

Title	鉄道賃率の妥当性に就いて
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.3 (1924. 3) ,p.305(1)- 330(26)
JaLC DOI	10.14991/001.19240314-0001
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19240314-0001">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19240314-0001</a>

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.

慶應義塾の

三田通りの

カフェー

米華堂

電話高輪二二六六

●カルピスとソーダ水

●熱いコーヒーと紅茶

●宴会至便料理と菓子御存じの美味

三田學會雜誌

第十八卷

第三號

論說

鐵道賃率の妥當性に就いて

増井幸雄

鐵道賃率に就いて生じ得る弊害は其の數の少なからざるが中にも、賃率そのものが高きに失することの如きは其の最も甚しきものゝ一に算へられ得る。然るに、此の賃率苛重の弊は、政府の制禦なき場合には常に實現し得る充分なる可能性を有して居る。競争の行はるゝ場合にも、獨占の場合にも。

鐵道は他の鐵道又は他の交通機關と現に競争して居ることがある。假令積極的に競争して居らなくとも、競争は暗黙隠然たる間に行はれて居り、當事者の意思如何によつては一轉して積極的な競争の出現を見得るの狀態に在るものである。而して、一たび競争の積極的に行はるゝに當つては、鐵道は其の目的の達成に資する有らゆる手段を盡して餘さず、特に貨率の公然又は秘密の引下を行ふことの如きは最も好んで採用せらるゝ所となるのであるが、而も、斯かる競争手段は全線に亘つて採用せられること少なく、多くは少數の競争地點相互間のみに限られる。従つて多數の中間無競争地點に於ては前者による損失を恢復せむが爲めに運賃率を却て引上げるの舉に出でることすらある(拙稿、本誌、十六卷九號「鐵道と運送上の競争」。十六卷十二號「鐵道に於ける競争の手段と原因」とに就いて)。十七卷四號「鐵道經營の獨占的傾向に就いて(等、參照)」。斯くして、競争の行はるゝ場合に於てすらも、多數の地點に於ては法外に高き貨率の行はれることがあるのである。

然るに、此の競争は、實際に於て積極的に行はれる場合には頗る激烈を極めるけれども、それは決して水漬することなく、自然に放置すれば概ね早晩、競争が放棄せられるか又は何等かの形に於ける競争制限の策が講せられて、茲に獨占的性質が現はれて來る(拙稿、本誌、十七卷四號「鐵道經營の獨占的傾向に就いて(參照)」。二つ以上の交通機關を利用し得るの地位に在るが如き地點に於てすら既に然り。況んや、僅かに一個の鐵道しか利用するを得ざるが如き地點に於てをや。斯く、鐵道が獨占的地位に在るの結果は、獨占價格形成の理法に従つて最大の収益を擧げ得るが如き苛重な貨率が定められ得ることになる。勿論、苛重甚しきに至らば運輸量の減少を來すの傾向はあれど、而も、交通需要は結局満足せられずに終ること頗る困難であり、従つて運賃の高きが爲めに運輸量に減少を來すの程度は意外に少なきものがある。獨占の場合には可成に苛重なる貨率の定められ得ること多言を要せずして明かである。

斯くの如く、鐵道が競争の場合にも獨占の場合にも貨率苛重の弊を生み得るものとすれば、個々の運送需要者の利益の爲めに、延いては社會全般の利益の爲めに、之が制御を行ふの必要あることは云ふまでもない所であつて、鐵道の全部を國營とすること能はずして少なくとも一部は私營に委するの已むを得ざるものがある

以上、何れの國に於ても貨率制禦の目的を以て種々の手段を講じて居る。即ち、本邦では、私營鐵道をして貨率を自由に定めしめ、政府に於て之を認可したる場合に於てのみ實施することを許すの策を採つて居る。歐洲戰亂以前の奧太利では、鐵道の收益が一定の限度を超えた場合には貨率の引下を行はしめることにして居つた。英國では、戰前には各鐵道に對してそれ〴〵に貨率最高限度を定めてそれ以上に上らざらしめて居つたが、戰爭後は之に加へて、收益が或る標準額を超えること一定の割合以上に上る場合には貨率を引下げしめるとにして居る。而して佛蘭西に於ては、貨率の最高限度を定めると同時に、貨率認可權を保留するの策を採つて居る(拙稿、本誌十六卷一—五號、英國の新鐵道政策、特に四號三〇—三八頁及び五號五九頁以下)。十七卷五號、鐵道貨率制禦策としての貨率最高限度制定に就いて。第十八卷一號、鐵道貨率制禦策としての貨率認可の制度に就いて(等參照)。然るに、米國の行ふ所は是等の諸國のそれとは稍々その趣を異にして居る。各州の内部に於ける運送に對しての運賃に就いては、之が制禦の權能を有する各州の立法部又は鐵道委員會、公益事業委員會等が貨率最高限度を設けるの策を採つた

ものも少なくなかつたが、各州間に跨がる運送に對しての運賃に就いては、之が制禦の權能を有する聯邦政府は諸國の慣行と異なる制禦法を採つた。千八百八十七年の An Act to Regulate Commerce 即ち所謂 Interstate Commerce Act に於て、英國のコンモン・ローの法理を其の儘に取つて「Vanderblue, Railroad Valuation, p. 1.」旅客及び財産の運送勤務……に對して課せらるゝ料金は總べて妥當且つ正當たるべし……(第一條第三項)と規定し、此の規定の勵行をば、同法の運用を司る州際商業委員會 (Interstate Commerce Commission) に委したること、即ち是れである。然るに、同法では、貨率の限度に關して單に抽象的に「妥當且つ正當たるべし」と規定するのみで、如何なる程度のものが所謂妥當且つ正當なものであるかに就いては毫も明示する所がない。故に、數十萬哩の私設鐵道を有する米國に於ては、貨率の妥當性といふことが鐵道政策上に於ける一大重要問題となつて居るのである。

然し、此の妥當性の問題は單に米國にとつてのみ實際問題として重要であるのでなく、實は他の何れの國の場合にも當て徭め得られる一般的の重要問題を爲して居るものと云はなければならぬ。何となれば、妥當なる貨率なるものは、何れ

の國の鐵道に於ても實現せられなければならぬものであり、従つて、私營鐵道に對する賃率制禦の目標とせられ得べく、又、國有鐵道の經營に於ても理想として保持追求せられ得べきものに外ならないからである。思ふに、運送需要者が賃率の出來得る限り低廉ならむことを欲することは云ふまでもない所であるが、假令如何に低廉を欲すればとて、既に鐵道の側に於て運送の爲めに費用を支出しつゝある以上は此の費用を無視してまでも無制限に低廉ならしめむことは望んで得られない所であるから、出來得る限り低廉ならむことを欲する彼等の希望は、自ら、賃率の相當な程度に在らむことを欲するの希望と變じて來なければならぬ。繼つて鐵道の側を見るに、賃率が出來得る限り高く維持せられ得むことは素より彼等の希望する所ではあるが、賃率餘りに高ければ競争者の出現を招き、一部の有利なる運輸の減退を來すの虞れあるのみならず、世間の非難を招いてまでも高賃率を維持せずとも、終局の目的たる利潤の減少消滅を來さざる限りは賃率そのものを低く定めても差支ない筈であるから、出來得る限り賃率を高く維持せむとの彼等の希望も自變らじて、相當の利潤を生せしめ得る限りは、賃客の増加を來すの望みある相當な程度に維持せむとの聰明なる希望とならざるを得ない。而も此の程度の賃率ならば、鐵道にとつては益々線路の延長、設備の擴張、營業方法の改善を行ふの刺激となるに不充分なることなく、公衆は益々其の澤に浴して、社會全般の發達は支持せられ促進せられることになる。果して然らば、此の相當な程度の賃率さへ維持せらるれば、運送需要者の側に於て不満を感ずべき正當な理由はなく、又、鐵道の側に於ても不足を感ずべき理由はない、而して社會全般の發達の上から見ても以て満足し得るものとしなければならぬ。然るに、此の相當な程度の賃率とは、實に妥當な賃率そのものに外ならない。茲に於てか、賃率の妥當性なるものは、賃率に對する一般的普遍的の要求として、米國の事情を離れて考へても頗る重要な問題となるのである。

然らば、妥當なる賃率とは如何なる賃率であるか。云ふまでもなく、それは不當ならざる賃率である。詳しく云へば鐵道にとつて不當ならず、運送需要者にとつて不當ならざる賃率である。鐵道にとつては、是認せられ難き程に不利ならざる賃率であり、又、運送需要者にとつては、一個の賃率に就いて見れば苛重に過ぎざる

賃率であり、之れと他の賃率との比較を考ふれば均衡を失する程に差別せられざる賃率であると云ふことが出来る。然し、斯く抽象的に云ふだけでは、具體的の數字を以て表はさるゝ賃率を見て其の果して妥當なるや否やを判断することは出来ない。此の判断を行ひ得むが爲めには、必ずや何等かの據るべき具體的の標準が示されなければならぬ。然しながら、妥當と云ひ不妥當と云ふ、畢竟それは程度の問題に過ぎないのみならず、其の關係する所は頗る廣汎なる範圍に亘るか故に、據つて以て妥當性を判断し照らして以て妥當性を論結すべき唯一無二の標準を示すことは出来ないのであつて、妥當性を判断するに當つて斟酌考量すべき種々の事情を舉示し得るに過ぎない。斯かる事情は果して如何なるものなるか、運送需要者の側に就いての考察は別の機會に譲るとして、今は鐵道の側のみに就いて考察して見やう。

## 二

賃率が鐵道にとつて妥當なるや否やを検するに當つて、取り得る途が二つある。個々の賃率そのものを取つて直接に其の當否を検するか、或は、全輸送量に基づく

全収入が鐵道にとつて妥當なるや否やを検することによつて間接に賃率の當否を判するかの二途、即ち是れである。先づ前者の途を取つて見やう。

或る一個の賃率が、鐵道にとつて不當に高きや、又は不當に低廉なりやが問題となつた場合には、其の妥當性の判断が、此の問題の賃率と他の賃率との比較によつて行はれることがある。即ち、時としては、右の賃率をば此の鐵道と出來得る限り類似の事情の下に在る他の鐵道の同種賃率と比較し、其の間に存する相違が是等の兩鐵道間の事情の相違と相應するや否やを検する方法が用ひられることがある。此の場合には、賃率の相違が事情の相違と呼應せざる場合には、或は不當に高率なりと判断せられ、或は不當に低率なりと判断せられる。又、時としては、二地點間の通し賃率と地方賃率の總和とを比較して、問題の賃率が比較せられたる賃率より高きや、或は低きやを検する方法が行はれることがある。之は主として、地方賃率の高きに失するなきやを判するに當つて行はれる所である。前者は、米國の州際商業委員會が Walla Walla City, Wash. から Portland, Ore. に至る小麥運送賃率の引下を命ずるに當つて、賃率の妥當性の判断に斟酌考量すべき事項なりと

して指摘した所であり、後者は同じ委員會が有名なる Alabama Midland case に於て適用した所である (I. C. C. Reports, Vol. I, p. 325-339; op. cit., Vol. VI, p. 1-35. Brown, Transportation Rates and their Regulation, p. 220-222.)。

然し、嚴格に云へば、此の方法は完全ではない。即ち前者に就いて云へば、比較の標準とせられたる他の鐵道の賃率そのものが既に必ずしも妥當なるを期待し難いから、他の鐵道の同種賃率に比して高からずとの一事を以て問題の賃率は妥當の程度を越えて高きにあらずと斷ずることは出来ない、之よりも低率なるの故を以て不當に不利なる賃率なりと速斷することも出来ない。又、後者に就いて云へば、一の通し賃率と同一區間に於ける地方賃率の總和とは、賃率制度の立て方の如何によつて必ずしも其の構成分子を同じうして居らない、詳しく云へば、運送賃と發着手数料とを別々に課する代りに兩者を一個の賃率中に包含せしめて居る場合には、貨物の通し賃率は兩端の發着驛に於ける手数料と中間の牽引料とを含むものなるに反し、地方賃率の總和は其の外に更に一個又は數個の中間驛に於ける發着手数料を餘分に包含して居る。故に地方賃率の和が通し賃率に比して高率

なればとて、直ちに前者を以て妥當の程度を越えて高きに失するとは斷じ難いのである。斯くの如くなるが故に、一の賃率と他の賃率との比較は、妥當性判斷の絶對的の標準とすることが出来ない。唯、不當に高しとの非難なき賃率に比較して高きに過ぐるとなしとせば、一應は之を以て先づ、妥當なるべしとして更に他の標準を以て再度の検討に附し得る程度には信頼し得とせらるべきのみ (Brown, op. cit., p. 223-4. 参照)。

次に、或る運送に對して課せらるる賃率の妥當なるや否やの判斷が、其の運送に要する費用との比較により又は之が斟酌によつて行はれることがある。即ち、時としては運輸及び運轉に要する營業費の大小に鑑み、又は鐵道所在地の地勢の關係から來る建設費及び運輸量の結果たる貨客一單位當りの實費の大小に鑑みて、或る賃率の妥當なるを否とを判ずるの方法が用ひられることがある。此の場合には、例へば、腐敗し易き貨物の運送は、貨車に特別の構造を要し、急速なる運送と引渡を要し、且つ空車を廻送するの必要があつて多大の費用を要するから、普通に考へて鐵道は不當に利を貪るものであると思はれる程の賃率も茲に妥當なもの

と判断せられ、又、地勢急峻にして曲線と勾配と多く、距離短小にして運輸量も小なる場合には、建設費にも營業費にも多大の支出が必要とせられ、一噸當りの費用は頗る多額に上るから、高率の運賃も妥當なものと認められる、とせられるのである。又、時としては、一地方全體に於ける平均實費の大小を見て、之に據つて其の地方の賃率の一般的に妥當なるや否やを判ずるの方法が行はれることもある。此の場合には、其の地方全體としての建設費が大であり、運輸量が小であり、従つて平均實費の大なる場合には比較的、高き賃率も其の儘に妥當なものとして是認せられるのである。前者は米國の州際商業委員會が Delaware State Grange case その他に於て採つた方法であり、後者は同じ委員會が Cincinnati Freight Bureau case に於て持した意見である。(Brown, op. cit., p. 224-225.)

思ふに、建設營業の全體に就いて考へて、大なる費用を要する運送に對して然らざるものに對するよりも高き賃率を課することは、鐵道の取る處置として必ずしも不當とは云はれない。同一鐵道の行ふ各種運送勤務に對する各種賃率の割合の上に就いても、將た又、同じ運送勤務に對して種々の鐵道の課する賃率の關係に

就いても道理は同じである。故に、費用と比較して賃率の妥當なるや否やを判ずることは失當であるとは云はれない。然し、不幸にして此の方法は、嚴格に云へば有效なる判断に到達せしめることの出来ないものである。蓋し、一地方全體の平均實費の大小を以て或る鐵道の課する個々の賃率の當否を判断するとすれば、その放漫粗漏となるを免がれないことは云ふまでもない。又、一の鐵道に於ける特定の運送勤務に要する費用を以て之に對應する賃率の當否を判断せむとせば、先づ此の費用額を知ることが要するが、事實上、此の運送に要するものとして區別せられ得る個別的の費用は極めて小額であつて大部分は共通費であり結合費であるから、特定の運送の爲めに要する眞の實費を知ることが出来ない、従つて、若し知り得る程度の實費(即ち個別費)を標準として判断するとせば鐵道にとつては苦痛堪ゆべくもない、而も此の苦痛を與へざるが如き比較標準たるべき實費は求めむとして求めることが出来ないのである。尤も、鐵道が全然同一種類の貨物又は同一等級の旅客のみを取扱ふ場合に於ては、比較的正確に近き實費を得ることが出来るやう。けれども、幾百千の貨物と數等級の旅客とを同時に取扱ふ普通の場合の

鐵道に於ては、到底此の程度の費用を知ることが出来ないものである。(本誌、十五卷七號、拙稿「鐵道經費の結合性」參照) 然らば、一の鐵道に於ける運輸全體に亘じての平均的費用の大小と比較することゝせば如何。是れ亦、總べての個々の賃率の妥當性を判斷するの標準とはなり難い。何となれば、多數の運送勤務の中には、平均的費用よりも大なる費用を要するものも少なからずして、總べての賃率を平均費に照らして批判することは大なる過誤に導くからである。斯くして、費用との比較も賃率の妥當性判斷の有效なる標準とはなり難いのである。

斯くの如く考へ來らば、個々の賃率そのものに就いて直ちに其の妥當なる否とを有効に判斷せむとせば、同一鐵道線路上の他の地方に於ける同種賃率との比較によるか、或は、同一線路上の同じ地方に於ける他の貨物又は他の等級の旅客に對する賃率との比較によるの外なきことになるが、事、茲に至らば、問題は、絶對的妥當の問題ではなくして相對的妥當即ち公平の問題となり、賃率が苛重なるや或は過小なるやの問題たらずして不當の差別行はれつゝありやの問題となる。果して然らば、賃率の妥當性は、賃率そのものに就いて直接にこれを判斷するといふ前

掲第一の途は終局的、有效的なものとは云はれない。故に、全體としての賃率を一括して其の妥當なるや否やをば、之によつて得らるゝ収益の妥當なるや否やを通じて間接に檢するといふ第二の途を辿らなければならぬのである。而も、此の途を辿ることは、第一の途を辿ることよりも鐵道にとつては一層意義あるものと云はなければならぬ。蓋し、個々の賃率そのものは、鐵道の立場から見ればそれ自身としては殆んど何等の重要を有せず、唯、收入を齎らし利潤を獲得するの具としてのみ重要を有するに過ぎない、重んずる所は收入であり利潤であつて賃率ではない、前者を確實に取得し得る限りは後者の高低の如きは殆んど意に介するに足りないからである。米國の聯邦裁判所は、諸鐵道會社から、其の各州政府より指定せられたる最高賃率を以て不當に低廉なりとして衡平裁判 (Court of equity) を求められたるに際し、裁判所自ら妥當性の問題を決するの權能ありとなして、財産の公用徵收に關する米國憲法上の規定、即ち、憲法第十四修正の「何人も相當の法律上の手續によらずして財産を奪はるゝとなし」何人も法律の平等の保護を受くべし」とある明文を適用して賃率の妥當性を判斷したが、其の場合に聯邦裁判所が取つ

た所のものは即ち此の第二の途であつたのである。

## 三

賃率を妥當たらしむるが如き程度の収入とは如何なるものであるか。賃率を通じて鐵道の取得すべき妥當なる収入とは如何なる程度のものであるか。

運賃収入が妥當たらしむが爲めには、先づ第一に、それは、一般的に云つて、全體の費用を償ふに足るものでなければならぬ。鐵道の収入は種々の營業課目から生じ得るが、兼業を行つて居る場合に於てすらも運賃収入が其の最大部分を占めて居る。況んや、貨客の運送を専業とする場合には此の運賃収入以外には費用を支辨するの途がないのである。尤も、國家その他から經營上に補助を受ける場合もあるが、斯くの如きは比較的稀なる場合であるのみならず、斯かる補助なくしても自立し得られむことこそ一層望ましい所であると云はなければならぬ。鐵道は、他の事業に於て相當に酬ひらるべき資本及び勞力をば社會公衆の爲めに運送を行ふの目的に供しつゝあるものであるから、少なくとも此の勞資の費用を回収し得る程度の収入は得なければならぬ。普通の生産業に於ては、費用を回収し得

ざるに至れば資本及び勞力を他の事業に向つて轉換するとは容易であるが、鐵道に於ては斯くの如くなるを得ないのであるから、此の固定せられたる勞資に對しては社會が相當に酬ひる所がなければならぬのである。「社會は、鐵道の設備を提供し運營するの事業を會社と稱する一團の人々に委任するを便なりとしたのであるから、此の事業を引受けた者に向つて之に要する犠牲に對して相當な報酬を與へむとして居るものであると見て差支ない。發達しつゝある社會は此の報酬を與へなければならぬ、然らずんば鐵道運送に對する適當なる設備を速かに獲得することが出來ない。此の點に於て既に充分なる設備ある社會も此の報酬を與へなければならぬ、然らずんば既に存する鐵道設備の過度にして不利なる使用が行はれることになるであらう」(Newcomb, Railway Economics, p. 79.)。収入によつて回収せらるべき費用は、保線車輛維持運轉運輸等に要する營業費のみではない。固定費も之によつて償はれなければならぬ。「假令収入が一切の營業費を支拂ふに足りても、其の殘額が借入金の子を支拂ふに足らざる場合には、其の収入は妥當であるとは云はれなからう」(Railroad Co. vs. Smith; 110 Federal Report, p. 473; Smalley, Railroad

Rate Control, p. 69.)。蓋し會社をして其の線路車輛等を公衆用として適當なる状態に維持すること能はざらしめるが如き程度の収入を以てしては鐵道は其の職を完全に果すことが出来ないからである。

第二に、鐵道の収入は、妥當たらむが爲めには、一般的に云つて、單に費用を償ひ得るのみならず更に進んで利潤を除す程度のものでなければならぬ。尤も、國有鐵道にあつては、全然手数料主義で經營せられることも不可能ではないから、斯かる場合には必ずしも此の利潤を除す程度たることを必要としないが、幾分營利的の性質を加味したる公益主義を以て經營せらるゝ場合には此の利潤を除すものでなければならぬ。況んや、最初から營利を目的として經營せらるゝ私營鐵道の場合に於てをや。「鐵道の存立は社會にとつて絶對的に必要不可欠である、而も鐵道は自己の財産に對して公正なる報酬を生むが如き賃率の定めらるゝにあらざれば存立することが出来ぬ」(Brown, op. cit., p. 227.)。米國の判事 Brewer が Dey case に於て、妥當なる収入は、一切の營業費、一切の固定費、並に幾何かの利潤によつて構成せらるゝと云つたのは此の故である(35 Federal Reports, p. 879; Smalley, op. cit., p. 68.)。

然らば、幾何の利潤を生む収入が妥當であるか。同判事は右の事件に於て、如何に少額なりとも利潤を生ずる限りは其の収入は妥當なものであると述べたが、(loc. cit.)。然しそれは、同じ判事が數年後に至つて Wellman case に於て其の意を仄めかした如く、妥當なる利潤を與へる程度のものでなければならぬ。大審院判事 Mc-Kenna が Southern Pacific Railroad Co. vs. Railroad Commissions case に於て述べたるが如く、鐵道會社は顯微鏡的利潤に甘んずべきものではなく、其の配當は如何なる場合にも相當なものでなければならぬのである(143 U. S., p. 345; 78 Fed. Rep., p. 236; Smalley, op. cit., p. 70.)。然らば、此の相當な配當とは如何なる程度の配當を云ふか。合衆國地方裁判所判事 Clark は、New Memphis Gas & Light Co. vs. Memphis case に於て、凡そ公的性質を有する會社が當然取得するの權利ある配當は當時の利子歩合に符合すべきものであると云つた(78 Fed. Rep., p. 236; Smalley op. cit., p. 70.)。若し此の言を移して以て鐵道の場合に適用するとせば、鐵道は瓦斯供給業と等しく、或はそれ以上に、公的性質を有する事業なるが故に、當時の利子歩合に合致する程度の利潤を得るのが妥當であると云ふことにならざるを得ないのであるが、然し、獲得

せらるゝことの比較的確實なる利子と、其の不確實なる利潤とを同一程度に在らしめむとすることは妥當とは云はれない。唯、鐵道の得べき利潤は、普通の企業の利潤ほどに大なる程度に達せずとも、之を以て不當に寡少なりとは云ひ得ないことだけは承認せざるを得ないのである。思ふに、鐵道への投資を妨ぐることなくして、社會の一般的發達に應じて其の延長の増加を行ひ設備の擴張を行ふことが可能ならしむるが如き程度の利潤ならば、之を以て妥當な利潤と云ふことが出来るであらう。鐵道の収入が妥當ならむが爲めには、此の程度の利潤を残すものでなければならぬ。それ以下の利潤を生むに過ぎないものは鐵道にとつて不充分である。それ以上に出づるものは鐵道にとつて過大である。唯、具體的に何割何分の利潤あるを妥當とするやは、時の事情に照らして判断すべきのみ。

然しながら、右に述べたる所は収入の妥當性の一般的標準であつて、絶對的のものではなく、従つて、毫も利潤を生まざる程度の収入や、費用を償ふに足らざるが如き収入すらも必ずしも不妥當と云ひ得られない場合がある。「鐵道は社會公衆の利害如何に拘らず權利として資本金額に對する特定割合の利潤を擧げる當然の

理由があるとは云はれない。公衆は株主をして配當を得しめむが爲めに不妥當なる賃率を負擔せしめられて可なりとは云はれない。「公衆は不當なる誅求を免がれるの權利を有する。會社が利潤を得るの權利は絶對的なものではなくして、種々の制限を受けるものである」(164 U. S. p. 596-7; Smalley, op. cit., p. 71.)。然らば、其の制限とは如何なるものか。主たるものが二つある。第一は鐵道財産の公正なる評價額であり、第二は建設及び經營上に於ける能率である。

即ち、資本金額が財産の公正なる評價額を著しく超過して居る場合には、僅少なる配當、無配當、又は缺損を生じても収入を不當に過少なりとは云はれない。曩に吾人は、賃率は相當の収益を生せしめなければならぬと云つたが、それは、生ずる所の収益は財産の公正なる評價額と適當なる割合を保つて居なければならぬと云ふことに外ならないのである(Brown, op. cit., p. 234.)。思ふに、鐵道會社の配當は資本金額に對する割合を以て表はされるが、此の資本金額は必ずしも常に所有財産の價格を正當に表示するものではなく、時としては「水株」の發行により時として過大の評價によつて膨脹せしめられて居ることがある。而も利潤とし配當として

「鐵道が要求し得る所のものは、其の財産が公衆の爲めに使用せらるゝ時に於ける其の公正なる價格に對する公正なる報酬以上に出でるものではない。」「賃率によつて擧げらるべき利潤の率は、資本金額に對して計算せらるべきではなく、公衆の用に供せらるゝ財産價格に對して計算せらるべきである。」「若し資本金額を以て正當なる收益の標準とすることあらむか、最初より誠實に管理經營せられ來りし鐵道を頗る不利なる地位に陥らしめることになる。それは、資本の過大膨脹を來せる鐵道に對して他の鐵道よりも一層高き賃率を課するの理由を與ふると同時に、保守的に堅實に經營せられ來りしものに對して同一の擧に出づることを禁ずるの結果となる。』故に「會社が其の財産に對して、其の公正なる價格以上の債券を發行したる場合、或は其の資本金額が大部分架空的な場合には、鐵道は斯かる過大の評價又は架空の資本金に對する利潤を擧げむが爲めに要する賃率増加の負擔を公衆に課することは出來ない」(San Diego Land & Town Co. vs. National City, 174 U. S., p. 757; Smyth vs. Ames, 169 U. S. 544-6; Smalley, op. cit., p. 72-3; Brown, op. cit., p. 234-5.)  
或る鐵道の利潤の有無多少を見て其の果して妥當の義に叶へるや否やを檢せむ

が爲めには、財産の公正なる價格を評價して之と利潤とが相當の割合を保てるや否やを檢討しなければならぬのである。然らば、此の公正なる價格は如何にして評價し得られるか。それは、單一の標準を以てしては決定せられ難いのであつて、種々の適切なる事實よりして適當なる判斷を下さなければならぬ。米國大審院判事 Hughes は、Smyth vs. Ames case に於て大審院の意見として、此の目的の爲めには最初の建設費、其の後の改良費株式社債の總額及び市價現在と最初との建設費の比較、現行賃率の下に於ける蓋然的收利力營業費、其の他の事情を適切に考慮して定むべきであると述べたが、(Vanderblue, op. cit., p. 16.)。州際商業委員會は、就中、設備各部の現在價值、即ち再生産費から減價額を控除した殘額を以て最も重要な標準と見做して居るのである (Brown, op. cit., p. 236.)。

次に、建設が不謹慎であり經營が放漫であつて能率の點に於て何等見るべきものなき場合には、一見過小と思はるゝ程の利潤も、否、利潤皆無の場合すらも、之を以て不妥當と見做すことは出來ない。利潤の有無多少は經營の如何に依る所が少なくないのであつて、巧妙誠實なる管理の下に於ては、當然公正なる價格に對して

妥當なる利潤を生ずべきものも、若し、巨額の俸給を支拂ひ一般的損失を來す程の不當なる差別取扱を行ふ等の浪費を行ひ、又は無謀な建設改良を行ふと云ふが如き經營上の拙劣、不誠實、無謀、不謹慎の事實が存する場合には、公正なる財産價格に對してすらも相當の利益配當を行ふの餘地なきとがある。而も斯かる經營放漫の事實ある以上は、斯かる一見不充充分なる利益も決して不妥當とは見ることが出來ないのである。「浪費不始末又は貧弱なる判斷力に對して報酬が與へられるといふが如きことがあつてはならない。鐵道が自己の經營の效果によつて利益を受けるといふが如き方法が案出せられなければならぬ。即ち、經營上に於ける能率の大なるものには獎勵金が與へられなければならない。それには、収益の多少をば唯それのみに就いて見る代りに、之をば經營振りの如何と比較することとして、収益多きの事實を見て直ちに之を過大なりと見做し又は収益少なきの事實を見て直ちに之を過少なりと見做すを避けなければならない。所在地の不利なる、經營の拙劣不熱心なる、又聯絡なき孤立の小鐵道に於ては、相當の利益を擧げむとせば必ずや賃率は不當とならざるを得ないのであつて、斯かる鐵道に相當の利益を與

へる程度の賃率を支拂へど公衆に要求することは明かに失當である。株主並に其の他の投資者は、優秀なる經營にも免がるゝこと能はざる判斷の過誤より生ずる結果を引受けなければならぬ。然し、同時に、適當なる判斷と堪能と誠實とより自然に生ずる利益に浴することを許されなければならない。經營の堪能なる場合には、然らざる場合よりも一層多額の利潤を得ることを以て妥當とするのである (Brown, op. cit., p. 240-1. 参照)。

## 四

要するに、鐵道の公正なる財産評價額に對して、經營振りを斟酌し且つ公的性質に鑑みて相當と思惟せらるゝ利潤を餘す程度の収入は、鐵道にとつて妥當な収入であると云ふことが出来る。勿論、其の所謂相當の利潤なるものゝ程度は、鐵道の私營たると國營たるとによつて幾分か程度を異にする所あるべく、又、双方ともに時の事情の如何によつて幾分の高下はあるべきであらう。而も、社會公衆は、此の程度の収入を得る鐵道を見て過當に利を貪るものであるとなして非難することは出來ない。又、鐵道は、國家が収入を此の程度に在らしめむとして制御を施すと

も、之を以て自ら不當に不利を強ひられるものであるとなして抗議することは出來ないのである。果して然らば、賃率が此の妥當な程度の収入を得しめるが如き程度に在る場合には、それは鐵道にとつて妥當な賃率であると云ふことが出来るのである。

## リカルドオの地代論(二)

小泉 信 三

### 六

穀法論争の端を開きたるものは、一八一三年五月十一日を以て發表せられたる下院特別委員會の聯合王國穀物貿易に關する報告書、及び同六月十五日右委員會々長 Sir Henry Parnell が議場に調査の結果を報告して、現行穀物法改正の必要を述べたる演説是なり。

一八一三年の當時現行の穀物法(4 Geo. III chap. 109)は、一八〇四年、小麥の價格下落して、一八〇一年の一クオター百五十五志より一八〇四年の五十志に至れる時に際し、此の類例なき下落が惹起せる恐慌を救助せんが爲め改正せられたるものにして、輸入小麥一クオターに對して國內價格六十三志以下なる時は二十四志三片の重税を賦課し、(一七九一年の舊法は此限界を五十志に置きたり)價格六十三