

負担力と称しても、まだ表定運賃制度の具体的基準とはなり得ないので、この説では貨物運賃に関して貨物の運賃負担力が、おのおのの貨物の価格にある程度比例するという基礎を提出している。すなわち価格の高い物品は運賃負担力が高く、価格の安い物品は運賃負担力が低いというのである。旅客の運賃負担力については、まだ具体的な基準が提出されていない。

この説によれば、運送原価説による場合とは対照的(たいしよてき)に各種の運送に対する賃率の差異は多様かつ大幅となる。また負担力説は貨物の運賃負担力が、その価格に正比例することを断定するものでなく、この点において確固たる数字的基礎に立つものでないことに注意を要する。

4 折中説

運送原価説のみによれば各種の運送の間の賃率の差異が少なくなり、原材料等の低価品の輸送が抑制される傾向が生じ、負担力説のみによれば上記の欠陥は除かれるが、ある種の運送原価を他の種の運送が負担することになって、ある場合には利用者相互間の公平を失うことになる。そこで両説を折中的にとり入れて、各種の運送の賃率差別の基礎とすべきであると主張する説である。

鉄道創設以来最近まで約1世紀間、各国の鉄道運賃制度はおおむねこの折中説によって構成されてきた。貨物運賃制度では負担力説に重点が置かれ、運送原価説によってこれを修正するような方法が採られてきた。

最後にこれらの運賃学説は、鉄道の高度の独占を前提として主張されあるいは採用されてきた運賃論であることに注意を要する。現代では自動車の強力な競争によって、鉄道の独占は急激に崩壊しつつあるのであって、これがため鉄道運賃論は根本的に再検討すべき時代に到達している。(工藤和馬)

うんちんかっぶ 運賃割賦 2以上の運輸機関を通じて運送される場合の運賃計算方法には、併算制と通算制とがあるが、各機関ごとに定められている運賃を計算しこれを併算した額を発線で収受し、後で各機関の受取額をそれぞれ取得する併算制の方法が原則となっている。

しかしながら、小荷物運賃や貨物運賃のように、連絡運輸をする各交通機関がそれぞれ同一の賃率を適用している場合、これらの運賃を計算するのに、連絡各機関の営業キロ程を通算し、その通算キロ程に対する運賃を発線で収受する通算制の方法により、後日一定の割賦率にもとづいて各機関の取得額を計算したうえで、これを関係機関に配賦する方法が用いられることがある。この配賦を運賃の割賦という。

国鉄・社線間での運賃割賦の具体的な取扱方法については、連絡運輸清算規則(昭和25・5国鉄総裁達第250号)、三線連絡社相互間清算規則(昭和25・5国鉄総裁達第251号)等によっている。――運賃制度。営業キロ。(高橋与三吉)

うんちんきょうてい 運賃協定 一般に運賃協定とは、運送業者相互間において必要と認める区間の運賃の協定を結ぶことをいう。この場合運送業者の種類のいかなを問わない。ただ協定の前提としては多くの場合運送業者の競争関係が存在する。そして運賃競争を継続するよりも、両者が競争区間の運賃を協定した方が得策と認めた場合に運賃協定が行われるのである。その協定された運賃を協定運賃という。わが国の地方鉄道・軌道に関する運賃協定については特別の規定があり、主務大臣が公益上必要があると認めた場合には、地方鉄道・軌道業者に対して、ほかの陸上運送事業者と運賃の協定をするよう命令することになっている。――運輸協定。(鈴木勘治)

うんちんけいさんキロてい 運賃計算キロ程 運賃計算上

の基礎となるべきキロ程である。均一運賃制度を採用する場合を除き運賃は運送距離に応じて計算される。この運賃計算の基礎となる距離を、メートル法で計算されたものが運賃計算キロ程である。

運賃計算キロ程は実測キロをそのまま使用する場合と、実測キロに割増または短縮したものをを使用する場合とがある。運輸機関が同一である場合はそのキロ程は通算するのが原則であるが、運輸機関が異なる場合は原則として各別に計算することがたてまえである。

運送経路が2途以上あるときは、貨物運送にあつては原則として、最短経路のキロ程をもって運賃計算キロ程としている。キロ程に1km未満の端数が生じたときは最後に1kmに切上げるが、運輸機関が異なる場合には各運輸機関ごとに1km未満の端数を切上げる。(関根昇一)

うんちんけいさんけいろ 運賃計算経路(貨物の) 運賃計算上必要とする運賃計算キロ程の算出に当ってどの線のキロ程によって算出するかという場合の經由経路のことで、原則として発・着駅間の最短経路によって計算することになっている。ただし国鉄ではつぎのような場合には、その貨物を運送するために実際經由する経路によって計算することになっている。

- 1 荷送人が運送経路を指定したとき。
- 2 自動車線を經由し鉄道または航路相互間にまたがり運送するとき。(重森直樹)

うんちんけいさんじゅうりょう 運賃計算重量(貨物の) 運賃の計算に用いられる貨物の重量である。貨物運賃の計算に用いられる重量は国鉄では原則としてその貨物の実重量によっているが、死体・動物等重量の検量の困難な貨物および1個の重量が特定されている標準数量の定めがある貨物にあつては、特定の重量によることになっている。

- 1 標準数量
貨物運送規則第6条の別表に定められている貨物はその標準数量による。
- 2 死体・動物・その他
(1) 死体・遺骨の運賃計算トン数はつぎによる。

大形貨車を使用した場合	15 t
中形貨車を使用した場合	8
小形貨車を使用した場合	
標記トン数6トン以下	2
その他	6

(2) 動物
容器に入れない家畜の運賃計算トン数は、使用貨車の標記トン数からつぎのトン数を控除したトン数による。

小形貨車	3 t
中形貨車	4
大形貨車	8

3 甲種鉄道車両(自己の車輪で運転して運送されるもの)
運賃計算トン数は自重の $\frac{1}{2}$ とし、1 t未満のは数は1 tに切り上げる。

4 軽量貨物
貨物等級表上減トン数の表示がある軽量貨物の運賃計算トン数は、貨物の重量により、その最低は使用貨車の標記トン数から所定の減トン数を控除したトン数による。

5 石炭その他の特定貨物
(1) 石炭・無煙粉炭(昭和28・1公示第28号)
運賃計算トン数は、貨物の重量により、その最低は標記石炭トン数による。