

している。いずれも内科、外科その他一般疾病の診療を行うが、入院またはとくに複雑な専門診療を要するものは、鉄道病院に入つされる。

1 鉄道管理局に2~11 設置されており、総数147 である。なお分室が12 箇所ある。所長、医員、薬剤員、看護婦、事務掛等の職員が置かれ、また必要により副医長、看護婦長、助手およびレントゲン技士が置かれている。これらの職員数は約1,300 人である。(宮坂正直)

てつどうせいさく 鉄道政策 鉄道政策という語は、通俗的には一般に人が鉄道の経営に関して意識的にとる態度方針のすべてを意味していることが多いが、学問的には国が鉄道の敷設・管理を規律する主義原則を指すのであって、道路および自動車運輸政策、河川・港湾・海運等に関する水運政策あるいは航空運輸政策等とともに、国の交通政策の一部を成すものである。鉄道が国民の経済ならびに文化の育成発展上重要な使命を有し、したがって国が鉄道を公共の利益に適合するように指導し規制する義務を負担していることについては、学界においてもまた一般社会においても異論はない。歴史的にみても、世界の各文明国は鉄道の領域において、種々雑多な方法をもって公共の利益の主張に努めてきている。

また国が鉄道に対して、他の交通機関に対するよりもいっそう大なる干渉を加えてきたのは、鉄道が国民の社会生活上不可欠の機関として、他の交通機関よりも、より有力なものであると認めただからである。鉄道による交通の媒介は1 種の公的機能であり、その完全な機能の發揮を、国はもっとも強く要請している。

大きな機械力を使用する鉄道にとって避けられない従事員・旅客・沿線住民に対する危険は、鉄道運転の安全に関する国の監督を必要とした。さらに鉄道の技術的ならびに経済的特質は、沿線地域の交通を吸収して事実上その地域における交通独占の結果を招来したので、国は鉄道を私企業として無制限に許すことができなくなった。鉄道事業に伴う物質的利益はばく大であって、その典型的な場合には公共の利益を危くするような権勢を1 私人の手に委ねるような場合(たとえば1860 年代のアメリカにおける鉄道王[Railway King]と呼ばれた財閥の出現のごとき)をも生じたので、国の鉄道に対する干渉は増大せざるを得なかった。鉄道が巨大な資本を擁し、資本の調達・事業取引が、その勢力圏内の経済生活に重大な影響をおよぼし、また多数の従事員を支配し、かつ鉄道の所得・金融・信用の操作が国家財政に至大の関係有する等の点から、国は慎重にして絶え間なき注意を必要としたのである。

鉄道に対する国の干渉の有力な原因の1 は鉄道の軍事的重要性にある。鉄道は、動員・作戦・軍需品の調達に重大な関係を有し、用兵作戦の能力範囲は鉄道によって高度に拡大される。ゆえにあらゆる国は非常時における鉄道の軍事的利用を絶対的に確保しようとしてきた。また非常時のみならず、平和的・経済的な国際間の競争についても重要な国策手段たり得るのである。鉄道は営業上の役務(サービス)・運賃制度等によって、国の貿易政策・関税政策を支援し、経済政策を助成することができる。運賃制度によって鉄道を国内経済政策の用に供し、一般統治行政の手段として利用せんとする政治的要求はますます強くなってきた。

「国は鉄道を公共利益のために奉仕するように指導すべきである」との意見は、鉄道創始の当初から一般の世論となっていたのではない。イギリスと北アメリカでは、当初鉄道を他のすべての産業とひとしく自由産業と考え、マンチェスター学派の

影響の下に長らくこれを自由放任に委せていたのである。その後漸次に公共利益のため常時かつ計画的に行う国の干渉が鉄道政策の核心として一般的に認められるようになったのである。

1 鉄道政策の立脚点(鉄道の2 元的性質)

鉄道政策の立脚点は、公共利益の保証のみにつきるものではない。鉄道は2 元的性質をもっている、一面において運輸企業であり、この点においては私経済を支配する一般原則によらねばならぬものであるとともに、他面においては公共の利益を支持すべき国家的責任を有する。この2 元的性質は私設鉄道主義と国有鉄道主義との2 つの対立的な存在に反映している。各国は上述の2 元的性質のいずれを優位に見るかによってこの両主義のいずれかを採っていた。鉄道の草創時代および繁栄時代においては、いずれの主義の鉄道もその企業の利益を適当にあげるとともに、国民経済のためにも相当程度に奉仕し得る余裕を十分もっていたのである。それで第1 次世界大戦前においては、この両主義のどちらが優先するかは学界および實際界の論争は一時終息したように見えた。世人はこの両主義のいずれもが一定条件の下においては、国民の要請を満足せしめ得る能力ありと信じていたようである。とくに国鉄主義のブロイセンおよび私鉄主義のイギリスおよびアメリカ合衆国における優秀な実際上の成績は、かかる結論を不可避的のものとした。第1 次世界大戦前において経済的主権をもっていると評せられていたブロイセンのごとき国は、自ら鉄道を経営するという主義から一歩もたじろがず、これに対して経済自由主義のアングロサクソンの国々では、国家自体は経済的自由の保護者をもって任じ、鉄道をもっぱら私人の経営に委ねていたのである。

国鉄主義と私鉄主義との中間に立つものは、いわゆる混合主義であって、これによれば国鉄と私鉄とが個別経営企業として併存し、両者が同様に国の幹線交通に当ることとなっていたのである。この主義はブロイセンで鉄道州有化以前まで行われたものであり、競争を護衛する自由貿易学派の影響を受けてしばらくの間は、鉄道政策上もっともよい体系として推賞されたのである。けだしこの主義は、国鉄と私鉄との双方の特長を包摂し、両者の競争は技術の進歩と公衆の利益に貢献するとされたからである。しかしこの見解は当時においても多くの支持を受けることはできなかった。鉄道企業者として優勢な国家が私人と競争することは不正であり、国家と私鉄との利益が背ちする場合には、国の監督の中立公正が失われるという抗議が提出された。のみならず併行線の建設経費によって国民経済的の浪費を生じ、もし鉄道が統一的に管理されるならば、同一の費用をもってさらにいっそう大きな成果が得られると主張された。この主義は当時においてまだ鉄道政策の決定の方針の定まらなかったフランスや、特殊な事情で国有化が妨げられていたオーストリアにおいて行われていたに過ぎない。

国鉄私鉄両主義の対立は、国家と経済に関する各国民の世界観と密接に結びついていた。若干の国では、両主義のいずれかの欠点を緩和する方策が講ぜられたが、大多数の国では、この両主義のいずれかが採用され、かつ、これに伴う利弊は当然甘受されねばならぬと思われていた。しかし第1 次世界大戦一少なくともその継続中は国鉄主義の思想を強化した。多くの戦争参加国は、極度に鉄道を国の隷属下におき、戦争または戦争経済の要請を充足するため、軍事的経営を行うようになった。

ところが戦争の終息と戦後の政治的経済的の革命とともに、国鉄か私鉄かの問題はさらに新たな意味をもって台頭し、以前よりもいっそう深刻に論議されるようになったのである。大戦前まではともかく収支相償いまたは相当の利益をあげることで