

ソビエトの運賃理論と運賃政策

八 雲 香 俊

目 次

- 一 特殊価格としての運賃
- 二 差等賃率の理論的根拠とその実態
- 三 ソビエト運賃政策の基本原則
- 四 戦前の運賃政策
- 五 戦後の運賃政策

一 特殊価格としてての運賃

ヴォリフソンはその著「交通経済論」において「鉄道賃率はわが国の経済政策の諸課題に応じて国家機関によって決定されるところの、貨物および旅客の運送に対する国家計画価格である」^①と述べている。しかしソビエト社会がまだ社会主義社会の段階に止まっており、そこでは価値測定手段としての貨幣、価格といった経済的範疇がなお存在しているかぎり、計画価格も単に国家機関によって恣意的に決定され得るものではなく、やはり社会主義経済に貫徹される価値法則の作用を十分に認識した上で、それを意識的に利用することによって政策的に決定されるものでなければならぬと考えられる。

もともと運賃は、交通企業の生産物である運送サービスの販売価格といわれているが、この価格の概念は一般的には、具象的な有形財の形態をとる商品生産物に適用される経済的概念である。しかし経済的生産物のなかには、その生産活動の結果が具象的な生産物形態をとらないで、消費者になんらかの無形財的サービス活動を提供するような産業活動の分野が存在する。運輸、通信、倉庫、電力事業などはこの典型的な部門である。だがこれら産業部門の生産物であるサービス活動も、諸他のあらゆる財貨や商品と同様、一定の消費需要を満し得る特殊の使用価値をもった商品であることに変わりはない。マルクスは「剰余価値学説史」のなかでこのサービス労働の特質を次のように規定している―「労働はサービスとして買われるのであって、それは一般に、ほかのあらゆる商品と同じようにその労働が提供する特殊の使用価値の表現以外のなにもでもない。ただしそれは、この労働がサービスを物としてではなく、活動として提供するというかぎりでは、労働の特殊の使用価値の特殊的表现である」^②。

運送サービスがこのような特殊の使用価値をもった商品であるということから、その価格形態も一般商品のそれとは異なり、多くの差等性をもった賃率形態―tariff system―がとられる場合が多い。まえにも述べたように一般商品に対する価格は、生産過程から分離された流通過程において具象的な商品形態をとる生産物に対して定められる価値表現形態であるか、賃率形態をとるサービス活動の場合は、その生産過程と消費過程が不可分に結びついており、この間に流通過程が介在しないという共通の特質をもっている。同時にこのような即時財的生産物は、保管、貯蔵が不可能であり、したがって生産活動の中絶は即時的に消費過程の停止を意味する反面、その生産量の大きさは有効消費量のいかに直接左右されることになる。それ故に、過剰生産は直ちにそれに費やされた生産手段、労働力の浪費を意味する結果とならざるを得ない。たとえば、一定時間帯における電力の過剰生産はそれだけ電気エネルギーの浪費

を意味し、また収容能力に満たない空車走行はそれだけ運輸量の減退、輸送原価の上昇につながることになる。

もう一つの特質としていえることは、無形財産業が提供するサービス活動の利用のされ方がきわめて多種多様であるということである。たとえば貨物列車を運行して運送サービスを提供する場合、同じ列車に各種各様の貨物が積込まれる。それぞれサービスの内容が異なり、コストも異なってくる。運送の距離もまちまちであり、それぞれにサービス活動の内容とコストは異なったものとならざるを得ない。あるいは一本の電話回線が利用される場合にしても、利用者によって通話の時間帯が相違し、通話距離が異なり、通話時分もまちまちで、それぞれに一通話当りのコストも異なってくる。しかもこのような交通サービスに対する需要形態の変動性と多様性を、供給者の側であらかじめ正確に予測することがきわめて困難という特殊事情が介在することも見逃せない。

以上にみたような交通産業の生産物・運送サービスのものも生産的・消費的特質とその需要形態の多様性が、個々の運送サービスに対する運送原価の絶えざる変動と利用単位の多様化をもたらし、このことが賃率形態という特殊の価格形態をとらしめる大きな理由となっているとみることができよう。

デュ・チェルノモルジックは、「ソビエトの鉄道賃率システムの基礎には、当該サービスに対する社会的必要労働量を反映する運送の価値がおかれている」^③といっている。ではこの運送の価値および価値法則が運輸部門の生産物価格にどのように反映されているかが次に問題になるわけであるが、これを明らかにするためには、社会主義社会の下での商品生産の特質ならびに生産と流通の分野における価値法則の役割についての一般的理解から出発しなければならぬと思われる。価値法則はソビエト経済の現段階においては、生産の分野と商品流通の分野とは異なった形をとって現われてくる。価値法則はまず、個人的消費財の流通の分野でその作用を貫徹する。生産手段の共有制を建前

とする社会主義経済の下でも個人的消費財は任意の需要者に販売される商品であり、この商品流通の分野では価値法則がある程度まで調節者の機能を果すことになる。しかし生産財の生産の分野においては価値法則は直接的には作用しない。ただそれは、生産過程で消費された労働力の再生産のために必要とされる消費財の需要を通じて間接的に作用するにすぎない。なぜなら生産財は、社会主義経済の下では任意の需要者に自由に販売される商品ではない。それは、国家によって国有企業の間計画的に配分されるところの一種の公共財とみることができるとは、だが現実に社会主義経済の下でも、価格、原価、利潤、蓄積などの諸指標が価値形態をもって表示され、計算されている以上、生産財についても外見的には価値形態が保持されており、それが企業活動の収支計算と収益性判断、企業間の決済手段あるいは企業の内部統制手段として利用されていることは否めない事実である。

社会主義経済の下でのこのような価値法則の作用の現われ方は、運輸活動の分野にも同じような形で反映されている。すなわち、価値法則の作用との関連でみれば運輸部門の生産物にも二様の形態が見出される。運送サービスの一部は消費財と同じように商品としてすべての市民や諸団体に販売される。旅客輸送はまずこのカテゴリーに入る。なぜならそれは、社会のすべての人々に対して、人間の場所的移動という運送サービスを一定の販売価格の下で無差別的に提供するものであるからである。次には、商品としての消費財の流通のための輸送、私有財貨の輸送、集団農場や各種協同組合が所有する財貨の輸送などもこのカテゴリーに含まれる。これはまえに見たように、この国で生産される消費財の大部分が価値法則の作用を受ける商品として販売されているということから、これらの生産物の流通過程、輸送段階にも価値法則の作用が及ぶことを意味している。かくして商品流通として実現される消費財の価値にはこれら生産物の運送に費された価値が付加されることは当然といえよう。

だがこの種の輸送は、この国の全体としての貨物輸送のなかではごく僅かな部分を占めているに過ぎない。この国で貨物輸送の主要部分を占めているのは、生産財の生産活動のために消費される原材料、燃料、生産財などの大量貨物の輸送である。この意味で運輸部門は、生産手段の生産過程に直接的に参与する基幹産業部門とされているのであるが、その運送対象である生産原料や生産財が商品としての性質をもたないということは、これら生産財の運送サービスも、外見的には価値形態—運賃計算、運送原価など—をとっているものの、本質的には商品としての運送サービスの提供ではないと理解されるべきであろう。なぜなら、これら生産財の運送サービスは希望者には誰れにでも提供されるものではない。それは「販売」されるのではなく、生産財と同じように、国有企業の間計画的に「配分」されるものであるからである。とはいうものの、独立採算制—Kosplaner—を企業管理、経済計算の建前とする社会主義経済の下では、これらの生産財の輸送活動に支出された諸費用も、価値的に正しく計算され、運送価格に反映されねばならないことは生産財生産の場合と同様である。

以上の意味で、全体としての運賃水準や各種の運送サービスに対する差等賃率を計画的に設定する場合にも、前記二様の価値法則の作用を十分に認識し、価値形態による運送費用の正確な計算を前提とした上で、全体としての価値水準と価格水準の合致と、個別サービスにおける価値からの価格の背離の問題が政策的に決定されることになるべきであろう。

もっとも、この国の基幹的な国内交通機関—鉄道、水運、自動車、航空、パイプライン—はすべて国有であり、全体として統一的な交通体系を形成している。しかしこのなかで主導的役割を果たしているのは鉄道運輸であって、その輸送規模は、一九七七年度で五兆七九〇〇億トンキロに達するこの国の総貨物の中で六〇%を占めている。④したがっ

て運輸部門における単位給付当りの平均的な社会的必要労働量は、鉄道輸送の労働量消費水準によって基本的には規定されることになる。いいかえれば、他の交通機関の運賃水準を決定する場合にも、当該交通機関の運送費用のほか、平均的な必要労働量を反映する価値形態としての鉄道貨率水準が考慮に入れられなければならないことを意味することになる。

このようにソビエトの運賃水準は、基本的には、当該運送サービス活動に支出された社会的労働量を基礎として決定されることになっているが、実際問題として、この必要労働量の大部分を価値的に反映するものは運送の原価である。そして運送の価値に含められるもう一つの要素である利潤や蓄積の大きさは、原価要素に比べればかなり可変的なものと見られている。しかし可変的とはいっても政府機関で恣意的に決定され得るものではなく、運賃水準全体としての価値と価格の合致という価値法則を踏えた上で、個別貨率の設定に利潤部分の偏差をどう織り込むかという分配政策上の問題となるわけであるが、だがこの場合にも原則的には個別貨率水準が原価以下であってはならないことはいうまでもない。ただ運輸部門全体あるいは運輸各部門の蓄積率の大きさは、「社会主義経済の拡大再生産過程における産業各部門の均衡的發展法則と各部門間の計画的連関性を正しく反映する」^⑤ものでなければならぬとされている。

注

① Волысон Л.Я. Экономика транспорта. 1941, с. 614.

② マルクス、長洲一二訳「剰余価値学説史」国民文庫社版 第一冊二四三—二四四頁

- ③ Черномордик Д. И. Железнодорожные грузовые тарифы СССР. 1953, с. 13.
- ④ Народное хозяйство СССР за 60 лет. 1977, с. 389.
- ⑤ Черномордик Д. И. Железнодорожные грузовые тарифы СССР. 1953, с. 18.

二 差等賃率の理論的根拠とその実態

1 差等賃率の理論的根拠

交通企業が提供する運送サービスという特殊な生産物の価格形態とされる運賃には、一般商品の場合に通例とされる一物一価の価格形態とは異なって幾多の多様性と差等性が看取される。同一重量、同一距離の運送サービスであっても、貨物種別によってあるいは旅客の種類によって、一トンキロ当り、一人キロ当りの運賃率に差異がみられる。たとえば、石炭と繊維製品とでは一トンキロ当りの運送賃率は同一ではない。また普通旅客と定期旅客、一般旅客と学生などの旅客賃率にも差等性が設けられている。

交通機関の場合にこのような差等賃率が可能とされる理由は、一般的には、運送サービスという商品が生産と消費の同時性を特質とする即時財であるということに起因していると思われることができる。すなわち一般商品の場合には、その生産および販売の段階では、当該商品の購買者、消費者が何びとであるか、会社重役であるか学生であるかは予測できない。したがってここでは、その商品を何びとが購入しようとするか、同一価格という一物一価の法則が貫徹されることになる。ところが運送サービスという商品を購入、消費して移動目的を実現するためには、当該サービスの購入

者、消費者自身―旅客・貨物―が運送サービスの生産過程、すなわち運送現場に姿を現わさざるを得ない。ここに運送サービスの供給者がその消費者と直接相対することによって消費者の支払能力、負担力を勘案して価格を決めるという対人的、対物的な差別価格が可能とされる一般的論拠が見出されるのである。

次に問題となるのは、輸送単位当りの運送コストが運送サービスの消費条件のいかんによって大きく左右されるという点である。いうまでもなく、運送価格の基礎となるものは一般商品価格の場合と同様、当該運送活動を実現するために消費された運送手段および運送労働の価値、すなわち運送費用である。ただこの場合、前述のように運送サービスの消費過程がその運送過程と不可分に結びついているという特殊条件の下では、生産された運送サービスの消費のされ方いかんによって運送単位当りの運送コスト・輸送原価にかなりの変動が生じることが避けられない。具体的には、輸送能力の利用度のいかん、運送対象の種類のかん、さらには輸送距離の長短などによって同一重量の貨物でも輸送原価は大きく相違することになる。

第一の輸送能力の利用度の問題は、鉄道業にしろ海運業にしろ、あるいはバスや航空事業にしても、交通産業は一般に設備産業であり多額の固定投資を必要とする。したがって設備能力の利用度いかんは輸送単位当りの運送コストに直接影響することになる。さらにこのことは、交通企業の生産物がストックのきかない即時財であるということによっていっそう増幅される。たとえば、定期航空機が満席で飛ぶ場合と搭乗率五〇%の場合とでは乗客一人当りの運送コストには二倍の開きが出てくるし、国鉄の地方閑散線の人キロ当りの輸送原価は新幹線のそれよりはるかに高い。また輸送能力に余裕がある線区での輸送需要の増加は直接的に収益性の向上につながるが、輸送能力が限界にきている線区で輸送需要の増大に対処するためには多額の追加投資を必要とし、輸送原価の急激な上昇を伴うことにな

る。この意味で全体として均等に適用される運送賃率の設定には個別原価主義は通用しないし、このような点に輸送原価と運賃との間に差等性が生じてくる原因の一つが見出される。

第二の運送対象の種類による賃率の差等性の問題は、理論的には主として貨物輸送の場合に問題となる差等賃率であるが、旅客の場合にも、一等運賃と二等運賃、普通運賃と定期運賃、一般運賃と学生、団体割引運賃などの対人的な差等賃率が現実に適用されている。貨物の場合には輸送貨物の種類、すなわちその重量、容積、形状のいかんによってトンキロ当りの輸送原価が異なり、したがって貨物種別の差等賃率がとられることになる。まず各種の貨物は、単位重量と容積と形状との関係で運搬具(貨車、船舶、トラックなど)の利用効率にかなりの差異を生ぜしめる。また貨物の種類によって発着設備や荷役作業などにかかる費用も同一ではない。たとえば鉄道輸送をとってみても、石炭は大型無蓋車が運べるが、穀物は有蓋車でなければならず、生鮮食料品は冷凍車、石油製品にはタンク車が必要になる。それぞれ運搬具にかかる費用は異ならざるを得ない。また貨物によって貨車の積載効率にも変化が見られる。たとえば一七トン車に石炭なら一七トン積めるがコークスだと一五トンしか積めない。機械類だと三トンから八トン、重量の割に容積の大きい綿などは三トンぐらいいしか積めないことになる。したがって貨物によってトンキロ当りの貨車利用コストにかなりの変化が生じ、このことが貨物種別の差等賃率を必要とする最大の理由となっている。

第三の輸送距離による賃率の差等性が問題とされる論拠は次の点にある。もともと運送費用は厳密に分析すれば、輸送対象を運送するための運送手段の走行にかかる費用と、列車や船舶、航空機などの発着、荷役などに伴うターミナル費用に分別される。前者の運送機関の走行に伴って発生する費用は運送距離に比例して増大する比例費であるが、後者のターミナル費用は運送距離のいかんにかかわらず発生する固定費である。したがって後者は当該貨物

の全輸送距離に配賦されることになり、輸送距離が長くなればなるほど一トンキロ当りのターミナル費用の負担分は小さくなり、それだけトンキロ当りの輸送原価は低減されることになる。ここに短距離輸送に高く、長距離輸送に安いという運送賃率の差等性が生じてくる理由がある。

以上の点からわれわれは、運送賃率にみられる差等性の一つの理論的根拠を見出すことができる。すなわち一般の商品生産物の場合は、一定期間内に同一企業で生産された同一生産物の原価はほぼ同一であって、生産原価の大きさがその販売、消費形態のいかんによって左右されることはない。しかるに運輸部門の生産物の場合は、同一の運送過程で生産された運送サービスが、その消費形態のいかんによって輸送原価の水準にかなりの変化を生ぜしめるのであって、このような運送サービスの消費形態の多様性と原価の可変性とが、販売価格に幾多の差等性をもつ賃率形態をとらしめることになると見ることができよう。

なお現実のソビエトの賃率制度にみられる旅客あるいは貨物種別による差等賃率には、以上のような経済的理由による差等性だけでは説明できない政策的要素がかなり加味されていることも否定できない。もちろん計画価格の変形としての運送賃率の決定に際しては、交通企業の経営費用をカバーするという基本原則はあくまで貫徹されねばならないが、反面、運輸部門の活動が国民経済や社会生活のほとんどあらゆる分野と密接に結びついており、運賃水準のいかんが一国の社会経済活動に大きな影響を及ぼしているということから、客貨の各種賃率水準の決定に当っては計画経済の運営主体としての国家の経済政策的あるいは社会政策的配慮が多分に加えられ、これがまた賃率差等をもたらす大きな原因の一つとなっていることも事実である。この点については後述の運賃政策の項でさらに説明を加えることにする。

表 1 貨物種別の賃率差の例 (輸送距離 900km 地帯)

貨 物 品 目	賃率 (10トンキロ当 カペーク)	貨 物 品 目	賃率 (10トンキロ当 カペーク)
コークス	2.62	穀物	3.53
砂利	2.67	板 ガ ラ	4.09
延鋼材	2.91	原綿	5.36
木	3.26	軽油	5.63

Хануков Е. Д. «Экономика железнодорожного транспорта». 1971, с. 324.

2 ソ連鉄道における差等賃率の実態

ソ連鉄道の貨物賃率にみられる差等性は、主として運送コストの相違という観点から、貨物種別にもとづく差等賃率と輸送距離にもとづく差等賃率の二形態に分別できる。

貨物種別による差等賃率

現行の貨物賃率制度にみられる貨物種別による賃率の開きの具体例をあげれば表1のようになっている。この表によると同じ一〇トンキロ当りの運賃率が、コークスと穀物では六〇%、コークスと原綿とでは約二倍の開きがみられる。

このように貨物の種類によって賃率に差等性が生じる理由として次の二点があげられるよう。

第一点は貨物によって貨車の積載効率が異なることである。このことは前項でも述べたようにトンキロ当りの貨車の運行コストに大きく影響することになる。一七トン車にコークスを積めば一五トン積めるが、原綿だと一トトン、製綿だと三トンしか積めない。コークスと製綿では貨車の利用コストの面で五倍の開きが生じるし、一七トン車に乗用車二台しか積めないとすれば、五トン内外の貨物で一車分の費用を負担しなければならぬことになる。このようにそれぞれの貨物の重量と容積と形状の関係で貨車の利用効率が異なることが、貨物別に賃率差を設定する有力な根拠となっている。

表 2 貨物別にみた運行賃率と発着賃率の差等性

品目	賃率額 (10トンキロ当り)		品目	賃率額 (10トンキロ当り)	
	発着賃率 (カペーク)	運行賃率 (カペーク)		発着賃率 (カペーク)	運行賃率 (カペーク)
コークス	476.0	2.094	穀物	733.1	2.714
甜菜	491.0	2.007	家畜	2726.9	6.489
くず鉄	508.5	2.373	原綿	2185.2	5.116
セメント	570.0	2.200	ガソリン、軽油	1186.0	4.313
洗鉄、鋼鉄	450.0	2.100	リグロイン		

出典：Мулюкин Ф.П. «Экономика железнодорожного транспорта». 1970, с. 325.

第二点は、鉄道貨物の運送費用のいま一つの構成要素となっているターミナル・コスト、すなわち発駅および着駅での列車の組成、解体の費用、途中駅での解結費用、荷役関係費用などが貨物の種類によってかなり大きく相違していることである。ソ連鉄道の貨物賃率には運行費用と発着費用とを別建てで徴収する「二段階賃率制」^①が一部の貨物に採用されているが、これらの貨物の運行費賃率と発着賃率を対比してみると表2のようになっている。この表からいえることは、発着費用の面からみた賃率差等では、コークス、甜菜、屑鉄など機械荷役による集結列車扱いが通例とされている大量貨物の場合が最も低く、穀物などは中位、タンク車荷役を必要とするガソリンや軽油などはかなり高率となっている。特に積卸しに手数のかかる家畜類はコークスの発着賃率の五倍以上となっている。一方、貨車の積載効率に左右される運行賃率では、コークス、甜菜、鉄鋼類などの大量バラ積貨物が低賃率で、穀物はやや高く、ガソリン、軽油類、原綿、家畜などはかなり割高となっている。

輸送距離による差等賃率

一般的にいつて貨物の運送に要する費用は輸送距離の増大に伴って増加するが、単位当りのコスト、すなわちトンキロ当りの輸送原価は輸送距離の増大に伴って低下する。このことは一般生産物の場合の大量生産・原価逡減に合致する経

済法則といえよう。運送費用は前述のように、変動費としての運行費用と固定費としての発着費用に分別できるが、輸送距離が伸びるに当たってトンキロ当りの発着費用の配賦分は低減する。したがって鉄道や海運のような発着費用が大きい交通機関の場合には、三〇キロや五〇キロといった短距離輸送のトンキロ当り運賃はきわめて高額なものとならざるを得ない。逆にトラックなどのように発着費用が小さい交通機関の場合には運送費用のほとんどが比例費とみられるので、輸送距離が五〇〇キロ、八〇〇キロと長大化するとその運賃額は鉄道などに比べかなり割高なものとなる。

ソ連の鉄道賃率にみられる距離別差等の具体例を穀物賃率についてみれば表3のようになっている。この表によつてみると、運行賃率は一〇トンキロ当り二・七一カペークで五〇キロの場合も一八〇〇キロの場合も変化しない。だが発着賃率の方は五〇キロまでの場合は一〇トンキロ当で一四・六カペークかかり、総運送賃率一七・三カペークの八五％が発着費用ということになる。ソ連鉄道の穀物の平均輸送距離は九〇〇キロとなっているが、この輸送距離の場合の運送賃率に占める発着賃率の割合は二三％、輸送距離が一八〇〇キロになるとこれが一三％に低下することになる。したがって五〇キロまでの賃率水準を一〇〇とした場合、輸送距離の増加に伴なう運賃率の低下係数は、一五〇キロの地帯で四三・九％と二分の一以下に低減、輸送距離九〇〇キロでは二〇・三％にまで低減されることとなるが、それ以上の距離では低減率の幅はきわめて僅小となっている点は注目されてよい。

なおソ連鉄道では右のような輸送原価の低減にもとづく距離別の差等賃率と並んで、遠距離通減賃率を悪用する不合理な長距離輸送を排除する目的で、一定距離以上の輸送に対しては通減賃率を適用しない、あるいは逆に通増賃率を適用するなどの政策的な距離別差等賃率が実際に行われている。このような政策的な距離別差等賃率には次の四方式^②

表 3 穀物の距離別遞減賃率 (10トンキロ当りカベーク)

輸送距離 (キロ)	発着賃率	運行賃率	運送賃率	低減係数	距離地帯 別低減率
50キロまで	14.60	2.71	17.31	100.0	100.0
150 "	4.89	2.71	7.60	0.439	0.439
300 "	2.53	2.71	5.24	0.303	0.690
450 "	1.69	2.71	4.40	0.254	0.839
600 "	1.25	2.71	3.96	0.229	0.900
750 "	0.94	2.71	3.65	0.211	0.922
900 "	0.81	2.71	3.52	0.203	0.966
1050 "	0.71	2.71	3.42	0.196	0.971
1200 "	0.62	2.71	3.33	0.192	0.974
1350 "	0.55	2.71	3.26	0.188	0.979
1500 "	0.50	2.71	3.21	0.185	0.984
1650 "	0.44	2.71	3.15	0.182	0.988
1800 "	0.41	2.71	3.12	0.180	0.990

出典：Хануков Е. Д. «Экономика железнодорожного транспорта» 1971, с. 326.

表 4 貨物別、距離別の遞減・遞増賃率の例

(10トンキロ当りカベーク)

輸送距離 (キロ)	石 炭	各種鉍石	馬 鈴 薯	化学肥料	小麦粉	酒 精 類
50	10.80	10.46	15.00	14.00	17.00	21.00
75	8.00	7.45	10.16	10.08	12.24	15.74
150	5.20	4.45	5.33	6.16	7.48	10.50
250	4.08	3.24	3.78	4.59	5.38	8.40
500	3.24	2.34	2.62	3.42	4.15	6.83
700	3.08	2.08	2.05	3.15	3.74	6.38
900	3.00	2.36	2.39	3.01	3.74	6.13
1500	2.62	2.75	2.88	2.80	3.74	6.04
2200	2.62	3.30	3.50	2.80	3.74	6.04
3000	3.22	3.61	4.15	2.80	3.74	6.04

出典：Ивлиев И. В. «Финансы и финансирование железнодорожного транспорта» 1970, с. 171.

がある。

第一方式は、原価主義による遠距離遞減賃率がそのまま適用される賃率形態で、機械、設備類や一般小口貨物の賃率に適用されている。

第二方式は、ある一定の輸送距離までは遞減賃率が適用されるが、この輸送距離をこえると据置賃率となる運賃形態で、日用生活物資や化学肥料、化学製品などに適用されている(表4参照)。

第三方式は、ある一定の輸送距離(正常輸送距離)までは遞減賃率が適用されるが、これを超える長距離輸送には制限的な意味で遠距離遞増賃率を適用するというソビエト独特の賃率形態である。この方式は主要大量貨物—石炭、鉄鉱石、木材、鉄鋼類、セメント・石材などに適用されるが、遞減賃率がとられる正常輸送距離は貨物によってまちまちで、例えば石炭では二二〇〇キロ、鉄鉱石は九〇〇キロ、石灰石、馬鈴薯などは七〇〇キロとなっている(表4参照)。

第四方式は、全輸送距離にわたって同一賃率が適用される賃率形態で、鉄道の自家用貨物および機関車、客貨車など自走車輛の運送に適用される例外形態とみることができる。

注

① Хануков Е. Д. Экономика железнодорожного транспорта. 1971, с. 324

② Мулюкин Ф. П. Экономика железнодорожного транспорта. 1970, с. 327.

三 運賃政策の基本原則

ソ連における最近の価格政策の基本的方向として一般的にいえることは、運送賃率を含めて各種の生産物の価格をできるだけ価値水準に近づけるという政策姿勢が目立っていることである。一九六〇年の第二十二回党大会綱領はこのような価格政策の基本指針を次のように指摘している―「価格は可能なかぎり社会的必要労働の消費を正しく反映するものでなければならない。またそれは、生産および流通上の諸費用を補てんし、正常な状態で活動している企業に一定の利潤を保障するものでなければならない」^①。しかし他方では、このような価値法則の再認識と並んでこの国の価格政策には―「国民経済的利益の観点からする価値からの価格の偏差―価値以上あるいは価値以下―が政策的に容認される場合も生じ得る。だが重要な点は、このような社会的必要労働の水準からの価格（賃率）の偏差は経済的に基礎づけられたものでなければならないということである。もし価値からの偏差の経済的理由が認められない場合は、価格の設定はその価値水準に従うべきである」^②という政策重視の姿勢がみられることも否定できない。

もっとも、このようなソ連における価格政策の基本的な考え方も具体的な運賃政策に現われた面では、社会主義経済のそれぞれの発展段階の特殊事情に応じてかなりジグザグな変遷を経て現在にいたっているのであるが、これらの各時期を通じて共通的に看取される運賃政策の基本原則ともいえるべきものを要約してみると、次の諸点が指摘できよう。

- (1) 営業収支の均衡確保

一九二一年四月の第一〇回党大会において戦時共産主義から新経済政策期への移行が宣言され、翌一九二二年一月から鉄道に独立採算制—Kosbarcher^③が施行されて以来、営業収支の均衡確保が運賃水準決定の基本的要請となったことはいうまでもない。すなわち運賃収入は、鉄道の営業費、減価償却費、さらにできれば拡大投資のための収入源泉を確保し得るものでなければならぬとされた。もっともこのことは、すべての貨物賃率がその輸送原価を上回るものでなければならぬということの意味するわけではなく、国の経済政策の必要上ある種の輸送に対して輸送原価を下回る例外賃率を設定することもあり得るが、それだけ他の貨物に対する賃率を原価以上に引上げることによって全体として鉄道収支の均衡をはかり得るような賃率水準を設定することが運賃政策の基本原則となっている。なお特定の貨物に対する運送賃率がその輸送原価を割るような場合でも、その限度は直接費の水準を下回らないことが原則とされていることは注目されてよい（第四項参照）。

(2) 産業立地政策への配慮

ソビエトの運賃政策には、この国の経済発展のそれぞれの時期における産業立地政策への配慮がかなり大きな役割を果していることも否定できない。いうまでもなく計画経済の下での産業立地の基本原則は、一国の自然資源、天然資源を最も合理的に利用して各地域の総合的、均衡的發展をはかることであるが、しかし社会主義建設の初期の段階（大体戦前の第二次五カ年計画ごろまで）においては、このような産業立地の理想目標の達成よりも基礎工業生産力の急速な拡大、発展に経済政策の重点がおかれたため、既存の主要工業地帯への生産力集中政策がとられてきた。そしてこのような工業力集中化政策の実現を促進するために、遠隔地からの原材料や燃料の輸送に対しては極度の遠距離通減賃率政策が採用され、また特定地域内の石炭、鉄鉱石などの基礎工業用物資の長距離集結輸送に対してもきわ

めて低廉な例外貨率が設定されて主要工業地帯の重点的な生産力拡大に大きく貢献したのである。だが戦後は、東部諸地方（シベリア、中央アジアなど）の開発などとも関連してこの国の産業立地政策の基調が工業生産力の集中主義から本来の意味での合理的産業立地政策に転換し、原料資源地帯における工業育成、各地方の均衡的な産業発展政策に移ったため、運賃政策も標準的な中距離運賃を引下げて遠距離運賃増率を設けるなど、この国の運賃政策には各時期における産業立地政策への配慮が強く反映されているとみることができる。

(3) 物価および分配調整への配慮

運賃は一般商品の価格構成においてかなり大きな比重を占めている。あらゆる生産物はその生産および流通の段階において運送の価値が付加されないものはほとんどない。特に重量、容積の大きい原材料および燃料貨物などはその価格中に占める運送費の割合はきわめて大きなものとなる。たとえば西部シベリアのクスバス炭の平均輸送距離は一四九〇キロであるが、その消費地での炭価に占める運送費の割合は三三・五％と算定されている。^④平均輸送距離の長い鉄鋼類や木材などについても同様なことがいえる。このように基礎物資の価格が運送価値の付加によってきわめて割高になるということは、この国の生産財優先の拡大再生産政策を推進していく上で大きな障害となることはいうまでもない。そこでソ連では生産財の低価格体系を維持するため、基礎工業部門の原材料および製品価格を異常に高騰せしめるような輸送に対しては輸送原価に近い、あるいはそれを下回る低貨率を適用することによって、運賃にかなり大きな価格調整的機能を持たせていることができる、このように貨物別、輸送ケース別に原価との貨率差を設けることからたらされる運賃の価格調整的機能は、同時に、部門間、企業間、あるいは個人間の分配調整的機能をも果すことになる。特に通勤者、学生などに対する低廉な定期旅客貨率などは明らかに勤労者の生活保障という

分配政策的配慮が加味されているとみることができよう。

(4) 輸送調整および運送手段利用の合理化

計画経済の下では自由経済と異なり、各産業部門への生産諸力の計画的配分が原則となるが、その際運輸部門への生産手段、労働力の配分を最小限度に押えることに大きな努力が払われることになる。なぜなら運送活動は、経済活動や社会生活に不可欠な産業活動ではあるが、しかしこの部門の活動は無形財としての運送サービスの提供であり、物質的富の創出に直接関与する生産活動ではない。したがって運輸部門での資材、労働力の消費を節減できればそれだけ一般有形財の生産拡大につながることになるからである。ここにソ連の運輸部門において輸送調整と輸送合理化の問題が大きく取り上げられる理由があり、各種の賃率水準の決定に際してもこの点への配慮が当然大きな意味をもってくることになる。この故に政府は各種の賃率操作を通じて、国民経済的に最も必要とされる合理的な輸送を奨励し、反面、不合理な交錯輸送、不必要な遠距離輸送などを抑制すると共に、鉄道、水運、自動車、航空などの各種交通機関の間の輸送調整をはかる手段としても運賃政策が利用されることになる。たとえば、可航期における水路平行線の鉄道賃率の引上げ、国際航空運賃の二分の一以下という国内航空運賃、あるいは五〇キロ、一〇〇キロの短距離貨物にコスト以上の賃率差を設けている鉄道賃率などは、負担過重の鉄道から水運、航空、自動車への貨客の転移を狙った輸送調整政策の一端を示すものといえよう。

注

① Материалы XXII сессии КПСС. 1961. с. 387.

- ② Шафиркин Б. И. Основные проблемы экономики железнодорожного транспорта. 1973, с. 131.
- ③ Вольфон Д. Я. Экономика транспорта. 1941, с. 137, 139.
- ④ «Железнодорожный транспорт» 1977, No. 4, с. 86.

四 戦前の運賃政策

一九一七年の十月革命とそれに続く国内戦時代のソビエトの鉄道は、革命による社会的、経済的混乱と内戦による破壊によって極度の荒廃状態を呈していた。このような事態のなかでも最小限度に必要な軍事輸送と食糧、燃料などの輸送は絶対的要請として何とか確保されねばならなかったが、一般貨物の輸送は極端に制限されて鉄道収入は皆無に近く、このため鉄道経費の大部分は国家予算で賄われるという状態であった。そしてついに一九二一年一月から貨物輸送の無料制が実施されるにいたったのである。この世界の鉄道史上にも前例のない貨物無賃輸送制度も、別に特別の理論的根拠があったわけではなく、当時の貨物輸送の大部分が国家管理の食糧や燃料、資材などで占められ、また貨幣制度の混乱と物資不足から異常なインフレに見舞われていたという特殊事情の下での不可避的な結果であったと見ることが出来る。

一九二一年四月、戦時共産主義から新経済政策（ネェプ）への移行が宣言されるとともに、独立採算制が国营企業の経営原則となり、無料輸送制は実施後わずか七カ月で終止符が打たれ、一九二一年八月から鉄道の運賃支払制度が復活されている。貨物賃率もほぼ革命前の賃率体系に近い複雑な賃率制度の復活をみたが、ただこの新経済政策期の

基本課題が、国民経済の急速な復興と社会主義的セクター（国家管理の社会化企業）の拡大、強化に置かれていたことから、この時期における運賃政策の基本的方向も幾多の差別賃率や例外賃率を通じて、社会主義的ファクターの育成、強化と、私的、資本主義的ファクターの制限を促進することにあつたことはいうまでもない。このため国有企業や協同組合所有の貨物輸送に対しては一般賃率の引下げとならんで多くの例外割引賃率が適用され、私的な中小企業の輸送貨物に対してはきわめて割高な一般貨物賃率が適用された。たとえば、一九二六年の貨物賃率の平均水準が一トンキロ当り一・五〇カペークであつたのに対し、基礎工業物資の石炭は〇・七八カペーク、鉄鉱石〇・六一カペーク、鉄鋼類〇・八五カペークと平均水準をかなり下回つていた。他方、織物一〇・五カペーク、砂糖五・五カペークなど、消費物資には極端に高い等級賃率が適用されている。^③

この結果、石炭や鉄鋼類、木材などの基礎物資の運賃収入は直接費をもカバーできない低水準にまで引下げられていたが、軽工業製品その他の消費物資輸送の高賃率のお蔭で鉄道収支は一九二四年から黒字経営に転じている。表5によつて新経済政策末期、一九二七年度の鉄道収支の内容をみれば、基礎工業用貨物や燃料輸送などの赤字を消費貨物その他の黒字でカバーしていることが明瞭に看取される。

こうして、ほゞ一九二七ごろに復興期を脱したソ連経済は、一九二八年から重工業の拡大、発展を基本課題とする五カ年計画期に入ったのであるが、運賃政策も経済情勢の変化に対応して大きな転換を迫られることになる。一九三〇年二月のソ連人民委員会議決定「第一次五カ年計画における鉄道ならびに水運賃率の改正に関する指令」^⑤では、新情勢の下での運賃改正の基本指針として次の諸点を指示している。

(1) 平均賃率水準は一九二七年の水準を維持すべきであるが、個別貨物の基本賃率は原則として直接費を下回わる

表 5 1927 年度の鉄道収支

(単位 100 万ルーブル)

輸 送 費 目	収 入	経 費	損 失	利 益
1. 貨物輸送	1,021	946	—	75
(イ)重工業貨物	184	263	79	—
うち石炭	85	131	46	—
木材	72	93	21	—
(ロ)軽工業貨物	180	79	—	101
(ハ)その他貨物	319	272	—	47
2. 旅客輸送	296	371	75	—

出典：Черномордик Д. И. «Железнодорожные грузовые тарифы СССР». 1953, с. 103.

ものであつてはならない。

(2) 運送費用には直接費だけでなく償却費および拡大投資のための蓄積分を含めるべきであるが、若干の低価格貨物および国民経済上、国防上特に重要な意義をもつ貨物の輸送原価には蓄積分を含めなくてもよい。

(3) 特別例外貨率や割引貨率は、国民経済上あるいは政治目的上特に重要なもの、あるいは個々の経済地方の特殊事情から特に必要とされるものにかぎりこれを認める。

かくして一九三一年一月から新貨率制度の実施をみたわけであるが、この貨率改正にみられる特徴として第一にいえることは、一般貨物の等級貨率にかなり大きな貨率差がつけられたことである。すなわち、一般貨物二等級には各等級ごとに一〇%の貨率較差も設け、一等級貨物(織物、雑貨、酒類、菓子類、衣料など)のトンキロ当り基本貨率一五・九八カペークと二等級貨物(麻袋、ボロ屑など)の三・一六カペークとの間には約五倍の開きがつけられていた。第二には、基礎工業生産力の急速な拡大、発展という経済政策課題を推進するために必要な工業用原材料貨物や燃料などの輸送に対して全国で一四〇種にもぼる例外割引貨率が適用されたことである。割引率はそれぞれの区間、貨物によって一様ではないが、たとえば、西シベリアのク

ズバス炭のウラル向け集結輸送に五〇%、ウクライナのドンバス炭のモスクワ向け輸送に四五%、モスクワ近郊炭のモスクワ市内向け輸送には五五%の大幅な割引貨率が適用されている。^⑦ 第三には大幅な遠距離通減貨率が採用されたことである。この一九三一年の改正貨率では原価主義による遠距離通減率がほとんど無修正で採用されており、この点の後掲の表でみられるような一九三九年貨率が遠距離通増主義を打ち出しているのとは正に対照的である。だが當時、このような通減貨率がとられたことが、欧露の既存工業地帯と新しく開発されはじめた遠隔地方（シベリア、中央アジア）との経済的交流を強める上でかなりの成果をあげたことは否定できない。

右にみたような一九三一年の貨率改正の結果、石炭、鉄鉱石、鉄鋼類、建設資材、木材などの基礎工業用物資の大量、長距離輸送がきわめて割安となり、このため一九三六年には鉄道の総貨物に占める前記主要貨物の割合が一九三一年の四八・四%から六四・七%^⑧にまで激増している。このことは工業化の進展と遠隔地域の開発という経済政策の面では大きなプラスとなったが、鉄道経営の面では原価主義の原則が大きく崩れ、貨物輸送の収益性は減退せざるを得なかった。たとえば、一九三八年度には貨物輸送一トンキロ当りの輸送原価二・二五カペークに対し、平均収入率は二・〇一カペークにすぎず、貨物輸送一トンキロ当り〇・二四カペークの欠損を出し、旅客輸送の黒字でようやく鉄道收支の均衡が保たれているという状況であった（一八七ページ参照）。

『第三次五カ年計画（一九三八—四〇年）』に入るとともに、第二次大戦の切迫とも関連してこの国の産業政策の重点が集中化から分散化政策に移り、また独立採算制の強化と蓄積拡大の基本方向が打ち出されるに伴って、貨物貨率体系の全面的再検討が日程に上ってきた。一九三九年四月から実施をみた鉄道貨物貨率の改正では、貨率水準を全体として四六%引上げ^⑩ 鉄道経営の収益性を確保するとともに、貨率体系全般ならびに個別例外貨率の根本的な見直しを通

表 6 1939年の運賃改正による貨物賃率の変化

貨物品目	50キロまでの基本賃率 (1トンキロ当りカベーク)		基本賃率に対する%			
			1931年		1939年	
	1931年	1939年	1000キロ	3000キロ	1000キロ	3000キロ
石炭	4.10	4.40	33.7	28.8	36.3	39.3
鉄鉱石	2.54	3.00	53.5	52.0	64.0	77.0
建設材料	3.88	4.20	41.6	39.7	62.3	83.8
穀物	3.82	6.00	51.3	44.0	68.2	68.2
織物	17.40	30.00	77.2	52.9	80.1	67.0

出典：Данилов «Экономика транспорта», 1957, с. 607.

ソビエトの運賃理論と運賃政策（八雲）

じて不合理な遠距離輸送や交錯輸送を排除するための各種の措置がとられている。この一九三九年の賃率改正の最大の特徴は遠距離通減賃率の大幅な修正である。すなわち当該貨物にとって適正と認められる輸送距離までの運送には通減賃率が適用されるが適正距離をこえる運送に対しては逆に通増賃率が適用されることになった。このような遠距離通増という貨物賃率は、世界でも例をみないソビエト独特の賃率形態であるが、この通増賃率の実態を従来の賃率と対比してみると表6のようになる。この表によると基本賃率の引上率は、石炭、鉄鉱石、建設資材などの基礎物資に低く、穀物、織物などの消費物資に高いというソビエト運賃政策の基本姿勢には変化がみられないが、長距離輸送では、三一年賃率が石炭の場合五〇キロ賃率に対して一〇〇〇キロで三八・七%、三〇〇〇キロでは二八・八%と低減されているのに対し、三九年賃率では三〇〇〇キロの場合に三九・三%と一〇〇〇キロの場合よりむしろ割高になっている。

このように一九三九年度の運賃改正では、一般賃率水準が大幅に引上げられたことと、遠距離通増賃率が実施されたことよって鉄道の収益性はかなり改善され、左掲の財政收支比較にみられるように、一九三九年度の鉄道純収入は前年度に比べて四倍以上の増収となっている。

一九三八—一九三九年度の鉄道収支の比較^①
 (単位百万ルーブル)

	一九三八年度	一九三九年度
営業総収入	一一、五四四・五	一六、〇四一・〇
貨物収入	七、四四五・八	一一、三九五・四
旅客収入	三、五〇九・八	三、九七八・六
営業経費	一〇、七一一・一	一二、〇九三・三
純収入	八三三・四	三、九四七・七

注

- ① Данилов С.К. Экономика транспорта. 1957, с. 602.
- ② Там же.
- ③ Кучурин С.Ф. Тарифы железных дорог СССР. 1957, с. 23.
- ④ Данилов С.К. Экономика транспорта. 1957, с. 604.
- ⑤ Кучурин С.Ф. Тарифы железных дорог СССР. 1957, с. 28.
- ⑥ Черномордик Д.И. Железнодорожные грузовые тарифы СССР. 1953, с. 108.
- ⑦ Данилов С.К. Экономика транспорта. 1957, с. 605.
- ⑧ Кучурин С.Ф. Тарифы железных дорог СССР. 1957, с. 33.
- ⑨ Данилов С.К. Экономика транспорта. 1957, с. 607.
- ⑩ Кучурин С.Ф. Тарифы железных дорог СССР. 1957, с. 35.

ソビエトの運賃理論と運賃政策 (八雲)

⑧ Черномордик Д. И. Железнодорожные грузовые тарифы СССР. 1963, с. 115.

五 戦後の運賃政策

ソ連鉄道の貨物賃率は一九三九年に全面的改正が行われて以来、戦時中および戦後の経済混乱期を通じほとんど変化をみていない。しかし費用面では、戦時中の軍事輸送の増大と一般貨物輸送の減退、その反面、人件費、資材・燃料費の高騰によって輸送原価が著るしく上昇し、貨物輸送は完全な赤字経営に落ちこんでいた。たとえば、貨物一トンキロ当りの平均収入率は終戦後の一九四七年で三・二一カペークで、戦前の一九四〇年の三・〇五カペークとほとんど変わっていないのに対し、輸送原価は一九四〇年の二・五三カペークから四七年には五・六九カペークへと二倍以上に高まっている^①。この結果鉄道は年々多額の赤字を出し、全面的に国庫補助に依存せざるを得ない状況に追い込まれていた。

また戦争経済はこの国の地域経済構造にも大きな変貌をもたらした。開戦初期に欧露の主要工業地帯と穀倉地帯を独軍に占領された結果、この国の経済力の重点が、ボルガ河沿岸、ウラル、シベリアなどの東部諸地方に移り、国内諸地方間の経済的結びつきが大きく変化したことから、輸送地理にも根本的な変化が生じてきた。このような地域経済構造の変化に対応し、同時に鉄道経営の収益性を確保するために、新五カ年計画の発足を前にした一九四九年に鉄道賃率の根本的改正が実施されることになったのである。

新貨物賃率の平均水準は一九五〇年度の計画輸送原価に合わせてトンキロ当り五・五七カペークと決定されたが、^②

表 7 輸送原価に対する平均賃率の偏差 (%)

貨物品目	1939年	1949年
石炭およびコークス	79.5	90.0
重油	94.2	99.1
ガソリン	161.5	101.0
各種鋳石	98.5	90.0
各庄延鋼	145.5	100.0
木材	90.7	100.0
穀物	180.5	110.0
綿花	93.2	101.0
砂糖	132.2	96.9
砂糖	539.0	321.3

出典：Данилов《Экономика транспорта》。1957, с. 612.

これは従来の賃率水準を六四・五%上回る大幅の引上率となった(二五〇ページ参照)。もっとも鉄道賃率の引上率は貨物によってかなりの相違がみられる。特に戦前、戦時を通じて極端に低い賃率水準に抑えられていた基礎工業用大量貨物の賃率水準の引上げが目立っている。たとえば、石炭の基本賃率の引上率は一二二%、木材一二二%、薪材一三〇%、セメント一〇〇%、建設資材一四八%などいずれも倍以上の引上げとなった。これに対して軽工業品、食料雑貨など、これまで異常な高賃率が課されていた消費物資の引上率は比較的低く、たとえば靴類三三%。石鹼類一〇%、煙草二九%、菓子類三五%、穀物一七%などとなっている。このように今回の改正で貨物によって引上率にかなりの偏差がつけられた理由は、賃率水準をできるだけ輸送原価に近づけるという戦後の価格政策の反映とみることが

できるが、もちろん、各貨物の運送賃率が必ずしもその輸送原価に合致せしめられたわけではない。やはり経済政策的観点からする価値からの価格の偏差、基礎工業用の原材料、燃料貨物に対する低賃率政策はあくまで貫かれているが、ただ全般的にみれば、各種貨物の運賃率が輸送原価の水準に近づいていることは、表7によっても明瞭に読みとることができる。しかし依然として、日常生活物資の対原価・賃率比が、表7にみられる砂糖の三二・三をはじめ、織物三六〇、衣類三四七、菓子類二五〇、タバコ一八四、酪農製品一七六、馬鈴薯一三三など、輸送原価を大きく上回っている点は、基礎工業物資優先の低運賃政策とそれをカバ

して鉄道の高収益を確保するための消費物資に対する高賃率というこの国の一貫した運賃政策の流れをはっきり物語っているといえよう。

また輸送距離による差等賃率政策は、おおむね一九三九年改正の政策指針がそのまま踏襲されている。すなわち表8にみられるように、輸送距離五〇キロまでの基本賃率と一五〇キロ賃率との間にはトンキロ当りで二倍から二・五倍の開きが設けられている。これは鉄道の短距離輸送のコストがきわめて割高なことを反映していると同時に、短距離貨物をできるだけ道路輸送に転移させるという政策的意図が加味されていることも否めない。中・長距離の運送賃率は、一九三九年の改正と同様、それぞれの貨物の輸送距離が経済的に合理的とみられる範囲内の輸送に対しては逓減賃率が適用されるが、この正常な輸送距離をこえる長距離輸送には賃率の据え置きか、また多くの場合には逓増賃率が適用されている。表8は主要基礎物資の輸送距離別の賃率偏差をみたものであるが、これによると石炭の適正輸送距離は一五〇キロ、この限界をこえると賃率は上向きになる。この限界距離が木材の場合も一五〇キロ、鉾石、セメントでは九〇〇キロと比較的長いが、薪材や石材などの場合は二五〇〜三五〇キロを限界として逓増賃率が適用されている。ただ銑鉄、圧延鋼の場合は、適正距離の限度はそれぞれ一一〇〇キロ、一五〇〇キロとなっているが、この距離をこえても逓増ではなく据置賃率が適用されていることは、これ以上の長距離輸送も事情によっては止むを得ないという特殊例として注目されてよい。

以上要するに、一九四九年の賃率改正は、貨物別あるいは距離別賃率の面では各種の政策的配慮がみられるものの、全体的には輸送コストに見合う賃率水準の大幅な引上げによって鉄道経営の収益性確保という基本目標を十分に達成したものとみることができよう。すなわちこの運賃改正の結果、一九四九年度の鉄道貨物収入は輸送経費をカバー

表 8 距離別主要貨物貨率比較 (1 トンキロ当りカベーク)

輸送距離 (キロ)	石	炭	鉄	石	木	材	石材, 煉瓦	セメント	鉄	鉄	圧	延	鋼	薪
50	12.00	6.07	12.00	19.50	13.00	20.00	20.00	20.00	8.23	8.33	20.00	14.80	8.00	
150	6.07	4.88	5.47	8.77	6.00	9.47	6.00	8.23	5.88	6.00	6.00	6.12	6.12	
250	4.88	4.37	4.16	6.62	<u>4.95</u>	7.36	5.14	6.11	4.87	4.99	4.99	<u>5.31</u>	5.31	
350	4.37	3.99	3.60	5.70	5.14	6.11	5.14	6.11	4.87	4.99	4.99	5.31	5.31	
500	3.99	3.78	3.18	5.00	5.23	5.18	5.23	5.18	4.12	4.24	4.24	5.40	5.40	
900	3.78	3.76	3.14	4.29	6.06	4.21	6.06	4.21	3.73	3.91	3.91	6.24	6.24	
1,100	3.76	<u>3.60</u>	<u>3.30</u>	4.13	6.20	4.50	6.20	4.50	<u>3.64</u>	3.84	3.84	6.44	6.44	
1,500	<u>3.60</u>	3.77	3.49	<u>3.94</u>	6.41	4.85	6.41	4.85	3.74	<u>3.75</u>	<u>3.75</u>	6.67	6.67	
1,900	3.77	3.93	3.90	4.20	—	5.05	—	5.05	3.79	3.75	3.75	6.80	6.80	
2,500	3.93	4.28	4.47	4.44	—	5.23	—	5.23	3.84	3.75	3.75	—	—	
3,000 以上	4.02	4.57	—	4.57	—	5.32	—	5.32	3.87	3.75	3.75	—	—	

備考：アンダーラインは遞減貨率の限界距離。

出典：Данилов С.К. «Экономика транспорта». 1957, с. 612.

した上でなお一八・五%の利益率をあげている。

一九四九年の運賃改正以後、ソ連経済が戦後の復興期を脱して新五カ年計画（一九五一—一九五五年）に入るとともに、鉄道の輸送量も増大し、労働生産性の向上と相俟って輸送原価の低減傾向が定着してきた。このような新事態に対応してソビエトの運賃政策は、それまでの運賃値上げ政策から全般的な運賃引下げ政策に転じている。これは戦後の世界各国に共通する構造的なインフレ傾向と一貫した運賃値上げ政策に逆行する特異な政策姿勢とみることができよう。一九四九年の運賃改正以後のソ連鉄道の貨物平均賃率の引下げと輸送原価の低減との関係を時系列的に対比してみれば次表のようになる。

貨物平均賃率の増減率

貨物平均輸送原価

(対前年比)		(一〇トンキロ当りカペーク)	
一九四九年一月	(十)六四・五	一九五〇年	四・八六一
一九五〇年一月	(二)一〇・〇	一九五五年	三・九三二
一九五二年一月	(二)九・三	一九六〇年	三・〇六四
一九五五年七月	(二)一〇・五	一九六五年	二・七三七
一九六七年七月	(二)二・〇	一九六九年	二・五九八
		一九七〇年	二・三四一

次に一九五〇年以降の貨物賃率引下げの実態を若干具体的にフォローしてみよう。まず一九五〇年一月から貨物賃率が平均一〇%、貨物によっては二五%から三〇%の引下げが実施された。この引下率は基礎資材では、石炭、コー

クス、鉱石、石油、セメントは一〇%、木材、塩類一五%、金屬製品一八%、各種機械類二〇%となつてゐるが、消費物資の引下率はさらに大きく、食料貨物の一部—砂糖、菓子類、食用油、脂肪、バター、魚類—に対しては二〇%、靴類、織物、衣料、文房具、印刷物などは三〇%の大幅な引下げとなつてゐる。^⑦

次いで一九五二年一月には平均九・三%の貨物賃率の引下げが実施され、同年七月にも野菜、馬鈴薯、甜菜、果実類などの農産食料品を中心として全体水準で〇・五%の賃率引下げをみてゐる。さらに一九五五年七月一日から貨物賃率が平均一〇%引下げられたが、このうち国民生活物資の引下率は一六%となつてゐる。品目別には、重工業製品では、鉄鋼類、セメントが五%、石油製品一五%、鉄製品一四%などであるが、消費物資では、穀物一〇%、原棉、皮革類二〇%、肉類、罐詰二五%、板ガラス、家具類三三%、靴類四〇%など国民生活向上への配慮がかなり大きく反映されてゐる。^⑧

右にみたような一九五〇年以降の相次ぐ鉄道貨物賃率の引下政策の結果、貨物運賃の平均水準は五年間に約三〇%引下げられたことになり、これによる国民経済全体としての運送費用の節約額は五年間で二〇〇億ルーブル（邦貨約八兆円）以上に達したと推算されてゐる。^⑨

この一九五五年の賃率改正以後は、一九六七年と七四年に品目別、距離別の賃率表に多少の修正が加えられた程度で、鉄道貨物の賃率水準そのものはここ二〇年近くほぼ同一水準を維持してゐる。だが反面輸送原価は、輸送量の増大と輸送設備の改善による労働生産性の向上によつて前表（一九二ページ参照）のような低減傾向を示していることから、ソ連鉄道の営業収支は表9にみられるような好成績を続けている。すなわち、営業収入は逐年増大して営業経費の伸びを上回り、経費に対する利益率は七〇%台をマーク、総資本利益率が一四%に達するという世界の諸鉄道に

表 9 ソ連鉄道の営業収支の推移

	1958年	1960年	1965年	1968年	1970年
輸送収入 (100万ルーブル)	6,845	7,771	10,076	11,708	12,640
輸送経費 (")	4,484	5,123	5,880	6,608	7,920
輸送利益 (")	1,968	2,648	4,196	5,100	5,350
利益率 (")	40.3	52.0	71.3	77.2	73.4
総資本利益率 (")	—	11.8	13.3	14.5	14.0

出典：「Транспорт и связь СССР». 1967, с. 117. 1972, с. 110, 111.

類例をみない健全経営を誇っているということは、戦後の運賃政策の成果として注目に値しよう。

以上で戦前、戦後を通じてのソ連鉄道の貨物賃率政策の歴史的な展開過程を概観したのであるが、残された紙面で最近の問題点について一言しておきたい。それはここ数年間、鉄道経営の収益性が次第に低下傾向を示していることが、運賃政策との関連で大きく問題になっているということである。ソ連鉄道の輸送貨物一〇トンキロ当りの平均収入率は、一九五五年の四・四八カペークから一九六五年には四・一六カペーク、一九七〇年には四・〇〇カペークへと逐年少しずつ低下してきており、反面輸送原価は、二五〇ページの数字にみられるように一九六五年ごろから低減傾向が鈍ってきている。この結果ソ連鉄道の総資本収益率は、最近のアルハンゲリスキ論文(「鉄道運輸」誌、一九七七年四号所載^⑬)によると、一九六七年の一四・二四%から一九七五年には九・六八%へと一〇%の大体を割り込む低落ぶりを示している。この原因としては、第一には、シベリア北部、極東、中央アジアなどの辺境地方の開発と新建設が進み、これらの建設投資の増大に対して輸送収入の増加がこれに伴わないこと、第二に、一九七〇年代になって燃料油や機械類などの鉄道資材の価格が引上げられ、これが鉄道の資材費の高騰を招いていること、第三に、一九七〇年には鉄道固定資産の再評価と減価償却率の引上げが行われ、経営費に占める減価償却費の割合が一九六五

年の二四・五%から一九七〇年には二七・五%に向上したこと、第四には一九七一年の鉄道従業員給与引上げが人件費の上昇につながったこと、などがあげられている。^⑭

また別の資料によれば、第八次五カ年計画（一九六六—一九七〇年）の五カ年間に、貨物の輸送原価は三・五%引下げられたものの、反面輸送経費を引上げるファクターが一〇・五%に達し、それだけ鉄道収支が圧迫されることになったとみられている。^⑮

このような諸点を考慮した場合、当然貨物賃率水準の引上げが問題となってくるが、前記のアルハンゲリスキー論文によれば、現在の収入率水準と利益率によっても今次五カ年計画末（一九八〇年）に予想される国庫納付書その他の支出増と拡大投資資金の一部はどうか賄える見込みなので、賃率水準は当分現行水準を維持することが望ましいと結論づけている。その理由は、現時点で貨物賃率の引上げを行なうことはそれが工業製品や食料品の価格に直接はね返って、国民経済全体にマイナス作用をおよぼす否定的影響の方が大きいと見ているからであるが、反面、貨物賃率の引下げ論に対しては、自動車や水路輸送の合理化と低廉化が不十分な現状では、それはむしろ道路貨物や水上貨物の鉄道移転を促進する要因ともなりかねないし、また鉄道の収益性低下の犠牲において一般工業企業の経費増を補てんすべきではないと反論している。

結局、一般賃率水準は現行水準に抑え、経営能率、労働生産性の向上と、貨物別、距離別の賃率水準の調整によって鉄道経営の収益性の向上がはかられるべきだというのが最近の運賃政策の一般的方向とみることができよう。

註

- ① Данилов С. К. Экономика транспорта. 1957, с. 609.
- ② Кучурин С. Ф. Тарифы железных дорог СССР. 1957, с. 43.
- ③ Данилов С. К. Экономика транспорта. 1957, с. 611.
- ④ Там же.
- ⑤ Данилов, С. К. Экономика транспорта. 1957, с. 614.
- ⑥ Шафиркин. Б. И. Экономический справочник железнодорожника. 1971, с. 580.
- ⑦ Данилов С. К. Экономика транспорта. 1957, с. 614, 615.
- ⑧ Шафиркин Б. И. Экономический справочник железнодорожника. 1971, с. 579.
- ⑨ Излиев И. В. Финансы и финансирование железнодорожного транспорта. 1970, с. 168.
- ⑩ Данилов С. К. Экономика транспорта. 1957, с. 616.
- ⑪ «Железнодорожный транспорт», 1977, No. 4, с. 84.
- ⑫ Транспорт и связь, 1972, с. 111.
- ⑬ «Железнодорожный транспорт», 1977, No. 4, с. 84-87.
- ⑭ Там же, с. 84-85.
- ⑮ Шафиркин Б. И. Основные проблемы экономики железнодорожного транспорта. 1973, с. 6.