慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	ドイツ帝国主義財政におけるプロイセン国鉄財政の位置
Sub Title	Die Eisenbahn im Rahmen der preußischen Staatsfinanzen von 1890 bis 1913
Author	鈴木, 純義
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1984
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.77, No.3 (1984. 8) ,p.364(48)- 388(72)
JaLC DOI	10.14991/001.19840801-0048
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19840801-0048

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.

ドイツ帝国主義財政における
プロイセン国鉄財政の位置

鈴　木　純　義

目　次

はじめに
1.　プロイセン国家財政の帝国主義的経費構造
2.　プロイセン国鉄財政の展開と国家財政
　a．経費区分と国有化以後の鉄道建設の特徴
　b．国鉄財政における「安定化」の追求と国家財政
むすび

はじめに

本稿は，いわゆる「古典的帝国主義」の時代にあって，ドイツ資本主義が本格的な帝国主義的展開をみせる1890年代後半以降の時期に関し，ドイツ官業財政の主軸をなすプロイセン国鉄財政を取り上げ(1)，その発展の特徴の解明とプロイセン邦財政におけるその位置の確定を試みることを目的とするものである。

邦財政における官業なかんずく鉄道財政の重要性は従来から指摘されてきている。しかし，わが国においてこれと真正面から取り組んだものは，松井担「プロイセン国有鉄道とドイツ帝国主義財政」(『歴史学研究』別冊特集，青木書店，1979年）をおいてほかにない(2)。これは，鉄道の国有化過程をふまえて，国鉄財政それ自身の展開の特徴，さらにこれと国家財政との関連を詳細に分析した注目すべき唯一の論稿である。だがここには実証的したがって理論的にも重大な問題が残されている。すなわちこの論稿は次のようにいうのである。

鉄道財政は膨大な収支剰余を計上することによって，ドイツ帝国主義財政――ここではプロイセン国家財政――の維持のために強力な地盤を提供した。ミーケルの改革による所得税制の確立にも

注（1）ライヒ官業財政で最も大きな部分を占めるのは郵便・電信事業であるが，これについては，*Paul Ullrich*, Die Finanzen der Reichs-Post-und Telegraphenverwaltung, Stettin 1909 を参照せよ。

（2）ドイツにおける同時代人の研究でまとまったものとしては，*O. Schwarz und G. Strutz*, Der Staatshaushalt und die Finanzen Preußens, Bd. I. Lieferung 3, Die Eisenbahn-Verwaltung, Berlin 1901; *M. Alberty*, Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, Jena 1911 がある。

かかわらず，鉄道収支剰余は80年代初頭から第1次大戦開始まで一貫して大幅に税収総額を上回っているのである。しかしながら，かかる収支剰余金の負担能力を超える帝国主義的内政費の膨脹は，鉄道財政そのものの基盤の動揺とともに1906～07年以降プロイセン国家財政の破綻を予兆することとなり，第1次大戦によって両者とも崩壊して，戦後，鉄道財政は独立会計化さらには公社化へと歩みを進めることになる——と。(3)

ここにわれわれは，第二帝政期におけるプロイセン国家財政と国鉄財政についての「運命共同体的」理解および第1次大戦後の国鉄財政の突然の独立会計化，すなわち国鉄財政についての戦前・戦後の「断絶的」理解をみてとることができる。

本稿の課題は，かような理解の根拠となった国鉄財政と国家財政との関係の特徴的展開について実証的に再検討し，もって両者の関係につき全く別様の理解を提示することにある。(4)

そのためには，まずプロイセン国家財政の経費構造をライヒとの関連に注意しながら明らかにしておく必要がある。(5)

1. プロイセン国家財政の帝国主義的経費構造

プロイセン国家財政における経費膨脹の構造的特徴を第1表によって指摘すれば，次の四点にまとめられるであろう。

1.社会文化費——膨脹率は最も高く，増加額したがって増加寄与率も，最大のシェアを占める国家機関費を上回っている（「その他」は除く）。その原因は所管別にみれば明らかなように，文部・宗教省費の著しい増大にある。そのうち最大部分を占めるのは初等教育費で，次いで高等（大学を含む）教育費である。これら以外にここには，孤児・寡婦基金のための支出や恩給費が含まれている。1913年の支出額をみると，初等教育費182.7百万M，高等教育費47.3百万M，社会保障費44.2百万M，恩給費38.6百万Mである。

2.産業経済費——最終的には官業費を含めて考えて差し支えないと思われるが，ここではいちお

注（3） 前掲松井論文（165—166頁）によれば，鉄道財政が国家財政に対して強力な地盤を提供したのは，1895～1900年の鉄道財政の最良の時期と1902～05年のそれなりに安定した時期で，鉄道財政が破綻に向かう06年以降については，06年～09年が鉄道財政の動揺の開始期，10～13年が鉄道財政の崩壊を予兆する時期であるという。しかし，かかる事実認識は，行論で明らかにするようにはなはだ疑問としなければならない。

（4） プロイセン国家財政においては，鉄道事業は「特別会計」として分離されることなく「一般会計」内部に離れ難くビルトインされていた。したがって，国家財政といえば当然に鉄道財政もその内部に包摂されるのであるが，以下の考察においては，鉄道事業が圧倒的大部分を占める官業財政を除く部分を「国家財政」とよび「国鉄財政」と対置して用いることとする。それゆえ，プロイセン国家財政全体については「総国家財政」または単に「邦財政」とよぶこととする。

（5） ライヒの経費構造に関しては，拙稿「ドイツ・ライヒ財政の帝国主義的構造」（『三田学会雑誌』第76巻第2号）参照。

うこれを除いて検討することとする。この産業経済費としては，第1表Ⅰ・B・3「産業経済費」に計上した経費のみならず，同6「その他」（より正確には同表Ⅰ・A・14「特別財源による臨時費」）にも土木事業関係費が含まれており，これらを単純に合算すると，増加額（増加寄与率）は社会文化費，国家機関費に次ぎ，膨脹率は最も高くなる。しかし，後者の支出内容をすべて「産業経済費」とするわけにはいかないので少々割引いて考える必要があろう。この経費は，港湾や運河の建設・維持費，河川氾濫による破壊に対する補修費等の土木事業費と農・工・商業保護振興費とを双軸としている。両者はほぼ同額で同水準の膨脹率を示していると思われるが，これらのうちでやや注目すべきは農業関係の支出であろう。すなわち，農林省費中最も比重の高い農業委員会（Generalkommissionen）と内閣所管の植民委員会（Ansiedlungskommission für Posen und Westpreußen——これも次第に「内閣」所管の支出項目のうちで最大のものとなっていく）の経費をみると，87年の5.5百万Mから13年の46.2百万Mへと8.4倍の増大を示しているからである。これに公債財源による臨時費としての内地植民用土地購入費を加えれば，絶対的規模においてもより大きなものとなろう（注(11)参照）。また，農業・獣医学校費や畜産・水産業振興費の急速な増大も見落としてはならないだろう。

3.国家機関費——膨脹率においては1，2に及ばないが，増加額（増加寄与率）は社会文化費と同水準であり，構成比は最も高い。いうまでもなく，ここに含まれるべき軍事費はライヒの所管なので，ここには現われない。その主要構成要素は，司法費，警察費，税務行政費である。一貫して最も比重が高いのは司法費であるが，最も高い膨脹率を示しているのは警察費である。

4.公債費——プロイセン公債の元利償還費については3つに分けて考える必要がある。すなわち，①プロイセン公債の大部分を占めるのは鉄道公債であるが，その元利償還は，第1表Ⅱ・A「公債費」，より詳細には後掲第3表に明らかなように鉄道収支剰余により行なわれた。それゆえ，この鉄道公債元利償還費を他の経費と並ぶ固有の経費膨脹要因とするのは適当ではあるまい。ただし，プロイセン邦財政の構造的特徴としては見逃すべきではない。②第1表Ⅱ・B・1「償還費」に計上した数値につき，「プロイセン統計年鑑」（Statistisches Jahrbuch für den Preußischen Staat）は für die Staatsschuld としか表示していないが，プロッホノヴにより償還と判断した。(6) しかしこの償還は，その財源を新たな公債の発行に求め，この公債発行に対して旧債保有者に旧債をもって代用払込をさせる，いわゆる借換にほかならない。いうまでもなくこの借換債は，新規財政需要のための財源として使用されるものではない。それゆえ，かような帳簿上の支出を他の経費と並ぶ経費膨脹要因とするのは妥当ではない。(7) ③したがって，プロイセン国家財政における固有の公債費は，

注（6）*Peter-Michael Prochnow*, Staat in Wachstum, Statistische Anlagen, New York 1981, S.58 に Tilgung が示されているがこれによれば，1911年218百万M，12年329百万M，13年886百万Mで，本稿第1表Ⅱ・A・2とⅡ・B・1との合計額，11年217.5百万M，12年329.28百万M，13年886.35百万Mと完全に一致する。

（7）前掲松井論文（167頁）ではかかる借換も含めて経費膨脹要因としての一般公債費とされているが，適切とは思われない。

上記①，②を除いたものと考えなければならない。第1表Ⅱ・A・5「一般公債費」に示した計数がそれであるが，これとても鉄道以外の官業公債費が含まれていると考えられるので，厳密には一般公債費とは言い難い。しかしいちおうこれによると，01～05年平均の12.3百万Mから13年の136.7百万Mへと約11倍もの急増を示し，この間の増加額（124.4百万M）だけで，1887～1913年の社会文化費の増加額（286.2百万M）の半分近くに相当しているのである。

以上の四費目以外に地方行政費，供託金返還があるが，増加率は両費目合計で約1.6倍にすぎず，構成比はいずれも低下しており（両費目合計で87年20.1%→13年10.4%），国家経費の膨脹と，その構造を特徴づけ得る要因とは言い難い。しかしながら地方行政費については，これが病人・貧民の救済，道路工事等の慈善事業ないし農業政策的支出を目的とする州や郡への補助金（主として州）であった点を補足しておきたい。[(8)] かかる支出は社会文化費ないし産業経済費に属するものといってよい。

ところで，前掲松井論文（169頁）によれば，通常ライヒとプロイセンをセットにして論じられるドイツ帝国主義財政の経費構造はニッティ以来の五大費目（軍事費，植民地関係費，社会政策費，産業経済費，公債費）の膨脹という一般的理解では包摂しきれない多様性をもつものであるとして，次のような分類を行なっている。

1.軍事費・植民地費・公債費は帝国主義財政を貫く基本的要因である。

2.社会政策費（老齢・廃疾保険に対するライヒ国庫負担金）は新たに登場したことにのみ意義があり，未だ萌芽的なものにすぎない。

3.産業経済費としてはドイツ農業の再編・維持のための内地植民費が重要である。

4.運河・道路建設に投ぜられる公共土木事業費は鉄道経営とともに産業基盤育成のために重要である。

5.教育費は労働力の陶冶という意義を含みながら，なおそれにすべてを帰すことのできないものであるが，帝国主義段階に特徴的なものとして注目に値する。

6.軍人・文官の恩給費は社会政策費に合流させるべきではなく，司法費・警察費とともに，国家装置維持のための軍事費以外の直接的経費とすべきである。

7.英米帝国主義と異なるドイツ帝国主義財政の基本的特質として官業財政の大きさに注目すべきである。

これに対してわれわれは，内容上若干の点を除いて松井氏とほぼ同じ考え方に立つものではあるが，氏の分類する上記の七費目は実はほぼ従来通り五大費目の分類で包摂できると考えられるので，最初にみたプロイセンの四費目にライヒの諸費目を加えてここで再構成を試みておこう。

注（8） *W. Gerloff*, Der Staatshaushalt und das Finanzsystem Deutschlands, in: Handbuch der Finanzwissenschaft, 1. Aufl., Bd. Ⅲ, 1929, S. 41.

1. 国家機関費。これは帝国主義的経費の剛の側面を代表するものである。すなわち，①〈ライヒ〉この時期における国際対立の激化に伴って膨脹する軍事費（主として外に対しての剛の側面），②〈プロイセン〉次第に顕著になる労働者階級の強力な結集に対して階級的国家機構維持を目的とする警察費・司法費（対内的剛の側面）がこれである。

2. 〈ライヒ〉植民地関係費については新たに説明するまでもないであろう。

3. 社会文化費。これは次の産業経済費と同様もともと範囲のあいまいな費目であるが，帝国主義的経費の柔の側面を代表するものとして次の三種類が考えられる。すなわち，①〈ライヒ〉社会保険財政におけるライヒ国庫負担金を含む保険給付金，および保険資産の運用を通じた社会政策的投資。[9] ②〈プロイセン〉教育費。これについてはここでとくに，次のことに言及しておかねばならない。教育費の顕著な増大は，帝国主義段階を特色づける重化学工業の発展に応じた知識技術をもつ労働力の供給の必要性に迫られた結果であるとされることが多いが，これは高等教育費のことであろう。そしてこれも確かに，87年の15.2百万Mから13年の47.3百万Mへと約3倍の増大を示しているのであるが，87年の26.6百万Mから13年の182.7百万Mへと約6.9倍もの増大を示す初等教育費には及ばない。この初等教育費は，地方自治体に対する国庫補助金であり，教員給与を内容とするものである。その増俸の目的は，まずもってこれによって教師を体制の支持者たらしめ，この教師を通じて，プロイセン国家が古来より住民の福祉の増強に努めてきたことを教え込ませ，もって階級的国家機構維持のためのイデオロギー的基礎を培養せんとしたことにある。[10] ③〈ライヒ・プロイセン〉孤児・寡婦基金への支出等の社会保障費のほか，文官・武官の恩給費等もここに含めてよいだろう。けだし，松井氏は恩給費をここに合流させるのは正しくないというのであるが，武官恩給費などは，軍事的性格の強いものではあっても柔の側面を有するものであることを考慮すれば，社会文化費とするのが最も適切であろうからである。

4. 産業経済費。これには投資的なものと補助金的なものの二種類が考えられる。すなわち，①〈ライヒ・プロイセン〉官業および土木事業費は，ライヒ郵便・電信事業，プロイセン国鉄，港湾・運河関係費を主体としている。資材購入を通じて関係工業部門に対する需要を形成するものであり，通信・交通網の整備による経済発展の促進機能を有するものといってよい。また鉄道は軍事目的とも関係するものである。ただし，官業費は他方で収入を生むものであり，それによって支弁されるものであるから，鉄道公債の元利償還費と同様，ドイツ帝国主義財政の構造的特徴を示すもの

注（9） 松井氏が社会政策費は登場したことにのみ意義があるにすぎないとしているのは，従来老齢廃疾保険に対するライヒ国庫負担金のみを考察対象として，その絶対額の低さにもかかわらず帝国主義の論理を先行させて過大評価されてきたからである。しかし逆に氏は同じものを考察対象としたために過小評価に陥っているといわなければならない。これについては前掲拙稿110—114頁参照。

（10） 藤本建夫「新航路下のプロイセン租税改革（上）」（『経済学論集』第23巻第1号）18—19頁，同「プロイセン初等教育政策の展開と財政」（川本・箸方・高橋・大月・肥前編『比較社会史の諸問題』未来社，1984年），大島通義「1891—3年のプロイセン税制改革」（『三田学会雑誌』第52巻第7号）40頁。

第1表：プロセイン国家経費内訳

〔単位：百万M〕

年度	1887	1891	1896	1901	01～05平均	1906	1911	1913	増加額	増加寄与率
I 行政費等										
A 機関別分類										
1. 王室費[1]	12.22	15.72	15.72	15.72	15.72	15.72	17.72	17.72		
2. 議会費	1.34	1.71	2.12	1.50	2.05	2.23	2.30	2.29		
3. 補助金等	77.56	117.26	70.73	68.57	82.72	97.14	106.59	106.71		
うち・対州補助金	(37.56)	(37.56)	(37.56)	—	(44.56)	(47.56)	(47.56)	(47.56)		
・供託金返還	(30.19)	(28.57)	(29.17)	—	(30.75)	(38.41)	(51.13)	(51.33)		
4. 内閣[2]	3.95	4.76	7.63	9.72	16.59	28.60	33.40	36.91		
うち・植民委員会	(0.60)	(1.06)	(3.76)	—	(13.10)	(24.90)	(29.47)	(32.79)		
5. 外務省	0.53	0.53	0.53	0.52	0.55	0.74	0.61	0.59		
6. 大蔵省	88.43	104.60	126.62	160.31	176.46	197.93	206.98	184.56		
うち・税務行政費	(40.81)	(46.64)	(46.47)	—	(56.34)	(62.00)	(79.52)	(82.65)		
・恩給費等[3]	(25.30)	(34.99)	(48.36)	—	(53.76)	(61.93)	(46.39)	(38.64)		
・州・県経費	(13.22)	(13.91)	(16.11)	—	(22.59)	(25.35)	(26.66)	(28.35)		
7. 公共事業省	30.63	35.54	40.34	56.45	56.29	59.33	70.33	67.61		
うち・内港・海港・運河の維持費およびルール河航行管理費	(12.00)	(14.37)	(15.22)	—	—	—	(46.64)	(47.33)		
8. 商工省	2.81	4.20	6.21	11.52	12.87	15.57	19.81	24.24		
うち・実業学校費	(1.28)	(1.96)	(3.01)	—	(8.00)	(10.32)	(13.41)	(15.06)		
9. 司法省	86.36	97.28	101.20	127.66	133.97	144.91	179.91	221.41		
10. 内務省	42.06	48.63	57.02	77.34	87.61	102.74	141.37	157.64		
うち・警察費[4]	(31.72)	(37.58)	(44.32)	—	(59.72)	(66.60)	(98.73)	(108.62)		
11. 農林省	15.35	18.29	22.70	41.13	40.28	47.22	58.98	63.50		
うち・農業委員会	(4.92)	(5.56)	(7.17)	—	(10.01)	(10.84)	(12.89)	(13.37)		
・農業・獣医学校費	(1.84)	(2.01)	(2.32)	—	(5.20)	(7.10)	(10.48)	(12.10)		
・畜産・水産業振興費	(0.87)	(0.98)	(1.01)	—	—	—	(7.18)	(8.64)		
・養馬行政費	(4.27)	(5.58)	(5.45)	—	(7.98)	(9.03)	(11.09)	(12.21)		
12. 文部・宗教省	63.75	105.61	116.11	166.69	175.60	193.27	285.79	299.11		
うち・小学校教育費	(26.64)	(61.73)	(67.90)	—	(97.32)	(108.45)	(176.87)	(182.73)		
・高等・大学教育費	(15.16)	(17.93)	(18.36)	—	(29.78)	(32.35)	(43.95)	(47.28)		
13. 陸軍省[5]	0.22	0.13	0.15	0.18	0.17	0.16	0.21	0.18		
14. 特別財源による臨時費[6]	13.53(7.01)	23.55(8.71)	42.63(7.31)	33.22	58.59	83.50	132.80	146.51		
15. ライヒへの支払超過分[7]	—	—	—	5.59(9.88)	6.72(15.74)	2.63(15.65)	9.89(30.72)	9.18(34.49)		
16. 1～15計	438.74	577.81	609.71	776.12	866.19	991.69	1 266.69	1 338.16		
B 目的別分類										
1. 国家機関費[8]	194.6(100)	262.8(135)	235.3(121)	—	—	354.6(182)	437.9(225)	478.2(246)	283.6	31.5%
構成比(%)	44.4	45.5	38.6			35.8	34.6	35.7		
2. 社会文化費[9]	94.1(100)	145.8(155)	170.6(181)	—	—	283.5(301)	375.6(399)	380.3(404)	286.2	31.8%
構成比(%)	21.5	25.3	27.9			28.5	29.7	28.4		
3. 産業経済費[10]	55.5(100)	66.5(120)	78.0(141)	—	—	147.0(256)	174.3(314)	183.5(331)	128.0	14.2%
構成比(%)	12.7	11.5	12.8			14.8	13.8	13.7		
4. 地方行政費[11]	57.7(100)	59.2(103)	61.2(106)	—	—	82.1(142)	84.8(147)	88.7(154)	31.0	3.4%
構成比(%)	13.2	10.2	10.0			8.3	6.7	6.6		
5. 供託金返還	30.2(100)	28.6(95)	29.2(97)	—	—	38.4(127)	51.1(169)	51.3(170)	21.1	2.3%
構成比(%)	6.9	4.9	4.8			3.9	4.0	3.8		
6. その他[12]	6.7(100)	15.0(224)	35.5(530)	—	—	86.1(1 285)	143.0(2 134)	156.0(2 328)	149.3	16.6%
構成比(%)	1.5	2.6	5.8			8.7	11.3	11.7		
7. 1～6計	438.7(100)	577.8(132)	609.7(139)	—	—	991.7(226)	1 266.7(289)	1 338.2(305)	899.5	100%
(A－16に同じ)										
II その他の支出										
A 公債費										
1. 利払費[13]	173.0(168)	228.5(228)	244.2(217.5)	233.5(198.7)	242.4(203.8)	254.2(206.5)	336.4(254.9)	369.3(276.7)		
2. 償還費[13]	70.1(88)	37.7(23)	109.7(109.7)	39.6(36.6)	41.5(37.6)	45.2(38.3)	57.5(46.0)	90.3(47.8)		
3. その他[14]	0.9	1.1	21.0	1.1	32.3	15.6	1.6	1.7		
4. 1～2のうち鉄道収支剰余による支出の比率	—	94.4%	92.5%	86.2%	85.0%	81.8%	76.4%	70.6%		
5. 一般公債費[15]	—	16	7.7	38.9	12.3	41.2	94.6	136.7		
B I-A-14以外の特別財源による臨時費										
1. 償還費	0.00	10.00	—	—	—	75.00	160.00	796.00		
2. 鉄道投資支出	111.98	137.36	72.25	66.57	78.62	153.93	263.25	408.44		
3. その他官業投資支出	—	—	0.10	0.55	45.99	86.70	26.78	20.29		
III 特別財源とそれによる支出										
A 収入[16]	128.14(114.40)	171.53(137.30)	114.54(70.39)	100.34	190.70	399.13	582.83	1 371.24		
B 支出	125.51	170.91	114.97	100.34	183.20	399.13	582.83	1 371.24		

資料：Statistisches Handbuch für den Preußischen Staat, Bd. II. III; Statistisches Jahrbuch für den Preußischen Staat, Jg. 1, 5, 6, 11, 13より作成。

※ 本表は官業関係をすべて除いて作成しようとしたものであるが，公債費と公債財源による支出とについてこれを行なうのは資料上ほぼ不可能なので，公債財源による支出のうち，明らかに一般行政費とみられるものについてIに計上し，これ以外の公債財源による支出と公債費についてはIIに計上してある。

注 (1) 加藤栄一・林健久編『ドイツ財政統計〔1872～1913〕(ライヒとプロイセン)』は「王室費」としているが(60頁)，ゲルロフはこれを「王室費」(Zivilliste) と明言しているのでこれに従った (*Gerloff*, Der Staatshaushalt u. das Finanzsystem Deutschlands, S. 42)。

(2) Staatsministeriumには，賞勲局，記録局，法律発行局などが属しているところから，狭義の「内閣」と判断した。

(3) 文官および地方駐在国家警察官に対する恩給のほか休職給・扶助料等を含む。

(4) 首都圏警察，州警察，地方駐在国家警察のほかに刑務所を含む。

(5) ベルリン兵器廠管理費。

(6) ( )内は，内地植民のための土地購入費等。ただし，St. Jb. になってからはその額は判明しない。このほかの支出内容は，キール運河建設のためのライヒへの出資金(1896年まで)や，新規運河建設費，現行航路改善費，河川氾濫による破壊の補修費等の土木事業を主体とするものである。したがって，ほぼ「産業経済費」に属するものと考えられる。

(7) ( )内は，プロイセンにおける分与金を超える分担金額 (St. Jb. für das deutsche Reichによる)。

(8) 司法省費，郡長府費・社会費以外の内務省費，王室費，議会費，植民委員会費以外の内閣費，外務省費，恩給費・社会費を除く税務行政費を中心とする大蔵省費，公共事業省本省費，商工省本省費，農林省本省費，文部・宗教省本省費，陸軍省費等を合算。

(9) 本省費を除く文部・宗教省費のほか，大蔵省および内務省所管の社会費を含む。

(10) 公共事業省費，商工省費，農林省費（いずれも本省費を除く）のほか，内閣所管の植民委員会費，大蔵省所管の地代銀行（Rentenbank）費，および判明する限りでの特別財源による臨時費中の内地植民費を含む。

(11) 対州補助金のほか，大蔵省所管の州・県経費，内務省所管の郡長府経費を含む。

(12) 土木事業費を主体とする特別財源による臨時費のほか，ライヒへの支払超過分，大蔵省所管のティーアガルテン管理費を含む。

(13) 利払費にはPrivatrente-Ablösungskapitalienを含む。( )内は鉄道収支剰余金による利払費・償還費。

(14) 基本的には債務管理費。1896年，1901～05年平均，1906年の突出は，鉄道事業用臨時準備基金および平衡基金への繰り入れ金20.00，31.19，14.48（百万M）が含まれているからである（後掲第3表の第15，18欄および第4表を参照せよ）。

(15) 債務管理庁の公債管理費と鉄道収支剰余金による以外の利払費・償還費。したがって，ここには鉄道以外の官業公債についての経費も含まれていると考えられるので厳密には「一般公債費」とは言い難い。しかしその鉄道以外の官業公債費は判明しないので，一応これをもって一般公債費と考えることとする。

(16) ( )内は鉄道公債収入。

ではあっても，他の経費と並ぶ固有の経費膨脹要因とするわけにはいかない。②〈ライヒ・プロイセン〉農工商業保護振興費のうちでは，内地植民費が重要である。植民委員会は，ポーランド人地帯であるドイツ東部のポーゼン，西プロイセンのドイツ化を目的として，自ら植民事業者として土地を獲得し，入植実施業務を司った。農業の保護救済を直接の目的とするものではないが，結果においてかかる役割を担ったことは否定できないだろう。(11) これに対して農業委員会は，土地所有者が自己の土地分割を決意し，植民者を得て，賦払農地創設を申請した場合に，土地価格や入植者資格の査定・審査を通じてこれを認可する。同委員会は認可後，これを地代銀行（Rentenbank）にあっせんし，地代銀行は土地売却者に対して地代証券または現金で土地代金を支払う。これに対して入植者は，地代銀行に分割払で返済する。かくして，農業資本の農村からの離脱を容易化し，大農経営の財政状態の改善をはかろうというのである。(12)

この賦払農地創設は，07年に農村労働者についても許可された（最低12.5アール）。この農村労働者の入植に際して，これに直接の利害をもつ郡（Kreis）は，社会保険資産からの借入によって入植者に必要な住宅建設資金の貸付を行なった。(13) ライヒは社会保険資産の運用を通じて内地植民に対しても背後から補強策を施していたのである。この施策は，貧農・半プロ層に土地を提供すること，あるいはその展望を与えることによって農村における階級対立の激化を緩和しようとするものにほかならない。(14) その点では，これは社会政策的側面をも有しているのである。

注（11） ポーランド人の農地を買い上げドイツ人の入植を強行するというポーランド民族に対するドイツ民族の侵略と圧迫が本来の目的であるが，1890年以降の農業委員会を媒介とする本来の内地植民の展開とともに，次表のように98年以降明らかに土地購入対象はポーランド人からドイツ人にシフトしているのである。なお，植民委員会による内地植民のための土地購入費に関しては第1表で部分的に示した計数とは別にここに示したような数値が存在する。前掲松井論文（167頁）においては，内地植民費は植民委員会費と土地購入費のみで構成されており本来の内地植民を司る農業委員会費は欠格しているが，これによるとたとえば1913年のそれは106百万Mとされている。しかし，ここに示した土地購入費34.3百万Mと第1表の植民委員会費32.8百万M，農業委員会費13.4百万Mを合算すると80.5百万Mであり，農業委員会費を除くと67.1百万Mである。この限りで松井氏の示す内地植民費は過大ではないかと思われる。

		1886	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	1900	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13
地主農場	ポーランド人	14	25	19	7	9	16	5	6	5	3	3	8	2	4	8	7	10	4	5	7	7	4	4	5	3	2	4	13
	ドイツ人	2	2	—	—	3	3	3	7	3	8	4	4	22	24	21	20	29	70	55	69	66	22	14	24	17	15	28	33
	計	16	27	19	7	12	19	8	13	8	11	7	12	24	28	29	27	39	74	60	76	73	26	18	29	20	17	32	46
農民所有地	ポーランド人	3	12	10	4	2	—	2	1	—	1	—	2	5	6	6	2	11	15	16	29	39	8	14	23	13	6	11	7
	ドイツ人	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	4	1	4	6	30	24	45	53	60	16	18	27	20	9	6	8
	計	3	13	10	4	2	—	2	1	—	1	—	7	9	7	10	8	41	39	61	82	99	24	32	50	33	15	17	15
支払額(百万M)		6.8	9.1	6.1	3.3	5.1	5.8	4.6	5.3	3.6	4.3	2.3	3.8	11.5	15.3	13.5	13.7	19.1	42.3	33.9	41.0	42.2	14.2	16.6	26.8	16.6	12.5	35.4	34.3

資料：Statistisches Jahrbuch für den Preußischen Staat, Jg. 11, 1914, S. 75; Statistisches Jahrbuch für den Freistaat Preußen, Bd. 17, 1921, S. 54 より作成。

(12) 藤瀬浩司『近代ドイツ農業の形成』（御茶の水書房，1967年）525—536頁。

(13) Das Reichsversicherungsamt und die deutsche Arbeiterversicherung. Festschrift des Reichsversicherungsamts zum Jubiläum der Uufall-und der Invalidenversicherung, Berlin 1910, S. 132—133.

(14) 藤瀬前掲書，534頁。

5.公債費についてはライヒは軍事公債費が大部分である。プロイセンの公債費については，すでに指摘した通りである。鉄道公債費や借換を除いた一般公債費をライヒ公債費と比較すると前者は少額にすぎない。したがって，ドイツ帝国主義財政における経費膨脹論の一角を形成する公債費は，圧倒的に軍事公債費であるといってよいだろう。

このようにみてくるならば，従来の五大費目を基準とした分類についての修正は，個々の費目の内容についてはともかく，警察・司法費を位置づけるためにこれを軍事費に合流させ，内外に対して剛の側面を代表する国家機関費とすることで十分であろう。

ライヒ財政とともに以上のような構成をなすプロイセン国家の帝国主義的経費膨脹構造の中にあって，プロイセン国鉄財政は，これといかようなかかわりをもちつつ，それ自身いかなる展開を示すであろうか。この点につき，あらかじめ，産業経済費として位置づけられる国鉄財政における経費の支出のあり方について確認・検討したうえで，考察を進めたい。

2. プロイセン国鉄財政の展開と国家財政

a 経費区分と国有化以後の鉄道建設の特徴

プロイセンにおいては，ライヒのように一般歳計 ordentlicher Etat と特別歳計 außerordentlicher Etat との区別はないが，実質的にはライヒと同様に，①経常費，②経常財源による臨時費，③公債財源による臨時費という区分がなされている。[15] 国鉄財政についてこれら三種の経費の支出対象をみると次のようである。

①後掲第8表のように，経常費の約半分は人件費であるが，残り半分の物件費は維持・修繕・改良・拡張のための支出を内容としており，石炭の購入費のような単なる維持費のほかに，資産増加をもたらす臨時費と全く同様の経費も含まれている。すなわち，新車輛の調達，機関車の更新，鉄道工場の設備の近代化，橋梁の維持・強化，軽量レールの重量レールへの転換などである。[16]

②経常財源による臨時費は，鉄道工場等の建造物の建設・拡張・修繕・改築費，土地購入費，森林火災・雪の吹きだまりに対する予防策の拡大・改善費，電動安全装置費，低俸給の鉄道職員用の官舎の建築費，予期せざる建設投資などである。これらのほか，後にも取り上げるように1892年5月10日の下院決議によって，従来公債財源により支弁されてきた停車場設備の修繕・改築，複線化，新車輛の調達などのための経費は徐々に経常財源による臨時費に移されるべきものとされた。しかしこれは，1909年の下院決議により再び公債財源による臨時費に移されることになる。[17]

注 (15) *Wilhelm Zipse*, Die Anleihen der deutschen Reichspost und der preußischen Eisenbahnen als Beispiele privatwirtschaftlicher Staatsanleihen, Berlin 1911, S.33.

(16) *Alberty*, a.a.O., S.254—250; *Zipse*, a.a.O., S.34.

(17) *Alberty*, a.a.O., S.256, 261, 264; *Zipse*, a.a.O., S.35—36.

③公債財源による臨時費。1887年3月28日付法律によるベルリン＝ドレスデン鉄道（181km），ノルトハウゼン＝エルフルト鉄道（122km），オーバーラウジッツ鉄道（159km），アーヘン＝ユーリッヒ鉄道（40km），アンゲルミュンデ＝シュヴェット鉄道（23km）の四鉄道買収をもって国有化はほぼ完了[18]し，以降私鉄買収のための鉄道公債に代わって建設・拡張のための公債が，プロイセン公債の中心を占めることとなる。

次に公債財源または経常財源による路線網の拡張について，ここでは①幹線・支線別の建設・拡張状況，②複線化工事の進展状況の2つの側面から考察しておきたい。

幹線・支線別では幹線網の完成後であるから，支線の拡張が中心であることはいうまでもない。1880～1910年の30年間についてみると，新線建設は幹線1,117.7 km，支線14,325.8 kmと圧倒的に支線建設が多い（国鉄が資本参加する私鉄では幹線251.5 km，支線701.9 km）[19]。この支線建設の状況を東西の地域別にみたのが第2表である。1883年には鉄道全線の約4割を占めるだけだった東部において11,600 kmの拡張が行なわれ，1910年には西部の全線軌道延長を上回るに至っている。そして，1910年でみてプロイセン全鉄道のうち支線は45.4%と半分以下であり，とくに西部全線における支線のシェアは39.8%と西部における幹線の重要性が浮き彫りにされてくるが，東部全線における支線は50.6%と半分を超えている。さらに，全支線のうち57.5%は東部に存在しているのである。以上のことから，約30年間における鉄道建設は支線建設を中心とし，しかもこれが東部地域に傾斜して行なわれたものと判断することができる。これは，東部農業地域における鉄道建設に基づく経済発展の促進が期待され，かくしてプロイセン全土にわたる一様の鉄道網の形成が実現されたことを示すものである。

第2表：幹線・支線別軌道延長距離
（1910年：軽便鉄道を除くプロイセン全鉄道）

〔単位：km〕

	幹線	支線	計	(1883)
東プロイセン	867.19	1863.83	2731.02	(1117.67)
西プロイセン	918.71	1306.61	2225.32	(1084.85)
ブランデンブルク（ベルリンを含む）	2565.47	1431.35	3996.82	(1982.88)
ポンメルン	785.62	1460.76	2246.38	(1221.20)
ポーゼン	1198.45	1462.31	2660.76	(738.39)
シュレジェン	2825.19	1845.78	4670.97	(790.48)
東部合計	9160.63	9370.64	18531.27	(6935.47)
ザクセン	1871.36	1048.97	2920.33	(1930.40)
シュレスヴィッヒホルシュタイン	840.15	697.33	1537.48	(450.78)
ハノーヴァー	1911.49	1287.11	3198.60	(2001.28)
ヴェストファーレン	2016.81	1224.68	3241.49	(1940.14)
ヘッセン・ナッサウ	1132.36	902.06	2034.42	(1223.55)
ライン	2654.32	1754.33	4408.65	(2805.17)
ホーエンツォレルン	65.77	24.85	90.62	(80.57)
西部合計	10492.26	6939.33	17431.59	(10431.89)
総計	19652.89	16309.97	35962.86	(17367.36)

資料：*Alberty*, a.a.O., S.305.

注 (18) *Alberty*, a.a.O., S.141a.
(19) Ebenda, S.303.

1890～1910年の20年間に国鉄によって行なわれた複線化工事は，第2軌道6,319 km（406.36百万M），第3，第4軌道296km（159.62百万M），計6,615kmである（第2軌道＝複線化，第4軌道＝複々線化）。幹線・支線別に複線化率の推移をみると，1890年4月1日幹線：48.4%，支線：不明，全体：35.6%に対して，1910年4月1日幹線：70.2%，支線：3.0%，全体：42.7%である。すなわち，複線化は主として幹線において行なわれたのであり，またそれは多くの場合，国防関係の利害から行なわれたものといわれている（6,615km中24.4%の1,616km）[20]。

b　国鉄財政における「安定化」の追求と国家財政

以上のような建設・拡張の進められる一方，国鉄財政はその初発から営業収支剰余の使途をめぐって運営上の問題をかかえることになるが，この問題に対していかなる処置がとられ，またそれによって国家財政との間にいかなる関係を展開することになるのか。この点の解明のためには，まず鉄道事業の経営成績について概観しておく必要がある。

経営成績を示す指標としては，①営業収支係数，②対設備資本利益率の2つが挙げられるが，アルバーティによれば，営業収支係数は直ちに事業の経営成績の良し悪しを示すものではないという。すなわち，給与の引上が行なわれたり，好況時に行なわれる改良についての経費が後年においても分担されることがあり，そのために経営成績の良好な年でも営業収支係数は高くなる場合がある。また，技術的・管理運営的な面での改善に基づく経費節減によって営業収支係数が低下させられたとすれば，その低い営業収支係数は経営の好成績を示すものとみてよいが，無理な経費節減に基づく場合には，低い営業収支係数をもって好成績とするわけにはいかない。だが，いかなる原因に基づく経費節減であるのかの判断はほぼ不可能だというのである。このためアルバーティは，経営成績の好不調を統計上の設備資本に対する営業収支剰余の比率（Rente）をもって判断するという手法をとっている[21]。われわれも同様の手法で鉄道事業の経営成績の動向を一瞥しておこう。

この対設備資本利益率は，全体として景気変動に敏感に反応しており，80年代に5%を超え89年には6%台に達しているが，90年恐慌とそれに続く不況期には5%を割るまでに低下している[22]。しかしながら，景気の好転と管理機構の改革[23]（95年）により95年には6.57%に上昇し（以下第3表による），以降1905年まで景気変動に対応して若干の変動を示しながらも，ほぼ一貫して上昇を続けて7.13%に至っている。1907年恐慌，08～10年不況期にあっては，とくに08年に過去最低の4.78%と大きな成績不振に陥ってはいるが，09～10年には直ちに回復を開始し11年には前後を通じて最高の7.20%を示しており，完全に回復した上にいっそうの発展を実現しているのである。したがって当

注（20）Ebenda, S. 303.
（21）Ebenda, S. 267 Anm. 2, u. S. 252—253. 対設備資本利益率については第3表注(1)をみよ。
（22）Ebenda, Anlage 2.
（23）Ebenda, S. 307—308.

第3表：プロセイン国鉄財政収支および営業収支剰余の使途別内訳

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
会計年度	統計上の設備資本1)		プロイセン鉄道公債発行残高	プロイセン・ヘッセン・バーデン鉄道経営共同体					プロイセン国鉄営業収支剰余(10)の使途							一般国家財政への移転	鉄道平衡基金
	鉄道共同体全体経営(年平均)	プロイセンのみ		営業収入(経常収入)	営業支出(経常支出)	営業収支係数(6/5)	営業収支剰余	対設備資本利益率(8/2)	プロイセン国鉄のみの営業収支剰余	鉄道公債費 利払	鉄道公債費 定期償還	鉄道公債費 みなし償還 決算剰余による	臨時費	鉄道臨時 準備基金(2)	鉄道目的支出計(11～15の合計)		
	百万マルク					%	百万マルク	%	百万マルク								
1895	6957.3	7015.8	5817.8	1039.4	582.2	56.0	457.2	6.57	450.2	216.5	38.7	40.2	22.6	a) 20.0	338.0	112.2	—
96	7050.1	7111.1	5814.5	1099.4	609.0	55.4	490.4	6.96	489.4	217.5	34.3	75.4	35.0	a) 20.0	382.2	107.2	—
97	7441.9	7282.7	5796.4	1188.6	672.1	56.5	516.5	6.94	500.4	211.3	32.1	43.6	37.2	a) 50.0	374.2	126.2 3)	—
98	7589.3	7441.7	5867.3	1263.4	743.9	58.9	519.5	6.85	504.0	198.5	36.7	29.6	67.5	a) 49.9	382.2	121.8 3)	—
99	7742.4	7576.6	5826.7	1339.7	795.2	59.4	544.5	7.03	527.6	200.2	36.9	52.8	70.1	a) 30.0	390.0	137.6 3)	—
1900	7898.0	7741.0	5791.7	1392.3	849.5	61.0	542.8	6.87	527.9	198.5	36.9	36.7	79.3	a) 30.0	381.4	146.5 3)	—
01	8078.0	7912.4	5956.4	1353.7	860.4	63.6	493.3	6.11	479.3	198.7	36.6	—	94.7	—	330.0	149.3	—
02	8276.3	8092.4	5925.4	1400.5	886.1	63.3	514.4	6.22	499.7	202.3	37.1	—	89.3	a) 15.6	344.3	155.4	—
03	8592.0	8420.5	6064.9	1519.8	938.1	61.7	581.7	6.77	570.2	206.1	38.1	—	80.3	b) 14.4	338.9	182.1	49.2
04	8825.0	8629.8	6103.7	1599.9	1000.0	62.5	599.9	6.80	581.9	204.5	38.4	—	110.9	b) 30.0	383.8	197.5	0.6
05	9059.3	8863.5	6073.6	1729.2	1083.7	62.7	645.5	7.13	626.0	207.4	37.8	—	123.2	b) 30.0	398.4	211.4	16.2
06	9337.8	9183.0	6168.2	1867.9	1207.8	64.7	660.1	7.07	640.5	206.5	38.3	—	197.9	b) 30.0	472.7	183.3 4)	—
07	9709.6	9590.9	6402.4	1954.0	1361.6	69.7	592.4	6.10	577.7	207.2	42.0	—	164.7	—	413.9	163.8	—
08	10133.3	10013.0	6808.5	1910.2	1425.4	74.6	484.8	4.78	472.4	228.8	41.6	—	102.8	—	373.2	99.2	—
09	10593.0	10464.3	7023.1	2029.6	1400.3	69.0	629.3	5.94	613.6	239.4	43.5	—	147.2	—	430.1	183.5	—
10	10975.3	10799.2	7166.1	2171.1	1460.4	67.3	710.7	6.48	692.6	250.9	45.4	—	114.8	—	411.1	210.3	71.2
11	11339.9	11143.8	7186.7	2347.3	1531.0	65.2	816.3	7.20	798.3	254.9	46.0	—	115.3	—	416.2	219.8	162.3
12	11756.1	11633.4	7427.5	2501.5	1658.4	66.3	843.1	7.17	823.9	264.1	45.9	—	113.6	—	423.6	226.8	173.5
13	12315.1	12244.7	7731.2	2557.3	1769.8	69.2	787.5	6.39	772.0	276.7	47.8	—	122.4	—	446.9	234.1	91.0

資料：St.Jb., Jg. 13(1916), S. 165; *M.Alberty*, Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, Jena 1911, Anlage 5; *Karl Wienecke*, Staatsbahnorganisation und Wirtschaftsleben, Berlin 1919, S. 26.

注 (1) 統計上の設備資本とは，国鉄として建設・拡張に投じられた公債金・臨時費と私鉄買収価格（株式と交換に発行された公債の額面と現金支払額）との合計。したがって，実際の建設投資総額との間には，買収された私鉄の総価格とこれら鉄道に投じられた投資総額との差額分だけの差異がある（*Alberty*, a. a. O., Anlage 4 Anm. 2)。

(2) aは予算外，bは予算上。

(3) これらのうちには，一般公債の臨時償還に当てられた5.7，4.8，4.9，4.7（百万M）がそれぞれ含まれている。

(4) 松井論文（164頁）では168百万Mとされているが誤りである。なるほど640.5百万Mから472.7百万Mを差し引けば 167.8百万Mであるが，実はこの年度の臨時準備基金への繰入金30百万Mには，平衡基金からの持ち出しが15.5百万M含まれており，この年度の 640.5 百万Mから差し引かれるべき金額は実際には 472.7 百万Mではなく457.2百万Mだからである。

然，営業収支剰余金も10年には，05年の645.5百万Mおよび06年の660.1百万Mを上回る710.7百万Mを達成しているのである。以上のことから95年以降については，07～08年を除いて経営成績はほぼ一貫して上昇傾向にあったと判断することができよう。かかる展開の中では，07～08年は特殊状況下の時期であったというべきであろう。したがってわれわれは，松井氏が06～09年を「鉄道財政の動揺の開始の時期」，10～13年を「鉄道財政の崩壊を予兆する時期」としていることにつき，まずもって対設備資本利益率の動向をみる限りにおいて，これを疑問とせざるを得ない。[24] 松井氏の所説のもつ問題点は，営業収支剰余の使途を具体的に考察することによっていっそう明らかとなるであろう。

まず，この営業収支剰余の使途に関わる法律および下院決議を列挙すると次のようである。

1. 1879年下院第12委員会決議[25]
2. 1882年3月27日付「鉄道事業収支剰余の使途に関する法律」[26] Ges. betr. die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten v. 27. März 1882.
3. 1891年鉄道事業臨時準備基金[27] ein außeretatsmäßiger Dispositionsfonds.
4. 1892年5月10日下院決議[28]
5. 1897年3月8日付「債務償還法」[29] Ges. betr. die Tilgung von Staatsschulden v. 8. März 1897.
6. 1903年5月3日付「鉄道事業平衡基金法」[30] Ges. betr. Bildung eines Ausgleichsfonds für die Esenbahnverwaltung v. 3. Mai 1903.
7. 1909年5月19日下院決議[31]

1. 1879年10月29日付鉄道国有法案（12月20日付法律として成立）[32] 承認の条件として，下院第12委員会は政府に対し，鉄道事業収支剰余の使途に関する法律の作成・上程を約束せしめた。この委員会の支配的見解は，収支剰余の変動的性格が総国家財政に与える影響を合目的的方法で緩和すべきこと，鉄道公債の元利償還を保証すべきこと，これらの目的のために基金（Reserve- und Amortisa-

注（24）営業収支係数の動向でみたとしても，「動揺の開始」とか「崩壊」の「予兆」と判断するには相当の無理があると思われる（第3表参照）。

（25）Nr. 60 der Anlagen zu den Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten, 1879/80 (*Alberty*, a. a. O., S. 112—113).

（26）Gesetzsammlung（以下 G.—S. と略記），1882, S. 214—216.

（27）*Zipse*, a. a. O., S. 37; *Alberty*, a. a. O., S. 261.

（28）Stenographische Berichte, S. 1665 (*Zipse*, a. a. O., S. 36).

（29）G.—S., 1897, S. 43—44.

（30）G.—S., 1903, S. 155—157.

（31）*Alberty*, a. a. O., S. 264—265; *Zipse*, a. a. O., S. 38.

（32）G.—S., 1879, S. 635.

tionrsfonds）を設けるべきことにあった。この基金を景気変動に対するクッションとして鉄道財政の安定化を達成しようというのである。[33] そして，国家財政に対しては，さもなくば公債の発行によって資金調達せざるを得ない赤字の補塡のために2.2百万Mを上限として移転すべきものとしたのである。[34]

2. これに対して1882年3月27日付をもって制定された「鉄道事業収支剰余の使途に関する法律」においては基金設置条項は欠落している。81／82年度に30百万Mの赤字が生じたことを理由に否決されたのである。[35] この法律によれば（§1），収支剰余金はまずこれを①鉄道公債の利払に当て，次いで②2.2百万Mを上限として，さもなくば赤字公債によらざるを得ない国家経費の支出に当て，そして③同法§4に規定された方法で鉄道公債の償還に当てるものと規定されている。§4の規定する鉄道公債の償還方法は，①定期償還，②「さもなくば新規公債によって調達せざるを得ないような経費に対する支弁」のために収支剰余が用いられればこれも償還とみなす，③買入消却，の三通りである。以上の規定を表面的にみる限り，国家財政への移転は2.2百万Mという上限を画され，収支剰余はもっぱら鉄道公債の元利償還に積極的に向けられるべきものとされているかに見える。だがここでは，§4の②の規定に注意しなければならない。すなわち，この規定は，直接には鉄道公債に対する臨時償還および eine Verrechnung auf bewilligte Anleihen とよばれる「みなし償還」を指すものであるが，実はこの§4の②に言われる「新規公債」は鉄道公債のみならず一般公債にまで及ぶ拡大解釈が可能なのであって，これを通じて収支剰余の国家財政への移転が自由に行なわれ得る仕組になっていたのである（むろんこの場合は「償還」ではない）。[36] それゆえ，§1の②における上限設定は当初から簡単に突破される運命にあった。事実，82年法の償還的側面は徐々にうすれ，収支剰余はその増大とともに次第に国家財政における経常費の支弁にいっそう多く向けられることになるのであった。[37] 国鉄財政そのものに対する配慮よりも，その営業収支剰余による国家財政の支援の方が重視されていたといってよい。§4の②の規定と基金設置条項の欠落はそれを端的に示すものである。このため国鉄財政はその後の展開の中で，景気変動に対するクッションとしての基金の設置問題をかかえることになる。国鉄財政の「安定化」の問題は一貫してこの点に関わって現われることになる。さなきだに景気変動に敏感に反応して変動する国鉄財政においては，収支剰余によって支弁される臨時費も，その投資的性格からしてそもそも変動的である。景気変動と臨時

注 (33) *Alberty*, a. a. O., S. 111 ; *Zipse*, a. a. O., S. 43—44.

(34) *Alberty*, a. a. O., S. 112.

(35) *Zipse*, a. a. O., S. 43—44.

(36) 1882年法§4 Nr. 2 がかかる内容を示すものであることは，*Alberty*, a. a. O., Anlage 3, Sp. 13, 14, 15 に明らかである。

(37) Ebenda, S. 259. なお前掲松井論文（158頁）によれば，82年法によって，鉄道収支剰余はこれを公債利払，「適正」な償還，経常財源による臨時費の鉄道目的支出にあてる以外は，「国家の一般歳入としてその一般歳出にあてることに」なったとされているが，同法にかような規定はない。

費の変動に連動して，収支剰余の国家財政への移転金も変動する。このため国家財政は，国鉄財政から多大の恩恵を受けながらも，それのもつ変動的性格によって自らも変動を余儀なくされるというデメリットをもかかえざるを得ないことになる。

3. かくして，国鉄財政，国家財政の双方から考えてその「安定化」をはかるべく，1891年鉄道事業臨時準備基金 Dispositionsfonds が構想され，95年に基金が実現されるに至った。これは，決算剰余を財源として，当初は年額20百万M，後には30百万Mを基金として積み立て，予期せざる鉄道建設需要，新車輛調達，鉄道用地取得などのための臨時費の追加支出に当てるというものであった。(38) 1895～1902年に計216百万Mがこの基金に繰り入れられたが，収支剰余の国家財政への移転後になを残余が生ずれば（総国家財政の決算剰余ということになるが，この決算剰余の源泉が鉄道営業収支剰余にあることはいうまでもない），これを基金に繰り入れるとするものであって，当初から予算に組み込まれる性格のものではなかった。(39) したがって，この基金のもつ臨時費変動緩和のためのクッションとしての効果は，はじめから疑わしかったといわなければならない。

4. しかも，この基金構想が打ち出された翌年の92年には5月10日の下院決議によって，それまで公債により支弁されてきた複線化工事費，停車場の修繕・改築費，新車輛調達費は，鉄道経営の期待以上の好成績に鑑みて徐々に収支剰余による臨時費に移されるべきことが政府に対して勧告された。(40) このためせっかくの臨時準備基金も，それ自身の財源の不確実性に加えて，この基金が実際に設定される以前に，変動性除去のためにこの基金が向けられるべき当の臨時費において，その変動幅が増幅される措置がとられたことで，本来の機能は果し得なくなるおそれがあった。

5. そこでさらに，97年3月8日付債務償還法により82年の鉄道事業収支剰余の使途に関する法律の修正が行なわれた。すなわち，すでに臨時準備基金の設定と同時に行なわれていた決算剰余による鉄道公債の「みなし償還」eine Verrechnung auf bewilligte Anleihen を法的に確定したのである。(41)（後掲第5表参照）。82年法§4の②は決算剰余の使途にまで及ぶものではなかったが，95年，96年には同法同条項を根拠にかかる「みなし償還」が行なわれたのであり，97年法§3はこれを追認するとともに82年法の不備を補ったものにほかならない。その意味するところはこうである。「みなし償還」とは，議会で承認された起債予定額の一部が他の資金によって肩代わりされた場合，それによって起債を見合わされた額はこれを償還とみなすというものであり，97年法§3の規定はこれを決算剰余にまで拡張した。これは結果からみれば，鉄道収支剰余による臨時費の拡大にほかなら

注（38） Ebenda, S. 261; *Zipse*, a. a. O., S. 37.

（39） 前掲松井論文（165頁）によれば，01年に決算剰余が生じずこの基金への繰り入れが行なわれなかったことに関し，「益金からの一般財政への支出を前年よりもむしろ増大させることが要請され，これを捻出する」ひとつの方策として「本省留置金（臨時準備基金のこと）への繰入」が中止されたとされているが，これが全く逆であることは明らかであろう。

（40） *Alberty*, a. a. O., S. 261; *Zipse*, a. a. O., S. 36—37.

（41） G.—S., 1897, S. 43.

ない。すなわち，92年下院決議に基づく複線化工事費，停車場修繕・改築費・新車輛調達費の公債財源による臨時費から経常財源による臨時費への移行によって生ずる，経常財源による臨時費そのものの拡大と変動を，かかる「みなし償還」の拡張によって緩和し，結果においては，これら経費を下院決議通りに経常財源によって支弁できるようとりはからったのである。実際にはこれによって臨時費の変動は緩和できなかったが，鉄道公債の発行が90年代前半の水準よりも一段低く抑えられることには大きく貢献し，92年下院決議はこれを通じてこそ実現されているものとみられる。

6. さて，1900年の恐慌の影響で01年には決算剰余を生じず，臨時準備基金への繰入も「みなし償還」も行なわれなかった。(42) この経験に省みて，鉄道経営成績の好調時の剰余を不振時の剰余不足に当てるべく新たな基金が構想された。03年5月3日制定の鉄道事業平衡基金法である。これは，95年以降の決算剰余の使途を変更し，まずもって年額200百万Mを上限として平衡基金への繰入を行ない，その上でなお残余があればこれを「みなし償還」にあてるというものである（§3）。その使途は，①臨時準備基金への30百万Mの繰入（これより Dispositionsfonds は予算上のものとなるので以降は単に準備基金とよんだ方が適切であろう），②鉄道事業の決算剰余不足の補塡，③国鉄財政における経常財源による臨時費の適切化のための，総国家財政資金の強化，と規定された（§3 a）。実際の使途からいえば②に用いられることはなかったが，臨時費の変動性は①によって緩和し，また臨時費削減によって国家財政への移転の増強をはかる方向に対しては③によって応じようというのであ

第4表：平衡基金・準備基金収支　〔単位：百万M〕

財源		年度	準備基金		平衡基金	
			繰入	支出	繰入	支出
公債	30.0	1903	14.4	—	49.2	—
決算剰余	63.6	1904	30.0	14.4	0.6	—
〃	30.6	1905	30.0	30.0	16.2	—
〃	46.2	1906	30.0*	30.0	—	15.5*
〃	14.5	1907	—	30.0	—	50.5**
計	184.9*		104.4*	104.4*	66.0*	66.0*

資料：*Alberty*, a.a.O., S. 262-263; *Peter-Michael Prochnow*, Staat in Wachstum. Versuch einer Finanzwirtshaftlichen Analyse der Preußischen Haushaltsrechnungen 1871-1913, New York 1981, S. 113.

＊30百万Mのうち，15.5百万Mは平衡基金からの持ち出し分。したがって，この基金からの支出総計は 104.4と66.0の合計 170.4から15.5を差し引いた 154.9百万M。すると 184.9百万Mとの間に30百万Mの差が生ずるが，これは公債財源によるものであるため本表には現われない。

＊＊国家財政歳入不足補塡。なお，総合的に使途をみると，残りの 134.4百万Mは全額準備基金に繰り入れられた。

注（42）前掲松井論文（165頁）では，この「みなし償還」（ただし松井氏にとっては臨時償還）が01年に行なわれなかったのは，国家財政への移転金の捻出のためだとされているが，誤りである。注（39）参照。

る。その財源調達，基金設定，基金からの支出の状況を示したのが第4表である。

ところで前掲松井論文（165頁）によれば，1895～1900年＝鉄道財政の最良の時期＝鉄道財政安定化達成，02～05年＝それなりに安定した時期とされている。後者の「それなり」という形容は，国家財政への移転は前期を上回っているが，これは「臨時償還」を行なわないことによって捻出されたものであり，営業収支係数も前期に比してやや高位にあることから付加されたものである。収支係数が経営成績の指標としては不適切であることはすでに指摘した通りである。ここでは「臨時償還」について触れておきたい。

第5表：国鉄財政における臨時償還の実体　〔単位：百万M〕

年度	St. Hb. 総国家財政 定期償還	St. Hb. 総国家財政 みなし償還	St. Hb. 総国家財政 臨時準備基金	松井論文 国鉄財政 定期償還	松井論文 国鉄財政 臨時償還	松井論文 国鉄財政 臨時準備基金	松井論文 国鉄財政 計	Alberty 国鉄財政 定期償還	Alberty 国鉄財政 臨時償還みなし償還	Alberty 国鉄財政 計
1887	70.1(48.7)	—	—	9	79	—	88	4.1	84.7	88.8
88	93.6(71.9)	—	—	10	71	—	81	4.2	76.8	81.0
89	128.0(108.4)	—	—	10	102	—	112	3.5	108.1	111.6
90	41.8(26.5)	—	—	16	13	—	29	3.0	26.2	29.2
91	37.7(18.2)	—	—	23	—	—	23	5.6	17.9	23.4
92	36.6(19.0)	—	—	23	—	—	23	4.3	18.6	23.0
93	37.2(20.1)	—	—	25	—	—	25	5.4	19.4	24.8
94	38.0(21.1)	—	—	26	—	—	26	5.6	20.2	25.7
95	38.7(24.4)	40.2	20.0	38.7	40.2	20.0	St. Jb.			
96	34.3(25.3)	75.4	20.0	34.3	75.4	20.0	St. Jb.			
97	34.1(25.3)	49.3	50.0	32.1	43.6	50.0	St. Jb.			
98	38.9(—)	34.5	49.9	36.7	29.6	49.9	St. Jb.			
99	39.0(—)	57.7	30.0	36.9	52.8	30.0	St. Jb.			
1900	39.6(—)	41.4	30.0	36.9	36.7	30.0	St. Jb.			

資料：St. Hb., Bd. II, S. 582; Bd. III, S. 537; Bd. IV, S. 554; St. Jb., Jg. 13(1916), S. 165; *Alberty*, a. a. O., Anlage 3; 前掲松井論文164頁表6。以上により作成。

（注）本表作成基準は，St. Jb. の示す国鉄財政の95年，96年の定期償還，臨時償還とSt. Hb. の示す両年の償還額とが一致していることにある。ただし，St. Hb. によれば，St. Jb. の言う臨時償還 zur außerordentlichen Tilgung der Eisenbahnschuldenとは，みなし償還zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen にほかならないことがわかるのであるが（95年－40.2, 96年－75.4百万M), St. Jb. で定期償還zur etatsmäßigen Tilgung der Eisenbahnschuldenとされている95年の38.7，96年の34.3（百万M）は，St. Hb. においては95年：Tilgung 14.3, zur außerordentlichen Tilgung von Staatsschulden bezw. zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen 24.4，計38.7（百万M）; 96年：前者9.0，後者25.3，計34.3(百万M）とされているのである。このため総国家財政の定期償還の欄には，臨時償還ないしみなし償還が含まれていることになるので，これを（　）内に示すこととした。

この（　）内の数値は，St. Hb. Bd. II においては（87～91年）全額みなし償還とされているのに対して，Bd. III, IVでは（92～97年）上記のように臨時償還ないしみなし償還とされている。言い換えれば，St. Hb. の示す95年以降の「みなし償還」は「臨時準備基金」と同様決算剰余によるものであって予算には組み込まれていなかったものであるのに対して，94年以前の（　）内のみなし償還ないし臨時償還は当初から予算に組まれていたものである。それゆえ松井氏のように94年以前と95年以降とを「臨時償還」の呼称のもとに直接比較可能なものとして同列化することは疑問であろう。*Alberty* は94年以前と95年以降の直接的比較は無理だとしている（a. a. O., S. 269; Ebenda, Anlage 3, 5)。

まず，これまで考察してきたところから，次の三点を確認しておこう。すなわち，①国家財政に対する鉄道収支剰余の移転は決算剰余から行なわれるものではない。②松井氏がここにいう「臨時償還」とは第5表に明らかなように全額「みなし償還」であり，これは決算剰余をもって行なわれた。③03年以降この決算剰余の使途において最優先されたのは平衡基金への繰入であった。この三点から直ちに，国家財政への移転増が「みなし償還」の中止によって確保されたものではないことがはっきりする。もし，この「みなし償還」が行なわれないことで確保された代替物を見い出すとすれば，それは平衡基金の設定にほかならない。そしてまた，国家財政への移転増のために操作し得る対象を見い出すとすれば，それは臨時費以外にはない。ところがこれは，前期の臨時費に「みなし償還」を合算した額にほぼ匹敵する増大を示しているのであって，何かを削減して国家財政への移転増を確保した形跡はどこにもないのである。逆に国鉄財政は，この時期においては国家財政への移転を絶対的にはもちろん相対的にも前期以上に増大させながら（一般財政支出に対する移転金のシェア——1896年＝17.4%，1901年＝18.3%，01～05年平均＝20.4%——第1表，第3表参照），なおその上に決算剰余を生じ，これによって従来から課題となっていた「安定化」のための平衡基金も不十分ながら設置することができたのである。これと符合してすでに述べたように，対設備資本利益率は05年に過去最高の7.13%に達するのである。

なお，「臨時償還」に関しては，80年代後半と90年代前半との間にも類似の現象がみられる。そしてむろん松井氏は，90年代前半における国家財政への移転の飛躍的増大は80年代後半に積極的に行なわれていた「臨時償還」を中止することによって可能になったものとしている。ここにいわれている「臨時償還」は，95年以降の決算剰余によるそれとは全く異質のものである。すなわち，当初から予算に組み込まれた償還で，これも大部分は「みなし償還」ではあるが，当初から予算に組み込まれるものを極力抑止することでその分国家財政への移転が確保されるに至ったということができよう。その意味するところは，82年法のもつ2つの側面（鉄道公債の利払・償還とくに償還と国家経費支弁）の現われ方の決定的転換であり，国鉄財政による国家財政経常費支弁構造の形成である。その点90～94年は松井氏の指摘通り鉄道収支剰余の国家財政にとっての重要性が確認された時期と

第6表：国家財政歳入不足と平衡基金による補塡

〔単位：百万M〕

年度	01	05	06	07	08	09
鉄道収支剰余	479.3	626.0	640.5	577.7	472.4	613.6
国家財政の国鉄財政への依存額	186.8	211.4	183.3	235.6	246.2	206.9
鉄道収支剰余による実際の支弁額	149.3	211.4	183.3	163.8	99.2	183.5
国家財政歳入不足	37.5	—	—	71.8	147.0	23.4
平衡基金による補塡	—	—	—	50.5	—	—
国家財政歳入欠損	37.5	—	—	21.3	147.0	23.4

資料：*Alberty*, a.a.O., Anlage 5, Tabelle Ⅳ Sp.18, 20, 21.

いってよいが，90年代後半に直ちに国鉄財政の最良の時期が訪れるわけではないことはすでに明らかであろう。

さて，95年以降でみる限り国家財政に欠損が生ずるのは01年の37.5百万Mが最初であるが，第6表のように，07年には恐慌の影響で2度目の欠損を生ずることになる。07～08年において，鉄道収支剰余は景気変動の影響を最も強く受けて大幅に減退したのに対して，国家財政の国鉄財政への依存額はいっそう増大した。このためとくに08年には，利払・償還はほぼ従来通り行なったうえで，収支剰余による臨時費を削減しその分を公債に依存させることとして，鉄道目的支出の縮減による国家財政への移転金の確保が試みられたが[43]，その大幅減退はいかんともし難かった。かかる臨時費削減による国家財政への移転金の捻出操作に対して，第3の使途をもって登場すべき平衡基金は，07年には71.8百万Mの国家財政歳入不足に対して50.5百万Mを補塡していちおうの成果を発揮したのであるが，これによって基金は枯渇し，「国家財政が最も支援を必要とする克服し難い経済不況時に，まさしくこの法律（平衡基金法――引用者）はその目的を果さなかった[44]」のである。しかしながら，国鉄財政は，不況期でありながら早くも09年には大幅の回復を示すのである。

7. 国鉄財政の景気変動に対するクッションとしての平衡基金の脆弱性が1907～08年の恐慌・不況によって露呈されたことに鑑み，下院は並々ならぬ決意をもって09年5月19日次の決議を行なった。すなわち，①1910年以降の鉄道予算の編成においては，平衡基金の実効を確保すべく，この基金に対しては総国家財政の決算剰余のほかに，収支剰余の一定額を予算として組み込むこと，そしてその額は国鉄設備資本の一定比率以上とすること，②経常財源による臨時費支弁の金額上の境界を設定すること，の二点である[45]。この決議に従って10年以降の鉄道予算編成においては，次の原則が実行された。①平衡基金に対して，収支剰余のうち設備資本の2.1%以上に当たる額を予算として組み込む。②平衡基金から鉄道準備基金への繰入は行なわない。③国家財政への移転は設備資本の2.1%のみとする。④収支剰余をもってする臨時費は120百万Mとし，これを超える場合は設備資本の1.15%までとする。120百万Mまたは設備資本の1.15%を超える場合は，平衡基金その他の資金により支弁する。また，複線化工事費，停車場の修繕・改築費，新車輛調達費は再びこれを公債財源による支弁とする[46]。この四原則の意図するところは，経営成績のこれまで以上の発展が予想される中で，まずもって国家財政への移転については，過去最高の211.4百万Mは保証するが，これと08年の設備資本10,013.0百万Mとの比率2.1%をもって上限とし，臨時費については上記の一部の

注（43）第3表では07年にも削減されているが，これはプロイセンのみについてであって，プロイセン・ヘッセン・バーデン鉄道経営共同体については第8表のように08年についてのみかかる操作の行なわれたことが現われている。*Zipse* も08年にのみ例外的にこの操作が行なわれたとしている（*Zipse*, a.a.O., S.49）。だが，この時の公債増発はかような操作にのみ原因があるわけではない。これについては後述する。

（44）*Alberty*, a.a.O., S.263.

（45）Ebenda, S.264—265.

（46）Ebenda, S.265—266; *Zipse*, a.a.O., S. 38.

建設・改繕費を公債財源に移したうえでこれを120百万Mに固定化し，もって国鉄財政，国家財政双方の変動要因に枠をはめ，その枠外に出るものに対しては平衡基金の強化によって対応し，かくして両財政の一定の分離と安定化を達成せんとすることにあった。

その実際をみると，05～09年に著しく変動していた臨時費は第7表のように10年以降下院の決議通りに安定化し，国家財政への移転も設備資本の2.1％以下を保ちつつ05年に達成された200百万M台を維持しながら安定的に推移している。この二点に関しては，09年下院決議が100％達成されている。これに対して，平衡基金への繰入は10～13年トータルで52％の達成率を示している。これまでの推移から考えればこの達成率は極めて意義の高いものといえよう。ここにわれわれは，国鉄財政と国家財政との一定の分離が確立されたのをみてとることができる。「一定の」というのは，平衡基金への繰入が一定程度総国家財政の状態に依存している限りでは，すなわちここでは09年下院決議に対する達成率が52％という限りでは，国鉄財政の国家財政からの完全な分離が行なわれたわけではないが，1881年にカレ（*Fritz Kalle*）が主張した次のような目標はほぼ達成されたものとみることができるからである。

第7表：1909年下院決議の達成度

〔単位：百万M〕

年度	臨時費	国家財政への移転	平衡基金への繰入	統計上の設備資本の 2.1%
1910	114.8	210.3	71.2	226.8
1911	115.3	219.8	162.3	234.0
1912	113.6	226.8	173.5	244.3
1913	122.4	234.1	91.0	257.1

資料：第3表に同じ。

「国家財政の健全性を考慮すれば，これから鉄道事業を財政上分離せよという主張が出てくるのは不可避である。しかしこの主張には，鉄道事業は独立して行なわれるべきであるというもうひとつの主張が離れ難く結びついている。今や経験的にみて，交通の変動，資材価格・労賃の変動のため鉄道事業純益は変動にさらされている。それゆえ，真の計画のためには準備基金 Reservefonds の設置が不可欠の条件である[47]」。

以上によってわれわれは，国有化の当初から課題となっていた基金の設定が，10年以降の経営成績のこれまで以上の上昇を基盤として実現され，国家財政と国鉄財政の一定の分離，したがって国鉄財政の「安定化」が最終的に達成されたものと考える次第である。

ところで，あらかじめ指摘しておいたように，前掲松井論文（165—166頁）においては，06～09年＝「鉄道財政の動揺の開始の時期」，10～13年＝「鉄道財政の崩壊を予兆する時期」とされている。その根拠ないし指標はむろん氏にとってはまず営業収支係数であろうが，ここではさらに，経常財源による臨時費と公債財源による臨時費の構成比——06年以降の後者の飛躍的上昇——が挙げられているのである。臨時費の財源をよりいっそう公債に依存せしめることによって国家財政への

注（47） *Alberty*, a.a.O., S.267—268.

第8表：国鉄財政支出と貨物の車輛数・積載量・輸送量

〔単位：百万M〕

会計年度	軌道延長（千km）	経常支出	人件費	車輛等(1)	設備維持費	建設・拡張投資支出(1)	臨時費計(2)	経常財源	公債財源	貨物輸送 輸送量（百万t）	貨物輸送 増加率	貨物車輛 車輛数（千輛）	貨物車輛 増加率	貨物車輛 積載量（百万t）	貨物車輛 増加率
1895	27,4	580	290	88(34)	202	91(19)	100	26	74	147	100	458	100	2.62	100
96	27.8	610	310	93(39)	207	108(29)	110	37	72	159	108	483	105	3.81	107
97	29.3	670	340	110(41)	220	133(38)	131	47	84	173	118	512	112	3.04	116
98	30.0	740	370	120(51)	250	155(64)	119	59	60	184	125	543	118	3.29	126
99	30.3	800	390	137(51)	273	146(49)	115	58	56	198	135	563	123	3.46	128
1900	30.8	850	410	146(53)	294	177(57)	148	84	64	206	140	578	126	3.63	139
01	31.5	860	410	157(55)	293	184(46)	162	96	67	200	136	586	128	3.70	141
02	32.2	890	420	161(57)	309	186(45)	172	107	64	211	143	592	129	3.78	144
03	33.4	940	450	167(61)	323	184(42)	172	97	75	233	158	611	133	3.92	150
04	34.1	1000	480	178(68)	342	227(62)	236	140	96	241	164	633	138	4.08	156
05	34.7	1080	510	189(74)	381	248(78)	243	152	91	265	180	660	144	4.32	165
06	35.3	1210	560	224(70)	426	333(127)	329	175	154	283	192	707	154	4.68	179
07	35.7	1360	640	241(83)	479	465(174)	458	249	210	299	203	758	165	5.10	195
08	36.4	1430	680	250(81)	500	473(171)	503	158	345	286	195	799	174	5.44	208
09	37.2	1400	680	236(87)	484	410(114)	414	143	271	306	208	827	180	5.70	218
10	37.8	1460	710	252(83)	498	369(85)	374	115	259	333	226	857	187	6.00	228
11	38.3	1530	750	267(82)	513	406(112)	410	147	263	357	243	902	197	6.36	243
12	39.0	1660	810	295(93)	555	446(123)	463	167	296	384	261	947	207	6.80	260
13	39.3	1770	860	352(93)	558	656(201)	663	254	408	385	262	1003	218	7.30	279

資料：St. Hb., Bd. III, IV; St. Jb., Jg. 1, 5, 6, 11, 13; *Wienecke*, a. a. O., S. 26; *Alberty*, a. a. O., Anlage 2, 7; 加藤・林編，前掲書，75－87頁。

注 (1)（ ）内は，松井論文 160頁 表3の示す新車輛調達費。

(2)「建設・拡張投資支出」の計数と一致しない理由は不明。

移転金が捻出されたというのである。確かに08年にはかかる操作が行なわれたのであって，その点われわれもこの年の公債増発が一面では経営悪化を示していることを否定するものではない。しかし，すでに指摘したように，かような操作に対しては10年以降歯止めがかけられているのであって，06～09年，10～13年の両時期の公債増発をともに経営悪化の表現とみることには相当の無理がある。とくに09～11年に公債発行がやや鎮静化することの説明がつかなくなる。[48] そこでここでは，第8表により06年以降の2つの臨時費の動向について考察しておこう。

まず両臨時費の構成比が完全に逆転する06～08年。貨物輸送量と積載量とは1895～1900年においてはともに1.4倍の増大であったが，95年を100とすると05年には前者180に対して後者165と増勢に乖離が生じ貨車不足に陥ったことを示している。06年秋から07年春にかけてのルール炭坑地区についてみると，石炭・コークス積載用に毎日平均20,000～22,000輛が必要とされたにもかかわらず，1,000～2,000輛が配置されたにすぎない。オーバーシュレジェン，中部ドイツその他でも著しい貨車不足が生じ，下院の見積もりによれば06年のルール地区の車輛不足は20万輛だったという。[49] このため06～08年には過去最高の車輛調達費が投じられた。この3年間の臨時費増額1,290百万M（うち公債財源によるもの709百万M）のうち車輛調達費は472百万Mで37％を占めている。これは1875～1905年の11年間の臨時費による車輛調達費529百万Mに相当接近するものである。06年に2つの臨時費から投じられた車輛調達費は127百万Mであるが，予算でみるとこの年の車輛調達費には100百万Mの公債をもって当てるとされている。[50] したがって，上の472百万Mもほぼ全額が公債によって調達されたものとみて大過なかろう。急激な投資であったこと，そして03年の平衡基金設置以降，経常財源による臨時費の変動性除去が目指されていたことから，この車輛調達費の公債財源による支弁は当然のことであったと考えられる。したがって08年は，かかる事態にさらに経営悪化が重なった特殊の年であったと考えるべきであろう。事実，この急激な車輛投資の結果，09～10年には貨物輸送量を上回る積載量の増勢が達成されて貨車不足は解消され，車輛調達費したがって公債財源による臨時費は鎮静化しているのである。

1913年の急激な公債増発も，11～12年に再び生じた貨車不足に起因するものである。すなわち，その貨車不足をルール地区についてみると，11年秋25万輛，12年9～12月50万輛であったという。[51] ただこの時の車輛不足は，設備そのものの不足というよりは配備能率が悪いという管理運営上の問題が原因であったが，これに対しても車輛増設をもって対処したのである。[52] 13年に積載量の増勢が

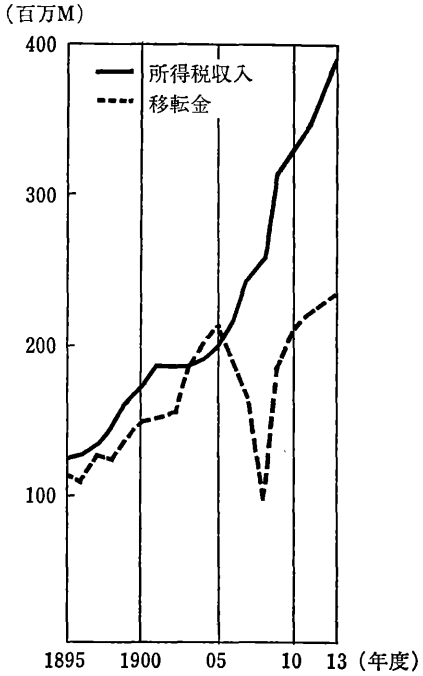
注（48） 松井氏の説明を聞いてみよう。「1908年のいちじるしい臨時支出（公債財源による臨時費―引用者）の増加に対して，1909―11年はむしろそれが低い水準にとどまっているように見えるが，これは08年の激しい経営悪化の結果として，そもそも営業費中の物件費が低い水準に抑えられていることと同様の問題（維持・改良・建設投資の「節約」）であって，営業費中の物件費もその後大幅に増大し，臨時支出も1909年以来の「節約」を取り返すかのように異常な膨脹を見せるのである」（前掲松井論文166頁）。

（49） *Karl Wienecke*, Staatsbahnorganisation und Wirtschaftsleben, Berlin 1919, S. 28.

（50）（51）（52） Ebenda, S. 27, 35, 36.

貨物輸送量のそれを大きく上回っているのはこのためである。

08年の特殊状況を06～13年の時期に拡張して，この時期全体を経営悪化の時期と決めつけ，その指標のひとつを公債の増発に求めることの不適切さは以上によって明らかであろう。(53)



資料：第3表，第9表に同じ。

1910年以降における鉄道収支剰余の国家財政への移転金額の高位安定化は，国鉄財政の国家財政からの完全分離を行なえないプロイセン邦財政（総国家財政）の構造的特質の中で，国家財政の要求するままに鉄道収支剰余の移転を行なうことを中断し，もって限定的にではあるが国鉄財政の国家財政からのある程度の分離を確保し得たことを意味する。このことは，国鉄財政にとってのみならず国家財政にとっても変動的要因の除去という点では意義の高いものであった。だがその半面，鉄道収支剰余からの移転金の一定化は，国家財政においてますます膨脹する内政費の支弁にとっては不都合であった。すなわち，一般財政支出に対する移転金のシェアをみると，01～05年平均の20%から，06年の18%を経て11年，13年には16%へと，10年以降移転金の対一般財政貢献度はやや低位に安定化しているのである（第1表，第3表参照）。しかし，この不都合に対して一定の補償をなしたのが，右図に明らかなように06～08年以降の所得税収入の飛躍的増大である。一般財政支出に対するシェアでみても，01～05年平均では21.4%と移転金とほぼ同水準であったのに対して，11年27.0%，13年26.6%と急上昇しているのである（一般財政支出は第1表，所得税収入は第9表および第9表に示した資料による）。ではそれは何によってもたらされたのか。第9表によってこれをみると，まず第1に，1895～1913年の時期全体については対自然人所得税収入の伸びが基軸になっていることは明らかである。これは第10表のように，中産階級の下部以下（6,000M以下）の

注（53） なおここで鉄道公債について次の点に言及しておきたい。1895～1913年における鉄道収支剰余の国家財政への移転金は計3,168百万Mで，鉄道公債収入は2,997百万Mであった。このことからプロッホノヴは国家財政への移転金がなければ鉄道公債発行は回避されていただろうという想定をしている（a.a.O., S.104）。一方，国家財政の側からいえば，もし移転金がなければ赤字公債の発行は必至であっただろう。この2つの仮定を結合すると形式的にではあるが，移転金を媒介にしてさもなくば発行されざるを得ない一般公債が鉄道公債に肩代りされていたことになる。これが正しいとすれば，そのメリットは国家財政それ自身が元利償還の負担を負わず，赤字公債よりも起債し易い点に求められよう。しかしながらいうまでもなく，鉄道公債は投資支出に向けられて資産を形成するものであり，基本的に事業計画に基づいて起債されるものである。それゆえ，現実に移転金がなくなれば直ちに鉄道公債の発行が行なわれなくなるというのではない。投資支出と言えども収支剰余でまかない得る営業成績をあげていたこと，そして事実部分的にではあるが，この収支剰余をもって投資支出にあてていたことからすればあながち不当な想定ではあるまい。

第9表：所得税および付加税査定額の推移

〔単位：百万M〕

	年度	1895	06	07	08	11	12	13	増加額および増加寄与率 1895−1913	1906−1913	1908−1913
自然人	所得税	116.5	201.4	255.7	244.4	275.5	293.7	314.4	197.9(69.1)	113.0(58.5)	70.0(51.5)
	所得税付加税	—	—	—	—	34.5	36.9	39.2	39.2(13.7)	39.2(20.3)	39.2(28.8)
	計	116.5	201.4	255.7	244.4	310.0	330.6	353.6	237.1(82.8)	152.2(78.8)	109.2(80.3)
法人	所得税	6.9	15.4	24.3	29.5	33.0	35.8	40.2	33.3(11.6)	24.8(12.8)	10.7(7.9)
	所得税付加税	—	—	—	—	15.0	18.0	16.1	16.1(5.6)	16.1(8.3)	16.1(11.8)
	計	6.9	15.4	24.3	29.5	48.0	53.8	56.3	49.4(17.2)	40.9(21.2)	26.8(19.7)
査定額総計		123.4	216.8	280.0	273.9	358.0	384.4	409.9	286.5 (100)	193.1 (100)	136.0 (100)
実質収入		122.8	213.9	241.8	261.9	344.9	367.1	392.2	269.4 —	178.3 —	130.3 —

資料：St. Hb., Bd. III, S. 562; St. Jb., Jg. 5, S. 223; Ebenda, Jg. 6, S. 233; Ebenda, Jg. 10, S. 548; Ebenda, Jg. 11, S. 534. 以上により作成。

負担に基づくものと考えられるが，とくに900〜3,000Mの最下層の納税者数，納税額の構成比は，他の所得層のそれがすべて低下している中にあってひとり上昇を示しているのである。増加寄与率も9,500M以上の層にかなり接近している。これは，ミーケルの改革による所得税制が，ドイツ資本主義の発展に基づく下層労働者階級の増大を着実に捕捉していったうえに，さらに1906年6月19日付法律により(54)，従来，所得額の申告義務のなかった3,000M未満の所得層に属する使用人・労働者の所得につき，これを雇主が報告するよう義務づけられたことの結果とみてよいだろう。

第10表：所得税（自然人）査定状況の推移（1892〜1913年）

年間所得（マルク）	増加率 納税者数 1892	1913		増加率 納税額 1892	1913		構成比推移(%) 納税者数 1892	1913		構成比推移(%) 納税額 1892	1913		増加額(千M) 1892〜1913		増加寄与率(%) 1892〜1913	
900〜3,000	100	306	304	100	328	304	87.0	88.7	96.6	28.6	34.2	48.9	74,700	105,270	33.4	52.7
3,000〜6,000	100	283		100	263		8.4	7.9	95.4	16.3	15.7	44.9	30,570		15.3	
6,000〜9,500	100	213		100	213		2.3	1.6		9.8	7.6		12,707		6.4	
9,500以上	100	231		100	257		2.3	1.8		45.3	42.5		81,595		40.9	
計	100	300		100	274		100	100		100	100		199,573		100	

資料：St. Hb., Bd. II, S. 608-611; St. Jb., Jg. 11, S. 535-537の計数より算出。

しかし第2に，著しい増収を示す08〜13年については，もちろん基本的には対自然人所得税収入が最大の貢献をなしているのであるが，ここでは09年5月26日付法律による所得税付加税の制定に基づいて(55)，とくに自然人に対する所得税付加税が3割近くの増加寄与率を示している点を見逃してはならないだろう。これは，とくに鉄道収支剰余の激減に連動した国家財政への移転金の激減という形で08年にドラスチックに顕現したプロイセン国家財政の硬直的構造に対して，国家財政の側か

注 (54) G.—S., 1906, S. 260.
(55) G.—S., 1909. S. 85—90.

らその構造の弾力化ないしかかる構造からの脱却を目指したことの現われではないかと考えられる。

第3に，絶対額をみる限りそれほど意義の高いものとは思われないが，法人所得税収入の動向のうち，とくに06～13年における増収について指摘しておきたい。06年6月19日付法律による所得税改正において，1891年当時は存在していなかった有限会社が法人所得税の課税対象に加えられた。これによって，第11表のように，07～13年における有限会社所得税収入の法人所得税収入に対する増加寄与率は40％以上に及ぶに至っているのである。

第11表：法人所得税査定状況推移　　（　　）内は構成比（％）〔単位：百万M〕

年度	1905	1907	1913	増加額および増加寄与率	
				1905－1913	1907－1913
株式会社 株式合資会社	12.2 (89.1)	16.5 (67.9)	25.3 (62.9)	13.1 (49.4)	8.8 (55.3)
有限会社	—	6.1 (25.1)	12.7 (31.6)	12.7 (47.9)	6.6 (41.5)
その他	1.5 (10.9)	1.7 (7.0)	2.2 (5.5)	0.7 (2.6)	0.5 (3.1)
計	13.7 (100)	24.3 (100)	40.2 (100)	26.5 (100)	15.9 (100)

資料：St. Jb., Jg. 11, S. 541より作成。

05～06年頃以降の所得税収入の飛躍的増大は以上の三者（とくに前二者）が相俟って実現されたものである。これを先の国鉄財政の国家財政からの一定の分離の実現と合わせみるに，ここにプロイセン邦財政は，鉄道収支剰余の国家財政への移転金と所得税収入とが収入構成においてほぼ同水準を占めるという従来の硬直的構造に対して[56]，これを，鉄道経営のいっそうの発展と所得税収入の飛躍的増大とに基づく国鉄財政と国家財政との一定の分離，すなわち国鉄財政の準独立化の実現によって終焉せしめるべき，その出発点に立つにいたったということができるであろう。

ところが，鉄道収支剰余の国家財政への移転金は，10年以降上限を画されつつも絶対額では依然として国家財政に対して多大の貢献をし，さらにはそれを上回る所得税収入の飛躍的増大を実現しながら，1でみたようなプロイセン国家に要請された帝国主義的内政費の膨脹は，これら収入の増勢をなおいっそう上回ることによって一般公債の急激な増発を余儀なくしたのである。その点われわれも，大戦前数年間におけるプロイセン国家財政の危機的状況を否定し尽くすものではない。だがわれわれは，松井氏のように，一般公債の増発に表わされるかかる国家財政の危機的状況が，鉄道財政の「破綻」ないし「鉄道財政状態の後退」と帝国主義的内政費の膨脹との相乗効果によって

注（56）「硬直的構造」といっても，大半が鉄道目的それ自身の支出に向けられる収支剰余の全額を税収全額と比較して，前者が第1次大戦開始まで一貫して大幅に上回っていることを指摘し，これによって「税収依存度の低さ」をいおうというのではない。かかる手法での税収依存度の低さの指摘は，たとえば対英比較などにおいてプロイセン邦財政の構造的特徴をいう場合には重要であろう。しかし，一般行政活動をファイナンスするものとしては，したがってプロイセン国家財政における経費膨脹との関係においては，税収と比較されるべきは鉄道収支剰余のうち国家財政への移転金でなければならない。この点で，とくに国鉄財政の準独立と所得税収の飛躍的増大とが開始される07～08年以降について，税収依存度の低さをいうことは困難であろう。

もたらされたとするわけにはいかない。すでに明らかなように，とくに10年以降の国鉄財政は本来の「安定化」を達成し，いっそうの発展をとげようとしていたのであって，その「破綻」などとうてい実証し得ようがないからである。にもかかわらず氏があえて鉄道財政の「破綻」を強調したのは，その背後に，「国鉄財政の安定」＝「国家財政の安定」，「国家財政の破綻」＝「国鉄財政の破綻」という前提が暗黙のうちに設定されていたからではないかと考えられる。けだし，氏は一方で，国家財政への移転金が安定的に確保され始めた1895～1900年の時期を「鉄道財政の安定化」が達成された時期とし，他方では，国鉄財政の本来の安定化が達成される10年以降の時期につき，その安定化のためのひとつのキーポイントとなった移転金の上限設定，それによる移転金の一般財政支出に対するシェアの低位安定化現象（＝膨脹する帝国主義的内政費の支弁にとっては不都合な現象）をもって，鉄道経営成績そのものの上昇は無視して，「鉄道財政の崩壊を予兆する時期」としているからである。

む す び

1880年代末期に国有化をほぼ完了した鉄道財政は，90年代前年にかけてその収支剰余による国家経費支弁の態勢を整えた。1895年以降，1906年まで，間に1900年恐慌をはさみながらも国鉄財政はほぼ一貫してその経営成績を上昇させ，したがって移転金をますます増加させていった。あたかも時を同じうして本格的発展を遂げるドイツ帝国主義財政において，鉄道収支剰余によるプロイセン国家財政への移転金は，1でみたような帝国主義的内政費の支弁に関して所得税収入とほぼ匹敵する貢献をしたのである。

だが，かかる順調な展開の中にありながらも，この移転金の存在を通じて国家財政は，国鉄財政の変動性を自らの内部に取り込んでしまうというデメリットをかかえざるを得なかった。けだし，国鉄財政は景気変動に敏感であるにもかかわらず，これに対する効果的なクッションをもたないままだったからである。双方に影響を及ぼすかかる変動に対する緩和策こそ国鉄財政の真の安定化のための必要不可欠の条件であった。この緩和策として，国鉄財政が急激な成績不振に陥らざるを得ない恐慌のたびに，鉄道基金が構想・設置された。しかし，91年恐慌を契機とする臨時準備基金も，1900年恐慌とそれに続く不況を契機とする03年の平衡基金も，ともに財源を決算剰余におくことに起因するその基盤の脆弱性はいかんともし難かった。そこで，07～08年の恐慌および不況を契機に09年には，国家財政にとっても国鉄財政にとっても決定的転換をもたらす処置がとられた。すなわち，国鉄財政は，平衡基金への資金繰入を予算化して強化し，さらに経常財源による臨時費を固定化して自己の変動性の緩和をはかり，国家財政との間には移転金そのものの一定水準での安定化を行なって準独立を達成した。これによって変動性の移入からある程度解放される国家財政の側では，

国鉄財政からの移転金に所得税収入とほぼ同じレベルで依存するという硬直的構造から脱すべく，09年に所得税付加税が制定されたのである。ここに両者は相互の利益のために準分離を実現するに至ったのである。第1次大戦後における国鉄財政の独立会計化はその延長線上にあるものと言ってよい。

だが他方，05年以降いよいよもって高揚する内外の政治的対立の激化は，国鉄財政からなお高額の移転金を受け所得税収入を急速に増大させるプロイセン国家財政に対して，これをいっそう上回る帝国主義的内政費の膨脹を余儀なくせしめ，もってドイツ帝国主義財政の一方の翼を担うプロイセン国家財政を危機的状況に追い込みつつあったのである。それゆえわれわれは，過去最高の経営成績を実現する中で準独立を達成したプロイセン国鉄財政を，かかるプロイセン国家財政の陥りつつある危機的状況に一方的に引きよせて，国鉄財政の崩壊への道を説く「運命共同体説」をにわかに首肯するわけにはいかないのである。

以上の総括によって明らかなように，われわれは松井論文の示す「断絶説」および「運命共同体説」とは全く逆に，プロイセン国鉄財政のドイツ帝国主義財政に占める位置を次のように結論づけるものである。すなわち，20世紀初頭の数年間を頂点とする時期において，国鉄財政はその営業収支剰余の移転を通じて一般財政支出の支弁に，所得税収入とほぼ匹敵する高い貢献度を示した。だがこのことは，国鉄財政の変動性の国家財政への移入と邦財政の収入構造の硬直性を意味するものであった。1906～09年の一連の措置は両財政のかかる矛盾関係を止揚する土台を提供した。鉄道経営成績のいっそうの上昇と飛躍的な経済発展を背景とし，平衡基金強化，移転金上限設定，所得税付加税制定を中軸として，国鉄財政の国家財政からの準独立と邦財政の収入構造の一定の弾力化が実現されたのである。ドイツ帝国主義財政の一方の翼を担うプロイセン邦財政はここに，「官業財政と一般財政との完全分離」，所得税収入を主軸とする「弾力的収入構造」という現代国家財政の特徴を端初的に整えるに至ったのである。

〔付記〕 本稿は，1983年10月の日本財政学会第40回大会（於・東北大学）において，筆者が「ドイツ帝国主義財政論の問題点――社会保険財政・鉄道財政の位置と財政改革の意義」と題して行なった報告の一部をもとに，かなりの修正を加え新たに執筆したものである。学会報告時に岡山大学の土生芳人教授から貴重なコメントをいただいた。記してとくに謝意を表する次第である。

（1984年2月6日脱稿）

（慶應義塾大学大学院経済学研究科博士課程）