

なっているため、軌道工事が道路に密接な関係を有するためである。帝都高速度交通営団（東京の地下鉄）は、都市計画などの関連から、地方鉄道であるのにもかかわらず、帝都高速度交通営団法上運輸・建設両大臣の共管となっている。またその監督については公法上の法人たる特殊性から、総裁をはじめ役員は主務大臣が任命し、監督上必要な命令をなしうるなど特別な規定を設けている。

なお運輸大臣が民営鉄道に対し監督権を行使するにあたっては、つぎに掲げる事項については運輸審議会にはかり、その決定を尊重してこれをしなければならぬことになっている。

(1) 地方鉄道・軌道・無軌条電車における基本的な運賃および料金に関する認可または変更の命令

(2) 地方鉄道の免許ならびに軌道および無軌条電車の特許

(3) 地方鉄道の免許の取消、軌道もしくは無軌条電車の特許の取消、または地方鉄道・軌道もしくは無軌条電車の営業の停止

(4) 地方鉄道・軌道および無軌条電車の営業線の休止または廃止の許可

(5) 地方鉄道・軌道もしくは無軌条電車の会社の合併、事業の譲渡もしくは譲受または事業の管理の委託もしくは受託の許可または認可

(6) 前各号に掲げる処分に関する訴願の裁定

以上のうち運輸審議会が軽微な事案として認めるものについては、運輸大臣は運輸審議会にはからないで、これを処分することができる。→民営鉄道。軌道。専用鉄道。無軌条電車。索道。運輸協定。軌道の監督機関。(岡田 総)

てつどうのこくゆう 鉄道の国有

1 鉄道国有の諸形態

鉄道の所有形態は大別すると公有・私有・公私合同所有の三者となる。鉄道の国有は、鉄道の公有形態のうちのもっとも主要な形態である。

鉄道の所有形態として同じく国有方式を採用する場合でも、その経営形態のいかんによって、国有国营・国有私営および所有経営のいずれかまたは双方についての国家と私人の合同という種々の形態があり得る。最後の形態によるものは、いわゆる半官半民で、終戦前の満鉄はその一種である。役員は政府任命と株主総会選任とがあり、資本支配のため半額政府出資が多い。国有私営は、特殊な理由で政府所有の鉄道を民間に経営（貸付または営業の委託）させるものである。終戦前の満州国有鉄道の満鉄委託経営はその適例である。ところが鉄道のように長期巨額の投資および多大の維持改良費を要する事業において、所有者と経営者とを異にすることは不都合をもたらすことが多いため、国有私営のような制度は異例に属し、所有と経営とが同一主体に属する形態がもっとも一般的に行われている。すなわち国有形態を探る場合は国有国营とすることがもっとも多い形態である。わが鉄道国有法は、[一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ総テ国ノ所有トス]（第1条本文）と規定し、単に[国の所有とす]というにとどまるが、これは[国有国营とする]との意味に解すべきであろう。

国有国营鉄道の場合には種々の管理方式がある。国家が直接管理するもの、政府の任命する委員会が管理するもの、特殊の公法人を設立してこれをして管理させるもの等がある。最近国有国营鉄道の管理方式として、官僚的経営の独善と非能率とを避けるために、政府が直接管理することを避けて、経営主体として特殊の法人形態を設定する傾向が多くなった。わが国の国有鉄道は、従来は純然たる官庁組織経営であったが、昭和24・6・1以後運輸省から分離して、特殊の公法人たる[日本国有鉄

道]がその管理・経営に当たっている。

2 国有か民有かの問題

鉄道の所有形態・経営形態は、それによって立つ社会経済の状態によっても相違している。自由主義・資本主義が概して自然的な成長をとげた国においては民有民営方式がとられているのに対し、自由主義・資本主義を輸入し資本主義経済を急速に育成発展させるため、国家的保護を必要とした国では、多くは国有国营方式が採られている。したがって国有といふ民有といふも、要するに当該国家の歴史的所産であるといひ得る。しかし鉄道については、それのもつづぎのような性格から国有国营への強い要請がある。すなわち (1) 社会の各方面に直接間接に広範かつ重大な影響をおよぼす。その在り方いかんが当該社会全体の文化・社会・経済に対して決定的な作用をおよぼす——公共性 (2) 運送需要者が不特定多数であるため需要者側からの統制の機会に欠けている——公的統制の必要 (3) 運送が全国的に秩序と統一をもつことを生命とする——経営単一化の必要 (4) 事業経営が相当程度の独占権または特権をもつ必要がある——独占性。このような鉄道のもつ性格から、少なくとも全国的な基幹線は国有国营にされることが従来要請されることが多かったのである。

一般的にいつて、国有(国营)・民有(民営)いずれの側にも利害得失がある。国有(国营)の場合をみると、つぎのとおりである。

(1) 有利な点

ア 国家の信用が大であるため資金調達が可能である。したがって資本費も少額ですますことができる。

イ 利潤の追求を直接の目的としないため、1国または1地方全体の交通のために必要な鉄道は、たとえ営業的に不利な場合においても、国費をもってその建設をはかることができる。

ウ 上と同じ理由にもとづいて、国家の経済的負担をもって社会政策・経済政策の目的に適合する運賃制度を採用することができる。

エ 広範囲にわたって経営が単一化されるため、運送の連絡・規律・統一が期待でき、施設・車両などの使用が集約化される。

オ 統一ある運用が可能であるため、国防上の要請に適合する。

カ 競争の場合に必要となるべき広告費等を節約することができる。

(2) 不利な点

ア 鉄道の建設・運賃の決定・人事関係が政争の具に供されるおそれがある。

イ 競争からの刺激を失い官僚独善に墮しやすいため、経営能力が低下する。

ウ 財政上の種々の規則に束縛されて、臨機の処置を敏捷に行い得ないきらいがある。

エ 大規模企業に伴ないやすい経営の硬直性を免れたい。

3 鉄道国有の現状

現在世界の鉄道全延長のうち、国有がほぼ半ばを占め、国内鉄道延長の過半を国有国营とする国は数において世界全国の $\frac{2}{3}$ をこえている。最近の傾向としては、国有化の傾向が強くなり、国有国营を原則とする国の数と、実際に国有となった鉄道延長とは、次第に多くなっている。多年私営の伝統に輝いたイギリスも、第2次大戦後労働党の政権下に1947年について鉄道国有を断行した。

鉄道建設の当初から現在に至るまで、国内鉄道の大部分を国