

Title	鉄道に於ける「運送の価値」に就て(下)
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1921
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.15, No.12 (1921. 12) ,p.1608(54)- 1627(73)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19211200-0054">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19211200-0054</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.

## 鐵道に於ける「運送の價值」に就て (下)

增井 幸雄

### 五

以上吾人は、一定の時に於ける運送の價值の程度若くは分量を如何にして知り得るかに就て述べた。然し斯くして知り得る運送の價值なるものは主觀的又は相對的なものであつて各運送需要者の立場や各場合の事情によつては多大の相違あり且つ時々刻々に變動あるを免れず、又それは頗る一部ののものであつて全體に就て知ることが出來ない、といふ遺憾がある。然るに運賃は相當の期間に亘つて維持せらるべきものであり多數の交通需要者に對して一様に適用せらるべきものであるからして、かゝる相對的、一時的且つ部分的なる運送の價值なるものは運賃制定に際しては實際上に於て最高限度としての作用を行ふことは困難である。然しながら斯る相對的、一時的、部分的なる運送の價值も他の方面に於て頗る重大なる役目を演じ得る。種々なる標準によりて、種々の貨客に就き如何なるも

のが運送價值大にして如何なるものが運送價值小なるやの相對關係が知り得られ、以て貨客の種類によりて運賃に差等を設けるの準繩とせらるゝこと、即ち是れである。蓋し、鐵道に於ては凡百の貨客に對してそれ〴〵別個の運賃を定めることは出來ないので之を數個の等級に分類し各等級に對する運賃を定むるを以て満足しなればならないが、此の數個の等級相互間に於ける運賃の割合を如何に定むべきやといふ重大なる問題の解決に對しては、右の程度に於ける交通の價值でも重要な指針となるからである。

運送の價值なるものをして斯る目的に副はしめむが爲めには、必ずしも個々の運送の價值の程度又は分量を正確に知るの必要はない、唯大體に於て各種貨物に就き如何なるものは他の如何なるものより運送の價值が大であるか、又如何なる場合には他の如何なる場合より運送の價值が小であるかを知れば以て足るのである。以下少しく此の點に就て述べて見やう。

先づ貨物の場合に就て云へば、第一に、大體に於て、容積重量に比して價格の大なるもの即ち相對的價格(Relative value)の大なる所謂高價品は、その小なる所謂低價

品よりも概して運送の價值が大であると云ふことが出来る。而して之は運送の價值の大小を判別する方法としては實際上に於て最も廣く適用せらるゝ所のものである。鐵道の運賃制定上の慣行を見るに高價品は低價品よりも高率の運賃を課せられて居る。而して此の現象は、高價品は高價なるが故に高率運賃を課せらるゝのであると説明せられて居る<sup>(1)</sup>。こともあり、又、若し同率運賃を課するときに高價品にとつては價格の小部分にしか當らないのに低價品にとつては價格の少なからぬ部分に相當するの不利あるが故に低價品には低率運賃を課するのであると説明せられて居る<sup>(2)</sup>。こともある。けれども高價品にあつては實は運送の價值も亦大なるを通例とするのである。換言すれば高價品にあつては二つの地方間に於ける價格の差が低價品の場合に於けるよりも大であることが通例である。この事は、高價品は高價なるが故に高率を課せらるゝことありと云ふ者すらも是認して居る所である<sup>(3)</sup>。Lodgeは之を説明して云ふ「…分配の法則上、或る物品の運送が甲乙兩地間に行はるゝ場合に於て、その兩地に於ける價格の高きほど、兩地の價格の差違も亦大體に於て大であると見ることが出来る。その事は、甲乙兩

地に於けるポプラの高さに存し得べき相違は、キャベツの高さに存し得べき相違よりも大であると同様である。高價品に對しては低價品に對してよりも其の價格の相違の割合の大なることを期待し得べき理由はない。けれどもその相違の絶對量が大なることは期待し得るの理由がある<sup>(4)</sup>。大體に於て高價品は運送の價值も亦大なりと云ひ得ることは斯の如くであるが、然し此の逆は必ずしも常に眞ではない、高率運賃を支拂ふもの必ずしも常に高價品のみではない、生産及び消費の狀態如何によつては低價品の場合の方が却て二地間に於ける價格の差の大なることがあり得る。例へば、小麥は鹽に比して概して價格が大であるが、小麥は諸所で生産せらるゝに反し鹽はその生産が地理的に見て獨占的であるから、仕向地の如何によつては鹽の方が却て小麥よりも價格の差即ち運送の價值が大なることがあるのである<sup>(5)</sup>。故に Colson氏は云ふ。「通例は、種々の貨物が同一距離に對して負擔し得る費用は貨物の價格の大なるものほど大である。運送の價值は發送地と到着地とに於ける同一運送貨物の價格の差違であるが、一般的に云へば、比較せらるゝ價格そのものゝ大なるほど此の差違も亦大である。生産及び消費

の狀態の異なるが爲めに、シヤンパーニュとアルプ地方との間に於て、一噸に就き千五百法乃至二千法を値する羊毛の價格に百法の相違の存することは、同じ地方に於て一噸につき百法を値するに過ぎざる石材又は木材の價格に二十法の差違を存することよりも遙かに容易に起り易いことである。又運送に於て高き運賃を支拂ひ得る商品は通例多大の價格を有するものである。然し是等の二つの法則は決して絶對的ではない。與へられたる二地方間に於て或る高價なる商品の價格の差が頗る小であり、極めてありふれたる商品の價格の差が多であるといふこともあり得るのであつて、斯る場合には前者は最少の運賃によるにあらざれば運送されざるに反し、後者は多大の運送を負擔し得るものと。蓋し正鵠を得たるの言と云ふべきであらう。要するに貨物の相對的價格の大小高低はその運送價值の大小を判する絶對的の標準とはなり得ないけれども、相對的價格の相違の著しきものに就て見る限りは大部分の場合に就ては大體に於て當て嵌まるのである(2)。

「貨物の品種が違へば多くの場合に於てその相對的價格も亦相違すると見ることが出来るから、品種別によつて大體運送の價值の大小を區別することが出来る譯であるけれども、時としては同一品種に屬するも品質の高下によつて價格に多大の相違の存することがある。又品種が異なつても包装を施せば荷主の側に於て容易に内部の品種を偽りその眞の相對的價格を知らしめざることもあり得る。然し、かゝる場合に於ても相對的價格の大小を知ることが絶對的に不可能なのではない。蓋し、菰包のものは概して價格小にして箱入のものは價格が概して大であるとか、或は同じ葡萄酒でも佛國では「良い酒は箱入れて送り、普通の酒は二百二十乃至二百三十リットル入の樽に入れ、下等の酒は六百五十乃至七百リットル入の大樽に入れるか又はタンク車に入れて發送するを常とする」といふが如く、大體に於て價格の大小によつて或は外装の種類を異にし或は外装に精粗の別を存するを常とするが故に、外装の如何を見て價格の大小を判斷し得るからである。同じ種類の貨物でも用途の相違によつて運送の價值に相違を生ずる。例へば石炭も家庭用に供せらるゝ場合と、動力用に供せらるゝ場合と、製鐵所に於けるが如く多量に使用せらるゝ場合とによつて運送價值に相違があり、家庭用の場合に

於て運送價值最も大に、動力用の場合之に次ぎ、製鐵所に於ける使用の場合に於て最も小であつて、此の最後の場合にはその工場は石炭の生産地の附近に設けられる程である<sup>(9)</sup>。尤も、或場合に發送せらるゝ石炭が果して何れの用途に供せらるゝやは外部から見ても正確には判明しないけれども、然し石炭が家庭の燃料として使用せらるゝ國に於ては、工業の有無又はその工業の主たる種類如何によつて到着地に於ける用途に關して大體の見當をつけることは不可能ではない。

又、種類と用途を同じうするものでも時によつて到着地に於ける之が獲得の難易からして價格從て又運送價值に多大の相違を生ずることがあるが、之はその貨物の出荷の季節、如何といふ點又は仕向地の如何といふ點から判斷することも不可能ではない。野菜の「走り」例へば、獨逸から英國に向けて英國に於ける收穫の始まる前に送られる野菜は、それ以後に送られる野菜よりも運送の價值が大であり「佛國の南部から北部へ向けて送られる野菜は他の地方へ送られるものよりも運送價值大であり<sup>(10)</sup>、同距離にある二つの地點でも小さき地方的都市へ送る場合には大なる商工業的都市へ送られる場合よりも運送價值小であるといふが如き

は即ち是れである。

又同じ貨物でも之を生産する企業の新古如何によつて運送の價值を異にする、創立日久しくして基礎の確立せる企業の生産に係る場合に比較しては、創立勿々の企業の生産に係る場合には運送の價值は小なるを常とする、蓋し新興企業にあつては、販路開拓の爲めには一層低廉なる價格を以て貨物を市場に提供するを必要とし、從て、完成までに他の企業による同種生産物と同額の費用を要するものは最後の費用たる運賃の負擔を減少せしむるの必要あるのみならず、同一價格を以て提供する場合にも事業經營の基礎を固める爲めには同業者よりも一層多額の利潤を見込むを通例とするからである。

- (1) E. R. Johnson & G. G. Huebner:—Railroad Traffic and Rates, Vol. I, p. 374.
- (2) E. R. Johnson:—American Railway Transportation, p. 276.
- (3) E. R. Johnson & G. G. Huebner:—loc. cit.
- (4) A. C. Pigou:—op. cit. p. 225.
- (5) C. Colson:—Cours d'Économie Politique, Livre VI, IIe Ed., p. 16.
- (6) C. Colson:—Transports et Tarifs, p. 46.



(7) 伊藤ドクトルは、前にも一言した如く、運送の價值と貨客の負擔力とは區別すべきものであるといふ命題を支持せむが爲めに次の如く云つて居られる。「石や材木の如きは運送の價值が最も大であり是等の市場に於ける價格の大部分は運送に負ふ、乍併、其市場に於ける價格が容積重量に比して少いから負擔力は弱い。反之、金の如き、然う場所の間に著しき價格の差はないけれども、價格が高いものだから澤山の運賃を負擔し得る」と。然しながら此の意見は吾人が本文に述べた所から見れば支持され難いものであり、又負擔力と運送價值との間には區別ありとするの一例證とはならないものである。如何にも木材や石材のみに就て見れば、その生産地に於ける價格に比して消費地に於ける價格は數倍の高きにも上ることがあるであらう。運送より生ずる價格の増加の割合或は兩地の價格の間に存する差違の割合は頗る大であらう。然し一度、一定分量例へば一噸の材木に就て生ずる兩地間の價格の差違の絶對額をば、同一分量の他の高價品の場合に生ずる價格の差違の絶對額に比較するときは、果して前者は後者よりも大なりと云ひ得るであらうか。又金は地方間に於ける價格の差違即ち運送の價值は極めて少いやうに見える。然し之は割合に於て然るのであつて絶對額に於ては必ずしも然うでない。僅かに一匁の金に就て見れば甲乙兩地間に於ける價格の差違は例へば百分の一として一錢に過ぎないとするも、之を等しく一噸に就て見れば二千四百圓の相違となる。金の運送價值は決して小なりとは云はれまい。して見れば、二つの地方の間に物價の相違あらばそれが

即ち運送の價值である(『交通論』二六五頁)とせらるゝドクトルの立場から見ても、金が高賃を負擔し得るのも木材や石材が低賃しか負擔し得ないのも共に運送價值の大小と相應じて居ると云ひ得られるではあるまいか。負擔力と運送價值との間に區別を認むべしとするの提議は右の例を以てしては支持せられないのである。

(8) C. Colson: Cours d'Economie Politique, p. 227

(9) C. Colson: op. cit. p. 16-7.

(10) C. Colson: op. cit. p. 227.

### 六

次に旅客の場合に就て云へば、旅客が乗車に對して認める運送の價值の大小は大體に於てその所得の大小に比例すると云ふことが出来るけれども、所得の大小そのものは直接には外部からは窺知することが出来ないから、或る外標を通じて間接にその大小を窺ふの外はない。かゝる外標は或る場合には人種又は國籍の區別に求めることが出来る。生活程度の高い國に赴く移民はその移住先の國の住民に比して大體に於て所得が少く、その認むる運送の價值は小であると見ることが出来る。南歐、東歐、北歐等から所謂「甲板旅客」として紐育に向ふ多數の移民は

米國在住の者ほどに運賃が拂へないと想像が出来るから、米國の諸鐵道は通例一等車のみを運轉して居る(二等車が標準等級で二等車を運轉することは稀である)にも拘らず移民の爲めに特に移民列車なるものを運轉して低率の運賃を課し以て中西部地方への散布に便ならしめて居る<sup>(1)</sup>が如きは此の理由による。之と同様に、植民地へ赴く植民人又は新附の領土に赴く本國人は土着の民よりも運送の價值を認むることの大なることがある。印度に於ける英人と印度人、朝鮮に於ける日本内地人と朝鮮人とを比較するとき斯る相違が發見せられる。或る植民地に於ては土人と白人との間に別個の運賃率を設けて居ることさへあるといふ<sup>(2)</sup>。又乗車の時刻及び日の如何によつて旅客の認むる運送價值の大小を或る程度まで判ずることが出来る。早朝と夕方とに乗車する者の中には毎日一定の時刻に一定の場所の間を往復する労働者その他の通勤者が少くないが、彼等は毎日の乗車であるのみならずその所得は大體に於て割合に多くないと見ることが出来る。之に反して日中又は夜間に於て任意の時刻に乗車する者は多くは偶時的の乗客であり而して

てその乗車に對して支拂ひ得るの程度は概して大であると見ることが出来るのである。又同じく日中又は夜間の乗客でも日曜日、祝祭日等の如き休日にのみ現はれる乗客は平日規定の仕事を有する者が偶の遊山行樂の爲めにするものと推察することが出来るが、此の行樂遊山の爲めにする場合には運送の價值が割合に少い。之に反して曜日の如何を問はずに日中夜間任意の時刻に乗車する者は多くは所用の爲めでありその運送價值を認むる程度は比較的高いと推測することが出来る<sup>(3)</sup>。特に商用の爲めなる場合に於てその然るを見る<sup>(4)</sup>。尤も乗車が遊山保養の爲めなるか或は所用の爲めなるかは外部から一見した所では分らないけれども、その行先地の如何と旅行の行はるゝ日時とによつて或る程度までは推測することが不可能ではない。英國に於て一八八三年の所謂“Cheap Trains Act”がその第二條に於て、各鐵道會社に對して大工業都市の附近に於ては労働者の爲めに一哩<sup>マイル</sup>一片を超えざる賃率を以て三等車を少くとも毎日一回宛兩方向に向つて運轉することを命ずるの權能を商務院に與へて居るが如き<sup>(5)</sup>、或は白耳義に於て一八七〇年労働供給の一时的不足を補足せんとするの便宜手段として國有、私有の

兩鐵道に對して勞働者の爲めに低率運賃を定めたるが如き<sup>(1)</sup>、或は早朝の電車乗客に對して割引を行ひ、日曜祭日を限りて又は日の如何を問はずに行樂地行の運賃に割引を行ふが如きは、何れも此の理由に基づくのである。

鐵道の旅客運送勤務は通例單級ではなくして例へば一、二、三等といふが如く複級制度を採用し、等級の別に應じて各々その坐席の設備に於て愉快の程度に差違を設けて居る。米國の諸鐵道の如きは一等單級と稱しては居るけれども普通の一等車の外に Pullman Car を連結して之よりも一層優良なる勤務を提供して居るから實際に於ては複級なのである。かく、提供せらるゝ運送勤務の品質に相違があれば之に對して旅客の認むる運送の價值にも相違あることは云ふ迄もない所であつて、優良なる等級によらむとする場合に之に對して認むる運送の價值は劣等のものによらむとする場合に之に比して大なることは明白である。又列車には緩行及び急行の區別を設けてあるが、急行列車は單に乗客をして時間の節約をなさしむるのみならず、急速力を以て走るといふこと、短時間毎に各驛に停車することのないといふことだけでも餘程愉快な感じを與へる、而して是等の利便愉快は長距離旅行の場合特に著しく旅客の心理に好影響を與へるのであつて乗客の之に認むる運送價值は緩行列車の場合よりも大なりと推測し得られる。優等車又は急行列車の利用者に對して、或は然らざる者に對してよりも高率の運賃を課し或は普通運賃の外に割増金を徴するといふ諸鐵道の慣行は、單に費用主義の見地からして要求せらるゝのみならず、又價值主義、負擔力主義の見地からしても是認せられるのである。而も多くの場合に於て、優等車と劣等車、急行列車と緩行列車との間に於ける運賃の差又は割増金は、之に要する費用の差額以上に上らしむること<sup>(2)</sup>も敢て不可能ではない、蓋し斯る場合に於ける運送價值の差は費用の差よりも大であり得るからである。

- (1) E. R. Johnson & G. G. Huebner;—Railroad Traffic and Rates, vol. II, p. 123-4.
- (2) C. Colson:—Cours d'Economie Politique, Livre VIe, IIe Ed., p. 230.
- (3) A. C. Pigou:—Wealth and Welfare, 1912, p. 224.
- (4) D. Knop:—Outlines of Railway Economics, p. 20.
- (5) An Act to amend the Law relating to Railway Passenger Duty, etc. [20th August 1883.] Art. 3. (Ch.

L'Evesque:—La mobilisation du travail et le transport par chemin de fer, 1907, p. 138, et 97.); Kirkaldy and



Evans:—History and Economics of Transport. p. 165; E. R. Johnson & T. W. Van Meter:—Principles of Railway Transportation. 1916. p. 403.

(6) Ch. L'Evesque:—op. cit. p. 91.

(7) A. C. Pigou:—op. cit. p. 224.

七

最後に貨客の双方を通じて運送價値の大小を區別するの外標となるものとして茲に運送距離の長短と競争の有無とを擧げて見たいと思ふ。

先づ距離の場合から云へば、同一の貨物でも長距離輸送の目的物たる場合には短距離輸送の目的物たる場合よりも運送の價値が相對的に少いのを常とする。絶對的には大とならうとも、その増加は距離の増加に比例しないのである。何故に斯く斷ずることが出来るか。その理由を説明して「運賃率が同一ならば、長距離輸送の場合には運賃が到着地に於ける貨物の價格に影響を與へることが大であり、短距離輸送の場合には之に影響すること小であるが故である。長距離輸送の目的物たる貨物は恰も低價品に相當する」と云つて居る者があるのけれども、此の説明は徹底して居ない。蓋し、若し長距離の到着地に於て需要が大であり同率運

賃によりて與へらるゝ著しき影響にも堪へらるゝが如き價格の行はるゝ場合には、同率運賃を負擔し得ない筈はないからである。故に寧ろ一步を進めて、何故に遠距離の到着地に於ては斯る著しき影響に堪えらるゝが如き價格が行はれ得ないかを説明しなければならぬ。然らば此の點は如何に説明せらるゝか。曰く、諸地方間の事情の相違は必ずしも距離に比例するものではない、各地の生産條件には相違あるも、その相違は一種の貨物の生産を一つの土地に限らしむるほどに著しいものではなくして、諸所に於て分量こそ異なれそれ〴〵生産せられるのであり、又各地それ〴〵異なる需要を有するものなるが故に、各地間に於ける價格の相違は距離の大小に比例しないのである。多大の距離を隔てたる二つの地點に就て比較するに、同種貨物の生産費が略同一なることがある。かゝる場合には兩地間に於ける運送の價値は零である。又之と同じ距離を隔てたる他の二地點に就て比較するに、同種貨物の生産費に多大の相違の存することもある。かゝる場合には兩地間に於ける運送價値は大である。農産物に就て云へば、同一緯度上に於ける二地點間には前者の現象を認め得べく、同一經度上に於ける二地點間に

は後者の現象を認め得る。故に農産物に就て云へば、東西の方向を採る長距離の運送の價值は、南北の方向を採る之よりも短距離の運送の價值よりも小である場合がある。五百哩を隔てたる場合には百哩を隔てたる場合よりも運送價值は大なるを通例とするも、而も恰も五倍だけ大なるべきの理由はないのである<sup>(2)</sup>。

翻て旅客の場合に就て之を見むか、凡そ旅行の動機は、或は自己の生活状態の改善の爲めとか、賣買取引の爲めとか、病氣治療の爲めとか、親戚知己を訪問する爲めとか、知見を廣めるためとか、不快を避ける爲めとか、種々あり得るけれども、大部分の人々に就て見るときは、最も屢旅行の行はれ得るのは地位の向上改善の爲めにするもの(勞働者の移住の如き)訪問の爲めにするもの、及び商用の爲めにするものである<sup>(3)</sup>。然るに是等の點から見れば人の有する利害關係は必ずしも遠方に多くして近傍に少いと云はれない、寧ろ多くの場合に於ては却て遠方ほど割合に利害關係を有することが少いとさへ云ひ得られる。少くとも人の旅行によつて得る満足は必ずしも距離に比例しないとは云ひ得られるのである。加ふるに距離の増加するにつれて運賃以外の有形無形の失費が殆んど比例的に増加するが爲

めに、長距離ほど旅行によつて得る満足を一層多く減殺するの作用が行はれる。

故に旅客が認める運送の價值は、距離の増加に伴うて増加することも決して距離の増加に正比例を保つことはないのである。

かくの如く、運送距離の増加するにつれて運送の價值が相對的減少を來し、最後の一哩に對する運送の價值が、長距離の場合には短距離の場合よりも概ね小である<sup>(4)</sup>とすれば、長距離ほど低き賃率を課する所謂長距離遞減賃率 (Tapering Rate; Staffeltarif; Bareme)なるものは、單に費用主義の見地よりして是認せらるゝのみならず又價值主義、負擔力主義の見地からしても等しく是認せられるのである。

競争と運送の價值との關係に就て云へば、一鐵道が他の鐵道又は鐵道以外の陸上及び水上交通機關と同一の貨客を奪ひ合ふの地位に在る場合には、その競争は最も多くの場合に於て運賃率の直接又は間接の引下なる手段を以て行はれる。かゝる場合には貨客は一鐵道に對してそが獨占的なる場合に於て眞に負擔し得るの限度まで運賃を支拂はむことを欲しない、假令一鐵道の課する運賃が貨客の負擔し得る最高限度より餘程低位にあるとしても、若しそれが競争的交通機關の

課する運賃の程度を超えて居る場合には代用の法則の作用によつて貨客は前者を去つて後者に向ふ。換言すれば運送價值そのもの謂はゞ絶對的なる運送價值は大であつても、此の場合一鐵道に對して敢て支拂はむと欲する最高限度、謂はゞ相對的なる運送價值は小なるを免れない。支拂ひ得る能力 *ability to pay* は強大であつても支拂はむとする意思 *willingness to pay* は弱小である。故に鐵道の側から見れば運送業者の競争の目的物となつて居る競争貨客は、その運送が自鐵道の獨占に歸して居る所謂獨占的貨客の場合よりも運送の價值を有すること少しと見なくてはならないのである。米國ではシカゴと紐育との間には數個の鐵道と、大湖運河及びハドソン河による水運とがあつて、シカゴから中間驛行の貨客は獨占的であるが、紐育及びその附近に向けての貨客は競争の目的物となり得るから、斯る場合には前者に對しては高率の地方貨率 *local rate* を課し後者に對しては低廉なる競争貨率又は通し貨率 *competitive or through rate* を課することが行はれ得る、従つてその極端なる場合には、紐育よりも餘程手前に在る中間驛へ送る貨物でも、一旦紐育まで競争貨率を以て送り更に地方貨率を以て目的地まで逆送する方が、シ

カゴから直接に目的地に向けて地方貨率で送るよりも運賃が少いといふが如きことが屢ある。各州間の鐵道運送の制禦に適用せらるゝ所謂州際商業條令の第四條には "Long and short haul" clause なるものがあつて、全然同一の事情後に至り此の條件は撤去せられた及び條件の下にありては、同種の貨客に就き、同一線路上同一方向に於ける短距離運送に對して、右短距離を包含せる長距離運送に對するよりも總額に於て高額の運賃を徴することを禁じて居つたが、此の規定は右の如き慣行の爲めに屢、諸地方で蹂躪せられて居つた。然るに競争の行はるゝ場合は全然同一の事情の下に在るのでないを解釋せられて短距離よりも長距離に對して却て低額の運賃を課することが大審院によつて是認せられたといふ一事は、半面に於て競争貨客は獨占貨客に比してその運送の價值が小なることを認めたと云つてよいと思はれる。

- (1) W. C. Noyes—American Railroad Rates. p. 49.
- (2) C. Colson:—Transports & Tarifs. III, Ed., p. 45.
- (3) E. Rank:—Das Eisenbahntarifenwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung, 1895. S. 15-6.
- (4) A. C. Pigou:—Wealth and Welfare. p. 226. (十、七、七(完))