慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	英国の新鉄道政策（四、完）
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.5 (1922. 5) ,p.622(42)- 643(63)
JaLC DOI	10.14991/001.19220501-0042
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220501-0042

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（四、完）

增井幸雄

第四　勞働爭議の豫防解決機關

何れの産業に就て見るも、勞働爭議解決の手段として同盟罷業の行はるゝ場合には、その結果として勞働者側に於て多大の犧牲を拂ひ雇主側に於も甚大の打擊を受けることとなるは勿論、更に爭議と何等の關係なき第三者たる社會公衆特に斯る産業と直接又は間接に取引關係を有する人々に巨大の惡影響を蒙らしめることになるのであるが、斯る惡影響は交通機關從業員の同盟罷業の場合に於て最も甚しきを致すのである。蓋し、或る種の工業又は或る工場に於ける同盟罷業によつて直接又は間接に惡影響を受ける者は比較的少數であるに反し、交通機關例へば鐵道の從業員の同盟罷業の場合には、鐵道の運送營業の相手方となる荷主や旅客は殆んど總ての種類の産業であり一般の消費者であり各種の旅客全體であるから、云はゞ全國のあらゆる産業に於て一時に總同盟罷業が行はれたにも等しい結果を來すことになるからである。故に、同盟罷業の起らないといふことは何れの産業に就ても望ましい所であるけれども、就中鐵道の場合には最もそれが望ましいのであつて、此の點に於ては、同盟罷業を行ふ以前に先づ相當の機關の和解又は仲裁に附するといふ制度は鐵道にとつては特に重要なる意義を有するのである。然し更に一歩遡つて考ふれば、抑々斯る仲裁和解の手段に訴へらるゝ勞働爭議そのものゝ數を少なからしめるの手段を採ることが更に一層根本的な方法であると云はなければならない。勞働爭議は、雇主側に於て勞働者側の正當なる要求を理不盡に拒絕することからも生ずるけれども、又、勞働者側に於て自らその要求の不當なることを理解せずして非は專ら雇主側に在りと誤信することからしても生ずるのであつて、若し双方の間に理解さへ出來れば爭議そのものも發生せずに濟むことが少くないのである。故に、双方の理解を充分ならしむるが如き機關を創設することは勞働界の平和を增進し不安不和を減少せしむるに少なからぬ效果があるもので、鐵道の如く社會公衆の全體を相手とする事業の場合には

特に意義あることであると考へられるのである。英國の新鐵道法は、一方に於ては從來既存の仲裁機關を存置して同盟罷業發生の機會を少なからしむると共に、他方に於ては雇主勞働者間の意思疎通機關を設くることによつて勞働爭議そのものゝ發生を少なからしむることを期せむとした。

即ち、先づ第一に、各鐵道會社毎に役員と從業員より撰出せる代表者とを以て組織せる一個又は一個以上の鐵道委員會（Councils）を設立するの手配を行ふべきことを命じた（Sec. 63. (1)）。而して、此の委員會の組織並に職分に關しては、法律は直接に詳細の規定をなさず、唯、千九百十七年三月八日の Report of the Reconstruction Committee on the Relations between Employers and Employed. の paragraph 16. に指摘せられたるが如きものたるべしとしたるのみで、その詳細は鐵道清算所（Railway Clearing House）の總支配人委員會の代表者六名と鐵道勞働組合（National Union of Railwaymen; Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen; Railway Clerks' Association）の代表者六名とより成れる委員會を設けて立案せしめることゝしたのである（Sec. 63, (2); Sec. 65.）。

鐵道委員會の設立は鐵道會社と從業員との間に於ける勞働爭議の發生を少なからしめることは信じ得られるのであるが、その發生を全然豫防し得るとは考へられない、而も此の發生すべき爭議の解決を直ちに當事者の直接行動に委するは望ましいことでないから、新鐵道法は之を仲裁機關に移して審議せしむることゝし、此の目的の爲めに、曩に臨時機關として設けられたる Central Wages Board 並に National Wages Board なる二つの機關を改造して

Central Wages Board は

鐵道會社の任命する會社代表者　八名

鐵道勞働組合の任命する從業員代表者　八名

（內、National Union of Railwaymen より四名、他の二組合より各二名宛）

より成立せしめ、又

National Wages Board は

鐵道會社の代表者　六名

鐵道從業員代表者（前記三組合より各二名宛）　六名

鐵道使用者の代表者　四名

（勞働組合聯合會（Trade Union Congress）の議會委員會・消費組合聯合會・英國商業會議所聯合會・英國工業聯合會の代表者各一名宛）

勞働大臣の任命する獨立の局長　一名

を以て組織せしめ、歐洲戰亂の當時に政府の管理に移されたる鐵道に關しては、十二ヶ月の豫告を以て反對の規定の設けられざる限り、賃銀率・勞働時間及びその他の勞働條件に關して雇主と勞働者との間に協議整はざりし一切の問題は先づ Central Wages Board に移して審議を受けしめ、若し何れかの側に於て此の裁決に不服ある場合には National WagesBoard の審議に移さしめることゝしたのである（Sec. 62.）。

然し、右は一切の鐵道從業員を拘束するものではない。その拘束の範圍は次の如くに限られた。即ち、鐵道會社に就ては合同計畫實施前にありては本法附屬別表第一の第一欄並に第二欄に列記せられ（本誌二月號二一―二二頁參照）千九百二十一年八月十五日に於て企業が交通大臣の管理の下にありしもの、合同實施後に於ては合同會社のみに限られ、又、從業員に就ては、右の諸鐵道會社並に鐵道清算所の使用人の中で本法附屬別表第七に掲げたる部類に屬する者（之は千九百十九年八月二十九日から千九百二十年十一月十一日に至る迄の間に於て、政府又は交通省を代表する「鐵道執行委員會」又は「總支配人交渉委員會」と前記三種の鐵道勞働組合中の一又は二との間に於て、各部類の使用人の賃銀率又は勞働條件に關して十三個の協定が行はれたが、斯る協定の適用を受くる諸部類の從業員を指す）、並に前記鐵道委員會の組織及び職分立案の爲めに設けられたる委員會の當事者がその定むる案中に於て包含せしむることを同意する者、の二種に限られたのである（Sec. 66; Seventh Schedule.）。法文上に於ては斯く鐵道の數を限り勞働者の部類を限つてあるけれども、事實上に於ては斯る範圍内に包含せらるゝ鐵道や從業員は全國の鐵道並に從業員の最大部分、而も最も重要なる部類の者を包含せる最大部分を占めて居るのである。

猶ほ鐵道の守衛（Railway police force）に關しても前記從業員の場合に於けると同じ趣旨の制度が定められた。即ち、各鐵道會社毎に（合同成立後は各合同會社毎に）

守衛と會社との双方から同數の代表者を出して協議會(Conferences)を設立せしめ、守衛の賃銀率・勞働時間その他の勞働條件に關する一切の問題を之に移して審議せしめ、別に英國全體に就て一個の中央協議會(Central Conference)を設立し、鐵道會社の代表者並に右の協議會より撰出せる守衛代表者各同數を以て之を組織せしめ、前記協議會の裁決に不服ある場合には之に移して審議せしめる。而も此の機關でも鐵道會社側と守衛側との間に於ける協定成らざるときは、双方の協定により、又此の協定成らざるときは勞働大臣の任命によつて、獨立の議長を設け、その裁決には拘束力を有せしめることゝしたのである(Sec. 67.)。

第五　輕便鐵道

最後に、新鐵道法中、輕便鐵道に關する部分を見るに、全部七ヶ條の規定の中で重なるものは輕便鐵道に對する財政的援助に關するものと輕便鐵道の賃率賦課權能に關するものとの二つである。

一　財政的援助　通例輕便鐵道は何等の援助をも受けずに獨力を以て經營する場合には企業として餘り有利なるものではない。有利なものでないから建設に就ても營業に就ても普通鐵道に比してその規定を餘程寛大にしてあるけれども、それでも猶ほ且つ有利でない。蓋し、既に設けられたる鐵道に就ては、その普通鐵道たると輕便鐵道たるとを問はず、營業費は伸縮の餘地少きに反して收入は輸送量の大小に從つて大に變動を來すから、收入の大小從て輸送量の大小如何こそ鐵道の經濟に對しその有利性に對して至大の關係を有して居る次第であるが、輕便鐵道は通例短距離のもので地方的局部的の貨客を取扱ふに限られて居るが故にその輸送量は極めて少きを免れないといふ事情があるからである。故に輕便鐵道の建設營業を見むが爲めには、單に建設營業に關する規定を寛大にするのみならず、又比較的高率の運賃を許すのみならず、更に進んで國家又は公團體に於て之に何等かの財政的援助を與ふることを必要とする場合が頗る頻繁に起る。而も輕便鐵道たる、その地方的交通機關たるが爲めに幹線鐵道の直接の利便を享くること少き地方の開發には至大の意義があり、又、幹線鐵道との關係に於ては貨客供給者乃至分配者として頗る重要なる補助的職分を働き得るものであるが故に、輕便鐵道に對して國家又は關係地方公團體に於て斯る財政的援助を與へること

が頗る有意義なる場合が少なからず存するのである。

斯の如くなるが故に、既に千八百九十六年の輕便鐵道法（Light Railways Act, 1896.）は輕便鐵道に對する財政的援助として次の如き三種の方法を認めた。即ち

（一）各階級の地方公團體（County, borough, or district）は、單獨で又は他の公團體或は公的團體と共同して、自ら輕便鐵道を建設經營し又は之に對して出資することを得ること（L. R. A. Sec. 3.）、

（二）大藏省は、前記地方團體が出資する場合（而も鐵道建設に要する資金總額の半分が株式で集められその中の少くとも半分が地方團體以外よりの應募に係る場合）には、右總額の四分の一を超えざる限度に於て、輕便鐵道に對し特定利子を以て資金の貸付をなし得ること（L. R. A. Sec. 4）、

（三）大藏省は、輕便鐵道の建設が關係地方の農業を益し漁港・漁村と市場との間に於ける必要なる交通機關を供し又は或る工業の維持發展に必要なるにも拘らず國庫補助なくしては建設せられざるが如き特殊狀態に在ることを、農務省又は商務院から證言せられ、且つ補助を與ふれば斯る鐵道の建設を見るであらうと自ら確信する場合には、地方官憲・地主その他の利害關係者側に於て既に相當の援助を與へたることを認むる限り、右の輕便鐵道の建設に要する資金の半額を超えざる限度に於て國庫金中から特別支出をなし、或る條件を附して無償で下附するか又は貸付けるか、何れか一方又は双方を行ふことが出來る（L. R. A. Sec. 5）。而して無償下附の行はるゝ場合には、教區（Parish）は、十年以内に於て定められるゝ又はそれ以後延長せらるゝ期間中は、輕便鐵道中その教區内に存する部分に對して、用地が鐵道の爲めに使用せらるゝに至りし直前に於けるよりも多額の地方稅を課するを得ずとせられたこと（L. R. A. Sec. 5, (1) Proviso (c)）、即ち是れである。

然るに今回の新鐵道法は之に對して追加又は改正を加ふる所があつた。即ち、先づ地方團體の援助に就て云へば、直接に輕便鐵道を建設經營するか又は之に出資して株式を持つかといふ從來の建設援助の二方法の外に、更に經營援助として輕便鐵道に對して利子又は配當の保證を行ふことを得しめることにした。詳しく云へば、各階級の地方團體は單獨で又は他の公私團體と共同して、交通大臣の認許

するが如き條件並に期間を以て、輕便鐵道の借入金に對する利子又は資本に對する配當の一部又は全部を保證することが出來る、而して此の保證義務の履行に要する經費は輕便鐵道の認可請求に要する費用と同樣に支辨せらるべきことゝしたのである。次に政府の援助に就て云へば、既に千九百十九年の交通省法中に於て、交通大臣が議會の議決せる資金中から、大藏省の承諾を得た上で下附又は貸付の形により又はその双方を併用して、自ら適當と思惟する條件の下に、各種交通機關の建設改良の爲めに他の官憲・會社又は個人に對して、一度に百萬磅を越えざる限り議會の特別權限附與を待たずして自由に支出をなすを得る旨を規定せられ、斯る交通機關の一種として輕便鐵道が指摘せられてある（Ministry of Transport Act, 1919, Sec. 17）が爲めに、從前大藏省が與へ得たりし財政的援助を交通大臣も與へ得ることになつて兩者重複の姿を呈したので、今回新鐵道法に於ては大藏省の此の援助を廢止し、從來大藏省の特別支出による無償下附の場合に適用せられた地方稅賦課制限をば交通大臣の與ふる無償下附の場合に適用せしめることにしたのである。故に、新法に於ける財政的援助に關する改正は、寧ろ政府の援助の程度を幾分か減少せしめ、且つ關係地方團體の援助に於て新なる一つの途を開いたといふの點に存する、といふことが出來るのである。

二　運賃賦課權能　從來英國に於ては、鐵道會社の決定賦課し得べき運賃に就ては各會社に對して別々に適用せらるゝそれ〴〵の最高限度が法律を以て定められてあつて、その限度以上を課することが出來なかつた。そして或る鐵道會社がそれに適用せらるゝ最高限度以上の運賃を賦課せむと欲するときは一々議會の決議を經たる法律によつて此の最高限度の引上を許されることを必要としてあつたのである。然るに斯る最高限度は、W. M. Acworth 氏が千九百五年五月九日に米國上院州際商業委員會に於て述べたる證言によれば、過去數十年の間に個々別々に最高限度を定めた約三千の法律を統一改造したる千八百八十八年の Railway and Canal Traffic Act によつて、大鐵道に就ては個々別々にそれが定められたけれども、小鐵道に就ては事情相等しきものと想像せらるゝものを一團として之に等しく適用せらるゝやうに定められた（McPherson, Transportation in Europe, p. 241.）。而してその最高限度の定め方も、個々の鐵道又は一團の鐵道に就て絕對數

を以て直接に單獨に定めたこともあり、又他の鐵道と關聯せしめてその最高限度の何割又は何倍と定めたこともあつたのである。然るに今、一輕便鐵道の運賃最高限度が此の後者の方法で定められてある場合に就ては、此の輕便鐵道と標準に採られた他の鐵道との間には運輸狀態又は財政的地位の上に於て頗る密接の關係に在るものと推定し得らるゝが故に、若しその標準とせられたる鐵道の運賃最高限度が合法的に引上げられたとすれば、右の輕便鐵道も亦その運賃最高限度の引上げを許さるべきが至當であると考へられる。故に新鐵道法は、標準賃率施行期日の到來する迄の期間に就ての暫行的制度として、右の如き關係に於て標準に採られたる鐵道會社にして、交通省法によつて與へられたる權能に基づいて交通大臣の發したる指令により運賃賦課權能を增大せしめられたる場合には、斯る關係に在る輕便鐵道會社も亦之と同じ割合を以て運賃賦課權能を增大せしめられたるものと見做すことゝ定めたのである（sec. 72, (1)）。

然らば、標準賃率施行期日後の永久的制度としては如何に定めたか。此の點に就ては、吾人が右に一言した如く輕便鐵道は普通鐵道に比して輸送量頗少るき結果として收支の均衡を得難きものあるが故に、若し外部よりの財政的援助に對して充分に依賴するを得しめざる限りは、その財政的地位を維持するを得しめむが爲めには普通鐵道よりも幾分高率の運賃を課するを得しめることが必要になる、といふ事情に鑑みたものであらうか。合同會社又は標準賃率の適用せらるゝその他の鐵道と連絡線又は近接の側線によつて連續せる輕便鐵道會社に對しては、標準賃率よりも一層高率の運賃率を定める代りに、運送距離の計算に於て實際の距離よりも幾分長距離なるものとして實際の運賃高を算出せしめることによりて、同一の目的を達せむことを策したのであつて、實際の距離が一哩なるものは之を一哩四分の一の距離と見做し之に相當するだけの運賃を標準賃率に基づいて算出賦課するを得しめることにしたのである（Sec. 72, (2)）。

猶ほ、輕便鐵道は標準的の等級表並に標準賃率の作成制定とは關係なきが故に、「第三、鐵道運賃」として先きに述べ來つた事項の中で輕便鐵道に適用せらるゝことなつたのは、僅かに他の諸鐵道との間に於ける連絡通し輸送と關係ある諸項、即ち(1)通し賃率の許與・變更・取消及び分配、(2)商品の運送條件、(3)第二十八條に指摘せ

る事項(本誌前月號四一―四二頁參照)に關して提出せられたる問題は一切賃率裁判所に於て決定すること、といふ三點のみに限られたのである。

結語

以上、千九百二十一年の鐵道法によつて永久的制度として定められたるものゝ中の主たる部分をば自己の意見を加へて註釋しつゝその大要を述べたが、今之を通觀するに、今回の立法は私有制度を維持しつゝ從來の制度の下に於ては期待せられ難かりし效果を擧げむことを期し、國有の場合に期待せられ得るが如き效果をも擧げむことを期したのであつて、その全體の骨子となるものは、第一には鐵道會社の合同、第二には鐵道會社の收益と賃率との間に均衡を保たしめむことを目的とする所謂賃率の定期修正の二點であると云ふことが出來る。今此の二點に就て數言を附け加へて此の稿を結ばうと思ふ。

鐵道網の既に發達したる國に於ては、鐵道に對して期待せられる所は線路を更に擴張發達せしむることよりも寧ろ運送勤務の內容の改善と賃率の低廉とを實現せむことに存するのであるが、斯る期待に副はむが爲めには先づ經費の節約と經營の統一とを計ることを必要とする。而して斯る必要に應ぜむが爲めには鐵道會社組織を改善し多數會社の分立に對して統一的の方針を以て整理を加ふることが第一の必要事である。此の統一的整理は全國の鐵道を國有に移すことによつて最もよく行はれ得るとは從來屢々論ぜられた所であり、又戰時の必要に迫られて私有鐵道を政府の手に於て管理しつゝありし英國は此の國有を斷行するに最も好都合なる地位に在るものだとも論ぜられたのであるが、然しながら、假令國有によつて統一は實現せらるゝとしても果して經費の節約を實現せしめ得るや否やに就ては少なからぬ疑問があるのであつて、此の點は、第一に、全國の鐵道を國家の一手に纏めたとした所で實際の經營に關しては必ずや幾多の管理區に分つことを要するが故に、小鐵道を大鐵道に合併するとか又は小鐵道相互間の合併を行ふとか云ふ場合に見られ得る程の節約を來し得べしとは望み難いといふ事情から考へても、又第二には、國家的經營の下に於ては、假令從來私有鐵道に於て經驗を積んだ有能なる從業員をその儘に在職せしむるを得たと假定するも、その官吏たるの地位そのものゝ爲めに災せられて勤務の能率は著しく減少せざるを得

ないといふ事情から考へても共に、容易に首肯せられ得る所であらうと思ふ。假令國有によつて經費節約が行はれるとするも、他の方面には更に幾多の利益の外に弊害をも生ずるのであるから、若し是等他の弊害をば特に重大なものと感ずるが如き國に於ては、經費節約の手段を國有以外のものに索めるに至る。英國の場合は即ちそれであつて、私有の儘で鐵道會社の合同を行はしめるの策を採つたのである。然るに合同會社を組織せしめるとする場合に於て、若し全國の鐵道を單一の合同會社に纏めることにすれば統一の點から見て最も理想的であらうけれども經費節約の點から見れば必ずしも理想的でないとは前に指摘した通りであり、加ふるに各地方の事情の相違を無視してまでも統一的經營を行ふといふことそれ自らが頗る望ましからざることである。若し又之に反して數個の合同會社に纏めることにすれば、全國の統一といふ點に於ては幾分缺くる處があるかも知れぬけれども、然し合同會社の數を少くし且つ是等の合同會社をして相互間に通しを輸送並に設備の共用といふが如き協働的施設を行はしむることにすれば、一方に於て地方の事情の相違に適應しつゝ他方に於ては全體として統一聯絡ある經營が行はれて、右の如き缺點は大部分は除去することが出來る。英國の採つたのは此の後者の方法である。鐵道經營の上に於ては統一は重んずべきものであるが、然し事情に適應するといふことも亦等しく貴ぶべきことであつて、前者を重んずるの餘り後者を無視するの弊に陷ることは避けなければならない。四系統・四合同會社の分立協働といふ新政策は英國特有の事情の下に於ては蓋し大なる異論を有せざる解決策であらうと考へられる。

既に少數の合同會社に纏めるとすれば經營上に於て放漫なる方針を採らざる限りは經濟界の常態に在る場合には當然經費の節約を來すべき筈である。然し此の節約を生せしめむとするの目的は合同會社の收益を大ならしめむとするに在るのではなくして國民全體の利益に資せしめむとするに在るのであるから、鐵道會社を從來よりも一層不利なる地位に陷れざる限りに於て賃率を低く定め、以て此の節約による國家的利益を國民の間に分布するやうにしなければならない。茲に於てか新鐵道法は、鐵道會社の適當に享受し得べきものとして標準收益なるものを設け、此の收益よりも少なからず又著しく多からざる現實收益を生ぜしむ

るやうに賃率を調節するといふ定期修正の制度を採つたのである。此の制度は、合同會社の爲めには收益の保證を行ひ同時に公衆の爲めには會社收益の制限を行ふといふ二重の效果があり、その點から見て少なからぬ利益あるを疑ふことは出來ないが、然し他方に於ては、標準賃率の實施後一年の終りに於て、並に其の後も賃率裁判所に於て不實行を命ずるにあらざる限りは連年又は數次重ねて、賃率の修正が行はれ從つてその度毎に賃率變動して安定を缺くの不便あるを免れない。最初の修正に際して現實收益が標準收益を超過すれば賃率は引下げられるの利益はあるけれども不安定の爲めに商業社會に於ける長期計畫の實行を妨げるの不利があり、現實收益に不足あれば賃率引上の不利や同じく不安定の不利の外に更にもう一つの不利を生ずる。それは、斯る賃率引上の行はれなければならないのは概ね經濟界不況の際に生ずる出來事であるといふことである。思ふに、鐵道の經費の大部分は輸送量の多少に關係なくして恒常的に生ずるに反し、收入は輸送量に比例して增減するものなるが故に、輸送量の變動は經費に變動を來しむるよりも一層多く收入に變動を來さしめる。故に現實收益に不足を生じたとすればその原因は經費の增加にあるよりも一層多く收入の減少に存するとしなければならない。然るに收入の減少は輸送量の減少に基づき經濟界不況の時代に生ずる現象である。しして見れば、現實收益の不足に基づく賃率の引き上げは物價下落の不況時代が未だ終らざる間に（蓋し、標準收益と現實收益との比較修正の行はるゝ六ヶ月以後から新賃率が實施せらるゝが故に）實行せられるとになるのである。その結果は如何といふに、先づ物價を幾分高からしめるの結果を來すが、之は見方によれば景氣挽回策として有利なものとも見られ得べく、假令生活費昂騰抑制の點から見れば不利とするもその程度は極めて微弱なものとも見られ得べく、又人によつては此の不利を以て少なからぬ程度に達するものとも見得るのであるから、是等の諸點は利害相殺するものとして暫らく之を措くとするも、茲に見逃すべからざるは、唯さへ物價下落し貨客の負擔力が低下して居る際に當つて運賃の引上を行ひそれが爲めに貨客の數量を更に減少せしめ從て鐵道の收入を減少せしめ斯くして現實收入の不足をして永く消滅する時あらざらしむるといふ最も大なる不利を來すの傾向を生ずるを免れ得ない、といふと即ち是である。此の

點に就ては、倫敦「エコノミスト」の一寄書家は論をなして『現存の賃率は經費の最も高かりし時代に定められたものであるから、經費が今後漸落するに從て運賃も低落を來すであらう。標準收益並に賃率の修正變更は不景氣の際に運賃の引上を來し好景氣の際にその引下を來すの不利ありといふ論を重要視しない譯ではないが、標準收益以上に超過の生じたる場合には鐵道會社に於て之を豫備基金として運賃以外の收入源泉を增加せしむることによりて、爾後現實收益の不足の發生する機會を減少せしめ運賃引上の實行の機會を減少せしめることになるであらう』(Economist, Nov. 12, 1921, pp. 849-50.) と云つて居るが、費用の低落する場合には收入も亦同時に減少するものであるから、賃率が今後引下げられることになるであらうといふことには多大の希望を繫ぐことが出來ない、又最初の修正の際に現實收益に超過を生ぜざる限りは豫備金制度の樹立は實行することが困難である。從つて、最初に定めらるべき標準賃率並に例外賃率にして最初の標準收益を生むに丁度足りて著しき超過もなく又何等の不足もなきが如き程度に定められざる限りは、新政策の下に於ては如何にしても賃率の變動を來すことを免れ得ない、而も鐵道會社に對する關係に於ては收益保證としての效果を、又、公衆に對する關係に於ては鐵道會社の收益制限としての效果を、充分ならしめむとすればするほど益々多く此の變動を來すを免れないのである。最初の標準賃率並に例外賃率を制定する各鐵道會社、並に是等の賃率を審査決定し實施せしめる賃率裁判所は、その出發の第一歩に於て、此の賃率は恰かも標準收益だけのものを生ぜしめて過不足なからむと判斷するに於て能く大なる過誤なきを得るや否や。賃率の修正なる新制度の成敗の岐るゝ所は一に繫つて此の點に存すると云つても過言ではあるまいと思ふ。（完）

附言　商學士高垣寅次郎氏は筆者が巴里滯在中に Ministry of Transport Act, 1919. の寫しを、又、商學士上田辰之助氏は昨秋 Railways Act, 1921. の寫しを、何れも倫敦から郵送惠與せられた。今本稿の成るに、一に兩氏の厚意に負ふ。稿を終るに當つて兩氏に對して厚く感謝の意を表する。