

Title	英国の新鉄道政策 (三)
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.4 (1922. 4) ,p.454(22)- 470(38)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220401-0022

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(三)

增井幸雄

第三 鐵道賃率(續)

五 運送條件 運賃、從つて又その基本たる賃率は、運送が或る條件を以て行はるゝものとしてその上で決定せられるものであるから、此の條件の如何によつては賃率も或は高められ或は低められることにならざるを得ないのであつて、若し運送條件が荷主又は旅客の側にとつて有利なるものである場合には賃率は自ら高められ、若し又之に反してそれが鐵道の側にとつて有利なるものである場合に賃率は自から低く定められることになる。例へば、運送中に貨物に損害を來さしめたる場合に於ける責任は荷主と鐵道と何れが之を負擔するかといふ點は最も重要な運送條件であるが、此の點に於て若し荷主の側で損害の責任を負擔するといふ條件の場合に於ては、然らざる場合に比して賃率も低廉に定められること

になる、といふが如きは即ち是れである。而して斯く運送條件の相違に從つて賃率を別様に定めることは正に至當な處置と云はなければならぬ。故に運賃又は賃率をして妥當性を保たしめむが爲めには、先づ運送條件を確定せしめ、而して賃率をして此の條件と均衡を保たしめることが必要となるのである。然らば此の運送條件は如何に定むべきか。今或る賃率が既に定められ而して此の賃率は或る運送條件の下に於て妥當なりとせられたとすれば、斯る運送條件は妥當なるものと云はれ得るのであるが、さて此の運送條件なるものは單一の事項でなくして種々の事項に亘るものであり、その中には頗る重要なものと然らざるものとが含まれて居るから、その中の最も重要なものに就て先づ定め、而してその他の諸條件をば之と均衡を保たしめるやうに決定するのが最も好都合である。而して此の點に就ては、運送中に於ける損害の發生の難易並にその損害の責任の歸趨如何を採つて場合を分ち、各場合に於けるその他の運送條件を決定するのが最も便利である。英國の新鐵道法は各鐵道系統内に於て合同會社を組織すべき諸鐵道會社に對し、(a) 普通の貨物及び生獸が普通運賃即ち損害の危険は鐵道側にて負

擔する場合の運賃 (Company's risk rate) にて運送せらるゝ時の運送條件 (b) 普通の貨物及び生獸が損害の危険を荷主側に於て負擔する場合の運賃 (Owner's risk rate) にて運送せらるゝ時の運送條件、並に (c) 包裝によりて適當に保護せられあらざる破損し易き貨物の運送せらるゝ時の運送條件をば、各社共同して決定し、之を本法通過後六ヶ月以内に又は貸率裁判所の許容する期間内に貸率裁判所へ提出し且つ裁判所の命ずる方法を以て公表すべきことを命じた (Sec. 42)。所定期間内に提出せられたる運送條件は貸率裁判所が審査し決定する。若し提出なければ裁判所自ら暫行運送條件を作成し發表し、然る後喚問を希望する商人代表團體、商務院の證明を有する適當なる人士又は裁判所の適當と思惟する人々を喚問したる上でその公正妥當と信するが如き運送條件を決定する。而してそれが官報を以て發表せられ所定施行期日の到來したる以後に於ては總ての鐵道に對して標準的のものどせられ妥當なものを見做される (Sec. 43)。然らば斯く決定施行せらるゝ標準運送條件の適用は如何。原則としては、即ち、何等特別の契約なくして運送の行はるゝ場合並に特別の成文契約なくして普通貸率によりて運送の行はるゝ場

合に於ては、危険を鐵道側に於て負擔する場合の條件即ち別記 (a) の Company's risk conditions によらしめ、他の (b) 及び (c) の運送條件は、一は荷主側より文書を以て危険荷主負擔の貸率にて運送せむことを請求せられたる場合に (但し、家畜に就ては現に斯る條件を以て運送が行はれ居らざる場合を除く)、他は鐵道會社が運送引受義務を免除せられ居れる包裝不完全なる易損品の運送を任意に引受けたる場合に、それ〴〵適用せられることとせられた。唯、Railway and Canal Traffic Acts, 1854 & 1888. の規定によつて當事者間に於て適當と思惟する條件を文書を以て協定するの自由は保留せられたのである (Sec. 44; Sec. 46, (4))。

六 貸率に關する雜規定 新鐵道法中に於ける貸率に關する規定の主たるものは上來所述の如くであるが、猶その外に貸率に關して雜規定が設けられた。今その中の主たる點を示すと次の如くである。

第一は危険を荷主側に於て負擔する場合の貸率に關するもので、之と普通貸率との差は運送條件の相違に基づく鐵道會社の責任限度の相違と略等しきものと、貸率裁判所の判定する程度たるべしとせられ、易損品の場合には標準貸率より割

引せらるべき程度を賃率裁判所自ら決定することゝせられた。而して或る貨物に關して危険を鐵道が負擔する條件を以て(又は荷主が負擔する條件を以て)例外賃率が行はれて居る場合に際し、是等二つの條件の下に於ける鐵道側の責任の程度之差違が微少なるときは、鐵道會社は荷主の文書による請求ある場合には反對の條件の下に於ける賃率を示すことが強制せられた。(Sec. 46, (1), (2), (3).)

第二は通し輸送及び通し賃率に關するものである。通し輸送は一國全體の上から見て最も望ましいものであるから、妥當なる賃率を以て出來得る限り廣く行はれるやうにするの必要があり、多少の障礙を排してまでも之が實行を強要するの必要さへ存するのであるが、英國の新鐵道法に於ては此の趣旨に合する規定が設けられた。即ち、個人又は鐵道會社にして旅客貨物の通し輸送の給付を受けむと欲するとき、關係鐵道會社に對してその欲する通路と賃率とを(若し鐵道會社の場合には通し賃率の割當の割合をも示して文書を以て請求する所あらしめ、斯る請求を受けたる關係鐵道會社としては十日以内にその諾否を並に拒絕の場合にはその理由をも併せて回答せしめる。若し承諾あれば通し輸送並に賃率は右

の十日の期限満了後實施せしめられるが、拒絕の場合並に承諾せられても通し賃率が標準賃率より低廉なること五パーセント以下又は四十パーセント以上なる場合には賃率裁判所に報告せしめ、裁判所に於て通し賃率の許容が公益上より見て至當なるや否や並に申し出でられたる通路が當時の事情の下に於て至當なるや否やを審査して、右の通し賃率の許否を決し又はその公正妥當と思惟するが如き賃率を決定して實施せしめる。若し又通し賃率を許容することは協議が出來ても各關係鐵道會社間に於ける通し運賃割當の點に於て協定成らざる場合には、一方それにも拘らず賃率は實施せしめ、他方割當に關しては賃率裁判所が各會社の實狀を斟酌したる上で之を決定し、適及的效力を有せしめる、而して此の場合に各社が自社線上の輸送部分に對する得分として計上せらるべきものは通し運送が全距離悉く自社線上に於て最短線を経て行はるゝ場合に於てその部分に課せらるべき金額たるべしと規定せられたのである。而して右の規定は、通し輸送の一部が關係鐵道會社の所有使用しつゝある船舶によりて行はるゝ場合に擴張適用せられ、又輕便鐵道又は標準賃率の適用なき鐵道又は海上に於て行はるゝ輸送

を通し輸送の一部分として含む場合には是等に於ける現行賃率を以て標準賃率と見做すことによつて、一層通し輸送の行はるゝ範圍を擴大したのである。唯、運河上の輸送を介在せしめる場合のみは之に關しては右規定の適用を免せられた (Sec. 47 (1)-(11))。

第三は競争貨客に對する賃率に關するものである。二地點間を結ぶに二つ以上の鐵道が存する場合には是等の鐵道はその間に競争を惹起し得るの地位に在るものであるが、標準賃率の適用が前記の如く強制せらるゝ以上は賃率の點に於て競争を行ふことも出來ずして、一方(特に比較的長距離なる鐵道)は他方(特に比較的短距離なる鐵道)に對して不利の地位に置かれることになるから、此の間の關係を調節しなければならぬ。新鐵道法は、(1)二つの地點を結ぶ諸鐵道中の最短線よりも三割以上長き線に就ては標準賃率の行はるゝ鐵道會社をして合同期日後六ヶ月内に交通大臣の手許まで本規定の適用を欲する線を表に作つて提出せしめ、大臣は此の迂回線表を賃率裁判所に移牒し、賃率裁判所は喚問を行つた上で右表中の線路が公益その他一切の事情に照して望ましく且つ適當なるものである

や否やを審査してその許否を決定する、而して斯くして許されたる迂回線だけに對してはその標準賃率が競争的地位に在る他の鐵道のそれよりも高き場合には後者の低廉なる賃率を適用することを得しめることとした。而して更に(2)右の迂回線表決定後に於ても鐵道會社は二地點間の最短線より長きこと五割を超えざる限りは、賃率裁判所の同意を得ることなくして任意に新なる迂回線を設けて前記(1)の許すものと同様に競争的地位にある鐵道の低廉なる賃率を適用することを許されたが、此の場合には十四日以内に交通大臣の手許まで所定の方法を以て報告するの義務があり、若し大臣に於て此の新迂回線を以て妥當ならざる競争を含むとか又は公益に反するとか判断したる場合には賃率裁判所に移牒し、而して裁判所は喚問を行つた上でその迂回線を取消することが出來るといふ制限が設けられたのである (Sec. 51, (1)-(4))。

第四は賃率表・等級表その他運賃關係の諸書類の發表公示の義務に關するものである。荷主や旅客の便宜の上から見ても又取扱の公平を保證する上から見ても、共に運賃關係の諸書類は發表公示を必要とするのであるが、新法により各鐵道

會社は(1)實施中の一般的等級表及び標準賃率表を交通大臣指定の場所で相當の價格を以て販賣すると、(2)貨物の運送引受を行ふ停車場又は停車場ならざる貨物引受所の最寄の停車場には自社鐵道の運送する貨物の等級表を備付けて一般の閱覽に供すること、(3)右停車場には之より他の諸停車場への距離、各等級に適用せらるる賃率、同停車場より他の諸停車場への運送に適用せらるる一切の例外賃率、並に同停車場に於ける貨物集配の手數料金を記載せる帳簿を備付けて相當の間無料で閱覽に供すること、(4)標準賃率施行期日後十ヶ年間は、千九百二十年一月十四日の當時に實施せられ居たる賃率・料金・運送條件等を詳記せる帳簿又は書類を本店事務所に備付けて公衆の閱覽に供し、相當の料金を支拂つて請求する者に對しては斯る帳簿書類の複寫物又は摘要を供給すること、(5)貨物輸送行爲の一部分が海上で行はるる場合には、關係港に備付けらるる賃率表その他の書類には、海上輸送の部分に對して課せらるる料金額の外に、それが全運賃中の幾何割合に當るやを示すことを命せられたのである。(Sec. 54, (2)-(5))。

七 賃率と収入との適合 以上、賃率の基礎たる等級表及び運送條件、並に標準

賃率の適用等に就ての新鐵道法の規定する制禦の概要を述べたが、抑此の標準賃率は果して如何なる程度に定めらるることゝなつたか。全然鐵道會社の自由に委して任意に之を決定せしむることゝしたか、或は政府が之に何等かの干渉をすることゝしたかといふに、新鐵道法は後者の方法を探ることゝした。茲で一の問題が生ずる。若し政府に於て賃率の程度に關して干渉するとすれば、その賃率の高は如何なる程度たらしむべきやといふこと、即ち是れである。荷主や旅客の見地よりすれば、他の事情にして同一なる限りは、賃率は低廉なほど有利とせられることは云ふまでもない所であるから、若し政府にして一般公衆の利益のみを保護せむとするに急にして賃率を餘りに低く制限するが如きことあらむか、鐵道會社は收支償はざることにもなり得る、假令收支は償つてもそれ以上に何等の利益をも餘さない、少くとも相當の利益を餘さないといふことになるを免れない。斯る場合には、他の産業にあつては閉鎖せられて資本は他方に轉用せられることが稀でないが、鐵道に於ては資本の轉用が頗る困難であり、經營者は代つても鐵道營業そのものは依然として繼續せられる、而して賃率の引上が不可能であり従つて自

ら費用を償ふだけの収入を得ることが出来なければ結局政府の補助を仰ぐの己むを得ざるに立ち至る。然し、直接に鐵道の恩恵に浴することなき人々をして等しく租税によつて鐵道の財政維持に當らしむることの不公正を思ひ、並に一般財政上の支出増加の傾向に顧るとき、政府の補助は少くとも困難とならざるを得ない。斯くては鐵道の改良發達の阻止せらるゝは云ふまでもなく、現に行はるゝ輸送勤務すら益、不良劣等となつて一般産業に多大の不利不便を來すことになるを免れない。故に賃率は、之を基礎として擧げらるべき収入をして鐵道の經費を償つて相當に餘りあらしむるの程度に止まらしめなければならぬ、従つて、賃率は低廉たるべしと云ふ要求に代ふるに賃率は妥當たるべしといふ要求を以てし、荷主や旅客にとつて誅求とならず鐵道にとつては相當の利益を得しむるが如き賃率を制定維持せしめなければならぬのである。然しながら他の一方に於ては、鐵道は他の産業と異なりて頗る公的の性質を有し他の一般産業に對する補助者たるの地位に立つて居るものであるからして、その得べき利益を無限ならしむることは望ましくない、鐵道の改良發達を保證せむが爲めに鐵道に對する投資の途

を塞ぐことなきの程度に於て之を制限することは、鐵道なるものゝ使命から考へて當然採るべき手段と云ふべきであらうと思ふ。英國の新鐵道法が採ることゝした二つの手段、即ち、各合同會社の標準収益の限度を定めたこと、並に年々の收支を検査して出來得る限り各年度の現實の収益をして此の標準収益に近からしむるやう賃率に改訂を加ふること、即ち所謂定期修正を行ふことゝしたのは、右に述べた賃率制禦の根本方針に副ふ所が少なからぬやうに考へられる。

然らば標準収益とは如何なる程度の収益を云ふか。それは、(1)合同會社を組織すべき會社並に吸収併合せらるべき會社全體の千九百十三年度に於ける純収益の總額、(2)是等の鐵道會社が政府の戰時管理時代の終りに當つて利子發生の基礎として許されたる資本勘定支出に對する五パーセントに等しき金額、(3)千九百十三年一月一日以後に行はれたる資本勘定支出中前號の金額に包含せられざるものに關して醜集せられたる追加資本に對する適當なる報酬(但し斯る支出が企業の價値の増加を來さざりしことの立證せられたる場合は除く)、(4)企業の價値を増加せしめたるも而も千九百十三年度の初めに於て未だ充分の報酬を與へらるゝ

に至らざりしが如き事業に對する二萬五千磅以上の資本勘定支出中、前記(2)の中に包含せられざるものに對する妥當なる報酬と賃率裁判所が判斷する金額、以上四項目の金額を併せたるものを指して標準収益と云ふのであつて (Sec. 58 (1))、合同會社の収益として適當なるものと判斷せられた所のものである。而して合同會社を組織すべき諸鐵道會社に對して本法第三十條が作成提出を命じたる標準賃率は、合同會社をして、有能にして經濟的なる經營によりて、適當なる料金制度の下に於て他の収入源泉より得らるべき収入と併せて、毎年右の意味に於ける標準収益を取得せしめ得べしと賃率裁判所の判斷する程度たるべしとせられた (Sec. 58 (1), (4))。然し立法者は、一方に於ては、鐵道の合同完成後に又は合同を豫見して即時に可能となるべき營業費節約を實現するが如き手段が早速に採用せらるゝの途を開き置くことの賢明なるを忘れずして、賃率裁判所が、有能にして經濟的なる經營の下に於て運賃より生すべき金額を決定するに當つては、鐵道會社が既に採用したる此の種の手段によつて生じた節約を考慮に入れ、此の節約し得たる額の三分の一以内に於て賃率裁判所の適當と思惟する額を差引くべきこと

として、以て鐵道會社の實際に取得すべき利益を増加せしめるの手段を採り (Proviso)、他方に於ては、公衆の鐵道利用を増進せしむるが如き賃率を維持することの必要なるを思つて、賃率裁判所は、公益の點よりして旅客貨物の鐵道運送を最大限度に發達せしむるに最も適當と思惟する手段を重視し、現行料金制度の運輸に及ぼせる又は將來及ぼすべき影響如何を調査したる上で標準料金を決定すべきこととした (Sec. 58. (2))。

合同會社の取得すべき適當なる収益として標準収益なるものを設け、實際の經營より取得すべき現實収益額をば之に等しからしむるが如き程度に標準賃率を作成決定せしめやうとした英國の新政策は、別に現實収益の高に照して標準賃率の改正を行ふの途を開くにあらざれば、収益と賃率との均衡を維持するといふその眼目たる趣旨を達することは不可能である。蓋し、事情の相違は、或は旅客貨物輸送の增加によつて収入の増加を來すことあるべく、或は物價の低落によつて經營費の減少を來すことあるべく、假令物價の騰落その他同一の事情の變化が収入と營業支出との双方に於て同方向の變動を來さしむるものありとするも而

もその程度の必ずしも等しきを期することは出来ないから、實際の収益は年によつて變動を來し標準収益に比して或は多く或は少くなることを免れないからである。茲に於てか標準貸率並に例外貸率の修正の必要が生ずるのであつて、新鐵道法は所謂定期修正 (Periodical Review) を行ふべきことを定め、貸率裁判所は標準貸率施行滿一ヶ年後に於て、並に交通大臣に於て反對の指令を與へざる限りは爾後各年度の終りに於て、右貸率施行期間その期間が三年以上なるときは前三ヶ年間に於ける施行の經驗に基づいて合同會社の標準貸率並に例外貸率に修正を加ふべきこととせられた (Sec. 59, (1)(2))。詳しく云へば、貸率裁判所に於て、問題の期間に合同會社の現に得たる又は經濟的經營によりて得べかりし純収益が同社の標準収益(但し最初の標準貸率を作成決定したる以後に於て爲されたる資本勘定支出に關して醜集せられたる追加資本あるときは之に對する適當なる考慮を加へたる上で)を著しく超過することを發見したる時は、事情の變化に基づいて爾後斯る超過は發生せざるべしと判斷せられざる限り、次年度以下に於て斯る超過の八割だけ會社の純収益に減少を來さしむるやうに、標準貸率の全部又は一部に並

に例外貸率も之に應じて一般的變更(即ち引下)を加ふべきこととせられ、若し又之に反して、現に得たる又は得べかりし純収益が標準収益に滿たざること並にその不足が經營上の能率や節約の缺如に基づかざることとを發見したるときは、事情の變化によつて爾後斯る不足は生ぜざるべしと判斷するにあらざる限り、會社をして標準貸率決定以後の資本勘定支出に對する適當なる斟酌を加へた上で標準収益を贏得せしむるに必要なりと思惟するが如き修正(即ち引上)を標準貸率並に例外貸率に加ふべきこととせられ (Sec. 59, (3)(4))、兩者何れの場合にも翌年の七月一日又は貸率裁判所の指定する期日から新貸率か實施せられることに定められた (Sec. 59, (7)) のであつて、現實収益が標準収益に滿たざる場合には爾後前者をして後者に達せしむるが如き改正を加ふるも、若し前者が後者が超過する場合には有能にして經濟的なる經營に對する獎勵刺戟を失はざらむが爲めに超過額の二割を標準収益に加へたるものを以て爾後の標準収益とし、之を以て第二回目の修正の際に於ける標準とする。第三回目以下も亦同様である。唯、一度超過額が生じ従つて標準収益が増額せられたる以後に及んで現實収益が此の標準収益に達

せざるの故を以て標準賃率並に例外賃率に改正が加へられる場合に際しては、再び現實收益が最初の標準收益を超過するに至るまでは、最初の標準收益を標準として賃率に改正を加へることゝせられ (Sec. 59. (5)) 營業上に於ける唯一回の好成績の澤を永久に受くるが如きことなからしむるの政策を採つたのである。

リカルドオの價值論 (三)

小泉 信 三

(六)

貨物の價值はその生産に費やさるゝ労働量之を決すと謂ふも、種類を異にせる労働は單に其量のみを取りて、之を相互に比較すること能はず。例へば熟練ある打金匠一日の労働と、尋常力役夫一日の労働とが、その生産物の價值を等しうせざるべきは固より論なきを以て、今進んで、同量の労働の生産物は互に同價なりと謂はんと欲せば、豫め或種労働の一定量は、果して他種労働の幾許量に相當するやの換算標準を立てざるべからず。然るに Ricardo が論せんと欲するところは、貨物相對價值の變動の效果に關してその絶對價值變動の效果に關せざるを以て、彼れは深く之に觸るゝことなくして、此難關を通過することを得たるなり。即ち彼れはたゞ二物の交換比率を決するものは、生産に費やさるゝ労働量にして、一方の労働