



特 250  
46  
29  
958

大島師講述

義清

藤太郎

# 交通政策

第一分册

昭和七年度法政大學講義

# 始



特250  
958

大島師講述



交通政策

第一分册

昭和七年度法政大學講義



# 交通政策 目次

## 第一編 總論

第一章	交通政策ノ意義	一
第二章	交通ノ種類	三
第三章	交通機關ノ經濟卜ノ關係	七
第四章	交通機關ノ統一の性質卜公共の性質	一三
第五章	交通機關ノ監督政策	一五
第六章	交通機關ノ運貨政策	一九
第七章	交通機關ノ經營政策	二五
第二編 鐵道政策		
第一章	鐵道ノ意義及種類	三五
第二章	鐵道ノ独占の性質	三六

## 第一編 總論

### 第一章 交通政策ノ意義

交通政策トハ國家其ノ他公私ノ團體ガ社会全般ノ福利ヲ増進スルガ爲ニ交通ニ對シテ加フル所ノ施設運策ヲイフ、故ニ其ノ施設運策タルヤ交通ヲ以テ直接ノ對照トスルモノナルガ目的トスル所ハ社会全般ノ福利ノ増進ニアリ從テ時ニ或ハコノ目的ノ爲ニ一部ノ交通若クハ交通業者ノ利益ガ相害セラル、事モアル、而シテ交通政策ノ施設運策ノ在ニ當ル所ノ主ナルモノハ國家ナル事論ヲマツズ國家ノ強大ナル立法及び行政ノ権カト広大且ツ整備セラレタル機關トヲ備ヘテ斗ルカラ、コノ總政策ノ與行ニハ最も適任者ナルガ社会ノ發達ト共ニ地方自治団体及び私設各種団体モ亦種々ノ主要ナル交通政策上ノ任務ヲ有スルニ至ルモノデアル、然ラバ交通トハ何ヲ云フカ広狹ニ義アリ広義ニ於テハ社会生活上ノ差異相互ノ間ニ發生スル一切ノ關係ヲ云ヒ狹義ニ於テハ人ノ需要ノ爲ニ場所ノ差ヨリ生ズル障害ヲ排シテ人ト人、着シキハ人ト物トヲ結び付ケル關係ヲ云フ、

コノ狭義ニ於ケル交通が我々が此所ニ研究セントスル交通ニシテ之ヲ定義スルニ學者ニ依ツテ異ツテキルガ、私ハ人ノ意志ニ基ク人、貨物音信ノ場所的移動ヲ本フト定義スル、今此ノ定義ヲ分析シテ説明スル

(一) 交通ハ人、貨物、音信ノ場所的移動デアル、社会文明ノ發達スルニ依ツテ人ハ狹隘ナル地域内ニ經濟生活ヲナスヲ以テ満足セズ各自遠隔ナル土地ト通信休未シテソノ需要ヲ充シ、更ニ自己ノ生産物ヲ他ニ輸送シテ他人ノ欲望ヲ充スト同時ニ他ヨリソノ欲スル生産物ヲ求メテソノ欲望ヲ満足セントスルニ至ルモノニシテコノ巨萬的、空間的移動ニ依ツテ社会生活上ノ障害ヲ除去スルコトヲ交通ト云フノデアル。

(二) 交通ハ人ノ意思ニ基クモノデアル、人が社会生活上ノ障害ヲ除去セント欲シ人、貨物、音信ノ場所的移動ヲナス以上ソノ事タルヤ人ノ意思ニ基クモノナル事明ラカデアル、仮令人、貨物、音信ノ場所的移動がアツテモ人ノ意思ニ基カザルモノハ交通トハ云ヒ得ズ學者或ハ人ノ意思ノ存在ヲ条件トセザル者モアルガ、人ノ意思ニ基カザル移動ハ自然現象ニ過ギズ、吾人ノ研究以外ニ屬ス

ソノ他交通トハ人体、貨財、思想ノ往來ノ移動ノ狀態ヲ本フト定義スル者、交通ハ人、貨物、音信ノ場所的移動ヲ目的トスル營業行為ナリト定義スル者、交通ハ人、貨物、音信ノ場所的移動ヲ本フト定義スル者、人、物及び音信ノ場所ヲ移動スル經濟的的行為ヲ交通ト云フ者等アルモ皆當ラズ、此處ニ一々之ヲ批評スルヲ避ク

## 第二章 交通ノ種類

交通ハソノ觀察ノ方面ノ異ナルニ依ツテ種々ニ分類シ得ル

(一) 交通ノ主体ニ依ル區別  
交通ノ主体ハ國、府県、市町村等ノ公共団体デアルカ 個人、組合、会社等ノ場合ガアル、交通ノ主体ハ所有ノ主体ト經營ノ主体トニ分テ得ル、而シテ所有ノ主体ト經營ノ主体トハ同一ナル場合アリ、又然ラザル場合アリ即チ國及び府県市町村等が交通機關ヲ所有シ且自ラ經營スル場合（公有公營）ト之ヲ個人若クハ、組合、会社等ニ經營セシムル場合（公有私營）トアリマス又個人若クハ組合、会社等が交通機關ヲ所有シ且ツ、自ラ之レ

ヲ經營スル場合（私有私營）トシ之レヲ國若シクハ府県、市町村ヲシテ經營セシムル場合（私有公營）トアルモノナリ

(二) 交通ノ客体ニ依ル區別

交通ノ客体ハ人、貨物、音信デアル之レニ由ツテ交通ヲ分ツトキハ、人ノ交通即チ旅客交通貨物ノ交通即チ貨物交通音信ノ交通即チ音信トナル通信ハ更ニ分チテ郵便、電信、電話トナル

(三) 交通ノ行ハル、場所ニ由ル區別

交通ハソノ行ハル、場所ニ由リテ次ノ如ク區別サル

(a) 陸上交通

交通ガ陸上ニ於テ行ハルル場合ニシテ分ツテ道路交通、鉄道交通ノ二トナル、鉄道ハ更ニ分チテ鉄道、高架鉄道地下鉄道トナル

(b) 水上交通

交通ガ水上ニ於テ行ハル、場合ニシテ分チテ海洋交通、水路交通ノ二トトナス、内水路交通ハ更ニ分チテ河川交通、湖上交通、運河交通トナル  
(c) 空中交通

交通ガ空中ニ於テ行ハルル場合ニシテ分チテ索道交通、懸垂式電車交通トナス、航空機交通ハ飛行機、飛行船トナル

(四) 交通機關ノ動力ニ依ル區別

動力ニ依ツテ交通ヲ區別スルトキハ人力ニ依ル交通、動物力ニ依ル交通、自然力ニ由ル交通、機械力ニ依ル交通ニ分タル機械力ニ由ルモノハ更ニ分チテ蒸氣力ニ依ル交通、電氣力ニ依ル交通トナス、陸上交通機關中機械力ニヨルモノハ自動車、蒸氣鉄道、電氣鉄道、無軌道電車、ガソリン鉄道ヲ以テ主タルモノトナス

(五) 交通ノ形態ニ因ル區別

交通ハソノ形態ニ因リテ組織的交通、非組織的交通ノ二トナス組織的交通トハ、交通ガ一定ノトキ一定ノ方向ニ行ハルルモノニシテソノトキ、ソノ方向ニ於テ果シテ各利用者ノ需要ニ適スルヤ否ヤ之レヲ問ハザルモノデア  
ル、鉄道、定期船、郵便等ニ依ル交通之ナリ、組織的交通トハ利用者ノ意思ニ因リテ隨時隨所ニ行ハル得ル交通ナリ例ヘバ道路不定期船、電信電話ニヨル交通ニアル

而シテ交通ノ發達トハ畢竟スルニ交通機關ノ發達即チ交通機關ガ一層機能ヲ發  
 揮スルニ因リテ持テ来サル、結果ナリ交通機關トハ之ニ因ツテ交通ヲ可能ナラ  
 シムル手段ニシテソノ内人及ビ貨物ノ交通ヲ可能ナラシムル手段ヲ運輸機關ト  
 云ヒ音信ノ交通ヲ可能ナラシムル手段ヲ通信機關ト云フノデアル、コノ二ツノ  
 機關ガ、ソノ機能ヲ發揮スル事ニ因ツテ交通ノ發達ヲ来スノデアル、而シテ交  
 通機關ガソノ機能カヲ發揮スルト否トノ標準ハ次ノ諸点ニアルノデアル

- (1) 交通ガ安全ニ行ハルル事
  - (2) 交通ガ正確ニ行ハルル事
  - (3) 交通ガ迅速ニ行ハルル事
  - (4) 交通ガ廉価ニ行ハルル事
  - (5) 交通ガ便利且ツ愉快ニ行ハルル事
  - (6) 交通機關ガ多量輸送ニ適スル事
  - (7) 交通機關ガ分散普及ニ便ナル事
  - (8) 交通機關ガ各種ノ交通ニ用ヒ得ル事
- ソレ故ニ交通機關ノ進歩發達トハ之等ノ機能ヲ一層大ナラシムルニアリ、實際

ニ於テ一ツノ機關ガ以上凡テノ機能ヲ發揮スル事ハ殆ンド不可能ニシテ一ツノ  
 機能ヲ發揮セントスレバ他ノ機能ヲ犧牲ニセネバナラヌ場合ガ多イシデアル例  
 ヘバ輸送ヲ迅速ナラシメントスレバ運賃ノ低廉ヲ期スル事困難ナルガ如シ之各  
 種交通機關ニ一長一短アル所ニシテ又交通機關ノ間ニ分業ノ行ハルル所以デア  
 ル。

### 第三章 交通機關ト經濟トノ關係

交通機關ノ發達ハ一言ニシテ云ヘバ經濟ノ發達ヲ促シテ文明ノ進歩ヲ助長スル  
 モノト云フ事ガ余未ル、此所ニソノ經濟發達ノ所以ニ就イテ畧述スル事ニスル

(一) 交通機關ト生産トノ關係

貨物ノ運賃ヲ始メトシテ交通ノ費用ハ生産費中重要ナル部分ヲナスモノ  
 デアル、貨物ノ生産、消費ガ極メテ狭キ範圍ノ區域ニ於テ行ハレタ時、代ハ  
 交通ノ費用ノ如キハ生産費ニ對シテ殆ンド關係ガナカッタノデアルガ今日  
 ノ經濟社会ニ於テハ原料ヲ始メトシテ労働者等ノ食料ニ至ル迄之レヲ遠隔  
 ノ地ヨリ来メ、又ソノ生産タルモノハ遠隔ナル市場ニ於テ販売サル、ノデ

アルカラ之等ノ貨物ノ運賃ハ直接間接ニ生産費ニ関係スルノデアル且ツ近  
世ノ大企業ニ於テハ材料ヲ始メ工場ノ設備ハ凡テ之ヲ遠隔ナル地ニ求メル  
カラ交通ノ費用ハ之等工場ノ枚負ニモ重大ナル関係ヲ有シ従ツテ又生産費  
ニモ関係スルノデアル、而シテ交通機關発達スレバ交通ノ費用減少シ、生  
産費ヲ減少スルニ至ルモノニシテ生産費ノ減少ハヤガテ貨物ノ價格ヲ減少  
シテ従ツテ消費者ニ大ナル利益ヲ與フル疑ヲ容レザル所ナリ  
交通ノ費用ハ生産費ニ於テ相当重要ナル部分ヲナス以上交通ノ費用が甚ダ  
高ケレバ貨物ヲ遠隔ナル地方ニ運搬スルノ困難ナルハ今更論ヲマタズ、文  
通機關が発達シテ交通ノ費用が減ズレバソノ安全迅速ト相マツテ販路ヲ拓  
表スルハ明ラカデアル、ソノ結果異ツタ地方又ハ國ニ於テ生産上ノ競争ヲ  
激烈ナラシムルモノデアル、従ツテ各種貨物ノ生産ハ最も生産条件ノ勝ツ  
テキル地方又ハ國ニ集中スル傾向ヲ生ジテ来ルモノニシテ生産条件ノ劣ツ  
テキル地方又ハ國ハ遂ニ經濟上衰退セザルヲ得ナイ事ニナル故ニ交通機關  
ノ発達ハ凡テノ國又ハ地方ニ利益ヲ與フルモノデハナイ、又同一ノ理由ニ  
因リテ大規模ノ生産力ハ小規模ノ生産ヲ圧迫シテ勢ヒカラ振フニ至ル之レ

大規模ノ生産ハ小規模ノソレニ比較シテ生産技術並ニ營業上遠ニ勝ツテキ  
ルニ加ヘテ交通費ノ減少ニ依リ販路ヲ容易ニ拡張スルが故ニシテ一國ノ社  
會政策的見地ヨリスレバ寧ろ憂フベキ事デアル、要スルニ企業ノ集中ハ交  
通機關ノ発達ヲ待ツテ始メテ行ハルベキモノニシテ隨ツテ交通機關ノ発達  
ハ生産分布ノ上ニ極メテ大ナル關係ヲ有スルノデアル、故ニ例ヘバ或ル工  
業ニ於テハソノ工業ノ原料ノ生産地若シクハ原料ヲ外國ヨリ輸入スベキモ  
ノニアリテハ輸入港ノ附近ニ集中スル傾向ガアルノデアル、之レ原料ノ生  
産地若シクハ輸入港ノ附近ニ工業ヲ起ストキハ原料ノ運賃ヲ節約シ得ルカ  
ラ經濟上利益スル所多イカラデアル、只貨物ノ消費地或ガ比較的極限セラ  
レテキル場合若クハソノ貨物消費ノ衰退甚ダシキ場合ニ於テハ原料ノ輸入  
上不便ナルニ拘ラズソノ消費地附近ニ於テ之レヲ生産スルヲ有利トスル場  
合多イノデアル、實際上交通費用ノ大小ガ工場ノ地位ヲ決定スル場合甚ダ  
多イノデアル、農産地ニアリテハ交通ノ費用減少スルトキハ従来耕作スル  
モ、收支相償ハザル所モ之レヲ耕作シテ農作物ヲ市場ニ出シ得ルヤウニナ  
ルカラ、市場ニ於ケル農産物ノ價格ハ下落スル事ニナルノデアル、此ノ趨



原因ニハ農産物価格ノ下落ハ一方ニ於テ從來比較的高カリシ地代ヲ低下セシメルト同時ニ一方比較的低カッタ地代ヲ騰貴セシメ、若クハ地代ヲ生ゼザリシ土地ニ之ヲ生ゼシムルモノニシテカクノ如クシテ地代ハ平均スルニ至ルノデアル之ト同一ノ理由ニ由リテ鄰念及ビソノ附近ノ地代モ平均スルニ至ルノデアル

(三)

交通機関ト消費トノ關係

交通機関ノ發達ハ貨物ノ販路ヲ拡大セシムルモノナル故從來貨物ノ生産地ヨリ巨萬遠キ地方ニ於テ之ヲ消費シ得ナカッタモノガ消費シ得ルヤウニナル事ハ明ラカナ事実デアル、ソノ結果吾々ノ生活程度ハ益々向上スルノデアル、交通機関發達ノ消費ニ及ボス影響中特ニ注意ヲ要スルハソノ物價ニ及ボス影響デアル、交通機関ノ發達ガ交通費ヲ減少シ從ツテ物價ヲ低廉ナラシムル事ハ前述ノ如クニシテ改メテ論スル迄モナイガソノ影響ハ稍々複雑デアル、即チソノ影響ヲ分ケルト時間的ノ影響場所的影響ノ二トナル時間ノ關係ニ於テ速ブレバ交通機関ノ發達ハ時間的ニ物價ノ変動ヲ少カラシムルモノデアルト云フ事ガ出來ルノデアル何トナレバ交通機関ノ發達セ

ザル以前ニ於テハ他地方ニ於ケル貨物ノ需要價格之ヲ知り得ナイト同時ニ之ヲ知りテモ貨物ノ運送ガ困難デアルカラソノ他ノ價格ハソノ地方ノ供給ニ因リテ定メル事ニナルノデアル、從ツテソノ地方ニ於テ供給ガ多クナレバ物價ハ下落シ供給ガ少クナレバ上騰スルカラソノ地方ノ物價ハ大ニ変動スル事トナル、隨ツテ商業ハ極メテ長期的トナラザルヲ得ナイ然ルニ交通機関ガ發達スレバ仮令、ソノ地方ニ於テハ供給ガ少クトモ他地方ノ狀況ヲ速ニ知ル事ガ出來ルト同時ニソノ地方カラ容易ニ之ヲ求メ得ルカラ物價ハ比較的変動セズニ濟ムノデアル、コノ事ハ吾人ノ經濟生活上大ニ必要ナ事デアル諸國ガ相当ノ機械ノ犠牲ヲ払ツテ定期販路ヲ設ケル理由ノ一部ハ此所ニアルノデアル、海運業者ヨリ觀レバ積荷ノ充分ニナルヲ待ツテ速力ノ如キモ相当程度ニ止メ置クヲ利益トスルガカクノ如キハ滿地尙ノ交通ヲ極メテ不確実ナラシムルモノニシテ經濟社会カラ觀テ喜ブベキ事デハナイノデアル、ソレ故ニ國家ガ海運業者ニ相当ノ補助金ヲ與ヘテモ、カクシテ定期ニ航海セシメテ之ニ由リテ滿地尙ニ於テ安ンジテ取引ヲナシ得ルト同時ニ未來ニ於ケハ供給ノ關係ヲモ明ラカニスル事ガ出來ルノデア

ル、即チ取引關係者ハ独リソノ地方ノソノ時ニ於ケル供給ニ因リテ物價ヲ定ムル事ナク未未ニ於ケル供給ヲモ參照シテ、物價ヲ定メ得ルカラ、自然物價が激変セザル事トナルノデアル、但シ短期間ニ於ケル物價ノ変動ハ反ツテ頻繁トナル、何トナレバ貨物ノ隔地ニ於ケル供給ノ変化ハ直ニ之ヲ知リ得ルカラ直ニソノ貨物ノ移動ヲ引キ返スシ爲ニ物價ヲ変動セシムルカデ只ソノ変動ノ程度ハ比較的輕微ニシテ經濟社会ニ及ボス影響ハ少ナイノデアル之ト同ジ理由ニ因リテ交通機關ノ発達ハ場所的ニ物價ヲ平均スル效カガアル換言スレバ物價が比較的広キ地域ノ供給ニ因リテ定マリ隔地間ノ物價ノ相違ハソノ交通費ニ過ギズトナス傾向ガアル、交通機關ノ発達セザリシ時代ニ於テハ供給ノ不足セル爲又生産費が不廉ナクシ爲高カツタ地方ノ物價ハ生産条件ノ優レタル地方ノ物價ニ引セラレテ大イニ低廉トナル傾向ガアルト同時ニ供給甚ダ凋沢ニシテ物價甚ダ低廉ナリシ地方ハ交通機關ノ発達ニ因リソノ貨物ヲ他地方ニ移出シタル結果物價ハ或ル程度ニ昇ラザルヲ得ナイノデアル、尤モ之等ノ地方ニ於テ物價ノ低廉ナリシ間ハ物價ヲ生産スルモ利益ヲ觀ル事困難デアルカラ自ラ生産ハ制限セララルノデアル

ガ、交通機關ノ発達ニ因ツテ物價が騰貴セララル爲ニソノ地方ノ生産ヲ増加シテ或ル程度ノ騰貴ヲ抑制スルハ疑ナイ、即隔地間ノ物價ハ平均スルモノニシテ之ハ要スルニ比較的広キ地域ヲ目ノ下トシテ大ナル市場ヲ形成スルニ至ルカラデアル今ヤ交通機關ノ発達ニ因リテ多クノ貨物ハ世界市場ヲ形成スルニ至ツタノデアル

#### 第四章 交通機關ノ统一的性質ト公共的性質

交通機關ハソノ種類ノ異なるニ從ヒ特殊ナル性質ヲ有シ又機能ヲ異ニシテ斗ル隨ツテ交通機關ノ間ニ長短ノ差未テ斗ル所以デアアル、例ヘバ鉄道ハ独占的性質ヲ有スル事極メテ顯著ナルニ反シ船舶ニ於テハ反独占的性質即チ競争性ヲ有スル事ナルガ如シ隨ツテ之ノ兩者間ニハソノ機能ノ間ニ甚シイ差異ガアル、不然各種交通機關ニ共通ナル性質ハ自ラ存在スル例ヘバ資本集中ノ性質ノ如キ近代交通機關ニ共通ナル性質デアアル、而シテ各種交通機關ニ共通ナル性質中主要ナルモノハ统一的性質ト公共的性質ノ二ツニシテ國家が交通機關ニ對シテ政策ヲ樹立スル場合ニ於テモコノ二性質ヲ主要セネバナラヌノデアル、本章ニ於テハコ

ノニ性値ニ就イテ述べ各種交通機関ノ特異ナル性値ニ就イテハ各論ニ於テ述べル事トス

一四

(一) 交通機関ノ統一性

交通機関ハ系統的ニ相連絡シ、始メテソノ機能ヲ發揮シ得ルモノデアル、此處ニ於テ必然的ニ統一の性値ヲ有スルモノト云ハネバナラヌ例ヘバ鉄道ニ就イテ觀テモ一國ノ鉄道ハ其ノ路線全國ニ通ジタル鉄道網ヲナシテ始メテソノ機能ヲ完全ニ發揮シ得ルモノニシテ連絡ナキ何々ノモノトシテ各地方ニ孤立スルトキハソノ機能ヲ充分ニ發揮スル事ハ不可能デアルコノ關係ハカノ運搬通信ノ場合ニ於テモ同一デアル交通機関ノ統一性ハ杜リソノ路線ノ配置ニツイテノミナラズソノ設備經營ニ就イテモ認メネバナラヌ、蓋シ交通機関ノ機能ヲ發揮セシメントセバソノ設備及ビ經營ヲモ統一スルヲ必要トスルカラデアル、今日道路ノ幅員勾配路面構造等ヲ全国的ニ統一シ鉄道ノ軌道、機用、勾配、曲線、橋梁、車輛運河及ビ水深幅員等ヲ世界的ニ統一シ更ニ運送条件及ビ運送手續ヲ全国的ニ或ハ世界的ニ統一スルノハ皆全ク此ノ機能ヲ充分ニ發揮セシムル以上ニ於テ必要ダカラデアル

(二) 交通機関ノ交通性

既述ノ如ク交通機関ハ生産、消費ニ及ボス影響極メテ大ナル故吾人ノ社会生活上欠ク可カラザルモノト云ハネバナラヌ、又近世国家ニ於テハ政治上一國ノ統治ヲ完全ニシ國威ヲ張り軍事上國防ヲ完全ニシテ国家ノ安全ヲ計リ社会及ヒ国民ノ文化ヲ向上セシメ經濟上産業ヲ興起シテ國運ノ隆盛ヲ期スルニ欠クベカラザル条件ニシテ国家ガソノ存在ヲ維持シソノ任務ヲ完フスルニハ最も重要ナル手段ト云ハナケレバナライ、隨ツテソノ性値上カラ社会一階級或ハ一部人士ノ私スベキモノデハナイ、必ズ一般公衆ノ要ニ供シナケレバナライ、更ニ又近世交通機関ハ資本集中ノ特長ヲ持ツテ居リ巨大ナル資本ヲ要シ且ツ固定セシムルモノデアルカラ其ノ實際上ヨリ觀ルモ一部人士ノ私用ハ許サレナイノデアル、一般公衆ノ使用ニ依リテ始メテソノ維持ヲナシ得ルノデアル之レ即チ吾人ガソノ公共的性値即チ公共性ヲ有スルト云フ所以デアル

第五章 交通機関ノ監督政策

一五

交通機関ニ対シテ国家ノ他公共団体ハ如何ナル政策ヲ取ルベキカ固ニヨリテモ又時代ニ依リテモ異ツテ来ルノデアルが更ニ又交通機関ノ種類ニ依リテモ異ツテ来ルノデアル、此所デハ一般交通機関ノ抽象的政策ヲ述ベテ何々特殊ノ政策ニ対シテハ各論ニ入リテ論述スル

(一) 国家ハ交通機関ノ連絡統一ヲ計ル必要ガアル交通機関ハ統一の性質ヲ有ス即チ路線ノ配置設備並ニ経営ノ連絡ガアツテ始メテソノ効力ヲ發揮スル事ハ既述ノ如クデアル、而シテ之等ノ連絡統一ハ私人經營者ノ自由ニ放任スルトキハ到底之ヲ望ミ得ナイが故ニ国家ハ進ンデ連絡統一アル交通網ヲ樹立シ且ツ地方特殊ノ事情ヲ考ヘテソノ系統ヲ整ヘ更ニ各種交通機関ノ分野ヲ明ラカニシ后ソノ重複ヲ避ケ資本ノニ重役下ヲ防ギ且ツ設備經營ニ関スル準則ヲ定メテ經營者ヲ規律シ以テ統一ヲ完全ニシ尙条約ヲ締結シテ國際交通ヲ充分ナラシメネバナラヌ

(二) 交通機関ノ普及ヲ計ラネバナラヌ又交通機関ハ公共の性質ヲ存スルカラ全国的交通網ノ完成ヲ計ラネバナラヌ而シテ私人經營者ハ營利ヲ以テ唯一ノ目的トスルカラソノ自由ニ放任スルトキハ需要多ク收益多キ地方ニ之レヲ施

設シ他ハ除キテ省ザル結果ヲ生ズル故ニ国家ノ直接間接ノ奨励方法ヲ講ジ必要ト認ムル地方ノ敷設ヲ計ラネバナラヌ、カクシテ尙交通網ノ完成ヲ觀ル能ハザルトキハ国家ハ自ら進ンデ經營ノ任ニ当リソノ任務ヲ果サナケレバナラヌ

(三) 国家ハ交通機関經營者ノ義務ヲ定メ之ガ監督ノ任ニ当ラネバナラヌ又交通機関ハ公共の性質ヲ持ツテキルカラ国家ハソノ發達ヲ保護セネバナラヌ事ハ前ニ述ベタ所デアルガソノ社会生活上極メテ大ナル關係ヲ有スルニ鑑ミ国家ハソノ經營者ニ対シ義務ヲ負担セシメ国家及ビ公眾ノ利益ヲ保護セネバナラヌノデアリマス、私鉄經營者ハ營利ヲ以テ唯一ノ目的トスルカラヤヤモスレバ公益ヲ無視スル事ガアルカラデアル今ソノ負担セシムベキ義務ノ重ナルモノヲ擧グレバ次ノ如シ

2、軍隊及ビ軍需品ノ輸送

国家ハ交通機関經營者ニ対シ軍隊及ビ軍需品ノ輸送ニ付キ特別ノ義務ヲ負ハス即チ戦時非常ノ際ハ勿論平時ニ於テモ之ガ輸送ノ義務ニ就イテハ明ラカニ定メテ置ク必要ガアル

h. 危険ノ防止

私鉄経営者ハ營利ヲ以テ目的トスル故往々ニシテ極端ニ至費ノ節約ヲ計リ爲ニ或ハ施設ヲ怠ツテ危険ヲ顧ミザル事ガアル故ニ國家ハ經營者ヲ監督シテ之ヲ防止シ安全正確迅速ナル本態ヲ發揮セシメネバナラヌ之ニ關聯シテ國家ハ一般公衆ヲ規律シテ交通機關ニ對スル妨害ヲ予防シ之ガ運行ヲ円滑ナラシメネバナラヌ

c. 運賃料金ノ制限

軍人料金ハ出来ル丈ケ低廉ナラシメネバナラヌ之レソノ低廉ハ直ニ社会生活上ニ影響スル所極メテ大ナル故デアル、私人經營者ハ營利ヲ目的トシ成ルベク多額ノ運賃料金ヲ徴スルモノナル故或ハソノ最高限度ヲ定メ或ハソノ制定度更ニ認下主義ヲ取り或ハ利益ノ配当若クハ利益ノ用途ニ制限ヲ附スル等予メ經營者ヲ騎束シ營利ニ夫ツテ一般利用者ノ利益ヲ害スル事ナキヲ期サネバナラヌ

d. 利用ノ公平

交通機關ハ公共的ナルモノナル故一般公衆ニ與ヘル利用ノ機会及ビ条件

ニ就イテハ極メテ公平ナラザルベカラズ如何ナル種族ノ人如何ナル階級ノ人ニ對シテモ定メタル条件ヲ滿ス以上之レガ利用ノ拒ミ得ザル義務ヲ負ハセネバナラヌ管テ公然行ハレタ運賃ノ秘密割引貨車ノ秘密配給ノ如キハ全ク交通機關ノ本質ニ照シ國家ノ嚴禁スベキ事デアル

e. 従事員ノ待遇取締

交通機關ノ公共的性質ニカンガミ經營者ハ従事員殊ニ下級労働者ノ待遇及ビ取締ニツキ特別ノ注意ヲ払ヒ、労働時間ソノ他ノ条件ニ對スル爭議ノ如キハ出来ル丈ケ之ヲ防止スル手段ヲ講ゼネバナラヌ反面ニ於イテ國家モ亦彼等ノ取締リニ對シテ充分ナル設備ヲ必要トス現今世界各國政府ガ交通労働者ニ對スル労働立法及ビ其ノ実行ニ就キ特ニ留意スル理由ハ此所ニアル

第六章 交通機關ノ運賃政策

國家ソノ他ノ公共団体若シクハ私人ガ交通機關ヲ經營スルニ當リテ直ニ起ル内願ハ如何ナル運賃政策ヲ取ルベキカ換言スレバ運賃料金ヲ如何ナル方針ノ下

ニ定ムベキカニアル、コノ政策ニ就イテハ従来學者ノ説ニ三アリ、無償主義、  
手徴料主義及び營利主義之レナリ、無償主義トハ交通機関經營ニ要スル經費ノ  
全部ヲ稅租ヲ以テ支弁シソノ利用者ニ付シテハ何等ノ負担ヲモナサシメザラン  
トスル主義デアル、手徴料主義トハソノ經營ニ要スル實費ヲ利用者ヨリ徵收セ  
ントスルモノデアル、又營利主義トハ經營ニ要スル實費ノ外更ニ一定ノ利益ヲ  
利用者ヨリ徵收セントスルモノニシテソノ何レヲ可トスベキカハ經營主体ノ異  
ナルニ依テ異ツテ居ルカラ分ケテ説明ス

### ノ、私營ノ場合

交通機関が私人ニ依ツテ經營サルル場合ニ於テハ極メテ簡單デアル、即チ  
營利主義ニ由ツテ經營スルヲ適當トス勿論交通機関ノ特質カラ極マノ点ニ  
於テ國家ノ干涉ヲ受ケ料金ニ就イテモ亦嚴重ナル監督ヲ受ケルダラウガ私  
人經營タル以上ハ國家監督ノ範圍内ニ於テ利益ヲ利用者ヨリ求ムル事ハ止  
ムヲ得ザル所デアル學者或ハ交通機関ハ私人經營ノ場合ニ於テモ營利主義  
ニ由ルベカラズ、宜シク公企業主義ニ依ツテ經營スベキデアルト云フノデ  
アル即チ交通機関ノ經營ニ於テハソノ利益ヲ永遠ニ期待スベキデアツテ或

ル期間ニ損失ヲ蒙ルトモ營業ヲ繼續スベキト云フノデアル勿論交通機関ハ  
ソノ性質上國家ノ保護ヲ受クル事多ク收支償ハザル場合ニ於テハ國家ノ補  
助ヲ受クル事モアルダラウシ又巨大ナル固定資本ヲ有スル關係上仮令損失  
ヲ蒙ツテモ直チニ營業ヲ中止スベキデハナク從ツテ一時ノ損失ニ拘ラズ、  
事業ヲ繼續スル事ハアルダラウガ永遠ニ利益ヲ期待シテ長ク損失ニ堪へ得  
ルモノデハナイト思フノデアル、私人ノ經營デアル以上ハ營利ヲ目的トス  
ル事ハ當然ノ事ト考ヘルモノデアル

### 二、公營ノ場合

交通機関が國家其ノ他公共団体ニ由ツテ經營セラルルニ當ツテハ如何ナル  
政策ヲ採ルベキカハ國ノ事情ニ由ツテモ異ナルモノデアル今此處ニ三ツノ  
定義ヲ既説スル事トスル

#### A 無償主義

此ノ主義ノ根據ハ公共的性質ヲ有シ社会生活上重大ナル關係  
ヲ持ツテナル故之が利用ハ一級公衆ノ自由ニ開放スベキデアル運賃料金  
ノ附加ニ因ツテ制限ヲ加フベキデナイソノ經營ニ要スベキ經費ハ宜シク  
租稅ニ因ツテ支弁スベキモノデアル

元末租税ハ国家其ノ他ノ公共団体ニ重大ナル利害關係ソル事柄ニ使用サ  
ルモノデ之レニ因ツテ受クル利益ガ一部分ニ限ラレル事柄ノ爲使用スベ  
キモノデナイ故ニ交通機関経営ノ費用ヲ租税ヲ以テ支弁スルノ可否ハ交  
通機関ニ因ツテ利益ヲ受クルモノハ国家其ノ他公共団体ノ全額カ一部分  
カニ因ツテ定マル交通機関発達ノ社会生活上ニ及ボス影響ノ広大ナル事  
ハ既ニ述ビタ通りデアリ爲ニ国家其ノ他公共団体ノ公敵ガ蒙ル利益ハ甚  
ダ大デアアル、然レ利用着ガ直接受クル利益ニ比較スルナラバソノ程度ハ  
甚ダ僅少ト云ハネバナラヌ又故ニ租税ヲ以テ交通機関ノ経費ヲ支弁セント  
スルノ主義ハ租税ノ本質ニモ反シ又公平ノ觀念ニモ抵触スルモノデ交通  
機関ノ運賃政策上邊当ナル理由ヲ発見シ得ナイ唯交通機関中道路ハ概シ  
テ全国ニ普及シ一級公衆ハ程度ノ差ハアレドモ日々之ヲ利用セザルハ  
無デアル故ニ特別ノ場合ヲ除クノ外之レガ建設修理トモ租税ヲ以テ支弁  
シ無償主義ヲ採ルヲ以テ妥当ト信ズ事實近世文明各國ハ道路ニ就キ何レ  
モ此ノ主義ヲ採ルニ一致シテキル

B、  
營利主義 コノ主義ノ根據トスル所ハ交通機関ノ経営モ亦企業ノ一種ヲ

アルカラ一級企業トシテ利益ヲ得ルヲ以テ目的トシ即チ或ルベク運賃  
ヲ高クシ最モ多クノ収入ヲ得ントスル事ハ企業ノ本質上当然ノ事デア  
ル唯ソノ性質上公益保護ノ爲ニ一定ノ制限ヲ加フルノ必要アルノミデア  
トスルノデアアル

又コノ主義ノ主張者ハ曰ク交通機関ハ自然的独占事業デアアルカラ之レニ  
依ツテ収入ノ増加ヲ計ル事ノ容易デアリ又収入ノ増加ニ因ツテ租税ヲ輕  
減シ以テ國民ノ負担ヲ輕減スル事モ出来ル殊ニ國家ガ財政上ノ都合ニ依  
ツテ生活必需品ニ課税セネバナラヌ場合ニハ寧ろ交通機関収入ノ増加ヲ  
計リコノ種ノ負担ヲ輕減スルヲ可トスト云フノデアアル、然レコノ税ハ  
財政上ノ必要ガ交通機関経営ノ存続ヲ妨ゲザル範圍ニ於テハ主張シ得ル  
ダラウガ其ノ範圍ヲ超ユル増加ニ於テハ主張シ得ナイノデアアル何トナレ  
バ運賃が度ヲ超エテ高キニ失スレバ利用者ガ自ら減ジ遂ニ経営ヲ持統ス  
ル事不可能ニナルノミナラズソノ利用者ヲシテ不当ニ國費ヲ負担セシム  
ルノ結果ヲ生ジ又物價ノ騰貴ヲ来シテ貨物ノ販路が縮少シ外國市場ニ  
於テ不利益ヲ蒙リ内ニ於テハ多數無産者ノ生活ヲ脅カスニ致ルノデアアル

加之運賃収入ヲ以テ國費ノ不足ヲ償ハントスルトキハ國家ノ財政ハ經濟  
 界ノ景氣不景氣ニ因ツテ影響ヲ受ケ其ノ基礎幣ニ動搖シテ止マザルヲ得  
 ナイカラ財政政策上カラ見テモ決シテ殊ルベキ策トハ思ハレナイ  
 論者或ハ此ノ主義ヲ支持セントシテ曰ク國家ガ運賃ヲ定ムルニ當ツテハ  
 負担力大ナルモノニハ運賃高クシ小ナル者ニハ運賃ヲ低クシタナラバ負  
 担力大ナル者ガ國費ノ大部分ヲ負担シ多數無産者ニ劣ヲ及ボスコトハ無  
 イト云フノデアル、乍然負担力ノ大小ニ因ツテ運賃ヲ定ムルノハ例ヘバ  
 旅客運送ニ就イテ觀ルニ所謂一、二等客ハソノ數甚ダ少イ故ニ之ニ因ツ  
 テ多額ノ收入ヲ得ルハ困難ニシテ國家ノ財政ヲ支持スル事ハ困難デアル  
 ト思フノデアル故ニ福利主義ニ因ツテ交通機關ヲ經營スル事ハ以上述  
 ブル所ノ各点カラ見テ到底不合理タルヲ免レナイト思フ、唯一國ガ未ダ交  
 通機關ガ普及セザル時代ニ於テハソノ運賃ヲ高クシテ收入増加ヲ計リ之  
 レニ因ツテソノ完成ヲ促進スルハ止ムヲ得ザル所ト思フノデアル

三、手数料主義

コノ主義ハ交通機關利用ノ運賃料金を利用者ヲシテ負担セシムルト同時ニ

國家ハ之レヲ以テ財源ト爲サミル程度ニ於テ運賃料金を定ムベキモノトナ  
 スノデアル前述ノニ主義ノ非難ノ点カラ免レテキル、交通機關經營上最モ  
 合理的ナルモノデアル、コノ主義ヲ採ルモノノ中ニモ敎説アリ或ハ交通機  
 關ノ利用者ハ交通機關經營ニ要スル費用ハ勿論建設費ノ利子及ビ資本消却  
 費ヲモ負担セネバナラヌモノトナシ或ハ交通機關ノ普及ニ依ツテ利益ヲ受  
 クル者ハ独り利用者ノミデナク社会全体デアルガ故ニ經營費ハ利用者ヲシ  
 テ負担セシムベキナルモ建設費ノ利子及ビ資本消却費ハ一概歳入ニ依ツテ  
 支弁スベシトスルノデアル多數ノ學者ハ前説ヲ採ル者シ前説ニ依ツテ定メ  
 タル運賃料金が甚ダ不廉ニシテ利用者ガ負担ニ苦シムガ故ニ場合ニ於テハ  
 國家ガ建設費ノ利子及ビ資本消却費ヲ負担スルハ政策上止ムヲ得ザルモ然  
 ラザル限り全部ヲ負担セシムルヲ合理的デアルト考ヘル

第七章 交通機關ノ經營政策

交通機關ハ國家ソノ他公共団体が自ら經營スルヲ可トスルカ或ハ又私人ヲ  
 シテ經營セシムルヲ可トスルカ、研究スベキ向題デアル交通機關ニ對スル國家



ソノ他ノ公共団体ノ 政策ニ就イテハ前章ニ述ベタ所デアルガコノ政策ヲ完  
 全ニ遂行シヨウトスルナラバ国家等ハ寧ロ自ラ經營スルヲ以テ掠經トスルノデ  
 アラウ併シ尔公營ニハ又自ラ之レニ伴フ弊害モアル且ツ實際社会ノ事往々ニシ  
 テ一國ノ国民性、尸史政治ノ方針等ニ因ツテ定ムルモノデアルカラ交通機關ノ  
 事モ亦必ズシモ理論ノミニ因ツテ簡單ニ實際ヲ律スル事ハ出来ナイノデアル、  
 現今文明諸國ニ於ケル交通機關ノ制度ニ就イテ見テモ道路及ビ郵便ハ概ネ國營  
 ナルモ電信電話ハ國ニ因ツテソノ公私ヲ異ニシ又船舶運河及飛行機ハ各國之レ  
 ヲ私營ニ委ネテ置クガ鉄道ハ公私國ニ依ツテ異ナリ之ガ可否ノ論尤モ盛ンデア  
 ル

序理ヒヨリ見テ何レノ制度ヲ可トスベキカニ就イテハ交通機關ノ種類ニ因ツテ  
 モ異ナルカラ、ソノ一ニ就イテ説明スルハ甚ダ煩雜ナル故目下議論ノ中心タ  
 ル鉄道ニツイテノミ研究セントス船舶ハ鉄道ト共ニ近世交通機關中ノ最モ重ナ  
 ル役目ヲナスモノナルガソノ所有及ビ經營ニ就イテハ實際上公有公營ニ適セズ  
 且ツ序着ノ論モ亦概ネ定ツテキルカラ此所ニ其ノ説明ヲ省略スル事トスル、而  
 シ海運ハ業務ノ性質上変動多ク從ツテ之レヲ公有公營トスレバソノ振、不振

ニ因リテ國庫ノ收入ニ影響ヲ與ヘル事アリ國家等ノ投資事業トシテハ甚ダ不安  
 ナルノミナラズ國家等ガ之ヲ經營スル場合ニ於テハ國際間ノ紛争ハ直ニ營業  
 上ニ影響ヲ及ボシ又營業上ノ各種ノ事柄ガ國際間ノ紛争ヲ引キ起ス事アルカラ  
 デアル

一、 鉄道固有論

コノ論ノ理由トスル所ハ鉄道ハ經濟上特殊ノ性質ヲ以テキル故ニ私人ヲシ  
 テ之レヲ經營セシムルニ當リテハ國家ハ嚴重ナル監督ヲ加フル必要トス而  
 シテソノ監督タルヤ事實上甚ダ困難ナル故寧ロ國家自ラ之レヲ經營スベシ  
 トナスノデアル、今ソノ理由ヲ分解説明スレバ次ノ如シ

A 普及上ノ理由

鉄道ガソノ機能ヲ發揮シ職分ヲ全フスルガ爲ニハ全国的ニ系統アル普及  
 ヲ必要トスル而シテ其ノ普及ヲ計ランガ爲ニハ之レヲ私人ノ經營ニ放任  
 シテ置ク事ハ空シクナク國家ハ直接間接ノ獎勵方法ヲ講ズルノ必要アリ  
 時ニ因ツテハ進ンデ自ラ經營ノ任ニ當ラネバナラヌ事ハ既ニ論ジタル所  
 デアル鉄道固有論者ハコノ論據ヲ基礎トシ普及ヲ全カラシメンニハ寧ロ

B 国有ヲ可トスルト云フノデアル  
連絡統一上ノ理由

路線ノ配置設備及び経営ノ連絡統一ヲ計ルハ鉄道ノ機能ヲ發揮セシムル所以デアル、而シテ之レヲ私人經營者ノ自由ニ放任スルニ置キテハ到底之ヲ望ミ得ザル事ハ既ニ述ベタ所ナルガ鉄道固有論者ハ此ノ理由ニ基キ國家が自ラ之レヲ施設經營スルニ因ツテ完效ヲ期シ得ル以所トナスノデアル

C 独占ノ弊害防止上ノ理由

鉄道ハ独占的性質ヲ持ツテキルカラ之レヲ私人ノ經營ニ放任スルニ於テハ逐利ニ走ルノ結果或ハ不当ニ運賃料金を高メ或ハ公家ノ利用ニツキ公平ヲ欠キ或ハ設備ヲ怠ツテ安全ヲ欠ク等ノ弊害ヲ供フヲ免レ又故ニ國家ハソノ公共的性質ニカンガミ嚴重ナル監督ヲナシコノ弊害ヲ防止セネバナラヌノデアルガ之レガ監督ハ事實上甚ダ困難ニシテ欲ツテ是ヲ定ムレバ從ツテ之レヲ着ルハ一般私營事業ニ於テ觀ルト同ジデアル、而シテ運反事故ノ摘發セラレテ改正セラルルハ社會が長クソノ害毒ヲ蒙リタル后

D 從事員ノ待遇取締上ノ理由  
ノ事デアル法令ニ依ツテ之レヲ防グハ甚ダ困難デアル故ニ宜シク之レヲ國家ノ經營トナシテソノ弊害ノ發生ヲ防止シ本来ノ機能ヲ發揮セシメネバナラヌト云フノデアル

鐵道ハ社會生活上重大ナル關係ヲ有シテキルモノデアルカラ勞働爭議ヲ防止スルニ努メネバナラヌ又故ニ之レヲ私人ノ經營ニ委ネルニ於テハ國家ハ經營者ヲ監督シテ社會政策的施設ニカヲ致サシメネバナラヌ又ゴノ事タルヤ極メテ困難ナル事ニシテコノ目的ヲ達スルニハ国有トスベキデアルト云フノデアル

E 資金調達上ノ理由

鐵道ノ經營ニハ巨大ナル資本ヲ要スル而シテ國家ハ私人ニ比シ信用ナルモノ故國家が之レヲ經營スルニ當ツテハ私人ノ場合ニ比シ有利ニ且ツ容易ニ調達シ得ルノ利益ガアル故ニ鐵道ハ國家自ラ經營シコノ有利ナル条件ノ下ニ於テ公益ヲ計ルベキデアルトスルノデアル

F 鐵道ハ公營トスルニ不適當ナラズトスル理由

鉄道ハ巨大ナル資本ヲ有スル故ニ之ヲ私人ノ企業ニ委スルニ於テハ經營者ハ必ず大会社デナケレバナラヌ既ニ大会社ナル以上私人ノ經營ニ伴フ利益ヲ收ムル事ハ出来ナイ且ツ鐵道ノ經營ハ他ノ企業ノ如ク必ずシモ機敏ナルヲ要セザルモノデアルカラ官吏ガ經營ノ任ニ當ツテモ敢テ不便不利ヲ感ゼズトスフノデアル

以上ハ鐵道論ト主タル根據デアル而シテ鐵道國有ガ最も早く唱ヘラレ且ツ實施セラレタノハ独テデアル独乙ニ於テコノ論ノ等ヲ得タノハ彼ノビスマークガ之レヲ主張シタニ依ル併シ彼ガ之ヲ主張スルニ至ツタノハ主トシテ左ニ掲グル理由ニ依ツタノデアル

(A) 国防上ノ理由 独乙ハ四面陸上ニ外國トソノ境ヲ接シテキルカラ一戰有事ノ日ニ於テハ鐵道ニ依ツテ其ヲ動かサネバナラヌ而シテ軍事輸送ノ秘密ト敏速トハ之レヲ國有トスル事ヲ以テ全キヲ期スル故ニ之レヲ斷行セネバナラヌトシタノデアル

(B) 商業政策上ノ理由 當時独乙ハ商業上保護政策ヲ取ツタノデアルガ之ノ政策ヲ徹底セシムルニハ鐵道ノ運貨政策ト相俟タネバナラヌ、何トナレ

バ彼令輸入税ヲ引キ上げ國內市場ヲ守ラントスルモ鐵道運貨ガ低クナケレバ到底其ノ目的ヲ達スル事ハ出来ナイ又同一ノ理由ニ依リ輸送税ヲ低クシ輸出貨ヲ奨励シテモ鐵道運貨ガ高ケレバソノ目的ヲ達シ得ナイ、故ニ之レヲ國有トシテ國家ノ商業政策ト合一ノ步調ヲ取ラシムル必要アリトナシタノデアル

(C) 財政上ノ理由 當時ビスマークハ独乙聯邦ノ統括ヲ行ハントシタノデアルガ之レヲ行フニ要スル財源ヲ得ルニ苦シンダ之レヲ予算ニ計上シテ議會ノ撥充ヲ得トシテ成シ得ズ遂ニ彼ハ鐵道ノ國有ヲ斷行シテソノ收入ヲ國家ニ納メ之レ等ノ事業ヲ遂行セントシタノデアル、独乙ニ於テ國有ヲ斷行スルヤ之レニ依フ國少ナクナク、濠州、ロシア、オランダ、ベルギー、スイツツル、ノルウエー及び我國ニ於テハ國有トスルヲ原則トシ、フランス、スエーデン、アルゼンチン等モ亦ソノ一部ヲ國有トスルニ至ツタ近世世界ノ大勢ヲ見ルニ漸次國有ノ數ヲ増加スルガ如ク見エル、之レ歐洲大戰ニ於テ用兵上及び國民生活ノ必需品輸送上國有ノ理由アル事ヲ教ヘ且ツ大戰後ノ鐵道ノ經營難ト社会主義的思想ノ傾向トハ鐵道國有

ノ促進トヲ成シタモノト云ハレル

ニ、鉄道私有論 鉄道私有論者ハ国有論者ノ論據ヲ反駁シソノ普及、連絡、統一、社会政策的施設及ビ資金ノ調達等ハ必ズシモ国有ノ場合ニ於ケル專断デハナク国家ノ監督政策ト相俟ツテ私有ノ場合ニ於テモ可能ナル事ヲ論ジ更ニ左ノ特殊ノ点ニツキソノ利益ヲ主張シテキル

A、国有ハ事務ノ處理ノ敏捷ヲ欠ク 官廳ニ於ケル事務ノ處理ガ民間会社ニ比シ煩雜トナリ從テ延滞シ且ツ経費ヲ要スル事多キハ一般ノ通則デアアル 鉄道が国家ニ依ツテ經營セラルルニ當ツテモ又コノ弊ヲ免レナイ、殊ニ貨率ノ変更及ビ物品ノ購入ノ如キ經濟界ノ情况ヲ失スル怖レガアル、之ハ事業經營上カラハ最モ不利ナ事デアアルガ私有鉄道ニ於テハ完全ニ避ケ得ルト云フノデアアル

B、私有ハ独占ノ弊ヲ防止スル 鉄道ヲ私人ノ經營ニ委スル時ハ自然併立スル会社間ニ競争ノ生ズル事ハ当然デアアル競争ハ運賃ノ低下、設備ノ改善公平ナル利用ノ便ヲ促シ独占ノ依ツテ生ズル弊害ヲ一掃スルデアラウト云フノデアアル

C、国有ハ鉄道政策ノ改変ヲ煩煩ニスル 鉄道が国家ノ手ニ依ツテ經營セララルル場合ニ於テハ内閣ノ更徹ト共ニ其ノ經營当局者ノ更徹ヲ来シ為ニソノ政策ノ改変ヲ来タス事頻繁タルハ当然デアアル斯ノ如キハ鉄道ノ発達及ビ經濟界ノ発達ヲ妨グ事甚ダ大デアツテ鉄道私有ノ下ニ於テハ現ハレナイ現象デアルト云フノデアアル

D、国有ハ従業員ノ選挙権ノ行使ヲ拘束スル怖レガアル 鉄道ハ多数ノ従業員ヲ持ツテキル職員ノ選挙ニ際シテ有力ナル一団体ヲ成ス事ハ明ラカナ事デアアル殊ニ更迭が行ハルル場合ニ於テ然リデアル、故ニ時ノ内閣及ビ與党ガ之レヲ自党ノ便宜ニ動かサウトスルニ至ルハ無理カラヌ事デアツテ、往々ニシテ時ノ要路ニアル者ガ権利ヲ乱用シテ、従業員ノ選挙権ノ行使ヲ束縛シタト云フ事ハ我々ノ耳ニスル所デアアル、斯クノ如キハ政治ノ腐敗ヲ来シ交通機關ノ円滑ナル発達ヲ阻害スルモノデアツテ私有制度ノ下ニ於テハ發生セザル現象デアルト云フノデアアル

以上述べタル所ニ依リ国有、私有共、理論上一面ノ眞理ヲ含ムハ争フベカラザル所ニシテ又同時ニ何レモ欠陥ガアルノデアアル故ニ理論上カラハ何レモ反駁ノ理

由ガアルモ絶対的優劣ノ断定ヲナス事ハ出来ナイ、實際上何レノ制度ヲ取ルベキカハ各國ノ事情ニ依ツテ決スベキモノデアツテ、一國ノ歴史民族性及ビソノ時ニ於ケル政治経済軍事ノ各事情ガ之ヲ決スベキ標準トナルノデアアル故ニ學者ノ説モ亦区々デアツテ或ハ官界ニ人材ガアルカ民間ニアルカニ依ツテ之ヲ決スベシトナシ（ハトレーノ説）或ハ政府ノ財政状態、政府ニ対スル國民ノ経済的信任、官吏ノ風紀、経営者ノ政治的地位ソノ如何ニ依ツテ之ヲ決スベシトナシテキル（ブルンゼルの説）我が國ニ於テ固有ノ可ナルヤ否ヤノ点ニ就イテハ論評ヲ省略シテ諸君ノ研究ニ俟ツコトトスル。

## 第二編 鐵道政策

### 第一章 鐵道ノ意義及ビ種類

鐵道ノ意義ニ就イテハ人ニ依ツテ種々ニ説クガ私ハ通説ニ依ツテ鐵道トハ軌条ヲ施設シタル道路上ニ於テ機械力ニ依リ車輛ヲ運転シ人及ビ貨物ヲ運送スル設備ニシテ一般公衆ノ用ニ供スルモノヲ云フト定義スル、而シテ鐵道ハソノ觀察ノ方面ニ依ツテ種々ニ分ケ得ル先ヅ鐵道ノ施設地ニノ地形若シクハ状態ニ依リテ平地鐵道、山間鐵道、登山鐵道、市街鐵道、高架鐵道、地下鐵道、懸車式電氣鐵道トナリ動力ニ依ツテ蒸氣鐵道、電氣鐵道、瓦斯鐵道トナリ軌間ノ広狭ニ依リ標準期間鐵道、広軌鐵道、狹軌鐵道トナリ（標準期間ハ四呎八吋半デアアル現在ノ世界ノ四分ノ三ハコノ期間デアリ欧州ハロシヤ、スペイン、ポルトガルノ外ハ全部之ニ統一サレテキル）輸送ノ強度ニ依ツテ幹線鐵道支線（地方）鐵道トナリ所有者ニ依リテ公有鐵道トナリ、私有鐵道トナリ公有鐵道ハ更ニ國有鐵道府果有鐵道、市町村有鐵道トナル。

第二章 鐵道ノ独占的性質

近世交通機關ハ資本集中ノ特長ヲ有シ殊ニ巨大ナル固定資本ヲ必要トスル、コノ必要ノ結果トシテ独占的性質ヲ有スルニ至ル蓋シ巨大ナル固定資本ヲ要スル産業ハ自由競争ノ侵入ヲ許サザルヲ以テデアル換言スレバ巨大ナル固定資本ハ多大ナル營業數量ヲ独占スルニ依ツテ始メテ經濟的經營ヲ持續シ得ルモノデ固定資本ヲ要スル事少ナキ産業トハ全クソノ趣ヲ異ニスルモノデアル然ルニ此ノ鐵道ノ經濟上ノ特長ハ往々ニシテ世人ノ認メル所トナラズ自由競争ヲ以テ鐵道ノ改良発達ノ唯一ノ道デアルトナシ法制上或ハ之ヲ認メタル國モアツタガ何レモ失敗ニ歸シテナル蓋シ鐵道間ノ競争ヲ主張スル論者ハ鐵道ヲ以テ他ノ流動資本ヲ主トスル産業ト同一視シ自由競争ニ依ツテ改良進歩ヲ促スヲ得ベシトナスモノデアルガ誤レリ

今例ヲ擧グテ説明スレバ此所ニ二人ノ雜貨商アリテ競争ヲナシタト仮定スルコノ場合ニ於ケル競争ハ無限デアル假令競争ニ敗レテモ雜貨商ノ固定資本ハ店舗倉庫等僅ナ部分ニ過ギズシテ大部分ハ流動資本タル商品デアルカラ假令營業ヲ中止シテモ支払フベキ尙定資本ノ利子ハ少額デアル故使用人ノ解雇、経費ノ節約商品ノ所分ニ依リテ解決シ得ルガ鐵道ノ投資ヲ大部分ハ線路、停車場、ソノ他ノ設備ニシテ他ニ流用スル事ノ不可能ナルモノデアル、一旦ソコニ設備シタ以上ハ永久ニソノ地方ト運命ヲ共ニスルモノデアル、假令營業ヲ中止シテモ之レニ投シタ資本ノ利子ハ支払ハネバナラヌ、シカモソノ額タルヤ甚ダ大デアル故ニ鐵道ハ倒産營業ヲ中止シ得ナイ運命ニアリ若シ競争が起ル事アレバ死ニ到ルマデ戦ハネバナラヌ事ニナツテナル結局競争ノ地位ニアル鐵道ハ若シ生存セントスルナラバ合同スルカ運賃設備ノ協定ヲナスカ何シカノ道ヲ取ラネバナラヌ即チ鐵道ハ独占的地位ヲ保ツニ至ルノデアル

鐵道間ノ競争ハ各國皆經驗セルモノニシテソノ激烈ナル实例ハ米國ニ於テ屢々經驗シタル所デアル、一八六九年カラ一八七七年ニ至ル間ニ於テニューヨークシカゴ間ニ於ケル運賃競争ノ如キ之レデアル我が國ニ於テモ屢々起ツテキルソノ着シキモノハ名古屋ト大阪ノ間ニ起ツタ競争デ當時ノ官線、作業局線ト私線間西鐵道線トノ間ニ起ツタ明治三六年カラ明治三七年ニ至ル間ノ兩者ノ苦闘ハ最

モ世人ノ注意ヲ引キタルモノデアル論者或ハ鐵道ノ運賃競争ノ弊害ヲ認メ作設  
備ノ競争ヲ以テ理想トナス者ガアル、併シ運賃競争ハ收入ノ競争ナルニ對シ設  
備ノソレハ支出ノ競争デアル競争タル点ニ於テ根本的ノ差ナク柯レニシテモ到  
底永続出来ルモノデハナイ。

論者或ハ水運ヲ以テ鐵道ニ對抗セシム、依ツテ以テ鐵道ノ独占的性質ヨリ生ズ  
ル弊害ヲ防止セントスルモノガアル、併シ乍ラコノ説ハ誤レリ、鐵道ハ水運ノ  
便ナキ地方ニ於テ發達スルモノデアルカラデアル、唯事實上ノ問題トシテ我々  
ハ往々ニシテ鐵道ト船舶トノ競争ヲ見ルコトアレドモ、コレハ特殊ノ事情ニ基  
ク一時的ノ現象ニシテ永続スベキモノデナイ、二者ハ各々、特長ヲ有シ、各特別  
ノ交通需要ヲ満スモノニシテ性質上競争スベキ立場ニアルモノデハナイ、即チ  
鐵道ハ正確迅速ヲ特長トシ水運ハ運賃ノ低廉及ビ大量輸送ヲ特長トシコノ兩特  
長ハ互ニ犯シ得ズ、故ニカサダカニシテ廉価ナル貨物ハ水運ニ依ルヲ便トシ、  
高価ニシテ迅速ヲ要スル貨物ハ鐵道ニ依ルヲ便トスル

以上説ク所ニヨツテ鐵道ハ性質上競争ヲ許サザルモノナルヲ明ラカニシタ、故  
ニ鐵道政策ヲ行フニ當リテハ國家ハ宜シクコノ性質ヲ認メテ往々ニシテ唱ヘラ  
レル所ノ自由競争ニ依ツテ鐵道ノ發達ヲ期セントスルノ誤謬ヲ除イテ國家ノ权  
力ヲ以テ独占性ヨリ生ズル所ノ弊害ヲ防止スルニ努ムベキデアアル

### 第三章 鐵道ノ普及政策

鐵道ハ全国的ニ普及スルコトニ依ツテソノ機能を發揮シ、國際的ニ連絡スル  
ニ依ツテ益々ソノ効果ヲ擧グルモノナルコトハ既ニ述ベタ所デアアル、又鐵道ハ  
公共的性質ヲ有シ政治、經濟、軍事上、重大ナル關係ヲ有シ、我々社会生活上  
ノ基礎ヲナシ、文化ノ普及、産業ノ發達上欠クベカラザル機關ナルコトハ又既  
ニ述ベタ所デアアル、故ニ國家ハ之ガ普及ヲ図ラネバナラヌコトハ論ヲ俟タヌ、  
而シテ私人經營者ハ營利ヲ以テ唯一ノ目的トスル故之レヲ自然ノ趨勢ニ放任シ  
テオケバ經濟上收益多キ地方ニノミ之ヲ施設シ他ノ地方ハ除イテ顧ミザルハ又  
当然ノ成リ行キト云ハネバナラヌ、故ニ國家ハ之レガ普及政策ヲ立テ、ソノ実  
現ヲ期セザルベカラザル所以ニシテ國ニ依ツテ内容ハ異ナルモ柯レニ於テモソ  
ノ政策ヲ立テ促進ヲ図ラザルハナシ

國家ガ鐵道ノ普及ヲ期スルニ當リ取ルベキ方策ハ三アリ、一ハ鐵道網ノ樹立ヲ

アリ、ニハ鉄道施設ノ許可若シクハ特許制度ノ採用、三ハ施設ノ奨励及ビ保護法律ノ確立デアル、鉄道網ノ樹立及ビ施設免許若シクハ特許制度ノ採用ハ普及政策上先ヅ取ルベキ方法デアル、ケダシ鉄道網ヲ確立スルデナケレバ政治、經濟、軍事上ノ基礎ニ立脚シ、全国的ニ普及シタル鉄道ノ施設ヲ期シ難ク又施設ノ免許若シクハ特許制度ヲ採ルデナケレバ公共ノ利益ヲ保持シ難ク、重複シタル施設ニ由ル、資本ノ二重投下ヲ避ケ、無益ノ競争ヲ防止シ得ナイカラデアル故ニ各國ニ於テハ何レヲ立法ノ手段ニヨリテ之レヲ定メテオキ自由ニ放任スル所ナシ、併シ乍ラ斯クノ如クニ制度ヲ立テテモ之ニ加フルニ奨励保護ノ制度ヲ以テスルデナケレバソノ普及ヲ完成シ難キコトハ私人ガ事業ヲ經營スル本来ノ目的カラシテ当然ノコトデアル、故ニ國家ガ之ガ普及ヲ図ラントスル場合ニ於テハ皆夫々ノ奨励保護方法ヲ採リ、或ハ

(A) 一定ノ地域ニ對シ一定期間經營者ノ独占ヲ認メ競争者ノ侵入ヲ許サザルモノガアル

(B) 或ハ一定期間國家ガ租税ソノ他ノ公課ヲ免除スルモノガアル

(C) 或ハ土地又ハ一時ノ補助金ヲ與ヘテ資本ノ一部ヲ補フモノガアル

(D) 或ハ鉄道施設費ニ對シ一定ノ割合ヲ補給スルモノガアル

(E) 或ハ一定額ノ資本利子若シクハ年額補助金ヲ與ヘテソノ利益ヲ保証スルモノガアル

(F) 或ハ資本ヲ貸付ケルモノガアル

(G) 或ハ会社株式若シクハ社債ノ一部ヲ引キ受ケソノ利益ガ一定ノ率ニ達スル迄利子ノ配当ヲ受ケザルモノ等ガアル

何レガ最も有効デアリ且ツ適當ナル奨励保護方法ナルカハ各國ノ国情ニ依ツテ異なるカラ此所ニ之レヲ断定スルハ不可能デアル

我國ニ於ケル鉄道普及政策ハ明治五年京浜間鉄道ノ開通式當時百官ニ賜ハリタル勅語ノ一節ニ「朕更ニコノ業ヲ拡張シコノ線ヲシテ全國ニ蔓布セシメンコトヲ庶幾ス」トアルニ基キ以テ六十年我が國鐵道普及ノ政策ノ根元ヲナシテ而シテ京浜間鐵道ノ開通后二十年、明治二十五年ニ鐵道施設法ガ發布セラル、迄ノ間、我が鐵道政策ハ專ラ普及ヲ計ルニアツタガ官私設ノ明瞭ナル方針モナクソノ時々ノ必要ニ応ジテ或ハ政府自ラ之レヲ施設シ或ハ私設ヲ奨励シテ之レガ補助政策ヲ採ル等全く断片的普及政策ヲ採ルニ過ギナカツタガ鐵道ノ延長ガ



漸ク大ナルニ從ヒ且ツ鐵道ノ普及ヲ完全ナラシムルニハ予メ鐵道系統ノ完成ト全國的大計画ノ樹立トヲ必要トスルヲ覺ツテ、明治二十五年政府ハ漸ク鐵道施設法ヲ發布致シテ全國未成線ニ對スル統一の計画ヲ立テタ。コノ施設法ハ將來全國ニ必要ナル線路ヲ予定シテ敷期ニ分ツテ漸次ニ完成スルノ計画ヲ定メタモノデアツテ、ソノ中主要ナルモノヲ第一期線トシ以後凡ソ十ヶ年間に政府自ラ施設スベク計画シタノデソノ資金ハ公債ニ依ルコト、シタ、尚コノ法律ハ普及ヲ目的トシタモノ故テ予定線中私設鐵道ノ施設出願ガアツタ時ニハ議會ノ協賛ヲ經テ許可ヲ與ヘ得ルコト、シタ、此処デ我が國ノ鐵道網ガ樹立セラレ政府ハコノ法律ニ依ツテ系統的ニ各地ニ鐵道ヲ起シ私設鐵道モ亦コノ網ニ從ツテ各地ニ勃興スルニ至ツタ、以來我が國運ノ進展ニ伴ヒ、鐵道施設法ハ敷度ノ改正ヲ加ヘラレ、予定線ヲ増加シ今全國ニ涉リ百四十九本ノ予定線ヲ有シ政府自ラ着カ之レヲ建設スルト同時ニソノ予定線ニ當ルモノト雖モ一地方ノ交通ヲ目的トスルモノハ私設鐵道トシテソノ施設ヲ許可シ以テ我が國鐵道普及ノ促進ヲ計ツテナル

而シテ私設鐵道ノ施設ニ関シテハ、明治十四年日本鐵道會社ノ鐵道施設ニ對シ

テ免許制度ヲ採リシヲ始メトシ、從來法規ニ改廢變更ハアツタガ免許制度ヲ以テ始終シ今日ニ至ツテナル、又普及ノ獎勵方法トシテハ当初ヨリ補助政策ヲ採ツテナルガ、当初ハ何々ノ鐵道ニ對シ一々命令書又ハ特別ノ法律ニ依ツテ補助スルノ方法ヲ採ツタガ、コノ方法ニ依レバ各鐵道ニ依ツテ補助ノ條件ヲ異ニスル結果ヲ生ジ不公平ガ起リ易クアル故國家ノ制度トシテハ不適当ナルノミナラズ多數ノ私設鐵道ヲ補助セムトスル場合ニハ到底ソノ煩ニ堪ヘザルノ結果ヲ生ズル故明治四十四年輕便鐵道補助法ヲ定メテ予メ一定ノ條件ヲ定メ之レニ適合スル鐵道ニ對シテハ等シク補助スルカノ方法ヲ採ルニ至ツタ、即チコノ法律ニ依ツテ一般地方鐵道ハソノ營業開始ノ十年間ヲ限り、每營業年度ノ益金ガ建設費ニ對シ年七分ニ達セザルトキハ建設費ノ五分ニ當ル、金額ヲ最高限度トシテソノ不足額ヲ補給スル旨ヲ定メテナル、又北海道及ビ朝鮮ハコノ法律ノ條件ヲ以テシテハ尚普及ヲ促進スルコトガ出來ナイカラ、更ニ補助ノ條件ヲ寬大ニシ補助年限ヲ延期シ、補助ノ率ヲ大ニシテナル

第四章 鐵道ノ國際連絡政策

世界ニ於ケル鉄道ノ発達ヲ概観スレバ略次ノ順序ヲ終テキル

(1) 他ノ事業ノ附隨期間(一八〇〇)

(2) 地方的交通機関時代(一八八〇年以降)

(3) 國家的 〃 (一八四五年以降)

(4) 國際的 〃 (一八六九年以降)

以上ノ経過ハ固ニ依ツテ多少ノ遅速ハアルガ大体コノ経過ヲ採リ、各國ニ於ケル鉄道政策ハ昔コノ時代的特色ノ反映デアル、今ヤ各國ノ鉄道政策ハコノ國際的交通機関トシテソノ機能ヲ發揮セシムルニ努メツ、アル、鉄道ノ國際的連絡ハ歐洲大陸ニ於ケルアルプス山脈ノ貫通ト北米大陸横断鉄道ノ竣工ヲ以テ開始ノ時期トス、アルプス山脈ノ貫通鉄道工事ハ一八六一年ニ起リ、一八九一年現在世界ノ最長トンネル *Simplon* (一一哩八分弱)ノ完成ヲ以テ終リ北米横断鉄道ハ一八六九年 *Union and Central Pacific R. R.*ノ竣工ニ依リロツキー山脈ヲ貫イテ *New gate* トサンフランシスコトヲ連絡シ、船舶ヲ介シテアジア、ヨーロッパ大陸ヲ結ビ付ケルニ至ツタ、次イデシベリヤ鉄道ノアジア大陸北部ノ横断が成リ更ニ同鉄道ノ一端ヨリウラジオストツクニ至ル鉄道及

ビハルピンヨリ長春ヲ經テ大連ニ至ル鉄道ノ施設アリ、此所ニ國際的連絡鉄道ガ形ノ上ニ於テ一大型限ヲ画シタノデアル、一方ニ於テバクダツト鉄道ト印度鉄道トノ連絡計画アリ、アフリカ大陸南北縦断鉄道ノ計画アリ、更ニアラスカカムチヤツカ間連絡鉄道、英佛間海底鉄道ノ計画アリ、全世界鉄道ノ連絡モ最早夢想デハナクナツタ。

不許  
複製

昭和八年二月二十三日 印刷  
昭和八年二月二十八日 發行

編輯兼  
發行人 岩瀬利吉  
神田區駿河台三丁目七番地

發行所 廣文社

終

