

日本鉄道会議所が加盟 186 社をもって新たに発足した。しかしながら事業者団体法（昭和 22 年法律第 138 号）の公布があって、その意図が明らかになってから、私鉄経営者連盟と日本鉄道会議所の 2 本立てとする必要がなくなり、かつ運営の円滑を期するために、両者が同時に解消することによって、昭和 23・8 新たに加盟 180 社をもって私鉄経営者協会が発足したのである。

4 構成 構成会員数地方鉄道・軌道 133 社。現在役員数 会長 1 名、副会長 3 名、専務理事 1 名、常務理事 18 名、理事 24 名、監事 5 名、計 52 名。

別に事務局機構を有し事務局長の下に 5 部 13 課をもっている。（小倉三郎）

してつづいていしょう 私鉄の買収 政府または公共団体が公益上の理由から私鉄の全部または一部およびその付属物件を買収することをいう。私鉄とは民営による鉄道および軌道を総称し、鉄道のなかには私設鉄道・軽便鉄道・地方鉄道を、軌道のなかには軌道条令・軌道法による軌道を包含する。① 強制買収と ② 任意買収の 2 つがある。強制買収とは政府または公共団体が、法律の規定によって私鉄（ただし買収主体が公共団体のときは軌道）を強制的に買収することであって、その場合被買収私鉄の政府または公共団体の買収に対する受忍の義務、買収価額の計算方法、買収代価の支払方法等が法律に定められる。任意買収とは政府または公共団体と私鉄とのあいだの自由意思による政府または公共団体のなす私鉄の買収をいう。

1 私鉄買収の沿革

私鉄買収の歴史は鉄道国有政策の基盤の上に立つものであり、したがって政府の私鉄国有政策ならびに私鉄買収の行政法規等の歴史的発展の跡をたずねることによって、私鉄買収制度を理解することができる。

(1) 鉄道国有主義の確立

ア 鉄道国有主義の経過

鉄道国有主義の基本は、明治 5・9・18 の工部少輔山尾庸三の正院に対する伺のなかに表示されたものが最初であるといわれる。正院というのは、明治 4・7 から同 10・3 までつづいた政府の最高機関であって、この伺書の内容は、当時おこった私設鉄道会社の出願に対する政府の取扱態度を一定の基本政策を示して伺ったものである。すなわち鉄道は本来国有国营でなければならないことを強調し、私設鉄道会社の出願に対してこれをそのまま民営に任すことは妥当ではない。よって鉄道を自ら敷設するに足る財政的余力のない政府としては、この鉄道出願会社から鉄道建設資金を借上げ、これに対し 7 分の利息を支払い鉄道を建設し、開業の晩にはこの 7 分の利息のほかは営業益金から、その $\frac{1}{2}$ または $\frac{1}{3}$ を同出願会社とに与え、建設借上金の弁済期限（20 年）に政府が会社に債務の弁済を完了したときは、会社は政府に対して何らの権利を有せず、政府が鉄道の所有権を取得するというのにあった。この伺に対する正院の回答はその趣旨のとおり決められ、政府と鉄道出願会社との原契約の際、詳細内容のとりきめをするように指示された。

しかるにこのような鉄道国有政策も政府の財政難からその実現ができず、私鉄は独立の企業形態として（政府の補助政策もあったけれども）めざましい発展をとげた。しかしこの間の私鉄の建設については政府において買収権を留保していた（特許条約書・私設鉄道条例・鉄道敷設法・私設鉄道法）。

いま明治の鉄道創業以来、鉄道国有主義の確立されるまでの、官私鉄道の発展の跡を眺めると第 1 表のとおりである。

私設鉄道会社としてわが国最初の日本鉄道会社の創業は明治 16 年であって、国有鉄道に遅れること 11 年、その延長は同年

101 km、これに対し国鉄の延長は 202 km であり、国鉄の半分に過ぎなかったのであるが、10 年後の明治 26 年には官設鉄道延長 897 km、私設鉄道延長 2,222 km と約 2.5 倍となり、10 年間の増加は私鉄 22 倍、官設 4 倍を示し、私鉄の進展の跡のいちじるしいことを物語っている。後述の鉄道国有論も、こうした私鉄の驚異的発展の過程において台頭してくるのである。

イ 鉄道政略に関する建議案

以上のような私鉄優勢の状況のもとに、明治 24・7 鉄道庁長官井上勝は、鉄道国有を根幹とする「鉄道政略に関する建議案」を内務大臣品川弥二郎宛提出した。同案はその付録として官設鉄道拡張法案、甲乙 2 案からなる私設鉄道買収条例を添付したが、品川内務大臣は同案中の上記法案を修正して、鉄道公債法案、私設鉄道買収法案の 2 政府法律案を同年年末衆議院に提出したが、特別委員会において否決となった。上記 2 法案中前者は官設鉄道の幹線鉄道網を規定し、幹線敷設のための公債を募集する法案であり、後者は幹線私鉄を協定のもとに政府に買収しようとするものであった。

ウ 鉄道敷設法

明治 25・6・21 法律第 4 号として公布制定されたもので、前記

第 1 表 官私鉄道線路延長比較表

年次		線路延長		摘 要	
明治	西 暦	官設鉄道	私設鉄道		
		km	km		
5	1872	29.0		京浜間開業	
6	1873	29.0			
7	1874	61.6			
8	1875	61.6			
9	1876	104.7			
10	1877	104.7			
11	1878	104.7			
12	1879	117.9			
13	1880	123.1			
14	1881	161.7			
15	1882	184.7		日本鉄道会社創業	
16	1883	202.1	101.4		
17	1884	202.1	130.0		
18	1885	270.0	216.8		
19	1886	336.0	267.1		
20	1887	393.4	472.0		私設鉄道条例制定
21	1888	716.3	654.2		
22	1889	885.9	942.8		
23	1890	885.9	1,365.6		
24	1891	885.9	1,875.7		
25	1892	885.9	2,124.9	井上勝鉄道政略建議案 鉄道敷設法制定	
26	1893	897.2	2,222.6		
27	1894	934.2	2,474.2	日清戦役おこる	
28	1895	954.6	2,731.5		
29	1896	1,016.6	3,018.7	私設鉄道法制定	
30	1897	1,064.8	3,680.7		
31	1898	1,155.4	4,268.2		
32	1899	1,205.8	4,515.8		
33	1900	1,325.0	4,675.5		
34	1901	1,456.8	4,774.3		
35	1902	1,709.7	4,845.3		
36	1903	1,843.9	5,070.6		
37	1904	1,948.5	5,201.6	日露戦争おこる	
38	1905	2,464.5	5,232.4		
39	1906	4,963.3	2,722.6	鉄道国有法制定, 私鉄買収 私鉄買収	
40	1907	7,076.7	717.4		