

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

D. Hamberg, *Economic Growth and Instability*.....鈴木 諒 一(三)

武藤光朗著『經濟倫理』.....氣 賀 健 三(六)

ヤコフツェフスキー著『封建農奴制ロシアにおける商人資本』.....常 盤 政 治(七)

石川 郁 男 譯

國鐵運賃についての一考察

—その市場經濟的側面—

增 井 健 一

この稿は、わが國最大の公共企業體であり、國民經濟的にも重要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格を持つているかという事を考察したものである。ここでは、關心は、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には、まだ及び得なかつた。ここでは、國鐵運賃についての考え方が検討されているに止まる。

二

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した考え方にもとづいて定められているか、ということを考えていくのであるが、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律第一一二號として成立)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として、つぎの四項目をあげている。

- 一、公正妥當なものであること
 - 二、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、資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、はたしてどのように、それ以下の條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っているかを探つてみよう。

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てと考えられる。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、昭和二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

當局者の考え方を探つてみよう。

藪谷政府委員は、まず、第一の項目について、公正とは、「人によつて、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設けない」こと、妥當とは「理論的に妥當」であることを意味するといふ。また、第二以下の項目については、これを具體的に、この國鐵運賃法規定の運賃の内容に關連させながら説明する。「原價を償ふこと」といふ觀點からみると、この運賃法規定の運賃では、本年度については収入が原價の九二%しか償つていない點、かならずしもこの原則が充分に生かされているとはいひ難い。また、現行の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、定期旅客運賃の割引や低運賃政策は「資金及び物價の安定」を期するために採用されている。「かようにして……國有鐵道としましては、ぜひ第三、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いふのが、三、四の意味であります。」

(註) 第二回國會衆議院運輸及び交通委員會會議録による。尙、同委員會における發言については以下すべてこの會議録より引用する。

原則中の第一項はやや抽象的な規定であり、その内容がさらに第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、第四項とはいつたような關係があるか、たとえばどちらかが主で他が従といふような關係があるのだろうか。藪谷政府委員の發言は、主として國鐵自體の經營的見地をあらわす第二項よも、わり

道運賃法は運賃決定について四つの原則を定めている。國鐵を獨立の企業と考へ獨立採算を原則とするものとの立場からは「この中」「原價を償ふこと」が中心原則であり、この原則に重點をおいて他の三原則を勘案すべきものと考へる。ここでは、やはり、獨立採算を重視する立場といふ前提つきではあるが、明らかに、原則の第二項こそが中心的に考へられるべきことが述べられている。

このように、國鐵運賃法の原則についての考へ方には、必ずしも統一的なものがあるとはいひ難い。時によつてその一面が強調され、時によつて他の一面が強調される。しかし、それでは、そこには、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のない兩種の——一方に第二項、他方に第三、第四項——原則が併置されているに過ぎないのかといへば、これまた、そのようにもいへない。わたくしは、國鐵當局者の考へ方の中に、この兩種の原則を、ある一定のし方で結びつけているような考へ方が、暗黙の中に含まれているのではないかと思う。それは、國鐵運賃を全體として考へるときには「原價を償ふこと」を中心に考へ、他方それを個々の運賃として、つまりいわゆる賃率構成の問題として考へる場合には「産業の發達」あるいは「資金及び物價の安定に資すること」といふ原則を前面に出してこるといふし方である。

たとえば、鐵道運賃について權威ある文獻といわれる高橋秀雄氏の「鐵道賃率制度論」は次のようにいふ。「賃率を合理的ならしめる収入とは、……第一次に「全體として」運送經營原價が回收されるべきものであり、更に相當の利潤をもあげ得る」ものでなければならぬ。「このような」鐵道収入を擧げ得る賃率は鐵道側から見

國鐵運賃についての一考察

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あらうか。

(註) 同年六月二八日、衆議院運輸及び交通委員會における岡田國務大臣の答辯参照。

國鐵運賃法の審議の過程では、むしろ右とは逆に、「國鐵經營の」根本方針といたしましては、國鐵の經營原價に適合いたしますような運賃制をとりますこと、すなわち獨立採算制を確立いたしますことが根本原則であると考へておるのでございませう」といふたぐいの説明が一般的に行われていた。ただこの場合、それは國鐵運賃法の原則にてらして述べられるというよりはむしろ、當時いささか流行語の感があつた獨立採算制に關連づけして強調されたものではあつたが。

(註) 同年六月二二日衆議院運輸及び交通委員會における岡田國務大臣の答辯その他。

もつとも、國會における審議の過程から、國鐵運賃法の原則についての authoritative な解釋を見出そうとしてもそれはいささか見當ちがいかもしれない。そこにおいては、關心は、ほとんどつばら、法案中に盛り込まれた運賃値上げの必要および影響如何といふ具體的な問題に集中されていたからである。國鐵運賃法の原則については、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れ、本年一月その調査にもとづく答申を提出した國有鐵道經營調査會の答申中に述べられているところが示唆的である。「日本國有鐵

れば合理的な賃率」である。つぎにそれは、さらに、貨客の各自にとつてもまた社會にとつても合理的な賃率でなければならぬ。そこで、個々の運賃をきめる場合は、その個々の輸送に必要な「個別原價」は當然その輸送の運賃として課すが、輸送の「共通原價」に當る部分および鐵道の利潤となるべき部分は、これを「個々の運送目的物の運送の價值その他國民經濟要請に應じて配分賦課」すべきである。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。

(註1) ここでは利潤についても言及されている。引用句は鐵道運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ぶ慣行があることを附記する必要がある。

(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、全體としてはその収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へてよいかといふ問題は一應別として)を賄うように定め、また個別的には、つまり個々の輸送に對する運賃としては、國民經濟的な見地によつてこれを定むべきである、と考へられている。この考へ方に従えば、前述の國鐵運賃の諸原則は、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ふことになる。

(註) 右の引用句には、「運送の價值その他國民經濟的要請に應じて配分賦課」とあるが、運送の價值に従う配分も、それ自體、後述の

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立場とをたくみに調和して、いかにもいわゆる公益的なる事業であり、公共企業體という形をもつ國鐵の運賃原則にかわしいようにも思う。しかし、そこにはなお考へべき點が残つてゐるのではないだろうか。わたくしは、國鐵運賃を右のように考へることによつて、國鐵が現實において強く市場經濟によつて規制され、その營業にも運賃のきめ方にも、市場經濟によつて支配されてゐる要素を多く持つてゐることを見失つてしまふ結果になるのではないかと恐れる。もちろん、國鐵が公共的制約の下にあることもまた事實である。しかし、國鐵を現實に規制してゐる市場經濟的關係をはつきりそのものとして掴むことなしには、國鐵の公共的制約の面をも實際には理解し得ないことになつてしまふであらう。

三

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になければならぬ、という考へ方についての考察からはじめる。

國鐵運賃原則の第二、「原價を償ふものであること」が、國鐵當局者によつて、國鐵運賃収入の全體でその全體としての原價を償ふも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——に解されてゐるといふ點にはおそらく誤りはない。總合原價主

鐵組織の各分野に適用していくならば、たとえば運賃の場合、右に述べたような國鐵全體の收支の適合を目標とするのでは不充分であつて、さらに、旅客運賃収入で旅客輸送費用をカバーし、貨物運賃収入で貨物輸送費用をカバーすることが目標とされねばならぬと考へられる。このような、事實上總合原價主義から個別原價主義へ一步を進める考へ方の意義は非常に重要であると考へられる。しかし、鐵道輸送作業の複雑性のために、個別原價主義適用の範囲には大きな限界があると思はれるので、ここではこの問題に立入らないことにする。

(註) 前述、貨物運賃等級大全、下、七〇頁等参照。

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——に立つてゐるものとして考へることとして考察を進めよう。

上述のように、總括原價主義はとくに公益事業について廣く行われてゐる考へ方であるが、それはたしかに、價格政策の準則としてきわめて判りやすいという長所を持つ。また公益事業のように競争の要素が比較的乏しく、その營業もやルーター的な性格を持ち、景氣變動の影響に對してもそれほど敏感でないと思はれてゐる營業分野に適用されるものとしては比較的適當であり、さらにまた料金「合理的な」水準を定めるための基準という見地にもかなつてゐるように見える。しかし、總括原價主義は、決して、それを準則とすればただちに合理的な料率水準・賃率水準が得られるというよ

國鐵運賃についての一考察

義は時に總括原價主義ともいわれる。しかし原則第二號の規定を、ただちに、公益事業料金論上慣用的な總括原價主義をあらわすものとして考へてよいのか否かについては若干の疑問がある。まず、總括原價主義は、公益事業について、その料金収入の總額がその總括原價に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へ方であるが、この場合、總括原價とは、通例は、普通の意味での營業費に、さらに投下資本に對する適正報酬を加えたものとして理解されてゐる。しかし、全額國家出資の公共企業體である國鐵の場合に、この考へ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であらう。その點については、この原則は、むしろ、經營論上の原價補償主義をあらわすというふうにとこの項を理解する方が自然であるかもしれない。もつとも、國鐵を含めた公共企業體の採るべき料金原則については、まだ必ずしも一致した考へ方が確立されてゐるとはいへない。この問題については、他日、また稿を改めて検討してみたい。

(註1) たとえば昭和二十七年二月一日、衆議院運輸委員會聽聞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もある。同書、下、一一五頁。

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

國鐵當局者の考へてゐる總合原價主義についてはもう一つの疑問がある。それは、國鐵は、その標榜する獨立採算制のためを以て、うな性質のものではない。それは、いろいろな意味で、市場經濟的な關係によつて規制される場所がある。

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。營業費が景氣の動向とまつたく無縁ではない以上、營業量の伸縮に伴う全體の營業費の増減、操業度の變化を通じての單位當り營業費の増減は不可避であり、また市況により、資材費・勞賃なども變動して營業費は影響を受けよう。國鐵の輸送市場には、上述のようにかなり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ひ得るといふようなものでは到底ない。

營業費、したがつてまた總括原價がこのように、それ自體市場經濟的關係によつて制約されてゐることから、さらに進んで、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、同時にその營業が、市場經濟的な見地からして合理的に能率的に行はれるという前提が必要であるといふことを考へてみよう。いつたい總括原價をカバーする料金収入が認められるためには、その總括原價そのものが、合理的なものでなくてはならない。ここでは、放漫な、浪費的な經營は許されない筈である。しかし、能率的な經營という場合、ただいたずらに設備の使用率を高めたり、資材をむやみに節約したり、従業員がただ恪勤精勵であればよいというのではなく、その營業が、需要に對し、その需要に應ずるようなサービスを能率的に經營的に供給することが必要である。輸送需要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運轉したりすることは、明らかに非能率的な經營といふことになる。

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、一般に、市場の状態に即して、經營の見地からして合理的な經營が行われねばならない。經營が、市場の状態に即して行われず、そ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いふことはもちろんである。公共的な見地からする考慮によつてそのような經營方法の採用が阻まれる場合もある——その意味で経済的に低能率の經營がなされるということであれば、當然、營業費はそれだけ割高となり、これを賄うべき運賃(料金)収入は増加せねばならず、運賃水準が高まることとなる。このような運賃水準の上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あるという合理的な(その多くは公共的な)理由が與えられなければならない。つまり、總括原價主義といつても、それは營業が、原則として、經營の見地からみて合理的な、かつ市場經濟の状態に即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ことを注意せねばならない。

(註1) たとえば、細野日出男氏、前掲「公益事業料金決定論」一四八頁。

(註2) いささか明確さを缺く表現であるが、誅求におちいらぬ程度で最大収益を生むような價格が、一應、めざされるといへよう。なおこの稿九頁、ロビンソンによる検討参照。

つたのである。[ただし右の米國版である。]

(註1) 増井幸雄「鐵道運賃論」一七七頁。なお、同書一五四頁以下参照。

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

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い。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は、ここでの問題にかなり關係をもつてゐる。しかし現實において、これまで、國鐵運賃原則が論ぜられるにあつて、部分補償主義について十分な検討が加えられたという事例を、わたくしは知らない。

四

右には、國鐵運賃の全體的考察に際して、その市場經濟的な側面を無視し得ないことを述べた。しかし、國鐵運賃といつても、實際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る個々の貨客運賃である。そして、これら個々の運賃は、輸送對象ごとに、あるいは輸送取扱の種別に應じて、あるいはまた輸送距離ごとに、區分して定められている。國鐵運賃全體についてわれわれが考察するという場合、實は、われわれは、個々の運賃の總合されたものとしてそれを考へてゐるのであり、上述のような國鐵運賃の市場經濟的側面といつても、それは、實の所、それを構成している個々の運賃の市場經濟的な面を總合的に考へたものに過ぎない。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準として定めるかについて、これまで傳統的に、輸送費用説、輸送

國鐵運賃についての二考察

總括原價主義を考へる場合、つぎには、價格側の事情についても問題があることを述べねばならない。いつたい、一定の収入を得るため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どう變動——つまり需要の弾力性——し、料金収入がどう變るかを知らねばならない。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、一九二一年における英國の鐵道法(Railway Act)の規定がひきあいに出して論ぜられることがある。この法律は、各鐵道會社が、その賃率を以てしては政府が別に定める標準収益額を得られない場合には、毎年一回の定期的な運賃改訂の際、ある基準に従つて賃率の引上げを許し、逆に標準収益以上が得られた場合には、一定の基準で賃率が引下げられることを定めた。この法律は一見は合理的のようにも見えるが、しかしこの方法によれば、「唯さえ物價が下落し貨客の負擔力が低下している際に當つて運賃の引上を行ひ、そのために貨客の數量を更に減少せしめ、かくして現實収益の不足をして永く消滅する時あらざらしめるという、最も大なる不利を來すを免れ得ない」。これは、この法律の考へるしくみが、必ずしも市場經濟の實情に即してゐないためである。最近の例では、今次大戰後米國鐵道が、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、數回にわたり、つぎつぎに旅客運賃を値上げしてゐる。すなわち「費用の増加や収入の現實の減少が氣になるあまりに、彼等(鐵道會社)は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」さらに乗用車やバスによる代替が増すというけんええを忘れてしま

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的にのみなされた折衷説が論ぜられてきた。これらの諸説——あるいは諸主義とよぶ方が適當であらうか——は、いずれも本來的には運賃設定の基準、運賃制定の主義を示そうとするものであつて、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いうことを示すような意味での運賃決定の理論ではない。輸送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意味で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る。これはこれを證するものといへよう。折衷説については、右兩説に比較してその *practicability* が強調されるが、これまた、本來、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。

(註1) 増井幸雄「鐵道運賃論」は、これら諸説を費用主義・價値主義・折衷主義とよび、またそれら全體を運賃制定の理論とよぶ。

(註2) たとえば、島田孝一氏「交通經濟學概論」一七三頁および一九一頁以下。

(註3) 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て知られてゐる。そこで鐵道業者の設定する運賃が相當程度の市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ふ。

この意味での運賃決定の理論——運賃決定の市場經濟理論——として從來説かれてきた所はつぎの如くである。すなわち、費用(その個々の輸送のため必要な追加的費用)は運賃の最低限界を劃し、價

値または負擔能力は運賃の最高限界を劃し、その兩限界の間、競争の強弱、輸送需要の弾力性の程度、國家干渉の程度、方法如何によつて、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が定まる。なるほどこの説は、前記費用説および價值説を、その運賃決定のファクターの二と考へるといふ形でその中に包攝し、しかも全體として運賃決定の理論という性格を持つ。しかし、この説を内容的にみると、それは一般的な適用を考へるあまりややその規定がゆるやかに過ぎ、かならずしも嚴密な検討にたえるような形に整理されてはいないらみがある。

(註1) ここではかりに、増井幸雄「鐵道運賃論」一〇六頁における用語によつた。なお島田孝一氏「交通賃率の研究」など参照。

そこで、これに代えて、經濟學的に設定された一般的價格理論を適用することによつて運賃を説明することが試みられる。このような努力のあとを辿るといふことはここで目的にそわないので省くこととするが、その中で、ここにとくにぬき出して注目してみたい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・ロビンソンの、需要弾力性を異にする各種獨立市場に對する販賣の場合にあらわれる價格差別という考へ方を攝取しながら、一つの鐵道差別賃率理論という形に展開されてきた。交通學者としては、たとえばトロクセルが、その著書「交通經濟學」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。トロクセルに従えば、鐵道運賃における顯著な事實である價格差別と

は、鐵道業者が鐵道利用者の持つ需要の差に着目し、需要の價格弾力性の大きなものに對しては比較的低い價格を、價格弾力性の小さなものに對しては比較的高い價格をつけるという價格操作であり、獨占價格の一つの特殊型である。もつとも、鐵道業者必ずしもその鐵道輸送に代替可能な對抗的輸送手段による競争を受けないわけではないが、この種の競争は、その競争を受ける範圍の市場分野における需要の價格弾力性の増大という形になつてあらわれる。鐵道用語で *keen competition* (註4) といわれているのは、この場合にあらわれる現象に外ならぬ。

(註1) 増井健一「鐵道差別賃率の根據に關する理論的發展」(公益事業研究)昭和二十七年一〇月號)参照。

(註2) A. C. Pigou, *Wealth and Welfare*, 1912, pp. 215—236. その他。

(註3) J. Robinson, *Economics of Imperfect Competition*, pp. 179—202.

(註4) E. Troxel, *Economics of Transport*, pp. 617—622.

差別價格理論をこのように考へて、つまりその市場における競争的要素を需要弾力性という考へ方の中に解消させることによつて、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行き方に對し、差別價格という考へ方をあくまでピグーが本來主張したような差別獨占價格というふうに限り、したがつて鐵道輸送市場の獨占市場に對してだけ差別價格が行われるとする考へ方がある。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

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」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進され、従來のような全國一律の統一賃率制度が廢せられるであろうとする見方、また逆に、このような競争を受けると「鐵道企業は、その獨占市場(競争を受けない輸送對象と地域)について、その差別價格政策を強化する必要に迫られる」とする見方、いずれも差別獨占價格という考へ方に立脚している。この考へ方は、市場の構造を獨占的市場と競争的市場との二類型に區分し、その各々について異な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圖るといふ研究上の傳統には従つてはいるわけであるが、しかし、現に鐵道輸送市場のような、一面獨占的一面競争的要素によつて織り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考へ方を、鐵道運賃の市場經濟理論——鐵道運賃の決定理論の一つの典型と考へることとする。

(註1) 高橋秀雄氏「鐵道貨物運賃制度の近代化」(運輸調査局調査資料)四六—四七頁。ただしこの場合、はたして眞の原價主義が採用されるといえるかどうかは疑問である。cf. Bonavia, *Economics of Transport*, 1954, p. 111.

(註2) 富永祐治・石井昭正兩氏編著「鐵道經濟論」二八二頁。

もちろん、この種の理論は、鐵道運賃決定のメカニズムを、まっ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

國鐵運賃についての考察

ては低價が課されるというこの理論は、まさしく冷厳非情の市場經濟法則そのものである。これに對し、經濟的厚生を増大という見地から批判が加えられることは當然である。ロビンソン自身、この點を検討するところがある。すなわち、價格差別なしには全然利潤が得られず、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にならぬ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、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、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る。またこの場合、その差別價格に統制が加えられて、その各市場の限界収入が互いに等しく、かつその全市場よりの収入が總費用に等しくなるような——ここで總括原價主義が想起されてよい——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、その觀點よりする價格差別の最大の利點が發揮される。なお、以上の分析は、價格差別の結果資源配分上にもたらされる効果による影響については考慮していない。

(註) 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)

五

個々の鐵道輸送に對する運賃、いかえれば鐵道運賃における差別を解明するための理論的な努力について右に簡單にみたが、それ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、どのような有用であらうか。ここでは、主として昭和二十七年二月、貨物運賃の等級別を構成するための基準とその査定方法についての國鐵總裁の諮問に應ずるために設置された貨物等級審議會における論議について検討しながらそれをみていこう。

審議會は「貨物等級の構成基準」についてつぎのように答申した。「鐵道は獨立採算制の下に經營することになつてゐるので、運賃収入の總額が經費の總額を賄ふものでなければならぬ。この經費を個々の貨物に割當てる方法として貨物等級が設けられる。この貨物等級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重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力主義を放棄するに至つたものもあるが、我が國の現状においては、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重點をおき、運送原價については通常の運送原價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産業原料の如きはおおむね運賃負擔緩和の要請を満たされることになるのである。なお、運賃負擔の最高限については他の運輸機關との均衡を、最低限については少くとも管理費、利子等を除いた直接的な經費を基礎として考慮すべきである」。また、これら基準による等級づけの査定方法として、審議

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つた。

- 一、運賃負擔力（貨物の價格、貨物の用途、類型貨物との均衡。）
- 二、運送原價（運送原價を特に多く要する特殊貨車、危險負擔の程度、運輸上の特別措置。）
- 三、公共性に基づく調整措置（一般社會生活上日常不可欠の消費物資、特定産業に對する考慮。）
- 四、等級の數
- 五、輕量減トン制度

（以上何れも内容についての説明省略。）

（註1） 貨物運賃等級大全、下、八頁。

（註2） 同九頁。

この答申にもとづいて國鐵當局の作製した貨物等級改正案が、まず農林・通産兩者との間の協議會で議され、それがやはりこの審議會に回付され、議決されて、ここに現行の貨物等級制度の形がととのえられた。このように、審議會は、貨物等級を明らかにすることからはじめて、實際の貨物等級表そのものの審議までを行つてゐるので、審議の過程を追うことによつて現行貨物等級表設定までのメカニズムが明かにされるわけである。

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言及しながら、つぎのような考え方で負擔力主義重視にかたむいてゐる。①自動車の競争に對處するためには「運送原價主義」によるべきである。②しかしわが國の現状ではまだそれによらねばならぬ段

階ではない。③そこで本來公共的であるべき國鐵としてはむしろ公共的觀點から運賃を定めるべきである。④公共的な運賃基準は負擔力重點主義である。⑤したがつて國鐵の運賃基準は負擔力重點主義とすべきである。

この考え方には、いくつかの問題が含まれてゐるようと思われる。①については前に觸れるところがあつた（この稿、九頁、註）が、ここでは主として④について考えてみたい。いつた負擔力重點主義の運賃がどうして「公共性を尊重した運賃」なのであらうか。こ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「交通概論」にみる事ができる。

「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ふ正當性が存する……。すなわち、運送價値に應じて運賃體系を立てるならば、價値密度（商品の單位重量・容積に對する價格の割合）の小さい貨物たとえば石炭・木材・鐵石などは、反對に價値密度の大きい貨物たとえば工業完成品・雜貨などの助けをかりて、より安い運賃をあたえられ、もしそうでないならば市場參加資格をもたないであらうところを、託送貨物として登場し得ることになるからである。……かくして社會全體からみると、運送負擔力基準の運賃制度による場合は、運送費用基準の運賃制度による場合よりも運送量を増加にみちびき、經濟生産を向上させる結果になる。」

（註） 佐波宣平氏、改版「交通概論」一三八—一四二頁。

このように、負擔力主義はたしかに公共の見地にかなり面を持つ。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益的のために運送價値基準の運賃制度を布いてゐるかというに、必ずしもつねにそうでない。現實の多くの場合、鐵道としては、運送負擔力の小さい貨物（旅客）に對しても、すんで費用割れ——「こ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者の發言もこれを裏書きしてゐる。「一面において公共機關である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に國の政策のしわよせを運賃の上に非常に強く迫られるということも如何かと思はれるので、事務當局の考え方、觀念としては運賃負擔力を考慮することによつて公共性を重んじてゐるのだ」と考えたい、といふのである。これを裏がえしていえば、國鐵當局者によれば、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ことになる。このような考え方に對しては異論があらわれるのは當然である。この問題をめぐつて審議會でも議論が紛糾したが、結局對立する主張を妥協させねばならなかつたので、答申の文面においては、貨物等級をきめる基準として、まず「公共性を尊重して運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慮をも加えて査定するといひながら、その結果をさらにまた同じく

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

(註1) 佐波宣平氏、上述書、一四四頁。

(註2) 貨物運賃等級大全、下、三六頁。

なお、國鐵運賃の公共性を次のように解する意見も、審議會の席上で述べられた。「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濟的運賃制度が採用されねばならない。その共同經濟的運賃制度と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度である。……その二は遠距離遞減賃率制度である。……その三は貨物等級制度に運賃負擔主義を加味することである。……以上の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考え方をあらわしているが、ここでは、單に運賃負擔主義ばかりでなく、遠距離遞減賃率制度や統一賃率制度までが「共同經濟的」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。しかしたとえ統一賃率制度——おそらく、路線の別などにより賃率上の差を設けないやり方を意味するのであろう——はもちろん賃率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味を持つことにならうが、それをとりたてて共同經濟的——とくに市場經濟的と區別して——といえるかどうかは疑問であるし、また遠距離遞減賃率制度についても、それはコストの見地からも需要の

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

(註) 前掲、貨物運賃等級大全、下、三三頁以下。

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道運賃の公共性ないしは鐵道運賃における共同經濟的の原則というものの考え方は、いわば融通無碍であり、たまたま公共的の見地にもかうと考えられるものについてはすべてをこれに根據つけて論じよ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濟的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。しかし、わたくしは、むしろ、市場經濟的な願望は、これをそのもの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れば、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。

國鐵がその營業にあつて市場經濟的關係に強く規制されている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

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されるというのであれば、そのようなものの總合である賃率體系そのものの合理性如何が、あらためて問われねばならないわけである。このように考えてこそ、公共性という美名の下に、非能率的で、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か。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、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いは廣く社會的な見地から、統制されるべきところがあつてしかるべきであろう。それでこそ、それが私企業でなく、とくに公共企業體という形で經營される趣旨が生きているものである。ただその場合にも、國鐵經營が市場經濟的要因によつて強く規制されているとい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統制が、どのように國鐵經營に影響を及ぼすか、をみきわめながら施策することが必要である。そのために、國鐵經營の市場經濟的關係、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ると思われ。

六

以上に貨物等級審議會の審議について検討したが、大島藤太郎氏も、「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。

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

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い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、従前(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「高級品は……等級指數の大巾な低下により改正以前に比較し絶對的な運賃の低減となり、「こうした高級品の自動車輸送對抗のための運賃による相對的な減收をどこかでカバーしなければならぬ」。そのうめあわせのために下級貨物運賃がむしろ高められ、勤勞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、わたくしがいささか問題とした點は、もしかりに、競争にさらされている高級貨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、それは低級貨物運賃の幾分か引下げにも資することにさえなり得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直接の結びつきはない筈である。このような點にも、上來述べ來つた國鐵運賃の市場經濟的側面についての考え方の不足——それはこのように必ずしも國鐵當局者だけのものではない——がうかがわれるのではないだろうか。

(註) 大島藤太郎・藏園進兩氏共著「日本交通政策」、一〇二頁。