慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	鉄道賃率の妥当性と制定主義
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1924
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.18, No.6 (1924. 6) ,p.765(1)- 786(22)
JaLC DOI	10.14991/001.19240601-0001
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19240601-0001

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.

宮內省御用達

東洋軒主 伊藤耕之進

電話高輪 特長二八七〇 二八七一 二八七二

○生命保險會社協會地下室

東洋軒支店 丸ノ內 一、六二三

三田學會雜誌 第十八卷 第六號

論說

鐵道賃率の妥當性と制定主義

增井幸雄

本篇は、本誌本年三月號所載「鐵道賃率の妥當性に就いて」なる拙稿と相合して一の論旨を成すべき其の後半の部分に相當するものである。前論と併せ讀まれむことを希望する。

一

鐵道賃率が妥當なる程度に在るや否やを知らむが爲めには、一方に於て、そが鐵道業者にとつて不當ならざるや否やを檢するの必要あると共に、他方に於て、そが

鐵道利用者にとつて不當ならざるや否やを檢するの必要がある。今、鐵道の側から見れば、賃率の妥當性は個々の賃率そのものに就いて直接に之を檢討することは不可能であつて、必ずや賃率によつて獲得せらるゝ收入額を通じて間接に賃率そのものゝ當否を檢討するの外なきことは既に（三月號拙稿）述べた通りであるから、個々の賃率の如何に拘らず凡そ全體の收入にして妥當ならば、之を生せしむるの基礎たる賃率そのものも妥當なりと推定しなければならない。然るに、此の立場から離れて別個獨立の見地からすれば、收入の高と其の鐵道利用者各自への割付とは全然別個の問題である。收入の高は鐵道業者にとつて妥當であつても、其の配分賦課の方法よろしきを得ざる場合には、鐵道利用者各自の肩上に落ち來る分擔額即ち賃率は一部の者に輕く他の一部の者に重くなつて、必ずしも總べてのものにとつて妥當たるを期し難い。即ち、鐵道にとつては妥當たるも、而も同時に公衆にとつては妥當たらざる場合が存するのである。所が、個々の鐵道利用者の第一に關心する所は、鐵道が全體として過大の收入を得るが如き賃率を課せざらむことに存せずして、各自の負擔する個々の賃率の妥當なる程度に在らむことでをも妥當ならしめなければならない。而して是は、主として賃率制定の主義並に方法の問題と密接なる關係を有するものである。

鐵道利用者にとつて妥當なる賃率とは如何なる賃率を指すか。それは、一面に於ては各個の賃率の高の問題であり、他面に於ては各個の賃率の均衡の問題であるが、後者は寧ろ賃率の公平に關するものとして今暫らく問題外に措くとすれば、妥當なる賃率とは鐵道利用者にとつて高きに過ぎざる賃率であり、苛斂誅求の實を生せざる賃率であると云ふことが出來る。勿論、運送には費用を要するが故に賃率は無限に低廉ではあり得ない、而も如何に僅少低廉な賃率でも、之を支拂ふは支拂はざるよりも人の苦痛とする所であり喜ばざる所ではあるが、然し其の賃率が過度に高からざる場合には大なる苦痛なくして之を支拂ふことが出來る。鐵道利用者が大體に於て大なる苦痛なくして支拂ひ得るの程度に在る場合、從つて運輸量の增加を妨げることなき程度に在る場合には、賃率は妥當なものであると云ふことが出來るのである。

然らば、斯かる妥當なる賃率は如何なる制定法を採る場合に實現せられるか。吾人は、此の點を明かにせむが爲めに、先づ、鐵道業者にとつての妥當なる收入額が既に知られたるものとし（三月號所論參照）而して此の收入をば各個の鐵道利用者に分擔醵出せしめる種々の方法を比較して、其の中の何れが個々の賃率を妥當ならしめる上に於て最も優れて居るかを考察することとしやうと思ふ。

二

鐵道の取得し得べき妥當なる收入を多數の鐵道利用者に分擔醵出せしめるの方法としては、第一に、利用者各自に平等な賃率を賦課するの方法が考へられ得る。詳しく云へば、旅客に對しても貨物に對しても、凡そ等量等距離の運送に對しては總べて同額の賃率を課するの方法が考へられ得る。此の方法は一應公平なるの觀があり、又、一切の鐵道利用者をして鐵道といふ社會的・公共的の施設の維持・運用に要する費用の平等なる負擔に當らしめるの意味もあつて、實行し易くもあり正當でもあるが如き觀を有する。

賃率は、一部の者には高きに過ぎるものとなり、他の一部の者には低きに過ぎるものとなり、表面上の平等は實質上の不平等となるのであつて、一見公平に似て實は眞に公平を得る所以たらざるのみならず、又、決して賃率を妥當ならしめる所以でもない。蓋し、負擔能力の小なる運輸には過大の苦痛を與へて其の鐵道利用を躊躇せしめ、此の方面に於ける運輸量の增進を抑制するに至るからである。加之、斯かる賃率制定法は社會全體から見て最も望ましき結果を生ずるものではない。蓋し、社會全體の見地よりすれば、平等賦課によつて抑制せらるゝ負擔力の小なる運輸の中には其の運輸量の益々增加せむことの望ましきもの多々是れあるべきと共に、平等賦課によつて出荷の奬勵せらるゝ負擔力の大なるものゝ中には運輸量の無限の增加の却て望ましからざるものも存するからである。「一切の交通勤務に對して平等の料金を課することは、最も不當であり、又は社會的に最も不利である。斯かる方針を以て定められる賃率は、過小なる收入を生むほどに從つて又望ましき程度以上に多量の運送を完了するに至らしめるほどに低廉に決定せら

れることになるであらう。然らずんば、重量容積に比して價値の低廉なる物品の地方的交換を事實上不可能ならしめるに至るが如きものとなるであらう」（New-comb. Railway Economics, p. 85.）。

平等賦課の方法を採るときは、假令賃率の額が低く定められる場合を想像しても、それが妥當なるは僅かに一部の鐵道利用者に對してのみに限られる。一切のものに對して妥當なる賃率を生せしめむが爲めには、一見事理に反するが如き觀あるにも拘らず、右と正反對なる差別的賦課法を採らなければならないのである。尤も、茲に云ふ所の差別的賦課とは、同一の條件の下に於て行はるゝ同種同量の運送勤務に對して、人によつて異なる賃率を課せむとするものではない。斯くの如きは不當なる差別に外ならないのであつて、そは素より公平の儀に叶はざるものとして排斥しなければならぬ。茲に云ふ所の差別的賦課とは、運輸目的物は、種類により、人により、時により、所によつて運賃負擔能力に相違があるから、此の相違に應じて異なる賃率を設け、以て、何れの部類の運輸目的物をしても交通の機會を得ぐべき所であるのみならず、實に鐵道の收入增加の點から見ても有利とし必要とする所なのである。

三

既に差別的賦課法を採るとすれば、其の差別の專斷に陷ることを避けむが爲めに、茲に何等かの標準を求めて、之に依據して賃率に差等を設けることにするの必要がある。然るに、從來かゝる標準として提唱せられ採用せられたものが種々あつて、等しく差別賦課法の中にも數個の制定主義を生じた。運送の費用を標準とせむとする費用主義、運送の價値を標準とせむとする價値主義（別の言葉を以て云へば、運賃負擔能力を標準とせむとする負擔力主義）、並びに、運送の費用と價値との双方を標準として採用せむとする折衷主義の三者が即ち是れである。以下、是等三者の中、何れか最もよく妥當なる賃率を生せしめるやを考察しやう。

費用主義は、個々の賃率をば運送に要する費用を標準として定めむとするものであるが、詳細の點を見れば之を種々の意味に解することが出來る。例へば、賃率全體より生ずる收入の總額をして費用の總額に等しからしめる程度に個々の賃

率を定めむとするものと解することも出來、又、個々の運送に要する費用をば個々の賃率の標準とせむとするものと解することも出來る。然し、既に一定の收入を假想して之をば各個の運輸から如何なる割合を以て運賃として徵收すべきかと云ふ配分賦課の問題を取扱ひつゝある今の吾人にとつては、前者の解釋は吾人の既定の立場を代表するものであつて、茲では費用主義を後者の意義に解しなければならぬ。更に、標準とせらるべき費用としては、全體の費用を全體の運輸勤務に割り當てたる平均費を採らむとするものと解することも出來、又、個々の運送に要する個別的の費用を採らむとするものと解することも出來る。然し、前者の如き解釋は、既に平等賦課法を非なりとして排斥したる吾人にとつては、假令費用額を內容とするものでも苟くも平等なる賦課を行ふものたる以上は此の際に於て採ることは出來ない。從つて茲では、費用主義を以て、個々の運送に要する費用をば個々の運賃率の標準とせむとするものと解して置く。

さて、斯かる意味に於ける費用主義に從つて賃率を定める場合には、概して云へば、鐵道利用者は喜んで之を負擔するであらうと一應は考へ得られる。蓋し、公衆自らが運送を行ふ場合でも等しく費用が掛るのであつて、鐵道運送によつて大なる費用を要するが如きものは公衆自ら運送する場合にも大なる費用を要すべく、公衆自ら小額の費用を以て運送し得るが如きものは又概して鐵道運送によつても小量の費用を要するに過ぎない、而も大規模の設備を以て大量輸送を行ふ鐵道に於て要する費用は、何れの種類の運輸に就いても公衆自ら運送する場合の費用よりも遙かに小額を以て足るからである。

然し、費用主義には實行上の困難がある。個々の運送に要する費用を個別的に算出することが不可能であるといふこと即ち是れである。鐵道運送に要する費用は、既に別の機會に於て論じたるが如く（本誌、第十五卷第七號「鐵道經費の結合性」參照）、その中の少なからぬ部分が運送目的物の全部に關して共通的・結合的に生ずるものであつて、個々の運送の爲めに要するものとして他と區別して計算せられ得る部分は比較的に僅少であり、今日の進歩せる原價計算法によるも、或る運送の爲めに要する費用が正確に算出せられ得るのは一列車一哩に要する費用までに限られて、それよりも小なる單位の運送に要する費用、例へば米一噸一哩に要する

費用の算出の如きは到底正確を期し難いとせられて居る。故に、若し飽くまで個々の運送に要する費用を知らむとせば、正確に知り得る個別的の費用の割合を以て共通的・結合的の費用部分を各個の運輸單位に割り當てることによつて概數的費用額を得て滿足するの外ないことになるが、斯くては小量なる個別費の計算に於ける僅少なる誤差も大量なる共通費の割り當てに於ては多大の誤差となつて現はれる。個々の運送に要する費用を標準として個々の賃率を定めむとする費用主義は、到底嚴格なる意味に於ては實行し難いものである。

尤も、右の點は實行上の目的から云へば些細なる缺點として忍ぶことが出來る。假りに、幾百千種の運送に要する個別的の費用を一々精確に知り得たりとするも、小量の單位例へば一人一哩又は一噸一哩に要する費用の如きは極めて小額なるべきが故に、各種の運送に於ける費用の差なるものは一層小額に過ぎず、從つて費用に於ける斯かる微細な相違によつて一々賃率を別にすることは制定上にも適用上にも複雜煩瑣に堪へないから、賃率制定の實際に當つては、互に類似せる運輸目的物を纏めて一の等級に編入し、斯かる等級四五個乃至十數個を設けてそれに對する賃率を定めるに過ぎずして、個々の費用の微細なる相違を正確に知り得ないことは大なる障碍とはならないのである。故に此の點は忍ぶとする。而も費用主義には賃率妥當の見地から見て重大なる缺陷あることは看過することが出來ない。思ふに、運送の費用は運送の價値即ち運賃負擔力と必ずしも比例するものではない。從つて、費用主義の下に於ては、一部の運輸は負擔力大なるにも拘らず費用を要すること少なきの故を以て少額の運賃を課せらるゝに過ぎざるの利に浴することとなると共に、他方には、負擔力小なるにも拘らず費用を要することの大なるの故を以て多額の運賃を課せられる運輸も生ずることになる。例へば、原料品の如きは、容積又は重量の大なるにも拘らず、其の價格は頗る低廉であり從つて運賃負擔力も小なるを通例とするが故に、大なる容積又は重量に基づいて要する多額の費用を標準として賃率を定められるときは頗る重きに過ぐる負擔を課せられることになる。從つて、斯く苛重なる賃率を適用せられる運輸は鐵道を利用するの機會を減少せしめられることになる。而も、大量低價にして運賃負擔力の少ない是等の運輸は、其の種類は比較的僅少なるやも計られざるも、其の分量と

其の社會上・經濟上に於ける重要とは頗る大なるものがある。費用主義の運賃率制定法は重要なる一部の鐵道利用者にとつて賃率を妥當たらざらしめるの缺點があるのである。

更に、費用主義の賃率は、必ずしも常に鐵道業者にとつて有利なものではない。凡そ原料品の如きは、運送の費用は多額を要するも、賃率さへ苛重ならずんば其の出貨し得る分量は頗る多大に上り得るものなるが故に、假令費用以下の賃率を定めても、一方で之によつて生ずる損失は他方で運輸量の増加と設備の利用の増加とより來る收穫遞増の利益依りて償はれて餘りあるを得る。此の事は、嘗て米國の Pennsylvania Railroad に於て、石炭に對する賃率をば一見費用を償ひ得ざる程度に定めて而も輸送量の増加より豫期以上の好結果を收め得たことによつて立證せられて居る所である。然るに、費用主義に從つて、費用大なるの故を以て原料品に高き賃率を課する場合には、輸送量の増大を妨げ、收入の増加を妨げることになる而して之より生ずる不利益は、輸送能力に餘裕を存することの大なる鐵道ほど益々甚しきを致すことになる。斯くて、收益増加に基づく賃率引下の可能性が奪はれ又は減少せられて、賃率を公衆にとつて一層妥當たらしめるの機會を遠ざけることになるのである。

四

然らば第二の價値主義は如何。

價値主義は、概言すれば、個々の運送目的物の運送の價値即ち運賃負擔力を標準として個々の賃率を定めむとするものである。勿論、此の主義も人によつて種々の形に解釋して居るのであつて、一方には運送目的物の負擔し得る最高限度を運賃として徴せむとする極端な形で提唱するものあると共に、他方には運送目的物の負擔し得る限度以内に於て運賃を徴せむとする稍緩和せられたる形で提唱するものもある。然しながら、既に吾人は、鐵道の取得すべき收入額を假想して之を各個の運送の間に如何に配分賦課すべきかを問題として居るのであるから、茲では程度を問題とするの必要はない、從つて、單に個々の賃率をば個々の運送價値の割合を以て定めむとするものと解釋して置く。

斯かる意味に於ける價値主義を採る場合には、負擔力の大なるものには重く課

し其の小なるものには輕く課することになるから、平等賦課法並に差別賦課法中の費用主義の場合に見るが如く、一部の運送目的物に堪へ難き過重の負擔を强ひて之を壓服するの弊はなく、一切の運輸目的物をして一樣に鐵道を利用するの機會を得しめると共に之が維持に當らしめることになつて、表面上の不平等の間に實質上の平等を實現せしめることになる。勿論、交通の價値は、既に論じたるが如く（本誌第十五卷第十一、十二號「鐵道に於ける『運送の價値』に就いて」參照）、それ自身頗る相對的であつて、外部から正確に測定することも出來ず、時間的にも安定して居らないこと寧ろ費用以上ではあるが、而も賃率制定の實際の必要に應じ得る程度には知り得られること費用の然ると異なる所はない。加ふるに、費用主義に見るが如き、賃率妥當の上から見たる重大なる缺陷は存しないのである。

然しながら、償値主義にも他の方面に於て缺陷がある。賃率をば一樣に運賃負擔力に比例せしめる場合には、負擔力の極めて小なるものには頗る低廉なる賃率を定めなければならぬ、從つて負擔力が費用以下に位する場合には賃率も亦この費用以下の程度に定められることになる。然らば、斯かる部類の運輸を引受けることによつて毫も收入に貢獻する所なきのみか、却て他の運輸の上に落つべき負擔を一層增加せしめることになり、是等後者に對しての賃率の妥當を妨げることになる。負擔力が費用以下に位するが如き運輸の數量大に、而も鐵道の運輸能力の利用が其の最大限度に近づいて居るほど、右の如き弊害は益々大を致すのである。加ふるに、運賃負擔力の小なるものも、社會全體から見れば、其の總べてが運送の機會を得むことが望ましい譯ではなく、又、負擔力は大なるも、之に對する賃率はそれよりも餘程低廉ならしめて其の運輸量の大々的增加を望ましとするが如きものもあるのであるから、單に費用以下の運賃しか負擔し得られないといふ理由を以て一部の運輸に對して斯かる低廉なる賃率を設ける場合には、增加發達の社會的に望ましき運輸を幾分か抑制して之に反するものを助長するの弊に陷ることがあり、負擔力の大なる運輸に對する賃率の妥當性を傷けることの一層好ましからざることがあるのである。

五

費用主義によれば、賃率は運賃負擔力の小なるものに過重となり、其の出貨量の

制限を通じて更に運賃負擔力の大なるものに對する賃率の輕減をも妨げる。價値主義によれば、斯かる缺點は生じないけれども、運賃負擔力の極小なるもの丶惹起する費用の一部を他のものに負擔せしめることになる。然らば、費用と價値とを双方ともに採つて標準とせむとする折衷主義に於ては果して如何。

折衷主義は、鐵道の經營に要する費用をば、個々の運送より生ずるものとして區別計算せられ得る個別費と、斯く區別計算せられ得ざる共通費との二部分に分ち、個々の運送に對して、前者の費用部分は必ず負擔せしむると同時に、後者の部分と鐵道の利潤たるべき部分とを個々の運送目的物の運賃負擔力に、應じて配分賦課することとし、是等の二つの部分を併せて一個の賃率を作るの方法を採るものである。即ち、個別費たる部分に就いては費用主義を採り、共通費たる部分に就いては價値主義を採り、兩者を合一して個々の賃率を作るのであるが、而も、個別費たる部分は少なくして共通費たる部分が多大の割合を占めて居るのであるから、全體の賃率を通覽すれば、實は價値主義を採用する程度の方が費用主義を採用する程度よりも大となる。故に、折衷主義は、價値主義に費用主義を加味したものであると云ふこが出來る。

斯かる制定方法を採る所の折衷主義の下に於ては、費用主義の場合に於けると異なつて、負擔力の小なるものに對しては賃率が個別費の程度又は之よりも少しく高き程度に定められるから、決して苛重とはならないで能く是等の部類の運輸をしても益々增加するの餘地あらしめることになる。唯、價値主義の場合に於けると異なつて、個別費の程度を以て賃率の最低限度とするが故に、負擔力が此の個別費の程度にも滿たざるが如き運輸は自ら運送界から驅逐せられることにならざるを得ないが、然し、費用主義の下に於て個々の費用として割り當てられるもの丶一小部分たる極めて小額の個別費をすらも負擔し得ざる程に運賃負擔能力の小なる是等の運輸は、思ふに、其の運送は社會的には殆んど留意するを要せざる程の重要を有するに過ぎないものと見做して大過なかるべきが故に、此の點は妥當性の點から見て大なる缺陷とは云はれないのである。

又、折衷主義の下に於ては、價値主義の場合に於けると異なつて、如何なる運輸も其の爲めに要するものとして判別計算せられ得る個別費だけは必ず賃率中に於

て支拂はしめられるが故に、最低の賃率を支拂ふ運輸でさへも、之を引受ける所の鐵道をして其の爲めに何等損失を受けしめることなく、從つて又その爲めに運賃負擔力の大なる他の運輸に負擔を重からしめることはない。加之、如何に低廉なる賃率でも、苟くも個別費の程度以上に聊かたりとも共通費の部分を附加せられ居る場合には、此の程度に於て他の一層高價なる賃率の負擔すべかりしもの丶一部を分擔して其の負擔を却て輕減することになる。蓋し、負擔力の小なる運輸に對して斯かる低廉なる賃率の設けられることなき場合には、是等の運輸は運送界に出現することなかるべく、從つて、是等の運輸の負擔すべかりし共通費の一部は、負擔力の大なる他の運輸に課せらる丶部分と相合して總べて後者の運輸のみの負擔する所となるからである。

斯くの如くなるが故に、折衷主義の賃率制定法は、費用主義並びに價値主義の下に生じ得る弊を免がれて而も兩者の長を保有して居るのであつて、運賃負擔力小なるの故を以て低率を課せらる丶運輸にとつては云ふまでもなく、進んでは運賃負擔力大なるの故を以て高率を課せらる丶運輸に對してすらも、それ〴〵の賃率を一層妥當ならしめるものと云はなければならない。果して然らば、鐵道をして取得せしむべき一定の妥當なる收入を生むの基礎たる個々の賃率そのものを妥當たらしめる制定法如何と尋ね來りし吾人は、茲に、差別的賦課方法中の費用主義と價値主義との綜合たる折衷主義に於て其の解答を得た譯である。

六

以上、吾人は、鐵道にとつて妥當なる收入を先づ假想し、鐵道をして斯かる收入を得しめる所の個々の賃率をして鐵道利用者にとつて妥當たらしめる爲めには如何なる制定法によるを可とするやを考察した。即ち、此の場合吾人は、特定額の妥當なる收入の妥當なる配分賦課方法を考察したのであつて、云はゞ、未開業の鐵道が其開業に當つて最初の賃率をば妥當に定めむとすると同一の立場に身を置いたのである。然るに、收入額の決算は必ずしも豫算と符合するものではない。鐵道にとつて妥當なる收入額は運輸量の大小によつて相違があり、而も此の運輸量は實行に附せらる丶個々の賃率の高下によつて相違があるから、實際に於ては、以上考察せるが如き方法によつて制定せられたる賃率は、時としては妥當なる以上

の收入を齎らすこともあるべく、反對に鐵道にとつて不當に過少なる收入を齎らすに過ぎないこともある。換言すれば、個々の鐵道利用者にとつて妥當なるが如き賃率も時には鐵道にとつては妥當たらざることがある。故に、賃率をして双方にとつて妥當たらしめむが爲めには、實際の場合に於て、同一の制定主義の下に賃率の額に對して屢、改訂を加へることを必要とするのである。

即ち、最初に定めた賃率の齎らす收入が鐵道にとつて妥當なる程度に達しない場合には賃率の引上を行ふことを必要とするのであるが、此の場合には、負擔力の小なるものを運送界から驅逐するの不當なからむが爲めには、折衷主義の本旨に從つて引上の程度をば、負擔力大にして運輸需要伸縮力の小なるものに多くし、之に反するものに少なくすることを要する。尤も、斯かる方針によつて引上を行ふとしても、凡そ運賃負擔力の概して小なる場合には、引上を行へば賃率が大部分の運輸の堪へ難き苛重なものとなるが如きことがあり得る。否、引上を行はずとも、最初の賃率すらも大多數の運輸に對して可成に苛重であつて其の鐵道利用を妨げつゝあることがあり得る。斯かる場合には如何にして鐵道をして妥當なる收入を得しむべきか。思ふに、それは國家の負擔に於てせられなければならない。蓋し、第一に、運輸需要の斯くも弱少なる地點に鐵道を敷設することは、經濟上の打算を超越して何等か別個の利益を目的として行はれゝなければない、從つて、國家自ら敷設する場合には其の損失は豫じめ國家の覺悟する所でなければならぬ、又、私人をして之が敷設を行はしめる場合には、國家に於て此の損失を引受けることにするのが當然である。第二に、此の場合に強いて引上を行はしむれば運輸量及び收入を更に減少せしめて鐵道と公衆とを双方ともに更に苦しめることになり、若し其の上に鐵道營業の休止又は運送勤務の品質低下を來すことゝもならば經濟社會に多大の波瀾を惹起して結局は何等かの形で國家の助力を要することになるから、寧ろ始めから直接に鐵道に援助を與へて、少なくとも公衆をして賃率不妥當の苦患を免がれしめるに如かないのである。

又、右と反對に、最初の賃率が鐵道にとつて過大の收入を得しめることとなつた場合には之が引下を行ふの必要があるのであつて、其の際には、其の引下の程度は負擔力の小なるもの、運輸需要の伸縮力の大なるものに多くし、然らざるものに少

なくするのが全體にとつて賃率の妥當を得しめる所以である。唯、此の場合には、收入過小の場合と異なつて、鐵道は動〻もすれば改訂を躊躇するの風あるを免がれないから、政府は此の點に對する制禦を行ふことを必要とする。收益が特定の限度を超過したる場合には、其の收益をば他の特定の限度にまで減少せしむべしと期待せらるゝ程度に、個々の賃率を引下げることを命じ得るの制度を設けるのは、一個の有效なる手段である。又、公益上必要と認むる場合には賃率の引下を命じ得るの權能を保留し、而して收益過大の場合に賃率の引下を行ふは公益上から見て必要なものであると解釋して右の權能を行使するの途を取ることは、制禦の範圍に伸縮力があつて、若し適當に運用する場合には前者よりも一層有效なる手段となるであらう。

何れにしても、鐵道賃率をして眞に妥當たらしめむが爲めには、其の制定を全然鐵道業者の自由のみに委することは出來ないのであつて、そこに、國家の指導と後援と制禦との必要が生ずるのである。

リカルドオの地代論（五完）

小泉信三

十七

二年後に出でたる「經濟學及び課稅の原理」も、上記 Influence etc. 中に說かれたる分配理論を其骨子とす。此書の序文に曰く、「土地生產物は……社會の三階級、即ち土地の所有者、其耕耘に必要なるストック又は資本の所有者及び其勞働に依て土地が耕さるゝ勞働者の間に分配せらる。……此分配を左右する法則を決定するは經濟學の主要問題なり」と。而して此の主要問題は、幾ど全く地代理法に由つて解決せらる。Ricardo が說く所を見れば、地代の何故に發生增加するかと、是が爲めに得喪するものの誰なるかとを明にする外には分配論上の重要問題殆ど存せずと謂ふも不可なきなり。

Ricardo は Adam Smith より出發して其價値論の推究を進めたり。Adam Smith が、原始未開の社會に於ては貨物獲得に要する勞働量間の比例が其の相互交換の規