Title	鉄道賃率制御策としての賃率認可の制度に就いて
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1924
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.18, No.1 (1924. 1) ,p.21- 43
JaLC DOI	10.14991/001.19240110-0021
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19240110-0021

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.

に於ける、色川三中の田制及貨幣制度に於ける、小山田與清の社會制度に於ける、梅辻飛驒守の都市貧民處分問題に於けるが如きは、何れも大に見るべきものであつて、和學者が此等の點に於て我が經濟學に貢獻したることは決して鮮少に止まらないであらう、然れども既に本論の初めに於て指摘したるが如く和學者の意見は兎角偏狹にして日本の外に國あることを知らず、其の對外關係の事に付きては殆んど皆言語同斷の妄説を唱へ、又我が建國の歴史に對する彼等の態度は唯神祕的の傳説を妄信するのみであつて、少しも學者的の研究を爲さざるは我々の甚だ遺憾とする所なれども、又其の半面に於ては前記の特徴を發揮して斯學の發達に多大の貢獻を爲したることは余の斷じて疑はざる所である、余は更らに他日を期し、經濟上の各問題に涉り、和學者各家の意見を細評するの機會あらんことを望む。

鐵道賃率制禦策としての賃率認可の制度に就いて

增井 幸雄

鐵道賃率に對する制禦は、既に鐵道の創成の當時から其の必要が認められ且つ實行せられて來た。所が、賃率の將來に於ける趨向如何といふ點に就いては、思ふに、それが將來益々引上げられるの虞れあることは容易に觀取せられたに拘らず、それが却て低落を來すことあるべき一事に至つては全く感知せられなかつたものゝ如く、又、賃率に關して起り得る弊害が高き賃率中に存することは了解せられて居らなかつたものゝ如くであつて、當初の頃に於ける賃率制禦の眼目は主として其の過當なる引上を豫防するの一事に置かれてあつた。而して此の目的を達するの手段としては、時としては個々の特許狀又は仕様書中に於て此の賃率を一定の額に指定する

の方法に出で、時としては貨率の最高限度を定めるの方法に出でたのである。佛蘭西に於ける初期の鐵道、米國のミシシッピ河谷地方に於ける鐵道等に於ては前者の手段が用ひられ、英國及び本邦等に於ては後者の手段が採用せられた。本邦に於ける鐵道の特許狀としては、幕府の關老小笠原壹岐守が慶應三年十二月二十三日附を以て米國使臣館書記官 Portman に對して江戸横濱間の鐵道の建設經營を特許した時に與へたものを以て嚆矢とするが、其の特許狀たる所謂「規則書」の第六條には、「若蒸氣車ニテ運送之荷物並往來之旅客ハ相當之貨銀可拂尤モ英國亞國之蒸氣車ヨリ二割五分之高ヲ不越事」と記載して居るのである（鐵道省發行「日本鐵道史上卷、八頁」）。（猶ほ、此の特許は大政奉還後の下附に係るものであつて越權の所置に）

然るに、鐵道經營に相當の年數の經驗を積んで見ると、一方では、或は運輸量の増加により、或は設備の改善により、或は是等双方の事情によつて費用の低落を來し、從て又既定貨率の低落が可能となつたのみならず、他方では多數の建設を見たる鐵道相互間の競争によつて既定貨率の引下が必要ともなつて來て、茲に始めて貨率指定の不合理なことや貨率最高限度の制定の無効なことが明かに感知せられ、

且つ、制禦を要する新なる弊害が從來考へられたとは反對の方向に於て發生を來したことが感知せられた。而して、茲に改めて貨率に一層大なる伸縮性を與へむとするの目的を以て新なる形式の制禦策が講せられるやうになつた。貨率認可の制度が即ち是れである。佛蘭西に於ては、千八百四十年に Paris et Orléans 並に Paris et Rouen の兩鐵道會社に對して與へた仕様書中に始めて、政府の認可の下に既定貨率の引下及び變更を許す旨の一條項が挿入せられた。（De Lempdes, De l'établissement et de l'application des Tarifs de Chemins de Fer. 1897. p. 75.）本邦に於ては、明治十四年十一月十一日附を以て工部卿より本邦最初の私設鐵道たる日本鐵道會社に與へたる特許條約書第十六條に於て、旅客及び荷物ノ運送貨……ハ工部卿ノ許可ヲ得テ之ヲ定ムベシ」と規定したのが此の制度の權輿である。（日本鐵道史上卷、七〇一頁）。而して此の認可の制度は、單に日佛の兩國に於て爾後私設鐵道に對する貨率制禦策として依然今日に至るまで採用せられて居るのみならず、其の他の諸國、例へば普魯亞・バイエルン・サクセン・埃太利・瑞西・白耳義・和蘭・露西亞その他に於ても等しく採用せられたのである。（E. Ulrich, Traité général des tarifs de chemins

de fer. 1890, pp. 167-83; 184-5; 310, 314; 348; 370; 450-1; 476; 517; 524-5, 531-4. 等參照)

賃率認可の制度は、之を概言すれば、鐵道會社をして自由に賃率の作成を行はしめるけれども此の賃率を實施せむが爲めには先づ政府の承認を経ることを要すとすの制度である。

然し、此の認可を経るの義務を命ずる方法は國によつて必ずしも其の趣を同じうして居らないのであつて、政府は賃率認可權をば個々の鐵道に對する特許狀中の規定によつて各別に保留することもあり、鐵道法規中の規定によつて一般の鐵道に對して包括的に之を保留することもある。鐵道の初期に於ては多くは一般に適用せらるゝ鐵道法規を缺けるが爲めに個別的な特許狀中に於て之を保留するを常としたが、後に鐵道法規の生ずるに及んで法律の規定を以て之に代へるの風を生じた。

又、此の認可權の適用範圍も國によつて必ずしも同一でない。其の最も簡單にして範圍の狭少なものは、千八百七十三年にメクレンブルグに於て採用せられたる制度、即ち、賃率の或る一方向に向つての變更特に或る程度以上への引上の場合に於てのみ認可を経るを必要ならしめるの制度であらう。同國に於ては、此の年に、國有鐵道を私設會社に賣却するに際して、他の諸權利を保有すると同時に、賃率をば此の賣却當時に於ける賃率以上に引上げる場合には政府の認可を経るを要する旨を規定したのである (Ulrich, op. cit., p. 186.)。又、賃率の制定に際して認可を経るを要する旨を規定することがある。前に記した如く、其の第十六條に於て簡單に「旅客及荷物の運送賃……ハ工部卿ノ許可ヲ得テ之ヲ定ムベシ」と書いて居る所の日本鐵道に對する特許條約書の如きは是れである。茲には「許可ヲ得テ」であるが、それは認可を得ての意であると解せられる。又、此の「定ムベシ」とあるのは最初の制定のみの意であり従つて改正の場合を含まざるや否やの點は明白でないが、思ふに、改正は改正賃率を包含せる全賃率表を新に全體として制定したものと見做して、全部を一括して認可を経るを要することとしたもの、如くに解せられる。然るに近來諸國に於て見る所の規定には、明かに賃率の制定並に變更をば總べて認可を要するものと定めて居る。例へば、佛蘭西に於ては、千八百四十六

年十一月十五日發布(千九百一十一年三月一日改正)の鐵道取締法(Règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer.)に於て「凡そ賃金は其の性質の如何を問はず、總べて工部大臣の認可に基づくにあらざれば會社に於て收受することを得ず」(第四十四條第一項)と定め、千八百五十七年並に五十九年に所謂六大鐵道に對して定めたる仕様書中に於て「千八百四十六年十一月十五日の法律の規定に從つて監督官廳の認可を得るにあらざれば、變更せる賃金を收受することを得ず」(第四十八條第三項)と定めて居る。又、本邦に於ては明治十八年十二月二十六日附の、坂堺鐵道築造並に營業許可ニ付命令書には、「乗客及荷物ノ運送賃……ニ關スル諸規則ヲ定メ若クハ之ヲ改正セントスルトキハ之ヲ詳記シ當廳ノ認可ヲ得テ履行スベシ」(第十六條)と記して居るのである。(「日本鐵道史」上卷、七六六頁)。

賃率認可の制度は、之のみを單純に定めることもあるが、又、最高限度の制定と併用することもある。即ち、後者の場合には、一方に於ては最高限度を定めて賃率を是れ以上に定めることを禁じつゝ、他方に於ては此の限度以下に定められたものでも總べて制定及び變更に際して認可を必要とする旨を規定するのである。佛

蘭西の現行制度は是れであつて、前に引用した如く鐵道取締法の第四十四條第一項に於て賃金は總べて認可を経るを要する旨を定め、同法第四十五條に於て「前條第一項の規定を實行せむが爲めに、會社は、仕様書によりて公認せられたる最高限度の制限以内に於て其の旅客・動物・商品及び種々の物件の運送に對して收受せむと欲する賃金の表を作成し、同時に之を工部大臣……に送附すべし」と記して居る。又本邦に於ても、明治二十年五月十八日發布の私設鐵道條例に於ては「旅客及貨物ノ運賃額又ハ運輸規程ヲ定メ若クハ之ヲ變更セントスルトキハ鐵道局長官ノ認可ヲ受クベシ、但シ下等旅客運賃額ハ一哩ニ付金一錢五厘ノ割合ヲ超過スルコトヲ得ズ云々」(第二十九條)と定められ、明治三十三年に此の法律に代つた私設鐵道法に於ては、一層詳細に、且つ一層廣汎なる範圍に亘つて規定せられたのであつて、即ち第五十七條第一項に「會社ハ旅客及荷物ノ運賃ヲ定メ主務大臣ノ認可ヲ受クベシ、之ヲ變更スルトキ亦同シ」と定め、同第五十八條第一項に於て「下等旅客運賃額ハ線路ノ距離一哩ニ付金二錢ノ割合ヲ超過スルコトヲ得ズ、但シ二哩未滿ノ哩數ニ對シテハ其ノ一人ノ運賃額ヲ金四錢マデニ定ムルコトヲ得」と定め、且つ、第五十九

條に於て、會社ハ運賃ノ割引ニ付テハ豫メ一定ノ準則ヲ定メ、主務大臣ノ認可ヲ受クベシ、之ヲ變更スルトキ亦同シ、準則ニ依ラザル運賃ノ割引ハ各場合ニ付認可ヲ受クベシと定められたのである。

三

斯く、賃率認可の制度は、其の適用範圍を或は廣く或は狭く定め、又、或は單獨に用ひ或は他の制度と併用する等、種々様々なる形を以て諸國に於て採用せられて居るが、此の制度は抑、賃率制禦の策として果して如何なる價值を有するものであるか。吾人は、此の點を考へる前に先づ、政府の保留する此の認可權は法律上に如何なる權能を包含して居るものなるやの點を考へて見なければならぬ。

認可權の實質的内容は、之を數言を以て云へば、賃率を制定し變更するの發意は鐵道會社に屬するも、之が實施を否認し得るの權能は政府に於て保留するものである、と云ふことが出来る。(Aucoc, Les tarifs de Chemins de fer et l'autorité de l'État, 1880, p. 15.)

政府の權能は、單なる登記の處理でもなく、届出の受理でもなく、實に否認の權を

も包含して居る。此の否認は、法律上の理由によつて行はれ得るものなることは云ふまでもない。詳しく云へば、若し認可を受けむが爲めに提出せられたる賃率が、會社成立の母たる特許狀中の條項に違背して居ること例へば指定最高限度を超過するとか特許狀全體の精神に違背して居るとか云ふが如き場合、並に、其他の法律の規定又は精神に違背して居るが如き場合に於ては、政府に於て之が認可を拒絶するを得ることは勿論である。然し、政府の權能は、賃率の合法性確認の一事のみに限られて居るのではなく、他の一般的理由によつて其の利、不利を判斷することも出来るのである。當初佛蘭西の鐵道會社の間に於ては、提出したる賃率が特許狀の條項又は精神に合致する限りは政府は必ず之を認可しなければならぬものであるとの意見を固執したものであるが (De Tempdes, op. cit., p. 100.) Rouher 氏が千八百五十七年四月二十四日に佛蘭西の上院に於て述べたるが如く、鐵道會社の提出せる賃率をば、一國の商業にとつての全般的利害の見地よりして、並に、商業取引を支配すべき健全なる公正の見地よりして検討審査せむことは、當然政府の權能に屬するのであつて (Aucoc, op. cit., p. 23.) 賃率を認可するの權を有

する政府は、賃率をば之によつて影響を受ける所の種々なる利害の見地よりして其の制定變更の時宜に適するや否や、公正の義に叶ふや否やを判断して、認可不認可を自由に決することが出来るのである。

然しながら、認可の權能は、提出せられたる賃率表を全體として一括して是認するか否認するか、の何れか一方を爲し得るに限られて居るのであつて、其の一部分を是認して他の部分を否認するの權能はなく、又之に修正を命ずるの權能もない。尤も、實際に於ては、政府が鐵道會社に對して其の提出せる賃率中に於て不當と認め、個所を指摘し、此の點を特定の形態に改訂するにあらざれば認可せざるべき旨を傳へることがある。佛蘭西に於ては殆んど常に此の方法が行はれて居る(Colson, *Abregé de la législation des chemins de fer et tramways*)。然し此の場合に於ては、政府の此の意思を採用すると否とは鐵道會社の自由に屬するのであつて、指示せられたるが如くに改訂を加へることを得策と判断すれば改訂を加へ、改訂を加ふるの意思なき場合には從來の賃率を繼續するか又は別に新なる賃率を再度制定するの勞を取るべきのみ。要するに、賃率に對する政府の權能は消極的なるものに過ぎ

ないのである。

四

認可權の内容が右に述べたるが如きものであるとすれば、賃率制禦策としての其の効果は自ら明かにせられる。

先づ第一に考へられることは、此の制度の下に於ては鐵道會社の利益も公衆の利益も共に保護せられるといふ點である。如何なる賃率が鐵道會社にとつて最も利益ありやといふことは鐵道會社自身が他の何人よりも最も能く之を知つて居る。故に、賃率の制定變更をば全然會社自身の發意に出でしめ且つ其の限度に就いて何等の束縛をも存せしめざるによつて、此の制度は會社の利益を擁護するに充分である。蓋し、政府は、已むを得ざるの費用増加に基づく適度の賃率引上を是認するに吝ならざるべき筈なるが故に、會社にして不當の利を貪るか又は公益を害するが如き態度に出でざる限りは、概ね認可を得ることが出来る筈だからである。然るに一方、鐵道會社は自己の利を追ふに急にして、賃率をば違法ではなくとも經濟上に不利あらしめるが如くに制定し變更することもあり得る。

例へば、最高限度の定めなき場合には、不當に高き賃率を定めるとか、又は、最高限度の定めの有無に拘らず、可成に低くはあつても、而も公衆の利益に反するが如くに賃率を定めることがあり得る。然し斯かる場合には、政府に於て其の然るを認むる限り、之を認可せざるべきが故に、此の點に於て公衆の利益は優に擁護せられることになるのである。

第二に考へられることは、賃率認可の制度は、賃率最高限度の制定を行ふ場合よりも一層容易に賃率を妥當なる程度に維持せしむるの役に立ち得るといふ點である。既に別の論文に於て述べて、たるが如く、第十七卷第五號「鐵道賃率制禦策としての最高限度制定に就て」特に、五二頁以下「假令最高限度を定めるとしても、之をば多數の鐵道の實際に定めむとする賃率を有効に牽制し得るが如くに定めることが出來ない、又、一度は適當な程度に定め得たりとするも、時の経過に伴なつて頗る不適當なものとなる、特に貨物賃率に於ては兩者の隔りは年と共に加はるの傾向あるものであるが、而も此の最高限度を急速に變改することは頗る困難である。然るに、認可の制度の下に於ては、賃率を制禦する標準として何等變改し難き一定

の客觀的尺度を存して居る譯ではないから、一方に於ては、必要已むを得ざるの引上を行はしめむとするに際しても、調査の時間あるのみを以て其の目的を果すことが出來、他方に於ては、引上率を過大と認めたる場合には、之を不認可とし又は此の點の改訂を條件として認可するの意思を表明することによつて引上率を適當の程度に止めしめることも出來て、比較的短時間の間に鐵道と公衆との双方にとつて利益の擁護を受けしめることが出来る。最高限度を制定するのみなる制度の下に於ては、此の限度以下に止まる限りは、運送の費用と價值とに比較して不當に高き賃率の實施せられることを防ぐに途がないのである。

第三に考へられることは、賃率認可の制度を以てすれば、最高限度を制定する場合よりも一層容易に公平なる賃率を定めしめることが出来るといふ點である。鐵道賃率に望まじきことは、其の妥當低廉の一事のみではなく、種々の貨物・種々の人々・種々の地方に適用せられる賃率の間に適當なる權衡を保つて居るといふことも等しく必要である。總べての事情が等しい場合には、總べて賃率は均一なるべく、事情に相違がある場合には、此の事情の相違に比例せる程度の相違を賃率上

に表はして居らなければならぬ。所が、最高限度を制定するの制度の下に於ては、總べての賃率が此の最高限度以下に止まる限りは相互間に適當なる權衡を失へる不公平なる賃率の實施せられることを防止することが出來ない。唯、認可の制度の下に於てのみ、政府の見て以て不公平なりとする改正賃率の認可を拒絶することによつて、其の時々事情に照して適當と判斷せられる賃率の實施を保證し得るのである。

第四に考へられることは、賃率認可の制度の下に於ては賃率制度をして消極的ながらも一國の國家的政策に副ふが如くならしめ得ること、少なくとも國家的政策を裏切ることなからしめ得ることである。鐵道會社は賃率を定めるに當つては如何にして收益を大ならしむべきやに腐心するものであつて、此の目的に副ふ限りは其の實施の結果が一國全體の利益又は國家的政策に如何なる影響を與ふべきやといふが如きことを毫も考慮することがない。故に、運輸状態の如何によつては標準的なる普通賃率の外に幾多の例外的なる特別賃率を設定するの舉に出でるとが少なくないが、而も其の結果が公益又は國策と相容れないといふが如

きことも屢あるのである。例へば、競争の行はれる場合には其の地方の賃率を下して他の地方よりも特惠するに至ることがあるが、斯くの如きは國內の發達を偏頗ならしめるの虞れがある。又、隣接せる外國の鐵道と競争し又は水路上の運送と競争せむが爲めに特に低廉なる輸出貨率・輸入賃率・通過賃率等を設けて是等の部類の運輸を特惠することがあるが、斯くの如きは外國の消費者をば内國の消費者よりも比較的有利な地位に立たしめることとなる、特に輸入賃率の如きは、保護關稅の設けある國に於ては、其の普通内國賃率よりも低廉なると同一程度に於て商業政策・關稅政策を裏切ることになる。斯かる弊害は、一部の賃率が特に低廉なるが爲めに生ずるものであるから、賃率の騰貴を防止するの效あるに過ぎざる最高限度制定の方法を以てしては素より之を防止することが出來ない。けれども、認可の制度の下に於ては、單に斯かる賃率の實施を拒否するの一事のみによつて能く之を防止することが出來るのである。尤も此の制度の下に於ては、鐵道會社の定める賃率をして積極的に國家的政策に順應して其の達成に寄與する所あらしめむことは不可能であるが、少なくとも、退いて之が妨害となることなから

しめることは出来るのである。

終りに、此の制度は、或る場合には必ず採用しなければならない必要があるといふことを指摘して置きたい。それは、例へば政府に於て、鐵道會社の經營に對して利益保證を與へるといふが如く、一定の補助を與へて居る場合に見る所である。蓋し、政府の與ふる利益保證に意を安んじて、會社財政上に生じ來るべき結果如何を顧みずして無法なる競争を行ひ又は、不當に低廉なる賃率を定めるといふが如きことあらば政府の保護は悪用せられて毫も其の元來の目的に副はないこととなるからである。

五

賃率認可の制度には、少なくとも右に述べたるが如き効果はあるけれども、同時に此の制度にはそれに特有なる缺點の存するものがある。吾人は其の主たるものとして二つの點を挙げなければならぬ。

第一には、政府の側には、認可を與へると拒否するとの境を決すべき確定せる客觀的標準を存せざるが故に、其の決裁は、兎角憶斷に陷るの虞れがあるといふこと

である。元來妥當なる賃率なるものは、嚴格に云へば、何等一定の高に確定せるものではなくして、交通の價值と交通の費用との變動を來すにつれて、時に一層高いものが妥當なものとなり、時に一層低廉なものが妥當なものとなるのであるから、妥當ならむが爲めには、賃率は、事情の如何によつて或る程度までは屢、上下に變動を來す所の弾力性を有して居なければならぬ。賃率認可の制度は、恰かも賃率に必要な此の弾力性を與へることは出来る。然し此の妥當なる程度は、事情の如何によつて不定であり、時の經過につれて常に幾分づゝ上下に移動するものであるから、之に照らして以て認可と不認可とを決すべき標準を捉へることが出来ない。假りに一定の時に於ける靜止状態に在る鐵道を取つて考へても、鐵道經營の實際に携はらざる政府に於て適切に此の妥當の程度を捉へ得るや否やは大に疑問としなければならぬ。或は云ふ者があらう、政府自身が國有鐵道を經營しつゝある國に於ては、此の方面で得たる知識を以て認可の標準を定めることが出来るであらうと。此の言には、如何にも一應の理由はある。然しながら、國有鐵道と制禦せられる私有鐵道とが異なる事情の下に在る場合には、前者に就いて得た

る知識は、幾分の助けにはなり得やうとも、之を以て其の儘に後者を判断するの役に立てることは出来ない。國有鐵道が一般的の運輸を目的とする普通鐵道であり私有鐵道が地方的運輸を目的とする地方鐵道である場合の如きに於ては、特に然りとするのである。故に、假りに政府の側に何等腐敗瀆職等の如き事實なき場合に於ても、此の相對的な無知といふ事實ある以上は、政府の判断は、若し何等か適切な具體的の材料に基礎を置かうとする場合には、勢ひ鐵道會社の意見に支配せられることになり、若し又何等適切なる材料に基礎を置かずして、獨自の意見に依らうとする場合には、全然憶斷的とならざるを得ないのである。

賃率認可の制度に免がれざる第二の缺點は、此の制度が賃率を妥當公平な途に就かしめむとするに當つて、僅かに消極的に作用するのみで、毫も積極的に作用することが出来ず、従つて不充分たることを免がれないといふことである。換言すれば、事情の變化によつて現行賃率が自然的に高きに過ぎ不公平に過ぐる賃率となり了つた場合に於ても、鐵道會社に於て賃率引下を企て、認可を請求し來るゝるにあらざる限りは、之を適當なる程度にまで引下げしめるの途がないといふことである。

とである。不當に高い賃率、不當に低い賃率、又は不公平なる賃率を、新なる制定により又は變更によつて定めやうとすることを、其の瞬間に於て防止することは、認可の制度によつて、其の目的を果たすことが出来る。けれども、一たび認可を與へた以上は、假令事情の變化によつて賃率が自働的に不妥當、不公平なものとなるに至つた場合に於ても、先きに與へた認可を取消することは出来ない。假りに、例へば佛蘭西に於て假認可を與へるの制度に於けるが如く、一旦與へた認可を特定の手續によつて取消することが出来るとしても、其の認可が從來の高賃率を低減したるものに係る場合には、認可を取消しても賃率を一層妥當ならしめるの目的を達することは出来ない。況んや其の認可が、賃率の變更に係るものでなくして新なる制定に係るものたる場合には、認可の取消は、單に一時鐵道會社の營業を停止せしめるに終るに過ぎない。或は、物價が大體に於て騰貴の一方面に向へる近來の趨勢に鑑みれば、爾後賃率引下の可能性を生ずるが如きことなかるべきが故に、假令認可を取消することが出来ないとしても、爲めに賃率制禦上に失ふ所はないであらう、と考へる者があるかも知れぬ。然しながら、既に述べたるが如く、第十七卷第五

號、五六頁、旅客運輸に於てこそ費用が年々に昂騰するか、又は其の低落の程度が少ないといふ傾向はあつても、貨物運輸に於ては費用は年と共に低落に向ふの傾向あるものなるが故に、物價にして著しき騰貴を來さざる限り、妥當な賃率にも幾分の低落を來さざるを得ざる場合が発生する。従つて、賃率の引下を行はしめ得るの途の開かれて居ることが必要になるのである。此の點に就いては、或は、最近數年間を除くの外は、過去に於て鐵道の賃率が漸次低落の趨勢を辿つて居つた一事を援用して、鐵道會社は賃率引下の可能性を生じた場合には假令強制的の手段の存するものなくとも自ら進んで賃率引下を行ふものであると考へる者があるかも知れぬ。然し、斯くの如きは正當なる考とは云ふことが出來ない。蓋し、運輸量の増加の見込なき場合、費用の低落が大量輸送より生ぜずして技術的進歩に基づく場合に於ては、事、必ずしも斯くの如くなるを得ないからである。現に佛蘭西に於ても、引下の可能なる場合には鐵道會社に對して引下を強制せむが爲めに、鐵道會社の代表者、商務大臣の任命する商業會議所の代表者、並に政府の指命する其の他の者を各々同數づゝ出して一の委員會を組織せむとするの提案が行はれた

ことがあつたが、其の際に鐵道會社側が之に参加せむことを極力拒絶したるが爲めに不成功に終つた例があるのである (L. Leygue, *Chemin de fer. Notions générales et économiques*, p. 284)。斯くの如くなるが故に、賃率認可の制度の下に於ては、賃率の低落を來さしむべき積極的な可能性の存しないことを以て、此の制度に附着する一個の缺點と認めなければならぬのである。

六

然しながら、賃率認可の制度に存する右の缺點は、全然緩和又は回避することの出來ないものではない。

賃率の妥當公平なるや否やを決するの標準を政府に於て適切に知ることが出來ないといふ第一の缺點は、一方に於ては當該鐵道會社をして賃率變更の趣意を提出せしめて之を審重に研究することとし、他方に於ては荷主、商業會議所等の意見を徴するか又は是等の人々を包含する賃率諮問委員會を設けて其の意見を聽取することとして、以て衆知に助けられる場合には餘程緩和せられることが出來る。佛蘭西に於ては、政府に於ける認可の手續として、先づ商業會議所の意見、監督

官の調査意見、土木會議の調査意見等を徴することに規定せられて居るが爲めに、實狀に關する無知に基因する憶斷・專恣の弊は極めて少なきを得て居る。然し本邦に於ては、大多數の場合には認可請求の趣意書と監督官廳自身の調査考量とに基づいて認否を決定するのであつて、商業會議所その他の意見を徴することは極めて稀に見る所であるから、未だ大に改善を加ふべき餘地があるのである。

次に、貸率の低下を來さしめる積極的な可能性が缺けて居るといふ第二の缺點に就いては、之は認可制度の運用によつて除去又は緩和することは出來ないのであつて、必ずや他の制禦手段を併用するの必要がある。若し一方に於て最高限度の定めを行つて居る場合に於ては、此の限度を努めて漸次に引下げることとすれば之によつて貸率低下を可能ならしめることも出來やうが、然し此の最高限度の引下は政治上の理由からして困難でもあり、又、懸て事情の變化につれて再度引上の必要を伴なつて來るから立法上にも煩雜と困難がある。故に、認可制度の缺點を補ふ爲めには、貸率引下の可能となつた場合には政府に於て之が引下の實行を命令し得るの權能を保留するを以て優れりとするのである。埃太利に於て、鐵道

の純収益が投入資本の一割五分を超過するに至つた場合には政府は貸率の引下を命ずるの權能を有すと定めて居るが如きは、収益制限の程度が、交通機關の公的性質から見て稍、高きに失するの觀がないではないけれども、而も、此の程度を適切に定め得たる場合には、斯かる制度は以て充分に認可制度の此の缺點を補ふことが出來るであらう。本邦に於ては、地方鐵道並に軌道に對して貸率認可の權限は政府の手に保留せられて居るけれども、地方鐵道法第二十一條、軌道法第十一條、最高限度の定めもなければ収益制限もないから、鐵道會社に引下の發意なき限りは貸率の引下を來し得るの途が開かれて居らない。尤も、主務大臣又は監督官廳に於て公益上必要ありと認むる場合には運賃料金等の變更を命ずることを得、前掲法條第二項と定められてはあるが、之は寧ろ非常時に於ける貸率引下の命令權を意味するのであつて、平時に於ける収益過大の場合のそれを豫想するものではない。既に一方に於ては地方鐵道に對して補助を與へて居るのであるから、他方に於て之に収益制限を行つて、さらでだに普通鐵道よりも高率なる其貸率に引下の途を開いて置くことは、正常なことでもあり、又必要なことでもあると考へられる。