

し航空貨物の取扱人は別個で民間航空法の適用を受けている。

(7) **私有貨車会社** (private car company) タンク車・冷蔵車・通風車・家畜車等特殊設備を持った貨車を所有して賃貸することを業とするものであるが、元来特殊産業の私有貨車から專業に発展したもので G. A. T. X. (General American Transportation Corp.) など 48,000 両も所有する大規模なものがある。私有貨車所有の産業会社とこれら私有貨車会社とは協定を結びその利益を保護しつつ、鉄道との間に共通の契約または慣行を設けている。荷主はこれら会社車両を使った場合でも一般鉄道所定運賃を払い、鉄道から貨車会社にマイル基準の使用料を払うのである。タンク車の空車送還には貨車会社から鉄道に回送料を払うことになっている。

10 資材

アメリカ鉄道の資金的支出のうち約  $\frac{2}{3}$  は物件費であり、また営業費のうち約  $\frac{1}{3}$  弱が物件費である。外部に請負させた業務のうち物件費を加えるとこの金額はさらに増加することとなり、アメリカ国民経済における資材購買者として、鉄道業は最大級の重要位置を占めている。鉄道はかつて石炭・木材・鋼材等の年産額の 20% を購買していたので [国民の 20% 産業] という異名を誇っていた。1951 年には、石炭総産額の 10.4%、木材の 8.9%、鉄鋼の 8.6%、ディーゼルの 43.1%、その他液体燃料の 7.4% を購入している。鉄道会社はこれら物件購買のため資材局を設け、一般市場においてできるだけ安く買入れる努力をしている。その資材購入の金額ならびに主要種目を下表に示す。

第 15 表 アメリカ鉄道の資材購入額と種類

資材購入総額	1951 年 資材購入内訳			
千ドル	石	炭	信号・通信機材	千ドル
1921年 1,491,267	277,012	326,907	69,320	
1940 854,463		17,578	20,137	
1945 1,572,404	ガソリン等	枕 木	工場機器等	29,329
1948 2,183,331		122,757	31,887	
1950 1,739,908	木 材	65,429	94,386	
1951 2,175,859	軌付 属品	238,485	48,649	
1955 1,650,000	車付 属品	71,347	53,256	
注 資本的支出としての外注車両費その他を含んでいない。これらは 1951 年度 14.1 億ドル(車両 10.5 億) 1955 年 8.9 億ドルである。	一般鋼材	85,814	27,622	
	車両用鋼材	178,582	36,251	
	電気材料	59,850	2,175,859	
	ガラス・化学品等	54,577	印刷用具	
			その他も計	

なおアメリカ鉄道では車両・信号通信関係の新造はほとんど外注であるが、ゼネラル・モーターズ G. M., アメリカ機関車会社 A. L. C. O., ボールドウィン, A. C. F., Budd, プルマン車両会社等が著名な機関車・車両の製造会社である。

11 財務

(1) **総投資額** アメリカ鉄道の総投資額は設備の拡大・近代化ならびに物価騰貴によって第 1 次大戦当時にくらべて近年約 2 倍になっている。1916 年に 176 億であったものが、1940 年 261 億ドル、1945 年 282 億ドル、1951 年には 325 億ドルに達した。ただし減価償却額を差引くと 1951 年の現在価額は 255 億ドル(1955 年は約 267 億ドル)である。線路 1 マイル当りで見ると総投資額で 144,000 ドル、減価償却差引額で 114,000 ドルである。

(2) **株式資本・社債等** 鉄道会社の株式資本は 1916 年 64.1 億ドルであったものが、その後 35 年間ほとんど変化なく最高 70.7 億ドル程度、1950 年 69.7 億ドルである。すなわち物価騰

貴や施設拡大にもかかわらず新資本は株式の形では投入されなかったことがわかる。これは後述するように、鉄道企業が厳重な運賃統制と競争激化とにはさまれてその収益率が他種産業よりいじりしく低いために一般投資家の資金を株式として吸収する力がなかったことを意味する。現に 1930 年以降鉄道会社には新株式の募集はほとんど見られないのである。

社債等固定資本化 (funded) された長期の他人資本は鉄道企業では株式資本よりもやや多額に使用されている。1916 年に 99.1 億ドルが、1930~35 年の年平均が最高で 116.5 億ドルに達したが、その後漸減して 1950 年には 86.3 億ドルを示している。鉄道社債のうちでアメリカの特色ともいえるものは車両(担保付)信託社債 (car bond, equipment bond, car trust bond, bond の代りに note または certificate ともいう) である。米 国 鉄 道 の 新 投 資 に は 車 両 新 造 が き わ め て 大 き な 割 合 を 占 め る が、この車両を抵当として信託会社の信託のもとに車両社債を発行して資金を集め、車両を使用収益しつつ社債の元利を 5・10・15 年等の年賦で償還して行くのである。鉄道会社は社債完済後所有権を取得するが、債務不履行のあった場合は信託会社が抵当車両を転売して社債権者の利益を保護する。鉄道は重要な稼働資産の車両であるから債務弁済には全力をつくすので、転売はめったに起らないが、鉄道会社分立でしかも車両の規格統一ができていたため大きな転売市場が存在することが、この車両信託社債成立の根拠である。社債利率は 3% 前後を普通とする。

株式・社債合計の純資本化額 (net capitalization) も 1916 年以降大きな変動を見せていない。1916 年 162 億ドル、1931~35 年の年平均が最高の 187 億ドル、1950 年には 156 億ドルである。この純資本化額と (1) に示した減価償却後の総投資額 255 億ドルとの差額約 99 億ドルは結局鉄道企業の純益金の内部留保額である。すなわち鉄道資本のきわめて大きな部分が内部留保益金によってまかなわれているのである。

(3) **資本投下年額** 鉄道の年々の資金的支出すなわち線路・建物・車両等の新造・改良投入額は、1921~25 年の年間平均 7.33 億ドル (うち車両 4.15 億、線路建物等 3.17 億) で、その後大不況の 1930 年代には 2 億ドルまで減った時期もあるが、大体 5~8 億ドル台を示し、第 2 次大戦後は物価騰貴もあるが、近代化も進められたので 10 億ドル台をこえ、1951 年には 14.13 億ドル (うち車両 10.50 億、線路建物 3.63 億) という新記録額に達したが、その後減少し 1955 年には 8.9 億ドルである。

(4) **営業収入** アメリカ鉄道の営業収入の大宗は貨物であり、旅客はその数分の 1 に過ぎず、郵便収入と小荷物収入との計は旅客収入の半ばに達する状況を示している。旅客収入の比重は第 2 次大戦中は一般自動車使用の抑圧と軍人輸送によって一時大きく改善したが (1944 年に最高 17.90 億ドル)、戦後は再び減少に転じている。収入総額は 1951 年に初めて 100 億ドルを

第 16 表 アメリカ鉄道の営業収入 (100 万ドル)

年 度	営 業 総 収 入	貨 物	旅 客	郵 便	小 荷 物	トンマイル 収入	人マイル 収入
1916	3,596	2,575	708	61	90	0.707	2.042
1931 平均	3,426	2,724	392	95	57	1.013	2.136
1940	4,296	3,537	417	101	55	0.945	1.754
1945	8,902	6,533	1,716	129	143	0.959	1.871
1950	9,473	7,817	813	374	81	1.329	2.561
1951	10,390	8,634	900	330	82	1.336	2.601
1955	10,106	*7,088	*615	*227	*96	#1.374	#2.592

\*は 1955 年 1~10 月の合計、#は同 1~9 月平均。