

そのものに対する対価の部分を区間運賃と呼び、発着駅の施設労務の利用対価の部分を発着手数料と称する場合があるけれども、運賃と料金を区分する場合にはこの両者とも運賃に入るべきものである。

鉄道における寝台料金は旅客の希望によって、列車中で寝台を利用する場合の対価であるから明らかに料金であるが、急行料金は移動そのものの速度の増大に対する対価であるから、運賃の割増額すなわち運賃に属する。駐車場の入場料、貨物駅の引込線や荷役機械の使用料その他臨時的に支払いの必要が生ずる貨車留置料・貨物保管料・各種の手数料等が料金に属することはいうまでもない。その他運輸事業との関係はきわめて間接的であるがなお運輸事業に通常伴う構内営業料金、除糞料等の料金がある。また運輸事業と全く関係のない郵便・電信・劇場・旅館等の対価を一般に料金と呼ぶことは周知の通りである。要償額表示料は設備や労務の利用対価ではなく、保険料の一種であるがこれももちろん料金に入るべきものである。鉄道・自動車・航空・水運その他あらゆる運輸事業には運賃料金が存在する。運輸事業以外の事業には料金または代金は存在するが運賃は存在しない。したがって運賃は人および物を運送する運輸事業の特長をなすものであり、最も重要な収入源をなすものである。以下の説明は主として運賃に関して述べ、料金に関しては必要のつどこれに触れることとする。

運賃は運輸事業の生産販売する運送役務という無形財貨の価格である。すなわち販売者たる運輸業者と利用者たる旅客・荷主との取引価格である。したがって自由主義経済社会では、利用のつど両者間の自由契約によって定まることが、自然的な原則にしたがうものということができる。不定期船・貸切自動車等の運賃や非近代的な馬車・運搬人夫等の運賃は事実上利用のつど自由契約によって定まることが多い。このようにして定められる運賃を自由運賃という。しかし多くの近代的交通機関はいずれも大規模であり、きわめて多数の不特定の人々の利用に供せられるのであるから、利用のつど運賃料金を定めることは非常に煩わしい。したがって多くの近代的交通機関の運輸業者は、あらかじめ運送契約の各種の条件とともに運賃料金を定めて公表し、利用者はその運送条件と運賃料金とに異議がない場合にこれにしたがって運輸事業を利用するところの、いわゆる付従契約の方法をとるようになった。こうして運輸業者があらかじめ定めて公表した運賃料金を表定運賃料金という。これは運賃料金の価格表であって、単にあらかじめ定めて公表される点のみをみれば、一般販売業者の価格表と同様の意味をもつものである。しかし現代運輸事業における表定運賃料金に対しては、多くの場合重要な法律的な性格が付与されている。それは近代運輸事業が多かれ少なかれ独占性をもっていると同時に、多数の人々がこれに依存しているため、公共性が強いことにもとづくものでその法的性格はおよそつきのようなものである。

1 表定運賃を定める場合およびその変更を行う場合には、事前に監督官庁の認可を受けなければならない。わが国では国鉄運賃の基本賃率を法律をもって定めなければならないことは前に述べたが、その他の国鉄の運賃料金は運輸大臣の認可を必要とし、地方鉄道・軌道・自動車・航空運輸・通運事業・定期海運等の運賃料金は運輸大臣またはその下級官庁の認可を要することになっている。またアメリカでは州際交通委員会が各種の近代交通機関（航空運輸を除く）の運賃料金の監督を、イギリスでは運輸審判所が英国運輸委員会経営の運輸事業の運賃料金の監督を主管している。

2 表定運賃を定めて公表した上は、すべての利用者に対し

てこれを公平に適用し、いやしくも差別待遇を行ってはならない。公共性の強い運輸事業の代表的なものは鉄道であるが、近時自動車・定期航空・定期海運も漸次公共性を認められてきたことは、上記のように運賃料金の公の認可を必要とされていることからみても明らかである。

運賃料金に対する監督官庁の監督の必要なる理由は、一般運送人が独占を利用して高利潤を収めるために、不当に高い運賃料金を課すること、あるいは競争のために不当な差別的な運賃料金を課することを防止しようとするにあり。不当な高い運賃料金を防止するためには運賃料金の最高限度を規制すれば足るのであるが、不当な差別的な運賃料金を防止するためには、各種の運賃料金の定額を規制しなければならない。前者の規制方法を最高運賃料金制と称し、後者を定額運賃料金制と称する。なお交通機関の競争が激化して運賃切下競争が行われる状態となったときに、この運賃切下競争を公正な限度に止めるよう規制するために、適用運賃または賃率の最低限度を監督機関が命令で決定する場合がある。すなわち運賃の不当の切下いわゆるダンピングが行われて交通機関の健全性を害することを防止しようとする方策である。この種の規制を最低運賃料金制と称し、多くは最高運賃料金制とあわせて行われるものである。鉄道の運賃料金に対する規制は一般に定額運賃料金制が行われてきたが、自動車と鉄道との競争が激化するにしたがって、自動車・鉄道両者の運賃料金規制方法を等質化する必要が生じてきた。わが国では最近貨物自動車に対して定額運賃料金制を実施し、ドイツ、アメリカでも同じ規制方法を採用しているが、自動車の定額運賃料金制は、これが違反を防止することに大きな困難が認められている。イギリスの1953年運輸法（1953 Transport Act）は、鉄道運賃規制を寛大な最高運賃料金制に変更して、自動車に対する競争力を強化しようとしているし、フランスでは1946年以後最高賃率と最低賃率との間の適宜な賃率を選択適用する自由を鉄道に与えているが、いずれもその成功か否かはなお明らかでない。

運輸業者が原則として、旅客荷主の全部に適用する目的をもって制定した運賃を一般運賃と称する。運賃の公平性・明りょう性および安定性を維持するためには一般運賃以外の運賃は存在すべきではない。しかし公共の利益のためとかあるいは運輸業者相互間の競争を適切に調整するためとかの目的で、どうしても一般運賃に対する例外を認めざるを得ない場合が起る。たとえば国の経済政策のために特定の貨物の運賃を低く定めるとか、社会政策のために生活必需品の運賃を一般運賃よりも低率にするとか、2運輸業者が競争状態にある場合その一方に低率の例外運賃を認めて競争を可能ならしめるとかいう場合である。これらの運賃を総称して例外運賃といい、国の政策のために定められる例外運賃を政策運賃という。例外運賃の中、ほかの運輸機関との競争または輸送量の調整もしくは利用者の便利をはかる等の理由のために、特定の区間または特定の種類の運輸（旅客または貨物の中の一部特定の種類）に対して定められるものを特定運賃と呼び、特定の荷主との間で一定の条件の下に契約をもって定めるものを特約運賃という。また特約運賃の中、託送貨物の種類や運送距離等に何らの条件を設けず、単に特定の荷主の託送するあらゆる貨物に対して、託送量単位当りの均一賃率のみを特約した場合これを協定運賃（contract rates or agreed rates）と称する。

運賃をその適用の対象によって区別すれば旅客運賃・団体運賃・荷物運賃・貨物運賃等がある。荷物運賃とは旅客列車便で運送される比較的少量の物品の運賃で、貨物列車で運送される