

氏 名	中 西 健 一 なか にし けん いち
学 位 の 種 類	経 済 学 博 士
学 位 記 番 号	論 経 博 第 13 号
学位授与の日付	昭 和 42 年 1 月 23 日
学位授与の要件	学 位 規 則 第 5 条 第 2 項 該 当
学 位 論 文 題 目	日本私有鉄道史研究 —都市交通の発展とその構造—
論文調査委員	(主 査) 教 授 島 恭 彦 教 授 大 野 英 二 教 授 堀 江 英 一

論 文 内 容 の 要 旨

本論文は、第一部幹線交通手段としての私有鉄道、第二部都市交通手段としての私有鉄道の研究とからなる。前者は鉄道国有化（明治39年）以前の私有鉄道の研究であり、後者は国有化以後の私有鉄道の研究である。

第一部では、基幹線の重要部門をすでに掌握していた国有鉄道とならんで、いくつかの幹線鉄道を支配し、私有鉄道業界で大きな比重をしめる特権的私鉄資本と、地方的な市場と小鉄道に依存する多数の中小私鉄資本との対抗関係がまず叙述される。恐慌ごとに主張される「鉄道国有論」は、後者の地方的、地主的投機的私鉄資本を背景とするものであり、三井、三菱財閥とむすびつきをもつような特権的私鉄資本は、鉄道の民有民営論で一貫していた。そういう私鉄資本をふくむ日本の財閥資本が一転して、鉄道国有化に転じたところに、日本の鉄道国有化の経済的必然性を見出し、それは主要産業部門に独占的地位を確立し、海外市場へと進出していった、かつての特権的政商資本の変質と転進そのものに関係することを論証しようとしたのが、第一部の主要な論旨である。

第二部は、鉄道国有化によって解放された私鉄資本が、国有と公有の鉄道の双方からはさまれて、狭わい化した都市交通の部門へと進出する経路を分析する。私鉄資本は、国有、公有および私鉄相互間のはげしい競争関係の中で、市内路面電気鉄道—郊外電気鉄道—大都市高速電気鉄道といういわゆる都市交通近代化の三段階を歩む。そしてそれぞれの段階における交通競争は、昭和の恐慌期、自動車交通の発達によって、ついに頂点に達する。私鉄資本は、乗合自動車、タクシー、電力供給、土地住宅経営、百貨店経営などの兼営部門を多角化し、コンツェルン化する動きをあらわす。あたかもその時期につづく戦時の交通統制は、都市交通と地方的軌道部門での集中独占を一そう促進することとなった。

論 文 審 査 の 結 果 の 要 旨

本論文は、私有鉄道に関する最初のまた唯一の体系的な研究であり、またわが国では全く未開拓の分野

であった大正期，昭和期をもふくむ私有鉄道の通史的研究である。

これまでわが国の私有鉄道の研究といえば，国有鉄道の問題を中心とした附ずい的研究であることが多かった。本論文の第一部は，鉄道国有化までの私有鉄道の発展に焦点をおいたものであるが，そのためかえって鉄道国有化へと発展する資本の動向が明瞭にえがき出され，鉄道国有化の「経済的必然性」なるものも，これまでになく明確にとらえられている。

第二部は，第一部にくらべて理論的な一貫性を欠き，交通論的な視点，経営史的な視点，また都市問題的視点が入り乱れて，相当混乱をきたしている点がみられる。しかしこの第二部については，すでに指摘したように，これまで全く未開拓であった大正期，昭和期の，都市交通に関する資料，交通競争や交通独占に関する資料を提供している点から，かなり評価されてよいものと考ええる。

以上の諸点からみて，本論文は経済学博士の学位論文として，価値あるものと認められる。