

Title	長距離逓減賃率の根拠に就いて
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1930
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.24, No.3 (1930. 3) ,p.295(1)- 324(30)
JaLC DOI	10.14991/001.19300301-0001
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19300301-0001

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.

春の紀念寫眞は

親切て

上手て

廉價な

中鉢へ御用命願ひます

麻布區 飯倉通

芝公園 赤羽橋側

中鉢寫眞館

電話青山六七七六

正確ナル眼鏡



慶應義塾大學病院 御用

清野眼鏡店

東京市豊島区西目黒三丁目三番九

三田學會雜誌 第二十四卷 第三號

長距離遞減賃率の根據に就いて

增井 幸雄

距離との關係から見たる四種類の鐵道賃率制定法の中で、其の兩極端たる均一賃率と距離比例賃率とに就いては本誌昨年九月號所載の「鐵道に於ける距離比例賃率に就いて」に於て述べる所があつた。従つて今度は、兩者の中間に位置するもの一たる長距離遞減賃率を論ずるのが順序であつて、本篇は當然に前論に對する續論たるものである。併し、本篇の劈頭に述べらるべきかりし諸事項、即ち長距離遞減賃率の意義、制定法、計算法、適用法等に就いては既に慶應義塾産業研究會發行の雜誌「産業研究」第四輯に寄せたる一文「長距離遞減賃率に就いて」中に於て述べて置いたから、茲では之を再びすることを避けて、單に其の根據のみ

を考察することにする。猶ほ、本篇に於て取扱ふ諸事項は本誌既載の拙稿に於ける所言と幾分重複する個所を生ずることも免れまいと思はれるが、此の點は已むを得ざる所として諒せられたい。

一

長距離遞減賃率が如何なる根據の上に立つて居り、如何なる効果を有するものであるかを検討するに當つては、先づ此の賃率が如何なる性質のものであるかを知るの必要がある。故に、其の詳細は前記の如くに既に別の機會に發表した所に譲るとして、茲には此の賃率制度の特質とする點を二三指摘することにする。

長距離遞減賃率の制度は、距離比例賃率の制度と同様に距離を尊重する賃率制度である。従つて、距離の増加するにつれて次第に運賃額を増加せしめるが如き制度たるのである。併しながら、それは、距離比例賃率が距離に絶對至上の尊重を拂ふのとは異なつて、僅かに相對的の尊重を之に拂ふに過ぎないものである。換言すれば、運賃額は距離比例賃率の制度の下に於て常に距離に正比例するに反し、長距離遞減賃率の制度の下に於ては、極めて短距離の場合の外は運賃額が距離に

對して比例以下の割合を保つて居り、長距離となるほど益々其の割合が低下するが如くならしめようとするものなのである。

此の趣旨を實現する爲めに、長距離遞減賃率の制度に於ては、距離比例賃率の場合に賃率が常に單一なると異なつて、同時に多數の賃率が設けられる。即ち、全運送距離を數個の距離區間に分ち、各區間に對して始めを高く終りを低くなるが如くにそれ／＼一個宛の賃率を設ける。而して之を實際に適用するに當つては、通例は、各運送に就き、其の包含する距離中の各部分に對してそれ／＼異なる賃率を適用して得たる結果を累加し、之を以て運賃額とするの方法に依るのである。故に、運賃額は、長距離の場合には常に短距離の場合よりも絶對額に於て多額に上るが、而もそれは、距離の増加するにつれて割合に於ては低減されることになるのを通例とするのである。

(1) 『産業研究』第四輯所載拙稿「鐵道に於ける長距離遞減賃率に就いて」を参照。

大體に於て右の如き内容を有する長距離遞減賃率は抑、如何なる根據の上に立つて居るかと云ふに、之を一言にして云へば、それは距離比例賃率の長所を保持し

つゝ而も之に免れざる缺陷を有して居ない、といふ一事に盡きる。佛蘭西のコールソンは、距離比例賃率の缺點を指摘することによつて同時に長距離遞減賃率の根據を示さむとして簡単に次の如くに云つて居る。曰く、併しながら、然る場合(距離比例賃率の場合)には、大なる距離に對しては運賃額が頗る多大となつて程なく禁止的となり、運送は就中價値の小なる商品にとつては不可能となるに至る。故に、賃率が距離の増加するにつれて低下するが如き賃率制度を採用するの必要がある。猶ほ、走行一キロメートル當りの實費は、長距離運送に對しては短距離運送に對するよりも、材料と人員との利用が益々宜しきを得るに至るが爲めに、常に低額となるから、右の制度は益々論理的たるのである」の如きこと。

(2) Colson, *Transports et Tarifs*, 1908, p. 86.

又プレーも類似の語を以て同様の説明を與へて云ふ。『併し、それ(距離比例賃率)は費用が走行距離に比例しないことを斟酌して居ない。思ふに、費用中の或る項目は走行距離の長さとは無關係である。何となれば、例へば、一度機關車が蒸氣を上げ、車輛に油が差された以上は、燃料や油差の費用は走行距離と正比例するもの

ではなく、又費用の最大部分は固定的であつて交通量とは無關係であるからである。材料の利用といふ此の理由を外にしても、猶ほ、若し會社が賃率をば固定費を償はしめるが如くに定めるとすれば、運賃は程なく長距離にとつては禁止的となるべく、反對に、長距離の報酬として充分なるが如き程度の賃率を以てしては短距離にとつては損失となるであらう。……是れ、長距離遞減賃率を創始したる所以である」の如きこと。

(3) Varet, *Du Prix de Transport par Chemin de fer, Étude économique et théorique*, p. 46.

併しながら、此の程度の簡單なる説明のみを以てしては、未だ充分に長距離遞減賃率の根柢を示したものと云ふことを得ない。以下、少しく詳論を試みよう。

二

長距離遞減賃率は種々の見地から辯護せられ得るのであるが、先づ第一には其の根據を費用の點に求めることが出来る。詳しく云へば、長距離運送の場合には短距離運送の場合よりも一哩當り又は一キロメートル當りの費用が僅少になる、といふ點に根據を求めることが出来る。長距離遞減賃率を此の見地から説明す

ることは最も普通に行はれて居る所であつて、此の賃率を是認する者にして其の支持の論據を(或は其の論據の一を)費用の點に求めない者はないと云つて差支ない程である。運送の費用が運送距離に正比例するものでないといふことは、筆者が既に距離比例賃率の缺陷を示すに當つて比較的詳細に論じた所であるが、⁽¹⁾今此の點を、主として獨逸のワグナル、及びザックスの所論に據つて再論して見よう。

(1) 三田學會雜誌、昭和四年九月號、一〇〇—一〇三頁。

距離と費用との間に比例關係の存在しないことは三個の論點から立論され得る。

第一には、通路の建設及び存續の費用は、距離に比例しない。蓋し、此の目的の爲めに必要なる資本支出、従つて又此の資本の利子及び償却は、各區間毎に著しく相違して居るからである。此の事は、氣候とか、通路の地質とか、必要なる工事材料とか、土木工事とかいふが如き自然的關係、並びに、地價とか、其の他の物資の價格とかいふが如き經濟的關係によつて、通路の費用が著しく相違を來すことによつて了解され得る所である⁽²⁾。運送距離と直接の關係ある通路に就いて見てすら然りと

すれば、況んや通路以外の諸設備から生ずる固定費部分の如きは、猶更に特定の一運送の距離の大小とは無關係な筈である。

(2) Wagner, Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens, (Theoretische Sozialökonomik, II. Abteilung, I. Bd.) 1909, S. 61.

第二に、營業費を見ても其の大部分は距離とは無關係である。一般的の管理費、運送目的物の引受發送の費用、著驛に於ける管理の費用の如きは之に屬する。今之を貨物の場合に就いて見れば、貨物の受附、積込、發送、著驛に於ける取卸、管理、引渡等の費用の如き、又、旅客の場合に就いて見れば、車輛の準備、切符の發賣、改札、著驛に於ける切符の取集等の費用の如きは之である⁽³⁾。是等の費用は何れも距離の長短に拘らず一回限り發生するものであつて、其の額は距離に拘らず同一である。

(3) Wagner, a. a. O., S. 61-2.

第三に、通路上に於ける純乎たる運搬費を見るに、それは各區間の性質(例へば勾配等)の如何により、又之に依屬する車輛、機關車、動力の種類及び強度等の如何によつて、非常に相違がある。従つて此の費用も距離とは比例しない。更に、此の運搬

費は、運送目的物並びに運送勤務の如何によつて、同一通路上に於ても距離に比例しないのみならず、却て之と反比例的に變動するのであつて、距離が長いほど一單位量に就いての運搬費は短距離の場合に比較して比較的僅少となる。而して此の事は、車輛の積載力が充分に利用され、死重と活重との割合が有利となり、動力の利用が充分となる事等から生じ、一部分は、人員や材料や運送勤務部門等の利用が充分となる事から生ずるのである。線路上に於ける運搬の費用の全額が運送距離の増加に伴つて増加することは勿論であるが、それは正比例的にはないものであつて、ザックスの示す所によれば、或る具體の場合に於て、貨物一噸の運搬費は、運送距離が十キロメートルなるときは二五・六であるが、百キロメートルなるときは八五・〇であり、二百キロメートルなるときは一五・一〇であつたといふ。即ち、運送距離が十倍になつても費用は十倍にならずして僅かに約三倍半となるに過ぎず、前者が二十倍となつても後者は約六倍となるに過ぎないのである。

(4) Wagner, a. a. O., S. 62.

(5) Sax, Die Eisenbahnen, (Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, IIe, Aufl., III. Band) 1922, S. 323.

事情右の如くであるとするれば、個々の運送勤務に對して、運送距離を全然又は殆んど全然無視する所の賃率を定めることが要求され、是認されることになるのであつて、斯かる場合には、距離比例賃率に代ふるに、費用主義によつて是認される所の差別賃率、或は運賃を同額ならしめる均一賃率、或は少數の大なる區間に従つて階梯を設けたる賃率、即ち地帯賃率又は長距離遞減賃率が採用され得るのである。交通目的物一單位量の運搬費は、旅客の運輸に於ても、貨物運輸に於ても、充分に積載し搭載したる車輛によつて長距離を運搬される場合には、種々の頻度に於て短距離の運送の行はれる場合よりも一層有利となるのであるから、之を考慮に入れ、る所の差別賃率、即ち長距離運送に於ては單位距離に對する賃率を比較的低く定める所の運賃制度は、其の限りに於て正しいのである。

(6) Wagner, a. a. O., S. 63.

思ふに、鐵道の經營に要する一切の費用は一切の運送需要者に於て之を負擔しなければならぬ。従つて、長距離運送の需要者も、短距離運送の需要者も、等しく之を分擔しなければならぬのである。然るに、費用全額の中に於て前記の第一

及び第二の部類の費用に就て見れば、長距離運送なるの故を以て短距離運送よりも一層多く此の費用の發生に責任を有する譯ではない。従つて前者が後者よりも一層多くを距離に比例して負擔しなければならぬ理由はない。故に、長距離運送に對して長距離の部分ほど益々是等の費用部分の分擔率を低下することは正當なりとしなければならぬ。而も此の種の制定方法に依る所の賃率こそ長距離遞減賃率に外ならないのである。然らば、若し第二の營業費をば運賃以外に各種手数料の名目を以て支拂はしめることにしたならば、斯かる場合には長距離遞減賃率は果して正當なる理由を有するや否やと見るに、前記第三の運搬費が長距離ほど比較的減少することから推論すれば、假令發著手数料を徵收する場合に於てすらも長距離遞減賃率は毫も其の正當性を失ふことはないと言はなければならぬ。

長距離遞減賃率は、貨物運輸に關する場合には、苟くも此の賃率に理論的の立場から論及する程の論者からは、費用の點のみから、或は費用の點からも、是認されて居ないことはないと言つて差支ない程に、一般的の承認を得て居る。併しながら、

旅客運輸に關する場合には、時としては費用と距離との不比例關係を充分に認めずして、其の立場から長距離遞減賃率を是認しない所論も見受けられる。例へば、嘗て中山隆吉氏が「貨物こそ發著驛に於て相當に費用も掛り數時間止めて置く必要があるが、旅客は列車さへ動けば各人が勝手に乗るのであるから、何等長距離を遞減する理由はない。」本邦に於て遞減賃率を採用して居る根據は、畢竟我國が中央に山系があつて飛行機で行けば近く行ける所を汽車では仲々大廻りをしなければならぬ、之を經濟的に短縮しようと言ふ事が長距離遞減の運賃率であつて、我が國情から見て已むを得ない策である」と述べられた如きは其の一である。

(7) 中山隆吉氏「鐵道運輸から見たる新線の建設」『鐵道時報』昭和四年六月二十九日號所載)

思ふに、此の意見に依れば、旅客運輸に於ける長距離遞減賃率は費用の點のみから見て何等理論上の根據はなく、本邦に於ては全く運輸政策上の便宜手段として採用されて居るに過ぎない⁽⁸⁾といふことになるのであるが、斯かる見方は、長距離遞減賃率の根據は費用の點以外には求められぬと誤信して居るのみならず、此の

費用としては發着驛に於ける取扱費の有無のみを考へて走行中の費用の遞減の事實を看過したものであると云はなければならぬ。此の賃率を支持する根據が費用の點以外にも種々の方面に求められ得るものあることは後段に至つて述べる所に依つて明かになるから、此の見地のみに據つて論斷することの正しからざることに就いては茲には之を論じないが、今費用の點のみから見る場合に於ても、走行中の費用に長距離遞減の事實あることは否認し難い所である。従つて、假りに停車場に於ける旅客取扱費が皆無であるとしても、長距離の賃率を遞減することに理由があると云はなければならぬ。又、旅客取扱費の存在を認め、之に對する代償を停車場使用料とか乗車券代とか云ふが如き名目の下に、距離の長短に拘らず一切の乗客をして等しく同額に支拂はしめることとする場合に於ても、運賃を長距離に對して遞減するが如き賃率制度は依然として理由あるものとならなければならない。ザックスの云ふ所に據れば、或る具體の場合に於て、三等旅客列車の乗客一人の費用は、距離十キロメートルの場合には一三八であるが、百キロメートルの場合には七一・四であり、二百キロメートルの場合には一三五・四であ

つたと云ふ。即ち、距離が十倍になつても費用は七倍餘となるに過ぎず、前者が二十倍になつても後者は十倍となるに過ぎずして、距離の増加するほど益々費用は割合に於て減少を來して居るのである。費用の點から見れば、長距離遞減賃率が旅客運輸に於ても當然に採用され得るの理由あることは之によつても裏書され得るであらう。

- (8) 若し旅客運輸に於ける長距離遞減賃率が何等理論上の根據に基づくことなく、唯我國の地形上の關係から便宜手段としてのみ採用されて居るに過ぎないものであるとするならば、歐洲の諸國に於て地形の我國と同じからざるにも拘らず旅客運輸に遞減賃率を採用して居るものが少くない事實を如何に説明することが出来るか。

(9) Sax, a. a. O., S. 323.

三

長距離遞減賃率を支持する根據は、單に運送の費用の點に求められ得るのみならず、運送の價値の點にも求められ得る。ザックスの如きは、此の後者の見地よりする説明は費用の見地よりするものよりも一層有力であると云ひ、更に進んでは、

此の賃率の根據を示すには價値の見地のみを以てして充分であると云ひ、費用の見地のみから之を明らかならしめむとするのは誤りである、とさへ云つて居るのである⁽¹⁾。

(1) Sax, a. a. O., S. 337.

運送の價値の見地よりする議論は種々の點から立論され得るが、最も多くの論者に於ては、長距離運送の場合には運賃が比較的に低下されるにあらざれば、貨物、就中低價の貨物にとつては禁止的高額運賃となつて之が負擔に堪えなくなる、といふ點が指摘されて居る。例へばザックスは次の如くに云つて居る。曰く、貨物の販路が、或る運送距離にとつて生ずる價格昂騰によつて傷けられ又は奪はれるの虞ある限り、運賃は距離の増加するにつれて低減されなければならぬ。それは價値主義を運送距離に應用することである。而してそれは、費用關係に従つて生ずる價格引下よりも一層多大の價格引下を來す。……運賃引下は低價品をば距離比例賃率の下に於けるよりも一層長距離を経て市場に搬出せむことに關係して居る。長距離遞減賃率が主として低價品に適用されて居る事實は之によつ

て明らかにされる⁽²⁾。

(2) Sax, a. a. O., S. 337.

思ふに、此の種の所論に於ては、長距離運送の場合には低價品は運賃負擔力即ち運送の價値が相對的に減少するといふ事實を指摘するのみに止まつて、其の何故に然るやの理由を説明して居ない。又、低價品の場合には之によつて辯護されるとしても、中等品又は高價品の場合には必ずしも之によつて充分に辯護され得ないといふ憾みがある。然らば、價格の高下如何に關せず一般に貨物の運送價値が長距離運送の場合には相對的に減少するといふことは如何に論證され得るか。此の點に就いては、嘗て數年以前にも本誌上に於て之を論じたことがあるが、⁽³⁾猶ほ距離比例賃率を論じた前稿中に於て指摘したるが如くに、大要次の如く立論され得る。即ち、各種貨物は唯一の生産地又は配給中心地から全國に向つて發送されるものではなく、概ね各地に於ける大小の生産地、配給中心地から發送されるものであるから、一個の生産地から他の生産地に向つて進む場合には或る距離地點までは漸次價格が高まり運送價値も高まるが、此の地點を超えると爾後は他の生産

地に接近するに従つて益々價格が低落し従つて運送價值も減少する。距離の増大につれて最初から直ちに絶えず運送價值が相對的に減少するとは云はれまいが、少くも隣接の生産地からの供給範圍に接近するにつれて其の影響の下に價格の差が減少するのであるから、運送價值は發送地からの無競争的供給範圍内に於てすらも距離の増大につれて相對的に減少すると云ひ得るのである。而して此の事は、價格の高下を問はず一切の貨物に就いて一樣に云ひ得る事柄である。果して然りとすれば、長距離遞減賃率は一般的に是認の根據を此の點に求めることが出来る筈である。

(3) 「鐵道に於ける運送の價值に就いて」(三田學會雜誌、大正十年十一月號及び十二月號)。特に十二月號、六八—七一頁。

(4) 三田學會雜誌、昭和四年九月號、九八—九九頁。

以上、貨物の場合に就いて述べたが、旅客の場合に就いても同様に運送價值と運送距離との不比例關係を論證することが出来る。旅行する者が乗車に認める運送價值の大小は、第一には旅行の目的の重要性如何に繋つて居るのであるが、此の

後者は運送距離と比例するものであるとは云ふことを得ない。假りに一步を譲つて両者が互に比例するものであると假定しても、猶ほ且つ、乗車距離が或る程度以上に達した場合には、乗車時間の増加の外に乗車中の費用の増加を來し、到着地に於ける滞在時間の増加に伴つて滞在費の増加を來し、且つ倦怠と疲勞との増加を來すを免れないものであるが、⁽⁶⁾旅行者は旅行に際しては運賃のみを考慮するにあらずして旅行に要する一切の費用や犠牲を總括的に考慮するものなるが故に、一方で距離の増大に伴つて比例的に増大する運送價值も他方では運賃以外の諸犠牲に對する考慮によつて幾分か減殺されざるを得ない。従つて、乗車の爲めに敢て支拂ひ得る程度は、距離の増加に伴つて比例的に増加するとは云ひ難い。勿論距離の増大に伴つて始めから終りまで終始一貫して或る割合を以て常に運送價值が遞減するとは云ひ得ないであらうが、而も大體に於て距離とは比例以下であるとは云ひ得るであらう。果して然らば、旅客運輸に就いても長距離遞減賃率を適用することは、交通の價值の點のみから見ても理由があると云はなければならぬ。

(9) Rank, Das Eisenbahntarifwesen, 1895, S. 355-6. 參照

尤も、運送距離と運送價值との間に於ける不比例關係に就いては、之を承認して居ない所論もないではない。獨逸のワグナー、本邦の關博士の所説の如きは是れである。博士は旅客運賃に於ける比例法と遞減法との得失を比較するに當つて「遞減法は生産費説に基づき、遠距離の乗車は比較的、生産費少しとの理由に依り、賃率を制定するものなり。然れども一般に論ずれば、遞減法は一定の距離以上に於て旅客數を増加するの效甚少きを以て、遞減法は鐵道の收入を減少するものと云ふべきなり」と述べ、其の理由として「是れ運送の價值は遞減の法に従ふものに非ざるを以てなり」と云つて居られる。而も、何故に運送價值が遞減の法則に従はざるやの説明は與へられて居ないのである。猶ほ、博士の右の斷定は旅客運賃に關する記述中に存するものであつて、それが旅客に適用あるは勿論明白であるが、果してそれが旅客の場合のみに就いて云ふことであるか、或は貨物の場合にも適用あるものであるかの點が明白でない。併しワグナーにあつては、貨物旅客の何れに就いても距離と運送價值との不比例關係を認めて居ないのである。

(6) 『鐵道講義要領』第十一版、三六八頁

ワグナーは、或る個所に於ては、積極的に運送距離と運送價值との不比例を否認して居る譯ではないが、交通目的物並びに交通方法の如何に拘らず一般的に運送價值は運送距離に比例するものと見て差支ないと論じて居るから、消極的の意味に於て右の不比例關係を否認するものと見ることが出来る。加之、他の個所に於ては、簡單ながらも、旅客運輸に關しては「長距離遞減賃率は全く效用に依る賃率制定主義に反し、交通勤務の價值に依る賃率制定主義に反して居る」と述べて居るから、⁽⁶⁾ 少くとも旅客運賃の長距離遞減主義を運送價值の點からは是認して居ない、といふことだけは明白である。(費用主義の見地からは之を認めて居ること、既に記したるが如くであり、又後にも記す如くである。)而も後者の點に關する斷定に就いては何等特別の説明を與へて居ないから、それは前者の一般的立言を根據として居るものと解するの外はない。

(7) Wagner, a. a. O., S. 65.

(8) Wagner, a. a. O., S. 99.

然らば、一般的に運送距離と運送價值とは比例するものと見て可なりと做す論據は何れに在るかといふに、其の理由は大要次の如くである。曰く、少くも他の事情の同一なる限り、距離と運送價值との間には一般に、通路の長さによつて勤務の價值の高さを或る程度まで測ることを是認し、兩者を或る範圍内に於ては比例的と見做すことを是認するが如き、或る關係が存在するとは確實である。尤も、事情の同一といふことは許されぬ條件である。延長が價值決定に幾何の力を有するかは交通全般の事情に依るものであり、他に代用的交通方法や交通機關が存するや否やとか、其の比較的の適應性如何とか云ふが如き事情に依るものである。更に費用の點が判斷に際して有力に作用する。併し、長距離運送の場合には、多數の交通機關や交通方法の供給する勤務量には多大の相違があるから、事實上に於て、其の中の或る者は問題外に驅逐される。然るに、長距離運送は運送勤務の使用價值の高にとつては頗る重要なものになる。何となれば、長距離交通は此の運送勤務に依らなければ全然又は不充分にしか行はれ得ないからである。故に、全般に交通機關の發達の程度が低いほど、使用價值の高さの評定にとつては距離が益、有

力となる、といふに在るのである。其の言ふ所は、結局、長距離運送に於ては競争的代用手段なく、當該交通機關への依頼の度を増すから、長距離の場合でも運送價值は相對的に減少しない、といふことに歸著する。而して此の議論から推せば、鐵道の如く長距離交通機關としては殆んど獨占的地位を占めて居るものの場合には、運送價值は遞減せざるが如くに考へさせられ得る。而も此の巧妙なる推理を以てしても、貨物や旅客の運賃負擔能力が長距離の場合には短距離の場合よりも遙かに減少して、結局或る距離以上には運送距離が延長され得ないといふ事實を説明することが出来ないのである。

(9) Wagner, a. a. O., S. 645.

四

長距離遞減賃率は運送の費用並びに運送の價值の點から支持せられ得ること上、來所述の如くであるが、更にそれは公平の見地からも支持せられ得る。費用及び價值の見地よりする立論は、旅客又は荷主と鐵道との關係から見たる賃率の妥當性に關するものであるが、今、長距離運送の需要者と短距離運送の需要者との間

に於ける負擔の均衡即ち公平性の見地から立論しても、遞減賃率は等しく是認され得るのである。

凡そ運賃の支拂といふことは、鐵道から運送勤務の供給を受ける者が鐵道の存在運用を繼續せしめる爲めにそれ／＼費用を分擔し釀出することの謂に外ならない。鐵道の利用を無償として租稅收入による國費を以て經費に充てる場合に生じ得る不公平を避ける爲めに、各利用者をして應分の負擔を爲さしめるものに外ならない。従つて、性質に於ては共同的であり、公共的であつて、云はゞ租稅に類する性質を持つ。故に各自の負擔は此の點から見ても公平でなければならぬ。加ふるに、負擔の不公平なる場合には、各人の經濟上の地位に不當甚大なる不利な影響を與へることになるから、猶更に公平を保つて居なければならぬのである。然るに、茲に公平といふことは、各自に對する取扱を絶対に平等ならしめるの謂ではない。絶対の平等は表面上に於ては公平の義に合するが如くに見えるが、事情の相違ある場合には此の相違に應じたる差別を設けるこそ却て眞の公平を得る所以の途たるのである。距離の長短に拘らず同一率によつて距離に正比例す

る運賃を支拂はしめることは、表面上から見れば絶対の平等であり従つて公平と見らるべきやの觀があるが、それは眞實に公平を保つ所以ではない。鐵道をして費用を惹起せしめることの大なる者は比較的多額に支拂ふの理由あるべく、又運送價值の大なる者は比較的多額を支拂ふの能力がある。此の理由あり能力ある者をして、其の理由や能力の程度に應じて支拂はしめるこそ、眞實の公平を得る所以の途である。と云はなければならぬ。然るに、今、長距離運送の場合には短距離運送の場合に比して費用を要することも比較的少なく、又運送價值も遞減して支拂ふの力も比較的減少するものなること、前二節に於て論證したる所の如くである。とすれば、長距離運送の負擔を比較的に輕減する所の遞減賃率の制度こそは正に公平を得たるものである。と云はなければならぬ。

然るに、長距離遞減賃率の制度は反對に不公平な制度であるとの論がある。其の第一は、此の種の賃率は長距離運送の負擔を減じ短距離運送の負擔を重からしめるものであつて、後者にとつて正當でない、と云ふ意見である。併しながら、此の賃率は、短距離よりも長距離を低率に定めることを意味するに過ぎないのであつ

て、同時に短距離の賃率を引上げることをも必然的に意味して居るのではなく、短距離運送の負擔を距離比例賃率の場合よりも積極的に不利ならしめることにはならないのである。或は云ふ者があらう。元來長距離運送は數量が少い、然るに之を低率にすれば此の方面からの収入は減少を免れない、従つて此の損失を埋め合せる爲めに短距離運送の負擔を積極的に増加せしめざるを得ざるに至るであらう。併し此の意見は、長距離遞減賃率の下に於ては長距離運送の分量が増加を來すことを無視したものである。此の制度の下に於ては、長距離運送の増加は貨物の方面に於て特に著しい。旅客の方面に於ては長距離旅行を奨励し喚起するの力が少いことは諸家の認める所であるが、而も本邦に於ける此の種の賃率の實施の結果に徴して見れば、此の方面に於ても可なりの増加を來し得ることは明白に立證される。若し遞減賃率を適當に定めるとすれば、假令長距離の賃率を引下げても之による損失は優に長距離交通量の増加によつて償はれるであらう。従つて、遞減賃率の下に於ては短距離賃率は必ず距離比例賃率の下に於けるよりも高くなるとは斷定することを得ない。要は、遞減賃率の本質に在るのではなく

して、其の適用方法の如何に在る。假りに短距離の賃率を從來よりも積極的に引上げることになるとしても、之は比較的多額を支拂ふの理由も能力も多大なるが故に基づくのであつて、實は當然の状態への復歸に外ならない。唯、此の點も引上の程度如何によつては問題とせざるを得なくなるが、此の意味に於ける問題は全く別個の問題を構成するのである。

- (1) 高橋秀雄氏「鐵道運賃論」三六二—三頁に之と類似の意見が窺はれる。例へば「近距離を往復するものが遠距離旅行者殊に有産階級の費用を負担するが如き形となり云々」、「運賃は…生産費に著目して定めるよりも社會的の立場から見て、遠距離客の費用を近距離客の負擔力なき者に負擔せしめず、云々の如きは是れである。

(2) 關氏前掲論文、二五—六頁参照。

ランクは、長距離遞減賃率は短距離交通を著しく傷はぬ程度に於て長距離交通を奨励するといふ折衷的方法である、といふことを論じて大要次の如くに云つて居る。曰く、長距離旅行に伴ふ失費の増大は旅行の念慮を減少せしめる。故に、旅行費中の少からぬ一部を占める所の運賃を長距離旅客に對して可及的に減少

することは、鐵道にとつての利益である。此の事は、長距離旅客へは純益部分の負擔を可及的に輕減することによつて果たされ得る。そこで、旅行者への純益部分の賦課は長距離ほど少くせらるべきであるとの要求が生ずる。然るに、此の要求のみを斟酌すれば、長距離旅客の運賃は短距離旅客の運賃よりも、比較的のみにならず、絶對的にも少く計算せらるべきであるとの結論、即ち、純益部分の負擔は短距離旅客のみに負はせるべきであるとの結論に導く筈である。併し之は實行不能である。何となれば、短距離旅客の運賃が非常に高くなつて、近郊旅行が抑壓されるに至るからである。近郊旅行は旅行回数から云つても収入から云つても最も重要な部分を占めて居るから、之が抑壓は極力回避されなければならぬ。そこで近郊旅行に過大なる負擔を與へることを避けつゝ、長距離旅行の負擔を輕からしめて、而も純益部分の賦課は旅行距離に伴つて増大すべきであるとの原則に違背することなからむが爲めには、自ら次の原則に導かれる。目的とされたる純益の分配賦課は、負擔が各距離單位に對して同額に定められるのではなくして、旅行距離の大となるほど單位距離に對して益、少額となるやうに定められ得るが如く

に行はるべきである。而もそれは、短距離旅行者の負擔が短距離旅行の苦痛を甚しからしめるほどに高く維持されることなきが如くに計算せらるべきである、といふこと即ち是れである。而して斯かる原則による賃率こそ長距離遞減賃率に外ならないのである。(3)と。

(3) Rank, a. a. O., S. 355-360.

長距離遞減賃率を以て不公平なる賃率なりと做す意見の中には、それが旅客運輸に適用された場合には、富者保護の政策となり、小所得者にとつて正當でない、といふ意見も含まれて居る。ワグナーや關博士の意見の如きは是れである。

ワグナーは、旅客運送に於ける遞減賃率は、積載率も良好であり、死重と活重との割合も有利であり、發送費も少いといふが如くに、經營の技術的、經濟的の狀態が比較的、良好であつて、長途に互る繼續旅行區間の費用が減少を來すの一事と一致する場合には、少くも費用比例の原則から判断すれば、一般的に或る程度まで是認され得る。(4)と云つて、之を費用主義の見地から是認して居るが、直ちに之に語を次いで、旅行に於て頗る長距離を旅行し得る者は、上層の社會階級及び經濟階級のみ

であるが、長距離遞減賃率は此の階級をして利益せしむるものである。其の程度は地帯賃率ほどに甚しくはないが、而も其の事實あることに於ては變りはない」と云つて居る。又、關博士も略々同様の言を爲して居られる。曰く「距離遞減法は性質上長距離運賃を低率ならしむると同時に短距離運賃を高率ならしむるものなり。従つて長距離旅行を試み得べき階級は之が爲に利益を享けること大なるべきは當然にして、此の階級は富者に限らるゝを免れず。何となれば……日々一定の職業に従事し賃銀を得る階級の如きは、運賃如何に低廉なるも殆んど長距離の旅行を試むべき機會を有せざるを以てなり。加之……長距離運賃の低廉は是等の階級者に旅行の機會を増加せしむるを得ずして、低減法は比較的負擔力多き階級に利益を與ふるに止まるべきなり……遞減法は富者保護の政策なりと云ふも不当に非ざるべし」要之、遞減法は國民經濟上多數の下層階級に對して多大の負擔を爲さしめ且つ旅行の機會を減少せしむる不公平なる賃率制度……にして速に改正を要すべきなり」と。

(4) Wagner, a. a. O., S. 99.

(6) 關一氏「鐵道旅客運賃制度の改正」『國家學會雜誌』第二十卷第十一號、四五—四六、四七、五〇頁。

思ふに、長距離遞減賃率の下に於ては、短距離旅行者の負擔が長距離旅行者の負擔よりも比較的に重からしめられるとは、此の賃率制度の本質から當然に生ずる所であつて、其の斯くの如き事實あることは疑ない。併し、此の比較的重き負擔は、必ずしも此の賃率制度に基づいて必然的に積極的に其の増加を來した結果たるものでない、といふことは前にも述べた通りである。又、所得少き者が概して長距離旅行を多大に行ふことを得ずして、右の利益に浴する機會を多く得難いことも疑ない。併し、此の遞減賃率の澤に浴し得る者は素より敢て富者のみに限られた譯ではない。事實上に於ては自ら富者が大多數を占めることになるであらうが、小所得者と雖も、必要により或は希望によつて長距離旅行を行ふ場合には等しく此の澤に浴し得ることは勿論である。又、小所得者は概ね短距離旅行をしか行ひ得ないであらう、といふことは了解に苦しまぬ所である。併し、逆に、短距離旅行を行ふ者は小所得者のみであるとは決して云はれ得ない。旅客全體の中に於て短

距離旅客が大部分を占めて居るものとすれば、大體に於て此の事實は富者の場合のみに就いて見ても當て筈であるであらう。即ち、富者の場合に於ても、短距離旅行を行ふ機會は長距離旅行を行ふ機會よりも遙かに多大に上るであらう。然らば、此の賃率制度の下に於ては富者が獨り常に其の澤にのみ浴して居り、小所得者が獨り常に其の災をのみ受けて居る、といふ譯ではあり得ない。加之、此の賃率制度をば獨り富者の保護にのみ惰することなからしめるの工夫を加へて實行することも不可能ではない。例へば、富者の好んで利用する優等等級に對しては、等しく遞減法を實行しつゝも賃率全體の水準を比較的高い程度に据え置くとか、優等列車への乗車賃には比較的高率の割増金を課するとかいふが如きは是れである。要するに、此の賃率制度が小所得者にとつて不公正であるといふ事實は、其の指摘され非難されて居る程度ほどに甚しいものではないと云ふことが出來よう。

附言。

長距離遞減賃率の根據は、以上述べ來つた所の外に、更に效果の見地、即ち國民經濟上に及ぼす結果並びに鐵道の収益に及ぼす結果の點から立論することが出來るが、今回は是等の點には觸れずに置く。

運河と産業革命

野村兼太郎

交通機關の發達が産業上の改革を遂行せしむる上に缺くべからざるものであり、又その發達が後者の進歩發達と相關的なものであること等は極めて明白な事實である。英國に於いて第十八世紀の産業革命を可能ならしむるためには交通機關として多くの道路の改良が行はれた。このことについてはすでに本誌第二十三卷第十號に「英國に於ける道路の發達と産業革命」と題して論述して置いた。今こゝに主題とする運河の發展は道路の改良以上に産業革命とは密接な關係がある。殊に第一期産業革命とも云ふべき一八三〇年頃までは運河が交通機關として重要な役目を演じてゐたのである。故にこの時期を交通機關の立場より