

鉄道	ブルマン	133.32ドル (ほかに寝台料 28.90ドル)
	コーチ	81.51ドル (約 60時間)
航空	1 等	158.85ドル
	コーチ	99.00ドル (約 10~12時間)
バス	(寝台バスもある)	56.70ドル (約 120~140時間)

(4) 貨物運賃制度 アメリカ鉄道の貨物賃率制度はきわめて複雑膨大で、到底わが国鉄のように小冊の貨物等級表・賃率表にとりまとめることはできず、鉄道貨物運賃引合には専門家を必要とするといわれているくらいである。

(ア) 賃率地域 国が広大であることと沿革的な理由から、鉄道運賃には賃率地域が設定されている。東部・南部・西部の3大地域であり、さらにこれが数個に細分されている。

(イ) 貨物等級表 一般貨物に対しては負担力を主としその他輸送の様態やコスト等を考慮に入れた等級に分類格付けされるが、この等級表は上記のように地域別による東部等級表もしくはオフィシャル等級表 (Official Classification)、南部等級表 (Southern Classification)、西部等級表に大別され、さらに中間的なものや細分的なものができている。これらの統一はきわめて望ましいけれどもそれぞれの特事情と既存の利害関係にはばまれて実現困難であるが、第1次大戦の国家管理を機としてこれ等を1冊にまとめて総合一覧するに便利な**総合貨物等級表** (Consolidated Freight Classification) が作成されるに至った。これには全貨物につき各地域等級を一覧的に表示しており、さらに総合貨物等級表規則、関係貨物引換証の様式条項、貨物運送状 (waybill) の様式、受託の条件、運送上の取扱や運賃の支払条件、類推による等級決定等を詳細規定している。この総合貨物等級表に対応して**総合貨物運賃換算表** (Consoli-

第 13 表 貨物等級および賃率比

東部等級		南部等級		西部等級	
級	賃率比	級	賃率比	級	賃率比
1	100%	1	100%	1	100%
2	85	2	85	2	85
3	70	3	70	3	70
規則 26	55	4	55	4	55
4	50				
		5	45	A	45
		6	40		
5	35	7	35	5	37.5
		8	30	B	32.5
				C	30
6	27.5				
		9	25		
		10	22.5	D	22.5
		11	20		
		12	17.5	E	17.5

第 14 表 総合貨物等級表 第 20 番 (一部例示)

品名番号	品名 (包装種類)	小口扱等級	車扱最低重量	車扱等級
		東-南-西	ポンド	東-南-西
25730	Kindling (焚つけ) 袋入・樽・木箱・紙箱	4-50-4	30,000	6-9-C
25782	Ladders (梯子) 折たたみ式・包装入	2	30,000	R26-4-4
25817	Lamp arms (電灯支持腕) 樽・木箱	2	30,000	R26-4-4
25825	Lamp shade (電灯笠) セルロイド・布・紙製・木箱	D 1	10,000R	1

dated Freight Rate Conversion Table) がつくられているが、これは異なる等級・賃率地域間に直通する貨物の運賃を算出するための換算表である。各地域等級制とその賃率比ならびに等級表の一部を第 13・14 表に示した。

(ウ) 品目特定運賃 (commodity rates) 等級表とその運賃とは等級制貨物に適用される。これを等級制運賃 (class rates) というが、実際はアメリカ鉄道全貨物のうちでこの等級制運賃の適用を受けるものは割合少なく、それは主として小口扱と少量高級車扱品であるが、石炭・鉱物・木材・穀物等大量低級貨物の多くは品目特定運賃の適用を受けている。この運賃は個々の特定品目につき特定地点間または地域において同種品目の等級制運賃にくらべて割安に定めたもので、単行賃率として無数に設定されており、なかには等級表に付属したものもありまた等級運賃の%で表わすものもあるが、大部分は単行特定であるから、アメリカ鉄道の貨物運賃体系を極度に複雑膨大化している。鉄道間の競争、商品生産者間の競争、生産地域間の競争が長い間にこのような複雑な伝統的特定運賃をつくり上げたもので、差別待遇の禁止規定も実はこれを防あつする力を持っていないのである。

(エ) 貨物運賃と距離 旅客運賃と異なって初めから遠距離運賃減制を原則としているが、競争線・う回線の多い関係から両地間の最短距離運賃が適用され (旅客もこの点同様)、さらに国が広大なのと地域別運賃の関係から、長距離間については集団運賃 (group rates)、包括地域運賃 (blanket rates)、基点間プラス運賃 (basing-point rates) 等大まかなものがある。さらに奥地産物の輸出港までの運賃について主要港間の競争のために生じた北大西洋諸港行差額運賃 (Port Differentials, Differentials to North Atlantic Ports) などがある。長短距離運賃条項なども競争のため生じ勝ちな運賃の距離上の差別待遇を抑圧しようとしたものである。

(オ) 戦後の貨物運賃引上 貨物運賃はアメリカ鉄道の収入の大宗であるから、第2次大戦の物価・労金の高騰に伴ない、鉄道営業費もいちじるしく高くなって来たのに対し、貨物運賃の修正的引上はもっとも痛切な問題となった。戦時の引上につき戦後も数回の引上を重ねているが、アメリカでもわが国や英仏その他同様、鉄道運賃引上に対する社会的抵抗はすこぶる強く、I. C. C. のような政党政治と一応切りはなされた運賃認可機構を持っていたとしても、運賃引上は常にコストの騰貴にくらべ時間的にまた比率的に相当のおくれ (lag) を見せて、鉄道の経営を苦しいものになっている。

(カ) 小荷物・郵便運賃 アメリカの鉄道小荷物は鉄道会社の共同出資による鉄道エクスプレス社 (Railway Express Agency) が鉄道との間に小荷物運送の契約を結びほぼ独占的に担当しているが、小荷物運賃も戦後再々の引上をしている。この方は小形軽量品だけにトラックや航空の激烈な競争にさらされ、その収入は減少傾向にある。郵便運賃は郵務省が支払うわけであるが、I. C. C. がその決定を担当することになり、久しく不当低位にあったものが 1950 年頃からようやく修正され相当の収入を生むようになった。しかし郵務省としては鉄道への支払の急増をきらって自動車業、航空等への大幅転換をはかっている。

(キ) 運送取扱会社 (freight forwarding company) わが通運業に当るものであるが、アメリカでは日本通運株式会社のような巨大なものではなく、自動車運送兼業の小さなものが大部分である。州際交通法第 4 編に規定され、公共運送人として創設・サービス・運賃等々につき I. C. C. の規制を受ける。ただ