

交通資本の蓄積

—産業資本成熟期の日本交通業における—

富 永 祐 治

一 交通の本質と交通資本の運動

われわれが具體的にとらえうる交通資本とは、例えば日本國有鐵道とか三井船舶とかの、個別資本としての交通企業である。これらの諸交通企業のすべてが集つて一つの産業部門を、社會的總資本と個別資本との中間に位する一つの部門資本を形づくる。

部門資本を形成する各個別の交通資本相互の關係は、補完的もしくは競争的でありえても對向的ではない。同一種類の生産物の間には交換關係は成立しないからである。交換關係の成立しない、すなわち流通過程上の對向の存在しない同種産業における各個別企業の相互關係は、市場——生産手段並びに資本の市場、及び生産物市場——における競争（及び補完）だけである。各個交通企業における資本の蓄積は、この競争の媒介によつて作用されることはあつても、競争自體からは生れず、他種諸産業の諸個別資本と絡み合い相互に前提し合つて社會的總資本の循環を経過する間に實現する。すなわち、各個の交通企業は、他種産業企業からその必要とする生産手段を買入れ、これを勞働過

程へ投げ入れ、そこから生み出される交通用役を他種産業企業に對し（生産的消費）または個人的消費のために販賣することによつて、剰余價値を實現し又は特別利潤を收得して自らの價値増殖を遂げる。

かようにして、部門資本といつても、交通資本全體としての独自の流通があるわけではない。あるのは、他産業の個別的諸資本と共に構成する社會的總資本の運動の一環としての、個別的諸交通資本の諸回轉だけである。^(註)

（法）従つて、「具體的なる交通」を交通資本の再生産過程とそれ以外の個別資本の再生産過程との統一であると解することは（小泉貞三、具體的なる交通の意義、關西學院大學商學論究、第一九號その他）、正しい、が自明の視點である。問題は、かような統一の理解を前提として、社會的總資本の運動の立場からではなく——それは經濟學の一般理論の仕事である——また個別資本の運動の立場からでもなく——それは經濟學の課題である——部門資本としての交通資本の運動法則を説明することにある。

それにも拘らず、各個別的な交通資本を集合的に一つの部門資本として考察しうるのは、それが何れも交通用役という同一種類の生産物を生産するからであつて、この特殊な商品の生産者として、各交通企業は、流通上の對向關係なく多くの點で相異するにも拘らず、その資本の循環様式において、又蓄積進行の形姿において、共通的な運動を展開するのである。部門資本としての交通資本を語りうる所以である。従つて交通用役の本質をとらえることこそ、交通資本の運動法則を明らかにする第一の鍵である。

交通企業が生産し販賣するのは、これを消費することによつて勞働對象の場所的移動が實現するところの一つの利効果である。人間の何らかの欲望——物質的と精神的とを問わず——を満足させる性能すなわち有用性が、一定の

物の屬性としてあるとき、その有用性はその物をして使用價值たらしめる。かような有用性が物の屬性としてでなくただ労働の結果としてその労働過程の持續する間だけ發揮せられるとき、この無形の労働生産物を利用効果または用役という。パンはそのまま、つまりその屬性として人間の食欲を満足させる性能をもっている。しかし交通手段——例えば自動車——はそれ自體としては場所的移動を實現せず、それが労働力と結びついて労働過程に投入せられて初めて利用効果としての交通用役を生産するのである。^(註)

(註) 使用價值と利用効果との關係については、さきに述べたところ(「交通労働の生産性」、經濟學雜誌、第一九卷一號)と考
え方を變えた。

利用効果が商品生産せられる例は少くない、——「辯護士・醫師……俳優・幫間・音樂家・オペラ歌手・オペラダンサー等々」(『國富論』第二編第三章、——尤も、アダム・スミスの例示をここでは逆用しているのであるが)。しかし經濟的に重要なのは、云いかえると、社會的再生産に最も多く直接的關係をもつものは交通用役である。

交通用役とは、くり返して述べると、これを消費することによつて場所的移動が實現するところの利用効果である。それは労働の生産物として對象化しないから、一瞬の貯藏にも堪えず、生産に即して消費されなければならない。かくして交通とは、この瞬間的な生産物たる交通用役の即時的な、そして分割可能な、消費が労働過程の持續する間一定の距離に亘つて起ることにより労働對象⇨輸送對象の位置變化の實現する過程である。

かように、交通業は交通用役の生産業であり、この交通用役は一つの即時財であるということ、これが交通資本の運動を特色づける基本的事實である。そしてこの事實から、生産業でありながら生産資本一般の循環方式をとらず、

G—W : P—G' という周知の交通資本独自の循環が生れるのである。この方式の意味する生産と消費の同時性、或いは生産過程と消費過程の合一性は、價値の視點からはその生産過程と實現過程の同一性であるから、あたかも「生産過程自體が支拂われ消費される」(『資本論』第二卷第一章)かのような幻想を生ぜしめる。支拂われ消費されるのは、しかし生産過程ではなくて、生産過程から出てくることの、即時に消費しなければ空に歸してしまふ交通用役なのである。この生産物は對象化せず従つて貯蔵できないために、流通過程が生産過程と不可分となつてゐる。そしてかように第二の流通段階が獨立して存在しないことは、それだけについてみる限り、資本の回轉時間の短縮を意味し、利潤率の上昇において交通資本にとつて有利な一條件であるかにみえる。

だが實は、このP—G'直結の意味するところは、商品の販賣における困難の除去ではなくて、むしろこの困難が生産過程自體へ繰上げられることによつて、需要の作用が直接且つ即時的に生産に及ぼされる事實に他ならない。有形物の生産においては、商品は多かれ少かれ耐久性をもち、究極には需要に制約せられながらも、短期的には又生産場所については直接的な需要情況の制約から解放せられ、市場價格と市場の規模及び輸送條件を考量して最適の生産條件を選ぶことができる。ところが交通用役の耐久性は零であり、それは生産の瞬間毎にしか消費されえないのであるから、採算の立場に立つ限り、その時その場の現實の需要をまつて初めて生産が行われる。いわば注文生産がその本來の生産形態である。従つてその時その場の需要が持続的でない限り、そしてこれは社會的活動のはげしい人口稠密な地域において不規則的な斷續的な個別的な需要が規則的持続的な社會的需要に集合せしめられることによつて可能なるのであるが、資本制生産の一要件であるところの、生産過程の間斷なき流動は實現されないのである。

かようにして、交通資本にとつて一見有利と見える第二流通段階の表面的消失は、生産過程自體の上にもたらされる需要の直接的即時的制約によつて相殺される場合が少くない。

二 蓄積契機

一 生産部門としての交通資本が個別的諸交通資本の集積と集中の過程を通じて進める蓄積の速さ・規模及び型、云いかえると一國の經濟的發展における交通資本の比重と特殊構造とは、資本蓄積の一般的契機における各種交通業獨自の諸事情と、これを制約する社會的總資本の具體的性格すなわち一國の資本主義的發展の具體的諸條件とによつて規定せられる。産業資本の生成完熟期の日本交通業によつてこれを明らかにしようとするのが本篇の目的である。

交通資本も一の産業資本として——何故ならそれはその轉形のうちに生産資本の形態をとるから——その蓄積法則に従う。すなわち、個別資本としての集積の基礎をなす利潤の源泉を、一般の産業資本と同じように、何よりもまず生産過程の内部にもち、それは長い労働日と労働強化への資本の強壓として現れる。この後の點で交通業において特異なのは、各種交通業の業務内容やそれらにおける作業種別によつて一様でないが、需要の不規則性斷續性から直接制約せられるところの作業における遊休時間（作業間合）の不可避性が一般に交通業における労働強化の緩衝として働く場合が少くないことである。この種の源泉よりする利潤の大きさに影響する一要因として資本の有機的構成がある。他の條件が變らない限り、資本の有機的構成の高度化は利潤率を引下げる。近代的交通業のもつ特色の一つは、周知の通り、資本單位の巨大なことと資本の有機的構成の高いことであつて、交通需要の量的及び距離的擴大に對應

する生産手段の機械化とその巨大化に基礎をもつ。ただこの點で自動車は最新の運輸機械技術と比較的小規模單位の資本が結びつくことができ、資本の有機的構成の比較的低い特殊の例である。また郵便事業は巨大な資本單位と比較的低い資本の有機的構成との併立に特色をもつ。

資本の有機的構成の高度化は、生産性の増大という面において、同一生産部門の平均水準より抜き出ている個別資本に特別超過利潤をもたらす。この特別利潤はまた流通過程からも汲みとられる、——労働市場での不等價交換（労働力の價値以下への賃金の引下——農村と直結している日本の交通労働者の場合にこの可能性が大きい）により、巨大資本の立場を利用して行われる資材市場での不等價交換（不變資本の價値以下での購入——不況期における弱小礦業者に對する日本國有鐵道の價格政策にこの機會がありうる）により、また販賣獨占の形成によつて。これらの方法がどの程度に採用せられたかは、一々具體的な場合について検討するより他はない。

資本の有機的構成の高度化とは反對に、充用資本の回轉時間の短縮は利潤率をひき上げる。資本の回轉が早いとは前貸資本が少なくて済むということである。そこで同一額の資本については、回轉の早いものはおそいものよりも一定期間内により多くの労働と資材とを雇用することができ、従つて、與えられた剩餘價値率の下では、より多くの利潤をうち出しうる。しかもこの利潤は——流通過程から汲みとられる特別超過利潤を別とすれば——實現された剩餘價値として可變資本に源泉をもつのであるから、利潤率を問題とするかぎり、われわれは可變資本の回轉だけをとりあげればよい。ところで可變資本は流動的不變資本と共に——新しく創造せられた價値の附加と單なる價値の移行との相違はあつても——全部的に生産物に移され、生産物の販賣とともに全部的に流通する。そして一般に資本の回轉時

間はその流通時間と生産時間との合計であるが、この點で交通資本は、さきに述べた独自の循環方式の示すところ、すなわち第二段階の流通時間と生産時間との一致、或いは第二流通段階の表面的な消失から必然する回轉時間の短縮が、生産物の貯藏不可能という不利益と相殺されうることが右に述べた通りである。

しかし何れにしても、一般に第一流通段階が比較的短い——販賣よりも購買の方が容易である——ことを考えると、この事實は、少くとも資本の回轉時間にのみ着眼する限り、蓄積上有利な一條件であることは否定されない。その上、交通業では生産時間は労働時間と一致する。ただ問題は、この生産時間そのものが可變的なこと、及び交通用役の分割消費が可能なことから生ずる實現の複雑さである。

交通業の生産時間は、市場すなわち生産場所の大きさ、つまり距離的延長と交通速度に依存する。有形財の生産にあつては、一定の生産手段による一定商品の生産時間は一定している。ところが同一の交通手段でも、その生産物を構成する二つの要素 (capacity × distance) の一方 (距離) が可變的なことから生産時間も變化しうる。その上、速度の變化は更に生産時間を變化せしめる。かくして一定の生産手段に交通手段についても、定時運轉の場合を除くと、その生産時間従つてまた資本 (流動的) の回轉時間は不定である。なおまた、乗車若くは輸送距離を異にする多數の乗客または貨物の積合せ輸送は、一つの連続的な生産行爲から生産物に交通用役の種々さまざまな大きさの部分の實現が生ずる。しかも各個の乗客または荷主にとつてそれぞれ完成生産物として交通用役が消費されたものである以上、かようなことが可能なためには、瞬間毎に完了する生産行爲の連続として交通を理解するより他ないのである。

さて近代的交通業の一特色である資本單位の巨大さは技術的及び經營的必要から要請せられるのであるが、この技

術的及び經營的必要は、しかしながら、資本規模の巨大化の方向のみに作用するわけではない。反對の方向へも働く。交通需要の性質と交通用役の生産¹¹消費の特殊性とがこれを決定するのである。機械化の進展によつて表わされる大規模生産の利益は交通においても明らかであるにもかかわらず、交通用役の生産と消費の時間的及び場所的同一性から、交通市場における需要の情況が必ずしも無條件にこの利益の實現を許さないことについては、他の機會に觸れた^(註1)。需要が集約的であつて、しかもその地域的擴がり即ち同時に生産場所の地域的擴がりが大であればあるほど、統一的经营の必要は企業規模を巨大ならしめる。定着的生産手段を使う交通業においてこれが著しい^(註2)。逆の場合は逆である。

(註1) 「交通労働の生産性」(經濟學雜誌、第十九卷一號) 參照。

(註2) 鐵道業と通信業、とくに後者、その中でも電氣通信業が最適例である。米國において、獨占禁止の努力にもかかわらず、一九四三年の通信法改正によつて、國內電信事業におけるウェスターン・ユニオン電信會社の、國內電話事業におけるアメリカ電話電信會社の、獨占を容認せざるを得なかつた、——鳥居博、アメリカの電氣通信制度、一九五〇年參照。

巨大な交通企業——郵便事業を除いて——における大なる固定資本比率は、資本流出の困難——流入も自然的獨占または法的獨占性をもつ交通業では困難である、——によつて利潤率の平均化運動を妨げ、市場價格と生産價格との背反をもたらし、高い資本の有機的構成と相俟つて利潤率の低下に導く。そしてこれに對抗して行われる資本の運動は、こゝでも集中と獨占(大資本による生産の集積はそれ自體獨占——交通業の場合は後述の如く地域的な——の要素を含んでおり、可變資本の相對的減少に拘らず雇用しうる労働の絕對量は増加して利潤を増加させる)である。

個別資本において、實現した利潤の資本化すなわち集積が常に行われるわけでない。會社組織をとらない小規模の

交通資本の蓄積

個人企業の場合にこの例が多い。近代的交通業でも不定期船事業——そのいわば原始的蓄積は商業や他の生産業からの派生獨立化として行われた場合が多い——にあつては、集積による蓄積が多いことは後にみるように二十七八年戦争後における日本不定期船業發達の内容によつて分る。^(註) 小規模の道路交通業でも同じである。

(註) これはひとり日本だけのことはなからず。—— Cf. Boravia M. R., *The Economics of Transport*, rev. ed. London & N. Y. 1946, p. 65 et seq.

しかし航洋定期船業や鐵道業——自動車や航空機の時代以前について——となると、その創業の場合はいうまでもなく擴張の際にでも必要とされる資本單位の巨大さは、資本の動員に依存するより他ないのが普通である。^(註) そしてこの社會的意味での資本の集中は、すでに蓄積されている社會的總資本の再配分として行われるのであるが、そのためにはその流れを引きつけるだけの誘因——平均以上の利潤の存在またはその見込み——が存在しなければならぬ。これが缺けているとき、しかも總資本の立場において當該産業部門への投資が望まれるとき、國家の積極的な關與が行われる。明治初期における近代的交通業の場合がその適例である。

(註) 「蓄積(この場合は集積と解すべきである——引用者)によつて若干の個別的諸資本が鐵道を敷設しうるやうになるまで待たねばならなかつたとすれば、まだ世界に鐵道はないであろう。これに反して集中(この場合は資本の動員と解すべきである——引用者)は、株式會社の媒介により忽ちにして鐵道の敷設をなし遂げた。」(資本論、第一卷第七篇第二十三章第二節、長谷部譯、日本評論社版、第四分冊一三四頁)

三 國家と交通資本

國家と交通との關係は多面的であるが、ここでは交通資本の蓄積との關係のみをとりあげる。この關係もまた、交通業の發展のために國家がとる直接間接の諸方策を總括的に検討するとなると、決して單純ではない。いまはそのうち財政措置の面を主として取扱う。

維新政府がおかれていた國內的並びに國際的政治經濟情勢は、諸交通機關近代化への編成替をその最緊急課題の一たらしめた。しかも産業資本の蓄積はなく、資本動員の機構は未だ整備せられず、技術的にも經營的にも全く未知の近代交通手段は投資的引力を一般國民に對してもたないとすれば、またたとえ私的資本がのり出す可能性があつても政治的警察的理由から否定されざるをえないとすれば（通信機關の場合）、國家自らが積極的な態度に出ざるをえない。方法は直接投資と補助金の下付である。海運業における政府の直營もしくは半民營の試みは失敗した、——廻漕會社や日本國郵便蒸氣船會社。官僚經營には凡そ不適當な事業であるからである。この部門では専ら補助金による私的資本蓄積の促進が行われた。その最初の、そして最大の成果が三菱財閥の育成であつたわけである。

これに對し鐵道においては最初はイギリス資本の導入により、次いで間もなく國民資本をもつて官業は出發した。ここでは鐵道の獨占性が持續的經營を保證する。そしてこの場合注意すべきは、明治二十年代以前の國債が制度變更のための交付公債として發行せられ、従つてインフレーションの契機となり、これを通じて本源的蓄積推進の槓杆となつたのに對し、起業公債と中山鐵道公債のみは、生産的公債として公募せられ、資本として機能しえない國民の遊

休貨幣の集中を果したことである。それ以後において國有鐵道のために公債の方法によつて調達せられた資金は上の通りである。

鐵道關係公債

種別	發行年 明 治	實收額又は 鐵道充當額	利 率
九分利付外國公債	(年) 3	(千圓) 1,464	(%) 9
第一回四分利付英貨公債	32	△ 17,578	4
計		19,042	
起 業 公 債	11	△ 5,810	6
中 山 道 鐵 道 公 債	17—18	18,291	7
鐵 道 費 補 充 公 債	22	2,007	5
五 分 利 鐵 道 公 債	26—40	69,286	5
專 業 公 債	30—40	△ 26,126	5
北 海 道 鐵 道 公 債	31—40	5,739	5
臺 灣 事 業 公 債	33—39	△ 18,000	5
計		145,253	
合 計		164,259	
鐵 道 買 收 公 債	41—42	408,475	5
買 收 による舊鐵道會社債	39—42	26,195	5,6

國債沿革略より(△は鐵道充當額)
起業公債は募集額に常用部・中山道鐵道公債・
勸業資本金からの補足があつた。
事業公債には、交通關係としては、上の他に、
電話交換擴張費 14,276 千圓がある。

公債だけが鐵道資本の源泉ではない。
租稅收入を中核とする一般經費からの支
出があり、また借入金に依存した場合も
ある。通信資本は事業公債の一例を除い
てすべて一般經費のうちから蓄積された。
また實現された剩餘價値や特別超過利潤
による集積——その數字的跡付けは困難
であるが——によつても蓄積は當然進行
したはずである。そして結局において國
家交通資本は私的交通資本との對比にお
いて左のように蓄積されて行つた。

交通における國家資本——その規模は

鐵道資本の大きさによつて主として左右されるのであるが——の比重は二十年代に入つてから急に下つて行つた。この年代には國家もまたいわゆる近代的公債に豊富低廉な資金を仰ぎうるようになったのであるが、その基礎をなす蓄

資による半官半民の企業も試みられたけれども（共同運輸會社はその一例）、永續しなかつた。私的交通資本の育成のための財政的措置の主な手段は補助金である。

積された國民資本が、十九年に始まる好況期において、より強く私設鐵道の方へ流れ込んだからである。三十九年からの再轉位はいうまでもなく鐵道國有化の結果である。

(註) 大内兵衛、日本公債論、一九三七年、五八頁以下参照。

交通資本

明治	公私企業	國家	資本	計
年	(千圓)	(千圓)	(%)	(千圓)
20	27,547	28,517	50.9	56,064
21	46,906	35,782	43.3	82,688
22	60,954	37,030	37.8	97,984
23	68,081	38,085	35.9	106,116
24	67,795	40,654	37.5	108,449
25	71,424	42,297	37.2	113,721
26	76,670	44,655	36.8	121,348
27	94,670	48,319	33.9	142,989
28	116,679	51,815	30.8	168,494
29	145,112	60,559	29.4	205,671
30	211,575	83,452	28.9	295,027
31	257,005	98,383	27.7	355,388
32	271,949	114,435	29.6	386,384
33	281,814	138,927	33.0	420,741
34	299,113	159,616	34.8	458,729
35	312,731	180,831	36.6	493,562
36	337,225	199,285	37.1	536,510
37	367,490	208,811	36.2	576,301
38	373,874	218,522	36.9	592,396
39	256,356	512,888	66.7	769,244
40	204,231	761,416	78.9	965,647
41	228,069	811,831	78.1	1,039,900
42	244,391	852,274	77.8	1,096,184
43	317,250	898,830	73.9	1,216,080
44	413,611	956,001	69.8	1,369,612

公私企業 鐵道—鐵道省、鐵道經濟資料、第二篇其他（水運會社のみをとる一拂込又は出資額、二十七年より積立金を加える）—統計年鑑

國家企業 國有鐵道（鐵道省、前掲書）と電信電話事業投資累計額（逓信省調）
道路及び港灣の修築も産業資本の展開にとつて不可欠であり、そのために明治初年から巨額の経費が支出されているのであるが（起業公債の用途も大半はこの種の支出であつた）、それらは無償交通手段として國富であつても資本と考えられないから、考慮の外においた。

海運及び鐵道補助金

明治	補助金額		明治	補助金額	
	海運	鐵道		海運	鐵道
8	(千圓) 513	(千圓) —	27	(千圓) 950	(千圓) 894
9	254	—	28	958	963
10	256	—	29	1,244	696
11	256	—	30	2,669	857
12	262	—	31	4,718	707
13	269	—	32	6,515	735
14	269	12	33	7,939	360
15	277	86	34	7,267	321
16	275	53	35	7,718	628
17	275	133	36	7,539	1,245
18	102	72	37	2,553	3,482
19	908	130	38	2,502	1,846
20	908	301	39	6,502	750
21	958	311	40	8,696	—
22	958	535	41	8,964	—
23	958	934	42	11,710	—
24	943	1,114	43	11,740	—
25	943	924	44	12,151	—
26	953	790			

土方成美、我國民經濟と財政、p.314—15, 321
による。

補助金は、その源泉が租税である限り、國家權力による國民所得の再分配であり、しかもそれは特定の個別資本に對して何らの反對給付を伴わずに惠投せられるものであるが、資本蓄積上の意義は補助の内容によつて違ふ。これを明らかにする前に、明治政府が海運業に對して直接支出した補助金——他の形で、戰時に、また三菱會社のために特殊な形式で費された額は別として——を鐵道補助金と比較すると上の通りである。

し且つ漸増していること、及び後者が後になるほど巨大な數字を示していることである。前者の額が變動的なのは、それが建設費補助または營業益金補給として交付せられたからである。そして海運補助金のように漸増していないのは、一つは建設費補助の部分があつたのと、補助金の交付期間が限られておつたため、更にはこの時代の日本資本主義が上昇期にあり、初めは不經濟線であつたものもやがて新しい交通需要の發生によつて比較的早く經營困難が克服されたにもよるものであらう。

海運補助金がどんな形で、またどの海運企業に支給せられ、それが當該企業と日本海運業にどのような意義をもつたか、については他の機會に詳説した。

私設鐵道業に對する補助金も、輕便鐵道補助法^(註)——大正八年八月地方鐵道補助法に改められた——による一般的補助方法がとられるまでは、海運補助の場合と同じように、個別的に特定の鐵道會社に與えられた。最も長期に互つてこれを受受したのは日本鐵道(明治一四—三八年、補助金合計九三四萬圓)であるが、その他は山陽鐵道(二四、二七、二八、三〇、三三、三四年、五九萬圓)、九州鐵道(二二—二五、二八—三〇、三二年、五七萬圓)、北海道炭礦鐵道(二二—三二、一三七七圓)、京釜鐵道(三四—三九年、五五八萬圓)、北海道鐵道(三五—三七年、一五二萬圓)である。日本鐵道に對しては運轉開始まで八分の利子を下付し、運轉開始後純益八分まで補給、山陽鐵道には一部路線に對し一哩に付二千圓の建設費補助、九州鐵道にも同じ條件の建設費補助を與えた。三十九年六月設立の南滿洲鐵道は六分の利益配當が保證せられたが、初めから政府の補給を必要としない營業成績をあげた。何れにしても鐵道の場合でも、海運にけると同様に、國民の負擔において少數の特權的財閥的巨資本の育成が行われたのである。

(註) 輕便鐵道補助法では、營業開始後五年間建設費に對して五分の利益が保證せられた。そしてこれは、海運における諸獎勵法や補助法のように少數の巨大企業によつて獨占せられる結果とならなかつた點が注意される。

さて補助金はその内容によつて資本蓄積に對する作用を異にする。利子または利益(配當)補給金——私鐵や日本郵船への——は、それが配當せられる限りにおいては當該個別資本の蓄積に寄與しない。蓄積に参加しうるのは、そのうちで社内留保せられる部分だけである。これに對し、私鐵への建設補助金、造船獎勵金、大阪商船への船舶改良

助成金は、生産手段として固定する私的資本化がその狙いである。また三菱會社に補助せられた運航費や船舶修繕費、同社及び共同運輸會社に對する郵便補助金（名目的にはその一部は郵便輸送への反對給付である）、航海獎勵金、遠洋及び特定航路補助金は、生産獎勵金として、生産過程へ參入することにより個別資本の利潤獲得に寄與する。だがその名目が何れにせよ、公權による國民所得の特定個別資本への再分配であり、直接間接の利潤補給であるその本質に變りはない。そしてその源泉が租税にある場合、社會的にみてそれが資本の集中の役割を果したものであるか、或いは強制的な節約による資本の蓄積を實現したものであるかを明らかにするためには、ここではわれわれが果しえな一層立入つた分析を必要とする。

また補助金の機能が何であれ、その存在は資本の動員における有力な誘い水の役割を果し、國家による社會的資本の再配置の手段として働く。

なお、補助金と違つた國家資本の私的資本化の諸方法が初期には少からずとられた。資金貸與（三菱會社や日本鐵道等）、國有生産手段の貸下（三菱會社、廻漕會社、北海道運輸會社、共同運輸會社等。藩船をもつて經營した紀萬汽船や三菱會社の前身九十九商會はその先驅的形態）、その廉價拂下げ（三菱會社、幌内及び郁春別鐵道の拂下げ等）がその主なものである。この最後の場合は幌内炭山の拂下げと共になされて北海道炭礦鐵道會社の設立となつたものであるが、「近代的生产手段を内容とする國家資本が政商とよばれる一連の商業資本の所有者にそのまま移されることによつて、私的産業資本が生み出された」^(註)典型的な例である。その上、この會社は新線竣工までの年五分の利子補給と開業後八年間純益五分の政府保證をさせしめた。そしてここでも高島嘉右衛門が華族と共に發起人として名を列

ねているのであるが、彼は明治初年から華族と組んで彼等の當時としては最大の——封建的家祿を源泉とする——集中資本をこの新規事業に注入するために政府や高官の間を泳ぎ廻つていた。明治初期の私的資本による鐵道の建設は、國家の直接間接の保護の下に、多額の秩祿公債が集中した小數高祿華族に政商が結びつき、これを中心として地方商業資本家の参加により主として推進せられたのである。

(註) 鈴木武雄、帝國主義段階における國家資本の役割と推移、上、一九四九年(日本帝國之義講座) 五三頁。

國家權力による私的資本蓄積の促進は非金錢的な形においても行われる。三菱會社に對して與えられた種々の便宜と特權と獨占保障や、またその競争相手たる共同運輸會社の設立に政府大官や地方長官が奔走したという事實も藩閥官僚と獨占資本との結びつきを示す一例であるが、かような露骨なやり方は別として、初期の私鐵建設にも國家の種々な指導援助が行われた。その最初の、又最も著しい例は日本鐵道會社の場合である、——官有土地家屋の無賃貸付、民有土地家屋に對する公用土地買上規則の適用(これは明治二十年の私設鐵道條例によつて一般化せられた)、地租免除、建設工事の政府委託、國鐵技術者の借受、車輛修繕の國鐵委託、保線監督及び運轉の國鐵委託等(日本鐵道が營業上自立したのは明治二十年のことである)。兩毛、水戸、甲武、山陽の諸鐵道もまた建設を國鐵に委託し、その他、鐵道會社の多くは國鐵技術者を招聘した。そしてかような技術面における國鐵の指導的地位に加えて、補助金の下付、認免權、監督權の掌握、これと絡んで退職國鐵官僚の私鐵への天下り就職等の職權上または事實上の勢力關係を通じて國鐵資本の私鐵資本支配が強化されて行つたことは周知の事實である。

四 集積と集中

以上でみたような交通資本の諸蓄積契機が、全體としての日本資本主義の發展と相互規定的に作用して生じた結果は六二頁の表によつて総合的に捉えうるだらう。^(註)

(註)(1) さし當つてのわれわれの關心は産業資本の確立期を中心とし、従つて第一次世界大戰以前の時期に限定するのであるが、

ただ社會的總資本における交通資本の發展の形を一層はつきりさせるために、次表ではそれ以後の數字を添えた。

(2) 明治初期について資料がえられない。

(3) 選ばれた年次の適當さが問題である。理論的には、日本の資本主義發達における劃期年次をとるべきであらう。例えば、明治二十三年(第一次資本主義的恐慌——本源的蓄積の完了)、同三十年及び四十年(産業資本の確立)、大正七、八年(獨占資本主義の成熟)の如く。しかし資本の蓄積運動はいつでも戰爭を契機として躍進しておるので戰爭直前の年を選んだ。

(4) 本表の合計數字は社會的總資本を正確には示さない。とくに會社組織によらない企業の資本比重は産業部門によつて區々であるが、それが含まれていない。

(5) 電信電話にしても、これだけで通信資本を表わさないが、古い年次については不明。昭和一二年の通信事業特別會計貸借對照表によると、自己資本及び借入資本合計は一、二六六、三九三千圓、すなわち電信電話投資額の約一・三倍。

(6) 資本金として國營企業以外は借入資本を含まない。古い年次については不明の故である。昭和一二年における株式會社組織の企業の社債額は左の通りである。(カッコ内は自己資本資本に對する割合)——第五十八回統計年鑑。

水産業

二二、八五〇千圓(一一・三%)

鐵業

八二、六二四千圓(四・八%)

工業	一、五七二、四一七千圓（一四・三％）	鐵道業	四五〇、五五二千圓（四・八％）
水運業	四二、六〇〇千圓（六・八％）	自動車業	四、二〇〇（三・九％）
商（含銀行業）業	二、二五七、二二三千圓（二四・六％）		

（注意）(1) 時期は年末又は年度末現在

- (2) 國有鐵道（自己資本及び借入資本—國鐵調べ）及び電信電話（電信電話事業投資額累計—逓信省調）以外は第十四回、第二十四回、第三十四回、第四十回、第五十八回日本帝國統計年鑑による。
- (3) 鐵道業—明治二六年は馬車鐵道八社（八六六千圓）を含む。三六年は馬車鐵道二六社（一、三九三千圓）、人車鐵道一〇社（四六五千圓）を含む。
- (4) 水運業—昭和十二年（汽船運輸業は三〇四會社、六〇九、一三四千圓）以外は汽船運輸業とその他の水運業との區別は示されていない。
- (5) 國鐵及び電信電話以外の資本金は、明治二六年は拂込資本または出資額、三六年以降はこれに積立金を加える。三六年の資本金年平均増加率は拂込資本または出資額のみについて計算。
- (6) 公私鐵道業資本金は國鐵における調査とは一致しない（本表には公營鐵道を含まない）。

次表に現われた顯著な事實を指摘すると、まず、明治二十七八年戰爭の前年において、資本比重が流通部門（四五・四％）とくに銀行業（三二・二％）と鐵道業（國私合せて三一・二％）とで壓倒的地位を占める。工業（一一・六％）を主要部分とする生産部門は極めて低位である（一六・三％）。この状態は、日本における産業資本確立期の末期に近い三十七八年戰爭の前年になつても大して變つていない。銀行資本は依然として拔群の比重を示し（三九・六％）、これを含めた流通部門（四五％）と鐵道資本（三一・一％）とで七六・一％を示す。工業資本は年平均増加率ではトツプに立っているにしても、その比重においてはやはり遙に下位にある（一三％）。ただこの際注意しなければならぬ

交通資本の蓋積

一橋論叢 第二十七卷 第四號

會社資本・國有鐵道資本・電信電話投資額

昭和12年 (1937)	大正8年 (1919)			大正2年 (1913)			明治36年 (1903)			明治26年 (1893)			業 種	
	年 平 均 增 加 率 (%)	資 本 金 比 率 (%)	企 業 數	年 平 均 增 加 率 (%)	資 本 金 比 率 (%)	企 業 數	年 平 均 增 加 率 (%)	資 本 金 比 率 (%)	企 業 數	年 平 均 增 加 率 (%)	資 本 金 比 率 (%)	企 業 數		
三〇・九	一・二	二九・五	七五	四・五	〇・九	八四・七	六・五	〇・九	八四・七	三・七	〇・八	二九・五	七五	農(水産)業
一・三	五・八	六・六	四〇	五・六	六・三	五九・七	四・九	四・八	五九・七	二・四	三・九	二・五	一七	鐵
三三・八	三三・七	三〇・七	一〇三	六・〇	二・二	二六・四	四・一	二〇・八	二六・四	二・六	二・六	二・五	二五	工
二・九	四・三	三三・九	二二〇	五・〇	五・四	三三・四	四・四	四・二	三三・四	一・六	一・五	一・六	二六	部
二一・七	一・四	一	一	二・五	一・五	一三・六	四・九	三・七	一三・六	二・三	二・三	二・三	二	門
二二〇	三・七	三〇	二五	三〇	二・八	一三・四	四・一	三・八	一三・四	一七・六	一七・六	一七・六	三	交
七四	三・三	五九	五	六八	五・一	一六・〇	三〇	三〇	一六・〇	四・六	四・六	四・六	六	通
一・七	二・六	六四	一八	二・九	二・七	一三・五	四・一	三・七	一三・五	一・八	一・八	一・八	一	部
九・〇	九・一	六六	一〇	三三	一・八	一三・九	六・二	三・八	一三・九	三・三	三・三	三・三	七	門
一九九	三・〇	四九	三	六・一	一九七	一八〇	一九九	八・一	一八〇	三・三	三・三	三・三	八	流
三・三	三・一	四九	三	四・六	一九七	一八〇	一九九	八・一	一八〇	三・三	三・三	三・三	九	通
三・三	三・一	四九	三	四・六	一九七	一八〇	一九九	八・一	一八〇	三・三	三・三	三・三	一〇	部
三・三	三・一	四九	三	四・六	一九七	一八〇	一九九	八・一	一八〇	三・三	三・三	三・三	一一	門
三・三	三・一	四九	三	四・六	一九七	一八〇	一九九	八・一	一八〇	三・三	三・三	三・三	一二	計
三・三	三・一	四九	三	四・六	一九七	一八〇	一九九	八・一	一八〇	三・三	三・三	三・三	一三	合

いのは、かような工業資本比重の低位をそのまま工業生産の低位として解してはならぬことである。會社組織によらぬ無数の小企業生産者はこの數字には現れていない。従つて又その後の數字の増大には、生産者數の増加と共に會社組織への編成替も含まれる。

ところがすでに産業資本の確立した後は（大正二年—一九一三年）、資本分布情況は明らかに變つてゐる。工業資本（二〇・八％）はなお銀行業（二三・一％）及び鐵道業（三〇・九％）に及ばないけれども、工業をも含めた全生産部門は、鈍化した總資本蓄積率（一八九三—一九〇三年の年平均三七に對し一九〇三—一三年は年平均二八・三％）を遙かに凌ぐ蓄積率（平均四六・四％）を示し、増加率の著しく低下した銀行業（一八％）は勿論、鐵道業（三九・二％）よりも歩速を早めた。これと共に商業資本の急激な増加傾向（四八・七％）が注意をひく。かような數字の推移に現れた日本經濟の構造變化は第一次大戰を経過することによつて決定的となつたが、この時期まで下ることはさし當つて必要でない。

そこでわれわれの問題は、右に現れたような社會的總本における交通資本の運動、すなわち産業資本時代の比較的初期における交通資本とくに鐵道資本の大きな比重とその漸減傾向の理由を明らかにすることである。

この運動は、一方では日本の資本主義的發展の特殊構造に、他方では交通資本自體の蓄積法則にその動因が求められなければならない。

資本主義の古典的發展においては、産業革命は交通革命に先行する。熱病的な生産速度・老大な規模・一生産部面から他の生産部面への資本群及び労働者群の絶えざる移轉・新たに創造された世界市場的諸關連、——これらを伴う

大工業の生産様式がまず發達して、然るのうちにこれに適合した交通手段の體係が生み出された。蓄積せられた産業資本の内部から交通資本は分岐自立したのである。日本の場合はそうではなかつた。開國と維新によつてこの國が置かれた國內的及び國際的情勢は、市場的要請に先立つて近代的商船隊（資本的には鐵道に較べて遙に小さい規模であつたが）の育成と鐵道の建設を要求した。その資本創出の方法は前節でみた通りであるが、しかもこれと同時に發足した日本産業の近代化の一面がなお在來産業のマニユファクチュア化において進行し、従つて企業形態において會社組織をとらぬものが多かつたのに對し、近代的交通業ではその資本單位の規模よりしてすべて最初から國家資本による會社企業として出發したため、右表にみたような交通業とくに鐵道業の異常な資本比重を結果したのである。かくしてこのような資本制生産展開のための前提——これは勿論交通制度だけでなく、新貨幣制度や銀行制度も不可缺であつた——の確立は、交通學でいうところの潛在的交通の覺醒作用をも働き、政府の殖産興業政策や外國市場の開拓と相俟つて急激に生産を刺戟した。日本では交通革命と生産革命とは並行して進んだのである。かくて明治十年代の後半から二十年代の初めにかけての私鐵勃興は、もはや市場要請と無關係なものとしてみることは出來ず（投機的要素はもとより多分にあつたにしても）、いわゆる日本鐵道業の顛倒的發展も一部の論者が強調するほど長くつづいたとは考えられない。そしてどの先進資本主義國の歴史でもみられるところの、産業資本時代における熱狂的な資本蓄積の口火を切つた鐵道マニヤを、日本も右の時期に最初の經驗として（第二次のそれは稍小規模に明治二十七八年戰爭直後に起つた）もつたのである。

社會的總資本の蓄積における交通資本の先驅性——これは單に日本だけでなく世界資本主義におくれて參加した國

では多かれ少かれ共通的である——は、産業資本の確立と共に漸次失われてゆく。

勿論、交通技術の發達と交通制度の整備は、一方でその最も重要な機能の一つとして商品の流通期間を短縮すると同時に、他方では、社會的分業度を高めることによつて商品流通の量と距離——遠隔の資源及び市場への接觸により——を擴大することによつて、交通業自體をも擴大する。それは丁度、商業資本と商業勞働力が、交通機關發達の同じ結果から生ずるところの、商品形態で流通過程の内部に滯留する社會的資本部分の増大から、生産の擴大と共に、もしくは生産擴大以上に、増加すると同じわけである。^(註)

(註) ただ、商業と交通業とは、その資本の有機的構成と資本における固定部分の比重の相違から、對蹠的であつて、商品の生産流通の増大に伴つて發展しても、その發展速度は異つてくる。右表にもそれが現れている、——交通資本の相對的低下と商業資本の相對的上昇。

ただ、交通業とくに鐵道業や電氣通信業における資本の固定化が進めば進むほど、その生産力のみならず生産力の弾力性もますます大となるものである。すなわち、これらにおいては、技術的必要から、大低の場合、建設當時の需要を上廻る規模をもつて投資せられ、しかも常に時間的にか季節的にかいゆる unused capacity の存在は不可避であつて、従つて或程度の需要の増加に對して即應出来る。また若干の技術的改良——例えば運轉速度の増大や異周波使用による回線利用度の増大の如き——によつて資本の新しい固定を全く行わずして需要増加を受容できる場合が少くない。そしてザックスのいう相對的^(註一)最高集約性限界 relative Intensitätsmaximum に到達したときでも、比較的微量の固定資本の追加によつて生産を擴張することができる。鐵道はその最も著しい例であつて、固定資本の最大部

分を占める軌道が最大の弾力性をもち、この弾力性が零になつたとき、つまり線路容量の限界に達したときに初めて比較的大規模の新投資が必要となり、そこで再び現實の需要を上廻る生産力をもつこととなる。資本蓄積の型を段階的に描く場合、鐵道資本蓄積の各段の高さと幅とが大きいことが特徴的である。しかし長期的驕勢としては、交通資本はいつでも交通需要の上昇曲線より鈍い曲線をもつて増大する。(この理由の他にも、代替的交通便宜がえられない場合には既設鐵道のもつ自然的獨占性は新規投資を抑制することがあり、また自動車という新しい競争交通機關の出現は鐵道の發展時代に終止符をうつた。右表最後の年はその影響が日本でもすでに現れていた頃である)。他の交通機關でも、それぞれの固定資本構成の相違に應じて一様でないが、技術的改良は同量の投下資本の下でも生産力を高める。これは労働の生産性増大として一層はつきり現れる。^{(註2)(註3)}

(註1) Vgl. Sax, F., Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 1. Bd., Allgemeine Verkehrslehre, Berlin 1918, S. 79.

(註2) 日本における全體としての交通労働人口は國勢調査の結果によるほか正確な數字がえられない。従つて古い時期については不明である。

有業人口における%

大正九年(一九二〇年)	一〇四萬人	三・九
昭和五年(一九三〇年)	一一六	三・九
昭和十五年(一九四〇年)	一三六	四・二

土方成美「職業別人口の變遷を通じて見たる失業問題」(社會政策時報、第一〇八號)は、大正九年の國勢調査中の結果に基

いて、その前後（明治初年より）の有業人口を推算しているが、少くとも交通労働人口については、交通手段・交通労働力・交通量の関係における特殊性を無視した方法的誤りのために、利用できない。

コーリン・クラーク（『經濟的進歩の諸條件』、金融經濟研究會譯、一九四五年）は、經濟的進歩の最も重要な隨伴現象として、労働人口の農業から工業への、更に工業から彼のいわゆる第三次生産（商業、運輸業、通信業、金融業、その他）への移動を指摘し、その原因として消費傾向の變化と共に各産業の部門における生産力の相違をあげた。しかし前註で述べたように、近代的機械的交通業と商業とは、生産力上昇の可能性の點で根本的に違ふ。右に示した各十年間における交通労働人口の比重の停滯や僅かな増加を同年間にみた輸送量の増加と照合するならば、この事情が明らかとなるであらう。

（註3）交通業と同じ理由で初め大きな比重を示していた銀行資本も、前者と同じような経過を辿つた。しかし銀行資本の相對的比重低下の原因は違ふ。この場合、信用制度が確立すればするほど、銀行は産業資本の供與において自己資本に依頼する必要がなくなるのである。右表に現れているように、銀行資本は交通資本よりも早くその比重の低下をみた。しかしこのことは、勿論、銀行資本の産業支配力の強化とは無關係である。

交通業の中でも、海運業は他に較べて景氣變動の影響を受けることが甚しい。これは常識的事實である。獨占度の高い國內市場を對象とし（この點で通信業は最も有利である）、且つその市場の過半が貨物に較べて景氣に左右されることの少ない旅客によつて占められている鐵道業と對極にあるのが海運業である。勿論、海運資本も經濟の一般的發展につれて増大する。そして日本の場合についてみた場合、別の機會に詳説したように、戰爭とくに戦後の好景氣を契機として躍進的な海運資本の蓄積が行われたのであるが、それにしてもその——時として後退を含む——不規則的な發展は、他の交通業ではみられないところである。そしてわれわれがさし當つて問題としている時期（明治年

一橋論叢 第二十七卷 第四號

水運會社資本（拂込資本金及び一二十年より一積立金）

（單位千圓）

明治	會社數	拂込資本金及積立金	日本郵船・大阪商船・東洋汽船・日清汽船		四社以外の會社		平均	備考
			資本金	%	資本金	%		
三二年	一三六	一五、五六四	一一、三三〇	七九・三	三、二四〇	二四	日本郵船（一、〇〇〇）大阪商船（一、三五〇）	
三三年	一四五	一五、六九一	一一、〇〇〇	七七・一	三、五九一	二五	日本郵船減資（一〇、七五〇）	
三四年	一三三	一四、八三五	一一、〇〇〇	八一・六	二、七三五	二二		
三五年	一七	一五、一八九	一一、〇〇〇	七九・七	三、〇八九	二五	日本郵船減資（八、八〇〇）大阪商船增資（一、八〇〇）	
三六年	九〇	一三、五四八	一〇、六〇〇	七八・三	三、九四八	二四	日本郵船增資（一、三〇三）大阪商船增資（三、六九〇）東洋汽船創立（一、三五）	
三七年	八二	一四、五三五	一一、〇〇〇	八四・〇	三、五四七	二四	日本郵船增資（一、八六九五）大阪商船增資（五、〇六八）	
三八年	九八	一七、四四五	一一、〇〇〇	八四・〇	三、五四七	二四	日本郵船增資（三、〇〇〇）大阪商船增資（五、五〇〇）	
三九年	一〇二	二五、〇九七	二〇、七六三	八二・七	四、三三四	二四		
三〇年	一四八	三六、一七九	二九、四二四	八〇・一	六、七五五	二七		
三一年	一九六	四三、一一九	三三、二七三	七九・五	八、八四七	二六		
三二年	二〇三	四四、一五〇	三三、八四九	八二・一	八、〇〇一	二六		
三三年	二二七	四三、七七一	三六、一三五	八二・一	五、六三六	二六		
三四年	一八七	四六、九九五	三九、六六六	八四・四	七、三二七	二〇		
三五年	一〇四	五一、一一四	四三、四〇〇	八三・九	八、七二〇	二四		
三六年	一三八	五五、四六三	四四、〇六五	八二・三	一〇、三九八	二六	大阪商船增資（六、八七五）	
三七年	一四〇	六〇、〇八九	四九、〇六七	八二・一	一〇、八三三	二五	大阪商船增資（九、六二六）	
三八年	一三三	六四、一一三	五〇、七三三	八三・三	一〇、三八〇	二四	大阪商船增資（一、三七五）	
三九年	一三五	七〇、九三四	五八、九〇〇	八三・一	一一、九五四	二五	東洋汽船增資（三、九〇〇）	
四〇年	一三六	八七、一七四	七三、五〇七	八三・四	一三、六六七	二八	東洋汽船增資（一、六五〇）日清汽船創立（八、一〇〇）	
四一年	一三四	八八、〇六〇	七六、六三三	八七・〇	一一、四二八	二五		
四二年	一三五	九〇、〇〇一	七八、八五三	八七・五	一一、一四八	二五		
四三年	一三九	九五、三四五	八三、二九〇	八六・四	一二、九五四	二五		
四四年	一〇〇	一〇〇、九一五	八六、九一三	八六・四	一三、二九一	二四	東洋汽船增資（九、一〇〇）	

會社數・拂込資本金及積立金——統計年鑑
 日本郵船・大阪商船——各社五十年史
 東洋汽船・日清汽船——各社調

明治 44 年 (1911) 末現在主要船主所有船舶數

船 文 名	隻 數	總 噸 數	噸 數 率 比 (%)	
日 本 郵 船	70	287,077	} 31.8	
大 阪 商 船	108	149,937		
東 洋 汽 船	9	77,114		
日 清 汽 船	12	27,398		
計	199	541,526	39.6	
岸 本 汽 船	10	38,836		
辰 馬 汽 船	15	36,329		
原 田 商 行	15	32,479		
三 井 物 産	27	31,697		
緒 明 圭 造	14	21,951		
板 谷 合 名	6	19,297		
廣 海 仁 三 郎	7	17,867		
岡 崎 汽 船	8	16,930		
岸 本 兼 太 郎	5	14,629		
三 菱 合 資	30	14,263		
八 馬 永 藏	6	13,529		
日 本 商 船	4	10,441		
山 本 藤 助	4	10,099		
計	151	278,348		20.2
3000 噸以上 10,000 噸未満 船主數 50	249	258,065		15.9
總計 (其他共)	1,854	1,375,083	100.0	

畝川鎮夫、海運與國史、p. 360—2 より、
但、總計は總計年鑑による。

代)においては、海運資本の蓄積は主として日本郵船と大阪商船の増資と集積(日本郵船の如きはこの年代の末期で積立金——二七百萬圓——が拂込資本金——二二百萬圓——を凌いでいる)によつて、また後にはこれに加えて東洋船と日清汽船の設立によつてわれた。そのことは右表によつて明瞭である。

國家の補助に依存する——尤もその程度は各社によつて違ふが——受命會社、いわゆる社船資本の壓倒的比重並びに巨大な規模と、これと對照的な社外船會社の平均資本金の矮小さ、これがこの年代を通じての日本海運の一特色であつた。しかし後者の平均數字は、實は真相を語らない。(註¹)。何故なら、右表の海運資本は會社資本としてのそれであつ

て、しかも二十七八年戦争後から漸次發展して行つた日本不定期船業の有力者の多くは、三井物産や三菱商事のよう
に海運會社として獨立してはいないか、もしくは個人企業として經營せられ、従つて右の數字には含まれていないから
である。會社組織のものはむしろ地方沿岸輸送に従事する小蒸汽船經營が多かつた。^(註2)當時の海運業における集積の實
態は、むしろ間接的ながら、所有船腹數によつて表される。

郵商二社で三一・八%、社船四社で約四割、これを含めた十七社で約六割、これが集中情況である。

(註1) この平均數の出し方は、社船各社調による拂込資本金及積立金を統計年鑑掲出の水運會社拂込資本金及積立金合計より
控除し、その殘額を統計年鑑掲出の水運會社數より社船數を控除したもので割つた。もし社船各社調による資本金額が同社分と
して統計年鑑に計上されているものと相違すれば、當年平均數も變つてくる。

(註2) 畝川鎮夫、海運興國史、一九二七年、三六二頁參照。

右の集中とは、個別資本への生産手段の集積をいい、資本蓄積の方法としての本來の意味においてはでない。この
意味での集中は、日本郵船と大阪商船の成立が最大の事例であり、後れては明治四十年(一九〇七年)三月に設立さ
れた日清汽船(資本金八一〇萬圓、揚子江航運で競争していた大東汽船、湖南汽船、日本郵船、大阪商船の經營統一、
社船資本の支配權確立がその本體である)が目立つだけである。

鐵道業も勿論同じように戦争や景氣の變動によつて資本蓄積に作用される。ただ、鐵道業はその技術的特性や輸送
對象の相違から戦争の直接的影響のうけ方を海運業と異にし、且つ國家資本と私的資本とで蓄積規定條件が稍違ふ點
で、海運業と同一の步調では進んではない。

鐵道資本及び設備

明治	資本金(千圓)		開業線路(料)			機關車數		客車數		貨車數	
	官線	私鐵	官線	私鐵	計	官線	私鐵	官線	私鐵	官線	私鐵
三五年	三七,七〇〇	五六,三三三	八六六	二,一三五	三,〇〇一	一三三	一八五	六三〇	七三九	一,七五三	二,八一九
三六年	三九,四三三	六三,一四五	八七七	二,一〇三	三,〇九〇	一四三	二二	六四七	八〇八	一,八五一	三,四六五
三七年	四三,六六一	八〇,三二〇	九三五	二,四七四	三,四〇九	一六七	二七三	六七八	九六八	二,二二二	四,〇〇一
三八年	四五,八二六	九九,三三八	九五五	二,七〇四	三,六五九	一七一	三五	七〇五	一,三三六	二,二三五	五,一五六
三九年	五一,七六四	一二〇,〇二五	一,〇七	二,八九七	三,九四	一八三	四三九	七九六	一,四七五	二,三三八	六,五八二
三五年	一四,九五五	二六二,九〇七	一,九四四	四,八四五	六,八八九	四五三	九七四	一,三三七	三,五三七	五,六四四	一五,八六一
三六年	一六,一三六	二八一,七六三	二,一四	五,〇五四	七,二八	五三	一,〇三	一,四七三	三,六二八	六,三三三	一六,四四九
三七年	一九,五七六	三〇六,〇六一	二,三三三	五,一九五	七,五二七	五五三	一,〇九三	一,五七九	三,六六八	七,〇二八	一七,三九〇
三八年	二七,一四八	三〇九,七六三	二,四六五	五,三三六	七,六九一	五九四	一,二二三	一,六六六	三,六七三	八,二二八	一八,九四七

資本金—鐵道經濟資料、第二編、二二二頁及び三一四頁、他は日本鐵道史、上篇、九七二頁、同中篇、一七八—九頁及び二六四頁(但、哩鎖を料に換算)

右表について氣付くのは、戦時に鐵道資本並びに設備は増加しているけれども、その増加は特に戦争によつて促進されていないこと、ただ貨車の増加振りののみが目立っていること(尤も、客車に對する貨車の増加率の大なることは戦時に限らぬ一般的傾向ではある)、全體として二十七八年戦争の場合の方が次の戦争におけるより發達が顯著であること(程度)の差はあるが海運業でも同じ現象が見られ、日本資本主義發達史における一の興味ある問題を提示する、而して官設鐵道と私設鐵道とがその資本金、線路延長及び車輛の増加において兩戦争の場合に逆の傾向を示している

交通資本の蓄積

こと等である。いまこれらの詳細な究明は避けて、次のことだけを指摘するにとどめよう。

私設鐵道免許數及び開業糶

明治	本免許狀 の下附を 受けた會 社數	同上會社 の資本金 (千圓)	本免狀に 依る豫定 線路糶程 (糶)	開業 糶程 (糶)
二五年	一五	八四〇	二四	二四九
二六年	一一	六六〇	三三	二九
二七年	一五	一〇、六八	四四	二五三
二八年	一七	一九、五五九	七六	二五七
二九年	一九	二四、七六〇	八七	二八四
三〇年	三三	三九、四七五	一、四五	七〇七
三一年	一六	一八、二四〇	四四	五八六
三二年	一〇	一一、五三五	三三	二四八
三三年	一一	一五、一〇〇	六三	二六一
三四年	二二	二四、七	一一	一〇一
三五年	三	九一五	三	七〇
三六年	三	二、九六七	二九	一三三
三七年	四	九、四四三	三三	一三五
三八年	四	三、五三三	八〇	一三三

本邦鐵道の社會及び經濟に及ぼせる影響、
上卷、四六一―八頁(但哩鎖を糶に換算)

り、又私設鐵道では一般的な經濟界の情況によつてその發達を制約されることが強かつた。即ち二七八年戰爭の場合に官設鐵道の發達が遲滞したのは、明治二十五年施行の鐵道敷設法を基礎とする公債が戰爭勃發による尨大な軍事公債に壓せられて予定通り募集し得られず、従つて建設資金の缺乏を來したからである。ところが三七八年戰爭の場合には、戰爭中の公債募集難は前と同様であつたにしても、戰前數年間に成立した巨額の鐵道公債(三十二年から三十六年に至る募債額總額約五、〇六三萬圓)によつて潤澤な資金が用意せられていた。^(註)

(註) 詳細は、國債沿革略、第二卷、一九一八年、六一―九頁以下参照。

いる。明治二十三年の恐慌は二十五年末まで影響を残し(同年の鐵道、免許會社數の小なることを見よ)、二十六年の下半年期から始まつた好景氣は同年における鐵道免許會社數の急激な増加を招致し、これが二七八年戰爭で一頓挫せしめられ、二十八年下半年期から三十年にかけての未曾有の企業熱の中心に鐵道が立つた。三十四年以後の鐵道建設

計畫とその進捗の著しい停滞は、いうまでもなく三十三年末から始つた恐慌と沈滞の反映であつて、三十六年における景氣の恢復は又直ちに鐵道業に影響しているが、それが急速に發達するためには戦後の急激な資本蓄積期を待たねばならなかつた。しかもその時には鐵道國有が斷行せられたから、私鐵は暫時大規模の投資對象たることをやめたのである。

資本蓄積の契機はただに國內的なものだけではない。交通部門、なかでも鐵道業は國際資本主義の最も魅力ある獲物の一つである。先進資本主義國が鐵道を對象として行ふ資本輸出の意義は、日本との關係におけるイギリスの例について別の機會に明らかにしたところであるが、日本の民間企業への外資導入——それは三十七八年戦争の勝利によつてようやく國際信用を與えられるに至つたのである——はこの年代ではやはり鐵道を主な對象とした、——三十八年末關西鐵道社債（九七六萬圓）、三十一年初北海道炭礦汽船社債（同額）、四〇—四四年四回に亘る滿鐵社債（一三、六六八萬圓）。鐵道以外は三件、その總額は鐵道のその一五％に過ぎない。そしてこれら三鐵道の外債は何れも（前二者は買収の結果として）國家によつて肩代りせられた。滿鐵の場合はその代償として政府は同社の株式を取得したのであるが、それはこの企業の國家資本的性情を露呈した機會の一つに過ぎない。注意すべきは、日本の大陸侵略の先驅として國內資本主義の十分な展開をまたずして早くから逆に鐵道資本輸出が行われたことである、——明治二十七年八月の日韓暫定合同條款に基く京仁・京釜兩鐵道の設立（後者には政府補助金が與えられた）。なお地方自治體の鐵道事業への外國資本の流入も四十年代から始つた。^(註)

（註） 洪純及びモールトン、日本財政經濟論、一九三一年、附録、六一七 参照。

さて三九—四〇年の私鐵買収は、日本史上最大の資本集中——法的強制を通じての——であるが、自主的な集中はそれより十年前、すなわち右にみた二十七八年戦争直後の鐵道マニヤと時を同じうして小規模に進行しつつあつた。この國における最初の鐵道開設から四半世紀後である。鐵道合併の歴史は左の通り。(カッコ内は被買収鐵道)。

明治二十二年 北海道炭礦〔幌内—官線〕

二十五年 日本〔水戸〕

三十年 日本〔兩毛〕 關西〔浪速〕・阪鶴〔攝津〕・奈良〔初瀬〕 九州〔筑豊〕・國鐵〔釧路—營業せず〕

三十二年 南海〔阪堺〕・九州〔伊萬里〕

三十二年 河南〔河陽〕

三十三年 伊豫〔道後・南豫〕・關西〔大阪〕

三十四年 九州〔豐州〕・水戸〔太田〕

三十五年 九州〔唐津〕

三十六年 山陽〔播但〕

三十七年 關西〔紀和・奈良・南和〕・山陽〔讚岐〕

四十年 伊豆〔豆相〕・高野山登山〔高野〕

四十一年 大日本軌道〔熱海・熊本輕便・静岡・伊勢輕便・廣島軌道・濱松・信達軌道・山口軌道の合併新設〕

四十二年 南海〔浪速電車軌道〕

明治三十八年度末私設鐵道

右において關西・九州の二鐵道の蓄積が集中を強い楨桿としているのに對し、國有化以前最大の私鐵であつた日本

鐵道がむしろ増資によつて擴大して行つたのが對照的である。

而して國有化直前における各鐵道の集積比重は上の通りである。

鐵道名	開業線		資本金	
	料程	%	拂込及積立金	%
日本鐵道	一、三六四	二六	五三、二〇八	一六
九州鐵道	七八	一四	五〇、五八三	一五
山陽鐵道	六五三	一三	三、八三三	九
關西鐵道	四五一	九	二四、七〇三	七
北海道炭礦鐵道	三三四	六	一八、九五三	六
北海道鐵道	二七〇	五	六、四〇〇	二
その他(三一)	一、四九	七七	四五、六七	四五
計	五、三二五	一〇〇	三三、元四	一〇〇

本邦鐵道の社會及經濟に及ぼせる影響、中卷、四九一—五一頁により算出(但、哩鎖は料に換算)

國鐵と共に將來の幹線を形成すべき日本・九州・山陽・關西の四鐵道で開業料程の六二%、資本金の四七%(兩比率の喰違いはその他の鐵道の建設費の割高を示す)を占める、—そして右のうち九州山陽の二大鐵道を三菱が大株主として支配していたことに注意。その他の鐵道は、北海道炭礦鐵道及び北海道鐵道を除くと、大抵は一〇〇料以下(最大は北越鐵道の一三七料)、平均四六料という小規模であつた。かよ

うな小企業がよく存立しうるのは、いうまでもなく交通用役という商品の運搬不可能性、いかえると生産場所と癒着した交通市場の隔離性に保障せられる地域的獨占性に因る。五千萬圓の資本と千料以上の開業線(生産能力)を擁する日本鐵道も、僅か六萬五千圓の資本金と四・五料の線路をもつて經營する龍ヶ崎鐵道(三十八年度末現在で最小の鐵道)を競争によつて脅かすことができない。この競争の可能性は鐵道では共通の旅客並びに貨物資源をもつ近接

交通資本の蓄積

地域においてのみ存在する。そしてかような可能性は、従つてまた集中への動因——尤も、集中は競争を媒介としてだけでなく、運輸上の連絡關係がある場合に直通運轉の利益と總係費の節約との見地からも成立しうる——は、大規模なものとしてはすでに三九—四〇年の國有化によつて解消せしめられてしまつた。これより十年経つて（大正六年—一九一五年）再び始つた鐵道の集中運動は小規模局的なものに過ぎない。