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

Title	増井幸雄の交通論 (藤井彌太郎教授退任記念号)
Sub Title	Transport Economics of Yukio MASUI (1988-1944) (In Honour of Professor Yataro Fujii)
Author	増井, 健一(Masui, Kenichi)
Publisher	
Publication year	2000
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.43, No.3 (2000. 8) ,p.265-
JaLC DOI	
Abstract	1920年から1943年まで,慶應義塾大学経済学部で交通論を講じた増井幸雄の主著は,『交通経済総論』であったが,それは,交通機関の性質,発達と,その影響,交通機関の創設,営業(費用・ 交通量の増加確保の方法・ 賃率),国家の監督について論ずる。彼は,機械的動力を利用する交通機関の発達が,その国の交通の画期的改善をもたらし,国民経済の全分野を発展させたことに注目するが,その交通機関は,資本集中性,独占性,公共性,協同性,競争性などの特徴をもつ。彼は,このような交通機関の性質に鑑み,これをできるだけ「市場の理法」
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-20000800-00686094

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.

三田商学研究
第43巻第3号
2000年 8 月

2000年5月12日掲載承認

増井幸雄の交通論

増 井 健 一

＜要　約＞

1920年から1943年まで，慶應義塾大学経済学部で交通論を講じた増井幸雄の主著は，『交通経済総論』であったが，それは，交通機関の性質，発達と，その影響，交通機関の創設，営業（費用・交通量の増加確保の方法・賃率），国家の監督について論ずる。

彼は，機械的動力を利用する交通機関の発達が，その国の交通の画期的改善をもたらし，国民経済の全分野を発展させたことに注目するが，その交通機関は，資本集中性，独占性，公共性，協同性，競争性などの特徴をもつ。彼は，このような交通機関の性質に鑑み，これをできるだけ「市場の理法」にしたがって，諸交通機関が共栄するような形で運営させることによって，交通市場の安定を実現することの利益を強調する。そして，交通機関による独占的地位の濫用は，市場自らの作用，あるいは国家の監督によって抑止されると説く。

上述のような交通市場においては，交通機関の賃率は，いわゆる折衷主義，つまり，交通機関運営費用の大半である共通費部分に対応する価格を，需要者の認める運送価値を考慮して，その需要弾力性に反比例する形で賃率に織り込むという差別価格の方法によって定められることになるが，（費用逓減の傾向をもつ）交通機関の合理的経営の見地から，また，社会的公平の見地からも，このような価値設定の仕方が適切であるとする。

＜キーワード＞

交通機関，公共性，資本集中性，独占性，交通市場，賃率，運送価値，差別価格，タウシッグ，費用逓減，需要弾力性，交通政策

1　まえがき――『交通経済総論』――

この稿は，大正9年から昭和18年まで慶應義塾大学経済学部で交通論を講じた増井幸雄の交通論研究の概要とその特徴の若干を，主として増井幸雄『交通経済総論』（初版昭和3年，増訂版昭和12年，丸善。ここでは，この後者を使用）に述べられているものを通じて考察し，あわせて，同『鉄道運賃論』（昭和12年，春秋社）の所論を参照してそれについての理解を深めようとするものである。

周知のように，第二次大戦後わが国で急進展したモータリゼーションは，わが国の交通構造を大

きく変え，これをきっかけとして，その後のわが国の交通論はその研究対象や解析方法を，従前とは著しく異にするようになった。ここでは，第二次大戦前の時期に成熟した交通論の一つの典型としての彼の研究を顧みる。

まず，ここで「交通論」というとき，それは，広義の交通経済研究の中での「前提的，基礎的，総論的の部分に当る」ものを指し，たとえば交通機関別に区分されて論ぜられる交通各論に対して，交通総論，あるいは狭義の交通論とも呼ばれるべきものをいう。『交通経済総論』は，彼の著したその代表的著作である。

『交通経済総論』は，一言でいえば交通機関を中心にしての交通経済研究である。彼によれば，交通機関とは，「公開の」交通用具であって，営業的に運営されている鉄道，汽船，自動車や飛行機のほか，無償ではあるが公衆の一般的利用に供されている道路などがそれである。民間の飛行機に利用される公共空港やいわゆる商港もそれに含まれる。[1] これら交通機関の意義や性格，発達やその影響を考察し，続いて交通機関の創設や営業，国による監督を考察するのがこの著作であり，それが彼の交通論となるわけである。

このように交通機関が定義されるならば，今日，交通の大部分は交通機関の利用の形で行われており，交通機関の考察を通じて交通全体の姿が捉えられる筈である。しかも，交通機関は，産業革命の一環として近代経済社会を作り出したその国民経済的な役割が非常に大きく，とくに「公共的」と呼ばれるその性質や，その画期的効率のもたらした影響の面で，在来の産業に比べてきわめて大きな特徴があり，これらに注目されて，19世紀ヨーロッパで，交通論とよばれる研究分野が論ぜられるようになった。したがって，交通機関を中心とする交通経済研究は，第2次大戦までの交通論にとって，ほぼ伝統的のものであったといえる。

2　『交通経済総論』における交通機関の性質・特徴

『交通経済総論』は，「交通」についての若干の基礎的な考察（第1章）の後，交通機関の意義，種類，性質や特徴の解析（第2章）を行う。

『総論』によれば，交通は「人・貨物・意思の所在変更行為，あるいはその現象」であり，この交通の補助的手段または設備が交通用具であるが，経済の発達，技術の進歩に伴って次第に改良された交通用具が使われるようになり，その過程で，交通機関の成立・発展を見た。公衆のための道路が発達した。当初生産あるいは商業の一過程であった交通が，独立の経済行為ととして見られる

---

1)　交通機関の定義は，交通論の研究者によって少しずつ異なる。
　自家用の自動車の利用に関わる事象については，増井の定義に従っても，それが公開の道路を利用して行われる限りは，考察の対象に入ることになる。
　なお小島昌太郎「交通機関論の交通論に於ける地位」(「経済論叢」1920年3月）参照。

ようになった例としては，海上運送などがあげられることが多い。とくに18世紀になってからは，蒸気力をもって機械を運転する大規模な交通機関が出現し，世上，交通の姿がほとんど一変したが，『総論』は，以下，このような時代以後の交通機関に注目して，その性質・特徴について考察する。

まず，交通機関は人体でいえば血管や神経系統の役割を担い，その意味で，生命の維持に不可欠，基本的なものであり，いわば公共的な性質をもつといわれるが，これをもう少し解析的に考察すれば，次の如くである。

交通機関は，第一に，それまでに利用されてきた交通手段に比べ，画期的な能力を発揮することによって，たとえば運賃乃至輸送費用の実質的低落や交通の時間短縮，安全性増加などを通じて国民生活の向上および国民経済的な生産力の増進に大きく寄与する。つまり，今日の国民経済は，交通機関の機能に支えられて，現在の形を維持できている。

交通機関は，第二に，「資本集中性」を特徴とする。とくに交通機関の代表的なものともいうべき鉄道――さらには道路，運河――については，その創設に巨費を要し，しかもその建設に投ぜられた資金は他への転用がすこぶる困難で，いわゆる埋没費用となる。

つぎに，交通機関には，立地上，一種の地域的独占性が伴う。例えば，一旦鉄道が敷設されると，それへの競争路線の敷設は，事実上，非常に困難になる。たまたま成立した交通機関間の競争も，結局独占に帰着する例が多い。

交通機関は，社会組織の連絡の衝に当たるという機能をもち，国家とのかかわりが深いという意味で，公共的性格をもつ。あわせて，交通が，その地域の住民や産業にとって，生活上，あるいは市場競争上，非常に重要な基礎条件であることによっても，交通機関が，すぐれて公共的な性格をもつといえる。交通機関の創設や運営は，利用者に公平に行われねばならないと，『総論』は論ずる。

交通機関には，相互間に，一種の協同的関係がある。交通機関は，それぞれの特徴を生かしながら各種の交通需要をみたしているわけであるから，利用者としては，その地域で各種の交通機関が利用可能であることが望ましいであろうし，また，交通機関の間に連帯輸送が行われることの便益も大きいことであろう。[2)]

---

2) 『交通経済総論』は，形の上では，a）資本集中性，b）独占性，c）公共性，d）協同性の次に，e）競争性をあげており，交通機関の性質のひとつとして「競争性」についても言及している。しかし，「競争性」を「資本集中性」などと並んでその性質としてあげることの適切さには疑問がもたれる。それは，ここで競争性として述べられていることが，市場における企業運営の一般論であったり，ここで「独占性」として述べられていることを，「独占的競争性」と置き換えて考察すればそれで覆えることのように考えられるからである。ただ，この事に関連して，彼は，交通機関に対しての自家用交通による潜在的競争について述べるところがある。それが，交通機関の独占的専横を抑制する作用をもつのである。

3 『交通経済総論』における交通機関の発達とその影響

『交通経済総論』は，「交通機関の性質」の考察に続いて「交通機関の発達」(第3章)，および「交通機関の発達の影響」(第4章) について述べる。このような叙述の仕方は，従来のわが国の交通論を踏襲しているが，それは，交通機関の発達の跡を具体的に示して，読者に交通機関の概観を伝えるとともに，交通機関の経済的重要性，とくにその生産力拡大効果を，事例をあげながら明らかにする狙いをもっているように思われる。

『総論』によれば，交通機関発達のもたらす影響は多面的であり，その効果は普遍的である。その点，一般の生産技術や組織の発達の効果が，その部門の範囲に止まりがちなのに比べて特徴的である。とくに交通機関発達の経済的影響に注目すると，それは直接的には「財の移動性の増加」であるが，さらには「市場の拡大と競争の劇甚化」を導き，やがては国民経済の合理化と，国民生活の向上の実現をもたらすものである。

4 『交通経済総論』における交通機関の創設

『総論』の中でいわば本論に該当するものが，「交通機関の創設」(第5章) および「交通機関の営業」(第6章) の両章である。交通機関は，創設・運営 (営業) されることによってその役立ちを実現する。しかし，もちろん，交通機関の創設・運営のためにはその条件，いわばその成立基盤が必要である。

『総論』は，交通機関の創設——新設・改良——が社会的に是認される条件として，3つのケースを区分して考察する。

その第1は，その交通機関が有償的に経営され，かつ私営にかかるものの場合である。そこでは単純に，得られると予想される収入と費用との比較によって，創設が是認されるかどうかが決定される。もちろん，その交通機関が兼業をもつときには，当然それを含めての収入と費用との比較となる。

つぎに，有償的経営で，かつ公営される場合は，私営の場合と同様に，まず収入と費用が比較されるが，これらの他，「社会的・国家的の見地から見た利益と不利益」も考慮の中に加えられ，さらに「財政状態に基づく判断」が行われて，はじめて建設の可否が決せられる。

また，道路や国内運河のように無償的経営の行われる交通機関の場合は，一方でその創設の費用と，他方で「これから生ずる有形・無形の利益との比較」によって決めることを原則とするが，この利益には3種類ある。1)直接的な経済的利益，つまり，所要時間の短縮を含めての運送費用節約

予想額を，当時の利率で資本還元した額，2)間接的な経済的利益，つまり，その創設の結果「直接に交通上に生ずる利益を通じて間接に国民経済が受けるところの経済的利益，たとえば，運送費低落の結果販路が地理的に拡大するだけでなく，従来の販売地域内においても価格低落・販売量拡大によって生産者・消費者が利益を得ることを考慮，3)「直接または間接に生ずる非経済的な利益」，たとえば，道路改良の結果，審美的欲望満足や社会衛生上の貢献，田舎の住民に都会との接触を得させ，その社会生活を豊富にし，さらには政治上・軍事上の役割の増加などがそれである。ただ，これらは，直接に貨幣価値に換算することはできない。

この種の無償的経営にかかる交通機関の場合，創設の費用に対し，直接的な経済的利益がこれを償うという場合には，それは「決して損のない事業」である。また，間接的な経済的利益を加えれば創設費用を償うことを基準とすべきは，資源豊富な地方や，富裕国・植民地などにおいて，交通発達の結果生ずる経済発達の程度が正しく予想される場合に限られる。さらに，非経済的利益までが考慮されて創設の適否が検討されるのは，「文化の程度のすこぶる高い国」または「資材のすこぶる豊富な国」に限られる。

以上には，個々の交通機関創設の適否判定基準が検討されたが，交通機関には，その立地上の特性にもとづいて，その地域の交通需要を，交通の種類および量に関して，できるだけ包括的にみたすことが望まれる。そこでは，交通機関の延長，配置や通路の方向などについての，地域の観点からの検討が必要になる。

また，創設資金の調達の仕方（自己資金・借入・補助）が，交通機関の経営形態などに即して，適切に選ばれねばならないことを，『総論』は指摘する。

5 『交通経済総論』における交通機関の営業

『総論』は，「交通機関の営業」に関する章を3節に区分し，「費用」，「交通量の増加及び確保の方法」，「交通賃率」について論ずる。

A）費用

まず，費用についてであるが，「費用」の中で，経営者に掛かってくる費用の総額を経営費とよび，この分析から始める。経営費は，その発生原因によって，固定費，つまり固定設備を整えるために要した費用と，営業費，つまり交通営業のために発生する費用とに分け，さらに，この営業費を，営業必須費と営業追加費に区分する。

経営費は，また，見方によって，交通量の増減に伴って変動する費用，つまり可変費と，交通量の変化にもかかわらずほぼ恒常的な費用，つまり不変費または恒常費に分け得るが，可変費にも比

例的に増加するそれと，逓増的にしか増加しないものがある。その結果，経営費については，恒常的な部分が多く含まれており，換言すれば，収穫逓増の作用が目立つ。もちろん，この収穫逓増は，既存設備の能力の範囲内に限られるが，交通業は，他の多くの産業とは異なり，原料のような比例的可変費をもたらす要因を欠き，また，その操業の点で完全操業のようなものが考えにくいので，この収穫逓増の作用をできるだけ利用して，つまり少しでも多くの貨客を運ぶことによって単位当たり費用を割安にすることが，交通機関営業上の日常の目標となる。

交通機関の経営費についての特徴のひとつして，それらが，どの交通勤務のために，あるいは，交通勤務のどの単位のためにひきおこされたかが特定されえない，いわゆる共通費，または結合費の部分が多く含まれていることがある。そのため，ある特定の交通勤務のためにひきおこされる費用の算出は，事実上不可能である。

経営費を含めて，交通機関の費用節約は，設備の規模を，できるだけ交通量に合致させることによって実現される。

B）交通量の増加及び確保の方法

交通量の増加および確保は，交通機関の営業にとっての大きな目標であることは上述からも明らかであるが，交通量増加が一般的経済事情の発達に伴って自然的に実現する場合は別として，交通量増加を人為的・積極的な努力に待つ場合，これを，社会に存在する交通量を自己に転向させる形で獲得するものと，新規の交通需要を刺激し，開発しようとするものを区分できる。前者は，同種・他種の交通機関との間で行われうるが，浮動的な交通需要の獲得のために，しばしば限度を知らぬ競争に陥ったり，あるいは，競争が短命に終わって，両当事者間の協同に終わることが多いし，競争の手段として，対人差別など，公正を欠くことが行われやすい。「自由競争の賛美者」の主張する競争の利益も，「仔細に考察するときは」「多大の望みを繋ぎ難い」。

これに対して，「交通需要の開発」，たとえば定期客や行楽地への旅客，開発有望産業への賃金割引や，沿線に兼業を開き，資源開発をするなど，「交通需要の淵源の移植・涵養」などは，浮動的需要獲得の競争の場合と異なり，永久的な効果をもつものである。また，ここで導入されることの多い賃金割引には，差別的な性格のものが多いと思われるが，その差別は，社会的な利益にもつながる。

つぎに，「交通量の確保」の面においても，競争的なものと，交通需要開発的なものがあるが，交通業者としては，同業者間で資本的な，あるいは営業上の結合関係を結んだり，あるいは顧客と一手積み契約を結ぶことの効果が非常に大きい。『総論』は，交通業者によるこの種の施策に対して，かなり寛容である。ここでは，『総論』は，暗黙の中に外航海運業を意識しているように思われるが，これらの施策は交通業者にとっての収入の安定をもたらし，交通業者中の強者と弱者の共

存に資する。交通業者の安定的経営はさらに，運送の正確さを増し，運搬具の改良が進み，運賃の安定に資するであろうし，大小荷主間の取扱いの公平が期せられることになろう，と述べる。

もちろん，交通業者が独占的地位を乱用する恐れもないではないが，その場合には「公益保護の立場から政府は黙視するを得ずしてこれに干渉」するであろうし，また，「独占の暴威に刺激せられて新規な競争者の出現」も予想される。「この点は自然的理法の作用と周到なる国家的監督の効果に依頼して置いて差支えない」というのが，『総論』のここでの結論である。

C）交通賃率

「交通賃率」の節では，まず，賃率の意義と要件（妥当・公平・安定・簡明・公表および予告）に関して説明された後，賃率を2つの側面――「賃率の構成要素」と「賃率の決定」――について解析することが試みられている。実は，ここでの「賃率の構成要素」と「賃率の決定」という言葉の使い分けの意味が定かでないが，前者については，「賃率の決定に当たっては，交通の費用，交通の価値，交通業者間の競争の程度，政府の賃率干渉，並びに交通需要の伸縮力の五者が同時に考慮せられ，斟酌せられることを意味する。故に，是等五者は賃率の構成に参加する要素と呼ばれ得る」と説明されている。

これら五者の影響の仕方は，さまざまである。まず，「交通の費用」には，いろいろな意味，捉らえ方があるが，およそその交通業が有償で営まれる限り，長期的には，その費用の全額が料金収入をもって賄われる必要がある。短期的には，少なくとも営業費の全額が，料金収入で償われねばならない。これに対し，個々の交通勤務のためにひきおこされる費用（営業追加費）を償うだけの料金収入があれば，その交通勤務をつくりだすことが引き合う理屈であるが，上述の通り，営業追加費を正確に知ることが難しいという現実がある。

つぎに，賃率構成要素としての「交通の価値」とは，その交通勤務に対して，公衆がどれだけの価値を認めるか，つまり，公衆がその交通勤務の獲得のために支払ってもよいとするその程度のことであり，これをその交通の運賃負担力と言い換えてもよい。[3] もちろん，それは，人により，時によって千差万別であるが，しかし，そのそれぞれの場合，それぞれの運賃の最高限度を画する。この交通の価値は，しかし，外から識別することが難しい。貨物輸送の場合は貨物の価値や，荷造りの精粗，旅客の場合は輸送の曜日，時刻，要望される輸送の品質などから若干の手掛かりが得られる程度のものである。

こうして見ると，「交通の費用」が賃率の最低限を画し，「交通の価値」が賃率の最高限を画する

3） ここで，「交通の価値」が，その「運賃負担力」と言い換えられることについて，彼は，別に詳述し，両者を別種のものとする説（たとえば伊藤重治郎説，同『交通論』p.267 参照）を批判する。たとえば，『鉄道運賃論』p.58 以下。

ということも，理屈の上のことといえる。それらよりもむしろ，交通業は，市場活動を営むにあたって直面する競争を賃率考慮の対象とする。競争には，同種・異種の交通機関との間の競争だけでなく，いわゆる代用の法則がつねに働いていることも考えあわせねばならない。

また，国家の賃率干渉が法定されている場合には，当然，それも考慮される。

最後に，交通需要の伸縮力が問題になる。いわゆる需要の法則に従って，価格が上がれば需要量は減り，価格が下がれば需要量は増す。その交通需要の伸縮力は，交通によってさまざまである。そこで，交通量の多大が望まれる場合，賃率はできるだけ低く設定し，とくに伸縮力の大なるものにいっそう低く定める。私営の交通機関の場合，交通需要の伸縮力を推定して，交通量と賃率との相乗積すなわち収入額と，費用とを比較して，最大純益を得る賃率が工夫される。

『総論』は，このようにして，賃率の構成に参加する5つの要素について，その影響の仕方を検討してきた後，これらのそれぞれに影響されながらも，現実に，「賃率の決定」にかかわるのは，むしろ「賃率決定の主義」であるとする。

賃率決定の主義には，いわゆる費用主義，価値主義，それらの折衷である折衷主義があり，結局，この折衷主義こそが現実に採用されることになる。折衷主義とは，「個々の賃率を個々の交通勤務の為に要する追加費以下に下らしめず，且つ個々の賃率相互間の割合を大体に於いて交通の価値の大小に比例せしめるが如くに賃率を定め」ようとするものである。それは，追加費部分について交通の費用を基準にし，共通費・結合費部分については交通の価値を基準として賃率を設定するという意味で折衷主義なのであるが，この追加費部分は大体に於いて極めて僅少なのであり，その他の部分は交通の価値，つまり需要の強弱に比例して課そうとするものであるから，実質的には価値主義に近い設定方法といえる。また，追加費部分や交通の価値が測定しにくいという上述の難点は，個々の交通についての測定に代えて，類似の交通を等級に区分して，まとめて分類することで回避し，なんとかこの主義の目的を実現することができると考えられる。

折衷主義によって決定される賃率は，いわゆる差別賃率であって，その点で批判を加えられることもある。しかし，交通の価値の小さなものに低率を課することによって，潜在需要の顕現化に資する一方，高率運賃を課されるものについても，共通費の負担の軽減などを考慮するとき，必ずしも不利な差別となるとは限らないことを考え合わせると，社会全般にとって有利な制度ということができる。ただ，折衷主義賃率は，それ自体，（需要の伸縮力以外は）賃率引上げへの歯止めをもたないので，交通業者が安易な賃率引上げに走らないよう，経営者の聡明な利己心と，公衆および政府の不断の監視が必要になるというのが『総論』の結論である。

6 『交通経済総論』における交通機関と国家

さて，交通機関のもつ社会的重要性，公共性ないし独占性の見地から，交通機関の創設・運営を，まったく私人にまかせるわけにはいかない。国家の干渉の不可欠な所以であるが，交通機関の経営制度を秩序付けることも国家の仕事である。

経営制度には，上述のように，公・私所有，公・私経営と，それらの組み合わせがあり，また，公私合同経営や公私並立制度などがある。道路・水路などには無償公営が多く行われる一方で，これらを利用する交通業，たとえば道路上の各種運送業や海上運送業には，私営が多く行われる。また，鉄道については，事実上，公私並立制度が多く行われている。また，通信機関は，一般に官営に適するとされ，とくに郵便は，例外なく官営とされている。電信・電話も，富力の劣る国では私営の例もあるが，経済の発達後は，郵便とともに，官営に移されることが多い。電話が都市の公営とされることもある。

交通機関に対する国家干渉としては，つぎに，交通機関の整頓が目指される。とくに道路網，鉄道網を予定し，その計画の整合性をはかるために，議会の特許や政府の免許制を活用し，また，建設技術上の規格統一規程が作成される。

交通業の発達を奨励することも，国家の仕事と考えられている。必要な場合には，交通機関に独占的運営を保証し，あるいは経済的援助を与え，また，用地獲得のため強制買収権，すなわち土地収用法の適用を行い，さらには国家自ら交通機関の創設・運営に当たる事例さえもみられる。とくに外国の鉄道や商船について，戦時や戦争直後に，国家目的達成のための国営が行われた。

交通営業の取締も，公益のために欠きえない。とくに，交通機関による独占的専恣の取締，不当な差別扱いの禁止がそれらの中心となろうが，その場合，交通業の会計および財務の取締が伴わなければ，その実効があがらない。

また，交通安全のための取締は，自動車の積載量や運転速度の規制，運転者の技能試験制度の制定などを，その例とする。

交通業の休業や廃業の制限，労働争議のために公衆に迷惑をできるだけ及ぼさないための工夫もこの項目で考えられる，産業委員会制度の運用もその工夫の一端といえる。

平時においても郵便物運送義務や，国の軍事上の交通機関利用権が認められるということがあり，公益上の必要の場合における国の鉄道買収権が規定されることもある。もちろん，戦時には，船舶などの管理や徴発も行われる。

以上，増井幸雄『交通経済総論』の概略を追ってきた。文中で若干のコメントを加えた箇所もあ

るが，その全体的な評価は後にすることにして，ここでは，著者のその後の執筆にかかる『鉄道運賃論』(「鉄道交通全書」昭和12年8月，春秋社刊）を参照して，『総論』で述べられている賃率について，やや別の角度からの検討を行ってみたい。

7　『鉄道運賃論』における賃率論

『鉄道運賃論』は，当然，鉄道賃率に関する考察であって，そこで述べられているものは賃率一般についてのそれではない。しかし，ここでの考察の仕方が，『総論』とはやや異なっていることが注目されてよい。

『鉄道運賃論』は，序説で運賃の要件などを説明した後，本論を，「運賃の私経済的基礎」，「運賃の公法的基礎」，「運賃制度の理論」の3章に区分する。

まず，「運賃の私経済的基礎」の章では，運送費用，運送価値，競争，交通需要の伸縮性の4項目をとりあげる。それは，『総論』の「賃率構成要素」の5項目の中，「政府の賃率干渉」の項を除いたものということになるが，これらの4項目が，運賃の私経済的基礎，つまり，鉄道経営者が，私経済的動機にもとづいて運賃を制定する場合に考慮される要素となるのであり，「政府の賃率干渉」は，当然，「運賃の公法的基礎」の章で論ぜられることになる。

『鉄道運賃論』は，『総論』と同様，運送の費用，運送の価値，競争，交通需要の伸縮性について，それぞれ説明するところがあるが，それらを，運賃制定の私経済的側面として一括しているところに特徴があり，『総論』よりもはるかに明快な説明となっている。

続く「運賃の公法的基礎」の章では，a）運賃最高限度の制度，b）運賃認可の制度，c）運賃の妥当性批判，d）標準収益維持の制度が論ぜられるが，これらの中，とくに注目されるのがその「運賃の妥当性批判」である。この項では，妥当性の直接的・個別的検討は，結局その成果を期待し得ず，むしろ妥当性の間接的検討，つまり，「全体としての運賃を一括して」「此の運賃を通じて得られる収益の妥当なりや否やを通じて，間接的に検討する」という方法が採られるべきであると論ぜられている。

最後の「運賃制度の理論」の章では，a）差別的賦課の理論（この中で，費用主義，価値主義，折衷主義が論ぜられる），b）差別的賦課の方法，その1，費用，価値，特殊事情の斟酌，c）差別的賦課の方法，その2，距離の斟酌が考察される。

こうして，運賃の私経済的要素と，その公法的要素が，運賃制定のためにそれぞれ参加し，「其の綜合の結果として，ここに個々の運賃及び全体としての運賃体系が作られ」，その結果，妥当な運賃として形成されることになるのがこの「差別的賦課」の運賃，つまり折衷主義による運賃ということになる。折衷主義運賃自体については，すでに，『総論』の「賃率の決定主義」の項で詳しく

説明されているところである。

8 若干の評価——あとがき——

ここで主として考察の対象とした『交通経済総論』は，その序文によれば，「交通の本質・発展・手段・並びに之と関連して生ずる諸現象を系統立てて説明」するものであって，それ以上のものではない。つまり，交通問題の解決策をとくに念頭においているわけでもなく，交通の厳密な理論的解析を試みているわけでもない。しかし，それでは，交通の系統立てての説明に充分成功しているかというと，必ずしもそのような評価もくだしがたい。無償で運営される交通機関についての解析が十分ではないし，運賃（料金）については，とかく鉄道中心の考察が主となっている。やはり，鉄道全盛時代の著作という感じを否めない。

底流にプラグマティズムの思想がみられるのは，著者が，アメリカのペンシルヴァニア大学の，E. R. Johnson のもとで交通の基礎的な勉強をしたこととの関連を軽視できないであろう。彼は，「市場の理法」を重視する。しかし同時に，公衆の不断の監視と，目に余る時における政府の介入を必要と論ずる。市場の作用の中では，需要を奪い合う形での競争の不毛性をきびしく指摘する。新需要の開発を通して行われる交通量の獲得であって初めて，積極的な意義をもちうるというのである。

彼は，また，業者の間には，市場の安定を願っての相互提携を追求する傾向の強いことを強調する。彼の描く「市場の理法」には，本来独占的性格——いっそう正確には「独占的競争の性格——を持つ交通機関が，その性能を発揮し，能率をあげうるような市場のしくみが想定されていて，そのような市場であってこそ，円滑な運営が期せられると考えられているように思われる。そこでは，同じく独占的側面をもちながらも，鉄道と道路とでは，その運営上の特徴に大きな差があることについての解明が，十分に行われていない。

運賃の説明には，工夫を重ねるところがあった。その市場的形成を説くにあたっても，ただ供給曲線と需要曲線との交わりからすぐに結論を出すのでなく，きわめて素朴な仕方ではあるが需要関数を確かめ得ることを頭におきながら，結局需要の弾力性に反比例した間接費賦課である差別的運賃の形成を論ずる。彼の運賃論は，タウシッグの流れに沿うものと考えられてよかろう。もっとも，彼自身は，それが，私経済的基礎と公法的基礎の上に形成されているという立場をとっているわけである。また，シュンペーターの交通学者批判や富永祐治氏の無体系交通論批判に，もし，彼が接したとしたら，彼は，それは立場の違いと応じたであろう。

それにしても，やがて来るべきモータリゼーションを予感させるような言及がみあたらないことには，やはり，時代が，不況期ないし不況対策の統制経済から，戦争気構えの統制経済へと進みつ

つある時にこれらが書かれているという制約を考えねばなるまい。

増井幸雄の交通論については，これまで丸茂新氏，中条潮氏による解析，地田知平氏，角本良平氏の論評があり，わたくしも若干の解説を試みたことがある。[4)]

4) 丸茂新「わが国における交通経済学の研究」(関西学院大学商学論究，1982年7月)
中条潮「交通学説史の研究」第1部，五大学における交通論の展開，第2章，慶應義塾大学，(1982年3月)。「慶應義塾における交通経済研究の展開と研究者の系譜」(三田商学研究，1983年12月)
地田知平「戦後におけるわが国の交通研究」(一橋論叢ビジネスレヴュー1954年1月)
角本良平「交通学130年の系譜と展望」(流通経済大学出版会，1998年)
増井健一「慶應義塾における交通論」(三田商学研究，1983年12月)