

都市経営思想による報償契約の成立

Establishment of the Compensation Contract under City Management Philosophy:

山田 廣則 (Hironori YAMADA)

元大阪大学大学院経済学研究科

1. はじめに

1903年、公益事業における日本初の報償契約¹が大阪市と大阪瓦斯株式会社との間に、事業法に代替するものとして締結され全国に流布された。本稿の課題は、法制度が不備な時代にこの契約が成立した経過とその特異性を明らかにし歴史的本質に迫ることである。

瓦斯事業は当初横浜、東京で開業されたが、大阪で事業として認可されたのは20余年後の1896年であった。しかし直ぐには開業資金が集まらずようやく1902年にアメリカ資本を受け入れ開業準備が整えられた。

片岡直輝社長が主導するこの大阪瓦斯に対し、財政赤字の建て直しの期待を背負って1901年に第2代大阪市長に就任した鶴原定吉は、都市経営の観点から鉄道、電気、瓦斯などの公益事業を市営にして、その事業利益を市の一般財政に還元すべきだとした。この提案に対し既に政府から認可を得ている会社とそれを否定する市の対立が1年余にわたって市民を巻き込む大論争に発展した。

論争が紛糾した要因として第1点には、法制度の不備があげられる。道路の所有権・使用許可権が国にありながら管理責任は自治体にある、というように権限と義務の所在が乖離していたこと、および自治体の公益事業への指揮権限が全くなかったことである。要因の第2点は、

外資に対する市民の感情問題である。大阪瓦斯が資金不足から株式の過半以上をアメリカの資本家に依存したことは、市民にとって承服しがたいものがあった。第3点は、この論争が新聞社の販売競争の具になったことである。当時の大阪朝日、大阪毎日の2大新聞社は販売部数の獲得のためもあってこの瓦斯問題を利用したのである。

報償契約に関する研究手法は経済史的アプローチと法制度的アプローチとに分けられる。前者の先行研究には、青田・竹中(1938)、梅本(2000)、関島(1975)、高寄(2005)、原田(1997)などがあり、自治体による公益事業の規制手段としてこの契約の成立が紹介されることが多い。しかし契約に至る過程の詳細とその特異性についての論及にまで立ち入り分析し、掘り下げた先行研究は少ない。後者の、法制度的アプローチには、天利(1931)、池田(1933)、坂口(1934)、関(1933)、本間(1955)、南(1961)、美濃部(1933)などがあるが、後年道路法、瓦斯事業法などの法律が整備されたとき、既存の報償契約との不具合が生じたために、改めて法学者の間で報償契約の有効性などが論じられたものが多い。本稿は、大阪市・大阪瓦斯間の報償契約の成立の過程について新聞を中心とした当時の史料を分析する。地方自治権が未確立のときに全く行政権限のない大阪市長が新聞媒体を利用して市民運動を演出し、その威圧のもとに私契約としての合意の形をとって成立させた

報償契約がどのようにして、またなぜ成立したかの過程を詳らかにした上でその特異な歴史的役割を明らかにしたい。

2. 大阪市長・鶴原定吉の都市経営観

2-1. 大阪市の財政と鶴原市長の就任

明治中期以降の近代産業の急激な勃興で商都大阪も近代的工業都市にふさわしい基盤づくりを迫られていた。とくに産業発展のための築港工事、人口の増大に対応する住環境の改善、陸上交通のための道路の拡張整備などが急務であった。

大阪市は1889年に発足していたが、市制特例で府知事が市長を兼務していた。1898年にこの特例が廃止され、初めての専任の市長として田村太兵衛が就任した。しかし市財政の危機的状況のなかで抜本的な手がうてなかったことに批判が高まり1901年に辞任した。代わって、財政の専門家として元日本銀行大阪支店長の鶴原が「難局を救ひ得る人物」として期待され第2代市長に就任した。鶴原は、財政破綻状態の市政に企業感覚を取り入れ革新をもたらした。市民重視を宣言して、官尊民卑の打破を言明し、「公共的独占事業は市自ら之を経営して公共の利便を図ると共に其の利益を以て市の収入を増加す」と市営の営利事業の実現を目指した。(池原(1917), 101-102頁)。

鶴原が市民重視の先進的考え方をもったのは、当時の思想潮流でもあった都市社会主義の影響と思われる。大阪市(1994), 16頁では、鶴原のことを財政の専門家で「名市長と呼ばれ評価が高い」と実務能力を評価している。しかし一方では若年期の極貧生活のなかでの艱難辛苦のためか、個性の強い性格であったようである。前掲、池原(1917)では、敵対者への深い怨念と謀略好き、煽動的、威嚇的、粗暴などの性癖への論及が散見される。そのためか日本銀行の理事時代には、所謂日銀ストライキ事件を首謀し日本銀行史に汚点を残した。

2-2. 鶴原市長の都市経営の決意

鶴原に期待された任務は財政の再建であった。工業化と人口増大に伴って拡大する基盤整備投資により市民の税負担能力は限界に達し、新しい財源が求められていた。そこで彼は、電気、瓦斯、市街鉄道などの公益事業の利益を財源に組みこむことを考えた。しかし、大阪電燈は既に営業しており、大阪瓦斯は営業認可を受けて開業準備の段階であった。鶴原は、市街鉄道を含めこれら私営公益事業は本来市が経営して利益は市財政に還元するべきだと考え(前掲、池原, 104頁)、当時ニューヨーク総領事の内田定権から*Municipal Monopolies*『都市の公共独占事業』²という書籍を送ってもらった(石川(1928)業績編, 12頁)。そのなかで公益事業は、私営にすると資本の論理が強く出て、政治家との癒着などの問題も多いので公営にすべきだ、との編集者Edward W. Bemisの一貫した都市経営の考え方が鶴原をつよく刺激した。当時は東京市の市政混乱問題もあり、新聞も独占事業と地方政治家の癒着問題を取りあげ、また片山潜が『東京毎日新聞』で都市の公益事業の公営化を主張するなど、公営化は新しい考え方として流布していた。欧州では、自治体も自ら営利事業を行って住民の税負担を軽減すべきであるという考え方が強く、特に公益事業は公営事業として運営されることが一般化していた。私営の場合でも地域独占の代償として市への利益還元が広く行われていたため、鶴原は、大阪でも都市経営の観点から公益事業を再構築しようと決意した。しかし1888年公布の市制(法律第1号)は公営の営利事業を想定せず、行政実例(1892年12月24日)でも自治体の営利事業を否定している。こうした法制度の中で都市を民間企業体のような経営体と捉えて市政を運営したのは鶴原を嚆矢とする³。

一方大阪瓦斯の片岡は国内での資金調達を諦め、外資導入の交渉をまとめた。1902年4月26日の『大阪毎日』は、「計画中の外資導入に就いてはニューヨーク市のプレディが新資本金の過半以上を出資することで合意した」と報道し

た。これを見て鶴原市長は大阪瓦斯の外資導入のことを全然知らなかったとし、「日夕交友し居る片岡君⁴にしてかゝる公共事業を計画するとなれば、何故市の当局に予め同意を求めざりしか、市長を蔑視した仕方」(前掲、石川(1928)、業績編12頁)として気分を害したとされている。しかし、外資導入の事実は既に同年1月9日『時事新報』が、「大阪瓦斯はニューヨークの瓦斯会社より50万円の資金借入の計画有り、社長の代理が大阪瓦斯を視察した」と報じ、また2月11日『大阪朝日』も、「ニューヨークガスの会長で有数な資本家ブレディが、大阪瓦斯に、資本金の2分の1程度の出資を検討している」と伝えている。鶴原にとっての問題の核心は、既に私営として認可され外資導入まで決まった話をどのような論理で市営に変更しうるかという点にあった。そのためには海外の事情を参考にし実現可能な論理を構築することと、世論と議会を味方に付けることが必須であった。同上、石川、業績篇12頁によれば、鶴原は、親しかった大阪朝日新聞社の経済編集者本田精一と相談したうえ、同社村山龍平社長に大阪市への後援を委嘱した。大阪朝日は編集会議で、大阪市を後援し大阪瓦斯の独占権を否認することを社是にすると決定した、という。

大阪朝日には発行部数で接近してきた大阪毎日との競争という理由もあった当時、この競争は熾烈を極め、紙面で互いに罵倒し合い新聞の公器としての品位を下げて市民の鬨鬦をかっていた。こうした雰囲気の中で新たに生じた争いがこの論争であった。

1902年、大阪朝日の本田は、鶴原の要請に応えるべく水面下で周到な準備をした。同年5月25日から7月7日までに5回の紙面をつかって、大阪市の財政難の解決に新しい財源の必要性を説いた。続いて7月12日に「独占事業が欧州各都市において、市有主義、報償主義がどのくらい普及しているかを紹介したい」として以降同月20日までの9回にわたり、「独占事業に対する欧州都市の方針」の見出しで欧州の各都市が公益事業にどのような経営形態を採用して

いるのかを個別に詳説した。

3. 新聞紙上での論争

大阪瓦斯は外資の払込も完了し、1902年8月1日から日本側増資分の株式公募を開始した。『大阪朝日』は、この応募を阻止するため8月1日、2日に両日の一面トップの全二段をつかって「大阪市の対瓦斯会社方針如何(上)、(下)」という私営瓦斯反対の社説を初めて掲載した。そこでは、「瓦斯事業のような独占事業は市営または報償契約形態が世界の輿論である。私営の会社の為すままに放任すれば、市民の公益を毀損する恐れがある。アメリカでは〔瓦斯事業を〕民間会社の経営に放任したことが市政腐敗の原因となっている。〔 〕内は引用者注記。以下同様。これを防止するには2つの道がある。瓦斯事業を市が直接経営するか、または、〔利益配分として〕十分な報償をとることを条件に私営会社を認めるかである。英国グラスゴー市は前者の、仏国パリ市は後者の見本である」とした。

この社説は大阪瓦斯には全く想定外の衝撃だったようで、片岡は「暗中白刃の頭上に関くが如き」驚愕をした(前掲、池原(1917)、105頁)と表現している。

『大阪毎日』では、社長小松原英太郎が元内務官僚で地方行政と道路行政については知見をもっていたため、社説を主導し、「会社の既得権を尊重することを是とし、今日になって異議を申し立てるのは非である」(毎日新聞社(1952)、87頁)として大阪朝日への反論社説を3日後に掲載した。以降紙面での全面的論争はほぼ連日にわたり10月まで続く。

以下では論点毎に双方の主張を紹介し論評を加える。

道路使用と指令権限

1902年8月5日の『大阪毎日』は、「わが国の道路はすべて官有でその使用は政府が決定する。この道路制度の下で報償主義をとることは許されない」、また「大阪瓦斯への大阪府指令〔知

事の事業免許]のなかに市と協議せよとある⁵のは、たかだか瓦斯管の敷設工事上の協議である」として、道路が官有であるかぎり大阪市に介入権限がないといい、「ましてや今回のように既に政府が認可した事業に報償主義の実行はありえない」とした。

これに対し翌8月6日『大阪朝日』は、「1891年の内務省訓令462号⁶によると、市には道路使用の処分権があるので、会社からの協議に対し道路使用上の報償条件を出すことができるし、協議に応じないこともできる。[大阪瓦斯は]大阪府の指令により独占権を得たものでなく、また無償で道路使用权を得たものでもない」と反論した。

市制の考え方では、類似の市の水道工事でも府知事の許可がないと自らの権限で道路に敷設できないという当時の法制から考えると、大阪朝日の主張には無理があった。

報償契約の論拠

同年『大阪毎日』8月7日は、「大阪瓦斯に与えた府指令のなかの市と協議すべしとある但書条項を広義に解して報償条件をもちだすのは、命令でなく相談である。それが整わない場合でも瓦斯会社の免許は妨げることはできない。あえて市有としたいならば、[会社と]合意の上時価で権利を買収するしかない」としている。

さらに争点を明らかにするため8月10日の『大阪毎日』は、大阪経済界の重鎮・松本重太郎が、片岡と鶴原の兩人にそれぞれ会談した内容を掲載した。その中で片岡は、「瓦斯管敷設のための道路使用料は出しても、[利益配分としての]報償契約には応じられない」という。一方の鶴原は、「道路の地盤は官有であるが、市が費用をつかって保存し処分を一任されている。市は府指令第1条但書で、[報償を要求する]権利がある。無償で独占的に道路を使わせるのは理屈が通らない」という。鶴原は、片岡のいう道路使用料ではなく、あくまでも欧州の事例のような利益配分としての報償を要求してお

り、両者の争点が明らかになってくる。しかし鶴原の根拠とする府指令での協議とは条文の前後の言葉から考えても、工事上の打合せを想定したものであり、この但書をもって報償契約を要求する根拠とするのは条理を超えていたと思われる。

市営主義の効率性

同年8月5日の『大阪毎日』は、「東京市街電気鉄道の出願で東京市は市有を望んだが、遂に許可されなかった。公衆を相手に懇切便利を旨とする事業に公吏が適するか否やの疑問は、政府が市営を躊躇した理由である」と論じた。これに対し翌8月6日の『大阪朝日』は、「[公益事業を]営利事業[者]に経営を任すしかないという考え方は、最も根拠のない妄説である。水道事業を私営にすれば今以上によくなるのが立証できるのか。東京の電気鉄道の事例は、瓦斯事業を市有できないという論拠にはならない」と反論している。

公営企業の効率性が劣ることは半ば一般化しているとはいえ、具体的に個別の事業を取り上げ公営が直ちに効率が劣るとは判定できない⁷のではないか。

指令書についての内務省の確認

この論争を内務省当局がどう考えているかを確認するため、大阪瓦斯の外資代表のチゾン副社長は、小村寿太郎外務大臣を介し内海忠勝内務大臣に会見を求めた(会社側はチゾン、片岡等4人)。大臣は、「大阪瓦斯への命令書は省議で決まったものとして確定している」と明言した。(『大阪毎日』1902年8月15日)

チゾンは想定外の大阪市の反発に当惑して認可官庁の見解を確認したかったのであろう。内海はかつてこの府指令を出した大阪府知事であり、当時片岡は副知事格の府書記官として仕えた旧知の関係なので大臣への直接面会は十分可能であったと思われるが、この時にかぎり、社長の片岡でなく外資代表のチゾンが筆頭として臨み、またわざわざ外務大臣を介したというの

は、この会談結果を日米間の外交問題として公式的なものにしたかったのだろう。

市営と自然独占

同年8月17日『大阪朝日』は、「もし大阪市が〔市営の〕瓦斯事業を出願した場合、〔内務省と府は〕市には許可せざるをえない。報償とは、市の起業権を譲り渡すことである」と、主張の論点を変えた。これに対し9月16日『大阪毎日』は、市の起業権に以下の疑問を呈した。「鉄道・電気・瓦斯のような事業を称して独占事業というのは、事業そのものが独占的性質を有するからであり、市が独占権をもっているのではない。もし同一地域で複数の起業を許すと、共に不十分なことになり住民の需要を充たせない。官庁も競争的起業を許さない。市が自ら起業すれば必ず許可されるという論は、はなはだ疑わしい」と。

この点は当時の法制では明確ではなかったが、政府は複数認可での共倒れの危険を経験的に認識し、現実には運用面で参入を規制していた。大阪の瓦斯事業の発起認可は1896年に3社が競合して⁸当該大阪瓦斯1社に絞られた経緯があり、阪神電気鉄道(2005)18頁、81頁によれば、鉄道でも申請側が認可を受けるために1社にまとめようと努力した事例や、競合のなから地域を限定されて1社が認可された事例などがあった。したがって瓦斯事業は自然独占事業だから、大阪市が事業認可を申請しても受理されるとはかぎらないとした大阪毎日の考え方は、これらの実情を踏んだ主張であった。

外国新聞の日本の資本市場への批判

1902年8月24日の『大阪毎日』は、外国紙ジャパンデーリーアドバタイザーの社説「日本が経済面で列国と同等になれるかどうかを外国人のいずれもが注目している。ところが今回の瓦斯問題で、大阪市は信用を落としたのみならず、日本が列国入りする時期は遠退き、他の外資導入の話にまで影響することが危惧される」とする記事を引用し紹介した。8月27日『大阪朝日』

はこれに対し、「大阪市の方針は世界での健全な世論である。アメリカのように競争者の多いところで競争して報償をとられるより、〔日本は〕投資の危険も少ない」と反論した。

この議論の争点は、『大阪朝日』のいう要求が世界の健全な世論であるか否かではなく、出資完了直後に市が会社の開業の是非に関わる新たな条件を出したことが、出資者への騙まし討ちではないかという問題である。さらに法治国家として市にこの事業化を差し止める法的権限があるのかという問題でもある。外国紙のこういう批判はもっともなことであり、国内の投資家であっても投資直後の投資環境の変更はフェアでない。国内の資本市場の未成熟を露呈し、それを外国紙に指摘されたのである。外資は日本の経済発展に欠かせないと理解されていても、具体的な問題が発生すると外資に対する反発感情が直ちに表に出た。それは明治初期の外資禁止時代の恐怖心をまだ引きずっていた市民の正直な感情でもあった⁹。一方鶴原はさらに直截に9月6日の『大阪朝日』で、「瓦斯会社の利益の多くをかか外人が持ち去ると思うとどうして袖手傍観してられない。私は自分の方針をどんどん進めて見事あの破れ会社を叩き潰すと誓っている」と激しい言葉で外資に反発している。

以上のように大阪朝日、大阪毎日の論争は連日続き、10月末頃まで紙上を賑わかしたので、東京でも大きな話題になった(『東京経済雑誌』1902年9月27日)。しかし既に主張は出尽くし、主管する内務大臣の判断で大阪毎日及び大阪瓦斯の側に有利な局面で終了しそうであった。法律論争では、法に精通した大阪毎日の小松原が、ことごとく大阪朝日の本田を論破した。大阪市(1994)、667頁も、法律論としては大阪毎日の主張が正しかったとしている。そこで本田は紙面の重点を、法律論でなく欧州の独占事業の話、市民の自治権意識、ニューヨークの政党と独占事業の癒着事例とそれに対する大阪市議への警告など市民啓蒙に移していった。

4. 大阪瓦斯問題の展開

大阪瓦斯の問題が市会に取り上げられたのは1902年8月19日で、大阪朝日と大阪毎日の両新聞が激しい代理戦争を行っている頃である。鶴原は内務省見解が出て、もはや市営主義の主張だけでは実現への障害が多いことが分かり、やむをえず主張の重点を、私営会社を認める報償方式に切り替えざるをえなかった。しかし既に認可された会社に報償契約をせよという要求は、認可した上級官庁への手前、あくまでも会社からの自主的申し出による互惠形式の対等な契約の形をとる必要があった。そのためには市は会社から協議の申し出をすることを望んだ。

この報償問題を論ずるには、その半年前の市内水上交通機関との契約問題が伏線になってくるので、まずその問題に触れておきたい。

4-1. 大阪巡航汽船の報償契約

大阪の物流の中心である運河の使用は、従来から民間業者に許可が与えられていた。そこへ1902年2月19日に市長が急に市営主義をもちだし、「市内の水上交通機関は市の事業として経営するのが利益となるので、その筋へ出願したい」という議案が出された（大阪市（1912）、26頁）。これには賛否、修正など多くの意見がでて先ず調査委員会に付託することになった。ところが大阪瓦斯の件が、同年8月19日の市会で初めて取り上げられたことを挟んで、9月1日の市会での水上交通の議論では、調査委員会の調査結果が報告され、「この事業は、小さくて収支が整うのは無理であるため市長の市営化提案を廃案にし、民間で資本・信用とも確実なところを選んで報償契約を締結するように」と建議して参事会に伝達することに決まった（同上、226-227頁）。このように市が自ら営業するという提案が、私営会社に経営させ、その会社と報償契約をする方向に変わったのには、この問題を瓦斯問題に関連させようとする鶴原の意図があった。池原（1917）、112頁は、「当初直

営案を立て市会に付議せしが、瓦斯会社問題が提起されて未だ幾ならず」、そのため「報償契約の新例を開き、以って対瓦斯会社問題の解決に資するところあらしむるは一挙兩得の策なるを看取し、市会に於いて其提案を否決せらるるを黙過すると同時に一方報償条件を協定して独占事業私営の範を示せり」と暴露している。つまり、水上交通を報償契約の第1号の前例にしようとしたのであった。この記述の信憑性は、この史料の著者池原鹿之助が、鶴原市長の助役として大阪巡航汽船との報償契約を実行した人物であり、伝聞によっていないことは明らかである。

4-2. 法制度不備の打開

1902年8月19日の市会で、鶴原は予定どおり大阪瓦斯問題について次のような見解を披露した。要旨は次のとおりである。

本市は財政困難な情勢にあり新しい財源が必要である。また本市は区域矮小で人口過密なので瓦斯事業の経営に最も適当である。欧米都市でも瓦斯を市営するものが多い。市営にすれば公債利子の過半が支弁できる。しかし本市では瓦斯会社が設立され事業拡張の段階である。したがって市はその私営会社の存立を認める代わりに、同社の利益の幾分かを市へ提供させることを希望する。しかし私営会社がこの提案を拒否するようであれば、市も自ら瓦斯事業を経営する（大阪市（1912）、222-223頁）。

大阪瓦斯は主管大臣の認可を受け請書提出の時点で政府との行政契約が成立していた。鶴原は都市経営の観点からこれを否定したくても、市営事業は勿論、報償契約方式についても法的手段に大きな障害があることがわかってきた。そこで将来の需要家となる市民の感性に訴えるしか方法はなかった。鶴原が活用したのは、市民の外国人への不信心であり、またアメリカの私営瓦斯会社と政治家との癒着の事実、そして欧州での公営化の潮流の3点である。これらを切口にして市民に訴え彼らを味方につけ大阪瓦斯との合意形成を図った。

大阪瓦斯の事業化は現法体制が前提であるのに対して、鶴原と大阪朝日は、都市社会主義をとり入れた英国グラスゴウの市営主義を模範として、「府知事の監督干渉から独立して自治自助の精神で自治体としての権利義務を認識する必要がある」（『大阪朝日』1902年8月20日）とした立法論に拠っていた。公益事業の公営化は、片山潜、安部磯雄などが主張している（松沢（1973）、88-93頁）。特に片山は、「都市は、国家と違って政治団体でなく行政団体として市民参加による自治」を考えている（片山（1903）、2頁）。大阪朝日の主張は片山の主張と同一で、官の支配を脱せよと主張して大阪市民の反骨精神に訴えた。市民の費用負担で維持されている道路を使う独占事業会社に対する規制が全くないという法制度の不備への不信感が、形をかえて政府および外国人に対する不信として現われてきた。現実の問題処理にあたる末端行政庁の大阪市が大阪朝日と行動をともにし、市長自らが大阪朝日への依頼主であるところにこの事件の特異性が見られる。政府の決定に対し末端自治体が市民の支持をとりつけ反抗するという特殊な構図である。とくに大阪には伝統的に官に反発する市民風土があり、手続的に官の認可を得たから正当であるという論理のみでは市民を納得させられなかった。

4.3. 演出された「市民運動」

大阪朝日と大阪毎日の論戦は鶴原市長の意思表明の後も過熱して続いた。とくに大阪朝日は、市民運動を煽る意図から、大阪市の正当性を紙面で繰り返し訴え、市内各所で大阪朝日主導の市民集会を企画し、最後に盛大な市民大会を開いて大演壇とする狙いがあった。1902年9～10月にかけて行なわれた連日の地域の市民集会は逐一大阪朝日が紙面報道している。これらの報道を分析してみると大阪朝日の戦術の特徴は、①地域や業界の既設の団体、機関を説得し、市長支持の機関決定を取り付ける、②地域活動の狙いの中心を、名望家である区会議員におく、③団体集会で市長に賛成する決議をさせ、あら

かじめ用意した陳情書をつくり、署名した氏名を新聞紙面に公表し、その後の転向を防止する、④団体、機関に自ら市長反対派議員の説得にあたらせる、⑤市長反対派議員は会社との癒着議員であるかの如き紙面誘導をする、⑥市長反対派議員の個人名を、紙面を使って公表し、市長支持派への転向を誘導する、などであり、精緻で市民の心理をついた活動を行っている。そして市民大会の圧力で、一気に大阪瓦斯に報償契約を納得させ勝利を得ることが目指されていた。

市内各所では市長応援の集会在9月11日から10月19日までの40日間に75回も開催され、大きな社会的事件となった。いずれも市長賛成の決議や市営化または報償契約化の陳情書提出を決定している。そして小さな会合であっても翌日の新聞紙面で決議内容と陳情書に署名した全員の氏名を公表している。これは市長支持からの転向を防止するとともに、知人を呼び込む効果を期待したものである。強く賛成してくれた団体には、会員から反対派議員の転向を誘導してもらうよう依頼している。ここまでくると市長の考え方への絶対的信頼が必要で、紙面でも正義を主張し続けることが必須であった。瓦斯問題では市営論や報償論は正義で、規制のない私営は邪悪という単純な構図を演出し、それが市長派、会社派という人物区分けになり、敵対関係を増幅し、会社派はタマニー派¹⁰であるとして紙面で個人名を出して誹謗する露骨な人身攻撃になっていった。この期間立会演説会も開かれた。これらも大阪朝日が全てを準備して開催したものであり、市長に賛成する弁士の事実上の市長派決起大会であった。

『大阪毎日』は、9月23日の社説でこれらの市長派の運動を次のように論評している。「近來市長一派が市内各所より殆ど同一の陳情書を続々市長に提出せしめ、且つ市会議員に対して脅迫的議決を為し、又は反対派の議員を訪問して其行動の自由を妨害せんと努め居るが如きは市長たる者の為すべき行為なるか」とし、「假令ひ市のために大なる財源を得て其財政上非常

に利益ある事柄なりとも、唯市のために利益さえあれば法律も情理も之を顧みるに及ばず、〔鶴原発言の〕『私立会社は叩き潰して其利益を市に収めん』とするが如きは正理といふべからず」、また「外人に対する嫉妬、市の財政上困難を救済すべき財源、私立会社の多大なる利益の壟断等の言は誠に人情の弱点に投じて俗耳に入り易き事柄なれども、市は適当な時期に於いて市営の計画を為さず」として公器としての倫理性を非難し、市営瓦斯事業の計画はいつまでも出されずに「示威的運動によって横奪的要請」をしているとした。

大阪瓦斯(1945)も、「言うまでも無く新聞は社会の公共機関、宣伝機関として、その運用如何によっては社会善導の効果も大なれば、また人心攪乱の巨砲ともなるのである。自治体に於る民衆の運動としては聊か度を過ぎている」としていた。

4-4. 瓦斯問題市民大会

市民大会は、1902年11月15日午後1時から、市の公会堂と中之島公園を会場とし、予想人数を5千人として準備作業に入った(『大阪朝日』1902年9月22日)。運営は会費20銭の自費参加の形をとり、立派な会場が予定された。市民大会開催に対する警察の許可がなかなか下りないので心配されたが、演説の大綱を届けることと、午後4時には解散することの条件がつけられ許可された。しかし大会終了後に予定された提灯行列は不許可となった。行列の順路は中之島から市内を巡り川口江之子島の市役所前で解散という、約8kmの長い行程であった(『大阪朝日』1902年11月8日)。広く市民に「公益問題で市民の意向を發表せんとする極めて真面目な催し」のつもりであったが、11月8日北警察署が大阪朝日の担当社員を首謀者として呼び出し、「不日挙行せらるべき提灯行列のことは未だ正式の届出なきを以て其内容は知り難けれども兎に角穏やかならずと認むるを以て治安警察法により、縦令届出あるも禁止すべき方針なるを以て念の為此事を通じ置くなり」として

届け出前に禁止措置がなされた(『大阪朝日』1902年11月8日)。そこで『大阪朝日』は翌日9日の紙面トップで「屋外運動の禁止」と題して警察行政に抗議する社説を掲載し、かつ同日に土佐堀青年会館で「瓦斯問題政談大演説会」と称して警察への抗議集会を開いたものの提灯行列はとりやめにした。

大会当日の11月15日の『大阪朝日』の第1面は市民大会の勝利宣言でもあった。「大会の目的は、瓦斯問題に対し市民の意思を天下に表白し、併せて瓦斯会社の反省を促すにあり。斯かる大会の開催は大阪市ありての以来空前絶後の快挙たらずんばあらず。全国市町村の模範たり。自治制擁護の先登第一たる光榮は、今や正に大阪市民90万人の上に輝けり」と。

翌日16日の『大阪朝日』紙面では、その盛会の模様を伝えるとともに、司会の山下重威¹⁾は、「本問題は、外国人にも多少関係あり而も或ひは一転して政治上の大問題とならんとも知れず、吾々同志市民は決して暗然晏然長眠するの場合にあらず、此上十分所信を遂行する準備こそ肝要なれ。不幸にして府知事、内務大臣の反対を買はん暁には、吾々同志市民は此90万人の輿論を真つ向にかざしつつ大覚悟を以て事に臨むべきなり」とし、さらに「本問題に対する市民の大責任は諸君の双肩にあり」と述べ、市民の引続きの意識の高揚を訴えかけている。

この発言を分析すると、今まで市民運動が盛り上がり、最終頂点の市民大会まで成功裡に進んできた。それでも瓦斯会社は依然として報償に応じる意思を示していない。しかも大臣、府知事は、瓦斯事業の認可は法的に問題なく有効といている。もし嫌気がさした外国人が資本を引上げれば大阪の瓦斯事業は挫折し、都市としてのインフラ整備が遅れ、また国際問題にもなる恐れもある。主催者側のこうした手詰まり感を示唆している。

一連の大阪市長の行動に対し、大阪瓦斯(1945)は、「鶴原氏は学生時代から夙に政治的趣味を有し、一種の煽動政治家たるの観が^{つと}あつた。市会議員個々の思想と欲求を此の一点に^{そう}湊

注し、延て集团的共同動作を可能ならしめ、瓦斯会社の根底を揺動するには絶好の題目であり」としている。

4-5. 市会の瓦斯問題建議案可決

市民大会の盛り上がりを見て、市会としても市長を応援する決議をすることになった。同年12月1日の市会は喧々諤々の議論を招いて荒れた。議会での議論はこの日が初めてであった。審議開始直後から傍聴者の不規則発言で議場は騒乱状態になった¹²。「途中十分間の休憩の後、警察官監視のもとに再開にあたり傍聴者の喧騒を戒めた」と、大阪市（1912）、267頁は記載している。結局賛成派が反対派を押し切り、建議案は可決された。

5. 大阪瓦斯問題の報償契約による解決

こうした市会の建議に対しても大阪瓦斯側からは報償契約への妥協を探る気配が全くなかった。鶴原は、道路の使用についての府指令第1条但書による会社側からの協議を待っていたのに、全く為すすべがなく膠着状態になった。

5-1. 仲介

大阪商業会議所は役員会でこの瓦斯問題を取りあげ、7名の委員を選定し調停を試みようとした（大阪商業会議所（1902）、7頁）が、『大阪朝日』10月9日は、「商業会議所は仲裁を試みる立場にない¹³」と非難した。一方『大阪毎日』10月10日も、同じく商業会議所は仲裁する立場ではないとしながらも、「大阪市は法律的には先が見えているのだから徳義問題として妥協すべきである。会社も市内に於いて市民を相手に営業するのであるから、円満に事業経営するほうが得策だろう」し、「相当な人物が仲裁の労をとって調停することは可である」とみて、両者が妥協を探る潮時が来たと言った。

実際の仲介が行なわれたのは、大阪商業会議所の選定したメンバーでなく、藤田伝三郎、中橋徳五郎という経済界の重鎮に加えて、利害代

表者として大阪朝日の村山龍平、大阪毎日の小松原英太郎、地元大阪で影響力のある政治家の原敬と金融界の小山健三の計6名が仲介調停の役を担った¹⁴。仲介の開始時期、経緯ともに一切史料は残されていないが、後日談として『大阪毎日』1903年6月23日は次のように報じている。

「調停の考え方としては、法律上の議論を除外して単に公平の見地より双方の主張を歩み寄らせるため、藤田伝三郎が中心になり、甲、乙2案の調停案をつくった。甲は会社の納金を多くした案、乙はそれを減らして会社の大阪市への売渡期限を短縮した案であった。しかし市長も会社も甲と乙のそれぞれから自分にとって有利な点のみを主張して、双方とも歩み寄る見込みがなかった。とくに会社側は大株主が米国人であるので、時間もかかり誤解も生じた。ところが12月に会社側が乙案を了解するといってきた。市長はさらに要求が多く、翌1903年2月には殆ど調停が絶望となっていたが、双方に熟考を求め未解決のまま引き伸ばしていた。そうした中で会社側役員が妥協に傾いたので、遂にチゾンがブレディと打合わせのため一時帰国した上で、6月20日に仲介者と会社役員とチゾンが長時間の談判の上、市長の要求を全面的に承諾することになった」と。

5-2. 報償契約妥結の背景

攻防を重ね、新聞では人身攻撃にまで燃え上がった案件であるのに、訴訟にならずに仲介が成功したという事実は注目される。諸史料を使って大阪市、大阪瓦斯の両者が置かれていた立場を推測してみよう。

大阪市側では以下の諸問題に直面していた。第1に、市の財政が破綻状態であり、瓦斯事業のための公債募集が成り立たないことが十分に予想された。当時鶴原は路面鉄道の全面市営を考えていたため、これに瓦斯事業を含めると投資額が巨大になりすぎた。第2に、瓦斯事業が独占事業であるだけに後発の大阪市が事業認可を取るの簡単ではなかった。第3に、自治体

が営利事業をすることが許されるかどうかの危惧があった。内務省も行政実例として市町村の営利事業を否定している。第4に、瓦斯事業の技術の全てを欧米に依存せざるを得ない当時、大阪市には技師を含めて技術導入の具体的準備がなかった。

こうした理由で鶴原は大阪瓦斯への牽制のために市営を主張し続けてきたが、市営の実施計画を提出しない点および上級官庁に対し市営瓦斯事業の認可を申請していない点を考えると、少なくとも途中からは、その目的が報償契約にあったことに間違いはない。とはいえ正当な法的手続きにより上級官庁が認可した私営案件に対し、下級官庁自らが横槍を入れて報償契約の交渉を切り出すことはできない。そのためには府指令による大阪瓦斯からの協議の申し出に大阪市が応ずる形にする他はない。鶴原には、大阪瓦斯側から協議の話が全くない状態のなかでの藤田からの仲介の申し出は天佑とも感じられたと思われる。

つぎに大阪瓦斯側には、以下の事情があった。第1に、片岡社長が意外と柔軟な姿勢をもっていと推定されることである。大阪の市民運動が激化してきたときの彼の心情について、当時警察部長であった池上四郎は前掲、石川(1928)、230頁で、「片岡から『決して輿論に反対してまで主張を貫徹しようという意志は持たぬ』ということを再三聞いた。現に其往復文書も手許に保存している」と語っている。第2に、市民の動きが不買運動に発展する危惧である。当時の瓦斯は効用から使い方まで説明が要る新規産業であったため、市民の反対は普及への致命傷になると考えたのは当然であろう。法制面では勝訴の可能性が高くて¹⁵、反発する市民との関係は大阪朝日の煽動を再燃させて、時間、費用ともに釣り合わないことも予見できた。第3に、府知事指令の工事着手の期限切れの問題¹⁶である。今まで大阪府にも配慮してもらい、幾度も瓦斯管工事着手の延期の許可をうけている¹⁷ものの、将来認可の取り消しも否定できないと危惧していたと思われる。以上のように、大阪瓦

斯側にも、仲介を受け入れる素地があった。

5-3. 報償契約の締結

報償契約の個々の条項について重要なものを列記し、直前にできた大阪巡航汽船の事例や欧州の事例を参考にしながらのその意義を考察したい。

- ① 開業50年後以降大阪市が希望すれば大阪瓦斯を買収することを可能とし、買収価格は株式時価とするが、その価格は配当額の20倍を限度とする。

両者間の最大の争点であったと思われる。この買収予約条項は、瓦斯事業は本来公営のもので暫定的に私営に委ねる、という考え方を物語っている。将来に禍根を残すかもしれないと思う会社と市営の権利を残したい市の思惑とが交錯していたものと思われる。会社側にとって現実的な妥協として50年という長い期限になったが、買収規定の存在そのものが会社には最後まで承服できない項目であったと見られる。

- ② 会社は純益の5%を市へ納付する。

純益が減価償却控除後という共通認識があり¹⁸将来への投資に障害がなく、恐らく仲介人の示したと思われるこの5%という数値は会社では受け入れられるものであっただろう。市会で、これでは安いのではないかという質疑の対象にもなった。

- ③ 会社が純益から5%を納付した残額から資本金の1割2分相当金額を、さらに法定準備金をそれぞれ控除して、なお過剰金があるときは、その4分の1を市へ納付する。

独占事業からの利益配当は、一定の制限があつて然るべきで、それ以上の配当は市民と損得利害を共にするという考え方である。英瓦斯法のスライディング・スケール方式といわれる規定(田川、1927、30-33頁)がこの条項の根本思想である。配当を1割2分としたのは仲介者がロンドン、パリの事例を参考にして妥当と考えたのだろう。

- ④ 料金改定は市と協議する。

料金協議は事業者選択ができない市民に代わり市が規制をする重要な条項である。欧州各都市でも、また大阪巡航汽船との契約にも定められている。

⑤ **資本増加，一定額以上の社債募集，合併は市と協議する。**

増資，社債募集の際の市との協議の義務規定である。①の将来の市営化を睨んで，会社の大きな変更は市の監督下で行う意思表示でもある。

⑥ **公共用の道路，橋梁及び公園等の燈火用瓦斯代を2割値引きする。**

以上が会社の義務条項である。一方市の義務として，次の道路占用と独占を認める条項が入った。

⑦ **市は瓦斯事業に特許免許料など特別税を賦課しない。**

⑧ **市の所有・管理する道路，橋梁などの使用について会社への便宜を無償で与える。**

⑨ **市は自ら瓦斯事業を経営せず，他の瓦斯事業の設立も承認しない。**

もともと欧州で報償契約ができたのは，私営会社の自由な経済活動からの市民の保護であった。つまり「市は勢ひ市民本位の立場に於て一般需要者の利益を主張すべきに反して，会社は株主本位の立場に於て会社の利益を主張せざるを得ない。此の間に在って，僅かに其の均衡を保ち得しむる役目をしているのが，所謂報償契約である」（天利（1931），53頁）。そのため欧州都市の報償契約では市民の代弁者としての市の役割が重視されてきた。しかし，本報償契約は，市の財政負担の軽減としての報償金確保が当初からの大目的であったので，公共的規制としては料金規制しか入っていないことが特徴である。

契約締結の手續きとしては，先ず鶴原市長が参事会に諮り，そのうえで会社側と仮契約を結び，会社は株主総会に，市は市会にと，各々承認を経て本契約を締結することとされた。

市会では，同年7月15日に提案された。市長は，「本案は本職の理想より見〔れ〕は頗る不満足なるも取りも直さず市民の宿論を貫徹せしもの」と主張して提案理由を説明した（大阪市（1912），480頁）。しかし本案は，市民の期待に比べて成果は泰山鳴動して鼠一匹の感があった。市会は審議に4日間もかけた。なかには次のような厳しい質問もあった。「我大阪市は来る1905年には50万円以上，1913年には100万円以上の市債利子を支払わざるべからず。而して市長は先に是等支払に充つべき財源は独り瓦斯会社の報償納付金のみと断言せり。然るに会社の純益を資本の1割即ち40万円とせば償金は僅かに2万円に過ぎず。豈心細き次第にならずや」（同上，482頁）と。しかし鶴原市長は，原案に近い形で報償契約案を可決させた。

6. 結 語

以上報償契約の成立に就いて述べてきた。先学の研究ではあまり触れられていないその特異性も本稿では指摘してきた。

第1に，報償契約は財政再建を目的に，法の未整備の隙間をねらい市民をまきこんだ運動によって成立した。第2に，行政法の不備を補完する方法に契約の自由を原則とする対等な私人間の契約の形で代替した。第3に，市長鶴原が市制の予定していない営利事業の道を強引に切り開いた。以上3つの視点での特異性を強調して本稿を締めくくりたい。

まず報償契約の成立過程に関する1つ目の視点である。日本では横浜，東京の瓦斯事業が公営事業として先行し，私営であった電燈事業は規制のない産業の一つとして既に定着していた。ところが瓦斯，電気，鉄道のような自然独占になりがちな事業が，資本の論理だけで事業を継続することは社会にとって将来禍根を残すという欧米の考え方が紹介された。片山潜や安部磯雄などが，それを都市社会主義として地方自治権の要求とともに声高に主張したのが1900年代初めであり，大阪瓦斯の開業の時期と一致

した。

鶴原の最大の任務は財政再建であり、財源として目をつけたのが瓦斯事業の利益である。市は道路の維持管理を市費で賄っているのに瓦斯会社が市に断りなく道路を使用することの不当性を主張したいが、その手立てがない。道路の所有権と使用許可の権限は全て国にあり、市にとって自らを主張する合法的な手段は残されていなかった。そこで新聞と手をくみ市民の輿論を喚起して法的不備を補おうとした。それが市民運動として大きな活動となり、民心を敵にして商売は成り立たないと感じた瓦斯会社と互惠契約の形で報償契約を結ぶのである。この変則的行為が当時の地方自治権のない法制下で実現できたのは、ひとえに鶴原の都市経営への熱意と彼の強烈な個性によるものであった。

2つ目の視点は法制度不備を修正する技法についてである。未整備な法を修復する作業は、法治制度であるかぎり、法制化によって解決されるのがルールである。しかし、この報償契約の場合は、市民運動を背景にして、契約者双方が自由意志の下で合意するという私契約の形で解決する道がとられた。一見中央政府の認可権限を侵犯しないこの巧妙で変則的な方法は全国の自治体にとっても好都合であり、以後電気および瓦斯事業では報償契約を結ぶことが慣習化され全国に伝播していった。法制度が整備される1920年頃まで、さながら私設事業法のように定着していった。しかし自治体が立法という正面からの解決を避け、謂わば姑息ともいえる私契約の形で行政行為を約定することの是非は後年、法制上の大問題になった。美濃部(1933)は、契約自体が無効であると主張し、田中(1956)は、大阪市が支配者の立場から大阪瓦斯に強制したとして、一部の条項は契約自由の平等の原則に反していて効力に疑問があったとした。

3つ目は、都市経営という視点である。報償契約の締結で最後まで問題になったのは市と会社の思想の立脚点の違いである。鶴原は、瓦斯事業は本来公営であるべきで、50年後に市営に戻すまでの私営形態は暫定的な形であるから、

利益の一部は当然市へ納付させる、という認識に立っていた。片岡は、会社は株主のものであり、費用としての道路占用料を支払うことはあっても、経営成果としての利益配分はありえないとした。鶴原は、公益事業について私有を否定する都市社会主義思想を持ち、片岡は伝統的な資本主義の信奉者で、両者は本来折り合えなかった。しかし道路使用の必要性を目のあたりにして、片岡は鶴原に妥協せざるをえず、鶴原の論理を認める代わりに、独占の確保、道路使用の自由、減価償却や買取期間で実利をとり、代わりに料金設定の自由を失った。後年市長となった関一は、関(1933)で「この契約の意味は事業の監督権を市的手中に把握すること、一定期間後事業を市に買取する権利を認めたことにある」として、契約のなかで料金規制と買取権条項を大きく評価した。

報償契約締結の基層に流れるのは都市を経営するという鶴原の思想である。財政の専門家である鶴原は報償契約をめぐる行動をとおして、市民の負担を最小化するために市自らも営利事業を行い、その利益を市の財政に還元すべきであるとした。「会社を経営する」ように「都市を経営する」という企業家的発想をもっていたのである。当時の市制も行政実例も自治体の営利事業に否定的ななかで、大阪市の市街電車はすべて市の直営とすると宣言して¹⁹、中央政府の十分な理解を得られぬなかで市内に電車網をつくった。さらにこの電鉄経営の利益から道路拡張の費用をも捻出するという成功も収めた。行政の首長として日本の法制度の未整備のなかで鶴原が強行して、自治体の営利事業経営の突破口を開いたのである。後年、司法も自治体の営利事業を追認した²⁰。7代目市長の関一などは、鶴原の「営利事業の余剰利益で都市経営をする」としたこの考え方を踏襲して、昭和初期に「大大阪構想」で地下鉄や御堂筋の建設にくわえて下水道を含む多くの社会事業を実現し大阪を近代都市として大きく花開かせることになった。

【注】

- 1 公益事業者が道路等の公共インフラを使用する代わりに自治体に報償金を支払い、料金などの規制をうける互恵的な私的契約。
- 2 Edward W. Bemis (ed.), *Municipal Monopolies*, New York: T.Y.Crowell, 1899。
- 3 関 (1928), 28-29頁は、当時は大阪市のみが営利事業に進出し「鶴原市長は、大阪市営電車の方針を確立すると同時に、瓦斯会社、電燈会社と報償契約を締結し市の財源を潤沢ならしめた結果、大阪市政の発展を助長せることは縷説を要せざるところ」として絶賛している。
- 4 鶴原市長と片岡社長は共に日本銀行大阪支店長を経験したかつての同僚であった。
- 5 府指令1条但書「大阪市の管理に属する上下水道及道路橋梁其他の工作物に關係する箇所においては出願前大阪市と協議を為すべし」
- 6 『大阪朝日』は内務省訓令第462号(1891年)に「路盤の官有に属する塊糖道路並木敷道の件」の第1項に「地盤の官有に関する塊糖道路並木敷の使用は自今其費用を負担する府県及び市町村において処分すべし」と紙面で紹介している。
- 7 安部 (1911) 327-340頁で東京の市街鉄道の私営東京電車鉄道会社と公営大阪市電との生産性を比較して大阪市電を高く評価している。
- 8 当該大阪瓦斯株式会社のほか、他に同名の大阪瓦斯株式会社と大阪瓦斯応用株式会社の3社の申請が競合した。
- 9 サイモン (2005), 179頁では1903年報知新聞が東京電気鉄道を「殆ど売国の罪惡を犯さんとしつつあり」として外資導入に反対した事例を紹介している。
- 10 ニューヨーク民主党タマニー協会が汚職まみれのボス政治をしたことに由来する。
- 11 後年、鶴原の後任として第3代目市長に就任した。
- 12 『大阪毎日』1902年12月2日の記事によると、「建議案反対者の口より市当局者に向かって続々〔発言が〕放たれるが、就中天川三蔵氏〔が〕卓を拍って起立し何事か発言せんとする利那聴衆は俄かに騒ぎ立ち、暴言を吐露するものあり、冷評を試みるものあり、只譯もなく銅鑼声を発するものあり、喧騒喧騒、囂々として百雷の落ちたらんが如く、尚ほ傍聴席の柵を飛越えて議席に乱入せんとする暴漢さへ現はれ、議長は人を馳せて急を警察に報せり」と説明している。
- 13 『大阪朝日』1902年9月29日は大阪商工会議所の仲介を次のように忌避している。「由来商業会議所は何事に関しても袖手傍観の地位に立ち、冷淡なる誇りを免れず」と。
- 14 当時は、朝日、毎日両新聞の過激な販売競争時のように、知事が和解の仲介をすることが多かったが、

本件は知事が府指令での発令者であったため立場上も仲介はできなかった。

- 15 大阪瓦斯 (1945) は、「弁護士で大阪瓦斯取締役の岸清一が、『我邦の道路制度を基礎にして、その蘊蓄を傾倒して法律上ならびに条理上報償要求の不当なるを確信す』と法的解決を進言した」と述べている。
- 16 府指令第12条では指令の日より10ヶ月以内に着手しないと指令の効力を失うと規定されている。
- 17 『大阪瓦斯日誌』では1902~3年の1年間に4回の着工延期を許可されている。
- 18 報償契約の別途覚書で確認されている。
- 19 市街鉄道は道路が狭隘であるため私鉄は未だ手がつけられていなかった
- 20 大正6年2月3日大審院判決で東京市営電車事業を営利事業と認めた。

【参考文献】

- 青田龍世・竹中龍雄「我公益企業に於ける報償契約の起源と背景」『都市公論』第21巻第6号、都市研究会、1938年。
- 安部磯雄『都市独占事業論』隆文館、1911年。
- 天利新次郎「瓦斯報償契約の解剖」『都市問題』第12巻第2号、東京市政調査会、1931年。
- 池原鹿之助『鶴原定吉略伝』池原鹿之助、1917年。
- 池田宏『報償契約について』東京市政調査会、1933年。
- 石川辰一郎『片岡直輝翁記念誌』石川辰一郎、1928年。
- 梅本哲也『戦前日本資本主義と電力』八潮社、2000年。
- 大阪市『大阪市の歴史 第五巻』大阪市、1912年。
- 大阪市『明治大正 大阪市史 第二巻経済篇上』大阪市、1933年。
- 大阪市『新修 大阪市史 第六巻』大阪市、1994年。
- 大阪商業会議所「10月6日役員会議事録」『月報第百拾四號』、1902年。
- 片山潜『都市社会主義』社会主義図書部、1903年。
- サイモン・ジェイムス・バイスウェイ『日本経済と外国資本』刀水書房、2005年。
- 坂口軍司「報償契約問題」『都市問題』第18巻2号、東京市政調査会、1934年。
- 関島久雄「公益事業意識の発生と報償契約(1)(2)」『成蹊大学経済学部論集』第5巻2号、第6巻1号、成蹊大学、1975年。
- 関一「大阪市に於る瓦斯事業報償契約に就いて」『都市問題』昭和8年7月号、東京市政調査会、1933年。
- 関一「市営主義の本質」東京市政調査会、1928年。
- 田川大吉郎「瓦斯報償契約に於けるスライディング・スケール方式について」『都市問題』第4巻4号、東京市政調査会、1927年。
- 高寄昇三『近代日本公営交通成立史』日本経済評論社、2005年。

田中二郎「報償契約に関する法律問題」『ジュリスト』
有斐閣, 1956年。

原田敬一『日本近代都市史研究』思文閣出版, 1997年。
阪神電気鉄道『阪神電気鉄道百年史』阪神電気鉄道,
2005年。

堀田貢「道路行政」『道路の改良』大正10年第2輯, 道
路改良会, 1921年。

本間武「瓦斯事業と報償契約」『電気とガス』1955年10
月号, 通商産業調査会。

毎日新聞社『毎日新聞七十年』1952年。

松沢弘陽『日本社会主義の思想』筑摩書房, 1973年。

南博方「ガス報償契約の実体と理論」『法学雑誌』第7
巻4号, 大阪市立大学, 1961年。

美濃部達吉「法律上より観たる報償契約」『国家学会雜
誌』47巻6号, 国家学会事務所, 1933年。

宮本憲一『都市政策の思想と現実』有斐閣, 1999年。

(未刊行・非公開史料)

大阪瓦斯『大阪瓦斯日誌』創業1896年から1964年までの
出来事を記録した日誌。

大阪瓦斯『大阪瓦斯株式会社社史』1945年に創業40年
史として発刊予定が終戦のため未刊となった稿本。未

刊ではあるが本文では、大阪瓦斯(1945)と表示した。

(外国語文献)

Edward W. Bemis (ed.), *Municipal Monopolies*, New
York: T.Y.Crowell, 1899