崎久弥和三菱银行的名义投标。



最大的国有铁路日本铁道公司股东人数的两倍。最后大仓在南满铁路只得到了 91 股,而三井、安田和三菱只各得了 27 股。实际上,这四个股东再加上后来出现的古川联合企业的负责人,就是 1906 年底所有入股超过 5 股的私人股东。资源分配的过程大体上是一个正规程序,股份是按照入股人的入股比例进行分配的,但是这种股权分散的效果却让财阀失去了对公司的控制权。<sup>①</sup>

无论如何,自南满铁路成立至 1912 年以来,其超过 80% 的资金都是通过发行外国债券筹集的。因为在政府保证偿还本金和利息的庇护下,它能够在不抵押铁路的情况下就在海外贷款,但这也损害了其独立性。<sup>②</sup>最终,私人股本只是国外贷款和政府原始投资的补充。这个股份制形式本身是用来安抚要求满洲保持向私营企业开放的西方列强的。事实上,在 1907 年支付了股份面值总额的 1/10,即 200 万日元的首期分期付款款项之后,直到 1912 年,铁路股东才又支付了 1,000 万日元作为第二笔期款。<sup>③</sup> 总而言之,南满铁道虽然拥有大约相当于 17 家国有化铁路公司总和的法定资本,但要作为国有化铁路前股东的投资目标,它还具有明显的局限性。

相较之下,国内电气铁路在吸收以前投资于国有化铁路公司的资金方面,拥有更多的潜力。铁路国有化后,这类企业如雨后春笋般涌现出来,其实付资本总额在 1906 年就已经超过了 3,700 万日元。<sup>④</sup> 然而表 24 显示,机遇最大的投资市场应该是如电力、灯、钢铁及化工等新兴部门。表中的数字表明,在明治中期引领商业发展的铁路公司、纺织公司和银行已经开始让位于以电力为中心的重工业,后者成为日本经济增长

① 宫崎洋和安藤稔,“满铁的创立”,见安藤彦太郎,《满铁:日本帝国主义与中国》(御茶水书房, 1965), p. 53。

② 南满铁道编, p. 925; 金子文夫,“创立之日的南满铁道, 1907 - 1916”,《社会科学研究》,卷 31, no. 4, pp. 178 - 179(1980 年 1 月)。

③ 南满铁道编, p. 925。

④ “本邦产业的含义到底是什么”,《东洋经济新报》,1909 年 6 月 15 日。

的推动者。铁路国有化促成了这一转变,它一方面从投资者手中剥夺了国内规模最大、资本最密集的铁路行业,另一方面使得资金得以再投资于新一波领先的经济部门。

表 24 以产业划分的预计新增资本(1905.8 - 1907.2) 单位:千日元

产业	预计新增资本	产业	预计新增资本
电力与光	709,913	食品	55,800
钢铁	121,460	海产	32,200
化工	82,700	木材	13,500
铁路	80,945	仓储	7,600
纺纱	75,700	其他	452,625
航运	62,000	总计	1,756,173
金融	61,730		

来源:《三菱银行史》(三菱银行史编纂委员会,1954)pp.113。

后者确实从国有化铁路获得了大笔的资金输入。特别是那些在日俄战争后数量迅猛增长和规模迅速扩大的电力公司,它们已经取代了国有化铁路成为股票投资的首选目标。<sup>①</sup> 鉴于大多数投资者的保守性,毫无疑问很多前国有铁路的股东会保留其收购债券,不过他们可以随时以这些债券的信用去贷款,<sup>②</sup>而电力和天然气公司的蓝筹股给他们提供了深具吸引力的投资机会。例如,东京电灯公司从1905到1909年间提供超过10%的投资回报,而东京天然气公司的股息在20世纪前十年通常徘徊在11% - 14%之间。<sup>③</sup> 谨慎的铁路投资者的代表——宫内厅,在铁

① 野田,《日本证券市场》,pp.315 - 316。

② 正如《日本每周邮报》1906年5月5日所指出的,“在铁路交到国家手中之后,铁路股票的前持有者不一定会抛售大批债券。这种抛售的目的是为其他企业获取资本,而银行通常愿意基于债券的安全性预支款项。”

③ 《东京电灯株式会社开业五十年史》(东京电灯株式会社,1936),附录,表1;《东京瓦斯五十年史》(东京瓦斯株式会社,1935),pp.125 - 126。

路国有化期间就购买了这两家公司的大量权益。<sup>①</sup>

大量投资于国有化铁路的金融机构,在国有化之后特别积极投资电力和天然气公司。在《铁道国有化法》颁布到铁路收购债券发放的三年过渡期之间,很多金融机构争先以低价购买国有化铁路的股份,以增强自身的投资能力。事实上,后来据涩泽荣一回忆,他曾建议国立第一银行和其他机构在铁路股处于低价位时买入,认定随着股份被公债交换后,股价肯定会攀升。<sup>②</sup>但是,为收紧银根的市场所迫,很多小股东都撑不到那个时候了。结果,国有化铁路的股权越来越多地集中在银行和其他有门路的投资者手中。当时,日本铁道公司的股东人数也相应地减少了,比如,在1906年6月至1909年3月间,股东人数从4,497人下降到4,018人。<sup>③</sup>

这一期间,并非只有金融机构在扩张其铁路利益。富有的个人投资者也做着同样的事情,例如仓敷的大原家族。明治中期,冈山县的第二大地主,即大原家族的业务扩大到了纺纱业和银行业,不久又进入了铁路领域。截止1901年,他们购买了700股山阳公司的股票以及100股汉城一釜山铁路的股票。<sup>④</sup>《铁道国有化法》通过之后,大原家族加速投资山阳铁道公司。他们一定强烈地感觉到了拥有国有化铁路股票的优势,因为他们愿意为额外购买的股票支付溢价。1906年6月,大原家族以票面价值1.7倍的价格购买了500股山阳公司的股票,并且在大恐慌的1907年,以1.6倍的价格再购100股;1909年,以1.9倍的价格再购267股。最终,大原家族拥有2,301股山阳公司的股票,总票面价值为11.505万日元,于是他们获得了票面价值24.06万日元的公债。<sup>⑤</sup>而事

366

① 《东京电灯》,pp.86-87;《东京瓦斯》,p.103。

② 《青洲回顾录》,卷1,小贯修一郎编(青洲回顾录刊行委员会,1927),p.479。

③ 日本铁道株式会社,《报告》和《生产报告》,野田,《日本证券市场》,p.345 引用。

④ 中村正则,《近代日本地主制史研究:资本主义与地主制》(东京大学出版社,1979)pp.92,106。

⑤ 同上,p.111。

实上他们投资于山阳公司股票的资金近 14.8 万日元,收购债券带来的利息大约相当于 8% 的总投资收益。相对于这家铁路公司在 1905 年和 1906 年支付的 10% 的年度分红来说,这显然逊色很多。<sup>①</sup> 所以 1906 年 3 月之后,大原家族疯狂买进山阳的股票,明显是将目光转移到了他们最终可获取的公债的抵押物价值上,事实上,在获得这些债券之后,大原家族以此为抵押,获得贷款,从而收购其他公司的股票,例如仓敷电灯公司。大原家族在 1909 年 9 月开始投资这家公司。<sup>②</sup>

毋庸置疑,银行和保险公司都重视铁路收购债券的借款能力,尤其在国有化之后,他们多数人都坚持持有用来交换其早期急购的国有化铁路公司股票的交易债券。普通的商业银行都会大量投资国有化的铁路,以下事实就可见一斑:1909 年,他们持有的政府债券的总价值近乎翻番,从 1.01668 亿日元增加到 2.00929 亿日元,而他们持有的股票价值却从 8,266 万日元跌到了 3,604 万日元。<sup>③</sup> 当然,这些变化的主要原因是当年国有化铁路的股票转换成公债,后者的综合面值约为流动股票的两倍。单单第十五银行一家,因为所持有的日本铁道和岩越铁道的股票,就获得了票面价值为 3,157.8505 万日元的政府债券。事实上,该银行仅将这些债券估价为 2,111 万日元,从而将由此带来的资产增值控制在最小的程度内。<sup>④</sup> 相比之下,其铁路股票的预估市价约为 1,800 万日元。所以,银行因国有化产生的收益并不像有些人所声称的那样多。然而,公债较强的价格稳定性和较高的抵押物价值,对第十五银行大有裨益,使其能稳步扩大普通的银行业务。1906 年 4 月,银行总裁园田在采访中

367 ① 中村正则,《近代日本地主制史研究:资本主义与地主制》(东京大学出版会,1979),p.109。在计算大原家族投资山阳铁道的回报时,中村忽略了他们为额外股票支付的溢价,这使他得出结论:即使以红利与利息差价计算,大原案例也表明,“铁路国有化确实为当地地主阶级带来利益”,同上,p.111。

② 同上,p.105。该家族在 1907 年还购买了 21 股南满铁路的股票。同上,p.106。

③ 野田,《日本证券市场》,pp.346-347。

④ 星野,“日本铁道(3)”,p.181。

透露,银行“没有出售(铁路收购)债券的特别计划……我们将持有这些债券,正如(如今)的铁路股票一样,这些债券将是银行资产的一部分”<sup>①</sup>。事实上,正如园田所说,在1909年初最终获得其收购债券之后,第十五银行并没有减持,结果,1908年至1909年,银行资产中公债的比例从11%上升到54%,而公司股票的比例从44%降到了1%。<sup>②</sup> 引用星野的话说,“第十五银行由日本铁道公司的股东转变为公债的持有者。”<sup>③</sup>银行中,排在其后的最大的两家铁路收购债券获得者分别是三井银行和住友银行。1909年1月,三井银行持有800万日元的国有化铁路的蓝筹股;1909年6月,住友银行持有超过200万日元的国有化铁路的蓝筹股。<sup>④</sup>他们获得的用于交换这些股票的债券,总面值远超两倍的综合股票实付价值,这同时也为银行管理的稳定打入一针强心剂。

国有化铁路股票最积极的买家并非银行,而是保险公司,典型的例子是东京海上保险公司。1905年,其持有的铁路股票包括5,000股九州铁道的股票和2,800股山阳公司的股票。截止1907年,公司不断增持这两家公司的股票,总股票数分别达到了13,224股和7,296股,并且额外购买了6,233股日本铁道的股票和784股甲武铁道的股票。公司同时拥有7,700股作为贷款抵押物的九州铁道股票,以及价值10万日元的北越铁道和总武铁道债券。<sup>⑤</sup>保险公司中,其他领先的铁路公司股东——明治生命、明治火险和日本生命——相比起东京海上保险公司,在国有化前,对私有铁路投资更多,但20世纪早期,它们一直稳步扩大其在铁路公司的权益,在《铁道国有化法》通过之后仍然如此。1897年,日本生命修改了公司章程,允许公司投资股票、银行存款和债券,开始购

368

① “铁道株券”,载于SEDS,卷9,p.611。

② 星野,“日本铁道(3)”p.176。

③ 同上,p.181。

④ “营业报告”,《东洋经济新报》,1909年1月15日与1909年7月15日。

⑤ 《帝国铁道要鉴》,pp.149,182;《东京海上火灾保险株式会社百年史》,卷1,日本经营史研究所编(东京海上火灾保险株式会社,1979),pp.244-245。

买铁路股票。截止 1902 年,日本生命已经购买了 9,000 股铁路股票,这些铁路最终都会被国有化,而且公司继续增持,不出三年总股数接近 1.4 万。1908 年,公司股票占据了日本生命总资产的 1/4,这些股票的大部分都是国有化铁路的股票。次年,因为获得收购债券,股票占总资产的比例直降至 4%,而公债占总资产的比例则相应直升。<sup>①</sup> 保险公司中最大的铁路投资者是明治生命,甲午战争之后,它们同样增加了对铁路股票的持有。1902 年后,公司已购买了 1.8 万多股铁路股票,股票资产约占总资产的 2/5。到了 1905 年,公司继续增持铁路股票,总股数接近 3.1 万。1909 年,形势剧变,铁路收购债券的发放使股票在总资产中所占的比例急剧下降,从 39% 下降到 5%,而公债的比例则相应地上升。<sup>②</sup>

多数情况下,保险公司会继续持有铁路收购债券,以债券为基础,增加对企业的贷款,而不是再投资其他的公司股票。保险公司放开贷款政策的主要收益人为电气化铁路公司、燃油公司,以及首当其冲的电力公司。东京海上保险公司的贷款从 1908 年占资产的 5% 增加到 1913 年的 39%,主要投资于船运公司,<sup>③</sup> 但其他保险公司,包括日本生命和明治生命,都不约而同地将电力公司作为投资对象,这些电力公司会在很大程度上取代国有化的铁路。对于日本生命来说,铁路国有化之后,提供给电力公司和电气化铁路公司的长期贷款急速上升,1913 年,贷款接近公司总资产的 3/5。<sup>④</sup> 明治生命大幅增加贷款比例,从 1910 年的总资产的 20% 增加到 1914 年 50% 还多。如出一辙,它多数贷款也是提供给“类似 369 电力公司和铁路公司一类的企业”。<sup>⑤</sup> 1915 年,明治生命也大量投资企

① 《日本生命九十年史》(大阪:日本生命保险相互会社,1980),p. 307; 杉山和雄,“明治 30 年代”,pp. 155,157。

② 《明治生命保险株式会社六十年史》(明治生命保险株式会社,1942),pp. 251 - 252; 杉山和雄,“明治 30 年代”,pp. 156 - 157。

③ 《东京海上》,pp. 320,325。

④ 《日本生命》,p. 307。

⑤ 《明治生命》,p. 252。

业债券,随着各行各业的扩张,尤其是“需要大量固定资产的电力行业”,<sup>①</sup>相关企业债券的发放也增多了。与此同时,保险公司对公司股票的投资仍然很少,即使有,也常常选择电气或燃油公司等“稳健股”。<sup>②</sup> 主要归功于铁路国有化,保险公司得以通过贷款和购买债券,推动战后电力行业的快速增长。<sup>③</sup>

另一个直接受益于铁路国有化的行业是钢铁行业。1907年由北海道炭矿和铁道公司的前业主创建的日本钢铁公司,是这一领域最引人注目的案例。先前的铁路公司中,在国有化之后唯一存活下来的只有北海道炭矿,虽然是以一种实质上已经转变了的形式。根据政府对自身在经济活动中所扮演角色的扩大化定义,最初国家机构倾向于将该公司的铁路网和煤矿一起收购。但根据国有化法律,政府没有权力没收公司的煤矿开采业务,因为严格来说,煤矿并非铁路的一个附属物,所以国家官员必须进行劝导。比如铁道局局长就敦促公司同意出售煤矿开采业务,理由是政府一段时间以来一直想拥有自己的煤矿,这样至少在燃料上可以做到自给自足。<sup>④</sup> 当时,该公司的煤矿和铁路部分的资产相当,煤矿部门的收益尽管稳定性稍欠,但一般都比铁路部门高。但是,尽管公司的煤矿业务有更高的利润,公司将其出售所得似乎比不上出售铁路线所得。而且,自19世纪90年代早期以来,执行董事井上角五部一直计划成立一家钢铁公司,并且已经为此收购了一些铁矿。<sup>⑤</sup> 井上将铁路国有化视

370

① 《明治生命》,p. 253。

② 野田,《日本证券市场》,pp. 319。

③ 根据艾伦,“投资于电力供给公司的资本从1893年的200万日元上升到1907年的1,200万日元,再到1913年近2亿日元。”见G. C. 艾伦,《现代日本经济简史》,第4版(纽约:圣马丁出版社,1981)p. 86。

④ 井上角五郎,《北海道炭矿汽船株式会社の十七年间》(井上五郎,1940),p. 24。

⑤ 同上,pp. 23, 25。《井上角五郎君略传》,p. 117;《室兰制铁所五十年史》(室兰:富士制铁室兰制铁所,1958),pp. 37-38。

会上升之后,公司决定只将其铁路权益出售给政府。于是,国会将该公司的煤矿开采部门从政府国有化的选定企业名单中删去了。<sup>①</sup>

1906年10月,公司放弃了铁路业务,并重新命名为北海道炭矿和汽船公司。12月,公司股东一致同意了井上的提议,成立一家铸铁厂和一家炼钢厂。准备提议时,井上在公司内部得到雨宫敬次郎的大力支持,此时雨宫正在着手建立自己的钢铁厂;在公司之外得到海军军官的支持,他们渴望扶持国产钢铁制造,用于海军扩张计划。后者将井上引荐给英国阿姆斯壮军火公司的东京代表,1907年7月,井上和阿姆斯壮公司及同时加入谈判的维克斯公司的官员签署协议,在北海道室兰建立合资钢铁公司。<sup>②</sup> 合资公司即为日本钢铁公司,成立于1907年,总注册资本为1,000万日元,一半由北海道炭矿提供,另一半由上述两家英国公司提供。北海道炭矿的资金部分来源于兑现铁路收购债券的收益,由此募集的资金达到1,070.5641万日元。到1909年中期,在所募集的资金中,562.5万日元投资于日本钢铁,另外的63万日元投资于1908年单独成立的另一家钢铁厂。<sup>③</sup> 受益于日本钢铁与英国军火生产商的联系,以及来自日本海军的直接援助,日本钢铁成功引进了最新的钢铁冶炼技术。作为大型私有军火生产商的蓝本,公司对日本钢铁工业发展的影响非同小可。国有化的安置为企业提供了足足一半的启动资金,对企业的建立功不可没。除此之外,尽管早期海军的订单占到了公司业务的绝大部分,但在国有化铁路设备快速折旧的负担下,新的帝国铁路厅开始增加对机车部件和类似产品的订单。<sup>④</sup> 简言之,铁路国有化在几个重要方面都推动了日本重工业的起步。

370—371

① NKTH,卷4,p.272。

② 北海道炭矿汽船株式会社编,《五十年史》(北海道炭矿汽船株式会社,1939),pp.63-64;《室兰制铁所》,p.48;《井上角五郎君略传》,pp.117-119;J. D. 斯科特,《维克斯:一段历史》(伦敦:韦登菲尔德和尼科尔森出版社,1962年),p.85。

③ 《北海道炭矿汽船株式会社七十年史》,七十年史编纂委员会编(北海道炭矿汽船株式会社,1958)pp.84,103。

④ 《北海道炭矿汽船株式会社七十年史》,p.102;山村耕造,“胜之不武? 明治军国主义在日本技术进步中的作用”,《经济史期刊》,卷37,no.1,pp.128-129.(1977年3月)。



在北海道炭矿和日本钢铁的案例中,人们可以准确无误地说出,国有化铁路的前股东如何用出售铁路的收入,至少部分收入进行投资。但多数情况下,是缺乏这类记录的。虽然如此,在很大程度上,人们可以将国有化铁路的前所有者在国有化之后投资活动的增加,归因于其所获得的赔偿。从三菱的例子中,就可以得出这样的推论。尽管三菱反对铁路国有化,但它从国家收购私有铁路中获益颇丰。正如威廉·瑞所说,三菱从铁路国有化中获得的赔偿“是其投资从事其他多元化经营的主要推动力量”。<sup>①</sup> 1905年,三菱因持有国有化铁路的股票,获得了面值总计1,500万日元的铁路收购债券,这些债券在市场上大约可售出1,200万日元,而相比之下三菱实际投资于这些铁路的资金只有大约700万日元。因此,通过兑现这些债券,三菱可以获得大约500万日元的净收益,确实相当可观。<sup>②</sup> 预期到国有化收购安置之后将取得的丰富资源,三菱在《铁道国有化法》颁布之后开始进军众多新领域。比如岩崎久弥在1907年投资麒麟啤酒公司,1908年投资日本窒素肥料公司和日本赛璐珞公司。同时,1908年,弥之助成立了朝日玻璃公司,注册资本为100万日元,岩崎和三菱的管理层持有5/6的股权。同时,三菱也扩大了现有的业务,例如,增加东京仓储公司的法定股本,从1905年的30万日元增加到1907年的200万日元。1907年,三菱控股公司的注册资本由500万日元增加到1,500万日元,这也反映出公司高涨的投资热情。国有化之后,三菱投资的行业中,增加投资的最大对象是造船和采矿,尤其是后者,成为第一次世界大战之前的十年里增长速度最快的资产。<sup>③</sup>

国有化同样为三菱殖民利益的膨胀提供了契机。1907年,该财阀开始 371—372  
在朝鲜收购农民的土地,并于1911年开发了兼二浦(今朝鲜松林市,

① 瑞, p. 285。

② 《帝国铁道要鉴》,综合各处;《铁道国有始末一斑》,附录,表18;TKN, 1907,附录, pp. 22—46  
综合各处。

③ 旗手, p. 85;《朝日玻璃株式会社史》,(朝日玻璃株式会社理事会社史编纂委员会,1967),  
p. 36;《三菱银行史》(三菱银行史编纂委员会,1954), p. 114;瑞, pp. 458—459。

译注)铁矿石产区。<sup>①</sup> 1908年,他们同时在台湾建立了竹子种植园,这项工程是联合三菱造纸公司进行的,后者计划用竹生产纸浆。1911年,三菱在种植园成立了一家纸浆工厂,但该工厂事实上只运营了两年。<sup>②</sup> 尽管这些海外项目的本质和规模不足以引人注目,但它们与国有化以前三菱的海外活动形成了鲜明的对比,后者的典型情况就是岩崎对汉城—釜山铁道项目相对有限的参与。<sup>③</sup>

国有化之后,铁路的前所有者中,并非只有三菱展示了对海外殖民投资的积极态度。尤其从这一时期开始,形形色色的铁路前资本家们开始大量投资台湾的制糖公司,其中的一家公司就是台湾糖业公司,它成立于1900年,日本三井物产和宫内厅是其主要股东,它们的红利从1901—1902年的5%稳步增长到1904—1905年的10%。<sup>④</sup> 1906年,公司第一次扩大股本,股份数量从2万增加到了10万。1907年,公司的主要股东之一原六郎助其收购了另一家制糖公司,股本得以翻番。<sup>⑤</sup> 1909年,公司再次收购了另一家竞争对手,在1910年第二次增加了其法定股本,于是股份数量增加到了48万。由于这些辉煌的业绩,该公司自然“成为保险公司、银行、信托公司和其他公司的投资对象”<sup>⑥</sup>。铁路的前所有者同样也是明治糖业公司的出资人,后者成立于1907年,截止1912年的已缴资本达到了750万日元,分红率达到了12%。<sup>⑦</sup> 毫无疑问,私有投资者退出铁路行业,并将资金投到国内外利润更高的企业的意愿,在推进铁路国有化方面起到了关键作用。

① 旗手, pp. 143—145。

② 同上, p. 84; 《岩崎久弥传》(岩崎久弥传编纂委员会, 1961), pp. 531—532。

③ 1905年末,三菱持有该铁路总计50万股股票中的1,000股。见《帝国铁路月刊》, p. 224。

④ 《台湾制糖株式会社史》(台湾制糖株式会社, 1939), pp. 83, 294。

⑤ 《原六郎》, p. 407。

⑥ 《台湾制糖》, p. 271。

⑦ 《明治制糖株式会社三十年史》(明治制糖株式会社东京事务所, 1936), pp. 4—5, 68。

## 结 语

1906 - 1907 年间的日本铁路国有化,为长期以来关于主要铁路国有还是私有的争论暂时画上了休止符。如果说 1892 年颁布的《铁道敷设法》还为非地方铁路的私营发展留下了发展的空间,铁路国有化法则清楚表明,此后,私有铁路将被严格限定于地方交通运输。另一方面,1906 年的《铁道国有化法》对铁道免于被国家收购的标准,即“为一个地方提供运输”界定模糊。随后的历届政府随心所欲地解读该条款,导致 1917 年到 1945 年间,政府又收购了近 70 家私有铁路公司,其中大多数的运营线路具有毋庸置疑的地方性<sup>①</sup>。铁道委员会实际上为国家收购 1906 年后取得执照的私有铁路公司铺平了道路。在 1907 年末批准关东地区两家公司的铁道建设申请时,铁道委员会制定了以下政策:

由于《铁道国有化法》已颁布,我们将把干线置于政府管理之下,同时允许私人运营地方铁路。……我们认为(审议中的线路)其目标是严格服务于沿线地方,因此,我们将授予其地方

375

---

<sup>①</sup> 细节,见《日本国有铁道百年史:略史》附录中的地图“买收敷设铁道图”。

运输的执照。然而,该地区有将来高度城市化的前景,尽管我们认为目前并无必要,将这些线路作为干线的一部分,将来对国家运输可能极有价值……因此,我们将基于以下条件授予其执照:将来,政府有可能依据现行《铁道国有化法》的条款将其收购。<sup>①</sup>

正如铁道委员会所警示的,1907年绝非铁路国有化的终结。

但是,迄今为止,第一波国有化是最重要的。它导致国有铁道在开通铁路总里程中所占的比重从1905年的约30%跃升至1907年的90%以上。<sup>②</sup> 国有铁道一举鲸吞了无论在铁轨,还是机车车辆、运营收益等方面都近乎其两倍的铁道系统。“换言之,”正如一位作家形象地写道,“就像一条1米长的小蛇吞下了2米长的大蛇,这自然会导致消化不良与腹泻。”<sup>③</sup>然而,政府部门试图通过迅速规范其突然膨胀的系统,将铁路国有化的负面影响最小化。第一项,也可能是最简单的一项任务就是促成费用的统一。早在1906年10月,当局就开始为长途货运提供统一的折扣。接着,次年11月,当局为国有铁道全网络制定了统一的乘客票价一览表,并于1912年10月制定了统一的货运价格一览表。<sup>④</sup> 政府还开始处理更为棘手的任务——将并购的各种线路上的设备标准化。这项任务的重要程度可以通过一个事实得以彰显:1907年末,私有铁道使用着至少24种不同规格的铁轨。<sup>⑤</sup> 国家官员通过拨予铁路大笔资金用来购买所需的设备,进行必要的升级,在这一片混乱中稳步建立秩序。

① “第十八届铁道会议事速记录”,第二次会议,1907年12月27日,pp.19-20。铁道会议事速记录。

② TKN,1907,p.30。

③ 宫野武夫,“铁道国有化与敷设铁道买收之后(大正前半期)的措置”,《国立情报研究》,卷24,p.107(1973年2月)。

④ 池田,pp.315-316;《本邦铁道》,卷1,pp.121-122;小风,“铁道国有化”,pp.59-60。

⑤ 宫野,p.120。

通过上述措施,政府当局大体上兑现了其降低铁路票价,并使铁路运输系统合理化的承诺。伴随着运费标准化而来的,是铁路货运价格的大幅下跌,从1905年至1913年,平均每吨每英里的货运价格下跌21%。另外,在此期间,国有铁道稳步提高了直达列车的运行速度与发车频率<sup>①</sup>,同时,大幅削减了经常费用支出,行政开支占总运营成本的比率从1905年的近9%降至1908年的3%以下。<sup>②</sup>

在提高效率和服务水平方面,政府系统很大程度上得到国有化了的私有铁道中管理人才的帮助。在国有化进程里,从私有铁道公司转为国有铁道公司的48,409位员工中,有340人属于仅次于最高管理层的高层管理人员。而这其中的许多人成为了新成立的帝国铁道厅的骨干。例如,九州铁道公司的一名经理在转制后负责九州分署,而山阳铁道的两位经理则分掌该厅的运输和工程部门。<sup>③</sup>来自于国有化后铁道公司的铁路工程师们同样参与了政府铁道建设:一位前关西铁道公司的工程师因其在该地区的杰出贡献,而被亲切地称为“机车之父”,一位前山阳铁道公司工程师则于1930年设计了“燕子号”超特快列车。<sup>④</sup>即便如此,铁路部门的高位仍然由政府系统的官员们所把持,从而致使许多心怀抱负的国有化铁道公司前职员另寻机会,特别是投身于当时蓬勃发展的殖民地铁路业。<sup>⑤</sup>而那些留下的,很大程度上成为了20世纪前几十年国家铁路系统活力的源泉。

① 小风,“铁道国有化”,pp.58-59。

② 《国有十年史:本邦铁道国有后的敷设及成绩》(铁道省,1920),p.58。关于1906年后国有化和标准化计划,特别是机车的建设,见大东英祐,“日本的铁路和科学管理,1907-1930”,《商业历史》,卷31,no.1,pp.1-28(1989年1月)。

③ 宫野,pp.107,109。

④ 青木和山中,p.50。

⑤ 宫野,p.109。如同森川指出的那样,国有化的铁路还有许多管理利益也转移到其他私有企业中:森川英正,《日本经营史》(日本经济新闻社,1981),pp.98-99。大东指出,在国有化前后,国家铁路自己对私有行业来说提供了技术和管理人才,许多国有铁路的资本家被派往私有机车制造企业:大东,p.22。

这些来自收购铁道公司的前职员充满创造力,有了他们的帮助,政府有能力实现对国有化铁路系统的大部分计划。该计划理论上看起来很完美。国家将主要依靠借入外债来收购或革新私有铁路,而支付给前业主的赔偿金将为其他许多企业提供风险资本。与此同时,改善且统一的铁道网络将会推动工业增长和刺激出口,随之提高国内的征税基础,吸引外资涌入,提高国有铁路的收益。所有这些将使政府能够在相对较短的时间内偿还铁路债款。随着铁路贷款的偿还,当局随后就可以降低铁路票价,完善铁路系统,并进一步促进工业扩张。

从 20 世纪之后日本铁路运输的显著发展和日本经济的惊人增长来看,不得不说日本政府在规划的刺激工业发展方面成绩骄人。然而,取得这些成就付出了巨大的代价,因为政府规划的另一部分遭到惨败,即无法在几十年内偿清铁路债务。这一失败主要归因于政府规划者的短视,他们在决策时严重低估了改善所购铁路需要的费用。国有化使国有铁路背负沉重的财政压力,不仅包括收购的费用本身,而且包括从负债累累的公司沿袭的翻修工程费用。结果,铁路的利润仅能用于支付收购债券的利息。因此,为了进行所需的大量铁路修缮工程,政府不得不多次举债。到 1912 年,用于铁路修缮的债额(相当一部分是国有化铁路的历史包袱)已呈滚雪球之势攀升至 4.5 亿日元。<sup>①</sup>

377 政府官员也未能充分预计延伸铁路系统所需的成本。这个问题因立宪政友会的介入而更加严重,他们试图满足地方对国有铁道建设需求的热情致使建设支出剧增。至 1912 年,主要由于原敬的积极财政支出政策,用于国家铁路延伸的资金上升至 2.5 亿日元以上。<sup>②</sup> 从长远看来,非营利地方线路的增加严重削弱了政府铁路计划的实施效果,是对国家铁路系统的极大损耗。这一趋势是 20 世纪 70 年代末期日本国有铁道

---

① 长冈新吉,“日清战争后的经营”,大石嘉一郎、宫本宪一编,《日本资本主义发达史的基础知识》(有斐阁,1975),p.226。

② 同上;前田,p.70。

出现严重财政危机的主要原因。当时,这些非营利的地方铁路所造成的亏损占日本国有铁道公司每年超过 8,000 亿日元赤字的 1/4。随后,政府提出了把大部分这类铁路转至私有铁路公司或巴士公司手中的可能性。<sup>①</sup>至 1985 年,公共铁路私有化已然成为日本政府的官方目标,是首相中曾根康弘以削减政府财政开支为目标的行政改革计划的核心。随着 1987 年 4 月 1 日国家铁路被拆分为多家私有铁路公司,日本的国家铁路政策又重新回到了明治初期推动私有铁路企业发展的原点。基于日本铁路近来的发展,《时事新报》在国有化运动时所作出的预测颇具预言气息:

待所有铁路均得以妥善地修缮,且此全新的庞大系统得以妥善地组织之后,政府也只是能够支付其贷款的利息而已。至于在全国范围内下调火车票价,并指望用剩余利润逐步偿还贷款的想法,则是最为虚妄的异想天开。这些举措作为财政计划根本经不起检验。若真的得以实施,会使我们陷入前所未有的困难之中。届时,国家铁路系统不仅不能成为政府财政收入的宝贵来源,反而会成为毋庸置疑的累赘,政府将乐于在此后几年间将其交付拍卖。<sup>②</sup>

除了铁路国有化所造成的复杂遗留问题外,这份论文还得出了另外 <sup>378</sup> 两个结论。其中,第一个结论更多地针对日本学界。老牌日本铁路史学家原田胜正代表着日本学者对明治铁路政策的标准解读,他认为,“尽管(明治)政府奉行国家建设和管理这项基本政策,但也不得不批准私有铁路……不过(私有铁路公司的壮大)显然违背了政府关于铁路国有的政

<sup>①</sup> “国有铁路的手术”,《朝日新闻》,1979 年 1 月,p.5。

<sup>②</sup> 引用于“铁路的国有化”,《日本每周邮报》,1906 年 3 月 17 日,p.279。

策。”<sup>①</sup>与这一解读相反,我认为明治政府对私有铁路企业持更加积极的态度。从一开始,政府并未将私有企业视作难以躲避的洪水猛兽,普遍渴望推进私有铁路的发展。政府在当时提供了多种援助政策,从政府补贴与利润保障到技术及人员的转让,以确保私有铁路公司的成功建立,之后又通过扩大的央行贴现方案,为私有铁路企业提供关键的间接支持。国家对私有铁路部门的介入确实是广泛的,但大多遵循市场,侧重于对私有铁路的鼓励而非控制。当然,所有铁路公司在线路选择方面都受到严格的政府监管,而接受政府补贴的私有铁路公司在其受补贴期间必须向政府递交详细的报告,其管理层方面的变动也必须得到政府的首肯。但随着铁路线的建成和补贴条款的到期,政府在很大程度上逐渐将这些铁路公司视作一般的股份公司,不再过度干预其内部管理。所有这些都表明,明治政府并不认为私有铁路公司是从诞生之初就注定最终被国有化的权宜之计,国家铁路政策及形成该政策的态度本身,比先前学界主张的更具自由主义倾向。

显然,当时并没有“国有化之路”,也没有贯穿始终的通往公共所有制和控制权的潜在驱动力。相反,明治初期 30 年的日本铁路政策一直模糊多变。事实上可以说,直到后期国有化共识得以达成之前,日本政府并无明确的铁路政策可言。而在此前没有一以贯之的政策,主要归因于许多集团对国家铁路规划施加了影响。铁路政策的决策绝不是政府官僚的独角戏。事实上,我的研究强调了日本国会的重要作用。国会通过行使立法权,对铁路规划的制定施加相当大的影响。即使在国家官僚机构内部,大藏省和军方也经常与递信省就政府在铁路领域应扮演何种角色的问题争执不下。关于该问题的官方统一意见直到世纪之交才形成。在此期间,采用的政策和上马的项目大多出于权宜之计,或竞争集团之间务实的妥协,而非任何严格的原则。

379

---

<sup>①</sup> 原田,“铁道敷设法”,pp.22 - 23。



明治时期日本铁路政策的形成过程与二战后日本工业政策的形成过程如出一辙。明治铁路与战后电信行业发展的模式对比,为这种相似性提供了生动的注脚。在这两个案例中,在一心一意追求国内经济发展的背景之下,最初几十年,官僚完全控制了政策的制定过程。其后,由于官僚体系内部各部门之间的摩擦、经济危机以及不断增长的外来压力与牵制,包括资本自由化,政治家开始扮演越来越重要的角色。针对资本自由化,日本邮政省的官员在 1982 年与通产省竞争电信产业控制权时,效仿了其世纪之交的前辈们,搬出“外资入侵”这个幽灵,在这里具体指的是美国资本对该产业的接管。<sup>①</sup> 而在这两个案例中,政客们在干预决策制定时的实际机制大为相似。在明治国会内,与官僚和利益集团有着千丝万缕联系的铁路专家佐藤宪治和田健治郎是今天日本政界“族”的先驱,“族议员”是参与核心决策的国会老资格政治家,在一定领域具备丰富的政策专业知识和人脉。<sup>②</sup> 正如递信省在 20 世纪初期拥有田健治郎作为其政党同盟一样,邮政省在 20 世纪 80 年代同样在国会中拥有邮政族议员以及前官僚等支持者。因此,紧密的“政党—官僚”关系反映了明治后半期和近几十年日本的政治实践。此外,在这两个时期,日本的政客们还秉承“政治分肥”原则,在调和部门间关于特定议题的冲突中起到了重要作用。<sup>③</sup>

我论文的第二个结论则更多地针对研究日本的美国学者。我的研究表明,目前关于国家和银行在明治时期经济发展中作用的观点,需要进行重大修正。近来,以山村耕造等人为首的学者们倾向于将国家和银行的贡献最小化,同时也含蓄地否定了格申科隆“后发展模式”在日本的适用性。这种论调认为,明治政府有意把自身行为局限于为私有企业营

① 约翰逊,“MITI, MPT 和电信战争”, pp. 211 - 212。

② 杰拉尔德·L. 柯蒂斯,《日本的政治道路》(纽约:哥伦比亚大学出版社,1988), pp. 112 - 116; 约翰逊,“MITI, MPT 和电信战争”, pp. 203。

③ 约翰逊,“MITI, MPT 和电信战争”, pp. 227。

造有利的体制环境。明治十年以后,政府仅直接干预与军事有关的领域。同样地,该论调认为银行在明治工业的融资与管理中作用很小。因此,出人意料地,明治时期日本的工业化模式更接近英国的工业化模式,而不是同样兴起于19世纪的后继工业化国家德国或俄国的模式。我认为,以上的概括是由于过分强调个别产业,例如棉纺织业而得出的,而这类产业由于相对较低的资本需求和较小的运营规模,并不需要银行和政府的参与。鲜有人把目光投向铁路业这个重要领域,而恰恰在该行业,政府与商业银行的介入是很广泛的。除了通过国有铁道直接采取行动之外,国家还直接和间接地支持私有铁路公司,在后者享受政府补贴期间,对其内部管理进行干预。其时,虽然如山村所坚称的,总体而言,明治时期银行对日本工业的融资贡献相对较小,<sup>①</sup>但其提供的资金大部分流向深具战略意义的私有铁路。银行通过股票抵押提供大规模贷款,间接地为铁路业提供了大量的股本。到世纪之交,凭借其自身的实力,此类机构成为铁路的重要股东。结果,如同欧洲大陆的投资银行,银行的投资在日本铁路公司的总资本中占据相当大的比例,而且出于同样原因,在铁路公司的管理中发挥越来越重要的作用。简言之,日本明治铁路的经验表明,格申科隆关于后发展国家需要以“特殊制度安排”<sup>②</sup>来替代个体私有企业的理论,与日本工业化案例尚有关联。

然而,上述论断并不意味着德式的投资银行模式或俄式的政府干预模式主导着日本明治时期铁路业的发展。事实上,明治时期铁路业的经验代表了一种融合了“欧洲大陆模式”与“英国模式”的铁路发展模式。虽然银行对明治时期铁路的融资介入甚深,但直到明治晚期之前,银行的投资主要都采取间接投资的形式,主要是以股票为抵押向铁路的股东个人提供贷款。因此,与英国铁路公司类似,日本明治时期的铁路公司

---

381 ① 山村耕造,“日本,1868-1930”及他的“企业家”。

② 格申科隆,p. 14。

在很大程度上依赖个体投资者所提供的普通股股本资金。此外,虽然政府也对私有铁路公司提供了数目不菲的资金支持,但相较于欧洲大陆各国和美国政府在此方面的投入,<sup>①</sup>明治政府的资助只是九牛一毛。总体上,日本明治政府在发展铁路业时,同其他国内工业部门一样,遵循的是一种“准自由放任”的战略。

然而,随着1906-1907年的铁路国有化,日本铁路政策似乎毅然决然地向普鲁士式的中央集权方向改变。政府的收购使私有企业几乎完全从标准铁路领域撤出。这既与国家领导制度高度相关,也与私营经济利益的压力有关。这在递信省提出国有化项目,而三菱等其他铁路投资商加以反对之际表露无遗。因此,铁路的国有化似乎为明治政府运用官僚机器控制特定行业的“强国家”形象,提供了强有力的背书。

然而,在更仔细的审视下,日本政府在此案例中的角色介于查默斯·约翰逊“发展型国家”模型中“强大、灵巧的国家”与理查德·萨缪斯“互惠性同意”模型中“被约束的、不甚灵巧的国家”之间。<sup>②</sup>一方面,国家官僚机构提出铁路收购方案,并在运用国家铁路网振兴经济发展上表现出极大的先见之明。另一方面,由于国有化更多是一项立法行为而非行政行为,国会基于其所掌握的立法权和对铁路用户与投资商的表决权,大大限制了政府官僚的权力。为了确保铁道国有化法案的通过,递信省官员不得不对议案进行修改,放弃基于对国家铁路系统财政安全的长期重要影响而将铁路设为国家财政的主要来源这项目标。此外,私有铁路公司本身与政府也有着密切的联系,尤以宫内厅为最,它是好几家 382

① 比如,到19世纪60年代早期,法国私有铁路建设的总融资中有1/4是政府提供的,美国也大致如此:C. B. 德罗斯尼,《法国帝国主义十年:漫游者十年(1862)》,S. 帕洛德和C. 福尔摩斯编,《欧洲经济史文件》,卷1,《工业化过程,1750-1870》(伦敦:艾德华·阿诺德,1968),p. 426;古德里奇,p. 271。相比之下,即使在19世纪80年代和90年代早期处于顶点时,政府累积补贴占私有铁路累积建设成本的比例从未超过1/8:TKN,1907,附录,pp. 44-45,102-103。

② 见约翰逊,MITI;萨缪斯,《日本商业》。

私有铁路公司的股东。而许多国会议员与前政府官僚都是私有铁路公司的所有者或是经理。政府与商界这种相互渗透的结果,使官僚机构在与私有铁路公司就并购条款进行谈判时受限诸多。归根结底,必须权衡政府官僚在振兴工业方面的远见,和其在铁路财政问题方面明显的短视。国家收购和升级铁路所导致的巨额债务,为随后几年困扰国家铁路系统的财务困难埋下了伏笔。

需要界定在何种程度上铁路国有化不仅体现了官僚支配与自主,也体现了明治政权对遵循市场规律的做法的背离。当然,政府有效地将私有铁路公司从当时的日本铁路业清除出去,但中小型铁路公司沉重的负债和低收益率,再加上几乎所有企业都严重忽略或拖延铁路翻新工程,都表明股东们一心想把拥有铁路所产生的种种负担转嫁到国家身上。正如萨缪斯所提到的,日本国内的私有投资商们频繁地寻求把风险社会化,或是把运营成本转嫁给政府。而在铁路领域,投资商的具体体现是支持或默许交通基础设施的国有化。但是有别于萨缪斯所考察的能源工业,在日本的铁路领域,私有利益并未能将“国家援助与国家控制分离”。<sup>①</sup> 无论愿意与否,当面对源自政府内部对于国有化的广泛共识时,私人投资商并无回旋余地,只好放弃对铁路行业的掌控而转战其他行业。

然而,尽管递信、军方和大藏省官员的议程中包括了许多国家目标,政府实际上还是将私有部门的利益谨记于心。政府官员已做好向收益较高的铁路公司的所有者支付慷慨赔偿金的准备,并为使安置条款能对后者更加有利而开放谈判,这些都显示了政府对私有部门的关切。当局还意识到,收购资本密集的铁路并将之用作低息外贷的抵押品,不仅能

383 缓解国内货币市场的压力,而且能使更多私有资本自由地流入其他更高速发展的产业。

---

<sup>①</sup> 萨缪斯, p. 261。

引导私有资本转向是一个更普遍情况的缩影,那就是现代日本的工业结构经历了快速且进步的转型。明治时期,铁路工业的发展与当时船运业的发展极为相似。在这两个案例中,政府起初通过提供补贴与其他形式的扶持吸引私有资本进入该新兴行业;一旦等到该行业形成规模,国家就会有意或无意地采取政策促使或迫使私有资本的所有者转而投资其他新的朝阳行业,诸如造船、钢铁以及电力行业。<sup>①</sup>自二战以来,政府的此类干预行为愈发具有目的性。国家锁定不断变化的各种产业作为特别的扩张或淘汰目标,而扩张还是淘汰则取决于该产业是“朝气蓬勃”还是“日薄西山”。<sup>②</sup>而此类行为同样存在于企业层面,即企业在经营中放弃或削减其原先的商业活动,进而追求更广阔的多元化战略。这种模式的著名案例包括明治中期三菱公司从航运业转型为以采矿为主的联合企业,战时日室公司从化肥生产商向多元化的化工公司的转型,<sup>③</sup>以及战后嘉娜宝公司从纺织业向化妆品、药品以及其他日用品行业的扩张。<sup>④</sup>

明治政府将铁路国有化一定程度上是为了将私有资本引导至新兴工业中去,但这并不意味着铁路工业在当时已是成熟的工业,更不能说它在当时已步入衰退。事实上,如我们先前提到的,20世纪头十年中期,日本尚未经历已困扰西方较为先进的铁路系统数十年之久的相对成熟的问题。就日本的资本供给而言,其体系在当时或许已经成熟到了一定程度。总体看来,日本一直面临严重的资金短缺,自1890年开始的不断恶化的经济危机便是明证。而正是这种全局性的资本稀缺,才导致了不

---

① 瑞, pp. 250 - 255。

② 罗纳尔德·多尔,《灵活的硬度:日本经济的工业政策和结构调整,1970 - 1980》(斯坦福:斯坦福大学出版社,1986), p. 148。绝佳的战后能源业的政府参与和结构变化案例研究,见劳拉·海因,《加速增长:战后日本的能源革命和经济政策》(剑桥:东亚研究委员会,哈佛大学,1990)。

③ 芭芭拉·莫洛尼,《技术和投资:战前日本化学工业》(剑桥:东亚研究委员会,哈佛大学,1990), p. 139。

④ 多尔, p. 215。

断增长的引入外资的商业需求,这常被用来呼吁政府收购私有铁路。随后,作为对私有部门积极要求的回应,政府官员至少部分地倡导将铁路国有化作为对外借贷的抵押,作为一种手段,以释放被国内铁路工业所套牢的私有资本。铁路国有化之后,政府通过降低铁路收费以及改善新近统一的铁路网的服务质量,以兑现为其他新兴工业提供便利的承诺。因此,从宏观经济学的角度看,日本铁路的收购政策可被视为一项遵循市场导向的措施,政府通过提供高效的运输基础设施,促进了私有商业及工业总体的发展。如此看来,政府绝不仅仅为私人投资铁路创造了良好的投资环境,其干预最终还促进了私有企业的扩张与多元化。因此,1906-1907年日本铁路国有化代表的不仅是政府干预导致私有企业被取代的情况,更多的是公共扶持政策释放私有资本,使其在经济体的其他部门大放异彩。这才是铁路国有化留给日本商业的真正遗产。

## 参考书目

Adachi Ritsuen. *Imamura Seinosuke-kun jireki* (Career of Imamura Seinosuke). Otani Matsujirō, 1906.

Adachi Tarō. "Tetsudō tōitsu ni tsuite" (On Railway Unification), *Tetsudō jihō* (Railway Review), no. 335 (February 1906), in *Jūnen kinen Nihon no tetsudō ron* (q. v.).

Adas, Michael. *Machines as the Measure of Men : Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca: Cornell University Press, 1989. Akita, George. *Foundations of Constitutional Government in Modern Japan, 1868-1900*. Cambridge: Harvard University Press, 1967.

"All aboard the gravy train," *The Economist*, June 16, 1990, p. 38.

Allen, G. C. *A Short Economic History of Modern Japan*. 4th ed. New York: St. Martin's Press, 1981.

"Amenomiya Keijirō-shi kiroku" (Records on Amenomiya Keijirō). University of Tokyo Faculty of Economics Library, Tokyo.

"Amenomiya Keijirō-shi kokka jigyō keireki dan" (Narrative of the Patriotic Enterprises of Amenomiya Keijirō). University of Tokyo Faculty of Economics Library, Tokyo.

Andō Yoshio, ed. *Kindai Nihon keizai shi yōran* (Handbook of Modern Japanese Economic History). Tōkyō daigaku shuppankai, 1975.

Aoki, Eiichi. *Railway Construction as Viewed from Local Society*. Tokyo: United Nations University, 1980.

———. "Tetsudō kibi densetsu ni taisuru gimon" (Doubts about the Tradition of Challenges to Railroads), *Shin chiri* (New Geography), vol. 29, no. 4, pp. I-II (March 1982).

———, Harada Katsumasa, and Miyazawa Motokazu. "Meiji hyaku nen kinen tokushū gō" (Special Edition on the Meiji Centennial), *Han kōtsū* (Universal Transportation), vol. 68 (October 1968).

Aoki Kaizō. *Jinbutsu kokutetsu hyaku nen* (Hundred Years of People in the National Railways). Chūō senkyō kabushiki kaisha shuppan-kyoku, 1969.

——— and Yamanaka Tadao. *Kokutetsu kōryū jidai : Kinoshita un'yu nijū nen* (The Golden Age of the National Railways: Twenty Years of Transportation under Kinoshita). Nihon kōtsū kyōkai, 1957.

Ariizumi Sadao. *Meiji seiji shi no kiso katei : chihō seiji jōkyō shi ron* (Foundations of Meiji Po-

litical History: Historical Essay on Local Political Conditions). Yoshikawa kōbunkan, 1980.

Arthurton, Alfred W. "The Railways of Japan," *The Railway Magazine*, vol. 15, pp. 496-504 (December 1904).

*Asahi garasu kabushiki kaisha sha shi* (History of Asahi Glass Company, Inc.).

Asahi garasu kabushiki kaisha rinji sha shi hansen-shitsu, ed. Asahi garasu kabushiki kaisha, 1967.

*Asō Takichi den* (Biography of Asō Takichi). Asō Takichi den kankōkai, 1934.

August, Robert Leslie. "Urbanization and Local Government in Japan: A Study of Shibuya, 1889-1932." Ph.D. dissertation. University of Pittsburgh, 1975.

Awaji Kenji. "Chūetsu tetsudō fusetsu to jinushi zō to no kanren" (The Relationship between the Construction of the Chūetsu Railroad and the Landlord Class), *Fudai keizai ronshū* (Toyama University Economic Studies), vol. 12, no. 2, pp. 240-271 (July 1966).

Ban Naonosuke. "Zenkoku tetsudō kaiage ni kansuru seifu no hōryaku o ronzu" (On the Government's Plan Regarding the Purchase of Railroads Nationwide), *Tōkyō keizai zasshi*, September 26, 1891, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 9 (q.v.).

"Banjō tankō kabushiki kaisha no saikin seiseki" (The Recent Results of the Banjō Coal-Mining Company, Inc.), *Tōyō keizai shinpō*, November 15, 1904, p. 28.

Banno Junji. *Meiji kenpō taisei no kakuritsu* (Establishment of the Meiji Constitutional System). Tōkyō daigaku shuppankai, 1971.

"Behaviour of Travellers by Railway in Japan," *Japan Weekly Mail*, May 4, 1901, p. 468.

Best, Gary Dean. "Financing a Foreign War: Jacob H. Schiff and Japan, 1904-05," *American Jewish Historical Quarterly*, vol. 61, no. 4, pp. 313-324 (June 1972).

"Bisset-shi no honpō tetsudō hyō" (Mr. Bisset's Evaluation of Our Country's Railroads), *Tōyō keizai shinpō*, June 5, 1902, pp. 29-30.

Burgess, George H., and Miles C. Kennedy. *Centennial History of the Pennsylvania Railroad Company, 1846-1946*. Philadelphia: The Pennsylvania Railroad Company, 1949.

"Capital for Railways," *Japan Weekly Mail*, May 21, 1898, p. 529.

Chandler, Alfred D., Jr. *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge: Belknap Press of Harvard University Press, 1977.

—, and Richard S. Tedlow. *The Coming of Managerial Capitalism: A Casebook on the History of American Economic Institutions*. Homewood, Ill.: Richard D. Irwin, Inc., 1985.

*Chikuhō tetsudō kabushiki kaisha kabunushi jinmeihyō* (Stockholders List of the Chikuhō Railway Company, Inc.), 1895. Teishin-shō kōbunsho (q.v.), vol. 9, no. 8.

"Chiso kaisei ni tsuite" (On Land Tax Reform), 1891. Mutsu Munemitsu kankei monjo (q.v.). *Chōsen tetsudō shijū nen ryaku shi* (Short History of the Forty Years of Korean Railroads). Seoul: Chōsen sōtokufu tetsudō-kyoku, 1940.

*Chōsen tetsudō shi* (History of Korean Railroads), vol. 1. Seoul: Chōsen sōtokufu tetsudō-kyoku, 1937.

*Chōya shinbun* (Whole Nation Newspaper), 1889-1892.

Chūō tetsudō kisei sanshi gyō rengōkai (Silk-Industry League for Promotion of the Chūō Railroad). *Tai Chūō tetsudō sanshi gyōsha iken* (Opinion of Silk-Industry Members Concerning the Chūō Railroad), December 1892. Transportation Museum Archives, Tokyo.

"Chūō tetsudō no Yamanashi-ken ni oyoboshitaru eikyō (1)-(2)" (Effects of the Chūō Railway on Yamanashi Prefecture), *Tōkyō keizai zasshi*, November 21 and 28, 1903.



Cleaver, Thomas W. "Railways," in *Kodansha Encyclopedia of Japan*, vol. 6. Tokyo: Kodansha, 1983.

———. "Regional Income Differentials in Japanese Economic Growth."

Ph.D. dissertation. Harvard University, 1970.

Cohn, Gustav. "The Railway Policy of Prussia," *Journal of Political Economy*, vol. 1, pp. 179 - 192 (March 1893).

Cole, Wayne H. "The Railroad in Canadian Literature," *Canadian Literature*, no. 77, pp. 124 - 130 (Summer 1978).

Crawcour, E. Sydney. "Industrialization and Technological Change, 1885 - 1920," in John W. Hall et al., gen. eds., *The Cambridge History of Japan*. Vol. 6, *The Twentieth Century*, Peter Duus, ed. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

Curtis, Gerald L. *The Japanese Way of Politics*. New York: Columbia University Press, 1988.

"Dai ikkai tetsudō kaigi giji sokkikoku" (Minutes of the First Railway Council), December 1892-March 1893. Tetsudō kaigi giji sokkikoku (q. v.).

"Dai jūhachi kai tetsudō kaigi giji sokkikoku" (Minutes of the Eighteenth Railway Council), January 1907-January 1908. Tetsudō kaigi giji sokkikoku (q. v.).

*Dai Nihon gaikō bunsho* (Japanese Diplomatic Documents), vol. 2, pt. 3.

Gaimu-shō chōsa-bu, ed. *Nihon kokusai kyōkai*, 1938.

*Dai Nihon teikoku gikai shi* (Japanese Imperial Diet Records), vols. 1, 6. Shizuoka: Dai Nihon teikoku gikai shi kankōkai, 1926, 1928.

"Dai san teikoku gikai teishutsu no tetsudō hōan ni taisuru tetsudō kisei dōmeikai no kibō" (Hopes of the Railroad Promotion League concerning the Railway Bills Introduced into the Third Imperial Diet). Transportation Museum Archives, Tokyo.

Daigohō Toshio. "Tetsudō shōka to Ōwada Takeki" (The Railway Song and Ōwada Takeki), in Watanabe et al., eds., *Kiteki issei* (q. v.).

Daito, Eisuke, "Railways and Scientific Management in Japan, 1907 - 30," *Business History*, vol. 31, no. 1, pp. 1 - 28 (January 1989).

Dajō ruiten (Council of State Documents), 3rd - 4th ser. (1878 - 1880). Kokuritsu kōbunshokan, Tokyo.

Den, Kenjiro. "Japanese Communications: The Post, Telegraph, and Telephone," in Okuma, ed., *Fifty Years of New Japan* (q. v.).

Den Kenjirō. Memorandum to the Cabinet Chief Secretary, December 22, 1905. Kōbun ruiju, 29th ser., vol. 18, no. 14 - 2 (q. v.).

*Den Kenjirō den* (Biography of Den Kenjirō). Den Kenjirō denki hensankai, 1932.

Derosne, C. B. *Ten Years of Imperialism in France: Impressions of a Flaneur, 1862*. In S. Polard and C. Holmes, eds. *Documents of European Economic History*, vol. I, *The Process of Industrialization, 1750 - 1870*. London: Edward Arnold, 1968.

Detection Letter, May 8, 1892. Matsukata ke monjo, vol. 61 (q. v.).

Dickens, Charles. *Dombey and Son*. Alan Horsman, ed. Oxford: Oxford University Press, 1982.

Dietler, Hans. *The Regulation and Nationalization of the Swiss Railways*. Philadelphia: American Academy of Political and Social Science, 1899.

"Dōmei ginkō rinji shūkai rokuji" (Bankers' Association Special Meeting Minutes), April 11, 1890, *Kaigi rokuji* (Minutes of Meetings), January 1889 - December 1890, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 6 (q. v.).

"Donzō Takashima Kaemon-ō kaikyū dan" (Reminiscences of the Venerable Takashima Kaemon). Manuscript photocopy. Transportation Museum Archives, Tokyo.

Dore, Ronald. *Flexible Rigidities: Industrial Policy and Structural Adjustment in the Japanese Economy, 1970-80*. Stanford: Stanford University Press, 1986.

Doukas, Kimon A. *The French Railroads and the State*. New York: Columbia University Press, 1945.

Duus, Peter. "Economic Dimensions of Meiji Imperialism: The Case of Korea, 1895-1910," in Ramon H. Myers and Mark R. Peattie, eds., *The Japanese Colonial Empire, 1895-1945*. Princeton: Princeton University Press, 1984.

———. *Party Rivalry and Political Change in Taishō Japan*. Cambridge: Harvard University Press, 1968.

"Eigyō hōkoku" (Business Reports), *Tōyō keizai shinpō*, January 15, 1909 and July 15, 1909.

Embree, John F. *Suye Mura: A Japanese Village*. Chicago: University of Chicago Press, 1939.

Ericson, Steven J. "Private Railroads in the Meiji Era: Forerunners of Modern Japanese Management?" in Tsunehiko Yui and Keiichiro Nakagawa, eds., *Japanese Management in Historical Perspective*. Tokyo: University of Tokyo Press, 1989.

———. "Railroads in Crisis: The Financing and Management of Japanese Railway Companies during the Panic of 1890," in Wray, ed., *Managing Industrial Enterprise* (q.v.).

Faith, Nicholas. *The World the Railways Made*. London: Bodley Head, 1990.

Findlay, George. *The Working and Management of an English Railway*. 4th ed. London, 1891. Translated by Hayami Tarō as *Eikoku tetsudō ron* (Treatise on English Railroads). Kobe: San'yō tetsudō kabushiki kaisha, 1894.

Finn, Dallas. *Meiji Revisited: The Sites of Victorian Japan*. New York: Weatherhill, forthcoming.

Fishlow, Albert. *American Railroads and the Transformation of the Ante-bellum Economy*. Cambridge: Harvard University Press, 1965.

"Foreign Capital for Japanese Railways," *Japan Weekly Mail*, November 19, 1898, p. 502.

"Foreign Ownership of Shares in Japanese Companies," *Japan Weekly Mail*, July 16, 1898, p. 53.

Fujii Nobuyuki. "Meiji zenki no denshin seisaku" (Telegraph Policy in the Early Meiji Period), *Nihon rekishi*, no. 479, pp. 71-88 (April 1988).

———. "Yūsen kisen Mitsubishi kaisha ni okeru denshin riyō: Meiji zenki kaiuin gyō no jōhō system" (Telegraph Use by the Mitsubishi Mail Steamship Company: The Information System of the Shipping Industry in the Early Meiji Period), *Keiei shi gaku* (Japan Business History Review), vol. 25, no. 3, pp. 40-57 (October 1990).

Fujisawa Susumu and Arima Nobehisa. "Chūgoku tetsudō no setsuritsu to sono shihon, eigyō no tenkai katei: shitetsu no setsuritsu, keiei to sono kokuyūka o meguru mondai to shite" (The Establishment of the Chūgoku Railway and the Development of Its Capital and Business: Problems in the Founding, Management, and Nationalization of Private Railroads), *Okayama daigaku kyōiku gaku-bu kenkyū shūroku* (Studies of the Okayama University Education Department), no. 28, pp. 43-60 (September 1969).

Garon, Sheldon. *The State and Labor in Modern Japan*. Berkeley: University of California Press, 1987.

Gerschenkron, Alexander. *Economic Backwardness in Historical Perspective: A Book of Essays*.

Cambridge: Belknap Press of Harvard University Press, 1962.

*Gikai seido shichijū nen shi: seitō, kai, ha hen* (Seventy-Year History of the Diet System: Political Party, Association, Faction Volume). Shūgi-in, Sangi-in, 1961.

Gluck, Carol. *Japan's Modern Myths: Ideology in the Late Meiji Period*. Princeton: Princeton University Press, 1985.

Goodrich, Carter. *Government Promotion of American Canals and Railroads, 1800 - 1890*. New York: Columbia University Press, 1960.

Gourvish, T. R. *Railways and the British Economy, 1830 - 1914*. Cambridge: Economic History Society, 1980.

"The Grievances of Private Railway Companies," *Japan Weekly Mail*, October 12, 1889, p. 325.

*Gunma no Meiji hyaku nen* (Gunma's Meiji Centennial). Maebashi: Mainichi shinbun Maebashi shi-kyoku, 1968.

Hackett, Roger F. *Yamagata Aritomo in the Rise of Modern Japan, 1838 - 1922*.

Cambridge: Harvard University Press, 1971.

*Hankai tetsudō keireki shi* (History of the Hankai Railway). Matsumoto Jūtarō, 1899.

*Hara Kei nikki* (Diary of Hara Kei), vol. 2. Hara Keiichirō, ed. Fukumura shuppan kabushiki kaisha, 1965.

Hara Rokurō. "Tetsudō kokuyū zengo saku" (Railway Nationalization Countermeasure), *Tōkyō keizai zasshi*, April 7, 1906, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 9 (q. v.).

*Hara Rokurō-ō den* (Biography of the Venerable Hara Rokurō), vol. 2. Hara Kunizō, 1937.

Harada Katsumasa. *Eki no shakai shi: Nihon no kindaika to kōkyō kūkan* (Social History of the Station: Japan's Modernization and Public Space). Chūō kōronsha, 1987.

———. *Kisha, densha no shakai shi* (Social History of Trains and Streetcars). Kōdansha, 1983.

———. "Maejima Hisoka to tetsudō" (Maejima Hisoka and Railroads), *Teishin kyōkai zasshi* (Communications Society Journal), April 1969, pp. 28 - 31.

———. *Meiji tetsudō monogatari* (Tales of Meiji Railroads). Chikuma shobō, 1983.

———. "Technological Independence and Progress of Standardization in the Japanese Railways," *Developing Economies*, vol. 18, no. 3, pp. 313 - 332 (September 1980).

———. "Tetsudō fusetsu hō seitei no zentei" (Prerequisites to the Enactment of the Railway Construction Law), *Nihon rekishi*, no. 208, pp. 22 - 41 (September 1965).

———. *Tetsudō no kataru Nihon no kindai* (Japan's Modern History as Told through Railroads). Soshiete, 1977.

———. *Tetsudō shi kenkyū shiron: kindaika ni okeru gijutsu to shakai* (Studies in Railway History: Technology and Society in the Process of Modernization). Nihon keizai hyōronsha, 1989.

——— and Aoki Eiichi. *Nihon no tetsudō: hyaku nen no ayumi kara* (Japanese Railroads: A Century of Progress). Sanseidō, 1973.

——— et al., eds. *Tetsudō to bunka* (Railroads and Culture). Nihon keizai hyōronsha, 1986.

Hatano Shōgorō. "Sengo keiei ron" (On the Postwar Management), *Tōkyō keizai zasshi*, November 4, 1905, p. 883.

Hatate Isao. *Nihon no zaibatsu to Mitsubishi; zaibatsu kigyō no Nihonteki fūdo* (Japan's Zaibatsu and Mitsubishi: The Japanese Features of Zaibatsu Enterprise). Rakuyū shobō, 1978.

Hawks, Francis L., comp. *Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Seas and Japan*, vol. 1. Sidney Wallach, ed. London: MacDonald, 1952.

*Hayami Tarō den* (Biography of Hayami Tarō). Osaka: Ko Hayami Tarō-shi hensan-

kakari, 1939.

Hayashi Rikio, ed. *Kyōdo shi jiten: Ōsaka fu* (Dictionary of Local History: Osaka Prefecture). Shōheisha, 1980.

Hein, Laura. *Fueling Growth: The Energy Revolution and Economic Policy in Postwar Japan*. Cambridge: Council on East Asian Studies, Harvard University, 1990.

Heine, William. *With Perry to Japan*. Frederic Trautmann, tr. Honolulu: University of Hawaii Press, 1990.

Henderson, W.O. *The Rise of German Industrial Power, 1834-1914*. London: Temple Smith, 1975.

"Hida goryō-kyoku chō bossu: kisha ni benjo naki gisei" (Imperial Property Bureau Chief Hida Dies: Victim of the Lack of Toilets on Trains), *Jiji shinpō*, April 29, 1889, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 7, p. 263 (q. v.).

Hirose Takiji. "Hokkaidō ni okeru shiyū tetsudō no seikaku: tankō tetsudō to Hokkaidō tetsudō" (The Nature of Private Railroads in Hokkaido: The Colliery and Railway and the Hokkaido Railway), *Atarashii dō shi* (New History of Hokkaido), no. 29, pp. 11-23 (September 1968), and no. 30, pp. 15-25 (November 1968).

*Hiroshima-ken shi; kindai gen dai shiryō hen* (History of Hiroshima Prefecture: Modern Historical Materials), vol. 2. Hiroshima-ken, 1975.

Hirschmeier, Johannes, and Tsunehiko Yui. *The Development of Japanese Business, 1600-1980*. 2nd ed. London: George Allen & Unwin Ltd., 1981.

Hokkaidō tankō kisen kabushiki kaisha (Hokkaido Colliery and Steamship Company, Inc.), ed. *Gojū nen shi* (Fifty-Year History). Hokkaidō tankō kisen kabushiki kaisha, 1939.

*Hokkaidō tankō kisen kabushiki kaisha shichijū nen shi* (Seventy-Year History of Hokkaido Colliery and Steamship Company, Inc.). Shichijū nen shi hensan iinkai, ed. Hokkaidō tankō kisen kabushiki kaisha, 1958.

*Hokkaido Tanko Tetsudo Kaisha* (Hokkaido Colliery and Railway Company), 1903. Hakodate City Library.

*Hokkaidō tetsudō hyaku nen shi* (Centennial History of Hokkaido Railways), vol. 1. Sapporo: Nihon kokuyū tetsudō Hokkaidō sō-kyoku, 1976.

*Hokuetsu tetsudō kokuyū no ken ni tsuki seigansho* (Petition of the Hokuetsu Railway on the Matter of Nationalization), 1907. University of Tokyo Faculty of Economics Library, Tokyo.

*Honpō shasai ryaku shi* (Short History of Japanese Corporate Bonds). Takahira Takao, ed. Nihon kōgyō ginkō chōsa-kakari, 1927.

"Honpō sangyō no taisō wa nanzo" (What Is the State of Our Country's Industry?), *Tōyō keizai shinpō*, June 15, 1909.

*Honpō tetsudō no shakai oyobi keizai ni oyoboseru eikyō* (The Influence of Japanese Railroads on Society and the Economy). 3 vols. Tetsudō-in, 1916.

Hoshino Takao. "Meiji ki no shitetsu to ginkō: Nippon tetsudō kaisha to dai jūgo ginkō to o chūshin ni" (Private Railroads and Banks in the Meiji Period: The Case of the Nippon Railway Company and the 15th Bank), *Kōtsū bunka* (Transportation Culture), no. 5, pp. 65-72 (1965).

—. "Meiji sanjū-ku nen no tetsudō kokuyūka: shitetsu no chihō tetsudōka" (The 1906 Railway Nationalization: The Localization of Private Railroads), in Nakagawa, Morikawa, and Yui, eds., *Kindai Nihon keiei shi no kiso chishiki* (q. v.).

—. "Meiji shonen no shitetsu seisaku: 'tetsudō kokuyū shugi setsu,' 'kansen kansetsu shugi setsu' no saikentō" (Policy on Private Railroads in Early Meiji: A Reexamination of Views Concerning the "Principle of Railway National Ownership" and the "Principle of Trunk-Line Government

Construction"), *Musashi daigaku ronshū* (Musashi University Studies), vol. 27, nos. 3-5, pp. 117-143 (December 1979).

—. "Nippon tetsudō kaisha to dai jūgo kokuritsu ginkō (1)-(3)" (The Nippon Railway Company and the 15th National Bank), *Musashi daigaku ronshū*, vol. 17, pp. 77-109 (June 1970), vol. 19, no. 1, pp. 1-22 (August 1971) and vol. 19, nos. 5-6, pp. 117-183 (March 1972).

—. "Shitetsu no seiritsu to hatten: Nippon tetsudō kaisha to tetsudō netsu" (The Formation and Development of Private Railroads: The Nippon Railway Company and the Railway Mania), in Nakagawa, Morikawa, and Yui, eds., *Kindai Nihon keiei shi no kiso chishiki* (q. v.).

Hotta Masayasu. Memorial to Saigō Tsugumichi, May 14, 1891. Tetsudō-in monjo, Chikuhō kōgyō tetsudō, vol. 1, no. 7 (q. v.).

Hunter, Janet. "Japanese Government Policy, Business Opinion and the Seoul-Pusan Railway, 1894-1906," *Modern Asian Studies*, vol. 11, no. 4, pp. 573-599 (October 1977).

Ida Seiza. "San'yō tetsudō jidai" (The San'yō Railway Period), in *Nakamigawa Hikojirō denki shiryō* (q. v.).

Ike, Nobutaka. "The Pattern of Railway Development in Japan," *Far Eastern Quarterly*, vol. 14, pp. 217-229 (February 1955).

Ikeda Hiroyuki. *Kōtsū shihon no ronri* (The Logic of Transportation Capital). Minerva shobō, 1972.

*Imanishi Rinزابurō ibunroku* (Posthumous Writings of Imanishi Rinزابurō), vol. 1, suppl. Komatsu Mitsuo, ed. Osaka: Imanishi Yosaburō, 1925.

"The Imperial Railway Society," *Japan Weekly Mail*, May 31, 1902, p. 583.

Imuta Toshimitsu. "Kazoku shisan to tōshi kōdō: kyū daimyō no kabushiki tōshi o chūshin ni" (Peerage Assets and Investment Behavior: With Emphasis on the Stock Investments of Former Daimyo), *Chihō kin'yū shi kenkyū* (Studies in the History of Local Finance), no. 18, pp. 1-49 (March 1987).

—. "Semento gyō ni okeru kokunai shijō no keisei" (Formation of the Domestic Market in the Cement Industry), in Yamaguchi and Ishii, eds., *Kindai Nihon no shōhin ryūtsū* (q. v.).

Inaba Hiroshi, ed. *Kyōdo shi jiten: Kanagawa-ken* (Dictionary of Local History: Kanagawa Prefecture). Shōheisha, 1978.

Inoue Kakugorō. *Hokkaidō tankō kisen kabushiki kaisha no jūshichi nenkan* (Seventeen Years with Hokkaido Colliery and Steamship Company, Inc.). Inoue Gorō, 1940.

*Inoue Kakugorō-kun enzetsu hikki: gikai kaisan iken* (Speech Notes of Inoue Kakugorō: Opinion on the Diet Dissolution), 1892.

*Inoue Kakugorō-kun ryaku den* (Short Biography of Inoue Kakugorō). Furushō Yutaka, ed. Inoue Kakugorō-kun kōrō hyōshōkai, 1919.

*Inoue Kowashi den: shiryō hen* (Biography of Inoue Kowashi: Historical Materials), vols. 1-2, 4. Inoue Kowashi denki hensan iinkai, ed. Kokugakuin daigaku toshokan, 1966, 1968, 1971.

Inoue Kowashi monjo (Inoue Kowashi Papers), B-3761-B-3794. Kokugakuin daigaku, Tokyo.

Inoue Masaru. Memorandum to the Cabinet, May 27, 1891. Tetsudō-in monjo, Chikuhō kōgyō tetsudō, vol. 1, no. 7 (q. v.).

Inouye, Junnosuke. *Problems of the Japanese Exchange, 1914-1926*. London: Macmillan and Company, 1931.

Inoue Masaru. "Japanese Communications: Railroads," in Okuma, ed., *Fifty Years of New Japan* (q. v.).

Ishii Kanji. "Kaidai: Shōgyō kaigisho hōkoku" (Explanatory Notes: Chambers of Commerce Reports), in *Kindai Nihon shōhin ryūtsū shi shiryō* (Historical Materials on Commodity Distribution in Modern Japan), vol. 6, pt. 2, Shōhin ryūtsū shi kenkyūkai, ed. Nihon keizai hyōronsha, 1979.

——. "Kokunai shijō no keisei to tenkai" (Formation and Development of the Domestic Market), in Yamaguchi and Ishii, eds., *Kindai Nihon no shōhin ryūtsū* (q. v.).

——. "Nisshin sengo keiei" (The Post-Sino-Japanese War Management), in *Iwanami kōza: Nihon rekishi* (Iwanami Lectures: Japanese History). Vol. 16, *Kindai* (Modern Period), pt. 3. Iwanami shoten, 1976.

Ishii Mitsuru. *Nihon tetsudō sōsetsu shiwa* (Historical Tales of the Founding of Japanese Railroads). Hōsei daigaku shuppan-kyoku, 1952.

Ishii Tsuneo. "Ryōmō tetsudō kaisha ni okeru kabunushi to sono keifu" (Stockholders in the Ryōmō Railway Company and Their Lineages), *Meidai shōgaku ronsō* (Meiji University Commercial Science Studies), vol. 41, nos. 9–10, pp. 129–152 (July 1958).

——. "Ryōmō tetsudō kaisha no keiei shiteki kenkyū" (Business-History Study of the Ryōmō Railway Company), *Meiji daigaku shōgaku kenkyūjo nenpō* (Annual Report of the Meiji University Commercial Science Research Institute), no. 4, pp. 161–207 (1958).

Isogai Masayoshi and Iida Bun'ya. *Yamanashi-ken no rekishi* (History of Yamanashi Prefecture). Yamakawa shuppansha, 1973.

*Itō Hirobumi kankei monjo* (Papers Relating to Itō Hirobumi), vol. 2. Hanawa shobō, 1974.

*Iwakura Tomomi kankei monjo* (Papers Relating to Iwakura Tomomi), vol. 8. Ōtsuka Take-matsu, ed. Nihon shisei kyōkai, 1935.

*Iwakura-kō jikki* (Records on Prince Iwakura), vol. 2. Tada Kōmon, ed. Iwakura-kō kyūseki hozonkai, 1927.

*Iwasaki Hisaya den* (Biography of Iwasaki Hisaya). Iwasaki Hisaya den hensan iinkai, 1961.

*Iwasaki Yanosuke den* (Biography of Iwasaki Yanosuke), vol. 2. Iwasaki Yatarō, Iwasaki Yanosuke denki hensankai, 1971.

*Iwashita Seishū den* (Biography of Iwashita Seishū). Ko Iwashita Seishū-kun denki hensankai, ed. Kondō Otokichi, 1931.

"The Japan Railway Company," *Japan Weekly Mail*, February 14, 1903, p. 162. *Japan Weekly Mail*, 1886–1909.

"Japanese Railways," *Japan Weekly Mail*, August 9, 1902, p. 138.

*Japanese Railways: Annual Report of the Imperial Railway Department for 21st Fiscal Year of Meiji (April 1888 to March 1889)*. Imperial Railway Department, 1889. Transportation Museum Archives, Tokyo.

"Japanese Railways from a Military Point of View," *Japan Weekly Mail*, October 21, 1893, p. 466.

*Jiyū* (Liberty), April 26, 1892.

Johnson, Chalmers. *MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy, 1925–1975*. Stanford: Stanford University Press, 1982.

——. "MITI, MPT, and the Telecom Wars: How Japan Makes Policy for High Technology," in Chalmers Johnson, Laura D. Tyson, and John Zysman, eds., *Politics and Productivity: The Real Story of Why Japan Works*. Cambridge, Mass.: Ballinger Publishing Company, 1989.

Jones, H. J. *Live Machines; Hired Foreigners and Meiji Japan*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1980.

*Jū nen kinen Nihon no tetsudō ron* (Tenth-Anniversary Views on Japanese Railroads). Kinoshita Ritsuan,

ed. *Tetsudō jihō-kyoku*, 1909.

"Kabushiki shijō no kinkyō" (The Recent Condition of the Stock Market), *Tōyō keizai shinpō*, December 5, 1907.

*Kaitsū gojū nen* (Fifty Years since the Opening [of the Nankai Railway]). Osaka: Nankai tetsudō kabushiki kaisha, 1936.

Kaku Risuke. *Dai sanki gikai* (The Third Diet), 1892.

"Kaku shisetsu tetsudō dai kabunushi ichiranhyō" (Major Stockholders List for Each of the Private Railroads), *Tetsudō zasshi* (Railroad Journal; retitled *Tetsudō* [Railroads] from no. 19), no. 5, pp. 21–23 (June 1896), no. 8, pp. 22–24 (July 1896), and no. 26, pp. 30–32 (November 1896).

"Kaku shisetsu tetsudō jūyaku oyobi kachō shimei ichiranhyō" (List of Names of Directors and Section Heads for Each of the Private Railroads), *Tetsudō zasshi* (Railroad Journal), no. 9, pp. 29–31 (July 1896) and no. 10, pp. 23–26 (July 1896).

"Kaku tetsudō kaisha no nai" (The Intentions of Each Railway Company), *Tōkyō keizai zasshi*, February 18, 1899, pp. 313–314.

Kamemura Masanao and Makimura Shiyō, eds. *Ōsaka ben* (Osaka Dialect), vol. 3. Osaka: Seibundō shoten, 1951.

*Kanagawa no hyaku nen* (Hundred Years of Kanagawa [since the Restoration]), vol. 2. Asahi shinbunsha Yokohama shi-kyoku, ed. Yokohama: Yūrindō, 1968.

Kaneko Fumio. "Sōgyō ki no Minami Manshū tetsudō, 1907–1916 nen" (The South Manchuria Railway during Its Founding Period, 1907–1916), *Shakai kagaku kenkyū* (Social Science Studies), vol. 31, no. 4, pp. 171–201 (January 1980).

*Kan-Pu renrakusen shi* (History of the Shimonoseki-Pusan Ferry). Hiroshima: Hiroshima tetsudō kanri-kyoku, 1979.

Kansai tetsudō kabushiki kaisha (Kansai Railway Company, Inc.). *Dai jūnikai hōkoku* (Twelfth Report), 1894.

"Kashidashikin teitōhin shuruibetsu hyō" (List of Loan Collateral by Type), March 31, 1893. *Matsuo ke monjo*, 1st ser, vol. 69, no. 28 (q.v.).

*Katō Kōmei* (Biography), vol. 1. Itō Masanori, ed. Katō-haku denki hensan iinkai, 1929.

*Katō Kōmei den* (Biography of Katō Kōmei). Katō Kōmei den kankōkai, 1928.

"Katsura Tarō jiden" (Autobiography of Katsura Tarō), vol. 2. Katsura Tarō kankei monjo (Papers Relating to Katsura Tarō), no. 77.1. Kensei shiryōshitsu, National Diet Library, Tokyo.

Kawada Koichirō. Memorial to Matsukata Masayoshi, May 8, 1890. *Matsuo ke monjo*, 1st ser., vol. 82, no. 21 (q.v.).

Kawada Reiko. "Chūō sen no kensetsu to sono keizaiteki haikai" (Construction of the Chūō Line and Its Economic Setting), *Kōtsū bunka* (Transportation Culture), no. 5, pp. 19–35 (1965).

Kawakami Sōroku. Memorandum to Kuroda Kiyotaka, 1893. *Teishin-shō kōbunsho*, vol. 7, no. 2 (q.v.).

*Kido Kōin nikki* (Diary of Kido Kōin), vol. 2. Tsumaki Chūta, ed. Nihon shiseki kyōkai, 1933.

Kikuchi Takenori. *Nakamigawa Hikojirō-kun* ([Biography of] Mr. Nakamigawa Hikojirō). Jinmin shinbunsha shuppan-bu, 1903.

"Kin'yū kyūsai ni kansuru Ōsaka kaigi" (The Osaka Conference Regarding Financial Relief), *Tōkyō keizai zasshi*, April 26, 1890, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 5 (q.v.).

*Kin'yū rokujū nen shi* (Sixty-Year History of Finance). Tōyō keizai shinpōsha, 1924.

Kirby, Richard J. Letter to Sir Claude Macdonald, June 3, 1901. Foreign Office Records, FO 800/134. Public Record Office, London.

"Kisha chū de hōhi shite, bakkin go en" (Five-Yen Fine for Breaking Wind on the Train), *Tōkyō nichinichi shinbun*, November 19, 1881, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 4, p. 491 (q. v.).

"Kisha ni benjo-botsubotsu toritsukeru" (Toilets Gradually Being Installed on Trains), *Jiji shinpō*, May 26, 1889, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 7, p. 275 (q. v.).

"Kisha no hayasa: kodomo no neta aida ni Yokohama-Shinagawa kan ōfuku" (The Speed of the Train: A Round Trip between Yokohama and Shinagawa while a Child Slept), *Shinbun zasshi* (News Journal), June 1873, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 2, p. 52 (q. v.).

"Kisha untenchū ni shōben; bakkin jū en nari" (Urinating while the Train Is Moving; The Fine Is Ten Yen), *Tōkyō nichinichi shinbun*, April 15, 1873, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 2, p. 31 (q. v.).

"The Kishiu Railway," *Japan Weekly Mail*, August 26, 1899, p. 209.

"Kizoku-in tetsudō kokuyō hōan hoka ikken tokubetsu iinkai giji sokkiroku" (Minutes of the House of Peers Special Committee on the Railway Nationalization Bill and One Other Item), 3rd - 6th sessions, March 23 - 26, 1906.

*Kizoku-in tokubetsu iinkai giji sokkiroku* (q. v.).

*Kizoku-in tokubetsu iinkai giji sokkiroku* (Minutes of House of Peers Special Committees), 1892, 1906. National Diet Library, Tokyo.

Ko Pyon'un. *Kindai Chōsen keizai shi no kenkyū* (A Study of Modern Korean Economic History). Yūsankaku, 1978.

Kobayashi Masaaki. *Nihon no kōgyōka to kangyō haraisage: seifu to kigyō* (Japan's Industrialization and the Sale of State Enterprises: The Government and Business). Tōyō keizai shinpōsha, 1977.

*Kōbu-shō kiroku: tetsudō no bu* (Records of the Public Works Ministry: The Railway Section), vols. 5, 13, 22, 26, 28, 33, 39. Nihon kokuyū tetsudō, 1963 - 1964, 1969, 1977 - 1978, 1980.

Kōbu tetsudō kabushiki kaisha (Kōbu Railway Company, Inc.). *Dai jūnikai hōkoku* (Twelfth Report), 1894. Teishin-shō kōbunsho, vol. 7, no. 6 (q. v.).

Kōbun ruiju (Collected Official Documents [of the Cabinet]), 6th - 30th ser. (1882 - 1906). Kokuritsu kōbunshokan, Tokyo.

*Kōgaku hakushi Shiraishi Naoji den* (Biography of Shiraishi Naoji, Doctor of Engineering). Kōgaku hakushi Shiraishi Naoji den hensankai, 1943.

*Kōhon Mitsui bussan kabushiki kaisha 100 nen shi* (Manuscript Centennial History of Mitsui & Co.), vol. 1. Nihon keiei shi kenkyūjo, ed. Mitsui bussan kabushiki kaisha, 1978.

Kokaze Hidemasa. "Kōtsū shihon no keisei" (Formation of Transportation Capital), in Takamura Naosuke, ed., *Kigyō bōkkō: Nihon shihonshugi no keisei* (Enterprise Boom: Formation of Japanese Capitalism). Minerva shobō, 1992.

—. "Tetsudō kokuyūka to un'yu mō no saihen" (The Railway Nationalization and the Reorganization of the Transport Network), in Takamura, ed., *Nichi-Ro sengo no Nihon keizai* (q. v.). *Kokkai* (The National Diet), 1891 - 1892.

*Kokumin shinbun*, February 22, 1900, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 11 (q. v.).

"Kokutetsu rōkaru sen no shujutsu" (Surgical Operation on the Local Lines of the National Railways), *Asahi shinbun*, January 31, 1979, p. 5.

*Kokuyū jū nen shi: honpō tetsudō kokuyūgo no shisetsu narabi ni seiseki* (History of the First Decade after the Nationalization: Post-Nationalization Facilities and Performance of Japanese Rail-



roads). Tetsudō-shō, 1920.

Komota Nobuo et al. *Nihon ryūkōka shi* (History of Japanese Popular Songs). Shakai shisōsha, 1970.

Kume Ryōsaku. "Tetsudō no kafū" (The Family Traditions of Railways), *Tokyo keizai zasshi*, October 25, 1902, p. 785.

"Kyūshū tan to Jōban tan" (Kyushu Coal and Jōban Coal), *Tōkyō keizai zasshi*, February 28, 1903, p. 363.

"Kyūshū tetsudō kabushiki kaisha chōsa hōkokusho" (Report on Investigation into the Kyushu Railway Company, Inc.), February 1900, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 9 (q.v.).

*Kyūshū tetsudō kensetsu no onjin Hermann Rumschöttel* (Hermann Rumschöttel, Benefactor of Kyushu Railroad Construction). Moji tetsudō kanrikyoku Rumschöttel kenshōkai, 1960.

"Kyū-tetsu jiken no saitei" (The Decision in the Kyushu Railway Case), *Tōkyō keizai zasshi*, February 17, 1900, p. 276.

*Kyū-tetsu nijū nen shi* (Twenty-Year History of the Kyushu Railway Company). Kyūshū tetsudō kabushiki kaisha sōmu-ka, 1907.

Landes, David S. *Revolution in Time: Clocks and the Making of the Modern World*. Cambridge: Belknap Press of Harvard University Press, 1983.

Lockwood, William W. *The Economic Development of Japan*. Princeton: Princeton University Press, 1954.

Lowell, Percival. *Noto: An Unexplored Corner of Japan*. Boston: Houghton, Mifflin, 1891.

McCallion, Stephen W. "Trial and Error: The Model Filature at Tomioka," in Wray, ed., *Managing Industrial Enterprise* (q.v.).

*Maejima Hisoka jijoden* (Autobiography of Maejima Hisoka). Hayama-chō: Maejima Hisoka denki kankōkai, 1956.

"Maejima Hisoka nenpu" (Chronological Record of Maejima Hisoka). *Teishin kyōkai zasshi* (Communications Society Journal), April 1969, pp. 59-61.

Maejima Shōzō. *Meiji chū-makki no kanryō seiji* (Bureaucratic Politics from the Mid-to Late-Meiji Period). Kyoto: Sekibunsha, 1964.

Marshall, Byron K. *Capitalism and Nationalism in Prewar Japan: The Ideology of the Business Elite, 1868-1941*. Stanford: Stanford University Press, 1967.

Marx, Leo. "The Impact of the Railroad on the American Imagination, as a Possible Comparison for the Space Impact," in Mazlish, ed., *The Railroad and the Space Program* (q.v.).

———. *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*. New York: Oxford University Press, 1964.

Matsukata ke monjo (Matsukata [Masayoshi] Papers), vol. 61. Finance Ministry Archives, Tokyo.

Matsukata Masayoshi. Memorandum to Yamagata Aritomo, April 25, 1891.

Kōbun ruiju, 15th ser., vol. 37, no. 8 (q.v.).

Matsumoto Hiroshi. *Mitsui zaibatsu no kenkyū* (A Study of Mitsui Zaibatsu). Yoshikawa kōbunkan, 1979.

Matsumoto Sōichirō. Memorandum to the Ryōmō Railway Company, September 12, 1895. *Teishin-shō kōbunsho*, vol. 9, no. 15 (q.v.).

Matsuo ke monjo (Matsuo [Shigeyoshi] Papers), 1st ser., vols. 69, 82. Finance Ministry Archives, Tokyo.

Mazlish, Bruce, ed. *The Railroad and the Space Program: An Exploration in Historical Analogy*. Cambridge: M. I. T. Press, 1965.

*Meiji ki tetsudō shi shiryō* (Historical Materials on Meiji-Period Railroads). Noda Masaho, Harada Katsumasa, and Aoki Eiichi (with Oikawa Yoshinobu for 2nd ser.), eds. 1st ser., 17 vols.; 2nd ser., 43 vols. Nihon keizai hyōronsha, 1980–1989.

*Meiji seimei hoken kabushiki kaisha rokujū nen shi* (Sixty-Year History of Meiji Life Insurance Company, Inc.). Meiji seimei hoken kabushiki kaisha, 1942.

*Meiji seitō kabushiki kaisha sanjū nen shi* (Thirty-Year History of Meiji Sugar Company, Inc.). Meiji seitō kabushiki kaisha Tōkyō jimusho, 1936.

*Meiji zaisei shi* (Meiji Financial History), vol. 14. Meiji zaisei shi hakkōsho, 1927.

*Meiji zenki zaisei keizai shiryō shūsei* (Collection of Historical Materials on Finance and the Economy in the Early Meiji Period), vol. 1. Ōkura-shō, ed. Kaizōsha, 1931.

Mellor, Roy E. H. *German Railways: A Study in the Historical Geography of Transport*. Aberdeen: University of Aberdeen, 1979.

Meyer, Balthasar H. "Railroad Ownership in Germany," in William Z. Ripley, ed., *Railway Problems*. Boston: Ginn & Company, 1907.

Micheli, Horace. *State Purchase of Railways in Switzerland*. John Cummings, tr. New York: Macmillan Company, 1898.

"Migi no rinjikai o unagashitaru in'yu" (Factors Prompting the Above Special Meeting), *Chūgai shōgyō shinpō* (Domestic and Foreign Commercial News), April 11, 1890, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 6 (q, v.).

Milward, Alan S., and S. B. Saul. *The Development of the Economies of Continental Europe, 1850–1914*. Cambridge: Harvard University Press, 1980.

Minami Manshū tetsudō kabushiki kaisha (South Manchuria Railway Company, Inc.), ed. *Jū nen shi* (Ten-Year History). Dairen; Minami Manshū tetsudō kabushiki kaisha, 1919.

"Mr. Sakatani on Japanese Finance," *Japan Weekly Mail*, December 23, 1905, p. 675.

Mitani Taiichirō. *Nihon seitō seiji no keisei: Hara Kei no seiji shidō no tenkai* (Formation of Japanese Party Politics: Development of Hara Kei's Political Leadership). Tōkyō daigaku shuppankai, 1967.

Mitchell, B. R. *European Historical Statistics, 1750–1970*. Abridged ed. New York: Columbia University Press, 1978.

*Mitsubishi ginkō shi* (History of Mitsubishi Bank). Mitsubishi ginkō shi hensan iinkai, 1954.

*Mitsui ginkō hachijū nen shi* (Eighty-Year History of Mitsui Bank). Mitsui ginkō, 1957.

*Mitsui jigyō shi; shiryō hen* (History of Mitsui Enterprises: Historical Materials), vol. 3. Mitsui bunko, 1977.

Mitsui ke monjo (Mitsui Family Papers), 2nd ser., vols. 2280–2281, 2284, 2288–2289, 2293. Mitsui bunko, Tokyo.

Miyano Takeo. "Tetsudō kokuyū hō ni yoru shisetsu tetsudō no baishū to sonogo (Taishō zenhan ki goro made) no sochi" (Purchase of Private Railroads under the Railway Nationalization Law and Steps Taken Thereafter [until about the First Half of the Taishō Period]), *Kōeki jigyō kenkyū* (Studies on Public Utilities), vol. 24, pp. 93–123 (February 1973).

Miyazaki Hiroshi and Andō Minoru. "Mantetsu no sōritsu" (Establishment of the South Manchuria Railway), in Andō Hikotarō ed., *Mantetsu: Nihon teikokushugi to Chūgoku* (The South Manchuria Railway: Japanese Imperialism and China). Ochanomizu shobō, 1965.

Molony, Barbara. *Technology and Investment: The Prewar Japanese Chemical Industry*. Cambridge: Council on East Asian Studies, Harvard University, 1990.

*Monogatari Tōhoku honsen shi* (Narrative History of the Tōhoku Main Line). Nihon kokuyū

tetsudō Sendai chūzai riji-shitsu, ed. Sendai; Tetsudō kōsaikai Tōhoku shibu, 1971.

Morikawa Hidemasa. "Mitsui zaibatsu no takakuteki jū kōgyōka katei (2)" (Process of Diversified Heavy Industrialization of the Mitsui Zaibatsu), *Keiei shirin* (Business Studies), vol. 5, no. 1, pp. 1-26 (April 1968).

——. *Nihon keiei shi* (Japanese Business History). Nihon keizai shinbunsha, 1981.

Murakami Katsuhiko. "Shokuminchi" (Colonies), in Ōishi, ed., *Nihon sangyō kakumei no kenkyū*, vol. 2. (q. v.).

Murakami Sadamu. "Keiroku" (Odds and Ends), in *Nakamigawa Hikojiro denki shiryō* (q. v.).

Murakami Teiichi. *Minami Kiyoshi den* (Biography of Minami Kiyoshi). Hayami Tarō, 1909.

*Muroran seitetsujo gojū nenshi* (Fifty-Year History of Muroran Ironworks). Muroran; Fuji seitetsu kabushiki kaisha Muroran seitetsujo, 1958.

Mutsu Munemitsu kankei monjo (Documents Relating to Mutsu Munemitsu). Kensei shiryō-shitsu, National Diet Library, Tokyo.

Nagano-ken (Nagano Prefecture), ed. *Nagano-ken shi; kindai shiryō hen* (History of Nagano Prefecture; Modern Historical Materials). Vol. 7, *Kōtsū, tsūshin* (Transportation, Communications). Nagano; Nagano-ken shi kankōkai, 1981.

*Nagano kensei shi* (History of Constitutional Government in Nagano), vol. 1. Nagano; Nagano-ken, 1971.

Nagaoka Shinkichi. *Meiji kyōkō shi josetsu* (Introduction to the History of Meiji Financial Panics). Tōkyō daigaku shuppankai, 1971.

——. "Nichi-Ro 'sengo keiei'" ("Postwar Management" Following the Russo-Japanese War), in Ōishi Kaichirō and Miyamoto Ken'ichi, eds., *Nihon shihonshugi hattatsu shi no kiso chishiki* (Basic Information on the Historical Development of Japanese Capitalism). Yūhikaku, 1975.

——. "Nisshin sengo no zaisei seisaku to baishōkin: 'sengo keiei' no seisaku kettei o megutte" (Financial Policy and the Indemnity Following the Sino-Japanese War; On Policy Making for the "Postwar Management"), in Andō Yoshio, ed., *Nihon keizai seisaku shi ron* (Studies in the History of Japanese Economic Policy), vol. 1. Tōkyō daigaku shuppankai, 1973.

Nagata Hiroshi, ed. *Meiji no kisha; tetsudō sōsetsu 100 hen no kobore banashi kara* (Meiji Trains: Gleanings on the Centennial of the Inauguration of Railroads). Kōtsū Nihonsha, 1964.

Najita, Tetsuo. *Hara Kei in the Politics of Compromise, 1905-1925*. Cambridge; Harvard University Press, 1967.

Nakagawa Keichirō, Morikawa Hidemasa, and Yui Tsunehiko, eds. *Kindai Nihon keiei shi no kiso chishiki* (Basic Information on Modern Japanese Business History). Yūhikaku, 1974.

Nakagawa Seiza. *Teikoku tetsudō seisaku ron* (Treatise on Imperial Railway Policy). Tetsudō kenkyūsha, 1928.

Nakamigawa Hikojiro. Letter to Motoyama Hikoichi, February 2, 1887, in *Nakamigawa Hikojiro denki shiryō* (q. v.).

*Nakamigawa Hikojiro denki shiryō* (Biographical Materials on Nakamigawa Hikojiro). Nihon keiei shi kenkyūjo, ed. Tōyō keizai shinpōsha, 1969.

Nakamura Masanori. *Kindai Nihon jinushi sei shi kenkyū; shihonshugi to jinushi sei* (A Study on the History of the Modern Japanese Landlord System; Capitalism and the Landlord System). Tōkyō daigaku shuppankai, 1979.

Nakamura, Takafusa. *Economic Growth in Prewar Japan*. Robert A. Feldman, tr. New Haven; Yale University Press, 1983.

Nakanishi Ken'ichi. *Nihon shiyū tetsudō shi kenkyū; toshi kōtsū no hatten to sono kōzō* (A Study on the History of Private Railroads in Japan: The Development and Structure of Urban Trans-

portation). 2nd ed. Minerva shobō, 1979.

“Nationalization of Railways,” *Japan Weekly Mail*, February 3, 1906, p. 110.

“Nationalization of the Railways,” *Japan Weekly Mail*, February 17, 1906, p. 169, and March 17, 1906, pp. 278–279.

Natsume Sōseki. *Botchan* (Little Master). Umeji Sasaki, tr. Rutland, Vt.: Charles E. Tuttle Company, 1968.

———. *Sanshirō: A Novel*. Jay Rubin, tr. Seattle: University of Washington Press, 1977.

———. *The Three-Cornered World*. Alan Turney, tr. New York: G. P. Putnam's Sons, 1965.

“New ‘bullet’ out to regain speed record,” *Japan Access*, May 11, 1992, p. 6. *Nihon*, 1892–1894.

“Nihon ginkō enkaku teiyō (shuyō nisshi)” (Summary of the Bank of Japan's History [Record of Principal Developments]), 1882–1905, in *Nihon kin'yū shi shiryō: Meiji Taishō hen*, vol. 10, suppl. (q. v.).

*Nihon ginkō enkakushi* (History of the Bank of Japan), 1st ser., vol. 2, pt. 1. *Nihon ginkō enkakushi hensan-iin*, 1913.

*Nihon kagaku gijutsu shi taikai* (Collection on the History of Japanese Science and Technology). Vol. 16, *Doboku gijutsu* (Civil-Engineering Technology). *Nihon kagaku shi gakkai*, ed. Daiichi hōki kabushiki kaisha, 1970.

*Nihon kin'yū shi shiryō: Meiji Taishō hen* (Historical Materials on Japanese Finance; Meiji, Taishō), vol. 7, pt. 1, vol. 8, vol. 10, suppl. *Nihon ginkō chōsa-kyoku*, ed. Ōkura-shō insatsukyoku, 1956–1957, 1960.

*Nihon kokuyū tetsudō hyaku nen shi* (Centennial History of the Japanese National Railways). 14 vols. *Nihon kokuyū tetsudō*, 1969–1974.

*Nihon kokuyū tetsudō hyaku nen shi: tsū shi* (Centennial History of the Japanese National Railways: General Survey). *Nihon kokuyū tetsudō*, 1974.

“Nihon no tetsudō” (Japanese Railways), *Tetsudō kyōkai shi* (Journal of the Railway Society), vol. 1, no. 3, pp. 360–366 (1898).

*Nihon teikoku tōkei nenkan* (Annual Statistics of the Japanese Empire), vols. 10–25. *Naikaku tōkei-kyoku* or *Naikaku shokikan-shitsu tōkei-ka*, 1891–1906.

*Nihon tetsudō shi* (History of Japanese Railroads). 3 vols. *Tetsudō-shō*, 1921.

*Nihon tetsudō ukeoi gyō shi: Meiji hen* (History of the Japanese Railroad Contracting Business: Meiji Volume). *Tetsudō kensetsu gyō kyōkai*, 1967.

*Nippon seimei kyūjū nen shi* (Ninety-Year History of Nippon Life Insurance). Osaka: Nippon seimei hoken sōgo kaisha, 1980.

*Nippon tetsudō kaisha* (Nippon Railway Company). “Hyakkabu ijō kabunushi jinmeibo” (List of Stockholders with 100 Shares or More), September 21, 1886, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 8 (q. v.).

“Nippon tetsudō kaisha sōritsu ki” (Records on the Founding of the Nippon Railway Company). Iwakura Tomomi monjo (Iwakura Tomomi Papers), no. 191. *Kensei shiryō-shitsu*, National Diet Library, Tokyo.

Noda, Masaho. “Corporate Finance of Railroad Companies in Meiji Japan,” in Keiichiro Nakagawa, ed., *Marketing and Finance in the Course of Industrialization*. Tokyo: University of Tokyo Press, 1978.

———. “Meiji ki ni okeru shiyū tetsudō no hattatsu to kabushiki hakkō shijō no tenkai: waga kuni ni okeru shiyū tetsudō no hattatsu to shōken shijō no keisei (1)” (Development of Private Railroads and the Stock Market in the Meiji Period: Development of Japanese Private Railroads and the For-

mation of the Securities Market), *Keizai shirin* (Economic Studies), vol. 32, pp. 114–165 (January 1964).

———. *Nihon shōken shijō seiritsu shi: Meiji ki no tetsudō to kabushiki kaisha kin'yū* (History of the Formation of the Japanese Securities Market; Meiji-Period Railroads and Joint-Stock-Company Finance). Yūhikaku, 1980.

——— et al. *Nihon no tetsudō: seiritsu to tenkai* (Japanese Railroads: Formation and Development). Nihon keizai hyōronsha, 1986.

Noguchi, Paul H. *Delayed Departures, Overdue Arrivals; Industrial Familialism and the Japanese National Railways*. Honolulu: University of Hawaii Press, 1990.

Noritake Kōtarō. "Tetsudō baishū wa danjite hi nari" (The Railway Purchase Is Decidedly a Mistake), *Tōkyō keizai zasshi*, March 10, 1906, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 9 (q.v.).

O'Brien, Patrick. *The New Economic History of the Railways*. New York: St. Martin's Press, 1977.

———. "Transport and Economic Development in Europe, 1789–1914," in Patrick O'Brien, ed., *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830–1914*. New York: St. Martin's Press, 1983.

Ochiai Sadaaki. "Kokuyū made no tetsudō seisaku" (Railroad Policy until the Nationalization), *Un'yu to keizai* (Transport and the Economy), vol. 18, no. 4, pp. 38–54 (1958).

———. "Kokuyū made no tetsudō seisaku (zoku): tetsudō kokuyū hō no seiritsu" (Railroad Policy until the Nationalization [sequel]: Formation of the Railway Nationalization Law), *Un'yu to keizai*, vol. 18, no. 10, pp. 43–50 (1958).

———. "Meiji jū nendai no tetsudō seisaku (1)–(2)" (Railroad Policy during the Second Decade of Meiji), *Un'yu to keizai*, vol. 17, no. 6, pp. 18–26 (1957) and vol. 17, no. 7, pp. 30–35 (1957).

———. "Meiji shonen no tetsudō seisaku: Nihon tetsudō seisaku shi josetsu (1)–(2)" (Railroad Policy in the Early Years of Meiji: Introduction to the History of Japanese Railroad Policy), *Un'yu to keizai*, vol. 17, no. 2, pp. 20–25 (1957) and vol. 17, no. 3, pp. 54–62 (1957).

———. "Tetsudō fusetu hō no seiritsu: Meiji jū nendai no tetsudō seisaku, zokuhen" (Formation of the Railway Construction Law; Sequel to Railroad Policy during the Second Decade of Meiji), *Un'yu to keizai*, vol. 17, no. 9, pp. 31–37 (1957).

Ogawa Isao. "Kansai tetsudō no kokuyūka hantai undō no saihyōka: Kataoka Naoharu no shoron shōkai" (Reevaluation of the Kansai Railway's Movement Opposing Nationalization: Introducing the Views of Kataoka Naoharu), *Un'yu to keizai*, vol. 42, no. 10, pp. 48–62 (October 1982).

Ogawa Tameji. *Kaika mondō* (Dialogue on Enlightenment). Sanshoten, 1874. In Yoshino Sakuzō, ed., *Meiji bunka zenshū* (Complete Collection on Meiji Culture), vol. 20. Nihon hyōronsha, 1929.

Ohkawa, Masazo. "The Armaments Expansion Budgets and the Japanese Economy after the Russo-Japanese War," *Hitotsubashi Journal of Economics*, vol. 5, pp. 68–83 (January 1965).

Oikawa, Yoshinobu. "Market Structure and the Construction of Rural Railways during the Formative Period of Industrial Capitalism in Japan," *The Journal of Transport History*, 3rd ser., vol. 5, no. 2, pp. 34–46 (September 1984).

———. *Meiji ki chihō tetsudō shi kenkyū: chihō tetsudō no tenkai to shijō keisei* (Studies in the Local Railroad History of the Meiji Period: Development of Local Railroads and Market Formation). Nihon keizai hyōronsha, 1983.

Ōishi Kaichirō, ed. *Nihon sangyō kakumei no kenkyū* (Studies on the Japanese Industrial Revolution). 2 vols. Tōkyō daigaku shuppankai, 1975.

*Ô-kabû gojû nen shi* (Fifty-Year History of the Osaka Stock Exchange). Ôsaka kabushiki tori-hikijo, 1928.

Okamoto, Shumpei. *The Japanese Oligarchy and the Russo-Japanese War*. New York: Columbia University Press, 1970.

*Ôkubo Toshimichi nikki* (Diary of Ôkubo Toshimichi), vol. 2. Nihon shiseki kyôkai, 1927.

Okuma, Shigenobu, ed. *Fifty Years of New Japan*, vol. 1. London: Smith, Elder, & Co., 1910.

*Ôkura-shô hyaku nen shi* (Centennial History of the Finance Ministry), vol. 1. Ôkura zaimu kyôkai, 1969.

Ôkura-shô kansa-kyoku (Finance Ministry Audit Bureau). "Dai jûsanji ginkô eigyô hôkoku" (Thirteenth Report on Bank Operations), 1890, in *Nihon kin'yû shi shiryô: Meiji Taishô hen*, vol. 7, pt. 1 (q. v.).

Ono, Giichi. *Expenditures of the Sino-Japanese War*. New York: Oxford University Press, 1922.

Ono Kazushige. "Kôbu tetsudô to Tachikawa" (The Kôbu Railway and Tachikawa), *Tachikawa-shi shi kenkyû* (Studies in the History of Tachikawa City), no. 2, pp. 99-123 (December 1965). "Opening of the Railway," *The Far East*, October 16, 1872.

"Ôsaka hyôtei no kekka ikaga" (Results of the Osaka Conference), *Tôkyô nichinichi shinbun*, May 9, 1890, in *Shibusawa Eiichi denki shiryô*, vol. 5 (q. v.).

"Ôsaka ni okeru kin'yû hippaku no kyûsai saku" (Plan for Relieving the Financial Stringency in Osaka), *Tôkyô nichinichi shinbun*, April 15, 1890, in *Shibusawa Eiichi denki shiryô* vol. 5 (q. v.).

Ôsaka shôsen kabushiki kaisha (O. S. K.). *Eigyô hôkokusho* (Business Report), 1899.

"Ôsaka tetsudô kaisha" (Osaka Railway Company), *Dai Nihon tetsudô zasshi* (Japanese Railway Journal), no. 9, p. 21 (June 21, 1890).

*Ôsaka tetsudô ryaku reki* (Brief History of the Osaka Railway). Osaka: Kakehi Teizô, 1901.

Ôsawa Kaiyû. "Minami-kun cho 'Tetsudô keiei no hôshin' o yomu" (On Reading "Railway Management Policy" by Mr. Minami), *Tetsudô jihô* (Railway Review), no. 35 (December 1899), in *Jû nen kinen Nihon no tetsudô ron* (q. v.).

—. "Tetsudô kokuyû ron" (Treatise on Railway National Ownership), *Tetsudô kyôkai shi* (Journal of the Railway Society), vol. 1, no. 2, pp. 234-280 (1898).

—. *Tetsudô no kairyô ni kansuru iken* (Opinion Concerning the Improvement of Railroads), 1898, in Aoki, Harada, and Miyazawa, "Meiji hyaku nen kinen" (q. v.).

Ôshima Fujitarô. *Kokka dokusen shihon to shite no kokuyû tetsudô no shiteki hatten* (Historical Development of the National Railways as a Form of State Monopoly Capital). Itô shoten, 1949.

*Ozaki Saburô jijo ryaku den* (Short Autobiography of Ozaki Saburô), vol. 2. Chûô kôronsha, 1977.

Ozawa Takeo. "Tetsudô ni kansuru iken" (Opinion Concerning Railroads). Transportation Museum Archives, Tokyo.

—. "Tetsudô ron" (Treatise on Railroads), in *Tetsudô iken zenshû* (q. v.).

Patrick, Hugh. "Japan, 1868-1914," in Rondo Cameron et al., *Banking in the Early Stages of Industrialization: A Study in Comparative Economic History*. New York: Oxford University Press, 1967.

Pratt, Edwin A. *State Railways: Object Lessons from Other Lands*. London: P. S. King & Co., 1907.

"The Protection of Railway Operations," *Japan Weekly Mail*, May 17, 1890, p. 495.

Pyle, Kenneth B. "Advantages of Followership: German Economics and Japanese Bureaucrats,

1890-1925," *Journal of Japanese Studies*, vol. 1, no. 1, pp. 127-164 (Autumn 1974).

——. "The Technology of Japanese Nationalism: The Local Improvement Movement, 1900-1918," *Journal of Asian Studies*, vol. 33, no. 1, pp. 51-65 (November 1973).

"Railway and Steamship Competition," *Japan Weekly Mail*, September 3, 1898, p. 239.

"Railway Fares," *Japan Weekly Mail*, February 28, 1903, p. 218.

"The Railway Nationalization Bill," *Japan Weekly Mail*, March 31, 1906, p. 328.

"The Railway Nationalization Bill Passes," *Japan Weekly Mail*, March 24, 1906, p. 302.

"Railway News," *Japan Weekly Mail*, December 14, 1895, p. 646.

"The Railway Question," *Japan Weekly Mail*, May 5, 1906, p. 461.

"Railways," *Japan Weekly Mail*, May 19, 1894, p. 585, February 1, 1896, p. 120, February 25, 1896, p. 187, March 21, 1896, p. 24, September 3, 1898, p. 236, and May 6, 1905, p. 479.

"Railways and the Indemnity," *Japan Weekly Mail*, May 7, 1898, p. 473.

"Railways in Japan," *Japan Weekly Mail*, May 15, 1909, p. 635.

Reed, M. C. *Investment in Railways in Britain, 1820-1844: A Study in the Development of the Capital Market*. London: Oxford University Press, 1975.

Richards, Jeffrey, and John M. MacKenzie. *The Railway Station: A Social History*. Oxford: Oxford University Press, 1986.

"Ryōmō tetsudō kaisha dokuritsu ni kessu" (The Ryōmō Railway Company Decides for Independence), *Tōkyō keizai zasshi*, May 28, 1892, p. 759.

"Ryōmō tetsudō kaisha no rinji sōkai" (Special General Meeting of the Ryōmō Railway Company), *Tōkyō keizai zasshi*, July 30, 1892, pp. 170-171.

Saburi Kazutsugu. *Nihon no tetsudō* (Japanese Railroads), 1891.

Sakudo Yōtarō. "Shitetsu keiei no seiritsu to sono tenkai: Mino-Arima dentetsu no baai o chūshin to shite" (The Formation and Development of Private Railway Management: The Case of the Mino-Arima Electric Railway), *Ōsaka keidai ronshū* (Studies of the Osaka University of Economics), nos. 117-118, pp. 105-123 (July 1977).

Sakurai Tōru. "Nippon tetsudō kabushiki kaisha no shihon chikuseki jōken to kokuyūka mondai (1)-(2): kokka dokusen seisei ni kansuru junbiteki kōsatsu" (Conditions of Capital Accumulation in the Nippon Railway Company and the Nationalization Issue: Preliminary Study Concerning the Formation of a State Monopoly), *Ōsaka shidai ronshū* (Studies of Osaka City University), no. 25, pp. 59-84 (1976) and no. 26, pp. 45-65 (1977).

——. "San'yō tetsudō kabushiki kaisha no shihon chikuseki jōken to kokuyūka mondai: kokka dokusen seisei ni kansuru kisoteki kōan" (Conditions of Capital Accumulation in the Sanyō Railway Company and the Nationalization Issue: Basic Ideas Concerning the Formation of a State Monopoly), *Shōgaku shūshi* (Studies in Commercial Science), vol. 49, no. 3, pp. 55-77 (February 1980).

Samuels, Richard J. *The Business of the Japanese State: Energy Markets in Comparative and Historical Perspective*. Ithaca: Cornell University Press, 1987.

Sanbō honbu rikugun-bu (Army General Staff). *Tetsudō ron* (Treatise on Railroads), 1888. University of Tokyo Faculty of Economics Library, Tokyo.

"Sandai tetsudō no sokuryoku chinsen hikaku" (Comparison of the Speeds and Rates of the Three Major Railways), *Tōkyō keizai zasshi*, February 28, 1903, p. 31.

"San'yō tetsudō kaisha kabunushi meibo" (San'yō Railway Company Stockholders List), September 1891, in *Nakamigawa Hikojirō denki shiryō* (q.v.).

"San'yō tetsudō kaisha no shasai boshū" (Flotation of Corporate Bonds by the San'yō Railway Company), *Tōkyō keizai zasshi*, March 18, 1893, pp. 394-395.

"San'yō tetsudō kaisha teikanchū kōsei no ken" (Matter Concerning Revision of the Articles of

Incorporation of the San'yō Railway Company). *Kōbun ruiju*, 13th ser. (1889), vol. 46, no. 3 (q. v.).

"San'yō tetsudō nimotsu unchin hikisage no keikaku" (Plans by the San'yō Railway to Reduce Freight Charges), *Tōyō keizai shinpō*, July 5, 1898, p. 35.

"San'yō tetsudō Ushiba senmu no enzetsu" (Speech by Managing Director Ushiba of the San'yō Railway), *Tetsudō jihō* (Railway Review), November 5, 1904, p. 10.

Sawa Kazuya. *Nihon no tetsudō: hyaku nen no hanashi* (Japanese Railroads: A Century of Stories). Tsukiji shokan, 1972.

Sawai Minoru. "Senzenki Nihon tetsudō sharyō kōgyō no tenkai katei, 1890 nendai - 1920 nendai" (Development of the Prewar Japanese Railway Rolling-Stock Industry, 1890s - 1920s), *Shakai kagaku kenkyū* (Social Science Studies), vol. 37, no. 3, pp. 1 - 200 (1985).

Schalow, Thomas Richard. "Transforming Railroads into Steamships: Banking with the Matsukata Family at the 15th Bank," *Hitotsubashi Journal of Commerce and Management*, vol. 22, no. 1, pp. 55 - 67 (December 1987).

Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Berkeley: University of California Press, 1986.

Scott, J. D. *Vickers: A History*. London: Weidenfeld and Nicolson, 1962.

*Segai Inoue-kō den* (Biography of Marquis Inoue), vols. 2, 5. Inoue Kaoru-kō denki hensankai, ed. Naigai shoseki kabushiki kaisha, 1933 - 1934.

Seidensticker, Edward. *Low City, High City: Tokyo from Edo to the Earthquake*. New York: Alfred A. Knopf, 1983.

*Seien kaikoroku* (Reminiscences of Shibusawa Eiichi), vol. 1. Konuki Shūichirō, ed. Seien kaikoroku kankōkai, 1927.

"Seien sensei den shokō" (Biography of Shibusawa Eiichi, First Proof), 1919 - 1923, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 5 (q. v.).

"Seien sensei no tetsudō kokuyū dan" (Shibusawa Eiichi on Railway Nationalization), *Ryūmon zasshi* (Ryūmon Journal), February 25, 1906, pp. 6 - 8.

Senda Minoru. "Kazoku shihon no seiritsu, tenkai: ippanteki kōsatsu" (Formation and Development of Peerage Capital: A General Study), *Shakai keizai shi gaku* (Studies in Socioeconomic History), vol. 52, no. 1, pp. 1 - 37 (April 1986).

———. "Kazoku shihon no seiritsu, tenkai: Meiji, Taishō ki no kyū Tsuchiura hanshu Tsuchiya ke ni tsuite" (Formation and Development of Peerage Capital: On the Tsuchiya Family, Former Daimyo of Tsuchiura, during the Meiji and Taishō Periods), *Shakai keizai shi gaku*, vol. 55, no. 1, pp. 1 - 36 (April 1989).

Shibata Hajime and Asamori Kaname, eds. *Kyōdo shi jiten: Okayama-ken* (Dictionary of Local History: Okayama Prefecture). Shōheisha, 1980.

Shibusawa Eiichi. Letter to Itō Hirobumi, March 18, 1893, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 9 (q. v.).

*Shibusawa Eiichi denki shiryō* (Biographical Materials on Shibusawa Eiichi), vols. 5 - 6, 8 - 9, 16, 21. Shibusawa seien kinen zaidan ryūmonsha, ed. Shibusawa Eiichi denki shiryō kankōkai, 1955 - 1958.

"Shibusawa Eiichi-kun no kin'yū hippaku dan" (Mr. Shibusawa Eiichi on the Tight Money Market), *Tōkyō keizai zasshi*, March 22, 1890, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 5 (q. v.).

"Shibusawa Eiichi-shi no hi-tetsudō kan'yū ron" (Mr. Shibusawa Eiichi's Opinion against Government Ownership of Railroads), *Jiji shinpō*, August 30, 1898, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 21 (q. v.).



Shibusawa Keizō, comp. and ed. *Japanese Life and Culture in the Meiji Era*. Charles S. Terry, tr. Tokyo: Ōbunsha, 1958.

Shiga Naoya. "Abashiri made" (To Abashiri), in Watanabe et al., eds., *Kiteki issei* (q.v.).

Shima Yasuhiko. *Nihon shihonshugi to kokuyū tetsudō* (Japanese Capitalism and the National Railways). Nihon hyōronsha, 1950.

Shimazaki Tōson. *The Broken Commandment*. Kenneth Strong, tr. Tokyo: University of Tokyo Press, 1974.

Shimizu Ichitarō. "Tai gikai saku" (Plans for the Diet), in Itō Hirobumi, ed., *Hisho ruisan: teikoku gikai shiryō* (Classified Secretarial Collection: Materials on the Imperial Diet), vol. 1, 1934.

Shimizu Keijirō. *Shitetsu monogatari* (Tales of Private Railroads). Shunjūsha, 1930.

—, ed. *Kōtsū konjaku monogatari* (Tales of Transportation, Past and Present). Kōyūsha, 1933.

*Shinbun shūsei Meiji hennen shi* (Newspaper-Collection Chronicle of Meiji), vols. 2, 4, 6–7, 11, 13. Shinbun shūsei Meiji hennen shi hensankai, 1936.

*Shinshū hyaku hen* (Hundred Years of Shinshū [since the Restoration]). Nagano: Shinano mainichi shinbunsha, 1967.

Shioda Ryōhei, ed. *Narushima Ryūhoku, Fukube Bushō, Kurimoto Joun shū* (Collected Works of Narushima Ryūhoku, Fukube Bushō, and Kurimoto Joun), vol. 4 of *Meiji bungaku zenshū* (Complete Collection of Meiji Literature). Chikuma shobō, 1969.

Shiraishi Naoji et al. "Tetsudō kakuchō narabini baishū ni tsuki seigan" (Petition Concerning the Extension and Purchase of Railroads), undated, in *Tetsudō iken zenshū* (q.v.).

Shirayanagi Shūko. *Zoku zaikai taihei ki* (Sequel to Chronicle of Great Peace in the Business World). Nihon hyōronsha, 1930.

"Shisetsu tetsudō baishū hōan ni kansuru ken" (The Matter of the Private Railway Purchase Bill). Mutsu Munemitsu kankei monjo (q.v.).

"Shisetsu tetsudō kaiage no gi" (The Matter of the Private Railway Purchase), *Tōkyō keizai zasshi*, May 7, 1898, pp. 953–955.

"Shisetsu tetsudō kaisha dai kabunushi ichiranyō" (Major Stockholders Lists for Private Railway Companies), *Tetsudō zasshi* (Railroad Journal), no. 7, pp. 23–24 (July 1896).

*Shishaku Inoue Masaru-kun shōden* (Biographical Sketch of Viscount Inoue Masaru). Murai Masatoshi, ed. Inoue shishaku dōzō kensetsu dōshikai, 1915.

*Shōin Motoyama Hikoichi-ō* (The Venerable Motoyama Hikoichi). Ko Motoyama shachō denki hansen iinkai, ed. Osaka: Ōsaka mainichi shinbunsha, 1937; Tōkyō nichinichi shinbunsha, 1937.

"Shōrai no tetsudō seisaku" (Railroad Policy in the Future), *Tōyō keizai shinpō*, July 15, 1905, p. 12.

Showalter, Dennis E. "Soldiers and Steam: Railways and the Military in Prussia, 1832 to 1848," *The Historian*, vol. 34, pp. 242–259 (February 1972).

*Shūgi-in iinkai kaigiroku* (Minutes of House of Representatives Committees), 1891–1892, 1906. National Diet Library, Tokyo.

*Shūgi-in meikan* (House of Representatives Directory). Nihon kokusei chōsakai, ed. Kokusei shuppan-shitsu, 1977.

"Shūgi-in tetsudō baishū hōan shinsa tokubetsu iinkai sokkikoku" (Stenographic Record of the House of Representatives Special Committee Investigating the Railway Purchase Bill), 1st session, December 21, 1891. *Shūgi-in iinkai kaigiroku* (q.v.).

"Shūgi-in tetsudō kokuyū hōan hoka ikken iinkai kaigiroku" (Minutes of the House of Repre-

sentatives Committee on the Railway Nationalization Bill and One Other Item), 2nd and 5th – 7th sessions, March 9 and 13 – 15, 1906. *Shūgi-in iinkai kaigiroku*, 5th ser., no. 36 (q.v.).

“Shūgi-in tetsudō kōsai hōan shisetsu tetsudō baishū hōan shinsa tokubetsu iinkai” (House of Representatives Special Committee Investigating the Railway Public Bond Bill and the Private Railway Purchase Bill), May 13, 24, and 26, 1892. *Shūgi-in iinkai kaigiroku* (q.v.).

Simmons, Jack. *The Railways of Britain: An Historical Introduction*. London: Routledge & Kegan Paul, 1961.

“Sir William Bisset,” *Japan Weekly Mail*, May 24, 1902, p. 560.

Smith, Thomas C. “Peasant Time and Factory Time in Japan,” in his *Native Sources of Japanese Industrialization, 1750–1920*. Berkeley: University of California Press, 1988.

———. *Political Change and Industrial Development in Japan: Government Enterprise, 1868–1880*. Stanford: Stanford University Press, 1955.

Soejima Taneomi. Memorandum to Matsukata Masayoshi, April 9, 1892. *Kōbun ruiju*, 16th ser., vol. 38, no. 4 (q.v.).

*Sōken Matsumoto Jūtārō-ō den* (Biography of the Venerable Matsumoto Jūtārō). Matsumoto-ō dōzō kensetsukai, 1922.

Sorimachi Shōji. *Tetsudō no Nihon shi* (Japanese History through Railroads). Bunken shuppan, 1982.

“Sōul-Fusan Railway,” *Japan Weekly Mail*, March 4, 1899, p. 214.

“State Purchase of Private Railways,” *Japan Weekly Mail*, August 27, 1898, p. 210, and December 14, 1898, p. 632.

“State Purchase of Railways,” *Japan Weekly Mail*, February 5, 1898, p. 133.

Sugiura Seishi. “Nichi-Ro sengo no yūbin chokin no tenkai to chochiku shōrei seisaku” (Development of Postal Savings after the Russo-Japanese War and Savings-Promotion Policy), *Shakai keizai shi gaku* (Studies in Socioeconomic History), vol. 56, no. 1, pp. 31–61 (April 1990).

———. “Taishūteki reisai chochiku kikan toshite no yūbin chokin no seiritsu; Nisshin sengo no yūbin chokin no tenkai to sono seikaku” (Establishment of Postal Savings as a Mass Small-Savings Institution: The Development and Character of Postal Savings after the Sino-Japanese War), *Shakai keizai shi gaku*, vol. 52, no. 4, pp. 64–92 (October 1986).

Sugiyama Kazuo. “Kabushiki kaisha seido no hatten: bōseki, tetsudō gyō o chūshin ni” (Development of the Joint-Stock-Company System: The Cases of the Spinning and Railway Industries), in Kobayashi Masaaki et al., eds., *Nihon keiei shi o manabu* (Learning about Japanese Business History). Vol. 1, *Meiji keiei shi* (Meiji Business History). Yūhikaku, 1976.

———. “Kigyō no zaimu, tōshi katsudō to bunkateki haikai: Meiji ki no tetsudō gyō, men-bōseki gyō o jirei to shite” (Financial and Investment Activities of Enterprises and Their Cultural Setting: The Cases of the Railway and Cotton-Spinning Industries during the Meiji Period), *Keiei shi gaku* (Japan Business History Review), vol. 10, pp. 54–86 (August 1975).

———. “Kin’yū” (Finance), in Furushima Toshio and Andō Yoshio, eds., *Ryūsū shi* (History of Distribution), pt. 2. Yamakawa shuppansha, 1975.

———. “Meiji 30 nendai ni okeru tetsudō kaisha no dai kabunushi to keieisha” (Major Stockholders and Managers of Railway Companies during the Fourth Decade of Meiji), *Seikei daigaku keizai gakubu ronshū* (Studies of the Seikei University Faculty of Economics), vol. 7, no. 2, pp. 153–181 (1977).

Sugiyama, Shinya. *Japan’s Industrialization in the World Economy, 1859–1899*. London: The Athlone Press, 1988.

Sumiya Mikio. *Nihon sekitan sangyō bunseki* (Analysis of the Japanese Coal-Mining Industry).

Iwanami shoten, 1968.

Supple, Barry. "The State and the Industrial Revolution, 1700 - 1914," in Carlo M. Cipolla, ed., *The Fontana Economic History of Europe*. Vol. 3, *The Industrial Revolution*. London: Fontana Books, 1973.

Tagawa-shi (Tagawa City), ed. *Tagawa-shi shi* (History of Tagawa City), vol. 2. Tagawa: Tagawa shiyakusho, 1976.

*Taishō ki tetsudō shi shiryō* (Historical Materials on Taishō-Period Railroads). Noda Masaho, Harada Katsumasa, and Aoki Eiichi, eds. 1st ser., 24 vols., 2nd ser., 20 vols. Nihon keizai hyōronsha, 1983 - 1985.

*Taiwan seitō kabushiki kaisha shi* (History of Taiwan Sugar Company, Inc.). Taiwan seitō kabushiki kaisha, 1939.

*Taiwan tetsudō shi* (History of Taiwanese Railroads), vol. 1. Taiwan sōtokufu tetsudōbu, 1910.

*Takahashi Korekiyo jiden* (Autobiography of Takahashi Korekiyo). Chikura shobō, 1936.

Takahashi Makoto. *Meiji zaisei shi kenkyū* (A Study of Meiji Financial History). Aoki shoten, 1964.

Takami Sawashige. *Tōkyō kaika hanjō shi* (Record of Tokyo's Enlightenment and Prosperity), 1874, in Yoshino Sakuzō, ed., *Meiji bunka zenshū* (Complete Collection of Meiji Culture), vol. 19. Nihon hyōronsha, 1928.

Takamura Naosuke. "Dokusen soshiki no keisei" (Formation of Monopolies), in Takamura Naosuke, ed., *Nichi-Ro sengo no Nihon keizai* (q. v.).

—. "Kyōkō" (Financial Panics), in Ōishi, ed., *Nihon sangyō kakumei no kenkyū*, vol. 2 (q. v.).

—. "Meiji 23 nen kyōkō no seikaku: Nagaoka Shinkichi cho *Meiji kyōkō shi josetsu ni yosete*" (The Nature of the Panic of 1890: In Connection with *Introduction to the History of Meiji Financial Panics* by Nagaoka Shinkichi), *Nihon rekishi*, no. 332, pp. 80 - 98 (January 1976).

—. *Nihon bōseki gyō shi josetsu* (Introduction to the History of the Japanese Spinning Industry), vol. 1. Hanawa shobō, 1971.

—. "Sangyō, bōeki kōzō" (Structure of Industry and Trade), in Ōishi, ed., *Nihon sangyō kakumei no kenkyū*, vol. 1. (q. v.).

—, ed. *Nichi-Ro sengo no Nihon keizai* (The Japanese Economy after the Russo-Japanese War). Hanawa shobō, 1988.

Takechi Kyōzō. *Meiji zenki yusō shi no kisoteki kenkyū* (Basic Study on the History of Early Meiji Transport): Yūsankaku, 1978.

—. "Nisshin sensōgo tetsudō kaisha no kabunushi to sono keifu" (Railway Company Stockholders and Their Lineages Following the Sino-Japanese War), *Seitō joshi tanki daigaku kiyō* (Bulletin of the Seitō Women's Junior College), no. 6, pp. 1 - 61 (September 1976).

—. *Toshi kinkō tetsudō no shiteki tenkai* (Historical Development of Suburban Railroads). Nihon keizai hyōronsha, 1986.

Takizawa Naoshichi. *Kōhon Nihon kin'yū shi ron* (Manuscript Historical Treatise on Japanese Finance). Yūhikaku, 1912.

*Tanaka Gentarō-ō den* (Biography of the Venerable Tanaka Gentarō). Kyoto: Miura Toyoji, 1934.

Tanaka, Tokihiko. "Meiji Government and the Introduction of Railways," *Contemporary Japan*, vol. 28, no. 3, pp. 567 - 588 (May 1966) and vol. 28, no. 4, pp. 750 - 788 (May 1967).

—. *Meiji ishin no seikyoku to tetsudō kensetsu* (The Political Situation at the Time of the Mei-

ji Restoration and Railroad Construction). Yoshikawa kōbunkan, 1963.

——. "Tetsudō yusō" (Railway Transport), in Matsuyoshi Sadao and Andō Yoshio, eds., *Nihon yusō shi* (History of Japanese Transport). Nihon hyōronsha, 1971.

Tanizaki, Junichiro. *Seven Japanese Tales*. Howard Hibbett, tr. New York: Alfred A. Knopf, 1963.

"The Tanko Railway Company," *Japan Weekly Mail*, September 23, 1905, p. 330.

*Teikoku tetsudō yōkan* (Imperial Railway Handbook). 3rd ed. Tetsudō jihōkyoku, 1906.

Teishin-shō (Communications Ministry). *Nippon tetsudō baishū kagaku keisansho* (Account Statement for the Purchase Price of the Nippon Railway), 1908.

Teishin-shō kōbunsho (Official Documents of the Communications Ministry), vols. 7, 9 1893 - 1894, 1895). Japan Railway Archives, Tokyo.

"Tekkoku an to chōsa no gobyū" (The Railway Nationalization Bill and Errors in the Inquiry), *Tōyō keizai shinpō*, March 25, 1906, p. 398.

"Tekkoku an to giin betsu" (The Railway Nationalization Bill and the Division among Diet Members), *Tōkyō keizai zasshi*, March 17, 1906, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 9 (q. v.).

"Tetsudō baishū kakaku to kōsai" (Railroad Purchase Prices and Public Bonds), *Tōyō keizai shinpō*, November 25, 1907.

"Tetsudō dai kabunushi no kesshin ikaga" (What Are the Intentions of Major Railway Stockholders?), in *Tetsudō iken zenshū* (q. v.).

"Tetsudō fusetsu hōan tokubetsu iinkai kaigiroku" (Proceedings of the Special Committee [Investigating] the Railway Construction Bill), June 8, 1892. *Kizoku-in tokubetsu iinkai giji sokkiroku* (q. v.).

*Tetsudō ichibetsu* (Glimpses of Railways). Tetsudō-shō, 1921.

*Tetsudō iken zenshū* (Complete Collection of Opinions on Railroads). Otani Matsujirō, 1892.

*Tetsudō jihō* (Railway Review), 1899 - 1906.

"Tetsudō kabuken" (Railroad Stocks), in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 9 (q. v.).

"Tetsudō kabuken ni kawarūbeki kōsai" (Public Bonds That Are to Replace Railroad Stocks), *Tōkyō keizai zasshi*, April 14, 1906, pp. 589 - 590.

"Tetsudō kaiage ni kanshi Kawada Nihon ginkō sōsai kaku ginkōka to kyōgisu" (Bank of Japan President Kawada Confers with Bankers about the Purchase of Railroads), *Tōkyō keizai zasshi*, November 28, 1891, in *Tetsudō iken zenshū* (q. v.).

"Tetsudō kaiage ni kansuru chōsa-iin hōkokusho" (Report of the Investigative Committee on the Purchase of Railroads), in *Tetsudō iken zenshū* (q. v.).

Tetsudō kaigi giji sokkiroku (Railway Council Minutes), 1891 - 1893, 1907 - 1908. Japan Railway Archives, Tokyo.

"Tetsudō kaigi o mōkuru no gi" (Matter Concerning the Establishment of a Railway Council). *Matsukata ke monjo*, vol. 61, no. 1 (q. v.).

Tetsudō kisei dōmeikai (Railroad Promotion League). *Tetsudō an ni taisuru kibō* (Hopes Concerning the Railway Bill), 1892. University of Tokyo Faculty of Economics Library, Tokyo.

*Tetsudō kisei dōmeikai hōkoku* (Report of the Railroad Promotion League). Tetsudō kisei dōmeikai, 1892.

"Tetsudō kokuyū ron no yurai" (History of the Railway Nationalization Debate), *Ginkō tsūshin roku* (Banking News), no. 159 (February 15, 1899), in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 9 (q. v.).

*Tetsudō kokuyū shimatsu ippan* (Outline of the Railway Nationalization Settlement). Teishin-shō, 1909.

"Tetsudō no baishū kakaku ni tsuite" (On the Purchase Prices of the Railroads), *Tōkyō keizai zasshi*, February 24, 1906, pp. 280-281.

"Tetsudō no benri oyobi fuhei no ki" (A Description of the Conveniences and Shortcomings of the Railroads), *Tōkyō keizai zasshi*, July 20, 1889, pp. 74-76.

*Tetsudō senjin roku* (Records on Railway Predecessors). Nihon kōtsū kyōkai, ed. Nihon teishajō kabushiki kaisha, 1972.

"Tetsudō tōgi" (Railroad Deliberations), *Tōkyō nichinichi shinbun*, September 22, 1891.

Tetsudō-in monjo (Documents of the Railway Department), Chikuhō kōgyō tetsudō (Chikuhō Industrial Railway), vol. 1 (1888-1893), Kansai tetsudō (Kansai Railway), vol. 1 (1887-1906), and Nippon tetsudō (Nippon Railway), vols. 1-10 (1881-1903). Transportation Museum Archives, Tokyo.

Tetsudō-kyoku jimu shorui (Business Papers of the Railway Bureau), vol. 2 (1887). Japan Railway Archives, Tokyo.

*Tetsudō-kyoku nenpō* (Annual Report of the Railway Bureau), 1900. Teishin-shō tetsudō-kyoku, 1901.

—, 1907. Teishin-shō tetsudō-kyoku, ed. Tetsudō-in, 1909.

Tiedemann, Arthur E. "Big Business and Politics in Prewar Japan," in James W. Morley, ed., *Dilemmas of Growth in Prewar Japan*. Princeton: Princeton University Press, 1971.

Timins, D. T. "By Rail in Japan," *The Railway Magazine*, vol. 2, pp. 230-236 (March 1898).

*Tōhō* (Party Report), 1891-1892.

Tōjō Tadashi. "Meiji ki tetsudō kaisha no keiei funsō to kabunushi no dōkō: 'Kyūshū tetsudō kaikaku undō' o megutte" (Management Disputes and Stockholder Tendencies in Meiji-Period Railway Companies: The Case of the "Kyushu Railway Reform Movement"), *Keiei shi gaku*, vol. 19, no. 4, pp. 1-35 (January 1985).

"Tōkaidō suji tetsudō junransho" (Report on Survey of a Railroad along the Tokaido), 1870. Tetsudō-ryō jimubō (Business Records of the Railway Office), vol. 1. Japan Railway Archives, Tokyo.

"Tōkaidō tetsudō zentsū mo ato ikka getsu" (One Month until the Opening of the Tokaido Railway), *Chōya shinbun* (Whole Nation Newspaper), March 17, 1889, in *Shinbun shisei Meiji hennen shi*, vol. 7, p. 248 (q.v.).

*Tokyo asahi*, March 15, 1906, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 13 (q.v.).

Tōkyō dōmei ginkō (Tokyo Bankers' Association). "Dai hyaku-nikai teishiki shūkai rokuji" (Minutes of the 102nd Regular Meeting), May 15, 1890, in *Shibusawa Eiichi denki shiryō*, vol. 6 (q.v.).

*Tōkyō dentō kabushiki kaisha kaigyō gojū nen shi* (Fifty-Year History of Tokyo Electric Light Company, Inc.). Tōkyō dentō kabushiki kaisha, 1936.

*Tōkyō gasu gojū nen shi* (Fifty-Year History of Tokyo Gas). Tōkyō gasu kabushiki kaisha, 1935.

Tōkyō ginkō shūkaijō (Tokyo Bankers' Association). "Seifu min'yū no tetsudō o baishū shi, sono enchō kantsū o reito subeki no gi" (The Government Should Buy up Private Railroads and Strive for Their Extension and Completion), November 30, 1891, in *Tetsudō iken zenshū* (q.v.).

"Tōkyō han'ei mari uta" (Tokyo Prosperity Ball Song), *Yūbin hōchi shinbun* (Postal Information Newspaper), December 8, 1874, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 2, p. 244 (q.v.).

*Tōkyō kabushiki torihikijō gojū nen shi* (Fifty-Year History of the Tokyo Stock Exchange). Tōkyō kabushiki torihikijō, 1928.

*Tōkyō kaijō kasai hoken kabushiki kaisha hyaku nen shi* (Centennial History of Tokio Marine & Fire Insurance Co., Inc.), vol. 1. Nihon keiei shi kenkyūjo, ed. Tōkyō kaijō kasai hoken kabushiki kaisha, 1979.

*Tōkyō keizai zasshi*, 1889 – 1906.

*Tōkyō nichinichi shinbun*, 1872 – 1892.

“Tōkyō shōgyō kaigisho chinjō iin no shushō hōmon” (Interview with the Prime Minister by the Petition Committee Members of the Tokyo Chamber of Commerce), *Tōkyō keizai zasshi*, January 11, 1902, p. 30.

Tominaga Yūji. *Kōtsū ni okeru shihonshugi no hatten: Nihon kōtsū gyō no kindaika katei* (Development of Capitalism in the Transport Field: The Modernization Process in the Japanese Transportation Industry). Iwanami shoten, 1953.

Toriumi Yasushi. “Tetsudō fusetsu hō seitei katei ni okeru tetsudō kisei dōmeikai no atsuryoku katsudō” (Lobbying Activities of the Railroad Promotion League in the Process Leading to Enactment of the Railway Construction Law), *Tōkyō daigaku kyōyō gakubu jinbunkagaku-ka kiyō* (Bulletin of the University of Tokyo Faculty of General Education Humanities Division), no. 43, pp. 139 – 157 (August 1967).

*Tōyō keizai shinpō*, 1898 – 1909.

Trevithick, Francis H. “The History and Development of the Railway System in Japan,” *Transactions of the Asiatic Society of Japan*, vol. 22, pp. 115 – 252 (September 1894).

Tsuchiya Shigeaki. *Kindai Nihon zōsen kotohajime: Hida Hamagorō no shōgai* (Beginnings of Modern Japanese Shipbuilding: The Life of Hida Hamagorō). Shin jinbutsu ōraisha, 1975.

Tsuchiya Takao. “Nihon ginkō hanki hōkoku kaidai” (Explanatory Notes for Semiannual Report of the Bank of Japan), in *Nihon kin'yū shi shiryō: Meiji Taishō hen*, vol. 8 (q. v.).

Tsumaki Chūta. *Maebara Issei den* (Biography of Maebara Issei). Sekibunkan, 1934.

*Tsuyama-shi shi* (History of Tsuyama City), vol. 6. Tsuyama-shi shi hensan iinkai, ed. Tsuyama-ma; Tsuyama shiyakusho, 1980.

Uda Tadashi. “Meiji zenki Tōhoku kansen tetsudō kensetsu keikaku to chihō jiiō: shiryō shōkai o chūshin ni” (Construction Plans for the Tōhoku Trunk-Line Railroad and Local Conditions in Early Meiji: With Emphasis on the Introduction of Historical Materials), *Ōtemon keizai ronshū* (Economic Studies of Ōtemon University), vol. 4, no. 1, pp. 75 – 111 (September 1969).

———. “Waga kuni tetsudō jigyō keiei shi ni okeru seifu to kigyō: ‘tetsudō seiryaku’ no tenkai katei” (Government and Private Enterprise in the Business History of the Japanese Railroad Industry: The Development of “Railway Policy”), *Keiei shi gaku*, vol. 6, pp. 124 – 139 (September 1971).

Ueda Hiroshi. *Inoue Masaru den* (Biography of Inoue Masaru). Kōtsō Nihonsha, 1956.

Ushiba Takuzō. “Shisetsu tetsudō riei haitō seigen ron” (Treatise on the Limitation of Dividends in Private Railroads), *Tetsudō jihō*, nos. 329 – 334 (January 1906), in *Jū nen kinen Nihon no tetsudō ron* (q. v.).

———. “Tetsudō eigyō no hōshin” (Railroad Business Policy), *Tetsudō jihō*, no. 14 (May 1899), in *Jū nen kinen Nihon no tetsudō ron* (q. v.).

Vaporis, Constantine N. “Caveat Viator: Advice to Travelers in the Edo Period,” *Monumenta Nipponica*, vol. 44, no. 4, pp. 461 – 483 (Winter 1989).

Vogel, Ezra F. *Comeback Case by Case: Rebuilding the Resurgence of American Business*. New York: Simon and Schuster, 1985.

Wada Hiroshi. “Shoki gikai to tetsudō mondai” (The Early Diet and the Railway Question), *Shi gaku zasshi*, vol. 84, pp. 31 – 52 (October 1975).

*Wakayama-ken shi ; kin-gendai shiryō* (History of Wakayama Prefecture; Modern Historical Materials), vol. 4. Wakayama: Wakayama-ken, 1978.

Waley, Paul. "Tokyo: Urban Change in the Meiji and Taishō Eras," *The Japan Foundation Newsletter*, vol. 18, no. 3, pp. 16–20 (January 1991).

Ward, James A. *Railroads and the Character of America, 1820–1887*. Knoxville: University of Tennessee Press, 1986.

Watanabe Kōhei et al., eds. *Kiteki issei ; tetsudō hyaku nen bungaku no zuihitsu senshū* (With One Sound of the Whistle: An Anthology of Literature and Miscellaneous Writings Depicting a Century of Railroads). Jitsugyō no Nihonsha, 1972.

Watanabe Kunitake. Directive to the Bank of Japan, November 21, 1892. *Matsuo ke monjo*, 1st sen, vol. 82, no. 39 (q. v.).

Watarai, Toshiharu. *Nationalization of Railways in Japan*. New York: Columbia University Press, 1915.

Westney, D. Eleanor. *Imitation and Innovation : The Transfer of Western Organizational Patterns to Meiji Japan*. Cambridge: Harvard University Press, 1987.

Wray, William D. *Mitsubishi and the N. Y. K., 1870–1914; Business Strategy in the Japanese Shipping Industry*. Cambridge: Council on East Asian Studies, Harvard University, 1984.

——, ed. *Managing Industrial Enterprise : Cases from Japan's Prewar Experience*. Cambridge: Council on East Asian Studies, Harvard University, 1989.

Yamada Eitarō. "Nippon tetsudō kabushiki kaisha enkakushi" (History of the Nippon Railway Company). 2 vols. Hitotsubashi University Library, Tokyo.

Yamagata Toshikazu. *Zaisei jū nen* (Ten Years of Finance). Momiyama shoten, 1914.

Yamaguchi Eizō. "Kansai tetsudō kaisha shimatsu" (Circumstances of the Kansai Railway Company), *Kōtsū bunka* (Transportation Culture), no. 8, pp. 729–740 (October 1939).

Yamaguchi Kazuo. "Kindaiteki yusō kikan no hattatsu to shōhin ryūtsū: Hokuriku, Hokuetsu chihō no baai" (Development of Modern Transportation Facilities and Commodity Distribution; The Case of the Hokuriku and Hokuetsu Districts), in Yamaguchi and Ishii, eds., *Kindai Nihon no shōhin ryūtsū* (q. v.).

Yamaguchi Kazuo and Ishii Kanji, eds. *Kindai Nihon no shōhin ryūtsū* (Commodity Distribution in Modern Japan). Tōkyō daigaku shuppankai, 1986.

Yamamoto, Hirofumi, ed. *Technological Innovation and the Development of Transportation in Japan*. Tokyo: United Nations University Press, 1993.

Yamamura Akira. "Meiji 25 nen no tetsudō fusetsu hō ni suite: hō o meguru rōgi o chūshin to shite" (On the 1892 Railway Construction Law: With Emphasis on the Debate Surrounding the Law), *Un'yu to keizai* (Transport and the Economy), vol. 24, no. 6, pp. 66–71 (June 1964).

Yamamura, Kozo. "Entrepreneurship, Ownership, and Management in Japan," in Peter Mathias and M. M. Postan, eds., *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. 7, pt. 2. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.

——. "Japan, 1868–1930: A Revised View," in Rondo Cameron, ed., *Banking and Economic Development : Some Lessons of History*. New York: Oxford University Press, 1972.

——. *A Study of Samurai Income and Entrepreneurship : Quantitative Analyses of Economic and Social Aspects of the Samurai in Tokugawa and Meiji Japan*. Cambridge: Harvard University Press, 1974.

——. "Success Illgotten? The Role of Meiji Militarism in Japan's Technological Progress," *Journal of Economic History*, vol. 37, no. 1, pp. 113–135 (March 1977).

*Yamanashi-ken gikai shi* (History of the Yamanashi Prefectural Assembly), vol. 2. Kōfu: Ya-

manashi-ken gikai, 1970.

“Yo wa tetsudō no yo no naka: Ryōmō tetsudō mōshikomi chōka” (We Live in a Railway Age: Ryōmō Railway [Shares] Oversubscribed), *Tōkyō nichinichi shinbun*, December 23, 1886, in *Shinbun shūsei Meiji hennen shi*, vol. 6, p. 375 (q. v.).

Yoshikawa Kanji. “Waga kuni shitetsu no hōga to Kansai tetsudō kaisha” (The Germination of Private Railroads in Japan and the Kansai Railway Company), *Dōshisha shōgaku* (Dōshisha University Commerical Studies), vol. 2, no. 1, pp. 32–59 (July 1950).

*Yūbin hōchi shinbun* (Postal Information Newspaper), 1892.

Yui, Tsunehiko. “The Personality and Career of Hikojirō Nakamigawa, 1887–1901,” *Business History Review*, vol. 44, no. 1, pp. 39–61 (Spring 1970).

Yūsei-shō (Ministry of Posts and Telecommunications), ed. *Yūsei hyaku nen no ayumi* (A Century of Posts and Telecommunications). Shōgakkan, 1971.