

も、後から妥協によってその意味を失ってしまったこともしばしばあった。旧式の国鉄にただ近代的なマントを被せただけの国もある。1926年のポーランド国鉄の組織のごときはその例である。

自主化の程度は、具体的組織とその特長を詳細に観察評価せねばわからない。独自の法人格をもつということは、自主化にとって決定的意義を有するものではない。純然たる国家官庁にも独立の権利能力(機関人格)を与えることができる。法人格を付与することは国鉄と国との関係については、本質的影響の少ない便宜的な手段なのである。スイス連邦鉄道のように法人格をもつていくとも独立の企業と見得るものもある。公社とか公法上の団体という名目だけが企業の独立に対して決定的なものではなく、これはむしろ他の具体的特長と関連してのみ評価さるべきものである。

3 自動車の台頭による鉄道政策の転換

現代の鉄道政策は、自動車のぼっ興によって大きな転換に直面している。自動車の発達はいわゆる世代の交通界にもっとも大きなできごとである。1世紀もの長い間鉄道によって王座を追われていた道路は、自動車の台頭によってむかしの権勢を取りもどした。自動車の発達によって道路のルネッサンスが行われたのである。19世紀から20世紀の初めにかけて鉄道は、経済や文化の構造を支配する大きな要素であった。蒸気機関が内燃機関よりもさきに発明されたという偶然的な発明の順序によって、鉄道が百年も早く自動車に先んじて実用化されてから鉄道は、線上の交通を発達させて国民経済を線路という糸でじゅずつなぎにした。停車場の位置とその運転方法とは、国民生活のリズムを支配し国民を田舎から都市へと追いやった。線路から離れた町や村は、当時死刑の宣告を下されたような観があった。

当時は鉄道が唯一の強力な陸上交通機関であったが、自動車の発達によって鉄道の交通における独占的地位が崩壊してからのち、鉄道の展開した線上の交通はいまや面積的に広げられ、道路網はその大動脈から以前よりもっと細かく分岐発展して全国民に新鮮な血液を供給する血管網になった。鉄道の線路選定が町村や地方に死刑の宣告を下すような時代は去って、町々村々には道路というむかしからの自然的な動脈によって、各方面から同時に生命が通うようになってきた。強力な鉄道は経済界に企業の集中化、独占化のすう勢をもたらしたが、自動車は反対に企業の個人化、企業集中緩和の傾向をもたらした。自動車の発達は、大量生産や企業の集中時代に中小産業に自由競争の可能性を与え、社会的にきわめて大きな影響をもたらした。内燃機関の発明があってから、鉄道でもこの内燃機関を利用したり、蒸気のかわりに電力を利用したが、内燃機関の正嫡(せいちゃく)の子供の自動車の利点にはなかなかおよびもつかない点が少ない。

自動車は鉄道のように線路にはしばられていない。道路のあるところに縦横にどこにでも進出して、戸口から戸口への直接の運送をすることができる。また鉄道はその敷設に大きな資本を要し、短い区間の運送を行うだけでは収支が償わない。大量貨物が集散するような都市間をつなぐ大規模な経営には有利であるが、これに対して自動車は道路を自ら敷設し保守する要がないので大きな資本を要せず、車両だけを調達すればたやすく運送ができ、誰でも個人的に簡単にこれを所有し得るという特長があるので急激な発展と膨脹をした。自動車が公道を走り交通路の費用を負担せずに済むということは、自動車の発展を激成した大きな理由である。自動車ができてから鉄道の独占性

は崩壊し、鉄道と自動車の競争は実際上ほとんど国家の統制を受けることなく行われ、そのため国民経済の上からみて二重資本の投下となり、鉄道が独占時代に行った公共経済的な交通サービスが危殆にひんするようになった。鉄道はその脅威を受けて赤字を増大し、大きな資本をだんだんくいつぶすようになり国民経済全体からみると、由々しい不生産的な結果を招来するようになった。

しかし鉄道よりも自動車にすぐれた利点があるとしても、自動車が鉄道を完全に駆逐してしまうことはできない。国全体の輸送事情を満たすには、大都市の通勤輸送とか、長距離大量の貨物輸送については、どうしても鉄道が存続していなければならない。いかに自動車が普及発達したとしても鉄道は、依然陸上交通の重要な分野を負担するバックボーンである。無統制な競争によって鉄道がその機能を発揮し得なくなったならば、国民経済に大きな破たんをきたし、非常な不利益をおよぼすことは明らかである。

この2つの交通機関は、あくまでも併存しておのおのその機能を発揮しなければならないが、しかし単に併存するだけで、国民経済的にみて資本の浪費をもたらしたり、無謀な競争によって不利をもたらしてはならない。そのためには調整策が必要である。2つの交通機関を調整して国民経済全体の交通需要を適当な輸送力、無だのない輸送力で充足し、結局のところ国民がもっとも安い輸送原価で各種交通機関の特質と利点を十分に享受することができるようにしなければならない。

わが国では自動車の発達が欧米諸国のように激しくないせいか、この問題があまり真剣にとり上げられていない。自動車の発達によって鉄道の独占的地位が崩壊したにもかかわらず、鉄道に対する交通の諸法制や鉄道の経営方式は依然として独占時代そのままであり、鉄道はかつて独占的地位のゆえに課せられていた束縛に今もなお服している。しかも自動車は独占的な交通機関ではないとの理由で、鉄道のように種々な拘束を受けてはいない。その結果鉄道と自動車とは、不公平な条件のもとに競争せざるを得なくなった。2つの交通機関に競争をさせるにしても、また2つの機関を調整するについても、この不公平な条件を是正するということが、まずもって問題となる。この条件についてまずわれわれの注目をひくのは、両者の交通費用負担の不均衡である。鉄道は線路の建設、保守、保安について厳重な法規にもとづいて全部の費用を負担しているが、自動車は、その通路すなわち道路の費用を負担していない。道路はもっぱら公共負担で建設され、保守されている。なおわが国では自動車と鉄道とがともに使用する踏切りの費用さえも、鉄道だけがもっぱら負担しているような有様である。共存共栄のためにも、健全な競争によって社会の進歩をはかるためにも、公平な条件を必要とするという点からみて、自動車は道路の費用に対して適当な公課を負担すべきではあるまいか。

このほか鉄道には、自動車に課せられていない、いろいろな公共経済的な義務と負担が課せられている。鉄道には経営継続の義務が課せられている。鉄道はたとえば収益を償わなくなった線路でも、その営業を簡単に休止または停止することができない。また鉄道は日常生活に必需のサービスを各人に提供しなければならないとの理由で、法律によって一定の条件を備えた場合には、鉄道を利用しようとするすべての旅客と貨物を運送しなければならないという運送引受義務を負っている。これがために鉄道は、自動車のようにもうけの多い旅客や荷物を選り食いすることができないのである。

そのほか鉄道がその独占的地位を利用して一部のものに特別