

經濟論叢

第六十一卷 第四號

ユスツス・メエゼル 出口 勇 藏

國有鐵道の經濟的基礎 島 恭 彦

ソヴェト同盟の貨銀 木 原 正 雄

京 都 大 學 經 濟 學 會

國有鐵道の經濟的基礎

島 恭 彦

英國の鐵道が産業革命期に於ける市場展開の要請に沿うて生長し、資本自體の成熟につれて相互に合併し、總資本の要望によつて統制され社會化されて、いわゆるNational Utility 或は Public Utility の性格を獲得するに至る典型的な自生的發展の型と、日本の鐵道が最初から鐵道官僚の手で育成され、財政的、軍事的其他殖産興業的意圖の下に市場の要求に先行し超越しつゝ、國家資本或は特權的財閥資本の形で統合されて行く、いわゆるピスマルク的國有の型をも凌駕するところの顛倒的發展の型とは極めて對照的である。國家より何等の補助も受けず却つて當時の議會を獨占していた地主、貴族或は運河會社の利益と戦ひつゝ發展したその自生的生長のコースが英國鐵道資本に重大なハンディキャップを與えている。即ち特許法案通過のための運動費、其他議員の買收費、或は鐵道敷地の買收の際に地主が吹きかけた法外な價格等々、これらの不生産的經費の死重のために、英國の鐵道會社は一哩當り世界最高の資本を投下しなければならなかつたという。(M. Dimock, British Public Utility and National Development, p. 67)

國有鐵道の經濟的基礎

第六十一卷 二二六

第四號

二六

註 プラットによると各國鐵道の一種當り建設費は左の如し。

英國 五五、七二一ポンド

獨逸 二二、八二一ポンド

フランス 二八、六一一ポンド

米國 一五、〇七一ポンド

同じくプラットによれば、英國の各鐵道會社が議會運動費に使つた金額は一八四六年に於て次のようなものであつた。

Great Western.....

£ 89,197

London and Birmingham.....

£ 71,968

Manchester and Leeds.....

£ 40,166

South-Eastern.....

£ 82,292

(E. A. Pratt, A History of Inland Transport and Communication in England.)

これに反して日本の鐵道は、強大な國家權力の庇護の下に原始的土地收用による無代或は無稅の土地を與えられ、國家資本をバックとし、移植官僚技術を基礎として、全國の重要な交通路を支配獨占しつゝ、既に明治二十年を過ぎる頃に「今や現設ノ官線益金ハ一ケ年金二百五十萬圓ニ上ルノ盛況ニ達シ尙逐年漸次増加ノ見込」(日本鐵道史、上、五八一頁) という状態であつた。かゝる有利なスタートを切つたわが國鐵はその後も事業の堅實性と財政的基礎の強固さをしほくたゝえられたこともあつたが、併し創設期に於て國內市場の要請より遊離して發展したという顛倒的なコースに必然的に伴ふ弱點は國鐵資本に長くつきまとつていた。現在國鐵の獨立採算制の必要が叫ばれている正にその時に救いようのない破綻を暴露しているといふことも、敗戦後のインフレと縮小再生産によることは勿論であるが、國鐵の表見的な強固さにもかゝらず明治以來のわが資本主義經濟機構の弱體性と結びついた内在的な缺陷がそこに加重されて現れていると考へねばならないであらう。それには指摘すべき點が色々あるだろうが、私はいま普通に知られている事實から出發してみよう。

國鐵會計三勘定中の収益勘定に關して、その歳入面に見られる特殊性は旅客收入の割合が多いといふことであ

る。大正年間の中頃より現在に至るまで大體旅客収入6に對して貨物収入4という割合であつた。大正の初期第一次歐洲大戰による好況時には兩収入は一時的均衡の状態にあるが、明治年間を國鐵の創成期へと廻れば廻る程いよゝ旅客収入は貨物収入に對して歴倒的な比重を占めるに到る。この事實の意味を考える前に一應次の數字を見よう。

國鐵營業收入内譯表

年	旅客収入	物貨収入	雜収入	營業收入合計
明治五年	一六九	六	三	一七五
〃 十年	七七九	一二九	三	九一〇
〃 十五年	一、四〇四	三五一	一九〇	一、九五四
〃 二十年	一、二六六	三七五	五八	一、六九九
〃 二十五年	一、六六七	二、五二八	二〇五	八、九〇〇
〃 三十年	一七、〇八三	八、一四八	六一二	二五、八四三
〃 三十五年	二八、三〇五	一九、五七〇	一、六〇七	四九、四八二
〃 四十年	四一、九〇九	三二、六三五	一、四三九	七五、九八三
大正元年	五四、三九一	四九、三七九	二、一一五	一〇五、八八五
〃 五年	六四、八三八	六九、九七一	三、二一八	一三八、〇二七
〃 十年	二一四、五八三	一六六、九五二	七、三三五	三八八、七七〇
〃 十五年	二七一、二四九	二〇五、〇七八	七、七五五	四八四、〇八二
〃 二十年	二六一、一三一	一八九、六一	七、八四八	四五八、一四〇
〃 二十五年	二九八、七六〇	二三三、三九七	一〇、七一四	五四四、五三四

國有鐵道の經濟的基礎

(帝國統計年鑑、鐵道局年報、鐵道要覽等による)
第六十一卷 二一七 第四號 二七

備考 昭和十年の收入合計には自動車收入をも含む。

一體旅客收入が貨物收入より多いという事實は歐米の諸國では類例のないことで、大體一九四〇年頃の狀態では米國は貨物收入が旅客收入の五倍半、獨逸は二倍餘、佛國は三倍半、英國は三割方多く、印度の鐵道が例外をなすという位であつてみれば、わが國鐵の立つ基礎は植民地並といえないこともない。この事實の原因については鐵道會計の専門家は(イ)工業の發達せず、原料品の大量輸送なきこと、(ロ)海岸線長く、負擔力低き貨物は船舶輸送に依ること、(ハ)人口過剩をあげている。(平山孝、鐵道會計、五六頁)最後のいわゆる「人口過剩」は人口に比してわが國の鐵道普及率が低く従つてその利用率が高い事實を裏返へして見た姿であり、例へば同じく官營通信事業に於て電話普及率が低い反面その利用率が世界最高であるというような事實と同様に考えるべきであり、(竹中龍雄、官公企業經營論、五八頁)、こゝに「人口過剩」を獨立の要因として持出すのは誤謬であらう。これに對して吾々は(イ)(ロ)の原因については充分注意を拂うべきであり、特に(イ)の原因こそ國鐵の事業、財政的基礎の根本的な弱點を明かにするものであると考える。吾々はこの點を鐵道事業と市場の問題として検討し、明治初期以來の市場展開の過程から國鐵發展の顛倒性を理解してみたい。併しわが國鐵發展の特質を明確につかむためには、その前に一應鐵道の自生的發展の典型である英國の例を簡單に見ておく必要がある。

二

英國の産業革命は一産業技術から他の産業技術へ、一産業部門から他の産業部門へと一波が又一波を呼ぶよう

に互に必然的聯關を保ちつゝ擴大し波及して行く。この各産業部門の間の市場的聯關と同時に技術的聯關を媒介しつゝ自らを成長せしめていつたものが英國の鐵道事業であつた。いま、これらの聯關を明かにするよゝな簡單なスケッチを試みよう。

英國の産業革命は炭坑に於ける生産技術と運輸技術の改良に始まるとも云える。十七世紀末より十八世紀の初期にかけてニューカッスル炭坑木製軌條採用、一七一一年ヴォルフオー・ハンプトン炭坑排水動力にニューコメン蒸氣機關採用。この當時ヘンリー・コート、アブラハム・ダービーによる製鐵技術の革命が行はれてゐた。即ち製鐵原料木炭より石炭へ轉換、ダービーによるコイルブルックデール製鐵工場の創立、一七六七年同工場による鑄鐵軌道の製造、一七七六年シェフィールド炭坑いわゆるトラムウェー (tram-way) 四呎八吋半鐵製軌道を採用、一七八〇年頃ポールトン・ワット商會炭坑用、製鐵用、一般工場用蒸氣機關を製作販賣、動力革命の進行、石炭の需要増大、石炭輸送技術の改良、一八一四年キリングウォース炭坑ジョージ・スチブソンによる蒸氣機關車導入、石炭輸送以外の一般輸送へ鐵道の進出、一八二五年、ストックトン・ダーリングトン鐵道開設、スチブソン工場製作の機關車「ロコモーション」の運轉、一八二九年マンチニェスタト・リバプール鐵道開業、スチブソン工場製作のロケット號の運轉。(ダニェルフスキ、技術史、ヨハンゼン、鐵の歴史)

以上の様に、産業革命期に於ける基礎的産業技術の綜合的な成果の上に英國の鐵道資本は産業資本としての自立的發展のコースを歩む。最初鐵道は炭坑業か運河會社かの經營によるものであつた。前者の場合も炭坑から運河或は河川にまで石炭を輸送する短距離のものであつてみれば、當時の重量資材の輸送に於ける水運の、従つて運河資本の優越的地位を窺うことが出来る。運河會社は地主、貴族等の資本を集め、政治的特權と結びついて設

立されたものが多かつた。鐵道資本の獨立のためにはこの前期的資本の支配が打破されねばならなかつた。この最初の契機となつたものはストックトン・グリーングトン鐵道である。從來の鐵道は炭坑業乃至運河會社の附屬鐵道であり、郵便馬車其他車輛（スチムロイヤル）に軌道を提供するに過ぎぬ一種の「公道」であつたが、軌道以外にスチブソンの機關車、車輛等高度の技術と資本構成をもつこの鐵道會社は自己の計算の下に運輸業務を營んだ。(Pratt, *ibid.* p. 236)

更にマンチェスター・リバプール鐵道の敷設は前期的運河資本に對する産業資本の正面からの挑戦であつた。

英國の産業革命期に於て重大な役割を果しつゝある兩市間の交通路はブリッヂウォータ運河會社によつて獨占されてゐた。この會社は Duke of Bridgewater に與えられた特許によつて設立されたもので、政治的にも經濟的にも強大な獨占權を持つてゐた。この獨占權の濫用によつて兩市の商人、工場主は高率の中間利潤を收奪され、更にこの運河の自然的惡條件も作用して棉花、木材、穀物等の滯貨はリバプール港に山積し、マンチェスターの綿製品も亦貴重な船積の機會を逸した。「リバプールの取引所は商人の苦情で鳴りひびき、マンチェスターの形交換所は工場主の不平で反響した。」(Pratt, *ibid.* p. 233) こゝに兩市の産業資本家、商人の熱狂的な支援の下に、最新の鐵道運輸技術を採用して生れたのがマンチェスター・リバプール鐵道會社だつたのである。

斯様に産業資本と一體をなして自生的に發展した英國の鐵道は又國內市場の要請に答えて、産業革命期に於ける代表的商品即ち基礎的原料たる石炭鐵鑛の輸送から棉花綿製品等の輸送へと進出して行つた。更に工業都市の輩出とそれに伴う農産物市場の擴大、他面に於て十八世紀の中期以來の急速な農地開發と農業生産力の増大に應じて農産物の輸送をも擔當した。英國の鐵道が十九世紀に入つても尙ほ貨物の輸送に偏し、旅客輸送の設備は甚しく劣悪であつた(提要鐵道發達史)といふことも、それが生産力の急速な増大に促進されて發展した經歷の半面

を物語るものであらう。更に既に述べた英國鐵道の建設費の割高なことがこゝにも作用して、旅客運賃が比較的高率となつた。かゝる状態はこの時期の勞働力移動にとつて甚しく不利である。一八四四年グラッドストーン委員會により "Poor Travellers Charter" の別名を持つた鐵道賃率統制法案が上提され、各鐵道會社は三等客車を連結した「議會列車」(Parliamentary-train) を毎日各方面に運行させるべき義務を負うに至つたのもかゝる弊害を除くためであつたらう。(Hyde, Mr. Gladstone at the Board of Trade, p. 165.) 而も同時にこの法案は英國の鐵道を National Utility として認識し、全國に互る鐵道敷設計畫を樹立し、鐵道敷設法案が議會に上提される前に商務省の専門委員會の検討に付托される最初の契機を作つたものである。

産業資本及び鐵道資本の充分な成熟の後に國家の干渉が加はるといふこの自然的發展のコースは、當然その過程に於て鐵道の無計畫的濫設や資本の投機的濫費を伴ふ。この英國的コースの逆をゆくわが國有鐵道の發展のコースはかゝる弊害を最小限度に避け得たかも知れない。併し最初から鐵道官僚のふりかざした公益原則と鐵道敷設計畫との下に擴張されて行つたわが國有鐵道に於ては、權力と結びついた鐵道資本の濫費が生じ、經濟的基礎に支えられない脆弱な鐵道財政が生れた。

註、一八四四年のグラッドストーン委員會は次のように鐵道敷設計畫の必要を述べている。「委員會は次のような意見を力説する。即ち將來の議會の討議に於ては鐵道企畫は單なる地方開發案として考えられるべきではなく、各新設線はこの國のあらゆる地方をこれまで知られてゐなかつた程の緊密な聯關を以て結び合せるところの大きな交通系統の一構成部分と見られねばならぬ。」(Pratt, *ibid.* p. 288)

III

明治初年の吾國の鐵道で國內市場の要請に基いて創設されたようなものを數えることが出来ないのは云うまで

もない。明治五年開業の東京横濱間の鐵道は國內市場よりもむしろ國外市場の方にむいてゐるといふのは、この鐵道が元來外國資本のイニシヤティブによつて敷設請願され免許されたといふ事からも推量される。(慶應三年徳川幕府米國使臣館書記官ポルトマンに江戸横濱間鐵道免許書を與う) この點を別としても吾國では英國の場合と逆に、石炭輸送用鐵道は一般輸送用鐵道に遅れて發達してゐるといふ事實は、明治初年の鐵道と産業革命との聯關の缺如を物語るものであらう。

年次	石炭産額	全國鐵道延長哩程	筑豊炭田地方	常盤炭田及び東北方面	北海道
明治十二年	六六八、九六七 <small>噸</small>	六四・六六 <small>哩</small>		五六・五 <small>哩</small>	五五・六 <small>哩</small>
十六年	九八七、五六七	二四五・三六		三二五・〇	六〇・一
二十年	一、九九一、〇〇五	一、〇四八・一九		六四七・一	二〇一・八
二十六年	三、三六七、一五一	二、〇三九・六〇	五二・七		
三十一年	六、五九〇、二三六	三、四二〇・五〇	一〇〇・一	一、〇〇七・六	二五八・一

(鐵道院、本邦鐵道の社會及び經濟に及ぼせる影響 中卷 七七四頁)

尤も明治初年に於て鑛山専用鐵道の例がないではない。併し當時に於て重要な鑛山が、従つて又鐵道が官營であつたことは、その鑛山及び鐵道がわが國の産業機構と内在的に結びつき得ずして間もなく拂下げられるという結果に歸着するのである。吾々はこの例として釜石鐵道と幌内鐵道をあげることが出来る。

まづ釜石鐵道は工部省鑛山分局に屬する専用鐵道であり、釜石鑛山興業費の内より支辨して明治十三年に工事が竣功した。同年製銑作業が開始されると共に機關車三輛、貨車五十二輛を以て鑛石三千七百四十二噸、燐解石二

百四十七噸、石灰石千二百八十五噸、木炭（石炭でないことに注意）三千六百十三噸を輸送した。明治十五年には「一般人民便利ノ爲」「官用ノ餘假ニ」、而も「官用ノ都合ニ依リ多少ノ遅延又ハ途中停車或ハ全ク往復致サザルコトアルベシ」という簡條を含む「乗車心得書」に従つて乗車又は荷物運送を許された。官用鐵道が本來その經濟的基盤となるべき人民の輸送に對してどういふ態度をとるかこの一例でも明かである。その後採鑛製鐵事業が技術的に失敗停止されると、機關車、貨車、軌條其他附屬品共に、その價格四萬六千三百餘圓を無利子十ヶ年賦で上納するという條件で、大阪府藤田傳三郎外十八名に拂下げられた。（日本鐵道史、上巻、二九頁）

幌內鐵道も同様な經路を辿つてゐる。この鐵道は幌內炭田開發のため北海道開拓便によつて計畫され、明治十三年開通したが、收支償はざるため、採炭事業は宍知監獄署に移し、石炭販賣及び運輸業務を鹿兒島縣士族村田堤に請負はせた。明治二十二年北海道炭礦鐵道會社發起人侯爵徳川義禮に對し炭鑛並に鐵道財産を三十萬二千三百餘圓で拂下げた。その中大部分は十ヶ年賦上納という條件で、これ等二つの官用鐵道の敷設から拂下げの經路を見れば市場の要請に先行する官用鐵道資本の投下が如何に無駄に終つてゐるか明かであろう。それは勿論特權財閥資本の形成に役立つことは確かであるが。

以上の例に反して明治二十年前後より始まる私設鐵道時代に市場の要請に則して自生的發展を遂げていると思はれる少數の私有鐵道の例をあげることが出来る。この例は後述の國鐵の性格を明かにする上に必要であるから少しく觸れておきたい。まづ明治二十年開通の筑豊興業鐵道について、筑豊炭の輸送は左の統計の物語るやうに、明治二十三年まではすべて水運により、陸運が水運に付き追越したのは日清戰爭を遺ぐるところであつた。

更に次の筑豊興業鐵道會社創立願書を読めば、この炭田地方の生産力の増大が鐵道を要請してゐる事情が明か

年次	水	運	陸	運	合	計
明治十四年	一九六、六四八					一九六、六四八
十五年	三〇九、八九九					三〇九、八九九
十六年	八八五、五〇九					九一七、四一一
十七年	八七〇、五七一			一六九、二〇六		一、〇三九、七七七
十八年	八二五、六〇八			四〇八、四七〇		一、二三四、〇七八
十九年	八七一、六〇三			八三〇、二八四		一、七〇一、八八七
二十年	九〇四、七九九			一、二三一、八一七		二、一三六、六一六
二十一年	八三六、二一九			一、五〇六、三四三		二、三四二、五六二

(鐵道院、本邦鐵道の社會及び經濟に及ぼせる影響、中卷、七八〇頁)

にされるだろう。「福岡縣筑前國嘉摩、穂波、鞍手、遠賀、豊前國田川ノ五郡ハ土地沃饒ニシテ百種ノ天産物ニ富ミ就中煤田ノ如キハ廣大無比ノ面積ヲ有シ其ノ品質ノ佳良ナル産出ノ巨額ナル昨明治二十年中ノ採掘高八億萬斤餘ノ多キニ達シ殆ンド本邦各地需要高ノ六分ヲ供給仕候……加之五郡ノ産出スル玄米中土地ノ需要ヲ除キ全ク輸出ニ系ル分ノミニテ貳萬石餘アリ其他巨多ノ石灰石、生蠟、木材及ヒ各坑山用諸機械必要物貨ノ運送人馬ノ往復最モ頻繁ノ線路ニ有之候然ルニ此ノ如キ類多ノ物品ヲ運搬スルノ便ニ至テハ僅カニ舟楫ヲ通ズル一條ノ遠賀川アルノミニテ……該川ハ河底淺フシテ巨舟ヲ通スル能ハス加フルニ毎年耕作要水ノ季節四ヶ月間ハ流域ニ數ヶ所ノ堰ヲ設ケ河水ヲ引テ稻田ニ灌漑シ通船ヲ杜絶スルガ爲メニ礦業者ハ運路ヲ閉塞セラレ空ク採炭ヲ坑内ニ積ンテ丘岡ヲ爲シ江上ニ佇立シ袖手眺望浩嘆スルノ他他事無之候從來我五郡鑛山業ノ不振ヲ來シタルハ前述運搬ノ不

便ニ起因シタルコト昭々トシ著明ノ事實ニ御座候……依テ今般五郡ノ同志相談協力合資シテ筑豊興業鐵道會社ヲ組織シ線路ヲ兩途ニ取り……一面門司港ニ於テ軍艦商船其他外國輸出等急場ノ用ニ供スルモノハ九州鐵道ヲ以テ續送シ一面普通ノ需要ニ係ル分ハ若松港ニ輸送スル時ハ別冊豫算書ノ如ク石炭運送貨壹萬斤ニ付僅カニ壹圓五拾錢ヲ以テ辨スルヲ得即チ壹萬斤ノ運搬費二圓餘ニ比スレバ金壹圓五拾錢ノ安價ニ賣買スルヲ得……」(日本鐵道史、上八七九頁以下)

次に明治二十一年開通の兩毛鐵道について。これは佐野、足利、伊勢崎、前橋等わが國產業革命の一翼をなす織物業の中心地帯を貫く鐵道で、この鐵道會社の社長にして自由主義經濟學者である出口卯吉が兩毛地方をして日本のマンチエスターたらしめ、兩毛鐵道をして日本のマンチエスター・リパブル鐵道たらしめんと叫んだ程の產業的意味の濃い鐵道であつた。(田口卯吉全集、第四卷、二六六頁以下)不幸にして田口のあまりにも典型的な自由主義は丁度それを裏返せば吾國の現實が現れるという程のもので、兩毛鐵道はその海外への出口を特權會社日本鐵道と國鐵とによつて扼されていたし、又創立の當初から日本鐵道の支線と見做されその建設には國鐵の技術官僚が參與し、後には日鐵に合併されたのである。併しこの鐵道が生産力の發達と市場の展開に應じて何程かの自生力もつて發展した鐵道の少數の例であることに疑いない。次の表は日本鐵道合併後、及び鐵道國有化前の明治三十七年に於ける兩毛線の貨物輸送状況を現すもので、資料としてはやゝ遅れているが、これからでもこの鐵道の特色、即ち農産物、食料、原料の移入、工業製品の移出という完全な産業型鐵道の特色を窺うことが出来る。

さてこの期間に於ける國有鐵道がどれ程の産業的、市場的意義を持つていたか。國有鐵道の擴大が在來の産業及び原始的交通業に深刻な打撃を與へ、又一般に旅客商品の輸送に有利な影響を與えたことは云うまでもない。むしろ吾々の注意したいのは、わが産業革命の一翼を擔つてゐるような新興産業資本の生長とその市場の開拓に國有鐵道がどの程度の關聯を持つていたかである。この點に關する國鐵の影響力は詳にし得ないけれども、決して過小評價することは出来ないだろう。例えば福井羽二重を福井より横濱東京に輸送するに鐵道開通前は十貫目に付壹圓三十二錢運送日數九日乃至十日を要した。それが教賀、大垣間の鐵道開通によつて運賃に於て三十二錢を輕減し、日數に於て二日を短縮することが出來た。更に北陸線の延長、東海道線の全通によつて福井、横濱間は運賃五十九錢四厘、日數四日となり、福井東京間は運賃六十一錢八厘、日數四日となつた。(鐵道陸本邦鐵道の社會及び經濟に及ぼせる影響、上卷、三七七―三七八頁)斯様な實例はまだ他にも多く求めることが出來よう。併し元來國鐵の建設は産業的利益を目標に行はれたのではなく、鐵道官僚軍事實僚其他地方財閥の利益と結びついた獨自の計畫の下に行はれたのである。又そういう産業的利益を眼中におかずとも國鐵は自らの獨占的地位によつていゝわば充分な商業利潤を獲得することが出來たのである。そこに産業資本のインシヤティブなど全く認められない。尤も地方産業が國鐵の延長を請願するという運動は三十年代に入つてしばしば見られる。特に日露戦争の當時國鐵の建設工事が一時中止せられた時「長野縣諏訪郡地方有志總代今井五介外六名ハ遞信大臣ニ具申シテ時價四十五萬圓ニ直當スル政府公債ヲ日本興業銀行ヲシテ拂下ラ受ケシメ之ヲ資金トシテ工事ヲ進行セラレンコトヲ

請願シ同銀行ノ承諾書ヲ提出シタリシカ中央線ハ奥羽線ト共ニ本邦交通上ノ幹線ニシテ殊ニ輸出入貿易品ノ重要品タル産地ヲ經由スルモノナルヲ以テ該請願ノ趣旨ヲ容レ右金額ヲ使用シ岡谷地方マデ延長スルヲ利アリトシ……」(日本鐵道史、中篇、一四一頁) 全く同様な運動は奥羽線についても、山陰線についても當時行はれた。但しこの運動は大正年間の政黨時代に大規模に現れた利權運動の萌芽形態——その性質は遙に健全なものがあつたと考へられよう。

次に明治初年商業繁榮の中心地帯たる東京横濱間、神戸大津間に建設された鐵道は明かにこの地方の經濟的利盆にも國鐵自身の利益にも合致してゐたことがわかる。併しその後には於ける東海道線、北陸線、信越線の一部の建設は建設費の遞減にも拘らずとういう有利な状態を示してはいない。

區 間	哩 數	建 設 費	平均一哩の建設費	純 益 金	純益金の建設費に對する割合
東京—横濱間	一八 ^哩	二、八四四、二八五 ^円	一五八、〇一六 ^円	三、三三、七六九 ^円	一、一七三
神戸—大津間	五八	七、七五〇、二五〇	一三三、六二五	二九五、一三九	〇、三八〇
敦賀—大垣間	四九	三、二二七、五四九	六五、八六八	一四、八二一	〇、〇四五
大垣—半田間	四八	一、六三四、一六六	三四、〇四五	一四、〇六八	〇、〇八六
高崎—直江津間	三六	一、二四八、一七二	三四、六七一	二〇、三二七	〇、一六二

備考 本表は明治十九年現在の状況を示す

(日本鐵道史、上、五九二—六〇〇頁より作成)

東京横濱間及び神戸大津間の鐵道が他線に比して建設費の甚しき割高を示しているに拘らず、反對に他線よりも純益金は遙に高いという状態は、結局この二線がこれらの地方の商業的繁榮を獨占的に吸収し得たためである

といえよう。然るにこの營業狀態が、これら二線の健全なる産業的利用を現はすものであるかというに決してそうではない。それは旅客收入が貨物收入を上まわつてゐる事實によつて明かである。この點について明治二十一年度に於ける鐵道局長報告は次のように説明する。「茲ニ筆ヲオクニ當リ尙一言セント欲スルモノアリ他ナシ鐵道ノ利用如何ノ問題はレナリ抑モ運輸ノ便ヲ開キ交通ノ利ヲ起シ軍國施政上ヨリ殖産興業ノコトニ至ルマテ之ニ依テ舊觀ヲ改メ開進ノ實效ヲ期スヘク之ヲ要スルニ富強ノ一大利器ナリトハ普通ノ套語ナリ然レトモ若シ之ヲ利用スル能ハサレハ便宜ヲ所謂猫兒ニ黄金ヲ弄セシムルノ嘲笑ヲ免レサルヘシ今此報告書中各線營業收入ノ増減ハ鐵道ノ利用如何ヲ測ルノ一標準トスルニ足ルヘキモノナルニ創業ノ當初ニ豫想セン如キ好結果ヲ見ル能ハスシテ各線トモ概ネ運輸開通ノ始メニハ新奇ヲ喜フノ通情ヨリ一時乗客多數ニシテ收入稍多額ナルモ連年遞増セサルノミナラス或ハ之ニ反シテ遞減セシモノアルハ一ハ明治十五六年以來一般商況ノ不景氣其影響ヲ運輸上ニ及ホシタルニ因ルヘント雖モ各線ノ延長僅カニ數十哩ニ過ギスシテ人民ヲシテ鐵道利用ヲ感セシムルニ足ラサルニ職由スヘシ是旅客賃金ノ收入總額ノ三分ニヲ占メ貨物賃金ノ收入甚ク少額ニ止マリシヲ以テ之ヲ知ルヘシ……」(日本鐵道史、上、六〇二―六〇三頁)

明治二十年という年は政府が中仙道鐵道の工事を一時中止して東海道線の建設に全力を注ぎ始めた二年目の年であり、同線の全通を二年の後にひかえた年であつたのであるが、それにも拘らずこの時分の東海道の貨物輸送狀況は次のようであつた。「若し其れ沿道の宿驛に何の物産かある何の財産かあると云はゞ、余輩は梅干鹽から乾物乾瓢椎茸の如き價格なき貨物を枚擧せざるべからずと雖も、然れども東海道數十里の鐵道を越して達せんと欲する西京なり、大阪なりに如何なる物産ありやと云はゞ是れ亦た屈指すべき程のものあらざるべし。畢竟種々

の價值なき物産相寄りて以て東海道鐵道をして利益あらしむることなれば價值なき宿驛には迂回するを要せずと云はゞ實は東海道に鐵道を通じて價值なき西京大阪に通ぜずして可なりと云はざるべからず。我東京は此諸驛より以上の如き價值なき物産を受け、之に對して楊枝商磨筆小間物の如き價值なきものを送りて以て交易するは即ち日本第一の大路なる東海道の現況にして、其總額は即ち此鐵道をして十分利益あらしむるものたることを思惟すれば、貧小の驛路と雖も蓋し輕忽にする能はざるべきなり。……〔田口卯吉全集、第四卷、二四二頁〕

この田口の十九年に於ける主張は、彼の年來の持説、即ち遅れた産業と前期的な交通の支配している日本の現狀に於て東海道線の如き長大な官線を敷設することに暗々裡の非難をその中に含めていたのであつて、そこに多少の誇張と自由主義的な偏向が見られなくてもない。それにも拘らず、この主張は前期的商品流通とその上に乘る國鐵との矛盾と不均衡を、更に國鐵の商業的繁榮の本質を明確にしていると思う。二十年代に於ける東海道線其他國鐵幹線の輸送狀況を推測するこれ以外の充分な資料を持たないので、吾々は再び鐵道國有直前（明治三十七年）の鐵道局の資料を利用してみよう。この當時には東海道線の面目は一新している。それには當然沿線に於ける産業都市の勃興が考えられよう。併し産業的利用度という點からみて、それが果して前掲の兩毛線の輸送狀況などと比較して充分といえるか疑問であろう。加之中央線、奥羽線などの狀況はまだ多分に前期的商品流通の様相を示してをり、輸送量からみて東海道線と隔段の相違があり、要するに國鐵全體の産業的利用度が甚しく向上しているといへないのである。

次頁表中農産物食料品類（Ⅰ）の内譯は米麥雜穀、茶食鹽酒醬油水産物等、被服料品類（Ⅱ）は繭絹毛布綿及綿糸布他の糸布等、家屋及農工用品類（Ⅲ）は家屋用品諸機械及道具肥料等、油藥品類（Ⅳ）は石油他の油及臘藥品染料

國鐵輸送貨物品類別表 (噸單位)

線名	品類	農産物	被服料品類	家庭及び農工用品類	油藥品類	動物質	植物質	礦物質	合計
東海道線	農産物	四四三、六四八	一三六、六一九	六六七、六六三	二九、六九三	五、四八七	一五九、〇四三	一一二、二二一	九四四、三七五
	食料品類	四六・九八	一三・四一	七・一七	三・一四	〇・五八	一六・八四	一一・八八	一〇〇・〇〇
北陸線	農産物	六一、四三三	五、五二〇	一六、三三六	四、七九四	二二	二八、九三二	七、五四六	一一五、五八二
	食料品類	四九・七一	四・三九	一三・〇一	三・八二	〇・〇二	二三・〇四	六・〇一	一〇〇・〇〇
信越線	農産物	五六、八七五	三、〇一九	一、四三七	五、二〇八	四八	一五、三九五	八、七四八	一〇二、七三〇
	食料品類	五五・三六	二・九四	一三・〇八	五・〇七	〇・〇五	一四・九九	八・五一	一〇〇・〇〇
奥羽線	農産物	一九、二五五	一、五五五	六二七	二八三	五四	二〇、六〇七	三、二四四	四五、六二五
	食料品類	四二・二〇	三・四一	一・二七	〇・六二	〇・一二	四五・一七	七・一一	一〇〇・〇〇
奥羽北線	農産物	三五、八二九	一、七四三	一、二〇二	五三六	八三	三四、九四三	一五、四〇三	八九、七二九
	食料品類	三九・九三	一・九四	一・三四	〇・五九	〇・〇九	三五・八・九四	一七・一七	一〇〇・〇〇
中央西線	農産物	六、〇六七	六七七	八四五	七三	七	一四、五九五	二〇、四〇三	四二、六六七
	食料品類	一四・三二	一・五八	一・九八	〇・一七	〇・〇二	三四・二一	四七・八二	一〇〇・〇〇
中央東線	農産物	一〇、六一五	二、二二二	三三七	五四	八一	三〇、八三五	一〇、七七五	五四、九一九
	食料品類	一九・三三	四・〇四	〇・六一	〇・一〇	〇・一五	五六・一五	一九・六二	一〇〇・〇〇

明治三十七年、(鐵道局年報、一六〇—一六二頁)

等、動物質(V)は生動物動物性素材製品等、植物質(VI)は藁麥桿及其製品竹木材及其製品薪炭マツ子苗根種子等、

國有鐵道の經濟的基礎

第六十一卷 二三一

第四號

四一

礦物質(Ⅵ)は地金金屬製品石材土砂硝子陶磁器瓦石炭等である。輸送各貨物の絶對量及び(Ⅱ)(Ⅲ)(Ⅳ)(Ⅴ)等の比率によつて大體各線の産業的利用度及び沿線の産業、市場展開の地方的特質を窺うことが出來よう。この見地からすれば東海道線は第一位を占め、北陸線信越線はそれより遙かに下つて次位を占め、奥羽南線中央西線は最下位にある。奥羽南線で比較的多い植物質とは木材薪炭類に過ぎず、中央西線の礦物質とは陶磁器である。

尙ほ國鐵の産業的利用の充分でない事實の現れとして、吾國では原始的交通機關が國鐵と對抗的競争的關係に於て、或は併行的關係に於て長く存続している點を指摘することが出來る。例えば東京横濱間鐵道の料金として鐵道寮の意見は、乗客は上等一圓五十錢、中等一圓、下等五十錢、手廻荷物は一入六十斤を限り三十斤まで二十五錢、六十斤まで五十錢ということであつた。これに對して驛遞寮及び大藏省の意見は「東京日本橋以北ヨリ横濱マテ人力車賃ハ二分二朱、蒸氣船賃ハ一分一朱ナルモ尙ホ且ツ之ヲ高價ト爲シ或ハ步行ノ勞ニ甘ンシ或ハ小船ノ遅キニ依ルモノ往來行人ノ半ニ過ク、荷物モ七貫目ヲ負擔スル人足一人ノ賃錢三貫五百文、船ニ依レハ遙ニ低廉ナルヲ以テ鐵道乗客運賃ハ上等一圓、中等七十五錢、下等二十五錢トシ荷物ハ二十斤マデ十錢六十斤マデ三十錢トスハシ」というのであつた。(日本鐵道史、上、五三頁)これは明治初年の鐵道創始の頃の特殊事情であるとするればそれまでであるが、併し紙幣整理後の不況時代には再び原始的交通機關の陰然たる勢力は回復して來るのである。「……鐵道の現状如何を觀察せんに、人力車若くは馬車の價非常に下落したる今日に於ては下等のものは漸く鐵道を避けて人力車若くは馬車に乗らざるべからざるの事情となれり。去れば現に神奈川横濱間の如きは人力車非常に増加して鐵道に依頼するもの漸く減少せり。品川新橋間の如きは夙に馬車の往復せるものありしが、近日に至りては其數も増加し、其賃銀も減少して中等以上の財産あるものにあらざれば鐵道に乗るものなしと云

へり。……兎に角に今日の如くにては我下等社會は未だ鐵道布設の利に浴せざる者と云ふべし。鐵道なきにあらざるなり唯だ其賃銀貴くして之に乗るを得ざる也。」(明治十八年、東京經濟雜誌二八七號所載) 又明治十九年の田口卯吉の論說の中にも次のようにある。「……前橋より東京に至り、宇都宮より東京に至り、神奈川より東京に至るの線路に於ては既に皆な營業馬車及び人力車の往復を開設して之と競争を始むるものあり。余輩其賃銀を以て之を鐵道運賃と比較するに皆大に減少せるのみならず、加ふるに晝食等は無價にて給するとの事なれば其廉なること蓋し非常なるものあらん。嗚呼我邦の人力若くは馬力の運輸却て蒸氣力より廉なりとは誠に一大奇觀ならずや。」(田口卯吉全集、第四卷、二三九頁) 原始的交通機關の根強い存在、廉價な交通労働力の豊富な存在、これに對

諸 車 累 年 表

年 度	馬 車		牛 車	荷 車	人 力 車	自 動 車	自 轉 車	其 他	合 計
	乘 用	荷 積							
明治十一年	1,025	—	—	1,915	1,566	—	—	—	3,501
十六年	2,111	—	—	4,754	2,659	—	—	—	5,624
二十一年	3,121	1,900	—	5,077	1,759	—	—	—	6,857
二十六年	3,370	4,076	—	14,177	1,872	—	—	—	17,415
三十一年	4,533	4,076	—	10,389	2,042	—	—	—	17,040
三十六年	6,322	7,788	—	12,353	2,042	—	—	—	20,445
四十一年	7,606	9,480	—	16,084	2,042	—	—	—	25,112
大正元年	8,733	18,550	—	23,626	2,330	—	—	—	32,639

(統計年鑑より抜萃)

して國家資本の形で上から顛倒的に移入せられた交通革命の矛盾。前掲表によつて總括的に是等の事情を窺うことにしよう。原始的交通機關の中で鐵道の影響で漸減しているものは人力車のみである。勿論他のものは必しもすべてが國鐵との競争的關係に於て増加しているのではなしに、明治中期以後は國鐵トラスト支配の下に統合されつゝ増加しているものが相當ある點に注意。

五

本來市場の發達と近代産業の技術と資本の地盤の上のみ發展し得る鐵道事業が、吾國では國有鐵道の形でかゝる基礎を缺くところに顛倒的に發展して行つたのは如何なる政治力と政治的關係によつたものであるか。最後にこの問題を一瞥してこの小論を終りたい。

まづ鐵道の英國的發展のコースを日本にも適用しようとする田口の自由主義、これは明治二十年代の私鐵勃興時代にはともかく、強力な政治力となつて展開されなかつたことは周知のことである。田口の主張はこうである。鐵道其他交通機關の發達は一國人民の富の *Natural Progress* に沿はねばならない。即ちある地方に小間物、魚類、織物等の前期的商品が相當流通し商人の往來があり、人力車馬車が動き、木道が布設され、鐵道馬車會社が設立されるという過程を辿つた後に、始めてこゝに鐵道會社を興して利益があるのである。こういう見地からすれば吾國の民富は少數の地域を除けばまだ馬車や木道を支える程度にしか發達してない。かゝる状態では鐵道事業の利益なきは當然である。然るに寒村僻地一個の物産なき處に鐵道を敷こうとする吾國の「上等社會」は鐵道の利益をあげずに「國家の大計」を論じ、公衆の利益を説き殖産興業上、軍事上、國內統一上の間接の利益を主張する。

併し「間接の利益は事業を爲すものゝ目的とすべきにあらず。一國の財主は須らく其資本を最も利益多き事業に投ずべし。事業の利益多きは公衆を利する亦多きなり……何を以て公衆を利するの多少を判する乎と云はゞ、唯公衆の需要を満足せしむるの多少を見るのみ。……今ま鐵道會社に乘客少くして而して公衆を利する多しとは抑も何の謂ぞや、夫れ鐵道の便利は鐵道に乗らざるものに及ぶなし。……鐵道に依りて貨物を運搬せざるものに及ぶなし。……徒に鐵道を架設せば公衆利益すというが如きは是れ鐵道に乘客なきも公衆に利益すと云ふに均し。それ鐵道は天より降るにあらず地より湧くにあらず、皆な人の資本より生ず。資本より生ぜば則ち之を利用するを務むべし。其利益の少きは則ち我が少量なる日本の資本を不利益の事業に投ずるなり。……」(田口卯吉全集、第四卷、二九頁)

不幸にしてこの田口の主張の丁度逆が吾國の現實であつた。明治政府は人民の利益より全然離れた「國家の大計」と「公益原則」によつて鐵道を擴大し經營していつた。日本の鐵道は國家資本の形で上から天降つて來た。なほ一そう不幸なことには田口の訴えようとした鐵道資本は少數の例外を除き、國家資本の庇護の下に保護され育成されたのである。政治的にこの自由主義を實踐すべき自由黨は明治三十年頃には山縣内閣と提携して、鐵道國有の建議案を議會に提出した。

日本の國有鐵道は田口の立場とは正反對の立場から擴張されて行つた。明治初年の代表的な鐵道官僚にして熱心な鐵道國有論者井上勝は田口が正に批判したその官僚的見解をそのまゝ述べている。「蓋し鐵道ノ事タル規模重大ニシテ經費モ亦巨額ヲ要セサルヘカラス然レトモ國家經綸ノ事ニ關シテハ其利用ノ莫大ナル之ヲ措イテ他ニ求ムルナシト云フモ敢テ虚稱ニ非サルナリ而シテ其利益ノ如キ直ニ目前ニ現シテ其形跡ヲ以テ之カ計算ヲ爲シ能

フモノハ反テ其小ナルモノニシテ其大ナルモノニ至リテハ多クハ間接ニシテ容易ク計算シ能ハサルモノニ於テ存スルハ又更ニ小官ノ喋々ヲ俟タスシテ明カナリ故ニ政府ニ於テ鐵道事業ヲ處セントスルニ當リテハ力メテ根ヲ大ニシテ且ツ視易カラサルモノニ注キ小ニシテテ了知シ易キモノヲ後ニシ……若シ輕々地ニ鐵道收入ノ利益ヲミテ其利益トセバ必スヤ其反動ハ忽チ木曾谷ノ如キ其地ノ收入其地ノ費途ヲ支フル能ハサル地域ニ會セハ視テ以テ無用ノ土木ト爲シ之ヲ左右スルコトアルノ甚シキニ至ラントス是レ全ク鐵道ヲ經營スルノ大趣意ニ反セルモノト云フヘシ……」(日本鐵道史、上、四四九頁)

市場の要請なく又産業の基礎を缺いたわが國有鐵道は又當然右に所謂「間接ニシテ容易ニ計算シ能ハサル利益」によつて擴張されるより外はなかつたのである。合理的な計算の基礎を缺くが故に、例へば中仙道鐵道の如き二年間の勞資を投下した末、一時工事を中止するという國家資本の浪費の例も免れなかつた。またそこには意識する事、殖産興業的利益や其他種々なる權力政策的利益がまぎれこまざるを得なかつた。またそこには意識すると否とに拘らず鐵道官僚自身の自己保存欲と自己擴張欲が働いていた。具體的に云うならば明治初年以來國家資本の下に統合され育成された國鐵技術、技術員、國鐵官僚等よりなる組織體の解體を防ぎ、ますく擴大しようとする意欲である。次の井上勝の提出した「鐵道資本増額ノ儀ニ付稟議」の一節を見よ。「……此事業ノ經營ニ當リ得ヘキ技術員其他ノ蒐集訓練器械諸具ノ準備裝置等ハ鐵道布設ニ必要ナル元素ヲ集合セル一組織ニシテ固ヨリ一朝一夕ニ完全ナルヲ得可ラサルハ言フ俟タサルモノナリ然ルニ一張一弛ハ何等事業ニ於テモ數ノ必ス免レサルモノト雖モ如此組織ノ稍完全ニ至リタルモノヲシテ一朝ニシテ解體セシムルハ經濟上ニ於テ深ク考フヘキモノナルヲ以テ若シ今日ノ勢ニ依リ此組織ヲ利用シテ漸時鐵道擴張ノ事業ヲ經營スルトキハ其布設費用ハ極メテ節減スル

ヲ得テ其功ヲ收ムルコト極メテ大ナルヘシ……前述ノ次第ナルヲ以テ此際更ニ資本支出ノ議ヲ決セラレ鐵道事業ヲシテ全ク中止スルカ如キ不幸ナル悲況ニ陥ラサルノ方案ヲ定メラレンコト勝ノ最モ希望スル所ナリ……」(日本鐵道史、上、五六七―五六八頁)

この國鐵官僚の利益は明治二十年頃―それは吾國の軍令軍政組織の形成の時期である―より急速に軍事官僚の利益と結びついて行つた。而て明治二十五年鐵道事業を「永久不拔ノ國家的事業」たらしめ、鐵道政策を「一時ノ政略ヲランメズ」「政海ノ波瀾」に超然たる國家の最高政策たらしめため、鐵道敷設法の公布となり鐵道會議の設置となつた。この鐵道會議の議長に參謀次長陸軍中將川村操六、議員に陸軍中將兒玉源太郎等明治の軍制をリードした新進の軍事官僚が當てられた外、議員には鐵道廳長官井上勝、大藏省、農商務省より各一名づつの官僚、子爵谷干城、堀田正養、箕浦勝人、澁澤榮一、其他數名の陸軍軍人が參加しているといへば、凡そこの會議の性格は明かである。

鐵道政策を市場の要請と産業資本のイニシヤティブから奪ひとり「最高國策」とするこの鐵道布設法及び鐵道會議は、三十九年鐵道國有化へとつらなる顛倒的發展のコースの中に必然的に現れたものであるが、それは同時に吾國の資本をして國家資本に隸屬するところの政商と化し、特權財閥と化せしめる。鐵道國有法案の上提された第二十二回の帝國議會で谷干城は彼自身も參加した鐵道會議の内情を次のように暴露している。「又それから其前鐵道會議の時分でもさうである。政府が買上げるとなるとちやんと株があがつている……株券を製造して利益を得るといふのです……又拵へて賣れば宜いが、さうでない、唯權利株の賣買をした。それで此二十五年の鐵道會議の時分ほど不潔な會議は無かつた、それ故に我々はどうも面白くないからすつかり斷つてやめてしまつ

た……」(大日本帝國議會誌、第六卷) 鐵道に關する政商的利權運動、それは決して政黨内閣時代の產物ではない。官僚内閣時代であると政黨内閣時代であるとを問はずそれは經濟的基盤より浮上つて顛倒的に發展した國有鐵道に伴う必然的現象であつたのである。

追記 本稿は頁の關係から第五節以下の國鐵の政治的背景に關する説明を壓縮して、一應「國有鐵道の經濟的基礎」という題名で發表することにした。この點に關するもつと詳細な分析は他日の機會にゆづりたい。