

99-196□
1200501341837

99
196



始



99
1962

東京高等商
業學校講師

關

一 講述

(第九版)

鐵道講義要領

東京 同文館藏版

99-196₁₂



鐵道講義要領

明治
45.3.23
藏求

序

我東京高等商業學校は商業學中に鐵道の一科を設け
學生をして鐵道經營の大要に通曉せしむるを目的と
せり余や其講述の任に當ること三歲適當なる邦語の
參考書を求むるも之を得る能はず茲に於て講義の大
綱を剗削に附して學徒の勞を省くの便を感じ昨秋以
來講義の進行に伴ひ要領を印刷し本年六月其業を終
る本書則ち是なり然るに講述科目の範圍の廣きと授
業時間の制限あるとの事情は余の所期に反するもの
少なからずと雖も今や學生諸氏の新に講筵に列する
に際し良參考書の缺乏を感ずること愈々切なるもの

あり是れ余が本書を上梓する所以にして不備なる本書も世上識者の批正に依て完成を得るの日あらば著者の至幸なり

明治三十八年九月十五日於牛込榎街僑居

著者識

第三版序

本書第一版の上梓は僅に二年前に在りと雖も此短日月間に本邦の鐵道業は未曾有の變遷に遭遇し多年の宿題たりし鐵道統一は殆んど解決せられたるが如しと雖も輿論は却て國有制度の前途に關して疑惑を抱き鐵道經營に關する諸問題は世人の注目を惹くに至れり此時に際し余が本書の補正を試み識者の教を仰かんとするは決して閑文字に非ざるべきを信ず

明治四十年九月一日於伊豆國修善寺客舎

著者識

鐵道講義要領目次

緒論	.....	一
第一編 總論		
第一章 鐵道の概念並に其種類	.....	一三
第一節 鐵道の意義	.....	一三
第二節 鐵道の種類	.....	一八
第二章 鐵道の發達概観	.....	三二
第一節 起源	.....	三二
第二節 英國	.....	三七
第三節 歐洲大陸諸國	.....	四〇

第四節 北米合衆國……………四六

第五節 日本……………五一

第六節 結論……………六二

第三章 鐵道發達の影響……………七〇

第一節 總論……………七〇

第二節 鐵道發達の經濟上に於ける影響……………七六

第三節 鐵道發達の政治上社會上に於ける影響……………八二

第四章 鐵道の經濟上の本質……………八六

第一節 總論……………八六

第二節 鐵道間の競争……………九〇

第三節 一線路上に於ける運送者の競争……………一〇〇

第四節 他の交通方法との競争……………一一四

第二編 鐵道政策

第一章 鐵道に關する公共團體の職分……………一二一

第一節 總論……………一二一

第二節 線路の配置並に線路階級に關する政策……………一二七

第三節 私設鐵道の特許及び監督……………一四五

第四節 私設鐵道の補助政策……………一五七

第二章 鐵道制度……………一六六

第三章 鐵道に關する本邦の法規……………一九〇

第三編 鐵道の經營

第一章 總論……………一九五

第一節 鐵道の經營主義……………一九五

第二節 鐵道の資本金……………二〇六

第三節 鐵道の業務組織……………二一八

第二章 鐵道の建設……………二四三

第一節 總論……………二四三

第二節 建設費の多寡に關する一般の
原因……………二五〇

第三節 建設費の多寡に關する特殊の
原因……………二六六

第三章 鐵道の營業……………二八二

第一節 總論……………二八二

第二節 營業費の性質……………二九〇

第三節 營業費の節約……………三〇七

第四節 狹義の營業經濟……………三二三

第四章 運賃……………三二九

第一節 總論……………三二九

第二節 賃率の種類……………三五〇

第三節 旅客賃率……………三五四

第四節 貨物賃率……………三八〇

目次終

增補 鐵道講義要領 改版

關 一 講述

緒論

學者現今の文明國に行はるゝ經濟組織を名けて交通經濟 (Verkehrswirtschaft) と云ふ此意義に於ける交通經濟は孤立的家族經濟 (Die geschlossene Hauswirtschaft) と對立して用ひらるゝものにして血族的關係ある團體が共同して自己の慾望を充足するに必要な生活資料を獲得する場合と異なり交換の手段を以て自己の慾望を充足するに必要な生活資料を獲得する經濟組織を指すものにして其特徴は生産消費の單位たる家族か何等の經濟上の連鎖なく社會に並存するものに非ずして各單位は相依り相待て經濟上の連鎖を以て連絡せられたる一

大社會を構成して共存するに在り故に此場合に於ける交通は交換と同一義にして獨語 Verkehr 又は英語 Commerce なる語は一社會に生活する各人間に何等かの經濟上の連鎖あるとを意味するものなりアダムスミスは曰く「分業か完成せられたる後各人は其慾望を充足するに用ゆるもの、中一小部分のみ自己の勞力に依りて生産するに過ぎず其大部分は交換に依りて得らるゝものなり斯の如く各人か交換に依りて生活するに及へば各人は或程度迄商人にして其生活する社會は Commercial Society と云ふを得へし」と以て Commerce なる語の當時の意義を知るべきなり

然れども今仔細に上述の意義に於ける交通を研究する時は其内に二箇の異りたる現象を發見するに難からず即ち一方に於て貨物の所有者を變換すること他方に於て貨物存在の場所を變換することにして賣買及び運送の兩者是なり此兩者は交通經濟の發達に缺くへから

ざる所にして往時の商人は必ず船車等の運送具を所有し貨物の賣買と運送とに従事したり是れ交通の原始的意義か賣買と運送との兩者を包含するの理由なれとも經濟上の發達は此兩者の分離を要求し夫々特別なる專業者を生し特別なる組織機關の發生を促かすに至り交通なる語は狹義の解釋を生し單に運送に依る交通のみを指すことゝなれり是れ現今普通に用ひらるゝ交通の意義にして吾人の研究せむとする鐵道も亦運送に依る交通の一分科たるものとす

斯の如く賣買と運送商業と交通との分離は社會進化の原理に基きたる變遷にして兩者の截然たる分離は經濟組織上の一大進歩を示すものにして此分離は兩者の關係を粗漫ならしめたるものに非ずして却て兩者か其特別なる機能を盡し社會組織を完全ならしむるに依るを以てなり勿論運送は商業に關係なく行はるゝとあり殊に旅客の運送信書の運送の如き商業と何等の關係なきことあり又古代の軍事輸

送政權維持の爲に設けたる道路驛傳の如き商業と何等の關係なきものなり然れども交通が大發展の時期に入りたるは交換と直接の關係を有するに至りたるに始まる去れは中世近世の交通の發達は之を古代の交通に比して種々の相違を發見するに難からず經濟學者中經濟組織發展の時期を劃するに交通に重きを置くものあるは上述の理由に基づくものなり今シユモラーの交通發達の時期に關する説を掲げて参考に資せむ

註 Schmolzer: Allgemeine Volkswirtschaftlehre Bd. II. s. 4.

氏は交通發達の時期を分ちて三とす即ち次の如し

第一 間斷的近隣交通時代 (Die älteste Epoche des zufälligen primitiven Nachbarverkehrs.)

第二 規則的交通時代 (Die Epoche des bescheidenen aber regelmässigen Lokalverkehrs.)

第三 國內及國際的大交通時代 (Die Epoche des grossen sowohl inneren als internationalen Verkehrs.)

以上の時期は經濟組織の發展と密接の關係を有せるものにして第一期は家族經濟時代に第二期は都府經濟時代、地域經濟時代に第三期は國民經濟時代に相當するものなり

然れども今之を他の方面より觀察するに古代に於ても長距離の大交通なきに非ず即ち羅馬の驛傳制度又は本邦に於ける大化の驛政の如き全國を貫通する規則的なる交通の發達を促がしたるものなり唯、是等の交通は交換商業と何等の關係なく政治上軍事上の必要に基づきたる國家専用の爲にせる方法たりしの點に於て近世の交通と著しき相違を見るものにして近世の交通は單に政治上軍事上のみならず經濟上の目的を主とするに至りたるを其特徴とす而して此變遷は中世商業の發達と共に商人か自己の船車を以て貨物を運送せるに始ま

り一般國民の交通に對する需要が増進すると共に交通業の獨立となり其完成を見たるものとす

斯の如く近世の交通が經濟上の目的を主とし交通方法が其所有者の専用に供するに止らず一般公衆の用に供するを通則とするに至り企業者が資本勞力を投じて交通方法を設け運送の業を營み其使用者又は運送の依頼者より料金を徴收し企業上の利得を收むるを得べく茲に交通方法は古來見るを得ざる大發展の時期に際會し各國民の内
部及外部に於ける經濟上の連鎖をして愈々完美の域に近づかしめ現今の交通經濟と稱する經濟組織を現出せるものなり

以上の概論せる發達は技術の進歩を促がして十九世紀に至りて成熟の域に達したり就中其著しきものは蒸汽力の交通方法に於ける應用にして鐵道並に汽船の發明は實に十九世紀經濟上の變遷を促かしたる大原因と云ふを得べく技術の發達を促かしたるものは經濟組織

の變遷なりと雖も其發達はまた經濟組織の變遷に貢獻する所少なからず殊に鐵道の發達か生産消費交換の状態に大變化を生せしめたるのみならず政治上社會上の組織にも影響を及ぼし其迅速なる延長は資本集中の現象となり大企業の組織を必要ならしめ是より生ずる獨占的傾向は經濟政策上に難解の問題を發生せしめたる等其關係する所頗る廣きを推知すへきなり

されは鐵道業は汽船業と相並ひて近世交通業の特徴を代表するのみならず大企業の先驅として其組織經營に關する問題並に之と關聯する政策の問題を研究するに最適當なる企業と云ふを得へし然れども斯の如く鐵道業か十九世紀に於ける新現象にして研究の範圍廣さの結果は學者の説く所未た其揆を一にせず其政策に於ても屢々誤謬に陥り經營の原理に關しても討究の餘地尙ほ少なからず隨て鐵道論の體系の如き殆んと全く之を見る能はざる觀あり余は暫く卑見に基づ

きて次の順序に基きて講述をなさんと欲す

本講義に於ては主として鐵道の經營を講述するを目的とするも鐵道の經營は一般の國民經濟並に之に關する政策と關聯し公私經濟の錯綜せる關係に依るもの多きを以て鐵道政策の研究と相俟たさるへからず故に本講義は次の順序を採る

第一篇總論 鐵道の意義、種類、發達の大要、發達の影響並に其經濟上の本質、

第二篇鐵道政策 鐵道に關する國家其他の公共團體の職分、鐵道制度並に本邦鐵道法規の大要、

第三篇鐵道經營 鐵道の經營主義、資本の供給業務組織、建設、營業、運賃、

本講義に關する參考書の主要なるもの次の如し

上著書

講義者解説	コルソソフ氏交通政策
同 講述	鐵道費率論(經濟世界連載)
加藤晴比古	交通論(經濟叢書連載)
内海安太郎	鐵道法令汎論
茂木英雄	鐵道通論
通信者	通信史要
Johnson, American Railway Transportation. 1904.	
B. H. Meyer, Railway Legislation in The United States. 1903.	
Ross, British Railways. 1904.	
Medernott, Railways. 1904.	
Trint, American Railways. 1903.	
Paish, British Railway Position. 1902.	
Findlay, The Working and Management of an english Railway. 5th ed. 1894.	
Zeans, Railway Problems. 1887.	
Hadley, Railroad Transportation. 1885.	
Griferson, Railway rates, english and foreign. 1884.	
Aekworth, The Railways and the Traders.	

Ditto, Elements of Railway Economics. 1905.
 Kirkman, Science of Railways. 1903.
 Newcombs, Railway Economics. 1898.
 Adams, Railroads, their Origin and Problems. 1878.
 Wall, British Railway Finance. 1901.
 Hodges, On Railway.
 Wellington, The economic Theory of Railway Location. 1898.
 American Railway. 1897.
 Cooley, Theory of Transportation. 1894. (Amer. Econ. Assoc. Publication vol. IX No. 2)
 Gantshull, Electric Railway Economics. 1904.
 Preston, A Manual of practical Law, Railway.
 Picard, Traité des chemins de fer. 1887.
 Brieka, Cours des chemins de fer. 1894.
 Colson, Transports et tarifs. 3 me Edit. 1903.
 Gohn, System der Nationalökonomie, Bd. III 1898.
 Derselbe, zur Geschichte und Politik des Verkehrsens. 1900.
 Roscher, System der Volkswirtschaft. Bd. III. 7te and

Wagner, Finanzwissenschaft I Theil.
 Sax, Transport und Kommunikationswesen in Schönberg's Handbuch.
 Derselbe, Die Verkehrsmittel. 1879.
 W. Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland. 1900.
 Föllinger, Grundzüge des Eisenbahnwesens. 1903.
 Van der Borgh, Das Verkehrsresen. 1894.
 Knies, Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. 1853.
 Röhl, Encyclopödie des Eisenbahnwesens. 1890-95.
 Weber, Die Schritte des Eisenbahnwesens.
 Der Weltverkehr und seine Mittel. 1901.
 Conrad, Handwörterbuch d. Staatsw. 中鐵道に關する事項
 2. 雜誌統計並に法令集
 鐵道時報 (鐵道時報局)
 帝國鐵道協會々報 (帝國鐵道協會)
 鐵道要隘 (鐵道時報局)
 鐵道法令集 (同上)
 鐵道局年報 (同上)

鐵道譯義要領

鐵道作業局年報

臺灣總督府鐵道部年報

外國の鐵道統計に就ては概ね政府の刊行に係る年報あり
鐵道に關する諸雜誌中重要なるものは次の如し

Railroad Gazette. (米英) 週刊

Railway News. (英) 同上

Railway Magazine. (英) 月刊

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer. (白) 月刊

Archiv für Eisenbahnwesen. (獨) 一箇年六回

Zeitschrift des Vereins Preussischer Eisenbahnverwaltungen. (獨) 週刊

其他鐵道國際會議報告書あり

第一編 總論

第一章 鐵道の概念並に其種類

第一節 鐵道の意義

鐵道といふ語は吾人日用の用語より經濟上又は法律上の術語となりたるものなれば時と場所とに依りて種々の意義に用いらるゝことあり今單に文字上より解釋すれば鐵道は鐵軌を布設せる道路と云ふ意義を有するに止まり其使用の目的か廣く一般公衆の用に供すると鑛山又は工場等の專用に供するとを問はず又動力か人畜の牽引力に依ると蒸氣電氣等の機械力に依るとを問はざるなり斯の如き用語例は十九世紀の當初法律に於ても見る所にして英國最初の立法の鐵道なる語は馬車鐵道を指したるものなり

然れども鐵道が經濟上最も重要な交通方法となり他の交通方法と區別せられ其企業組織經營並に政策等に關する特殊の問題を發生するに至りたる所以は鐵軌を用ひたる通路たりと云ふよりも蒸氣力を動力として使用するに至りたると一般公衆の用に供するに至りたるとの二點に存す故に學者は鐵道に關し普通の用語と異りたる意義を與へたり今其一二を示さむ

サックス曰く鐵道を國民經濟上より解釋すれば蒸氣力を陸運に應用せるものなりと(Die Verkehrsmittel. Bd. II. s. 1)

ウルリッヒ氏曰く鐵道は特別なる軌道を有し機械力に依り旅客貨物及び書信を陸上に於て運送する方法なりと(Archiv f. Eisenbahnwesen 1894 s. 91)

註 Kohl, Encyclopaedie III. s. 1190.

以上二種の定義に類似するものはグライム、ハウスコーヘル、ライエ

ム諸氏の著書中に掲げらるゝを見る而してサックス氏の定義は單に蒸氣力と云ふを以て電氣力を用ひたる場合を除外し現今の鐵道なる觀念と一致せず唯法律上鐵道と云ひて單に蒸氣鐵道のみを含み電氣鐵道に對し特別の法令を設くる場合の用語例と一致するに過ぎず次にウルリッヒ氏の定義に依れば機械力と云ふ點より馬車鐵道は鐵道と云ふを得ざるも蒸氣鐵道電氣鐵道又は靜止的機械力を利用する鐵道を包括し特別なる軌道と云ふ點より架空運搬線即ち鑛山等に使用する線條に依る運搬方法自動車又は石油輸送管の如きものを除外するを得べきを以て略完全なるものと云ふを得へしされと余は經濟上研究の對象とすべき鐵道として尙ほ一層制限を加へ一般公衆の用に供するものに限らむと欲すされは吾人は鐵道の意義を次の如く定めむと欲す

鐵道は軌鐵を布設せる通路上に於て主として機械力に依り迅速且

の大量の運送をなし得る陸運の設備にして一般公衆の用に供するものを云ふ

隨て此定義に依れば布設者一己の用に供する専用鐵道は吾人の研究の範圍外に立つものなり何となれば此種類の鐵道は布設者の營む他の事業例へは農業工業鑛山業の經濟上に必要なる設備と云ふに過ぎずして恰も工場器械器具と同一のものなれば獨立せる交通機關に非ず其發達は主たる企業に伴ひ企業家の財力に依りて決定せらるゝものなればなり國家か軍事上の必要より單獨の使用に供する目的を以て布設せる鐵道の如きも亦同一なるものとす然るに一般公衆の用に供する目的を以てする鐵道は獨立せる企業として其發達は直接に一國々民の經濟政治社會上の生活に關聯すべく企業の組織經營の方法運賃の問題等全く特殊の研究を要する經濟現象を發生せしむるを以て吾人は主として此種の鐵道を研究せむと欲するなり

次に注目すべきは鐵道か特別の軌道を有することなり特別の軌道を有することは鐵道に於ける獨占的性質を生せしむる一原因にして之に依りて土地の天然的状态と關係すること多く其起業に對し國家其他の公共團體の干渉を要すること多く鐵道の特許及び之に伴ふ土地收用法の適用の如き特殊の問題を生ずる所以なり

終に鐵道の近世交通機關上に重要なる地位を占むる所以は鐵道か單純なる通路の一種に非ずして迅速且つ大量の運送を爲し得へき陸運の設備たるに依る思ふに交通機關なる語も亦其意義漠然たること多しと雖も之を嚴密に解釋すれば交通の三要素たる道路動力搭載具の三者か一定の目的に對し秩序ある組織の下に新合せらるゝ場合には最も完全なる交通機關と云ふを適當とすされは此意義に於て鐵道は最も完全なる交通機關と稱するを得べく鐵道の特色は軌道を布設し道路の車輪に對する抵抗力を減少したるのみならず蒸汽力其他の

機械力を使用し迅速大量の運送をなし得るに在り斯く一方に於て軌道を有し他方に於て之に應じたる搭載具動力を用ひて運送をなすに至りたる結果は(一)固定資本の集中を要するに至り(二)一國の經濟政治社會上の發達に對する一大原動力を見るに至らしめたり茲に於てか鐵道の特色として機械力の使用をも注意せざるへからず勿論機械力の使用は其目的たる迅速大量の運送をなす一手段たるに過ぎざれば其使用は鐵道に欠くへからざるものと云ふを得ず馬車鐵道其他人畜の牽引力を利用する鐵道も都市交通機關又は地方的交通機關としては鐵道と見做すも不可なし唯一國の大交通機關としての鐵道と云ふ場合には機械力使用のものに限るも不可なしと信す是れ余か上に「主として機械力を使用すと云へる所以なり

第二節 鐵道の種類

粗より精に簡より繁に進むは進化の大則にして鐵道も其發達と共に現今に於ては幾多の分類を生じたり此分類の生じたる所以並に其區別の詳細なる點は後章に譲らざるを得ずと雖も茲に其大要を掲げ用語の意義を明かにし講義の便を圖らむと欲す

鐵道の分類は種々の標準に依るを得べく吾人は經濟上より鐵道の研究に従事するものなれとも技術上及び法律上の分類も亦關係尠なからず今次に(一)技術上(二)經濟上(三)法律上より鐵道の種類を説明すべし

(一) 技術上の分類 此分類も亦一樣ならず種々の觀察點より鐵道を區別するを得れとも今次に其重要なるものを掲ぐ

註 Der Weltverkehr und seine Mittel. s. 83-95

第一 布設地方の地形並に狀態に依る區別

此標準に依り平地鐵道(Flachlandbahn)山間鐵道(Gebirgsbahn)登山鐵道(Berg

bahn)市街鐵道(Stadtahn)等の種類を生ず此各種の鐵道は上述の順序を以て發達せるものにして平地鐵道は線路を布設すへき路面を得るに大工事を要せず隨て線路の勾配も強からず曲線も小半徑のものを要せず之に反し山間鐵道に於ては地形上墜道橋梁其他の大工事を要し勾配も強く曲線も小半徑のものを要するを常とす獨逸の例に依れば平地鐵道に於ては最強勾配を二百分一(即ち二百尺に付一尺の高を有する場合)曲線の最小半徑は千百米突本邦に於ては鐵道の尺度として鎖を用ひ一鎖は六十六呎とす故に千百米突は約五十鎖の曲線なりとし山間鐵道に於ては最強勾配四十分一最小曲線三百米突とせるか如き地形上の相違より來るものにして元來鐵道の運輸上より云へは勾配の緩く曲線の大きなる丈け運輸上利益多きものなれば地形峻峻の場合には勾配の緩く曲線の大きなるに従ひ多大の工費を要するを以て建設費の節約上前述の如き勾配曲線の最高限を生ずるに至るものとす

又本邦は地形元來峻嶮の場合多く一般に橋梁墜道切取埋立等の工事を要すること多く彼東清鐵道旅行者か墜道の皆無なるに驚くは本邦鐵道を見慣れたる乗客たるに依るものにして本邦の鐵道は大陸諸國の所謂平地鐵道と稱する部分甚少ものなり

又登山鐵道は概ね短距離の鐵道にして高山に登るの勞を避けしむるものなれば迅速に大量の運送をなすを要せず勾配の如きも甚強く普通の鐵道の裝置に依る能はさること多きを以て齒車式其他特別の裝置を用ゆること多し

終に市街鐵道は都會内部の往來の便に供せむか爲に設けらるゝものにして繁盛なる街路より乗降の便を欠くへからざると同時に猥に建造物を取毀ちて線路を布設する能はさるを以て特殊の建築運轉の方法を要し場所に依りては巨額の工費を抛ちて地下線又は高架線を設くるを要するものなり

第二 動力に依る區別

動力に依れば蒸汽力、電氣力、其他の鐵道の區別を生ずれとも實際重要なるは蒸汽力と電氣力の二者に過ぎず元來鐵道と云へば蒸汽鐵道を指すこと多く近年に至る迄電氣力は短距離の旅客交通にのみ用ひられしに過ぎず然るに約十年前より長距離の電氣鐵道の發達となり近來に於ては小貨物の運送にも使用せられ茲に蒸汽鐵道と有力なる競争を試むることとなり兩者の優劣得失は現時鐵道界の大問題となり

今蒸汽鐵道と電氣鐵道との優劣を論ずるは電氣鐵道の試験時代に於て頗る困難なれとも大要電氣鐵道の利益とすべき點は輸送の單位を小ならしめ發車回數を増加するの容易なること及び加速度を得るの容易なるより發車停車を頻繁ならしめ得べきの點に存すされと斯の如く發車停車の頻繁なるか爲に速度の減少となり少しく長距離の

場合には蒸汽鐵道よりも速度遲きを免かれさると運賃の上にて蒸汽鐵道は貨物運輸を兼ねるを以て競争の餘力少なからざるの利益あり隨て現今電氣鐵道の營業の範圍は蒸汽鐵道に比して狭少の傾ありと雖も其將來の發達に至ては頗る有望にして鐵道業の研究者は此問題に關し種々の方面より常に注目を怠るへからざるなり

註、四垣直記三十九年電氣鐵道調査報告、東京高等商業學校修學旅行報告、並

ii. Gutschall, Electric Railway Economics

第三 軌道の種類に依る區別

軌道の種類に依りて粘着力 (Adhesion) 齒車 (Rack) 鋼索式鐵道 (Cable-Rail way) に區別す此中最も普通に行はるゝは第一の者にして齒車式鋼索式は特殊の必要に應ずべきものにして登山鐵道に用ゐらるゝこと多し我國に於ては碓氷峠に於てアプト式と稱する齒車鐵道を用ひたり

第四 軌間の廣狹に依る區別

此區別は經濟上にも甚だ重要な關係を有するものにして四呎八吋半を標準軌間(Standard Gauge)とし之より廣きものを廣軌とし狭きものを狹軌とす斯の如き區別を生したる所以は英國に於ける鐵道史上の事實に淵源するものにして英國に於て炭鑛に用ゐられたる鐵道の軌間は四呎八吋半を普通とせしかは汽鑛車の發明者たりし Stephenson は此軌間を採用し同氏の製作せる汽鑛車は廣く使用せられ英國のみならず米獨等にも輸入せられ各國鐵道の軌間を同一ならしむるに至れり斯く此軌間は偶然の事實に依り技術上特長あるに非るを以て之に對し反對を唱ふる者を生したり其最著しきは英國著名の技師たりし Isambert Brunel にして氏は七呎軌間の利益を主張し之に依りて大西鐵道線を布設せり爾後此問題に關し屢々議論を惹起したる末千八百四十五年英國議會は委員を設けて此問題を調査し技術上ブルネルの説を認めたるも軌間統一の必要上 $48\frac{1}{2}$ 吋を標準軌間とし一般に之

に依らしむることゝなれり(愛蘭に對しては 5'3" を標準軌間とせり)此標準は英國以外に於ても認められ現今世界鐵道の四分の三は此軌間に依り廣軌鐵道を探るものは魯國(1525 mm)西班牙(1676 mm)及印度南米等の或線路に過ぎず之に反し狹軌鐵道は近年歐洲諸國に於て地方運輸を目的とする鐵道に於て採用せらるゝに至れり即ち獨逸の小鐵道(Kleinbahn)中には 1000, 750, 600 mm の軌間を有するものあり斯の如き狹軌の採用せらるゝ所以は運輸の頻繁ならざる地方に於て快速力の列車を要せず輕量の列車を以て強き曲線勾配を用ゐたる線路を走行せしめ建設費の節約を圖るの必要あるを以てなり

本邦に於ては京濱鐵道布設の當時三呎六吋の狹軌を用ゐる現今此軌間を以て法定のものとし(四十條)然れとも韓國に於て邦人の布設せる線路は悉く標準軌間を探り又南滿洲鐵道會社の線路は現今本邦の法定軌間に依るも將來標準軌間に改造すべき豫定なり

(二) 經濟上の分類 此分類も種々あるを以て其重要なるものを掲

く
第一 布設の目的に依る區別

此區別は一般に用ひらるゝ軍用、普通、殖民、鑛山鐵道等にして單に主なる布設の目的を示すに過ぎずして正確なる意義を有せざるものなり

第二 所有者及び經營者に依る區別

國有公共團體所有及び民有鐵道の區別並に經營者に依る官業及び民業鐵道の區別は經濟政策上殊に重要なるものなれば後章更に之を論すへし

第三 他鐵道との關係に依る區別

此區別は接續鐵道、並行線又は競争線の關係より生ずるものなり

第四 經營の種類に依る區別

集約的及粗放的經營の鐵道 (Bahnen intensiver Gestaltung und extensiver Ge-

staltung)の區別は經營上甚だ重要なるものにして建設營業の相違を來す所以なれば後章更に之を論すへし

第五 運輸の強度 (Intensity of traffic, Verkehrsintensität) に依る區別

此區別は第四の區別と相並ひて經濟上重要なるものにして法律上の區別とも關係を有し種々の説あるを免れず今二三學者の所説を掲げん

Saxl氏は幹線鐵道、枝線鐵道、地方鐵道 (Haupt-, Neben-, Nebenbahnen) の分類を採る同氏 Verkehrsmittel, Bd. II S. 195)

Wagner氏は(a)第一級鐵道 (Hauptbahnen oder Primärbahnen) (b)第二級以

下の鐵道 (Bahnen des zweiten Rangs, oder Sekundärbahnen) とす (同氏 Finanzw. I Theil)

Cohnは幹線鐵道、技線鐵道、小鐵道及び市街鐵道 (Strassenbahnen) に區別す (Conrad 經濟字彙 Bd III S. 498)

以上の分類は大同小異なりと雖もコーンの類別最も當を得たりと雖も小鐵道の名稱は地方鐵道とするを可とす

(三) 法律上の分類 此區別は前述へたる技術上並に經濟上の分類に根據を有するも全然同一なるものにあらず各國は夫々監督上の必要に基づきて種々の分類をなしたり

本邦現行の法律に依れば私人の布設する鐵道は私設鐵道法(三三法)軌道條例(七三法)及專用鐵道規則(省令二八)に依るもの、三種ありて私設鐵道法第一條は該法の適用範圍を定めて軌道條例其他特別の法令に規定するもの、外一般運送の用に供する私設鐵道とし同條第二項には私設鐵道會社の運送營業の爲にする支線は本法を準用するものなりとせり又軌道條例は公共道路上に布設せる一般運輸交通の便に供する馬車鐵道其他之に準すべき軌道に適用すべきものとし專用鐵

道規則は一個人又は一會社に於て個人の專用に供する鐵道に適用するものとせり

又本邦に於ては三十九年鐵道國有法第一條に「一般運送の用に供する鐵道は總て國の所有とす但し一地方の交通を目的とする鐵道は此の限にあらざると規定し地方鐵道と一般鐵道とを區別せるか如きも此區別は鐵道買收上の目的を有するに過ぎずして運輸に關する規程等に於ては何等の差別なきものとす

此他政府か自ら鐵道を布設し其營業をなす場合に關しては鐵道敷設法北海道鐵道敷設法に準據するの外必要に應じて豫算を編成し議會の協賛を経てなすべきものとす

又上述の軌道條例に依る鐵道は地方廳又は警視廳令等の制限を受くべきものにして電氣鐵道は尙電氣事業取締規則に依るべきものとす

本邦に於ける鐵道の法律上の分類は上の如く錯雜し尙不備の點を免れず英佛獨等の諸國に於ては運輸の強度に依る區別を基礎とし法律上の分類をなすを常とす而して其分類は或は技術上の標準に依り或は行政上の裁定に依り概ね二三種に區別するものとす是れ運輸の強度は線路工事の精粗運轉運輸の方法等に種々の相違を生せしむるを以て監督上區別を要するを以てなり今英佛獨三國の分類を示せば次の如し

第一 英國に於ては普通鐵道以外に輕便鐵道 (Light Railway) を認め千八百六十八年の法律に依り一車軸の軌道に對する重量八噸を超へず一時間の速度二十五哩を超へざるものを輕便鐵道とせり

第二 佛國に於ては一般鐵道 (Chemins de fer d'intérêt Général) と地方鐵道 (Chemins de fer d'intérêt local) とに區別し其標準は運輸の性質に依るものとせり

第三 獨逸に於ては幹線鐵道 (Hauptbahn) 枝線鐵道 (Nebenbahn) 及び小鐵道 (Kleinbahn) に區別し各特別の法律に依り幹枝線の區別は運輸の繁閑に依り小鐵道は一車軸の軌道上の重量五噸を超へず一時間の速度三十基米突を超へざるものとせり

然るに本邦の規定中軌道條例に依るものは上述各國の規定と異りて公共道路を使用するものに限らるゝを以て専用の軌道敷地を有するものは凡て一般の私設鐵道法に準據するを要するを以て其發起建設營業に關する規定繁に失し地方鐵道の發達を害すること少なからず且つ軌道條例は頗る不完全にして監督官廳の數を多からしむの弊あり早晚改正を要すべきなり

第二章 鐵道の發達概観

第一節 起源

現今に於ては鐵道に種々の區別ありと雖も其起源は普通の道路に於て車輛を行るに路面と車輪の間に於ける摩擦を減少せんとするの思想に在りて其第一着手として路上に軌條を敷設せるを以て鐵道の起源とすべきなり斯の如き考案は遠く埃及並に希臘に其端を發したるものなりとの説あれども史筆に存するものにして最も信すべき最古のものは西歴千五百年頃獨逸Rhein地方の鑛山に於て起りたる鑛石運搬の方法なり此鑛山車道はエリザベスの朝英國に輸入せられ鑛山の外平地にも應用せられたりと云ふ是等の軌道は鐵道の起源となすも或は不可なかるべしと雖も其方法の幼稚にして之を後年の鐵道に比すべくもあらず僅に枕木を併置し所々に鐵片を釘付して車輛を走

行せしめたるに過ぎず爾後多少の工夫を凝して木軌道に鐵片を張りて軌道の摩損を防ぐに至れり所謂 Plate-layer なる語の存する所以なり斯の如き幼稚なる方法は英國經濟上の發達歩を進め鑛山業の盛なるに及び不充分なる感を免れずして千七百六十七年に至り Reynolds なるもの銑鐵の販路を失ひたるに際し鐵軌を製して試用に供したり此計畫は當初一時的のものなりしが其利益大なりしを以て終に永久の方法となれり然るに氏の案出せる鐵軌は凹字形のものにして車輛の脱線屢々なりしを以て數多の改良を経て千七百八十九年 W. Jessop は凸字形の鐵軌を用ひ車輛に輪縁を附し現今の鐵道車輛を考案せり茲に於て普通道路に使用せらるゝ車輛は鐵軌上に使用するを得ざるに至り鐵道の經營上に一大變動を生じたり爾後軌條改良の考案は種々に講せられ終に千八百三十年 R. Stephenson の切斷面の終始同一なる鍛鐵軌條の製作となり軌條の結構漸く完全となれり

技術上に於ける軌條の改良上の如くなりし原因は實に當時英國の經濟上の發展に在りて一般に工業の發達し各種の運送の必要増加し運河開鑿の如き十八世紀の未業に於て盛大を極むるに至りしかば陸上運送に於ても發達せる運送方法の發明は世人の渴望する所なりき然るに人畜の力に依る運送は牽引力も速力も少きを免れずして之に代はるべき有力なる發明の必要を感ずること甚大なりき是れ鐵道上の運送に蒸汽力の應用を來したる最大原因なりとす

蒸汽力を運送方法に應用せんとするの考案も亦遠く十七世紀に端を開きたるが如し此考案は十九世紀の初に至りて漸く成熟しRichard Trevithick は千八百二年機關車を發明して特許を得たり而して當時に至る迄の計畫は普通道路路上に使用するに在りしを以て其成功著しからずトレヴィシツクは之を軌道上に運轉するの考案を立て多少の成功を見平坦線に於て一時間五哩の速力を以て十噸の重量を牽引する

を得たりと云ふ是れ現今の鐵道の濫觴なり

トレヴィシツク氏の後を次て汽關車の改良に苦心せるもの少なからざりしが其最も著しきものはGeorge Stephensonにして氏は千八百十四年一機關車を製作して石炭坑の運搬に便せしが千八百二十一年Stockton及びDarlington線の特許を経て一般公衆の貨物運輸を營業せんとするに當りス氏の考案に成る機關車(Locomotion と稱す)を用ひて好成績を收め次でマンチエスター、リバプール鐵道の許可せられ懸賞を以て機關車の考案を募るやス氏の Rocket は完全なる機關車として首位を占め氏は終に機關車發明者としての名聲を後世に傳ふるに至れり

註 鐵道の技術的發達に關しては次の書を參考すべし

Findlay, English Railway, chap. I. Johnson, American Railway Transportation, chap. IV.

ハルツ鑛山に於ける簡單なる木軌道の使用より里曼鐵道の開業(1830)に至る迄二百餘年間技術上の進歩が漸を以て鐵道を完成せると

同時に經濟上の發展は十字軍役以降幾多の變遷を経て國民經濟の組織を見るに至り其最進歩せる英國に於て公共的の運送方法として鐵道を見るに至りたるは注意を要する所なり抑々十八世紀の末葉に至る迄の鐵道は鑛山業者運河業者又は大地主等の自己の用に供する爲に布設せる所にして公共の運送方法たりしものなかりきその之あるは千八百一年英國議會の特許を經たる Wandsworth-Croydon 間の馬車鐵道に始まる此鐵道に關する法律は専ら運河會社の特許條例に倣ひたるものにして爾後千八百二十五年迄二十有餘の鐵道會社の設立あり其總哩程三百六十六哩資本百四十一萬磅に達するの盛況を呈したり是等は悉く馬車鐵道なりしが同年ストットン、ダートリントン、グトン鐵道は貨物運輸を開業し千八百三十年里曼鐵道は貨物旅客運輸をなすの目的を以て汽關車を使用するに至れり茲に於て技術の發明と經濟の發展は相待ちて鐵道史上に一展開の時期を畫したるものなれば里曼

鐵道の布設を以て鐵道の發明時代を終了せるものとし次節以下重要な邦國に就て發達を概叙すべし

第二節 英國

英國に於て里曼鐵道の開業と共に經濟上技術上社會上の反對嘲笑は雲散霧消し同鐵道會社の株主は初年八分の配當を得爾後増加して一割の高率を維持するの好況に際會せしかば多數の鐵道計畫を惹起し千八百三十六年頃には鐵道投機熱を惹起し同年議會を通過せるもの二十五線路資本二千二百二十九萬磅に上り翌年も亦之に次ぎ英國鐵道線路中の主要なる線路は當時に萌芽を發し其峻成は鐵道網の基礎を定むるに至れり然るに鐵道企業も亦一張一弛を免れず千八百卅八年以後稍々衰勢を示し千八百四十年には一線の出願を見ざるに至れり當時英國議會は屢々鐵道政策の問題を討議し鐵道の技術上及び營

業上の監督を嚴にするの必要を主張するものありしも議員の多數は尙十分に鐵道の獨占的性質を了解する能はず統一的の鐵道政策は施設を見ず單に二三の一般法を發布せるに過ぎず

然るに千八百四十年頃より再び衰勢を挽回し千八百四十四年乃至四十六年には鐵道布設熱の頂點に達し三年間に特許せる線路は九千三百哩に達し資本二億五千萬磅に上りければ四十七年以後既設會社の解散するものありて鐵道建設時代は終を吾げ整理時代の開始を見るに至れり此時期に於ても英國の鐵道政策は不完全を免れず尙鐵道に於ける競争を維持せんとせしも成功を見ず鐵道業者は夙に競争の不利を感じ漸次に線路の統一競争の排斥を企て千八百七十年頃に至りては現今の大鐵道會社の成立を見るに至れり

斯の如く英國鐵道の合併漸く歩を進め大會社の成立となり鐵道問題も局面を一變し鐵道會社の專横に對する公衆の苦情となり千八百

七十三年及千八百八十八年の Railway and Canal Traffic Act の制定となり鐵道運輸に關する特別法庭の設置を見たり

然れども此問題は現今と雖ども全く解決を見るに至らず一般公衆は鐵道運賃の高率を非難するも鐵道會社は却て純益金の減少に苦心するの狀となり近年鐵道經營法の改良を促かすに至りたり

英國鐵道の發達に關する統計次の如し

	線路	建設費	純益金
一八七〇	六、六三三哩	—	—
一八七〇	一、五九三	百萬磅	二、三三三
一八八〇	一、七九三	七、二八	三、一八
一八九〇	三、〇〇五	八、九七	三、六七
一九〇〇	三、一八三	一一、七	三、〇〇
一九〇一	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九〇二	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九〇三	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九〇四	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九〇五	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九〇六	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九〇七	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九〇八	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九〇九	三、一八三	一一、三	三、〇〇
一九一〇	三、一八三	一一、三	三、〇〇

而して是等の二萬三千哩中大部分は數會社の手に集中せらる今一九〇七年四月の調査に依り千哩以上の線路を所有する會社を擧ぐれば次の如し

Great Western	三六八哩
London and North Western	一九六
North Eastern	一六六
Midland	一五〇
North British (蘇蘭)	一三二・五
Great Southern (愛蘭)	一一〇・五
Great Eastern	一七三・五
London and South Western	一〇一・五

第三節 歐洲大陸諸國

歐洲大陸諸國に於ける鐵道の發達は各國遲速ありて且つ特殊の點ありと雖ども概括的に論ずる時は英國に比して國家の保護干涉大な

るの相違ありこれ大陸諸國に於ては私人企業心の發達十分ならず資本亦英國の如く潤澤ならざりしと經濟政策に關する觀念并に慣行の相違せるとに依るものなり今先づ各國に於ける鐵道開設の年月を擧ぐれば次の如し

佛 國	St-Ftienne-Lyon	一八三二年七月
白耳義	Brussels-Maline	一八三五年五月
獨 逸	Nürnberg-Fürth	同 年十二月
澳太利	Florisdorf-Wagram	一八三七年十一月
魯西亞	St-Petersburg-Zarskoje	一八三八年四月
伊太利	Naples-Portici	一八三九年十月
和 蘭	Amsterdam-Utrecht	一八四三年十二月
匈牙利	Pest-Waizen	一八四六年七月

其他瑞西班牙は千八百四十年代の終に鐵道を開設し其他の諸國

は五十年以後に至りて始めて鐵道を布設せり
是等諸國に於ける發達の概要

(一) 佛國に於ては千八百三十三年全國鐵道線路計畫の調査を起し
千八百四十二年に至り巴里を中心として國境に達する幹線の布
設を決定し地域分割制度(System of division of field)を採り各線路間の
競争を避け各地方に必要な線路を布設するを勉めたり此制度
は其後幾多の變遷を経たるも千八百五十九年及千八百七十九年
の二法律は著しきものなり(政策の精神に於て同主義を維持し政
府と會社の協力を依り鐵道を全國に普及せしめたり現今同國の
鐵道は六大會社線と政府線に分割せられ一九〇五年に於ける各
線路の延長及建設費は次の如し

政府線	延長	建設費
	三、九七六 <small>里</small>	一、九七六 <small>萬圓</small>

Nord	九、七六〇 <small>里</small>	一、九七六 <small>萬圓</small>
Est	九、七六〇 <small>里</small>	一、九七六 <small>萬圓</small>
Ouest	九、七六〇 <small>里</small>	一、九七六 <small>萬圓</small>
Orléans	九、七六〇 <small>里</small>	一、九七六 <small>萬圓</small>
Paris-Levon-Mediterranée	九、七六〇 <small>里</small>	一、九七六 <small>萬圓</small>
Midi	九、七六〇 <small>里</small>	一、九七六 <small>萬圓</small>

(二) 獨逸の鐵道は當初一定の組織の下に計畫せられたるものに非
ずして各聯邦は任意の政策を以て鐵道の布設を試みしが帝國成
立の氣運と共に鐵道の統一を必要とするに至り千八百七十一年
の帝國憲法は鐵道監督權を帝國の手に統一せんとするの精神を
示したりと雖ども聯邦間の嫉視は容易に統一を成さしめず千八
百七十六年ビスマルクの帝國々有鐵道案も聯邦議會に於て否決
せられたりされど該案の失敗と共にビスマルクは普國をして先
づ國有鐵道政策を實行せしめ千八百八十二年頃迄私設鐵道の買

收を勉め他の聯邦も亦之に倣ひたるを以て現今に於て鐵道は各聯邦政府の手に統一せられ國有鐵道の模範を獨逸に求めざるべからざるに至れり次の統計は同國に於ける國有鐵道の増加を見るに足るべきなり

	官業	民業	合計
一八五〇	二九三三	三〇四二	六〇七五
一八七二	九九三	二五九	二五九二
一八八二	三三三	二六三	三三〇三
一八九一	三五四	四三三	四八八
一九〇〇	四九七	四一六	四九七六
一九〇五	五九三	五〇三	五九七

(三) 澳太利に於ては當初數年間特許主義を採りしが千八百四十一年以後官設主義を採り佛國と同じく豫定線路を定め千八百五十四年迄之を實施せしも同年に至り官業の不利益財政上の困難等

より鐵道拂下をなしたりしも千八百七十七年に至り私設補助の弊に堪へず三變して國有鐵道主義に復歸せしも尙民業のもの少なからずして統一を缺くの狀あり
匈牙利は千八百六十六年澳太利と分離せる以後利子保證政策に依りしが千八百七十三年の恐慌後國有政策を實行し澳太利に比して夙に統一の實を擧げたり

(四) 伊太利は十九世紀の前半小邦分裂の狀を脱する能はず鐵道政策も統一を缺きしが其後政治上の統一と共に國有線路増加せしも當時國事内外多難にして政府は財政の窮乏に依り鐵道の改良に力を盡す能はず千八百八十五年以後政府所有線路を三分し各部に對し營業會社を創立せしめ二十ヶ年を期限として國有線路を貸下げ營業をなさしめたり然れども其成績甚だ不良にして千九百五年七月貸下契約の満期となるに及び政府は自ら營業に従

事することとなり純然たる官業制度となれり

(五) 魯國は當初官設主義を以て重要なる線路を布設せしがクリミア戦争後鐵道布設の急を告ぐるに及び利子保証制度を採りしが魯土戦役の後私設線路(外國資本を主とせるもの)の工事粗雑にして運輸の便十分ならず且つ運賃制度の混亂甚しく商工業の發達を害するの弊明白となり千八百八十一年以後國有鐵道政策に復歸しウィッタテの保護政策は一層此勢を助長せり

(六) 其他白耳義も千八百七十年以降國有主義を主とし瑞西も千九百年以降私設線買收の策を定めたるを以て歐洲大陸諸國に於ては國有官業主義の盛なる今日の如き未だ曾て見ざる所なり

第四節 北米衆合國

北米合衆國に於ける鐵道は其發達の迅速なること世界の各國に其

比を見ず其建設營業も新開國として特色を有するの點少なからず殊に其放任政策は鐵道史の研究上注目すべき所なり

米國に於ける鐵道の發達は分ちて三期とするを得べし

第一期 鐵道發達の當初より其太平洋に達したる時迄 1830—1869

第二期 第一期の終より聯邦商業法 (Interstate Commerce Law) の發布

の時迄 1870—1887

第三期 1887年より現今に至る迄

以上の第一期は自由放任時代第二期は各州監督時代第三期は聯邦政府の監督時代として其特色を示すべし

米國の鐵道布設は英國と前後して起りたる所にして始め新英蘭諸州に布設せられ千八百五十年頃迄に同地方の鐵道の布設略々終りたる後は中部及び南部諸州に移り南北戦争の餘燼收まりたる後大陸横斷鐵道の計畫となり千八百六十九年始めて桑港迄鐵道を延長せり此

時代に於て各聯邦は鐵道の布設を歓迎し何等の檢束を加へず且つ土地の無償下附を以て其發達を獎勵せり

第一期に於て僅に一線の太平洋岸に達するものありしに過ぎざりしが第二期に於てミシシッピー河以西の地方に鐵道熱の醸成し冷熱相交錯せるも千八百九十年頃迄には線路系統の大綱略備はるに至れり斯くの如く西部に於て建設に従事せるに當り東部及中部諸州に於ては運賃競争運輸同盟會社合併等の現象を見るに至り各州政府は鐵道監督の必要を感じ各種の法律を發布したりと雖も其効著しからず運賃競争と運輸同盟とは相次ぎ運賃の高低極なく公衆は不公平を訴へて已まずと雖も鐵道を監督すべき良策なくスタンダード石油會社の如き其間に不當の利益を貪り資本的獨占の勢成り之を制する能はず終に各州の法律を以て鐵道の如き各州に亘りて營業をなす大企業を監督する能はざること明白となり千八百八十七年聯邦商業法を發

布し幾分か鐵道營業の監督を統一的ならしむるの傾向を示したり

註 此法律は爾後數回の改正を経て漸次監督を嚴にするに至れり
其著しきものは一九〇三年 *Elkins-Bill* 并に一九〇六年 *Hepburn and Do-*
Haver Bill に依るものとす

同年聯邦商業法は不當なる差別賃率の割戻を禁止したるのみならず運輸同盟を以て違法とし大統領の任命に依る五人の委員を置き同法の實施を監督せしめたり而して此法律の精神は合同の禁止に依り鐵道間の自由競争を維持し運賃の公平を期せんとせるも其結果は却て鐵道會社の合同を激成し千八百九十八年以後米國鐵道の大部分は二三資本家の手に左右せらるゝに至れり其重なるものは次の如し

1899—1900年 *Vanderbilt System* (25,000 miles) *∪ Pennsylvania System* (18,000 miles)との合同

1901年 *Great Northern* 及び *Northern Pacific (Hill Group) ∪ Union Pacific* 及

Central Pacific (Harriman Group) との合同(合計五萬哩)

1902年 Morgan Group と Walker Group との合同(合計二萬五千哩)

勿論是等の合同は完全なる所有の統一に非ず法律上一會社の營業に依るものに非ずして線路貸借株券所有利益共通(Community of Interest)證券會社 (Security Co.) 等の方法に依るものなれども各系統は運輸の實權を統一し各系統が夫々各地方の鐵道を統一して對峙するの狀は封建時代の群雄割據の狀を呈し今や世界鐵道の三分の一は二三資本家の手に獨占せられ國家の勢力も之に加はふる能はざるに至れり是れ米國鐵道政策の自由競争に委頼せんとするの弊に過ぎざるなり

註 北米合衆國の鐵道統一は單に鐵道業のみならず大企業又はト

ラストの發達上研究を要する所なり其詳細は Johnson, op.cit. chap. V-X-

V-XVIII並に拙稿北米合衆國に於ける鐵道の統一(早稻田學報) 一二

八並一二九號)參照すべし

第五節 日本

本邦に於ける鐵道の嚆矢は京濱鐵道に在り同鐵道は維新改革の當時新舊思想の争闘に際し英公使パークスの勸誘と伊藤大隈二氏の熱心なる主張とに依り明治二年十一月十日の廟議を以て布設を決せられたる所にして百萬磅の外債を募集し明治三年四月より起工し五年五月品川横濱間の運轉開始となり同年九月東京横濱間の開通を見た

爾後明治二十五年鐵道敷設法發布に至るまでは鐵道發達史の第一期に屬するものにして此二十年間の政策は専ら鐵道普及を計るに在りて官私設の明瞭なる方針なく時々必要に應じて或は政府自ら布設に従事し或は補助政策を採りたるを以て他動的斷片的の政策あるに過ぎず先づ官設鐵道に於ては京濱線の布設と共に阪神線の工事を

起し七年其工を竣り十二年には京都大津長濱を経て敦賀に達し更に長濱より大垣に延長したりしが十六年兩京聯絡の計畫熟し中山道公債二千萬圓を發行し先づ大垣武豊間高崎直江津間を起工せり然るに中山道中部の工事意外に困難なるを以て更に東海道線を探り二十二年に至り竣成を告げ東京神戸間の幹線茲に始て貫通せり又政府は十三年北海道に鐵道を起工し二十一年小樽幌内間の線路開通せしが翌二十二年に至り官業經營を不利とし之を炭坑と共に北海道炭鑛鐵道に拂下げたり

註 松本莊一耶氏講演日本鐵道政策(國家學會雜誌百七十八號)

又私設鐵道に於ては十四年故岩倉右大臣の盡力に依り日本鐵道會社の創立となり同年十一月東京より青森に至る鐵道特許條約書を下附せり此條約書は特許條件を示したるものにして後年私設鐵道條例及び私設鐵道法の萌芽となりたるのみならず鐵道補助政策の嚆矢と

認むべきものなり當時鐵道業の如き政府の誘掖保護に依るの外業を起すものなかりしも明治十七年以降は形勢漸く一變し私設會社の勃興となり民間企業家は鐵道投資を歓迎するの狀ありて政府も鐵道許可に對する規準を定むるの必要を感じ明治二十年五月私設鐵道條例を發布せり當時鐵道企業は其利益明白となりしかば私設會社の勃興著しきのみならず政府鐵道拂下論勃興するに至れり然れども此議は北海道の外成功を見ず金融界の沈衰と共に私設鐵道中困難を感ずるもの多く二十四年には鐵道買收法案の提出を見るに至れり

斯の如く明治初年より二十四年迄は一定の方針なく單に普及を勉めたりしが鐵道の延長歩を進むるに従ひ如何にして本邦の鐵道系を完成すべきやの問題は世人の注意を惹き全國に對する大計畫の必要を感じたると金融市場の狀勢一變せるの結果政府は鐵道公債法案及私設鐵道買收法案を第二議會に提出したり然るに議會は後者を否決

し前者に大修正を加へ鐵道敷設法を可決せり此法律は明治二十五年六月を以て發布せられ全國の未成線に對し統一的計畫を立てたるものにして本邦鐵道發達上第二期を開始せるものなり此敷設法は將來全國に必要な線路を豫定し數期に分ちて漸次に之を完成するの計畫を定めたるものにして其内主要なるものを第一期線とし二十五年以後凡そ十ヶ年間に政府自ら其布設に従事すべく其資金は公債に依るべきものとせり然れども此法律は尙普及を旨とせるものにして豫定線路中鐵道會社より布設を出願するものある時は議會の協賛を経て特に許可を與ふるを得るとせり茲に於て我國の鐵道線路は略々豫定せられ爾後政府は此法律に依りて各地に鐵道工事を起したり而して北海道に關して同一の政策を採り明治二十九年北海道鐵道敷設法を發布せり

註 此法律に依り政府の着手竣成せる線路次の如し(明治三十九年)

三月現在)

	開業線路	未開業線路
奥羽線	三〇一	—
中央線	一四八	七五
陰陽線	五四	八二
北陸線	一二二	—
鹿兒島線	四〇	五三
舞鶴線	二六	二六
篠の井線	四一	—
吳線	一二	—
	七四八	二三七

備考 舞鶴線は其後既に全線を竣工し中央線は其東線の一部が開

業せり

又北海道に於ては函樽間を私設會社に許可し上川線、十勝線、天鹽線、釧路線に着手し其一部を埃成したり

顧みて私設鐵道の狀況如何と云ふに、明治二十七八年の戰役に依り一時計畫をなすもの減少せしが戰後一般企業熱の勃興に伴ひ鐵道事業の計畫も亦頓に増加し明治二十九年其頂點に達したりしが爾後金融逼迫し株券相場下落し資金の募集困難なるに至り、三十二年以後三十五年頃に至る迄鐵道業者の困厄甚しく、殊に私設の鐵道會社は線路の一部工事を終りて資金を得る能はず、或は高利の借入金に依り、或は殘餘の工事を中止したる者あり、甚しきに至ては全く工事に着手せざして解散せる者あり、且つ既設會社も會社の經濟を整理するの必要を感じ、合併又は買收の行はるゝ者多く、兩毛、阪堺、筑豊、豊州、唐津、浪速、大阪、攝津、播但鐵道の如きは夫々近傍の大鐵道と合併するに至れり、今當時の起業計畫の大勢を詳にせん爲に鐵道免許に關する鐵道局

の統計を示さむ。

年度	年度末免許狀申請中ノモノ	同上哩數	同上資本金	年度申免許哩數	同上資本金
二七	四	七七	二、一七八	二五七	一〇、六二七
二八	一四	四四〇	二〇、〇七五	四七六	一九、五五八
二九	二四	九二二	四〇、七三〇	五二四	二四、八五五
三〇	二六	六六八	二八、四八七	八七九	三九、四七五
三一	二九	六一八	三七、二四四	四三一	一八、二四〇
三二	二七	七〇六	三三、九九五	一七六	一一、五二五
三三	一七	三八六	一五六〇七	三九二	二五、一〇〇
三四	一四	三五二	一六、〇〇〇	七	二四六
三五	一〇	二八四	一三、五二〇	一九	九一四

斯く本邦の鐵道は明治初年政府の卒先鐵道を布設せるに起り十四年以降私設鐵道の布設を見、明治二十一年並に明治二十九年乃至三

十二年に於ける隆興時代を経て全國幹線の大網略々備はり漸く鐵道の競争の問題を惹起する至れり明治三十六年十一月より鐵道局と關西線との間に行りたるたる競争の如き其著しきものとす

然るに三十七年日露戰役の起るや軍事輸送の爲に忙殺せられ是等の問題も一時中止せられたりしが三十八年戰雲收まるに及び鐵道整理の必要世人の認むる所となり其方法に關する議論喧しかりしが三十九年三月に至り政府は突然鐵道國有法案を議會に提出し其協賛を経て同年三月法第十七號を發布し國有主義を確定せり則ち同法第一條に「一般運送の用に供する鐵道は國の所有とす但し一地方の交通を目的とするものは此限にあらず」とし第二條以下に於て十七鐵道會社の線路を買收するとし其方法を定めたり此法律に依り我鐵道の國有主義は確立せるものにして鐵道史の第三期を開始せるものと云ふべし然らば我鐵道の將來は國有政策の成效如何に依るものなれば

後章第二編第二章に於て更に之を評論すべし

今本邦に於ける鐵道の發達を統計に依りて示さむ

年次	平均開業線路	開業線路建設費	營業收入	營業費	營業益金
		千圓	千圓	千圓	千圓
一〇	六五	—	九一〇	五二六	三八四
二〇	四七三	二九、一四九	二、八八一	一、〇六九	一、八一
三〇	二、六七四	一六〇、三八〇	二六、五二七	一、二、三四〇	一四、一六三
四五	四、一〇九	三三八、九四四	五一、六八〇	二六、四一一	二六、四一一
三八	四、七四六	四一、五五八	六九、〇三三	三五、二〇七	三六、八七七

以上述べたる外特殊の沿革を有するは臺灣鐵道なり、同鐵道は明治二十六年光緒十九年時の巡撫劉銘傳の基隆新竹間六十餘哩の運輸を開始せるに起り、二十八年六月皇軍の同島に上陸するや臨時臺灣鐵道隊を編成し、同鐵道を軍事輸送の目的に使用し、次で二十九年七月一般の旅客貨物の運送を開始すると同時に、車輛の補充、線路の改築を勉め

しが翌三十年三月上述の鐵道隊を解散し、其事業を民政部に移したり、是より先き二十九年十月臺灣鐵道の經營を民業とするの方針を以て、臺灣鐵道會社の創立ありしも、當時金融界の狀況は其成功を困難ならしめ、三十二年三月終に解散を爲すに至りければ、政府は臨時臺灣鐵道敷設部を設け、同島の鐵道を官設とするに決し、爾後其營業を臺灣總督府鐵道部に移せしも、政策上には何等の變更する所なく、基隆新竹間六十一哩の營業と新竹打狗間百七十九哩餘の布設に着手し、南北双方より起工し、三十九年六月を以て縱貫鐵道を完成せり。

其他邦人の手に經營せらるゝ鐵道として注目すべきは滿韓の鐵道にして、韓國に鐵道布設を試みたるの嚆矢は京仁鐵道會社にして、同鐵道はもと日清戰爭の當時我政府と韓廷との間に取結びたる暫定合同條款に依り、本邦人に特許するの約なりしも、二十九年米人モールズ其敷設權を得しかば、三十一年十月に至り更に之を本邦人の組合に讓受

け、京仁鐵道會社を設立し、政府の貸付金と合資組織に依る出資とに依り、三十二年四月より起工し、三十三年七月全線の開通を見、韓國に於ける最始の鐵道は邦人の手を待ちて開始せられたり。

次に同國縱貫幹線の一部たる京釜鐵道も亦上述の暫定合同條款に基き、三十一年九月同鐵道發起人と韓廷當局者との間に京釜鐵道合同條約を結び、敷設權を邦人の手に收め、三十三年我政府は京釜鐵道補助の條件を命令し、再昨年末日露の關係切迫するに及び特別補助を下附して工事の速成を圖り、三十七年中に於て其略全通を見るに至り、明治三十六年中前述の京仁線二十七哩をも買收し、三百餘哩の鐵道を所有して營業するに至りしが、三十九年京釜鐵道買收法に依り國有となり、戰時中布設せる京義線と共に現今韓國統監府鐵道管理局の管理に歸したり。

又日露戰役の結果として本邦の手に歸したる東清鐵道の一部並に

安奉線は三十九年八月政府の命令書に基づき南滿洲鐵道會社の手に依りて營業せらるゝとなれり

第六節 結論

鐵道の發達史を綜合通觀すれば略々次の順序を經たり

- 一 他の事業の附隨機關時代 千八百年頃迄
- 二 地方的運輸機關時代 千八百年乃至千八百四十五年迄
- 三 國民的運輸機關時代 千八百四十五年以降
- 四 國際的運輸機關時代 千八百六十九年以降

以上各時代の區別は邦國に依りて相違するは勿論にして上に掲げたる年次は第一乃至第三に就て英國の狀況を採り第四は歐洲大陸に於けるアルプス山脈の貫通と米大陸橫斷鐵道の竣成とを以て此時代を開始せるものとせり

アルプス山脈を貫通して南北歐洲文明を融合するの大工事は上の如く千八百六十年代に起りたるものにして現今世界最長の隧道は此地方に限らるゝの狀あり今其年代及經費を示さん

年次	延長	工費
Mont Cenis	1861—71	12,200 <small>米</small> 60,000,000 <small>馬</small>
St.Gothard	1872—81	15,000 48,000,000
Arberg	1880—84	10,250 32,440,000
Simplon	1898—1906	19,000 55,600,000(豫算)

又米國に於てはロッキン山脈を貫きて桑港に達したる Union and Central Pacific Railroad の竣成は千八百六十九年五月十六日にして蘇士運河の開通に先つこと半年(同年十一月十六日開通)にして新舊兩大陸の國際的運輸機關が同年を以て竣成せるは決して偶然に非ずして鐵道が海洋の汽船と聯絡して世界的國民經濟の端緒を開きた

るものなり

之に次て西比利亞鐵道の亞細亞大陸北部を横斷するものは既に竣功を告げバグタッド線と印度鐵道とを聯絡せんとするの計畫あり亞非利加大陸南北縱斷鐵道の計畫あり近時アラスカよりカムチヤツカを連絡せんとする壯圖を抱く米人あり英佛海峽に隧道を開鑿して鐵道の連絡を計るあり世界の全く鐵道を以て聯絡せらるゝに至るべきは痴人の夢に非ざるを見るべきなり

續て世界各國に於ける鐵道の發達を統計に依りて示さんか其間に非常の相違を發見するや言を俟たず次に其一斑を示すべし

國	延長	百平方基 米に付	人口一萬 人に付	建設費總額	同上二基米に付
歐羅巴	五、四七七	一〇・四	一〇・〇	一四、三七九	二六四、九八一
獨逸	三九、九一八	五・九	八・五	〔澳五、九〇六 匈三、〇六九〕	二八一、二二二 一六六、〇三〇
澳大利何牙利	三六、四四七	一一・六	八・八	二四、九〇一	六八九、八〇五

佛蘭西	四六、四六六	八・七	一一・九	一四、三二七	三一六、八七〇
露西亞(歐)	五四、九七四	〇・九	四・八	一二、二四二	二〇七、三六一
伊太利	一六、二八四	五・七	四・九	四、五七六	二六一、四九〇
白耳鷗	七、二五八	一四・六	一〇・五	*一、七一九	四三〇、〇二二
和蘭	三、五三七	九・三	五・七	五七四	二一五、六一四
瑞四	四、二八九	一〇・四	一二・九	一、一一五	二七一、〇〇八
西班牙	一四、四三〇	二・九	七・八	—	—
葡萄牙	二、五七一	二・八	四・七	—	—
羅馬	三、二八八	八・五	一三・四	*二、三一	一〇六、二二九
那威	二、四九〇	〇・八	一一・二	二三九	一〇六、二二九
瑞典	一二、六八四	一・三	二・四	*五〇二	一一九、五一
其他諸國	五、一三八	—	—	—	—
計	三〇九、三〇三	三・〇	七・七	—	—
亞米利加	—	—	—	—	—
加奈陀	三三、一四七	〇・四	六・二	—	—
北米合衆國	三五一、五〇三	三・八	四四・七	五、二四四	一五八、二一六
墨四哥	一九、六七八	一・〇	一三・五	五五、四九五	一六七、七五二

鐵道講義要領

ブラジル	一六、八〇五	〇・二	一一・二		
アルジェンチン	一九、九七一	〇・七	四〇・八	二二、三五四	一一一、二二二
其他諸國	一九、〇九二				
計	四六〇、一九七				
亞細亞					
露領中央亞細亞	二、六六九	〇・五	三四		
シベリヤ及び滿洲	九、一一六	〇・〇七	一五・八		
支那	三、六一六	〇・〇三	〇・一		
朝鮮	一、〇六七	〇・五	一一・二		
日本	七、八五五	一・九	一・七	八二六	一〇九、二九八
英領印度	四六、〇四五	〇・九	一・六	四、八四七	一〇七、〇六三
其他諸國	一一、〇五三				
亞弗利加	八一、四二一				
亞弗利加	二六、六一六				
澳洲	二八、〇六七	〇・四	五六・八		
合計	九〇五、六九五				

註 本表は Archiv f. Eisenbahnwesen. 1907 Heft 3 に依る

統計の數字は一千九百五年現在のものなれども建設費は往々他の最近のものを示す又建設費中*印あるものは國有鐵道のみに関するもなり

又千九百五年に於ける世界鐵道の建設費推算額は左の如し

歐羅巴	三〇九、三九三 ^{其末}	二九八、〇〇〇 ^{其末}	九二、一九九、一一四、〇〇〇 ^{其末}
其他諸州	五九六、五三三	一五一、〇〇〇	九〇、〇七八、四八三、〇〇〇
合計			一八二、二七五、五九十、〇〇〇

第二章 參考書

各國鐵道の發達に關しては上掲 Hadley, Johnson 諸氏の著述中に其概要を述べあるを以て參考すべし其他英米佛獨等に關して次の諸書を參考すべし
 Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. 2 Bde 1874-5.
 Derselbe, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre. 1883.
 J. Francis, A History of the English Railway. 1847.
 Ch. de Franqueville, Du régime des travaux publics en Angleterre. Paris 1875.
 Actworth, The Railways of England 1830.

- Do. The Railways of Scotland. 1890.
Ch. F. Adams, Railroads, their Origin and Problems. 1890.
Al. v. d. Leyen, Die nordamerikanische Eisenbahnen. 1885.
Derselbe, Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordam. Eisenbahnen. 1875,
Al. Picard, Les Chemins de fer français. 6 vol. 1884-85.
Hammon, L'Avenir de la politique des chemins de fer en France. 1901.
V. Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. 1896.
Ch. Colson, Les Chemins de fer et le budget. 1890.
Fr. List, Über ein stichsicheres Eisenbahnsystem.
Cohn, System der Nationalökonomie. Bd. III. heft. S. 815ff.
Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland. 1900.
Berlin und seine Eisenbahnen.
Festschrift des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

又本邦に就ては選信史要、鐵道協會々報中の史料、北海道鐵道沿革概要(明治三十五年)等参考すべし

清國に關しては鐵道協會々報「第一卷第八號附錄」清國之鐵道並に根岸信

清國商業綜覽第三卷を参考すべし

第三章 鐵道發達の影響

第一節 總論

鐵道發達の影響を論ずるに當り鐵道の運送方法としての價值を説くを要す

鐵道の發明及び改良が陸運の他の方法に比して完全に交通の目的を達する所以は運賃の減少運送時間の短縮及び確定運送中の危險の減少に在り次に順次之を説明せん

(一) 運賃の減少 鐵道の價值の大なる所以は其運送に要する費用を減じ從て運賃を低廉ならしめたるに在り而して此運送費用の減少は一方に於て鐵軌を用ひて通路上の摩擦より起る障害を減じ他方に於て機械力に依りて牽引力を増大にせるに在り

鐵軌使用に依り牽引力を節約せるは次の數字に由りて明白なり

險惡なる道路	$\frac{1}{6}$ (荷重の分數を以て表はしたる抵抗力)
良好なる道路	$\frac{1}{8}$
マカダム道路	$\frac{1}{8} - \frac{1}{5}$
アスファルト道路	$\frac{1}{10} - \frac{1}{8}$
良好なる敷石道路	$\frac{1}{10} - \frac{1}{12}$
鐵道	$\frac{1}{10} - \frac{1}{20}$

又鐵道の發明が從來の人力又は動物力に代ゆるに機械力に依るの方法を以てしたるの結果として大量の運送を容易ならしめたるは明白にして現今歐洲大陸諸國に於て使用する機關車は概三百五十乃至四百馬力を有し最大の汽關車は千三百馬力を有するものあるに至れり茲に於て列車及び貨車の積載量は漸次に増大の傾向ありて五十年前に於ては一列車積載量(Trainload)は二百噸に止まりしも現今米國に於ては二千屯乃至二千五百屯を長距離に運送する列車少なから

ずと云ふ

斯の如く運送に要する力を節約し且つ大量運送をなすに至りたるの結果は運賃を低廉ならしめたり今一例を挙げんに鐵道發明前倫敦エディンバラ間は十磅乃至十四磅の馬車賃を要したりしが現今鐵道運賃は三十二志に過ぎず又獨逸に於ける貨物運賃は鐵道發明前一噸一基米突に付四十ブヘニツヒなりしが現今鐵道運賃の最低なるものは二ブ又は一ブ二に過ぎざるに至れり本邦に於ても同一例なきに非ず即ち次の如し

明治十四年定乗脚入局
總立貨一駄四十貫目

現行鐵道貨物運賃

東京横濱	0.79	0.31
東京大阪	14.036	5.53
東京長崎	38.133	8.221

註 内國通運會社調査に依る

二二 運送時間の短縮及確定 運送速度の増加は鐵道の最も著しき長所なれば喋々を要せずと雖も今其發明以前の状況を回想すれば鐵道發明の偉功を更に明亮ならしむるを得べし鐵道發明以前に於て貨物の長距離運送は陸運に依ること甚だ困難にして數百哩に數ヶ月を費し旅客の場合に於ても當時最迅速なる英國の郵便馬車は一時八哩乃至十哩の速力を有するに過ぎず然るに現今最も快速力の旅客列車は一時間六十七哩餘を走行するに至り如何なる貨物列車も鐵道發明當時の最速なる郵便馬車に比して遜色なきに至れり

註 今歐米諸國に於ける高速度の列車の旅行速度(Journey Speed)を掲げむ

國名	場 所	距離	旅行時間	一時間ノ旅行速度
米	アトランチックシティ、カムデン間	五五	四九	六七・九六
英	ロンドン、エジンバラ間	三九六	七四五	五〇・九六
白、獨、露	オースランド、聖彼得堡間	一、五九六	四五、一八	三五、三〇

米	紐育、シカゴ間	九六二	二〇、〇〇	四八、一二
佛、四	巴里、マドリッド間	九〇三	二六、四九	三三、七〇
米	シカゴ、桑港間(サンタフェー線をて)	二、五六九	七八、二〇	三二、七九
佛、獨、澳、土等	巴里コンスタンチープル間	一、九二一	六一、三六	三一、三六

(一九〇三年十二月發行 The Journal of Political Economy に據る)

上の如く鐵道は運送速度を増加せるのみならず發送より到着迄の運送時間を確定し人類の行爲をして益々規律的ならしめたり往時の旅行又は運輸が天候の障害を受け休泊に時間を要し運送の中断を來したること多きは人の屢々聞く所にして鐵道の運送時間を確定したるの結果經濟行爲の歩調愈々正確となりたるを見るべく歐人鐵道を以て國民の大時辰機となすものあるは好比喩と云ふべきなり

(三) 運送中の危険の減少 鐵道運送に關して世人最も誤謬の意見を抱くは運送の安全に關するものにして鐵道を以て運送上の危険甚

じきものとなすこと是なり然れども統計の示す所に依れば鐵道運送は他の陸運に比して遙に完全なるものにして千八百七十年英國に於ける鐵道事故に關する調査委員會に於て鐵道旅客保險會社代表者は鐵道の旅行を以て倫敦市中の歩行よりも危険少しとし鐵道運送の保険料は水上及普通道路運送の保険料より低額なるを證明せり

註 佛國の統計に依れば一八三五乃至一八七五年間に鐵道旅客五百萬人に付死者一人、五十八萬人に付傷者一人の割合なるも郵便馬車(我乗合馬車)旅客は三十五萬五千人に付死者一人、二萬九千人に付傷者一人を生じたり

上の如く運賃運送の速度及び其安全の點に於て他の方法に比して大進歩をなしたる鐵道の發達は人類をして空間即ち距離制限の上に於て一大飛躍をなさしめ各種の活動上に於て未曾有の變化を生ぜしめたり此變遷こそ十九世紀文明の骨子をなすものにして之を大別す

れば經濟上に於ける影響と政治上社會上に於ける影響となすを得べし次節に於て其大要を説明せん

第二節 鐵道發達の經濟上に於ける影響

鐵道發達の經濟上に於ける影響は一般交通機關の發達の影響と區別するを得ず且つザツクスの云へる如く交通の發達は國民經濟の發展と相關的なるを以て之を簡約に説明せんこと甚困難なりと雖も次に概括的の説明を試むべし

註 Sax. Verkehrsmittel, Bd. II, S. 1-31. Tot. Verkehrsentwicklung, S. 113 ff. Cooley, The Theory of Transportation, chap. IX-IX.

(一) 市價の場所的關係 鐵道發達は運賃を減少し運送の速力を増加せるの結果として一般に貨物の生産費を減少し市價の上に種々の變動を生じたり勿論此變動は頗る複雑なる現象にして産業の性質に

依り一様ならずと雖ども市價の場所及時に關する不平均を減じたるは明白なり

今市價の場所的關係に就て論ずれば運送費の減少に依り貨物の運送能力 (Transportfähigkeit) の増加となり販路は之が爲に非常に増加せるは明白にして貨物の販路は運送能力の自乗を以て増加すべく運賃半減すれば販路は四倍すべきの理なり斯の如く販路擴張せるの結果は生産地に於ける市價の上騰となり消費地に於ける市價の下落を惹起し各地間の市價の不平均を減じたり

此現象は貨物の性質に依り差異を有するは勿論にして大量嵩高の貨物に對しては影響殊に著しく少量にして高價なるものに於ては其影響著しからず故に鐵道發達の影響最も著しきものは原始生産に屬する産業にして林業農業鑛山業の如き是なり

農業の生産物が鐵道發達の影響を受けたる著しき例證として掲ぐ

べきは北米合衆國の穀物が西歐市場に於て優勝の地位を占むるに至りたることにして米國に於ける鐵道運賃と穀價の關係の一斑を示せば次の如し(Newcomb, Railway Economics に依る)

	小麦輸出 一ブツセル市價	シカゴ紐育間 鐵道運賃	兩者の比例
1867	\$0.92	32.38cent	3.84
1877	1.12	19.56	5.73
1887	0.89	15.75	6.65
1892	1.03	13.80	7.46
1897	0.75	12.50	6.00

次に林業の生産物の如き概ね嵩高にして鐵道發達の影響著しく東京附近薪炭林の變遷を研究せば容易に鐵道影響の犬なるを見るべし又礦物の輸送と鐵道との關係に就ては鐵道の發明の歴史が如何に兩者の關係の密接なるかを示すに足らん

(二) 市價の時に於ける關係 市價の時に於ける不平均も鐵道の發達に依りて減少せり其原因は上述の運賃の減少に依るのみならず迅速なる貨物運送に依り高價の地方に貨物を輸送し得べく永く高價を維持する能はず又鐵道に依る迅速なる旅行及信書の到達は商況を知るの便宜を増加せしめ投機商業の發達を促がし市價の變動の限界を縮少せしめたり

(三) 生産の増加 鐵道發達の影響は貨物の輸送を便ならしめ販路を擴張せしめたるを以て生産額の著しき増加を來したるは明白なる事實にして殊に嵩高にして市價低廉なる貨物に於て其甚しきを見るべし則ち北米合衆國アルヂェンチン共和國露西亞の内部に鐵道の延長するに従ひ未開の原野を開拓して禾穀種々たるの觀あらしめ其農産物が西歐諸國の市場に充溢するに至りたるが如き又礦産物殊に石炭及鐵の産出が鐵道の延長に伴ひて増加するが如き是なり其他工業

に於ても鐵道の延長に依りて遠隔の地方より原料品を輸送し得るに至り工業地は原料品の産地より獨立するを得べく大規模の生産を以て生産費を低廉ならしめ競争場裡の優勝者たらんことを期するに及び工業品の生産も亦大に増進せるは明白なる所なり

(四) 經營方法及生産業の分布の變遷 上の如く生産高の増加に伴ひて市場に於ける競争の激烈に赴きたるも亦明白にして從來世界的市場の影響を蒙らざりし産業及び地方も其市價の高低に依りて支配せらるゝに至り各種産業の經營方法は改良せられ各地方間に生産業の分布を變遷せしめ地方的及び國際的分業の大勢を馴致せり

(五) 商業に於ける變遷 市價及び生産に及ぼしたる以上の影響は商業にも變動を生じ市の廢滅となり中間商業地を衰頹せしめ商業の集中的經營を惹起したり英國鐵道の運輸組織が英國小都會の卸賣業に及ぼしたる影響の如き其一例なり又此影響は國內に止らずして

惹て國際貿易の變遷となれり

(六) 資本及び勞力の節約 以上の外鐵道の發達が資本及び勞力を節約せしめたる直接の結果も亦大なり鐵道布設の爲に沿道の運送業者が一時其職を失ふに至るは勞力の節約の結果なるを見るべく又鐵道運送の迅速なるは一般産業の流通資本を節約せしむるに至るべく鐵道に對して新に需要せらるゝ資本の額は甚大なるも鐵道布設に依りて生ずる節約の額に比すれば國民經濟上比較的利益多きものと云ふを得べきなり

(七) 所得の分配に於ける變動 上述の産業の地理的分布及び經營法の變遷は企業家の所得に影響し地代の如きは農産物市價の變動の影響を蒙り旅行の自由は勞銀に影響を及ぼしたる等近世經濟上の變動中最も複雑なる現象を惹起せり

註 Cooley op. cit. chap. XIII.

鐵道運輸論 第二章 鐵道發達の影響 第三節 鐵道發達の經濟上に於ける影響 六

第三節 鐵道發達の政治上社會上に於ける影響

鐵道發達の影響は單に經濟上に止らずして人類上の政治上及び社會上の生活に及びたり是等の變遷は固より重要な影響にして殊に鐵道の旅客運輸に於ては此點に注目するを要し鐵道と軍事及び郵便との關係の如き専ら此點より考察するを要すされど其詳細なる説明は本講義の範圍を脱するを以て其概要に止めんと欲す

註 *See also Cooley, op. cit. chap V—VIII*

(一) 鐵道の發達は國民の統治上に於て缺くべからざる所にして現今の政治文明國の政治組織は鐵道の布設なくんば成立する能はざる所なり清國の如き鐵道の布設が如何なる變動を生ずべきや吾人の將に目睹せんとする所なり加之鐵道は國民の内部統一の要素たるに止

らず勢力範圍の擴張領域の膨脹上に缺くべからざる所にして魯國の滿洲中央亞細亞經營策の如き其一大例證と云ふべきなり

(二) 鐵道の軍事上に於て必要なるは吾人の喋々を要せざる所なり
(三) 鐵道の發達が人類の居住關係に變動を及ぼし大都會の成立及び之に伴ひたる各種の困難なる社會問題を發生せしめたるは社會上の影響として注目すべき所なりされど鐵道は他方に於て都市の交通機關として密集住居の惡結果を除去するの効も甚著しく市街鐵道並近郊運輸の如きは都市住民の分散 (*Suburbanizing of town Population*) を惹起し倫敦伯林等の大都會に於て其中央部の住民減少の傾向あるは近年に於ける最注目すべき現象なりとす

註 大都會の交通機關の問題は近年愈々其重要の度を増(加)せり則ち市街

鐵道の市營又は賃率問題の如き上述の點より觀察するを要す三十六

年太平洋抽稿「大都市の交通機關」参照すべし

第編總論第二章 鐵道發達の影響 第三節 鐵道發達の政治上社會上に於ける影響 六

(四) 鐵道の發達は嚴刻なる階級制度即ち印度の族制の如きものを打破し社會生活を平民的ならしむるに至れり

(五) 鐵道の發達は旅行の自由を確實ならしめ人類の精神的生活に多大の影響を及ぼしたり

第三章 參考書

本章述べたる事項は一般の産業革命國民の成立膨張社會問題と關係深く鐵道貨率問題の講究上欠くべからざる所にして廣く一般經濟學の講究と相待たざるべからず、Cooleyの如き更に一層範圍を擴張して、Sociological stand pointより運送を研究すべしと云ふも決して過言に非ざるなり従て本章の事項が一般經濟學の著書に論じらるゝ所少なからずと雖も繁を省きて之を略し二三の主要なる參考書を示さむ

G. Schmoller, Zur Social- und Gewerkepolitik S. 14 ff.

W. Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland S. 115 ff.

Fr. Verheulst, Die Eisenbahnen S. 1—81.

Kaates, Eisenbahnen und ihre Wirkungen 1853, S. 63—113.

Nevenohl, Railway Economics.

Johnson, Industrial Service of Railways.

Findlay, English Railway, 5th. Edit. pp. 377—461.

Cooley, The theory of Transportation.

Berlin und seine Eisenbahnen

第四章 鐵道の經濟上の本質

第一節 總論

鐵道は最も發達せる陸運の方法にして鐵道の經濟上の特質は原理に於て一般交通方法の本質と異ならずと雖も鐵道に於ては他の交通方法の場合よりも一層顯著なるを以て此特質を認めざる各國の鐵道政策は失敗に終り又之に基づかざる經營は損失を招くに至るべく其研究は鐵道政策及び鐵道經營の基礎たるものなり

註 鐵道政策上に於て誤謬の見を抱きたるは箇人主義の經濟學說にして鐵道の發達は此點に於て經濟學の改造を要求せり而して其誤謬を先づ攻撃して明快の觀をなしたるはハッドレー氏の鐵道論なり

是等の特質は次の如し

(一) 資本集中の性質 交通方法の未だ發達せざるに當りては之に

要する資本も甚だ大ならず交通の必要起るに従ひて運送をなしたるに過ぎずして其方法も簡單なりしが是等の場合に於ては勞力を費すこと多くして効果少きを免れず茲に於て豫め交通の起るべき通路を修築し之に應じたる運送具を備へて交通を容易ならしむるに至り資本を要すること漸次に増加し殊に十九世紀に及び技術の發達に伴ひ交通方法の設備に費す所愈大なるのみならず是等の資本は一度之を投じたる後は容易に之を他の目的に轉換するを得ざるの性質を有するを以て固定資本の額を増加し近世の資本制大企業は先づ交通業に於て其發現を見たり

此性質は鐵道に於て殊に著しく通路運送具動力の三者の聯動は鐵道發明の基礎をなすものにして之に要する固定資本の巨額なるは他に類例を見ず鐵道會社が其發達に伴ひ偉大なる權力を揮ふに至りたるは資本集中の性質に依るものと云ふ得べし

(二) 獨占の性質 鐵道は天然の地形に基づきて建設を要するを以て自然的獨占(Natural monopoly)の性質を有するのみならず之に要する固定資本の巨額なる結果は競争を排斥し獨占を構成するの傾向を有す何となれば鐵道に投じたる資本の報酬を増加せんと欲せば其設備を極度迄使用し費用を減少すると同時に収入を増加するを要するを以てなり故に鐵道の収益の増加は使用の集中を要し使用の集中は或地域に對する獨占到依りて生ずるものにして國民經濟の見地より有するも一條の道路を以て運送の目的を達し得べき場合に數條の道路を設けて運送を各道路に分配するは道路の築造に要する資本の効程を減少するものなれば獨占は國民經濟上最も利益あるものなり

今上の如き抽象的の議論を去り事實に徴するも鐵道に於ける競争は永續する能はずして合同に終るものにして合同は一鐵道の獨占到代ふるに數鐵道の獨占到を以てするに過ぎずして鐵道の獨占的の性質

を示すものなり然れども世人往々競争を以て鐵道改良の唯一手段となすものあり是れ鐵道政策に關する謬説の最も著しきものなるを以て次節以下更に之を細論すべし

(三) 公共的の性質 鐵道の公共的の性質を有する理由二あり則ち鐵道が國家の生存上必要缺くべからざる手段にして政治上軍事上の重要なる機關たるのみならず社會上及び國民經濟上に於ける進歩に缺くべからざる原動力たるは前章既に述べたるが如し是れ公共的なる理由の第一なり次に鐵道の建設は巨額の固定資本を要するを以て使用の集中に依りて始めて其發達を見るべきを以て鐵道は主として一般公衆の共同使用に供するを目的とすべく專用鐵道の如き到底高度の技術を適用する能はざる所なり是れ公共的なる理由の第二なり斯の如く鐵道の性質の公共的なるの結果は一方に於て鐵道國有の議論を惹起し他方に於て鐵道が一般公衆に對して公平なる取扱を要

するに至るものなり

(四) 統一的の性質 上述の各種の性質は一國に於ける鐵道の秩序的なる組織を要するに至らしむる所以にして鐵道の建設及び經營は各鐵道に於ける任意なる施設を許す能はずして或程度迄統一をなすに非ざれば鐵道の効用を減少するに至るべきなり例へば各鐵道が任意の軌間を以て線路を布設する場合には各線路は車輛を直通せしむる能はずして之が爲に各種の不便損失を惹起すが如し故に一鐵道は一國鐵道系統の一部として始めて其用を完ふするものにして猥に區々の施設をなすを許す能はざるなり

第二節 鐵道間の競争

鐵道の經濟上の特質は前節述べたる如く資本集中の性質を有し獨占を構成すること多く公共的統一的のものにして自由競争を許す能

はざるに在りと雖も此特質は往々立法者並に世人の多數の認識する所とならずして自由競争を以て鐵道改良の最良手段となすものなりこれ英國最初の鐵道法より米國最近の立法に至る迄屢々起りたる所にして鐵道政策失敗の原因をなすものなり是れ本節以下特に鐵道に關する競争の問題を論ぜんとする所以なり

鐵道に於て自由競争を必要とするの議論は箇人主義自由放任主義の經濟學說に基づきたるものにして種々の形態を以て現出せり其重要なるもの次の如し

一 鐵道間の競争 Competition between railways

二 一線路上に於ける運送者の競争 Competition of carriers on the line

三 他の交通方法殊に水路との競争 Water competition

以上三說中先づ本節に於て鐵道間の競争を論すへし

鐵道業間の競争を主張する論者は鐵道を他の流通資本を主とする

産業と同一視し自由競争に依りて鐵道の改善を促かすを得へしとなす者にして其誤謬なるは論を俟たずハッドレー氏の鐵道の競争と雜貨商の競争との相違を説明せるもの最も要を得たり今左に其大要を述へむ

註 Hadley, Railroad Transportation, p.73

氏は曰く「リカード」の想像せる競争は吾人の研究する鐵道又は工業上の競争と全く其性質を異にす即雜貨商甲か原價以下に其商品を賣出す時は競争者たる乙は競争を中止す是れ(一)競争の中止は乙に其損失を防止するを得せしむるを以なり即乙は収入を減少すると同時に費用を節約し(二)甲が原價以下の販賣を持續する時は之か爲に益其損失を増加す(三)隨て甲は原價以下の販賣を持續する能はずして賣價を復舊するか又は破産すへし茲に於て乙は再び其營業を開始するを得へきなり然れども鐵道の競争は全く其状態を異にし甲鐵道か運賃を生産

費以下に引下くる時は競争者たる乙鐵道もまた之に倣はざるを得ず何とならば(一)乙鐵道は營業の中止に依り損失を免るゝを得ず即ち鐵道業に於ては營業を中止するも其費用の大部分は依然として支出を要す(二)乙の競争中止は低率なる運賃を以つて營業する甲の損失を減ず即ち鐵道の營業に於ては其の運送量の増加に伴ひ費用を減少するを以て従前十萬噸の輸送に際し運送費を償はざりし運賃も二十萬噸を輸送する場合には損失とならず(三)甲は無限に競争を繼續す即ち鐵道會社は破産するも鐵道線路は依然として存在し甲會社に代はるべき丙會社は同一線路を以て競争を繼續すればなり故に鐵道の競争は極端に走り普通商業上に於けるか如き善良なる効果を見る能はずと今鐵道間の競争より生ずる弊害を列挙するに次の如し

○(一) 公衆の蒙る損害 (イ) 運賃激變の爲に着實なる營業を困難ならしむ (ロ) 秘密割引等の方法行はれ大荷主の利益は愈々増加し人爲的に

産業上に合同の勢を促進し一國々民經濟の基礎を危ふするに至る(ハ)競争は一時的にして永久に行はれざるを以て結局公衆の損失多し

(二) 鐵道業者の蒙る損害 収入減少の爲に固定資本に對する報酬を減少又は消滅せしめ終に破産の不幸を見ること稀なりとす

故に鐵道間の競争は少時にして鐵道業者をして其不利益を悟らしめ運賃協定運輸又は收入同盟を促かすべく結局合同に歸着するものにしてロバートスチーブンソンの Where combination is possible, competition is impossible なる語は鐵道業の真相を穿ちたるものと云ふへし

鐵道間に於ける最激烈なる競争の實例は米國に於て見る所にして千八百六十九年乃至七十七年間に於て紐育市俄古間に起りたる運賃競争の如き是なり

本邦に於ても同様の事實を認むるを得へし而し其著しきものは作業局線と關西線との間に起りたる競争にして殊に三十六年十一月よ

り三十七年四月に亘りたる兩線の競争は最も世人の注目を惹きたるものなれば今其顛末の概要を示さむ

大坂名古屋間に於ける局社線競争の端緒は明治三十一年十一月關西線か大阪に全通したりし當時に始まり當時關西線は其線路局線より短きを以て旅客運賃哩數に比例して制定すへき事を主張せしも其主張を貫徹する能はず兩線同一運賃を以て運送を開始せり然れとも其後局線の賃率改正より幾分か關西線の運賃低廉となりしも當時關西線の大阪停車場は市の一隅に偏し競争の勢力強からざりしか三十五年大坂鐵道を合併するに及び競争は暗々裡に勢力を増加し三十五年八月に至り局線は旅客貨物運賃の割引を實行し茲に第一回の運賃競争を見るに至りしか翌年の博覽會開催等に依り収入増加の時機に際し競争繼續の不利なる等の原因より同年九月に至り局社線間に運賃を協定し同一額とし競争を中止することゝなれり然れとも翌年博

覽會の閉會後收入の減少する傾向あると共に兩線間の協商は破裂し三十六年十一月二十日より更に大競争を試み兩線は其翌日より競争區間に於て次の旅客運賃を引下げたり

	改正運賃	舊運賃
名古屋大阪間 三等	一、五七	一、四七
名古屋草津間 同	一、一三	一、一三(關四一、二二)
名古屋京都間 同	一、四一	一、四五

次て此競争愈々激烈となり關西鐵道は年末より全線各驛間運賃半減を行ひ且つ三十七年一月十一日よりは次の如く名古屋大阪間の運賃を低減せり

	片道	往復
三等	一、一〇	一、二五
二等	一、五〇	一、八〇
一等	二、〇〇	二、五〇

局線も亦此競争に對抗する爲に略々同様の割引を行ひたれば遠距離の乗客も此區間に於て一度降車し切符買替をなすを利とするに至れり

次に貨物運送に關する競争に至ては一層甚しく運賃は實際上競争以前に比し八割以上の低落をなしたるのみならず秘密割引荷主の饜應其他貨物吸集に必要な種々の手段を實行し競争の區間も頗る廣く神戸名古屋間、堺武豊間の荷物にも及び運賃は甚しく混亂を免かれさりき

上の如き激烈なる競争は數十日繼續し局社線共に競争の爲に奔走し運輸の數量に於ては増加を見たるも收入に於ては比較的增加を見る能はず營業費の増加は言を俟たざる所なるを以て三十七年二月の交に至り兩線共に競争に倦むの狀あり加ふるに日露戦争の破裂となり、軍事輸送の開始となり、競争の爲に全力を注ぐ能はず終に二三調停

者の介立に由り同年四月二十五日新協定書に調印するに至れり該協定の重要な條項左の如し

- 一 主要なる競争區間の旅客運賃は局社線同一とす
- 二 競争區間の旅客運賃割引は豫め定めたる場合の外局社線の協定に依る
- 三 主要なる競争區間の貨物運賃は局社線同一となすのみならず同區間中に於ける貨物全數量中局社各自の輸送すべき歩合を協定す
- 四 前項の歩合は名古屋大坂間に於て當分局社各半數を輸送することとし一ヶ月毎に之を計算し實際輸送量と協定輸送量の差は翌月の輸送量を以て補償訂正することとし尙六ヶ月通算の上實際輸送量と協定輸送量との差か局社合計數量の百分の一以上に達する場合には次の六ヶ月に於て補償するものとす

該協定は關西線買収まで局社線の關係を定むるものにして本邦の實例も鐵道間の競争の一次的にして合同に終るを示すものなり

又鐵道間の競争を主張する論者中運賃競争の弊害を認むるも設備の競争を以て理想となすものもあり故南工學博士の如き其の最も熱心なる主張者なりき氏は縦貫幹線の並立を以て本邦鐵道經營の大方針となさんとし並立せる幹線の設備競争を以て鐵道競進の方法とし(氏自から競進論者と稱す且つ英國の實例を引證し英國の鐵道の改善は此方法に依りたりとせり此議論は其發表の當時世論を動かしたるか如しと雖も其論する所は上述の運賃競争論と五十歩百歩の差に過ぎず唯運賃競争は収入に於ける競争にして設備の競争は支出に於ける競争の差あるのみ鐵道間の競争か到底永續せざるに於て兩者間に何等の根本的の相違を見るとなし英國 London and North Western 鐵道會社社長は嘗て議會に於て證言して曰く I look upon all competition as temporary.

All such competition ceases sooner or later-competition for accommodation as well as for ratesと設備競争の方法か鐵道の改善に効果少きを知るに足らん且つ論者の模範とする英國鐵道の近年收益減少の爲に困しむの原因を探究せは競進論の誤謬を發見するに難からざるへし

註 南工學博士鐵道經營の方針

第三節 一線路上に於ける運送者の競争

鐵道間の競争は皮相的の觀察者か想像する如く鐵道改良の實を舉ぐるに足らずして各國の實例は幾多の反證を示すに至りたるを以て鐵道間の競争を以て國家の長計となすの論者は漸く減少せりと雖とも自由競争の美名に腐心するの徒は獨占を罪惡視し鐵道間の競争に代ゆるに種々の競争方法を案出せり今之を一括して一線路上に於ける運送者の競争となし本節に於て其利害を講究せん

鐵道の獨占を防がんが爲に並行線の布設を許可して其間に競争を試みしめんとする方法は國民經濟上不得策なること明白なるを以て一鐵道線路上に自由競争を維持し建設費用を増加することなく運賃の低廉を期せんとするの說を立て實際の政策も其影響を蒙りたるものあり其方法には種々あるを以て順次之を説明せんが爲めに先づ其種類を掲げん

一、線路使用の自由を認むるもの

甲、一般公衆に線路の使用を自由ならしむるもの (Liberty of everyone to use railway on payment of tolls)

乙、接續鐵道會社に線路の使用權を與ふるもの (Running Power 走行權の規定)

二、運轉と運輸營業との分離 (Separation of traction and carrier)

甲、私有貨車の使用 (Private Ownership of Waggon) を擴張せんと

するもの

ア 運輸營業に於ける仲介者の競争を奨励せんとするもの(運送問屋又は切符賣捌人)

先づ第一の方法に就て説明すれば此方法の主張者は鐵道を以て道路又は運河と同一視し其使用を一般に許さんとするものにして其方法に二種あり一は一般公衆の使用權を認むるものにして他は接續鐵道會社の使用權を認むるもの是なり共に英國の鐵道法上に於て起りたる所なるを以て同國の沿革に徴して其利害を判定するを得べし

鐵道發明當時英國の立法者は運河並に道路法を鐵道に關する法制の基礎とし公衆は鐵道所有者に一定の使用料を支拂ひ自己の車輛及び機關車を以て自由に運送をなすを得べきものとせり之と同時に鐵道會社に運送業者 (Common Carrier) たるを許し鐵道會社は一方に於て運送業を營むを他方に於て通路所有者として一般公衆の自由使用を

拒む能はざるを以て獨占の弊を生ぜざるべしと思惟せり此主義は千八百一年の立法に起りたる所にして汽力を鐵道に應用するに至りても此方法に依りて獨占を防がんとするは里曼鐵道特許法第六十五條に依りて明白なり同條の正文次の如し

All persons shall have free liberty to use with carriages all roads, ways, and passages for the purpose of conveying goods or passengers or cattle.

然るに此方法は實施後久しからずして効力なきこと明瞭となり英國鐵道政策史に先づ失敗の跡を印したり其原因は此方法に次の欠點あるを以てなり

第一 技術上の不可能 鐵道の性質として道路動力車輛の關係密接なるを以て其運轉の統一を要し道路又は運河上に於ける運送の如き不統一の方法は危険甚しく到底之を許す能はざるものなり

第二、經濟上の不利益 公衆の各別に車輛機關車を所有するの結

果は車輛の製作費用を増加し運轉を困難ならしむるを以て運轉の費用を増加するを免れず殊に鐵道興業費中車輛費に要する資本の大なるを思へば此方法の不利益明白ならん今次に本邦の重なる鐵道の車輛費を示さん明治三十六年度統計に依る

	建設費	車輛費
作業局線	133,850,000	16,940,000
日本鐵道	48,160,000	12,180,000
山陽鐵道	26,279,000	4,680,000
九州鐵道	42,030,000	9,790,000

第三、獨占防止の不可能 以上の障害を排除し得たりとするも此方法に依りて利益を享くるものは少數の大荷主に止まり多數の公衆は鐵道會社の定めたる運賃を支拂ふを要するを以て立法者の目的とせる獨占は依然として存在するを免れざるなり
上の如く線路使用の自由を認むるの政策は全く實効を奏せざるに

及び英國の立法者は之に類似せる他の一策を案出するに至れり其方は走行權の規定と稱するものにして接續する鐵道會社をして相互に其車輛を他會社の線路上に走行せしめ其競争に依りて運賃を低廉ならしめんとするものなり此方法は千八百五十四年英國の鐵道運河運輸法の採用せる所なり然れども斯の如き方法が完全に其目的を達し得ざる理由は詳説を要せず何となれば此方法は私有財産制度の根本主義を棄て、競争者に自己の財産の自由使用を許すものなればなり現今鐵道會社が其線路設備の改良を勉むる所以は各自此改良に依りたる線路設備を専用して利益を増加せんとするに基づくものなり然るに競争者も亦直に此改良の恩恵に浴し自己の利益を滅殺するの處あるに於ては誰か改良を試むるものあらんや若し斯の如き場合に於て尙進歩を見るものとせば私有財産時代去りて共產主義時代の現出せる後ならざるべからざるなり

註 されど茲に注意を要すべきは現今英國各會社間に共同運輸に關する協定(Working arrangement)の存在少なからざると是なり世人或は之を以て上述の走行權の規定と混同する者ありと雖も兩者は性質全く異り共同運輸協定は合意的にして走行權は強制的の者なれば之を混同するは甚しき誤謬と云はざる可らず前者は合同の端緒にして競争を杜絶し高率の運賃を得んとするの主旨に基き後者は裁判所の命令を以て強制的に他線路を所有せしめ公衆の利益を計らんとする者なれば共同運輸協定の存在は走行權主義の成效を證明するに足らざるなり

第二の方法たる運轉と運輸營業との分離説は鐵道會社をして單に鐵道を所有し線路上の運轉を司どらしめ運輸營業を私人の競争に放任し獨占の弊害を防がんとするものなり此説も亦鐵道の經濟上の性質を認めずして不完全を免れず次に其大要を論ぜん

此方法中にも二種の細別あり私有貨車の使用を擴張せんとするものと運送取扱業を獎勵せんとするもの是なり

先づ私有貨車に就て説明せんに此方法は荷主をして運送に必要な

る貨車を製作せしめ積卸に關する一切の勞務をなさしめ鐵道會社は一定の料金を徴收して是等の車輛を牽引するに止まるを以て獨占の弊を免かるゝを得べしとなすものなり此方法も亦英國に於て行はれたる所なるを以て同國の經驗を述べて其得失を論ぜん

英國鐵道に於ては貨物の輸送上鑛物類と一般商品とを區別し前者は概ね嵩高品にして其輸送に多數の貨車を要するを以て荷主をして標準仕様書(Standard Specification)に依り貨車を製作せしめ會社の許可を得て運送の用に供せしめ其製作修繕の費用は荷主の負擔とするの方法を採りたり此方法は線路の使用を自由にする方法と同じく大荷主の利益を保護するに止まり決して獨占を防ぎ得ざるのみならず種々の弊害を免れずして鐵道會社も近年なるべく私有貨車の廢止を必要とするに至れり不便の著しきもの次の如し

第一、統一的の貨車配給を困難ならしめ空車の運轉を増加せしむ

第二、運輸事務上の手續を繁雜ならしめ費用を増加せしむ

第三、貨車製作方法の改良困難ならしむ

抑々英國鐵道會社の私有貨車の存在を許すの原因は運輸營業を荷主に放任せんとするの主旨に依るに非ずして車輛の製作費及修繕費を荷主に負擔せしめんとするの結果にして鐵道會社も上述の不便を認むるに及び千八百八十年以降私有貨車買收の目的を以て増資をなしたる會社ありされど増資困難なる會社は買收を躊躇するものありて英國鐵道線路上には現今尙多數の私有貨車の運轉を見る

註 英國に於ては現今當五十萬輛の私有貨車ありて種々の不便あり *Booth*

British Railways Chaps. VIII.

以上の私有貨車制度は英國以外に於て著しき發達を見す他の諸國に於ては特別の貨物を目的とし特定の荷主以外使用者少き貨車の場合に私有貨車を使用せしむることあり

又客車に於ても特に多額の製作費を要する寢臺車、食堂車、安樂車等は特別の車輛社會に屬し鐵道は單に其牽引をなすに止まることあり其有名なるは米國に於ける Pullman Palace-car Company にして同社は寢臺車、食堂車等を製作し鐵道會社の需に應じ車輛を列車に聯結し其使用料として鐵道會社より一車哩 (Car Mile) に付半仙を得るの外旅客より特別の割増料を徵收す思ふに斯の如き制度の起りたる原因は一鐵道會社に於て要する特別車輛數か季節に依りて一定せざるに在りてブルマン車輛會社は各社の需要に應じ之を平均するを得たり然れとも近年米國に於ける鐵道の大合同に依り一會社の管理する線路の延長數萬哩に上るに至りければ自線内に於て車輛の需要を平均せしむるを得べく獨立の車輛會社の必要を減し將來數萬哩を管理する各鐵道系統は自ら特別車輛を有するの策を採用するに至らむ

註 Johnson, Am. Railway Transportation P. 145

次に運送取扱業を奨励して獨占を防がんとする論者は鐵道會社が直接に公衆の貨物を取扱ふことなく運送問屋の手を経て其取集めたる貨物を運送するに止まるものとせば運送問屋間の競争に依りて鐵道の獨占を防ぎ得べしと主張するものなり然れども論者の説は何故に鐵道が間接に獨占權を揮ひ得ざるかを説明せざるを以て論據甚だ薄弱なるを免れず且つ運送問屋の介立は種々の弊害を免かれざるものなり其重なるもの次の如し

第一、運送問屋の介立は運送契約を複雑ならしめ責任の歸する所を不明瞭ならしむ

第二、鐵道運賃は猥りに變動して商業の安固を害せざるを要するも運送問屋の介立は此性質を維持する能はざらしむ

第三、運送問屋は荷主又は地方に依りて不公平の取扱をなすを免れずして大荷主又は大都會の市民には利益なるも小荷主又は地

方の公衆は不利益を蒙るを免れず

加之運送問屋間の競争も亦永續する能はざるを以て運送問屋の介立は國民經濟上より不利益なること多し勿論吾人は如何なる場合にも運送問屋の介立を以て不必要となすに非ずして或場合に運送問屋が公衆に利益を與へつゝあるを認むるものなりされど斯の如き場合は概ね鐵道の設備が不完全なるに依るものにして運送問屋の介立は國民經濟上決して瑣賞すべき現象に非ざるなり故に千九百年巴里に開會せる鐵道國際會議に於ても此問題を討議せる際「水陸連絡運輸又は國際的運輸の場合の外運送取扱業者の介立を必要とせず」との議論最も勢力を有したりき

運送取扱業に關する各國の現状を述べんに歐洲諸國中運送問屋の營業の最盛なるは獨逸にして *Spediteur* と稱し鐵道と公衆との間に介立して運送の取扱をなすもの少なからず斯の如く運送取扱業の盛大

を極むる原因は同國貨物運賃制度の不備に基づくものにして同國の運賃制度は貸切扱を主とするを以て運送取扱業者の利益大なるを以てなりされど普國政府は近年此點に注目し小貨物運賃を引下げ運送取扱業者の介立を減少せしめんとするの方針を採りたり

其他の歐洲諸國に於ては鐵道運送に關して取扱業者の存在すると甚稀にして英國に於て鐵道發達の當初鐵道會社は直接に公衆の貨物を取扱はざりしも之が爲に鐵道の利益を減少せらるゝの愚を悟り貨物集配に關する設備を完全にし運送取扱業者の業務を奪ふに至り千八百四十七年以降全く之を見ざるに至れり

之に反し北米合衆國に於ては Express Company と稱し運送取扱業者を營むもの多く此業務に就ては英人中にも之を嘆賞するものなりと雖も此營業は米國法制の不備と鐵道業の不完全なる結果として顯はれたる現象にして決して嘆賞すべき制度に非ざるなりさればエキスプ

レッツ會社は一方に於て鐵道會社の利益を減少し他方に於て公衆より非常に高價なる運賃を貪るに至り米人中にも此制度に對し不満を訴ふるものあり第三回聯邦商業委員の報告書に於ては「鐵道會社は斯の如き不當なる利益の減少より脱却せざるべからず」と論じたるを見るべく又隣國たる加奈陀鐵道はエキスプレツス業務の補助を必要とせざるが如きを以て此制度の價値を推知すべきなり

註 米國に於るエキスプレツス會社の狀況に關して Johnson, op. Cit. Chap. XI 參照

又其批評に關しては Ackworth, The Railway and the Traders 參照すべし

又同國に於て其弊害少からざるは一九〇六年 Hepburn-Dolliver Bill に依る聯邦商業法の改正が委員の權限を擴張してエキスプレツス會社の監督をも包括するに至りたるを以て一斑を推知すべし

又同國に於ては乗車券仲立人 (Ticket-broker) 又は俗に Ticket-scalper と稱すなるものあり乗車券の販賣に従事し口錢を得るものにして此業務の弊害あることは一般に認めらるゝ所にして各州法律中其禁止を

命じたるものなり

之を要するに一線路上に於て競争を維持せんとするの説は何れも鐵道の獨占を防ぐに足らずして各種の弊害之に伴ふものなるや明白なり

第四節 他の交通方法との競争

鐵道に於て自由競争の行はるべしとし之に依りて其獨占を制止せんとする論者の最後に主張する所は他の交通方法殊に水路との競争を以て鐵道の專横を防がんとするに在り此説は論理上缺點あるを免れず何となれば鐵道の發明は從來水路の及ばざる地方に完全なる交通方法を普及せしめたるものなれば論者の如く水路を以て鐵道と競争せしめ鐵道の專横を制止せんとするも山間鐵道に於ては何等の効力なければなり

然れども吾人は鐵道と他の交通方法との間に競争の絶無なるを主張するものに非ず或場合に於ては此現象起ることなきに非ずして鐵道と車運又は鐵道と水運との競争を見ること少なからずされど是等の各交通方法は各特長を有し夫々特別の運送の需要を充たすか然らざれば一時の競争にして永久の現象に非ざるを以て論者の主張するが如く他の交通方法を以て鐵道獨占の弊を防ぐ能はざるものなり

註 鐵道は近距離に於て普通車輛の競争を受くるものなり
政策二四〇頁以下参照

又近年倫敦の附近に於て鐵道が Road Motor Car, Tramcar に依りて十哩以内の運輸を減少し之に代るに三四十哩の距離に於て Residential Traffic を得むとするは近距離運輸に關る一變遷と云べきなり

今鐵道運送と水運との比較に依りて其一斑を示さん鐵道運送は一般に迅速確實安全なるの長所あるも運賃の低廉及び大量運送の點に於ては水運に及ばざるを以て嵩高なる貨物の運送は水路に依るを

便とす海路又は人工を要せざる河流の場合の如き是なりされど運河を開鑿し又は人工を以て天然河流を改修する場合には之に要する固定資本頗る大なるを以て水運は鐵道運送に比して必ずしも低廉なるものに非ずして鐵道に代ゆるに水路を以てするの利益は頗る疑ふべきものなり

註 鐵道對水運の問題は南滿洲鐵道に於て最も注目すべき問題なり拙稿

東清鐵道の収益力(國民經濟雜誌一卷五號)參照

然れども近年歐洲諸國(殊に佛蘭西獨逸)に於て河運の發達遙に鐵道の運送に超ゆるの狀あるは他の原因の之に伴ふに依るものにして現今是等の諸國に於ては國有運河は通航料を徵收せざるを原則とし運河の開鑿又は修築に要する費用は政府の負擔にして運河利用者の負擔に屬せざるを以て水運々賃は鐵道運賃より低廉なる結果を生じ水運の長足なる進歩を生じたる所以なり

斯の如き方法に依りて水運を鐵道運送と競争せしめ鐵道運賃の低落を圖らんとする政策は國民經濟上果して利益なるや否や疑なきを得ず現今鐵道業に於ては官業と民業とを問はず其建設資本に對し相當の報酬を支拂ひつゝあるに當り少しも資本の利子を負擔せざる水運を以て競争せしめんとするは不公平なる競争にして若し水路利用者をして資本の利子を負擔せしむるとせば水路は到底鐵道に及ばざること多きを以てなり然らば斯の如き方法を以て鐵道運賃の引下を計らんよりも寧ろ運河開鑿に要する資本を鐵道に補助して鐵道運賃の低減を計るの簡易なるに如かざるなり

註 コルソフ氏交通政策第十章第三節並に Ulrich, Staatseisenbahnen, S. 115 Wasser-

strassen und die deutsche Wirtschaftspolitik S. 95

されば上述の如き水運の特別なる保護をなさざる英國の運河は鐵道の爲に勢力を失ひたるを見るべし加之同國の極端なる自由放任政

策は鐵道會社をして運河を買収せしめたるのみならず商港に於ける船渠を其掌裡に收め沿岸航海業の競争を減殺せしめたり是れ鐵道に於ける資本集中力の強大なる結果にして資本的獨占の及ぼす所の弊害の甚大なるを示すものなりされば自由放任學説は此點に於ても其缺點を暴露せるものにして國家が鐵道に對して其獨占の範圍を限定するに非ざれば終に國民經濟の利益を害するに至るべきや明亮なり茲に於て吾人は佛國の如く政府の費用を以て運河を開鑿して鐵道と競争せしめんとするの愚策たるを認むると同時に英國の如く鐵道會社をして船渠營業を兼營せしむるの不當なるを唱へんとするものにして鐵道と水運とをして其特長に依り適當なる範圍に於て運送を獨占せしむるの必要を主張せんとするものなり

註 Cohn, zur Geschichte und Politik des Verkehrswezens, S. 371 ff.

以上第二節以下説く所に依り鐵道に於ては完全なる競争を見ざる

を認め鐵道の經濟上の本質は獨占的なるを明白にせり茲に於てか鐵道政策は此性質を認識し獨占到對し國家權力を以て適當なる限定をなすの方針を採らざるべからずして自由放任を以て鐵道の發達せしめむとするの誤謬なるは牒々を要せざる所ならんハッドレー氏曰く
We must face the inevitable as inevitable, and do the best we can to regulate it. To meet the difficulties will be a hard problem. But to evade them have proved an impossible one.
 と鐵道政策の眞髓を道破せるものと云ふべし

第四章 參考書

獨占と競争に關する問題は箇人主義論者与其反對論者との議論の争點たり鐵道に關して自由競争の有害無益なるは近來一般に認めらるゝ所なりと雖も最風に明快の筆を以て之を論じたるはHalley氏にして其鐵道論中
 Competition and Combination の章は熟讀を値す其他次の諸書參考すべし

Sax, Verkehrsmittel, Bd. I, s. 66-77 Bd. II, s. 82-138

Seligman, Railway tariffs,

Johnson, Railway Transportation Chap. XV—XVIII

第二篇 鐵道政策

第一章 鐵道に關する公共團體の職分

第一節 總論

鐵道は前篇既に述べたる如く一方に於て其發達が國民の經濟上政治に並に社會上に及ぼす影響の至大なると他方に於て資本の集中を要し獨占的公共的の性質を有するのみならず統一的の組織を必要とするを以て之を一般の營利企業と同一視する能はずして國家の干渉を要するは何人も異論なき所なりされど其干渉の程度並に方法等に至つては學者の説く所一ならず且各國の政策も亦其揆を一にせば例へば英米二國と歐洲大陸諸國との鐵道政策を比較せばハッドレー氏の言へるが如く「英米に於ては政府の手に依らずしてなし得べきもの

は悉く民業に委ねるも歐洲大陸諸國は政府の手に依りなし得べきものは悉く官業となすの傾向あるを見るべし思ふに是等の相違の生ずる原因は國民經濟政策に關する根本的觀念に在るを以て先づ此點に就て一言を費すも決して無益に非ざるべし

抑々經濟政策上に於ける國家の職分に關しては極端なる反對説の存在を認むるを得べし則ち個人主義の論者は私人の行爲に絶對の自由を與へて國家の權力を無視し自由放任を以て國民經濟發展の唯一の手段とするも社會主義の論者は國家の職分を誇張し一切の經濟上の設備手段を國家の掌裡に收め箇人の自由行爲を絶對に制限せんとする者にして此兩派は共に極端に走り空中樓閣を畫きて事實を無視するの缺點を免れず現今の經濟組織に於て個人の經濟上の自由と國家の經濟政策とは相俟つて健全なる國民經濟の發展を期し得べきものと云はざるべからず則ち個人の經濟上の自由の擴張殊に私人企業

の成立及び發達は分化の現象にして社會活動の原動力たるべきは勿論なるも國家が人類共同生活上の最高機關として權力を維持するは社會の進歩を確實ならしむる所以にして國家が一切の私經濟を其手中に收めんか社會の活動は其歩を停むべく私人の自由を絶對に擴張せんか利益の衝突は社會を紛擾の渦中に投じ終らんのみ斯の如き状態は何れも健全なる經濟上の發展を期し得べき所以に非ず唯夫れ兩者の均衡は以て國民經濟の發展を促進し得べきものならんか

註 Knies, Der Telegraph s. 245ff

Derselbe, Die politische Oekonomie s. 204 ff.

Schmoller, Allg. Volkswirtschaftlehre s. 50ff

今翻て鐵道の經濟上の本質を按ずるに獨占的の性質を有し之を一般企業の如く自由競争に一任する能はざるを以て其獨占を認識して發達を助長すると共に國家の權力を以て獨占到對する必要なる制限を設け其專横を防止するに非ざれば鐵道に於ける資本的勢力が都市

を起倒し他の産業を支配するの弊害を生じ國民經濟上の危機を醸すを免かれず是れ鐵道に對して國家の干渉を要する理由の第一なり

又鐵道をして公共的運送機關たるの任務を全ふせしめんには軍事又は通信上の制度に關し必要なる義務を盡さしめ且つ運賃に於ける監督をなし公衆に對し不公平なる取扱をなすを禁止せざるべからず是れ鐵道に對する干渉を要する理由の第二なり

鐵道の性質上統一的の組織を要し私人企業は自己の利益のみに注目して建設及び營業上に於て區々の設備をなし國民全般の不利益を生ぜざらしめんが爲に必要なる監督をなすは國家の義務にして干渉の理由の第三なり

加之鐵道の利益を全國に普及せしめ其發達を促進せんが爲に私人企業の及ばざる所を助け利子保證補助金下附等の方法を以て特殊の補助を與ふるのみならず一般の鐵道布設に對して土地收用法の適用を許し各種の私權の侵害を許すが如きは國家が文化助長の任務を盡す所以にして是等の恩惠は之に伴ひたる各種の監督を要すべきは明白にして干渉の理由の第四なり

以上述べたる所に依り國家が鐵道に對して干渉を要すべきは論を俟たず而して其方法及び程度は國民の企業心の發達等に依りて左右せらるべく邦國と時代とに依りて關係的に定まるべきものなれども其大綱を説明せんが爲にサックス氏の一般交通方法に對する政策上の原則を示さん

註 Schönberg, Handbuch der politischen Oekonomie Bd. I, s. 581ff.

- 一、線路の配置
- 二、線路階級の決定
- 三、獨占の構成
- 四、建設及び維持費に對する私人の支拂ふべき金額の公法的規定
(運賃の制限)

- 五、公平なる取扱
 - 六、技術的設計の準則
 - 七、經營の集中
 - 八、交通警察
 - 九、交通方法の官有官營
- サックス氏の述べたる以上九ヶの要件は交通方法全般に對するものなれども鐵道政策に於て最も適切なるを以て今之に加ふるに補助政策を以てし次の順序に依り鐵道政策を講究せん
- 一、線路の配置並に線路階級に關する政策
 - 二、私設鐵道の特許及び監督
 - 三、私設鐵道の補助政策
- 而して國有官有と民有民業との得失は次章鐵道制度論に譲る

第二節 線路の配置並に線路階級に關する政策

一國に於ける鐵道の利益を完全ならしめんと欲せば各線路を箇々に觀察するとなく統一的計畫に依り各鐵道は一國鐵道組織の一部として敷設するを要し幹枝相依り大小相輔けて一國の鐵道線路網を組織し相連絡して運送機關の完備を計るを要す此目的を達するに必要なる政策は國有たると民有たるとを問はず其敷設に際し國民經濟上より觀察し各線路の方向並に設備の規模を定むるに在りて線路の配置並に其階級の決定は鐵道政策上最も重要なるものなり

先づ線路の配置(Railway Location)より説かんに從來二種の政策あり則ち一は國家が鐵道の敷設を決定し又は之を許可するに當り全國交通系統の大體より打算して利害を討究するものにして國民經濟上より

必要の線路を豫定し漸次に之を完成するの方針を採るものと他は單に敷設すべき線路の収益力を調査し建設資本に對する収益の十分なる場合には敷設を許可するものは是なり前者の著しきものは佛國の採りたる所にして千八百四十二年千八百五十九年及び千八百七十八年の法律(白耳義澳太利普魯西伊太利等も亦其大綱に於ては佛國と類似せる政策を採りたり之に反し英國は特許を與ふるに際し各線路の収益並に第三者の利益保護のみに注目し線路の方向配置の如きは起業者の自由に放任せり今此二種の政策の依て來る所を考ふるに國情の相違と國家の經濟政策に於ける地位に關する根本觀念の差異に基づくを以て其得失を斷定すること容易ならざるも線路の配置を私人の企業者の撰擇に一任する時は企業上の利益多き線路のみを建設し其他の直接の利益少き線路を顧みざるの弊を免れずして一國の鐵道組織の不統一を來すを免れず國家は之に對して矯正の策を立て鐵道普

及の方法を講ぜざるべからず

註 鐵道敷設法並に北海道鐵道敷設法參照

一國に必要な線路の決定は經濟上及び技術上の兩方面より觀察すべきものにして天然の地勢並に經濟政治組織に基づくべきは論を俟たずと雖とも一般に論ずれば經濟及政治上の中心たる都會と各地方の中心點とを聯絡し此各地方の首要都會と小都會小都會と村落とを聯絡する鐵道の布設を要すべきものなり例へば本邦に於ては東京大阪を聯絡する鐵道を基礎とし全國各地方を此兩都會に聯絡するを要すべく南北兩海岸に並行する線路を敷設すべしとの説は余輩の贊成する能はざる所なり

線路の配置に伴ひて鐵道政策上最重要なるは線路階級の區別なり一國鐵道の發達を健全ならしめんと欲せば運送の強度に應じて建設及び營業の規模方法を異にせざるを得ず而して此目的を達せんが爲

に鐵道の階級を定めて之に應じたる設備の準則を定め敷設及び營業費の節約を圖ると共に運送の安全を期せざるべからず是れ恰も道路に於て國、縣、里道の區別を明亮にし交通の需要を經濟的に充足せんとするに異ならずして鐵道に於ける敷設及び營業費の道路に比して幾十倍に上るを思惟せば鐵道の階級を區別し各線路をして其運送の強度に應じたる設備及び運輸をなさしむるの必要なるは論を俟たざるべし

鐵道に於ける階級の決定は運輸の種類強度に依るべきものにして鐵道の設備及び運輸の方法は運輸の種類旅客貨物運輸又は直通、地方運輸等及運輸の強度(幹枝線等の區別)に依り相違すべく例へば日本鐵道舊山陽鐵道線等の如き本邦交通上の大脈絡たる鐵道と佐野、龍崎、豆相高野鐵道等の如き地方鐵道とは同一の設備及び運輸方法を採る能はざると明白なり茲を以て各國は法律上鐵道を數階級に區別し各階

級毎に夫々特別の規定を以て監督するに至れり此法律上の區別は幹線、枝線、地方及び市街鐵道に分つを以て最も當を得たるものとすべく本邦に於ては鐵道國有法の實行と共に現今の軌道條例を改正するの必要愈々大なりと云ふべし

註 本邦に於て地方鐵道の問題を解決すべきの時機漸く近きたるは明白なり今國民經濟雜誌上に掲げたる地方鐵道論の一節を摘録して參考とす(同誌第一卷七號第二卷一號)

鐵道の地方的運輸機關たるの任務は鐵道發達史上夙に見る所なりと雖も近年に至りて特殊の發達を遂げ各國は地方鐵道に關して特殊の政策を實行し其獎勵を勉むるに至れり然れども其發達近年に屬するを以て各國法制上の名稱一定せず英國の Light Railway 佛國の Chemin de fer d'intérêt local 白耳義の Chemin de fer vicinal 獨逸の Kleinbahn 澳太利の Lokalbahn 等夫々任意の名稱を附し其意義内容に至ても多少の相違あるを免れず茲に於て鐵道國際會議の如きは Chemins de fer économiques なる名稱を附したるも之に Light Railways Kleinbahnen なる附註を施すの已むを得ざるに至れり地方鐵道の意義を定むるの困難なる蓋し思ふに過ぐるものあらむ

思ふに鐵道分類の標準は一ならず或は經濟上より或は技術上より或は法律上より特殊の區別をなすを常とするも法制上の區別は其根據を經濟上又は技術上に有するを要すしかも此二種の區別は一致する能はずして經濟上の機能と技術上の見地とを合せて一定の分類をなすの困難は其從來一も成功せるものなきを以て其一班を推知すべきなりされば地方鐵道に關しても他種類の鐵道との適切なる區別の標準を得る能はざるは決して怪しむに足らず從て吾人は先づ從來輕便鐵道、小鐵道、地方鐵道に關する學者の説を掲げて其研究に資せむと欲す

マツケー氏は曰く(Light Railways p. 1) 輕便鐵道とは世人の想像する如く狹軌鐵道と同義に非ずたゞ幹線よりも稍々輕便に建設せられ高速度の列車を走行せしむることなく旅客貨物に對する便宜幾分か少く幹線の車輛を通過し得るも其汽關車を用ゆる能はざるものなりと

クライム氏は曰く(Hand w. d. Statw. Bd. V. S. 92) 小鐵道は地方の交通を目的とするものにして其名稱の起る所以は其目的とする運輸の小なるに依るのみならず建設營業も小規模なるが爲なり從て其列車の速度は幹線鐵道の如く高きを要せず又幹線鐵道と接續を要せざるを以て運輸の安全統一の必要上建設運輸の經濟的なるを得べしと

サックス氏は曰く(Die Verkehrsmittel Bd. II. S. 195. f.) 地方鐵道は狭小なる地域内に於て専ら地方運輸の便に供するものにして其目的は從來他の方法に依りたる運送を鐵道に依らしむるに在りて幹線鐵道の運輸供給線たるものなり故に接續する幹線線の交通圈(Verkehrsmayon)たる狭小なる地域外に影響を及ぼすに至れば地方線たるの性質を失ふべく且つ從來他の方法に依りたる以外の新しき運輸物件を得るものに非ずして從來の運送費を節約するに過ぎずと

以上三氏の定義に類似するもの枚擧に遑あらずと雖も(Wagner, Cohn, Haus-hofer, Hartmann, Ulrich 諸氏の分類参照)何れも不完全なるを免れず而して三氏の定義中學問上比較的完全に近きものはサックス氏の分類にして輕便鐵道、地方鐵道と稱する者は何れも地方的運輸を目的とすること疑を容れざる所なり然れども氏が鐵道を幹線、枝線並に地方鐵道の三種とし地方鐵道の目的は幹線鐵道の補助機關たるに過ぎずとの説は市街鐵道を度外視せるの缺點あるを免れず加之市街鐵道は經濟上に社會上の機能より考察するも地方鐵道と同一視するを得ず技術上法律上に於ても特殊の分類となすに至當とす故に余は鐵道を分ちて左の四種となすを以て正當と信ず

一、 幹線鐵道 (Hauptbahn)

第二編 鐵道政策 第一章 鐵道に關する公共團體の職分 第五節 鐵道の配置並に線路階級に關する政策

- 二、枝線鐵道 (Nebenbahn)
- 三、市街鐵道 (Strassenbahn, Tramway, Tramway urbain)
- 四、地方鐵道 (Vicinalbahn, Light Railway, Chemin de fer vicinal)

今以上各種の鐵道の區別を述べむに幹線並に枝線鐵道は一國に於ける全般の經濟上政治上社會上の生活と關係するものにして國民經濟上に於ける運送機關として最も重要な脈絡たるものにして市街鐵道並に地方鐵道は何れも一地方の運輸を目的とし其發達は直接に敷設地方の利害にのみ關係を有するなり

(以上各種の鐵道の區別を技術上の標準に依らむするの説は一見正確なるが如しと雖も不完全を免れず例へば廣狹軌の差異線路敷地の性質(公道なるや専用敷地なるや)又は車輛の大小等は到底分類の標準たる能はずして此區別は經濟上の標準に依りて始めて始めて明瞭なるを得べし是れ余がサックス氏の區分法を推稱する所以なり)

然れども市街鐵道と地方鐵道とは種々の點に於て相違あるものにして其重要な差異を擧ぐれば次の如し

(一) 地方鐵道は獨立せる運送機關にあらざるも市街鐵道は獨立せる運送機關なり 地方鐵道は常に他の普通鐵道と相待ちて其補助機關たり其

運輸の供給線たるを主たる目的とするを以てサックス氏の云へる如く地方鐵道線路網 (Netz von Lokalbahn) なるものを有する能はずして一般の鐵道系統上の一部分 (Glieder des Gesamtbahnnetzes) たるに過ぎず (Sax. a. O. S. 108) 反之市街鐵道は一都會内に終るべき運輸を目的として他の鐵道の補助機關にあらず從て獨立せる線路網(即ち一定の秩序あり統一ある線路系統)を構成するものなり換言すれば市街鐵道の目的は一地方の交通に在りと雖も都鄙の生活狀態の相違は都會に於て特殊の旅客運輸の發達を促がし市街鐵道は高架地下、地表線 (Elevated, Underground, Surface Lines) 等並立して高低の速度の車輛を運轉する線路の區別を要し其線路の配置は一大組織の下に統一せらるゝを要す是れ地方鐵道と市街鐵道との相違が程度の差にあらずして種類の差なる所以なり且つ吾人は此點より觀察して市街鐵道とは世人の普通に解釋する如く都會内部の街路上に架設せる鐵道のみならず都會と郊外との旅客運送を目的とする近郊鐵道 (Suburban Railway, Vorortbahn) をも市街鐵道の一種なりと主張せむとせず

(二) 地方鐵道上に於ける運送は生産的なれども市街鐵道上に於ける運送は消費的なり 市街鐵道は専ら旅客を運送し地方鐵道は旅客貨物を併せて運送するも亦兩者の性質上に於ける第二の相違なりされば市街鐵道を

企業者より觀察する時は營利的生産的なれども其運送の目的は消費的のものなりと云はざるべからず故に其發達は直接に吾人の物質的生活則ち經濟上の生活に關係すること少く寧ろ社會上の生活に重要なものとす之に反し地方鐵道は布設地方の産業發達と直接に關係ある生産的の運送に必要な機關なるを以て其發達は國民經濟上頗る重要なものなり(市街に關係なき小鐵道中旅客運送を主たる目的とするものなきにあらざ殊に遊覽の旅客運送を目的とする登山鐵道 Bergbahn, Mountain Railway) 如きは其目的普通の地方鐵道と相違す故に正確に分類すれば鐵道を五種とし登山鐵道を加ふるを以て正當とすべけれど技術上の問題を除外する時は國民經濟上其重要な程度他の四種と著しき相違あるを以て暫く之を省きたり)

(三)地方鐵道と市街鐵道とは運輸の繁閑に於て相違あるを以て營利能力 Rentabilität) に差異あるを免れず 市街鐵道は都市の膨脹に伴ひて顯著なる發達を遂げ其營業より生ずべき利益大なるを以て公有私有の問題を生ずるに至れり是れ都會の隆盛に伴ひ市民の來往愈々頻繁となり貨率低廉なるに拘らず其企業利得の巨額にして其増進の迅速なること他の企業に類例を求め難きの状あるを以てなり之に反し地方鐵道に於ては市街鐵道の

如く頻繁なる運輸を見る能はずグライム氏の云へる如く小鐵道の名稱は運輸數量の少きにも起因するものにして市街鐵道の如き此點より小鐵道の名稱を附する能はず其建設費、營業費の如きは收入に伴ひて巨額なるものなれど地方鐵道は小鐵道の名稱に恰當せる少量の運輸物件を有するに過ぎざれば其營利能力も甚だ低くして私人企業者の地方鐵道を顧みざるは當然の所なりとす茲に於てか政策上市街鐵道と地方鐵道との間に大差を生ぜざるを得ず則ち私人企業者の經營に際し市街鐵道に對して其利益の幾分か公共團體に分典せしむるを得るも地方鐵道に於ては其經營の幾分を補助せざるべからず

且つ地方鐵道と市街鐵道との營利能力の多少は技術上に於ても兩者間に相違を生ずるを免れず市街鐵道に關する技術は特殊の研究を要し高架線、地下線等の高價なる設備を要し完全なる技術を應用するを得べく其經營も集約的ならざるべからずと雖も地方鐵道に於ては特殊の技術を要せず唯々マツケー氏の云へる如く輕便簡易を旨とし經濟的に經營するを主眼とせざるべからず是れ吾人が後章建設營業並に費率に關して詳述せんとする所なり

以上の市街鐵道と地方鐵道との相違中最も重要なものは第一の點にして

設道請義要領

他の點は附隨的のものたるを免れずされば余は地方設道の意義を次の如く定めんと欲す

地方設道とは狭小なる地域内に於て専ら地方運輸の便に供するものにして獨立せる線路系統を有せざるものを云ふ

今上述の定義に依り私設設道法に依る本邦既設設道中より地方設道と認むべき線路を擧げて後章研究の便に供せむと

會社名	開業線		未開業線		一哩建設費
	哩數	資本額	哩數	拂込額	
×青梅川	立川、日向和田間	13.00	2,500,000	2,500,000	192,308
川越	國分寺、川越間	18.36	3,000,000	3,000,000	163,938
佐野	葛生、越名間	9.86	1,500,000	1,500,000	152,038
×上野	佐野聯絡線	0.18	300,000	300,000	1,671
豐川	高崎、下仁田間	11.00	2,000,000	2,000,000	181,818
高野	吉田、長篠間	19.80	3,000,000	3,000,000	151,515
豆相	吉田、船町間	0.31	500,000	500,000	1,613
上武	汐見橋、長野間	17.73	2,500,000	2,500,000	141,041
備後	三島、大仁間	10.51	1,500,000	1,500,000	142,643
	熊谷、波久禮間	15.15	2,000,000	2,000,000	132,000
	福山府中間	15.15	2,000,000	2,000,000	132,000

×龍ヶ崎	龍ヶ山、佐貫間	11.62	2,000,000	2,000,000	172,172
河南	柏原、長野間	10.33	1,500,000	1,500,000	145,227
水戸	水戸、太田間	11.11	2,000,000	2,000,000	180,180
×百貫	田崎、百貫港間	4.12	700,000	700,000	1,700

註 本表中×印あるものは軌道幅員二呎六吋のものとする本邦に於て上表諸設道の外伊豫設道も狭軌なれども其性質上地方設道に非ずと認む又本表は三十七年設道局年報に依り三十八年三月末現在調査を基礎とせり

又各設道の性質に關して各種の状況より認定せるものにして以上の外尙地方設道に屬すべきものありと信ずるも其著しきものを採りたり

(中略)
 轉て本邦近時の状況を顧みるに短距離の地方的運輸を目的とする輕便設道の發起少なからず新聞紙の報道する所に依れば本年十一月の初に於て當局者に出願中及び既に許可を得たるものは熊本大津間廿二哩、山口小郡間七哩、廣島可部間十三哩の外津久居間、笠松岐阜間、静岡清水間、龍野赤穂間、伊澤、伊澤間及熱海小田原間等なりと云ふ是等の設道は近來企業勃興の大勢に伴ふて發起せらるるものなりと雖も我國産業の發達と普通設道の

普及が漸く此種運輸機關の必要を感ぜしむるに至りたるを想像すべきなり然れども本邦の鐵道に關する法制は此種の鐵道の發達に關し未だ歐洲諸國に於けるが如き便宜を興へず補助の政策の如きも殆んど全く之を顧みざるの狀ありされば一時企業界の狀勢に基づきて發起せらるゝ地方鐵道の前途も甚だ憂慮すべきものなきに非ず故に法制の改正と政策の確立に依り其發達を勉むべきは我國目下の急務なりとす今少しく之を論せむ

本邦に於て現今地方鐵道を布設せんとするに當り之に適用すべき法律は私設鐵道法と軌道條例の二者なり其區別の標準は線路が公共道路上に布設せらるゝや否やに在りて前者は專用の敷地を有するものにして後者の公共道路上に布設せるものなり(單に線路の一部が公共道路上に在る場合にも後者を適用するものとす)故に吾人の所謂地方鐵道は兩者孰れに依るも起業者の任意なりと雖も孰れも地方鐵道を眼中に置かずして制定せられたるを以て起業者は何れの法律に依るも不便を免れずして事業其者も之が爲めに發達を阻害せらるゝの弊を免れず

本邦の鐵道と軌道との區別は英國の Railway と Tramway との區別(佛國の chemin de fer と Tramway との區別)に相當し本邦に於ては從來 Light Railway (英) chemin de fer d'intérêt local (佛) に關する法制全然缺如セリ

抑々私設鐵道法並に鐵道營業法の制定は一國を貫通すべき幹枝線鐵道を監督するを目的とし之に伴たる私設鐵道法施行規則、建設、運輸、信號運輸規程又は係員職制等は複雜詳密なる規定を設けたるを以て是等法規の實行は巨額の費用を要し大鐵道に於ても其發布の當時實行を難じたるの事實あるを聞けり然れば之を運輸數量僅少なる地方鐵道に適用するの結果は僅々十數哩を有し一輛の汽關車を有するに過ぎざる鐵道も鐵道運輸規程信號規程に準據せざるべからざるの滑稽を演ずるを免れずしかも此事實が單に滑稽として何等の弊害なきに於ては之を嗽々するを要せずと雖も之が爲に地方鐵道の發達を阻害するに至ては等閑視する能はざる所なり今本邦の私設鐵道中地方鐵道の性質を有する會社の營業成績を一瞥すれば直に法制の不備の弊害を知るに足らむ今左に鐵道局三十七年々報に依り各會社の成績を示さむ

社名	營業收入		營業費		營業利益		純利益		賦金	
	金額	利率對	金額	利率對	金額	利率對	金額	利率對	金額	利率對
青野	10,000,000	10.0	7,000,000	7.0	3,000,000	3.0	1,000,000	1.0	100,000	1.0
佐野	10,000,000	10.0	7,000,000	7.0	3,000,000	3.0	1,000,000	1.0	100,000	1.0
梅野	10,000,000	10.0	7,000,000	7.0	3,000,000	3.0	1,000,000	1.0	100,000	1.0

第二編 鐵道政策 第一章 鐵道に關する公共團體の職分 第五章 線路の配當並に線路階級に關する政策

上に於ける他の交通を妨害せざるを主とし、軌道條例に關する取扱方の件なる明治三四年内務省訓令中に規定せる條項は地方鐵道に關して甚だ不利不便なるを免れず其著しき者は車輛進行の速度(同訓令第七條)並に車輛の聯絡進行(同第八條)及び命令書(同第十四條)に關するものなり而して線路の一部が公共道路上に布設せらるゝ場合にも是等の條項を適用するが如き種種の點に於て地方鐵道の發達を妨ぐるを免れずして軌道條例は全く純然たる市街鐵道にのみ關する者にして地方鐵道に對しては無用の制限束縛を興ふると少なからざるなり上の如く本邦の現行法令は地方鐵道を全く度外視せるを以て起業上甚しき不便を蒙らしめ其發達容易ならず然るに國運の發達は驟々として地方鐵道の必要を感じしむるに至り地方鐵道に關する特別法の發布は正に時勢の急に應ずるものと云ふべきなり而して其規定すべき條項は技術家の研究を要すべきもの多しと雖も普通鐵道と差異ある點は左の數項ならむ

- 一、地方鐵道の列車速度及其輕重を制限すると同時に建設に關する規程を寛大ならしめ建設費の減少を計ること
- 二、運轉運輸に關する規程を寛大ならしめ營業費の節約を計ること

三、運賃に關する制限を解き收入を増加せしむると同時に普通鐵道と競争するの弊を避くること
 等なり而して何れの場合に於ても當一の弊に陥るを避け地方の事情に適應するを得せしむるが爲に嚴密なる法規を設くることなく監督官廳の權能を普通鐵道の場合より大ならしめ且つ府縣をして直接の監督官廳たらしめ地方の事情を酌量するの餘地を大ならしむるを要す
 註 *minekay, Light Railways, Cole, Light Railways, at home and abroad* 參照

第三節 私設鐵道の特許及び監督

鐵道は性質上之を私人の自由に放任する能はざるを以て民業に依りて鐵道の敷設又は經營をなす場合にも之に對して特殊の干渉を加ふるを要し現今各國は一般に營業自由(Gewerbefreiheit)を認むるに拘らず鐵道業は其例外と認められ國法上國家又は國家の特許を得たるものに非されは鐵道の建設は營業をなす能はざるものとせり鐵道の免許是なり鐵道免許(Concession)の法律上の性質は各國々法及び學說に依

り差異あるも國家公權の作用に依りて私人に與へたる特許にして之を私法上の契約と同一視する能はざるものなりされは免許を與へたる後は猥に免許より生ずる權利を侵害する能はずと雖とも一般法の改正に依り鐵道會社の義務の負擔の増加を拒む能はざるは論を俟たす

鐵道免許の手續は各國一様ならず或は特別法に依り或は行政官廳の認許に依る等の區別あり又前節述べたる鐵道の階級に依り免許の手續を異にするを常とす本邦に於ても私設鐵道法に依る場合と軌道條例に依る場合とは其手續を異にせり

私設鐵道法に依れば鐵道運送營業の開始は假免許本免許並に運輸開始の許可を要す今次に是等の免許々可申請の手續の大要を示さむ
(一) 假免許 一般運送の用に供すへき私設鐵道軌道條例に依るものを除くを敷設せむとするときは發起人七人以上を以て先づ假免許を

手続に依る

申請せざるからす其手續は私設鐵道法第二條に依り左の書類圖面を具し地方長官を經由して主務大臣(逓信大臣)に假免許を申請す

一 起業目論見書 此書面には發起人各自署名捺印を要し會社の目的商號及び本店所在地、線路の起終點並に其經過すへき地點、鐵道の種類及び軌間、資本の總額、株式總數及び一株の金額、會社存立時期、發起人の氏名住所、發起人の引受くへき株數等を記載す

二 假定款 商法の規定に依るの外線路の起終點及び其經過地を記載す

三 起業か公共の利益たるを證する調書 此書面には鐵道敷設を必要とする地方の状況及び鐵道敷設に因り從來の交通機關に比し運輸上に於て公衆の受くへき利益等を記載し且つ旅客表及び貨物表を添附し運輸の概況を示す

四 線路豫測圖及び説明書 線路豫測圖は豫測平面圖及び豫測縱

断面圖の二とし説明書には線路經過地の地勢を詳記し且つ他の鐵道及び要塞地等との關係を記載す

五 敷設費用の概算 此書面には敷設費の總額及び各項内譯を計算記載す

六 運送營業上の收支概算及び説明書 此書面には收入支出の總額及び各項内譯を示し且つ旅客、貨物交通の概況等を説明す

以上四五六の書類及び圖面には調査主任者の署名捺印を要す

主務大臣は右の申請を審査し起業の大體に於て不都合なしと認むるとき假免許狀を下付すべく發起人は假免許狀の下付を受けたる後定款を作り起業目論見書を公告して株主を募集することを得へし而して此假免許狀には本免許申請の期限を附し又主務大臣か公益上必要と認むるときは假免許に條件を附することを得べく此期限内に本免許の申請をなさす又は假免許に附したる條件に違反したるときは

假免許の効力を失ふものにして此規定は發起人が假免許のみを得て永く事業に着手せざる等の弊を防かむか爲に設けたるものなり

(二) 本免許 發起人假免許狀の下付を受けたるときは株式の募集をなし株式總數の引受ありたる後遅滞なく株金第一回拂込金として株金十分一以上の拂込をなさしめ其拂込を終りたる時は直に創立總會を開き商法に規定せる諸般の決議をなし取締役及び監査役を選任す創立總會終結したる時は會社は之に因て成立するものなりと雖も本免許狀の下付あるに非されは未だ其工事に着手するを得ず故に會社は鐵道工事に關する測量をなし工事の方法を定め工費の豫算を許算する等各種の準備を整へ取締役をして左の書類圖面を具し地方長官を經由して主務大臣に本免許を申請せしむ

一 定款

二 工事方法書 此書面は工事方法に關する詳細を示すものにし

て施行規則第十六條に列擧せる各項を記載し之に設計圖面を添附す

- 三 線路實測圖 此圖面は實測平面圖、實測縱断面圖、實測橫断面圖、實測河川圖の四者にして施行規則第十八條の規定に依るものなり
- 四 工費豫算書 工費を各項目に分ちて豫算し總額及び内譯を記載す

又此申請には前記書類圖面の外起業目論見書及び假免許狀の謄本を添附し尙ほ發起人に於て株式總數を引受けたるときは検査役が裁判所になしたる報告書の謄本及び裁判所が検査役の報告を聽きて作りたる決定書の謄本又若し株主を募集したるときは株式申込證の謄本、發起人取締役、監査役、又は検査役より創立總會に爲したる報告の要項及び創立總會の議事及び決議の要領を添附するを要す

以上の本免許の申請に對し主務大臣は書類圖書を審査し妥當と認

むるときは本免許狀を下付す本免許狀の下付は鐵道會社に法令の規定並に之に基づきたる命令を遵奉する場合に鐵道を敷設し得べきの權利を與ふるものにして鐵道業上に於て最も重要なるものなりされど此免許も假免許と同じく工事竣功の期限を定め且つ公益上必要と認めたる時は條件を附することあるものにして會社が工事を遲滯し又は公益を害するを防ぐの規定を設けたり

斯の如く本免許狀の下附ありたる後は着々工事の竣工を期すべく其下附後六ヶ月以内に會社の設立の登記をなし設立登記の日より六箇月内に鐵道の敷設に着手し本免許に附したる期限内に之を竣工すべく若し上述の期限内に會社の設立登記をなさざる時又は工事の着手及び竣工せざる時は免許の効力を失ふへし然れども工事の着手又は竣工期限は次の場合に主務大臣の認可を得て延期することを得

- 一 天災其他避く可からざる事變に依る場合

二 自己の過失に歸せざる正當の事由に依る場合、但し此場合には延期の期間は通して原期間の半を超ゆるを得ず

三 法令の結果に依る工事方法の変更又は主務大臣の命令に依り若くは其認可を受け工事方法を變更したる場合

又以上の假免許及び本免許に關する規定は鐵道延長の場合に就きても略々同様なり

(三) 運輸開始の許可 本免許狀を得たる鐵道會社は免許申請の際主務大臣に差出したる工事方法書及び工費豫算に依り其變更は主務大臣の認可を要す期間内に工事を竣工し運輸開始の許可を申請す此場合には主務大臣は監査員を派遣して鐵道の設備を監査せしめ運輸を開始するに適當と認むるときは其の許可を與ふべく若し不適當と認むるときは其改良を命し其の峻功の後は運輸開始の申請を爲さしむるものとす鐵道會社は運輸開始の許可を得たる後始めて一般の旅客

又は貨物の運輸に従事するを得るものなり

又普通鐵道以外の鐵道にして公共道路に關係ある馬車鐵道其他之に準すべき鐵道は軌道條例に依り内務大臣の特許を受くるを要し其手續は軌道條例取扱方明治三四年内務省訓令一七號に依る

鐵道の免許を得たる後は一般法又は特別の條件(私鐵十三條)に従ひ免許を受けたる線路を建設し且つ運輸營業をなすの權利を生ずるものにして此權利は線路の建設又は營業に必要な場合に他の私權に先ちて主張せるらゝを得るものなり(土地收用法第二條)

鐵道業は上の如く國家の特許に依りて始めて經營し得る所なれば國家は營業者を監督し公共運輸機關たるの任務を盡さしめざるへからず是等の義務は特許の權利の反面にして法律又は命令を以て之を定め行政官廳は其遂行を勉めざるへからず其重なるもの次の如し

一 鐵道の建設車輛器具の構造は統一の必要上一定の準則に依るを

要す(鐵道營業法及鐵道建設規程)

- 二 鐵道業者は公共運送機關たるの義務を盡さんか爲に線路車輛の維持修繕をなし且つ運送上の危険防止の設備を完美し危険なく列車を運轉し得るの状態を備ふるを要す(鐵道運轉規程)
- 三 鐵道業者は他の運送業者と異なり自己の都合に依り運送の依頼を拒絶するを得ず(運送の強制 *Transportzwang* 是なり又之に伴ひて公衆に對し差別的取扱をなすを得ざるものとす(英國鐵道法の *Equality clause* 是なり此兩者は共に鐵道業の獨占より生ずる弊害を防止するの必要に基つくものにして此原則は鐵道運輸の監督に關する根本的の原則と認むべきものなり(鐵道營業法六條七條九條)
- 四 運賃運送條件等に關して特別の規定を設け行政上の監督をなすを要す

- 五 他鐵道又は道路運河等の接續横斷等に關しては公益上必要ある場合に限之を拒むことを得ず
- 六 鐵道會社は法令の規定に依り平時及び戰時に於て鐵道を軍用に供するの義務を負ふ
- 七 鐵道は鐵道船舶郵便法の規定に依り定期列車に其總容積の五分一迄を郵便官署の用に供するの義務を負ふ
- 八 鐵道監督の效を舉げむには會社の會計を明にするを要するを以て主務大臣は會計準則を設けて之に依らしめ營業報告を差出さしめ鐵道臺帳を設けしめ財産の狀況を明かにし且つ統計規程を設けて統計の調製提出をなさしむ
- 九 鐵道免許は永久無制限となさずして之に適當の制限を附するを要す則ち鐵道免許に期限を附し及び鐵道買收權を政府に保留するか如きは是なり

又鐵道免許の消滅に關しても免許を受けたる鐵道業者をして公共運送機關たるの任務を盡さしむるを要す本邦の法律に依り免許消滅の場合を列擧すれば次の如し

- 一 會社成立前
 - イ 假免許を得る能はさるとき
 - ロ 本免許を受けたる後六月以内に登記をなさるとき(私鐵法十六條)
- 二 會社成立後
 - イ 會社か登記後六ヶ月以内に鐵道の敷設に着手せざりしとき
又は本免許に附したる期限内に竣工せざりしとき
 - ロ 會社か法令の規定又は免許許可若くは認可に附したる條件に違反し又は命令を遵奉せず其他公益を害すべき行爲をなしたるとき

ハ 鐵道及附屬物件を政府に買上げたるとき

ニ 會社か商法の規定に依り解散する場合

免許の失効又は取消の結果として主務大臣は鐵道又は附屬の物件を公賣し買受人をして之を竣工せしむるを得べく又鐵道延長免許の失効取消に依る公賣上の必要あるときは本線免許の一部又は全部を取消すを得へし

第四節 私設鐵道の補助政策

私設鐵道に於て其建設及び經營に必要な費用は企業者の資本及び信用に依りて支辨するを原則とするも一國に於ける企業心發達の程度又は線路の性質に依りて私人か經營の能力を有せざることあり又其意思を有せざることあり此場合に國家又は其他の公共團體の援助を以て鐵道の普及を圖り國民全般の利益を促進するの得策なるこ

とあり是れ鐵道補助政策の必要なる所以にして自由放任主義の學說を遵奉する論者の如く絶對に補助政策を否定するは吾人の採る所なり何となれば鐵道の布設は其使用者に直接の利益を與ふるのみならず國民又は布設地方人民全般に間接の利益を與ふるを以て使用者の支拂ふ運賃を以て經費を支辨し資本に對する相當の利益を收むる能はざる場合にも其布設を奨勵するの必要あればなり然れども補助政策の運用宜しきを失し保護厚きに過くれれば企業心の發達を阻碍し國家の支出を膨脹せしめ補助の效果を見る能はざるの弊を生せん茲に於てか補助の期間方法及び程度の如き慎重なる注意を要するは論を俟たざる所なり

本邦に於ては既に主要なる線路を國有とせるを以て補助の必要減少せりと雖も地方鐵道に關して補助を要す是れ歐洲諸國に於て近年行はるゝ政策なり思ふに地方鐵道は普通道路に代ゆるに進歩せる交

通方法を以てし旅客貨物の運送に便せんとするものにして大都會に於ける旅客運送機關は収益潤澤なるを以て補助政策と關係なしと雖ども地方に於ける殖産の發達を目的とする地方鐵道に至ては起業當時に於て収益力十分ならず且つ一地方の利益を計るを以て一般資本家の注目を惹くこと少く補助政策の必要を見ること多し

註 地方鐵道の補助政策は普通鐵道に比して一層複雑なる問題にして其

企業組織とも關係少なからず拙稿地方鐵道論中より摘録して參考とす
地方鐵道の企業組織並に其補助政策

鐵道業の組織は普通鐵道に關して最も爭論ある所なるのみならず地方鐵道に於ても解決の容易ならざる問題たり蓋し地方鐵道に於ては其利害の關する所一地方の外に出でざるを以て官民業の得失は普通鐵道の如く複雑ならずと雖も性質上起業當時に於て収益力十分ならず且つ事業の性質が地方的なるを以て一般資本家は斯の如き事業に投資するを喜ばざるの風あり從て地方鐵道の發達は補助政策と相待たざるべからずと雖も中央政府が多額の負擔をなし自ら其布設の任に當るが如きは地方的の競争

を惹起し國費を濫費するの端を啓き最も不利益なる政策なり茲に於て關係の地方團體をして其布設の任に當らしむるか又は私設會社をして其布設をなさしむるか又は公共團體と私設會社との協力に依らしむるかの方法其一を選まざるべからず而して其何れに依るも地方鐵道の収益力の缺乏(殊に起業當時に於ける)は幾分か國庫の補助を必要とするを以て英國の如き自由放任主義を標榜し普通鐵道の補助政策を排斥せる邦國に於ても一八九六年百萬鎊を限度とし輕便鐵道に貸附金又は補助金を與ふるの制度を創始するに至れり斯の如く中央政府が補助政策を實行し地方鐵道の發達を助長するの必要を認むるに當りては其企業に干渉するは當然にして各國の地方鐵道企業組織が一樣ならざる所以なり

英國に於ては一八九六年の輕便鐵道法に依り地方團體 (County, Borough, District Council) に自ら敷設營業するの權能を與へたると同時に私設會社に資金を貸與し又た其株金の募集に應じ其發達を助くるを得せしめ國庫も亦前述の如く百萬鎊を限度として其四分之一は農業漁業其他特定の産業の發達上に必要な鐵道に下附し其殘額は地方團體が同一金額を支出する場合に低利を徵收して會社に貸付をなし得ることとなせり而して爾後同法に依る出願線路は四百に上り哩數三千八百十九哩(一九〇四年調査)に上

りたりと雖も地方團體の自ら布設の任に當るもの甚だ少く私設會社をして其任に當らしめ補助金に依りて其發達を勉むるもの多し

次に大陸諸國中佛國は夙に地方鐵道補助の政策を定め一八六五年地方鐵道法(Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local)に依り政府は建設費の二分一乃至四分之一を補助することとせり然るに此補助政策は補助金を目的とし鐵道を布設する投資者流の企業を奨励するの結果を生じ政府の支出額多きに拘らず營業成績甚不真なるを免れざりき即ち該法に依り一八八〇年迄に開業せる線路は二千八百八十七基米にして之に對する政府の負擔は三億四千萬法に上り一基米に付十五萬五千法の多きに達したるも營業の利益少くして結局政府又は接續幹線鐵道の手に買收せられ現今に於ては普通鐵道の一部たるに至れり茲に於て同年政府は更に地方鐵道並に軌道鐵道に關する法律(Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local et tramways)を發布し建設資本の一部を供給することを廢し其營業費に對し一基米に付五百法の外總收入の一定額に達する迄地方團體と同額の補助をなすの方法を設けたり爾後該法發布以前の如く私人企業家が投機的の目的を以て鐵道布設を企むるものの減少し地方團體(Department)は企業に對する危險減少せるを以て自ら資本を募集し地方鐵道を布設し之を私人に貸渡して營業せしむるもの

多きに至れり然れども是等の線路は尙營業の成績良好ならず各州の負擔増加するの傾向を有し近年に至ては國庫並に地方團體は巨額の不足を補ふに拘らず幹線鐵道會社の保護に依り其營業を繼續するに過ぎざるの狀あり

普國に於ては地方鐵道の布設經營を私設會社に一任し補助の方法に依るの政策を採りたり即ち一八九九年同國に於ける三百七線路の小鐵道中二百十四線路は株式會社に屬し七十三線路のみ地方團體に屬したり而して其補助の方法は國庫の補助に依るものは資本の一部を補助する方法を採り各州(Provinz)は區々の方法に依り資本の一部を補助すると共に利子又は收入を保證せり今一八九九年の調査に依るに建設資本中五分五厘は政府、九分は各州、一割六厘は Kreis の支出に係り、殘餘の七割五分は企業者の負擔に係るものなりとす

地方鐵道に關し新組織を以て其發達を助長し其成功著しきものは自耳義なり而國に於ては一八八五年町村鐵道に關する法律を發布し國立町村鐵道會社 (La société nationale des chemins de fer vicinaux) を設立し町村鐵道發起に關する特權を與へ政府、州、町村並に私人の出資を以て鐵道を布設するを得せしめたり今其組織の一斑を述べれば左の如し(東洋經濟新報一七四、一七五、

一七六號揭載拙稿參照)

國立町村鐵道會社の株金は線路の建設費車輛購入費を限度とし之を線路に應じて分割し各線路毎に其の三分の二は政府州及町村の申込に依るものとし州及町村の株式は政府の許可を得るに非れば賣買譲與する得ざるものとせり而して政府並に州の株金は其拂込を九十ヶ年に分つを得べく町村も亦十分の保證ある時は同一の方法に依るを得べし而して會社は此金額に對し政府保證の社債を發布し借入金をも以て建設費を支辨するを得べし故に線路の選擇を誤らずして其利益多き時は州又は町村の如き年々の収益を以て年賦出資金に宛つるを得べく全く負擔をなさずして鐵道の便益に浴するを得べし又各線路の收支計算は特別會計とし會社の管理費は總收入に應じて各線路に分配し損失ある時は一時會社より之を補充し爾後純益ある場合に之を補充する方法を採り各線路の營業は自ら之に當ることなく貸付料を徴收して貸渡をなすものとす

以上の方法に依りて町村鐵道の建設を統一し管理上の費用を節約すると同時に投機企業の弊を防ぎ地方の團體をして殆ど何等の負擔をなさずして至便なる交通機關を有せしむるに至れり從て同國に於ける發達は他

國に其比を見ず一九〇四年末に於ける線路の延長は三千四百三十基米に上り普通鐵道の七割六分七厘に達したりと云ふ

斯の如く各國の政策は其成績區々なるを免れずと雖も各國地方鐵道に對して補助の必要を認めたるは其性質普通鐵道と異なるに依るものにして補助政策を採るに非ざれば國民經濟上必要なる地方鐵道の發達を促がす能はざるを以てなり然れども補助の方法と其程度とを定むるは一大難事にして佛國の如き補助政策が却て果を醸したるの觀なきに非ず今各國を通じて最も適當なる方法を定めむとするは到底不可能に屬すと雖も補助政策上常に準據すべき標準を定めざるに非ず今其要點を列舉せむ

- 一、中央政府の補助は常に地方團體の補助に伴はれざるべからず換言すれば直接利害の關係ある地方團體をして先づ補助をなさしめ國家は其不足を補ふに止めざるべからず
- 二、補助の程度は各線路の實況に應じて伸縮せざるべからず一般の標準を定むが如きは補助政策失敗の大原因たり
- 三、補助の方法は國庫の場合に建設費の幾分を負擔することとし地方團體の場合には建設費の補助と利子又は收入の保證との兩者其一を選み又は之を併用すべし

以上の三項中第三に關して必ず多少異論あるべしと雖も余は地方鐵道に對し幾分か資本の補助をなすの必要を認め單純なる收入又は利子の保證が有効ならざるを主張せむとす勿論佛國は嘗て資本補助の方法を採り失敗せりと雖も其原因は方法の如何に在らずして其適用を誤り第二項の點に注意せざりしに依るものと思惟すればなり普國の國庫補助が利子保證の方法を排斥せるは當を得たるものと云ふべきなり

然れども上述の補助政策を有効に實行せむと欲せば之に伴ひたる企業組織を要するや論するや論を俟たず而して地方鐵道に於ては市街鐵道の場合と異り一自治體の區域内に布設せらるゝものに非ずして數町村を経過するを以て公企業組織を採らむと欲せば町村組合に依るか又は府縣に依りて其建設經營をなすを要す然るに町村組合又は府縣の如き決して此種の企業に適當せる組織と云ふを得ず茲に於て全然私人企業となすか又は半官半民の特殊なる企業組織に依るの外なく此兩者の得失を比較すること容易ならずと雖も自耳義の國立町村鐵道の組織は其成績上より見るも理論上より考ふるも參考を値すべきものと云ふべきなり

第二章 鐵道制度

國家が公益の保護者として鐵道の監督並に保護を怠るべからざるは何人も異論なき所なれども此理由は未だ以て一國鐵道制度を決定するに足らざるなり換言すれば鐵道の性質は獨占的公共的なるものを公共團體の手に收むるを要せず何となれば特許制度並に補助政策の運用に依りて鐵道の建設及び經營を私人企業者に委任し公益を害することなく交通機關の發達を期し得べきことあるを以てなり茲に於てか鐵道の公私有官民業の得失を決すること容易ならず

此問題は鐵道發明以後各國に於て論争せられたる所にして兩派の論者の説く所頗る多岐に亘るのみならず從來各國の採りたる官民業の成績區々にして歸一する所を見ざるの觀あり今各國に行はれたる制度を大別すれば次の四種とするを得べし

- 一、私有民業（純然たる民業制度）
- 二、公有官業（純然たる官業制度）
- 三、公有民業（貸下制度）
- 四、私有官業

註 其他混合制度則ち官民業鐵道を國內に并立しめ其競争に依りて鐵道業の改良を圖らんとするの論者なきに非ずと雖ども鐵道に於ける競争の効果少きは既に述べたる所に依り明白なるのみならず政府と人民とが競争する方法の如き弊害圖るべからざるものありて其不當なるは喋々を俟たざるべし

以上各種の制度は一國に於ける重要な線路に關する制度を指すものにして殊に其重要なるは純然たる官業制度及び民業制度にして公有民業又は私有官業制度は比較的重要ならず鐵道の性質上其所有と營業を分離するの困難あるを以て短所多く永久の制度として是等の制度を主張するの論者少きの狀あり故に今ワグナー、サックス諸氏

の説きたる所に依り官民業制度の得失を比較すべし

註 以下述ぶる所 Wagner, Finanzw. I, Teil S. 291 以下の順序に依る然れども議論の内容に至ては必ずしも氏の説を踏襲せず Sax Verkehrsmittel II, S. 139-193 Die Controverse über Staats= und Privatbahnen 併せて参考すべし
 各國の歴史に關しては Hadley, op. cit. chap VIII—XIII 中に歐洲各國鐵道制度の明快なる批評あり又 Johnson, op. cit. Chap XXIII—XXIV には近年の事實を掲げたるのみならず参考書目をも掲げたり

一、線路の配置並に普及の點より觀察するに國有鐵道は經濟上の必要に伴はざる鐵道の延長をなし國庫の負擔を増加するか又は狹隘なる營利主義に陥り政府の權力を以て競争線を排斥し餘剰金を増加せんとするの弊を免れずと雖ども政府は私設鐵道に對して公平無私の監督をなすを得べしと論ずるものありされど國有鐵道の經營完全なれば上述の弊害を避け得べく私設鐵道の場合より金融市場の繁閑に左右せらるゝことなく競争線濫設の憂少きの利益あり

又國有鐵道論者は私設鐵道の布設する線路か利益多きものに限られ統一を欲くの弊を攻撃するも政府が特許を與ふるに際し一國全般の線路系の整美に注意するときは幾分か此弊を免るゝを得べく純然たる國防上の必要に基づく線路の如きは如何なる方法に依るも國家の負擔たるべきは論を俟たざるなり
 其他私設鐵道の延長は金融市場の氣配に依りて定まるを以て間斷的なるを免れざるも私設鐵道の延長は官設鐵道より迅速なるの利益あるを以て其得失は容易に斷言し難きものと云ふべし

二、建設資本の財源に關しては官私設の差異少きも次の如き相違なきに非ず

- (一) 私設鐵道の株券又は社債發行は好況の市場を利用するを要するも國債募集は此影響少し
- (二) 私設鐵道の發行せる株券は投機市場の目的物たるに便利なる

のみならず會社の設立に依りて不當の利益を貪るものありと雖ども國債に於ては此弊少し

(三) 小會社の社債募集の如きは國債に比して不利益多きこと明なり

三、建設工事及び建設費に關し民業論者は工事の迅速にして廉價なるを主張するも實際の状態は必ずしも然らざるを示し民業の場合にも株式會社の企業は箇人企業と異なり建設費の濫費を免れざること多し

四、經營及び營業費に關し民業の主張者は官業の不利益を説くも鐵道の如き株式會社組織を以て經營する企業に於ては資本主が直に企業の實際に當る能はずして複雑なる機關を通じて企業を經營し實際の業務に當るものは定額の俸給を受けて勞務に従事する使用人なるを以て勤勉熱心の程度に於て官業と徑庭を見ざることあり

官業に於ては政治上の變遷甚しく之が爲に事務官の更迭頻繁なる邦國を除くの外鐵道従事員の養成訓練規律等の完全に近づく場合多きの利益なきにあらず又營業費に關しても兩者の優劣は容易に判定するを得ず人或は官業の不經濟を主張するも小鐵道の分立する場合には種々の點に於て經費の増加を免れざるべく且つ株式會社の性質上十分なる經費の節約を見る能はざるべし

註、本邦に於ける國有主義の反對論者中國有鐵道の固有の性質として事務の滯滞を擧ぐるもの少なからず是れ上述の點に注目せざるに依るものなりツゲナー氏曰く眞正なる問題は官業民業の得失に非ずして官業鐵道と株式會社鐵道の利害なりと(Wagner, a. a. O. S. 668)

五、運賃の高低は直接に公衆と關係を有する重要な問題なれども種々の説ありて官民業は共に長短あるを免れずされど民業論者の主張するが如き民業の場合には競争に依りて運賃低廉なるを得べしとの説は全然根據なきものと云はざるべからず反之官業論者の

主張する官業は營利を目的とせざるを以て利益ありとの説も亦皮相的觀察たるを免れざるなり又運送上の取扱及び運賃に關する不公平は民業に伴ひたる弊害なるも官業鐵道に於ては此弊害なく其運賃制度を他の經濟政策と一致せしむるの利益あるを主張する論者あれども民業鐵道の運賃は商工業の必要に伴ひ變動し得るの利益ありて官業鐵道の運賃は伸縮的ならざるの缺點あるを以て容易に兩者の優劣を判定するを得ずして各國に於ける種々の運賃政策を生ずるに至れり

要之經濟上各種の點より官民業の得失の計較するに長短相半ばし孰れの論者の主張も反駁の餘地なきものに非ず兩者の優劣は其本來の性質に存すると云はんよりも時と所とに依りて利害を異にすべく一國に於ける財政上政治上軍事上社會上の關係は其得失を決すべき標準にして各國に於ける鐵道の公私有官民業の問題は國民の政治及

經濟組織の全般の狀態に依て決定せらるべく上述の如き箇別的の論争は到底此問題を解決する能はざるなりロツシエル曰く「國民有鐵道間の唯一の相違は國有鐵道が政府の權力を増大するに在り何となれば鐵道經營に依り國家は貨物及び労働者の最大需要者となり且つ交通上に於ける至大の勢力を振ふを得るを以てなり而して此傾向は國民經濟の發展高度に達し運送の強度進歩するに従ひて益々著しきものなり故に政治上中央集權の必要多き國に於ては國有鐵道政策は望まじき所なれども政治上の事情之れに反する邦國に於ては民有鐵道政策を採る所を可とす」と (Roscher, Volkswirtschaft III s. 514) 普魯西に於ける國有鐵道の成功せる所以伊太利に於ける失敗の原因等を攻究せば此問題の眞義を知るに足るべく近年英米二國に於て都市交通機關公有の實行を見るも國有鐵道に至ては識者の之に不賛成を唱ふるもの多きは此問題が交通機關の經濟上の性質に依りて決すべきものに

非ずして國民の政治的生活と關聯するを推知すべきなり

註 Ely. Evolution of ind. Society, Part II, chapl. 5. Roehner, Volksw. III, § 86.

本邦に於ては明治二十四年以降屢々私設鐵道を買收して國有主義を實行するの議ありしも議會の協賛を経る能はさりしか三十九年三月に至り政府は鐵道國有法を提出し多少の修正を経て兩院を通過し三十九年三月三十一日を以て公布せられたり。其主たる規定は次の如し

- 一、一般運送用に供する鐵道は總て國有とすると
- 二、政府は今後十ヶ年に十七會社の線路を買收すると
- 三、其買取價格は左の方法を以て算出すると
- 五、明治三十五年後半期乃至三十八年前半期の六營業年度間に於ける建設費に對する益金の平均割合を買取の日に於ける建設費に乗じたる額を二十倍したる金額

る、貯藏物品を時價に依り公積券面に換算したる金額

四、買收代價は買收の日より五ヶ年以内に券面金額に依り五分利付公債證券を以て交付すると

政府は該法の實施準備として同年五月鐵道國有準備局を開始し同年内甲武炭鑛、日本、岩越、西成、山陽の六鐵道を買收し四十年十月一日迄て殘餘の十一會社線路を買收すべき豫定にして同日以降は本邦國有鐵道制度の完成を見るべきなり

今進むて政府が買收の理由とする所を討ぬるに該法案の理由書に曰く

「鐵道は國家自ら經營すべきものにして從來之か私設を特許せしは交通政策上權宜の措置たるに外ならず今や國家經濟の一大發展を計るべきの時機に際し全國鐵道の管理を統一し之か機能を發揮し軍事上及び經濟上遺憾なきを期するは刻下の急務と認む」

と然れども鐵道が性質上國家自ら經營すべきものなりとの理由は從來學者が一般に否認する所にして斯の如き理由を以て買収を強行せむとするの非理なるは殆んど論評の餘地を有せず然れども西園寺首相が議會に於て説明せる理由は稍々異なるものあり今其要點を掲げむ

「産業の盛衰消長は運送交通の如何にあること論を俟たざる所なり然るに翻て我が國鐵道の現状を見れば官設の外に三十有餘の私設鐵道ありて北海道より九州に至るまで僅々二千哩に足らざるにも拘はらず主要の幹線に於てすら尙官私數個の管理に分るゝならずや其他官私大小の鐵道は各々區劃を定めて割據し其系統相錯綜して統屬する所なく其冗費を來たし材料の共通を缺き遠距離直通運輸の便を妨くるか如きは數の見易き者にして運送費の不廉なる如き又運輸を遲滯するか如き敢て怪しむに足らさ

なり鐵道國有は即ち之を政府の經營に統一し一方に於ては運輸の疏通と運輸力の増加とに依りて生産力の勃興を誘導し又他方に於ては設備の整齊營業費及貯藏品の節約を計りて運送費の低廉を期するものたり而して更に國家財政の方面より見れば鐵道國有法參考の資として諸君に配付せし諸表に現はれ居る所の如く四十餘年の後に至りては公債の全額を償還し盡す計算なり鐵道の國有統一は實に民業の勃興に資するは勿論財政の鞏固を圖る良策の一たり況や軍事に關しても偉大なる效益あるは論を俟たざるをや要するに我が國の鐵道政策の本旨を貫徹するは戦後經營の急務中の急務なり而して今日を以て逸す可からざるの好機なりと考ふ」

然らば政府は鐵道本來の性質より買収を試みむとせるものに非ずて鐵道國有が本邦の産業の發達と財政の鞏固とを圖るに適當なる

を認めたるに依るものなり政府の該法案参考書として示したる買収見込價格表公債償還年限計算表を示せば次の如し

鐵道買収見込價格表

(丙 號)

三十九年上半期末調

會社名	哩數	資金	建設費	營業成績ヨリ算出シタル結果	
				益金二十倍	買収見込額
日本鐵道	八六一.〇	五〇,四三三,〇〇〇	五〇,四三三,〇〇〇	一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇,〇〇〇,〇〇〇
山陽鐵道	四〇五.三	三三,七九七,〇〇〇	三三,七九七,〇〇〇	七〇,〇〇〇,〇〇〇	七〇,〇〇〇,〇〇〇
關西鐵道	二七.六	三,三三三,〇〇〇	三,三三三,〇〇〇	九,〇〇〇,〇〇〇	九,〇〇〇,〇〇〇
甲斐鐵道	二八〇.七	三三,〇〇〇,〇〇〇	三三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇
京阪鐵道	三三.二	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	六,〇〇〇,〇〇〇	六,〇〇〇,〇〇〇
北越鐵道	八.六	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	七,〇〇〇,〇〇〇	七,〇〇〇,〇〇〇
七尾鐵道	三.七	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇
岩手鐵道	三.七	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇
九條鐵道	三.二	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇
北海道鐵道	一.〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇

會社名	哩數	資金	建設費	營業成績ヨリ算出シタル結果
北參總鐵道	一〇.七	一〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇,〇〇〇	四七,九二七,〇〇〇
宮武鐵道	二.七	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
德島鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
南海鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
川越鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
中野鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
近江鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
河内鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
東武鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
上野鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇
水上鐵道	三.三	〇,〇〇〇,〇〇〇	〇,〇〇〇,〇〇〇	一〇,九三三,〇〇〇

鐵道請義要領

博多	博多	博多	博多	博多	博多
計	三、一七、一、七	二、四、七、四、七、六〇九	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	四、五、八、六、八、八、三、五	四、九、〇、一、七
博多	一、四、八、八	一、三、三、三、三、五	一、一、八、九、五、七	一、一、八、九、五、七	一、七、七、七
計	三、一七、一、七	二、四、七、四、七、六〇九	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	四、五、八、六、八、八、三、五	四、九、〇、一、七
博多	一、四、八、八	一、三、三、三、三、五	一、一、八、九、五、七	一、一、八、九、五、七	一、七、七、七
計	三、一七、一、七	二、四、七、四、七、六〇九	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	四、五、八、六、八、八、三、五	四、九、〇、一、七
博多	一、四、八、八	一、三、三、三、三、五	一、一、八、九、五、七	一、一、八、九、五、七	一、七、七、七

120

備考

- 一、山陽、阪鶴、四成、北海道炭礦の四鐵道は兼業に係る事業をも買収するものとして計算す
 - 二、開業後三年に満たざる北海道博多博の二鐵道は益金二十倍に代ふるに建設費を以てす
 - 三、益金二十倍は三十五年下半期乃至三十八年上半期の三ヶ年間各半期末建設費合計額に對する同期間益金合計額割合の一ヶ年分を三十九年上半期末建設費に乘して其積を二十倍したるものなり但北海道炭礦鐵道炭礦部に限り建設費に代ふるに三十八年上半期末拂込株金額を以てして益金を算出す
 - 四、買収見込額は益金二十倍に貯蔵物品價格公債換算額を加へたるものを採る且負債に依りて購買したりと認むる貯蔵物品價格は加へず
- 前項買収見込額か建設費に満たざる鐵道は建設費を採る△印を附するもの即是なり

鐵道買収に要する公債償還年限計算表

(丙號)

(三十九年上半期末調)

年度	建設費	建設費に對する利益割合	金		公債償還	公債額
			計	公債利子		
一九一九	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二〇	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二一	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二二	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二三	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二四	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二五	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二六	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二七	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二八	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九二九	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三〇	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三一	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三二	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三三	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三四	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三五	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三六	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三七	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三八	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九三九	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	
一九四〇	二、五、八、八、六、四、〇、九、四	〇、八、五、七	二、三、一、四、八、三、七	二、三、五、四、九、三、九	四、七、〇、九、六、七、七、五	

第二節 鐵道政策 第二章 鐵道制度

121

貯蔵物品價格は三十八年上半期末現在額を採る
 五、哩敷及資金は三十八年上半期末現在額を示す
 六、收益勘定以外の諸勘定より生じたる利息は之を算定するの材料なきを以て建設費に對する益金割合は該利息金額を營業收入より控除せずして之を算出す故に買収價額は實額より幾分の増額を示す

