

ドイツにおける鉄道国有化

—プロイセンの事例と財政—

山 田 徹 雄

DIE VERSTAATLICHUNG DER EISENBAHNEN — DARGESTELLT AM BEISPIEL PREUßEN —

Tetsuo YAMADA

Atomi Gakuen Women's University, Niiza-shi, Saitama 352

Bei diesem Beitrag, läßt sich der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen erklären und diese Vorgänge waren in ihrer Bedeutung für die Staatsfinanzen sehr wichtig.

Am Ende Oktober 1879 war dem Abgeordnetenhaus der Entwurf über den Ankauf der Berlin-Stettiner, der Magdeburg-Halberstädter, der Hannover-Altenbeckener und der Köln-Mindener Eisenbahnen zugegangen. In der Session des Abgeordneten von 1882 hatte die Regierung weitere Verstaatlichungsvorschläge eingebracht. Dadurch suchte sie einen Einfluß auf die außerpreussischen Eisenbahnen zu gewinnen.

Die finanzielle Ergebnis der Verstaatlichung war besonders günstig und die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung erfuhr eine bedeutende Steigerung.

Key words: Staatsbahnsystem, Verstaatlichung der Eisenbahn

はじめに

我が国において国鉄の民営化がさし迫った課題となっている現在、その原点ともいえる「鉄道国有化」を検討することは、鉄道の経営形態に歴史的展望を与えることになろう。本稿では、19世紀にビスマルク体制下で行なわれたプロイセンの鉄道国有化を概観する。ドイツの鉄道政策を論じる際、帝国レベルの政策展開と支邦レベルのそれという、いわば重層的な視角から分析する必要がある⁽¹⁾。以下においては、支邦の経済政策にすぎないはずの「プロイセンの鉄道政策」が、いかなる意味で、また、いかなる程度まで全ドイツの問題と関わりを持っていたかを論じよう。

(1) プロイセン単独国有化

ビスマルクが「帝国鉄道」の構想を実現しようとしたとき、その動機の第一は、基軸的な交通手段の支配による帝国の強化であった。このことは逆に、支邦の独自性の前にプロイセン政府が制約を感じていたことになる。その一例として「ベルリン・ドレスデン鉄道」をめぐるプロイセンとザクセンの確執があげられよう。プロイセン政府が、経営困難にある同鉄道の経営権を掌握しようとした際、鉄道の通過するザクセン政府が強い抵抗を示し、連邦参議院が仲裁に入るという一幕があった⁽²⁾。

ビスマルク自身、諸邦の連邦分立主義の主張を前にして、プロイセンが単独で国有化に向かわざるをえないと予期していた。1876年の「帝国鉄道法案」の起草に際して、彼は次のように記している。

『もしも、プロイセンの鉄道所有の帝国への移行の為のプロイセン政府の努力が、帝国の多くの人々の反対の前に挫折したら、そのときには、プロイセン自らの国有鉄道所有の拡大と整理統合が、プロイセン鉄道政策の次の目標と考えられるのは、疑いもなからう。』⁽³⁾

また、同年6月、ビスマルクは次のような書簡を商務大臣アーヒェンバッハに送っている。

「一刻も猶予なく、次のプロイセン議会に主要路線の買収協定に関する提案を用意しなければならないほど、事態が切迫しているように思える。……たとえそれが帝国で困難にぶつかろうとも、少くともプロイセンの範囲内で鉄道制度が徹底して整備されることになろう。」⁽⁴⁾

ビスマルクが、プロイセン鉄道政策の次の可能性を展望する一方で、ヴェルテムベルクのエルベンは、非プロイセン支邦の立場から警告を発するのである。1876年3月のヴェルテムベルク議会で、ビスマルクの帝国鉄道計画を弁護しつつ、次のような内容の演説を行った。即ち、帝国鉄道政策による改革か、さもなくば純プロイセン鉄道政策による改革か、言いかえると、ドイツ鉄道制度に関する連邦参議院の正当な支配か、さもなくばプロイセン鉄道省の多かれ少なかれ苦痛に感じられる支配か⁽⁵⁾という可能性を論じ、前者の挫折に後者の展望を見いだしていたのである。

エルベンも、来るべき10年間のドイツの鉄道史を予想し、支邦の立場からプロイセン単独の国有化を懸念していた。

こういった状況下で、1876-78にプロイセンの私有鉄道の多くの路線が、国有化（→国鉄への移行）及び国営化（経営管理権のみ国家に移譲）されたが、後に行なわれた計画的国有化とは連関をもたず、単に経営難にある私鉄の救済と国家による保護・管理の強化を目的としていた。従って、この時期は本格的国有化に先行する『準備期』⁽⁷⁾或いは『プレリュード』⁽⁸⁾と指摘されている。私有鉄道の計画的国有化の始まる1879年4月には

国有鉄道	5,255 km
国営私有鉄道	3,852 km
私営私有鉄道	9,430 km

という状態で、国鉄が有機的なつながりを持たずに、私鉄の間に散在していたのである。⁽⁹⁾

私鉄の計画的国有化を遂行する直接的な契機となったのは、所轄官庁の担当大臣に国有鉄道論者が就任したことであった。1878年3月、商務大臣がアーヒェンバッハから前帝国鉄道庁長官マイバッハへ交替した。前者は、私有鉄道論者ではなかったが、混合鉄道制度を理想と考えていたので、国有鉄道制度の信奏者である後者の登場は、ビスマルクの計画遂行に好都合であった。⁽¹⁰⁾

(2) 国有化法案

1789に始まるプロイセンの私有の国有化は、複数の立法をもって実現されるが、それには共通した原則が確認できる。

諸会社との協定の締結にあたって、二つの原則がみられる。まず第一に、私鉄の買収は株式の買

戻しによって行なわれるので、取引所における投機を回避するために政府は慎重な対応を行った。内閣で決定された入札値は秘密が保たれ、取引所相場が適当と判断されたときにはじめて、入札が公にされ、企業と協議に入ったのである。

第二に、政府は買収する鉄道に対する支配力をできる限り早く獲得するために、さしあたって資金援助と引きかえに経営権だけを掌中に収めた。その後の清算には2～7年を必要とした。従来から、高収益で配当が期待されている鉄道の場合、国家は直ちに経営・管理権を手に入れ、随時鉄道の所有権を獲得し会社を解散する権利を留保するとともに、経営権の引き渡し時点から、旧株主に配当に代わる恒常的な利子を、政府は毎年支払うこととしたのである。他方、収益の乏しい、従って配当に期待がもてない鉄道の場合は、買収するまでの期間、政府はとりあえず会社の決算の責任を負い、現金や国債によって短期間に、株式の買収が行なわれた。⁽¹¹⁾

〔第1次計画的国有化(1879年)〕

1879年、プロイセン政府は私有鉄道の本格的国有化に乗り出した。同年に実施されたプロイセン下院選挙に際して、ビスマルクはブルジョアジー勢力、自由主義勢力からの訣別を決意し、ビスマルクを支持する保守党が115議席(解散時、42議席)を獲得し、第一党に躍進した。けれども国有化政策に反対の立場をとる自由保守派も、15議席増やし50議席を獲得した。従来ビスマルク与党であり、ブルジョアジーの利害を代表する国民自由党が105議席(解散時、168議席)となった他、中央党が7議席増の96議席、進歩党が34議席(解散時63議席)、ポーランド党が19議席(解散時、15議席)などとなったのである。けれども政府の鉄道政策を遂行するには、保守党と中央党の勢力だけでは不十分であったため、ビスマルクは国民自由党と提携を進め、その結果中央党が野党にまわった。⁽¹²⁾

1879年10月28日、『なんとかしてうまく、鉄道問題で諸君達の同意がえられるように』という言葉を含んだ勅語をもって、新議会が開催され、翌29日に私鉄四社の買収に関する法案が提出された。⁽¹³⁾この法案には、プロイセンの鉄道の現状及び私有鉄道に対する賛否両論が並記され、純粹の国有鉄道体系のみが、鉄道制度の発展を導くと結論

された覚え書きが添えられている。⁽¹⁴⁾

この法案によって買収される路線は、次のようになっていた。⁽¹⁵⁾

- ベルリン・シュテットイン鉄道……………
961.64 km
(本線 805.79 km, 支線 155.96 km)
- マグデブルク・ハルバーシュタット鉄道……………
1,025.59 km
(本線 970.56 km, 支線 55.03 km)
- ハノーファー・アルテンベケン鉄道……………
268.05 km
(本線 239.32 km, 支線 28.73 km)
- ケルン・ミンデン鉄道…………… 1,108.46 km
(本線 1,091.18 km, 支線 17.28 km)

FIG. 1 ベルリン・シュテットイン鉄道

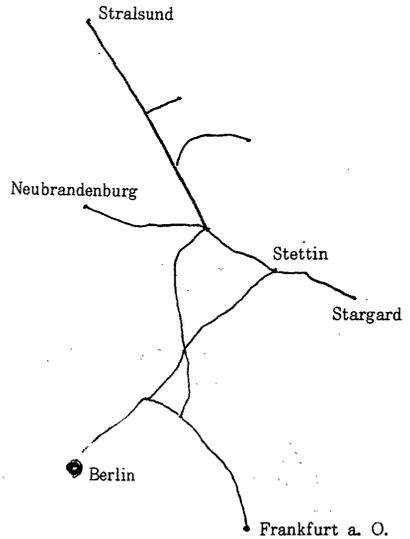


FIG. 2
マグデブルク・ハルバーシュタット鉄道

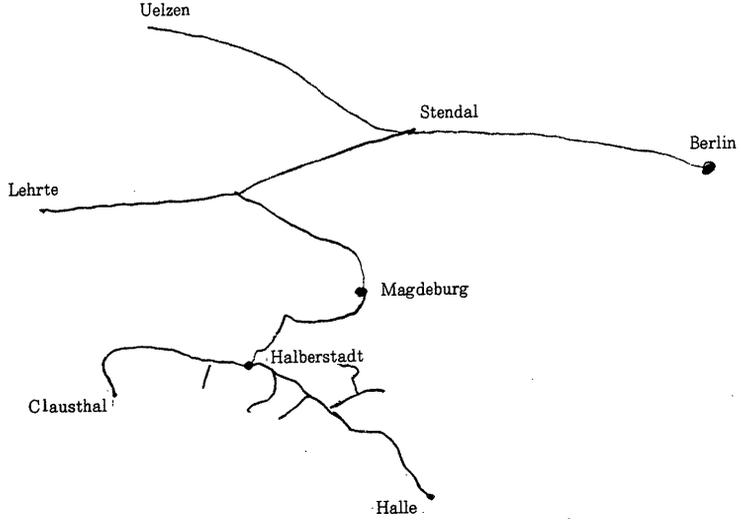


FIG. 3 ハノーファー・アルテンベケン鉄道

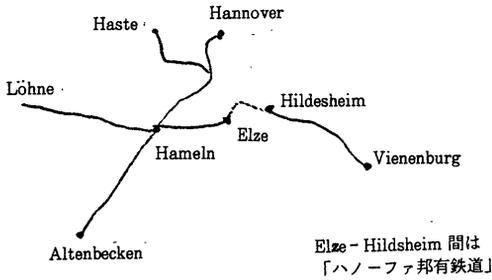


FIG. 4 ケルン・ミンデン鉄道

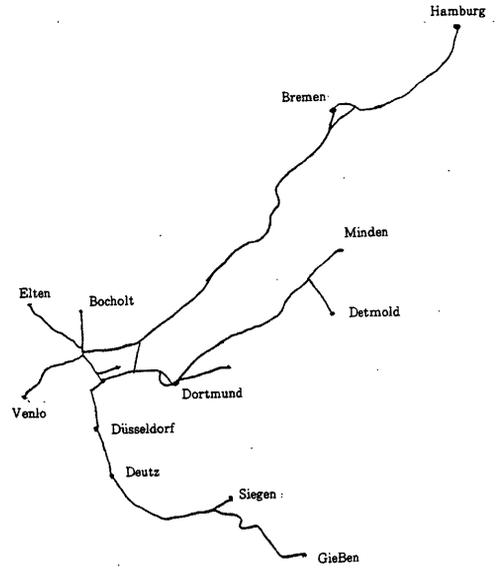


FIG. 1 ~ FIG. 4 の典拠, Strecken - atlas der deutschen Eisenbahnen 1835-1892, Düsseldorf, 1971

当時、プロイセンの鉄道総延長が18,754 km、また国鉄が5,255 kmであったことを考えると、買収規模が桁はずれに大きいことがわかる。また[FIG. 1]～[FIG. 4]から判断すればプロイセン邦内の幹線を手中に収め、都市間交通を政府のもとに掌握し、国有鉄道体系の実現にむけて大きく前進するものであった。

政府は法案の審議をいそいだ。というのは政府と解散予定の会社にかわされた協定は、1880年1月1日を持って効力を失うことになっていたからである。議会の第一読会においては右翼勢力である保守党及び国民自由党が法案の支持にまわった。⁽¹⁶⁾ 国有化に反対の立場をとる自由保守派のリヒーターは『この計画の基礎にある考え方の実現は、その考えを持っているものが意識している以上に、社会主義のために利用される⁽¹⁷⁾』と論陣をはかったのである。

年の瀬も押し迫った12月4日、下院議員ハムマツヒャーによって提出された委員会報告は、今国会が遅くとも次の会期までに「財政的・経済的保証に関する」(über finanzielle und wirtschaftliche Garantien)法案を提出することを条件に、法案を議会が承認することを勧告した。⁽¹⁸⁾ 公共事業大臣はこれを約束し、12月12日、下院は256票対155票をもって国有化法案を承認し、17日には上院を通過するはこびとなる。そして12月29日、この年もあと2日を残した時点で、法律が公布され、協定に盛り込まれていた条項が辛うじてみたまされることとなったのである。⁽¹⁹⁾

〔財政的・経済的保証〕

国有化法案の承認に際して、議会が条件として提示した「財政的・経済的保証」とは、いかなる内容のものであろうか。国有化によって強大化する政府の権限に対して、議会は一定の影響力を鉄道行政に対して及ぼすことを意図したのであった。⁽²⁰⁾

財政的保証に関しては、1880年12月15日に『鉄道業務管理の年間剰余金の利用に関する法案』が議会に提出され、翌年1月8日に審議が開始された。同法案の骨子は次のようになっていた。国有化の実施に必要とされる鉄道債は、鉄道部門の歳入超過から定期的に償還されること。つまり、鉄道を一般会計から独立させて扱うということである。同法案の長所は、不安定な鉄道部門の収支から一般会計を守ることができることであるが、一方、鉄道債の償還が不安定となる欠点があった。

こうした点を考慮し、議会の提示した解決策は次のようなものであった。当該年度の鉄道部門における黒字は、その金額に応じて、鉄道債の利子支払い→鉄道債の償還→一般会計の赤字補填という風に段階的に用途を拡大するというものである。⁽²¹⁾ 当時、政府の一般会計が大幅な赤字を示し、他方鉄道部門が多額の黒字を計上していた。そのために、大蔵省は鉄道を一般会計から独立させることに難色を示したのも当然である。⁽²²⁾

とはいっても、同法案は鉄道部門が政府の一般会計と間接的な関連を有しつつも、鉄道債の償還を保証するものであった。同法案の改正案が再提出された1882年に、進歩党、自由主義連合などの反対があったものの、議会を無事通過するに至ったのである。⁽²³⁾

ところで、この立法の実効性はどうかであったろうか？なるほど、当面国鉄は黒字を生じていたが、一般会計は恒常的な赤字に悩まされていた。しかも、国有鉄道網の拡充のために絶えず公債が発行され、公債の償還は一向に進まないのである。⁽²⁴⁾

こういった事態の解決は、1897年にすべての公債の効果的な償還が立法化され、1903年に鉄道財政が一般会計から分離されて初めて実現したのであった。⁽²⁵⁾

国有化法案の通過に際して、条件とされていたもうひとつの点、即ち経済的保証と称せられていたのは、賃率の決定と改正及び鉄道行政の為の諮問機関の設立という問題である。

その第一点は、賃率政策は全面的に国会の承認によって行なわれるべきか、或いは少なくとも賃率の引き上げに関して州議会に共同決定権を与えるべきかが争点であった。結局、行政措置による賃率の引き上げに規制を加える形で、後者の考え方が反映されることになった。第二点は、鉄道行政に経済団体などの利害をいかなる程度に、またいかなる形で反映させるかということであった。この点の解決は、1882年の『国有鉄道と行政のための地方鉄道評議委員会及び州鉄道評議委員会の設立に関する立法』にゆだねられた。両委員会の構成員は、一部は政府から任命され、一部は商業会議所、農業経営者団体、工業経営者団体といった利害代表から選出され、任期は三年であった。彼等は、年間計画、賃率問題或いは交通業者の利害に直接関係のある問題に対して大きな発言力を持ち、随時政府に報告を求めることができたので

ある。⁽²⁶⁾

〔第二次計画的国有化〕

第一次国有化がプロイセン邦内秩序の形成を目的としていたのに対し、1882年の法案による第二次国有化の主眼は、非プロイセン諸邦の鉄道網に対する影響力の行使に置かれ、国境を越えて隣接鉄道と連絡する路線やトランジット輸送の一部として重要な路線が対象となった。

この計画に含まれていた私有鉄道は、総延長3,145kmにのぼる七つの企業で、東部ではベルリン＝アンハルト鉄道、チューリンゲン鉄道、コトブス＝グローゼンハイム鉄道、ベルリン＝ゲルリッツ鉄道、メルク＝ポーゼン鉄道、西部ではライン＝ナーエ鉄道、ベルク＝マルク鉄道が含まれていた。⁽²⁷⁾

〔FIG. 5〕～〔FIG. 10〕を概観すれば、いかに非プロイセン諸邦を意識した計画であるかが明白であろう。とりわけプロイセン北東部の国有化に重点がおかれていることがわかる。

ベルリン＝アンハルト鉄道はザクセン、バイエルンとの交通にあずかり、中部ドイツからフランクフルト・アム・マインに至るルートとして重要な位置にあった。ベルリン＝ゲルリッツ鉄道はベ

ルリンとドレスデン、更にシュレージエンを結ぶ交通の一環である。⁽²⁸⁾チューリンゲン鉄道はドイツ鉄道網のいわば心臓部にあるにもかかわらず、その路線の大半がプロイセン領内に存在していなかった。しかも、チューリンゲン政府が同鉄道に株式の配当保証を通じて経営参加していたために、買収には多額の補償を必要としたのである。⁽²⁹⁾

西部においては、ニーダーライン・ヴェストファーレン工業地帯を縦横に走るベルク＝マルク鉄道、及びフランスとの国境に隣接したライン＝ナーエ鉄道が対象となっている。

以上の路線のうち、高収益を誇ったベルリン＝アンハルト鉄道とは協議にとまどり、承認が次の会期に持ちこされることになったが、上記の私鉄はすべて国有化されるに至った。

この間の経過は〔TABLE. 1〕が雄弁に物語っている。

〔TABLE. 1〕プロイセン私鉄の国有化(km)

年次	国鉄	国営私有	私鉄
1879/80	6,198	3,525	10,033
1880/81	11,392	3,525	5,032
1882末	15,305	2,142	3,850

〔典拠〕Alberty a, a, O., S. 141

FIG. 5 ベルリン・アンハルト鉄道

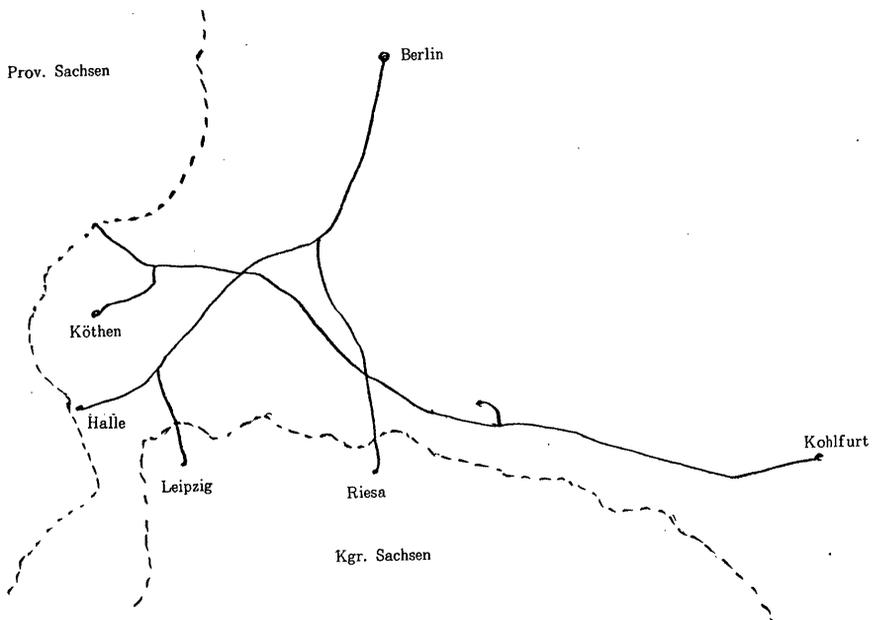


FIG. 6 テューリングゲン鉄道

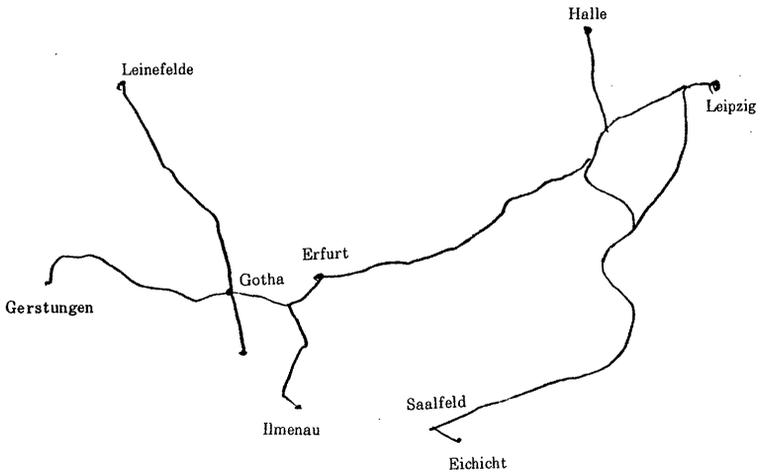
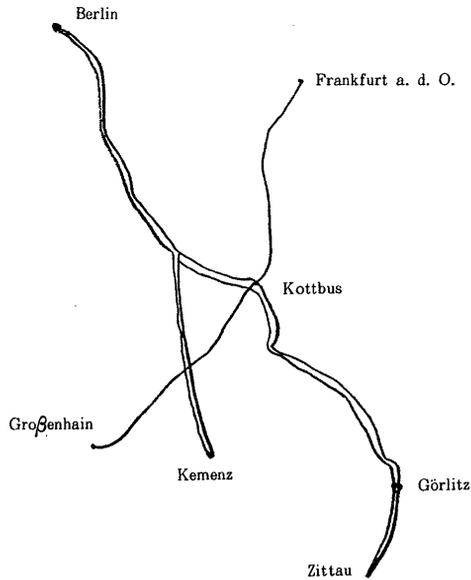


FIG. 7 コットブス=グロースェンハイン鉄道及びベルリン=ゲルリッツ鉄道



— コットブス=グロースェンハイン鉄道
== ベルリン=ゲルリッツ鉄道

FIG. 8 マルク=ポーゼン鉄道

FIG. 9 ライン=ナーエ鉄道

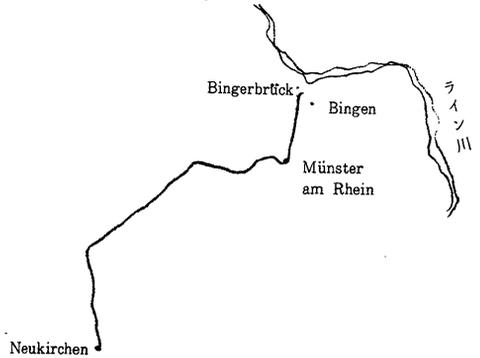
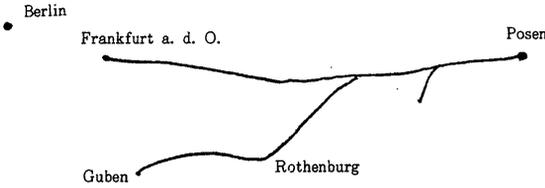


FIG. 10 ベルクマルク鉄道

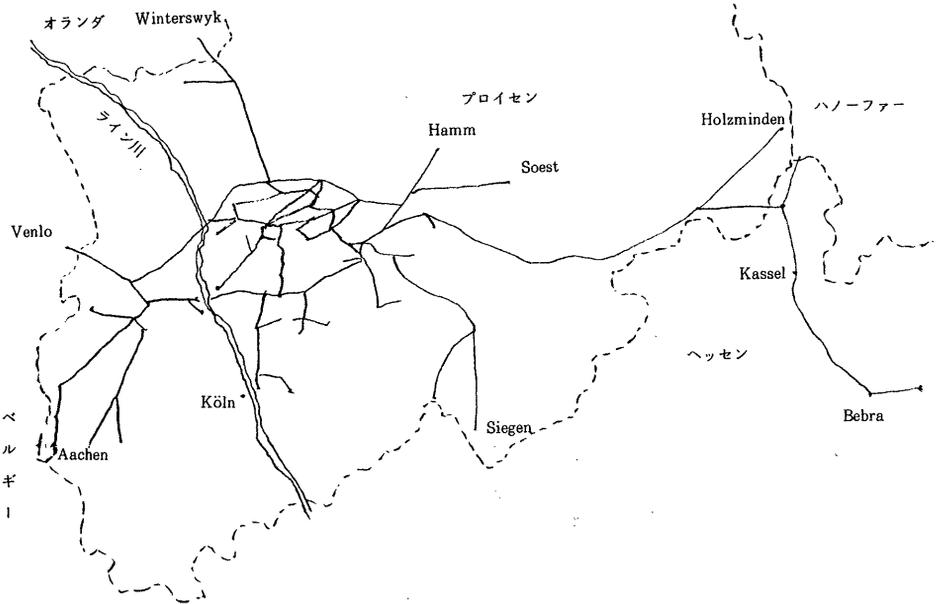


FIG. 5 ~ FIG. 12 の典拠, Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen, a.a.O.

〔 国有化の進展 〕

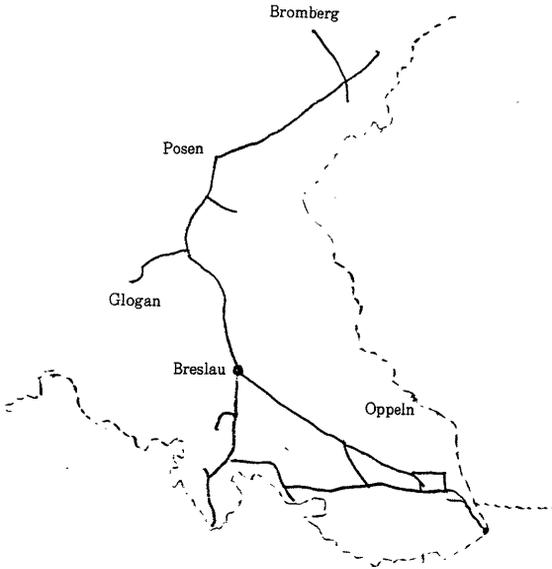
プロイセン議会の次の会期(1883-84年)においては、ベルリン=アンハルト鉄道のほか、シュレージエン地域の鉄道とシュレスヴィヒ=ホルシュタインの鉄道の獲得が対象となった。〔FIG. 11〕にみられるように、シュレージエン地域では、とりわけオーバー・シュレージエン鉄道が重要であり、鉱工業地帯をカバーするとともに、隣接した諸国との交通の媒介となっていた。同鉄道とともに、異常に高い石炭運賃によって利益をえていたのが〔FIG. 12〕のプレスラウ=シュヴァイドニツ=フライブルク鉄道である。この二鉄

道に加えて、レヒテ・オーダーウーファー鉄道は、いずれも同地域にあって高配当を維持していたが、いずれも国有化の対象となった。③) これによってシュレージエンにある高収益の路線がすべて政府のもとに置かれたのである。

シュレスヴィヒ=ホルシュタイン地域の鉄道の国有化は、むしろ軍事的色彩が強いものであった。とくにアルトナ=キール鉄道は、キール軍港をかかえ、シュレスヴィヒ=ホルシュタイン地域からドイツ全土へ行くルートの一部となっていたからである。④)

同会期において承認された鉄道の国有化は他に

FIG.11. オーバー・シュレージエン鉄道



も多数みられたが、なかでもベルリン＝ハンブルク鉄道との協議は難行を示した。というのも、企業設立に関与していた者が株主として大きな発言権を有しているうえに、路線の多くがプロイセン領外にあったからである。³³⁾

以後の時期においても、プロイセン政府は積極的に国有化を推進し、1909年には

国有鉄道	37,400 km
国営私有鉄道	0 "
私有鉄道	2,900 "

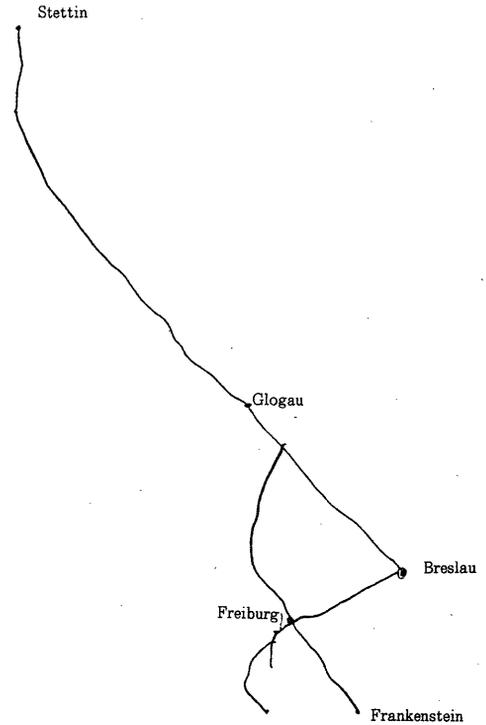
となり、国鉄が圧倒的優位の体制が確立するに至った。

(3) ローカル線と軽便鉄道

プロイセン政府による鉄道への介入は、幹線 (Hauptlinie) 及びその支線 (Nebenlinie) の買収にとどまらなかった。

1880年3月9日の立法によって、政府はローカル線の新規建設を助成する決定を行った。当然のことながらローカル線の収益の可能性は小さいために、民間資本の参加見透しは限定されている。とはいえ、ローカル線の建設は地方の企業家、土地所有者に利益を与えるばかりでなく、政府もそれによって幹線の育成というメリットを享受できたのである。³⁵⁾

FIG.12. ブレスラウ＝シュヴァイドニツ＝フライブルク鉄道



この法律に基づいて、政府はローカル線の建設、経営及び資金調達に参画し、また地方の鉄道に利害をもつ人々に協力を仰ぐこともしばしばあった。かくして、わずか7年のうちに、3,870 kmのローカル線が国家の手によって建設されたが、これは同時期に国家によって建設された幹線延長 (118 km) をはるかに凌ぐものである。³⁶⁾

「幹線からはほとんどしめだされ、地方鉄道の大半をも国家に掌握された私的資本にたいして、プロイセン国家が保証してやった吐口は軽便鉄道であった」³⁷⁾と指摘されているが、その軽便鉄道にすらも、政府は介入の姿勢を示した。軽便鉄道の資金調達を容易にし、国家の不必要な支出をおさえるために1892年「軽便鉄道に関する法律」が施行されたのである。これに基づいて、半官半民の会社が設立され、国家、州、郡及び民間の利害関係者 (土地所有者、森林所有者) が参加する例がしばしばみられた。こういった方法で20年のうち1万キロメートルの軽便鉄道が建設され、そのために8億5千万マルクが投下されている。その内

訳は、2億マルクが政府によって、1億マルクが州によって、同じく1億マルクが利害関係者によって、1億8千万マルクが地元によって、残りは一般投資家によって調達されたのである。⁶⁸⁾

(4) ライヒとシュタートの鉄道財政

プロイセンの鉄道の国有化は、いかなる財政的效果を有していたのであろうか。⁶⁹⁾〔TABLE.2〕は、計画的国有化の始まる1879年と、国有化が相当の進展をみ、かつ公債償還が制度的に確立しつつも鉄道財政が一般会計から分離されるに至らない年次(1900年)を選び、ライヒとシュタートの鉄道財政を比較するものである。支出項目中、普通経費は収入項目中の経営収入によってまかなわれ、また同様に、特別経費は公債(つまり臨時収入)によってまかなわれるのが原則である。

ライヒに対するシュタートの圧倒的優位は明白である。ここでヴェルテムベルク議会におけるエルベンの演説を想起しよう。彼のことばを借りれば「ドイツ鉄道制度に関する連邦参議院の正当な支配」ではなく、「プロイセン鉄道省の多かれ少なかれ苦痛に感じられる支配」が実現しつつあるということである。つまり、ドイツの鉄道制度に影響を及ぼしつつあったのは、ライヒ財政ではな

くプロイセンのシュタート財政であった。これは単に財政的規模の問題ではない。1879年から1900年にライヒ財政が3倍以上に増大しているにもかかわらず、鉄道項目はさほどの増加がみられない。これに対して、シュタートレベルでは、普通経費中の鉄道支出及びこれを弁済する経営収入中の鉄道収入が渾大で、しかも財政全体に占める比重が大幅に増大していることは注目し得る。収入でみれば、鉄道収入の比率は21.3%から48.3%に、一方支出でみると、鉄道支出のそれは16.4%から34.3%に増大し、財政、とりわけ歳入面での鉄道収入への依存度が桁はずれに高いことがわかる。これに対して、鉄道公債収入は同期に全収入の5.5%から2.1%に、また特別経費としての鉄道支出は全支出の6.3%から2.4%に低下を示している。この二つの過程を詳しく検討するために、次の〔TABLE.3〕〔TABLE.4〕を参考しよう。

TABLE.2 ライヒ・シュタート財政と鉄道
(単位マルク)

支出	1879年	1900年
総額	691,742	2,197,350
ラ 普通経費		
イ うち鉄道	25,936	73,321
ヒ 特別経費		
うち鉄道	20,922	10,664
シュ 総額	836,007,876	2,696,726,573
タ 普通経費		
うち鉄道	136,780,657	926,089,806
ト 特別経費		
うち鉄道	93,253,769	63,850,394
収入		
ラ 総額	725,617	2,097,234
イ 經常収入		
ヒ うち鉄道	37,519	89,743
シュ 総額	913,823,908	2,893,202,970
タ 經常収入		
うち鉄道	194,991,772	1,398,513,639
ト 臨時収入		
うち鉄道公債	50,228,610	60,487,670

〔典拠〕加藤栄一・林健久編『ドイツ財政統計〔1872-1913〕』(東大出版会、1983年)

TABLE.3

シュタート財政に占める国有鉄道収入の比率 単位%

年	1879年	1891年	1892年	1893年	1894年	1895年	1896年	1897年	1898年	1899年	1900年
比率	21.3%										
21.3%		44.2%									
20.8			44.2								
34.1				45.7							
35.5					42.6						
43.2						45.7					
43.1							47.4				
45.0								48.4			
46.3									48.7		
45.2										49.3	
45.3											48.3
44.0											
42.9											

〔注〕鉄道公債収入及び鉄道税収入を除く
〔典拠〕『ドイツ財政統計』

TABLE. 4 シュタート財政における臨時収入
単位マルク

	臨時収入	うち鉄道債収入
1879年	98,337,380,	50,228,610
1880	281,588,549	266,857,790
1881	70,980,223	38,795,032
1882	148,861,259	121,173,503
1883	77,474,197	73,825,540
1884	123,447,699	121,137,854
1885	132,744,966	127,634,774
1886	104,575,095	63,108,534
1887	128,143,911.	114,399,882
1888	119,041,292	89,523,616
1889	157,043,577	136,791,328
1890	197,812,906	146,737,870
1891	171,534,964	137,302,776
1892	151,806,771	106,600,744
1893	127,072,803	85,056,533
1894	175,125,535	72,105,414
1895	114,535,107	70,386,604
1896	114,535,107	70,386,604
1897	110,071,250	83,163,352
1898	121,555,754	59,135,392
1899	108,915,473	54,323,109
1900	104,031,578	60,487,670

〔典拠〕『ドイツ財政統計』

〔TABLE. 3〕は、国有鉄道収入の比率が国家財政において、年を追うごとに増大していることを示している。とりわけ第一次、第二次計画的国有化の直後に、この比率が著るしく増大していることがわかる。そして20世紀初頭には財政収入の半分近くを鉄道に頼る事態にまで至っている。

〔TABLE. 4〕は公債収入の大半が、鉄道債収入であることを示している。鉄道債は国有化のための買収資金に用いられた。従って1893年以降、鉄道債収入が低下しているのは、国有化政策が一段落したことを示している。

おわりに

プロイセン政府による鉄道の本格的な国有化は、プロイセン内秩序の形成にとどまるものではなかった。非プロイセンドイツ諸邦に対する影響力の行使に相当力点が置かれていたということは、逆に諸邦の独自の鉄道政策がなお生きていたことの証拠に他ならない。「連邦」としてのドイツに対

する具体的な企てが、ライヒ財政ではなく、シュタート財政を通じてのプロイセンの政策展開であったといえよう。

要 約

プロイセンにおける鉄道の計画的国有化は、プロイセン内秩序の形成を目的とする1879年の立法、及び非プロイセンドイツに対する影響力の行使を主たる目的とする1882年の立法を中心に展開された。この経済政策上の措置は、ドイツ帝国財政ではなく、プロイセン邦財政を通じて、全ドイツの影響力を持ちえたところに特異性がある一方、鉄道収入はプロイセン財政に比較にならないほど大きな収入をもたらしたのである。

注

- (1) 帝国次元の政策については、拙稿「帝制ドイツにおける経済政策の二元性—諸邦の鉄道政策と帝国鉄道問題」『研究報告』（跡見学園女子大学）第2号（1986年）参照。
- (2) Keck, E, *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik*, Leipzig, 1911, S. 120-1
- (3) derselbe, a. a. O., S. 122-3, Alberty, *Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preussen*, Jena, o. J. 24
- (4) Schreiben an den Handelsminister Dr Achenbach, Juni 12., 1876 in: *Aktenstücke zur Wirtschaftspolitik Fürsten Bismarck*, hrsg. von H. v. Posehinger, Berlin, 1890, S. 232
- (5) Alberty, a. a. O., S. 32
- (6) Vegesach, M von, *Zur Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen*, Berlin (1905), S. 17-8
- (7) Alberty, a. a. O., S. 33
- (8) Keck, a. a. O., S. 124
- (9) Vegesach, a. a. O., S. 17
- (10) derselbe, a. a. O., S. 18, Jagtiani; H. N, *The Role of the State in the Provision of Railways*, 1924, p. 67; Alberty, a. a. O., S. 36; Keck, a. a. O., S. 125
- (11) Keck, a. a. O., S. 126-7
- (12) Alberty a. a. O., S. 54-5

- (13) derselbe, a. a. O., S. 55, Vegesach, a. a. O. S. 19 この法案の全文は Alberty, S. 56-8
- (14) Jagtiani, op. cit, pp. 71-5; Alberty, a. a. O., S. 62f; Kech, a. a. O., S. 128
- (15) Alberty, a. a. O., S. 58
- (16) Kech, a. a. O., S. 128
- (17) Alberty, a. a. O., S. 191
- (18) Kech, a. a. O., S. 128-9; Vegesach, a. a. O., S. 20-1
- (19) Vegesach, a. a. O., S. 22; Kech, a. a. O., S. 129
- (20) Vegesach, a. a. O., S. 44
- (21) derselbe, a. a. O., S. 49-50; Alberty, a. a. O., S. 125 u 224ff; Kech, a. a. O., S. 129-130
- (22) Vegesach, a. a. O., S. 50-51; Alberty, a. a. O., S. 126
- (23) Alberty, a. a. O., S. 128-9 法案の条文は derselbe, S. 126-8
- (24) Vegesach, a. a. O., S. 52-3; Kech, a. a. O., S. 131
- (25) Kech, a. a. O., S. 131-2; Vegesach, a. a. O., S. 53-4
- (26) Vegesach, a. a. O., S. 45-8, 1882 年の立法の条文は Alberty, a. a. O., S. 132-6
- (27) Kech, a. a. O., S. 134
- (28) derselbe, S. 135; Vegesach, a. a. O., S. 27-8
- (29) Kech, a. a. O., S. 134-5, Vegesach, a. a. O., S. 27
- (30) 拙稿「プロイセンにおける鉄道と国家」『経営史学』16-4
- (31) Vegesach, a. a. O., S. 29-30
- (32) derselbe
- (33) derselbe, a. a. O., S. 31
- (34) Clapham, J. H., Economic Development of France and Germany, Cambridge U. P., 1914, p. 347
- (35) Jagtiani, op. cit, pp. 71-2
- (36) ibid, pp. 73-5
- (37) 中西健一『日本私有鉄道史研究』（日本評論新社, 昭和38年）152 ページ
- (38) Jagtiani, op. cit, pp. 75-6
- (39) 鉄道財政に関する先駆的業績として松井担「プロイセン国有鉄道とドイツ帝国主義財政」（同『ドイツ帝国主義史論』松井担遺稿, 追悼集刊行会, 1981年）がある。