

於 東京経済大学

2006年10月15日

# 鉄道史学会統一論題報告 へのコメント資料

日本大学商学部

桜井 徹

コメントは、事務局から事前に送られてきた報告者の要旨に基づいている

# 国家介入とその形態

## a. 国家介入の根拠:公共性

1. 政治的・軍事的・財政的必要性と経済的必要性
2. 国家の蓄積機能と正当化機能(オッコンナー、池上惇/横尾邦夫監訳『現代国家の財政危機』御茶の水書房、1981年)
3. 資源の効率的配分、所得再分配、社会の安定(マスグレイブ)

## b. 国家介入の形態

1. 国有化(Nationalization:Verstaatlichung)
  - i. 西欧型
  - ii. ビスマルクの国有化(邦有化)
2. 公益事業規制
  - i. 合衆国型
  - ii. グラッドストーンの運賃統制

# 国家後退とその形態

## a. 国家後退の根拠:企業性

1. 経営目的(経営効率化)
2. 競争目的(競争導入)
3. 財政目的(財政収入)

## b. 国家の後退の形態

1. 公企業の民営化(Privatization, Privatisierung)
2. 公益事業の規制緩和
3. 地方分権?

# 公企業民営化の形態

I. 形式的民営化(法律形態の変更、官庁企業・公共法人から株式会社形態)

II. 実質的民営化

a. 所有権の移転による民営化

1. 完全民営化

2. 部分的民営化

b. 所有の移転を伴わない民営化

1. 賃貸、リース

2. 経営委託

# 鉄道における独占と競争

- a. 交通手段(モード)間からみた独占と競争
  - 1. 水路・馬車等との競争から独占化(19世紀後半から20世紀初頭)
  - 2. 道路との競争による独占の崩壊(20世紀後半～)
- b. 鉄道内の独占と競争
  - 1. 国有による統一、民有(政府規制)による統一
  - 2. 国有による分立、民有による分立

# 図1 第1次大戦後の各国の鉄道における国有鉄道の割合

	年	鉄道マイル合計	国有鉄道	国有鉄道比率
アルジェリア・チュニジア	1923	4,210	1,799	42.7%
アルゼンティン	1923	22,228	3,985	17.9%
オーストリア	1922	4,274	2,964	69.3%
ベルギー	1923	6,956	2,759	39.7%
ブラジル	1923	18,703	14,948	79.9%
英国諸島	1924	23,339	—	0.0%
ブルガリア	1923	1,635	1,635	100.0%
カナダ	1923	40,094	20,523	51.2%
チリ	1923	5,642	3,133	55.5%
中国	1922	6,822	4,001	58.6%
チェコスロヴァキア	1922	8,714	5,305	60.9%
デンマーク	1922	2,662	1,283	48.2%
蘭領インド	1922	1,878	1,554	82.7%
エジプト・スーダン	1922	4,883	2,335	47.8%
フィンランド	1923	2,770	2,584	93.3%
フランス	1922	33,208	5,586	16.8%
ドイツ	1922	35,558	32,785	92.2%
ギリシャ	1924	1,470	795	54.1%
ハンガリー	1922	5,327	1,877	35.2%
英領インド	1924	40,401	37,029	91.7%
イタリア	1922	12,473	9,747	78.1%

日本	1923	10.632	6.722	63.2%
ユーゴスラビア	1923	5.696	4.722	82.9%
ルクセンブルク	1923	334	122	36.5%
メキシコ	1922	16.406	12.795	78.0%
オランダ	1923	2.392	—	0.0%
ノルウェー	1923	2.148	1.877	87.4%
ペルー	1923	2.077	1.100	53.0%
ポーランド	1923	10.312	9.850	95.5%
ポルトガル	1923	2.124	843	39.7%
ルーマニア	1923	7.246	7.246	100.0%
ロシア・シベリア	1922	30.732	24.509	79.8%
南西アフリカ(旧独領)	1924	1.304	967	74.2%
スペイン	1923	9.504	—	0.0%
スウェーデン	1924	9.548	3.487	36.5%
スイス	1923	3.422	3.422	100.0%
欧州部トルコ	1923	257	—	0.0%
南阿連邦	1924	11.679	1.113	9.5%
合衆国	1923	250.282	—	0.0%
欧州	1923	227.581	123.398	54.2%
南北アメリカ	1923	369.839	57.302	15.5%
アジア	1923	75.894	57.353	75.6%
アフリカ	1923	33.783	16.214	48.0%
オーストラリア	1923	29.540	26.454	89.6%
世界合計		736.637	280.721	38.1%

注) ベルギーは地方鉄道を含む

原資料) English "Railway YearBook", 1926, August 12, 1927.

出所) Walter M.W. Splawn, Government Ownership and operation of Railroads, The Machmillan Company, 1928, p.4

# 図1 21世紀初頭における各国の鉄道の所有形態、 上下分離とオープン・アクセス

表Ⅲ-1 所有形態、インフラの分離、軌道へのアクセスに関する国別分類

インフラの分離と 所有形態	オープン・アクセス	限定されたオープン・ア クセス <sup>(60)</sup>	非オープン・アクセス
インフラを分離、 民間企業	英国 ビクトリア州（オースト ラリア） <sup>(61)</sup>	—	—
インフラを分離、 公営企業	スウェーデン ルーマニア ニューサウス・ウェール ズ州と州際鉄道事業 （オーストラリア）	—	フランス
インフラを分離、 公共部門に所有さ れた共同持ち株会 社の子会社	ドイツ オランダ ポーランド	—	—
垂直統合された公 営企業	イタリア チェコ共和国 クィーンズランド州 （オーストラリア）	—	—
垂直統合された民 間企業	オーストラリア南部地域	米国 カナダ オーストラリア西部地 域 <sup>(62)</sup>	ニュージーランド 日本 <sup>(62)</sup>



# Splawn作成表からの知見

- アジア・オーストラリア・欧州は国有鉄道比率は高い、ヨーロッパではイギリス、フランス、スペイン、ポルトガルの国有鉄道比率がゼロか低い。
- 南北アメリカは著しく低い。合衆国が国有鉄道比率が低いため

# 松下報告へのコメント

- a. 「鉄道国有化への道すじが一直線であったかのように説く見解からの脱却が必要なこと」という問題提起の適切性
- b. 問題提起が日本の鉄道政策史研究にとって有する意義
- c. 国有化を経営形態の変更ではなく、国家による鉄道統一とする視点の必要性
- d. 使用語句の問題
  - 桂内閣の案は、経営形態論的に正確に言えば、官民共同経営論である。

# 富田報告へのコメント

- a. 第二次大戦直後におけるイギリスの鉄道国有化の背景が、社会主義的イデオロギーだけでなく、不十分な規制への対応、私的独占からの消費者の保護、特定産業の救済など多様であったことを分析。
- b. 多様性の統一的理解の必要性
- c. Herbert MorisinとSocialization

# 松永報告へのコメント

## a. ドイツ鉄道問題における分邦主義の意義

1. ビスマルクの時代:松永氏指摘
2. 第二次大戦や1994年の民営化(地域化)において登場
3. Bayern ist nicht Deutschland?

## b. 鉄道統一化の要請の存在

1. ビスマルクに邦有化
2. ライヒ鉄道の成立
  - ヴァイマル憲法89条「一般交通の用に供する鉄道を国の所有として継承し、統一的交通手段として管理する」

# 堀報告へのコメント

## a. 他の三報告との相違

1. 鉄道国有化ではなく鉄道民営化問題
2. 対象時期も一番新しい

## b. スウェーデンの民営化の特徴の指摘

1. 上下分離
2. オープンアクセスの採用

## c. スウェーデン鉄道民営化における国家介入と国家後退

1. 国家介入:インフラの公的所有の維持
2. 国家後退:株式会社化、競争導入

## d. スウェーデン鉄道民営化における「地域化」の意味

## 3-c. 鉄道統計からみた国有化と民営化

- ① 貨物輸送:産業輸送と旅客輸送:労働力輸送
- ② 3つの数値の推移
  - i. 車両キロ(貨物車キロ+旅客車キロ)に占める貨物車キロの割合の推移
  - ii. 1日1キロ平均旅客輸送人数と1日1キロ平均輸送トン数
  - iii. 収入における貨物収入の割合
- ③ いずれの数値とも、鉄道国有化は貨物輸送が重要になりつつあるときに、鉄道民営化は貨物輸送が重要でなくなりつつある時に行われた

Fig.6 1日1キ口平均輸送人員

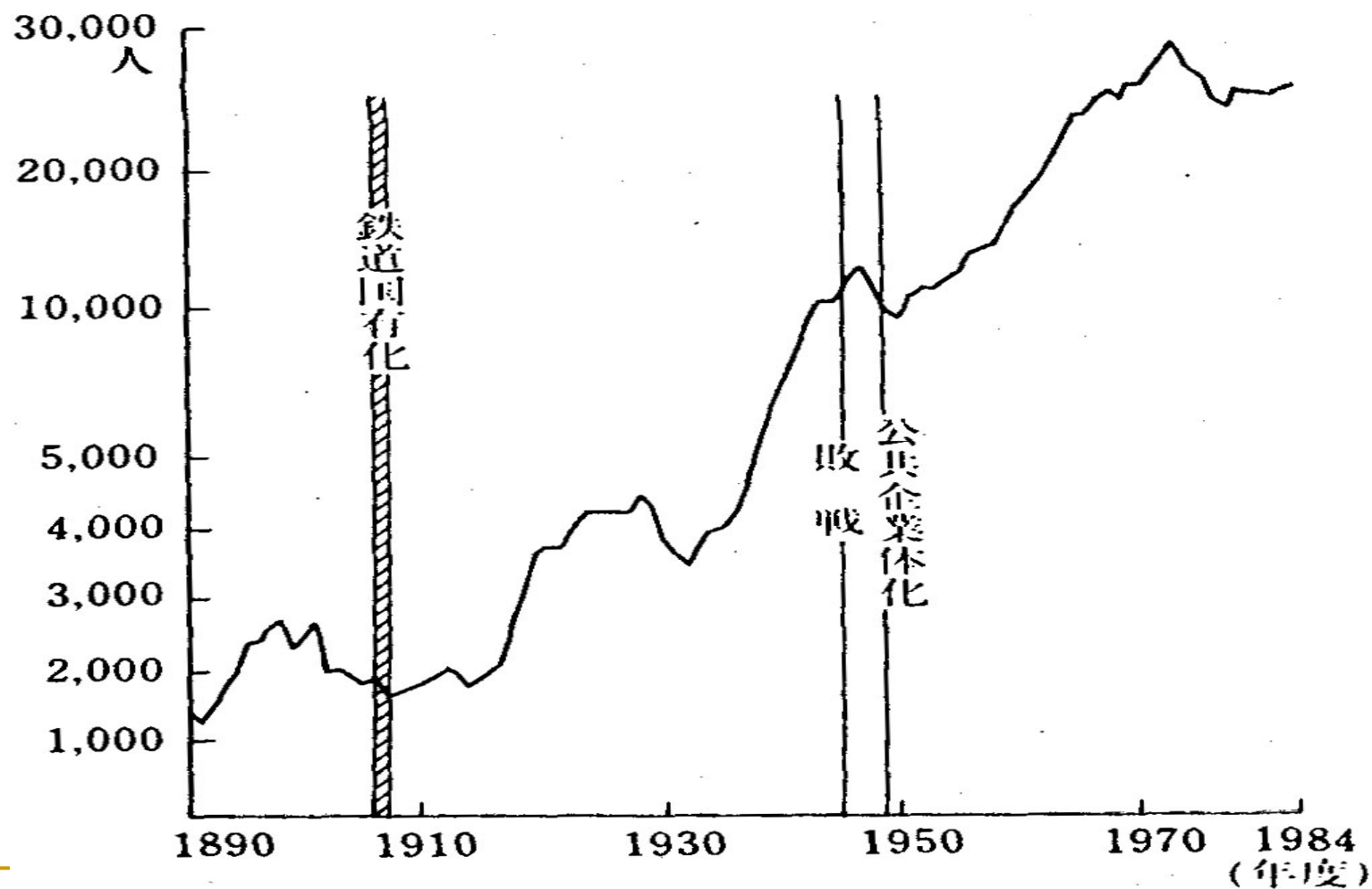
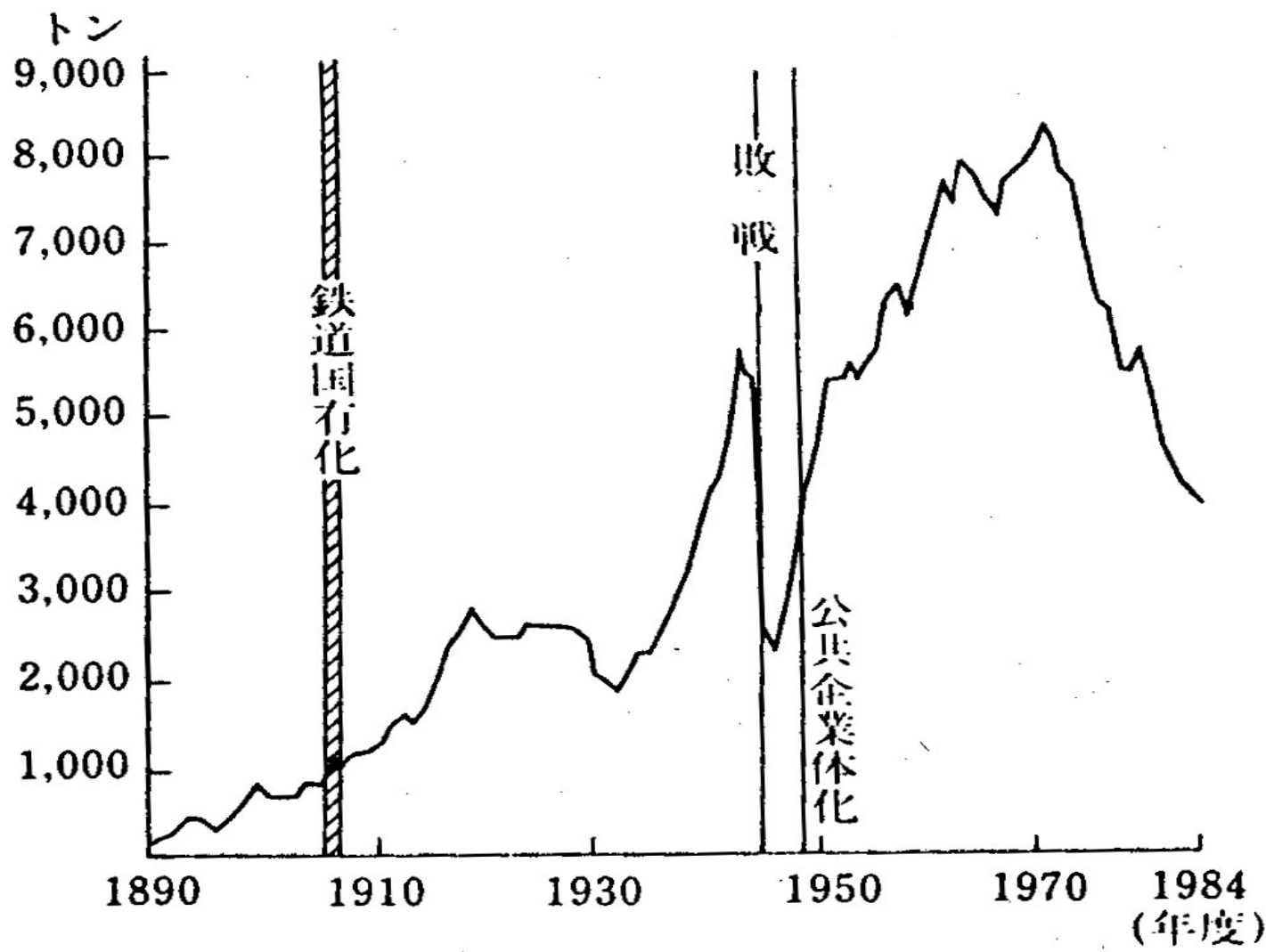


Fig.7 1日1キロ平均輸送トン数



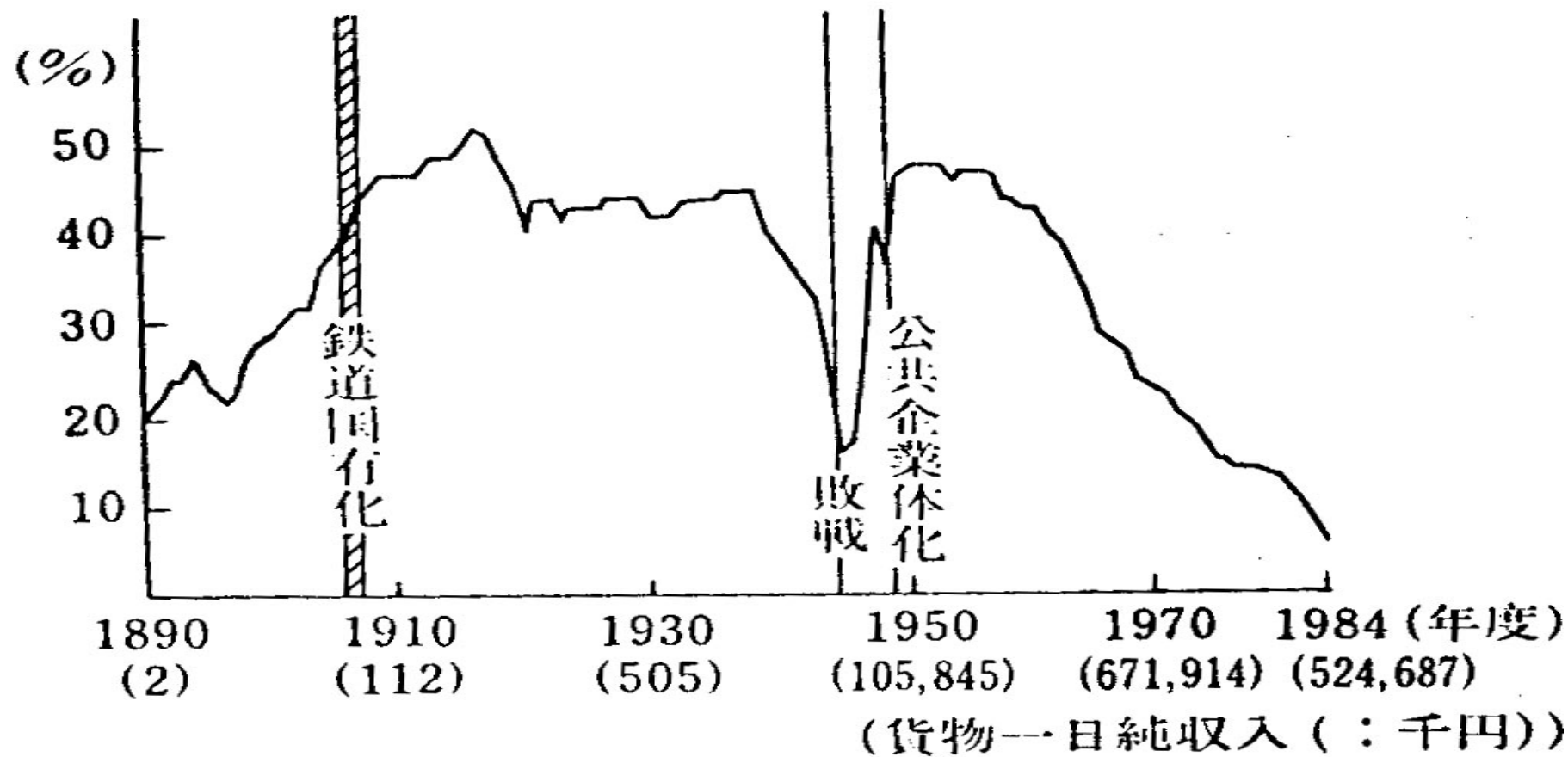


# Tab.6 世界の鉄道事業民営化

年	鉄道名	経営形態の変化	所有形態の変化	分割方法
1987年3月	Conrail	株式会社	株式売却	×
1987年4月	JNR	特殊会社	一部売却	地域、貨客
1989年1月	SJ	×	×	上下
1991年以降	アルゼンチン	コンソーシアム運営	...	×
1990年	C R	...	...	...
1992年8月	FS	株式会社	×	×
1992年8月	MSR	株式会社	×	上下
1992年	NCR	株式会社	×	×
1993年7月	NZ Rail	株式会社	米国企業などに売却	×
1994年1月	DB+DR	株式会社	×	上下、貨客
1994年4月	BR	株式会社	売却(RailTrack:破産)	上下、地域、貨客

出所)桜井 徹『ドイツ統一と公企業の民営化』同文館、1996年など

Fig.8 純収入に占める貨物収入の割合



# Fig.10世界の鉄道輸送量(2000年)

## 2 鉄道輸送量 (2000年)

