

陸上交通事業に於ける獨占の推移

小山勝

企業に於ける獨占とは企業の一市場に於ける競争なき状態である。然して企業の競争とは一市場に同種企業以上併

立して相互に其の營業が相抵觸する状態である。従つて獨占を詳述すれば一市場に於て一つの營業が他の同種企業の營業に依る制肘を受くる事なく遂行せられる状態であると云ふ事が出來やう。

然して企業の獨占の發生原因及び範圍、程度は多種多様である。

今其の發生原因及び範圍程度を陸上交通事業に照し検討して見るに先づ其の發生原因として第一に天然的特に地理的事情に依るもの、第二に當該企業の本來の性質に依るもの、第三に企業の任意に依るもの、第四に法律の強制即ち

國家權力に依るもの等が考へられる。

第一の天然的特に地理的事情に依るものは、鑛山業、温泉營業若くは海水浴場等で交通事業に於ては其の例は少いのであるが往時に於ける山峽の渡船等がそれであらう。然して此の種獨占は其の地理的範圍即ち市場の範圍としては必ずしも廣いものではないのであるが其の獨占の程度は徹底的なものであつて如何なる競争相手も存立しないのが普通である。然し乍ら機械文明の進展特に交通機關の發展に伴ひ其の市場は漸時廣範圍となり相當遠距離の企業も競争圈内に加はる事となり遂次獨占の夢は破られ現時に於ては殆んど之に依る獨占は存在し得ないのである。

第二の企業本來の性質に依るものとは、交通事業特に鐵

道軌道に於て其の著しい例を見るのである。即ち鐵道軌道事業の如き莫大なる資本の固定を要するものにあつては、既設鐵道に對し競争を取へて爲すも尙其の収益性が確實なる状態に至る迄競争相手存せず其の獨占が許容せられるのである。然し乍ら此の獨占に於ても文化の進展、人口の増加に伴ふ人及び物資の移動の漸増に依り二以上の企業の存立を可能ならしめ獨占の夢を破られるに至るものである。

此の事は各國鐵道軌道事業に於て如實に經驗せる處である然して此の種獨占の範圍は其の企業の勢力の及ぶ限りのものであり、其の程度に於ても絶對的なものである事は勿論である。

第三の企業の任意に依るものとは、その表現方法は適當ではないのであるが、一市場に於ける同種企業の人爲的聯合若くは合同に依るものを謂ふ。近世自由主義經濟華やかにし時代に最も著しい例を見たのである。それは人爲的な點に於て第四に述べんとする法律の強制に依るものと同一であるがその人爲は企業そのものに存するそれであつ

て主觀的であり、後者の人爲は企業の外部よりのそれであり、客觀的である點に於て相違する。即ち前者は企業そのものゝ意思に依り後者は企業の意思は第二次的であるか全然顧られざるが常に企業以外の他の力に依るものである。

所謂協定聯合或は合同（カルテル、トラスト）之である此の種獨占に於ては其の市場範圍特に其の獨占程度は多種多様である。

即ち企業の協定若くは聯合は資本的には各企業獨立し各平同の立場に於て唯營業の具體的部門に付協定する事に依り其の部門に關してのみ共通の營業政策を遂行せんとするもので其の市場範圍は任意であらうが（協定加入者の多寡に依る）其の獨占の程度は一部門若くは二部門にして企業全體に及ばざるものであるから完全なるものと云ふ事は出來ない。

合同は各企業の資本的結合でありそこには各企業の獨立を全然認めず一企業として一市場に君臨するのである獨占形態として最強度のものと云へやう。然して冒頭にも定義

したる如く一般に企業獨占とは此の種、此の程度の獨占を指すのが常であらう。

之等を交通事業の例に見るに先づ企業の協定として運賃協定、地域協定、共同購入及び共同計算等がある。

運賃協定は企業者間の協議に依り一定の運賃を課する事を協定しそれ以外の運賃を課する事を禁止する事に依り運賃に依る競争を防止せんとするものであり此の點に於てのみ獨占的である。(獨占價格)

運賃協定には一定區間一率の運賃を課する所謂確定運賃協定と或る特定運賃以下の運賃を課する事を禁止する最低運賃協定及び各企業の優劣即ち起終點の箇所、速力及び頻度等を考慮し各々之に相當する運賃を各企業毎に別々に課する事を協定する差別運賃協定等がある。

何れも一見運賃なる部門に於ける競争が排除せられたるものゝ如くであるが吾々が幾多經驗せる如くサービスに依る競争或は培養線に依る競争等が残され獨占形態しては最も輕度のものである。

地域協定は各企業の營業區域を即ち勢力範圍を協定し貨客の爭奪を防止せんとし此の部門に於ける競争を排除せんとするものである。陸上交通事業に於ては實施困難にしてその例少く海運業に於ては相當其の例を見る所であるが、陸上交通事業に於ても貨物自動車に依る貨物運輸事業に於て採用し得ると共に相當効果ありと考へられる處である。共同購入は資材の共同購入を爲し此部門に於て企業の安定を得んとするもので獨占形態の一種と見る事が出來やう。

運賃共同計算は運賃協定を強度化したるもので各企業の運賃總收入から凡ゆる經費を控除し所謂純益を合計し一定比率に依り各企業に按分する方法である。之は獨占として相當高度なるものゝ如きも其の純益の算出並に按分比率の算出に適正を期する事困難なる點に於て比較的其の例少いものである。

運輸量の共同計算は貨客の總量を各企業の能力に依る一定比率に按分する事に依り貨客の爭奪を防止せんとするものであるが貨客總量の測定困難なると運賃共同計算に於け

るが如く按分比率の算出に適正を期し難き點に其の缺點を有する。

以上各企業間の協定に依る競争防止方法即ち企業の獨占手段は謂ふ迄もなく前掲の何れか一方法を採る事もあり各種併用する事もある何れにしても實行に困難なるか若くは却へつて冗費を要し多くの競争餘地を殘しその實益は尙完全なる獨占から相當遠いものである。

之等の缺點を補はんとするに協定の一種であるが企業の經營合同がある、即ち一企業が他の企業の營業を委託され其受託企業が一手に營業を遂行するもので此處に於ては競争の存在を認められず完全なる獨占と云ふ事が出来るのであるが、其の營業に對する熱意の點に於て自己企業に於けるそれと同一なるを期し得ないと共に飽く迄も委託企業が存立するのであるから其れに依る冗費は免れない處である。斯くして完全なる獨占形態として企業合同が要求せられる。企業合同は資本的結合であつて各企業の獨立は既に認められず一市場に一企業が君臨し完全なる獨占を掌握する

のである。近時各く採用せられたパスの合併がそれである。第四の法律に依る強制即ち國家權力に依るものとは前掲の如く企業以外の人爲的力に依り企業を獨占的地位に置かんとするものである。従つて此の種獨占は計畫的である。吾々が謂ふ處の交通統制問題は此の種の獨占を意味する。其の範圍程度は法律の欲する儘である。

即ち陸上交通事業調整法第二條に規定する通りにして、前掲第三の企業の任意に依るものゝ項に於て述べたる種々なる程度範圍が豫定せられてゐる。

此の種獨占は自由主義經濟下に於ては其の企業が公共性大なるものにして其の自由競争に依る一般公共に反する弊害が看過し得ざる状態に立至るか若くはそれを豫想せられるときに已むを得ず採られるものであり、陸上交通事業調整法も斯かる事情の下に制定せられたのである。

然し乍ら現時統制經濟の擡頭従つて自由主義經濟の後退に伴ひ愈々國家的立場に於て之が再認識せられ國家經濟政策の一部門として更めて考究せらるべき必要があらう。