

| | |
|------------------|---|
| Title | 鉄道と運送上の競争 |
| Sub Title | |
| Author | 増井, 幸雄 |
| Publisher | 慶應義塾理財学会 |
| Publication year | 1922 |
| Jtitle | 三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.16, No.9 (1922. 9) ,p.1205(1)- 1224(20) |
| JaLC DOI | |
| Abstract | |
| Notes | 論説 |
| Genre | Journal Article |
| URL | https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19220901-0001 |

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

石川三四郎氏著

◆次目内容◆

| | | | | | | | | | |
|-----|---------|---------|----------|---------|----------|---------|---------|-----------|----------|
| 第一編 | 社會組織の變遷 | 太古の社會 | 文藝復興 | 歐洲革命 | 無政府主義の勃興 | 英國の社會運動 | 獨逸の社會運動 | 初期の社會主義者 | カール・マルクス |
| 第二編 | 社會運動の勃興 | 佛蘭西革命 | 萬國労働者協會 | 基督教社會主義 | 米國の社會運動 | 露國の社會運動 | 佛國の社會運動 | 過渡期の社會主義者 | エリゼ・ルクリエ |
| 第三編 | 歐米の社會運動 | 巴里コムミュン | サンヂカリズム等 | 諸國の社會運動 | 佛國の社會運動 | 諸國の社會運動 | 諸國の社會運動 | 革命的社會主義者 | クロボトキン等 |
| 第四編 | 社會運動者列傳 | 中世の社會 | 革命 | 社會主義 | 社會主義 | 社會主義 | 社會主義 | 社會主義 | 社會主義 |

西洋社會運動史

日本社會主義運動の先驅者たる石川氏が、巢鴨監中の著に係り、嘗て官憲の忌憚に觸れて禁止の厄に逢ひ、永らく暗黒に埋れて居たものである。太古の共產社會より近代資本國家までの人類社會の進化を説いて、社會組織の缺陷から隨生した社會問題及社會運動の推移を詳述し、特に英國の産業革命と佛國の大革命とが齎した歐米の大生産組織の勃興、社會主義思想、社會問題及社會運動の消長、運動に身を投じた革命家の生涯並にその事業に論及してゐる著者のこの偉業は、單に人類社會の卓越した過去の記録たるのみでなく、更に吾々の未來の社會生活に對して光明を明示したものであるとして、眞理に生きる人々に推擧する。

四版六ノック上装美本
定價四圓十五錢
送料八十錢

出版目錄進
大燈閣 振替 東京三三六一番
大坂三休橋南 東京橋桶町
大坂二七二一五番

三田學會雜誌 第十六卷 第九號

論 說

鐵道と運送上の競争

増井幸雄

鐵道と云へば直ちに獨占的經營を聯想し、獨占事業を論ずるに當つては動もすれば鐵道を其の適例として引用する。是れは、鐵道の最大部分が國有になつて居る所の本邦の如きに於ては特に屢々人我れ共に經驗する所である。又同じく交通營業の中でも海運業を拉し來つて之を鐵道業と比較し、海運業は競争の下に於て

第十六卷 (二二二五) 論 說 鐵道と運送上の競争

第九號

經營せられるに反し鐵道は獨占の下に經營せられると論ずることも屢、吾人の眼にし耳にする所である。思ふに是等の意見は全然誤つて居るのではない。二つ以上の鐵道線路特に經營者を異にする二つ以上の線路を有する地點の比較的少き事實を見る時、又、假令一時は競争が行はれても結局は何等かの形式に於ける獨占到歸着するを常とするの事實を見る時、又、海運界に於ては船舶の移動自由にして内外の船舶等しく來り泊するを得べく從て國內的にも國際的にも競争が激しく行はれ得るに反して、鐵道に於ては一定の軌道を離れ難きが故に此の事行はれ難き事實を見ると、右の如き意見には相當の理由ありとしなければならぬ。然しながら、一度その視野を少しく擴大するときは、恰かも海運業が常に自由競争の下に於てのみ行はれるものでなくして特に近來は獨占が少なからず海運界に行はれて居ることが知られると同じく、鐵道業も亦、何れの國でも何等競争なき完全なる獨占状態の下には在らずして常に何等かの競争の下に在り、或る程度の下に於ては想像せられ難きが如き競争も他の制度の下に於ては或る程度まで行はれるものであり、假令有識的に積極的に現在競争しつゝあるにあらずとす

るも少くとも常に消極的に隱然暗黙の間に競争しつゝあるか又は競争し得るの地位に在るものなることが容易に發見せられるのである。勿論、鐵道營業が競争状態に在るよりも一層大なる程度に於て獨占状態の下に在るものなることは否み難い所である。けれども、大體に於て獨占的なりとのみ斷言し去つて競争の存在を葬り去ることは許されない。蓋し、假令一部分に於てなりとも苟も競争の行はるゝものある以上は、鐵道業者の側に於て運賃を決定するに際して取る所の態度は之によつて牽制を受けざるを得ないことになり、茲に競争なるものが運賃決定上の一要素となるが故に、競争の存在を無視することは運賃理論の上から見て其の當を得たものでない。又、鐵道は其の經營上に於て、獨占の威力を振ふ場合に於けると等しく、激烈なる競争を行ふ場合にも亦少なからぬ弊害を生ずるものなるが故に、競争の存在を無視するは鐵道の經營をして社會上經濟上の最善の利益に副はしむるの策を講じ得る所以にあらずして、政策上から見ても當を得て居らない、といふ兩様の事情が存するからである。

鐵道に於て行はれ得る競争には種々の種類がある、而して其の實際に行はるゝ