

# 論説

## 統制經濟下に於ける交通企業の經營

島田孝一



吾々は近時統制經濟と言ふ言葉を屢々耳にすると同時に、自らもこれを用ふることが稀ではないのであるが、この言葉が眞に意味する處は何であるかは、極めて慎重に定めなければならず、又これを用ふる場合にも努めてあやまりなきやうにするのは、最も必要なことであると思ふ。筆者の信ずる處に據れば、最廣義に於ける統制經濟とは、あらゆる經濟活動を計畫的に行ふことを指すのであつて、従つて總ての經濟生活にこの計畫は適用せられ得ることは勿論であり、爲に最廣義に用ふる場合は、政府が公權の發動に基て行ふ處の經濟活動の計畫的指導も、資本家が自己の利潤追求の便宜上よ

りする處の持株會社、又は連鎖店の如きも、共にこれを包含するものと解せられるのである。然しながらかゝる最廣義の解釋は、その領域として認められる分野があまりに廣汎なる範圍に亘るのみならず、今日の社會に於て普通一般に解釋せられる實際とは稍一致を缺く憾がなしとしないのである。そこで所謂統制經濟を一段と狹義に解釋し、且今日一般に用ひられつゝある。概念と合致せしめんとするならば、筆者はこれを個人主義的經濟機構の破綻に起因して、共同意思により且國家權力の發動を伴ふ處の總括的なる經濟諸活動の調整であるとなすことが出來ると信するのである。しかもそのかくなる所以の最大の原因は現代資本主義的經濟機構の缺陷より生じ來るものと解せらるべく、その意味に於ては中世紀の歐洲に生じたるギルドの思想、又は近世の初期に同様にして歐羅巴に發生した所謂重商主義の運動などは自ら異りたる方面を具備する處の新經濟現象の一つと言ふことが出來るのである。

○

今日の資本主義的經濟機構の中には、或る種の缺陷又は短所が藏せられてゐるのであつて、これ等を打解調節するに非れば國民經濟の前途は頗る暗澹たるものがあるであらうことは想像するのが容易であるから、従て企業に對する統制の手段は漸次發展の過程を辿り、且進展してやむなき有様を呈するものと觀ることを得べく、或は北米合衆國に於ける産業復興法の制定の如き、或は我國に於け

る重要産業統制法、又は殊に交通企業と密接なる關係を有するものとして、第六十八議會に提出せらるべき情勢にあつた自動車工業法案の如き、總てこの種類に屬する統制の方策を規定した法律又は法案であると觀られるのである。而して廣く一般に産業部門に亘る企業の統制は、利潤の追求とその擴大とに極めて深き關係を保つが故に、多くは從來獨立したる個別の企業であつたものを變じて結合企業たらしめる必要を感ずることが頗る普通であり、これが爲に事業の結合による共同企業換言すれば一國的同種企業の聯合或は合同即ちカルテル又はトラストの構成を必要とするに至るものである。言ふまでもなく茲にカルテルとは、不必要なる競争を避け、相互の利益の増進の爲に企業經營の一部又は全部に亘る經濟的活動の協調を試みる處の企業の聯合を指し、トラストとは市場の獨占を目的とする同種企業の合同を意味してゐるのである。この種の結合企業の目的とする處はその孰れの場合たるとを問はず、利潤の増大とその確保とにあるのは争はれない事實であるから、その當然の結果として筆者が恐れる處は、自由競争下に於ける企業經營に關する健全なる要素の消滅と、生産及販賣せられる財の市場價格の騰貴とであつて、このことはやがて社會に於ける消費大衆に對してその負擔を擴大し、同時に極めて少數なる財閥として多大の利益の獲得を幫助するに至るであらうことである。それにも拘らず今日の社會に於て自發的又は強制的結合企業の形態が所謂統制的手段の一つとして尊重せられる所以は、恐らく無定見なる企業經營の遂行と繼續とは更に一層有害なる結果を經濟界に齎らすのを確信するに外ならないのであつて、その有害なる程度

は結合企業が發生せしめる弊害よりは遙に甚しいものであつて、一國の經濟的基礎を根底より覆すに至るであらうとさへ考へられ得るからである。殊に近代の經濟政策は出來得る限り結合企業より生じ來る弊害の排除に努めるに吝でないと言ふ事實を知るに於ては、尙更のことであるとも斷ぜられるのである。

○

然しながら現代に於ける交通企業の統制並に合理化に關しても亦右と同様な態度を以てのぞんで差支ないかどうかは、極めて慎重なる研究を要する處であると思ふ。抑ろ交通企業が經營せられる窮極の目的は奈邊に存するかと言ふのを明にする必要を感ずる。筆者が信ずる處によれば、勿論今日の交通企業が經營せられる本質的原因は、既に企業と言ふ文字が當然意味するが如く、利潤の追求並にその擴大にあつて、この點に關しては一般産業の經營と聊も異なる處はないと斷言したのである。假りに國家自らがある種の交通機關を所有し、且これを運用して經營する場合と雖も、その殆ど全部の場合に於て所謂收益主義を奉じて邁進しつゝあるのは、あまりにその實例が多いのである。(尤も交通機關の中通路に關係するもの、就中現代の道路經營の如きに於ては、却つてこれに反して全然收益主義を捨て、顧みないと言ふ方針を採用する反對の場合があるのも記憶の中に入れて置かなければならないのは勿論のことである)。然しながら交通企業の經營の目的が、前述の一般産

業の經營の場合と大なる懸隔を保つ所以のものは、交通企業の經營に於ては、利潤の追求を尊重すると殆ど同一の程度か、又はそれよりも尙一段と重い意味に於て、公益の尊重を極めて熱心に心がけて然るべき點に繋つてゐるのである。勿論こゝに企業と言ふ文字を使用する以上は、それが自己の計算を以て營利を目的とする事業の經營を意味するのは當然の次第であつて、營利とは利潤の獲得を指すのであるから、慈善的、公益的目的を有する事業は、既に企業たる資格を缺くものと觀られて然るべきであると思はれるのである。然るに筆者は殊更にこゝに交通企業と言ふ文字を使用してゐるのは、一方に於ては大部分の交通事業が利潤の追求、獲得に極めて熱心である事實を、事實として認めたいと思ふのと、他の一方に於ては單なる利潤追求のみを以てしては、未だ充分に本來かくあるべき交通事業とは考へられぬと言ふ一種の獨斷的見解より生じ來る結果である。即ち公益の尊重に對して極めて充分なる考慮を拂ふことのない交通企業が存在するとするならば、こゝはあまりにも意味なき企業であるのみならず、却つて社會を毒する企業の出現として、極力これを排撃すべきであるとさへ考へられるのである。交通企業の經營に對しては、本來企業の一要件たる利潤獲得の努力を繼續するのを禁ずるものではないが、該企業の經營の中には、公益の擁護又はその増進或は擴大と言ふ條件が眞に不可分のものとして含まれると解すべく、この條件を備へて始めて眞に交通企業としての位置を確保することが出來ると信ぜられるのである。右に述べた處が果して正しい見解であるとするならば、交通統制を行ふに際しても亦かく重要な意義と目的とを失ふことなく、完全に

これを包含したる處の統制案を樹立して問題の解決にあたるべきは、當然の次第であると思ふ。今日の實際問題としては、如何にして最も有效なる交通統制の實を擧げることが出来るかと云ふ問題の解決に歸着するのである。

## ○

我國の現在より觀れば、少くとも筆者が主として研究の對象となしつゝある陸運企業が關係する限りに於ても交通統制の問題は全く實行の時期に到達したものと考へられるのである。雜然且不統一なる状態の下に置かれたる各種の陸運機關を、今日並に將來の我國にそのまゝ放任して置くことは、到底忍ぶ能はざる處である。若し現在の如くあるがまゝなる状態の下に放置せられるに於ては、或は資本の二重投資となり或は行政上の重複監督となり、或はまた有害にして無益なる競争の助長となる外はないのである。この状態を根本的に打破して最も完全なる交通統制の實を擧げやうとするのは、目前の急務であるに相違ないのであるが、その完成は短時日では到底これを行ふことは不可能であると信ずる。何となればそれは過去に於ける實際の經驗が、これを最も雄辯に物語つてゐるからである。例へば現在一つの區域を中心として交通統制の成果を擧げたと觀られる場合としては、何人と雖も倫敦及伯林の二大都市を敷へるに躊躇するものではないであらうが、倫敦に於ては交通統制の必要を感じて研究機關を設立したのは一九〇五年のことに屬し、伯林に於ては遠く一

八八一年に同市の當局が民營の鐵道會社を買收したのにその端を發してゐるとさへ言はれてゐる程であつて遂にその實を結ぶに至るまでに要した年月が三十年乃至五十年を示すのを知るならば、この種の問題の解決が至難の業であることを了解することが出來ると思ふ。従て我國全體としての交通統制は勿論假りに東京市又は大阪市の如き我國重要都市を中心とする一區域に於ても眞の意味に於ける完全なる交通統制を行はうとするならば、相當の長年月に亘る研究と努力とを必要とするのは論を俟たないのである。最近の我國に於ては、例へば昭和三年十一月に陸運に關する監督權が鐵道省に集中せられたる如き、昭和七年八月政府によつて東京附近の電氣鐵道の數社が合併の勸誘を受けたる如き、昭和八年九月に於ける交通審議會の設立の如き、昭和九年二月東京商工會議所を中心とする大東京交通統制調査委員會の設置の如き、昭和十年十一月の鐵道局交通協議會の構成の如き、交通統制問題の解決に極めて密接なる關係ある事件が續うとして發見せられ、しかもその數に於て僅少でないのは一面よろこぶべきことではあるが、殘念なことには未だ充分にその目的を達したるものゝあるのを知らないのである。これ全くこの問題の解決には不斷の努力が必要とせられ、且相當の長期間の経過が望まれ、ばこそであると思ふ。

○

統制經濟の思想の發達と統制的合理化的方策の施行の必要とは、各種交通企業の經營をして全く

新しい事情に直面せしめたのは疑ふべからざる事實であり、従てこの種の企業の經營は今より十年又は二十年の昔に比して全く異なる状態の下に置かれたのは勿論、筆者が想像する處によれば、將來の時代に於ては尙一層統制的束縛を受けるやも圖り難い傾向すら示してゐるものである。各種陸運企業の經營者は先づ自己の更生を意圖して自發的に合理化運動に手を染め、次で國家その他の公共團體はその權力の發動に俟つて彼等企業家の行くべき進路を稍強制的に指導しつゝ、今日まで進み來つたものと觀られるのである。このことは交通統制の發展的段階よりすれば、その第一段をなすものと認められるのである。而して今日に於ては、更に一層完全なる全般的綜合的交通統制が避くべからざるものであると一般社會も認めるに至つたのであるから、従て今後に待望せらるべきは國家權力の發動に基く更に一段と擴大せられたる強制力を帯びる處の交通統制案であつて、これが如何なる程度まで圓滿に且順調、巧妙に實現せられるであらうかと言ふのが近い將來に残されてゐる事實問題であると思ふ。現代資本主義的經濟機構の缺陷の一部を矯正せんが爲に合理的又は統制の方策の採用を已むを得ないものとするならば、交通企業の經營についても亦この點を充分に考慮の中に入れる必要も多かるべく、従て交通企業の經營者はかゝる新時代に適應すべき準備と覺悟とがなければならぬ筈である。かくの如くして次の窮極に於ては、交通企業の經營者と、交通業務の利用者と更に交通企業の監督者との三者が完全なる満足の意を表することの可能なる日が、一日も早く到來することを衷心より希望してやまないものである。(一九三六・三)