

大正四年六月二十一日第三種郵便物認可(毎月二回、日發行)

(禁 轉 載)

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號五第 卷八十二第

行發日一月五年四和昭

論 叢

價格の勢力説 文學博士 高田 保馬

地方税に於ける累進課税 法學博士 神戶 正雄

マルサスの恐慌論 經濟學士 谷口 吉彦

說 苑

交通事業に於ける競争 經濟學博士 小島昌太郎

重農學派の自然法觀 法學士 山口正太郎

英蘭銀行の成立及び發展過程に就いて 經濟學士 一谷藤一郎

雜 錄

ギリシヤの新發券銀行に就いて 經濟學士 松岡 孝兒

目的税と考慮税 經濟學士 中川與之助

ワイルアのラントの新らしき經濟政策論 經濟學士 藤田 敬三

國民所得に就いて 經濟學博士 沙見 三郎

法 令

絲價安定澁資補償法・資源調査法・製鹽地整理ニ關スル法律

説

苑

交通事業に於ける競争

小島 昌太郎

—
交通事業に於ける競争といふは、この事業の經營者が、相互に、乗客又は貨物をより多く自己經營の交通機關によらしめんとする所の爭奪である。

この競争は、同じ種類の交通機關、例へば鐵道と鐵道との間、若しくは船舶と船舶との間に於て起り得るばかりではなく、種類を異にせる交通機關の間、即ち鐵道、船舶、自動車、電車等の交通機關を經營せるもの、間にも存在し得るものである。そして、この競争は、いづれの場合に於ても、運賃の引下げと、設備の改善とのいづれかによるか、若しくはこの雙方を手段として行はるゝものである。

二

種類を異にする交通機關相互の間に競争の存在し得るは、それらがいづれも、同一の交通目的を達せしむる場合に限る。一つの種類の交通機關によつて達する所の目的が、他の種類の交通機關によりて達し得ないものであるならば、この二者の間に競争は成立し得ない。

今日、各種の交通機關が並び存するは、そのいづれのものも、或交通目的を達するにつき、或範圍内に於て、他の追隨を許さない所の何等かの特長があるからである。即ち、乗客なり、貨物なり、各々その交通客體の個性と、その交通目的の如何によりては、或種の交通機關は、他種のものよりも、これを運送するにつき、技術上または經濟上、より適當なる條件を具へて居るがため、その範圍内に於ては、各種の交通機關は、各々交通上の分業を形成して居る。故にその範圍内に於ては、種類を異にせる交通機關相互の間には、競争は成立し得ない。

併し乍ら、この交通機關が種類を異にするより生ずる所の分業的狀態なるものは、その輸送する所の交通客體の全部に亘つて成立して居るのではない。その交通客體の或部分は、運賃若しくは設備の點に於て、一方の交通機關の方が、他方のものに比較して、相對的に有利なる所あるがために、その交通機關の運送に依頼して居るといふやうなものもある。故に、この部分の交通客體については、運賃の引下げ、または、より良好なる設備の提供によつて、種類を異にする交通

機關相互の間に競争は成立し得るのである。

例へば、同じ二つの地點間に、鐵道の便と船舶の便とが存在する場合には、小嵩高價の物品にして急速の輸送を要するものは、運賃は高くとも、通常、鐵道によりて運送せられ、大量安價の物品にして必ずしも急速の輸送を要しないものは、大體、運賃の安き船舶によりて運送せらるゝこととなり、鐵道と船舶との間に、輸送物について略ぼ分業が成立することとなるのである。併し、かゝる場合に於ても、鐵道事業の方に於て運賃さへ安くすれば、船舶の取扱へる貨物の一部を奪ふことを得べく、また船舶事業の側に於ても一層その運賃を安くするか、若しくはその速力を増加し、または他の方法によりて、輸送時間を短縮するときは、鐵道貨物の一部を奪ふことは困難ではない。

かくの如く、種類を異にする交通機關相互の間には、大體、分業的狀態が成立するのであるけれども、而も、同一の交通目的を有する交通客體については、運賃の引下げ、または設備の改良によりて、そのいづれにも、これを奪ふことが出来る。故に、交通機關としての種類の相違といふことは、必ずしも、事業としての分業を意味するものではない。そして、同一の交通客體を目的とする所の、種類を異にする交通機關相互の競争に於て、その一方のものが、運賃を低下することが出来ず、若しくは、速力その他設備の改良をもなすことが出来ない場合には、その交通客

體を、競争の相手方たる他種の交通機關に奪はれ、自己の存在の餘地を失ふに至ることもある。交通機關に於ける運賃の低下は、一時的には、損失を忍んでも行ふことを得るものであるが、永久的の低下は生産費の低減によつて初めて可能なる所であり、生産費の低減は、主として、動力及び構造の改良、即ち機械的改良によつて可能となるものである。そして、速力その他設備の改良といふことは、機械的改良に缺つの外なきは言ふまでもない。故に、種類を異にする交通機關相互の間に、競争關係が生じたる場合には、機械的改良の餘地が大きく、且つその改良を容易に採用し得るものが、結局に於て優勝の地位に立つものである。

我國に於て、駕が人力車に壓倒せられ、人力車が電車自動車に壓倒せられたのは、言ふまでもなく、機械的改良をより多く採用し得る交通機關の勝利であり、また近くは、地方鐵道が自動車に壓迫せらるゝの狀を呈するに至つたのも、資本の固定少き自動車事業の方が、より容易に機械的改良を採用し得るからである。

三

種類を同じくする交通事業相互の競争といふは、例へば、前述の如く、鐵道事業相互の競争、自動車事業相互の競争の如きをいふ。この種類を同じくする交通事業相互の競争は、その事業が資本を固定するの必要少なく、且つこれを回收することの容易なるものと、然らざるものによ

つて、大に趣きを異にする所がある。

事業のために、資本を固定するを必要とするの額が、比較的少きものは、何人にも容易にその事業を開始することが出来るから、既存の企業に對して新らたなる競争者の發生することが容易である。従つて、かゝる關係にある交通事業に於ては、交通需要量の増加に従ひ多數の同業者が併存することゝなり、彼等相互の間に競争が行はるゝことゝなる。併し、この場合の競争は、一般的な競争であつて、「一人が萬人に對し、萬人が一人に對するの競争」である。従つて、その競争は、廣汎なる範圍に亘つて、頗る活潑に行はれる可能はあるけれども、特定の相手方をもつものではないから、戰鬪的激烈を見るに至ることはない。

殊に、この場合に於て、その事業に於ける資本が固定せられて居る所の交通機關たる所のものが、同時に一般的商品たる性質を有し、何時にても容易に之を賣却して、その資本を回收し得るものであるならば、その交通事業の經營者は、競争の繼續が自己に不利益なることを認むるに及ばば、之を賣却することによつて、競争關係より脱退するの自由をもつ。この點は巨額の資本を固定するの必要があり、且つ、その資本の固定せられたる交通機關に商品性の存在せざる場合と甚だ事情を異にする所である。

交通機關たるものであつて同時にそれが商品たる性質をもつものといふは、例へば、人力車、

自動車、船舶の如きものである。勿論、船舶といつても定期船は特定航路の就役に適當する所の特殊の設計になるものであるから、これは、一般商品たる性質をもたないけれども、不定期船は、世界の至る所の港灣に出入し得るやうに設計せられて居るもので、頗る商品たるの性質に富み、海運國に於ては、船舶賣買の市場があり、その相場さえ存在する位のものである。

四

人力車營業や自動車營業の如きものにありては、その同業者相互の競争は、地方的のものである。かゝる交通機關にありては、その活動距離が比較的短いから、競争關係に立つものは、一地方の營業者間に止まるからである。従つてこの種の交通事業にあつては、競争の結果、その事業の繼續を不利益と認め、營業者のうちにその使用の交通機關を賣却するものを生じたるときは、その交通機關は買手によつて、この比較的烈しい競争の地域の外に持ち出され、他の、比較的競争の激烈でない地方に於て用ゐらるゝこととなる。それ故に、競争は、使用交通機關の賣却によりて、それだけ供給の減退となり、その烈しさが緩和せられる傾向がある。

例へば、大阪に於ける圓タク事業が、その競争烈しくなるの傾向があつて、事業の繼續を不利と認むるならば、使用自動車を他に賣却して、この事業より、従つてまたその競争より、脱退する所の營業者を生ずる。そして、その賣却せられたる自動車は、買手によりて、例へば京都に運

ばれ、こゝに新たに圓タク事業を開始することゝなる。従つて、大阪に於ける競争は、それだけ緩和せられ、若しくは激烈となるの程度を少くせらるゝ代りに、新たに京都に於て、競争關係が生ずるか、若しくは、その從來の比較的烈しくなかつた競争が、それだけ烈しさを増すことゝなるのである。

併し、一面に於て商品たるの性質をもち、容易に賣却し得る所の交通機關であつても、他方に於て、これを用ゐる所の交通事業の競争なるものが、地方的性質のものではなくて、一般的性質のものなるときは、事情はまた前述のものゝ異つて來る。例へば、不定期船の如きは、その活動距離が全世界に及び得るものであるから、これを經營する所の事業の競争も世界的であつて、前述のものゝ如く地方的局部的のものではない。

かくの如く、その競争が世界的性質のものなる場合には、その交通機關たる所のものが一面に於て商品たる性質を有し、従つて一つの企業者が競争の繼續に耐え得ざる場合に、これを賣却し得たとすれば、彼自らはこれによつて、その競争關係より脱退し得るけれども、賣却せられたるその交通機關、例へば前述の不定期船の如きものは、依然として、この世界的なる競争の裡に残存することゝなり、賣却は、前述の地方的性質の競争の場合の如くに、これを緩和するの結果を齎らすことゝはならない。

例へば、不定期船主が、競争の繼續を不利なりと認め、その所有船を賣却して、彼自らは競争場裡より脱退しても、その賣却せられたる船舶は依然不定期船として、世界の不定期船市場に残存するのであるから、この賣却は、企業者の交替を意味するに止まり、競争はこれがため何等緩和せらるゝ所はない。

五

世界的競争の下にある交通機關は、競争の不利を認むる所有主によりて賣却せられても、右の如く、競争の緩和を齎らさないものであるが、更にその事情を究めてみると、たゞに競争を緩和することとまらないだけでなく、寧ろこれを激烈ならしむるの傾向がある。

即ちこの場合に於ては、その賣買に於ける代價は、かゝる競争の下に於ても尙ほ營業上引合ふ程度に定めらるゝのであるから、——然らざれば、これを買受けるものがない——賣手にとつては、競争の下にこれを使用することが不利益であつた船舶も、安き代價による賣買を経過することにより、買手にとつては、同様の競争の下に於ても相當の利益を以て使用し得るものとなる。

これが、即ち、前述の地方的性質の交通機關と異なる事情を齎らすのである。即ち前述の地方的な交通機關の場合には、賣買は、當該競争場裡の外に、これを持出すことゝなるから、競争を緩和することゝなるのであるが、この世界的競争の下に立つ交通事業に於ては、従ひその交通機關

の賣買があつても、やはり同じ競争場裡に残存するのであるから、それは競争を緩和することなく、却つて原價切り下げのため、買手の手に入つて競争力を増加することとなり、競争は激烈を加ふるこゝとなるのである。

地方的競争のものと、世界的競争のものによつて、その交通機關の賣買が、競争そのものに及ぼす影響にかくの如き相違のある譯は、賣買後に於けるその交通機關の使用地を轉替することが可能なるか、然らざるかによるのである。そして、この使用地轉替の可能なるか不能なるかは、また、その賣買に於ける値段に影響するのであつて、轉替の可能なる場合には、前述の如く、競争の比較的緩漫なる地方に於てこれを使用することを得るのであるから、値段は甚だしく切り下げらるゝことはないが、轉替の不能なる場合には、買手に於ても、依然、競争の烈しい元の状態の下に於てこれを使用するの外はないから、値段は、その烈しい競争の下に於て、資本勘定として、尙ほ若干の利潤を生ずる程度にまで、切り下げらるゝこととなるの外はない。

即ち、不定期船の如きは、世界的市場をもつ商品であるけれども、この事業の競争はまた世界的性質のものであるから、經營者が競争を不利としてこれを賣却する場合には、特に將來の景氣恢復を見込む強氣の買手を見出さるゝ以上、これが買手の承諾する値段は、當時の競争状態の下に於ても尙ほこれを運用して相當の利潤を擧げ得る程度を出づることを得ない。ゆゑに賣買が成

立するにすれば、通常は、この値段であり、そしてこの値段に於ては、船舶自體に關する資本經費は、前の所有者の場合よりも、それだけ少くなる譯であり、従つて、海運勞務の生産費が、また、全體としても、それだけ少くなることになる。

海運勞務の生産費が、少くなれば、それだけ安き運賃にて營業をなし得るのであるから、競争力を加へたることになる。故に、不定期船事業の如きにありては、競争の不利に耐え得ずして、所有船を賣却するものがあればあるほど、その競争が緩和せらるゝのではなくして、寧ろその激烈さを加ふるの結果となるものである。この點は、地方的性質をもつ所の自動車營業の競争と趣きを異にする所である。

六

巨額の資本を固定するの必要ある交通事業にあつては、その要する所の資本を集積することが容易でないといふ點に於て、この事業を開始することの困難が存在する。それがため、また自ら、既存の企業に對し容易に新らたなる競争者が發生し得ない關係にある。不定期船事業に比較して、定期船事業を観察すると、後者は、かゝる状態にあるものといはねばならぬ。

更に、その巨額の資本が、一旦固定的に投下せられた後は、これを回収することの殆ど不能なるもの。例へば、鐵道事業の如きにあつては、その企業危険は甚だ大きいから、この點に於て

も亦競争者の發生が自然的に抑制せらるゝの關係にある。従つて、この種の交通事業にあつては、既存の企業が、當該交通路に於ける交通需要に適應する所の交通勞務を提供して居る限りは、換言せば、乗客または荷主に對して不満足を與へない限りは、これに對する競争者の發生は、自ら抑制せらるゝことゝなる。従つて、この事情の續く間は、他より牽制せらるゝことなき營業方針の下に、當該企業者は、獨立の運賃政策を行ふことが出来る。故に、鐵道の如き交通事業は、この點に於て、自然的獨占の性質をもつものと見做されて居る。

併し乍ら、定期船事業に於ては勿論のこと、鐵道事業に於ても、上述の如き事情によりて成立する所の獨占は、右に述べたるが如く、當該企業に於て、その交通路に於ける交通需要に適應するに足る所の交通勞務を提供し居るによりてのみ維持せらるゝものである。若し、その交通路に於ける交通需要が増加するに拘らず、これに適應するの交通勞務を提供せず、當該企業の設備がこれに對して適合を失することゝなるならば、實質的に見れば、その運賃が不當に高くなりたると同様のことゝなり、分量的に見れば、需要が供給に超過することゝなり、この超過需要が新たなる交通企業の發生を誘起することゝなるであらう。そして交通需要者たる乗客や荷主の既存企業に對する不満足が、この新らたなる交通企業の成立を助け、その事業の成功を容易ならしむることゝなる。

かくて、同一交通路に於て、若しくは、これと併行する通路に於て、或は然らずとも、同じ二つの地點を結合する路線に於て、新たに交通企業が發生することゝなるならば、既存企業の保有し居たる獨占的地位は、それによりて打破せらるゝことゝなり、こゝに競争關係が發生することゝなる。

七

巨額の資本を固定する所の交通事業にあつては、その巨額の資本は、概ね通路の建設並びにその通路に於ける得意關係の開拓とその恒常的維持のための投下に必要とせらるゝものである。従つてかゝる交通事業は概ね特定の通路に於て事業を經營する所のものである。故に、これにありては、従來は全く競争關係に於て對立して居なかつた所の兩個の企業が、その各々の營業地域の擴張若しくは經營線路の延長の結果として、次第に、競争關係を生ずるに至ることがある。

例へば、鐵道事業の如きにあつては、最初、その經營區域の大きくなかつたときは、營業線路が相互に大なる間隔を有するため、またはその方向が平行して居ないために、二つの企業の間は何等の競争關係が存在しなかつたのに、後次第に雙方とも、その經營區域が擴張し、線路の延長するに従ひ、大きな地域に亘つて觀察すれば、結局、同一の交通目的を達せしむる所の競争線となることがある。

更に、海洋との聯絡をもつ所の鐵道にあつては、内部地方に於ける交通網の發達の結果として、直角の方向に分れて居ても、共に海岸に出づることとなりたる二つの線路、または正反對の方向に分れて居ても、結局いづれも海岸に出づることとなりたる二つの線路は、船積の貨物については、競争關係に立つこととなるに至るの例は、珍らしくはない所である。

或は、大都會の附近に多數に散在する遊覽地若しくは娛樂地に至る多數の電氣鐵道企業の如きは、その到達地點は各々異なるものであるけれども、日曜若しくは、その他の休日^{に於ける}、都市住民の郊外遊覽娛樂の目的を達せしむる點に於ては、同一の交通目的を達せしむるものであるから、かゝる乗客の吸取については、相互に競争關係にあるものといふことが出来る。大阪を中心とする各郊外電車の如きは、この適例である。

更に郊外住宅地の供給、即ち定期乗客の吸取についても、大都會を中心として、その四周に放射する所の電氣鐵道企業は、右と同様に相互競争の關係にある。何となれば、大都會に仕事を有する人にして郊外に住宅を求むるものは、特別の地方的嗜好なき限り、市内交通機關の發達したる場合に於ては、いづれの郊外地に出づるも住居上大なる差支あることなく、これを決するものは、大多數の人にとりて、生活費の——通勤の交通費を含む所の——問題であるからである。

また、大都會に對する魚類野菜等の供給地が二つ以上ある場合には、その需要地たる大都會に

聯絡する鐵道相互の間にも、併行線路でなくとも、右と同様に、その魚類野菜等の輸送について競争が起り得るものである。その都市はいづれの供給地よりこれを仰ぐも實質的に差異あることなく、これを決定する所のものは、結局、運賃を包含する所のその供給代價であるからである。

八

鐵道事業や定期船事業に於けるが如く、特定の通路に於て營業をなし、その建設維持のために、若しくは、その通路に於ける得意關係の開拓と恒常的維持のために、巨額の資本を固定的に投下するの必要ある交通事業に於て、右に述ぶるが如き事情によりて、競争が起るときは、それは特定の相手方に向ふべき乗客貨物を奪取せんことを目的とするものであるから、不特定の相手方を有する一般的競争の場合と異り、その競争は頗る激烈となり、戰鬥的性質を帶ぶることとなり易い。換言すれば、相手方を倒さずは自ら倒るゝの外なきにより、あらゆる競争手段を用ひて、相手方を倒さんとするの競争となるの可能性がある。この點に於て、同じく交通事業の競争といつても、曩に述べたる所の、資本を固定すること少く、且つその資本を體現するものが交通機關であると同時に何時にても賣却し得る所の商品たる性質をもつやうな交通機關による交通事業の競争と甚だ趣を異にするものである。

殊に、巨額の資本を交通機關や交通路に投下し居る所の交通事業にありては、競争が如何に自

己に不利なればとて、その投下資本を回収することは不可能であると共に、縦ひ暫く營業を休止するも、その交通機關や交通路の頹朽を防ぎ、その能率を維持するがために巨額の經常費を要するものである。従つて、投下資本の擁護のため、若しくはその損失をなるべく少なからしむるため、不本意ながらも、この不利なる競争の下に踏み止まるの外はない。競争が如何に不利なればとて、それが、資本を喪失するか、若しくは、然らずとも事業休止のために累積する所の損失以上に出づるにあらざれば、競争の渦中より脱退することが不能なるの事情の下に置かるゝことゝなる。約言すれば、競争より脱退するの自由をもたないものである。故にこの關係よりしても競争は自ら激烈とならざるを得ない。

かくて、かくの如き競争が、運賃の引下げ、または、設備の改良のいづれによりて行はるゝにしても、これによりて乗客貨物を奪取せられたるものは、巨大の損失を蒙ることゝなるは勿論のこと、乗客貨物を相手方より奪取したるものといつても、その輸送する所の數量の増加に比べて、これを奪取するがために引下げたる運賃の割合、若しくは設備改良のために投じたる費用の割合が、或程度を越ゆるときは、營業全體として、やはり、損失を蒙ることゝなる。且つかゝる場合に於て、奪取者といつても、相手方が競争を廢めない限りは、自分も亦、これを廢むることが出來ず、若し自分の方より競争を廢むるならば、勝敗直ちにその地位を異にすることゝなる。故に、引下げられたる運賃、若しくは、設備改良のために投下せられたる經費が、營業の收支全

般の計算に於て損失を結果する限りは、奪取者が必ずしも競争の最後の勝利者を意味するものではない。競争の最後の勝敗は、競争によりて蒙る所の損失の程度と、企業資力の大きさとの關係に於て、その競争に永く耐え得る力の如何によりて定まるのである。

九

巨額の資本を固定するを要する所の交通事業に於ける競争は、右に述ぶるが如く、戰鬪的競争となり易く、そして一旦それが戰鬪的激烈を加へたる以上は、競争者雙方にとりて積極的に損失を累加することゝなるは明かである。故に、如何に無謀の企業家であつても、かゝる競争を永く継続することは出來ず、結局は、雙方の妥協點を見出し、競争行動を同時に廢むることゝなる。企業家は、何としても、損益の打算の上のみ事業を營むものであるからである。

かくて、妥協によりて競争が廢止せられたるときは、また新らたなる競争者が出現せざる限り、妥協したる企業者は、雙方の協議によりてなる所の營業政策を採用することが出来る。この營業政策は、妥協者雙方にとつては、いづれも相手方の影響の下に承諾したる所であるけれども、それ以外のものより何等の影響を受けないものである。故に、彼等を一體と見たるときは、獨立の政策である。彼等は、この獨立の營業政策の下に事業を營むことゝなるのであるから、即ち獨占的地位を占むることゝなる。

かくて、競争は遂に獨占を齎らし、獨占の暴利はまた、交通勞務の供給餘裕のある限りは、競争を誘入することゝなるのである。