

Title	国有鉄道と運賃政策
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.237(87)- 246(96)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	雑録
Genre	Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220201-0087

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.

至り、而して多數の學生は偏へに彼れ在るが故に遠隔の地より同大學に來れり。彼れの教授せる部門の科學は此の地に於ける流行と爲り、而して彼れの意見は諸俱樂部及び文學會に於ける主たる論題たりき。彼れの發音又は話説の態度に於ける些細なる特色すら往々にして模倣の對象と爲れり。」(Stewart, op. cit., pp. 11-13.)

Essay on the Nature and Principles of Taste, 1790.の著者アーチバルド・アリンソン(Archibald Alison)がミドルセックスの副僧正ジョン・シン

クレーア(John Sinclair)に談れる所に據れば、彼れは常に講義を行ふに當り、其の聽者の同情に依頼すること遙かに他の諸教授に越えたるの事實を承認せり。彼れ曰く、「一學年の全部を通じ、平凡なるも而も表情的なる容貌を有する或る一人の學生は余の成功を判断するが爲めに余に取

りて頗る有用なりき。彼れが柱の前に座せる様子立ちて見えたり。余は絶えず彼れを注意せり。彼れにして若し前方に乗り出して熱心に耳を傾くる時は成功疑ひなき所にして、余は余の學級をして快く傾聽せしめつゝあるを知る、而も彼れにして若し後方に凭れて不注意の態度を示す時は、余は直ちに萬事非にして余は主題若しくは余が話法の孰れかを變せざる可らざることを感ずるなり。」(Sinclair, Sketches of Old Times and Distant Places, 1875, p. 9.)

彼れの學生の大多數は長老教會の教職たる準備を行ひつゝある青年より成り、其の三分の一は自國の大學より不當に排斥せられたる愛蘭土の非國教徒にして、實に彼のリードが(Dr. Thomas Reid)是れ等の愚鈍なるチーグ(Teague 愛蘭土人の異名)に向つて講義するに當りては常に聖アントニーが魚類に向つて傳道せる際に感ぜ

國有鐵道と運賃政策

増井幸雄

ざるを得ざりしに等しき感を有すと云へる所のものなり(Hamilton, Reid, p. 43.)。尙ほスミスの講義に列せる者に檢事ヘンリー・エルスキーン(Henry Erskine)、シエムズ・ボズウェル、フィツモーリス(Hon. T. Fitzmaurice)あり。後年フィツモーリスは有爲の資を抱きて空しく不治の病床に呻吟しながら、永くスミスの講義に列し、其の家庭に寄寓せる樂しき往時を追懷して止まざりきと云ふ。ヴォルテールの友人にして、ルッソの敵なりしジュネーヴの大醫トロンシャン(Dr. Théodore Tronchin)は特にスミスに就きて學ばしむるが爲めに一千七百六十一年、其の子をグラスゴオに送れり。而してスミスの教授としての名聲は年と共に次第に高まり行きて、漆喰製の其の胸像は書肆の店頭を飾りつゝありしなり。

(未完)

分業が人と人との間に行はれ地方と地方との間に行はれて居る所の現代の經濟生活は交通機關なくしては支持せられ難い。交通機關の一種たる鐵道は、此の意味に於て現在の社會の支持者であり、その根本的の基礎をなして居るものである。又鐵道の存すると否とは其の地方の繁榮衰頹を岐つの原因となり、少くとも其の發達に遲速の相違を來さしめる。同じく鐵道の存する場所に就て見るも、鐵道が各地に對し各人に對し又は各貨物に對して其の取扱上にな當の差別を設けるときは、特惠せらるゝものと然らざるものとの間に於ける相對的地位に多大の相違

を來さしめ、一を興して他を倒すの結果を來すことになる。斯の如く鐵道は社會生活を支持する所の基礎であり、又一部の人々乃至は一部の地方に對して生殺の實權を、少くとも與奪の實權を振ひ得るの地位に在るものであるから、其の性質は頗る公的のものである。假令それが利潤の獲得を目的とする私的會社の經營に係る場合と雖も、その營業の果す使命に至つては即ち公的性質を有するものであると云はなければならぬ。私有鐵道に對する政府干渉の理由を此の點に求めて居る國の存するのは當然のことと云ふべきである。

既に鐵道にして公的性質を有しその營業が公的使命を帶ぶる限りは、その營業方針も亦此の性質使命に副ふやうに定められなければならない。少くともその存立を危殆ならしむる程の程度に於て私的利益に反することのなき限りは、

純益の増加を來すの望なき限りは賃率の引下を肯んじない。一言にして云へば、最大純益の期待に副ふの望みあるにあらざる限りは公的利益に副ふが如き經營方針を避けるの傾向がある。勿論明かに公益に反するが如き經營を行ふ場合には政府は監督制禦の實權を行使して之を匡正し得るであらうが、然し政府と雖も積極的に公益を増進せしむるが如き手段を探らむことを私有鐵道に對して強制することは出来ない、特に私經濟的利益と一致せざるが如き手段なるときに於て一層然りとす。鐵道の有する公的使命を充分に果さしむるの點に於ては私有鐵道は遺憾なきを得ないのである。

然るに國家の經營に屬する鐵道は之と異なるものがある。國有鐵道は利潤の獲得を目的として經營せらるべきものではない。營利の手段として、いなくそれ自らを目的として經營せらるべき

此の公的使命に副ふやうに努めなければならぬのである。然しながら私有鐵道にありては此の點に就て遺憾なきを得ないものがある。公的使命を重んずる限りは時としては將來の利益の爲めに現在の利益を犠牲にしなければならぬとがあるが、私有鐵道の株主は何時株式を手離すかも分らぬから將來の利益よりも現在の利益を重んじて斯る目前の犠牲を喜ばない。公的利益の爲めには公平なる取扱を必要とするけれども、不公平を行ふことによりて私的利益を増進せしむることを得る場合には敢て不公平の舉に出づることを躊躇しない。賃率は出來得る限り低廉なることが望ましいのみならず場合によつては或る部類の運送勤務に就ては特別低廉なる賃率を設けることが公的見地から見て必要とせられるのであるけれども、私有鐵道にありては賃率引下によりて貨客の増加、収入の増加、否

きものである。國家が公共的利益の擁護者たり促進者たるの地位に在るものたる限り、國有鐵道は斯る見地からして經營せられなければならない。國家が公共的利益の擁護者であるといふ地位から見れば、國有鐵道の經營は私有鐵道の場合に於けるが如く鐵道自身の經濟的利益と一致する範圍内に於て行動すると、特に取扱の公平を重んずることのみを以て足りるかも知れない。けれども國家が公共的利益の促進者であるといふ地位から見れば、更に一步を進めて、假令或る程度までは鐵道自身の經濟的利益を犠牲にするとも積極的に劃策する所がなくてはならない。今や國家に認められる職分は漸次その範圍の擴大を來し、往時に於けるが如く内に對しては生命財産を保護し外に向つては敵の侵入を防護するといふが如き消極的職分だけに局限せられずして、更に進んで内に對しては社會の關

係を調整し外に向つては自國の對外的地位を向上せしめるといふ積極的職分をも認められるやうになつて來た。故に國家は鐵道の經營に當つても亦斯る積極的の使命に鑑みて劃策する所がなくてはならない、國家的使命を果すの道具の一として國有鐵道を利用する所がなければならぬ、而して此の爲めには鐵道自身の經濟的利益の減少を意に介すべきではない。私經濟的利益を或る程度まで無視して國家的見地又は社會的考慮よりする鐵道經營の方針を探ることは獨り能く國有鐵道にのみ期待し得る所であり又その當に爲すべき所に屬する。

國有鐵道の使命として當然その經營上に於て採るべき具體的の方策は種々の方面から觀察し論議することが出来るが、茲には單に運賃制度の方面に於て社會政策的の意義を有するものと經濟政策的特に對外經濟政策的の意義を有する

することは、社會上の弱者をして鐵道利用の機會を得しむる所以であり、彼等にとつて有利とする所ではあるが、然しそれは劣悪なる勤務に伴ふ低廉なる費用に基づくものであつて必ずしも弱者の爲めにするものだから弱者にとつて特に有利なるものだから云ふことは出来ない。粗悪なる商品を低廉に賣るのは當然のことであつてそれ以上何等の意義もない、公設市場や廉賣市場などが設けられても若し粗悪なる商品のみを廉價に賣るのであるならば、斯る市場を設立することは毫も社會政策とは云はれないであらまいか。劣等なる勤務階級を設けることが聊かたりとも社會政策的の意義を帯び得むが爲めには、少くとも費用の減少する程度以上に運賃を低廉ならしめなければならぬ、然らずんば同等の勤務に對して運賃を社會上の弱者の爲めには一層低廉ならしめることになければならぬ

ものだけに就て少しく述べて見やうと思ふ。

二

社會政策的の意義を有する運賃制度とは如何なるものを云ふか。社會政策の主眼とする所は、貧富の懸隔より生ずる社會上の強者と社會上の弱者との間の關係を調整し社會の進歩を阻害せざる範圍内に於て社會的正義を恢復せむとするに存するのであるから、斯る目的に副ふものは社會政策的の運賃制度と云ふことが出来る。畢竟社會上の弱者にとつて有利なる運賃制度に外ならないのであるが、然し社會上の弱者にとつて有利なる運賃は凡て社會政策的意義を有するものとは云はれない。例へば鐵道の運送勤務の内容に種々の等級を設け劣等なる勤務に對して低廉なる運賃を課すること、獨逸の鐵道に於て四等車を設け勤務は劣悪なれども賃金低廉にして以て勞働者の乗車に便ならしめて居るが如くないのである。

又鐵道では或る地方に天災地變の起つた場合又は公益上必要ある場合に其の被害地に送られる貨物の運賃を特に低廉にし又は無賃輸送を斷行することがある。舊獨逸帝國でも憲法の規定に基づいて之を斷行したことが數回あり本邦でも亦數度その實例がある。斯る運賃政策は窮乏者の爲めに資する所あるは云ふまでもないが、然しそれは一時的局部的のものであるのみならず、その恩澤の及ぶ所は斯る運賃の施行せらるゝ地方在住者の全體に亘り、斯る貨物の需要者たる限りは貧富を問はず萬人平等である。故に斯る政策は一時的の救濟手段應急手段と認むべきであつて特に貧者を利する社會政策的のものとは認め難い。若し特定地方に對し特定貨物に對して行はるゝ運賃の特別低減をして社會政策的意義を有せしめむとせば、其の運賃低減は永

續的のものたらしめらるゝのみならず、特に下層階級にとつての必需品たるものに限局せられなければならぬのである。

場所を限らずに全國に對して、下層階級の必需品就中その生活費中の重要なる部分を占むるが如き貨物の運賃を特に低廉にすることは、社會上の下層階級者にとつて利益たることは疑ない。けれども其の効果は充分でない。蓋し、斯る特惠的運賃の適用せらるゝ必需品なるものは各階級を通じての必需品であるのみならず、此の特惠は中間商人の介在による價格の騰貴によつて少なからず相殺せられる、否、中間商人の介在によつて價格に騰貴を來すの程度は運賃の割引によつて價格の低落を來すの程度を遙かに超過するからである。此のことは、普通の商品に就ては、運賃は價格の中の極めて僅小なる部分を占むるに過ぎないに反し、幾多の階級に於

ける中間商人の手を経る間に價格の騰貴を來すとは消費者に近づくに従つて益々甚しきを致すことによつて裏書せられるのである。然るに之に反して社會上の弱者たる人そのものに對して直接にその運賃(即ち乗車賃金)を低減する場合には、その利益は直ちに本人の確實に收むる所となつて決して何人の侵害横奪をも許すことがない。故に社會政策的の運賃は旅客輸送の方面に於て最も容易に且つ完全に行はれ得るのである。而して此の種の賃金の中で最も重大なる意義を有するものは労働者の爲めに特別低廉なる賃金を設けることである。之は歐洲の諸國では労働者切符(Workmen's tickets)の制度又は「廉價列車」(Cheap trains)の制度と稱せられて居る所のものであつて、その効果としては直接には労働者に一層多大の移動性を與へ、契約自由の原則の下に於て表面上正に得べき善なるに

も拘らず實際上に於て得ることを妨げられて居る所の利益の享受を容易ならしむるのであるが、單にそれのみに止まらずして延て一般社會そのものにも幾多の利益を及ぼすことになるのである。

三

次に經濟政策的の意義を有する運賃とは如何なるものを指すか。經濟政策の目的とする所は一國內の生産を増加せしめ分配その宜しきを得しめ交換流通を圓滑にし消費の内容を分量種類品質の點に於て向上増進せしむることによりて國民の經濟生活を向上せしむることに存するのであるから、斯る目的を達成せむとする考慮を以て制定せらるゝ運賃は經濟政策的の運賃と稱することが出来る。尤も、特に斯る考慮からして運賃を制定せず單に營業的見地からして運賃を制定した場合に於ても鐵道の開通存在そのも

のが必然的に斯る目的に資するの效果あることは云ふ迄もない所であるが、然し一國が斯る自然的必然的の效果に満足せずして斯る效果を一層容易に一層速かに擧げやうとするの目的を以て特に運賃に手加減を加へるとき、茲に眞の意味に於ける經濟政策的運賃なるものが生ずるのである。

一國の經濟的發展あらむが爲めには先づ國內生産の増加發達あることを必要とするが故に、經濟政策的の運賃としては先づ國內の生産を刺戟し促進せしむるが如きものが最も重要な地位を占めて居る。尤も鐵道の沿線地方に於ける生産の發生發達を助長するが如き運賃制度は營業的見地からしても自づから採用せらるゝ所であるけれども、斯る場合にはその行はるゝ範圍又は程度には自ら限りがある。然るに經濟政策の見地よりすれば更に一步を進めて營業的見地よ

りして行はれ得る程度以上に推し進められる得るのである。

斯る運賃には種々のものがある。生産の興隆の爲には生産費の低減が必要であるから原料品の運賃、特に一國の經濟的地位の上から見て其の發展の特に望まじきが如き生産業にとつて必要なる原料品に對し其の運賃を低廉にすることがある。それが外國よりの輸入に待てる原料品に關する場合には低廉なる輸入賃率として顯はれ、内國産の物品が外國よりの輸入品の競争を受ける場合には競争上に於て内國品を保護せむが爲めに内國品を特惠する賃率となつて顯はれる。又一國が保護貿易政策を採用して居るにも拘らず通商條約の締結に際し相手國に對して關稅率を低減せざるを得なかつたやうな場合には、その不成功は斯る賃率政策によつて幾分か補償せられることが出来る。對外輸出を獎勵せ

むと欲するにも拘らず相手國に於て高率の關稅を課してその輸入の途を阻止して居るやうな場合には、輸出品に對して内國生産地から輸出地までの運賃を特に低廉にする輸出賃率を設けることによつて、相手國の設ける關稅の効果を減殺することも出来る。鐵道運賃政策は對外商業政策又は關稅政策の補助手段となり得るのである。

一國の經濟政策は單に内國生産の増進興隆を計ることのみに限られては居らないのであつて、世界的商業の仲介者としての自國の地位を高めるといふ方面にも現はれる。此の點に就ては多くの場合に於て先づ自國の海運業を盛にすることを必要とするのであるが、それには先づ少くとも自國の輸出貿易は自國の海運の爲めに保留することが賢明な策とせられて居る。然るに大陸國に於ては、場合によつては輸出商品が

四

自國の海港に出るよりも隣國の海港に出る方が距離が遙かに短かく、従つて自然に放任すれば當然隣國の海港に送られてその繁榮を助け、爲めに自國海港の繁榮が奪はれるといふこともあるが、斯る場合には距離の遠い自國海港までの運賃をば距離の短い隣國海港への運賃よりも低廉にすることによりて、自然的なる商業通路を故意に迂回せしめることも出来る。又二外國間の貿易品が自國を通過し得る場合には、之に反して極めて低率の運賃を課することによつて、自然的には直接に輸出せらるべき隣國の商品をして故意に自國を通過せしめることも不可能ではない。その結果、是等何れの場合に於ても、自然自國の商人に業を興へ自國の海港の繁榮を助け自國の海運に貨物を提供し保留することになる。鐵道運賃政策は海運政策の補助として利用せられ得るのである。

要するに鐵道運賃は經濟政策上の見地よりすれば一國の地位を對外的に向上せしむるの目的に向つて利用せらるゝの途が少なからず存し、社會政策上の見地よりしても亦その利用せられ得る途が幾くも存在するのである。尤も鐵道運賃制度を斯る目的に利用する場合には、斯る方面の運送勤務だけに就て見れば收支の償はないことが少くない。然しながら一國の經濟的發展を計り社會内部の關係の調整を計るの任に在る所の國家が經營しつゝある國有鐵道に於ては、斯る小なる不利を免れむとして一層大なる國家的社會的利益を逸するの愚を爲すべきではない、勿論國有鐵道の運賃政策のみを以て國家の職分の達成を期し得るとは何人も考へ得ない所である。けれども國家はその職分を果す爲めには、それ一つだけでは充分な效力のないもので

も、苟も幾分の效力あるものである限りは、微細と雖も捨てずといふ方針を以て之を採用し實行すべきである。國有鐵道は凡て鐵道の發揮し得る一切の有益なる機能を充分に發揮することに努めなければならぬ。若し國有鐵道にして、私有鐵道に期待すること能はざる國家的又は社會的考慮よりする經營方針を採ることなしとせむか、鐵道を國有にして居る理由の一半は消え失せるものと云はなければならぬのである。

米國に於ける健康保險運動 (三、完)

園 乾 治

五

斯くの如く米國のあらゆる社會の視聽を集め

會保險を概括的に調査したる後、勞働者賠償の次に當然起るべきものとして、また最も實施せらるゝ可能性を有するものとして健康保險にその努力を集注するに一致した。簡単に云へば健康保險を實施すべきことが頗る緊切であることを明瞭に承認したる外に、彼等は次の如き主要條項に關する一致したる意見を有するものであつた。即ち

「疾病に基く窮乏の問題を解決せんがため、並びに健康保險をして一般公衆の健康の維持改善を目的とする廣汎なる運動に對して價値あるものとするためには、(一)非營利組織による強制保險を設けること、(二)疾病に對して完全なる治療、看護の設備をすること、(三)被保險者、雇主並びに州政府より出捐せしむることを、この問題に關する法制は規定しなければならぬ。」

た健康保險運動は、間もなく各州に於いて立法運動となつて現はれた。一九一六年には三個の立法部に於いて健康保險法案が提出せられ、その翌一九一七年には更らに十二個の州に於いて同様に提出せられることとなつたのである。 (John B. Andrews:—Progress Toward Health Insurance) 又 California 及び Massachusetts の兩州に於いては州政府の特別委員が任命せられ、この保險の調査に著手し、これ等の委員は孰れも特色ある報告をなしてゐる。それ故に以下姑らくこの兩州の健康保險運動に就いて述べて見やう。

California の委員は一九一七年一月二十五日州知事 Hirman W. Johnson によりて任命せられその報告は米國に於いては特に興味を以つて迎へられたものであり、且つ重要な意義を有するものであると稱せられてゐる。彼等は「一般社

と云つてゐる。(John B. Andrews:—op. cit., 及び The American Labor Legislation Review, March, 1917) 先づ California に於いて蒐集せられたる報告に基いて、委員の認むるところは大略次の如きものであつた。即ち(第一)各種類の社會保險は世界的に廣がれる運動を代表するものである。さうして現在に於いては社會的勞働法制上の最も重要な運動の一である。凡ての現代的文明的且つ工業的邦國にありては社會保險法制を有してゐる。(第二)社會保險制度は賃銀生活者の幸福に對する現代産業組織の害惡を緩和し、特に獨立生産者たることを何等かの理由によりて、一時または永久に妨げられてゐる人々を保護する有效なる手段である。(第三)如何なる國と雖も貧困或は窮厄を全然芟除し盡したる國はない。さうして慈善的救濟を必要としてゐる