

Title	鉄道経営の独占的傾向に就て
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1923
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.17, No.4 (1923. 4) ,p.519(23)- 552(56)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19230401-0023

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.

て、其實行以來年處を経ることの淺い爲め、實際の效果如何は之を判断するを得ないが、之に據れば多年來豫算編成の中央統一、行政部に於ける編成權の獨占、議會に於ける豫算議定權と經費との關係の如き、世間に於て問題の焦點と爲つて居つた所は略ぼ實際に解決され、而して此解決を爲すに就て、多く範を英國に取つたことは、掩う可からざる事實に屬する。文明諸國中、三權分立の思想を根柢として、他の諸國に對し、大なる相違の存する豫算決算制度の行はれて居つた合衆國に於て、集中統一を旨とする新制度の行はれるに至つたのは、經濟財政の制度に於ける集中的運動の此方面に適用された一の例を以つて見る可きものであると考へられる。

本論は先年合衆國に於て組織された「政治研究機關(Institute for Government Research)」の出版に係るウキロービー、コリンズ氏等の合衆國歳計制度に關する著書に多くの材料を求めて、執筆したことを付記して置く。

鐵道經營の獨占的傾向に就て

增井幸雄

鐵道の最大部分が國有となつて居る所の現時の本邦に於ては、少數の電車を除くの外は、之に對して競争を挑み得るが如き地點に私有鐵道の存するもの少なくして、鐵道相互間に於ける競争の積極的に行はれるといふが如きことは殆んど之を見ることが出來ない。従て、鐵道の經營は獨占的たらしむべきか、將た又、競争的たらしむべきかといふ問題は、本邦に於ては實際問題としては既に解決せられたものであつて時事的の興味を有しない。けれども、之を一個の理論として見るときは國有にせよ、私有にせよ、又は單獨的にせよ、妥協によるにせよ、兎に角鐵道運送なるものは獨占的の——即ち競争なき——状態の下に於て經營せらるゝを至當とするや否やといふ見地からして、現状を是認又は否認するの論據としては役に

立ち得る。若しそれ、歐洲戰後に於て、米國が從來の競争強制政策を放棄し英國が合同強制の政策を採るに至つた事實を見ると、斯かる新政策の因て來れる所の少なくとも一斑は右の問題の研究によつて首肯せられ得るであらう。以下、鐵道運送は、官營によるべきや私營によるべきやの問題は別とするも、其の經營は何れにしても獨占的たらしむるを以て至當とする所以を、第一には競争の永續し難きものなるの點より、第二には競争を強制するの政策が失敗の歴史を残したといふ點より、而して第三には競争の利益少なくて弊害多きものたるの點よりして、それ〴〵説いて見やうと思ふ。

二

別の機會(本誌昨年九月及び十二月號)に於て論じたるが如く、鐵道は他の鐵道又は他の交通機關と競争し得るの立場に在るものである。而して若し鐵道相互間に於て一度競争を積極的に行ふに至つた場合には、其の停止を來すべき自然的の限度を存せずして、自然に放任すれば頗る激烈な、極端な、理性を以てしては了解し難き程の程度にも達するものである。

例を本邦に採つて見むか、明治三十六年大阪に博覽會の開かれた前後に於て、當時の鐵道作業局線と關西鐵道とは名古屋・大阪間に於て激烈なる競争を行つた。元來此の競争は明治三十一年に關西鐵道が全通した當時に端緒を發して居るもので、明治三十五年八月に至つて局線の貨客運賃割引によつて第一回の競争が開かれ、博覽會閉會後に至つて第二回の競争が猛烈に行はれた。即ち、先づ三十六年十一月下旬から兩線共に競争區間(名古屋・大阪間、名古屋・京都間)に於て三等旅客運賃各々二十錢及び四錢の割引を行つた。尋で關西線が年末から全線各驛間旅客運賃を半減し、翌年一月中旬からは最初の運賃三等一圓七十七錢なりし名古屋・大阪間を一・二・三等各々片道二圓・一圓五十錢・一圓十錢、往復二圓五十錢・一圓八十錢・一圓二十五錢に低下するや、官線も之に對抗せむが爲めに略々同様の割引を行つた。貨物運送の競争に至つては更に甚しきものあり、運賃は實際上競争以前に比して八割以上の低落を來したのみならず、秘密制戻・荷主への饜應その他の手段までも實行せらるゝに至つたのである。

又、例を米國に求めむか、千八百六十九年から千八百七十七年に亘つてシカゴと

太西洋岸諸港とを連絡する諸鐵道の間に行はれた競争は、實に爾後「賃率戦争」と呼ばれて居る程に激烈を極めた。同地には、千八百五十年代にはイリーノ湖畔に達する New York Central 及び Erie、オハイオ河岸に達する Pennsylvania 及び Baltimore and Ohio の四鐵道があつて、千八百七十年頃までは互に相當の牽制を行ひつゝあつたが、千八百七十三年の恐慌前の好景氣時代に多大の鐵道建設が行はれ、千八百六十九年に New York Central と Pennsylvania との兩鐵道がそれ〴〵西端驛たるパットロー及びピッツバーグをシカゴに連絡する鐵道を支配するに及んで、茲に兩鐵道間にシカゴ・太西洋岸諸港間の貨物争奪が始まり、一年前に兩地間一級品百封度につき一弗八十八仙、四級品八十二仙なりし賃率は一舉にして各級共に毎百封度二十五仙に引下げられた。其の後一時は協定が行はれて收支償ふ程度の賃率に復したけれども、實際の賃率は公表されて居る所の賃率に合致すること稀であつて、貨物の吸収並に維持の爲めには個人的に又秘密の間に大々的割引が行はれたのであつた。然る處へ千八百七十四年に Baltimore and Ohio 鐵道がシカゴへの延長成り、又 Grand Trunk Railway がシカゴの西北ミルウォーキーからポートランドまで開通して、

新に前記兩鐵道に向つて公然又は秘密裡の手段によつて競争を開始するに至り、千八百七十五年の後半には各線の賃率は全く崩壊されて了つた。同年末には一時休戦の姿にあつたが、忽ちにして協定破れて千八百七十六年には八ヶ月間に亘つて激烈なる賃率戦争が行はれ、賃率は屢々運轉費にも足りない程の程度まで引下げられるに至つたのである。

鐵道相互間に於ける競争の激烈に行はれること斯くの如きものがある。然しながら、競争は何れも永續すること能はざるものである。蓋し、鐵道相互間の競争なるものは、其の如何なる手段を以て行はるゝを問はず、常に頗る多額の費用を要するものであり、而して競争の激烈となる場合には鐵道業者は遂に其の負擔に堪へ難きに至るからである。

思ふに鐵道は、一方に於ては競争することによつて収入の増加を來すことは望み難い。運賃率の引下によつて運輸量の増加を來さむが爲めには餘程世人の注目を惹くほどに著しき引下を行はなければならぬから、假令運輸量の増加を來しても収入は恐らくは却て減少を免がれないであらう。況んや此の運輸の増加

量が單に相手方から奪取せられたに過ぎない場合には、相手方が互角の競争を續け得る限りは互に奪取奪還を繰り返すに過ぎずして、相當の期間内に於ける収入を通覽するときは双方共に減少を來さざるを得ないであらう。或は、運賃率の引下は同一地點よりの出荷量を絶對的に増加せしめるから収入は著しき減少を來さざるのみか却て増加を來すことさへ期待せられ得る、と思惟する者があるかも知れない。けれども、一定の生産的設備の下に於ては急速に生産額を増加せしむることは出來ない。假令藉すに時を以てするも、運賃が價格の極めて僅小なる部分を占むるに過ぎざる貨物や、社會に於ける需要の伸縮性の大ならざるが如き貨物は、運賃の引下が行はれても爲めに出荷量を著しく増すべくもない。唯、鐵道競争の行はれざる他の方面へも同時に供給しつゝある生産地に於ては、貨物の仕向先の變更を來さしむることによつて競争鐵道の争奪の目的物たる共同の出荷量の増加を來すことは可能であるが、然しこれとても限度があり、又、相當の期間内には事情の變化によつて舊に復するの傾向もある。運賃の割引を行ふことによつて出荷量を絶對的に且つ永續的に増加せしめるといふ一事には多大の希望を繋

ぐことは出來ないのである。公衆の注意を惹くことの最も大なる競争手段たる運賃の引下によつてすら猶ほ且つ然り。況んや、之よりも貨客吸引の效果少なき運送勤務の内容の改善や秘密割戻によつては到底此の事あるを得ないのである。既に競争によつて關係鐵道の運送し得べき出荷總量の少なくとも著しき絶對的增加を來し得ないとすれば、競争は鐵道の収入を増加せしめることが出來ないと云はなければならぬ。

然るに他方に於ては、費用の方面が競争によつて著しく膨脹を來さしめられる。設備を改良して運送勤務の改善を計る場合には其の爲めに多額の資金を固定させなければならぬ。在來の設備の利用方法を改善することによつて運送勤務を改善する場合には營業費の増加を來さざるを得ない。若しそれ各種の秘密割戻を行ふ場合に於ては、之が爲めに要する金額は少なからぬ高に達するのであつて、New York Central 鐵道の如きは或る一年間に於て割戻高百萬弗を算し、Michigan Central Line の如きは千九百二年から三年にかけて滿一年間に五十八萬六千弗を割戻したのである。而も營業費の膨脹は右に止まるのではない。運賃を引下げ割戻を

行ひ運送勤務の改善を計つて消極的に貨客の來るを待つのみでは未だ充分なるを得ない、進んで積極的に荷主や旅客を自線の方へ勧誘するに多大の努力を注ぐことを必要とするのであつて、此の爲めにも亦多大の費用を要する。米國の州際商業委員會の調査し得たる所によれば、九個の競争鐵道が旅客勧誘の爲めに支出した手数料は一年間に總計百萬弗以上に達し、最も甚しき場合にはシカゴからサンフランシスコまでの二等旅客一人を得るが爲めに二十弗七十仙の費用が支出された例さへあると云ふ。貨物聚集の爲めに常設する多數の代理店の費用として、賃率競争の行はれた當時にはシカゴから西方に向つて營業しつゝありし四鐵道は一年間に百二十八萬弗を支出し、紐育を終點とする一鐵道は八十七萬弗を支出したといふ。競争が營業費の膨脹を來さしむるの甚しきこと、以て知るべきである。

斯くの如く、競争が費用を要すること頗る大にして而も収入は却て多くは減少を來すものなる以上は、如何なる鐵道の財政と雖も到底此の負擔には永く堪へることは出來ない。競争は永續し得ないのである。關西鐵道と作業局線との競争は、激烈なる競争を續けること數十日にして明治三十七年二月の交には既に双方共に之に倦み、折柄日露戦争の勃發による軍事輸送開始を機會として終結した。シカゴと太西洋岸諸港との間の諸鐵道の賃率競争は、千八百七十七年 Trunk Line Association の成立によつて結末を告げた。其の他、何れの鐵道競争と雖も、遅くも數年以内には終りを告げたのである。

鐵道相互間に於ける競争の防止は種々の手段によつて行はれる。其の最も簡單なるものは、賃率その他の附隨的料金をば競争貨客に就て協定することである。此の協定は、賃率その他を各鐵道ともに同額に定めることもあり、又各鐵道間に一定の差額を設けることもある。何れにしても賃率上の競争は止み、運送勤務上の競争の行はるゝ餘地だけは残されるが之は行はれ悪いものであるから、協定の維持せらるゝ限りは競争は之によつて防止せられる。然し此の方法には何等の強制力が伴なつて居ない。又、協定の維持せられることは各自の利益であるが、他社が總て之を守つて自社だけが之を破ることを得れば後者は頗る利する所があるのみならず、間接に之を破ること困難ならず、而も之を摘發することは困難だ、とい

ふ協定破毀に對する一個の大なる誘惑が其の中に含まれて居る。故に此の方法は、相手方を信用せざる限りは、公然ならずんば秘密の間に之を破るの行動に出で易い。次に、之よりも有效なるものとしては、Traffic Pool と稱して、各自の運送すべき數量を協定する方法がある。詳しく云へば、競争貨物のみに就て、各自の運送すべき數量をば協定前の各自の實際輸送量を基礎として協定し、若し一鐵道が協定額だけの貨物を得ざりし場合には之に向つて他の鐵道から貨物を分與するの手段を採る方法である。此の協定は、相手方に知らるゝことなくして破ることが出来ないといふ長所を有して居るが、旅客に就ては行ひ難く、且つ貨物に就ても、何れの線路によりて輸送せらるべきやを鐵道側に於て自由に定めることになつて荷主の意思に反することがあり、又、協定量以上に運送しつゝある鐵道は協定量以下の運送しか行はない鐵道に對して貨物を分與することを躊躇するの傾きがあるといふ數個の欠點を有つて居る。然るに Money Pool と稱する第三の方法によれば斯かる欠點は概ね除去することが出来る。之は運賃率も協定せず、各自の輸送量も協定せず、自由に經營することを認めつゝ、他方に於ては實際の運輸收入の

一部を控除したる殘額を豫め共同の基金に繰り入れしめ之を定期的に豫定の割合を以て分配する方法である。此の控除部分の割合は、多くは運送の實費を償ふの程度に定められ、從て、利益分配の割合の定まつて居る以上は競争して貨客數量を増しても爲めに利する所なきが故に、此の方法は競争の念慮を起さしめることが少ない。尤も、次期の配當割合を決定するの際に於て自己の割合を大ならしむるの主張を爲し得る望みあるが故に、其の論據を作らうとして貨客の爭奪を行ふに至るの虞れはあるが、然し前記の二方法よりは勝つたものとせられて居る。

何れにしても、鐵道相互間の競争は早晩是等の諸方法の何れかによつて終結せられる。機關車の完成者たるジョージ・ステーションは、最初から鐵道の競争は結局制限せらるゝに至るべきとを豫見して、競争の可能なる所、即ち聯合が可能である」と云つた。London and North Western Railway の社長は議會に於て證言して、予は、競争は總て一時的のものであると思惟する。斯かる競争は總て早晩止むものである。設備の競争も、賃率の競争も。此のこと、鐵道相互間に於ては素より然り、蒸氣鐵道と電車との間に於ても然り、鐵道と定期船との間に於ても亦然り。而して

定期船相互の間に於ても同様に然るのである。

三

世には、鐵道の競争が結局は協定によつて終結するを見て、鐵道が獨占的經營の弊を來さむことを恐れて之を禁止せむと欲する者がある。然し、歴史は斯かる希望の遂に達せらるべくもないことを示して居る。以下、米國に於て、各種の形式に於ける競争制限を禁壓して競争を強制せむとする屢次の政策が結局失敗に終つた跡を尋ねて、此の點を明にしたいと思ふ。

米國は、自由の尊ばれる國、競争の福祉に絶大の信用が置かれた國であつた。商業を抑制する契約は無効なりとはコンモン・ローに於ける一般的原则であつた。鐵道會社の締結した Pool の契約の如きは、始めは何等の禁止もなかつたが、結局裁判所に於て商業を抑制するものと裁斷せられて、Judge Cooley の所謂禁止せられ居らざるも、有害なる傾向を有するものと思惟せられ従て法律は之を保護せず却て其の遂行に助力を與ふるを拒むといふの意味に於て違法なるものとなつた。此の一事は即ち鐵道競争強制政策の抑々の出發點を爲して居るものであつて、鐵道

の獨占到對する恐怖や競争に對する信念は、千八百七十年代以後の各種の公文書に屢々其の姿を表はした。即ち、南北戦争後に急速に開發せられたるミシシッピー河谷の農産物の大西洋沿岸への運送を低廉ならしむるの方法如何を調査研究する目的を以て上院に設けられた委員會が千八百七十四年に發表した所謂 Windom Report に於ては、低廉なる運賃は競争によりてのみ得らるべしと考へて、政府自ら貨物運送用の鐵道を設けて私有鐵道と競争し之を牽制せむことを勸告して居る。千八百七十九年紐育州の Hepburn Committee は、鐵道の獨占を非難して嚴に之を壓服するの必要を説いた。又、此の前後十年間に於ける鐵道の發達と競争との著しくして、不當なる差別取扱甚しく行はれたるに對して、千八百八十六年の Cullom Report は差別取扱禁止の爲めに取締を必要なりとした。而も此の時までには各地に盛んに Pool が組織せられて中西部並に西南部の人心を動かしたので、西南部の諸州に於ては、Pool を禁止するの法律が設けられた。斯くして是等の諸報告並に諸立法の影響は、遂に聯邦議會をして千八百八十七年に至つて所謂州際商業法なるものを通過するに至らしめ、其の第二條に於て特別賃率・割戻其の他の形式に

於ける一切の不當なる對人的差別取扱を禁じ、第三條に於て各地間に於ける差別取扱を禁じ、第四條に於て長距離に對し短距離よりも低き賃率を設けることを禁じ、第五條に於て競争鐵道の貨物又は總收入・純收入を Pooling することを禁ずる等、一方に於て競争の下に各種の弊を生ずべき手段を採ることを禁じつゝ、他方に於ては競争制限の手段を採ることを禁ずるに至つたのである。

然らば此の法律は鐵道の聯合を悉く絶滅せしむるに成功したかと云ふに、決してそうでない。幾多の Pool は解體されたが、然し協同の爲めには組合の存置を必要とするものがあるが故に、組合は法律に抵觸しないやうに改造せられて依然その存在を續けたのである。即ち前記の Trunk Line Association に屬せし諸鐵道は州際商業法の通過後數日にして相互間並に接續鐵道との間に於ける貨客の交換を便ならしむるの目的を以て新なる協約に調印した。Southern Railway and Steamship Association は其の組織中から Pooling の部分を除去して存在を續け、千八百九十三年の恐慌に際して激烈を極めたる競争は千八百九十五年に至つて Southern States Freight Association の成立を來さしめた。千八百八十七年及び八年には、シカゴ以西

に於ける賃率戦争の善後の爲めに、Pooling 禁止以前に存在せし諸組合を改造して Interstate Commerce Railway Association 成り、繼て Trans-Missouri Freight Association が之に代つた。而して千八百九十二年には、太平洋岸に於て加奈陀の鐵道と米國の鐵道との間に賃率の差額を設けるの協定が成立した。斯く諸方に續々改造せられ又は創立せられた運輸組合は總て Pooling を廢した。けれども、賃率の制定及び維持に關する協定を固くして競争の制御に努めた。斯くして Pooling の禁止による競争強制政策は、結局鐵道をして賃率協定の手段に向はしむるに終つて、毫も競争制限を抑止するの目的を達することは出来なかつたのである。

鐵道の聯合に對する第二の鐵槌は、千八百九十七年に至つて賃率協定の上に降つた。千八百九十年六月二日の「不法なる抑制並に獨占到對して商業を保護する法律」即ち通稱「シャーマン・トラスト禁止法」なるものが鐵道にも適用せられることになつたといふことが即ち是れである。第一條の前半に、諸州間の又は外國との商業を抑制する有らゆる契約、トラストの形を具ふる又は具へざる聯合、又は陰謀は違法とすと規定して居る此の法律は、元來工業會社の事業獨占を防止せむが爲

級・規則並に其の變更及び他鐵道との間に於ける賃率・貨客分割等に關する協定をば會長の手許に届出でるの義務を負ふ。而して會長は、是等の事柄に關する加入者よりの提議を文書を以て加入者全般に報知することになつて居り、又別に隔月に通常會が開かれることになつて居る。それ故に、加入者は常に會長の仲介によつて一鐵道の提議に對して反對の意見を述べることが出來、意見の一致を見るに至るまで文書を以て間接に討議し協議することが出来る。又定期に開かるゝ會合に於て非公式の諒解・協定を行ふことが出来るのである。而も斯かる組織や行動を表面上法律に抵觸する所なからしめむが爲めに、定款には、此の定款中の文言は、組合員の多數又は何れに對しても一加入者の爲めに賃率を定めるの權能を附與するものと解釋すべからずと明記するの用意を忘れて居ない。是等の組合は Pooling 及賃率の協定を行はないけれども、而も加入者間に於ける非公式の諒解は一般に加入鐵道の遵奉する所となつて居る。州際商業委員會が千九百一年度の報告に於て「Trans-Missouri Freight Association 及び Joint Traffic Association」の兩事件に於ける判決は、米國の鐵道營業には何等實際上の效果を生じて居らない。是等の運輸

組合は、事實上判決前に於けると同様に存在して、同一の一般的效果を擧げて居ると云ふことを自認して居るのは、這般の消息を最もよく表明して居るものと云ふべきである。若しそれ合同の方面に於ける競争制限に至つては、千八百九十七年の判決以後は特に急速に行はるゝに至つたのであつて、或は鐵道の買収により、或は線路の借入により、或は他鐵道の株式の過半を所有することにより、或は同一人が數個の鐵道の重役を兼ねることによつて、競争は事實上殆んど防止根絶せらるゝの傾向を致した。賃率協定の禁止による競争強制政策は斯くして功を奏するを得なかつたのである。

然しながら、合衆國は猶も鐵道の獨占的經營を追窮するの手を休めなかつた。千九百一年に Northern Pacific 及び Great Northern の兩鐵道會社が各自の株式の過半を所有せしめむが爲めに設立したる Northern Securities Company なる持株會社は、千九百四年に至つて大審院に於て、シャーマン・トラスト禁止法に謂ふ所の商業の自由を抑制するものであるとの理由を以て違法なりと判決せられた。千九百十四年にはルーゼルトのトラスト征伐の一發現として Clayton Anti-Trust Act なるものが

生れて、商業に従事する一切の會社に對して、等しく商業に従事する他の會社の株式を取得することが、兩會社間の競争を著しく減少せしめ、又は社會の一部分に於て斯かる商業の抑制を來し、又は成る部門の商業の獨占を創成するの傾向を生ぜしむる場合に於ては、斯かる會社の株式の全部又は一部を直接又は間接に取得することが禁せられた。斯くして鐵道會社の手から、持株會社の創立・株式の相互所有又は買収による競争防止の手段が奪取せられて、獨占への進路は益々狭められたのである。然しながら、之によつても未だ鐵道間の競争制限が根絶した譯ではない。一方に於ては、此の法律は一切の株式買収を禁じたのではないから、法律の禁せざる非競争鐵道の合同が盛んに行はれて大鐵道は益々大を加へ、其の數は益々減少して、相互間に協同的行動を採るの可能性が益々増加した。而も他方に於ては、合法的に改造せられた運輸組合には毫も手が觸れられないのであるから、鐵道は多少の困難不便を感じつゝも依然として競争制限の目的を達して居ることには何等の變化をも來さなかつたのである。

米國は、鐵道の競争的經營の利益を信じ、獨占的傾向を有する經營法を壓迫せし

が爲めに屢次種々の手段を採つたけれども、結局その目的を達することが出来なかつた。一度 *Pool* を禁じて其の目的を果さず、二度賃率協定を禁じて等しく其の效を擧げることが出来ず、三度一部の合同手段を禁じても亦競争を維持せしめることが出来なかつた。而して其の果し得たる所のものは、僅かに其の都度徒らに鐵道經營に困難を加へしめたといふ一事に過ぎなかつたのである。競争強制的政策は遂に失敗の歴史を残したのである。

四

鐵道の競争制限なるものが、假令防遏せむとしても充分に其の目的を達すること能はざるものであるとしても、若しそれが利益少なくして弊害多きものであるならば、政策上極力斯かる經營方法の禁止に努めなければならぬことになる。假令一舉に之を消滅せしめ得るが如き方法はなくとも、部分的効果ある多數の手段を絶えず採用して行かなければならないことになる。茲に於てか、競争の利害如何を尋ねて見るの必要を生ずる。

鐵道が競争の手段として採用する所のものは、運送勤務の内容の改善か、公然た

る運賃率の引下か又は各種の秘密割戻かである(本誌昨年十二月號參照)。是等の手段を實行するの結果として如何なる利益が生じ得るか。斯かる利益なりとして支持せられたる主たるものに少なくとも二つある。運送勤務の改善と運賃率の一般的低落とが即ち是れである。然し是等の所謂利益なるものは果して眞實に得らるべき利益なりや。

若し競争が運送勤務の改善なる手段によつて行はれるとすれば競争が此の點に於て社會公衆に對して利益を與へることになるべきは疑ない。然しながら斯かる効果が果して競争よりして期待せられ得るものなるや否やは頗る疑問である。既論(十二月號)の如く、此の手段は設備の改善を要するものたる限りに於ては、競争手段としては頗る不適當であり、寧ろ運賃引下の便なるに如かないから、斯かる運送勤務の内容の改善を競争よりして期待することは事實上に於て望なきことと云はねばならない。Rossは、英國に於ては賃率に關しては殆んど或は全く競争が行はれて居らないけれども運送勤務の内容の上には於ては競争が行はれて居ると云つて居るが、此の事實は、鐵道が競争の手段として有效なる手段を抛棄して

效果少なき手段を採るに至つたほどに競争が微弱となつたことを意味するものであつて、一面に於て、設備の改善は寧ろ競争の少なきほど一層多く望まれ得ることを暗示するものではあるまいか。設備の改善はそれ自ら或る程度まで貨客を吸引するの力を生ずべく、從て貨客の勧誘費その他の營業費は増加少なきを得るであらうけれども、斯かる設備の改善そのものには多大の資金を固定せしめるの必要があり、設備を其の儘にして置いて單に經營方法の改善のみによつて勤務の内容を改善する場合には營業費の増加を免がれず、何れにしても費用總額の上には於て著しき増加を來さざるを得ないことになるから、鐵道業者の財政の見地よりすれば、運送勤務の改善は、單に有限的なる競争の爲めのみ企てられることは困難であつて、永久的なる貨客の増加に後援せらるゝの時を待つて始めて確實に行はれ得るものと云はなければならぬ。而も運送勤務の内容の改善が、唯それだけで、積極的に貨客の著しき増加を來し得べしとは考へられないのである。貨客の永久的なる絶對的增加に後援せられざる場合には、運送勤務の改善は決して設備の改善を基礎とする永久的なものではあり得ない。そは實現されても一時的た

るに過ぎない。競争手段として運送勤務の改善が行はれるものとした場合に於てすら然り。況んや之に代ふるに貨客吸収上一層有效なる運賃引下・秘密削減の手段を採る場合に於ては、収入の減少と支出の増加とは設備の現状維持をさへ困難ならしめる。競争の來し得る利益として支持せらるゝ第一の點には到底多くの望を囑することは出來ないのである。

然らば、競争は運賃率の一般的低落を來さしむるといふ第二の點は如何。運賃率の引下が頗る有効にして便利なる競争手段たる以上は、競争が積極的に行はるゝ場合には運賃率の引下を見ることあるべきは疑ない。然しながら、運賃率の引下は決して普遍的ではあり得ない。少なくとも、全線各地を通じて引下の程度が平等ではあり得ない。蓋し、互に競争しつゝある鐵道が總ての地點に於て接觸し從て競争して居るといふが如きことは稀に見る所であり、而して競争なき地點に運賃の引下を行ふは意義なきとであるから。そは又決して永久的ではあり得ない。蓋し、前述の如く、運賃率の引下は必ずしも常に著しく貨客の數量を絶對的に増加せしめるものではなく、從て鐵道業者の財政状態の悪化は到底低率の永久的

維持に堪へ得ないからである。競争手段としての運賃率の引下は、其の行はるゝこと競争期間のみに限られる。而も競争の短命なること前述の如くであるとするれば、引下は、永く續き得るものではない。而して競争終れば少なくとも舊率には復する、事によれば競争期間の損失を償はしめむが爲めに舊率よりも高からしめられることさへ期待し得られる。一時の低率が爾後の高率によつて酬ひられることさへあるとすれば、競争が一般的賃率を低落せしめるといふ所謂利益にも多くを期待することは出來ないのである。或は、米國に於て、競争の激しく行はれた當時には運賃率が概して連年低下の傾向に在つたといふ一事を以て、競争を運賃率低落の一原因なりとするの證據としやうとする者があるかも知れないが、斯くの如きは當を得たるものではない。此の運賃率の低落は、實は運輸量の一般的・漸進的增加と、之に後援せられたる機關車の改良・車輛の増大改善、その他一般に費用の節約を可能ならしむる經營方法の改善と、に基づくものであつて、決して競争の結果ではないのである。競争の行はるゝこと少なかりし我國に於て、鐵道運賃率が創設當初から漸次低落して來たのは、此の點を證して餘りがある。

一方に於て、競争の生む利益なりとして指摘せらるゝものが既に信頼するに足らざるものなること右の如くなるに加へて、更に競争は他方に於て幾多の弊害を生むものである。競争が運賃率の引下によつて行はるゝ場合に於て特に甚しきものがある。

先づ第一に競争は運賃率の激變を來さしめる。鐵道に於ては、商業界に於けると異なつて競争には自然的なる限度がないから、運賃率は極度まで低落することがあり得る。而も其の之に到達する迄には毫も秩序的・漸進的なる順序を踐むことなく、全く競争の進展の程度に従て專斷的に且つ急激に變動を來す。従て運賃は全然安定を缺き、其の結果として公衆をして營業その他の行動に關して將來の計畫を立つること能はざらしむるに至る。競争は運賃率騰貴の抑制者たるよりも寧ろ運賃率激變の促進者たるものである。而して物價を時間的に平均せしむるに貢献せずして、却て其の頻繁且つ急激なる變動を來さしむるに貢献する。

又、競争は、長距離の運送に對する運賃率をば短距離の運送に對するそれよりも却て高からしめて、市場の關係を攪亂するの弊がある。競争地點への運賃率は著しく引下げても、無競争の中間地點への運賃率は却て引上るか据置くか又は引下率を少なくするが爲めに、競争地點への運賃は之より近距離の中間地點へのそれよりも却て低廉となるの現象を生じ、茲に地方的差別取扱の一形式を實現せしめることになる。斯くの如きは、發送地點に對する關係に於て短距離の中間地點が長距離の競争地點に優越して有つて居る所の自然的利便をば、人爲的に奪つて却て之を後者に與へる所以であつて、中間地點は從來享有せし販路を奪はれて衰頽を來すことになる。こは、兩地點が互に隣接して居る場合に於て特に甚しきを致すのであつて、人口と産業との分布を適當ならしむる上から見ても、又、各地間に於ける經濟的の距離をば同じ割合を以て短縮せしむることを念とすべき鐵道の使命の上から見ても、共に是認し難き所である。尤も、地方的差別取扱必ずしも常に不當なものではないけれども、單に競争の爲めのみに斯かる手段を採ることは是認すべき理由に乏しい。

地方的差別取扱の行はるゝ結果として、鐵道の競争は物價を地方的に平均に傾

かしめずして却て不平均を甚しからしめるの弊を生む。同一の貨物の價格の各地間に於ける相違は、大體に於て運賃の差に等しくなるべきであつて、若し運賃率が各地若しくは何れかの方向に向つても一樣に、遠距離ほど益々低廉ならしめられる場合には、各地間の價格は均一に歸すべきである。然るに各地間の運賃率をば競争の状態如何に従て定める場合に於ては、決して此の事あるを望み難い。假令一時は一二の地點間に於て此の現象を生ずることありとするも、忽ちにして生ずる運賃の變動は此の現象を破壊して了ふのである。

長距離に對する運賃率を短距離に對する運賃率よりも低廉ならしむるの結果として、競争は更に一個の弊害を生む。引返し輸送又は迂回輸送の行はるゝに至ること即ち是れである。一競争地點たる發送地から他の競争地點への通し運賃率を甚しく引下げの場合には、之よりも手前にある中間地點への發送は、直接に中間地點へ向けて行はれるよりも、一旦その地點を通過して競争地點まで競争賃率を拂つて送り付け、更に之から普通賃率を拂つて目的地まで引返し輸送せしめるといふ二重の手續を採る方が却て低廉なるを得ることがあるから、貨物の(時とし

ては旅客に就てすらも)不必要なる引返し輸送が行はれることになる。同一線路上に於てすら然り。況んや鐵道網の發達したる國に於ては、數個の否、數十個の迂回線路中の一を撰び得ることになるから、輸送は實に數百哩の大迂回をさへ行ふことになる。斯くの如きは、國民經濟上から見て、資本及び勞働を徒費する所以と云はなければならぬ。

又、競争は秘密制戻の手段によつて對人的差別取扱の弊を生ずる。秘密制戻は、同一地點に於ける現在又は將來の最大なる荷主の一人又は少數を撰んで適用せられるを常とするが故に、斯かる特惠を得たる荷主は、生産者としても商人としても、共に同一地點に於ける同業者に打ち勝つて頗る優越なる地位に立ち、場合によつては競争者を閉息せしめて獨占の威力をすらも振ひ得ることになる。萬人に對して公平に運送勤務を提供すべき鐵道が、自己の利益の爲めに、其の犠牲となるべき人々の全く知らざる秘密の間に一部の人々に與へる所の斯かる特惠は、人々の地位をして其の能力に比例を保つ能はざらしむる所以であつて、社會的正義の觀念に反する。鐵道が、普通の賃率制度の下に於て大荷主をして小荷主よりも低

廉なる賃率の利益を享受せしめて居ることに就ては之を是認すべき理由がある、且つ、現に小荷主なる者も應て大荷主となるに及んでは均しく低率運賃の利益に浴し得るの途が開かれてあるが、秘密割戻に於ては全く斯かる途は閉鎖されて居るのである。

若しそれ競争手段として運送勤務の内容の改善を行ふ場合に於ては、概ね國民經濟上から見ても鐵道自身から見ても、多大の徒費を生ずる。競争手段としての運送勤務の改善は、單に現存設備の利用法の變更のみによつて行ふ場合に於ても多くは徒らに營業費の増大を伴ふ。運轉費の増加・座席又は積載能力の利用率の低下の如きは其の例である。況んや、設備を改めることによつて運送勤務の内容を改善する場合に於ては、若しそれが單に競争の手段としてのみで採用せられる場合には、多くは現在又は近き將來に於ける運輸量の増加によつて是認せられ必要とせらるゝ以上に資本の固定を來し、その程度に於て社會の生産的資力を無用に固定せしめるの不利を來すのである。

鐵道の競争よりして生ずる弊害の甚しきものあること概ね斯くの如くである。尤も、是等の弊害は、鐵道に對する取締によつて、特に競争手段を法律を以て制限することによつて幾分か除くことは出来る。例へば米國に於ては、一方に於て鐵道の側に於ける競争制限の諸形式を禁ずると同時に、他方に於ては競争の下に生じ得る弊害たる對人的差別取扱を禁じ、秘密割戻を禁じ、短距離輸送に對してよりも之を包含する長距離輸送に對して低廉なる料金を課することを禁じて居る。又、賃率の變更に就ては現に各國ともに一定の豫告期間を命じて居る。けれども、是等の取締方法の中には、秘密の間に行はるゝ違反を摘發することの困難なものもあり、又、假令遵奉しても弊害を生むことなきを保證する能はざるものもある。況んや是等の取締方法を以てするも毫も除去すること能はざるが如き弊害も存するのである。然らば、取締の下に在る競争と雖も、其の生む所の弊が其の來す所の利益よりも大なるものなること、蓋し否み難い所であると云はなければならぬ。

五

以上、競争の自然的結末如何、競争強制政策の成敗如何、競争の利害如何といふ三方面から見來つた所を試みに茲に約言すれば、鐵道經營に於ける競争は、其の行は

るゝや頗る激烈を極めるけれども永續することなく、自然に放任すれば早晩何等かの形に於ける競争制限が行はれて或る程度の獨占到歸着する、而も斯かる傾向を阻止せむとするの努力が其の目的を達すること能はざるの一事は米國の經驗が明かに之を物語つて居る。加ふるに、競争は相當の取締の下に於てすらも利益を生むよりも一層多くの弊害を生ずるものである、といふことになる。若し是等の論證にして果して誤りなしとすれば、鐵道經營は競争的たらしむべきか、獨占的たらしむべきかの問題に對して與へらるべき解答の如何なるものであるべきかは云はずして明かである。

尤も、鐵道の獨占的經營は決してそれ自身萬全の策たるものではない。何等の拘束をも受けざる獨占的經營は、經濟上の自然的限度の範圍内に於ては、其の最大利潤の追求の爲めには思ふ所を憚る所なく遂行し得るの地位に在るものなるが故に、屢々その事業の國民經濟上に於ける使命を顧みずして專斷横暴なる振舞に出でることがあり、其の弊や、無拘束なる競争の弊に劣らざるものがある。故に、鐵道をして、獨占的經營の下に在りながらも、其の直接又は間接の利用者に對して最

善の奉仕を保證するに至らしめむが爲めには、之を或る牽制的勢力の下に立たしむることが必要である。而して斯かる牽制的勢力は、國家の制禦取締たるを以て最も可なりとする。是れ國家の鐵道取締を必要とする所以の一である。取締の下に置かれたる鐵道の獨占的經營は、等しく取締の下に置かれたる競争的經營に優る。況んや無拘束なる競争的經營に比してをや。唯、鐵道の獨占的經營を可なりとすると云つても、是れは必ずしも總ての鐵道を單一の經營の下に纏めるを可とするの謂ではない。經營の大きが或る程度以上に擴大せられたる場合に於ては、それ以上に統一擴大を行ふことは必ずしも能率を高むる所以ではないから、面積廣大にして龐大なる鐵道網を有する國に於ては經營の數は過大ならざる程度に整理せられることを以て足れりとする。要は、是等の經營の間に於て、競争に代ふるに協同を以てするの一事に在るのみ。

附記 本論起草に際して利用したる種々の事實並に理論に關しては、煩を厭うて一々その出所を示すことを怠つた。茲に聊か其の申譯として、是等の材料を提供して呉れた主たる書名を列記して置く。

關一、鐵道講義要領——鐵道院、本邦鐵道の社會及び經濟に及ぼせる影響、上卷——

第十七卷 (五五二) 論 説 鐵道經營の獨占的傾向に就て

第四號 五六

Johnson & Van Metre, Principles of Railway Transportation. — Johnson and Huebner, Railroad Traffic and Rates. Vol. I & II. — Ripley, Railroads, Rates and Regulation. — do., Railroads, Finance and Organisation. — do., Trust, Pool and Corporations. — Noyes, American Railroad Rates. — Newcomb, Railway Economics.

社會主義と國家 (三)

小泉 信三

(十)

労働者階級がブルジョワシイの抑壓から解放せられた曉に國家は何うなるか。 Lassalle に従へば、其曉に始めて労働者階級の國家觀が實現せられると謂ふのである。労働者の國家觀は何を其特色とするか。 Lassalle は此を第三階級の國家觀と對照して居る。彼れが茲に第三階級の國家觀と稱するものは、マンチエスタア派自由貿易論者の、個人人格の自由と所有權との保護を以て國家の能事畢るとなす見解で、Lassalle が之を嘲つて夜警的國家觀(Nachtwachteridee)と命名したのは、此の國家觀に従へば、國家の任務は夜警の任務と同じく、強盜盜を防ぐ一事にのみ存し、盜賊のない處では國家も亦無用物となると云ふに歸着するからであると謂ふ(Pr O. 45)。第四階級の國家目的觀は此れと全く異なるものである。第四階級の見