

あって、その分類の数はきわめて少ない。

上述のような運送の種類による差別賃率にもとづく差別運賃を**水平的階梯運賃**という。

2 荷物(貨物を含む、以下同じ)の重量または容積 1回の託送量の大小によって扱種別または等級表上で賃率差別を定めることは、運送の種類による差別の一種として上に述べた。ここでは運送の種類によって一応賃率の差別が設けられることを前提として、それぞれの種類内の差別賃率が、託送荷物の重量または容積といかなる関係に置かれるかを述べる。

荷物の賃率は原則として、のちに述べる距離単位とともに、重量単位に対して定められる。1斤、100斤、1kg、100kg、100lbs、1t等である。しかし各種の荷物の中にはきわめて比重の大きいものから小さいものまでの段階がある。これらを一律に重量単位の賃率で運賃を計算することは、比重の小さい荷物が不当に有利となり、比重の大きな荷物との間に均衡を失うのみならず、鉄道の荷物車の容積利用率と運賃収入との均衡をも失することになる。これを調整するためには、比重の小さい荷物の運賃計算の場合に運賃を割増す方法(わが国鉄の小口扱貨物および小荷物)、最低運賃計算重量を定める方法(アメリカ鉄道の車扱、ドイツ鉄道の小口扱ならびに車扱貨物)がある。またわが国鉄が過去において用いていた方法で、あらかじめ単位容積当り標準重量を定め(たとえば1立方尺10斤、100立方尺1t)、これよりも比重の小さい荷物は、この標準重量をもって換算して運賃を計算することも行われる。しかしこの点ではわが国鉄の車扱貨物はまったく異なる。それはその運賃計算方法が、諸外国鉄道と異なり、原則として積載貨車の標記トン数に相当する運賃を課することになっているために、比重の小さい貨物がかえって運賃計算で不利となる場合が起る。これを調整するために現在のわが国鉄運賃制度では、特定の比重の小さい貨物に対して運賃計算トン数を貨車標記トン数よりも若干低減することを認めた減トン制度を実施している。

つぎに各種の荷物賃率において送託荷物の重量(または容積)が増加するにつれて、単位重量当り賃率を変化せしめるか否かの問題がある。前述した1回の託送量の多少によって、取扱種別を区分しまたは貨物等級表上で、差別賃率の基礎を設ける場合には、託送量の多いものに対しては、その少ないものに対してよりも常に低い賃率が定められる。これは運送原価の構成を賃率に反映せしめたものであるが、この考え方は、同種の賃率構成の範囲内で荷物の重量(または容積)が増加する場合にも妥当とする。したがって多くの荷物の賃率は、同一運送距離の場合には、荷物の重量(または容積)が大きいくほど単位重量当り賃率は低減することとされている。わが国鉄の小荷物、小口扱および宅扱の賃率表をみればこの点は明らかである。車扱貨物については英国およびドイツでは等級表により、アメリカでは車扱最低重量を設けて重量(または容積)の大小による差別賃率の基礎としていることは前に述べたが、フランスでは貨物の種類により、2段階ないし3段階の差別賃率が定められている。わが国鉄の車扱貨物運賃は、貨車標記トン数のみによって運賃を計算することになっているから、車扱貨物の貨車積載量が少なくなれば、トン当りの運賃割合は大幅に増加することになって、結果において同じ傾向となるが、しかし満載できない車扱貨物運賃が不当に割高となると問題がある。これを調整するために、特定の貨物にかぎり満載できない場合に、運賃計算トン数を貨車標記トン数よりも若干低減することを認める重量減トン制度を実施している。貨物の重量(または容積)による差別賃率にもとづく差別運賃もまた水平的階梯(かいてい)運賃である。

3 運送距離 賃率は上述のように運送の種類ごとに旅客は1人当り、荷物は単位重量当りを基準とすると同時に、また一定の距離単位を基準として定められる。距離単位とは、たとえば1kmまたは1マイル等の如きものである。この場合運送距離の長短にかかわらず単位距離当り賃率を常にひとしくするか、または運送距離の長短に応じて単位距離当り賃率を変化せしめるかの問題がある。前者は距離比例運賃であり、後者が**垂直的階梯運賃**である。垂直的階梯運賃は主として運送距離の延長にしたがって単位距離当りの賃率を漸減せしめる遠距離運賃である。普通旅客運賃では、イギリス・フランス・ドイツ・ベルギー等の鉄道は距離比例運賃を採用しているが、わが国鉄は遠距離漸減運賃を採用している。荷物の運賃制では各国ほとんど遠距離漸減運賃を採用している。遠距離漸減運賃の根拠は、鉄道運送は距離が長くなるにしたがって、単位距離当り運送原価が低くなるという原価計算にもとづく理由、およびこの運賃制によって遠距離運送を促進して、国民経済上の利益をはかるとともに、運賃収入の増加をも目的としていることによるものである。

垂直的階梯運賃はほとんど遠距離漸減運賃制であるが、たゞし連では、特定の貨物の不合理な遠距離運送を抑制するために、一定の輸送距離をこえるものに対して逆に**遠距離漸増運賃**を設けている例もある。

垂直的階梯運賃制における賃率の定め方に2種ある。その1は運送距離の一定段階ごとに異なる賃率が定められ、1回の運送における運賃は、その各段階ごとに計算された運賃の合計額とする方法で**累加式階梯運賃**と呼ばれ、わが国鉄の普通旅客運賃がこれに当る。その2は運送距離の異なる段階ごとに、全区間の賃率を変化させる方法で**通算式階梯運賃**と称し、わが国鉄の小荷物賃率および各種の貨物賃率はこの方式に準じて定められている。

運賃計算を単位距離に直接関連させず、一定の距離地帯ごとに運賃を定め、距離地帯の異なるごとに、異なる賃率にもとづく運賃を定めるものを**地帯運賃**という。この場合一地帯内に関するかぎり均一運賃となる。通算式階梯運賃制の賃率の変化をある地帯ごとに変化させて運賃を定めることは、すなわち地帯運賃制を加味したものであって、わが国鉄の小荷物運賃ならびに各種の貨物運賃はこの方法によって定められている。

地帯運賃制よりもさらに距離計算の観念をはなれて、交通路線を任意の区間に分割し、その1区間ごとに均一運賃を定め、2区間以上にまたがる運送に対しては、各区間の運賃の合計額を適用するものを**区間運賃**という。これは市内電車や乗合自動車に多く用いられるものである。(工藤和馬)

**ちんりつのとくいてい 賃率の特定** 運賃の低減を行うにあたっては、規定の運賃からそのつど一定の割合だけ割引する方法と、あらかじめ割引した賃率額を示す方法とがある。後者の方法を賃率の特定という。賃率額を特定した場合には割引額を控除した絶対数を示しているため、距離または重量をこの絶対数に乗じてただちに運賃を算出することができるので、割引率を表示する方法にくらべて運賃計算上簡便である。現在の宅扱・小口扱における特別賃率は、普通賃率から2割を低減した賃率であるので、賃率を特定した例であるが、特定の目的のために特定の品目に対して割引した賃率を特定して、運賃の割引を行うことが少なくない。(関根昇一)