

年には民営鉄道に対する統制機関として鉄道軌道統制会が設立された。また空襲の激化に伴って20・3には地方鉄道軌道の戦時補助規則が施行された。このように民営鉄道は各方面からの国家の統制を受け、戦争目的に奉仕したが、この間18年から19年にかけては戦時経済上必要な22の路線が国鉄に強制買収され、また施設資材の転用のため、遊覧などを主目的とした65路線が営業の休止を命ぜられた。戦争末期の空襲による被害も大きく、線路延長270km、橋梁(きょうりょう)40箇所、停車場104箇所損傷を受け、建物の全壊または半壊したものは45万m²で全面積の15%に達し、戦災車両の総数は約2,700両、うち電車は2,100両で、電車総数の25%に達した。

6 戦 後 あしかけ9年にわたる戦争で民営鉄道は直接の戦災をはじめ、施設の酷使による荒廃、強制買収、企業整備などにより、深刻な影響をうけて終戦を迎えた。昭和11年度における地方鉄道業者数250、軌道経営者数120計370、営業キロ程合計9,317kmに対して、終戦直後の20年度末においては地方鉄道145社、軌道65社計210社、営業キロ程合計7,521kmと著しく減少している。これは上述のように国鉄の買収と営業休止に原因しているのであって、減少路線の内容は、買収22件1,064km、廃止30件116km、休止35件123kmである。しかし戦後輸送力の増強整備が進められ、これらの路線も徐々に復活をみるに至り、昭和30年度末においては地方鉄道・軌道の経営者数は152社および56社で、営業キロ程合計7,578kmとなっている。

現在民営鉄道は終戦直後の荒廃から立ち直り、逐年輸送力を回復して、一部を除いては施設および車両の整備もほぼ完了したのであるが、現在および将来における民営鉄道の経営は容易ならぬ問題に直面している。その経営の現状についてみると、一部大電鉄を除き、依然として経営上困難な状態にある。とくに地方中小私鉄においてこれがいちじるしい。いま鉄道の経営状態を他のそれと比較してみると(昭和31下期)、全産業の平均自己資本収益率が16.4%であるのに対して、民営鉄道のそれは7.5%であり、また全産業の平均配当率が14.3%であるのに対して、民営鉄道のそれは11.6%と低位にある。これは民営鉄道が公益事業として、その運賃が一般物価にくらべて低位に抑制されていることが一つの原因であり、また他の交通機関とくに自動車との競争が激化してきたことも大きな影響を与えている。戦後目覚ましい発達を遂げつつある自動車運送事業は、鉄道にくらべて少額の資金をもって容易に事業が経営できること、鉄道にない機動性にとんでいることなどの特性をもっており、さらにその車両の大型化、輸送の長距離化の傾向とあわせて、陸運の大宗たる鉄道の地位を大きくおびやかしている。このように収入面において好調を望みえない一方、必要資材の高騰、保守費の値上り、ベースアップによる人件費の高騰などによって、経営費が増大して一般的に収支の不均衡をきたしている。このような現状を打開し、民営鉄道の健全な発達をはかることは容易なことではない。民営鉄道はその地方の実情に適合した輸送機関として、他の交通機関では満たし得ない交通需要を充足してゆくことは、経済的・社会的に絶対必要である。それゆえ民営鉄道の存続と発展のためには、事業者が全力を傾注すべきことはもちろんであるが、国家として資金の確保、交通調整等の政策を強力に推進することが必要である。——民営鉄道。陸上交通事業調整法。(坪井為次)

みんしゅうえき 民衆駅

1 意 義

駅舎およびその付帯施設に接着する施設の一部を部外者に使

用させることを条件として、その建設費の一部または全部をその部外者に負担させて建設する駅施設の呼称である。すなわち民衆駅の名称はこのような形態によって建設された施設のみの呼称であって、駅という概念ではない。したがって駅舎の一部だけがこの種の形態で建設されたような場合は、その部分だけを民衆駅と呼称する。たとえば東京駅の場合、八重洲口本屋施設(関連施設を含む)だけを民衆駅といい、乗車口・降車口を含めた旧本屋施設は民衆駅とはいわないのである。

2 沿 革

戦後国鉄の財政は窮乏をつけ、戦災を受けた駅舎の復旧が意の如く進められなかったが、都市の復興が進むにつれ部外からの駅舎復旧の要請が強くなり、これに応じて民衆駅の建設ということが考えられた。昭和23・7豊橋市長からの申請によって、豊橋駅の民衆駅施設の建設承認を行ったのもって国鉄民衆駅のはじめとする。その後漸次各地においてこの方法により駅舎が建設され、昭和32年度末現在、東京駅の八重洲口本屋施設を初め次ページ表のとおり20駅が数えられる。

3 民衆駅の種類

上記20の民衆駅を分類するとつぎのとおりとなる。

(1) 国鉄と請願者がそれぞれの専用部分の工事費を負担し、かつ旅客公衆の使用部分(コンコース、待合室等)を折半負担するもの。

これはさらに建物の所有権の帰属方式によってつぎのように分れる。

ア 建物の所有権が国鉄に帰属するもの。

札幌、富山、金沢、福井、沼津等大半の民衆駅

イ 一階以下の部分が国鉄に帰属し、その他は請願者所有となるもの。

東京駅八重洲口本屋

(2) 請願者が建設工事費を全額負担するもの。

財産帰属はつぎのように分れる。

ア 一階以下の部分が国鉄に帰属し、その他は請願者所有となるもの。

池袋駅東口

イ 建物の所有権が国鉄に帰属するもの。

高円寺

4 民衆駅の建設基準

民衆駅の建設についてはそれぞれ異なった条件を付して承認されてきたが、この種のものに対する内外の批判が強かったので、昭和28・10民衆駅等運営委員会が本社に設置され、その答申にもつぎ、民衆駅の建設基準を設け、今後建設する民衆駅はすべてこれによることになった。その概要はつぎのとおりである。

(1) 建設の対象となる駅 ア 災害を被った駅 イ 老朽で取替工事を施行しなければならない駅 ウ 都市計画との関連上改築、移転を必要とする駅 エ 輸送需要の増加に伴ない改築を必要とする駅。

(2) 建設承認の相手方 建設の承認は駅舎の建設を完遂する上から、資力信用十分な地方公共団体、法人もしくはその他の団体で、国鉄の業務に十分協力するもので、原則としてその後の民衆駅の営業の運営についても確かつ継続的に処理する能力のあるものに対して行う。この場合建設承認の相手方である地方公共団体が、建設完了後の営業の運営を行わないときは、あらかじめ適格な事業主体を確定して建設の承認をするものとする。

(3) 工事の設計および施行 駅の公共性を確保するために、