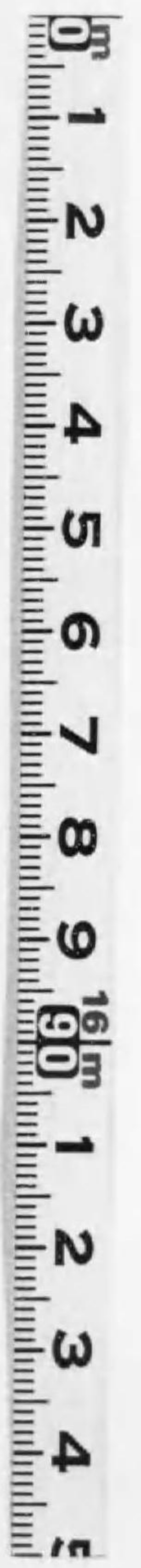


524  
464

國家經濟上之  
鐵道運貨



始



大正十五年五月

國民經濟上より觀たる各國鐵道運賃

鐵道省運輸局

(以印刷代價寫)

國民經濟上より觀たる各國鐵道運賃

目次

緒言	.....	一
一、北米合衆國	.....	三
二、英國	.....	三
三、佛蘭西	.....	三
四、白耳義	.....	三
五、和蘭	.....	三
六、伊太利	.....	三
七、西班牙	.....	三
八、瑞西	.....	三
九、奧太利	.....	三

大正  
15. 5. 22  
寄贈

寄贈本

二

一〇、洪牙利……………	四七
一一、チエツク、スロバキア……………	四九
一二、波蘭……………	五五
一三、羅馬尼及勃牙利……………	五七
一四、ユーゴスラビア……………	五九
一五、露西亞……………	六〇
一六、瑞典……………	六四
一七、丁抹及諾威……………	六六
一八、リタウエン、レットランド及エストランド……………	六七

## 國民經濟上より觀たる各國鐵道運賃

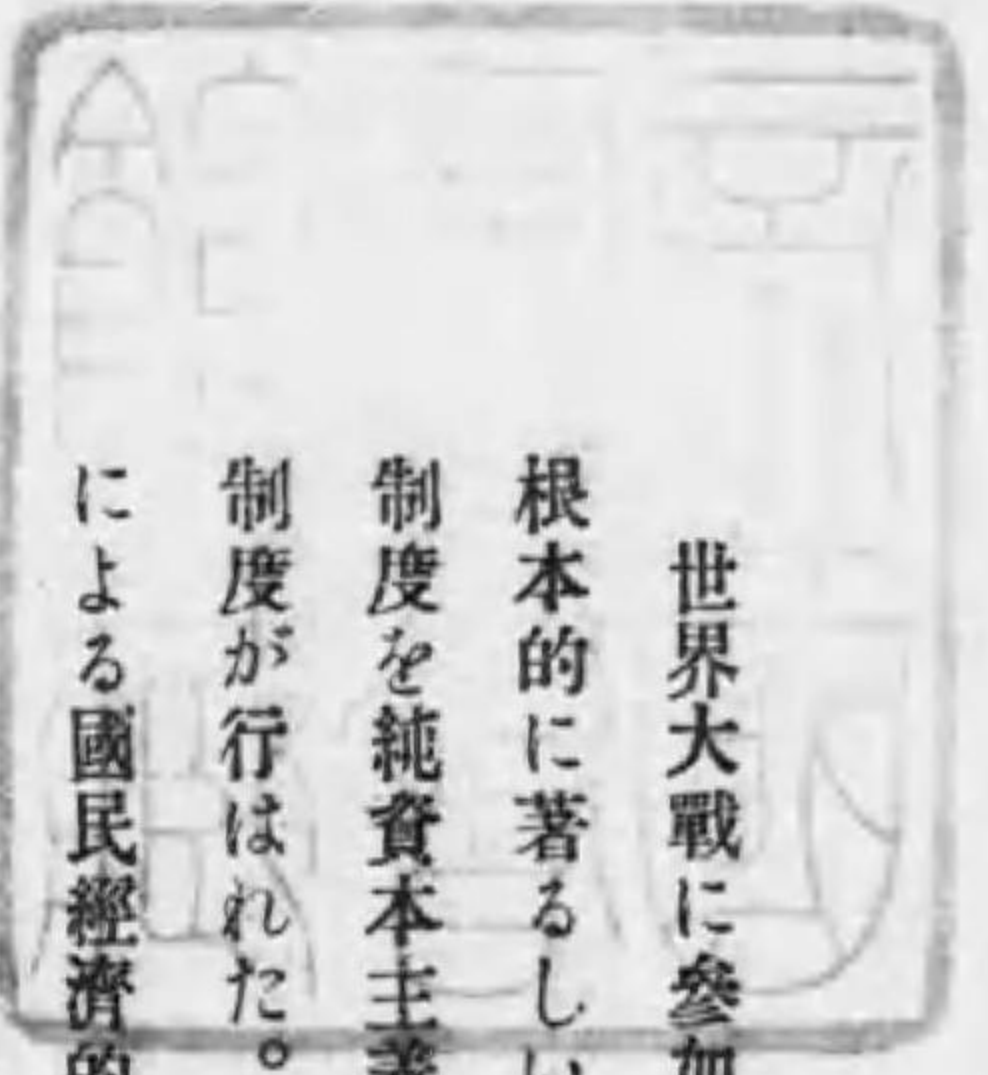
獨逸鐵道評議員　　ヅオルテリンク氏稿

(Archiv für Eisenbahnwesen, 1925-Heft 1-2 所載)

### 緒　　言

世界大戰に参加せる主要なる諸國、即ち北米合衆國、英吉利、佛蘭西及獨逸に於て戰後鐵道制度が根本的に著るしい變化をなしたといふことは、極めて顯著な事實である。英語國土は昔から鐵道賃率制度を純資本主義的に定立せる特色ある私有鐵道制度を有してゐた。佛國にてもかなり前に私有鐵道制度が行はれた。此等の國土にては、鐵道の著るしい私的資本主義的定立に對し今や國家監督の擴張による國民經濟的及國家的利益が先づ第一に考へられねばならぬといふことが、戰後文明に認められるやうになつた。之に反し國有鐵道制度を有する國土、例へば獨逸の如きは今やその鐵道制度中に私經濟的要素を強調し、特に國家組織及經濟組織に於て國有鐵道の獨立なる地位を齎さんとしてゐる。(一九二四年八月三十日の獨逸國有鐵道法參照)。然し此等の兩國土に於る活動の共通目的が商事的精神を國民經濟的考慮と適當に混合せんとするにあることは明かである。抑も國有鐵道制度を採るべ

824-464



きか、私有鐵道制度を採るべきかの古來の問題は、その何れの制度に對しても無條件に然りと答へることを得ない。特に純私經濟的鐵道政策は永久に維持しがたいものである、何となれば鐵道は當該國土にとり極めて重要なものにして、隨つて鐵道の獨占企業的性質に對し、國民經濟上の利益を顧慮するため國家監督の必要が高く叫ばれてゐる程であるからである。

この國民經濟的傾向は凡ての國家の鐵道賃率中に確立せられねばならぬ。鐵道貨物賃率政策の主な範圍を約說せんとするのが以下の説明の目的である。運賃率の作製、賃率の高低、旅客及貨物等級の決定、例外規定は國民經濟的鐵道政策を認識する第一の根據である。運賃は鐵道そのものによつて定められる、而して鐵道が私經濟的に獨立してゐる場合には、主として鐵道の財政的利益に應じて定められるものである。然しこの場合にも國民經濟的に有力なる運賃が出現し得るものであるといふことが考へられる、例へば鐵道相互又は鐵道對水路の競争運賃の如きは、鐵道運賃の低下によつて當該國土の國民經濟に利益を與へることになるのである。茲に於てか鐵道の目的は運送引受による利益取得に歸着する、而してかゝる取扱方の結果は經濟的には運送者を擁護することになる。然しある鐵道の特別賃率が凡て直ちに國民經濟的傾向に歸せられるといふわけではない、寧ろ特別賃率は、果して國民經濟的傾向を有する如き法律、規程又はその他の取扱方の承認に由來したものであるか否かが、

常に考察せられねばならぬのである。賃率又は關係法律規程の内容が明かに國民經濟の獎勵をその目的として示してゐる場合に賃率の國民經濟的傾向が認められるのであるといふことは、もはや疑ふべくもない。鐵道賃率政策が國民經濟の利益を考慮すべきものである以上、以下に鐵道賃率政策の主要なる見地を個々の國土について比較對照することにした。

### 一、北米合衆國

一九二四年八月一日の國際新聞に次の如き内容の簡単な報道が出た、即ちヒツツバーグの鋼鐵工業家は米國鐵道賃率審査委員會に輸出品に對する運賃の低下を要求した。ヒツツバーグの鋼鐵工業家は、多くの輸出相手國に於る運賃の低下は合衆國の工業に極めて重大なる損害を與へるものであると主張した。この報道は一應注目を要する。即ちこの報道は當初から私的資本的會社として發達せる北亞米利加の鐵道に對して、それとは殆ど關係のない國民經濟上の利益が顧慮せられねばならぬといふこと、換言すれば鐵道競争の立場からのみ觀察せられた特別賃率によつて、工業を保護せんとするものであることを示すのである。この個々の例證は、かゝる傾向が果して合衆國の鐵道賃率政策に法律的に基礎づけられたか、又その範圍は如何の問題の重要な所以を示すものである。一般的に云へば、

冒頭に述べた特別な場合は措て置いて、亞米利加の鐵道賃率政策に對する主なる見地は、一九二〇年二月二十八日の運輸法から導かれるのである。合衆國はこの法律を以て一時鐵道制度を改善した戦後の列強中の第一者として先頭に立つてゐた。然し亞米利加の鐵道及其の賃率政策を述べる必要は茲にはない。寧ろ上述の現行法に於ける國民經濟的賃率政策の傾向を茲に示せば、それで本研究には充分である。

この法律は北亞米利加の鐵道を一定の集團に強制的に合同することを規定してゐる。鐵道相互の競争は成程止むを得ぬであらう、然し之を強制的に集團に分類すれば、却つて屢ば非難された鐵道の割據を生じ、従つて鐵道の私的利用となるであらう。この法律は州間の輸送を規定してゐるが、然し州内の輸送も關係がある。この法律は州間の輸送に於て生ずる一切の輸送關係に對して極めて多くの決定的な個々の諸規定を包含してゐる。この法律から認識せられる國民經濟的賃率諸規定は、この法律の諸規定の隨時的引證に依り次の如く總括せられるのである。

各運送人は低廉にして適當なる運賃、乗車賃、料金を得て直接運送の手配をなすべく、而してこの直接運送に對し合理的なる原則と諸規定とを定むべき義務を有す(第一條第四項)。料金は凡て公正にして適當ならざるべからず、不正にして適當ならざる料金を徴收することは違法であり、従つて嚴禁

せらる(第一條第五項)。運送人は總て運賃、賃率表、運送條件及實施規定に對して標準たるべき運送貨物の正當にして合理的なる等級別を作製し、遵守し、實施すべき義務を有す(第一條第六項)。各州間乃至外國との輸送に於て各の不正にして適當ならざる等級別、運送條件及び實施規定は、違法であり、嚴禁せらる(第一條第六項後節)。上述せるピッツバーグの鋼鐵工業家が結果に對しいかに大なる期待を以て鐵道賃率の基礎たるこの法律の規定に臨んでゐるかを茲に注意せねばならぬ、而して輸出運賃を公正適當ならしめんとするならば、輸出の各場合を考慮せずしてはそれは確定され得ないものであるといふことを論證することは、彼等には困難ではないであらう。旅客及貨物の運送に對し或種の個人の特別運賃、若しくは割戻により間接又は直接に、等しい條件の下に於る同種の貨物の運送に際し同時になされた役務に對して他の運送人が課するより以上に高價なる又は低廉なる運賃を課する運送人は、不正にして其行爲は違法であるといふことが、國民經濟的傾向を明かに認識せるこの法律によつて、規定せられてゐる(第二條)。この規定は私有鐵道會社の無分別任意なる賃率制度をば國家の利益に於て破棄するものにして、隨つてその點に於て運送の依託をなす公衆に對し正當にして平等なる賃率の適用方を保證するのである。然しこの法律は、今日、例へばピッツバーグの鋼鐵工業家が要求する如き政府から特許せられたる一般的特別運賃率を恐らく禁じてゐない、唯單に私有鐵道

に於て屢ば觀察された秘密にして不正なる個人の特別保護をのみ禁じてゐるのである。私有鐵道會社の運送人又は管理者又は役員が不法なる行爲として禁せられたる行爲を故意に行ひ又は許す場合、其の行爲は違法行爲にして五千弗までの罰金を課せられる、而もこの違法行爲が人又は貨物の運送に當り運賃又は料金を不當に高めて不法的保護をなす場合には、かゝる行爲者は罰金の外に尙ほ懲役を課せられるのである(第二條及び第十條第一項)。殆どいかなる國土にてもかくの如く峻嚴に行はれてゐないこのドラコ的所罰規定は、亞米利加の鐵道會社の鐵道賃率政策が國民經濟的に危險であり且あまりに私的資本主義的に定立されてゐる取扱方から遠ざかつてゐるといふ點に於て、亞米利加の人民と政府とが如何に大なる利益を有するかを示すものである。如何なる運送人も短距離旅客又は貨物に對し同一線路又は同一方向に於ける同一運送路に於ける長距離の場合よりも高い運賃を課するを得ないといふ原則は、實に國民經濟の利益に資するものにして、鐵道の私經濟に資するものではない(第四條第一項)。この所謂短距離條款 (short haul clause) は、今や公衆と鐵道とに有利な方法にて形成せらるべき、屢ば論議せられたる賃率關係を決定するものである。長距離の運賃は鐵道が尙ほそれに依つて或る利益を得るやうに算定せられねばならぬ。今若し迂回線が競争線に向ふ直通線と同一運賃の徴收を可能ならしむるならば、この可能は中間驛に關係するものにあらず、むしろ中間驛に至るには

直線による場合よりも迂回線による場合の方が遙かに遠距離なのである。又この可能は水路との競争の可能なる場合とも關係ある(第四條第一項)。尤もかゝる場合は實際には起らない。これらの諸規定は正當なる競争の調節を示す、随つて間接には共同經濟的なる手段として看做されるのである競争の中止により水路に對する割引競争運賃を直ちに再び高くすることを禁ずる場合にも、上述同様のことが考へられる(第四條第二項)。茲に尙ほ進んで重要な合同禁止條款 (Anti-pooling clause) を擧げて見やう。

「法律に規定せる特別の場合を除き、異なる而も相互に競争の關係にある鐵道間の結合(企業合同)並に個々の鐵道間の收入分配に關して他の運送人と約定若しくは協定を締結することは、各運送人に禁じられる、然し官廳に於て收入の分配が公共運送の改善のためになされ、競争を過分に妨げないと認めたる場合は、官廳は正當にして合宜的なる條件の下に運賃收入を分配することを許容するを得」(第五條第一項)。この規定に關聯して、州際交通委員會は合衆國の大陸諸鐵道を一定の線路網(十九)に合同せんとする案を提出すべき權限を與へられ、委任せられた。この線路網に於ては統一的運賃が徴收せらる(第五條第四項)。線路網を形成するに際しては公共の福祉を促進すべき状態を考慮せねばならぬ(第五條第五項)。尙ほこの規定と共に平等なる賃率設定に對し極めて重要な亞米利加鐵道の

強制的集團化が規定せられたのである。

運送人は州際交通委員會に賃率表を提出して承認をうけ、而も直通運送路と直通運賃とが存在する場合には、凡ての運賃及その他の料金を明示せる賃率表を印刷公表する義務を有すといふことは、公共の福祉を顧慮せる賃率表設定にとつて本質的のことである。直通運賃の存在しない場合には、地方的運賃を公表すべきである。運送人はこの公表せられたる運賃に拘束せらる(第六條第三項)。貨物が州間の運送に於て合衆國の一驛から他の驛に運送される場合、州際交通委員會は輸入賃率及輸出賃率(比例率)を規定する権限を有す、換言すれば法文に説明せる如く「同一線路上に於て地方賃率を異にする開港場よりの賃率と開港場への賃率」については、同委員會はかゝる賃率の最高限及最低限を船舶貨物運賃との關係に於て規定するを得(第六條第十三項)。州間の運送に於ては直通運送と賃率表設定との強制が存する(第七條)。賃率實施の監督權を行ふものはワシントンにある所謂州際交通委員會にして之は Interstate Commerce Commission と呼ばる(第十一條)。この委員會は凡ての運送人の業務を検査し、この營業を監督する権限を有す、又之は法規の實行を強制する権限を有し又義務を有す(第十二條)。個人、商會、團體、會社、組合、法人又は運送人が或る場合にある運送人の行爲又は不行爲を法規違反と認めたる場合には、彼等はこの委員會に訴へることを得(第

十三條第一項)。委員會はかゝる事件を自己の權限により審判することが出来る。茲に於てか合衆國に於てかゝる權力を有する重大なる委員會の行爲及權能は嘗ては、單に私經濟收入の増加をのみ考慮せる鐵道會社にも、極めて注意せられ配慮せられることになるのであるが、然し一方公衆は一般公共の利益を保護せんとして委員會に臨むに至るといふことは明かである。輸出入品運送の不正なる妨害は之を不法なりとして禁ずることによつて、法律は國內輸送に於ける輸出入品運送の保護を與へてゐる(第十三條第四項)。運賃又は料金が不當なる場合、委員會は如何なる運賃又は料金が公正にして適當なるものとして徴收せらるべきであるかを決定する権限を有す(第十五條第一項)。一般的に云へば、委員會はこの場合直通線の全長を注意すべく、然も必要なる場合又は公共の利益に於て求められたる場合には、直ちに直通輸送を規定するを得(第十五條第四項)。會社が賃率を高めたる場合には如何なる場合にも不當に高められたる賃率額の低下を規定し得る委員會によつて、審査せらる(第十五條第八項)。委員會が特別賃率表につきて不正にして非合宜的ありと認あたる場合には、之を變更せしめ得る(第十五條aの第二項)。鐵道收入を算定するに際しては、當該國土の交通慾望が満足せられ而して合衆國の人民に充分なる運送業務が供給せらるることを顧慮せねばならぬ(第十五條aの第三項)。運送人が平等なる運賃の適用を缺くがため競争輸送から高き利益を得ることによつて、巨大



の利益を得る場合には、この利益の一部をば合衆國政府に返戻せねばならぬ(第十五條<sup>a</sup>の五項)。州際交通委員會はかくして生ずる剩餘額を公共の鐵道輸送の利益を促進するために利用せねばならぬ(第十五條<sup>a</sup>の第十項)。州際交通委員會は收入、賃率表又は賃率協定を知り得べき年報を運送人より徴す(第二十條第一章)。鐵道の責任を制限する賃率は公正なるや又適當なるやについて特に審査せらる(第二十條第十一項)。博愛的目的即ち貧困者又は放浪者又は公益的團體等に對する普通賃率の例外は容認せらる(第二十二條)。

これらの諸規定は、何れも、合衆國の鐵道賃率政策には國民經濟的含蓄が汎く存在することを認めしむるものである。

## 二、英 國

英國鐵道大臣ゲツテス(Geddes)は一九一九年三月十七日下院に於て説明して曰く、

「吾人は私的企業と地方的利益とをば法律の下に於て我國の運送制度を發達せしむべき手段として従來見てゐたが、然しこの法制は今日注意深く觀察するならば非論理的であり、而も余の考に依れば多くの識者より殆ど不可解なるものとして觀察せらるるものである。故に吾人は今や私的

利益と地方的利益とを國家の利益に於て棄てねばならぬのである」と。

この論は英國に於る從來の私經濟的鐵道經營方法に對して戰後に生じた新なる傾向を示すものである。共同經濟的に變化せる基礎は一九二二年八月十九日の英國鐵道法から察知せらる。英國の私有鐵道は「英國鐵道の組織を變更し而して之を生産的に經營する目的のため」法律により強制的合併の方法で四大集團に合同された。然もこの目的は國民經濟的楔機を包藏す、何となれば假令この目的が鐵道そのものの利用にも資するとしても、組織の變更と増加されて生産能力及經濟能力とは明かに國民經濟の利用に俟たれるからである。鐵道も之と同じ意味に於て導かれる。「公共の安全、公共の利益、輸送若しくは特殊地方の利益を保證し促進せんとする目的に於て、官廳は會社に對し正當なる役務、施設及便益の供與を要求するを得」(第十六條第一項)。共同經濟的原則は官廳の賃率監督に於てより分明となる、即ち換言すれば官廳的性質(賃率裁判所、第二十條)と各種の法律的手段(第二十條)とを有する賃率事務所は國家の賃率決定權と實質的に一致せる多くの權限を有す(第二十條)。貨物の等級別は公に定めらる、而も官廳の義務的考量によるのである(第二十九條)。この貨物の等級別は「一九二一年の鐵道法、鐵道輸送による貨物の等級別」(Railway Act 1921 : Classification of Merchandise for Conveyance by Railway)と云ふ表題で一九二三年に印刷された。鐵道は賃率事務所に運

賃料金表を提出せねばならぬ(第三十條)。例へばロンドン・スコットランド鐵道會社 (London Midland and Scottish Railway company) は賃率事務所の規定せる表によれる最高率による運賃料金表をば一九二三年七月に出版した、事務所はこれらの表につきて協議し、注意し、而して事務所の規定に反せる箇處を凡ての關係者の聽問によつて解決し、而してこの表の效力發生を(第三十一條)、從來の運賃料金を廢止して(第三十四條第一項)以て決定するのである。各利益代表者及商務院により權利者として認められたる各人は、何時なりとも普通運賃の變更を賃率事務所に歎願することを得。賃率事務所はそれが合宜なる場合に限り賃率の變更をなす(第三十五條)。貨物、旅客及小荷物に對する特別運賃は賃率事務所の承認を必要とす、而してその率は普通運賃の五乃至四〇%減である(第三十六條)。新特別賃率が「それによつて何等利益を得ない者の却つて不利益となる」場合には事務所により廢止せらる(第三十七條第二項)。各運送人は賃率事務所に新なる特別賃率の設定を歎願し得(第三十七條第三項)、又特別賃率の廢止又は變更をも歎願し得(第三十八條第六項)。一旦許容せられたる特別賃率の變更は事務所の同意なくしては會社は之を行ふことを得ない(第三十八條第一項)。不當なる賃率による保護の問題を決定するに際しては、賃率事務所は全賃率を考慮してこの問題を決定せねばならぬ(第四十條第五項)。他の受益者を害する特別運賃を賃率事務所は變更し又は廢止し得(第四十一條第二

項)。賃率事務所は公正にして適當なりと思料せらるる運送條件を認容せねばならぬ(第四十三條第一項)。又利益代表者の申出があれば之を變更せねばならぬ(第四十五條)。直通運賃は公共の利益に於て監督せらる(第四十七條第三項)。會社は凡ての料金額を公表せねばならぬ(第五十三條第二項及び第三項)。最初に設定された賃率によれば一九一三年の收入を基礎として會社に或る最低收入を保證すべく、然も輸送をば公共の利益に於て最も適當に發展せしむべきである(第五十八條第一項及び第二項)。會社の收入が一九一三年の通常收入よりも高き事實を賃率事務所が発見すれば、收入を低下せしめて差引殘高の八十%の高さにあるやうに賃率を變更せねばならぬ(第五十九條第三項)。

これらの規定は凡て英國の鐵道賃率を英國の國民經濟の利益に於て、隨つて單に鐵道會社の私經濟的利益に於てはなく構成せんとする自明的なる傾向を示す。賃率事務所の權限は、鐵道賃率政策に關して英國工業の保護を必要とする利益につき考慮することをつねに事務所に可能ならしむ。今若しかくの如き英國の工業賃率が他の國土に於る如く著るしくないとするならば、それは、英國鐵道會社の間の現在の競争は更に英國の産業に資する賃率の低下を結果するといふことによるのであるが、更に又英國の地勢により賃率自體で英國と異なる地勢にある國土の如く高率たるを得ないといふことにもよるのである、例へば英國の國土に於て輸出港から最も遠隔なる地までの距離は六七キロメートルに

過ぎないが、**ミュンヘン**と**ハンブルグ**との距離は八〇九キロメートルもあるのである。而して英國の鐵道が賃率手段によつて輸出入を保護するに毫も封鎖的でないといふことは、英國の貨物の大部分が龐大なる特別賃率を以て運送されてゐるといふ事實から生ずるのである。この特別賃率は鐵道相互又は鐵道對水路の競争から生じたものにもせよ、又はこの特別賃率は國民經濟的利益の保護を目的とする賃率事務所の壓迫によつて生じたものにもせよ、この兩場合に於てそれは英國の産業に利益を與へるものである。

一九二一年八月十九日の英國の法律は、會社に一九一三年と同一程度の配當を保證せるものなるが故、主として會社の利益を計つてゐるものである、而して會社は一九一三年の賃率を留保してゐるが故、更に經濟的に行動するを要しないといふ説がある。之に對して上述の英國法律の規定の語句は毫も鐵道會社の私經濟的利益の増進を企圖するものにはあらずして、寧ろ主として公共的共同經濟的交通の利益に資するものであるとの説が示される。即ち法律上一九一三年の年収入の保護は毫も鐵道會社のための私經濟的保證として解せらるべきではない、何となればかの通常収入は、生産的にして經濟的なる鐵道經營を目的とする場合にのみ、而もその方法でのみ賃率によつて確立せらるべきものなるが故である。更に又かう云ふことも觀察される、即ちこの場合、換言すれば通常収入を確定するに際

して、貨物輸送及旅客輸送を公共の利益に於て行ふべき手段は、凡て賃率事務所により監督せらるるといふことである（該法律第五十八條第一項及び第二項）。

英國の貨物賃率表の龐大なる資料から個々の産業保護賃率を擧げること——例へば一九二四年の**ロンドン**賃率表は略七百頁の大冊である——は茲には不可能である、而してそれは又英國に於て賃率事務所の政策の上述の國民經濟定立と競争關係とに對しても必要ではない。然し英國の鐵道が極めて屢ば輸出に對して規定され英國國內から諸開港場に輸送せらるゝ貨物の特殊なる特別賃率特に輸出賃率を認めてゐるといふ事實は、以下に述べ例證につきて、確定的なる而も一般的に知られたる事實として示されるのである。この特殊なる輸出賃率の形式は、一般的に普通賃率の百分の一の割引に當るといふ點で獨逸に於ける如き特色を有するのではない、寧ろそれは大體の算定法に於て普通賃率を離れた簡単な數字表として表はされてゐるのである。

かゝる英國の賃率の例法として擧ぐれば、一車積の木綿を**マンチエスター**から**リヴァープール**に輸送するに（凡そ五十キロ）目下一噸につきて十志六片を要するのである。同様に綿絲を**マンチエスター**より**ハル**迄輸送するに（凡そ百三十キロ）三十一志九片を要するのである。

尙英國鐵道の現行實例から説明するならば、鐵道はその賃率を決定するに際し商業取引の支拂額に

よつて支配される。例へば鐵道が一噸の石炭を炭坑から五十哩離れたる内地に運送するため一志の費用を算定するならば、相對的には高くはないが、しかしそれよりは少し高い運賃にて石炭が荷積港まで百哩を運送されるといふ場合も起り得るのである。換言するならば、各石炭輸出地に運送される石炭の鐵道運賃が高いならば、英國の石炭は獨逸、佛蘭西又は米國の石炭と競争するを得ないであらう。それ故炭坑を改善して外國の競争に對抗するがためには出來るだけ運賃を低下することが、鐵道事業を活用する所以である、而してこの時初めて商業取引の範圍がより低い賃率にて輸送することを鐵道に可能ならしむるのである。かゝる賃率は即ち特別賃率又は例外的賃率にして、之は炭坑所有者と鐵道會社との一致に俟たれるのである。

他の例、即ち輸出のため**ロンドン**から**リヴァプール**に輸送せらるゝ茶の運賃は、水路による時船側滿載三十九志六片を要す。地方消費のため**ロンドン**から**リヴァプール**へ輸送せらるゝ茶の運賃は一噸に付五十二志六片を要するのである。

**ロンドン**から**ハル**に輸送せらるゝ鋼鐵柱の運賃は三十九志六片であり、**ロンドン**から**リーズ**までは(略同一距離である)約五十九志六片である。即ち公定賃率といふものがない、而して運賃は明かに百分の一の割引といふわけでもない、寧ろ運賃は特殊の輸送、就中特定の營業及地方に對して鐵道と商

人との協定によつて決定されるのである。英國の鐵道會社はその管理せらるるに當つてや經濟的見地により支配せられるのであるが、しかし乍ら云はゞ國民の福祉に對する關係の強制に依つて毫も利益を受けず、又國民の利益を考慮することによつて拘束されないのである。

工業生産品にも同一原則が行はれる、何となれば多くの場合生産品を内地に輸送するよりも輸出地に輸送する方が遙かに低廉なるが故である。

輸入港から主要なる分布の中心地への輸送は、同様に地方の商業取引の場合よりも低廉なる運賃にて輸送せらる。

故に英國の鐵道は英國の國內商業を保護するため特に低廉なる賃率を有するのではない、又地方にて生産された生活必需品を國內の人民に供給するため特に低い特別賃率が存するわけではないのである。随つて英國の生産者が次の如き不平を漏すのは無理もないことである、即ち生活必需品を**ドーヴァー**や**フォークストン**と**ロンドン**との半ばの距離にある場所へ輸送する運賃よりも、却つて佛國や白耳義から**フォークストン**や**ドーヴァー**に輸送する方が低廉であり、**ロンドン**に輸送する方が更に低廉である。

然し鐵道は内地の大工場中心地より輸出港へ輸送せらるゝ特定の輸出貨物に對して特別賃率を設定

してゐる。例へばマンチエスターやフラツトフォードからの綿布及バーミンガムや鐵産地からの機械や重量品に對して特別賃率が存するのである。又輸出貨物に對して低廉なる賃率が各工業中心地に於て與へられてゐるのである。

同時に原料品の輸入に對しては特定の場合に特別賃率表が設けられてゐる。ハル、ロンドン、リヴァプール等で積込まれた羊毛は羊毛加工地に輸送せらるゝ場合に特別賃率を適用せられる、大量の黃鐵礦及その他の貨物も同様である。

多くの場合に於て埠頭税を含めた特別賃率が設けられてゐる、而も工場地からロンドンへ輸送せらるゝにロンドンの埠頭事務所によつて徴收されるのである。この特別賃率は鐵道とロンドン港務所との協定に依るのである。

商人は屢ば特別賃率の個々の場合を知悉しない場合がある、何となれば特別賃率が極めて多數にして距離及營業に應じて異なるからである。寔に特別賃率は極めて多數の貨物に適用され、主として鐵道にのみ認められてゐる、故にそれは云はゞ私的性質のものにして、船舶共有組合の賃率と同様に取扱はれるのである。

英國の貨物賃率政策の國民經濟的傾向の歴史的發展を述べることは、前述の米國の場合と同様、英

國の賃率説明に於ても除かれる。一九二一年八月十九日の基礎的新法律は今日最も重要な觀察點となつてゐる、隨つて茲ではこの法律の賃率政策的原則が、舊の、又は尙今日所々に行はれてゐる純私經濟的な英國の賃率状態よりも重要なのである。假令この新法律に於て英國の全鐵道を統括するため第一段が國家の手に歸せらるゝにあるといふことに同意する必要はないとしても、今日英國にては鐵道會社の私的資本主義的利益に對し國家的及共同經濟的利益が明白な表現と力強い保護とを見出したといふことについては、もはや疑ふことを得ないのである。

### 三、佛 蘭 西

佛蘭西の鐵道は本來純私經濟的見地から發展したものである。即ち佛蘭西國家はその鐵道政策に於て鐵道を私經濟的に營むことを會社に許容したのである。然し既に戦前に於て、國家が一般の利益を監督權の方法にて期待したのであつた。佛蘭西國家が私有鐵道の賃率政策を監督するため共同經濟的利益に於て利用した諸手段は、先づ個々の私有鐵道に與へられたる特許の諸條件である、次に賃率事務に於いて國家の權限を確立せる法律的處置である。この發展の歴史的の個々の場合は措て置き、その發展の結果として、一九二一年十月二十九日の法律から生じた鐵道賃率政策を説明することが出來

る、この法律は前述せる合衆國や英國の法律と同様、戰時經濟の經驗によつて惹起された鐵道制度の新規定を包含するものである。佛蘭西は一時この法律を以て、世界大戰に参加せる列強中の第三位國として、國家監督權の擴張及鐵道賃率政策の共同經濟的構成を目的とする運動に加はつた。佛蘭西に於ても鐵道は明かに國民經濟のために利用せらるべきこと、及私有鐵道のあまりに利己的私資本主義的なる目的は國家によつて代表せらるゝ公共の利益に相反するものであることは、個別的觀察によつて示される所である。然し純法律による米英の方法とは異り、佛蘭西に於ては次の如き方法が選ばれてゐる、即ち一九二二年十月二十九日の法律は一九二一年六月二十八日に土木大臣と北部鐵道會社、東部鐵道會社パリ・リヨン・地中海鐵道會社リバ・オルレアン鐵道會社、南部鐵道會社との間に、大小の環狀線(パリ)の企業合同及その線路網に於ける統一的營業に關する國有鐵道の管理權に就きて協定された契約を網羅したものである。隨つてこの契約の内容は鐵道會社に法律的義務として課せられた、而も特許による以前よりも峻嚴なる形式で課せられたのである。然し契約から生ずる賃率政策を明かにする前に、この法律は國民經濟的鐵道經營方法に對し重要な若干の注意を包藏してゐる。即ちこの法律は特に契約によらずして鐵道會社に明かに國民經濟的義務として認めらるゝ義務を課したといふことである。例へばこの法律の第七條にはかう規定してゐる、即ち特殊の定期乗車券、所謂

労働者乗車券(三等)が、毎日住居から工場に往復する事實を證明せる各被雇者、労働者のために發行せられるのである。又同様にこの法律の第八條に包含された以下の規定も國民經濟的に解せらる、即ち親及子供は三人の子供につきて三〇%から七人の子供につきて七〇%までの乗車賃割引を請求し得との規定である。この純人口政策的手段は直接私資本主義的賃率政策とは反對である、而して之は凡ゆる手段を以つて人口の増加を圖らんとする佛蘭西の努力を示すものである。

法律的に規定せられたる一九二一年六月二十八日の契約は、土木大臣の管理權の下に各種の鐵道企業の合同が一般國民の利益と一致する場合にのみ保護せらるるといふ主要なる根本思想を包藏してゐる(第一條)。この目的に資せらるゝ凡ての線路網に對する共通の組織は、鐵道評議員會及管理委員會に依つて構成せらる(第二條)。鐵道評議員會は評議機關にして十八名の管理委員、十二名の従業員代表者、及三十名の一般公衆及政府代表者から成る(第三條)。評議員會は凡ての線路網の共通の利益たる諸問題及技術的、經濟的、及財政的性質の凡ての問題に關して大臣により召集せらる。評議員會は一線路網又は多くの線路網に關する問題にも土木大臣の思料により同様に意見を述べる。特に財政的平衡を維持するため同一賃率を凡ての線路網に適用すること及その改變につきて意見を述べる(第四條)。大臣は第二回の決議が實際に評議員會に於て行はれた後に、初めて評議員會の前の決議に反對

するこの決議を行ひ得(第五條第二項)。管理委員會及政府代表者は事件の再評議を評議員會に要求するを得(第五條第三項)。凡ての問題に於る最高管理權は無制限に然も専ら土木大臣に歸屬するものにして、大臣は自ら決定して之に効力を生ぜしめ得(第五條第三項第四項)。大臣は常に一般の福祉に反すと思料せらるゝ程高き特別賃率の輕減を要求するを得(第九條)。これらの權限は閣議の必要なる一致に拘束せられる以外には制限せられない。大なる線路網の財政的統一を致し、收入支出の平衡を確實にせんとする目的に對し、賃率は之を事情により高くすることを得(第十三條)。線路網は交通を發展せしむるため、政府より獎勵金を與へらる(第十四條)。收支の平衡を保つために許容せられる賃率の引上は、經濟状態によつて與へられた限界内に於てのみなすことを得(第十七條第二項)。剩餘を生ずる場合には大臣は賃率を低下することを得(第十八條第二項)。

法律と契約とによつて與へられたこの根本方針に依つて、佛蘭西の私有鐵道は一般福祉の利益に對し出来るだけ廣く正鵠を得るやうにその賃率政策を行はねばならぬ。之は實際にも行はれた。佛蘭西に於てこの目的を到達するため凡ての貨物の殆んど九〇%は普通等級別賃率によらずして、低廉なる特別賃率によつて運送されるといふ事情は注目し値する。然し特別賃率の不統一にして不明確なるがため、及生活維持に最も重要な貨物特に鑛石又は石炭の如き缺くべからざる原料的經濟財を低廉な

る賃率によつて輸送せんとする努力は、上述の法律によつて設けられたる鐵道評議員會をして一九二二年三月に次の事項につきて評議せしめたのである。即ち1運賃は貨物の價格に正比例すべきこと、2賃率は遠距離の場合には運賃の低減をなすため嚴に等級別を附せらるべきこと、3更に明確なる賃率表が作製せらるべきことの三である。評議の此等の目的の示す所は、この場合私有鐵道會社を満足せしむる賃率の制定が肝要なるのみならず、賃率状態に於て國民經濟的見地によるものが肝要であるといふことである。戦前の特別賃率の適用を一車積に限られて居たので、随つてその低廉なる率が主として大商業を利したが、戦後の改正賃率に於ては小商業も亦個々の賃率に於る最低重量の低下により顧慮せられたのである。個々の賃率に於る新等級別は特に遠距離を利する傾向を示す。随つて遠距離につきて運賃の割引が行はる、即ち六百キロメートル以上の馬鈴薯、砂糖、鹽、三百キロメートル以上の燃料、二百キロメートル以上の材木の輸送に對して割引が行はれるのである。

更に新特別賃率により個々の經濟範圍は特殊の例外的賃率の方法で利益を得るのである、而してこの場合主として石炭工業及鐵工業が取扱はれるのであるが、然し特別賃率によつて目途せられた所の、經濟生活の慾望への適應は、國內輸送に於て示されるのみならず、輸出入貨物に於ても亦、海港を経ると否とに關せず、同様に國民經濟的根據から特に考慮せらるゝのである。輸入に對して割引せ

らるゝ主なる貨物は、加工の目的のため輸入せられたるものにして、やがて再び輸出せらるゝもの、即ち明かに國民經濟の利益を目途せるものである。輸出は原則として佛蘭西に於ては輸出賃率の割引により一般的に保護せられ、更に國民經濟の利益に於て保護せらる。一般賃率表によれば凡ての輸出貨物に對する運賃の割引は一〇%である(一般賃率表一六七頁第三條)。然し輸出保護のために存する利益に應じて、特別賃率表に於る各種の貨物に對し更に四〇%までの輸出割引が規定されてゐる。冶金製品、即ち佛蘭西の主要輸出貨物に對して一九二三年一月十日以來特殊なる輸出賃率が適用されてゐる。生鐵及生鋼の運賃は一般賃率表によれば五百キロメートルにて一噸當り十五フランを要す、之に反し輸出賃率表によれば同一距離にて十フラン七十五サンチムを要す、即ち二八%の割引に相當するのである。農業機械の運賃は輸出に於て五百キロメートルの距離にて四十九フランから十九フランに割引せらる故に六二%の割引である。輸出石炭は二十五噸にて二五%の割引、百二十噸にて三〇%、百八十噸にて三五%の割引となる。同様の割引は石灰、セメント、砂利及木材の輸出に對しても認めらる。

今日は除去されたが、佛蘭西が獨逸ルール地方を管理するに當つて自國の鑛業の利益になるやうな賃率政策を取つたといふことは注目に値する、即ちロートリンゲン宛の佛國の鑛石に對してはルール

地方の各驛にて一噸に付二十七フランの運賃を徴したのである。この例外的賃率は佛國の鑛石の販路をルール地方に容易に擴張せんとする目的を以て實施された。

上述せる所によつて、佛蘭西の鐵道はその賃率政策に於て戦後極めて國民經濟に資したといふことが解る。佛蘭西の鐵道は、凡る適當なる賃率政策により自國の工業を振興し、自國の商品の工業的競争を外國商品に對して強め、以て一般標準生活費を制限せんと努力してゐるのである。

#### 四、白耳義

一九二四年二月白耳義政府は下院に於て、「鐵道經營は収益を目的とすべからず」といふことを政府の企圖せる鐵道改革の特徴として説明した。収益目的を拒否するこの重要な語は、鐵道は該國土の全經濟生活方に對するその最高の意義により純資本主義的なるべからず、國民經濟的見地を必然的に顧慮して經營せらるべしといふ意味に解せらる。この根本思想は白耳義の鐵道賃率政策につき次の如くに例證せらるるのである。

白耳義の鐵道は主として國有鐵道の形式に於て發展した。随つて國家は當初から運賃及運送條件を決定するの權利を有した、而してこの場合収入が經營費及維持費を充たし、固定資本の利子支拂と償



却とを可能ならしむるに足ることを以て原則とせられたのであつた。國有鐵道は國家に對し特別の收入源をなすものではなく、先づ國民經濟に資すべきものであるといふことが當時既に論じられてゐた。白耳義の賃率政策のこの根本的傾向は更に法律にも明示せられた。賃率を決定する國家の權限の認められたのは、勿論、賃率を決定するには國家の利益を主とするといふ結果である。公共の利益を考慮することは、私的會社よりも國家の場合により明瞭に認めらるゝ、而して若し國家がその鐵道を單に經營するのみに止るならば、國家は上述の目的に反するに至るであらう。

隨つて白耳義の國有鐵道の現行貨物賃率も亦明かに國民經濟に資したといふ點が主要點である。白耳義の賃率の個々の場合に於てこの見地は極めて明瞭に現はれてゐる。例へば鑛産物に對する特別賃率表第九條第三項に於ては(告示録三十一頁)、この特別賃率は外國より輸入せられたる鑛産物には適用せずと規定してゐる。即ち賃率の割引は明かに白耳義の生産、即ち國民經濟のために許容せられると共に、茲に純粹工業保護賃率が示されてゐるのである。

白耳義の貨物賃率につきては一般に價格制度が標準である。白耳義の賃率制度は急送貨物一等級、小荷物一等級及大貨物四等級を包括してゐる。尙ほ特別賃率によつて等級賃率の低減が許容せられて居る。戰前には五十六の特別賃率があつた、即ち之を詳言すれば十二の海外輸出賃率、十二の海外輸

入賃率、及國內輸送に對する三十二の特別賃率である。此等の特別運賃の率は第四等級の率よりも低廉であつた。白耳義に於て國民經濟の凡ての部門に最も汎く資せんとせられたのは、この多數の特別賃率の結果である。特別運賃の率は屢ば運送實費より低下することがあつた。例へば一定の肥料に對する特別賃率表第三十七の運賃は三百五十キロメートルにつき一噸當り五フランを必要とするのであるが、之は一噸一キロメートル一、一フエンニツヒの平均的統一率に相當するのである。實費若しくはそれ以下の賃率輕減は、明かに賃率的保護が著るしい國民經濟的利益に供せられ隨つて鐵道の要求が收入支出の調和まで引き下げられる貨物にのみ可能である。上述の例證は、白耳義國家が常に單に國民經濟的に供せられた結果を致すことを懼れなかつたといふの事實を示すものである。

戰後全特別運賃率は一先づ廢止された。然し漸次多くの特別賃率が再び設けられるやうにあつた。その數は今日では十九を算する。更に九の海外輸出率が存在する、而も砂利、セメント、石灰、鑛産物、硝子及自動車の輸出に對して存在する、更に又白耳義の國境通過點と海港間の各種の貨物に對して特別賃率が存在し、又チヴェーと海港間の輸送に對して地方賃率が存在する。この最後の二特別賃率は海外輸出入にも適用せられる。白耳義の國內輸送に對しては十の特別賃率が存在する、而も

炭坑からの石炭及土砂、

鐵礦及黃鐵、

砂礫及砂利、

泥土及肥料、

石灰及製糖用より肥料に至る各石灰屑、

内國産の野菜、

コークス及コークス屑、

に對して存在し、尙ほ他の品目(陳列品等)に對して三の特別賃率が存在する。特に重要な鑛産物に對しては普通運賃の二七%乃至六九%の割引がなされる。

之を要するに白耳義國家は國民經濟的に重要な多くの貨物に對し貨物賃率を特に低廉になし、隨つてその賃率政策に於いては純私的資本主義的原則により支配せられてゐない、寧ろ多くの關係に於て他の國土よりも更に一般國民經濟的考慮を拂つてゐると云へるのである。

## 五、和 蘭

和蘭にては政府は鐵道制度に於て當初から賃率設定に關係することを以てその特別の職分であると

觀察してゐた。隨つて和蘭の鐵道立法は、和蘭國家は該國土の鐵道に對し監督權を有すとの根本思想によつて支配されてゐた。既に一八五九年八月十二日の法律に於て、水事土木大臣が賃率を承認し、賃率の輕減を規定し得ることを規定してゐる。更に一八七五年四月九日の鐵道法に於ても、賃率設定に際し國家が之を監督し關係すべき原則を定めてゐるのである(第二十八條及第二十九條)。

更に鐵道の大なる國民經濟的意義の明確なる認識は、既に和蘭政府をして鐵道網を國費を以て峻成せしめたのである、何となれば和蘭にては自然的及人工的水路が汎く利用せられてゐたので鐵道は蛇足であると考へられてゐたので、私的方面では最初鐵道敷設の傾向が示されなかつたからである。そこで和蘭國家はその國費を以て若干の幹線を敷設し、この幹線を先づ國家自ら經營したか、然し後には經營を私營會社に移譲したのである。然しこゝで締結された特別契約に於ても國家は私營會社の營業にその權力を及ぼした。即ち之を例示すれば「和蘭國領域内の運送に對し徵收せらるる運賃に關しては私營會社と審議の上、發送手數料、積換手數料、運搬手數料等に對する最高率の外に、キロメートル統一率が水事土木大臣によつて規定せらる。かくして規定せられたる最高率は同様の手續でのみ之を變更し得。一切の賃率設定賃率變更は會社側の例外なく水事土木大臣の承認を必要とし、以て規定せられたる最高率に背戻せざらしむるやう保證するのである。」

斯して政府の意志に反して鐵道を單に資本主義的に經營すること不可能である。

凡ての私有鐵道を改革し國有化せんとする一般運動は、一八八一年に鐵道の賃率政策に對し次の如き原則を見出した、之は特殊なる意義を有するもので、字句通りに引用すれば、「經營指導者としての國家は一般的交通の利益を主とすべく、各の方策の財政的結果を顧みるの要なし」と。茲に於てか明かに鐵道の國民經濟的意義が主とせられやうになつたのである。

最近に至り和蘭の鐵道は、その財政的要求の完全なる保護の下に、法律及契約により國家から求められたる國民經濟的利益の顧慮をはかつた、而してこのことはその賃率政策に徴して明かである。水路との競争は和蘭にては特に大なる役割を演じてゐる、鐵道はこの競争に於て賃率を低下せねばならぬ、何となれば水路運賃は其運送費小なるため鐵道運賃よりも低廉なるが故である。この競争賃率は恐らく共同經濟的賃率設定の目的が存在しないとしても、この目的は競争賃率の效果として現はれるであらう。然しこの競争賃率は措て置き和蘭の貨物種別等級表は一般福祉にとつて特に重要な一定の貨物に對して運賃の割引を示してゐる。即ち生活必需品を低廉なる賃率等級に類別せんとする。原則が實施されてゐるのである。

和蘭の鐵道は久しい間特別賃率を設定することについて躊躇してゐた、然し最近に至りこの點に變

化が生じた。即ち和蘭の賃率表は今日三十六の特別賃率を有するのである。その大部分は先づ第一に和蘭の國民經濟上極めて重要な海港を保護するために存する。この海港特別賃率は一定の生産品又は原料品並に全國又は一定地方の半製品の輸入及輸出を保護するものである、即ち

第八、手工品の輸出

第九、各種の貨物（重土、陶土、機械、油等）の輸入

第十二、石炭及コークスの輸入

第十三、黄麻、更紗、織物等の半製品の輸入

第二十二、生活必需品の輸入

第二十五、石油の輸入

第二十六、ベンジン油の輸入

第二十九、草花球根の輸出

に對して行はれるのである。

輸入賃率は輸出賃率より遙かに高い、是れ即ち該國土の工業の發達程度低きことに歸せらるのである。この理由から和蘭人は工業の盛なる隣國より出来るだけ多くの貨物を自國に輸入せんとするの

であつて、和蘭の海港の經濟的關係は貨物の輻輳により高められるのである。和蘭は又はこの場合鐵道の賃率政策により有効に保護せらる。鐵道は國內輸送の海港賃率を隣國への通過輸送に應用したのみならず尙ほその上外國から目國の海港への輸送に對し特別の通過賃率を設定した。かゝる賃率は鐵道の收入増加に資せられるのであるが、然し國民經濟的に必要な賃率としても見られるのである。これらの賃率に屬するものは次の如き特別賃率である。

第六、自國海港と獨逸並に獨逸より西方の國土との間の各種の貨物に對して、

第十一、アムステルダムと白耳義並に白耳義より遠方の國土との間の各種の貨物に對して、

その他の特別賃率は一部分は特定の貧弱なる地方の保護を、一部分は過剩地方からの農産物の低廉なる販賣の可能を、一部分は山陸地方への輸出入の保護を目的とす。次に擧ぐるのが特別賃率の適用を受くる貨物である。

第一、肥料

第二、建築材料

第三、國內の炭坑よりの石炭

第七、七I、七II、魚貝類

第十、生活必需品

第十三、甘蔗菁

第十四、恭菜

第十六、野菜

第十七、木材

第十八、牛乳及乾酪

第二十一、馬鈴薯

第二十七、草花、樹木等

第十、第十六、第十七の賃率が明かに多くの貨物に對する通用條件に於て和蘭の貨物の状態を豫想してゐることは、注目に値する。是れ取も直さず、賃率政策が明かに國民生産の保護により國民經濟に資することの象徴である。これらの特別賃率の軽減は普通運賃の六二乃至一五%である。

和蘭の賃率政策の特質は和蘭の鐵道の割戻賃率が之を示してゐる。この賃率は、荷送人が一定の期間内に特定の貨物の一定の最少量を託送するの義務を有し、鐵道は之に對し運賃の一部分の割戻を確保する如き契約を締結せる場合に生ず。この場合大量輸送に於ては運賃の三〇%までが割戻される。

一九二四年には和蘭の鐵道は極めて多數のかゝる割戻賃率を認めた。之は運賃の收得に於て、特に水路との競争に於て鐵道の私經濟的利益に歸せられたものが多かつた。然し全く明かに工業賃率、即ち工業保護の意企と目的とを有したのも若干あつた。割戻賃率に於てその數は少なかつたが百分率に於て大なるものがあつたといふこと、例へば一九二四年二月十九日に新設された化學製品及硝子製品に對するシーダムと外國の各驛との間の割戻賃率の如きを見ればこのことは明かである。この賃率は年額一千噸に九〇%の輕減を與へてゐた。同様の工業割引賃率は一九二四年には次の如し。

1、一月十四日、**ヴェナム**と國內及外國の各驛との間の鐵及鐵製品に對し年額一千五百噸につき一〇乃至三〇%の運賃割引、

2、**フアーベツク**から國內及外國の各驛に輸送せらるる紙及反對に**フアーベツク**へ輸送せらるる紙工業原料品は年額六千二百噸につき約三〇%の割引、

3、獨逸より**ヒントホーフエン**に輸送せらるる**ランブ**原料品は同地定住の**ランブ**製造者に對し年額一千噸につき九〇%の割引、

4、國內及外國の各驛と**ゴリンヘン**及**アーケル**との間の鐵及鋼、鐵製品及鋼製品、同地定住の機械工場及建築工場との取引にも適用され、年額四千乃至七千噸につき一〇乃至一四%の割引、

5、和蘭の各驛から**ヴェツエツプ**に輸送せらるる耐火粘土製品の原料及**ヴェツエツプ**から國內及外國の各驛に輸送せらるる石鉛鍋、耐火石等は年額一千二百五十噸につき約二〇%の割引、

6、和蘭の五驛から獨逸及瑞西に輸送せらるる植物性油は三千噸につき約一五%の割引、

7、一九二四年七月七日、**デルフト**と和蘭及白耳義の各驛との間の電纜及銅線の原料品は七百噸につき約一〇%の割引、

8、一九二四年七月二十二日、和蘭各驛より國內及外國の各驛に輸送せらるる穀物、種子、莢豆は二千噸につき二〇%の割引、

9、一九二四年八月十四日、國內各驛より**アツクルム**に輸送せらるる家畜並に**アツクルム**より國內及外國の各驛に輸送せらるる肉類及脂肪に對しては三萬乃至四萬**ゲルデン**につき一〇乃至二〇%の割引、

10、一九二四年八月二十二日、**ウーデン**から國內及外國の各驛に輸送せらるる油槽及飼料に對しては二千乃至四千噸につき一〇乃至二〇%の割引、

11、一九二四年八月二十八日、**ツウオーレ**から國內及外國の各驛に輸送せらるる植物性油並に國內及外國の各驛から**ツウオーレ**に輸送せらるる飼料及植物性油の原料に對しては三千乃至四千噸に

つき九乃至一〇%の割引、

12、一九二四年九月二十七日、ヴェーランドムから国内及外國の各驛に輸送せらるるに白牌紙に對しては五百噸につき二〇%の割引が行はれるのである。

自國內の各驛間又は此等の驛から他の驛に輸送せらるる馬鈴薯粉、葡萄糖、沙穀及舍利別に對する一九二四年十一月五日の三十四の特別賃率は、一車積十噸につき二〇乃至四二%の割引をなしたことは、注目に値する。和蘭の鐵道は割引運賃の契約をば、荷送人は商人にして運送業者にあらずとの條件の下に荷送人と締結するのである。故に例へば馬鈴薯に付ては馬鈴薯商人とのみ締結される運賃契約が存するのである。かゝる契約の効果は馬鈴薯を低廉にする可能を有す。

之を要するに和蘭の鐵道はその賃率政策に於ては財政的目的の外に國民經濟的使命を充たさんとするものであることが示されるのである。

## 六、伊 太 利

伊太利にては、賃率設定に直接權力を及ぼし而して一般國家的職分を充實することにより私有鐵道制度よりも遙かに國民經濟的なる賃率を有する國有鐵道制度が支配してゐる。一九二二年の秋フアス

チ政府は凡ての國家制度に於ると同様、鐵道制度に於ても最高命令權を收めた。即ち鐵道の管理は從來の委員的評議的、地位を除かれ、一人の特別委員に委ねられたのである。この委員の職分は經濟的にして收支相償へる經營の恢復にあつた。伊太利の鐵道を國民經濟に資することは、主として伊太利の農産物の輸出を賃率によつて保護する場合に現はれる。海外の原料品を加工するための國內輸入の保護に對しては、伊太利の海港から工場地までの距離の短い場合には、何等要求されない。隨つて木材を除いては輸入保護は存しない、但し木材に對しては特別賃率が存在して、製材所又は製紙所所在の各驛に適用せらる。加之尙ほ多くの貨物につきて特別の運賃輕減が行はれる、この輕減は一部分は國內の消費を高め、一部分は國內の生産を高め、以て輸出を可能ならしむるためである。即ち伊太利の國民經濟に資するため四十九の各種の貨物に對し一般的賃率保護が存在する、運賃輕減の百分率は六百キロメートルの距離につき五・四乃至四八・五%である。葡萄酒に對して三〇乃至五〇%の運賃割引が存することは注意すべきことである。(一九二四年五月二十三日の勅令及一九二四年六月九日の閣令)この規定は葡萄酒生産の範圍に重要な所以とに關して伊太利には特に意義を有するのである。

更にトリエストの交易を高め之を維持するため伊太利の設定せる割引は極めて廣汎なものである。

この割引の高低は獨逸の海港との競争率に影響をうける。然しトリエストの賃率が先づ競争によつて決定せらるるものとしても、それは國民經濟的にはトリエスト港のため、又間接には伊太利の商業取引のために設定せらるるのである。サルツブルグ、タルヴィスを経るトリエスト輸送に與へられた割引は、ヴェニスにも認めらる、即ちヴェニス宛の貨物がアルプを通過して伊太利の鐵道にて輸送せらるる場合、一定の獨逸地方に對してトリエスト宛の貨物に同様に取扱はるるのである。現今サルツブルグ——トリエスト線、ズムメラウ——トリエスト線等に與へられた割引は普通運賃の七〇%である。

### 七、西 班 牙

「フェロヴィアリコ」政府の一九二四年七月十二日の内閣令は國民經濟と鐵道とに關する規定を包含してゐるが、之は後に譲る。

### 八、瑞 西

一九二二年六月十六日に瑞西政府は一法律案を提出した、この法律は國有鐵道を、國民經濟保護

のため、商業的原則に従つて管理し經營せんとする目的を有するのである（第一條第一項）即ち茲に於てもかの屢ば論せられた商業的目的と國民經濟的目的との混合が明かに現はれてゐる、この兩目的は個々の場合には互に調和することが困難であるが、然しその何れも重要な目的である、随つて企業は手痛い損害も忍ばねばならぬのである。その後二ヶ年半にして、即ち一九二四年一月一日にこの法律は實施された。随つて聯邦參議院は瑞西國有鐵道に付最高監督權を行使してゐる。聯邦參議院は國土の利益と思料せらるる指圖を與へることを得（第六條）。國有鐵道の收益が五ヶ年にして収入の八%を超過する場合には運賃輕減が行はれる（第三十條第四項）。國民經濟方面に於る瑞西の賃率政策を説明すれば次の如し。

既に一九二〇年秋に經濟界振興のため、一時戰爭にて廢止せられたる多くの特別賃率が再び實施されることになつた。然し例へば重要な商工業の獎勵と輸送の増加とが確に輸出賃率によつて期待された場合には、常に特殊なる賃率が設定されたのである。故に外國との競争に於て特に困難な立場にある工業家を時々補助することは、聯邦の鐵道には可能である。

一九〇三年五月一日の基本賃率表が尙ほ統一的運賃に規定してゐるにも拘らず、一九二〇年八月一日の賃率表は國民經濟的理由から遠距離に對しては統一的ではあるが、然し次の如き階級を規定した

のである、即ち

- 第一段……………一——百キロメートル
- 第二段……………百一——二百キロメートル
- 第三段……………二百一——三百キロメートル
- 第四段……………三百一キロメートル以上。

斯して多くの貨物を分類するに當り相當等級よりも低い等級により一般的運賃割引を規定してゐるのである、例へば特別賃率表第七條第二項の果實、同第七條第三項の木材その他の輸出品。

二十九の特別賃率表に於ては普通賃率の二〇乃至四〇%の輕減が行はれる。

更に個々の輸送關係に對し、又一定の地方の國民經濟を保護するため割引が行はれる、例へば伊太利との交通のためテツシン州及ゼネヴァ州に於る一定の驛（ラブレヌ、サチニー、ヴェルニエー、メーラン）に對して割引が行はれる。尙ほ賃率は、國產品販賣の可能性を高めるため運賃割引により一定の工業を保護すべく普通等級に對し三〇%まで低下される。即ちコンデンスミルク、牛乳、曹達磷酸、膠類、脂肪類、鹽、生鐵、チヨコレイト、ココア、硝子製品、滑石、磨粉、瓦斯精溜物、セメント、石灰及石膏に對して保護が與へられるのである。

一九二二年から二三年までの瑞西運輸企業家と輸送關係者との會議の記録には、隨所に、特別賃率を純國民經濟的に設定せんとするの論が見出されるといふことは、注目に値する。而して結論としては、かゝる特別賃率は國土の工業を考慮して汎く設定せられねばならぬといふことが、そこに示されてゐるのである。今例證として説明するなら、一九二二年三月十日の鐵道公報の布告三九五號の圓船骨に對する追加賃率表、一九二二年六月十四日の公報五三二號の條板及一九二二年九月十三日の公報八一八號の生鐵に對する賃率表が之れである。尙ほ上述の記録により馬鈴薯、楮、薪、木材、泥炭、敷藁、モスリン、穀粉、リノリウム、その他凡ての瑞西國産に對して、國民經濟の理由から同様の措置が行はれたのである。

## 九、奧 太 利

奧太利聯邦の鐵道は歐洲の中央に位するその地理的地位により昔から、而も今日も尙ほ通過輸送を保護することを得た。この通過輸送の保護は一先づ財政の點に於ては奧太利の國有鐵道の利益に資するのであるが、然し國民經濟的にも重大なる意義を有するのである。何となれば貨物運送に關係する運送業者、運搬者、商人及特に銀行の活動が奧太利の國民經濟に對し特に重要なるが故である。



奥太利の鐵道賃率政策に對し、奥太利聯邦鐵道を經濟團體にせんとする一九二三年七月十九日の奥太利聯邦法律が標準的である。奥太利聯邦の鐵道企業はこの法律によれば法人であり、而して商人として商事裁判所に登記するのである(第一條)、又それは聯邦財産の受託管理者である(第二條第一項)。

聯邦鐵道が先づ商業的に、即ち私經濟的にその賃率政策を行はねばならぬといふことを茲に許容するとしても、而も國民經濟的利益は奥太利聯邦の鐵道の經營に於て除去せられなかつたといふ事實が示されるのである。管理委員會(第十條第一項)は即ち「一般的利益の同時的保護に於て」業務を管理するの權限を有す。賃率變更に關する決議は委員會の權限に屬す(第十二條第一項)。重要な賃率の變更は管理委員會をして變更せしむる聯邦政府の事前の承認を必要とすといふことは、特に意義を有す(第十四條第二項及び第三項)。聯邦政府はこの外自ら聯邦鐵道賃率の變更を要求するを得(第十四條第六項)。茲に於てか獨立的にして商業的に經營せらるる聯邦鐵道管理に關して、聯邦政府の強き國家經濟的影響が及ばされ、この兩者の混合は、既に幾度か論せられた如く、正しいものとして缺くべからざるものである。奥太利聯邦鐵道は、同盟國及聯合國の貨物に對して同一運送關係に於る同種の國內貨物と同様の手數料を徵收する義務を奥太利に課したかのサン・チエルメインの契約の第三一二條が

削除せらるるや否や、直ちに國內生産のために有效なる賃率政策を施行した。從來の制度の完全なる改革を齎した奥太利聯邦鐵道の貨物賃率は、一九二四年一月一日から實施せられた。而して從來の價値等級別の代りに——獨逸に於ると同じやうに——價値制度と容量制度との結合制度が現はれた。奥太利聯邦鐵道は各個の貨物の等級別を新に設定するに、運賃と價格との關係並に大戰以來本質的に變化せる生産關係及販賣關係に依らんとした。現在全貨物の四二%は低い等級に入れられた、特に奥太利の工業の必要とする、而も屢ば外國より輸入せらるる原料品がそれである。奥太利の鐵道網が戰前の全長の四分の一に縮少せられたといふこと、又戰前の主要輸出貨物たるガリシア及ベーメンの木材、石炭、砂糖、石油、陶土及耐火粘土の如きものが無くなつたがため關係が根本的に變化したといふこと——かゝる事情あるにも拘らず、尙ほ汎く一面には五噸一車積賃率の規定により小荷送人の利益が考慮せられ、他面には工業、商業及消費者の建言、請願、要求が考慮せられたのである。

特に新地方賃率表に於て多くの細別賃率、換言すれば特別賃率が現はれてゐる、而も六の項目賃率は各驛に施行せらるるのである。その他の細別賃率は當該貨物の生産地所在の一定の驛に施行せらるるか、又は輸入せられた原料品の加工地所在の一定の驛に施行せらる。要するに奥太利聯邦鐵道は特に適切なる處置により鐵道の商業的國庫的利益と國內の國民經濟的利益との混合を大體に於て實現し

得たといふことが専門家からも認められたのである。

尙ほこの外に説明したいのは、奥太利聯邦鐵道は特に低廉なる特別賃率を設定するに當り——運賃は三分の一まで割引せらる——**チロル**と**フォラルベルグ**との偏つた地勢をも考慮して、以て此等の邦とその他の地方、特に首都**ウヰーン**との關係を規定したといふことである。奥太利聯邦鐵道は昔から獨逸及伊太利線と競争するため特殊運賃を以て**アルベルグ**線を保護した、上述した特に廣汎な割引は實に國民經濟的利益に歸せらるのみならず、商業的に歸せらるのである。

上述の理由から著るしく制限せられたる輸出賃率は、主として耕作具、鐵及鋼、鐵製品及鋼製品、農事機械、農具、並に草扱、大鎌、鎌等に對し適用せらる。奥太利は特に**バルカン**地方に於る獨逸及**チエツクスロバキア**の同種の貨物との競争に於て此等の生産を奨励せんとしてゐるのである。

特別賃率は發驛所在箇所の如何に拘らず、又國內の驛より輸送せらるると外國の驛より輸送せらるるとに區別なく、適用せらる。隨つて特別賃率は、輸出賃率が一定の驛に適用せらるるにも拘らず、輸出賃率表上の一定の驛宛の通過輸送にも適用せらる。

特に營利的見地の強調の下に奥太利の賃率政策の根本方針が次の如く新に告示によつて與へられた。即ち曰く

奥太利聯邦鐵道は一九二三年七月十九日法律の第二條第三項に基くべし、第二條第三項に曰く、

「奥太利聯邦鐵道の管理は一般的利益を確保するに際し商業的原則に従つて導かる」と。

奥ちこの法律は特別賃率の方法によつて工業及商業を促進し、輸出を保護する義務を有しないのである。寧ろ奥太利聯邦鐵道は商工業の運賃率輕減の要求に對して、聯邦鐵道は國營を離れたる獨立の企業にして、隨つてその収入が少くとも鐵道運送費を充たすに足るやうこの賃率を設定せねばならぬといふことを強調するであらう。公共の利益を保護するため聯邦鐵道に法律を以て課せられたる義務は、賃率を決定するに鐵道の實際の必要以上に高い賃率を設くるを得ないといふ點にある。然るにも拘らず多くの特別賃率が奥太利の貨物賃率表に存在する以上それは次の如き基礎を有するものと謂はねばならぬ、即ち

- 1、普通賃率表による時は貨物の運賃昂騰よりするを以て奥太利鐵道による運送を不可能にするか、
- 2、又は貨物運送は他のより低廉なる運送機關、例へば外國の鐵道、水路、自動車又は車輛の如きを求めねばならぬと云ふこと(純競争賃率)、
- 3 生産の恢復に必要な原料品を鐵道により運送するためには國內及外國に於て競争し得る生産

を保護せねばならぬといふことである。實際又個々の貨物を一般等級別及特別貨率表に分類するに際しても、又は奥太利の現行項目貨率表及輸出貨率表に於ても、必要なる場合には上述した理由の一角が貨物の特別貨率的處置に對して標準的であつたといふことが知られるのである。

告示の内容は上述した如くである。それに對して、最近まで國營であつたが今日は急に營利的となつた企業の根本方針に付ては、如何なる事情の下に於ても營利的に活動せんとする努力の放肆を抑制するを要すといふことが、注意せられる。「一般的利益の確保に際し」との語を鐵道の要求に制限するといふ意味に解釋することは、正鵠を得ないやうに思はれる。又特別貨率の與へられた基礎も曖昧である。上述の原則により奥太利鐵道には常に、鐵道の財政的效果をあまりに侵害する如き運賃割引を商工業が要求することを適宜に拒絶する手段が與へられてゐる。特に聯邦政府は上述せる一九二三年七月十九日の法律第十四條の規定により奥太利聯邦鐵道の貨率制度の範圍に最高命令權を有し、隨つて鐵道貨率に於ても特に明かな共同經濟的利益に必要な保護と獎勵とを與へることを得る地位にあるといふことは、鐵道の上述の根本方針に對して看過するを得ないことである。

前述せる如く一般的利益の同時的保護に際し聯邦鐵道經營の監督權を有する管理委員總裁は、最近聯邦鐵道の財政狀態につきて公に説明を與へたといふことを、終りに擧げる、彼は先づ鐵道の義務を

商業的經營にありと斷じ、次いで貨率に關してかう説明した、即ち聯邦鐵道は國內の工業を出來るだけ保護し輸出を獎勵せんとしてゐるといふこと、而して貨率は從來の如くもはや簡單に高められぬ、關係當事者と豫め協議の上改善せられたる新たな貨率表に依らねばならぬといふことである。

然し乍ら奥太利聯邦鐵道は單に私資本主義的に經營せらるるものにあらずして、寧ろ奥太利に於ても鐵道貨率政策につきては國民經濟的利益が主張せられねばならぬといふ理由と事實とは充分に示されるといふことが論せられてゐるのである。

## 一〇、洪 牙 利

一九二四年四月一日の洪牙利の改正貨率は變動率として、隨つて遠距離運賃を低廉にする、即ち國民經濟的傾向に於て説明せらるる特質を有するのである。貨率表の最低等級の十八は鐵道の運送實費をさへも充たさない。生産費の著しき騰貴を來さないやうにこの等級が保護せらるるのである。改正貨率表に追加して尙ほ多くの運賃輕減が工業目的物に與へられてゐる。

奥太利・洪牙率・ボスニア・ヘルツェゴビナの鐵道貨物貨率表第一部は貨物等級別に當てらる。一九二二年十一月二十日の地方貨率表の第二部は貨率の特殊なる發達の要求に従つたものである。尙ほ

普通等級別の外に十四の特別賃率が存在する。

洪牙利の國內貨物賃率は、級外品の形式によるか又は特別賃率表による特別輸出割引を有しない、之に反し新に規定された洪牙利・アドリアチック賃率表(トリエストとフューメ間)は特別なる説明を必要とする。何となればそれはいかにして鐵道が一般國民經濟に資するかの典型なるが故である。

この賃率は以下のものに對して保護を與へるものである。

家具、粗羅紗、靴型、砂糖、刷毛、銅製品、鐵及び鋼製品、農機械、石綿製品、麥芽、ビスケット、菓子、チョコレート、チョコレート製品、黃麻、麻織物、泥漿、鑛水、染料、條板、骨粉等の輸出、粗皮、生綿、粗黃麻、生油、鑛油、ケアラツチヨ木材、米、生鐵、銑鐵等の輸入。

運賃の割引は洪牙利線につきては普通賃率の三〇乃至三五%、南スラブ線につきては三〇%、伊太利線につきては五〇%まで行はれる。

一九二四年七月一日に實施せられた上述の洪牙利賃率はこの點に於て洪牙利鐵道の賃率政策に何等の本質的變化を齎さない、然し新賃率表は之に反し級外賃率の方法にて廣汎なる輸出割引を新に規定した。ウヰーン賃率表の一九二三年第三十七號の報告はこの方面の傾向を示すものである、即ち「貨物の輸出にして洪牙利の國民經濟に對し經濟的意義を有する如きものは、國內輸送及輸入に對する等

級よりも一等級だけ、時には二等級だけ低くせらる」と。

### 一一、チエツクスロバキア

チエツクスロバキア國有鐵道は一九二一年一月地方貨物賃率表を編纂した、その最も重要な改正點はスロバキアの國有鐵道をチエツクスロバキアの國有鐵道の統一的線路網に合併したといふ點である。従來スロバキアに於ては以前の洪牙利鐵道の賃率が適用せられ、運賃の設定はチエツクの鐵道とスロバキアの鐵道との運賃協定により生じたものである、随つてこの運賃は通算を缺いてゐるので極めて高く、ために兩國土の經濟的分離を生じ而して商工業に對して極めて不利な影響を及ぼさねばならなかつた。又チエツクスロバキア國家の地形が比較的狹長のため、同國土の市場が外國の隣接市場の競争に負けないためには、國民經濟の利益を主眼とし極めて段階のある、随つて遠距離には低廉なる賃率が與へられねばならなかつた。然し賃率の通算と段階とにより運賃の例外を生ずるの危険は、變動賃率を認めやうとする多くの經濟範圍の強調せる要求に依つて解決せられた。即ち國家はむしろ收入の不足を懸念することなく新賃率を段階と通算の基礎の上に設定し、依つて以て商工業を顧慮したのである。

一九二一年一月二十七日法律に基いてチエツクスロバキアの中央鐵道評議會がチエツクスロバキアの鐵道省内に設置された。この評議會は先づ第一に鐵道大臣の顧問として同國土の國民經濟的利益を鐵道制度の裡に期待する職分を有するのである。之は明かに同法律第三條に規定せられた次の如き效果から生ずる。

「チエツクスロバキア中央鐵道評議會は鐵道制度の一般事務に於て、それが商業、工業、鑛業、農業、林業の利益に觸れ、而も今日の異常なる關係のつく間人口の給養にも觸れる限り、鐵道大臣に意見を具申し、又諮問に應ずるの職分を有す。

随つてチエツクスロバキア中央鐵道評議會は前項に述べられた事務中——焦眉の決定を要する場合を除き——特に次の事務に關して意見を開陳するを得、

- 1、鐵道の一般的組織
- 2、乗車規程の特徴、
- 3、チエツクスロバキア鐵道の賃率制度に對する原則と方針、
- 4、規則及一般賃率規定の變更、但しこれは單に一時的にあらざして例外的關係に關する場合に限る、

##### 5、新線建設の計畫。」

一九二〇年二月二十九日の憲法には特に明言してゐないチエツクスロバキア國有鐵道の賃率政策は、從來一般的には尙ほ一八九六年一月十九日の埃太利の制度、即ち聯邦參議院に於て代表せられた各邦に於る國有鐵道管理に關する制度、及以前のケーケー國有鐵道(K. K. Staatsbahn)に適用せられたる一九一一年七月十五日の回章に從つて行はれてゐた。此等の基礎的規定に於ては賃率政策に關して隨所に公共の顧慮、有利なる目的、及國民經濟的性質の利益について論せられてゐる。

一九二二年の法律によつて、主として行政目的に從はない國家の多くの經營、組織及施設は、商業的原則に依つて管理せらるべしといふことが決定せられた。一九二四年の十月に至つて初めてこの法律に對する實施規定が發布され、先づ問題たる凡ての企業を列舉した。就中國有鐵道はこの企業に屬する。即ち鐵道企業はその國民經濟的職分を出来るだけ完全に充實し、一般公共の利益を考慮して、而も正しき商業的原則に從つて經營管理せられねばならぬのである。鐵道企業は、特に、投資せられた資本の適當なる利子を包括せる凡ての支出を、その企業より生ずる収入を以て充たさねばならぬ。而して重要な國家的利益の要求する場合にのみ、政府は右に對する例外を許容し得るのである。かくしてチエツクスロバキア國有鐵道は商業的基礎の上に置かれたのである。

上述の法律に従つて一九二五年一月一日に實施せられたる新制度は、鐵道管理の凡ての部分に經濟的支配を齎すであらう。

然し乍ら國有鐵道の管理に際し、随つて又賃率政策に於て商業、工業、鑛業、農業、林業及人口給養の利益が顧慮せらるべしといふことは、極めて多數のチエツクスロバキアの一般的及地方的特別賃率表の内容から證明せらるるのである。

最近チエツクスロバキアに於て特に國民經濟的考慮を須むた次の如き賃率方針が認められて來た、即ちリンカルトヴスの鐵鑛は一九二四年十月一日以降トリネクに輸送せらるるに一二%の運賃割引が行はれてゐる、又國民を養ふべき馬鈴薯は一九二四年三月一日に既に幹線に於て五〇%の割引が認められたが、後一九二四年十月十日以降地方鐵道にて輸送せらるる場合にも五〇%の割引が行はれてゐる、工業用の馬鈴薯は同規定によれば二五%の割引が認められ、新鮮なる果實は一九二四年十月六日以降一五%の割引が認められてゐるのである。

之に關聯して、ブラーグに於る鐵道省の貨物賃率課長のチエツクスロバキアの賃率政策に關する論辯が、一九二四年三月八日のナロドニ・リスチイ紙上に載せられたが、鐵道により國民經濟を促進せんとするの意企がその内容から明かに示されるのである。即ち曰く

「最近チエツクスロバキア國有鐵道の收入を顧慮して、トリエストとチエツクスロバキア共和國との間の鐵道貨物直通賃率の問題が提出された。それによればチエツクスロバキア國有鐵道はトリエストへの輸送をば、自國の收入を減じ又國內のエルベ・モルダウ汽船會社 (Elbe-Moldau Dampfschiffahrtsgesellschaft) の運賃を廣汎に割引しても保護すべきである。然し我が國の商業界及恐らくはより廣い範圍のものがかゝる鐵道賃率の設定を希望することは尤もである、但しかゝる賃率は我が國の過剰商品を海外に輸出し、及原料品を海外より輸入することを可能ならしむる場合に限る。我が國の商品を遠く外國の市場に輸出するには鐵道賃率政策の見地からは特別の注意を要すといふことは明らかである。何となれば外國との取引に於ては鐵道賃率政策が一般に全國家の商業政策の一重要點を構成するからである。海外輸出に對する鐵道運賃を設定するに當り、地方的取引が標準となるのではない、何となれば高い賃率は工業生産品の輸出を妨げるであらうし、又他面外國の工業生産品に對する我が國の商品の競争能力が維持せられねばならぬが故である。故に運送に關與する諸鐵道の一致せる慎重なる賃率政策のみが、我が國の輸入及輸出に本質的なる賃率輕減を齎すのである。

アルプを縦斷する線による輸送係數がチエツクスロバキア國有鐵道のそれよりも高いにも拘らず、外國の鐵道は我本國の商品をトリエストに輸送するにチエツクスロバキア國有鐵道よりも遙に低廉

なる率にて行ふ。海外の長距離輸送の場合の運送費が百キログラム一キロメートルに對して五ヘラーの勘定であるといふことは、**チエツクスロバキア**國有鐵道が**トリエスト**に輸送するに非經濟的賃率政策を行つてゐるといふ誤れる結論に到達せらるゝ根本的誤謬を含む。例へば一六九キロメートルといふ比較的短距離なる**ブライグー**・**ブドヴィス**間の地方輸送に於ても、**チエツクスロバキア**國有鐵道は、如何なる商品につきても**百キログラム一キロメートル**に對して**五ヘラー**を徴收することに一致してゐない。随つて上述の一致は海港所在の驛への直通線に對する標準としては考へられないのである。鐵道の収益は高い運賃に依るのみならず、輸送密度と高價なる貨物の大量輸送とに依る。更に尙ほ明かに強調せられねばならぬことは、一九二三年一月一日施行の**チエツクスロバキア**——**トリエスト**直通賃率は、一面鐵道管理と他面**トリエスト**に於る汽船會社及主要なる倉庫との間に締結せられた協約の一であるといふことである。かくて**伊太利**及**チエツク**國は、一九二二年十二月二十一日に**トリエスト**に於て締結せられた國際條約により、所謂海港支障點との鐵道輸送に於ては相互に賃率輕減を與ふる義務を有する。更に**トリエスイ**にある**ロイド・トリエスチノ** (*Lloyd Triestino*)、**コンスリツチ** (*Navigazione Consistich*)、**トリブコヴィツチ** (*Navigatione Tripkovich*) 各汽船會社は**チエツクスロバキア**の全貨物に對して船賃の大なる割引及各港に於る我が國の商品の陸揚賃の割引を行つてゐる。加之ト

**リエスト**港の埠頭税に關して我が國の商品に與へられた割引、直接積込、倉庫内保管、計量諸手数料及び起重手数料、並に保管料の割引が行はれてゐる。而してこの割引は普通料金の二〇乃至五〇%である。更に所謂倉庫に依つては**チエツクスロバキア**にて生産せられた砂糖に對して十六週間までの保管が許されてゐるのである。この國際條約の上述の効力により十二ヶ月以内に**トリエスト**經由の**チエツク**商品の總額が十二萬噸に到達する時は、保管料の上述の割引は更に高められる。然しこの場合**伊太利**政府は、**チエツクスロバキア**から輸送せらるゝ他の貨物、例へば**菱苦土**、**麥芽**、**大麥**、**唐花**、**セルロイド**、**紙**、**鐵及鋼**、**ビール**、**硝子製品**に對しても同様に主要倉庫に於て四週間の長期の無料保管をなす義務を有するのである。

同國際契約に於て我が國の商業に與へられた**トリエスト**に於る利益は、**アドリア**・**チツク**賃率の不可分の要素にして、一年間の効力を有し、若し一年の經過後二ヶ月以内に之が廢棄の意思表示なき時は、更に効力を持續するのである。随つて**チエツク**・**アドリア**・**チツク**賃率は鐵道方面の見地から觀察せらるゝのみならず、國家全體の商業政策の見地からも觀察せらるゝといふことが理解される。賃率を設定するに當り、我が國の海外輸出を振興して以て我が國の貿易決算を活動良好ならしむることに努むるならば、鐵道管理は經濟性を缺くといふ理由に基く非難を免るゝであらう」と。

波蘭の國內輸送賃率は一定の貨物の普通賃率に對して割引を認めてゐる。國內輸送に認められた特別賃率は獨逸の特別賃率と同様の組立を示してゐる。波蘭の特別賃率の目的は、先づ特に重要な原料品(石炭、石腦油)及生活必需品にして輸入さるゝものゝ價格を低下するにあり、次いで特に窮乏を感ずる工業家の保護である。即ちこの特別賃率は先づ第一に國內の國民經濟を保護するために設けられたるものにして、波蘭の過剩貨物の輸出賃率と、波蘭に缺如せる貨物(原料品、生活必需品)の輸入賃率とがそれである。又ダンチツヒ自由市と波蘭との輸送に於て運賃が別々に計算せらるゝにも拘らずこの場合輸入賃率及輸出賃率に於てダンチツヒと波蘭各驛間の距離及運賃が通算せらるゝことは、特殊なる割引として見られるのである。茲に於てかダンチツヒ、換言すれば波蘭に供せられた唯一の港迄輸送に於て、特別賃率の變動が完全に除かれ、且つ税關手数料が高められたのである。然しこの場合にも國內輸送と波蘭に供せられた港よりの發送とを國民經濟的利益に於て行はんとする努力が、明かに認められる。且つ波蘭はその國民經濟的利益に不利なる個々の輸送を特別賃率から除外したといふことは注意を要す。例へば嘗つて盛なりし木材輸送をケーニスベルクに輸送するにダンチツヒを

經由するため、グラエヴオ(ケーニスベルグ)―フェロストック線に於る主要なる税關所在地)への木材に對する特別賃率八が除かれた。然しこの場合にも國民經濟の保護が間接に存するのである。

一一二、羅馬尼亞と勃牙利

羅馬尼亞に於ては、鐵道賃率が國民經濟的基礎により設定されてゐるといふ特に明かなる例證が示される。即ち羅馬尼亞にては鐵道は一九二二年二月十五日の國內工業保護法(Das Gesetz zur Förderung der einheimischen Industrie)によつて明かに國民經濟に資すべきことになつてゐるのである。この法律は現在及將來建設せらるべき工場に特別の保護、換言すれば羅馬尼亞鐵道の等級別賃率表の普通賃率の輕減を與へるのである。輕減の規定を擧ぐれば、

- 1、保護せられたる工場の建設及準備に必要な材料、機械等に對して二〇%、
- 2、國內の原料品及無關稅原料品に對して三〇%、
- 3、生産品に對して四五%である。

即ちこの法規はその全體に於ては國內工業隨つて全羅馬尼亞國民經濟の異常なる保護を意味するのである。



國內に生産せらるゝ一定の貨物、例へばセメント、石炭、瀝青土、瀝青、石膏、灰泥、石灰、板石、石材、煉瓦、李梅、カスカヴァルに對しては、羅馬尼國內貨率表はこれらの貨物を低い貨率等級別に入れることによつて、同種の外國生産品に比し一五乃至四〇%の割引を與へてゐる。此等の貨物は明かに、國內の工業をば羅馬尼に於て國內の要求を充たす地位にある外國の工業に對し保護せねばならぬといふの見地に從つて選ばれたものである。

羅馬尼の鐵道は輸出品輸送及通過輸送に對して五〇%だけ高い運賃を課してゐる。この規定の國民經濟的目的は次の點に存する、即ち一般的に羅馬尼は多くの工業生産品に對して著しい自國の需要を有するが故、外國へ輸出する過剩を生じないといふことである。羅馬尼に過剩する石油、穀物及その他の生活必需品に對しても輸出につきて矢張五〇%だけ高い運賃が存する。然し此等の貨物に對しては低廉なるドナウ航路及海路が輸出に充分なる刺戟を與へてゐるが故、かゝる事情あるにもせよ、それは國內の國民經濟上の困難を意味しないのである。

鐵道輸送品の通過國としての羅馬尼はあまり重要視せられない。其故通過運賃の高低も特殊なる意義を有しない。それに不利なる羅馬尼の鐵道財政を改善するため一時行はれたかの輸出運賃及通過運賃を高めんとする試みも、前述の法律によつて明かに國民經濟的目的の上に建てられたる羅馬尼の貨

率政策の一般特質に於て何等本質的の變更を來さないものである。

勃牙利に於ては、一九〇九年三月七日——二十日の工業保護法 (Das Industrie förderungsgesetz) により明かに國內工業を保護するため、鐵道特別貨率が設定せられた。この法律の第十一條に曰く——最も有利なる企業經營のために必要な機械、同附屬品、器具、石炭、ベンチン油、石油、及その他の燃料は、農商務省と鐵道管理委員との協議により作られたる特別貨率に從ひ、勃牙利國有鐵道により輸送せらるゝ。同輸送貨率は企業生産品輸送の容器 (箱、籠、桶等) の返送にも適用せらるゝ。この法律の第十六條第五項には次の如く規定してゐる、企業に必要な原料品と半製品、並に工場設備の建設材料及企業生産品は、勃牙利國有鐵道管理委員と農商務省との協議により作られたる有利なる特別貨率表により、勃牙利國有鐵道にて輸送せらるゝ。

#### 一四、ユーゴースラビア

セルビア、クロアチア、スラボニア王國の國有鐵道貨率は舊セルビアに適用せらるゝ貨率と新セルビアに適用せらるゝ貨率とに分かれて居る。

舊セルビアは先づ「一九二二年七月一日のベルグラド訓令第二部の臨時貨率」が適用せらるゝ。既に貨

物等級別そのものは全く舊セルビアの國民經濟の要求に基いて作られたものにして、舊セルビアに於ける輸送に對して特に重要な貨物を包含し、而してそのものを「列擧外のものとして」最高等級に入れた(第一條)。貨物等級別に於る賃率低下により次の如き割引が規定せられてゐる。

輸出の場合、葡萄酒(Aの代りにC)、木材(Bの代りにC)、カルシウムカルバイト(Aの代りにC) 曹達(Bの代りにC)、李梅、乾物(Hの代りにA)、未加工又は半加工の山毛棒材(Bの代りにC)、に對して、

國內輸送の場合、國內鑛鑪による銑鐵(Bの代りにC)、國內工場による木材(Cの代りにA・I・II)、國內製材所より國內各驛に輸送せらるゝ木材に對して。

普通等級 I, II, III, A, B, C 特別賃率 I, II, III の外に尙ほ四の特別賃率が存する、即ち原料品(土、石、建築材料、石炭、コークス、石灰、肥料等)に對しては特別賃率 I, II, 普通等級 I, II, の一車積貨物に對しては特別賃率 III 及家畜に對しては特別賃率 III が存するのである。

新セルビア——奧太利洪牙利王國崩壊後セルビアヘルツェゴビナ、スラボニア國家を組織せられた地方には、尙ほ以前の奧太利・洪匈利・ボスニア・ベルツェゴビナ鐵道貨物賃率表第一部が適用せらる。特別な經濟關係のために決定せられた貨物等級別は、舊セルビア地方のよりも本質的に異つた而

も廣汎なるものである。然し大體に於てはユーゴスラビアに於る輸送にとつて重要な貨物は、兩地方に於て、等しい賃率を課せらるのである。但し之が明確でない場合に限り、サラエボ、スポチカ及ツアグレブ、リウブリアナも入る)地方に對する一九二二年七月一日の貨物賃率表第二部に於て特別賃率が與へられる、若しくは國民經濟的理由から兩地方に等しい賃率を課するを得ない貨物を、この賃率表にて取扱ふのである(例へばカルシウムカルバイト、曹達、木材、フェロシリチウム)。

ユーゴスラビアには既述せる如き海港賃率が無い。ダルマチア地方の港を經由する輸出に對しては先づ大量の鑛石が觀察せらるゝ、而して之に對しては必要の場合に特殊なる輸出割引が隨意に認められた、又認められてゐるのである。フユメー港は最近まで伊太利線によつてのみ到達せられた。然し伊太利線の一部分の共同利用がユーゴスラビアに許容せられ、而してバカールを經由してセルビア鐵道の線路網に通ずることを認められて以來、任意的不決定せられた賃率計畫と専門的新聞紙に表はれた報道とは次のことを示してゐるのである、即ちユーゴスラビアはその各驛フユメ・セルビア及フユメ・タオンド・レヴェルと伊太利領フユメ及トリエストとの同等なる地位を求め、以てアドリアチック賃率表による凡ての運賃割引を自國の利益のため確保せんとするといふことである。兎も角賃率を高めることは、財政政治的利益の外に共同經濟的目的を追求するものであるので、

注目に値する、例へば昨年の秋以來冬の半年間だけ国内の大量貨物（石炭、コークス、建築材料、肥料）に對して、農産物の輸出期間中輸出輸送に對し必要なる貨車を供する目的で、賃率を高めたるが如きである。

之を概説すればセルビア、ヘルツェゴチナ、スラボニア國は自由の國有鐵道の輸送機關を利用するためその賃率政策を明かに自國國民經濟に資せしめたのである。即ち貨物の等級別、特別賃率の設定及時々行はるゝ特殊なる割引は、この目的に基けるものである。然し以前の南部鐵道の賃率表（今日も尙ほ行はるゝ）も亦既に國有化以前に等しい見地の下に設けられたるものにして、是れ實に私有鐵道もその賃率表を設定するに當り當該國土の國民經濟に基づける必要をもちや無視するを得ないといふことを證する一の事實である。尙ユーゴスラビアはその鐵道利用者、比較的低い運賃を適用して、一般的に保護せんとしてゐるのである。

## 一五、露 西 亞

露西亞の國有鐵道には政府の聲明せる次の如き原則が適用せられた、即ち「國家の利益を毀損せず人民の慾求を保護し、及商工業の要求に應せしむるため、貨物及人の運賃を規定する鐵道會社の行爲

の管理は政府に屬する。』

この政府の聲明は、内容的には恐らく純私經濟的に行はれた鐵道會社の財政政策に對して、缺くべからざる共同經濟的原則の強調に外ならぬ。

新露西亞の鐵道に於ては賃率決定權は鐵道人民委員會に移つた（一九二〇年一月五日の布告）。露西亞鐵道の賃率は一九二〇年六月一日から實施せられた。然し國土大なるを以て賃率決定權の地方分權が必要であつた、而して之は實際にも行はれた。即ち露西亞の鐵道は數團に分割されてゐるのである。鐵道人民委員會には賃率委員があつて、凡ての賃率の検査、設定、實施をば人民委員會に依る承認によつて行つてゐる。

露西亞の賃率表は個々の貨物に對して特別賃率を規定してゐる、例へば石腦油、穀類、木材、石炭、糠、油糟、泥炭及び鹽に行はれてゐるのである。この特別賃率は普通賃率に對して幾%低いかは判定されない、何となれば露西亞の賃率表は特別賃率の適用せらるゝ貨物を十二の普通等級中に記入してゐないからである。

シットランドに於けると同様、露西亞にても明かに國民經濟的考慮から、カイニート石、過磷酸鹽、穀粉、石材等に對する運賃は、最低等級 X, XI, XII の率によつて算定せらるゝのである。

瑞典國有鐵道の沿革から先づ所謂文化的賃率に關する論争が想起せらるゝのである。瑞典はその國有鐵道の外に尙ほ極めて多數の私有鐵道を有してゐる。再三私有鐵道につきて論議せられた兩制度の經濟的効果の比較は、瑞典にては極めて明瞭に示されるのである。國有鐵道は屢々、國有鐵道線の大部分が所謂文化的鐵道線であるといふことによつて辯疏せられたのであるが、然し之は一般には極めて輸送量小にして、利益のない鐵道と同義なるものとして解せらるゝのである。而も特に瑞典北部の線は文化的鐵道と看做れてゐる。私有鐵道はその線を人口稠密なる地方を通じて敷設した、隨つて謂はゞ最良線を採つて惡線を國家に残したのであるといふことによつて、私有鐵道は非難せられた。之に對し瑞典私有鐵道聯合は、六十九私有線のうち十九は國有の北部線と同一又はそれ以上の輸送量を有し、他の五十は僅少の輸量を有すといふことを論證して辯護するのである。而して彼は更に、北部鐵道はよし哩毎に荒蕪の地を通じたとは云へ、しかも漸次重要なる交通を發展せしめた、故に私有鐵道と同様に收益を得てゐるであらうといふことを推論するのである。鐵道總裁格蘭ホルムは國有鐵道につきて決定的にかう論じてゐる、曰く文化的鐵道は輸送量に從つて判定せらるるものにあらずして、賃

率設定に從つて判定せらるべきものである。文化的鐵道は、物質的及精神的文化の進歩を促すため、資本利子を考慮せずして敷設せられたる鐵道にして、更にこの主目的のために經營せらるゝ鐵道である。賃率はこの主目的を顧慮して、距離の遠くなるにつれて著しく運賃の低下するやう設定せられる、而してこのことは一千キロメートル以上の北部鐵道の收入に極めて不利なる作用を及ぼすであらう。吾人はかゝる賃率を實に文化的賃率として表示せねばならぬ。何となればそれは收益賃率とは毫も對等ではないからである。然るにも拘らずその賃率は國民經濟上價值を有する、何となればこの北部鐵道の地方は一年に六千九百萬クローンの輸出超過を示し、一方同年に於て南部瑞典は九千八百萬クローンの輸入超過を示したからである。即ち 58,000,000 - 69,000,000 = 29,000,000 クローンの輸入超過により獲得せられた全國の相對的富は、其故北方の自然の寶庫と鐵道によつて與へられた利用可能性とに依るものである。而してこれらの國有鐵道の非經濟的なることは極めて低廉なる賃率に存するよりも國有鐵道經營の本來の性質に存するといふ反對側の議論に對して、格蘭ホルムは更にかう答へた、曰くこの見方には自分も賛成する、何となれば國有鐵道經營は交通職分の均等と鐵道が國土に齎す利益の平等とを全國民の利益として維持せんとするものなるが故である。國有鐵道制度に可能なるこの原則は、國各家に對しても恐らく最良のものであらうと。誠にこの思想に因んで政府側で

も一九二四年から國有鐵道を文化的鐵道と營利的鐵道とに分類し、營利的鐵道は文化的鐵道の支出を補充すると云ふ提案が出された。

然しこの外の場合にも瑞典の國有鐵道はその貸率政策の中に各種の國民經濟的見地を採つてゐる。例へばその國內貸率を高めるに當つて生活必需品と家畜飼養料とはその他の貨物程には高められなかつたのである。一九一八年一月一日から高められた附加率は、貨物貸率表に於て一般的に一五〇%、生活必需品及家畜飼養料につきて七〇乃至五〇%であつた。後に瑞典鐵道管理局はかう説明した、即ち國有鐵道の經濟的利益と一致する程度に於て、生活必需品を供給することの困難が觀察せられんとし、てゐると。

### 一七、丁抹及び諾威

丁抹國有鐵道は從來専ら私經濟的なる貸率政策を行つてはゐない、寧ろ國民經濟的根據を確立してゐるのである。丁抹の鐵道は、工業及農業の特別保護の目的の明かに認めらるゝ多くの特別貸率を一部公表した。然し之には國有鐵道自身により行はるゝ割引と丁抹内務省の重税の割引とが區別せられねばならぬ。前者に屬するものは、例へば**リンデルン**から獨逸への輸出に認められた一〇%の割引で

ある。二〇—三〇%の割引を規定せられた泥炭、泥炭板、壓搾泥炭、木材、**セメント**に對する特別貸率は、寧ろ後者に屬する。更に丁抹の港灣にて丁抹の魚船により捕漁せられた魚類の輸出に對し丁抹國有鐵道の與へた割引もそれに屬する。丁抹内務省は彼に與へられた一定の工業の割引に基いて運賃に一定の補給を與へる權利を有したといふことが、過渡的規定には明言してあつた。最近に至り丁抹には共同經濟的目的よりも私經濟的商業的目的を示した傾向が認められる。一九二四年九月に所謂管理委員會は之に關して國有鐵道の利子支拂の要求を主とすべしとの意見を發表した。「國營企業は、漸次經濟的に、隨つて商業的利營に到達することが必要であるといふ理由から、その収入をあげねばならぬ」と。

諾威の國有鐵道に於ても貸率を高める場合生活必需品、家畜、肥料、燃料等に對しては一般にその他の貨物より低率の値上が行はれた、即ち例へば一九一七年に於ては一〇〇%對七〇%であり、一九二〇年には一六〇%對一三〇%であり、牛乳は一〇〇%であつた。一九二四年六月一日に一般的に貸率の値上をなすに當つても同様の傾向が見られたのである。

### 一八、リタウエン、レットランド及エストランド

此等の國土に於ては明かに特別賃率と稱し得るが如き一定の貨物に對する特別賃率が設けられてゐない。之に反し**メーメル**、**リボー**、**リガ**、**レヴァール**等の港との輸送のために運賃の割引が行はれてゐる。この割引は**レツトランド**や**エストランド**にては同時に割引せられた通過運賃として山地地方にも適用せられ、一方**リタウエン**にはかゝる場合に特別する割引が確立せられてゐる。

この割引はよし他の形式に於て他のものとして行はれてゐやうと、矢張り特別賃率を表はすもので國民經濟の重要な所以を考慮してゐるのである。

**リタウエン及レツトランド發送に對する割引**

1、**リタウエン**——**リタウエン**からの發送に對しては、貨物が**メーメル**から輸出せらるゝことに決定してゐる場合に割引が與へられる。この割引は二〇—六〇%、**コヴネル**地方からの發送に對しては二〇%、**シャウレン**地方よりの發送に對しては四〇%、**メーメル**地方からの發送に對しては六〇%である。

2、**レツトランド**——**リタウエン**が割引をば一般的に凡ての商品に行つてゐるにも拘らず、**レツトランド**にてはこの割引は特に列擧せられた二十の貨物に行はれる。

運率が低廉なる(一等級だけ下の)賃率によつて算定せらるゝ時に割引が存するのである。

**通過に對する割引**

1、**リタウエン**——露西亞から輸送せらるゝか又は露西亞を經由せる輸送に對しては**リタウエン**賃率表は次の如き割引を與へる、

- I 及II等級の貨物に對して……三〇%、
- III等級の貨物に對して……二五%、
- IV等級の貨物に對して……二〇%、
- V等級の貨物に對して……一五%、

然しこの割引率は**アペリアイ**——**エグライネ**線を經由する場合にのみ適用せらる。

2、**レツトランド**——兩方向を有する通過の割引は一九二四年八月一日の賃率表により詳細に決定せられた。而して其段階は貨物を國內賃率表に從つて分類する賃率等級別に依つて定められる。一九二四年八月一日までは尙ほ露西亞經由の輸送に對して、この割引通過賃率を超えて二〇%の汎い割引が與へられてゐた。

3、**エストランド**——同様の割引が**エストランド**にも與へられてゐる。

然し通常極めて低廉なる特別運賃の適用を受くる多くの貨物は、**レツトランド**に於ては最低最廉の

賃率等級表に入れられてゐる。例へばカイニート石、過燐酸鹽、穀粉、石材等に對する運賃は最低等級表5及6の率に従つて算定せらるゝのである。若しこの割引を國民經濟的見地より觀察し特に最高賃率を課せられた三鐵道貨物のみが収益を生じ、以下の等級の貨物は収益を生じないといふことを顧みるならば、誤謬に陥ることはないであらう。

—— 終り ——

524

464



終