

交通價值と料金負擔力に就て

久 木 久 一

一、

交通賃率の基礎として通常あげられるものに二つある。一は交通費用であり他は交通價值である。而して此の二つは經濟上賃率を構成する上に於ての二大要素であり、更に此等の二大經濟的勢力は他の政治的經濟的諸勢力即ち賃率構成上の偶素と考へられ得る賃率高權競争並びに交通需要の伸縮力の三勢力に作用される事によつて、賃率は其の確定點を見出すのである。

一般に交通費用は賃率決定上の最低限界をなすものと見做され、交通價值は其の最高限界を劃するものと言はれてゐる。而して賃率は此の兩限界内の一點に確定するものであるが、私經濟的經營に於ては其の目的は賃率を減少する事なく可及的最高の利潤を獲得し得る様に計算するにあり、亦共同經濟的經營に於ては其の目的は收支間に於ける財政上の均衡を著しく妨げる事なくして交通量を可及的に大ならしむるにあり、従つて

前者は賃率の最高限界に向つて、後者は其の最低限界に向つて努力せられる。(1) 然れ共共同經濟的經營に於ける賃率の決定を費用の限界に求むるとしても、實際上個々の賃率を決定し賃率表を作成する上に於て、交通機關の利用者が交通行爲に認むる價值を參酌する事なくしては行はれ難いであらう。蓋し交通費用の殆んど大部分は經濟學者の所謂結合生産費 Joint cost に屬するものであり、(2) 連帶不可分のものであるから、之を各個の交通客體に分割負擔せしむる事は事實上不可能に等しいのである。(3) されば交通勞務を全體として見るときは、それに對する賃率は交通費用を基礎として決定せらるゝ事を必要とするけれど、他方交通勞務の各部分即ち各個の交通客體に對する賃率の唯一の基準は、公衆が其の交通勞務に認むる價值に外ならないのである。(4)

(1) Joseph Grunzel, System der Verkehrspolitik, S. 114—5.

(2) W. M. Acworth, The Railways & the Traders, p. 85.

(3) 交通單位の負擔する費用の部分は交通量の大小により影響せられる。然るに其の交通量は賃率によつて異なる。されば賃率の未だ定まらざる以前に交通單位當りの費用は知る事が出来ない。(伊藤重治郎、交通論 二七四—五頁)

(4) Acworth, *ibid.*, p. 87.

斯くて交通價值は料金負擔力と共に、賃率表作成に於て亦各個の賃率決定に當り、理論的にも實際的にも更に一層考慮する事を必要とするものにして、しかもそれは交通客體の重量容積及び此等により條件づけられたる一定通路に於ける交通費用の高とは多少其れ自身完全に無關係なものであり、亦交通助成制度特に交通機關を確立し維持し其の職務を行はしむるところの經濟的可能性並びに交通上及び一般國民經濟上の利害より必要とせら

る、此等の制度機關の充分なる發達は、屢々交通客體の重量容積以外に此れ等のみが亦少くとも此れ等が著しき程度に賃率表中に考慮せらるゝことに、全然又は甚しく依存するものである。(5)

(5) Adolph Wagner, Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens, S. 51.

交通價值は斯くして賃率決定上重要な役割を演ずるものであるが、本稿に於ては主として交通價值を決定すべき諸要因及び交通價值と料金負擔力との關係如何を説き、更に料金負擔力が賃率表に如何に表現されてゐるかにつき説き及ぶであらう。

二、

交通價值を決定すべき諸要因を述ぶるに當り、先づ交通價值とは如何なるものであるかを明かにする必要がある。茲に交通價值とは島田孝一氏の定義を借りて來れば、(6) 交通機關の利用者が交通企業の經營者の提供する交通勞務に對して主觀的に認識する尊重の程度を言ふのである。されば交通價值は交通機關の利用者にとつて個人的心理的なるものである以上、假令同一の交通勞務に對しても、之を利用する時期事情を異にするときは、必しも同一の交通價值が認められるものとは限らないものであり、更に亦其の利用者を異にするときは認むる交通價值も亦異ならざるを得ないであらう。従つて斯かる個人的主觀的心理的な交通價值は之を外部より正確に測定し得らるゝものではないのである。然れども交通企業の經營者が實際上賃率を決定する上に於ての必要より、交通價

値を比較的に考察して如何なる事情が其の大小を條件づけるか、換言すれば交通價值を決定すべき諸要因如何と言ふことを問題とせざるを得ないのである。

(6) 島田孝一、交通賃率の研究 一三七頁。

利用者が交通勞務に對する評價の程度は、其の勞務が利用者に與へ得るところの効用の程度により定まるものである。されば交通勞務の効用従つて之に對する評價の程度に作用するものは、利用者側に於ける交通行爲の目的並びに之を行ふときの事情如何であるが、交通事業經營者側に於て交通價值の大小を決定すべしと一般的に考へられるものは交通勞務の内容上の差異である。以下此の方面より考察して見よう。

先づ第一に通路の長さである。交通客體の通過する通路の長さ交通價值との間に通常一定の關係の存するは確であり、しかもそれは幾分通路の長さに従つて交通價值を測定する事換言すれば此の兩者は一定の範圍内に於ては比例的であると見做すを正當とするが如き關係があるのである。即ち少くとも他の事情が同一であれば、距離が大なるに伴ひ交通價值も従つて大となるのであるが、全く他の事情が同一であると言ふことは屢々あてはまらない。されば通路の長さが交通價值に對し決定的であるか否か又何の程度に決定的であるかと言ふことは交通の總べての事情に依存してゐる。其れ故に其の利用せんとする交通機關及び交通方法以外に時によりては他の機關方法が利用せられ得るや否や、更に亦其の交通勞務は他と比較して如何に供給せられてゐるかと言ふことにより定まる。(7) 例へば或地點への甲乙兩鐵道があり甲は直線路乙は迂回路である場合、乙は甲より距離大なる理由

によりそれ丈交通價值が大となるものではない。

然らば交通價值が大體に於て通路の長さに比例すると考へられ得る場合は如何と言ふに、次の様な事情に於てである。即ち長距離の交通に於て多數の交通機關及び輸送方法が質的には互ひに餘りに著しく大小ある交通勞務を提供しており、例へば郵便と電信、船舶と鐵道、蒸氣力軌道と他の動力並びに通路が互に比較せられて、此等の勞務に質的差異がある爲、實際上他の輸送方法が全然排斥せられて一の輸送方法の利用のみが問題となる場合である。次に亦一定の長距離の輸送が他の方法にては全然行はれず亦假令行はれても不完全不満足であるが爲に、其の輸送のみが重要性を帯びて之に交通價值が認められて來ることがある。それ故に交通の發達が技術的にも經濟的にも一般にそして各方面に於て遅れてゐればある丈、而も其の交通範圍が廣きに互れば互る程、交通價值の高さを測定する上に通路の長さがそれ丈重要性を有するものであり、そして之に反しその反對の關係に於ては通路の長さは大なり小なり其の意義を失ふのである。(8)

(7)(8) Wagner, a. a. O. S. 64—5.

通路の長さは單に費用の要素 *Kostenelement* であつてそれは交通勞務の價值にとつては無關係であるとなすものあれど、(9) 各種の交通方法の價值を考察する場合に於て其の利用者に對し交通費用の要素も亦有力なる一原因となるのである。(10) 即ち多くの場合交通費用が多額に要せられるときには交通價值も從つて増大せられ得ることがあるのである。されば通路の一單位に對する費用が同様の高さを有する場合は、其の單位賃率を交通客體の通

過する距離の單位數に乗ずる單純なる機械的考察を正當とするのであるが、此れは決して一般に當つてゐない。蓋し交通費用中距離に關して發生する部分と然らざる部分とがあるからである。(11)

- (9) Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Aufl, 1. Bd. S. 108.
- (10) Wagner, a. a. O. S. 64.
- (11) R. van der Borgh, Das Verkehrswesen, 3. Aufl. S. 112. 今費用が距離に關係する部分と然らざる部分を Borgh に據りて
ければ次の加し。

„Von den Kosten, die aus Anlass der Beförderung eines Gutes zu verrechnen sind, ist ein Teil unabhängig von der Entfernung. Hierher gehört der Anteil an den Kosten der Zentralverwaltung, ferner an den Kosten für Verzinsung und Tilgung des am Ausgangs- und Bestimmungsort angelegten Kapitals, an den Kosten der Unterhaltung der Anlagen und an den Kosten des Personals am Ausgangs- und Bestimmungsort und die Vergütung für die Arbeit der Annahme und Verladung am Ausgangsort und der Ausladung und Auslieferung am Bestimmungsort. Man kann diese Kosten als örtliche (baiden Eisenbahn als „Stations.“—) Kosten bezeichnen.“

Anders ist es mit den Kosten, die durch die Fortbewegung auf der Fahrbahnen selbst veranlasst werden, wie Betriebsstoffverbrauch, Abnutzung der Fahrzeuge und Kraftträger, Kraftverbrauch, Überwachung und Instandhaltung des Weges, Besoldung des bei der Fortbewegung selbst beteiligten Personals usw. Dieser Teil der Kosten, den man Streckenkosten, auch Zug- oder Traktionskosten nennt, wächst im Allgemeinen mit der Länge der Strecke.“ (a. a. O. S. 112—3)

扱て交通價値の大小に影響すべき第二の要因は交通機關の利用時間の經過 Zeitdauer der Inanspruchnahme des

Verkehrsmittels である。利用時間の経過は通過したる距離を顧慮する事なくそれ自體として考察し交通勞務の價値を高め又減少し得る。自動車ボート其他を以てする娛樂走行の場合は交通價値を高めることゝなるが、同時に此の場合注意すべきは乗客が此等を利用するに際して途中使用する享樂諸設備は之を評價し得ないのである。之に反して交通勞務の利用に長時間を要することは、其の利用者自身が之を望まず寧ろ其の意思に反して之を強制せらるゝ多くの場合に於ては、交通價値の減少を來たすものである。緊急を要する場合は短距離に對しても然りである。更に鐵道交通の場合に於ては殆んど例外なしに長距離に對して然りである。

蓋し鐵道交通は其自體特に快適なものではないからである。亦海上交通にても船酔ひする人達にとつては甚しく其の價値を減ずるものと言はざるを得ない。貨物運送に於ても更に亦通信の場合も一般に長時間を要することは望ましいことではないのである。されば全體より見て長時間よりも短時間の利用即ち輸送の迅速は、利用者に對する勞務の價値を甚しく高めるであらう。確かに迅速性の増加は、それが現實に著しき範圍に於て平均度を超過する場合には、交通勞務の高き評價の原因となるであらう。勿論高速力を出す事は然らざる場合よりも事實より多額の費用を要するものであるが、此の場合賃率の高き所以は單に費用の方面より考察せらるべきものにあらずして、多くの場合それ丈交通の價値を高める結果となるからである。(12) 殊に旅行の目的が急を要するとか、亦然らざる場合にても多忙な人にとつては旅行時間の節約は大なる價値を有するものであり、亦時間の経過に依り價値の減損を來たす虞れある貨物の運送の場合は勿論、假令價値の減損を來たす事なくとも高價品にありては輸

送時日の短縮はそれ丈資金回轉の度を速めるとか亦利子の損失を免るゝものなれば、その點に於て高速力に認むる價値は従つて大となるのである。

(12) V. d. Borgh, a. a. O. S. 114—6.

第三に考察せらるべきは輸送の正確と安全性である。交通の正確と言ふ事は交通機關利用者をして豫定計畫を實施せしむる上に於て甚だ重要性を有するものにして、然らざる場合に於ける時間と勞費の損失をそれ丈回避し得るものである。殊に通信に於ける正確の缺如は時として其の目的の達成を不可能ならしむる状態に立ち至らしむることがある。而して亦交通の安全に對する利用者の要求は蓋し甚だ大なるものであらう。危険なる交通は旅客の場合は勿論貨物の場合に於ても其の勞務に認むる價値を減ずる結果となるものである。固より危険多き運送に對しては保険料の増大を來たすものにして運送賃引下げの基準とはならないとしても、⁽¹³⁾安全なる運送はそれ丈保険料の節約となり従つて利用者はその運送勞務に支拂ふ料金の高率を忍ぶに至るであらう。

(13) Kurt Wiedenfeld, Transportwesen, S. 20.

最後に考察せらるべき要因は便利快適である。此れは旅客交通に於て鐵道の場合も汽船の場合も先づ等級別 *Klasseneinteilung* となつて表現せられてゐる。高き等級に對し高き料金を支拂ふは、他の等級よりも更に便利快適ならしむるにはより多額の設備費を要し同時に不利益な場所的利用となるが爲のみならず、更に之は旅客に對しより高き交通價値を與へるが爲である。⁽¹⁴⁾而してその高き評價の原因は、一部は利用者の給付能力が一層美化さ

れてゐる事並に交通時間の利用がより有効なる事に歸するのであるが、大部分は旅客が高料金を負擔し得ると言ふ社會的感情に歸することが出来る。(15)

貨物運送に於て旅客運送の便利快適に相當すべきものとしては貨物が天候寒暖其他の影響に對しての感受性に一層適應したる勞務を提供する事である。即ち運搬具に對し保温装置又は冷蔵装置を施すが如きは、此れが利用者に對しては然らざる場合以上の價值を與へるであらう。(16)

(14) V. d. Borgh, a. a. O. S. 116.

(15) Wiedenfeld, a. a. O. S. 91.

(16) V. d. Borgh, a. a. O. S. 117.

三、

既に述べたるが如く、交通價值は主觀的心理的なものであり個人的なものである以上、斯かる漠然たる價值を標準として賃率の決定に作用せしむる事は全く不可能な事である。されば交通價值をして賃率決定上の標準とする爲には、之を何等かの形式に於て即ち具體的客觀的な事實を通じて、假令其れが客觀的に他との比較的な大きさを正確に表現し得ないとしても、外部的に之を測定しなければならぬ。

扱て然らば、此の客觀的標準は何に依りて求むべきか。それは貨幣の分量に依り求むることが出来る。而して交通機關の利用者が其の提供せらるゝ交通勞務を評價し、之に對し支拂ふことを諾し又は支拂ふ能力のある貨幣

分量を交通料金の負擔力と稱するのである。

茲に於てか交通價值と料金負擔力とは常に同一のものと考へて差支へないか、換言すれば一定の交通勞務に認むる價值の大小は普遍的に客觀的標準たる料金負擔力の大小に正比例すべきかと言ふ問題を生ずる。之に對しては他の條件が同一であればとの前提の下に於てのみ肯定する事が出来るのである。蓋し料金負擔力の大小は交通價值に依りてのみ支配せらるゝものにあらずして他の條件に依り影響せらるゝことを看過する譯には行かないのである。

然らば各人の料金負擔力の大小に影響すべき條件とは何であるか。此れには二つあると考へることが出来る。先づ其の第一は各人が料金として支拂ふべき貨幣分量の一單位に對し認むる主觀的價值の相違である。即ち各人の貨幣單位に認むる價值が其の人の主觀的な總慾望狀態並びに其の財産狀態に基き高ければ高い程、他の事情が同一であればそれだけ少く勞務に對する價格の支拂ひを諾することとなり且つ經濟的にも支拂ふ事が出来るのである。又財産の増加と共に貨幣に認むる價值の低下に伴ひ、より高き料金の負擔力を生ずる事となるのである。(17) されば貨幣單位に認むる價值が同一であるとの前提の下に於てのみ、一般に交通價值の大小が負擔力の大小により表現し得らるゝのである。(18) 茲に於てか一定の交通勞務に對する各人の交通價值と料金負擔力の關係を總括的に考察すれば次の如き結論が生れる。即ち

(イ) 交通勞務の一定分量に對して認むる數個の交通價值が存在し、其の高さが互に相等しき場合に於ても時と人

を異にするに依り料金負擔力に大小が出来る。

(ロ) 又數個の交通價值が各々異なる高さを有する場合に於ても時と人を異にするにより料金負擔力が相等しき高さにあることがある。

(ハ) 又數個の交通價值の中一方が他方より大なる場合に於ても其の料金負擔力は反つて他方のそれよりも小なることがある。即ち逆の關係の場合があるのである。

(ニ) 一定量の交通勞務に對する價值が或程度に増大することあるも、これに對する料金負擔力の増加は交通價值の増大に正比例しない。蓋し各人が所有する貨幣の總分量より一定量を控除したる場合更に一定量の控除をなさんとするときは、限界効用説によれば後者の一定量に認むる價值は前者の一定量に認むるそれよりも大となるからである。

(17) Sax, a. a. O. S. 98.

(18) Stuart R. Daggett, Principles of Inland Transportation, p. 263.

次に料金負擔力の大小に影響し得る第二の條件は各種交通勞務間に於ける競争である。即ち他の事情が同一であつても、交通勞務間に競争の存在するときは原則として料金負擔力を低下し得と言ひ得る。競争は或ひは交通勞務の質的改善の形式に於て又は勞務の價格低下の形式に於て行はれるものであるが、其の何れの場合に於ても交通行爲を行はんとする者の利用する交通機關に對し他の交通機關が競争的關係にあるときは、其の利用者が交

通勞務に對し支拂はんとする價格は、然らざる場合に比し更に低いであらう。例へば今一定區間に於ける甲乙兩自動車の提供する勞務に對し認むる價值が共にXとし、之に對し五圓の料金を支拂つて差支へないとする。然るに乙が其の料金を三圓に引下げ又は料金を引下ぐる事なくして特に速力を大ならしめたる場合に、甲は依然として舊態を墨守する限り今迄五圓を支拂つた利用者は尙其の支拂を肯んずるであらうか。茲に於てか次の事が云ひ得る。即ち他の事情が同一であつても換言すれば交通價值並びに料金として支拂ふ貨幣單位に認むる價值が不變であつても、料金負擔力に大小の差が生じて來る。亦同様に貨幣に認むる價值が不變であり料金負擔力が同一の場合に於ても交通價值に大小が生じて來るのである。

斯くて料金負擔力は交通價值以外の條件に依り影響せらるゝが、其中第一の條件である料金としての貨幣に認むる價值は、負擔力の決定上必然的のものにして然もその條件は個々の場合に於て同一であることを望むは殆んど不可能に屬するのである。第二の條件としての競争は負擔力決定上必然的に隨伴するものにあらずして偶發的現象に過ぎない。然れども斯かる條件の發生する場合が甚だ多いのである。

而して料金負擔力は其れ自體伸縮性を有するものであり、交通價值の程度其のものも亦各個の場合各人に就て客觀的の正確さを以て其の大小を料金負擔力に表現し得ないものであるが、料金負擔力の決定に本質的に第一次的に作用するものは、交通價值であることに就ては何等異論のあるべき筈がないのである。茲に於てか交通賃率の決定上其の最高限界を劃するものを交通價值とするも、それは交通價值が外部的に測定し得らるゝ限りに於い

て言ひ得るものであるから、(19) 事實上の限界は各場合に於ける料金負擔力に認めねばならないのである。それ故に交通企業の經營者が其の利用者に對し料金負擔力以上の賃率を要求するときは、それは利用者の認むる交通價值以上を要求する結果となつて、(20) 交通機關の利用を斷念せしむるに至るであらう。

(19) Sax, a. a. O. S. 98.

(20) Jackman, Economics of Transportation, p. 173.

四、

然らば料金負擔力は如何にして測定し得らるべきか、そしてそれは賃率表中如何に考慮せらるゝかを明かにして見よう。

先づ貨物の中商品の場合に就て見れば、商品の發送地に於ける原價と其の到達地に於ける市價との間の差額を以て其の商品の料金負擔力と考へられてゐる。(21) 更に嚴密に言へば、其の差額中より運賃以外の諸掛及び相當の利潤が控除せらるべきものとす。茲に問題となるは到達地に於ける市價である。蓋し此の市價なるものは部分的には發送地よりの運賃に依り決定せられる。それ故に商品の市價が運送費に依存するものである限り運送費が市價に依存すると言ふ事にはならないのである。(22)

然れども市價には一定の限度がある。此の限度を越へては市價は運送費に依存することなく、逆に前者が後者

を支配するに至るのである。然らば其の限度如何と言ふに、買主の支拂能力に適應したる價格を指すのである。即ち其の商品の販賣能力 *Absatzfähigkeit* の限界に達したる市價を言ふのである。斯かる市價は當時の事情に依り異なるものであり、或ひは同地に於ける同種商品又はその代替品の生産を考慮することに於て⁽²³⁾又は他地方より輸送せらるべき同種商品其の代替品の市價に依つて⁽²⁴⁾影響せられるものである事は看過することは出来ない。従つて現實の市價が如何なる程度にあらうとも、單に原價との差額を以て其の商品の料金負擔力とは爲し得ないであらう。

(21) Grunzel, a. a. O. S. 116—7.

(22) Jackman, *ibid.* p. 115.

(23) Sax, a. a. O. S. 29.

(24) 島田孝一、前掲書 一四四—五頁

扱て斯くして測定せらるべき商品の料金負擔力は運送距離の増大と共に増加すべきか。一般に商品は其の生産地を遠ざかるに従ひ生産費と販賣價格との開きが大きくなるものである。従つて其の負擔力も之に伴つて増大するものであるが、それは距離に正比例しない。蓋し其の種商品の生産地は唯一地方に限られる事は稀で多少の差こそあれ各地に等しく生産が行はれており、且つ需要の關係を異にしてゐる爲に價格の相違と距離とは比例しないからである。⁽²⁵⁾ 一般に農産物に關する限りに於ては、氣候の著しく異なる南北に亘る距離上にては、殆んど同様

の氣候状態にある東西の線上に於けるよりも、その價格上の差異はより以上に大であると考へられてゐる。(26)

(25) 増井幸雄、交通總論 三六三頁。

(26) C. Travis, Colson's Railway Rates and Traffic, p. 16.

次に考慮せらるべきは、商品の價格の大小と料金負擔力との關係である。一般に一定距離上の運送に於て同一の重量又は容積を有する商品に關し、價格の低廉なるものに於ては料金負擔力は小であり、高價なるものゝ場合には料金負擔力も亦大であると言はれてゐる。即ち商品の價格により其の負擔力を知ることが出来るのである。(27)

斯くの如く、廉價品と高價品に於て料金負擔力に差異を生ずる理由としては、廉價品の場合に於ては其の價格に對しての割合に於ては負擔力が大となることあるも、價格其れ自身が小なる爲其の負擔力も絶對額に於いては小とならざるを得ないが、高價品にありては負擔力の價格に對する割合に於ては假令小であるとしても、その絶對額に於ては前者に比して大となる傾向があるのと、廉價品の需要者は大衆的であつて其の大部分が支拂能力の小なる階級に屬するを以て、生産地消費地間の價格に著しき差異を認むる事が出來難く、高價品の需要者は之に反し、支拂能力大なる階級に屬するが爲消費地の價格の限度が従つて大となるからである。(28) 要するに低價品は高價品の場合に於けるよりも、其の運送價格は一層早く其の運送能力及び販賣能力の限界に達するからである。(29)

斯くて高價品と廉價品との間に於ける料金負擔力の差異は、賃率表中「從價賃率又は價值等級」 Wertarif od. Wertklassifikation として表現せられ考慮されてゐる。固より斯かる價值等級を標準として運賃率に差等を設くるの制度は、一定の理論上の主義原則に基きて起れるの制度にあらずして、單に運送貨物の量を可及的に増加し其の収益をより一層大ならしめんとする努力の結果、鐵道經營の實際に起れる一種の制度に外ならずとすれど、⁽³⁰⁾一定分量の貨物に對し差等ある賃率を課すると言ふ事は、それが穀類より成り立つてゐようと又は鐵製品其他の種類のものより成り立つてゐようと、それが嵩高品であり又は特別な設備を必要とするものでない限り、交通機關の費用には何等の影響を與ふるものでなく、高價品は注意深き取扱を要し且つそれが爲費用の増加を來たすといふ事も一般に主張し難く、若し斯かる場合が實際に生ずるとしても之を以て直ちに運賃率の差等を正當視する意義が出て來ない爲、⁽³¹⁾此の制度は賃率制定に際し賃率をして商品の料金負擔力に適應せしめんが爲の一の制度なることはもとより否定することを得ないのである。即ち高き料金の収入を以て經營諸費用の支辨に必要な金額を作り、斯くして負擔力の小なるものに對する料金は此れに適應して低率を維持する事を可能ならしめ、以て廉價品の販賣能力を擴大し、更に亦其の負擔費用を低下せしめんとするのである。蓋し斯かる差等賃率は均一賃率 Einheitsarif に依るよりも更に高き効用を持つからである。即ち均一賃率は此れより生ずる収入を以て總費用を支辨すべきものとせば、それは差等賃率に於ける最低のものよりも更に高率とならざるを得ない。其の結果は或種の商品に就ては相當廣き購買者階級をして排除するが如きこととなるのである。⁽³²⁾而して負擔力の大小に

賃率を適應することに關しては、同一商品の料金負擔力も時間的に異なるものであり亦同一價格の商品と雖も同一の負擔力を有するものとは限らないから、運送價格中に商品價格を考慮する事はそれ故に決して完全に行くものではないのである。故に此の方法を各個の場合に正確に適用する事は一般に不可能であり、亦可能なりとしても運送價格をして甚しく不利に細分することを必要とするに至るのである。茲に於てか實際には概略的な價格分類に満足しなければならぬのである。即ち一定の平均的取扱が行はれてゐるのである。(33)

(27) V. d. Borgh, a. a. O. S. 119.

(28) Sax, a. a. O. S. 28—9. V. d. Borgh, ebenda.

(30) F. von Philippovich, Grundriss der Politischen Ökonomie, Bd. II. Teil II S. 52. 氣賀勘重解説 經濟政策 後篇 二卷 二〇一頁。

(31) v. d. Borgh, a. a. O. S. 119.

(32) Sax, a. a. O. S. 98.

(33) V. d. Borgh, a. a. O. S. 120.

商品の料金負擔力は大體に於て比較的容易に測定し得らるゝものであるが、商品以外貨物に就ては如何にして之を知るか。到達地に於て容易に其の代替品を得らるべきものにありては、其の料金負擔力は發送地に於ける該品の賣却手取金と到達地に於ける代替品の價格との差額より運賃以外の諸費用を控除したる金額を以て表すことが出來ると考へられてゐる。(34) 若し容易に代替品を得られないものであるならば、その測定は甚だ困難であり且

つ不可能に近いものであらう。而して代替品を以てする負擔力の測定は、單なる假定に終るものにして(35)實際上行ひ得ないのである。亦假令相當正確に行ひ得るとして殆んど實際的効果は期待し難い。蓋し運送せらるゝ貨物の殆んど大部分は商品であるからである。

(34) 増井幸雄 前掲 三六〇頁。

(35) 島田孝一 前掲 一四二頁。

次に旅客交通及び通信の場合に就て見るに、此れ等の料金負擔力の測定は、他の總ての事情が同一と言ふ條件の下に、賃率の引下げ又は引上げに依り減少又は増加せる交通量を觀察して間接的に行ひ得となすも、他の總ての事情が同一と言ふことは恐らく期待する事が不可能であらう。従つて此の場合は大體の標準に依り其の負擔力の大小を觀察する以外に方法はないのである。斯かる標準として採り得るものは即ち各人の所得の大小である。従つて所得の大なる經濟的優越の地位にある階級に屬するものは、其の料金負擔力も亦大であり、之に反し所得の小なる階級に屬する移民労働者小農等に於ては、其の負擔力は小なるものと認めざるを得ないのである。蓋し前者の貨幣に認むる價值は後者のそれよりも更に小なるものと言ひ得るからである。

扱て斯かる料金負擔力上の差異は、旅客交通に於ては等級別賃率又は特別賃率となつて考慮せられてゐる。固より此の等級別賃率の場合は、各等級間の交通勞務の質的差異も共に考慮されてゐるが、要するに料金をして各階級の人々の負擔力に適合して決定せんとするものにして、其の目的とするところは、公營事業の場合に於ては

經濟的社會的其の他一般的見地より見て、支拂能力の小なる旅客をして進歩發達せる交通機關の利用を容易ならしめんとし、其の他の場合即ち私營事業に於ては、交通料金のより合理的な量定により、交通機關の充分なる利用を爲さしめ以て經營諸費用を比較的減少せしめんとするに外ならぬのである。(36)

(36) V. d. Borgh, a. a. O. S. 118—9.