

振替貯金に関する料金 ③ 国有鉄道（国有鉄道に関する国営船舶を含む）における旅客および貨物運賃の基本賃率の3つについて、法律の定めまたは国会の議決を要することとなった（昭和23・4法律第27号財政法第3条の特例に関する法律）。

本法の適用範囲は日本国有鉄道の、鉄道および連絡船における旅客運賃および貨物運賃と、これに関連する運賃料金で、国営自動車事業における自動車運賃には適用されない。国営自動車運賃を除外したことは、その事業の規模からして明らかに国の独占する事業料金とはいえないが、しかも事実問題として民営と同一歩調をとらざるをえないことによるものである。〔関連する運賃及び料金〕とは、旅客運賃および貨物運賃以外の運賃および料金を指すのであって、手小荷物運賃、急行料金、貨物保管料、入場料金等、鉄道運送に関連して定められるものである。

運賃の決定は ① 公正妥当なものであること ② 原価を償うものであること ③ 産業の発達に資すること ④ 賃金および物価の安定に寄与することの4つの原則によることとなっているが、この決定基準は非常に抽象的なものが多く、基準としてはきわめて明瞭を欠いている。以下運賃料金についての規定の概要を述べる。

1 旅客運賃 本法においては旅客運賃を普通旅客運賃と定期旅客運賃に分け、等級は1・2・3等とし、普通旅客運賃を鉄道と航路に分けて法定している。鉄道の普通旅客運賃は3等の賃率を、営業キロ1kmにつき幾らと具体的な金額を規定し、2等、1等については2等は3等の2倍、1等は3等の4倍と規定している。営業キロについては何ら規定していないが、国鉄が営業キロを基礎として設定している営業キロ程を前提としている。実際に旅客から収受する運賃額は、賃率の適用についての細目を定め、国鉄の公示として示されることになっている。しかし航路の普通旅客運賃は別表として絶対額を掲げている。回数券運賃や割引運賃の如きは国鉄に許容されている運賃の軽微な変更によるものであるか、委任規定にもとづき設定した本法以外の運賃として解釈するか問題のあるところであるが、普通旅客運賃の変形とみるべきであると解されている。なお各等間の賃率の比率は、本法では鉄道の普通賃率についてのみ定められているので、航路や定期旅客運賃、急行料金についてはべつの比率によることはさしつかえないとされている。

定期旅客運賃については通勤・通学とも1箇月、3箇月は普通旅客運賃の5割、6箇月は4割に相当する額をこえてはならないと制限している。しかし現在の定期旅客運賃はこの制限よりはるかに低い割引運賃となっている。ここにいう普通旅客運賃とは法定賃率によって計算された運賃を指していることと解されるので、一部電車区間において普通運賃の場合に用いている、営業キロを短縮して計算された運賃は除外されると解される。つぎに普通旅客運賃との比較は、定期旅客が定期券の区間を1日1往復するものとして、1箇月の場合は60回分に対して計算されたものをその対象としている。

2 身体障害者割引 本法に定めてある身体障害者に対する割引規定は、身体障害者福祉法（昭和24法律第283号）の付則によって追加されたもので、政令で定める身体障害者（政令は制定されていないが、実施上さしつかえないように国鉄において定められている）および介護者について、鉄道・航路の普通旅客運賃および定期旅客運賃をそれぞれ半額とすることになっている。運賃の割引は基本賃率による収入状況との見合いにおいて行われるべきもので、一般的には本法はその趣旨にもとづいて経営責任者である国鉄総裁に委せてあるにもかかわらず、ここに特定

の割引規定を掲げていることは、本法の体系上からみて特異な存在であるというべきである。

3 急行料金 特別急行、急行および準急行料金に分けてそれぞれ絶対額を各等級別に別表として法定している。料金差の前提である急行列車については規定していないが、列車の速度および提供する設備の内容等、種々の要素から勘案して決定している国鉄の措置を、容認することを前提とする規定であると解釈できる。別表に掲げる急行料金の等級比率は、普通旅客運賃の等級比率と2等は同じであるが、1等は3等の3倍である。急行料金は特例法でいう基本賃率には含まれないと思われるが、普通旅客運賃と密接な関係にあり、利用者も深い関心を払っているので本法で定めることになったのである。

4 貨物運賃 車扱貨物運賃および小口扱貨物運賃とし、車扱貨物運賃は貨物等級表の等級にしたがい別表の賃率によるとし、別表には現行貨物等級表の等級により普通等級12、特別等級3の計15等級に区分した車扱貨物対キロ賃率が定めてある。貨物等級表は国鉄公示をもって定めている等級表を指して、法律では定めていないので、別表の賃率を変更しなくても、等級表の操作によって運賃の増減が行えるのではないかと考え方もあるが、貨物等級表がきわめて複雑なもので、しかも等級適用上常に細部の変更を必要とする実状であり、これを法律の内容とすることは適当でないと考えられたこと、および将来合理的に等級表を改訂しようとするときは、必ず別表賃率の改訂を必要とすると考えられたので、等級表改訂の場合にその内容が国会審議の対象となる機会があるとされた結果である。したがって細部の等級改正の場合に多少運賃の変更があってもやむをえないし、またそのことを予想しているのもであると解される。

小口扱貨物運賃は小口扱の数量が車扱の1割にも満たないものであるし、車扱賃率と調整がとれた運賃にしなければならぬ性質のものであるから法定の必要はないとし、車扱賃率を参しやくして定めることの規定にとどめている。貨物運賃に関しては同様の事項が航路にも適用される。

5 運賃料金の軽微な変更 本法は以上のように旅客運賃、貨物運賃の基本賃率を法定しているが、鉄道企業のもつ性格からこれに常々若干の変更を必要とする場合が少なくないので、本法においては国鉄の総収入に著しい影響をおよぼさない軽微な変更は、国鉄が自ら行うことができると規定されている。この規定が適用されるものとしては各種の割引が考えられる。軽微な変更は、抽象的には量的なものであっても、質的なものであってもさしつかえないと解されるが、総収入にいちじるしい影響をおよぼす程度については明確なものはない。

6 委任規定 本法に定める運賃料金のほかにも旅客または貨物運送に関連する運賃料金があり、また本法に定める運賃料金でも実際に適用するには細かい定めが必要であるが、これらは些細なものであるとして国鉄に委任されている。しかし鉄道営業法の規定の適用を妨げないこととして、利用者に関係ある両法律の効力について規定している。すなわち鉄道営業法の委任規定である鉄道運輸規程において、12才未満6才以上の小児は大人の半額で運送すべきことを規定しているので、運賃は本法にもとづいて国鉄が定めることができるようになっている。といっても、やはりこの拘束があるからこれに反するような小児運賃を決めることはできない。

また法定以外の運賃料金は、原則として国鉄が定めることになっているが、これらの中でも比較的国民に影響するところが深いとみられる定期旅客運賃、小口扱貨物運賃、手小荷物運賃、