

Title	英国の新鉄道政策 ( 一 )
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1922
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.16, No.2 (1922. 2) ,p.168(18)- 181(31)
JaLC DOI	10.14991/001.19220201-0018
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220201-0018">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220201-0018</a>

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.

## 英國の新鐵道政策(二)

増井幸雄

歐洲戰亂は交戰國の經濟をして戰時組織の基礎の上に立つの己むを得ざるに立ち至らしめたからして、平和の恢復と同時に之を平時組織に復するの必要を生じたことは云ふまでもない所であるが、此の復舊に際しては單に戰前の舊態に復歸せしむるといふのみを以て甘んぜずして、各國共に戰時に得たる經驗を利用して舊時に優れる新なる平時組織に復せしめむことを努めた。此の事は鐵道の方面に於ても企てられた所であつて、特に私有鐵道の國に於て戰時に政府が鐵道の管理を行つたその後始末を如何にすべきかと云ふ問題、詳しく云へば、戰時に於ける鐵道の政府經營をその儘に繼續して新に鐵道の所有權を政府に移し以て完全なる國有を實現すべきか、或は鐵道の經營を政府の手から會社の手に戻還して從來通りの私有私營に復歸すべきか、若し後者によるとすれば私有私營の鐵道の組織並に之に對する政府の政策を如何に改むべきかと云ふ問題が朝野の頭を悩ました。私有鐵道の國たる英國然り、米國然り、鐵道の大部分が私有私營に屬する佛國亦同様であつた。英國並に佛國に於ける鐵道制度改革に關する計畫に就ては私は既に本誌第十四卷第十號、第十五卷第四號に於て紹介したが、米國は千九百二十年の交通法(Transportation Act, 1920.)によつて此の問題を解決し英國亦千九百二十一年八月二十一日の鐵道法(Railways Act, 1921. 11 and 12 Geo. 5. Ch. 55.)によつて此の問題を解決した、而して兩國共に從來の制度に改正を加へたる私有制度によることになり、種々の點に於て新なる制禦の方法を加ふる所があつた。今、私は此の新鐵道法に基づいて英國の鐵道制度並に制禦に關する政策の大體を論述することにする。

## 第一 鐵道の合同

戰前米國に於ては、鐵道經營は近時の產業界の趨勢に反して一切の協働が Sherman Act即ち所謂トラスト禁止法の適用によつて禁止せられ競争が強制せられて居つたが、英國に於ては此の事なく、殆んど凡ての鐵道は何等かの形に於ける合同

(Combinations) に参加せざるものなき有様であつて此の競争制限によつて經費の節約收入の保證が可能ならしめられたことは疑ない所である。然しながら斯る合同も各鐵道間に於て時宜に應じて形成せられたものであつて未だ一國全體の見地からして最も望ましい組織的系統を形成するには至らなかつたが、戦時の政府管理によつて統一的經營によるの利を大に曉る所があつた。此の戦時の經驗に從つて全國の鐵道を統一的に經營せむが爲めには斷然國有に移すか又は私有の一大會社に合併するかの何れかによるの外はないが、前者は交通省の採らざる所、而も後者は實行が容易でない。そこで英國議會は交通省の提案に從つて、私有ではあるが一大會社に合併するといふ程の極端なものでなく、輕便鐵道を除ける全國の鐵道全部を數個の系統(Group)に分け各系統内に於ける主要なる鐵道を合同せしめて合同會社を(Amalgamated company)設立せしめ且つ各系統内に於ける其の他の諸小鐵道(Subsidiary company)をば此の合同會社に合併吸收(absorption)せしめることにした(Railways Act, 1921, Sect. 1; Sect. 4 (1))。而して此の系統の數並にその系統内に於て合同すべき鐵道並に合併吸收せらるべき鐵道は次の如くである。

(First Schedule to the Act.)

系 統(Groups)	合同すべき鐵道(Constituent Companies)	併せらるべき鐵道(Subsidiary Companies)
1. Southern Group	London and South Western Railway Co.; London Brighton & South Coast Railway Co.; South Eastern Railway Co.; London Chatham & Dover Railway Co.; South Eastern & Chatham Railway Co's Managing Committee.	13 railway companies. (particular names omitted)
2. Western Group	Great Western Railway Co.; Barry Railway Co.; Cambrian Railway Co.; Cardiff Railway Co.; Rhymney Railway Co.; Taff Vale Railway Co.; Alexandra (Newport & South Wales) Docks & Railway Co.	26 railway companies. (Names omitted.)
3. North Western Group	London & North Western Railway Co.; Midland Railway Co.; Lancashire & Yorkshire Railway Co.; North Staffordshire Railway Co.; Furness Railway Co.; Caledonian Railway Co.; Glasgow & South Western Railway Co.; Highland Railway Co.	27 railway companies. (Names omitted.)

4. North Eastern,  
Eastern, and  
East Scottish  
Group.

North Eastern Railway Co.;  
Great Central Railway Co.;  
Great Eastern Railway Co.;  
Great Northern Railway Co.;  
Hull & Barnsley Railway Co.;  
North British Railway Co.;  
Great North of Scotland Railway Co.

26 railway Companies.  
(Names omitted.)

畢竟大英國内の全鐵道をば四個の合同會社に纏め、四個の鐵道系統に分けて經營の統一を計らうとするのである。

今、その合同の手續を見るに、第二の西部系統に於ては Great Western Railway Co. を合同會社となして此の系統内に於ける他の諸重要鐵道を之に合同せしめ、且つ諸小鐵道を合併吸収し、その他の諸系統に於てはそれ〴〵各系統内に於ける諸重要鐵道會社を合同して新に合同會社を設立し之に諸小鐵道を吸収合併する (Ibid., Sect. 3, (1); Sect. 3, (2), (a)). の目的を以て、諸重要鐵道會社は、本法の規定に従ひ且つ各會社の同意を得たる一個の合同計畫書と諸鐵道の併合吸収計畫書一個乃至數個とを、千九百二十三年一月一日までに交通大臣の手許まで提出することが命ぜられて居る (Sect. 2, (1); Sect. 4, (1)). 而して此の合同計畫書並に併合吸収計畫

書は交通大臣の手から本法によつて新に設けらるゝ鐵道合同裁判所 (Railway Amalgamation Tribunal) に廻附せられて審査せられ適法と認めらるゝときは認許決定せられる (Sect. 2, (2); Sect. 4, (2)). 然るに若し斯る計畫書が所定の期日までに提出せられないときは、鐵道合同裁判所に於て自ら斯る合同並に併合の計畫を立案し決定する。即ち普通の鐵道の場合に於ては其場合に於ける一切の事情、特に純益を基礎とする各社個々の價值と合同會社構成分子としての價值とを斟酌して合同又は併合の條件を決定し、又純収益の特定割合を受くるの約束を以て他鐵道會社をして自社の線路を經營せしめて居る所の會社の場合には千九百十三年當時の法制の下に是認せられたる價值を基礎として併合吸収の條件を決定し、之に基づいて合同並に併合の計畫を本法の規定に従つて定めるのである (Sect. 2, (3); Sect. 4, (3); Sect. 6)。斯の如く合同並に併合の計畫は各所定關係鐵道會社をして任意に之を立案することを許し、此の立案を行はざる場合には政府の側に於て特定機關をして此の計畫を立案せしめて之を強制することになるのである。

次に合同は何時から實行せられるかと云ふに、合同計畫は千九百二十三年七月

一日から實行せられ得るやうに立案することが命せられて居る (Sect. 7.)。尤も鐵道合同裁判所と交通大臣との協議によつて此の期日を早めることも遅らせることも出来ることにはなつて居るが (Loc. cit.)。此の場合には實行の延期せられて居る期間内は關係諸鐵道は聯合企業として經營せらるべく、その収益の分配は各社の同意と鐵道合同裁判所の認許とを経たる條件並に割合を以てせられ、若し各社間に斯る協議調はざる時は鐵道合同裁判所に於て此の條件や割合が決定せられる、而して斯くして生じたる聯合企業は恰かも合同會社の成立したるものなるかの如くに取扱はれることになつて居る (Sect. 7. (7))。又主要鐵道の合同計畫は諸小鐵道の併合計畫よりも先きに實行せられ得るやうにすることが命せられて居る (Sect. 7. (1))。故に千九百二十三年七月一日以後は何れにしても事實上は合同會社としての經營が實施せられることになつて居るのである。然しながら合同は總て千九百二十三年七月一日からでなければ實行せられないのではない。鐵道合同裁判所と交通大臣との協議によつてそれ以前に實行することを決することとも出来ることは前述の通りであるが、猶ほその外に、暫行合同計畫 (Preliminary

scheme)なるものが認められて居り、本法の通過以後は何れの主要鐵道會社も同一の系統内に於て他の鐵道會社との間に合同の計畫を立案し又は同一系統内の小鐵道會社を併合するの計畫を立案して交通省に提出すれば、前述の手續を経て、本法による合同にとりて有害ならざる限りは是認せらるべく、斯くして出來た暫行合同會社は本法による合同會社設立の場合にはその一構成分子として見做されることになつて居る (Sect. 8.)。故に英國内の少くとも主要なる鐵道會社は遅くとも千九百二十三年七月一日までには合同經營の實が開始せられる譯である。

## 第二 鐵道の制禦

新鐵道法は統一的經營の利益を收めむことを欲して、全國の鐵道を四個の系統に分ち四個の合同會社に纏めることによつて統一的經營に向つて數歩を進めたけれども、而も依然として私營に委し四個の系統に分立せしめたるの關係上、未だ國有の場合又は完全なる統一を行ふ場合に於て擧げ得べき利益の全部を擧げ得るの地位に立つに至つて居らないし、又本法によつて樹立せられたる方針が私營會社の利益を主とする經營方法によつて蹂躪せられるの虞れもある。故に此の

不足を補ひ此の虞れを除かむが爲めに國家をして新に或る權限を取得せしむるの必要がある。そこで新鐵道法はその第二部に於て、鐵道に對する國家の制禦權に新に四つの權限を附與する所があつた。

その權限の第一は、社會の利益を保護増進せしめむが爲めに必要と認めらるゝ場合に於ては、鐵道會社に對して各種設備の擴張又は新設を命じ又各鐵道會社間に於ける協働的作業と設備の標準化とを命ずることである。即ち、公共の安全を保障し増加せむが爲めに、並に公共の利益商業の利益又は特定地方の利益を代表する人々の團體の請求あるときは是等の利益を保障し増進せしむるが爲めに、鐵道會社に對してその營業に關し妥當なる鐵道勤務及び設備を新設することを命令するの權限が鐵道運河委員會に附與せられ、又斯る命令を受けたる鐵道會社の請求に基いてその命令せられたる事業の實行を認許するの權限が交通大臣に與へられた。而して斯る命令は斯る設備行ふが爲めに要する資金が現在の株主の利益を害することなくして醜集支出せられ難き場合を除くの外は強制せられる所のものとせられて居る (Sect. 16, (2))。次に交通大臣は條件を示して漸次に線

路、工場及び各種の設備等を一般的に標準化する爲めに適當なる手段を採用すること、並に車輛、製造工場、修繕工場、發電所其の他の設備の協働的作業及びその共用に關する計畫を採用することを鐵道會社に對して命令するの權限が與へられた (Sect. 16, (2))。唯、後者の命令は専門的技術に關係して居るが故に大臣單獨の處置を許さず、關係鐵道會社が之に同意を與ふる場合の外は、斯る命令を發するに先づて命令案をば各合同會社の代表者各一名と千九百十九年八月の交通省法第二十三條によりて定められたる専門家中から撰んだ經驗者三名とより成れる委員會に諮問しなければならぬことになつて居る (Sect. 16, (2), proviso (i); Sect. 16, (3))。而して斯る手續を経て發せられたる交通大臣の命令は、鐵道會社の現在の株主の利益を害することなくして實行し難き場合の外は、鐵道運河委員會の命令によつて強制せられるのである (Sect. 16, (2), proviso (ii); Sect. 16, (4))。

既に國家が設備の擴張や協働的施設を命ずるの權限を得たる以上は鐵道會社が斯る命令に服從して新なる施設を行ふ場合に於て生ずることあるべき障礙を除去してやらなければならぬ。即ち新法によつて國家に與へられたる第二の

權限として、鐵道會社に對し土地その他の獲得に關する命令を發するの權限が與へられたのであつて、詳しく云へば、鐵道會社をして右記の鐵道運河委員會又は交通大臣の命令に従て現存工場の変更、擴張並に改良を實行することを得しめむが爲めに、交通省法中の諸規定 (Ministry of Transport Act, 1919, Sect. 3, (1), (d); Sect. 29; proviso to Sect. 29, (3); Second Schedule to the Act.) によりて許されたるが如き土地又は地役權の獲得並に工場の建設を認許するの命令を發するの權限が交通大臣に與へられたのである (Sect. 17)。思ふに公益上必要な又は協働的作業の爲めに必要な施設を行はむとするに當つて缺くべからざる土地の買収が任意契約によつて行はれ難き場合が存するから、斯る場合には土地の收用を可能ならしむるの趣旨から此の規定が設けられたものと解せられる。

新鐵道法が國家に與へた鐵道制禦の權能の第三は、各鐵道會社間に於ける各種の契約に對する認可の權を保留したることである。即ち、鐵道會社が他の鐵道會社の線路の一部分を買収借入又は營業するの目的を以て契約を締結したるか又は締結すべき場合に於ては、斯る契約は交通大臣の認許を得ざる限り之を實行する

ことは違法であるといふ旨が規定せられた (Sect. 18)。新鐵道政策が四系統・四合同會社の分立を命ずるに當り、一系統と他の隣接系統との區劃は地理的區域によらずして企業を單位として之を定めた關係上、或る系統に屬する鐵道線路が他の系統の領域内に突出して居ることは決して稀でないからして、斯る場合に各合同會社に屬する鐵道線路をば好都合に地理的に纏めて統一的經營の利を完うせむが爲めには、線路の交換的賣買や貸與や委任經理等の手段に出づることを必要とすることがある。而も斯る場合に於ても諸鐵道相互間、特に諸合同會社相互間に於ける是等の契約をして四系統分立の趣旨に副はしむることは必要である。鐵道相互間の契約を制禦するの權限を國家の手に收めたことは斯る必要に應ずる上に於て資する所が少くないであらう。

最後に國家が新法によつて得たる鐵道に對する制禦の權限の第四に、各鐵道會社間に於ける各種の組合 (Combinations) に制限を加へたことである。從來英國の鐵道は殆んど總てを通じてあらゆる種類の組合の關係によつて縛られて居つて單獨孤立の經營を行つて居る所の鐵道は殆んど一つもないと云ふ有様であつた。

今、新法は是等既存の組合を違法とするのではないが (Sect. 19, (1).) 本法通過後に於ては何れの鐵道會社も、本法の目的に反する組合を實行せむが爲めに運輸貨客の分配、運賃収入の合同計算又はその他の目的を以て他の系統に屬する如何なる種類の鐵道會社とも交通大臣の同意を得ずして協定を結ぶことは違法とせられ、唯、本法によつて成立する所の合同會社に併合せらるべき小鐵道會社の專業の聯合的經營の爲めに交通大臣の同意を得て合同會社が協定を結ぶことだけは合法的行爲と認められた (Sect. 19, (1); ditto proviso.)。而して既存の此の種の組合に關しては、若しその關係鐵道が各異なる系統に屬し従て異なる合同會社に屬することとなるべき組合の場合に於ては、斯る組合の成立の時、參加社名並に契約の條項等をば交通大臣に報告しなければならぬとせられた (Sect. 19, (3)). 思ふに從來の如く多數の鐵道會社が分立して互に競争を行ひ得るの地位に在る場合には協定を結んで相互間の競争を制限せむとするの實益があつた譯であり従つて又之を制禦するの理由も生ずるのであるが、今や新法によつて全國の鐵道が四つの系統に統一せられることとなつた以上は、各自その系統内に於ける所謂地方運輸

はそれ／＼の獨占する所となつて競争の餘地も減じ、従て競争制限を目的とする協定の締結の餘地も減じ、従て又之を制禦するの理由も減少するの理である。然しながら他の一方を見ると、貨客は移動自在なる海運によつて何れの鐵道系統にでも任意に供給せられ得るからして、此の貨客爭奪の競争は各系統間に行はれ得る餘地が残存して居り、従て又各合同會社間に於て此の競争を制限せむとする協定を結ぶの餘地と實益とが存する。そこで新法は、各系統内に於ける地方運輸は獨占せしめるが各系統相互間に於ける競争貨客だけに就ては競争を絶滅せざらしめむとするの意圖であることが窺はれるのである。(未完)