

Title	英国の新鉄道政策 (二)
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.3 (1922. 3) ,p.330(40)- 345(55)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220301-0040

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)

增 井 幸 雄

第三 鐵道賃率

能率高き經濟的經營を可能ならしむるの目的を以て鐵道の合同を行はしむる以上は、新制度の下に於て施行せらるべき運賃制度も亦從つて改正せられなければならぬ。而も此の新なる運賃制度は、統一的經營の趣旨に副ふべく統一的のものとならなければならぬと同時に、又その區域内の各地方に於けるそれ〴〵特有の事情にも適合せしめなければならぬ。此の點から見れば、運賃制度の改正は、運賃の基礎たる貨客等級表・賃率・運送條件の外に更に各種の例外的運賃と特殊の運賃及び料金に就て行はれなければならぬ、といふことは自から明白な所である。新鐵道法第三部は是等に關する規定をして居る。

一 鐵道賃率裁判所 新運賃制度を定める爲めには之に關する事務や手續

を管掌する爲めに一の機關の存することが必要である。且つ從來の運賃制度から新運賃制度に移る間に於ける急激なる變化は鐵道にとつても又鐵道利用者にとつても少なからぬ不便を齎すが故に、制度と實際との調和を計ることが必要であり、又新制度の適用に關して種々なる實際上の問題が起つて來ることを免れない。故に是等の必要を充し是等の問題を解決する爲めに、鐵道賃率裁判所 (Railway Rates Tribunal) と稱する法衙が設立せられた。所員は任期七年の常置員三名より成り、商業上に經驗ある者、鐵道事業に經驗ある者、並に經驗ある法律家の中から各一名をば、宰相・商務院長並に交通大臣の聯合推薦によつて皇帝から任命せられ、法律家中から任命せられたる者を以て所長とする (Sec. 20)。而して右裁判所は、本法の規定によつて與へらるる諸權限の外に、(1) 貨物等級の變更、又は等級に編入せられざりしものを新に或る等級に編入すること、又はその編入せらるべき等級如何に關する問題、(2) 通し運賃の變更又は取消、(3) 現存の集團賃率 (Group Rates) の繼續變更、取消、並にその新設、(4) 荷主の支拂ふべき通過料の變更、(5) 停車場以外に於て行はるる各種作業の料金高、又は私設側線に關聯する設備勤務中此の側線にて

行はれざるものに對する料金高(6)公認料金の適用せられ難き勤務又は設備に對して鐵道の課する料金が妥當なるや否やの點(7)運送中特に損害を來し易き物品又は他の物品に損害を與へ易き物品の荷作りに関する條件の妥當なるや否やの點(8)旅客手荷物として運送せらるべき物品如何(9)地方聯合委員(Local joint committee)の設置、職分、設置地等に關する諸問題を決定するの權限が與へられた(See 28)。然しその最も重要な權限は却て本法によつて與へらるゝ他の諸權限に存すること、以下述ぶる所によつて自ら明かになるであらう。

二 貨物の等級 貨物の運送價值に基づいて運賃を課する所謂負擔力主義の下に於ては、嚴格に云へば個々の貨物に就てそれ〴〵運賃を定めなければならぬことになるけれども、幾百千とも數へ切れない各種貨物に就てそれ〴〵の運賃を定めることは事實上不可能であるから、各種貨物をば負擔力を標準として或る少數の等級に分類し、同一等級内のものに對して同率運賃を課することゝするの外はない。負擔力主義の運賃を定める爲めには、實際上に於ては等級表の作成が基礎となるのであつて、等級表は運賃制度の上に於て頗る重要な地位を占めて居

る。若し等級表の作成方法がその宜しきを得て居らない場合には、假令賃率そのものは適當に定められてあるとするも、或る種の貨物が實際に支拂ふ所の運賃額は或は多くなり或は少くなり、その鐵道並に荷主に對して及ぼす影響が頗る重大なるものがある。故に等級表の作成は決して單一の利害を代表するものゝ手によつて定めらるべきではなく、各種の利害を代表するものゝ手によりて決定せられなければならぬ。然るに英國には此の職分を行ふに適當なる一機關が既に存在して居る。千九百十九年八月十五日の交通省法第二十一條によつて設けられたる「賃率助言委員會」(Rates Advisory Committee)が即ちそれである。此の委員會は、貨物運賃、旅客賃金、通過料その他特殊の作業に對する各種料金の決定如何によつて影響を受ける利害關係に關し、並に之を保護せむが爲めに、交通大臣に對して助力と助言とを與へるの目的を以て設けられたもので、委員は、宰相の任命に係る法律に經驗ある者一名、委員長、商業會議所聯合會、中央農業會議所其他利害關係者と相談の上で商務院から任命せられる農業及び商業の利害代表者二名、交通大臣より任命せらるゝ交通業の利害代表者一名、並に勞働組合(Trade Union Congress)の

議會委員會並に利害關係者と相談の上で勞働大臣から任命せらるゝ勞働の利害代表者一名併せて五名(尤も交通大臣に於て必要と認める時は此の外に更に一名を加へることが出來る)より成り、全體に於て鐵道的適當に各種の利害を代表して居る。そこで新鐵道法は此の委員會をして等級表作成の權限を有せしめ、その手で作成せられたる等級表を以て標準的なる等級表として實施せしめることとし、た(Sec. 29, (1))。而して此の委員會は、等級表を作成するに當つて、等級の數を幾何とすべきか、又如何なる物品を如何なる等級に編入すべきかに就ては、其の適當と思惟する所に從つて決定することを許されて居るが、唯その決定の標準としては、種々の適當なる事情、就中、商品の價格、重量と容積との割合、損害を來し得る危険の程度、取扱の費用、及び商品の大量輸送を行ふ場合に生すべき費用節約の程度等を斟酌すべきことが命ぜられてある(Sec. 29, (2))。

三 標準賃率 既に標準的なる統一的等級表が作成せらるゝ上は、更に此の等級表と相對應せる標準的の賃率を定むることによつて、兩者相俟つて標準的なる運賃が定められることになるのである。然らば英國の新鐵道法は如何に此の賃率を定めむとしたか。賃率の決定は何人が之を決定するやによつて少くとも三つの方法があると考へ得られる。政府の機關が直接に之を指定し又は決定すること、賃率の最高限度を定め置きその限度以内にて鐵道會社をして自由に賃率を決定せしめること、並に、最高限度を定め置き又は定めずして鐵道をして自由に賃率を定めしめ政府に於て適當と認めてその施行を認可したる場合に於てのみ有效のものとなすの制度、即ち是であるが、英國の今回採用したのは、最初の方法と最後の方法を折衷したる如きものであつて、鐵道をして標準賃率表を作成せしめ政府の側に於て之に必要又は適當なる修正を加へたる上で決定するといふ方法によつたのである。即ち、各鐵道系統内に於て合同會社を組織すべき諸重要鐵道會社をして全部聯合して、又は賃率裁判所の同意を得たる場合にはその中の或ものだけで聯合して、後にその組織すべき合同會社によりて實施せらるべき標準賃率表をば、鐵道の標準等級表に對應して作成し、商品の運賃と發着料と旅客及び手荷物運賃とを區別し、(1)一般貨物及び鑽石、(2)動物、(3)車輛、(4)客車便その他によりて運送せらるゝ腐敗し易き物品、(5)小荷物、(6)特殊の性質を有する商品、(7)旅客

及び手荷物、並に客車便による動物、車輛、小荷物にして前記(4)の部類に入らざるもの、(8)荷主の支拂ふべき各種通行料に關する料金、以上八種類に分つて記載し、原則として、一九二二年十二月三十一日迄にこれを貸率裁判所に提出せしめ、而して貸率裁判所は此の提出せられたる標準貸率表と規定期日内に規定の方法によつて提出せられたる抗議書とを審査し、且つ利害關係人並に希望者を喚問して然る後に貸率表を確定的に決定し、其の施行期日をも決定することにしたのである (Sec. 31)。而して合同會社、輕便鐵道會社、並に交通省法發布以後に於て別個の法律を以て貸率引上の許可せられたる會社を除く外の諸鐵道會社に關しては、貸率裁判所に於て、特定の方法によりて提出せられたる抗議書を審査し、右會社又は利害關係人の喚問を行つた後に於て、右の會社の場合に最も適當なりと思惟する合同會社の標準貸率表をばその儘に又は變更を加へて適用せしむることとしたのである (Sec. 33)。斯の如く各系統毎に標準貸率を決定するのであるから、系統を異にするに從つて標準貸率にも相違あり、その間に統一を保つて居らないといふことになり得ることは免れないのであるが、全國を通じて標準運賃率の統一は若

し出來得るならば最も望ましき所ながら、此の統一は假令得られなくても等級表の統一が缺如して居る場合よりは優つて居る。加ふるに貸率は之に基づいて收受せらるゝ鐵道會社の收入をしてその支出と均衡を保ちその上に幾分の利潤を剩す程度に在らしめるが如きものでなくてはならないが、支出の状態は會社によつてそれ／＼相違があるから、從つて又事情の相違に基づく貸率の相違は許容しなればならない。各標準貸率の間に生じ得る不統一は、全國の鐵道を單一の經營の下に纏めざる以上は免れ能はないのである。

さて標準貸率が決定せられたる以上は、定められたるその施行期日以後に於ては各合同會社は此の標準貸率のみを課し得べく (Sec. 32)。又その他の會社にして或る合同會社の貸率を適用せらるゝこと、確定したる以後は同様に施行期日以後此の適用せられたる標準貸率のみを課し得る (Sec. 33)。ことは云ふ迄もないのであつて、特定の例外を別にしては、詳しく云へば、本法によりて繼續・許容又は決定せられたる例外貸率によるか又は本法に從つて競争的貨物に關係した場合を除くの外は、右の標準貸率よりも以上の又は以下の貸率を課することは不法とせら

れる (Sec. 32)。¹⁰ 而して標準賃率實施の強制せらるゝその當然の結果として、標準賃率と抵觸するが如き從來慣行の運賃率に關する規定又は協定は原則として廢止せられる、唯、距離の計算に關して鐵道の或る部分例へば特に多額の建設費又は營業費を要する地方の如きに對して特別料金を課することが法律によりて許容せられたる場合、本法又は賃率裁判所の命令によつて特別の料金が繼續せしめらるゝ場合、並に千八百八十三年の「廉價列車法」第六條による軍隊軍需品の輸送に對する料金の場合は例外とせられた (Sec. 33)。¹¹ 更に同法第六條第一項第五號に於て定められた賃率、又は千九百十四年八月四日の當時に於て實施せられ居りし賃率の中で貴重なる考慮に基づいて決定せられたものなることが賃率裁判所で承認せられたものは、右裁判所でその儘に或は適當なる變更を加へてその繼續を命ずることになつて居るが、斯る變更を加へるに當つては出來得る限り、斯る賃率を享受し得る人々と他の人々との間に於ける相對的地位に有利なる又は不利益なる變動を來さしめないやうに努めよ、と法律は命じて居る (Sec. 34)。¹²

標準賃率は各鐵道系統に於ける運輸並に運轉上の事情に基づいてそれらに

決定せらるゝのであるから、此の運輸上及び運轉上に於ける事情に變動を來せば標準賃率も亦従つて改正せられなければならない。賃率の屢々變動するものは決して良好なる制度とは云はれないが、さりとて事情の變動如何に拘らず確定して動かざる硬化の狀態に在るものも良好なるものとは云はれない。新法は賃率硬化の弊に陥らざらむが爲めに標準賃率變更の場合を規定して居る。即ち、改正の必要ありと思惟する場合には、その實施せられつゝある合同會社、又は商業團體の代表者、又は商務院が適當と認めて證明書を與へたる人々は、標準賃率又はそれに關聯する條件の變更を賃率裁判所に對して請願することが出來る、而して裁判所に對して首肯せしめられたる場合にはその適當と思惟する改正を加ふべきものとせられて居るのである。然しながら此の改正は問題の標準賃率が施行せられて居る所の合同會社のみに對して効力があるもので、之が適用せられつゝある他の會社に對しては當然に效果あるものではない、而してその逆も亦眞である。故に一方だけに就て改正したる點は他方には何等の變動をも與へざるやうにすることが出來るのである (Sec. 35)。¹³

四 例外賃率 賃率は出來得る限り簡明たるべしとは運賃制度に對する根本的要求の一である。此の點から見れば賃率は單に標準賃率の一を存するのみにて何等の例外賃率をも設けざるを至當とするやうと見える。然しながら賃率は又事情に適合せねばならぬ、鐵道會社の運輸政策の上から又は社會的利益の上から見て必要適切なる考慮を加へねばならぬ。此の點からすれば事情に應じて標準賃率と相並んで之よりも低廉なる例外的賃率を設けることは是認しなければならぬ。唯それが爲めに全體の賃率を過度に複雑ならしめざるの用意は必要であること云ふまでもない所である。然し例外賃率は一つを設けると他にも之を及ぼさなければならぬといふ事情に立ち至るが爲めに、兎角その範圍が擴張せられ易い。英國の北部に於ては全運輸量の八割は例外賃率によつて運送せられて居ると一鐵道支配人は或る委員會に向つて述べたといふ(Lawson, British Railways, p. 184)。賃率に複雑を來して居るべき程度と鐵道の收益を比較的減少せしめて居るべき程度とは之からして推定し得られるのである。新鐵道法は從來の例外賃率に整理を加へむとして、標準賃率の適用せらるゝ鐵道に於てはその施行期日

以後は原則として例外賃率を廢止せしめ、唯少數のもの、即ち(1)標準賃率より低廉なること五パーセント又はそれ以上のものにして(2)鐵道と荷主との間の契約によりて繼續せられたるか、又は荷主側より繼續せむことを鐵道會社秘書役に通告し且つ之を賃率裁判所に向つて決定方請求の要求を添えたる場合には、その存否何れかに決定せらるゝ、迄は繼續せしめられることにした。然しそれとても、千九百二十三年一月一日より遡つて二年間實際に運送されたる商品に對して適用されなかつた例外賃率である限りは、(1)その不適用が異常なる商業狀態のみに基づくと及び(2)同一鐵道系統又は地域内に於ける他の停車場に於ても同一目的地向つては同額の賃率が實行せられて居ることの二條件を、荷主の側から鐵道に向つて立證するか然らずんば賃率裁判所に向つて立證するにあらざれば、之を繼續せしめないで(See. 36, (1))、努めて例外賃率の數を減せしめやうとした。又標準賃率より低廉なること五パーセント以上の例外賃率の中でも、その割引の程度頗る大にして四十パーセントを超ゆる場合には、鐵道と荷主との間に於ける繼續の協定が出來てもその儘實行は許さない、標準賃率施行期日以前に賃率裁判所へ之を

報告するの義務があり、その許否何れかに決する迄その儘に繼續せしめられる (Sec. 36, (1) proviso) のであつて、割引過大のものは充分の理由あるものに限りに繼續せしめむとするの用意を示した。

斯の如く一方に於ては既存の例外賃率に對して整理を加ふると共に、他方に於ては新なる事情に應じて新なる例外賃率を設け得るの途が開かれた。即ち、標準賃率施行期日以後に於ては、各合同會社並に標準賃率の適用せらるゝ鐵道會社は標準賃率より低廉なること五パーセント以上四十パーセント以下なる例外賃率を自由に設けることが出來、又賃率裁判所の同意を得れば右の程度以上並に以下の例外賃率を設けることが出來、而して何れの場合に於ても原則として制定後十四日以内に交通大臣の許へ報告するを要すとせられた (Sec. 37 (1))。又荷主は何時たりとも賃率裁判所に向つて新なる例外賃率を制定せむことを請願することが許されたのである (Sec. 37(3))。然しながら、鐵道會社が自由に又は賃率裁判所の同意を得て設けたる例外賃率は悉く無制限に有效なものとはせられないで、政府の側に批評修正の權が保有せられた。若し交通大臣に於て、會社が鐵道利用者

の一部の利益を害し又は會社の標準収益の實現を妨ぐるが如くに例外賃率を定めたるものと判断するときは、之を賃率裁判所に移課することが出來る。而して賃率裁判所は利害關係者を喚問の上、その會社の標準賃率の全部又は一部を改正するか、或は例外賃率の全部又は一部を改正するか、或は双方を同時に行ふことが出來る (Sec. 37, (2)) と規定せられたこと、即ち是れである。

事情の變化は、例外賃率の新設を是認すると等しく又その變更をも是認する。鐵道會社はその許されたる範圍内に於て自由に設けたる例外賃率に就ては自由に引上を行ひ得るのであつて、引上後に於て例外賃率が標準賃率より低きこと五パーセント以上となる限り、又三十日間の豫告期間を與へ其の間に特定の條件の下に荷主より抗議が提出せられない限り、實施せしめられ、若し抗議が提出せらるれば賃率裁判所の決定を待つて實施することが出來る (Sec. 38, (1), (3))。又何時たりとも例外賃率を引下げることとも出來るのであつて、標準賃率よりも四十パーセント以上低廉ならしむる場合の外は賃率裁判所の認許を必要としない (Sec. 38, (2))。又三十日の豫告を與ふれば期間内に抗議の提出せられざる限りは例外賃率

を取消すことも出来、標準賃率施行期日に於て運送せられつゝある貨物に對し滿二年間適用せられざる例外賃率は自由に取消すことが出来る (Sec. 38, (7)). 唯賃率裁判所に於て決定したる例外賃率並に決定の爲めに裁判所へ移謀せられて未決の状態に在るものに就ては前者は賃率裁判所の認許なき限り、又後者は全く取消すことが出来ない、荷主と鐵道との間に協定せられたる例外賃率は一般的引上の一部として又は不當なる特惠を消滅せしむる爲めの外は標準賃率施行期日後十二ヶ月間は取消すことが出来ない、といふ制限が附せられてあるのである (Sec. 38(1), (5)). 然し例外賃率改正のイニシアチヴを探ることは鐵道會社にのみ許さるべきではない。そこで此のイニシアチヴは鐵道以外の者にも之を探ることが許された。荷主又は荷主を代表する團體は賃率裁判所に向つて例外賃率の取消又は改正を請願することが許されて居ること (Sec. 38, (6))、並に、海運又は運河の利害を代表せるものと商務院に認めらるゝ人々の團體が交通大臣に對して、例外賃率が沿岸航海又は運河と競争の地位に在りて公衆の利益を害すること並にその賃率が費用に比して妥當でないことを申出る時は、その然りと認めらるる限り

り賃率裁判所に移謀して批評を乞ひ裁判所は關係者喚問の上で斯る賃率を取消し又は改正することが出来ることせられたこと (Sec. 39) 即ち是れである。

以上は貨物輸送に關する例外賃率に就てであるが、此の例外賃率は旅客輸送に關しても設けることが認められた。然し旅客輸送の場合はその關係する所が貨物輸送の場合の如くに大でないから頗る簡單に規定せられた。即ち、標準賃率を施行する鐵道會社は自ら適當と思惟する事情の下に於ては標準賃率よりも低廉なる賃金を課することが出来るが、その決定後一定の期間内に右の事情と割引の程度とを交通大臣に報告するを要することせられ、而して若し大臣に於て何れかの鐵道會社が一部鐵道利用者の利益を害し會社の標準收益の實現を妨ぐるが如き例外賃率を設けたものと判断するときは、賃率裁判所に移謀して關係者喚問の上で斯る例外賃率を全部又は一部分取消し又は改正せしむることが出来る、とせられたのである (Sec. 41, (1), (2)). (未完)