

こえ、1955年は101億ドルである。これは好況の持続とともに運賃の対物価修正的引上が原因である。

以上のほか営業外収入も近年2.5億ドル前後あるが、兼業を原則として認められていないアメリカ鉄道ではいうに足りない金額である。

(5) 営業費 総係費・保線費・修車費・輸送費・狭義営業費(traffic expense)・諸税等を主要項目とするが、アメリカ鉄

第17表 アメリカ鉄道の営業費(100万ドル)

年度	営業費額	保線費	修車費	輸送費	諸税
1916	2,357	421	595	1,173	157
19 <sup>26</sup> <sub>35</sub> 平均	2,582	392	670	1,297	260
1940	3,089	497	818	1,500	396
1945	7,051	1,411	2,147	3,015	823
1950	7,059	1,287	1,707	約3,491	1,194
1951	8,041	1,478	1,945	3,974	1,203
1955	7,646	—	—	—	1,080

道では修車費の割合が一般に高く輸送費車両保守費の計にほぼ匹敵し、狭義営業費ははなはだ少額である。人件費・物件費の割合からいうと、人件費が全営業費の半ばをこえ、戦後は労金の引上争議がたびたびおこり、労金の引上率が運賃の引上容認率に比べて高いために、営業費において最大の重圧となっている。

また鉄道の税金は純営業費のわく外ではあるが、なかなかの重税で純益に大きく影響している。税金は戦時中は特別収益税のため膨脹し、1943・44年には18.5億ドルに達した。収益税は当然営業費には入らないが、固定資産税・事業税・給与税(payroll tax, 鉄道退職金積立税・鉄道失業保険税その他)は広義の営業費に入るものである。国税としての収益税は収益が少ないため小さいが、地方税が相当重課されている。

(6) 損益計算(営業益金・純益金) 貨物収入・旅客収入・郵便小荷物収入・雑収入を合計した営業収入と営業費・税金・他社車両ならびに共用施設使用料とを合計したものとを差額が営業純損益であり、これに営業外収入を加えたものが総企業損益となる。さらにこれから社債等資本化負債ならびに短期借入金の子・子会社施設賃借料・減債基金その他諸引当金・雑支出等を合計した営業外支出を差引いて純損益金が算出される。1930年代の大不況期には営業益金さえ欠損となった鉄道も続出したが、全体としては営業損益は黒字を出している点欧州鉄道よりはるかに好成績である。営業外支出の中心は負債の利子であるが、株式資本よりも社債借入金の多いのを常態とするアメリカ鉄道では、利率は3~3.5%前後であっても、これが払えずに破産管財人の手に渡ることが珍らしくなく、1930年代には全延長の31%に当る会社が破産し再編成された。鉄道全体としても1932~38年には純欠損を出している。しかし、第2次

大戦後は破産事件を起したのはニューヨークのロング・アイランド鉄道くらいのもので、一般的には苦しいとはいえず欧州鉄道にくらべてはるかに健全な経営状態にある。

(7) 営業係数・対投資額報酬率・配当率 営業係数は鉄道企業の経営状態を知るもっとも簡明ですぐれた指標であるが、アメリカ鉄道は全体として65~85%を上下している程度で、欧州鉄道やわが戦後の国鉄のような100%をこえたようなことはない。しかしかつては65%程度を誇った同国鉄道も、第2次大戦中一時これを再現したものの、戦争直後の46年には85%という危険信号を示した。その後運賃引上によって大体75%前後に落付かせ得たようであるが、労金のたえざる高騰と競争による運賃の頭打とはとすればこれを80代に引上ようとしている(第18表参照)。

純投資額(株式・社債・社内留保額とも)に対する営業純益金の比率はいわゆるreturn on fair valueを示すもので、運賃統制政策としては「公正資本報酬率」を重視するわけである

第18表 アメリカ鉄道の損益計算統計(100万ドル)

年度	営業収入(A)	営業費(税・使用料を除く)(B)	営業純益金(税・使用料支払後)(C)	営業外支出				純益金	配当率	営業係数 B÷A	対純投資額報酬率①
				賃借料	社債等利子	雑支出	減債基金等				
1916	3,596	2,357	1,040	—	—	—	—	646	4.4%	65.54%	5.80%
19 <sup>26</sup> <sub>30</sub> 平均	6,038	4,421	1,114	199②	512②	26②	—	737	5.6%	73.26%	4.76%
19 <sup>31</sup> <sub>35</sub> "	3,425	2,582	457	—	—	—	(-) 3	—	1.9%	75.25%	1.95%
19 <sup>36</sup> <sub>40</sub> "	4,015	2,956	580	144③	486③	27③	—	84	1.7%	73.70%	2.51%
19 <sup>41</sup> <sub>45</sub> "	8,041	5,451	1,160	161	451	44	21	678	2.8%	67.63%	4.99%
19 <sup>46</sup> <sub>50</sub> "	8,807	6,915	825	126	338	48	16	537	3.3%	約④77.00%	3.51%
1950	9,473	7,059	1,039	124	334	51	14	783	4.0%	74.75%	4.23%
1951	10,390	8,041	942	116	331	60	16	693	4.1%	77.39%	3.69%
1955	10,106	7,646	1,128	—	—	—	—	917	—	75.65%	4.15%

注 ① は本節(1)の総投資額の項の減債償却額差引後の純投資額に対する(C)営業純益金の割合。② は1929年、③ 1939年の数字。④ は資料不足のため概算。(Year Book と A. A. R. 統計より集成)。1955年は Railway Age, 1956・2・20号, 推定。

が、アメリカ鉄道の実績は第18表に見るとおり40年前5.8%を示したものが、1930年代の不況期には1.9%以下に激落し、第2次大戦中の好況期にも平均は5%まで達せず、戦後は物価運賃の変動で不安定であるが戦時を下回り、1951年にはわずか3.69%、1955年4.15%にしかなっていない。一般商工業にくらべるとこの報酬率はきわめて割の悪いものであり、電気・ガス事業等の公益事業(7%以上)にくらべても不当に低いのである。これは結局鉄道が独占を前提とした厳重な統制を受けながら、事実上は激烈な競争にさらされている結果にはかならない。このような報酬状況であるため、株式配当率も第18表に見るように4%程度に低迷しており、必要な改良近代化にも株式によって資金を吸引することができず、社債募集にも信用不安から窮屈を感じている。

これら鉄道業経営の実況にかんがみ、1955年春のアイゼンハワー大統領の交通政策諮問特別委員会もその報告書「連邦交通政策の改訂」において競争状態にあうよう監督の緩和と調整策とを勧告するに至ったのである。

参考文献 Hadley, A. T.: Railroad Transportation, 1907. Johnson, E. R.: Transport Facilities, Services and Policies, 1947. 大森一三訳: ジョンソン交通政策, 昭和28年. Fair, M. L. & Williams, E. W.: Economics of Transportation, 1950. Daggett, S.: Principles of Inland Transportation, 1955 (4版). Westmeyer, R. E.: Economics of Transpor-