

マサチューゼッツの電気鉄道 (二) (完)

榊原 胖 夫

二 マサチューゼッツ州の電気鉄道統制

既述のごとくマサチューゼッツ州においては馬車鉄道や電気鉄道は一種の改良されたオムニバスと考えられていたようである。したがって電気鉄道に対する規制はオニバスに対する規制の延長、發展であつた。一八八八年最初に電車が導入せられたときにはすでに市街鉄道会社の機構とか運営についての統制は相当に長い歴史と経験を経ていたのであつた。一八七四年にはすべての市街鉄道は特別法によって法人組織になっている。

マサチューゼッツにおける市街鉄道の規制は大きく二つにわけることができる。すなわち地方自治体による統制と鉄道委員会(The Board of Railroad Commissioners)による統制とである。市街鉄道の会社は州の認可によって組織せられるが、同時に市街のどこに建設されるかは地方自治体の認可によらなければならなかつた。後者の認可は理論的には永久的なものであつたけれども、実際には何時でも取消すことができる種類のものであつた。このことが会社側に統制をできるかぎり守らせるといふ結果を生んだようである。

地方自治体のもつ統制力は強大であつた。市長および助役はど

の街に軌道を行かせるかを決定し、軌道の歩道からの距離、軌道の高さ、幅などを定める権限を保有していた。さらに電車のスピード、軌道の使用方法、雪や氷の取除き方法を規定する力をも所有していた。しかしこのような自治体に与えられた強大な権力はまた欠陥をももつていた。第一には市街鉄道の通じている道路の支配権を経営者と自治体との二つに分離してしまふ傾向が生じたことであつた。たとえば市街鉄道側が軌道に積つた雪を公道に除けると、自治体側の人夫がその雪をふたたび軌道の方に捨てるといふような事態が生じた。一八九八年の委員会の報告は自治体が道路の清掃や修繕舗装をすかむりに会社に移転税を課することとを示唆した。その後自治体は清掃などの義務を遂行することとなつたが、自治体はしばしば移転税徴集に加えて道路維持修理のために電鉄会社に援助金を要求して争いのもととなつた。第二に軌道が一つの自治体の境内にある場合、自治体の強力な統制力は能率的であつたが、それが他の自治体へ延長している場合には、いろいろ面倒な非能率的な負担が課せられる欠点があつた。第三に会社側は、市の税率を抑えたまま、支出を増加させたいと考える選挙目当ての自治体側の政策の犠牲となり、多額の税を納めなければならぬことがしばしばあつたのである。

自治体に強大な力が与えられたことはマサチューゼッツ州の電網の拡大を妨げはしなかつたけれども、時として電気鉄道の経理状況を不健全なものにしたのである。軌道建設の認可は多くの場合、運賃を五セントとするという条件を含んでいたし、その条件の変更はなかなか難しいことであつた。またそれはしばしば軌

道が建設さるべき道路全体の建設、舗装などの要求を伴っていた。道路の修理維持などの条件が附加された場合もあった。これらはずべて市街鉄道会社の固定費、営業費を増大させる要因となつた。時に自治体は軌道を道路の端に建設させ、道路の排水がレールに沿って流れ、軌道の基床を弱めることもあった。また時にはレールのとり替えを必要以上に早く要求して会社の経営基盤を弱めた。^⑧

一方鉄道委員会は一八六九年以降市街鉄道を統制する若干の力をもつていたけれども、一般に一九一三年に公益委員会 (Public Commission) ができるまでは弱体な統制機関であつた。鉄道委員会の統制は主に設備に関係したものであり、その運営に対する統制機能はきわめて限られたものであつた。一八九八年以前には鉄道委員会は現実に行われた投資に対する報酬が一〇パーセント以上になつた場合運賃引下げを命じるのが普通であつた。^⑨一八九八年以後同委員会は同様なサービスに課せられる額以下に運賃の引下げを命令することは、会社の同意のある場合をのぞいて、禁止されてしまつた。^⑩一九〇一年まで同委員会は自治体の助役、参事官あるいは五〇人以上の選挙民の要請にもつづいてのみ運賃引下げを審議することができたが、同年以後直接に運賃改正を提案できるかわりに、それを強制することができなくなつたのである。^⑪

しかし鉄道委員会の設備に対する統制力は強大なものがあり、とくに電気の市街鉄道に対する導入以後その力は能率的に運用せられた。車内の暖房、フェンダーの取つけ、交叉点の建設、軌道の共同使用、その他委員会が適当と考へるときはいつでも附加的な

設備を要求することができた。一八九八年以前には市街鉄道売却、賃借、合併等は特別法が必要であつたが、同年以後鉄道委員会はこれらの行為を認可または拒否する権限を与へられた。同委員会は常に合併によつて運賃値上げや同一運賃区間の縮小があつてはならないと主張した。委員会は大会社による近隣の小会社の併合を歓迎し、それは経営の経済性を高め、能率を増大せしめ、一般大衆に便宜を与へると同時に多くの場合運賃の実質的引下げ (同一運賃区間の拡大) を含むものであると考へたのである。

鉄道委員会が最初から所有してゐた重要な力は会社側から必要な情報を確保しようという力であつた。市街鉄道会社は毎年委員会の定めた形式により貸借対照表、所得申告書、文通統計を提出しなければならぬ。また会社はすべての事故を報告して委員会 の調査をまたなければならぬ。鉄道委員会はさらに株式発行について統制力を保有してゐた。この力は特に一八九三年および九四年の二反水増し株一法制定の後に拡大された。新株は現金に対してのみ、額面価格より高い価格で売さなければならぬ。会社が新株発行を行う場合には委員会で決定された一定の価格で株式所有者に売出されたのである。一九〇二年以後、優先株の発行が委員会の承認があれば許されることとなつた。これらの統制は一般大衆や投資家の利益を守るために生れたものであつたが、若干の市街鉄道の経営を苦しめたことも疑いえない。^⑫

一九一五年〜一九二〇年電気鉄道の危機はまた公益統制の危機でもあつた。一九二〇年の法律はマサチューセツツ州全体の市町村にそれぞれの境域内において電気鉄道を購入経営することを許

したものであった。これによって公有となつた路線は少数であつた。アソル・オレンデ地方、グリーンフィールド・ターナー・フォール地方およびボストンだけが電気鉄道を所有したが、産業全体の凋落には抗するすべもなかつた。

三 市、町および市街鉄道会社の関係調査の

ための特別委員会報告書(一八九八年)

この報告書は電気鉄道の拡張期におけるもつとも重要な資料であり、おそらくこの領域における最初の体系的な研究であろう。

この特別委員会はウォルコット知事のもとに一八九七年の法律五〇九章の条項によって任命せられたものであつて、市、町および市街鉄道会社の関係のみならず、市街鉄道に対する課税、フランチャイズ制の再検討などという問題の調査を目的としていた。知事は特別委員会の出発にあつて次のような言葉をメッセージとして送つた。「理論上、ある地域を認可することは公衆に対する便宜のためであり、それは鉄道会社に対する特権でもなければ贈りものでもない。フランチャイズはすべての市民の便宜のためにのみ許されるのである。……この理論によれば、もし道路使用権が現実に投資された資本に対する妥当な報酬以上に利益をうむならば、運賃の引下げ、サービスの向上が要求せられるのは正しい。現行の法律の下ではいかなる税を課すべき権威も存在しない。私はこの税が認められることを推薦する。」為政者たちが考へた調査の目的は明白である。

報告書はまずこの種の調査の困難性と市街鉄道の重要性について述べている。次に市街鉄道と鉄道との重要な区別をふれ、「市街鉄道は法規においても一般の人々の考え方においても通常蒸気鉄道と連想して考えられているが、……この両者は全く異つたものである。……鉄道は蒸気力を新しい方向に使用することであり蒸気力の発見の純粹な結果であつた。市街鉄道はオムニバスの道すじに適用された古い軌道の明瞭な発展であるにすぎない。この事実がしっかりと把握され、たえず心にとめおかれるならば、議論およびその背後にある原理は大きく簡單化されるであろう。」

次いで報告書は市街鉄道の所有形態にふれ、それがいかなる形態であつても市民の便宜がまず考えられなければならないと強調して次のようにいう。私的所有により競争を通じて規制するという經濟観は鉄道の立法と同じく市街鉄道の立法においても長くその根拠をなしてきた。しかしこのサービス機関として市街鉄道が急速に発展しその重要性が増すと、新しい種類の問題——すでに水道およびガスの供給に関連して考察されたものではあるが、それが新しい局面をもつて現われたのである。すなわち何らかの種類の単一所有、それが公的機関の所有であれ私的所有であれ、与えられた地方における路線を結合させて単一体の所有におくことである。過去四〇年の経験から市街鉄道と自治体との関係の取扱について三つのかたちが考えられる。第一は軌道も車輛も私的に所有されるという本来の考え方の自然な結果であつて、現今のマサチューゼッツ州におけるように、会社は州憲章のもとに組織され自治体が具体的に路面の位置などを決定する方式である。第

二は道路とその舗装は自治体に属するが、車輛は個人に属するという考えであり、第三は水道やガスのようにすべてを公有にする考えである。この三方式の何れを採用することにしても、基本的原則としてははっきり地方自治体の問題であることは認められているようにみえる。町または市は適切と思う方法で市街鉄道を統制し規制することができる。今日市街鉄道が都市間交通の手段ともなりつつあることは新しい問題ではあるが、それによって地方統制の原則は破壊されない。次いで報告書はマサチューゼッツの問題に触れ、マサチューゼッツの電気鉄道はその機能をよく果してはいるが、高いコストと資本過剰という問題をもっているという。しかし報告書は市街鉄道拡張期の樂觀主義をみせ、これらの問題は新しい急速な發展に伴う避けがたい問題であるとい^④い、問題は支出ではなく公衆の需要に応じているかどうかであると主張する。この立場からするとマサチューゼッツのフランチャイズの「取消しうる永続性」(terminable perpetuity)は賢明な制度である。なるほど論理的には不合理であるが現実の方法としては、私有を制限の下に認めることによってインセンティブを失わず、しかも統制の実をあげることができる。

しかし、現行法は大衆の利益になるように若干の変更がのぞましい。今日まで一時的にしか役所におらない官吏によって非常に大きな価値の譲歩があまりにも自由に与えられてきた。それらの譲歩は会社側の義務に充分な規定を与えず、会社があげる利潤に制限もなく、会社が設備改善への努力をする保証もとらず、道路上の路線の位置についても住民や財産所有者の感情を考慮するこ

となく定められてきた。これに対して会社側はフランチャイズの「取消し」というおどしをうけて各種の不必要な重荷を負わされていると主張し充分な保護が与えられていないという。

そこで委員会は一方において地方政府に電気鉄道建設許可にもなつて一般大衆の利益を考慮した諸条件を課する権限を与えると同時に他方、すでに路線を敷設している会社には会社自体の利益と同じく一般大衆の利益になるような路線の変更、延長を許し新しい不合理な負担がそれにかからないように保護する。委員会はそのため法律案を起草している。

報告書は次に種々の具体的提案をしている。

- (1) 自治体と会社との間に争議が起るかもしれない。とくに市街鉄道が都市間交通となる場合にはその可能性が大きい。そこで一つの全体的な規則がのぞましい。特別委員会は鉄道委員会に地方委員会の意見を修正する権限を与えるように示唆する。

- (2) 自治体は道路に近接する住民の意思に反して電気鉄道を認可するという不満に対しては、一定数住民が鉄道委員会にアピールすることができる。その場合、電気鉄道は鉄道委員会の公聴会のちにはじめて建設を許可される^④。

- (3) 市街電気鉄道を建設するにあたって混雑緩和のために、まづ道路がひろげられなければならない場合がある。そのとき会社社に任意額の寄付をさせることは適切である。地方自治体に道路拡張によって電気鉄道がうける利益を測定する権限を与えるのは理由のないことではないが、かくして集められた金は建設費の一部とみなされなければならない^④。

(4) マサチューゼッツの制度の欠陥は道路の統制が分割され、誤解や争議が生ずることである。特別委員会は道路は自治体によって完全に統制され、舗装税、清掃税が会社によって支払われることを提案する。道路管理が完全に自治体の手にあるべきことは、市街鉄道が古いオムニバスの系統をふむものであるという事実からして当然の処置である。市街鉄道の自治体による所有はヨーロッパにおいていまだ実験段階にあり、アメリカでは時期尚早であると考へる。

最後に報告書は市街鉄道が非常な価値をもつフランチャイズをうけとり、したがって、それからうけとる利潤は巨大であり、それをにせの記帳などによってごまかしているという種類の誤解を指摘している。事実は正反対である。一八九七年マサチューゼッツ州では七六社(ボストン高架鉄道会社をのぞく)が市街鉄道を運営しているが、そのうち三四社は無配当、四二社が一・二五パーセントから一〇・五パーセント、平均して四・二九パーセントであるにすぎない。また特別委員会は過剰資本化という批難に対しても会社側を弁護し、マサチューゼッツでは過剰資本化は存在しないという。マサチューゼッツの市街鉄道一マイルあたり株式および社債による資本化は四六、六〇〇ドルであり、ニュー・ヨークングランド平均(四九、五〇〇ドル)より低く、ニュー・ヨーク(二七七、八〇〇ドル)の三分の一以下、ペンシルヴァニア(一二八、二〇〇ドル)、アメリカ合衆国平均(九四、一〇〇ドル)の半分以下であるにすぎない。市街鉄道会社も他の会社と同じく資本の市場価値にしがたがって諸税を収めており、その他の特別税

(過剰利潤に対するフランチャイズ税をのぞいて)を課する必要はないと主張している。

この報告書には長い追録があり、いろいろの法令の抜書き、英国やその他ヨーロッパ諸国における市街鉄道公営の経験、諸税の影響を表にしたもの、マサチューゼッツ市街鉄道のマイル数などが書かれており、当時の市街鉄道の研究には欠くことのできない重要資料である。

四 州内市街鉄道に関する問題のた めの市街鉄道調査委員会報告書

(一九一八年)

一八九八年の報告と対照的に、一九一八年の報告は市街鉄道産業の没落が始まろうとする時期の報告書である。この委員会は一九一七年の決議事項二二九章にもとづいて組織され州内鉄道の統制、管理、規制、所有、運営、課税、資本、金融、経営、発展および市街鉄道会社の力、義務、責任に關係する諸問題の研究を一般的な目的とする。

報告書はまず州内市街鉄道の実情分析からはじめて次のようにいう。「マサチューゼッツにおける市街鉄道に直面している状況は現今、危機的であり、市街鉄道と一般大衆との両者にとつてもっとも不満足なものである。」一般大衆は当然うけてしかるべきサービスすらうけておらず、市街鉄道への投資家たちも投資に値する報酬をうけていない。その原因は数多い。季節的な一時的な原因もある。しかし他の一時的でないより大きな原因があ

り、おそらく何らかの再生立法を必要とするであろう。「マサチューゼッツの市街鉄道はごく少数の例をのぞいて繁栄していないのである。」^⑧

ほとんどの電気鉄道株式会社は額面以下の価格で売買されており、資金は株式発行によつては調達され難い。マサチューゼッツの法は株式が現金で支払われ額面以下の価格で売出されることを禁止しているからである。また当州の法に於ては社債の総額はいかなる場合でも株式額とプレミア額との総計を越えて発行することができない。すでにほとんどの会社の社債はその発行限に達している。したがつて会社は改良、拡張あるいは近代設備の購入などを行うことができない。ボストンの例はもしマサチューゼッツがよりよいサービスを引続きのぞむならば、市街鉄道をして現在および将来の世代の緊急な需要に應ずることができるような位置におかしめなければならぬことを示している。市街鉄道の状況、その利用者、投資家、沿線の財産所有たちを通じて一般大衆の利益に深く結びついている。すでに若干の路線は抛棄され、売られていた。問題は学問的なものでなく全く實際的なものである。もし州が市街鉄道を維持し、その用役を拡大改良しようとのぞむならば、問題のより深い理解と、大衆と市街鉄道とは必然的にパートナーであるという原則の把握こそ必要なのである。

現状のような苦しい立場に追いつめた原因は何か。一九一八年の委員会は七つの原因を挙げ、それらを分析して解決策を提案する。その七つの原因とは、(一)五セント貨の購売力の減退、(二)自動車産業の成長、(三)課税および公道維持の負担、(四)設備の改善、(五)

營業係数の悪い路線の運営、(六)減価償却の失敗、(七)市街鉄道と一般大衆との間の協力の不足、である。

(一) 過去二〇年の間に労賃と材料費は相当の上昇を示した。一八九七年と一九〇七年間に一時間あたり労賃は約二五パーセント、石炭費は一〇ないし二〇パーセント、レール費は三〇ないし五〇パーセントの上昇を示したが、さらに一九〇七年と一九一七年には労賃は三〇ないし五〇パーセント、石炭一〇〇パーセント、レール五〇ないし一〇〇パーセントの上昇を示した。一方一九一三年以来市街鉄道運賃は公益委員会の統制のもとにあり、運賃は物価上昇にみあう値上げを許されなかった。また値上げが許されたとしてもそれに相応する収入をあげることができなかったであろう。一九一八年の委員会は結論的に次のようにいう。「市街鉄道と公衆との間のよりよい理解は、協力のない運賃値上げよりも状態を改良するであろう。」^⑨

(二) 一九一〇年には三一、三六〇合しか登録されていなかった自動車が一九一七年には一七四、二七四合となった。この増加による市街鉄道の損失は年約五〇〇万ドル、一日約一五、〇〇〇ドルであると考えられる。さらにいわゆる「ジトニー」が市街鉄道の直接の競争者として現われた。ジトニーはコモン・キャリアでなく、したがって公益委員会の統制をうけない。したがって市街鉄道会社は多かれ少なかれ不当競争になやまされている。

(三) マサチューゼッツの税制は財産税、法人フランチャイズ税、移転税すなわち消費税を含んでいる。財産税はレール、ワイアー、ポールなど(法人フランチャイズ税にすでに含まれている)

をのぞいて固定資産や機械に課せられる。地方政府によって課せられるこの税の額は一九一六年には八九〇、〇〇〇ドルに達している。法人フランチャイズ税は州税委員によって課せられ、資本財の現金評価によって定められる。一九一七年この税額は五七一、五三三ドルである。移転税は道路の補修維持、除雪などに使用される目的で課せられるものであるが、一九一六年には四九二、〇〇〇ドルに達した。その他地方政府は一九一八年の特別委員会の精神を無視して公道の維持修理を要求しているものもある。これらの税負担は過大であり、最後の移転税は軌道の出現によって道路が悪化した額だけの支払にとどめるべきである。

(四) マサチューゼッツ州において設備の改善、サービスの向上は他の州よりも多くなされている。これらの改善の費用は資本投資によってまかなわれてきたのであって、市街鉄道がこれらの附加的な負担をまかなうに足るだけの収入をあげたことがないのである。

(四) 市街鉄道発展の歴史をみると決して敷設されるべきではないところによく多くの路線が敷かれていることがわかる。独立の赤字線は故買者の手に移ってしまうか、大会社によって買いとられる。親会社は既存線の犠牲のもとに赤字線を運営する。しかもその買取り価格はかなり高い。この委員会は赤字線には軌道のいらないトロリー・バスの使用を提案している。

(六) マサチューゼッツの市街鉄道は水増し株をほとんど持つていなかった。しかし市街鉄道は減価償却費を用意しうるほどの収入をあげえなかった。新しい車輛が購入されると、古い車輛と

新しい車輛との間の費用の差が資本化されるのが普通であった。しかし時として新しい車輛の全体が資本化されることがあった。このかぎりにおいて配当は使用されない財産にも支払われたのである。

(七) フェア・プレイの精神が市街鉄道と大衆との間に示されるべきである。両者の協力はすぐさまサービスに反映されるのである。マサチューゼッツではこの間の協力がうまくいっているといえない。

以上のことを考えあわせて一九一八年の委員会はマサチューゼッツにおける市街鉄道の公有は賢明でないと結論し、大略次のような勧告を行った。

(A) いわゆるジトニーなるものはコモン・キャリアであると宣言されるべきであり、公益委員会の監督の下におかれること。

(B) 市街鉄道会社に支線または補助線として自動車の運営を許可すること。

(C) 市街鉄道が新聞、荷物、急行貨物のコモン・キャリアになることの認可は現在在は地方当局の手にあるが、それを公益委員会に移すこと。

(D) 移転税は廃止され、市街鉄道が道路補修はするが、舗装したり、再建したりは要求されない趣旨の法律を通過させること、自治体によって新しく路面が建築されなおしたりする場合は労務費の半額を会社に負担させること。

(E) もし自治体が、改良された設備を使用するため軌道の変更を申しでた会社の要求に許可を与えない場合、会社は公益委員会

に訴願することができる。公益委員会は公聴会のちにそのよう
な申請の許可が公衆の必要と便宜に合致するかどうかを決定する。
(F) もし公道内で軌道の位置が変えられるような場合、それが
会社側の要請によってなされるのでなければ、その費用は一切市
街鉄道に課してはならない。

(G) 市街鉄道は橋梁の変更、補強、建設工事の費用はたとえそ
の上を市街鉄道が通っても一切負担する必要がないこと。

(H) サービス・アット・コスト(費用の水準において用役が供
給されること)の計画が次のような基本的特徴を含んで採用され
るべきこと。

(a) 運賃を費用に近づけるため遠距離通減率を減少させるこ
と。

(b) 準備基金を創出すること。

(c) 減価償却や維持費のための基金確立。

(d) この計画をうけ入れたときからの路線の復興、拡張、改良
のための規定をもうけること。

(e) この計画のもとにある市街電車の取締役会に知事によって
任命された取締役を加えること。

(f) 知事または公益委員会によって任命された地域代表がこの
計画をうけ入れた市街鉄道の監督にあたること。

(g) 州または地方政府機関はこの計画をうけ入れた会社の全財
産を投資価値で購入することができる規定をもうけること。

(h) 起りうる事態の仲裁のための規定をもうけること。

(i) 固定投資価値に一年六パーセントの報酬を与えること。

マサチューゼッツの電気鉄道(一)

(i) この計画が会社にうけ入れられた場合、公益委員会が準
備、減価償却、復興、緊急の改善のために必要と考える基金は優
先株、普通株の発行をもって調達しうべきこと。

最後に報告者は二人の委員の対立意見を附している。この二人
は市街鉄道の公有を主張しているものである。追録として統計、
地図その他の資料が附加されている。

五 公益事業統制の概念

公益事業の概念は通常マン・イリノイ事件のウェイト裁判長の
判決によって始まるものと考えられている⁽⁸⁾。ある産業が公益に関
与するものであると考えられた場合にはその産業は統制に服され
なければならないという原則がそのときに確立されたのみなされ
ている。もっとも何をもって公益事業と考えるかはその後公益事
業に関する書物が多く書かれた今日ですら明瞭ではない。書物に
書かれた基準なるものはリチャード・イリのものをはじめとして
あいまいさを脱しきれないように思う。普通にいわれる用役の不
可欠性(代替の不可能性、したがってその用役に対する需要の価
格弾力性は非常に非弾力的である)とか自然的独占への傾向(こ
の概念もまた明確ではない)は今日多くの寡占企業の一般的性格
であるといえないこともない。いわゆる公益事業の短期における
費用通減傾向も一般製造業の寡占企業の経験するところである。
今日の寡占企業でその産業全体の用役の需要が弾力的であり自然
に独占への傾向をもたないものは少いであろう。もしそうである
とすれば公益事業統制の概念もまた確然としたものでありようが

ない。いわゆる公益事業統制は多分に過去の伝統や為政者の恣意的な要求が加わるものであって、本来歴史あるいは制度の範疇に属する。それは少くとも理論的な概念ではない。

歴史的にみてマサチューゼットの市街鉄道統制は三つの時期にわけられると思う。第一期は比較的自由な時代であつて、一たびフランチャイズが獲得されると、政府に必要な情報を提出し、フランチャイズに付属した若干の条件を満足しさえすれば、会社は思うように事をほこぶことができた。市街鉄道間の競争は本質的なものと考えられ、そのみが低運賃とサービスの向上を保証するとみなされたのである。一八九八年の報告書によつて代表される第二期には事情が相当異つていた。人々は何が自分たちの直接的な利益となるかを知り、為政者たちは何が自らの立場を強化するかを知つていた。かくしてフランチャイズにともなう義務負担は次第に多くなり、政府は公共の必要と便宜のためと称して会社の利潤の吸上げをはかった。同時に市街鉄道における競争体制に對してうたがいがもたれはじめた。この時期に会社間の統一、合併、併合などは大いにすすんだ。第三期は市街鉄道が費用増大になやみ、やがては自動車やジトニーとの競争に敗れて衰退していく時期にあたる。政府は同じく公共の必要と便宜のために会社側に保護の手をさしよのべると同時により強い統制を含む回復策を示した時期であり、市街鉄道の公有が論せられた時期でもあつた。

第二期と第三期の統制政策は共に公共の必要と便宜のためにな

されたのであるけれども、その統制の内容には根本的な相異がみられるのである。何れにしても何が公共の必要であり便宜であるか明らかにされてはいない。第三期においてより強力な統制が求められたのも、実は公益事業統制の一般の傾向ではなくて、当該産業の衰退の事情がそうせしめたのではないであらうか。もし産業が好況の時には各種の圧迫を加へ、衰退時にはあわてて保護の手をさしよのべるのが公益事業統制の実態であるとすれば、経済の成長を妨げる要因ともなりかねないのである。

ただ前の資料から後の資料にわたつて経済の若干の基本的なルールが経営上の必要と相まつて、法制の上でとりあげてくる傾向がみえる。たとえば減価償却についての理解は次第に深められてくる。また市街鉄道会社が補助線としてトロリーその他を運営することが許される。ジトニーもまたコモン・キャリアとして認められて統制をうけ税金をはらい、それによつて同じ基盤のもとに競争が行われるべきことが主張される。地方自治体の市街鉄道との間の関係も模索を通じて何らかのかたちをとつて行きつつあるようにみえる。これらの事實は、市街鉄道の場合にはその没落を救いはしなかつたけれども、その後のいわゆる公益事業統制において、アメリカでも、その他の国でも原則的に生かされてきているようにみえるのである。

① Mason, *The Street Railway in Massachusetts* p. 133

② *Mass. Acts of 1874*, c. 29

③ Mason, *The Street Railway*..... p. 137

④ *Mass. Acts of 1871*, c. 381, sec. 34

- ⑮ *Mass. Acts of 1898*, c. 578, sec. 23
- ⑯ *Mass. Acts of 1901*, c. 180, sec. 1
- ⑰ *Mass. Acts of 1897*, c. 213, 269
- ⑱ 井上ヨシ Mason, *The Street Railway*…… pp. 138—148
- ㉑ *Mass. Acts of 1920*, c. 599; Mason, *The Street Railway*…… p. 163 ff.
- ㉒ *Report of the Special Committee Appointed to Investigate the Relations between Cities and Towns and Street Railway Companies*, 1898 (シヅカ Report of 1898 ヲ査す)
- ㉓ *Report of 1898*, p. 11
- ㉔ *Report of 1898*, pp. 13—14
- ㉕ *Report of 1898*, p. 16
- ㉖ *Report of 1898*, p. 48
- ㉗ *Report of 1898*, p. 51
- ㉘ *Report of 1898*, pp. 27—28
- ㉙ *Report of 1898*, pp. 36—38
- ㉚ *Report of the Street Railway Investigation Commission on the Problems Relating to the Street Railways of the Commonwealth*, 1918 (シヅカ Report of 1918 ヲ査す)
- ㉛ *Report of 1918*, p. 15
- ㉜ *Report of 1918*, p. 16
- ㉝ *Report of 1918*, pp. 20—24
- ㉞ *Report of 1918*, pp. 24—26
- ㉟ *Report of 1918*, pp. 26—37
- ㊱ *Report of 1918*, pp. 37—38
- ㊲ *Report of 1918*, p. 39
- ㊳ *Report of 1918*, pp. 40—45
- ㊴ *Report of 1918*, p. 48
- ㊵ *Report of 1918*, pp. 50—55
- ㊶ Irston R. Barnes, *The Economics of Public Utility Regulation*, 1942 pp. 2—3