## 慶應義塾大学学術情報リポジトリ

Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	国鉄運賃についての一考察 : その市場経済的側面		
Sub Title	On the character of the Japanese national railway rates : their commercial nature		
Author	増井, 健一		
Publisher	慶應義塾経済学会		
Publication year	1956		
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.49, No.12 (1956. 12) ,p.837(1)- 849(13)		
JaLC DOI	10.14991/001.19561201-0001		
Abstract			
Notes	論説		
Genre	Journal Article		
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19561201-0001		

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.

## 書 評 及 び 紹 介

石 川 郁 男 譯『封建農奴制ロシャにおける商人資本』常・ヤコフツェフスキー著『封建農奴制ロシャにおける商人資本』常	武藤光朗著『經濟倫理』	D. Hamberg, Economic Growth and Instability  ⑤
盤	賀	木
政	健	諒
治(も)	三(茶)	(公)

的

心は、 格を持つているかということを考察したものである。ここでは、關 検討されているに止まる。 にまでは及び得なかつた。ここでは、國鐵運賃についての考え方が の場合、それを、國鐵運賃の實態に即して考えてみるというところ な役割を果している國鐵について、その運賃がいつたいどういう性 主として國鐵運賃の市場經濟的側面に向けられているが、こ わが國最大の公共企業體であり、國民經濟的にも重要

\_\_

の運賃制度を規定している國有鐵道運賃法(昭和二三年七月七日法くのであるが、そのための重要な材料として、まず、わが國鐵現行 律第一一二號として成立) した考え方にもとずいて定められているか、ということを考えてい 以下、 わが國鐵の運賃について、それがどのように市場經濟に即 をとり上げることとする。

國鐵運賃についての一考察

國鐵運賃法は、その總則第一條において、 國鐵運賃を定める原則

一、公正妥當なものであること つぎの四項目をあげている。

として、

=原價を償うものであること

三、産業の發達に資すること

四、賃金及び物價の安定に資すること もちろん、これらの原則が、

み、それが國鐵運賃についてのどのような考え方の上に立つているろであるが、ともかく、われわれは、まずこの原則について考えて 項の規定の中に生かされているかは別に考慮されねばならないとこ かを探つてみよう。 この四項目の原則は、みなそれぞれに、重要な意味を持つている はたしてどのように、それ以下の條

和二三年六月二八日の衆議院運輸及び交通委員會で審議された際にというわけではない。いま、國鐵運賃法が法案として提出され、昭と考えられる。しかしそれらが、必ずしもすべて自明の事柄である おける藪谷政府委員の答辯の中から、 これら諸項目についての國鐵

八三七

當局者の考え方を探つてみよう。

第四に重點をおいて運賃を決定する。コストなり、國民の負擔力な 割引や低運賃政策は、「賃金及び物價の安定」を期するために採用さ 貨物運賃が諸産業政策を勘案して作られていることはそれが「産業 年度については收入が原價の九二%しか償つていない點、かならず 償うこと」という觀點からみると、この運賃法規定の運賃では、 國鐵運賃法規定の運賃の內容に 關連させながら 説明する。 「原價を 設けない」こと、 いうのが、三、四の意味であります。」りの外に、財政その他の國策の立場から決定せられるべきであるとりの外に、財政その他の國策の立場から決定せられるべきであると の發達に資する」ようにされているわけであるし、定期旅客運賃の しもこの原則が充分に生かされているとはいい難い。また、現行の いる。「かようにして……國有鐵道としましては、 あるいは會社によつて、その貨物および旅客の運賃に差異を また、第二以下の項目については、 **安當とは「理論的に妥當」であることを意味する** まず、 第一の項目について、公正とは、「人によ これを具體的に、 ぜひ第三、 この 本

【鮭) 第二囘國會衆議院運輸及び交通委員會會議錄より引用する。(註) 第二囘國會衆議院運輸及び交通委員會會議錄による。倘、同委

言は、主として図鐵自體の經營的見地をあらわす第二項よも、おり主で他が從というような關係があるのだろうか。藪谷政府委員の發第四項とはいったいどのような關係にあるか、たとえばどちらかが二項以下で具體化されているともみられるが、この第二項と、第三・原則中の第一項はやや抽象的な規定であり、その內容がさらに第

あろうか。
るかのようにもみえるが、それは國鐵當局の眞意を示しているのでるかのようにもみえるが、それは國鐵當局の眞意を示しているのでしる國民經濟全體という觀點をあらわす第三・第四の原則を重視す

大臣の答辯その他。 | 大臣の答辯その他。

ぱら、 ては、 體的な問題に集中されていたからである。 見當ちが いての authoritative 會の答申中に述べられているところが もつとも、 本年一月その調査にもとずく答申を提出した國有鐵道經營調査 むしろ、昭和三〇年六月に運輸大臣の諮問機關として設置さ 法案中に盛られた運賃値上げの必要および影響如何という具 かもしれない。 國會における審議の過程から、 な解釋を見出そうとしてもそれはいささか そこにおいては、關心は、 示唆的である。 國鐵運賃法の原則につ 國鐵運賃法の原則につ ほとんどもつ 「日本國有鐵 い

こそが中心的に考えられるべきことが述べられている。
「原價を償うこと」が中心原則であり、この原則に重點をおいて他の『原價を償うこと』が中心原則であり、この原則に重點をおいて他の三の企業と考え獨立採算を原則とするものとの立場からは〔この中〕。道運賃法は運賃決定について四つの原則を定めている。國鐵を獨立

きれない。 麗されているに過ぎないのかといえば、これまた、そのようにもいい 統一的なものがあるとはいい難い。 という原則を前面に出してくるというし方である。 には「産業の發達」あるいは「賃金及び物價の安定に資すること」 々の運賃として、つまりいわゆる賃率構成の問題として考える場合 て考えるときには「原價を償うこと」を中心に考え、 に含まれているのではないかと思う。 のない兩種の このように、 時により事情に應じてかわるがわるお役をつとめる相互に關連 時によつて他の一面が强調される。しかし、それでは、そこに ある一定のし方で結びつけているような考え方が、 わたくしは、 國鐵運賃法の原則についての考え方には、 - 一方に第二項、他方に第三・第四項 國鐵當局者の考え方の中に、 時に よつて その一面が 强調さ それは、國鐵運賃を全體とし 他方それを個 この兩種の原 暗默の中 必ずしも 原則が併

ならない。「「このような」鐵道收入を學げ得る賃率は鐵道側から見るべきものであり、更に相當の利潤をもあげ得る」ものでなければる收入とは、……第一次に「全體として」運送經營原價が囘收されの「鐵道賃率制度論」は次のようにいう。「賃率を合理的ならしめたとえば、鐵道運賃について權威ある文献といわれる高橋秀雄氏

本」が設定される。 つぎにそれは、さらに、貨客の各自にれば合理的な賃率」である。こうしてはじめて、「鐵道側にも 利用者側にも合理的な賃である。こうしてはじめて、「鐵道側にも 利用者側にも合理的な賃である。こうしてはじめて、「鐵道側にも 利用者側にも合理的な賃率である。こうしてはじめて、「鐵道側にも 利用者側にも合理的な賃率」が設定される。

な慣行があることを附記する必要があろう。金論においては營業費に適正利潤額を加えたものを總括原價と呼賃一般についての記述であることと、後述するように公益事業料(註1) ここでは利潤についても言及されている。引用何は鐵道運

(註2) 高橋秀雄氏「鐵道賃率制度論」八九—九二頁。

ここでは、鐵道運賃は、全體としてはその收入で經營原價の全額 (これにいわゆる 適正利潤額を含めて 考えてよいかという問題は一きである、と考えられている。この考え方に從えば、前述の國鐵運きである、と考えられている。この考え方に從えば、前述の國鐵運賃の諮原則は、自然に、それぞれ一定のオーダーの下にまとめられるということになる。

配分賦課」とあるが、運送の價値に從う配分も、それ自體、後述の(註) 右の引用句には、「運送の價値その他國民經濟的要請に應じて

図鐵運賃についての一考察

14

ように、國民經濟的見地をあらわすものと解されることが多い。

このような考え方は、歐米における鐵道運賃論や公益事業料金論においてもみられるところであるが、わたくしは、こういう考え方は、一應その鐵道經營自體についての見地と國民經濟的な立場とをは、一應その鐵道經營自體についての見地と國民經濟的な立場とをは、一應その鐵道經營自體についての見地と國民經濟的な立場とをいることを見失つてしまう結果になるのではないかと恐れる。もちのきめ方にも、市場經濟によつて支配されている要素を多く持つてのきめ方にも、市場經濟によつて支配されている要素を多く持つてのきめ方にも、市場經濟によつて規制され、その營業にも選賃が現實において强く市場經濟によって規制され、その營業にも選賃が現實において强く市場經濟によって規制され、その營業にも選賃が現實において强く市場經濟によって規制され、その營業にも選賃として摑むことなしには、國鐵の公共的制約の面をも實際には理解している方に、國鐵を現實に規制している市場經濟的關係をはつきりそのものとして摑むことなしには、國鐵の公共的制約の面をも實際には理解し、回転が正規制となるのではないなる。とないのではないなどの表別である。とのように対している市場經濟的関係をはつきりを必要には理解としているのではないとの表別である。とのように対している方法となる。

## Ξ

なければならぬ、という考え方についての考察からはじめる。まず、國鐵運賃が、全體としてその經營原價を賄うようなもので

----に解されているという點にはおそらく誤りはない。總合原價主のであるという意味----これを國鐵當局者は總合原價主義と呼ぶ者によつて、國鐵運賃收入の全體でその全體としての原價を償うも國鐵運賃原則の第二、「原價を償うものであること」が、國鐵當局

みたい。 はいい難い。この問題については、他日、 原則については、まだ必ずしも一致した考え方が確立されていると 補償主義をあらわすというふうにこの項を理解する方が自然である る。しかし、全額國家出資の公共企業體である國鐵の場合に、この(能名) 等しくなるように料金水準を設定すべきであるとする考え方である 主義は、公益事業について、その料金收入の總額がその總括原價に であろう。その點については、この原則は、むしろ、經營論上の原價 考え方をそのまま認めることについてはおそらく異論のあるところ かもしれない。もつとも、國鐵を含めた公共企業體の採るべき料金 と考えてよいか否かについては若干の疑問がある。 ただちに、 義は時に總括原價主義ともいわれる。 この場合、總括原價とは、 しかし、全額國家出資の公共企業體である國鐵の場合に、この 公益事業料金論上慣用的な總括原價主義をあらわす 通例は、普通の意味での營業費に、さ しかし原則第二號の規定を、 また稿を改めて検討して まず、 總括原價 もの

もある。同書、下、一一五頁。一七頁。しかし、この點、條文の表現が不明確であるとする意見一七頁。しかし、この點、條文の表現が不明確であるとする意見會における植田政府委員の説明。鐵道貨物運賃等級大全、下、一

業學會編「公益事業經營」所載)一四一頁。(註2) たとえば、細野日出男氏稿「公益事業料金決定論」(公益事

がある。それは、図鐵は、その標榜する獨立採算制のたてまえを國國鐵當局者の考えている總合原價主義についてはもう一つの疑問

## (註) 前述、貨物運賃等級大全、下、七〇頁等參照。

いるものとして考えることとして考察を進めよう。 正利潤額を含めるか否かの問題は問わないことにする――に立つて論にいわゆる總括原價主義――ただしこの場合、その總括原價に適ここでは、國鐵運賃法が、一應、總合原價主義あるいは公益事業

な關係によつて規制されるところがある。うな性質のものではない。それば、いろいろな意味で、市場經濟的

ながらその營業を行い得るといえるようなものでは到底ない。 大とえば、總括原價の主要構成部分である營業費が、市場經濟の 狀況によつて動かされるということについてみよう。營業が景氣の 歌記によつ、資材費・勞賃なども變動して營業費の營業費の增減、操業度の變化を通じての單位當り營業費の增減は不可避 費を受けよう。 愛戴の輸送市場には、上述のようにかなりに安定的 な要素が認められるとしても、しかしそれは、市場の狀況を無視し ながらその營業を行い得るといえるようなものでは到底ない。 たとえば、總括原價の主要構成部分である營業費が、市場經濟の たとえば、總括原價の主要構成部分である營業費が、市場經濟の

運轉したりすることは、明らかに非能率的な經營ということになる。 漫な、 の乏しいところにやたらに線路を敷いたり、お客の乗らない列車を みに節約したり、 總括原價をカヴァーする料金收入が認められるためには、その總括れるという前提が必要であるということを考えてみよう。いつたい時にその營業が、市場經濟的な見地からして合理的に能率的に行わ スを能率的に經營的に供給するということが必要である。輸送需要 原價そのものが、合理的なものでなくてはならない。 という場合、 總括原價主義を公益事業の價格準則として採用できるためには、 濟的關係によつて制約されているということから、さらに進んで、 浪費的な經營は許されない筈である。しかし、 その營業が、 したがつてまた總括原價がこのように、それ自體市場經 ただいたずらに設備の使用率を高めたり、 從業員がただ恪勤精勵であればよいというのでは 需要に對し、 その需要に應ずるようなサーヴィ 能率的な經營 そこでは、 資材をむや 放 同

ことを注意せねばならない。 あつて、それ自體、市場經濟的關係から超越した基準などではない あるという合理的な(その多くは公共的な)理由が興えられなけれ 則として、 ばならない。つまり、總括原價主義といつても、それは營業が、原 うことが、運賃水準の上昇という犠牲を支拂つてまでもなお必要で 昇をもたらす經營のし方が許されるためには、そのような經營を行 ばならず、 それだけ割高となり、これを賄うべき運賃(料金)收入は増加せね 的に低能率の運營がなされるということであれば、 のことは必ずしもただちに經營方法の拙劣を意味するとは限らぬと 行われねばならない。經營が、市場の狀態に卽して行われず ろん價格についての考慮が必要となる。この價格の問題を含めて、このような、需要・供給の關係にかかわる問題にあつては、もち したし方でなされることによつてはじめて有效な準則たり得るので のような經營方法の採用が阻まれる場合もある。 いうことはもちろんである。公共的な見地からする考慮によってそ 運賃水準が高まることとなる。このような運賃水準の上 經營の見地からみて合理的な、かつ市場經濟の狀態に即 場の狀態に卽して、 經營的見地からして合理的な經營が ーその意味で經濟 當然、營業費は

(註1) 四八頁。 たとえば、 細野日出男氏、前揭「公益事業料金決定論」一

程度で最大收益を生むような價格が、 なおこの稿儿頁、 いささか明確さを缺く表現であるが、 ピンスンによる検討参照。 一應、めざされるといえよ 誅水におちいらない

増加や收入の現實の減少が氣になるあまりに、彼等〔鐵道會社〕は その旅客輸送部門における赤字を克服したいという目的で、數囘に **擔力が低下している際に當つて運賃の引上を行い、そのために貨客** えるが、しかしこの方法によれば、「唯さえ物價が下落し 貨客の負られることを定めた。この法律は一見はなはだ合理的のようにも見 逆に標準收益以上が得られた場合には、一定の基準で賃率が引下げ 論ぜられることがある。この法律は、各鐵道會社が、その賃率を以て 知らねばならない。ここにも市場的關係が横たわる。このような市 さらに乗用車やバスによる代替が増すというけねんさえ忘れてしま 彈力的な需要についての過去の經驗を忘れ、また〔値上げすれば〕 に卽していないためである。最近の例では、今次大戰後米國鐵道が、 の數量を更に減少せしめ、かくして現實收益の不足をして永く消滅 囘の定期的な運賃改訂の際、ある基準に從つて賃率の引上げを許し、 における英國の鐵道法(Railway Act)の規定がひきあいに出して 場的關係の考慮を無視した機械的な總括原價主義は、もちろん準則 問題があることを述べねばならない。 しては政府が別に定める標準收益額を得られない場合には、每年一 としての使用にたえ得ないものである。この點について、一九二一年 ように料金を設定しようというには、料金の變化によつて需要量が 總括原價主義を考える場合、つぎには、價格側の事情についても これは、この法律の考えるしくみが、必ずしも市場經濟の實情 つぎつぎに旅客運賃を値上げしている。すなわち、「費用の -つまり需要の彈力性-いつたい、一定の收入を得る 料金收入がどう變るかを 得な

つたのである。」けだし右の米國版である。

下參照。 增井幸雄「鐵道運賃論」一七七頁。 なお、 同書一五四頁以

註2 E. Troxel, Economics of Transport, p. 731.

は、ここでの問題にかなり關係をもつている。しかし現實において、 いて充分な検討が加えられたという事例を、 これまで、國鐵運賃原則が論ぜられるにあたつて、部分補償主義につ 國鐵の賃率水準を律すべき原則そのものについての 問題は 數多 。とりわけ、原價の全部補償主義に對する部分補償主義の問題など わたくしは知らない。

個々の運賃の市場經濟的な面を總合的に考えたものに過ぎない。 離ごとに、區分して定められている。國鐵運賃全體についてわれわごとに、あるいは輸送取扱いの種別に應じて、あるいはまた輸送距 市場經濟的側面といつでも、それは、實の所、それを構成している たものとしてそれを考えているのであり、上述のような國鐵運賃の れが考察するといり場合、質は、われわれは、個々の運賃の總合され る個々の貨客運賃である。そして、 を無視し得ないことを述べた。 上貨客に直接適用されるものは、全體としての賃率に織込まれてい 國鐵運賃の全體的考察に際して、 しかし、國鐵運賃といつても、 これら個々の運賃は、輸送對象 その市場經濟的な側面

準として定めるかについて、 いつたい、鐵道賃率が設定される場合、その個々の賃率は何を基 これまで傳統的に、

> 運賃決定の市場經濟的メカニズムに即した説明ではない。 に比較してその practicability が强調されるが、これまた、本來、 ることはこれを證するものといえよう。折衷説については、右兩説意味の運賃決定基準となり得ないことがあわせ説かれるのが常であ 費用説や輸送價値説に言及される場合、それらがそのままではこの は運賃設定の基準、運賃制定の主義を示そうとするものであつて、るいは諸主義とよぶ方が適當であろうか――は、いずれも本來的に それが必ずしも、市場關係によつてこのように運賃が決定されると 的につなぎあわせた折衷説が論ぜられてきた。これらの諸説 價値説あるいは負擔力説、さらに輸送費用説と輸送價値説とを部分 うことを示すような意味での運賃決定の理論なのではない。輸送 いずれも本來的に

註1 主義・折衷主義とよび、またそれ ら 全體を 運賃制定の理論とよほ1) 増井幸雄「鐵道運賃論」は、これら諮説を費用主義・價値

(註2) 一九一頁以下。 たとえば、 島田孝一氏「交通經濟學概論」一七三頁および

(註3) 場規制力を持つということも事實である。ここでは、理論の構造 ないしは性格に注目してこのようにいう。 て知られている。そこで鐵道業者の設定する運賃が相當程度の もちろん、 鐵道輸送市場は獨占的傾向の著しいことをもつ ījī

個々の輸送のため必要な追加的費用と て從來說かれてきた所はつぎの如くである。すなわち、費用へその この意味での運賃決定の理論-- 運賃決定の市場經濟理論-は運賃の最低限界を割し、

八

理されていないうらみがある。

理されていないうらみがある。

理されていないうらみがある。

理されていないうらみがある。

の張弱、輸送需要の彈力性の程度、國家干渉の程度・方法如何によって、ある場合には比較的高く、ある場合には比較的低い點に運賃ので、ある場合には比較的高く、ある場合には比較的低い點に運賃ので、ある場合には比較的低い點に運賃ので、あるやかに過ぎ、かならずしも嚴密な檢討にたえるような形に整めるやかに過ぎ、かならずしも嚴密な檢討にたえるような形に整質がゆるやかに過ぎ、かならずしも嚴密な檢討にたえるような形に整質がゆるやかに過ぎ、かならずしも嚴密な檢討にたえるような形に整質がゆるやかに過ぎ、かならずしも嚴密な檢討にたえるような形に整質がある。

用語によつた。なお島田孝一氏「交通賃率の研究」など參照。(註) ここではかりに、增井幸雄「鐵道運賃論」一〇六頁における

でこで、これに代えて、經濟學的に設定された一般的價格理論を を思われるものは英國の理論經濟學者ピグーの、差別獨占價格理論 と思われるものは英國の理論經濟學者ピグーの、差別獨占價格理論 と思われるものは英國の理論經濟學者ピグーの、差別獨占價格理論 の適用による鐵道差別運賃の説明である。その理論は、やはり英國 の理論經濟學者J・ロビンスンの、需要彈力性を異にする各種獨立 の中で、この説に依據しながら鐵道運賃について説明している。ト の中で、この説に依據しながら鐵道運賃について設明している。 では、たとえばトロクセルが、その理論は、やはり英國 の中で、この説に依據しながら鐵道運賃について設明している。 の中で、この説に依據しながら鐵道運賃について設明している。 の中で、この説に依據しながら鐵道運賃について設明している。 の中で、この説に依據しながら鐵道運賃について設明している。 の中で、この説に依據しながら鐵道運賃における顯著な事實である價格差別と

- (註の) A. C. Pigou, Wealth and Welfare, 1912. pp. 215—236. その他。
- (描命) J. Robinson, Economics of Imperfect Competition, pp. 179—202.
- 組4) E. Troxel, Economics of Transport, pp. 617—622.

る。たとえば、最近の自動車輸送の發達が鐵道の獨占性を脅かして場の中獨占市場についてだけ差別價格が行われるとする考え方があ行き方に對し、差別價格というぶうに限り、したがつて鐵道輸送市場全體を差別價格の支配という形で把えようとする右の的要素を需要彈力性という考え方の中に解消させることによつて、的要素を需要彈力性という考え方の中に解消させることによつて、

別價格政策を强化する必要に迫られる」とする見方、いずれも差別その獨占市場(競爭を受けない輸送對象と地域)について、その差 いのではないかと思われる。ここでは、トロクセル流の差別運賃のなされている分野に適用すべき理論としては、必ずしも適當ではな 異る價格法則を展開することにより經濟學上の分析用具の精密化を の典型と考えることとする。 考え方を、鐵道運賃の市場經濟理論― に鐵道輸送市場のような、一面獨占的一面競爭的要素によつて織り **圖るという研究上の傳統には從つているわけであるが、しかし、** を獨占的市場と競爭的市場との二類型に區分し、その各々について 獨占價格という考え方に立脚している。この考え方は、 による貨物等級は……原價主義に改められ、賃率の個別化現象」が推 いるが、この傾向が進むと、鐵道賃率制度における「運賃負擔力主義 とする見方、また逆に、このような競爭を受けると「鐵道企業は、 一鐵道運賃の決定理論の一つ 市場の構造 現

文料)四六―四七頁。ただしこの場合、はたして眞の原價主義が 資料)四六―四七頁。ただしこの場合、はたして眞の原價主義が nomics of Transport, 1954, p. 111.

(註2) 富永祐治,石井昭正兩氏編著「鐵道經濟論」二八一頁。

る。非彈力的な需要に對しては容赦なく高價が、彈力的需要に對したく市場經濟的關係の導くままに 委ねる 場合の 姿を 示すものであもちろん、この種の理論は、鐵道運賃決定のメカニズムを、まつ

得られず、したがつてその營業が不可能な場合にはもちろん價格差 ついては考慮していない。 がは、價格差別の結果資源配分上にもたらされる效果による影響に **觀點よりする價格差別の最大の利點が發揮される。なお、** 價格體系が與えられるならば、その社會の産額は最大となり、その 場の限界收入が互いに等しく、かつその全市場よりの收入が總費用 ろう。またこの場合、その差別價格に統制が加えられて、その手方差別以前より低下するときには、その價格は消費者全體に有利とな 非彈力的な、つまり高價がつけられる方の市場への販賣價格までが、 の場合も、價格差別の結果産額が増し、限界費用が著しく下降して、 者が一つの階級の立場に立たなくては確言が困難である。しかしこ にかなうということにはならない。つぎに、價格差別なしでも若干 の後の需要減退のためひきあわなくなつたという場合には、必ずし 別は有用であるが、この場合でも、たとえば鐵道の過去の投資がそ を検討するところがある。すなわち、 濟法則そのものである。これに對し、 に等しくなるような の産額があるような場合の差別の利・不利の検討は、一般に、判定 も過去の投資のすべてを生かすような價格差別が社會の厚生の見地 から批判が加えられることは當然である。 ては低價が課されるというこの理論は、 - ここで總括原價主義が想起されてよい 價格差別なしには全然利潤が 經濟的厚生の增大という見地 まさしく冷嚴非情の市場經 ロビンスン自身、 以上の分 この點

(誰) J. Robinson, Economics of Imperfect Competition, pp. 203—210., cf. E. W. Clemens, Economics and Public Utilities, p. 256. (譯書、上、三九五頁)

における論議について検討しながらそれをみていこう。ではこのような理論的な解明は、現實の運賃設定の過程を理解するために、どのように有用であろうか。ここでは、主として昭和二七ために、どのように有用であろうか。ここでは、主として昭和二七ために、どのように理論的な努力について右に簡單にみたが、それ別を解明するための理論的な努力について右に簡単にみたが、それのよりな解明する運賃、いいかえれば鐵道運賃における差における論議に対する運賃、いいかえれば鐵道運賃における差

である」。また、これら基準による等級ずけの査定方法として、審議である」。また、これら基準による等級ずけの査定方法として、審議の構成基準としては、運送原價に重點をおく方法と運賃負擔力に置點をおく方法とがあり、自動車運輸の發達が著しい諸外國には運賃負擔別主義を放棄するに至つたものもあるが、我が國の現狀においては、鐵道運賃が國民經濟に及ぼす重要性にかんがみ公共性を尊重して運賃負擔力に置解を放棄するに至つたものもあるが、我が國の現狀におしては、鐵道運賃前國民經濟に及ぼす重要性にかんがみ公共性を尊優よりも特に多く要するものについてのみ考慮することが妥當である。これによつて價格の低い重要產業原料の如きはおむね運賃負擔別の要請を滿たされることになるのである。なお、運賃負擔別におりも特に多く要するものについてのみ考慮することが妥當である。これによつて價格の低い重要產業原料の如きはおむね運賃負擔別の要請を滿たされることになるのである。なお、運賃負擔別におりも特に多く要するものについてのみ考慮することが妥當である。これによつて價格の低い重要產業原料の如きはおおむね運賃負擔のである。また、工作を設定である。また、工作を設定である。また、工作を設定、運送原質についてつぎのように答申した。

つた。會は、つぎの條項につきおのおの考慮すべきし方を定めて答申を行

- 程度。運輸上の特別措置。)
  一、運賃負擔力(貨物の價格。貨物の用途。類型貨物との均衡。)
- 物資。特定産業に對する考慮。)三、公共性に基ずく調整措置(一般社會生活上日常不可缺の消費
- 四、等級の數
- 五、輕量減トン制度

(以上何れも內容についての説明省略。) (準)

(註1) 貨物運賃等級大全、下、八頁。

(註2) 同九頁。

右に見たように審議會は傳統的な輸送費用説と負鷺力説とこ言及のえられた。このように、審議會は、貨物等級を明らかにすることのえられた。このように、審議會は、貨物等級を明らかにすることのたられた。このように、審議會は、貨物等級を明らかにすることがらはじめて、實際の貨物等級表でのものの審議までを行つているからはじめて、實際の貨物等級表では、貨物等級を明らかにすることがので、審議の過程を追うことによつて現行貨物等級表記と表示、まての答申にもとずいて國鐵當局の作製した貨物等級改正案が、またに見たように審議會は傳統的な輸送費用説と負鷺力説とこ言及

きである。②しかしわが國の現狀ではまだそれによらねばならぬ段る。①自動車の競爭に對處するためには「運送原價主義」によるべしながら、つぎのような 考え 方で 負擔力主義重視に かたむいてい右に見たように審議會は傳統的な輸送費用説と負擔力説とに言及

とすべきである。⑥したがつて國鐵の運賃基準は負擔力重點主義共的觀點から運賃を定めるべきである。⑥公共的な運賃基準は負擔共的觀點から運賃を定めるべきである。⑥公共的な運賃基準は負擔

通概論」にみることができる。
の考え方についての解説とその批判を、われわれは佐波宣平氏「交談の運賃がどうして「公共性を尊重した運賃」なのであろうか。ことこでは主として①について考えてみたい。いつたい負擔力重點主とこでは主として①について考えてみたい。いつたい負擔力重點主この考え方には、いくつかの問題が含まれているように思われる。

「運送價値(運送負擔力)に基準をもとめる運賃制度を布くと、運送量を總體的に増加にみちびき、ひいて經濟社會一般の生産をたかめるという正常性が存する……。すなわち、運送價値に應じて運賃必るという正常性が存する……。すなわち、運送價値に應じて運賃で、より安い運賃をあたえられ、もしそうでないならば市場参加資質値密度の大きい貨物たとえば工業完成品・雑貨などの助けをかり價値密度の大きい貨物たとえば工業完成品・雑貨などの助けをかり價値密度の大きい貨物たとえば工業完成品・雑貨などの助けをかりで、より安い運賃をあたえられ、もしそうでないならば市場参加資で、より安い運賃をあたえられ、もしそうでないならば市場参加資で、よりをは、運賃をあたえられ、もしそうでないならば市場参加資の運賃制度による場合は、運送費用基準の運送制度による場合よりも運賃制度による場合は、運送費用基準の運送制度を布くと、運送負債的である。

# (註) 佐波宣平氏、改版「交通概論」一三八十一四二頁。

者の發言もこれを裏書きしている。「一面において 公共機關である賃制度を布くだけのことである」。審議會の 席上における 國鐵當局道全般の經營を有利にみちびく場合にかぎつて、このような差別運 當然である。この問題をめぐつて審議會でも議論が紛糾したが、結 たい、というのである。これを裏がえしていえば、國鐵當局者によ負擔力を考慮することによつて公共性を重んじているのだ」と考えも如何かと 思われるので、 事務當局の考え方、 觀念 としては運賃 送をするものでない。そうすることが全體の運送量を増加せしめ鐵の言葉の眞の意義を説明することは決して容易でないが〕――の運 擔力の小さい貨物(旅客)に對しても、<br /> 益のために運送價値基準の運賃制度を布いているかというに、必ず 局對立する主張を安協させねばならなかつたので、答申の文面にお ことになろう。このような考え方に對しては異論があらわれるのは に國の政策のしわよせを運賃の上に非常に强く迫られるということ の言葉の眞の意義を説明することは決して容易でないが〕 賃負擔力に重點をおく」と述べ、またこれにある程度他の要素の考 れば、同時に經營の見地にもかなわぬものは公共的ではないという と同時に一面において企業體である國鐵が公共性という名目のため 慮をも加えて査定するといいながら、その結果をさらにまた同じく いては、貨物等級をきめる基準として、 しもつねにそうでない。現實の多くの場合、鐵道としては、 しかし、「では、鐵道では、みずから積極的に、この社會的公共的利 このように、負擔力主義はたしかに公共の見地にかなう面を持つ。 まず「公共性を尊重して運 すすんで費用割れ 運送負

表現が作り上げられている。公共性の名をもつて別に調整するというふうに、首尾の一貫を缺く

註2) 貨物運賃等級大全、下、三六頁。註1) 佐波宣平氏、上述書、一四四頁。

遠距離遞減賃率制度についても、 考え方をあらわしているが、ここでは、單に運賃負擔力主義ばかり 市場經濟的と區別して 味を持つことになろうが、それをとりたてて共同經濟的 の簡明性の要請にかなうであろうし、總合原價主義というような意 かしたとえば統一賃率制度 運賃制度の原則とよばれ、公共上の要請事項と考えられている。し でなく、遠距離遞減賃率制度や統一賃率制度までが「共同經濟的」 採用することが望まれる」。 この意見もまた 國鐵當局者流の一つの要請であつて、國有鐵道は公共機關として當然にこの三つの原則を 三つの原則は國內における物資の流通を圓滑にするための公共上の 貨物等級制度に運賃負擔力主義を加味することである。……以上の 度である。……その二は遠距離遞減賃率制度である。……その三は 濟的運賃制度が採用されねばならない。この共同經濟的運賃制度と を占めるものである關係上、他の運輸機關の運賃とは異なり共同經 上で述べられた。「元來國有鐵道の運賃は、國民經濟上重要な地位なお、國鐵運賃の公共性を次のように解する意見も、密議會の席 上の差を設けないやり方を意味するのであろう しての貨物運賃については三つの原則がある。その一は統一賃率制 といえるかどうかは疑問であるし、また -おそらく、路線の別などにより賃率 それはコストの見地からも需要の はもちろん賃率 ーとくに

されるところである。
見地からも根據ずけられ、從つて市場經濟的な觀點においても是認

## (註) 前揭、貨物運賃等級大全、下、三三頁以下。

點主義運賃は、實は、われわれが右に差別運賃とよんでいるところ 共性という鑄型に入れて打ち出そうとしているのかもしれない。 濟的な關係を意識的あるいは無意識的に頭におきながら、これを公 なうと考えられるものについてはすべてをこれに根據ずけて論じよ 道運賃の公共性ないしは鐵道運賃における共同經濟的原則というも を加えるという考え方が採られるべきではないだろうか。 よつて、もつて公共的運賃制度そのものと考えられている負擔力重 かし、わたくしは、むしろ、 うとしているように考えられる。あるいは、事實上は運賃の市場**經** のの考え方は、いわば融通無碍であり、たまたま公共的見地にもか のであることを明らかにし、これにさらに必要に應じて公共的考慮 は、それをその名を以て呼び、これが市場經濟的考慮をあらわすも のものに外ならぬのではないだろうか。もしそうであるとするなら として明らかにする方がよいのではないかと考える。國鐵當局者に このようにみてくると、國鐵當局者あるいはその關係者のいう鐵 市場經濟的な顧慮は、これをそのもの

括原價主義が、全體的な運賃政策の基準として生きてくることにな個別運賃に關して市場關係を考慮するからこそ、最初に考察した總賃政策を一應の目標として考えることは當然である。また、國鐵が事實は明らかなので、したがつて國鐵が市場經濟的な價格基準・運國鐵がその營業にあたつて市場經濟的關係に强く規制されている

系そのものの合理性如何が、<br />
あらためて問われねばならないわけで にも であろう。それでこそ、それが私企業でなく、とくに公共企業體と それこそ、公共的な見地から、たとえば國民經濟的な見地からある されるというのであるならば、そのようなものの總合である賃率體 る。逆にもし市場經濟的な關係に立脚しない個別運賃制度が基礎と 關係、國鐵運賃の市場經濟的側面を充分に考察することが必要であ 施策することが必要である。そのためにも、 統制が、どのように國鐵經營に影響を及ぼすか、 **う事實をつねに考慮しながら、したがつてこの公共的見地からする 度が、單に市場經濟的な、つまりただ經營上の採算のみを念頭にお** 然として續けられていくことを避け得られるのではないだろう ある。このように考えてこそ、公共性という美名の下に、非能率的 いう形で經營される趣旨が生きるというものである。ただその場合 いは廣く社會的な見地から、統制されるところがあつてしかるべき いて設定されるべきであるなどというつもりはない。國鐵經營は、 もつとも、右のようにいうからといつてわたくしは、國鐵運賃制 惰性的で、國民經濟的にも大きな不合理を含むような政策が漫 國鐵經營が市場經濟的要因によつて强く規制されているとい 國鐵經營の市場經濟的 をみきわめながら

大

大島氏は、審議會の答申にもとづいて作られた貨物等級が、上述のも、「日本交通政策」の中でこれについて 批判するところが ある。以上に貨物等級審議會の審議について檢討したが、大島藤太郎氏

運賃による相對的な減收をどこかでカヴァーしなければならない」。 (書)運賃の低減とな」り、「こうした高級品の自動車輸送對抗 の ための そのうめあわせのために下級貨物運賃がいちじるしく高められ、 前(五級貨物を一〇〇として)最高の一級が二五〇、最低が五三であ だちに減收ではない。つまり、高級貨物運賃の引下げが自動車對策ると考えられる點である。ある種の賃率の引下げ、かならずしもた 物の運賃を引下げることによつてその種貨物を鐵道輸送に導入する さか問題としたい點は、もしかりに、競爭にさらされている高級貨 **努者の負擔が増大した、というのが大島氏の考えである。この結論** 級品は……等級指數の大巾な低下により改正以前に比較し絕對的な つたものが、改正後は最高二〇〇、最低七五と縮まつた。そこで「高 のように必ずしも國鐵當局者だけのものではない 直接の結びつきはない筈である。このような點にも、 をめざすものであるかぎり、それは下級貨物運賃の引上げとの間に それは低級貨物運賃の幾分かの引下げにも資することにさえなり得 ことができ、その輸送増大による利潤を鐵道が得られるとすれば、 の當否について論ずることはここでは措くとして、わたくしがいさ るようにみえることをとり上げる。つまり貨物等級間の隔差が、 るのではないだろうか。 た國鐵運賃の市場經濟的側面についての考え方の不足ー ように運賃負擔力を重視しつつも、 幾分運送原價主義に近づいて 上來述べ來つ がらかがわれ それはこ

社) 大島藤太郎・藏園進兩氏共著「日本交通政策」、一〇二頁。

---九五六・-0・-七-

一三 (八四九)

**國鐵運賃についての一考察**