

Title	鉄道に於ける競争の手段と原因とに就いて
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.12 (1922. 12) ,p.1635(1)- 1659(25)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19221201-0001

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.

社 會 大 燈 閣 新 刊 經 濟

石川三四郎著
◆西洋社會運動史

—定價四圓五十錢・送料十八錢—

アルナウド著 風間徹二譯

◆ニヒリズム研究

—定價二圓三十錢・送料十二錢—

稻葉君山著

◆支那社會史研究

—定價三圓九十錢・送料十八錢—

遠藤友四郎著

◆アナーキスト列傳

—定價三圓二十錢・送料十二錢—

ホブソン著 福田秀一譯

◆富の研究

—定價二圓五十錢・送料十二錢—

田中忠夫著

◆支那經濟史研究

—定價三圓八十錢・送料十八錢—

我國社會主義運動の先驅者たる石川氏の集鴨在監中の著。太古共產社會より近代資本國家に至るまでの人類社會の進化、社會組織の變遷、社會問題及社會運動の消長、革命家の生涯及事業等に論及せる大業にして、眞理に生きる人々に推擧する。

革命的ロシア文豪ツルゲエネフが最上級の讚辭を以てした事丈で本書の評價は充分だと思ふ。著者はニヒリズムの起源、發達、運動、思想内容及その非に言及してゐる。ロシア革命運動の基調をなしたニヒリズムを了解する事は決して無意義ではない。

經濟組織は社會組織の基底である。吾等は吾國獨自的發展を圖らねばならぬ。而も吾國經濟史の眞髓を了解するは古來最も交渉深き支那經濟史に待たねばならぬ。著者のこの眞摯なる研鑽を讀め。

支配階級の殘忍なる強權と鐵鎖の簞の下に、その一生を自由と正義の聖戦に終始し、或はギリヤン臺上の際と消え、或は獄舎の暗闇裡に關死した無政府主義運動の人々、吾等に涙ながらの感激と尊敬を與へる。純眞なる青年の熱誠を待つ。

本書は富が生産され、その富を生産せし人々に對して收入として分配されるべき現代實業界の構造及作用に關する最も貴重なる文獻なり。複雑廣汎なる富の生産及分配の問題を簡明に叙述せる本書を、國民階層の問題たる富の問題に留意する人々に薦む。

支那は開國四千年の歴史を持ち、特異の社會的發展をなした東洋の大國である。我國は古來支那と最も深い關係を持つて今日に至つた。然も兩國民間往々黨志の交通を缺ける點あるを遺憾とする。著者これを憂へて茲に權威ある本書を著述す。

三田學會雜誌 第十六卷 第十二號

論 說

鐵道に於ける競争の手段と原因
ここに就て

増井幸雄

本誌本年九月號に於て、鐵道を一般的に見れば運送上全く獨占的なるにあらずして他の鐵道又は他の運送機關との間に種々の場合に競争を行ふの地位に在り得るものなることを述べた。今、本篇に於ては其の後を承けて、斯かる競争は如何なる手段を以て行はるか、又そは抑、如何なる原因よりして行はるか、に

第十六卷 (一六三五)

論 說

鐵道に於ける競争の手段と原因

第十二號

一

出版目錄 大燈閣 振替 東京三三六八 大阪二七一五 東京橋本 大阪三橋南

鐵道に於ける運送上の競争は、暗黙隱然の間に無意識的に行はるゝ相互的牽制作用といふ消極的な形で行はれる場合と、公然意識的な積極的行動といふ形で行はれる場合とあることは既論の如くであるが、何れにしてもそれは鐵道の輸送すべき貨客の數量に直接關係するものである。又、積極的な競争の行はれる場合には、一鐵道の側に於て進んで相手方たる他の鐵道又は他の運送機關から貨客を奪取せむとする侵略的・攻勢的態度に出づることもあり、相手方の斯かる行動に對する防禦として自己の貨客を維持せむとするの態度に出づることもあり、更に、新に現はれ來れる貨客を自己の側に牽き寄せむとする争奪として行はれることもあるが、何れにしても競争の目的とする所は自己の貨客の維持又は増加を計るの點に存するに外ならない。

然るに、斯かる種々なる形に於ける競争は必ずしも常に行はれるものではない。競争の行はれ得べき場合の種々あることは既論の如くであるが、斯かる可能的なる競争は總てが必ず現實の競争となつて現はれるものではない。特に積極的な競争として現はれるのは頗る僅少ななる場合に限られて居る。競争は成功すれば利益を齎らすであらうが、而も同時に少なからぬ費用を要するが故に、可能的なる競争が特に積極的な態度を以て行はるゝ所の現實の競争となつて現はれるのは、競争することによつて、積極的に或る利益が得られるか、又は競争せざる場合に蒙るべき不利益を消極的に免がれ得るか、何れかの場合に限られて居るのである。然らば斯かる場合は如何なる場合であるかと云ふに、それは鐵道の現に得つゝある運輸量が其の現在の設備を以て發揮し得る運輸能力の利用を充分ならしむるの程度に達せず、且つ鐵道に於て斯かる状態に満足し得ないといふ場合に外ならない。競争なるものが、新なる鐵道又は其の他の交通機關の新設或は運輸能力の擴張を見たるが爲めに一鐵道の得べき貨客の數量の減少を來したる場合に於て行はれ、或は經濟社會の不況の爲めに一般に貨客の減少を來したる場合に於て行はれるのは、斯かる理由に基づく。要するに、二つ以上の鐵道又は其の他の交通機關の何れによつても運送せられ得る云はゞ共通の貨客の數量が是等の運送

能力の利用を充分ならしむるに足らずして當業者に於て此の狀態に満足し得ざる場合に競争が行はれるのである。

二

競争が貨客を維持又は増加せしめむが爲めに行はるゝ努力なる以上は、競争の手段として採用せらるゝ所のものは、攻勢的の競争の場合には貨客をして他の交通機關を去つて自己に來らしむるに足るものでなければならず、挑まれたる競争に對する應戰的競争の場合には自己の從來の貨客をして依然之に執着するに至らしむるに足るものでなければならぬ。然るに此の目的を達せむが爲めには、兩者何れの場合に於ても、一定の料金に對して與ふる所を多くするか又は一定の勤務を與へて之に對する料金を少くするかの方法によつて、貨客に對する運送の條件を有利ならしめる所がなくてはならぬ。斯かる性質を有する手段は分つて三とする。

競争の第一の手段は運送勤務の内容改善といふことである。之は運賃又は乗車賃を從來の儘に据置いて單に運送勤務の方面だけを改善するのであつて、其の方法は種々ある。先づ旅客運送に就ては、座席を廣く柔く且つ背後に倚り掛り得るものに變へるとか、燈火を瓦斯から電氣に或は電氣でも燭光大なる愉快なものに變へるとか、一部線路を電化して煤煙の不快を避けるとか云ふが如く、總て旅行を愉快ならしめるの設備を行ふの方法によることが出来る。又軌條を強くし機關車を大にし動力を變更し木製車輛を鋼製車輛に變へ或は連結車輛數を減少する等によつて列車の速力を増加せしめるの方法によることが出来る。又列車運轉回數を増加し特に競争の相手方と同一時刻に同一地點に向つて出發する比較的設備の整へる競争列車を仕立てるとか、又は直通列車を多からしめるとか云ふが如く、自ら旅客をして旅行上一層多大の便宜を感せしむるの方法によることが出来る。又、切符の發行・遲延に對する賠償・旅行見合せの場合に於ける既拂賃金の拂戻其他に關して旅客の便宜を計るに努めるの方法によることが出来る。又貨物運送に就ては、設備の改善・組織の改善によつて平均速力を大ならしめ到着時間を短縮し貨物の破損を少なからしむる等の方法によることが出来る。猶ほ此の外に、直接にそれだけで獨立に貨幣價值に見積ることを得ざる便宜の與へ得べき

ものは多々あるが、是等は總て運送勤務の内容改善といふ部類に入るのである。然しながら運送勤務の内容改善といふ手段は概して之を實現するに時間を要すること大なるものである。勿論、從來の設備を其の儘でも組織を變へることによつて勤務の内容を改善することが不可能ではないが、多くの場合には先づ設備を改めることからして出發しなければならぬから、假令計畫既に成り資金と材料と既に備はり居れる場合に於ても、競争手段として利用し得るまでには相當の時間を要する。故に競争手段としては、特に挑まれたる競争に對する應戰手段としては、急の間に合はずして不利なるものあるを免れない。而も一旦設備改善を行つた以上は、假令競争の止んで最早競争手段を必要としない場合に立ち至つた際に於ても之を舊に復することが出来ない。加ふるに、設備改善は其の適用を一部競争地點間のみに限ることが困難で、競争なき地點にまでも同時に之を及ぼさなければならぬ。勤務の内容改善といふことは、常に斯くの如く競争手段として伸縮性を有せざるのみならず、又、其の旅客荷主の注意を惹くこと到底料金の低減の然るには企及し得ない。蓋し、鐵道の貨客は原料品の如き不急の低價品並に

劣等なる等級の旅客が主たる部分を占めて居るのであるが、是等の貨客は運送勤務の内容の優秀よりも一層多く運賃の低廉を欲するものたるが故である。斯くの如くなるが故に、第一の手段たる運送勤務の内容改善といふことは一時的なる積極的競争の手段として用ひられることは少ない。唯、賃率上の競争の行はれる餘地なきに至れる場合には、徹々たる程度の又は暗黙の間に行はるゝ競争の手段として採用せらるゝのみ。英國に於ては賃率上の競争は絶えて久しく之を見ることなきに至つたが、運送勤務の内容改善といふ上に於ける競争は依然として行はれて居ると Ross は云つて居る。(British Railways. pp. 17-18.)

三

競争の第二の手段は運賃又は乗車賃の低減といふことである。之は運送勤務の内容には手を觸れずして單に從來通りの勤務をば一層低廉なる料金を以て提供しやうと云ふのであつて、競争の目的となるものだけに就ての割引賃率を設けるか、又は一切の貨客に就て割引を行ふか、何れかの方法による。前者は通例普通の競争の際に行はるゝ所であり、後者は競争が白熱状態を呈して所謂賃率戦争の

行はるゝ際に屢々見る所である。而して其の何れの方法によるを問はず、斯かる割引貨率の適用せらるゝ地理的範圍は争奪の目的物となる所の貨客の存する一線路上僅少なる地點相互間に限られるのであつて、無競争の中間地點へは此の割引貨率を適用しないのを通例とする。尤も、中間地點へも同時に之を適用することが全くないのではないが、競争者自身の立場から見れば斯くの如きは無用であるから、若し割引貨率を之にも適用するとせば其の割引の程度を競争區間に對するよりも少くするの策に出でるのを常とするのである。

運賃の割引による競争の行はるゝ場合に、斯かる手段を先づ探つて競争を挑むものは、長距離にして且つ無競争地帯に於ける貨客即ち所謂 Local traffic を有すること大なるものであるを通例とする。茲に長距離とは地理的の哩數の大なるものゝ謂ではない。假令地理的の哩程は短くとも、勾配が大であるとか建設費が多く掛つたとか貨客輸送量が少ないとか云ふ如き種々の理由によつて、一噸哩當り又は一人哩當りの費用の大なるものは、之を然らざるものゝ標準に引き直せば經濟的には長距離たる同一に歸するから、一般に斯かる鐵道は長距離だと云ふこ

とが出来来る。而して運賃引下の競争手段に先づ出でるものは斯かる意味での長距離にして且つ地方運輸を多く有する鐵道だと云ふのである。蓋し、第一に、費用を多く要するものは、貨率を費用に比例せしむると否とに拘らず、然らざるものに比して自ら貨率高からざるを得ずして、此の貨率の高いといふ一事が貨客獲得の障害をなして居るものなるが故に、斯かる鐵道は貨客増加の爲めには運賃引下の必要を先づ感ずるに至るからである。第二には、假令運賃引下の必要を感じて之を實行するとしても、相手方の態度如何によつては連続して數次引下を行はざるを得ないことになり、而もそれが爲めに新に獲得せらるゝ貨客は必ずしも割引運賃による減收を償ふに至るべしとは限らないから、競争の長期に亘るほど益、損失が多大となることあるべきを豫め覺悟して掛らねばならないのであるが、斯かる損失を覺悟してまでも競争を行ふといふことは、確實に獨占的なる地方的貨客の充分に存して前者の損失を償ふに足るあるものの最もよく爲し得る所に屬するからである。

運賃の割引を先づ行ふものが長距離の鐵道だとすれば、割引運賃の適用せらる

ものは旅客であるよりも寧ろ貨物であることが多いといふことは、自ら推測し得らるゝ所である。蓋し、旅客は假令乗車賃が安くとも概して長時間の旅行を喜ばないに反し、貨物は現に運送の爲めに同一距離でも旅客よりは數倍の長時間を要しつゝあるが故に少し位の迂回輸送は時間の上に大なる影響を與へずして荷主の眷顧を減ずることが少ない、特に原料品の如き低價品に於て然りとする事情が存するからである。割引運賃にして既に主として貨物に適用せられるとせば、それは多數の小荷主から多量の貨物を集めることの困難なる結果として自然多數の大貨主に適用せられることになり易い。少くとも斯かる大貨主の出荷する貨物のみに對して割引運賃を設けることになり易いのである。

然らば運賃の割引は如何なる程度まで行はれるか。打算の上からすれば、無論自己を満足せしめ得る位の貨客増加を來すに必要な最小限度に止めやうとするに違ひない。故に、先づ最初は恐らくは短距離線と同額の程度まで下げるであらう。けれども、それで効果が全く顯はれないとか、又は顯はれても相手方の應戰の爲めに奪還せられたとか云ふが如き場合には、終局的の效果の顯はれるに至る

までは際限なく低減せられて行く。蓋し、中途にして割引の方針を放棄すれば、既に割引の爲めに失つた所は永久に徒費となり了るからである。斯くして、運賃割引の競争が一度開始せられた以上は、双方共に最後の一撃によつて終局的の效果を擧げやうとして知らずくの間、深味に陥つて行き、茲に所謂賃率競争なるものを出現せしむるに至るのである。通例は、割引の最大限度は運賃を以て單に列車牽引費又は追加實費を償ひ得るの程度まで達し得るとせられて居る。然し、此の牽引費とか追加實費とか云ふものは小量の貨物に就ては正確に計算し得られないに反し、運賃率は小量を單位として定められるものであるから、假令割引の最大限度以下になつて居るといふことが屢ある。斯くして、競争賃率は往々にして理性を以てしては判断の出來ない程度にまで引下げられることがあるのであつて、千八百六十九年から七十七年へかけての紐育・シカゴ間の諸鐵道に於ける運賃競争や、本邦で明治三十六年十一月から翌年四月へかけて關西鐵道と鐵道作業局線との間に於て名古屋・大阪間で行はれた競争の如きは其の著しき例である。前者

にあつては、千八百六十八年に貨物百斤につき一級は一弗八十八仙、四級は八十二仙なりしものが、翌年は各級ともに百斤につき二十五仙に下り、最も甚しかりしときはそれが六仙にまで下つた。後者にあつては、關西鐵道の運賃は名古屋・大阪間三等賃金一圓七十七錢なりしものが片道一圓十錢、往復一圓二十五錢となり、各中間驛相互間も亦半額に下げられたのである。

運賃の割引なる方法は、競争手段としては前述の運送勤務の内容改善といふ方法の有するが如き短所を有しない。即ち第一に、割引運賃の制定は、永久の制度としては随分慎重なる調査を要すべきも、兎に角競争を行ふの決心をなし其の一時的手段として採用せむとする限りは、相手方よりも少しく低廉なる程度に云はゞ憶斷的に定むるを以て足りるが故に、之が實現までには時を要することが比較的少ない。尤も運賃の変更は、政府制禦の結果として必ずや相當の期間の豫告公示を行つた後でなければ實施するを得ないことになつて居るから、随時に施行することは出来なけれども、少くとも先づ設備の改善を行つて勤務内容の改善を計る方法よりは短時間で實現が出来る。加ふるに、一旦競争の必要已みし場合に

は何等の損失なくして豫告期間經過後に之を舊に復することが出来るから、進退敏速を要する競争手段としては頗る重要な伸縮性を有して居るのである。第二に、運賃割引は其の適用範圍が、或は競争ある地點相互間に限られ、或は特に競争目的物として有利なる種類の貨物のみに限られ、或は特に有效なりと認めらるゝ一部の大貨主のみに限られると云ふが如く、競争上必要なる又は有效なる範圍のみに適用を限局することが出来るが故に、勤務内容の改善の場合と異なつて徒費を省くことが出来る。第三に、運賃割引は旅客や荷主の注意を惹くこと設備改善の場合よりも大であり、それは特に下級の旅客又は低價嵩高品の吸収には大なる効果がある。斯かる特質あるが故に、運賃の割引といふ方法は最も多くの場合に於て競争の手段として採用せられるのである。

四

第三の競争手段は秘密割引といふことである。之は運賃割引の一變體であるが、其の内容が頗る多岐に亘つて居り、且つ後者が公然行はるゝに反して之は秘密の間に行はるゝの相違あるが故に、之を獨立の一方法と見ても差支ないのである。

元來運賃割引の方法は、當事者の見地よりすれば競争手段として頗る適當なる性質を有しては居るが、それは一方にとつて適當なる限り同時に相手方にとつても亦同様に適當なるものたるを失はないのであつて、一方が割引すれば相手方も忽ち之に應じて割引を行ふから、前者の効力は減殺せられ、或は却て従前よりも不利益な地位に陥らしめられることにもなり得る。是れ、双方ともに互に割引を行つて運賃競争を生ずるに至る所以であるが、若し一方が其の荷主に對して負擔輕減の特恵を與へる事實又は其の程度を秘密に附して相手方をして之を知らしむることなきを得ば、競争の目的は最も容易に達せられることになる。是れ、競争激甚を極むる國に於ては、割引が公然の割引たらずして秘密割引の形を採るに至る所以である。

秘密割引の方法は米國に於て頗る盛んに行はれた。今、其の代表的なもの數種を撰んで示さう。

秘密割引の中で最も古くから行はれたのは、一旦普通賃率に基づいて支拂はれたる運賃の特定の割合だけを後に荷主に向つて返還することである。此の返還

の形式は、或は現金を以てすることがあり、或は荷主自身又は其の家族への贈物を以てすることがあり、或は荷主に代つて其の使用人へ俸給を支拂ふことを以てすることがあり、或は無料乗車券を與へ又は他の貨物をば無料で運送することを以てすることもある。唯、斯かる秘密割引は結局何等かの證據を帳簿上に遺すことにならざるを得ないから極秘の戦法としては不適當な所がある。そこで斯かる缺點なきものとして、幾多の方法が案出せられた。それには、貨物の等級を實際よりも低いものとして取扱ふこと、例へば樽詰の眞鍮製品をば鐵釘と見做して低い等級の賃率で取扱ふといふ方法がある。又、連絡通し運賃中で特定二驛間の分に相當する部分が同區間の地方賃率より低き場合には、當然高き地方賃率を課せらるべき中間驛向けの貨物に對しても、連絡運賃中の此の區間に對する割合だけの低廉なる賃率を課するといふ方法もある。又、手車運送を無料で行ふとか、倉庫や貨車中に無料保管を承諾するとか、荷主の提供する便宜又は勤勞に對して過大の支拂をするとか云ふが如き方法もある。或は荷主の所有に係る積卸場・側線・貨車等の設備の使用に對して過大の運賃割引を行ふこと、例へば Standard Oil Co. の油

槽車使用が鐵道の經費節約を來さしむるの故を以て同社に對して運賃の割引を行へるが如き方法もある。又豫め特定の出荷あるべき日を定め置き此の日に至つて賃率變更の豫告期間が満了するやうに合法的手續を行ひ、其の後程なく右の荷主の出荷が停止せらるべき日に至つて賃率變更——復舊——の豫告期間が満了するやうに再び賃率變更の合法的手續を行ふことによつて、僅かに特定の荷主の出荷ある日にのみ割引賃率が行はれるやうにする所の所謂“Midnight Tariff”といふ方法もある。或は一旦印刷成りし賃率表中の或る數字を實施の翌日に至つて誤植なりとして訂正するとか、賃率表を複雑ならしめて特惠的割引賃率の發見を困難ならしめるとか、特定の賃率に對して「此の發送限り停止のこと」と附註するとか云ふが如く、總て印刷術の中に事實を隱蔽する方法もある。或は荷主から買入るゝ鐵道用需品を特に高價に買入れるとか、僅少なる損害に對して過大の賠償金を拂ふとか、他の荷主に對して例へば貨車の供給や側線の引込等の便宜を與へることを拒絶するとか云ふが如き方法もあるのである。

斯く秘密割引は種々の方法を以て行はれ得るけれども、其の實行に際しては多

數の荷主に向つて之を適用することはない。多數者に適用すれば忽ち競争の相手方の知る所となるが故に、單に多數荷主中の最も有力なるもの即ち最大の貨物を供給し得るの望あるもの唯一人を撰んで之に適用するを常とする。總ての人々に適用すれば之によつて貨物を確實に獲得するの望は少ないが、唯一人に適用すれば其の者は競争者に打ち勝つて或る程度の獨占權を獲得し、益多量の出荷を行ふことになる。斯くして秘密割引は同種荷主中の一人を確立せしめむが爲めに他の多數の同業者を犠牲にして之を打ち倒すことにならざるを得ない。秘密割引が當然對人的差別取扱を生じ、産業界の競争の自由を妨げるのは、斯かる點に於て最も甚しきを致すのである。

五

然らば、斯かる競争の行はるゝは果して如何なる原因に基づくかと云ふに、其の根本的原因は鐵道(並に其の他の交通機關)に於ける資本の性質と經費の性質とに存すると云ふことが出来る。

(二) 鐵道は其の建設には他の産業の場合に於けるよりも概して一層多大の資

本を要するものである。投入資本は、單に現在の設備として残存して居るもの、外に、更に建設工事に着手する以前に於て其の準備として費されたる多大の費用をも包含して居る。而して資本の最大部分は實に設備の中に固定せしめられて居る。加ふるに此の設備たるや、一部分は他の地方又は他の産業へ移して利用することが可能であるとしても、其の大部分は現に在る所の場所に於て鐵道として使用するにあらざれば其の價値の最大部分を失ふといふ性質を有つて居る。資本の大部分は實に鐵道として使用するにあらざれば永久に失はれざるを得ない所のものなのである。鐵道資本の他方面への轉用不可能又は轉用困難なる此の一事は、鐵道營業をして假令收支償はざる場合に立ち至つても、依然として業を續けるの外なきに至らしめる。故に斯かる場合に際しては、其の損失を少しでも減少せしめむが爲めに、若し競争を行ふべき相手あり且つ競争を行ふことによつて事態を有利ならしめ得るの望みある限りは、敢て競争を行ふの策に出づるに至るべきは自然の勢と云はなければならぬ。殊に、將に破産に瀕して居る所の鐵道にあつては、假令競争が不成功に終り爲めに生ずる損失の結果として全く破産状態

に陥るが如きことがあつても其の場合には利子や配當を支拂ふの義務がなくなるから、後事を恐れるの心配なく、兎角に萬一の成功を僥倖して無謀極端なる競争を行はうとする氣になり易い。而も假りに全く破産して了つたとしても、それでも競争の根は全く絶たれるといふ譯ではない。鐵道會社は破産しても鐵道といふ設備は依然として残存し破産管理人の手によつて運営せられて居るから、破産管理人が舊の競争の相手方たらざる限りは、新なる人の手によつて依然として競争が續けられることがあるのである。鐵道の競争は經營状態の不利なるもの側からして先づ挑まれる。而して其の因て來る所は、資本の轉用が不可能又は困難なるの點に存するのである。

(二) 鐵道をして競争を行ふに至らしむる第二の原因は、鐵道經營の費用の大半が定額費であり、費用の大部分が運輸量の大小に伴つて増減を來すことの微少なる恒常費より成れるものであるといふ點である。鐵道の經費の性質就中その恒常性の優越といふ點に關しては既に本誌大正十年五月號に於て稍詳細に述べたから茲には極めて簡単に一言すれば、營業しつゝある鐵道の經費の約半額は建設

費の利子であつて、之は假令營業を行はなくても發生するものであり、又全額の七分の一乃至四分の一は苟くも營業を行ふ以上は運輸量の多少に拘らず必ず生ずる所の費用と見做される。即ち、全額の約三分の二乃至四分の三は營業しつゝある場合に於て運輸量の多少に拘らず發生する所のものであり、運輸量の増減に拘らず殆んど不變的なる状態を保つ所のものである。従て運輸量の増減に伴なつて増減を來し得る部分は残り三分の一又は四分の一を占むる部分に過ぎないのである。其の結果として、苟くも運輸能力の限度に達せざる以前に於ては、運輸量が増加しても全體の費用は之に比例して増加を來さず、運輸量が減少しても全體の費用はそれに比例するの減少を來さないことになる。然るに一方収入の方面を見ると、収入全額は運輸量の増減と比例して増減を來すべきことは明かであるから、鐵道としては、運輸能力の限度に達するまでは、運輸量の増加するに従て少なき費用増加を以て多くの収入増加を來し得ることになり、運輸量の減少するに従て益、多大の収入減少を來し而も爲めに費用を節約し得る所は極めて僅少なる程度を出でないといふことになるのである。鐵道經費の斯かる恒常性は悲況に在

る鐵道にとつても、繁榮しつゝある鐵道にとつても、攻勢的或は守勢的競争に對する一個有力なる誘惑とならざるを得ない。若し競争に成功するとせば、營業費だけは償ひ得ても未だ利子支拂に充つべき収入を得難きが如き鐵道にとつては、競争によつて僅少なる費用増加と比較的多大なる収入増加との差額だけ損失を減少せしめるの望みがある。營業費を支拂ひ且つ利子を支拂ふことを得て損失は免がれても未だ利潤を擧ぐるに至らざるが如き鐵道にとつては、右と同じ差額だけ利潤を生せしむるの望みがある。又、現に僅少なる利潤を得つゝある鐵道にとつては、等しく此の差額だけ利潤を増加せしめるの望みがある。鐵道が其の現に得つゝある所の貨客の運輸量を以て満足すること能はざる場合に於て、若し競争によつて蒙ることあるべき損失を顧みざるか又は成功を確信する限り、動もすれば競争を行はむとするの方向に導かれ易く、一旦相手方から競争を挑み來れば之に對する自衛手段として自らも亦之と同様の手段に出でざるを得なくなるといふのは、斯かる理由から來るのである。

六

鐵道をして競争を行ふに至らしむる根本の原因にして右に述べたるが如くなりとせば、鐵道に於て行はるゝ競争には他の産業上特に商業上に於て行はるゝ競争と頗る性質の異なる所あることが發見せられる。今、最も代表的な場合を採つて、鐵道相互間に於ける競争と商店相互間に於ける競争とを比較して見ると、少くとも次の三個の點に於て著しき相違がある。

第一に、商業界に於ては、個々の商品の買入価格は豫め知られて居り、且つ共通不可分の費用は全體の費用中に於ける一小部分に過ぎずして其の算當は比較的容易であるから、個々の商品の価格をば費用を基礎として定めることが可能である。故に、競争を行ふ場合に際し漸次価格を下げ行く間に於ても、此の價格引下をば收支償ふ點まで喰ひ止めてそれ以下に引下げるの愚をなさざることが容易である。然るに鐵道に於ては之に反して、費用の大部分は運送勤務全體に就て共通不可分的に生ずるものであり、個々の勤務に就て生ずるものとして見分けられ得る個別的費用たる部分は極めて少ない。而も此の個別的費用なるものは、運送量の多少によつて其の分量に變動を來すものであるけれども、其の程度を正確に知る

ことが出来ない。従て一運送勤務の爲めに要する費用を正確に算出することが出来ない。そこで競争賃率を漸次引下げて行く間に於て、果して如何なる程度の賃率が恰かも收支償ふ底のものなりやを知ることが出来なくて、知らぬ間に意思に反して收支償はざる賃率を定めるやうなことになる易い。

第二に、商業界に於ては、競争が引合はぬ程度に達すれば營業は中止せられるから競争は極端に走ることがない。甲の商店が費用以下で賣る場合には乙の商店は必ずしも其の例に倣ふ必要はない。乙は單に一時その營業を中止すれば足りるのである。蓋し、乙は營業を中止すれば収入が止まると同時に費用の大部分も止まつて直接には大なる損害がない。之に反して、甲は費用以下で賣ること大なるほど損失が嵩むから、若し引續き營業すれば遂に破産して乙に對する競争者が無くなるし、若し甲が引き合ふ程度の價格に復すれば乙は忽ち營業を再開することが出来るからである。斯くして商業界に於ける競争價格は永く實費以下に在ることなく、其の競争は自ら此の限度に抑止せられるものである。然るに鐵道に於ては、競争が引合はぬ程度にまで達しても營業は中止せられずして、競争が極端

なる程度にまで行はれることが多い。甲の鐵道が競争を挑んで掛れば乙の鐵道は之に應じて起たざるを得ない。前者が賃率を費用以下に引下げれば、後者も亦これに倣つて賃率を費用以下に引下げざるを得ない。蓋し、乙にとつては、若し競争を斷念すれば貨客は奪はれるし、費用以下の賃率では收支引合はぬからとて營業を中止すれば収入は皆無となるが各種の恒常的費用は依然として掛つて來るので、何れにしても甲の競争に應じて起たざるを得ないことになる。而して甲にとつては、若し乙をして事業を中止せしむるか又は競争貨客を放棄せしむるほどに勝利を得るとすれば、多量輸送によつて益、一單位當りの費用を減じ得ることに、賃率を引下げても結局損失に終ると限らないから、益、競争を行はうとする氣になるからである。斯くして鐵道に於ては、競争は引合はぬ程度の低廉なる賃率を以て行はれ頗る極端に走り得るのである。

第三に、商業界の競争は生産費の最も低廉なる者から挑み掛けられ、而して結局此の費用の最も少ない者が市場に於ける相場を支配することになつて、茲に優者の生存と云ふ自然界の進化の法則の適用を見るに反し、鐵道に於ては設備の最も劣れる、而して迂回長距離にして輸送量少なく従て費用を要すること最も大なるものが先づ競争を挑み掛け、而して斯かる鐵道の切り出した競争賃率が競争貨客に對する運賃界の相場を支配するに至ることが屢、あつて、茲に不適者の生存と云ふ進化の法則に反する現象を生ずることがあるのである。