

京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案について

一橋大学大学院商学研究科 山内弘隆

1. 鉄道事業法の総括原価の考え方

- ① 鉄道運賃の設定に関する基本的な考え方は、「価値主義」と「費用主義」からなる。経済学の基本的目的（資源配分の効率性）からすれば、原則として個別費用を負担するという「費用主義」から出発する。この場合、厳密に言えば、より詳細にサービスを区分して個々のサービスの提供によって発生する費用を利用者に負担させるべきことになる。その際、各サービス間に共通に発生する費用については、事業体としての収支の均衡（総括原価主義）を前提として、「価値主義的」的な考え方を援用し、弾力性等によって示される「運賃負担力」を考慮した配賦を行うことが望ましいとされる。その意味で、経済理論に基づく最適運賃体系は「価値主義」と「費用主義」の組み合わせである。

鉄道運賃に限らず、公的規制を受ける価格は一般に「価格（運賃）水準」と「価格（運賃）構成」に分解することができる。総括原価主義は総体としての価格（運賃）水準を決定するが価格（運賃）構成を決定しない。価格（運賃）構成の決定こそ、「総括原価の基礎とすべき事業の範囲」を決定することと考えられるが、そのあり方は、上述のように、より詳細なものほど望ましい。

一方、現実にはどの程度までサービスを細分化すべきかは、いくつかの要因から考えられる。第1に、実務上の可能性があげられる。例えば鉄道において個別の顧客ごとに異なる運賃を課すことは現実的でない（航空輸送においては、ある程度顧客別運賃設定が行われている）。第2に、より重要な論点として、個々のサービス利用者間の公平性、納得性があげられる。サービスを詳細に区分し、その供給のために発生した費用の負担を求めることは、費用が正確に捉えられその情報が負担者に正確に伝わることを前提とすれば、公平性の面からも受容可能性が高いと考えられる。他方、実務上の問題からこの細分化に限界があることを前提とすれば、どの程度集計したものを1つの単位として価格（運賃）を課すかも公平性、納得性の観点から考えられる。例えばすべての路線を一括して総括原価の対象とし、一律の賃率を適用すれば、費用の低い路線の利用者は費用の高い路線の利用者を内部補助していることになり、社会的合意が得られない可能性がある。このように考えれば、総括原価主義の原価の基礎は、先験的に事業体全体から出発すべきと考えるのではなく、上述2つの考え方を基本として検討されるべきであると考えられる。

- ② ①で述べたように考え方の基本は、可能な範囲内で価格設定を細分化することであり、その観点からすれば、個別路線毎に総括原価を算定し異なった運賃を設定することは例外的措置として考えられるべきではない。

ただし、現実には鉄道事業者は鉄道事業全体として総括原価を算定し一括した運賃設定を行ってきた。また、これが社会的にも容認されるようになっていく。この背景には、鉄道の慣習的な運賃設定が社会的に固定観念化していることによる考えられる。加えて、ネットワークとしての路線間の効果を考えれば一体的な会計が望ましい場合があり（詳細後述）、それが鉄道の発展段階において支配的なケースとなっていたことが考えられる。

2. 成田空港線について京成本線等と異なる賃率を設定することの妥当性

- ① 本件については、設定すべきと考える。成田空港線の収支と本線等の収支を一体化することは、結果的に本線等の運賃水準を上昇させる可能性があり、額によっては本線等の利用者の受容可能性の限界を越える。本線等の利用者の負担額の限界は、原則として、空港線の供用によって本線等の利用者が受ける便益の範囲内と考えられる。この便益の例としては、新線による既存線の混雑緩和効果等が考えられる。また、既存線の利益の移転という視点からは、新線と既存線の相互利用による既存線の増収効果による収益増部分が考えられる。
- ② これまで述べてきた経済の視点からすれば、基本賃率を固定した加算運賃と別賃率を設定することとの間に、効果における違いはない。しかしながら、本件成田空港線については、その一部に既に異なる賃率を設定している路線が存在することを前提として運賃設定をするものであり、加算運賃の考え方とは異なるものである。加算運賃とされるのは、ネットワークの一体性、事業の一体性等が明確になっているケースであると考えられる。
- ③ これまで鉄道運賃においては、同一の起終点については同一の運賃を設定することが適当と考えられてきた。これは、複数の路線が提供するサービスの質に大きな違いがないことを前提としていたと思われる。鉄道の運賃自体が、公共料金として（その背景には、独占的供給という暗黙の前提がある）不当な差別を排除するものであるとされたことから、このような解釈が正当化されてきたと考えられる。しかしながら、鉄道サービス自体が画一的で独占的な供給という状態から脱皮している現在、必ずしも過去の硬直的な解釈にとらわれる必要はない。実際、これまでも鉄道事業者間の競合区間では特別な賃率が用いられる例がある。

3. 第二種鉄道事業者における運賃水準と線路使用料の関係はどうあるべきか。そもそも、線路使用料金は、どのような考え方に基づいて設定されるべきか。

鉄道事業は社会に対してさまざまな外部経済効果を及ぼす。鉄道事業が適切な運賃設定のもとで採算をとりながら供給されるためには、社会に提供される外部

効果を事業収支の中に内部化させることが適当である（外部便益の内部化）。創成期の鉄道事業は、沿線の一体開発や駅における商業施設の設定と運営等によって、この外部便益を取り込むことに成功した。第二種事業者と第三種事業者を区分するいわゆる上下分離方式は、このような外部便益の内部化を制度的に可能にするシステムの1つであると考えられる。一例をあげれば、具体的に内部化は、ニュータウン鉄道においてニュータウン開発事業者が線路用地費を負担することや一般的な補助金等によって行われる。したがって、線路使用料の設定は、当該鉄道がもたらす社会的便益の大きさに依存することになる。

4. 新線建設コストの回収等に当たり、運賃と特急料金とのバランスは、どのように考えればよいのか。

鉄道においては、輸送に対する対価である運賃と付加的サービスに対する支払いである（特急）料金とは性格が異なっている。以上で述べてきた考え方に従えば、運賃についても現在以上の設定の自由度が与えられてしかるべきと考えられるが、それが法的な側面からまた社会的な観念上容易に合意されないのであれば、競合するサービスの存在や付加される価値の大きさ等を考えて、特急等を含む料金部分については比較的大きな自由度が与えられるべきであると思料する。