

「鉄道政策を構成する

二つの系列の基本理論」

山 崎 俊 夫

目 次

- 一、緒 言
- 二、公共性概念強調論の意図
- 三、所有と経営分離論への誤解
- 四、公共性、独占性と営利性の関係
- 五、生産手段の所有と生産
- 六、労・資対立の出現について
- 七、経営者の出現について
- 八、結 言

一、緒 言

仮い、ひとしく営利性を否定する場合でも、鉄道企業に対する政府の統制には、二通りの系列がある。一は、進歩的社会性に発するものと、他は、資本擁護の立場に立つ資本性のものとである。この統制に発現する二面的性格の矛盾は、企業の私的性質と

社会性の衝突に対応して、根本的には、労・資の社会階級的対立に由来する。島教授は、国有鉄道の問題を分析して、生産力自体の社会的性質とその私的矛盾という、論理的には、未だ単なる、生産以前の私有制の段階と、資本主義の一般的危機という、企業の段階とを同一視せられたのではあるけれども、兎も角も、問題の根本を、労・資対立の關係に把握せられた。^(註1) 国有鉄道のみならず、およそ一切の企業は、元来、私的性質と社会性の衝突の問題を本質的に内蔵する。経営における表裏の二面的構造は、経営それ自体の中に批判的原理を含む。労・資対立の問題は、此の経営に内在する批判的原理の発現形態である。そして窮極的には、経営もまた、社会的矛盾原理の一環を構成する。経営に対する統制も、同様に、経営の助成的否定と、否定的否定の両面を持つ。前者が資本性であり、後者が社会性である。

二、公共性概念強調論の意図

論者によつては、公共性概念を特殊に交通企業に当てはめる事

により、交通企業の営利性を否定しようと努力する。仮えば、大槻博士がそれである。博士は、交通経済を一般経済に対立させて公共的利益の充足を直接の目的とするのが交通経済であり、一般経済は、企業利益の獲得を直接目的とし、公共的利益の充足を目的としないと云われる。^(註2)なるほど、鉄道は、所謂公益事業として社会的使命を帯びている。然しながら、この事は、単に鉄道企業に、企業としての立脚点を与えたものに過ぎない。斯かる社会的な使命の達成なしには、鉄道企業は成立しないのである。一般に営利の追求は、社会的必要充足の半面を伴わない限り、成立するものではない。営利の追求の行われる、交換価値の生産や流通の面には、必ず使用価値の生産や流通が裏付けられている。鉄道は本来、公共的交通機関として公益事業を営むが故に、営利を可能にし、企業を成立せしめるのである。鉄道企業における公共性は営利性に奉仕する手段である事を忘れてはならない。大槻博士に反対して、公共性概念が特殊に交通機関のみに当てはまるものでなく、程度の差はあつても、すべての企業に通有すると説かれて斯かる公共性強調論が、殊更に営利をカモフラージュしようとするものに外ならないとせられる、大島氏の所説は云う迄もなく正しい。およそ、公共性のない企業は、企業として成立する事は不可能なのである。寧ろ、公共性の多い企業であればある程、より広い社会的基盤に、強固に立脚した経営を可能にする。公共性の度合は、一面において、営利性の高まる尺度にさえなり得る。鉄道企業の場合、公共性が営利性を幻惑せしめる程に強大である事は、同時に、鉄道企業が、極めて高度な営利性を有し得る事の表

現に外ならない。ところで、量的には、公共性概念が特殊に交通企業に大きく当てはまる事は、我々も認めよう。然しながら、公共性が量的に大である事が、直ちに営利性を否定する事にはならない。営利を成立せしめ得る程の鉄道の公共性の実体は、実は独占性である。鉄道が本来的独占であると云うのは、実に利用の公共性の意味である。資本性の統制は、営利性の一応の否定を仮面とするが、社会性の統制は、寧ろ独占性への否定である。此処に交通企業の所有と経営の分離、或いは、経営からの資本性の排除というよりも、資本主義制度の否定とも云うべき問題が生ずる。問題の根本は、企業の私的性格と社会性の衝突という二面的表裏の関係の矛盾にある。そして、この矛盾の問題は、窮極的には労・資の社会階級的対立に迄遡らなければ、解決は不可能である。

三、所有と経営分離論への誤解

ところで、此の労・資の階級的対立の現実を直視しないで、中間的経営者の出現を無理に想定しようとする考え方があつた。そして、これらの論者が好んで取上げる問題が、皮肉にも、企業における所謂、所有と経営の分離論である。麻生教授は、「交通機関の所有と経営とは分離しているのが一般的であるが、完全には分離せず、同一人のもとに結合しているものも少なくない。交通業をこの所有と経営の観点からすれば、公営、私営、自営の三種に別けられる。また、公有公営、公有私営、私有私営および私有公営のごとく、公私合同に、あるいは上述の各種類の形態の混在併

立も可能である。ただ實際上、第一の公營が最も多く採用されている。^(註1)と云われる。此の様な敘述の仕方は、実は、資本性の排除せられた經營者の出現を認めたかの如き誤解を招く恐れがある。そして、あたかも、交通企業において、所有と經營の分離が一般的傾向であるかの様な錯覚を起こさせる。然しながら、教授の云われる所有と經營の分離とは、所謂企業における所有と經營の分離の事であるとは思われない。教授の所謂所有とは、生産手段としての交通機関の所有の事であり、經營と云われるのは、生産手段としての交通機関の管理の事である。個別資本の運動の過程において、他人の所有する財の借入れによつて生産手段の調達が行なわれる事は一般によく見受けられる。そして、交通企業において、此の事はまさに一般的な傾向であろう。なるほど、生産手段の調達は、生産過程の中における個別資本の運動の一環に違いない。然しながら、教授の分類は、個別資本の運動の内部における生産手段の調達に際して、調達せられる生産手段の所有關係が、個別資本自身のものであるか、外部の所有であるかの区別を表示したものと思われる。それは決して、企業の所有に言及せられたものではなからう。生産手段は、企業における調達の客体であつて、主体たる企業とは區別せられなければならない。調達する側と、される側との主客を混同してはならないのである。交通機関の經營と云われるのも同様である。交通機関の所有者が、自ずからの個別資本の運動に生産手段として使用するか、他人の所有である個別資本下に管理されて、奉仕させてあるかの相違である。要するに、教授の分類は、所有と經營なる語を用いて、実は

生産手段を中心に、その歸屬、管理の態様を述べられたものに過ぎないと考える。それは決して、所謂企業の所有と經營の分離なる意味での所有と經營ではない。そして、無論、教授の云われる所有と經營の分離なる言葉によつて資本性の排除せられた、所謂經營者の出現が意味せられた事にはならないのである。此の様に生産手段としての交通機関の所有と、個別資本としての交通企業の所有とは、混同せられてはならない問題である。仮い、教授が、此の兩者の區別を混同して、企業における所有と經營の分離が成立したかの如く考えられたとしても、教授の掲げられた分類は、無論、單なる資本内部の分業形態の區別に過ぎない事となる。何となれば、資本主義制度の下においては、完全に資本から分離した所謂經營の自主的主体性は、遂に實現不可能だからである。經營が、社会的總資本の中の個別資本である限り、個別資本相互間には競争關係が存在する。同種産業部門間には平均利潤が成立し、異種産業部門の間には超過利潤を生ずる。斯くて、営利を實現し得ない個別資本は、社会的總資本において、遂に他の個別資本に奉仕せざるを得なくなる。仮い、一見、独立した經營單位に、営利性が否定せられた様に見えても、それは、より大きな經營單位に従屬せざるを得ないのである。國家資本主義の段階における、國營事業に就ても、此の事は論外ではない。そして、絶対に營利を追求しない個別資本なるものは、既に資本主義社会における資本として存在する事にはならないであらう。資本とは、本来、資本主義社会において、価値増殖を営むものであるからである。斯くして、資本性の排除の不可能な經營者の出現は、單な

る、資本内部の分業を意味するものでしかあり得ない。そして、それは、労・資の対立の中間に、資本に対立する経営者の出現を認めた事にはならないのである。

四、公共性、独占性と営利性の関係

交通機関の私有と交通企業の私有とは、兎に角に混同されやすい。前者は生産手段の私有であり、後者は生産の独占である。問題は、単に交通機関の私有が許されている点にあるのではなくて個別資本に独占が行われ、交通企業に営利追求の自由が認められている所から来る。大島氏は、「交通企業の公共性は、量的な問題であつて、何等本質的に交通企業を特色づけるものではない。」^(註5)と考えられる。然しながら、此の様な考え方は、単に、交通企業のみならず、他の一般企業にも公共性が通有する事を証明し得たにとどまる。そして、交通企業における営利性をカモフラージュしようとして、公共性概念を持出した、表面的な営利性否定論者への反駁としては、未だ不徹底に終らなければならない。彼等は一応、営利性を論外にして、公共性そのものを論じようとする。然るに同氏は、持出された公共性概念については、交通企業における量的多量性を、無条件にそのまゝ承認している。持出された交通企業における公共性は、一応これを分析しなければならぬ。公共性の理論の究明を避けて、直ちに問題を営利性の問題にすり換えてはならない。寧ろ、此の交通企業における、量的独占性こそ問題である。そして、公共性、即ち生産の量的独占性こそ、まさに交通企業の特色なのである。而も此の公共性、即ち生

産の量的独占性が、営利性に奉仕している所にこそ、窮極の問題がある。山城教授は、「経営学的考察においては、独占は、営利的なるがゆえにではなく、非能率的なるがゆえに禁止される理由がある。」^(註6)と云われる。然しながら、我々は、同じく経営学的考察において、経営の私約性格と社会性の衝突を結論する。独占は、営利性に奉仕して、反社会的なるが故禁止せられなければならない。独占は、元来、非能率的傾向は有するけれども、それは、営利性の故にあつて、経営に内在する、二面的構造の矛盾こそ問題なのである。一体、公共性と名付けられる社会的利用性とは、交通企業においては、単なる生産手段の社会性ではなくて生産の社会的利用性である。一般に、交通企業においては行なわれた生産により増殖せられた使用価値は、生産と同時に消費せられる。即ち、生産、流通、消費の過程が、同時に平行して進行する。従つて、交通企業にあつては、生産物なる特定の形をとつたものは、生産の結果としては出て来ない。生産によつて増殖せられた使用価値は、生産と共に消滅する。斯くて、鉄道企業における生産こそ、まさに社会的利用の対象として、公共性を帯びるのである。社会的利用の対象となる生産は、具体的には、鉄道企業の一環であつて、實際上公共性を担うものは、鉄道企業そのものである。鉄道は、本来、龐大な施設を要するものであるから、限られた施設は、各人の私的所有となるに到らず、施設が独占的に所有せられる。そして、その施設を運用する鉄道企業の出現をまつて、人々がこの企業を利用する。鉄道における公共性の半面は独占性である。此の二者の矛盾が、鉄道企業において、具体的

に統一せられている。而も、鉄道企業における生産は、個別資本の運動の過程において独占的に販売せられ、営利に奉仕する。斯くて、鉄道企業における生産の公共性は、企業の形で独占せられ、営利の追求に奉仕するのである。此の様に公共性は、鉄道企業において独占せられ、且、営利の対象となつていただけではない。更に、此の公共性は、他の事情によつても脅びやかされている。鉄道施設が、鉄道企業以外の個別資本に、生産手段として奉仕する事があるからである。即ち、生産手段としての交通機関が、私有せられているために、自由に、鉄道以外の他の個別資本に調達せられる。此の事は、交通機関の所有が、他の個別資本への調達を媒介として、個別資本としての鉄道企業が生産手段の調達に、圧迫を加えるに到つた事を意味する。そして、それは、間接に鉄道の一般的利用を制限する事となつて、鉄道企業の公共性に影響を及ぼす。

五、生産手段の所有と生産

なるほど、斯くて、生産手段としての交通機関の私有は、直接には、鉄道企業における、生産に期待せられた公共性の独占を成立せしめ、更に、一面においては、間接的にも、鉄道の社会的利用を制限しようという二つの面で、或る時は、鉄道企業としての個別資本に奉仕し、或る時は、鉄道以外の他の個別資本に奉仕する。そして、この事は、共に、公共性に対する制限となる。その意味で、すべての弊害の原因は、生産手段としての交通機関の私有に発し、そのために、社会的利用への期待が充足せられないと

いう不都合が生ずる。そして、問題の本質が、窮極的に、生産手段の私有と、その期待せられた社会的性質の矛盾という、法的な私有財産制度の欠陥にある事を認めても良いかも知れない。然しながら、これだけでは、単なる社会的な貧・富の階級の対立を説明するに役立つだけであつて、労・資の対立の根本的理解には間に合わない。我々は今、鉄道企業の公共性を問題にしている。問題の中心を、飽く迄、鉄道企業における公共性に置かなければならない。従つて、調達によつて、個別資本に奉仕する交通機関の生産以前における私有の問題は、これを従とする。鉄道企業における公共性の問題の本質を、生産手段としての交通機関の私有よりも、寧ろ、更に、営利性に奉仕する生産の独占に求めたのである。此の営利的生産活動における企業と社会の対立の段階においてこそ、矛盾する要素は、労・資の社会階級的関係である。生産手段の所有は、生産を予定するものではあるけれども、此の両者は、必然的に直ちに結びつくわけではない。その間には、調達の媒介がなければならない。然るに、企業の所有と生産との関係は生産手段と生産との関係とは趣きを異にする。企業の所有は、個別資本の運動の一環としての生産の独占となり、普遍的には経営となる。経営の、資本家的形態が企業であるからである。そして仮い、企業の所有と経営に分離があつたとしても、それは、個別資本の内部における、単なる職能的分業に外ならないと解するの

が、我々の立場である。

六、労・資対立の出現について

労働を売る以外に生産手段を持たない労働者階級と、自ずから生産手段を有し、或いは生産手段を調達する事によつて、営利を行おうとする資本家階級とが、自ずから企業を営むか、使用せられるかの勞・資の區別を生じて、生産を基礎として対立する。一般的労働者階級と、私的資本家階級との対立は、企業の段階において生まれるのである。そして、それは、生産における私的性格と社会的性格の矛盾を構成する。換言すれば、企業の私的性格と社会性の衝突が発生する。それ故にこそ、企業を分析して得た労働過程と価値増殖過程の対立的要素が、現実には矛盾を拡大する。生産手段の所有と、生産との間には、次元を異にした段階の區別がある。生産手段の所有が、此の様な勞・資の対立の場に問題として発展するためには、尙、企業の側からの調達が行われなければならない。ところで、先に掲げた様に、島教授は、「生産力自体の社会的性質とその私的矛盾」と言われる。或いは、此の、「生産力自体」なる語や教授の所謂「国有鉄道」の意味する所が我々の云う企業と同義語であるかも知れない。それにしても、斯かる表現の仕方が、生産手段の意味に解せられる事が、氣掛かりである。問題は、資本家階級が、生産手段の所有者であるという点にあるのではない。寧ろ、独占的生産の段階に、労働者階級が、資本家階級に、不当に奉仕せしめられる所にこそ、私的所有が認められた現段階における、勞・資の対立關係の現代的な意義があり、分配における不平等がある。そして、貧富の懸隔は、斯かる過程を通じて、ますます拡大する。生産の独占による、勞・使の雇用關係が、資本主義体制を通じて、貧富の差を増大し、

勞・資の対立を激化する。そして、この勞・資の対立が、勞・使の対立抗争を恒久化する。所謂経営者の出現を強調する論者は、此の勞・資と勞・使の二つの対立關係の必然的結びつきから生ずる循環過程において、殊更に勞・資の対立激化を回避し、この対立を勞・使間にのみとどめて、自ずからに浴びせられる非難を軽減しようとする。資本の意図に奉仕したものに過ぎない。そして、斯かる勞・使關係と勞・資關係との二つの対立の必然的な結びつきとその循環は、企業の段階にこそ求められるのである。教授は、鐵道企業の問題を、窮極的には、勞・資の対立關係に求められるが、教授の「生産力自体」なる段階では、未だ生産という企業の段階は出て来ない。教授は、「国有鉄道は誰のものか^(註7)」という疑問を提出して、実は直ちに、国有鉄道なる企業の問題に入らざるを得なかつたのである。そして、教授も、実際には、此の企業の段階における勞・資關係の究明に努力しておられる。これは寧ろ、「生産の社会的性質とその私的矛盾」とでも云うべき企業の段階であつて、此の段階においてこそ、教授の企図せられた、勞・資対立の關係が明らかになされ得る事を示したものに外ならない。又、大島氏は、「生産手段の私有制と、社会的生産との矛盾^(註8)」と云われる。元来、生産手段の私有と、生産とが、次元を異にした別個の段階である事は、既に述べた通りである。従つて、生産手段の私有制と、社会的生産とは、直接には矛盾しないのである。生産手段所有の私的性格と社会性は確かに矛盾する。然しながら、それは、生産以前の關係であつて、鐵道企業における生産の段階の矛盾ではない。謂わば、企業の外部における、所

謂対境関係と見なければならぬ。従つて、鉄道企業の公共性には、間接的な影響を持つに過ぎない。寧ろ、直接には、生産手段の所有者と、鉄道企業なる個別資本の所有者との、資本家同士の間の問題である。生産手段の私有に対して、社会的立場に立つものは、寧ろ此処では、個別資本の所有者としての、鉄道企業家たる資本家である。労・資の対立関係において、労働者の側に社会的背景を見出し、労働者の立場と、鉄道企業の利用者たる公衆とが、共に、個別資本の持主としての鉄道企業家に対立するに到るのは、独占的企業の段階でなければならぬのである。島教授は次の様に云われる。

「公共企業体」という何か新しい名前の下に登場した問題であつても、それはやはり資本主義の一般的危機の段階、即ち生産力自体の社会的性質とその私的所有の矛盾が深刻化しつつある段階の問題としてとらえねばならない。この段階に於ては社会的生産力の掌握をめぐつて独占資本と労働者階級及び人民との闘争が次第に激烈化し、両者の力関係によつて、企業が「公共企業体」また「公共企業」また「国有企業」と如何なる名前と呼ばれようと其の性格に本質的な相違が生ずる。わが国の鉄道企業は私的資本の蓄積が貧弱であつたためと資本の対外進出（日露戦争）を促進する必要から既に早くから国有国营になつていたのであるが、そうだからと云つて現在の国鉄問題の意味は単に従来の官僚的経営を能率化するだけの問題につきると考えたなら視点を全く誤つたこととなるだろう。国鉄問題はやはり上述の資本主義の一般的危機と階級対立の激化をすべて見通した視野の下に考察されねばなら

ない。そして最初提出した「国有鉄道は誰のものか」という疑問はこの視角から解答されねばならないのである。^(註9)と。

我国の国有鉄道が、早くから国有国营といふことになつていても、根本的な問題の解決に到らなかつた理由は、国有と国营と両面に分けて考えなければならぬ。勿論、こゝに所謂国有国营とは、通俗的用語の域を脱しないものであらうから、先に記した様に、実は国家による生産手段の国有と管理の意味を出るものではない。然しながら、我々は更に進んで次の様に考える。鉄道が国有になつたという事は、企業の所有が国有化し、国家による企業が発達して、更に、生産手段国有化という、企業外部との所謂対境関係が解決せられた事を意味する。然るに、不幸にしてそれは、国家資本主義体制下における企業所有の国有化であり、従つて、生産手段国有化と云つても、生産手段の調達が、資本家的法則に従つてなされたにとどまる。斯かる国有によつて出発した企業が、資本家的性格を脱却するに到らなかつた事は当然である。加うるに、管理の意味での所謂国营とは、官僚による非能率の代名詞であつたと云うのが、実態であつたと云えよう。斯くて、国有、国营の問題が、単に、所謂国营の側における官僚的経営の能率化だけの問題につきることなく、資本主義の一般的危機と階級対立の激化のすべてを見通した視野の下に考察されなければならぬとせられる教授の考え方には、我々も何ら異存はない。ところで、成る程、島教授の云われる様に、「社会的生産力の掌握をめぐつて」も、企業の性格に本質的な相違を生ずる事はあるかも知れない。然しながら、その所謂本質的な性格の變化と

は、資本家的性格の喪失を意味する事の出来るものではあり得ない。その場合の性格の変化には、資本主義体制下にある限り企業における資本家的な性格の変化は遂に見られない。つまり、企業の所有が、資本家的になされて、個別資本が、資本家的法則に従つて運動を展開している事には、何ら変りはないのである。教授の所謂、「独占資本と労働者階級及び人民との闘争」が次第に激化するの、生産以前の社会的生産力の掌握という段階においては、企業は、資本家的性格を否定する、社会的生産の掌握という、企業の段階の中における対立の場ではない。斯くてこそ、教授の所謂、「企業の性格に本質的な相違」が、労・資対立の止揚せられた結果として出現するのである。そして、大島氏の所謂「生産手段の私有制」も、これが止揚せられて、社会的生産の段階において、労・資の対立関係となるに到る迄には、尙、調達を経過しなければならぬのであり、其処に生じた労・資対立の關係が解決に向かうためには、更に右の様な闘争の過程を通過する事が必要なのである。

七、経営者の出現について

既に述べて来た様に、経営とは、企業的一般普遍的抽象概念であつて、企業と経営とは何ら対立したものではない。そして、個別資本としての企業は、所有の出現をまつて営利のために合目的な運動を展開する。経営とは、本来、斯くの如き合目的な運動を展開する個別資本であり、経営の資本家的形態が企業である。そして、資本主義体制下にあつては、遂に、経営から資本性が排除

せられる意味での、企業における所有と経営の分離はあり得ない。労・資の対立關係において激化する闘争が止揚せられて、社会的生産が確立せられた時は、既に、生産の私的性格である資本性の排除が成立した時である。然し、この時には、もはや、資本主義体制は否定せられて、社会主義への移行が実現したのである。

所謂企業における所有と経営の分離論に対しては、一応批判的であり、又、経営の内部に、所有と経営の分離による、資本性の排除せられた経営者の出現を認めるのではないが、対境關係に経営体の出現を主張せられる山城教授の所説がある。教授は、所謂対境關係における均衡勢力を、経営体の出現と理解しておられる。そして、教授もまた、経営の自主的主体性を強調せられる。然しながら、対境關係は、飽迄、経営の外部の問題である。如何に對境關係の諸勢力が、経営の内部に利害關係を持つとしても、その關係は、経営にとつては、客体として内部に入り込んだものである。営利追求の自由が認められている限りにおいて、斯かる外部の均衡勢力の支配を受容れるか否かの決定は、未だ、経営の側に保留せられている筈である。そして、経営内部における自主的主体性は認められなければならない。外部における勢力均衡による決定が、経営内部における決定となるためには、尙、斯かる経営の側の採択が必要である。然るに、教授の様に、斯かる経営の外部における均衡勢力が、直ちに経営の主体となると云う考え方は、教授自身の強調せられる、経営の自主的主体性を破壊するものではないだろうか。教授は、「分離の経営面は、経営者の出

現を意味するのではなく、経営体の確立を意味するものでなくてはならない。^(註11)と云われる。此処で教授の云われる経営者と経営体とは、別個のものを指しているのではなくて、経営の主体たる点においては変りはない。然しながら、如何に対境関係における教授の所謂経営体の構成員個々人が、主体者の自覚をなしてみたところで、真に経営主体たる事にはなり得ない。^(註12)経営主体は、対境関係にあるのではなくて、経営内部の存在なのである。教授の斯かる誤解は、根本的には、個別資本の所有者と、単なる出資資本家との混同から来たものと思われる。資本主義社会における、個別資本の運動の展開を担うものは、現実には機能資本家である。機能資本家と無機能資本家の区別を明かにしなければ、真の理解は不可能であろう。経営の内部における主体性と、外部にあつて、経営に影響を及ぼす、教授の所謂経営体における主体性とは、遂に、同一のものではあり得ない。無論、教授の云われる様な対境関係における勢力要素が、今日、経営に対する統制力となつてゐる事は認めなければならない。然しながら、これは飽く迄、外部からの経営に対する統制力であつて、斯かる勢力の擡頭が、経営の自主的主体性を確立したものとは考えられない。

八、結 言

我々は、先に掲げた麻生教授の分類を無用呼ばわりするものではない。教授の分類が、それ自体の意義を持つてゐる事は我々も認めよう。然しながら、企業における資本性の排除せられた経営者の出現や、多くの公共性概念強調論者の主張をそのまま容認す

る事は出来ないが故に、誤解の懸念は警戒しなければならない。公共性概念や、企業における資本性の排除された経営者の出現を主張する論者の多くは、企業における営利性の一応の否定を試みるものであるが、殊更に営利性を見失わしめる事に努力して、実は、営利性の助長に奉仕している。これらの論者は、政府統制における資本性の系列に対応する。斯かる議論の方向が、根本において、経営における資本性を変化せしめるものでない事は云う迄もない。企業における私的性格と社会性の矛盾の問題は、独占的個別資本に対抗する、労働者と公衆を含めた労・資の対立に求められなければならない。然しながら、生産手段の所有と、生産の独占を混同する見方では、未だ、労・資対立の関係を、経営の現実における推移に求め得たものとは云えない。今や、公共性の奉仕を強要する、鉄道企業における営利追求の自由が、我々の問題の中心となる。鉄道企業に対する統制にも、此の営利追求の真の否定の方向をとるか、或いは、窮極的に助長を目的とするかの、二つの方向を辿るそれぞれの系列が対応する。ひとしく営利性の否定という形はとつても、仮面の否定か、真の否定かは区別せられなければならない。そして、これら二つの傾向は、その本源において、労・資の階級的対立に根ざすものである。従つて、米國鉄道企業に対する聯邦統制を回顧する場合にも、此の二方面の系譜を明かにしてみなければならない。そして、具体的には、それは、個人主義を修正する団体主義理念の歴史的発展を背景として展開せられたというのが、第一次大戦迄の経緯である。我々は斯かる時代的發展に裏付けられた社会運動と独占資本の關係に就

ての認識なしには、真の米国鉄道政策の推移を理解する事は出来ない。二つの系列の聯邦統制が、鉄道企業の営利性に奉仕する公共性をめぐつて、具体的に如何に展開したか、次の問題である。

あとがき

本稿は、元来、鉄道初期から、第一次大戦迄の、米国鉄道企業に対する聯邦統制に就て試みた考察の序説に過ぎない。本文では、島田孝一博士の著書「米国鉄道政策研究」（早稲田選書）の敘述に対して、経営の面から若干の駄足を加えつゝ、論述を進めて行きたい考えである。此処では、序説にとどめておく。

註1 島恭彦「日本資本主義と國有鉄道」日本評論社（昭和二年）一五頁

註2 大島藤太郎「独占資本としての國有鉄道の史的発展」伊藤書店（一九四九年）八頁所載大槻信治博士「交通統制論」五二頁—五三頁

註3 大島藤太郎 前掲書 五頁—八頁参照

註4 麻生平八郎「交通および交通政策」白桃書房（昭和二九年）五四頁

註5 大島藤太郎 前掲書 七頁

註6 山城章「経営学の学び方」白桃書房（昭和二九年）九五頁

註7 島恭彦 前掲書 二頁

註8 大島藤太郎 前掲書 七頁

註9 島恭彦 前掲書 一五頁

註10 山城章、前掲書、同「企業体制」新紀元社（昭和二五年）等参照

註11 山城章「経営学の学び方」前掲五二頁

註12 同 六二頁参照