

の企業会計化を目標としたものであった。鉄道会議専門委員会により数次の検討が行われ、昭和22・3帝国土道特別会計法は廃止となり、新たに国営鉄道事業特別会計法が公布施行された。後者は、前記会計制度改革の問題と合わせてとりあげられた経営管理改善方式であり、昭和23・5には浜松工機部に実施方針が示され、11月には、国営自動車の起死回生策として横川自動車区に試行され、24・4から全自動車区におよぼされた。そして独立採算制が決定的な命題として提示されたのは、国鉄が公共企業体として新発足を遂げてからのことである。

(2) 公共企業体〔日本国有鉄道〕の発足 終戦直後から戦後財政経済処理対策の一環として国鉄を含めた国営事業の経営形態に関して数々の論議があらわれ、政府においても行政組織の改編と関連して種々考案されたが、昭和23・7、芦田首相宛マッカーサー元帥の書簡に端を発して問題は急速に具体化された。すなわちこの書簡は、公務員等の同盟罷業、争議行為の禁止を内容とするものであったが、国鉄の経営する事業の特殊性にかんがみ、国鉄の従業員は、一般公務員とは別の労働関係におかすべきであり、またその労働関係は、官庁組織とは異なる公共企業体のような経営形態にあるべきことを示したものであった。かくて急速に法規の制定がはじまり、昭和23・11第3国会において日本国有鉄道法と公共企業体労働関係法が成立し、24・6公共企業体〔日本国有鉄道〕の発足となった。

日本国有鉄道は、発足と同時にまず大幅なドッジラインにもとづく予算の削減を受け、ついで7月には10万人にのぼる人員の大整理を行い、さらに内部組織の根本的な改革に着手した。以来鋭意輸送力の整備拡充と経営の改善につとめた。すなわち営業収支についてみれば、インフレーションと賃上げによる財政の窮乏は、昭和24年以降数次にわたる運賃改正や、増送による収入増、経費の節約等によりようやく立直りはじめた。

この間新形機関車の登場、列車速度の向上、保線作業の機械化、客車鋼体化の促進、自動信号保安設備の拡充、移動無線設備や、船舶レーダーの採用等があり、さらに特別急行列車の復活、特別2等車等の連結も行われ、その他施設・制度の改善が行われた。

一方昭和26年には鉄道建設審議会が設置されたが、この年窪川、津軽、赤穂の3線が建設され、その後着々と建設は進ちょくし、29・3月には可部線の18.5kmが完成され、国鉄営業キロは2万kmを突破し、経営規模の面からも1つのエポックを画するに至った。

また経営合理化に役立つ電化は、上越線の電化を皮切りに、昭和24年以降東海道線の電化が進ちょくし(昭和31・11全線電化完成)、奥羽線、常磐線の一部、高崎線の電化がおわった。電力自給の面では、終戦直後小千谷水力発電所の完成があったが、昭和26年には千手水力発電所が送電を開始した。

国鉄は一応上記の立直りをみせたが、全般的には老朽した施設の緊急取替えと増大する輸送量に対応する施設の増強が当面の課題とされた。しかしその対策は財政のぜい弱の故に遅々として進まなかった。昭和30・6運輸大臣の諮問機関として設置された国鉄経営調査会はその答申(31・1)の中で、これらの点を余すところなく指摘した。国鉄はこの答申の線にそって諸対策の推進をはかることとし、さらに同年8月にはさきに政府の樹立した経済5箇年計画に即応する国鉄5箇年計画をたて32年度から強力におし進めることとなった。

(3) 私鉄の復興 私鉄もまた施設の酷使と戦災による荒廃によって終戦直後は殺人的混乱を呈したが、昭和24年ころから急速な立直りをみせ、戦前をしのごう発展ぶりを示した。中でも

帝都高速度交通営団の地下鉄丸の内線の建設は都市交通面に一生面を開いた。——鉄道。国鉄建設史。日本国有鉄道の組織の変遷。鉄道労働運動史。通運史。

参考文献 日本鉄道史 鉄道省刊 大正10。陸運十年史 日本国有鉄道刊 昭和26。鉄道80年のあゆみ 日本国有鉄道刊 昭和27。増井健一稿「日本経済と鉄道」,「運輸と経済」誌11巻4~5号12巻6号。13巻1号。13巻4~6号。(中村英男)

てつどうじぎょうのきんだいか 鉄道事業の近代化 (英) modernization of railway (独) Modernisierung der Eisenbahn (仏) modernisation des chemins de fer

1 近代化の意味と目標

企業経営は一定の生産関係、市場関係および組織関係をもった1つの制度である。この全体の制度としての企業経営の近代化は生産様式の資本主義化という形で行われている。したがって、資本主義的諸条件が与えられれば、とくに完全な資本主義的競争市場が想定されるならば、企業経営の近代化は自動的に進行するのであって、そこにはここでとくに採上げるべき問題は伏在しない。すなわち、自由競争市場を通じて近代化されない企業経営、または近代化のいちじるしく遅れた企業経営は自然に淘汰(とうた)されるからである。しかし現実の市場はすべて不完全競争市場であり、買手と売手のそれぞれにおいて制度化された選好が存在している。

このような不完全競争市場のもとにおいては、近代化されない前資本主義的企業経営や近代化の遅れた企業経営が、近代化された資本主義的企業とともにまたそれと密接な制度的関連において存在する可能性がある。現在わが国の一般企業については、国際的な技術および経営の水準にまでこれを近代化する必要が提唱され、この面の近代化は終戦以来今日まで急速な速度で実践されている。これは戦争により国際競争経済から閉鎖されたために、日本経済に生じた近代化の遅れを埋めようとする努力とその結果にほかならない。

この近代化の遅れはこのような国際経済的に生ずるのみでない。国内の経済領域においても近代化の遅れの生ずる最も危険の多い経済領域がある。この特定の領域はサービス提供の不断性と自然的独占性を本質とする産業、すなわち、鉄道・電気・ガス・水道・都市交通など一連の公益事業にほかならない。

これらの事業は、それがもっている技術的および自然的条件のゆえに、競争市場の洗礼を受けることが少ないために、近代化の遅れを生ずる危険が非常に多い。

これを国有鉄道の事業経営についていえば、これまでまた今日でも法的独占が与えられ、これによって技術の総合的研究や輸送需要の安定によって、輸送や輸送方式の近代化の可能性が促進される場合もある反面、多大な既設資産の活用を目的として施設・車両・輸送方式・組織等の近代化を政策的に遅滞せしめる場合が多い。さらに、進歩的な経営政策によって近代化が行われるとしても、その近代化が現実の経済、社会の要求する一定の経済的社会的水準から離反することも考えられる。

かくて鉄道事業の近代化とは輸送サービス・輸送方式・施設・車両・設備ならびに組織の諸面について、事業経営を一定の社会的水準にまで達成せしめることであるといえる。そしてこの社会的水準は実際上および想定上の国内および国外の類似および関連事業との関係から規定されるものであり、近代化の目標は科学技術が達成しうる理想水準ではなく、また経営内外の社会関係から前近代的な要素の全面的な払しょくという理想的段階でもなく、実際上および想定上、社会的に規定される社会的経済的水準の達成にあるといわなければならない。