

Title	英国の鉄道改造案
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1920
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.14, No.10 (1920. 10) ,p.1437(99)- 1446(108)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	雑録
Genre	Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19201001-0099

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

読む日本一の



時局錯綜種々重大なる問題起
 れり諸君の最も信頼すべき公
 正健實なる新聞紙は是れ！
 夕刊四頁朝刊八頁記事豊富趣
 味横溢諸君の家庭に朝夕とも
 缺く可ざる新聞紙は是れ！
 政治経済社会文藝物價等あら
 ゆる方面に亘り一般に最も推
 重せらるる新聞紙は是れ！
 近時發行部數益々増加し且帝
 都新聞中常に廣告行數の最高
 位を占むる新聞紙は是れ！

發行所 東京橋本町三十九番 時事新報社 各店均有發售

雜 錄

英國の鐵道改造案

增 井 幸 雄

昨年の新設に係りSir Eric Geddesを大臣に戴ける交通省は爾來一ヶ年間殆んど何等施設の見るべきものあるなしとして新聞紙や議員等から盛んにその無爲無能を責められて居つたが、戦後の鐵道改造の大計畫が交通省の手で着々進行して居ることが最近世間に知られるやうになつて來た。それは最初非公式に倫敦發行のModern Transportに於て發表せられ次で大臣自らその腹案を詳細に發表する所があつた。今近着のNew York Age. July 30, 1920, New York. に載せられたる倫敦通信に基づいてその内容を左に紹介

する。

國有反對。交通大臣は鐵道の國有には反對の意見を有つて居る。曰く、「諸外國の經驗によれば國有鐵道の下に於ては有能の士に對して世間普通の待遇を與へることは望まれないのであつて、此の點は如何にしても打ち勝つことの出来ないハンディキャップである。猶ほ予の聚集し得たる材料によれば、國營に於ては私營の場合よりも一層多くの費用を要する、そして經營上に創意を缺き事務は繁文褥禮に流れる。それから伊太利の「國立調査委員會」の報告に示されたるが如く政治が鐵道經營を腐敗せしめ鐵道經營が政治を腐敗せしめるといふ一事は何人も忘るべからざる缺點である。予は、獨特の國民性と獨特の立憲政治とを有する英國に於ては、政府が鐵道を所有し經營することの可能を信ずることが出来ない」と。斯くして政府は國有鐵道の

不利に鑑みて結局國有を推奨しないことに決定し英國に於ける將來の鐵道組織として大體次の如き案を提唱しやうとして居る。無論未だ近く提出すべき交通法案の腹案たるに止まりて確定の成案となつた譯ではないからその確定は之を後日に待たなければならぬ。

鐵道を數個の Group に分けること Sir Eric Geddes の新案は費用の節約及經營上の統一の爲に全英國の鐵道を數個の Group に分けて纏めやうといふのである、英蘭及びウェールズの鐵道を五個又は六個の group に分け、愛蘭の鐵道は愛蘭に關する新立法の下に別の取扱をする。Group の分け方は地理的狀態を標準とせずして經營狀態を基礎として之を定め競争は出來得る限り之を除去することにしやうとするのである。今考へられて居る所の Group の分け方は大體次の如くである。

1. Southern—The South Eastern & Chatham; the London, Brighton & South Coast; the London and South Western.
2. Western—The Existing Great Western System and the Welsh lines.
3. North Western—The London and North Western; the Midland; the Lancashire & Yorkshire; the North Staffordshire and Furness.
4. Eastern—The Great Northern; the Great Central; the Great Eastern.
5. North Eastern—The existing North Eastern; the Hull and Barnsley railway.
6. London Group (Local lines).
Scotland. 1. A Scottish group for the whole of Scotland.

併合は任意たるべきこと 何れの場合でも一つの Group 中に入るべきものは獨立の標準軌間

を有する大小の鐵道で、輕便鐵道(Light railways)の部類に入るべきものは現存のものも將來建設せらるべきものも悉く此の Group から除外して後に記す如く別に取扱ふとするのであるが、各 Group 中に於ける諸鐵道會社間の併合は任意的に行はれることが望ましいけれども元來今回の計畫は併合にその基礎を置いて居るのだから、近く立案せらるべき交通法に於ては特定の期間内に併合が任意的に完成しない場合には何等かの機關を通じて之を強制するの權限を政府に與ふるやうな規定を設けることにする。

Group を作るの基礎として地理的狀態又は作業上の狀態を標準としたならば一層合理的な分類が出來るだらうといふことは一應首肯せられる所であるけれども、企業を單位として併合を行ふときは地理的又は作業上の事情を標準とする場合に起るべき不便——一つの企業を數個に

分割せざるべからざるの不便を避けることが出来る。新に成立すべき Group 相互間に於て互に他の Group の範圍内に突出せる部分の線路を交換することは無論自由であるが、結局は此の線路交換を要求することは必要な事項になるであらう。

經理 各 Group に屬する鐵道はその經營の爲に各 Group 毎に「經理局」を組織する、そして能率と經濟との兩目的を達する爲に經理局の人員數は之を二十一名位に制限する。此の經理局の構成は重要な意義を有するもので、從來鐵道會社の經理の任に當る者は凡て會社の株主中より撰出したるものであるが、政府は今や従業員にもその經營上に參加權を有せしむべき時機が到來したものと考へるからその企圖しつつある經理局は株主の代表者と従業員代表者とを以て組織せしめ、株主の代表者は經理局に於て過

半數を占めその一部は主要なる商業上の利益を代表すべく、又従業員代表者は經理局員の半數以下で其の中の三分の二は鐵道現業員中より撰出せしめ残る三分の一は高級使用人中より前掲諸經理局員によりて撰定せらるべきものとする

財政 會社財政の基礎たる貨客運賃率に關しては其の限度を法律を以て規定する筈であるがその限度は各鐵道につき出來得る限り經費節減を計り而も輸送勤務上の能率を擧ぐべき經營をなしつゝ戰前に於ける純益(それは法律で定める)の總計に等しき純益を擧ぐるに足ると當局の思惟する程度に定むる筈である。相當の注意と經費の節減を行ふ限りは各鐵道は戰前に於けるよりも經營上一層良好なる成績を擧げることが出來るであらうと思はれるけれども、政府は斯くして生じたる過剩利益は全部會社のみ利益に歸せしめずして政府に於てその一部の分配

に與かることにしたい、適當なる雇伸率によつて此の分配の割合を定めることにすれば大なる困難は起るまい。政府の受くべき此の過剩純益の分配額は財政上の一般收入に編入せんとするの考はない、英國では各地方それらの方のみでは出來ないやうな鐵道の新設擴張を必要とする地方が澤山に存在するから政府は此の收入を鐵道擴張基金に繰り入れ未開地の開發、輕便鐵道の發展その他法律によりて認容せらるべき交通關係の適當な目的に充當せんとするの意向である。

賃率決定機關 一方に於て會社の財政的安定を保ち他方に於て賃率の輕減を來さうとするの目的を達する爲には伸縮の餘地あると同時に鐵道及公衆の信認を贏ち得るやうな賃率決定機關を設けるの必要がある。「賃率助言委員會」は目下貨物賃率及び手数料、その決定主義、その管

掌機關等に就て根本的の調査研究に従事して居るがその調査は追て旅客賃率にも及ぼす筈である。貨物賃率及手数料を管掌する現行機關は大體に於て不満足な基礎の上に立つて居るものと認められて居るから前記委員會の報告を待つて之を健實なる基礎の上に立たしむるやう改正を施さうと考へて居る。

現制改正の第一の目的は英國の鐵道をして全體として財政的均衡を得しめむとするに存するのであるが、各 Group 内に於ける運輸の分量及性質の相違に注意を拂ふときは結局副産物として各 Group 内に於ても大體均衡を得ることになるだらうと思ふ。若し實行の結果豫定の基本的純益と同額又はそれ以上を得ること能はざりし場合には「賃率助言委員會」又は此の職分を行ふ爲に設けらるべきその他の機關)に對して賃率改正に關する審議をなさしめ交通大臣に進

言せしむることとする。

賃率に關する公衆よりの陳情の取扱に關して如何なる機關を設くべきかに就ては未だ確たる腹案がない、けれども何れ前記「委員會」の廣汎なる調査報告を待つて之に關する規定を交通法案中に挿入する積りである。

政府は鐵道會社に對して財政上の保證を與ふるの考はない、唯適當なる賃率を定め得る賃率決定機關を設立するのみに止めてそれ以上は鐵道會社をして此の機關の定めたる賃率を以て自ら財政上の地位を維持せしむることにしやうと思つて居る。鐵道會社の收入は云ふ迄もなく貨客の増減の影響を受くべく、又交通法案中の「鐵道は相當の注意と經費節約の方針を以て經營すべし」といふ明文の支配を受ける。此の明文は公衆の保護の上から見て重要な意義を有するものと考へられる、けれども他方若し交通大臣

に於て會社が賃率變更の要求をなしたるにも拘らず之を關係機關の議に移すことを拒絶したる場合には會社をして司法裁判所に出訴するの權利を有せしめることにする考である。

勞働問題に關する機關 新法案中に勞銀及勞働條件に關する問題を取扱ふ永久的機關の設立に關する規定をする積りであるが、その内容は曩きに組織せられたる現行の二つの臨時機關——即ち鐵道會社側及び従業員側の双方から同數の代表者を出して組織せる Central Wages Board で先づ問題を審議し次で會社、従業員及公衆の三者から各四人の代表者を出し之に配するに中立の長を以てしたる National Wages Board に控訴することを得しむるといふ現制度——に大體倣ふ積りである。

鐵道に對する國家の權限 公衆保護の爲め、全國の鐵道の經濟的經營の爲め並に國家的利益

の保護の爲めに鐵道に關して政府に或る干渉的權限を與へたいと思ふ。その内容を分説すると大略次の通り。

- (一) 公衆の利益保護の爲めには
- (イ) 國家は適當なる勤務と適當なる設備とを鐵道會社に向つて要求するの權限を有すること、例へば各 Group の範圍内に於ける小規模の擴張事業をそれ／＼割りつけ置き之が實行を要求するが如きはこれ。但し同時に若し會社にしてその擴張事業が會社の財政に著しく影響するが如き資本支出を來さしむるものと考ふる場合には司法裁判所に出訴するの權限を會社に與ふる。
- (ロ) 國家は公衆の安全の爲めに設備の變更、改良、増加を要求するの權限を有すること。但し會社には前と同様に出訴の權限を與へる。

(二) 全國鐵道の經濟的經營の爲めには

- (イ) 各 Group に屬する鐵道の收入を確保し而も賃率を出來得る限り低率に在らしむるが爲めに必要な線路、車輛、建物その他の設備をして最上の標準を維持せしめんが爲めに國家は斯る標準を強要するの權限を有すること。會社には前同様出訴の權限を與へる。

- (ロ) 政府は共同作業を要求するの權限を有すること、例へば Running Powers 即ち一の鐵道をしてその列車を他の鐵道線路上に走行せしむるの權利を與へること、適當なる條件の下に車輛及び設備の共同使用を行ふこと、競争によりて浪費を來す場合には運輸貨客及運賃收入の Pooling を行ふこと、製造工場及修繕工場の共同使用を行ふこと、などを強要するはその例である。

- (ハ) 鐵道の作業狀態に關して一般公衆及政府をして之を知悉判斷することを得しむる爲めに政府は會計の特殊方式を命じその編纂方法を制禦し交通大臣の必要と認むる統計及報告の編纂を要求し之を監督するの全權を有すること。

(三) 國家的利益の保護の爲めには

- (イ) 鐵道をして資本勘定支出に影響するが如き新規計畫や之に要する資本の醗集方法に關する腹案に就ては政府の認可を受けしむるべきこと。
- (ロ) 政府は一定の純收益を産み出さしむる目的を以て定められたる賃率を調節するの機關を設くること。
- (ハ) 政府は會社が利益配當を行ふに先つて減價償却及び更新の爲めに適當な積立をなすことを認可し、又必要なる場合には之を要

求するの権限を有すること。

但し此の點に關しては會社に前同様出訴權を與へる。

輕便鐵道 輕便鐵道は普通鐵道よりも構造が輕便で出來得る限りは道路の上端に沿うて作られ經費も少く法律上の制限も寛大であるから之を前述の Group の制度から除外する。輕便鐵道の方から見ればその繁榮及發展はその地方所在の幹線鐵道會社の助力及び得意關係に依頼しなければならぬし、幹線鐵道の方から見れば輕便鐵道又はその合同の競争を受くる虞れなきことが必要である。故に輕便鐵道に關する法制としては、若し輕便鐵道がその性質を變じ事實上普通鐵道となつたといふことを普通鐵道に於て交通大臣に充分に證明し得る場合には普通鐵道會社は相當なる代價を以て輕便鐵道を買收し之をその線路系統の一部として經營することを得

るやうにする積りである。

又輕便鐵道の運輸狀態から見て之を幹線鐵道と略々同じ狀態の下に作業する標準軌間に改めるとが必要である場合には、交通大臣をして幹線鐵道會社に向つて輕便鐵道を改築することを要求するの権限を有せしめたい。

農工業の發展の爲めに輕便鐵道を發展せしめんとならば政府は全國に亘つて輕便鐵道の新設及擴張に對して財政的援助を與へて私人企業及び地方團體の經營を奨励しなくてはならぬ。又營業、維持、修繕その他に就て經費節約を可能ならしむる爲に出來得る限り輕便鐵道を Grouping の制度の下に置くことは賢明なるものと考へらるゝのみならず幾多の經驗はその成功すべきことを示して居る。

交通省の考では構造、設備、及び營業の上で可能的最廉に經營せられて居る所の輕便鐵道の發

展を刺戟するの政策を採るべきであつて、輕便鐵道免許に關する「輕便鐵道法」による現行規定は改正の必要があると思ふ。

船渠及び運河 政府は目下の處では船渠業に關する現制度を改正するの意見を有しないけれども、千九百十九年の交通省法により鐵道會社の所有に屬せざる船渠に關聯して交通大臣に與へられたる一時的の權限の或るものは之をその儘に永久的に存置して而も之を鐵道會社所有の船渠にも及ぼすことにすべきであると考へる。

運河の將來は頗る困難にして複雑なる問題を含んで居るので今や最上の助言提案を求めて Neville Chamberlain を委員長とする委員會をして之を調査せしめんとして居るが、此委員會の報告如何によつては政府は運河に關する政策を交通法案中に挿入することは出來まいと思ふ。

以上述べた所が交通大臣 Sir Eric Geddes の近

く成案を作成して議會に提出せんと考へて居る所の交通法案の骨子である。無論之は目下貨客運賃の引上問題を研究調査しつゝある「貨率助言委員會」の報告を受取つた後でなければ法案そのものの内容も具體的には決定しないし、決定起草の後でもそれが果して法律として實現するや否やは議會の經過に待たなければならぬのであるけれども、兎に角戰後の鐵道改造に關する最も有力なる一案の内容の略々如何なるものなるかを之によつて窺知することが出來ると思ふ。

Sir Eric Geddes の計畫中に於て特に注目し値する點が二つある。その一つは各 Group を統轄する「經理局」には大貨主を含める株主の外に高級使用人及現業員の代表者を加へて以て勞働者にも經營上に參加するの權を與へやうとするの點である。而して今一つの點は Group に屬する

鐵道會社の利益が戦前よりも増加すればその過剰利益は或る割合を以て政府と分割して未開地開發に資しなくてはならぬのに、若し利益が戦前よりも減少した場合にはその不利益は全部會社で負擔しなくてはならないから、従て株主の利益が充分に保證されて居らないといふ點である。

右の案に就ては種々の非難がある。交通省參政官たる Arthur Neal 氏は Geddes 案を論じて「現案の期待する利益や可能性を實現せしめ得べき制度としては國有を斷行するか然らずんば戦前通りの私有制度に復歸するかの外には何等の方策の存するあるを知らない」と云つて居る。商業の大中心地では此の案は殆んど何處でも不評を買つて居る、倫敦商業會議所の有力なる一議員は「現在の鐵道制度には改善の餘地があるけれども、交通省案は唯さへ商業社會の不滿を買

ひ居れる現狀に更に多大の紛糾を加へるに過ぎない、倫敦の商人は從來その事業を徐々に改良確立し來つた漸進主義に慣れて居るから多年の經驗により今回の交通省案は必ずやその結果として重大なる幾多の困難や輸送上の停滯を來すだらうといふ懸念を抱いて居り、寧ろ現制の下に戦前通りの經營によつて是等の困難は避け得られるものと考へて居る。自分の意見では鐵道は戦前通りの自由制度に歸るべきであつて、交通省は時々事情の有利になる毎に制度の漸進的改善を行ふを可とするものと思ふ」と云つて居る、而して商業社會に於ける多數の人々も亦之と同様の意見を持つて居るやうである。

歐米經濟史界の趨勢と

其の研究法 (上)

木村 莊 五

米國ミネソタ大學教授エム・エス・ビー・グラス氏は本年二月ハ
ーヴァート大學發行の The Quarterly Journal of Economics
誌上に於て經濟史の現狀と題し歐米經濟史界の趨勢と其の研究法に就き詳細なる評論を試みたが、同論文は吾々經濟史の研究に多大の興趣を寄する者にとつて斯學に關する近時の消息を傳へ研究上亦參考すべき點點からざるを以て以下其の大意を譯出する。

一、過去十年間の研究

最近數年間の經濟史界は他の諸學の研究と等しく世界大戰の餘波として二様の打撃を蒙り、斯學に關する著述の出版の減少と、少壯有爲の學者若干を戦場の露と化さしむるの損失に遭遇した。又這の間、從來經濟史の分野に貢獻し來

つた四大國は其の著名な學者の中尠くとも各一名を自然な原因によつて失つた。即ちルヴァツソール (Levasseur) の有益な著作の長き生涯は此の十年間の始めに方つて終末した。蓋し彼は千八百五十四年以來佛蘭西經濟史に關する吾人の智識に貢獻し來つたが、千九百十二年其の佛蘭西商業史 (Histoire du Commerce de la France) の第二卷を印刷に附するの前死去した。彼は生前佛蘭西大學に於て經濟史に關する佛蘭西唯一の講座を占めてゐた。亞米利加に於てはキャレンダー (Callender) が其の初期の著作が約せる學識の成熟を示すに至らずして死んだ、彼は青年學者の典型であり彼の影響は生きてゐる。獨逸は最早其の目前に、彼の影響を廣布し、經濟史に關する更に周到な特殊研究に對する彼の意志を充すべき弟子の一群によつて圍繞されたシュモラー (Schmoller) の巨大な姿を持たない、