

現代交通の理論と政策

廣岡治哉編著

日本評論社

現代交通の理論と政策

廣岡治哉編著

日本評論社

ひろおかはる 也
広岡治哉 (法政大学教授)
むらたし 大
村尾 質 (神奈川大学教授)
あゆみやよし 也
雨宮義直 (国学院大学教授)
まつ ぬみつよし
松尾光芳 (立正大学教授)
やまのうちにし
山内 仁 (長岡短期大学教授)
やまむら 学
山村 学 (明治学院大学講師)
せうけい 也
緒形昭義 (横浜国立大学講師)
いんのしゆうへい
今野修平 (福井医科大学教授)
わたなべ せいいち
渡辺精一 (神奈川大学教授)
としい やすのり
土居靖範 (聖徳学園短期大学講師)

広岡治哉編著 現代交通の理論と政策

日本評論社 (代表者大石進) 発行

〒160 東京都新宿区須賀町14 Tel 03-341-6161

壮光舎印刷株式会社印刷 稲村製本

1975年1月15日第1版第1刷発行 検印者略◎広岡

1984年3月30日第1版第11刷発行

Printed in Japan.

は し が き

本書は、初めて交通経済学に接する人々を念頭において書かれている。

そのために、複雑化している現代日本の交通の諸側面を経済的に分析するとともに、交通が社会・経済的に持っている機能、役割と国家の介入の具体的な様相を明らかにし、さらに伝統的な交通経済学の主題であった運賃の理論と、最近の展開をも跡づけている。本書をつうじて、読者が、交通問題の一面でなく、総合的な面に関心を持たれるならば、編者の望みは達せられたというべきであろう。

今日、交通経済を論ずることは、決して容易ではない。それぞれの部門が専門化し、複雑化していて、これを横断的に総合して問題を論じるためには、資料の蒐集・分析に多くの労力を要するばかりでなく、現実の交通と交通政策自体が急激に変化・動揺し、過渡的であるためである。日本のみならず、先進資本主義諸国の大部分において、公共交通機関の経営危機が国の財政政策上の問題を惹き起し、それと同時に、大量の交通は排気ガス、事故、騒音、振動等の環境侵害を惹き起すことによって、社会問題を発生させている。そのため、各国で従来の交通政策に対する修正が企てられるとともに、世論の中から方向転換を主張する声が強まっているのである。つぎにその文脈を明らかにしておく。

従来、交通そのものは人間社会が成立するための本質的要件であり、交通がどの程度に発達しているかは、そのまま社会の文明水準をあらわすものと考えられてきた。今日でも鉄道や良好な道路、港を持たないアジア、アフリカの多くの後進地域と先進地域を比べると、この指摘の正しさがよくわかる。別に問題を国際的な比較にもとめなくとも、先進諸国の内部においても、経済活動が活発で人口稠密な地域と経済活動が停滞し人口が減少している地域を比べても同様の指摘が可能であろう。

交通の技術的発達には、人間や商品の輸送の速度をはやめ、運賃を相対的に低廉化し、輸送の大型化と大量化を進めてきた。そのことによって、資本主義的

企業は市場を拡大し、労働力やその他の重要資源を入手することが可能となり、都市への政治、経済、社会、文化、軍事各面の活動と人口の集中がもたらされた。交通発達への要請と交通発達の技術的基礎は近代の工業によってあたえられたものであるが、交通の発達にはたえず旧来の地域社会を分解し、再編して近代工業社会発展の条件をつくりだしてきたのである。

しばらく前まで、交通の技術的発達と交通機関の整備は、ほとんど無条件に支持されてきた。もちろん、近代的交通機関の登場に対しては、それによって被害を蒙る旧交通機関の側からの抵抗はあったが、社会的総資本あるいは一般社会住民の観点からは、歓迎されるべき進歩とみられてきたのである。しかし最近の先進諸国においては、この点について疑問が生まれてきている。こと交通と環境に関して、われわれは一種のディレンマ、悪循環に陥っているのではないかという疑問である。

たとえば、大都市にみられる大量の長距離通勤現象ははたして肯定されるべきものであろうか。それは過度に集中し、過度に大規模で、人間の健康や文化的な生活と両立しえない規模にまで達しているのではないか。たとい、現在の仕組みの下で、それが政治的・経済的効率に合致しているとしても、長期的な社会的視野からみたととき、決して合理的といえないのではないか。さらにまた、大量の自動車によってもたらされた都市と都市交通の危機は、ディレンマをもっともよく象徴するようである。効率的な自動車工業は大量消費の対象としての自動車を市場に送り出す。少数の富裕層や特権階級しか自動車を持ちえなかった時代にくらべて、だれでも自動車を持ちうるようになることは、従来の尺度からみれば進歩であり、福祉水準の上昇であった。しかしながら、みんなが自動車を持ちうるようになる以前に、多くの人々が自動車を保有し、運転しようとするや否や、自動車は、それ自体の本来的性能に叛逆して、迅速な交通手段から混雑と汚染の源泉に転化する。ふえる自動車と調和するだけの道路をつくり出そうとすれば、ますます多くの資源をそのために投入せねばならず、都市そのものも解体の危機にさらされる。その結果、都市の環境を自動車から守ろうとする世論がつかよるとともに、交通の管理・運営、都市の構造、土地利用形態への反省が要求されるようになった。先進諸国にみられる航空や

新幹線の騒音問題においても、同様に、環境との摩擦が重大視されるようになった。

ここからは、何故そんなに速く移動する必要があるのか、何故そんなに旅行する必要があるのかというような、人間生活に対する交通の意義と役割を問い返すような質問さえも登場してくる。わかりやすくいえば、より速く、より多く旅行・移動させようとする従来の発展方向や政策は誤りではないのか。もっと交通の必要を減少させるような生活様式、国土や都市の利用方式こそ人間生活の真の福祉を向上させるのであって、従来の延長方向で交通手段と交通空間により多くの資源を割り当てようとすることは、真の福祉水準向上のための資源を削減することになるのではないかという質問である。

とくに、自家用車交通は、利用者個々の利便性をみだす点においてすぐれた性能と強い魅力をもつために、先進諸国の現在の所得水準と価格水準を前提とするかぎり、需要はふえつづけ、巨額の道路投資と道路空間の占有を要求するとともに、その反面で公衆交通機関の経営を圧迫し、そのサービスの低下、料金の上昇を招き、利用者の自家用車への転向を強制するようになる。この過程で、つねに低所得層や老人、幼少年層、婦人らの相対的弱者が犠牲にされる傾向があり、社会的公正にも反するではないかという疑問が世論として起るようになってくる。

これらの問題は、消費者主権と市場競争によって高能率と合理的資源配分をもたらされると考えてきた1960年代までの交通政策の失効を告げるものである。われわれは、従来から資本主義的市場競争の成果にたいして信頼を持っていなかった。現代の高度の生産力に照応する新しい計画的管理とこれを可能にする社会の実現が必要だと考えてきたからである。それにもかかわらず、われわれが生起している問題に十分に答えてきたとはいえない。矛盾解決の具体的な手がかりを用意する点では、われわれに理論的な立ちおくれがみられるからである。また、問題そのものが単に交通のみに関する問題ではなくて、広く社会的な制御、計画の理論や、工学的分野をはじめとする経済学以外の分野と関連しているにもかかわらず、この部面での共同研究に立ちおくれがみられるせいでもある。

IV

本書においても、読者は各所で著者のこのような問題意識に遭遇するであろう。読者が筆者とともに、交通問題への関心を深め、真の解決への途をもとめて、手を携えられるならば、著者の喜び、これに過ぎるものはない。

最後に、本書執筆までに著者が意見交換や資料提供の面でお世話になった多くの人々に謝意を表するとともに、最初の刊行予定から延引を重ね、ご迷惑をおかけした日本評論社、とくに田中俊郎氏に厚く謝意を述べたい。同氏の忍耐がなければとうていこの本は陽の目を見ることがなかったであろう。この延引は、主として編者の怠慢の故であるが、そのために編纂の途中で渡英し、編纂そのものについても、共著者の村尾質氏、山内仁氏に実質的には共編というべき援助をえた。両氏にも厚くお礼を申し上げる。

1974年10月 ロンドンにて 編者

目 次

はしがき	
第1章 資本主義の交通問題／広岡治哉	1
はじめに	1
1. 社会的生産過程の一般条件としての交通機関	1
2. 独占のコントロールと国・公有化	3
3. 技術革新と不均等発展	7
4. 都市の危機と交通	12
第2章 交通資本の蓄積／村尾 質	19
1. 交通資本、交通資本の蓄積——理論的考察	19
2. 戦後高成長期における交通資本の蓄積過程	26
3. 交通社会資本の戦後蓄積過程	39
第3章 交通市場——産業組織論的接近／村尾 質	47
1. 交通市場の基本性格	47
2. 交通の市場構造と市場行動	51
3. 交通における市場成果と政策批判	75
第4章 運賃料金の理論と政策／雨宮義直	85
1. 運賃料金の理論の展開	85
2. 現代における運賃料金政策	99
第5章 独立採算制／松尾光芳	115
1. 「独立採算制」の論理と構造	115
2. 「独立採算制」の現実過程(1)	122
3. 「独立採算制」の現実過程(2)	128
むすびにかえて	132
第6章 交通システムⅠ——旅客／山内 仁	135
序——分析の視点	135
1. 高度成長期における旅客輸送の構造	136

2.	産業、地域構造の変化と旅客輸送	138
3.	旅客交通の供給とその政策	149
4.	旅客輸送政策と市民生活の方向	153
第7章	交通システムⅡ——物流/山村 学	157
1.	物流近代化論の系譜と問題点	157
2.	物流問題の本質と顕在化の背景	166
3.	物流問題の実態と問題点	169
第8章	都市交通/緒形昭義	177
1.	都市交通問題の構造	177
2.	公共交通問題	182
3.	自動車交通問題	188
4.	交通政策と都市政策	194
第9章	交通と地域問題/今野修平	201
1.	交通と地域に関する代表的学説	201
2.	現代的な地域問題と交通	203
3.	過密地域と交通	204
4.	過疎地域と交通	207
5.	地域開発と交通	210
第10章	交通と環境問題/渡辺精一	215
1.	交通事故の実態と対策	215
2.	交通公害の実態と対策	219
3.	問題の背景と本質	224
4.	対策への展望	229
第11章	交通労働者/松尾光寿・土居靖範	235
1.	交通労働者の基本的性格	235
2.	交通労働者の構成	236
3.	交通労働者の労働条件	239
4.	「合理化」の進展と労働状態の悪化	244
5.	交通労働者の労働運動と課題	249

第12章 現代の交通政策／広岡治哉	255
1. 交通政策の独自性	255
2. 交通政策の課題	256
3. 国家と交通投資	260
4. 財源調達とイコール・フットィング問題	264
5. 公共補助政策	269
6. 公共規制と交通調整政策	273

第1章 資本主義の交通問題

はじめに

本書の最初の章にあたるこの章では、本書の全体への問題提起をおこなっている。交通、その経済的側面を、単に交通企業の経営問題や交通産業部門内の経済的諸問題のみにとどめるのではなく、広く国民経済的文脈のなかで交通のもっている意義や役割について考えるための材料を提供することに主眼がおかれている。資本主義社会における交通問題の登場、展開、その矛盾を鳥瞰し、これに政治経済学や進歩的な考えを持った人々がどのような解答をあたえてきたかを、大筋として紹介しようとしているために、議論が粗放となっている点のみとめねばならない。しかしこれは主として短文のためであり、引用した参考文献で補っていただければ幸いである。

このような第1章を書く目的は、今日の交通問題が、部分的に精緻な議論やモデルでは解けないことが明らかであり、しかも全体的で体系的な解決は容易に得られないからである。問題はおよそ歴史的順序にしたがって提起されているが、交通史あるいは交通経済史を目的としているのではなくて、あくまで今日の交通問題を考える視点を、歴史的背景の中で吟味したにすぎない。

1. 社会的生産過程の一般条件としての交通機関

交通機関が社会的生産過程の一般条件として不可欠のものとなるのは、社会的分業が深化し、産業革命により鉄道や汽船が出現して、交通部門が独立の産業部門として確立してからであるとみるべきであろう。それは同時に public or common carrier の最終的確立でもある。

古代から封建社会、その最後の形態である絶対主義段階まで、自給的生産が

支配的であったのと同様に、交通においても自己運送が支配的であった。それらと並んで他人のための運送もおこなわれ、当時としては大規模な企業（たとえば海運業）も成立していたが、それは社会的規模においては支配的といえないと同時に、前期資本あるいは特権の商業資本として存在していたのであり、商業や貿易を媒介することによって旧体制の崩壊を助けながら、旧権力と結ぶ独占特権によって自由な商品流通を阻害する側面をももっていたのである。交通のこのような旧体制はもちろん全体的な社会体制の一部として存在したものであるから、ブルジョア革命あるいは日本では明治維新後の変革によって解体され、これに代わって自由な商品流通、人的移動の媒介にあたる近代的交通資本が成立してくる⁴。

古典的に、交通の資本主義経済発達に果す役割を論じたのは、アダム・スミスであった。彼は、『諸国民の富』の中で、交通の第一の意義が、交通の便宜により市場が拡大し、それが分業を促進して生産力を増加させるにあることを指摘した。スミスがマニュファクチュア段階の資本主義を対象としていたために、生産力発展の原因を分業にもとめた事情はよく理解できるし、輸送生産力の違いから、陸運よりも水運によって一層市場が拡大されると考えたのも、当時の技術的状況を反映したものであった。

マーシャルによって「鉄道経済学の創始者」と呼ばれたラードナーは、すでに鉄道ブームを経験していただけに、スミスの提起した問題をより明確に認識し、定式化した。彼は、文明社会の交換経済にとって四つの特質すなわち低廉性、迅速性、安全性、規則性をもつ交通機関が不可欠であり、運送領域の広がりには迅速性と低廉性に依拠して二つの自乗法則が作用すると論じた。要するに、市場あるいは資源供給地が、速度上昇（あるいはコスト低減）に応じて一定時間（あるいは一定費用）で到達できる半径を延伸し、領域としては半径の二乗に比例して拡大することを指摘して、市場拡大に果す交通機関の重要性を主張したのである。

19世紀前半後進的であり、政治的・経済的に分裂していたドイツのリストは、イギリスの先進的発展と鉄道の役割について深い洞察を示したのみならず、実践的にも関税同盟の結成と鉄道建設を推進した。彼は、国民の富をつくり出す

力すなわち国民的規模における分業、生産諸力の結合は、国民の精神的生産と物質的生産が正しく釣り合い、農・工・商業が均衡的・調和的に形成された場合に最もよく実現されるのであり、それは工業力の保護政策と鉄道によってのみ実現可能となるのであった。鉄道は、地方的交通を国民的交通に引上げ、内陸の諸邦に利益をもたらし、運賃の低下は市場を拡大して運輸量を増加させ、資本回転を速めて産業に利益をもたらすとともに、地方的制限を撤廃して原料、生活物資の価格の低下と安定を実現して産業の拡大をもたらすべきものであった²。

スミスとリストには明らかに立場の差があり、これは経済学説上の違いであるとともに、先進国イギリスと後進国ドイツの差でもあった。世界で最も早くブルジョア革命と産業革命を経過したイギリスでは、近代的交通資本としての鉄道、海運の確立が他国より先行していただけでなく、産業革命以後の急速な内外市場拡大と産業の繁栄を背景に、運河会社や馬車会社と激しい競争を展開しながら、いわば自生的に発展してきた。他国のように、国家が政策的に鉄道建設を援助したのではない。他方、イギリス工業の圧迫下におかれたヨーロッパ大陸、アメリカ、さらにおくれて日本のような国々では、国家が鉄道建設過程から土地供与、補助金、貸付金、国有企業創出等の諸種の形態で援助している。それは近代的交通機関たる鉄道網の形成が、政治的、経済的、軍事的に戦略的手段であることを認識したためである。

日本の場合、鉄道、海運は高度に軍事的意義をあたえられるとともに、強兵の基礎としての富国策にも不可欠の条件として市場より先行的に鉄道が敷設され、開発的意義をつよく期待された。明治期をつうじて、軍工廠と並んで鉄道は重工業の最大の市場であるとともに技術保有者でもあった。この鉄道建設の最初の基金は、イギリスからの借款、公債、インフレ政策、高率地租等の本源的蓄積手段によって調達され、技術はイギリスをはじめとする外国から導入された。海運についても、手厚い国家の払下げ、助成政策のもとに財閥船会社が育成された³。

各国による歴史的発展の差やタイプの違いはそれとして、産業革命以降の社会が、マルクスの述べたように、「社会的生産過程の一般的諸条件」⁴として機

能する近代的交通機関を不可欠としたことはたしかであり、19世紀においては鉄道と汽船を発展させることが交通政策上の重要関心事であった。20世紀においては自動車、道路、航空を加えた新しい交通体系が問題となる。

2. 独占のコントロールと国・公有化

ハドレイは「イギリスとアメリカでは“政府なしでやって行けるものは全部そうさせなくてはならぬ”というのが公理であり、ヨーロッパ大陸では“政府でできることは全部政府の手でやらなければならぬ”というのが公理である」(*Railroad Transportation*, 1885)と述べた。これは前節と符合して面白いが、政府をネセサリー・イヴルとみた自由主義思想が最も進展していた時期に、ほかならぬイギリスとアメリカで鉄道独占の弊害が生じ、これを規制する必要が生じたことは注目しなければならない。

これより先、イギリスの初期の鉄道時代には、鉄道は an improved road or toll road と考えられており、従来の運河法との類推で、一定の通行料を支払えば一般貨物輸送者に対する軌道使用の自由がみとめられると考えられていた。このような考え方が鉄道の技術的・経済的特性を無視した見解であったことはいうまでもない。自由通行が不可能であるとすれば、並行した鉄道を敷設する以外には競争は成立しない。しかし並行した鉄道を敷設することは、著しい経済的ロスとコスト高を招くことになるから、結局地域的な独占の成立は避けられなかった。これは、交通用役が一般に生産と同時に同一場所でしか利用できないという性質を持つことから規定されていたといえる。

このような鉄道独占の弊害が最も顕著にあらわれるのは、差別運賃であった。有名な事例は、アメリカのスタンダード・オイル・カンパニーが1870年代にアメリカ東部の各鉄道会社と契約を結び、他の石油会社より40~50%も安くなる特別運賃と割戻制を受け、あまつさえ他の石油会社の輸送契約を鉄道会社から提供してもらう取極めをおこなって、不当な市場競争を展開し、独立石油会社を続々と破産状態に追いこんでスタンダードへの身売りを迫ったという事例である⁶。これは明らかに力の濫用であり、自由な市場競争を否定するも

のであった。このような脅威を持つ鉄道独占に対し、総資本的利害から国家の干渉が誘発されざるをえなかった。イギリスにおける1845年鉄道条項統合法、1854年鉄道運河運輸法は対人差別運賃の禁止を規定し、1888年以降は最高運賃規制が加わった。アメリカでも1887年に州際交通法が制定されており、他の各国も同様の経過をたどった。ハーバード大学のマイヤーは、もし鉄道が1920年代に発展しておれば今日のような州際交通委員会による規制はみられなかったであろう。なぜならば、州際交通法以後アメリカの各産業に進行した経済的集中と独占の成立は反独占立法を成立させ、委員会形式によらない規制を案出したからであると述べているが⁶、その意味では、鉄道独占は一般的に独占資本範疇の成立する以前に形成され、独占に対する国家規制の先駆的形態となったのである。これは、鉄道において生産の社会的性質がつよく現われ、所有の私的性質との矛盾が早期にあらわれたことを意味している。

エンゲルスは、『反デューリング論』において、社会的生産力の性格がつよまり、成長してゆく生産力がその社会的な本性の承認をつよく迫ることが、「資本家階級自身に、およそ資本関係の内部で可能なかぎりでの生産力を社会的生産力として取り扱うことを、ますます余儀なくさせるのである」として、株式会社が資本関係内部における「大量の生産手段の社会化の形態」であり、鉄道は「もともと非常に巨大なために、これ（株式会社）以外のどんな資本主義的利用の形態もとることのできないもの」と考えた。のちに、ヒルファーディングが株式会話を論じ、資本の巨大化と固定化が金融資本成立の基礎であると分析したのと照応して興味があるが、大規模な交通、通信施設（郵便、電信、鉄道）の性格を考える場合に不可欠の視点といえよう。

エンゲルスは、さらにすすめて、「ある発展段階に達すると、この形態でさえもはや十分でなくなる。資本主義社会の公式の代表者である国家が、それらの指揮を引き受けなければならなくなる。このように国家的所有に転化させる必要がはじめに現われてくるのは、大規模な交通通信施設、すなわち郵便、電信、鉄道においてである」と国有化が経済的に避けられなくなる場合を論じ、その場合には、「国有化は、今日の国家がそれをおこなっても、一つの経済的進歩を意味し、社会そのものによるいっさいの生産力の掌握への一つの新しい

段階が到達されたことを意味する」と考えた。しかし「ベルギー国家がまったく卑近な政治上、財政上の理由で同国の主要な鉄道を自分で建設したのも、ビスマルクが、なんらの経済的必然性もないのに、戦争の場合に鉄道幹線をよりよく組織し利用できるようにし、鉄道従業員を政府の従順な投票者群にそだてあげ、また主としては、議会の決議に依存しない一つの新しい財源を手に入れようという、それだけの目的で、プロイセンの鉄道幹線を国有化したのも、直接にも間接にも、意識的にも無意識的にも、けっして社会主義的な方策ではなかった」と論評している⁷。

エンゲルスの規定は、しばしば国有化を論じる場合に用いられ、経済的に必然的な国有であるかビスマルク的な国有であるかが論議される。たとえば、明治39、40年の日本の鉄道国有問題がそうである。もともと日本の鉄道は絶対主義政府の鉄道国有主義で出発したが、鉄道網の早期形成の必要と財政窮乏から途中で民営鉄道を認める方向に転換した。しかし明治30年代鉄道官僚と軍部の国有論は強まり、資本家階級の中でも、大鉄道資本以外の側からは国有を要望する声が存在した。総資本的利害からは全国的鉄道網の統一的運営がのぞまれたことや中小鉄道の不況期の経営難があったためである。結局、絶対主義的官僚と連合する支配的資本の日露戦後の海外進出を軸とする戦後経営の共同利害のもとに国有化が進められることになった。実際にも、国有化のさいの高価な買収をつうじて公債形態の資本が大量につくりだされ、金融資本の本格的確立への契機をあたえたのである⁸。もとより、この国有化は社会主義とはなんの関係もなかった。

大規模な交通通信施設であるために国家が引受けなければならないものとしては、古典的に道路、橋梁、運河、港湾等の公共土木事業や郵便事業がある。しかし交通・通信機関の形成においては、開発的役割を担う鉄道通信が、資本蓄積の未熟な段階で創出される場合にみられるほかには、必ずしも国有化の経済的必然性はみとめられなかった。しかし、資本主義的市場の深化と拡大、全国的一体化の進展は、個々の鉄道相互の調整、規格統一、連絡運輸の必要を増大させ、この面で国家の監督の果す役割は大きかった。さらに20世紀における二度の大戦にはアメリカ、イギリスにおいても鉄道の国家管理という事態を経

験させることになった。この両国で国家が直接経営に乗り出すのは第二次大戦後のことである。イギリスでは1947年の鉄道国有化に、アメリカでは破産鉄道存続のための1970年の鉄道旅客輸送公社発足にそれがみられる。この両者は、生産過程の一般的条件とみられる鉄道の経営が私経済的に破綻して、国家が引受けざるをえなくなったという意味で、経済的に必然的なものであった。

他方、市街地鉄道においては、19世紀末期以降各国で公有化の動きが比較的活動であった。イギリスでは、特許期限の満期、動力電化を契機に公有化がおこなわれた都市が多く、ドイツ等の大陸諸国でも、電化や市域拡大にとまなう新線建設の必要と不採算建設を嫌う民営鉄道に対する不満から、買収・公有化したり、市で建設したりする例が現われた。日本でも明治3、40年代に片山潜や安部磯雄は、市民自治の観点や、都市独占事業は少数の個人が利益を独占するべきではない等の理由から公有にするべきことを論じた⁹。安部は、東京市が確保すべき監督権を主張せずに私企業に特許をあたえていることを批判し、特許する場合においても、市民の同意、特許年限、買収のさいの補償を実費とすること、一定割合の公納金、乗車賃の市決定権保留、会計検査、路線延長契約の締結などの条件をつけるべきことを主張していた。この頃、ドイツの社会民主党では住宅難の解決とむすんで交通手段の公営引受けと完成が決議されていたことも注目される(1901年)。

しかし、国公有化を含む社会化に最も大きな期待を抱いたのは、ショー、ウェップなどの指導するフェビアン協会であったようにみえる。ウェップ夫妻は、1920年に、産業民主制と社会化によって社会主義を目指すとして、鉄道、運河、旅客・定期船の国有化を主張していた。街鉄の公有化を論じた片山も、当時は同じような思想的立場にあったとみられる。彼らは、都市公益事業公営の成功によって勇気づけられていたのである。ウェップらの社会化論は、マルクス主義とは全く異質の理想主義的立場に立っており、漸進的社会化によって、「所有による生活」が確実に漸次的に排除されることを夢みていた¹⁰。これにたいし、エンゲルスにおいては、「近代国家は、どういう形態をとっているにせよ、本質上は資本家の機関であり、資本家の国家であり、観念上の総資本家である。国家がますます多くの生産力を引きついで自分の所有に移せば移