

Title	大島藤太郎 国有鉄道の史的発展
Sub Title	"The historical development of the Japanese national railway" by Fujitaro Ōshima
Author	増井, 健一
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1951
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.44, No.12 (1951. 12) ,p.772(70)- 777(75)
JaLC DOI	10.14991/001.19511201-0070
Abstract	
Notes	書評
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19511201-0070

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

書評

大島藤太郎『國有鐵道の史的發展』
島 恭彦『日本資本主義と國有鐵道』

増井 健 一

本雜誌の一九四八年六月號で私は、書評の傍ら、ごく簡単に、敗戦以降のわが國交通學界の所産について述べた。その後ここに再び三年間を経過した。此の間の收穫を振りかえつてみるべき時期が到來したといえよう。

交通論の分野における此の間の重要な著作としては、
佐波宣平「海運理論體系」(一九四九年一月、有斐閣刊)
大島藤太郎「國家獨占資本としての國有鐵道の史的發展」
一九四九年六月、伊藤書店刊)

島恭彦「日本資本主義と國有鐵道」(一九五〇年九月、日本評論社刊)

が何れも異色ある文献として注目される外、
麻生平八郎「交通經濟の基本問題」(一九四八年六月、白山書房刊)

高橋秀雄「鐵道貨率制度論」(一九五〇年二月、東洋書館刊)
三輪清一郎「交通學一般體系」(一九四九年七月、河川書房

刊)

吉川貫二「交通論」(一九五〇年六月、三和書房刊)

の刊行があり、更に主として資料的に重要なものとしては、

「交通年鑑、昭和二三——二四年版、二五年版、二六年版」
(交通協力會刊)

「東京都交通局四十年史」(一九五一年八月、東京都交通局刊)

西川山造「都市交通の趨勢」(一九五〇年二月、交通運輸研究會刊)

同 「都市交通に関する參考統計資料」(一九五〇年四月、交通運輸研究會刊)

吉次利二「國鐵の資材」(一九五一年三月、一橋書房刊)
その他、運輸省や日本國有鐵道が印刷した諸資料類が数えられ

る。
又論文では、重要なものとして、

安藤敏夫・村木啓介「鐵道企業の実情とその課題」(一九四九年一月、潮流講座經濟學全集)

大島藤太郎「交通と恐慌」(一九五一年九月、經商論叢)

加地照義「日本資本主義の成立と海運」(一九五〇年六月乃至一九五一年九月、海運)

今野源八郎「初期資本主義時代に於ける道路及び道路交通の發展」(一九四九年五月、經濟學論集)

同「アメリカのターンバイク時代とその後」(一九五二年三月、經濟學論集)

鈴木武雄「帝國主義段階における國家資本の役割と推移」(一九四九年四月、日本帝國主義講座)

政治經濟研究所「政經調査月報」第一七號「國鐵労働者の性格」特集號(一九五〇年七月)

宮永祐治「交通労働の生産性」(一九四八年七月、經濟學雜誌)

同「鐵道國有化の意義」(一九四九年一月、「法と經濟の基本問題中」を含む)

同「交通業近代化への道」(一九五一年七月、經濟學雜誌)

馬場明「國鐵現業の労働生産性について」(一九五〇年三月、運輸と經濟)

平井好一「米英海運の拮抗と隆替」(一九五〇年八月、海事研究第五號)

があげられる(後に單行本に収録された論文を除く)。

その外「經濟學小辭典」(一九五一年六月、岩波書店刊)中に、宮永祐治・佐波宣平・田中喜一氏等によつて分擔執筆されている交通論關係の項目には、それぞれ執筆者の見解が凝集、記載されていて興味を持たれるし、又、現代經濟學辭典(一九五〇年五月、岩崎書店刊)では増井健一が「交通論」の項目を擔當して初心研究者への手引を行っている。尚、以上は何れも

大島藤太郎『國有鐵道の史的發展』、島恭彦『日本資本主義と國有鐵道』

わたくしの眼に觸れたものの中から拾つて記載したに過ぎないから、當然あげるべくして洩れたものもあろうと思われる。その點讀者の御寛恕を得たい。

さて上述の諸著作、論文は何れもそれぞれに注目すべきものであるが、ここではその中わが國の國有鐵道について分析を加えた次の二著について紹介と簡単な書評を行なおう。之等は何れもいわゆる新刊として紹介するには既にその時期を失したものであるが、それ等が交通論の分野における問題作である點からして、今日においても特に取上げて論ずることの意義があると思われる。

その第一、中央大學助教授大島藤太郎氏の著「國家獨占資本としての國有鐵道の史的發展」(一九四九年六月、伊藤書店刊)は次の様な構成を持つ。(以下に紹介するのは、章別、主題、簡単な内容の要約)

第一章。交通統制政策の史的條件。世上常に交通企業の公共性が説かれ、交通統制が必要であるという事の根據がそこに求められるが、現實に、世界的に、交通統制の問題が發生したのは資本主義の一般的危機の時代であり、交通統制も、獨占資本の段階における個別資本間の角逐・競争の結果としてあらわれたものに過ぎない。

第二章。國有鐵道の成立過程とその本質。わが國の鐵道は當

初すべて國營を以て出發したが、その後財政諸支出の増大によつて政府の財政状態が悪化し鐵道建設にも支障を生ずる様になつたので、漸次民營鐵道が認められ、且つ計畫されるに至つた。然し明治三三年以降本格的な資本主義的生産過剩恐慌が周期的に來襲しその度に私鐵買上の要求が燃上つた。之と共に鐵道線路の位置や鐵道輸送力を軍事的に適當なものにしたいという軍部の希望が鐵道の全面的國有化を要求するに至り、遂に明治三九年鐵道の國有化が成つたが、此の鐵道國有實現の意義は、それによる軍事性の完成と金融資本の成立(すなわち私設鐵道會社の株主の、確定的利附公債による金融資本家への脱皮)との二點にある。又、鐵道の國有により國有鐵道は國有財産の中でも特に有力なものとして日本資本主義の構造的性質の物質的基礎となり、半封建的特權官僚によつて立つ基礎となつた。

第三章。第一次世界大戰後におけるわが國有鐵道。第一次世界大戰より滿洲事變までのいわゆる資本主義の相對的安定期から一般的危機に至る間の國有鐵道の經營状況は、日本資本主義の動向を忠實に反映する。すなわち、大正一〇年、一一年の國鐵の黄金時代から、昭利の不況期に入つて益金激減の状態へと轉落したが、此の間鐵道公債利率は殆ど不變であつた。之は、此の物價下降の局面において國鐵運賃が獨占價格たるの本質を露呈して名目運賃を不變に保ち、従つて實質上の運賃を上昇せしめた事によつて可能となつた。此外、國鐵は競争區間

には割引運賃を設けて民間資本と對抗し、勞働強化により相對的剩餘價値の生産を増進したが、資本主義の一般的危機の到來は、新興輸送手段たる自動車輸送の發展と相伴い、以て國鐵の危機をして一層深刻ならしめた。

第四章。恐慌期における交通統制。昭和初期未曾有の過剩生産恐慌の來襲は、國鐵資本を震撼させた。此の期に至つて道路運送に對する國家權力である陸運監督權が國鐵の利益のために發動される様になつた。その一方、國鐵は、自己の生産過程に資本を導入して勞働の生産性を向上させ以て本來の資本家的競争を行うという正常な手段をとらなかつた。之は、國鐵資本の進歩性喪失、寄生化頽廢化の證據である。

第五章。鐵道敷設法改正の意義。資本主義社會における生産の計畫化は、その固有の性質からして一定の限度を持つ。明治二五年制定の鐵道敷設法による建設計畫も、明治四四年實施の輕便鐵道敷設計畫と大正一一年成立の改正鐵道敷設法により重大な修正を受けた。好況時代には資本は無政府的・無計畫的に鐵道の建設を求め、不況時にはそれは忽ち經營難に陥り政府の買上げを求め、而も買上げの際の收購事件・過大評價事件や地方鐵道救済のための補助金政策などが此の間に介在し、又國鐵自體としても、之等缺損だらけの地方鐵道の買収のためには運賃の「實質的な」値上げと公債の借換え策を必要とし、従つて國民大衆のおさるべき負擔を招いた。

第六章。國有鐵道と勞働者運動。〔略〕

第七章。新しき交通政策の諸問題。國有鐵道の國家獨占資本の性格を民主化せねばならない。國有鐵道及びその他わが國の諸交通部門における生産力の向上は現段階における様な國家獨占資本主義體制を以てしては不可能で、そのためには社會主義體制の確立を待たねばならぬ。綱對主義的官僚制度の打破と交通勞働者自身の交通に關する科學的研究の必要が痛感される。

本書は、その第一章が序論、第二、三、四章が本論、第五、六章が補論、第七章が結論として書かれている様である。多くの文献を巧みに引用しつつ、表題の國家獨占資本としての國有鐵道の發展についての著者の見解が極めてはつきりと述べられていて、「國有鐵道というものは公益のために國家が鐵道を所有經營する形式であり、それは事物の本性上そうあるべきだ」という様な、素朴な現狀説明的、現狀肯定的な言説の行われ勝ちの傾向に抗して、批判的に、國有鐵道の本質について鋭くメスを入れ、そのいわゆる公益のヴェールをむしり取つて、國家獨占資本としての本質を白日の下にむき出させようと試みている。國鐵七十餘年の基本動向が、こゝに整然と描出されている。勿論所説のごとくが全く異論の餘地のないものという事は出來ない。第二章において、鐵道國有化が私鐵資本家の買上げ請願運動と軍部の國有化支持との結果實現された様に簡單に論斷している點(國有化が資本主義そのものの要求にも合致

していた面を見ない)、第四章において、恐慌期における國鐵の生産性水準向上の停止、獨占資本の頽廢化を簡單に論斷している點、第五章では資本主義の無政府性を強調するあまり既にその役割を終えた鐵道敷設法の意義までも否定している様に思われる點、など尙考究の餘地を残すものと思われる。全體として、國有鐵道の本質を鮮明な型に描出ししようとするあまり、複雑な現實を思い切つて單純に割切つて眺めようとし過ぎていく感みがあるのではないだろうか。又、道路上の輸送を本來運送店の一本建てで經營すべきものと定めてかかつている様に諷まれるが著者の眞意は如何であらうか。

その第二は、京都大學島恭彦氏著「日本資本主義と國有鐵道」(一九五〇年九月、日本評論社刊)である。

序論。問題の提起。國有鐵道は誰のものか。國有鐵道はわれわれ大衆のものではなく、軍部及び一部獨占資本に莫大な利益をもたらす所の競争の道具であつた。

第一章。國有鐵道の創出。英國の鐵道が産業革命期に於ける市場展開の要請に沿つて生長し、資本自體の成熟につれて相互に合併し總資本の要望によつて統制され社會化される典型的な自生的發展の型と、日本の鐵道が最初から鐵道官僚の手で育成され、財政的軍事的其他殖産興業的意圖の下に市場の要求に先行し超越しつつ國家資本或いは特權的財閥資本の形で統合され

て行く所の顛倒的發展の型とは極めて對照的である。わが國においては、技術官僚と官僚的鐵道技術の統一物の上に、明治初期における國鐵資本の強力な地位と私鐵資本の懸隔的地位が生み出された。

第二章。鐵道國有化の本質。鐵道政策におけるドイツ型（いわゆるビスマルク的國有）と英國型との問題、及びそれ等と日本型鐵道國有政策との對比。わが國の鐵道國有化政策を直ちにビスマルク的國有と一義的に規定する事は至當でない。明治三〇年代には鐵道企業の國家獨占と私的獨占の双方共が相當に進行し、之等の間の競争激化が運輸體系の混亂、不經濟の増大を招來したので資本家階級から統一要望の聲が起きた。鐵道國有化への此のいわば經濟的必然性は或る程度熟していたが、國有化斷行を眞に迫つたものはやはりむしろ、此の時期において、絶對主義の權力目的が、海外市場への進出を狙ふ此の段階の獨占資本の共同利益に結びついていったという事實で、之が國有化の實現をもたらしたというべきである。國有化の過程においても財閥・金融資本の利益が護られた一方、國鐵はその會計上の負擔のために最近に至るまで壓迫されて來た。

第三章。國鐵資本の權力的基礎。元來國鐵會計を特別會計制度にしようとした狙いは、(1)國鐵經營を官僚的行政機構の榨外におき、之に企業性を與えその財政的獨立を確保しようという事、(2)資本を有利に獲得して國鐵の建設事業を強力に推進しよう

うという事、の二點にある。さて明治三九年の帝國鐵道會計法に續く明治四二年の同法改正は此の獨立會計の目標をどれだけ實現したか。それは條文の上では完全に近い様に見えるが實質的には獨立性を阻む要因として、(1)國鐵内部に見られる絶對主義國家の官僚制（剩員と非能率）、(2)寄生的利附資本の壓迫、が厳存し、終局ブルジョアジーは、自分達の描いた「鐵道會計の獨立」という理想が次第にくずれて行く事を默認せざるを得なかつた。此の獨立性の抛棄は大正期に入りいよいよ公然となつた。

第四章。國有鐵道に於ける資本と勞働。國鐵は第一次大戰後の大正期において資本額の顯著な増加と収益率の増加とを記録する。實業界の不況沈潜時に而も此の高利潤をあげたといつても、それは正當な利潤ではなく、むしろ國鐵の獨占的貸率政策と必要設備に對する資本投下の不足とに基づき假想的獨占利潤に過ぎない。まず國鐵の貸率政策について。大正七年、九年の運賃値上げの原因として營業費の増大が云われ、更に後者の原因として物價騰貴と人件費の増大が一應指摘されるが、實は營業費増大の主な要因は、鐵道で購入する用具（の價格）を媒介として加えられる獨占資本の壓迫と前章に述べた借入資本の利子負擔とである。次に國鐵の資本投下の不足について。此の期の輸送量の激増に對し輸送設備も一應改善されたが、その改善は充分であり、且つ半植民地的運輸技術と産業の狹隘な基礎

の上に立つての改善に過ぎなかつた。すなわち運輸設備の酷使と勞働強化とによつて國鐵の高利潤と經營狀態の好轉がもたらされた。又國鐵の此の高利潤も、政友會内閣による地方線の濫設と、憲政會内閣による都市近郊線改良事業とにこもこも使われてしまつた。

むすび。戦後國鐵の危機の眞の原因は、わが國の獨占資本が最大の官業・國鐵を如何につかんでゐるか、という問題の探求の中に求められねばならぬ。

本書の全體を通じての印象として、著者の着眼には極めて鋭いものがある事を認められる。各章の主題は何れも問題點を正確につかんでいる。議會の議事録よりの數多くの引用が、錯綜する大官業國鐵の動向を分析する有力な資料として活用されている事も注目される。然し本書が好い狙いを以て書かれてゐるだけに、それだけに若干の難點を指摘せねばならぬ事は誠に惜しまれねばならない。すなわち、豊富に統計が用いられて論證の裏づけとされているのに、例えば國鐵の毎年の建設費支出と私鐵の累年の建設費額合計とを無差別に併記して誤つた論證をしていたり（一六八頁）、國鐵の収益率の數字の検討の際その數字の上昇下降は多分にインフレーション、デフレーションの影響による名目的のものを含む（資本額は取得價格で計算、營業收入・營業費は時價に影響される）事が見逃されている（一九六頁）とか、廣軌、狹軌という技術的な差や地形的な事情、

又わが國では鐵道が都市交通の主要部分を擔つてゐるため生ずるいろいろな事情などが無視乃至輕視されている事、など、誤植やケアレズ・ミステークも含んで、資料の取扱ひのかなりの粗雑さが窺われ、讀者は安心して著者の論旨について行けない。尙本書の様に既發表の論文から多く収録する場合には、その旨はしがきにも記載する方が讀者に對し良心的である様に思われる。

兩者に對して前掲富永祐治氏論文「鐵道國有化の意義」中に部分的ながら極めて適切で利な批判が見られ、又雜誌「運輸と經濟」一九五二年三月、四月、六月號に工藤和馬氏の實際家の立場からする刻明な批判（むしろ一個の公開狀に類する）が載つてゐること、島氏論文に對しては私も別の機會に若干の批判を行つた事がある（「運輸と經濟」一九四九年四月）事を附記する。（一九五二、一〇、一一）