

2 法案と同趣旨の民間法律案とを折中したものであり、全国(北海道についてはべつに法律を制定)の幹線鉄道の官設による敷設計画の樹立、すなわち幹線鉄道の国有主義を樹立し、鉄道公債をもってこれを敷設経営する大綱をたてた意味において、後述の鉄道国有法の前駆をなしたものである。しかし私鉄の買収に関してはこの法律の第 11 条において、政府と私設鉄道との協議上の買収を規定したに過ぎなかった。なおこの法律は同一名称の大正 11 年法律第 37 号鉄道敷設法の付則で廃止された。

エ 鉄道国有法

以上のように鉄道国有主義の理想計画は決定したのであるが、私設鉄道の買収については規定が消極的で、強制買収にはほど遠いものであった。一方私鉄の進展はその後もいちじるしく、明治 36 年には 5,000 km を突破した。この間においてふたたび私鉄買収論が盛んになり、とくに国家経済・軍事上の立場から私鉄買収法案があいついで草せられた。すなわち ① 明治 31 年の東西両商業会議所の鉄道買収建議案 ② 明治 32 年の鉄道国有建議案 ③ 明治 33 年内閣の諮問機関である鉄道国有調査会の創設、ならびに同会の草案による鉄道国有法案および私設鉄道買収法案等がそれである。なかでも③中の私設鉄道買収法案は、従来の協定買収を改めて強制買収を同法案中に織りこんだ点において、異色の買収法案であったが、第 14 帝国議会では否決となった。そこで政府は ④ 鉄道調査委員会の制度を設けた。同委員会の草案した鉄道国有趣旨概要および私設鉄道調査概要によって、私設鉄道買収の詳細な調査が行われ、強制買収の根本方針が決定し、これにもつぎ鉄道国有法案が草せられ、同案は明治 38 年閣議決定をみて、第 22 回帝国議会(西園寺内閣)に提出され、明治 39・31 法律第 17 号をもって制定公布されたのである。

鉄道国有法第 1 条によって、一般運送の用に供する鉄道はすべて国の所有とするという、鉄道国有主義の大原則が確立され、例外として 1 地方の交通を目的とする鉄道として、私設鉄道の存在を認めることとなった。したがって当時幹線の性格をもっていた、北海道炭礦鉄道ほか 16 鉄道 4,542 km が 470,431,264 円をもって明治 39 年から同 40 年にかけて政府によって強制的に買収された。ここに明治 16 年以来的私鉄の幹線の性格には終止符がうたれ、前示第 1 表最下欄に示すとおり、明治 38 年その延長 5,232 km のものが同 40 年には 717 km に激減したのである。このようにこの法律は歴史的な私鉄大買収の目的を果たしたのであるが、今日なお地方鉄道の 1 地方の交通の用に供せらるべきもの、という性格を限定する意味において生きているのである。

鉄道国有法による私設鉄道の買収は第 2 表のとおりである。

(2) 私鉄一般行政と買収

国策としての鉄道国有主義の確立の経過は上記のとおりであるが、私鉄の一般行政法規および行政措置の両面において、私設鉄道創業以来どんな規定と取扱いが私鉄の買収に対してとられてきたかを示すとつぎのとおりである。

ア 私設鉄道

(ア) 特許条約書(明治 14・11)

これは日本最初の私鉄である日本鉄道会社の特許(いまの免許)の際の条約書の内容として、同鉄道の期限付強制買収を規定したもので、会社の存続期限を 50 年とし、同期限を経過したときは政府はこれを強制買収の権あるものとした。

(イ) 私設鉄道条例(明治 20・5 勅令第 12 号)

同条例第 35 条は免許状下付の日から満 25 箇年ののち(とくに営業期限を定めたものはその満期後において)政府が私設鉄

第 2 表 鉄道国有法による買収私設鉄道

名 称	買収年月日	区 間	延 長	買収価額
北海道炭礦	明治 39・10・1	室 蘭・手 宮 間 外	334.0 (1.4)	30,377,686
甲 武	"	御茶水・八王子間外	44.7	14,270,528
日 本	39・11・1	上 野・青 森 間 外	1,384.5	137,670,477
岩 越	"	郡 山・喜多方間外	(101.8) 79.6	2,521,498
西 成	39・12・1	大 阪・天保山間	7.4	1,704,509
山 陽	"	神 戸・下 関 間 外	(30.4) 667.1	78,689,003
北 海 道	40・7・1	函 館・小 樽 間	255.8	11,365,391
九 州	"	門 司・八 代 間 外	(79.3) 717.6	116,344,834
北 越	40・8・1	直江津・新潟間外	(25.6) 138.1	7,747,476
京 都	"	京 都・園 部 間 外	35.7	3,340,469
阪 神	"	神 崎・福 知 山 間	112.8	6,927,850
総 武	40・9・1	両国橋・銚子間外	(2.7) 117.8	12,871,155
房 総	"	千 葉・大 原 間 外	63.4	2,135,000
尾 七	"	津 幡・矢 田 新 間	55.2	1,490,000
徳 島	"	徳 島・船 戸 間	34.6	1,310,000
関 西	40・10・1	名古屋・湊町間外	(29.4) 452.0	36,129,873
参 宮	"	津 ・ 山 田 間	(20.3) 42.0	5,535,515
合 計(17)			(290.9) 4,542.3	470,431,264

1 延長欄の括弧内の数字は未開業線の延長を示す。

2 買収価額は鉄道国有法第 5 条第 1 項第 1 号、第 8 条および付但書(建設費関係)の規定による金額を示す。

道を買収する権あるものとした。この条例は日本における私鉄の一般行政法規として最古のものである。

(ウ) 私設鉄道法(明治 33・3 法律第 64 号)

同法第 75 条において(イ)と同一内容の規定が設けられた。

以上(ア)～(ウ)で明らかとなり、鉄道国有法制定の明治 39 年までの私鉄の一般行政法規または行政措置の面では、政府による私鉄の期限付強制買収権が留保されたに過ぎず、これが私設鉄道の強制買収を遅らしたのである。

(エ) 軽便鉄道法(明治 43・4 法律第 64 号)

同法は軽便鉄道に対する一般行政法規として制定されたものであるが、買収に関する明文はない。ただし軽便鉄道免許の際の条件として、政府は公益上必要と認めるときは、いつでも鉄道およびその付属物件の強制買収をなし得る旨を個別的に付した。

(オ) 地方鉄道法(大正 8・4 法律第 52 号)

同法第 30 条において初めて一般的な地方鉄道の、政府による随時強制買収の規定が設けられた。ちなみに同法の制定によって、私設鉄道法と軽便鉄道法が廃止され、私鉄は鉄道として地方鉄道だけに統一された。

イ 軌 道

軌道の買収は鉄道国有主義との関連は薄いのであるが、軌道の中には鉄道に準ずるような規模のものもあるため、軌道法(大正 10・4 法律第 76 号)の第 26 条では、地方鉄道法第 30 条を準用しているので、政府は軌道について強制買収権がある。なお軌道法制定前においては、軌道の行政法規として軌道条例(明治 23・8 法律第 71 号)が施行されてきた。同条例は数条からなる簡単な法律で、政府の軌道強制買収については明文はなく、行政上の措置として「国または公共団体において公益のため、軌道その他営業上必要なる物件の全部もしくは一部の専用また