

# 航空郵便報償金からの補助金分離

いわゆる用役料金につて

榊 原 胖 夫

アメリカの航空郵便報償金から補助金を分離することについての論争も今日は、下火になりつつある。実際、一九五〇年前後のはなやかさと較べるならば、あたかも火は消えたかのようにもみえる。いわゆる two-part 料金方式の採用が、一応現段階において妥当なものと考えられたからであろう。この時にあたって、新しくこの問題を取りあげようとするのは、次の理由からである。すなわち補助金の問題は決して解決されたのではないからである。本稿はこのことを明かにし、会計における費用の計算が今より以上に緻密にならないかぎり、また現在の航空運送市場の構造が変らないかぎり、今後も未解決のまま残されるであろうと主張したいのである。<sup>1)</sup>

近年の航空経済研究には、特に政策面と関連して、二つの焦点がある。一つは、補助金に関するもの、いま一つは競争と独占に関するものである。<sup>2)</sup> しかもこの両者は互にからみあっている。経済的保証の対価は自由の喪失

なのである。補助金をうけとめることは統制を意味する。けれども、本稿ではできるかぎり視点を前者にあわして、後者については別の機会に論じたい。

なお、飛行場および航空路の使用を通じてなされる航空会社への間接的援助についても、ここでは論じないこととしたい。間接的援助の問題の削除は恣意的ではあるが、当面の主題を単純化するに役立つ。

## 一

戦後、アメリカにおいて補助金の問題を重要化せしめた要因に三つのものがあつた。第一は、航空郵便輸送報償金の顕著な増大である。支払いレートの概ね一貫した下落にもかかわらず、それを越えて余る程、航空便輸送量が増大したのである。その報償金も国内ルートに関するもののみをとってみても、一九四〇年の一九四〇万ドルから一九四八年には四七〇〇万ドルと増加した<sup>3)</sup>。

第二は、航空会社が一九三九年頃からようやく收支つぐないはじめ、次第に利潤をうるようになったことである。この傾向は国内幹線航空路線において特に著しい。すなわち、国内幹線航空会社は、戦後再調整期の一九四七年には二一〇〇万ドルの損失をこむつたが、一九四九年には約二五〇〇万ドル、一九五〇年には約五〇〇〇万ドルの純利潤を獲得した。一九四九年には十六社中二社のみが赤字であつたにすぎない<sup>4)</sup>。

第三の要因は、航空郵便報償金支払における幹線と支線・地方線間のアンバランスの進展である。およそ航空郵便報償金の各航空会社の収支に対する重要性は、旅客輸送、貨物輸送の増大と共に減少する。一九三八年において全国航空会社総収入に対する報償金の割合は三七パーセントであつたが、一九四八年にはこれが一一・六

パーセントにまで下落した。しかしこの下落は主として幹線航空会社のそれに基くものである。<sup>9)</sup>同年、支線・地方線は、その一つをのぞいていづれもその収入の半分以上を報償金から得ていたのである。このことはトン・マイル当り支払金額に端的に現われた。すなわちアメリカン航空会社にはトン・マイル当り五七セント、イースタン航空会社には六七セントが支払われたが、一方コロニアル航空会社には二二・九〇ドル、ノース・ウエストには一六・九七ドルも支払われたのであった。<sup>9)</sup>

これら三つの要因から、補助金に関して提出された問題はまた大略三つにわけられるであろう。

第一には航空郵便報償金から補助金を分離するの問題である。この点については広く各方面に分離すべしという一致した見解があった。<sup>7)</sup>このような一般的な見解の一致に到達する理由には二つのものが考えられる。第一に、多くの定期航空会社は、補助を受けていない不定期航空会社あるいは同一点を走る定期航空会社との競争に勝つため、旅客運賃貨物運賃を不当に引下げ、同時にその面の損失を航空郵便報償金を増額してカヴァーしようとする傾向があったことである。第二に、航空路の認可、航空会社設立の認可は、C A B (Civil Aeronautics Board) の管轄であるが、出来上ったそれらを援助するのは郵政省の担当であり、それ故に両者共に最終責任をとることができなかった。この両管轄援助機関が補助金分離に賛成した理由はそこにあった。

かくして分離すべしという一般的な見解の一致があったにしても、具体的問題となるとそこにいろいろの困難が生じる。その困難の核心は一体補助金とは何かということである。これこそ実に航空郵便の民間輸送が始って以来の問題でありながら、未だ充分な解決が得られていないものである。すなわち、報償金から補助金を分離するためには、まず政府の郵便遞送に対して補助金を含まないレートを設定する必要がある。これが不明であ

るかぎりは補助金の額もまた不明である。しかしながら、このレートの真に妥当な計算方法がない。もっとも政策的にはアメリカ政府はとにかく分離の方向に足をふみ出しつつある。一九五一年四大航空会社に対するトンあたり四五セントの用役料金の決定はその大きな第一歩であり、更に一九五五年いわゆる two-part 方式の採用はその第二歩であった。にもかかわらずこれらの新方式がどの程度真正の用役料金を代表するかは不明である。

第二の問題は航空会社の自立経営に関するものである。現在どの程度まで国内幹線航空会社は経済的に自立しているか。航空会社の経営を好転せしめた原因は何か。何故補助金が必要か。経営者の巧拙か、貨物の多寡か、過当競争の存在か、又は規模の経済性であるか。この問題については、クーンツの好論文があり、ここに再説を要しない<sup>9)</sup>。彼は航空会社経営好転の基本的理由を荷量要因に見出していることだけを指摘しておこう。

第三には、全国的な立場からみた補助金のより有効な使用という問題である。これは社会が補助金の使用から如何にして最大の利益をうるかという厚生の問題であり、直接的には培養線 (Feeder-line) に対する補助をめぐって論ぜられて来た。培養線が公衆を益する量において少く、その用役も代替が可能である(事実培養線は鉄道・トラックなどときびしい競争関係に立つことが知られている)にかかわらず、最も多くの補助金をうけてっている。その不合理性は軍事的な立場からも考えられる。旧式な小型の、軍事的には役に立ちそうもない航空機しかもたない培養線に多くの援助を与えることは不得策であると論じられる。しかし以上の議論はかなり一面的である。もしアメリカ政府が航空郵便递送のシステムを維持せんとするならば、培養線の自給自足をのぞむのは無理であろう。それは「田舎郵便局の郵便配達が自給自足を望むのと同様、理由のないこと」<sup>10)</sup>であるかもしれない。

以上の三問題をまとめて一言でいうならば、第一は補助金とは何か、第二はそれは何故必要か、第三はそれは如何にあるべきか、すなわち、*what?* *why?* *How?*となるであろう。本稿で論じるのは主に第一の *what?* である。*what?* の解明は *why?* *how?* の問題の前提となるべきである。*why?* に答えようとした前掲クーンツの論文の一つの大きな弱点は、彼が *what?* を曖昧にしたまま議論をすすめた事にあつた。<sup>11)</sup> かくして *what?* は補助金問題の肯綮にあたる。

## 二

補助金とは何か。まづ補助金の形式的概念規定からはじめよう。

われわれはしばしば援助と補助とを混同して用いることがある。しかしこの両者は時に峻別される必要がある。補助金 (*Subsidy*) は、贈与 (*gift*) であり、一方的取引関係 (*One-way Transaction*) であり、返済の約束のないものである。一方、援助 (*Public Aid*) は一方的取引関係をも含むが、また時には一時的譲渡あるいは貸金の性質をもつ場合、すなわち双方的取引関係 (*Two-way Transaction*) をも含み、後者の場合返還のはっきりした規定をもつ。<sup>12)</sup> すなわち援助は補助金よりも広い概念であり、補助金は援助ではあるが、本質的に贈与であり、一方的取引関係であり、返済の約束のない援助であると定義できよう。

困難はかく定義された補助金の内容にある。

まづ補助金についてしばしばなされる誤解がとりのぞかれなければならない。第一の誤解は航空郵便報償金の全体が補助金であるという考えである。これは云うまでもなく、政府がその支払によつてうけとる航空会社の用

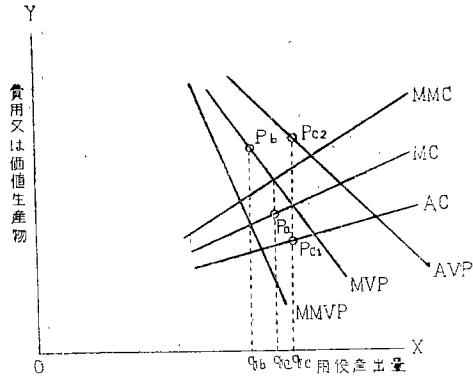
役を無視したものであって、当然うけられることはできない。第二のよくある誤解は、郵政省がうけとる航空便の料金収入と航空郵便送のため航空会社に支払われる報償金の額との差が補助金であるという考えである。これもまた誤解である。すなわち、航空便料金収入以上に航空会社に支払われたにしても、それは航空便が補助をうけているということにとどまり、航空会社が補助をうけているということにならない。換言すれば、航空便が経済的に自立していないにすぎない。逆に航空会社に支払う以上に航空郵便収入があれば、それは政府がそれによって利益を得ているのであって、いづれも航空会社には関係のないことである。

既述の如く補助金の問題は、補助金でない額、すなわち航空郵便送価格決定の問題を含む。便宜上この価格をいわゆる用役料金と區別して「真正の用役料金」と呼びたい。この「真正の用役料金」は用役の市場価格でなければならぬ。それ以外の価格は真正ではありえない。そしてこの価格の決定が、補助金問題に先行する。

しかるに航空郵便送用役の市場価格は簡単には決定されない。というよりむしろこの用役の売買には普通の意味における市場は存在しない。需要者—買手—は政府というただ一つの機関であり、供給者—売手—は一つ及至ごく少数の航空会社である。形式的に、これは買手独占—売手独占（又は寡占）の場合とみることができるともいえない。

双方独占の場合には需要者は供給曲線をもたず、供給者もまたそれのみあう需要曲線を持たない。かくして真正の需要曲線も供給曲線もなく市場価格は定まらない。価格はむしろ交渉の腰の強さ弱さなどによって影響されることが大きいであろう。<sup>13)</sup>ただ若干の仮定をもうけることができれば、価格決定の問題への接近が可能である。

第一 圖



- AC = 平均費用曲線
- MC = 限界費用曲線
- MMC = 限界費用曲線の限界曲線
- AVP = 平均価値生産物曲線
- MVP = 限界価値生産物曲線
- MMVP = 限界価値生産物曲線の限界曲線
- $q_a$  = 買手指導の生産量
- $q_b$  = 売手指導の生産量
- $q_c$  = 共通利潤極大の生産量
- $P_a$  = 買手指導の価格
- $P_b$  = 売手指導の価格
- $P_{c1}$  = 共通利潤極大価格の最低限
- $P_{c2}$  = 共通利潤極大価格の最高限

その仮定は独占的売手が供給曲線（彼の限界費用曲線）を設定し、独占的買手が需要曲線（彼の限界価値生産物曲線を設定するという）ことである。いわゆる双方独占の交点均衡 (Intersection-point equilibrium) では価格はこの二曲線の交点で定まる。指導者均衡では買手は彼の立場からの最適点を売手の供給曲線（限界費用曲線）上

にえらぶか、あるいは売手が彼の立場からの最適点を買手の需要曲線（限界価値生産物曲線）上にえらぶと仮定される。前者が買手指導の場合であり、後者が売手指導の場合である。あるいは前者を買手独占均衡、後者を売手独占均衡という。この仮定の上に価格は通常の利潤極大点決定の方式によって定められる。すなわち、買手独占均衡は売手の供給曲線に対する限界曲線（供給曲線がすでに限界曲線であるから数学的には第二次微分となる。）と買手の限界生産物曲線との交点に、売手独占均衡は買手の需要曲線に対する限界曲線（限界価値生産物曲線の限界曲線）と売手の限界費用曲線との交点に定まる。

共通利潤最大の下では生産量は限界費用と、限界価値生産物の交点によって定まるが、価格は不定で下限

は平均費用、上限は平均価値生産物であり、その間(図における  $P_{C1}$ — $P_{C2}$  間)はエッチワース式の契約曲線を代表する。<sup>14)</sup>

以上のような双方独占のモデルは、航空郵便遞送価格の場合には、その具体的な性質を考えることによって修正され、単純化されることができよう。

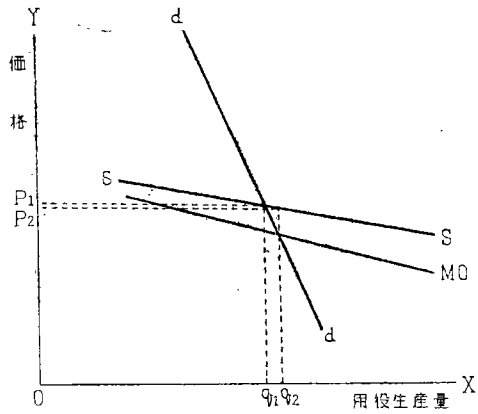
まず第一に需要曲線について、航空郵便遞送用役の需要は全体としては非弾力的である。航空郵便料金が一定であれば、郵政省は一定量の航空郵便需要を持つ。この量は航空郵便遞送料金の高低に関係がない。郵政省はその全部を輸送し、配達する責任をもつ。しかもそれが航空郵便である限り、他の交通機関による代替は考えられない。しかし航空会社内に競争のある場合一航空会社に対する需要は弾力的になる。競争がはげしければはげしいほど、一航空会社に対する需要は弾力的である。

第二に供給曲線について。航空郵便遞送用役の供給は一応常識に従えば、費用遞減であると考えられる。<sup>15)</sup> 従って、限界費用曲線は平均費用曲線の下に存在する。ただし航空事業においては、固定資本の割合が他の組織的交差機関に比較して少い。したがって遞減率はわずかであり規模の経済性は少い。

第三に政府の役割について。政府は一般的に買手独占的市場支配力を發揮しないであろう。買手独占は通常購入量を減少せしめ、購入価格を人為的に低め、政府の意図する公益目的と一致しない。費用遞減のもとでは買手独占は購入量を増大せしめるが価格は競争価格より常に低い。需要が非弾力的であれば購入量の増大はあったとしても極めて少量である。(第二図参照)ここで政府は一般消費者の立場を代表することと考えても、そしてまた買手独占を全然發揮しないものと考えても大過ないであろう。



第二 図

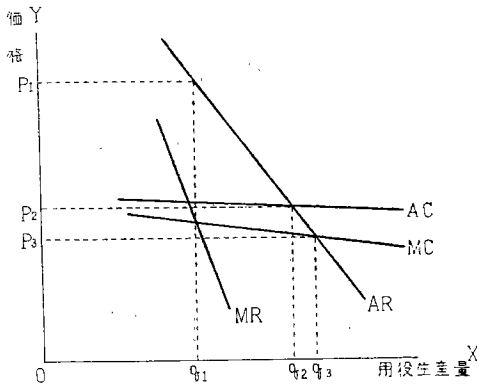


- dd = 需要曲線
- SS = 供給曲線
- MO = 限界支出曲線
- P<sub>1</sub> = 競争下の価格
- P<sub>2</sub> = 買手独占下の価格
- q<sub>1</sub> = 競争下の購入量
- q<sub>2</sub> = 買手独占下の購入量

第三 図

かくしてわれわれのモデルはきわめて簡単になる。(第三図)  
 第三図のような一般的な場合、政府は勿論独占価格をうけられることができない。それは政府の公益目的に反する。この独占価格をいかにして P<sub>2</sub> (航空会社が損をしない価格) あるいは P<sub>3</sub> (純理論的に合理的な価格) におさえるかが最も重要な問題である。換言すれば、独占価格を競争価格に接近せしめること

航空郵便報償金からの補助金分離



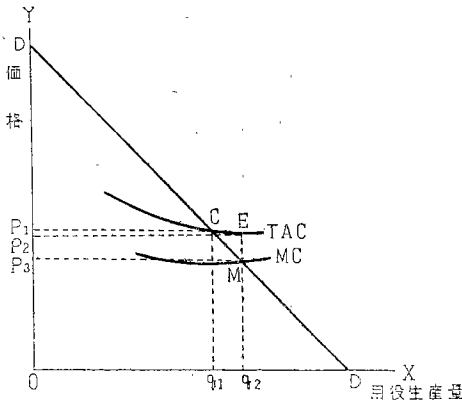
- AR = 平均収入曲線
- MR = 限界収入曲線
- AC = 平均費用曲線
- MC = 限界費用曲線
- P<sub>1</sub> = 独占価格
- P<sub>2</sub> = 航空会社が損をしない価格
- P<sub>3</sub> = 限界費用価格形成下の価格
- q<sub>1</sub> = 独占下の用益生産量
- q<sub>2</sub> = 航空会社が損をしない生産量
- q<sub>3</sub> = 限界費用価格形成下の生産量

である。

ここで航空郵便通送用役料金決定についての一つの考え方のあやまりを指摘しておきたい。それは、航空郵便通送用役価格を旅客又は貨物(特に旅客)の市場価値と同じであると仮定する方法である。この考えを端的に表明したのはエルンストであった。クーンツもまたこの立場に属する。エルンストは次のように言う。「旅客と郵便は主たる用役であり、結合して提供されるから両用役は関連せしめるべきである。ただ純粹に旅客の輸送に要した費用、純粹に郵便輸送に要した費用のために存在するコスト差をカヴァーするためのみ両用役は変化さるべきであると信じる」<sup>16)</sup>。またクーンツは、「国内幹線航空会社の郵便輸送の用役料金は……旅客と、彼らの荷物の輸送によってうけとられる支払と、ポンドあたり同額であると仮定することによって、余分の郵便通送料支払のカムフラージュをとり去ることに進歩がなされる」<sup>17)</sup>。この仮説には基本的な難点がある。先ず、旅客運賃の場合と航空郵便通送料の場合とは、同じ航空運賃であるとは言っても、その市場構造がまったく異なることに注意しなければならない。更に旅客運賃は多くの場合独占価格であることを考えるべきであろう。たとえ旅客運賃が平均単位費用を超えないにしてもそれは独占価格であることに変わりはない。歴史的にも航空旅客運賃は、唯一の競争者、鉄道のプルマンの価格を基礎として、高速と長距離輸送という優位性に対して、旅行者が支払うであろうプレミアムを考慮して定められて来た<sup>18)</sup>。したがって、この価格をそのまま航空郵便通送料にもちこむことは大して意味がない。またわれわれの現在の航空郵便通送料を競争価格に一致せしめようとする目標にも反する。

さて、航空郵便通送料金を $P_2$ にするか、 $P_3$ にするかについては議論がわかれるであろう。いわゆる限界費用価

第四図



$\triangle DP_1C$  = 平均費用価格形成の消費者剰余  
 $\triangle DP_3M$  = 限界費用価格形成の消費者剰余  
 $\square P_2EMP_3$  = 限界費用価格形成による企業の損失 従って必要な補助金の額  
 もし限界費用論者の云う如く、消費者剰余と補助金が比較でき、かつ  $\square P_1CMP_3$  (消費者剰余の増分)  $>$   $\square P_2EMP_3$  (補助金額) ならば限界費用価格は正当化される。

貫して限界費用価格形成を主張する立場は否定されたかのようにみえた。しかし一九五五年にはヴィカリがふたたび問題をむし返して現在に及んでいる。<sup>21)</sup> ヴィカリはここで消費者剰余の概念を放棄しないままで、補助金の限界費用を推定して、政府の補助金を支出することによる社会的ロスと限界費用価格形成からくる社会的利得とを比較することを暗示する。<sup>22)</sup> ヴィカリの主張にもかかわらず限界費用価格形成には次のような困難が存在する。(一)適用の困難性、限界費用の概念自体のあいまいさ、特に長期の場合を

格形式の主張が存在する。ここに費用遞減産業における限界費用価格形成について詳しく述べる余裕はない。デュピイの消費者剰余の概念がホテリングの有名な論文<sup>19)</sup>で限界費用価格形成理論に発展せしめられ、費用遞減産業においては価格は限界費用と需要曲線との交点に定められるべく、その平均費用との差額は政府の補助金によってカバーされるのが消費者剰余(Consumers' Surplus)を増大するに得策であると主張された。(第四図)ケンブリッジ学派の厚生経済学と関連して、ビッグも又ほぼ同様の理由にもとずいて政府の補助金を正当化した。これらについてナンシー・ラグルスは、限界費用価格形成は効用可測性を前提として批判し、一応、一

考えれば、長期限界費用は短期限界費用よりも更に下位に位置するが故に価格の絶えざる下向への調整が必要である。<sup>23)</sup> 換言すれば、投資の増分を如何に限界費用にくりいれるかなどの困難がある。(i) 限界費用価格形成をとれば、企業はその設備規模が必要に比して狭小である場合（限界費用曲線は急上昇する）に巨額の利潤を挙げることがができる。小型旧式設備は大型新式設備に収益力においてまさり、新規投資は行われなくなる可能性<sup>24)</sup>がある。(ii) 限界費用価格形成と同様の結果が価格差別によってえられる。<sup>25)</sup> (iii) 限界費用価格形成は政府の補助金を前提とするが、それは税金によってまかなわれなければならないであろう。税金増額の苦痛と、限界費用価格形成による快楽の増加とは、効用の可測性を前提にしなければ比較できない。

以上のような困難性の故にわれわれは  $P_3$  を放棄して  $P_2$ （第三図）を真正の用役料金として採用したい。それは平均費用曲線と需要曲線との交点であり、航空会社はこの価格によって、航空郵便送込に要した費用と投資に対する妥当な報酬をうけとるはずである。

かくしてわれわれは真正の用役料金を需要曲線と平均費用曲線の交点と規定した。したがって航空会社に対するそれ以上の支払は補助金と考えてよいことになる。補助金は真正の用役料金以上の支払である。

## 三

真正の用役料金は規定されたとしてもその実現は簡単ではない。航空郵便報償金を真正の用役料金に近づけるには二つの方法が考えられる。

第一は航空会社間の競争を増加させることである。航空会社間の競争の増加は一航空会社に対応する需要曲線

の弾力性を増加させ、独占力を減少せしめる。需要曲線の弾力性が無限大に近づく程、価格は最も効率のよい航空会社の平均費用に近づくであろう。もちろんわれわれは航空会社間に完全な競争を期待することはできない。けれども現在以上に競争を増加させることはのぞましいと思われる。

競争増加に反対して参加創業の取締りを強化する議論は存在するし、またクーンツの如く既存航空会社の合併をとくものもある。その議論の概略は次の如くである。「補助金を減少せしめ、航空会社の自立経営を達成することは目標である。そのためには競争は制限され、参加創業は厳格に規制されなければならない」。換言すればこの主張は、本質的に航空会社に独占価格形成を許容することによって、その自立経営を達成せしめようとすることとなる。それは逆に結果的には真正の用役料金からの隔離を意味し、更に独占を永久化せしめ、産業の動的発展を抑えることにもなる。また以上の如き主張が支持されるためには航空用役生産に相当の規模の経済性がなければならぬであろう。この点においても、規模の経済性があつたにしても極めて少ないと考えられる航空事業にはあてはまらない。

競争の増加は、競争の制限論よりも根柢をもつ。先ず第一に、航空事業には通路は無限であり、限界があるとすれば、それは鉄道やその他の交通機関のように自立的限界に基くものではなく、純経済的限界にもとづくものである。第二に航空事業には規模の経済性があつても他の交通機関にくらべて全く少いことである。第三に航空事業の主な投資は航空機であり、資本の最も流動的な形であるために、容易に航空事業への参加が、またはそれからの離脱が可能である。以上のように航空事業は一般の公益事業とは非常に異った性質をもつものであることを注意しなければならぬ。<sup>20)</sup> 航空事業は自然的に独占への傾向をもたない産業であつて、それに人

為的に独占を強要することは得策とは思われない。安全性を保存するための規定と、経済的責任に対する規定以外には、その競争は自由にまかされるべきである。なるほど「野心的な責任ある新参加者にドアを開けておくことは先駆者たちの安全をおびやかすことになるかもしれない。しかしそれが歳月を経るにたがって航空事業の安全と力強さを涵養することにならないであろうか」<sup>27)</sup>そしてまたそれが合理的航空郵便報償金への道であろう。この立場からは競争的入札制度が擁護されるであろう。

航空報償金を真正の用役料金に近づける第二の方法は、現実には航空会社の平均費用を測定してそれを適用することである。しかし現実に平均費用を測定することはなかなか困難である。それにはまず航空会社の郵便送用役生産費と他の用役生産費とを分離する必要がある。それには当然、郵便、旅客、貨物の共通費用を分離しなければならぬ。松山教授は組織ある交通機関においては、交通費用は共通費用であり、費用不可分性をもつが故にコスト分離は不可能であり、もしかりにこの共通費用を運送量全体に分賦した平均額が算出しようとしても、それは正確な意味における実費ではないと主張されている。<sup>28)</sup>ただし航空費用の場合に限りこのような方法の採用を説く人々には一つの理由がある。すなわち、航空事業においては、他の重要な交通機関にくらべて、総費用中に占める比例費用の割合が多く固定費の割合が少いことである。特に多額を占める動力費はほぼ比例費用である。かくして平均費用計算による価格形成の困難性はそのみせかけよりも少い。しかしそれにも拘らず、そこに困難性のあることはうたがうことができない。

往々にして航空会社側から主張される用役価値要因の考慮は私見によれば、本質的に価格差別の許容である。われわれが限界費用価格形成を採用するならばともかく、平均費用価格形成を採用する限り、価格差別の必要は性

全くない。この点において私見は、ロクリン、吉川教授などの意見と相異なる。<sup>29)</sup>

#### 四

現実の用役料金決定は平均費用計算にもとづいて行われている。現実の用役料金がどの程度真正の用役料金に接近しているかは判然としない。コスト面からの接近はかなり積極的であるが、共通費用の分離を含めて費用計算はすべて会社が提出する資料にもとづいてなされており、それが真実どの程度信頼しうるものか、まず判然としない。Two-part 料金方式は進歩のように思われるが、それが一体どの程度の進歩なのか測定できない。Two-part 方式によれば、補助金の要素はいっているかもしれない。

競争面からの接近はむしろ将来性があるであろう。市場が次第に競争的となり、航空郵便通送が競争的入札制で行われるならば、既述の如く価格は最も効率の高い会社の平均費用に近くなるであろう。この場合、航空会社間の協定がないように十分な監視をする必要がある。その上で自立できない会社には、もし国家的、軍事的要請があるならば、補助金を与えればよい。ただ過当競争が長期にわたって行われ、価格が会社の採算点以下で定まっていると思われる場合には費用資料を参照すべきであろう。

アメリカにおいても航空事業が幼稚産業であるというが如き考えは今や放棄されるべきである。それは既に堅固な基礎をもった一大産業である。補助的な要素はすみやかに消し去らねばならない。また不必要な統制は廃棄されなければならない。合理的な航空郵便報償レートは保護された独占的市場構造のもとでは決して最終的に解決されない。したがって補助金の問題も解決されないであろう。

① 現在の航空郵便送料金決定方式については、すでに本学商学部の吉川貞二教授が詳細に紹介されているので、特に必要でなからぬと言及しない。(吉川貞二、アメリカにおける航空郵便送料金の制定方法(同志社商学第八巻第四号一一二七頁)本稿ではその知識は前提をわけてゐる。

- ② Stanley Berge, "Subsidies and Competition as Factors in Air Transport" (American Economic Review, Vol. XLII, May 1951) p. 519
- ③ Dearing and Owen, National Transportation Policy 1949 p. 52
- ④ D. P. Locklin, Economics of Transportation 3rd ed. 1951 p. 807
- ⑤ Aviation Week, March 21 1949
- ⑥ Dearing and Owen, op. cit. pp. 49-50
- ⑦ Berge, op. cit. pp. 521-522
- ⑧ H. D. Koontz, "Domestic Air Line Self Sufficiency" (American Economic Review Vol. XLII March 1952)
- ⑨ ibid., p. 104
- ⑩ したかひこの外に述べたところの國で營業航空会社は國々ありあらず
- ⑪ 前掲ターニン論文に對して J. P. Carter, Discussion (American Economic Review March, 1952) pp. 534-535
- ⑫ Berge, op. cit. p. 520
- ⑬ Joe S. Bain, Pricing, Distribution and Employment Rev. ed. 1953 p. 394 ff.
- ⑭ William Fellner, Competition among the Few 1949, p. 241 ff.
- ⑮ John H. Frederick, Commercial Air Transportation 1946, p. 415
- ⑯ 今野源八郎編『交通経済學』昭三三 四〇七頁
- ⑰ Report of Ernst and Ernst on "Survey of Separation of Compensatory Mail Pay from Total Mail Payments to Domestic Airlines" (Journal of Air Law and Commerce XVIII, Spring 1951) p. 233
- ⑱ Koontz, op. cit. p. 105
- ⑳ Walter Adams ed, The Structure of American Industry Rev. ed. 1954 p. 460 ff.



- ① Harold Hotelling, "The General Welfare in Relation to Problems of Taxation and of Railway and Utility Rates" (Econometrica, Vol. VI, 1938)
- ② Nancy Ruggles, "Recent Development in the Theory of Marginal Cost" (The Review of Economic Studies 1949-50 Vol. XVII.)
- ③ Nancy Ruggles, "Welfare Basis of Marginal Cost Principle" (The Review of Economic Studies 1949-50 Vol. XVII)
- ④ William Vickery, "Some Implications of Marginal Cost Pricing for Public Utilities" (American Economic Review, Vol. XLV May 1955)
- ⑤ *ibid.* p. 607
- ⑥ Ralph L. Dewey, "Criteria for the Establishment of an optimum Transportation System" (American Economic Review Vol. XLII May 1952) pp. 644-53
- ⑦ Emery Troxel, Economics of Public Utilities 1947, pp. 459-460
- ⑧ 前掲の「カリ論文」中の F. W. Clemens, Discussion, (American Economic Review, May 1955) p. 633 ff. also, Clemens, Economics of Public Utilities 1950, p. 261 ff.
- ⑨ これらの理由によつて、航空事業を無批判に公益企業の中に含めるのはおやぢである。例えば北久一「公益企業論序説」昭二八 四一頁
- ⑩ cf. Berge, *op. cit.* p. 527  
Adams, *op. cit.* p. 466 ff.
- ⑪ Berge, *op. cit.* p. 529
- ⑫ 松山斌「交通経済学論」昭二七 一三八—一三九頁
- ⑬ Locklin, *op. cit.* pp. 809-810
- ⑭ 吉川 前掲論文