

Title	仏国鉄道の近状
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1921
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.15, No.4 (1921. 4) ,p.576(108)- 586(118)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	雑録
Genre	Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19210401-0108

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.

た太田清左衛門は蘆屋釜師の末葉で、云はば手工業者の階級から發生して可なりの富を積蓄したものである。

目下延長六千哩を算する「國有鐵道」と、戦後政府の經營することゝなつた「アルサス・ロレーヌ」鐵道とである。

佛國鐵道の近狀

増 井 幸 雄

佛蘭西の鐵道の延長は目下約二萬六千五百哩に達し之が七個の鐵道系統に分たれて居る。その中「巴里・オルレアン」「巴里・里昂・地中海」「北部」「東部」「南部」の五鐵道は政府の利子保證の下に特許されたる私設會社によりて經營されて居るが、此の利子保證は千九百五十年末乃至千九百六十年末の間に満期となり、同時に特許條件の規定によつて鐵道は國有に歸する筈である。残る二つの鐵道は千八百七十八年の創設に係り千九百八年西部鐵道買収によつて擴大され

戦争の鐵道財政に及ぼせる影響。戦争によつて佛蘭西の鐵道は非常な難境に置かれることになつた。開戦當初には鐵道の財政状態は左程不良なものではなかつた、尤も國有鐵道は多大の欠損を生じて居つたけれども私有の諸鐵道は平均して幾分の純益を生んで居つた。然るに開戦後諸鐵道の營業費は收入に比して莫大の増加を來したのでありて、千九百十九年度に於ける營業費總額は四億六千九百九十九萬二千法に達し戦前の千九百十三年度に比し正に二割五分の増加を示して居る。此の費用増加の一部は勞銀の騰貴にも因るが、主たる原因は石炭の騰貴に存する。鐵道用炭としては内國炭よりも遙かに多くの輸入炭を消費して居るが、後者の騰貴の爲

めに石炭費のみでも十倍に膨脹して居る。一方收入の側を見るに、千九百十八年の始めに貨客運賃各二割五分を引上げ、千九百二十年の始めに旅客運賃七割及び八割、貨物運賃十四割を引上げたにも拘らず、同一年度の收入總額は三億二百萬法を算し僅かに八割九分の増加を來したに過ぎない。従つて收支係數(收入百に對する支出の割合)は千九百十三年に平均五十七であつたものが千九百十九年には百三に上つた、千九百二十年の分は百二十五位に上るものと豫想されて居る。斯く營業の損失の増加したのみならず固定費の負担も同時に著しき増加を來して居る。會社の財政が難境に陥つたのも怪しむに足りない。巴里・里昂・地中海「東部」「北部」の三鐵道は千九百十三年にはそれ〴〵八百萬法、七百三十萬法、及び七百萬法の純益を擧げて居つたが、是等の有利な鐵道すら千九百十四年以

來欠損を示すに至つたのであつて、同年以後の諸鐵道の欠損總額は

千九百十四年には	六千三百萬法
千九百十五年には	三億六千五百萬法
千九百十六年には	三億四千四百萬法
千九百十七年には	五億三百萬法
千九百十八年には	十二億法
千九百十九年には	二十五億法

に累加した。此の欠損は收支計算の上に現はれるものみに就てあるが、猶ほ此外に形に見えぬ損失が少くなかつた。即ち元來鐵道は常に相當の維持費の支出をなすべきであるが、收入減少の折柄此の支出を一部延期することによつて僅かに支出總額を制限したのであつて、若し此の支出を平常通り行つたとすれば欠損額は右に掲げたる數字よりも餘程増加すべかりし筈である。何れにしても斯る多大の欠損を來したる鐵道は到底それ自らの力で利益配當を行ふの

餘地ある筈はない、「東部」「巴里・オルレアン」「南部」の三鐵道は政府に補給金を請求して保證されたる前低限度の配當をなし、「北部」「巴里・里昂・地中海」の兩鐵道は千九百十五年以來政府の保證を失つたから配當支拂の爲めに社債を起すことが許された、けれども此の後者の特權は千九百二十年度で満了する筈である。

八時間労働法の影響。戦争によつて斯る悲境に陥つた鐵道には更に八時間労働法の負担が加はつた。八時間労働法は千九百十九年四月十三日から施行せらるゝとなり、鐵道も即時に之を實施しなければならなかつたが、此の改革は鐵道が戦争によつて生じたる従業員不足を未だ充分に恢復し得ざるに先つて行はれたのであつて、實際の作業の割合に頗る多數の従業員増加を必要ならしめた。即ち千九百十四年に比すると停車場勤務員に於て二割五分乃至三割二分

列車乗務員に於三割乃至四割の増加を來し、従業員總數は千九百十四年一月一日に三十五萬五千九百人であつたのが千九百十九年には三十九萬一千四百人に増加した。短期間に斯る増加を來したのであるから、此の間に不熟練なものが多數雇入れられるの己むを得ざるに至つたとは當然である。加ふるに勞銀も増加した。千九百十三年には従業員三十五萬五千人に對して七億六千六百八十萬法を拂つたものが千九百二十年には従業員五十萬人に對して三十二億七千六百萬法となつた。即ち従業員の増加は四割一分なるに勞銀支拂額の増加は三十二割七分の多きに上つたのである。斯の如く従業員の數も増加し勞銀の平均額も増加したにも拘らずその勞働能率は却て減少するの結果を來した。八時間労働法の結果機關手四割を増加した一鐵道に於ては機關車一臺の一日の走行哩數が千九百十三年に

は平均六十七哩なりしものが千九百二十年の始めには約四十哩に減少した、又修繕工場では八時間制の實施と出來高拂勞銀制の廢止との結果として人員は増しても仕事の能率は従前の半分に減じた。尤も是等の損失は或る程度までは作業上の施設改良によりて償はれたことは事實であるが、結局八時間労働法は使用に堪ふる貨車數の減少を來し交通機關の平時状態への復歸を著しく遅らしめ、損失・延着、損害の數を増し車輛の修理計畫を覆へたことは掩はれない。

車輛の現狀。戦争以來佛國の鐵道は物質的設備の欠乏と熟練せる従業員の欠乏とに苦しんだのであつて、完全なる機關車の不足とその修繕の遅延と熟練せる機關手・火夫の欠乏に基づいて眞に運輸の危機を生じた。戦前には修繕の爲に使用外に置かれつゝある機關車數は總數の九分八厘に過ぎなかつたのが、千九百十九年八月

一日には二割五厘に増加し、千九百二十年一月一日には二割四分二厘に達した。次に修繕貨車數の増加は更に甚しきものあり、戦前には不良車は總數の三分七厘に過ぎなかつたものが千九百十九年八月一日には一割五分七厘に上り、千九百二十年一月一日には一割八分六厘に達した。斯の如く不良車輛の増加につれて、目今同數の機關車を完全に使用し得る状態に維持する爲には千九百十四年の當時に比して約二倍の修繕職工を要するに至つたのみならず、その後大機關車の數が著しく増加した爲めに一機關車の修繕に要する勞働時間も増加した、之に加ふるに職工の熟練減少を以てするあるが爲めに、同數の職工に對する機關車修繕數は著しく減少を來したのである。

そこで是等の困難に打ち勝つ爲めに鐵道は割増勞銀制度及び出來高勞銀制を復活せしめむと

して調査中であり、猶ほ勞働節約を可能ならしむる機械を増設して工場の設備を改良せむと腐心して居る。標準化の案も或る程度までは開始されて居るのであつて「國有」・「南部」・「巴里・オルレアン」・「巴里・里昂・地中海」の四鐵道（後に「アルサス・ロレーヌ」鐵道も加はつて五鐵道）は此の目的の爲めに千九百十九年の始めに鐵道材料研究中央會を組織し、研究事項を四部に分つて試験・機關車設計・貨車設計・動力電化問題を分掌して居る。そして委員會は既に二三の機關車標準型案を作成し、油槽車・鋼製車輛等の如き特殊貨車の標準型をも研究し、生魚の輸送に使用する冷蔵車の試験も済み、電化問題も充分なる研究の上で標準として直流千五百ボルトの採用を推奨した。更に鐵道は車輛の供給状態改善の爲めに急速に荷物を積卸する荷主に對して獎勵金を與へ、又一種の優先輸送の計畫を

立て、旅客輸送を制限し、貨車の修繕は之を個人工場に請負はしめた爲めに貨車供給を常態に復歸せしむるに與つて力があつた。然しながら機關車だけに就ては以上の如き改善もその效多からずして猶ほ一ヶ年間位は平時状態には歸られまいと思はれる。猶ほ諸鐵道は貨車の配給も一層適當に制御する爲めに車輛委員會なるものを設けたことを附言して置く。

現在及び將來の發展 佛國北部の鐵道は荒廢地復舊の爲めに多大の努力をした。破壊された「北部」・「東部」の兩鐵道は全線の大部分を再築しなくてはならなかつたが、破壊されたる千四百六十七哩中の千三百五十三哩は僅か二十ヶ月足らずの間に營業を再開し、同地方の運輸は平時常態に返つた。前述の如き困難の間に立つて能くこれだけの仕事を成し了せたのは偉なりと云はなければならぬ。鐵道電化の問題も重要な

る一問題となつた。千九百十九年中に水力使用に關する制禦法が通過して同法中で「巴里・オルレアン」鐵道に對して數ヶ所の水力電氣發電所の設置を許可したが、その後ロレーヌ河に於ける發電事業に關する法律が通過して今や約六千哩の電化案が出来て居る。その割り振りは「巴里・オルレアン」鐵道が三千二百五十哩、「南部」鐵道が二千二百二十五哩、「巴里・里昂・地中海」鐵道が千五百二十五哩といふ割合である。此の電化計畫は數十億法の經費を要するけれども沿線の運輸強度を増すと共に毎年百五十萬噸に上る石炭消費量を餘程節約し得るものと豫想されて居る。又燃料としてマズーと稱する重油の使用が進捗して來たのであつて、私設四鐵道會社は此の重油の供給を充分ならしめむが爲めに重要な大製造工業會社と協同して「石油消費者」なる會社を組織することになつた。

勞働問題 佛國の鐵道は戰爭以來勞働状態改善の目的を以て(一)勞働者に對してその作業改善に關して有する意見を上級者に開陳するのあらゆる機會を與へて以て從業員の智識と經驗とを利用すること(二)昇進増給を保證し同時に是等に關する規定の實行を督勵するの機關を設けて以て勞働者の利益を保護すること、の二項を目的として新に従業員と協約を結んだ、そして此の協約の趣旨によつて從業者は三個の委員會に代表者を選出することになつた。三個の委員會とは(一)各地の從業員の意思を代表するもの(二)總支配人と談合するもの(三)社長と談合するもの、即ち是れである。第三の委員は二十四人より成り運轉・機械士・木の各部より七人宛、その他より三人の代表者を出して社長と毎六ヶ月に談合し、第二の委員會は總支配人と三ヶ月毎に談合する、而して是等の委員會は紀綱の

問題に關する意見を徵せむが爲めに開かるる諮問會に出席することになつて居る。猶ほ勞働者は從業員年金及び消費組合の會計監督委員會に代表者を出して居る。かくして勞働者は尤も實用的な方法に於て鐵道の經營權に參加して居るのである。加ふるに勞銀も標準化されて苟くも同種の作業に従事する從業員は何れの大鐵道に於ても同様の條件によつて勞銀の支給を受けることになり、又勤績手當及び年末賞與の制度も設けられた。

所が千九百十九年中に二回の同盟罷業が起つて右の如き協約や其の他の施設の效果に對する試験が行はれた。第一回は二月に起り僅かに四日間にして終つたが第二回は五月起り頗る重大なる性質を示した。これは鐵道從業員の半數以上を會員とせる從業員組合聯合會の多年の運動の結果で外國からの援助もあつたが、此

の罷業に對しては政府は強硬なる態度を採り、一部忠實なる從業員と輿論とは共に起つて之に反對したのであつて、鐵道は學生や前從業員や市民會などより九千四百七十人の義勇隊を得て、之を使用して十時間勞働を實施し列車の運轉回數を減じつゝ此の危機に處した。此の罷業は二十八日間繼續し、それが最高潮に達した時は罷業者は四鐵道の從業員總數の四割、火夫機關手の六割を算したが社會各階級の反對によつて敗北した。けれども爲めに受けたる鐵道の損害は一億四千萬法と計上されしめて作業の常態に復する迄には二ヶ月乃至五ヶ月を要したのである。斯く一時は從業員間に多大の不滿が存したやうであるけれども今や彼等は好感を懷いて居る。生活費に比例して支給を受けて居るから再び仕事に興味を持つやうになつた。又上述の施設によつて經營に或る程度の參加が保證され

て居るので此の代表によつて新なる特典や特權を得るに至るであらう。そして彼等は今や既に年々の賞與によつて收益に參加して居る。斯る有様であるから曩きに罷業を開始した勞働組合聯合會はその勢力を減じて今や全從業員の五分の一を包含するに至つた。

佛蘭西の鐵道は今や物質的並に精神的の均衡を恢復し、運輸の危機は殆んど去つた、そして勞働者の間には平和が再來した。鐵道會社と政府との合議に成れる一法案は今や議會で討議中であるが恐らく之は可決されて鐵道の將來に對する新なる道を開くであらう。

—以上 M. Peschaud: Present Condition of the French railways (Railway Age, Jan. 7, 1921.) 中より採録—

改造案 佛國に於ては從來千八百八十三年の政府及鐵道間の契約によつて利子保證の制度が行はれて來たのであつて、その制度には改正を

加ふるの必要あることは戦前から認められて來て居つたのであるが、戦後鐵道が上述の如き難境に立つに至つてはその改正は最早一日も猶豫することが出来ない、寧ろ大改造を試やうといふ案が諸方から出た。勞働總同盟は鐵道は凡て之を國有とせよと云ひ、ルーシユール氏の如きは諸鐵道を一つに纏めて一會社となし而も勞働者の勞働出資を認めて之を社員とせよと提唱したが、ローラン氏を長とする調査委員會は右の兩案を共に排して各社間の共働的施設によつて此の目的を達しやうとして次の如き決議を報告した。政府案なるものが即ち是れでその大要は次の如くである。

各鐵道の經營は勿論各社の自由に任せられるけれどもその間に作業上の協働を可能ならしむる爲めに最高會議を設けて意見の統一及び國利の増進に使せしめる。議長の外四十八名の議員

より成り、鐵道及び公衆の側より、各同數を出す、前者の側にては從業員の代表者六名を含み後者の側にては九名の官吏を含む。此の會議は技術上・商業上・作業上・財政上に於ける共同

の利益に關する問題のみを議するもので個々の鐵道のみに關する問題には與らないが、數個の鐵道とその從業員との間の紛議に關しては仲裁裁判所の役目をする。最高會議の決議は絶對的ではなく交通大臣は或る條件の下に於て之に批判を加ふるの權を保留する。次に最高會議の定めたる原則を各鐵道に就て實行するの責任機關として各鐵道から三人宛を撰出せる十八名の委員より成れる經理委員會を設ける。各鐵道の代表者は政府委員として最高會議に列席することになつて居るから之と經理委員會との間には不

斷の連絡が保たれる。猶ほ交通大臣は鐵道に關して二つの新たな權利を取得する、(一)國民的利害に關するものと判斷されたる或る特別賃率の低減を要求すること、(二)公益上必要と認められたる設備をば鐵道の費用に於て新設することを要求すること、即ち是である。

第二に財政上の協働の爲めにはプール即ち共同計算の制度を設け、各鐵道をして營業收入より營業支出を控除せる純益をば共同基金中に拂込ましめ以て損益を各鐵道間に平均せしめる。尤も純益の凡てを共同計算に移すこととしては各鐵道の營業上の熱心を奪ふことになるから、之が防止策として純益の一部をば輸送人キロメートル又は輸送噸キロメートルに比例し營業收支系數に反比例して計算し之を各鐵道に保留せしめ、その三分の一を株主に、三分の二を從業員に分配せしめることにする。プールの制度を設けると同時に從來の利子保證の制度をば廢止する、然らば鐵道全體の收支は如何にして均衡を

保たれるかといふに、一時的には政府からの貸下金により、永久的には賃率の作用によつてそれが保證されることになる、此の目的の爲めに政府案の一項には、必要ある場合には特許狀に定めたる最高限度以上に賃率を高めることを、議會の監督の下に許可するの權能を交通大臣に附與することが規定されてある。

私設鐵道會社と國家との關係に於て生ずる最も主たる出來事は、凡ての私設鐵道の營業上の欠損總計と略々同額の欠損を有する國有鐵道をして共同計算に参加せしめることであつて、これは私設鐵道側の大讓歩である。然しその代りに私設鐵道の戰時中の負債は凡て之を國家に於て引受けることになる、蓋し戰時中は鐵道は政府の管理の下にあつたのだから此の處置は正當と見做される。更に戰爭以前の政府に對する債務に就ては利子を免除される。然し鐵道會社

は敵國より受くべき賠償に就ては政府をして代位せしめることになる。私設鐵道の第一の大讓歩は特許期限満了の際に於ける政府の買上條件を修正したことである。現行制度の下にありては、買上の際には政府に於て車輛の代價を辨濟するとなつて居るが、現在の所、車輛の價格は非常に高く從て専門家の評價額に従ふとする時は國家の負擔が頗る重くなる、そこで會社側では此の規定の變更に同意したのであつて、車輛は從來のものに就ては財産目録價格中から使用一年につき四十分の一宛の割合で減價したものを標準として買上ること、今後の車輛に就ては標準として辨濟すること、但し此の規定は千九百二十八年一月一日以後にのみ實施せらるゝことに決した。

以上はアンリ・ロラン氏を長とし鐵道會社の

代表者と官吏と一般公衆の代表者とを以て組織せる聯合調査委員會と、上院議員ジュアン・モレル氏を長とする大統領直屬の經濟研究局との合議によつて決定したる鐵道制度改造案の主要であつて、今や議會に於て審議中に屬する。委員長ロラン氏は此の案を千九百二十一年一月一日から實行し得るやう速に可決せむを慫慂し、昨年十一月八日に開かれたる全國商業會議所長會議も四五の修正を條件として之を速かに可決せむことを要求して居る。議會に於ける本案の運命如何、吾人は未だ之に就て知る所がない。

—以上 Viatore: Le Nouveau Régime des Chemins de fer et le Rapport de M. Henri Lorin. (Journal des Économistes, 15, Nov., 1920.) 中より採録—

ロレンツォ・トンチとその時代

園 乾 治

種々の時代に於いて有名な人々は、分類をすれば二種類に分かれる。その一つは理論または實際方面の改革を行つて、單に彼等の現はれた時代のみならず、未來にまでも影響を及ぼした人々で、また他の一つは、その時代の時代精神を最もよく表はした人々で、如何なる時代の人々であるかといふことが、明瞭に判るものである。以下述べやうとする、ホルツシウエル及びオブレヒトは後の部類に入るべき人々である。彼等は改革の衝動と計畫に富みたる時代の先驅者であつた。さうして彼等自身の特色ある計畫

は、何等實際上の問題となることなくして終つたのは、事實であるが、それは半ば彼等の生れた時代が、動搖の激しい時代であつたからである。彼等はそれがために保險史上に於ける意義なしとして看過することを許さぬものである。ベルトホルド・ホルツシウエルはニウレンベルグに於いて、一五一〇年頃に生れた。彼は一五五一年にその町の市長に擧げられ、さうして一五八二年に同じ町でこの世を終つたのである。彼の試みたる財政上の大計畫は、決して當時の人々の賞讃を受けなかつたやうである。彼の計畫は、總ての階級を通じて残らず小供に對して、強制保險を行はんとするものであつて、子供が出生すると、親をして必らず一ターレル以上の強制貯金を行はしめ、子供は成年に達して結婚すれば、貯金の三倍の錢を結婚持參金として受領する、然し若し小供がその前に死亡す

れば、貯金及びその利子は當局が沒收するといふのであつた。

この計畫の實行に伴ふ便益は二つある。節儉の奨励によつて、斷えず増加する窮迫を制止すること、及びそれと同時に、教育の改善その他同様の目的に、利用することの出来る相當の資金を社會に與えることこれである。さうしてこの事業は、幼兒の死亡率が大であるから、引き合ふであらうと思はれた。ホルツシウエルは生れる小供の半分も、成年に達し結婚するものはないと考へた。さうして彼のこの見積りは、當時の實狀から推して、決してそんなに失當のものではなかつたのである。しかしその事情の如何に拘らず、彼は遂に各都市の當局から熱心なる歓迎を受けることは出来なかつた。彼の計畫は失敗に歸したのである。一五六五年前後には彼自ら保管したる賠償金の一割に相當する金