

る鉄道国有調査委員会を設け〔鉄道国有ノ趣旨概要〕と〔私設鉄道買収調査要項〕という2つの成案を得、同年12月鉄道国有法案を閣議に提出、決定をみた。翌39・1桂内閣は総辞職したが、後継の西園寺内閣はこの法案をほとんどそのまま踏襲し、3月、第22回帝国議会で鉄道国有法案を提出した。同法案は、激烈な賛否討論を経て修正可決され(原案の買収会社32会社を貴族院で17会社に修正等)、同年3・31〔鉄道国有法〕として公布された。

2 制定理由

鉄道国有法案の提案理由として挙げられたことは、(1) 鉄道のように一般交通の用に供し独占性の大きなものは国家が管理する必要のあること、(2) 会社経営が公共の利益と反する傾向のあること、(3) 官私の鉄道が互に錯綜併立し、主要幹線が数会社に分属し、または国鉄が会社線の間に介在して連絡統一を欠き冗費を免れないので、これを政府の管理に統一することは、交通上・経済上および軍事上必要であること等であった。そして、国有に統一することによって、軍事上偉大な効果あることはもちろんであるが、交通政策の上に(1) 運輸の疏通、(2) 運賃の低減、(3) 設備の整齊の利益があり、また鉄道経営の上からは、(1) 総経費の節減、(2) 運輸費の節約、(3) 設備上の節約、(4) 貯蔵品の節約、(5) 運転上の利益が生じ、これによって国民経済の上に、(1) 鉄道財政収入を確保することによって戦後財政を救済し得、(2) 上記の諸利益によって産業貿易を促進し得、(3) 外国人の鉄道支配を防ぎ、これがために生ずる支障を防止することができるとした。

3 規定の内容

この法律の本文は18箇条からなりたっているが、鉄道国有の原則に関する規定(第1条)と、私設鉄道の買収に関する規定(第2条~第18条)の2つに大別することができる。後者に属する規定のうち、整理公債に関する第15条と第16条の規定が大正9年の改正で削除された。

(1) 鉄道国有の原則

〔一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ総テ国ノ所有トス但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道ハ此ノ限ニ在ラス〕(第1条)。この第1条は、鉄道国有主義を宣明した規定であるが、この但書は、一地方の交通を目的とする鉄道は国有とすることができないという意味ではなく、必ずしも国有たるを要せず民間においても敷設経営することができるとの趣旨である。この趣旨は、鉄道敷設法(大正10年法律第37号)第2条にも現われており、国鉄として敷設すべき予定線路に該当するものでも、地方的交通を目的とするものについては地方鉄道として免許し得ることを規定している。したがって、(1) 鉄道国有法施行後において政府は自ら地方的交通を目的とする鉄道を敷設し、または同性質の民間鉄道を買収した事例があるが、これは何ら違法の処置ではなく、(2) また、地方的交通を目的とする地方鉄道が漸次その線路を延長し、またはその他の事情の変更により一地方の交通を目的とするにとどまらなくなったときは地方鉄道として存在すべき法律上の資格を喪失したものであるから、政府はこれを買収して国有としなければならない。ここで、一地方の交通を目的とするというのは、必ずしも当該線路における運輸数量の大小のみを標準として決定すべきものではなく、その鉄道線路による運送が地方的、すなわち局部的にかぎられたものであるか、あるいは非地方的交通もしくは少なくとも非地方的交通の一部を構成するものと認められないかどうかによって判断すべきである。

また、規定上は、所有形態のみの観点から単に〔国の所有と

す〕るといふにとどまっているが、これは〔国有国营とする〕との意味に解すべきものである。

(2) 私設鉄道の買収に関する規定

これに関する主要内容は、つぎの如くである。

ア 政府は明治39年以降10箇年間に北海道炭礦・甲武・日本・岩越、山陽・西成・九州・北海道・京都・阪鶴・北越・総武・房総・七尾・徳島・関西および参宮の17会社所属の鉄道を買収する。会社が兼業を営む場合には、兼業に属する資産をもあわせて買収することができる。

イ 買収価額は、つぎに掲げるものとする。

(7) 会社の明治35年後半期ないし38年前半期の6営業年度における建設費に対する益金の平均割合を、買収の日における建設費に乘じ、それを20倍した金額。すなわち、

$$\text{買収価額} = \left(\frac{\text{買収の日の建設費}}{\text{平均利益率}} \right) \times 20$$

ただし、会社が運輸開始後6営業年度を経過した線路を有しない場合、または上記によって算定する金額が建設費に達しない場合は、その建設費以内において協定した金額。

(イ) 貯蔵物品の実質を時価による公債券面金額に換算した金額。ただし、借入金で購入したものを除く。

(ウ) 兼業に属する資産の買収価額は協定による金額。

エ 買収代価は、買収の日から5箇年以内において、券面金額により5分利付公債証書でこれを交付する。

オ 政府は鉄道買収の執行に必要な額を限度として公債を発行する。

4 本法の実施(国有の実施)

(1) 組織 明治39・5勅令第117号で臨時鉄道国有準備局官制が公布され、鉄道国有の準備に関する事務をつかさどるため通信大臣の管理下に臨時鉄道国有準備局がおかれた。その長官には通信次官が、次長には鉄道局長があてられた。

(2) 買収 私設鉄道の買収時期は、当初、明治39年以降10箇年間の予定であったが、その後、買収が長期にわたることによる弊害の発生、財政上の損失、交通上の障害などを考慮して買収即行に変更され、39年から40・10にかけて17鉄道全部の買収を完了した。ここに一挙にして、開業線4,542km、車両25,069台を含む諸施設が国鉄に加えられ、被買収会社(払込資本金総額2.2億円、建設費総額2.5億円)に対し買収価額を4.8億円と査定して公債4.5億余円が交付された。また、兼業については、日本、山陽および阪鶴3鉄道会社の海漕業ならびに西成鉄道の倉庫業を買収して、これに対する買収代価として公債266万円が交付された。これらの買収価額は会社側にきわめて有利なものであった結果、民間資金はいちじるしく潤沢となり、その後の一般企業のぼっ興がこれによって大いに促進されることとなった。

国有化前後の国鉄・私鉄の比較

	年度末営業キロ				営業収入	
	官 設		私 設		官 設	私 設
	km	%	km	%	千円	千円
明治37年	1,949	(27)	5,201	(73)	20,368	37,539
38	2,413	(32)	5,231	(68)	24,056	47,977
39	4,977	(65)	2,722	(35)	35,478	43,193
40	7,152	(91)	717	(9)	69,775	11,819
41	7,310	(90)	768	(10)	79,822	3,867

また、この鉄道国有(国有に移った営業キロ数は当時の全私鉄営業キロの87%)により、国鉄と私設鉄道の地位は上表のよ