

Title	鉄道賃率制御策としての最高限度制定に就て
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1923
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.17, No.5 (1923. 5) ,p.715(43)- 732(60)
JaLC DOI	10.14991/001.19230501-0043
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19230501-0043

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.

う。即ちプロレタリアの獨裁は實に一個の状態としてのみならず、併せて一個の政府形態としても行はれ得べきものである。而して、Marx-Engelsに據つて之を否定することは困難である。たゞMarxの所謂プロレタリアの獨裁は必しもプロレタリアと相容れぬものではないと云ふ一事は吾々の安じて言明し得るところである。

國家の本質に關するMarxの眞見解、並にその無政府主義との異同を明にする上に於てはLeninの研究は甚だ價值多きものなること認めるが、ブルジョア國家とプロレタリア國家との交代の行程方法に就ては、恐らく渠は偏局せる材料に基づいて一種の誇張的論斷を下せりとの批評を免れ得ぬものであらう。(完)

鐵道賃率制禦策としての最高限度制定に就て

増 井 幸 雄

消費者の利益を保護せむが爲めに貨物や勞働勤務の價格に制禦を加へることは古くから行はれて來た所であつて、遠くは希臘や羅馬に於ても生産の豊富ならざる日常必需品の廉價供給を目的として其の價格に關して法律的制規を設けることが行はれ、降つて中世に於てはギルドが其の獨占的地位を恃んで不當な價格を定めるのを制禦せむが爲めに種々の貨物や勤勞の價格決定權を國家又は都市の當局者の手に收めて價格を公定することが行はれた。思ふに斯くの如きは、其の當時にあつては、或る意味に於て必要でもあり、又之を實行することが可能でもあつた。然しながら近世に至つては、事は斯くの如くなるを得ざるに至つた。人格の自由に對する要求従て住所撰定の自由・職業撰擇の自由・營業方法決定の自由に對する要求は、斯かる價格制限と相容れなかつた。自由競争の效果に對する過

大の信奉は、消費者保護の爲めにする價格制禦の必要を認めなかつた。加ふるに、貨物及び勤勞の種類が頗る増加し其の生産供給に關する組織が頗る複雑になつた一事は價格制限の實行を頗る困難ならしめた。斯くして價格に對する當局者の干涉制禦といふことは漸次其の姿を沒して、價格は當事者の自由に決定し得るものとなつた。近時資本主義の發達は、一方に於ては大企業の成立膨脹により、他方に於ては同種企業家間に於ける競争防止の諸手段によつて、新に獨占狀態の發生を來し、茲に再び消費者に對する脅威を生ぜしめたが、今や斯かる脅威を除去することとを必要と認める場合に於ても、此の目的の爲めに採用せらるゝ手段は、獨占の存在そのものゝ制禦に向けられて、獨占的營業者の決定する價格の制禦には向けられて居らないのである。現今、價格に對して干涉の行はるゝのは、交通業の場合を外にしては、僅かに戰時の如き異常なる場合に於ける正常價格の決定又は最高價格の制限と、勞働者の生活狀態の維持向上を目的とする最低賃銀の制定とに於て其の稀なる例を見るのみである。

斯く、大部分の貨物や勤務に就ては、平時に於て價格決定の自由が行はれて居るにも拘らず、交通機關の提供する運送乃至通信勤務に於ては其の價格の決定は決して自由なるを得ない。私營交通機關に於ける價格即ち運賃又は料金は、官憲の干涉制禦を受けること依然として往時に於けると異なる所なきのみならず、却て益、其の程度を加重したるの觀さへある。特に陸上の運送機關に於て、就中鐵道に於て最も著しきを見るのである。近世に於ける一般的傾向に反して獨り交通機關特に鐵道に於てのみ此の事あるは抑、如何なる理由によるか。或は此の理由として鐵道の獨占的性質を擧げる者もあるかも知れない。如何にも鐵道が經營上に於て獨占的となるの傾向あることは否定し難い所である〔此の點に就ては本誌前月號所載の拙稿參照〕。而して又此の點が運賃決定への官憲の干涉の一理由となして居ることも承認せられる所である。然しながら、等しく獨占的傾向を有するも他の生産業の場合に於ては斯かる干涉の事實なきを見るとき、並に、人力車營業の如く獨占的ならざるも斯かる干涉を受くることある交通業の存するを見るとき、運賃決定上に於ける官憲干涉の理由を鐵道の獨占的性質のみに求めることは不充分なるを免がれずして、必ずや其の補足を何れかの點に求めなければなら

ない。然らば斯かる補足は如何なる點に求められるか。それは、鐵道の有する否、一般交通機關の有する公的性質に求め得られる。詳しく云へば、交通機關は、今日の社會生活の基礎石たり支柱たるものであり、又、社會の共同的欲望を遂するに必要にして私人の之を營むものなくんば國家自ら之に當るを要するが如き性質のものであり、又、公衆の經濟的地位を故意にも無意識の間にも左右し得るの地位に在るものたるが爲めに、他の一般の産業に比して遙かに大なる公的性質を有するのであつて、其の經營上に於ける態度如何は社會公衆の利福に甚大なる影響を與ふるが故に官憲は之に對して制禦を加へるのであり、而して交通機關の經營上に於ける態度が公衆に對して最も大なる影響を與へるのは賃率の上に於てであるから、斯かる制禦の一部分として賃率の構成決定上にも乃至は其の適用上にも制禦干涉が行はれるのである。斯くして鐵道に於ては、自由競争に支配せらるゝことの大なる他の一般の生産業や、獨占的地位に在る他の生産業の場合に於けると異なつて、價格決定上に政府の干涉といふ一個の新なる要素が附加せられ參加することになるのである。

鐵道賃率の決定に對する政府の干涉は種々の形を以て行はれ得べく、又、國によつて其の主として採用して居る所を異にするも、大別すれば立法的干涉・行政的干涉・司法的干涉の三種に分けることが出来る。立法的干涉は一部の運輸に對する賃率の指定といふ形を以て行はれることもあり、一定の場合には既定賃率の引下を行ふべしと規定する形式を以て行はれることもあるが、其の主たるものとしては一般的運輸に對して賃率の最高限度を設けることを擧げなければならぬ。行政的干涉は法律の規定に基づいて或る場合に既定賃率の變更を命ずるの形式を以ても行はれ得るが、就中、當事者に於て自由に定めたる賃率を有効に實施せむが爲めには監督官廳の承認を経ることを必要ならしめる所の認可の制度を其の主たるものとする。而して司法的干涉とも云ひ得べきものとしては、法律上には賃率の限度に關して頗る抽象的な規定を設くるに止め置き、其の具體的な實質的内容に關しては裁判所の解釋に委して居る所の、例へば米國の制度の如きものを擧げることが出来る。然し本篇に於ては是等の總てを論ずるの餘地はない。唯、其中の賃率最高限度の制定のみに就て諸國に於ける實例と賃率制禦策としての其

の效果とを論述するに止めやうと思ふ。

二

賃率最高限度の制定は、鐵道會社は運送に對して金幾何の割合を以て報酬を收受することを得とか、賃率は幾何の割合を超過するを得ずとか云ふが如き意味の文言を以て、鐵道會社の合法的に決定し收受し得べき賃率の最高限度として一定の運送勤務に對する一定の金額を法律上に明規し、以て實際の賃率をして之を超過することなからしめるものであつて、此の限度以下に定める限りは如何なる程度に定めるも全然當業者の自由に屬するものである。思ふに此の制度たるや、一方に於ては個々の運送勤務に對して課せらるべき賃率をば當業者をして其の營業の見地よりして欲するが儘に自由に決定せしむるの自由を與へつゝ、他方に於ては斯かる自由の結果として生じ得る不當に高き賃率に對して豫め防止の策を講じ置く所以であつて、政府の干渉手段の中にあつても産業の自由を尊重するの精神に反すること比較的になきものたるが故に、諸國に於て早くから採用する所となつた。即ち英國では、鐵道建設の當初に於ては鐵道をば道路又は運河の發

達したるものと同一視し、個々の鐵道に就て其の建設を許可する法律中に、鐵道會社が其の線路・機關車・車輛等の使用料として課することを許さるゝ最高限度をば貨物一噸一哩につき幾何、旅客一人一哩につき幾何と定めた所の表を添附したのであつて、爾後鐵道の増加するに従て斯かる最高限度をそれ〴〵に規定した法律の數は益々増加し、其の規定の内容も益々複雑になつて來た (H. Mariott, The Fixing of Rates and Fares, pp. 16-19) 又、佛蘭西では千八百四十六年十一月十五日の法律第四十五條に於て、別に定むる命令にて認許せられたる最高限度の範圍内に於て賃率表を作成すべき旨を定め、千八百五十七年並に五十九年に至て六大鐵道に對して定められたる仕様書 (Cahier des Charges) 中その第四十二條に於て此の各運貨客に對する賃率の最高限度を規定して居る。米國でも中西部に於ける農業開發運動の盛んに行はれたる當時に於ては、是等の關係諸州では穀物運賃を低廉ならしむるの手段として賃率最高限度を制定することが流行した。本邦にも、嘗て明治二十二年の私設鐵道條例第二十九條但書中、並に之に代れる明治三十三年の私設鐵道法(大正八年に廢法となる)の五十八條に三等旅客の賃率最高限度が定めてあつた。

其の他の諸國に於ても、此の規定を設けて居るものが少なくない。

賃率最高限度を規定する態様は國によつて多大の相違がある。嘗て本邦に設けられて居つたものは、前記の個所に「下等旅客の賃金は一哩二錢を超ゆるを得ず」とあつた此の一事項のみであつて、それは單に旅客中の而も三等旅客のみに關し且つ距離の遠近等に拘はらない所の頗る簡單なものであるが、佛蘭西の定めた最高限度は貨客双方に就て別々に設けられ且つ可成に詳細に亘つて規定せられたものである。即ち、旅客は大人と小兒とに區別し、動物は數種に分ち、前者は客車便 (grande vitesse) 後者は普通貨車便 (petite vitesse) によるものとしてそれ／＼一人又は一頭一キロメートルにつき幾何と定め、次に貨物に就ては客車便と貨車便とに分け後者を更に四等級に分けて、それ／＼一噸一キロメートルにつき幾何と定める。又、貨車便による車輛類を數種に分けて一輛一キロメートルにつき幾何、死體類の運賃幾何と定める。而も是等の最高限度は各種を通じて悉く通行料と運送料とに分けて別々に規定せられてあり、貨物第四級品の場合には賃率のみならず一定の距離以内に於て課せられ得る賃金額にも數個の階段に分けて最高限度が設け

てあるのである。然るに英國の Railway and Canal Traffic Act of 1888. 並に之に關聯する Railway Rates and Charges Order Confirmation Acts of 1891-2. によつて一大整理が施され各鐵道に對して殆んど同額に定めらるゝに至つた所の賃率最高限度は、貨物賃率に就ては右の佛蘭西の場合よりも更に詳細に亘るものであつて、扱種別を客車便と貨車便とに分け、貨物を數個の部類に分ち、各部類に就て料金を牽引料と發着手数料とに分けて各々其の最高限度を定めるの方法によつて居り、牽引料に就ては貨物を各部類ともに數個の等級に分けてそれ／＼一噸一哩につき幾何と定めるが、此の率は最初の二十哩以内、次の三十哩以内、次の五十哩以内、更にそれ以上と漸次距離の大なるに従て益々低く定められてあり、而して別に加算せらるべき發着手数料をば停車場手数料・積込料・積卸料・覆布料・覆布取外料の諸項に分けてそれ／＼各等級毎に最高限度を定めて居るのである。而して旅客賃率に就てはそれ／＼の法律を以て定められたる各等級一人一哩當りの最高限度の存する外に、Railway Regulation Act of 1844. によつて各鐵道が必ず毎日少なくとも一回は各停車場に停車する三等車連結の列車を兩方向に向つて運轉すべきことを命ぜられ

て居る所の所謂 Parliamentary train に於ては、同法によつて三等客の賃金は一人一哩につき一ペニーを超ゆべからずと規定されて居るのである。

三

賃率の最高限度を定めること斯くの如く詳細を極める場合には、鐵道會社は賃率制定に際して考慮せらるゝ幾多の點に於て超ゆべからざる客觀的・絶對的の限度を示されることになるから、一見したる所鐵道會社が自己の獨占的地位を利用して不當に高き賃率を制定することが有効に抑止せられるかの如き觀がある。然し、果して斯かる效果の充分なるものあるや否やに就ては多大の疑問なきを得ない。如何にも、一旦最高限度を制定する以上は、賃率をして此の限度又はそれ以下に止まらしめるの效果あるべきことは勿論疑なき所であるが、然し此の限度が實際に決定せらるゝ賃率に對じて果して幾何の影響を與へ得るやを考へるとき、其の效果が一見想像せらるゝ程に大なるものでないことを思はざるを得ないのである。

先づ第一に考ふべきことは、政府に於て合理的な程度に最高限度を定めること

が可能であるか否かといふことである。元來鐵道の財政的立場から云へば、個々の賃率は、一方に於ては少なくとも以て費用の總額を償ふに足るの總收入を齎すが如き程度に定めなければならぬから、大體の上から見た所の費用よりも以上に定めなければならず、又、他方に於ては公衆が敢て支拂はむとするが如き程度に定めなければならぬから運送價值よりも以下に定めなければならぬ、といふ事情あるが故に、賃率は自^カからは是等の上下兩限度の中間の或る一點に定められることになる。然るに政府に於て賃率を制禦するに當ては、公衆の負擔を出来る限り少なからしめて而も鐵道を財政上の苦境に陥らしめざることを念としなければならぬから、其の賃率最高限度を定めるに當ては、最少の必要條件としても、之を運送價值よりも低く運送の費用よりも高き程度に定めなければならぬ。然し此の交通價值なるものは人により時によつて其の程度を異にするものであるのみならず、全部の貨客に就て之を外から測定することに可成の困難が伴なう、又、費用とても、個々の小單位の運送貨物に就て計算し難きは勿論、全體の費用總額すらも物價並に營業狀態の如何によつて相違あるのみならず其の數量は事後にあ

らざれば正確に知ることが出来ない。斯くの如きは常に貨客運輸の掌に當りつゝある當業者に於てすら免がれ難き困難である。況んや實際の事情と日常接近して親しみを有することなき政府の側に於ては、此の種の困難は更に大なりとせざるを得ない。既に賃率の上下兩限度を劃する所の運送價值と運送費用との程度を知ることが不充分であるとすれば、賃率の最高限度を定むる最小必要條件をすらも充たすこと能はずして事實上制定せらるゝ所の最高限度は臆斷的にならざるを得ないのである。

既に最高限度が臆斷的に或る程度に定められるとすれば、斯かる限度が有効に賃率を支配し牽制することは到底期待することが出来ない。若し最高限度が比較的運送價值に近く定められたとすれば、貨客數量の擴大能力の大なる限りは、鐵道は自ら進んで低賃率を設くべきが故に、斯かる最高限度は實際に賃率を支配するの力がない。唯、斯かる力があるのは、伸縮力なき僅少の貨客を取扱ひつゝあるに過ぎざる不利。少數の鐵道の場合のみに限られる。若し又、之に反して、最高限度が寧ろ運送の費用に近く定められたとすれば、實際の賃率を左右すること

は出来るけれども、此の効果を大ならしめむとすればするほど益々鐵道の財政的地位を危殆ならしむるの危険を冒さなければならぬ。従て鐵道の改善發達の望まれざるは勿論、其の現状維持さへも危ぶまれ、甚しきに至つては營業の中止を來さしむるに終つて、制禦は所謂角を矯めて牛を殺すの失敗に陥らなければならなくなるのである。

嚴格に云へば、適當なる程度に最高限度を定めることの不可能なるは右の如くであるが、假りに、幸にして之を適當なる程度に定め得たりとするも、運送の費用といひ運送の價值といひ、共に其の分量の一定して居るのは畢竟一時的に過ぎざるが故に、制定の當時には適當であつても事情の變化に伴なつて忽ちに此の最高限度は不適當なものとなつて了ふ。従て最高限度を常に適當なるものたらしめむが爲めには、事情の變化に應じて常に之を變更することが必要になる。然しながら、之が爲めには、政府では常に事情の變化を微細な點まで注視して居なければならぬといふ事實上實現し難き多大の困難あるを免がれないから、最高限度の制定は却て賃率の自然的なる適應性を失はしめて時宜に適する賃率の決定を妨げる

ことにならざるを得ないのである。

事情の變化は、旅客運送の方面に於てよりも貨物運送の方面に於て一層多く起り得る。鐵道に於ては、固定資本が大なる部分を占め費用の大部分が運輸數量の多少に影響せらるゝこと少なき恒常費たるの關係上、運輸數量の増加に伴なつて運輸一單位當りの費用は益々減少を來すの傾向があるが、此の傾向は、旅客運輸の場合に於ては時代の進歩と共に益々増進する所の運送勤務の内容改善に對する要求を充たさむが爲めの費用増加によつて相殺せられ易きに反し、貨物運輸の場合に於ては運送勤務の内容改善に對する要求が旅客の場合ほどに大ならず、加ふるに運送量の増加に應ずべき技術的改良はそれ自身に於て運輸一單位當りの費用を減少せしむるの作用をなすが故に、前記の傾向は更に助長せしめられ易い。斯くて、一度費用との關係から見ても適當と思惟せられ得る程度に定められたる最高限度は、旅客運輸に關しては比較的長年月に亘つて依然として適當であり得るに反し、貨物運輸に關しては年と共に費用から遠ざかり、從て實際に鐵道の定めむとする賃率の程度から益々遠ざかつて、賃率を支配し牽制するの力は益々薄弱を

加へることになり易いのである。茲に於てか、貨物運輸に關する賃率最高限度は一層頻繁に改正の必要を生ずる譯であるが、鐵道會社の側に於ける種々の運動が此の改正斷行に對する可成に重大なる障礙となることは、英國の場合に於て其の顯著なる例を見出すのである。(Cohn, Englische Eisenbahnpolitik, Bd. III. S. 119-121.)

個々の鐵道に就てそれ／＼別々に賃率最高限度を規定するの面倒を取てするとしても右の如き不便困難あるを免がれないのであるが、更に、若し之を單一の法律を以て定めて全國の一切の鐵道に適用すること佛蘭西に於けるが如くする場合には、各鐵道の間に經營上の地位を異にするものあるの點よりして更に新なる一個の困難が生じて來る。此の劃一的の最高限度をして、鐵道會社の存立を危ふからしむることなからしめむが爲めには、經營狀態を異にする幾多の鐵道中に於て最も不利なる狀態に在るものをしてすらも其の營業を維持して行くに充分なるが如き収入を得しめる程度に定めなければならぬが、斯かる程度に定められた最高限度は、比較的優良なる經營狀態の下に在り從て前者よりも一層低い賃率を自ら進んで設け得るが如き諸鐵道即ち大部分の鐵道にとつては、餘りに寛大に

過ぐるものとなつて事實上國內に行はるゝ大部分の賃率に對しては何等の牽制をも行ひ得ざることになる。若し又此の最高限度をば大多數の鐵道に對して賃率制定上に何等かの牽制を行ひ得るが如き程度に定めむとせば之を一層低く定めることを必要とするが、斯くては一部の經營不良なるものに對しては苛酷なものになつて其の經營を更に不良ならしむるのみならず、其の他の鐵道を驅つて少なくとも一部の貨客に對しては此の許されたる最高限度まで賃率を引上げるの舉に出でしめることになり易い。何れにしても一石を以て數鳥を落すの曲藝は演ぜられないのである。

四

以上、吾人は賃率最高限度が實際の賃率を有効に支配するの力を有せざるものなるの點よりして賃率制禦策としての其の價值を判斷して來たのであるが、更に見地を變へて、それは賃率の公平を保證するの力ありや否やの點より見るも、吾人は、賃率制禦策としての其の價值は更に減少することはあつても毫も増加することなきを見出さざるを得ない。蓋し、賃率に對する公衆の要求は、單に其の低廉なら

むことの一事のみではなく、一の賃率と他の賃率との間に適當なる均衡を保たむことも亦等しく重要な、否、商人及び生産者にとつては前者よりも一層重要な事柄であるから、最高限度の制定を適切ならしめむが爲めには必ずや各種の賃率の間に公平に合するが如き均衡を保たしめなければならぬのであるが、此の事も前に述べた所と同一の理由によつて、實際の事情に關與すること少なき政府の制禦に期待することは困難である。假令、法律上に斯くの如き適切な最高限度を定めることが出來たとしても、元來最高限度の制定は單に賃率をしてこれ以上に上らざらしむるの作用あるのみで、賃率をして之より以下の或る一定の點に決定せられしむるの作用を有せざるものであるから、それは、鐵道業者をして各個の賃率をば是等の互に均衡を保てる最高限度と一定の割合を保つが如くに決定せしむるの保證とならない、從て實際に定められる所の賃率をしてそれ自身相互間に均衡を保たしむるの保證とはなり得ないのである。

要するに、賃率最高限度の制定は頗る消極的な制禦策であつて、制禦の目的を達する効果の上から見れば頗る不充分なるを免がれない。故に、賃率を制禦して充

分に公衆の利益を保護せむが爲めには、單に斯かる最高限度の制定のみを以て甘んずることは出來ない、必ずや、之に換ふるに、或は之に加ふるに、他の立法的・行政的・司法的の制禦策を以てするを必要とする。諸國に於て賃率最高限度の制定といふ立法的制禦を行ふ場合には賃率の認可といふ行政的制禦を之に併用するの風あるを見るは思ふに斯かる理由に基づくのである。

慶應義塾の

三田通りの

カフェー

米

幸

堂

電話高輪二二六六

●カルピスとソーダ水

●冷いコーヒーと紅茶

●宴會至便料理と菓子御存じの美味