

きた欧米の大部分の鉄道が、戦禍・戦債負担・内政的事情の変化・インフレーション等の影響を受けて、車両は朽廃し、工作物・建物の維持は行われず、労働者の勤労意欲は低下して経営能率が低下するとともに、鉄道の強敵たる自動車のぼー興によって運輸量が減少して、鉄道の財政的基礎はゆるぎ収支の均衡をすら保ち得ないものが数多く生じた。

2 第1次大戦後の鉄道政策の変革

ここにおいて各国の鉄道は、自己の存立を維持しかつその国民経済的使命を達成せんがために、何らか適当な方策を講ずる必要にせまられ、かつ戦後においては平和時代にはあまり眼につかなかった在来の経営方式による鉄道の欠点が、明りょうかつ深刻に現れるようになった。その結果国鉄か私鉄かの古い問題は形を変えてまた前面に浮び上り、国鉄主義および私鉄主義のいずれによるものたるを問わず、諸国において、鉄道組織の改革と同時に鉄道と国家との関係について大きな変革を見るに至った。すなわち伝統的に神聖視されていた国鉄主義ならびに私鉄主義の牙城に向けて激しい戦いがいどまれたのである。

一面においては、かつて経済自由主義の大宗であったイギリスの議会が私鉄主義の根幹におのを加えたと同時に、他面においてはプロイセン鉄道の大全時代に指導者であったフォン・ブライテンバッツのような人物をして「国鉄主義は新ドイツ国においてもなお存在の余地ありや」と叫ばしむるに至った。この2つの例が示すように、この問題は国鉄主義および私鉄主義という2つの異なる出発点から発足して、互に反対の方向に向けて解決点を求めんとするに至ったのである。

私鉄主義の国では、鉄道に対する国家の監督と干渉を強化せんとする運動が起り、この運動は、中央集権化(Zentralisation)、統合(consolidation)、合同(amalgamation)、単一化(unification, Vereinheitlichung)、国民化(nationalization)、国家化(state control)等の標語の下に行われ、また国有民営(government ownership and private operation)または国有国营(government ownership and operation)が唱道された。反対に国鉄主義の国では、国有鉄道を私経済の形態に近接させようとする運動が、分権化(Dezentralisierung)とか非官僚化(Entbürokratisierung)とか、または商業化(Kommerzialisierung)、非政治化(Entpolitisierung)、産業民主主義(industrielle Demokratie)、自主独立(Autonomie od. Selbstverwaltung)独立企業化(Privatisierung)、社会化(Sozialisierung)、国家からの解放(Entstaatlichung)等の標語の下に行われた。

第1次世界大戦後における鉄道問題解決の共通のな特長は、国鉄か私鉄かという択一的なものでなく、国鉄主義と私鉄主義との独断的な対立を超克して、両主義の利点を機構的に融合せんとした点にある。かくて公共の利益を保障しつつ、私経済的経営または商事の原則によって企業の存立を確保すべき鉄道の使命は、実力の自由な発揮に委ねられた私鉄主義によっても、また国家の管理形式に厳重にしばられている鉄道によっても、到底達成されないということが強く認識された結果、私鉄主義の国では鉄道に対する国の統制力を強化する一方、国鉄主義の国では、国鉄に融通性を与えかつ自己責任を加重するため国家による管理の形態を緩和することとなった。そこでいわゆる「アウトノミーによる国有鉄道」という、国有鉄道の新管理形態が出現し、国鉄を国家の拘束から解放することに関して Autonomie という言葉がヨーロッパで専門語として用いられるようになったのである。

かくて第1次世界大戦後、世界ことにヨーロッパにおける国鉄は程度の差こそあれ、ほとんどすべてが独立企業化されたの

である。この自主化運動(Autonomiebestrebung)は行政、財政および政治の3方面に向けて展開されたのである。自主的(autonom)という語が鉄道の管理経営に関して用いられたのはイタリアがはじめであり、カルミネ(Carmine)という代議士が1907年の法案審議に際して用いたのであるが、この法律は「国は鉄道を自主的行政庁によって直接経営すべし」と規定した。当時この言葉には政治的意味があった。すなわち議会政治のために生ずる一般政策の不安定から鉄道を守り、鉄道をして自ら恒久的な財政政策を立てしめようとする目的から出たもので、主としていわゆる非政治化の意味に使われたのである。また自主化という語は、鉄道を政治的影響から解放して一般的経済原則を無視せぬような経営をさせる意味にも用いられた。この結果各国の国鉄改組に際しては、いわゆる兼職不能の規定が広く採用され、議会の構成員と鉄道企業の構成員とは兼職不可なりとされたのである。なお同様の意味で、多くの国では、国有鉄道の管理委員会の委員の任命について、これを議会の選挙または推挙にからしめなかったのである。

ドイツの国有鉄道会社においては、非政治化の点は徹底していた。国有鉄道の政治的独立は行政的および財政的方面の独立と相関関係に立っている。非政治化の要求は経済的自由活動の要請とともに自主化運動の基点となったのである。政治的影響に対する保障は、行政的財政的独立の前提要件であり、この行政財政方面における独立は、国鉄企業を政治的圏内から遠ざける効果をもっている。しかしながら国鉄企業に対する政治的影響を防ぐための要求がいかに強まろうとも、国鉄は一国における全公的生活の重大要素であるから、国家の政治から完全に切り離されるものではない。したがって政治的方面に関しては各国ともある個別的な保障を与えるに止まっている。政治的観点を国鉄から全然排除することは自主化の行き過ぎであり、これによってもっとも禍を受けるのは国家ではなく、むしろ国鉄自体であろう。自主・自治(Autonomie)という語は元来地方行政の方面で用いられていたもので、地方公共団体が国の専任官吏によらず、人民自らその利害関係ある事務を処理し、またはこれに参与することを意味していたのである。この自主という語が鉄道界に用いられ、いわゆる自主化運動が起ってからは、この語は単に鉄道を狭義における国の行政原則から解放するというだけの意味でなく、国鉄を国の一般財政原則から解放する意味にも用いられ、かつ政治的影響からの解放(freedom from political influence)をも意味していたのである。

ヨーロッパの国有鉄道の改組に関する法律にはこの自主(Autonomie)という語が用いられている場合が多い。イタリアの場合は先にあげたが、スイスでも1923・2・1の法律にはスイス連邦鉄道と称する「自治的官庁」という語が用いられており、フランスの1926・11・6の大統領令には、フランス国有鉄道に「財政的自主権」を与える旨が規定されている。この語を国有鉄道事業の名称にまで入れた例としては、ルーマニアの1929・6・27の法律に「自主的国营事業ルーマニア鉄道(Autome Regie der Rumänischen Staatsbahnen)を創設す」という規定がある。自主的と称せられている諸国においても、国鉄の国に対する自主独立の程度はおのおのいちじるしく異なっている。實際上自主ということとは、法律の形式的表現や名称によって与えられるものでないことはいうまでもない。会社とか、公団とか公庁とかいふ表面的な形式のみを見て、自主的だとか自治的だとか判断することはもっとも警戒しなければならない。法律が独立の経済企業たることを明らかに規定しても自主化の証左とはならない。法律の原文が真の自主化を目的としたと思われる場合で