

大正四年六月二十一日第三種郵便物認可（毎月一回一日發行）

# 京都市帝國大學經濟學會 經濟論叢

第三十六卷 第五號

昭和八年五月一日發行

## 論叢

國有鐵道の民營化……………法學博士 神戸 正雄  
 生産力の自己運動……………文學博士 高田 保馬  
 ヘーゲル史觀の實踐的構造……………經濟學博士 石川 興二

## 時論

昭和八年度豫算より財政計畫……………法學博士 小川 郷太郎

## 研究

獨占産業組織の社會的影響……………經濟學士 大塚 一期  
 平均利潤率再論……………經濟學士 柴田 敬

## 說苑

中心都市における工業集積……………經濟學士 菊田 太郎  
 英米兩國所得稅の特徴……………經濟學士 佐伯 玄洞

## 附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

（禁轉載）

# 經濟論叢

第三十六卷 第五號

(通卷第貳百拾五號)

昭和八年五月發行

論

叢

## 國有鐵道の民營化

神 戶 正 雄

緒 言

世界大戰前の普魯西の國有鐵道といへば其收益の大に於て其の國家財政に於ける地位に於て洵に重きを成したものであるが、我國の國有鐵道は其れと比較しては固よりいふに足らぬものであるけれども、尙ほ、我が國有の收益財産中の雄ではあり、其れから擧げらるる収入は、少くとも其總額にては實に有らゆる官業、乃至官有財産收入中の最大なるものである。だから之が利用方法の如何といふことが、國家財政に取りては最重大なる問題の一でなければならぬ。特に近頃の

1) Terhalle, Fw. S. 107. Tyszka, Fw. 2 Aufl. S. 323.

やうに、國家財政が赤字に悩む時代になると、此が一層にも重大なる案件とならざるを得ない。偶々、此國有の鐵道を拂下げて、得たる代金にて公債負擔を輕減しては何うかとの論がある。其が何ほどか我國現下の財政窮乏の助けになるといふのは、元來、我國有鐵道は其經營からして年々相當の利益を生じつつあるけれども、其は擧げて鐵道自身の建設改良に向けつつあつて、毫も一般會計に繰入れることなく、〔尤も恩給分擔金の一般會計への繰入はある〕即ち國家財政の爲めに寄與する所はないのである。然るに今若し之を民間に拂下げて得たる代金にて公債を償還するとしたならば、其爲め、鐵道が負擔する公債の外にも、一般國家目的の爲めの公債をも償還し、減少し得ることになりて、其の一般目的の爲めの公債の減少するだけ、一般會計に於ける公債費負擔を輕減し得るからである。洵に一應尤もな案のやうに見ゆる。併し其案が果して永遠に亘りての國策として得策か何うか。一時目前には財政上の窮乏を輕くするとしても、永遠に亘りて財政上有利なりや、國民經濟上、社會政策上、國防上、公安上、交通通信政策上などからも考へて有利だと斷定し得るや否や、疑ありとする。むしろ國有鐵道に或改造を行ふことによりて、財政上當面の急にも應じつつ、民間拂下の場合の如き、諸の弊害を伴はずしても濟み得るやうに思ふ。即ち此國有鐵道を半官半私の會社へ移し、其の約半額の株の拂下を行ひて得たる資金にて此迄に帝國鐵道として負ひたる公債の大部分を償還し、そして其鐵道は國家の統制下に立ち、國家公共の利益を尊重し、併し又、一の會社として營利的商人的精神をも加味して經營せしめたならば、比較的に公益を保持

し得て、而かも財政上、經濟上等にも有効に寄與するやうになるのではなからうかと思ふ。其次第を茲に述べて見やう。

### 第一段 國有鐵道民營化の方法

先づ以て國有鐵道を民營化する方法から考へて見る。そして世に行はれて居る普通の方法と、私の提案とを對照して見ると左の如くである。

(一)普通の方法——世間にて普通に考へられて居る國有鐵道の民營化方法は、つまり之が民間拂下げであつて、假りに帝國鐵道を三十三億八千二百萬圓と評價すれば、其を民間に凡べて拂下することによりて、國債は其れだけ減少することになり、隨ふて、之が利子約一億七千萬圓ほどを減少し得るやうになる。ただ其中には、鐵道會計の負擔に屬するものがあるから、之を差引くときは、結局、一般會計の負擔に屬する國債利子としては、凡そ八千萬圓ほどのものを減少し得、其れだけ此際に於ける財政窮乏に對しての緩和を爲し得ることになる譯である。

(二)私の提案——は、之と異り、帝國鐵道を一の特殊なる株式會社と爲し、其の株式の半分よりも少し許り多く(例之、前記三十三億八千二百萬圓を全き資本とすれば、十六億九千二百萬圓だけ)を政府に保留し、残りの株式(十六億九千萬圓)を民間に拂下る。そして其れだけ鐵道公債と引換に株式を渡すことにすれば、鐵道公債は大部分消却濟みとなり、其の残りはいふに足らぬものと

2) The thirty-second financial and economical annual of Japan. 1932. p. 76.

なる譯であり、前記政府持株から生ずる配當を假りに五分と見ても、八千四百萬圓からの收入が擧げられ、鐵道公債の殘額の利子等を拂つて尙ほ、八千萬圓内外の益金を國庫に收めることになり、前の普通の拂下方法によりたると大差なき國庫財源たり得るのであつて、其點からしては、二案の間に甲乙なしといふことが出来る。

## 第二段 國有鐵道民營化の得失

國有鐵道の民營化には前段にいふ如く、全民營即ち全部拂下案と、半官半私會社設立案との二ありとして、更に現在の官營によるのと三の中、何れを採るかといふ事が問題となるのである。

(一) 全官營に對する、全民營及び半官半民營の長所——先づ以て現行の全官營に比して之が民營化即ち全民營又は半民營の確かに有利なりと認められる點を擧げやう。其は既に前段にもいふ通りであつて、現在の全官營下にては鐵道は國庫財政の窮乏を救ふに足らぬが、之を民營化するならば、全民營にせよ、半民營にせよ、何れにしても約八千萬圓の餘力を生み出すことが出来る。此財政窮乏の一助といふ事に重きを置くときには、之が民營化を認めなければならぬやうになる。尤も此民營化の利益に對して一の故障となるのは理論的な原則的なるものであつて、其は元來鐵道にては公益上の考慮が重要<sup>3)</sup>だのに、或は鐵道其ものが公共的性質を有<sup>4)</sup>つたものであるのに官營は恰かも此の公益方針から敷設し經營するけれども<sup>5)</sup>、民營は兎角、公益を輕視し私益を重視<sup>6)</sup>する

3) Englis, Fw. S. 271.

4) Eheberg, Fw. 18 & 19 Aufl. S. 112.

5) Moll, Lehrbuch der Fw. S. 214.

6) Moll, ebenda. S. 215. Eheberg, a. a. O. S. 112. Wagener, Government ownership of railways. p. 71. Dunn, Government ownership of railways. p. 81.

から、此事業に當るのには不適當だともいひ、或は官營民營ともに長短相反するものがあるけれども、大體上は官營の方が利多<sup>8)</sup>ともいふけれども、其は全民營を以て全官營と對立したとしての觀察であり、半民營を以て全官營に對立するときには、其半民營にては、公益尊重の精神が相當に働くからして、全民營の如き度に於ける引け目は取らぬことが出来るといひ得る。即ち半民營ならば、此點に於て甚しき不都合なくして、前記財政上の利益を收めることになり得るのである。

(三) 全民營、全官營に對する半民營の長所——前にいふやうにして、半民營は全官營に勝るともし得る。少くとも或特定なる財政必要の存する事情の下には全官營よりも半民營を選むとし得る。併し更に此半民營が全民營に勝るものもある。其は全民營からして生ずる弊害を或度まで排除し得るからである。そして半民營にては全官營の弊害をも矯正することが出来るといふ事があつて、かくして半民營は全民營、全官營の缺點を矯正しつつ、其双方の長所を結合保持<sup>9)</sup>し得ることになり、且つ前にいふやうにして當面の財政利益を確保し得ることにもなるので、此が一番選むべきものと認められる。然らば如何に半民營が、全官營全民營の利弊を調整するかといふのに、其れは官營、民營の長短を明にしつつ、附説するを便とするから、下に之を示さう。だからして半民營は徹底的に良きものとはいひ難い。飽迄も折衷的中道的のものであつて、其處に多少の弱味もあるけれども、また恰も其處に長所もあるのである。

7) Hunter, Public finance. p. 116.

8) Moll, a. a. O. S. 214.

9) Terhalle, a. a. O. S. 97.

(A) 全民營の長所にして全官營の短所たるもの

(い) 經營上——官營と民營とを比較すれば、官吏は大體、劣つた商人であり、其經營は民營の方が一層合理的になるといはなければならぬ。其を鐵道について今少して細分して考へると、

(1) 民衆に對し利便を計るの努力——からいふても、官營下には當務者の態度が自ら官僚的となり、不親切不忠實となる嫌がある。民營當務者は之と比較しては一層、親切忠實で、公衆に満足<sup>12)</sup>を與へる。其は民衆にとりても有益だが、自ら業績の向上にもなる。

(2) 荷客吸集の努力——官營下には當務者の之が爲めの努力も怠り勝だが、民營下には當務者は一層其の爲めの努力を拂ひ、第一のものと相待つて業績を大ならしめる。

(3) 費用の節約——前記のものよりも一層適確な事は、民營下に、官營下よりも一層費用の節約が出来ることである。一般に民營の特徴として考へられるやうに、此にては事務の處理手續が一層簡單で機敏にも行はれ、責任を以ても處置せられ、特に賣買にかけては一層巧妙<sup>13)</sup>でもあり、發明改良を促進し、速かに之を採り入れることにもなる傾がある。官營にては此等の點につき民營に劣り、特に、事變に處して迅速に能率の大きな處置の取り得られぬ嫌<sup>14)</sup>がある。其等の結果は、結局、民營にては有功なる業績にも拘らず、其割合に費用が一層節し得られるといふこと<sup>15)</sup>になる。尤も鐵道といふ交通業にては、商業のやうに投機的分子は少く、むしろ管理的分子が勝つから、官業にても當務者の如何によりては相當の成績を擧げることが出来、民營に比しての不利は

10) Moll, a. a. O. S. 217.

11) Marco, Fw. S. 40.

12) Cammen, Government ownership of public utilities. p. 17.

13) Dunn, l. c. p. 107.

14) Cammen, l. c. p. 10.

15) Dunn, l. c. p. 179-180. 247.

そんなに大なものではない。<sup>16)</sup>

(4) 純益の増加——前記の事は相待つて、官營下に純益割合に少く、<sup>17)</sup> 民營下に一層大なることにならう。今、國有鐵道を民間に拂下げたとしたならば、同じものでも一層の純益を擧げることにならうと思ふ。そして此點は、私の提唱する半民營にても、全民營の場合に比しては劣るとしても、官營に比してはましであり、民營の長所を可なりに收めることが出来る。恰かも獨逸の國鐵會社と同じやうに、國民經濟の全體利益を保持しつつ、而かも商人的原則に従て經營さるることが出来やう。<sup>18)</sup> 尤も近頃は、國營鐵道にても、齊しく此商人的精神によりて管理すべきものだともいはれ、<sup>19)</sup> 實際にも佛國に於ける國有鐵道にては、やはり、此事を加味して居るともいふが、<sup>20)</sup> 其にしても其加味斟酌の度合は、所詮、民營や、半民營の場合ほどに強いものではあり得ぬ。だからして夫の國有鐵道を半民營に移した曉に、政府に收納すべき財政上の収益は、現下の官營下にて計算したものよりも幾らか多くなることが出来る可能性もある。(尤も後にいふ反對勢力も働くから、確かに然りとは豫言し得ぬ)

(ろ) 國民經濟上——からいふと、民營下には、經濟界の實情を精密に調べて此に基き、其に適切なる施設を爲し、親切便利なるサービスを供し、發明改良をも促進し更に之を迅速に採用し、以て經濟界の發展に貢献する。また、利益多き處に設備を充實することになりて、やがて經濟上の必要の大な處に其設備を完整すること<sup>21)</sup>に依りて經濟界の需要に應ずる。此等の點については、

16) Bela Földes, Fw. 2 Auf. S. 174.

17) Hunter, l. c. p. 116.

18) Terhalle, a. a. O. S. 108.

19) Engländer, Oeffentliche Unternehmungen. C. (Hdb. d. Fw. I.) S. 390.

20) Allix, Traité élémentaire. 6 éd. p. 174.

21) Dunn, l. c. p. 117.



官營下にも相當に行はれることいふを待たぬが、併し其が民營に比しては劣るのであり、半民營は其中間にありとする。ただ民營下には、動もすれば賃率を獨占的に高く定めることによりて經濟界を壓迫せずとの心配はあるが、此には其をあまりに高くすれば、多少は競争交通機關の現はれる可能性もあるし、又、賃金を高くして荷客を少くするよりも、之を或度まで安くして荷客を多くするを利とするの點もあつて、左まで高くすることには躊躇するでもあらうし、更に其のあまりに高きことが、國民經濟上不得策と見らるるときは、國家が統制して、之に制限を加ふること出來るから、左して心配するに及ばぬ。特に半民營下には、政府は其株主としての權利を用ゐても之に抑制を爲し得て、一層好都合である。

(は) 財政上——からいふと、官營下には種々の不都合がある。

(1) 第一、官營下には其益金が國庫に收めらるるとして（我國にては官營鐵道の益金が一般會計の助にはならぬが）、其收額の動搖するといふことがある。其は財政としては迷惑である。民營下に於ける鐵道に對する租稅等にしても齊しく此動搖性を有つが、其程度は彼に比しては低いといふことを得る。尤も此官業收入の動搖に對しては獨佛に例のあるやうに平準々備金制<sup>23)</sup>を設けることによりて排除し得るから、此點を左迄高く評價するには當らない。尙ほ此點を官業の一缺點とすれば、半民營にては或度まで其弊を受けることにはなる。

(2) 次ぎに、民營下にては、官營下にて取り得なかつた各種の租稅が、會社に對し社員に對

22) Moll, a. a. O. S. 217. Terhalle, a. a. O. S. 93. 107.

23) Terhalle, a. a. O. S. 93. Eheberg, a. a. O. S. 117. Allix, l. c. p. 171.

し取り得るやうになるといふ利益がある。<sup>24)</sup> 半民營下には、此租税が政府持株に關するだけにては取れないことになるが、其他の關係にては取れる。其上にも我國從來の官營下には益金が全く一般會計に繰入れられなかつたのが、半民營となれば、上にもいふやうにして一部は一般會計に入るやうになり、其も前記經營上の利益から見らるるやうに、官業下に計算されたよりは一層大なるものであり得る。但し此政府持株配當收入が官業收入と同じく動搖性の大きいといふ缺點はある。

(3)更に、官營下には鐵道が缺損となる危険がある。<sup>25)</sup> 然るときは國庫の累とならなければならぬ。そして其は獨逸の例によると、大戰時代並にインフレーション時代<sup>26)</sup>にあつた。民營下には此心配はない。半民營にては此場合、政府が益金を收めることは出来ぬが、併し必ずしも此會社に補給するといふには及ばぬ。官營となると、何としてもかかる場合、一般會計から應急的の補給をせざるを得ぬ。特に官營下には平生からしても、公益尊重に重きを置きて、無純益、或は國庫よりしての補給の方針にて經營さるることもある。此は時として大局上已むを得ざるものとせられることはあるが、其は出来るだけ之を制限しなければならぬ。其は負擔の分配の上から見ると、鐵道利用者を有利ならしめて、一般國民をして負擔せしめることになり、<sup>27)</sup> 其一般國民としては消費税によりて負ふものの少からざるに於て、大に不公平なるものとなるからである。但し又、逆に、官營鐵道にてあまりに多大なる利益を擧げるとすれば、其は鐵道利用者が國庫、隨つて一般國民の爲めに犠牲になるといふことになつて、<sup>28)</sup> 其も亦慎むべしと爲す。

24) Dunn, l. c. p. 303. Guyot, Where and why public ownership has failed. p. 120.

25) Terhalle, a. a. O. S. 93.

26) Terhalle, a. a. O. S. 107. Tyszka, a. a. O. S. 323.

27) Moll, a. a. O. S. 224. Tyszka, a. a. O. S. 323. Guyot, l. c. p. 123-124.

28) Guyot, l. c. p. 123.

(4)官營下には、事業収入が國庫に入るとして、其れだけは、之なき場合よりも經費の支出につき節約を緩めることになるといふ不利がある。民營下に租稅收入によることの大きい場合の方が一層國費の支出につき用心深いことが出来る。<sup>29)</sup>此點にては半民營は中間的地位を有つ。尤も我國の官營鐵道にては其純益を一般會計に繰入れないのだから、茲にいふ官營の弊害はないのである。

(5)官營下には、自ら鐵道の爲めに公債を起す必要を生ずるが、其は一般財政に於て非募債又は減債方針の存立する場合に、又は特に減債基金の存する場合に、此と矛盾し抵觸することになる。然るに民營又は半民營であれば、此に於ける起債と、政府財政に於ける一般方針としての非募債乃至減債とは別箇のものとして並行し得る。

(に)政治上

(1)官營だと、現に我國にて見らるるやうに、鐵道の敷設につき運營につき政黨勢力が入り込んで此が其勢力擴張の爲めに利用せられ、政治を腐敗せしめ、政治を不公正ならしむることに<sup>31)</sup>もなる。然るに民營下には此心配なく、政治からして鐵道を解放せしめる。<sup>32)</sup>半民營にては全民營ほどでなくとも、或度まで、此に近づく。尤も民營にも後にいふやうに別の意味にての政治上の弊害があるから、此點に於ける民營の長所はあまり強いものではない。

(2)民營が政治上に有つ今一つの長所は、此にては國民の各個に自主權を保持せしめて、國

29) Terhalle, a. a. O. S. 91.  
 30) Lotz, Fw. 2 Aufl. S. 849.  
 31) Dunn, l. c. p. 357.  
 32) Terhalle, a. a. O.S. 97.

民活動の元氣を旺盛ならしめ得るのに、他方、官營にては、人民の數多くのものを役人となし單なる使用人たらしめ、非獨立的の人たらしめ、其自主權を制限するやうになるといふ事である。<sup>34)</sup> 35) 36) 37) 38) 39)

そして半民營では幾らか其弊が少い。尤も官營が此非自主的なる官僚を多く作るといふ事は、民營下にも大企業組織が發達し、特に鐵道の如きものにては所詮、大規模のものとなる傾が大いのであるから、其に於ける従業員となるのと、國營に於ける従業者となるの間に大差はないといふこともありて、官業の特別の缺點としていふに足らぬものだといふことはある。

(ほ) 社會政策上——官營下に、政府が動もすれば鐵道から大なる收入を擧げやうとして、民營ならばあるべかりしよりも、より高く賃料を定めることによりて、其賃率の一部が鐵道税の實を備へることになり、大衆消費税に近きものとなつて、反社會的となるといふことがある。併し之に對立する民營、半民營だからといふて、必ずしも賃率を低く定めるとは限らず、却つて其にて其獨占的地位を利用して或度まで高く定める可能性のあることは、上にもいふ如くであり(大したことはあるまいが)、若も民營にて同じ事が行はれたとしたならば、其過高部は少數の資本家の懐に收められることになる、其よりは其過高部が國庫に入つた方が、まだましだとしなければならぬ。又若も官營下に鐵道につき無收益又は補給主義でも採りたりとすれば、其補填の爲めには政府が別に租税を取り、自ら民衆消費税を高くとりて、鐵道賃率によりて下層民を重壓するよりも一層不良なる抑壓を下層民に加ふることにもなり得る。それに比しては、官營下に稍々高き賃率

- 33) Moll, a. a. O. S. 217.  
34) Terhalle, a. a. O. S. 89-90.  
35) Dunn, l. c. p. 50.  
36) Bela Földes, a. a. O. S. 174  
37) Dunn, l. c. p. 242.  
38) Terhalle, a. a. O. S. 90.

を定めた方がましだとも見られる。此賃率は固より、あまりに高くしてはならぬが、併し又、あまりに低くしてもならぬといふのは、其が今いふたやうな反社會的結果となるばかりでなく、元來、此鐵道の利用が國民の各箇に均一に及ぶのでなく、可なり不均等に及び、特に其を多く利用する者が之によりて其經濟上の利益を多く受くるのだからして、相當に高い賃料を取つても良<sup>39)</sup>いといふことがあるからである。

(B)全民營の短所にして全官營の長所たるもの——以上、全民營の長所全官營の短所をいふたから、次ぎには其反對を説かう。

(い)鐵道の性質上——鐵道には本來、獨占的の傾<sup>40)</sup>があり、此には自由競争が行はれ惡<sup>41)</sup>い。一時は民營會社の間に自由競争が行はれたとしても、其がやがて合同し又は妥協して競争を止めるの可能性<sup>42)</sup>がある。尤も之が獨占を侵されるの可能性が別にある。之につきロツツは國內船舶(我國では近海船舶も數へ得る)、自動車、飛行機、瓦斯の遠距離輸送及石炭液化の爲め之が道管輸送の發達(此等のものによる石炭輸送の減少)を擧げて居<sup>43)</sup>るが、我國にては此外に電車をも數へ得る。だからして鐵道は單に獨占的なものだといふよりは、準獨占的<sup>44)</sup>なものだといふが當つて居るかも知れない。かやうな獨占的、準獨占的ものを民營として居ると、今いふやうに合同又は妥協をして、或は之に反抗した弱き競争線を敗北せしめて、其投下資本を浪費に歸せしめること<sup>45)</sup>もあり、同事は合同又は妥協した會社線の中にも起る。そして合同又は妥協後は、賃率其他の輸送條

39) Eheberg, a. a. O. S. 116.

40) Maico, a. a. O. S. 38. Moll, a. a. O. S. 211. Tyszka, a. a. O. S. 322. Lotz, a. a. O. S. 839. Engländer, a. a. O. S. 386.

41) Eheberg, a. a. O. S. 112.

42) Eheberg, a. a. O. S. 113. 43) Lotz, a. a. O. S. 850.

44) Dunn, l. c. p. 243. 45) Dunn, l. c. p. 117.

件を會社側の勝手に定めて、過大なる利益を貪り、以て公衆を搾取し、<sup>46)</sup>或は或企業に偏頗なる特殊利益を與へて、<sup>47)</sup>鐵道業者が經濟界に打克ち難き勢力を張ることにもなる。勿論、或度以上に、過當のことをすれば國家に於て統制し得る。<sup>48)</sup>或は賃率を指定し、利益配當を制限することも出来るけれども、其れまでに至らずして過大不當の利を占めしむることがある。かやうな獨占的なものは之を民間の手に置くのは、官營にして置くに比して一層危険であり、<sup>50)</sup>其利益を少數資本家に占めしめずして、官營として隨ふて國民一般に歸せしめる方が選ぶべきである。半民營にては官營ほど此點に於て徹底し得ぬけれども、尙ほ、民營に比してはましである。

(ろ) 國防上——鐵道は國防上に大事なものである。<sup>51)</sup>一朝事あるときには軍隊の爲めに手足となつて働かなければならぬ。だから假令此が民營下にあつても、軍事上必要な線路は、政府補給の下に敷設せられ、戦時となれば政府の管理に歸し、<sup>52)</sup>少くとも軍務行政の自由なる處理に應じなければならぬ。<sup>53)</sup>だからして之が民營であつても、軍事上から官營のと殆んど同じに使はれ得るやうでもある。けれども此が官營である方が一層軍事上には好都合である。官營下であれば、軍路上必要な線路が収益の有無に拘らず容易に敷設せらるるは勿論だが、<sup>54)</sup>其車輛なり、驛の設備なりにも一層、軍用を考へて施設することが出来る。嘗て普魯西に國有鐵道事業の打立てられたのも實は此が重きを成したのである。<sup>55)</sup>半民營にては官營ほどには往かぬけれども、尙ほ此點につき、民營には勝るものがあらう。

46) Marco, a. a. O. S. 38. Engländer, a. a. O. S. 387.

47) Marco, a. a. O. S. 38.

48) Lotz, a. a. O. S. 839. Eheberg, a. a. O. S. 111. Tyszka, a. a. O. S. 321. Engländer, a. a. O. S. 387.

49) Engländer, a. a. O. S. 387.

50) Wagenen, l. c. p. 180.

51) Lotz, a. a. O. S. 839. 52) Lotz, a. a. O. S. 839.

(は) 公安上——官營下には、公安を考へて出来るだけ十分なる設備をする傾があるが、民營だと之を等閑にする傾があるとせられる。<sup>56)</sup> 尤も其差は大したものではない。民營だとても、國家の監督によりて之を齊しく完備せしめることが出来るからである。<sup>57)</sup> 半民營にては此點につき官營には劣るが、民營には勝るであらう。

(に) 通信(郵便)政策上——通信事業は國民の文化及福祉増進と經濟界の發達との上に大事なものだが、そして通例、國營となつて居るが、此が鐵道との間の契約にて有利な條件にての輸送を爲し得なければ、事業の満足なる遂行は出来ぬものである。<sup>58)</sup> 此についても鐵道が民營の場合よりは國營である方が有利である。半民營は其中間にある。

(ほ) 交通政策上——

(1) 鐵道は内治上、國防上、文化、經濟及社會上重要なもので、國の全體利益としては、その鐵道網が全國に普及し収益少き地にも及ぶことが最望ましい。<sup>59)</sup> 特に其が統一ある計畫に従つて統一ある組織となるのが望ましい。<sup>61)</sup> 此によりて國の經濟上の發達が進められ、僻遠の地方の開發も行はれ得る。<sup>62)</sup> そして此事は國營によりて初めて行はれる。<sup>63)</sup> 國營なれば近き時に利益なき線路でも現に利益を生み出す線路と平準して之を普及するけれども、民營だと、利益に拘るから此が行はれず、<sup>64)</sup> 利益多き見込ある線のみを建設しやうとする。<sup>65)</sup> 尤も民營にても純益薄き地方線を國庫補給によりて敷設することは出来る。<sup>66)</sup> 此點にても半民營は、官營と民營との中間的地位にある。

53) Eheberg, a. a. O. S. III. 54) Moll, a. a. O. S. 212.

55) Dumm, l. c. p. 54.

56) Dunn, l. c. p. 228, 240. Marco, a. a. O. S. 38.

57) Eheberg, a. a. O. S. III.

58) Moll, a. a. O. S. 212. Wagenen, l. c. p. 43.

59) Marco, a. a. O. S. 38. Tyszka, a. a. O. S. 321.

(2) 國營鐵道だと、其自身の利益を考ふるばかりでなく、其との競争線たる水陸に現存する諸の交通路にも存立の餘地を興ふるやうに注意して賃率等を定めるが、民營だと其自身の爲めに競争交通機關を壓倒しても辭せないことになり得る。<sup>67)</sup> 半民營は此點にても官營、民營の中庸に居る。

(へ) 社會政策上

(1) 從業員に對する干係

(a) 其待遇に於ても官營下には民營よりは全體、一層良い傾がある。民營下には配當を出來るだけ多くしやうとして從業員の待遇を出來るだけ薄くする傾があるのに、官營であれば、其收益のみに力を用ゐず、使用人の生活を保障することにも意を用ゐる傾がある。<sup>68)</sup> 瑞西に於ける鐵道國有の理由に此を擧げて居る。<sup>69)</sup> 尤も民營下にても、少數高級使用人には厚き待遇をするけれども、一般の使用人は全體、官營下よりも薄くなるを免れぬ。但し、其の官營下に於ける一般從業員の優遇は、其使用人の爲めに、鐵道利用者か、國庫(隨つて一般國民)かの利益を犠牲にしたものだといふ非難を受けなければならぬ。<sup>70)</sup> 半民營下には此點につき民營、官營の中間か、むしろ民營に近くなるであらう。

(b) 雇傭干係の永續性についても、官營下に民營下よりも其が一層大いといふことがあ  
る。半民營は之につきては民營に近い。

60) Moll, a. a. O. S. 212. Eheberg, a. a. O. S. 112.  
61) Eheberg a. a. O. S. 112. Englis, a. a. O. S. 271.  
62) Moll, a. a. O. S. 215. 63) Englis, a. a. O. S. 272.  
64) Marco, a. a. O. S. 38. Tyszka, a. a. O. S. 322. Lotz, a. a. O. S. 839.  
65) Eheberg, a. a. O. S. 112. Wagenen, l. c. p. 31. Dunn, l. c. p. 181.  
66) Eheberg, a. a. O. S. 112. Lotz, a. a. O. S. 840.



(c) 仕事の分配調節についても、官營だと、其建設改良工事を時間的に分配して、經濟界の好況時にはむしろ差控へ、不況時に之を進めて、失業救濟を行ふのに、民業にては、好況時に漫りに仕事を擴張して、不況時には却つて中止し、其爲め、經濟界にも勞働界にも不良の影響を來たすといふ傾がある<sup>72)</sup>。此點は我國從來の官營に於ては尙ほ不滿なものではあつたが、此が生じ得るとして、半民營は矢張り此についても官營民營の中間にある。

(2) 利用者に對する干係に於ても、例之、旅客につき要救濟者の無料輸送、勞働者の通勤特別賃料、貨物につき新鮮なる生活用品の特別迅速輸送、其他生活必需品輸送に關する特別賃料の考慮の如きは、民營下よりは、官營下に一層良く行届く傾がある<sup>73)</sup>。急迫時の低減賃料も官營下に行はれ易い<sup>74)</sup>。また一般に民營にては其獨占的地位を利用して過高の賃料を要求することとなる傾のあるのを、別に國營のもの<sup>75)</sup>の並存するによりて牽制するといふこともあり<sup>76)</sup>、國營はむしろ賃料の低下に導く傾ありとも見られる<sup>77)</sup>。それから賃料が官營によりて全國中の統一に向けられ、一層公正になるといふこともある<sup>78)</sup>。そして半民營下にては、此等につき政府の統制作用によりて官營ほどでなくとも、可なりの度に於て之に近き效果を示し得る。

(3) 収益の配當干係——からいふと、民營下に鐵道利益が、其も前にいふやうにして獨占的なるものだが、其が少數資本家の手に歸し、大資本家大富豪を作り<sup>79)</sup>、貧富の懸隔を大ならしめるといふことになるが、官營下には其が凡べて政府に歸し、隨ふて一般國民の爲めに歸することに

67) Wagenen, l. c. p. 39-40.

68) Dunn, l. c. p. 180. Wagenen, l. c. p. 127.

69) Dunn, l. c. p. 54-55. 70) Guyot, l. c. p. 124.

71) Wagenen, l. c. p. 128. 72) Moll, a. a. O. S. 216.

73) Terhalle, a. a. O. S. 90. 74) Moll, a. a. O. S. 215.

75) Dunn, l. c. p. 245. 76) Terhalle, a. a. O. S. 91.

なり、貧富の懸隔を少くし得るといふことがあつて、所得乃至富の分配上、一層望ましきものとする。半民營にては此點につき中間的地位を示す。

(と) 經營上——民營だと分散分立するとせば、各社間に諸材料の重複となるが、官營となれば必然統一して諸材料の節約を生ずる。<sup>80)</sup> 一緒に澤山買ふ爲めに安くつくといふこともある。<sup>81)</sup> 統一によりて人を節し得るといふ點もあるが、<sup>82)</sup> 又役人仕事なるが爲めに人を多く使ふといふこともあつて、其點は一概にいへないけれども、少くとも俸給は大體、官吏なるが爲めに幾らか低くても同能率の人を雇ひ得るといふことがあり、特に資本も政府の信用によりて一層低利にて利用し得るといふことがある。尙又、民營下に、其獨占的暴利を制しやうとして、政府が例之、配當制限を指定したとすれば、民營當事者は其經營を放慢にして費用の節約を忽にするといふこともあり得る。<sup>85)</sup> 半民營にては官營たるが爲めの資本及勞力の安き使用の利を收めることは出来ぬが、併し統一から生ずる節約又は合理化の利益だけは矢張り得られる。

### (ち) 國民經濟上——

(1) 國民經濟發展の爲めの助力に於て官營の方が民營よりも一層熱心である。民營にては其營業利益を大にすることに専心となつて、國民經濟の發展の爲めになるやうに或貨物の運賃を引下げることに躊躇し、むしろ其獨占力を濫用して高き運賃を貪る傾があるのに、<sup>86)</sup> 官營にては相當に國民經濟の發展の爲めに意を用ゐる、商業政策上必要と認むるときは、關稅政策の代りに又は

77) Dunn, l. c. p. 54. 78) Dunn, l. c. p. 130. Wagenen, l. c. p. 33.

79) Moll, a. a. O. S. 211.

80) Moll, a. a. O. S. 216. Terhalle, a. a. O. S. 93-94. Eheberg, a. a. O. S. 113. Wagenen, l. c. p. 42. Dunn, l. c. p. 75.

81) Dunn, l. c. p. 108. 82) Dunn, l. c. p. 99.

83) Dunn, l. c. p. 100.

之と相並んで鐵道運賃政策を用ゐることを辭しない。<sup>87)</sup>そして官營にては大體出来るだけ貸率を低くすることが出来る。<sup>88)</sup>勿論官營とて收益にも考慮するから此國民經濟上の考慮が十分とはなり難いけれども、民營に比しては此點につき一層多くを考慮する。又、民營下にては永遠の見透しをつけて一時の不利を忍んで貸率を低くして經濟界の發展を計ることもあるが、併し、彼は兎角目前の利に重きを置くこととなり、かかることを彼に期するのは六つかしい。半民營だと官營ほどでなくとも、或度まで國民全體の利益に重きを置きて處置する傾がある。

(2) 經濟界の好況不況を調節する上にも、官營ならば好況時に建設を差控へ、不況時に擴張を行ふことによりて、經濟界の好況を緩和し、資金需要をも調節し得るのに、民營だと、好況時に却つて盛に建設を行ひ、不況時に中止して、經濟界の好況を増長するといふ傾がある。<sup>89)</sup>半民營にては或度まで官營の如き調節を行ひ易い。

(3) 投機助長の點からいふと、民營が行はれ鐵道株が存するときに、此が公債に比して一層投機市場の愛兒となり随ふて投機を助長するに役立つ。<sup>90)</sup>其はむしろ弊害の一に數へて良からう。そして半民營にても一部此事が當る。

(4) 大資本閥の經濟界壟斷の弊といふことが民營には免れない。第一、民營鐵道が行はれるときに、自ら大資本家が出来て、此鐵道業を支配するばかりでなく、其から出發して其から得たる大資本を以て銀行其他の産業にも手を延ばし、到る處に其勢を擅にし、民衆を搾取するやうに

84) Lotz, a. a. O. S. 849. Dunn, l. c. p. 57. Wagenen, l. c. p. 42-47.

85) Engländer, a. a. O. S. 387. 86) Tyszka, a. a. O. S. 321-323.

87) Moll, a. a. O. S. 211. Tyszka, a. a. O. S. 324. Terhalle, a. a. O. S. 92. Lotz, a. a. O. S. 841. Wagenen, l. c. p. 33.

88) Moll, a. a. O. S. 215.

89) Moll, a. a. O. S. 216. Eheberg, a. a. O. S. 113.

なる。<sup>91)</sup> 其は一の社會的の弊害だが、併し又經濟界を病的たらしむるものでもある。特に鐵道が、軌條、車輛、機關、木材、石炭、セメント等の國內に於ける巨大需要者であるので、其爲め民營鐵道營業者が此等の産業に絶大の勢力を振つて其を壓迫し、其に勢力を植付けるときに、此等の産業の能率を低下するやうになるといふ恐もある。<sup>92)</sup> 官營だと先づ其心配も少いし、半民營でも民營ほどには此點に於ける心配はない。

(り) 財政上——には官營下には鐵道よりの益金が國庫に入り來り、其れだけ國民の租稅負擔を輕易ならしめ、<sup>94)</sup> 又は租稅を重課するの必要ならしめるといふのに、<sup>95)</sup> 民營下では此大な收入は得られず、唯だ其よりも比較的小的鐵道業への租稅を擧ぐるに止まる。尤も我國にては國營鐵道、が其利益を一般會計に繰入れないから、前記の利は存しない。却つて民營であつた方が租稅の取れるだけでもましである。半民營なれば此租稅の外に、政府持株の配當收入が得られる。

(ぬ) 政治上——からは、民營下には大資本家が增長して、此が大勢力となり、國家内の國家となり、<sup>96)</sup> 政治家を買収し又は自ら其代表者を議會に送りて議院及政府を左右し、新聞をも買収して輿論を支配し、<sup>97)</sup> 國家が公益上必要なりとして民營鐵道に指定したる法規又は契約をも回避するやうにもなり、<sup>98)</sup> 政府は之を如何ともし得ないやうな事になる。<sup>99)</sup> つまり政治の腐敗を齎らす。<sup>100)</sup> 官營には其はない。半民營なれば、其が甚しきに至らざるを得やう。

90) Eheberg, a. a. O. S. 113.

91) Moll, a. a. O. S. 211.

92) Cammen, l. c. p. 26-31.

93) Lotz, a. a. O. S. 849. Tyszka, a. a. O. S. 323.

94) Eheberg, a. a. O. S. 116.

95) Terhalle, a. a. O. S. 89.

結 論

以上要之、鐵道の官營にも民營にも一利一害あつて、何れを絶対に可しとはいひ難いが、今日我國の官營鐵道の行詰りを打開し、特に今日の財政窮迫を救ふの一助とする爲めには、私の提唱する半民營主義に依る經營とし、即ち國有鐵道を會社組織に改め、其過半の株を政府に收めて他半の株を民間に拂下げるの方法を採るのが選むべきものの如くである。之によりて官營、民營の短所を併せ有つ非難は受けるが、此二のもの長所をも併有して、少くとも各のもの有つ弊害を緩めるを得るといふ特徴を發揮し得ると思ふ。

- 96) Tyszka, a. a. O. S. 321.
- 97) Tyszka, ebenda. Eheberg, a. a. O. S. 113.
- 98) Moll, a. a. O. S. 215.
- 99) Eheberg, a. a. O. S. 112.
- 100) Moll, a. a. O. S. 211. Dunn, l. c. p. 353.