

米國鐵道政策

—その資本性と社会性—

山崎俊夫

目次

- 一、緒言
- 二、鐵道企業の本来的独占性
- 三、私的自由企業への統制
- 四、聯邦法規の發展段階的性格
- 五、統制的賃率
- 六、結語

一、緒言

企業が大資本を要する性格のものである事と、社会的性格のものである事とは自ずから別問題であらう。両者は本来、論理上必然的な結びつきを持つわけではない。ところで、麻生教授は「鐵道の發展とともに近代的株式会社制度が広く行われるに到り、特に交通機関が多くの資本主義国において国有国营に移転されるに

いたつた」(註)といわれる。この事情を専ら前者の側の問題として見れば、それは個々の資本の無力が社会的資本の動員によつて補われた事を意味するであらう。そしてこの事は個別資本の經濟性の問題となり、企業利潤の問題に連なる。従つて教授の主張される様に、「交通機関の国有国营のごときも、結局利潤の法則に左右される」(註)という当然の帰結となるであらう。すなわち、企業である限り企業の所有における公私の區別に拘わりなく利潤は追求せられるのである。

然るに、鐵道企業に対する社会的統制もまた、企業の所有における公私の區別を問わず適用せられる。この場合は後者の問題、すなわち鐵道企業の社会的性格に対応する統制である。

このように鐵道企業は、企業の所有における公私の區別にかかわらず、本来別個の、而も相互に矛盾する要素としての經濟性と社会性の問題とを直接に結びつけている。これは鐵道企業が企

業であるところからの当然の帰結である。すなわち、既に前号に述べておいた通り、企業は元来、私的性格と社会性の衝突という相矛盾する二面的構造を具体的に統一する。のみならず、鉄業企業は、本来大資本を要求する。従つて、鉄道企業は大資本によつて独占せられる結果となる。而も此の独占的生産に公共的利用が委ねられるのである。斯くて鉄道企業においては、企業における私的性格と社会性の衝突という二面的構造の矛盾は、特殊に独占的大資本性と広汎な社会性との衝突となる。

鉄道企業が大資本を要する事は、個別資本の調達に当つて社会的資本の動員が行われる事を意味する。そしてその事自体が既に個別資本の生産以前の段階における資本所有の私的性格と社会性との間の大きな衝突の問題を経験する。而も此の経験は、企業に参加する事によつて初めて資本としての意義を獲得するに到つた本源的な社会的資本によつて体験せられる。此の個別資本の生産以前の段階における本源的資本所有の關係から、社会的大資本の集積としての個別資本の経済性に関する、生産の段階における経営率の問題を生ずる事によつて企業が発する。そしてこれはやがて生産後の利潤分配の問題に直接的な連がりを持つて来る。此の間にあつて、個別資本の生産の段階における労働過程には、終始労働・使の対立の關係が発生する。而も此の労働過程は、価値形成過程を通して絶えず労働・資の社会階級的対立の關係に連なる。以上の経営内部の事情に加えて、更に鉄道企業においては、特殊に生産・流通・消費の三つの段階が相重なりながら、同時に平行して生ずるのである。斯くて鉄道企業における個別資本の

生産の段階は、経営内部の問題であると共に、それは直ちに対外的な問題ともなる。個別資本の運動の展開過程に於る生産自体が直接的に社会的利用の対象となるのである。

鉄道企業においては、此の様に、その個別資本の運動の全展開過程を通じて、経営の内外における企業主体と客体との間の広汎且激甚な相剋を生み出す。その相剋の中には、利潤分配、賃金決定、賃率決定という、大別して三つの社会的大企業としての主要な問題が生まれるであろう。而もこれら一切は根本的には生産という段階を中心とした、企業の私的性格と社会性の二面的背離の構造を根幹として発現せられた相剋の形態である。

斯くて我々は以下に、鉄道企業における所有と経営の分離論をめぐる具体的な企業資本所有の内部における事情の推移、これに伴つて生じた社会的企業の私的濫用乃至は社会的公正に纏わる賃率決定の問題、そして此の両者の中間にあつて、両者との間に相互に影響する事の大きかつた賃金決定の問題という三つの事柄を中心にして問題発展の経過を検討すれば、略々鉄道企業における問題の重要な部分を点綴する事になるのではなからうか。そしてこれらの諸問題をめぐつて対応する米國鉄道政策の資本性と社会性の相剋の系譜を辿つてみようとするのが我々の窮極の課題である。それは又、鉄道企業によつて裨益せられる事の多かつた米國独占資本の解明への道でもあると考へるのである。

二 鉄道企業の本来的独占性

E. R. Johnson は、鉄道企業を政府の所産であると規定する。^(註3)

ところで、米國鐵道企業が私的企業として確立するに到つた社会的基盤には当然歴史的事情が存する。就中、一八三七年の恐慌は、所謂公有公營事業を挫折させて、土地の無償下附を増大させたという二つの面で、米國鐵道企業の私的发展に最も好適な材料を提供する源となつたのではなからうか。Max Farrand は、此の事に関して大要次の様な事を述べている。

聯邦の歳入を増加させる目的で行われた公有地政策は、遂に土地投機による恐慌を惹起した。此の恐慌は、一方では恰も州が公共事業を管理し、所謂公有公營を実現しようとしていた全国的傾向に深刻な打撃を与えた。斯くて、諸州の憲法に州自ずから公共事業の改善に従事する事を禁止し、或いは投資額を制限する旨の規定を挿入させる結果となつた。他方、土地払下げから来る未曾有の國庫収入が、逆に國家に災害を齎らす事となつた以上、合衆國全般の利益の爲に、従来の公有地政策による歳入重視は、移住開発の奨励へと重点を次第に転向せざるを得なかつたわけである。所謂公有公營の禁止と、利得を伴わない公有地の下附という二つの伝統的な慣行は此の様な米國の社会情勢の中から生まれたものであつた。云う迄もなく当時建設の初期にあつた米國鐵道企業は、斯かる社会情勢の中に私的企業發展の基礎を置く事が出来たのである。のみならず、通行権認可地の両側に、一哩毎に広大な地区を交互に譲与するという聯邦政府の援助と相俟つて、米國內の鐵道王國の建設は促進せられた。(註1)と。

斯くて、米國鐵道企業が私的企業として出発するための基本的条件が確立せられたと見る事は出来るであらう。

鐵道企業が大資本を要し、独占的企業による生産に公共的利用が委ねられる以外に仕方がない事に就ては既に述べた。のみならず、その事の裏には、鐵道企業における独占は地域的独占としての性格をもつという事情がある。これは鐵道企業が本来地域的な拡がりを持つものである以上、当然の事と云わなければならぬ。そして、地域的独占である事は同時に地域社会からの独占資本に対する制約のある事を意味する。それが、競争線の存在を現実に排除して独占を維持せしめるといふ、地域的、社会的な事情の側からの、資本に対する制約である事に就て J. Moody は次の様に述べている。

「鐵道においては、完全な意味での競争は現実には不可能なことであつて、競争の半面には必ず独占的部分が残されて行く。他線に平行して競争線が敷設せられるにしても、全線にわたつて此の様な敷設を行う事は、明かに大々的な資本の浪費であり、如何に資源の豊富な米國と雖も、斯かる状態において各企業が並存し得るだけの余地は見出だされない。結局鐵道における競争とは、二以上の鐵道が、特定の地点で互いに競争を展開する、部分的競争に過ぎない。同一地点から出発する二以上の鐵道が、それぞれ別個のコースを辿つて再び他の地点で出会う事になれば、終点地における競争が演ぜられる。然しながら、中間の諸地点においては、斯かる競争状態から取残された、完全な独占事業が存在する。」(註2)と。

此の事は先にも指摘した通り資本の側の事情というよりも、寧ろ、資本に対する、その資本の存在基盤の側からの社会的制約で

ある。然しながら、結局は、大資本を必要とするという鉄道企業の本来的性格の裏面であると見るのが妥当であろう。そして、此の様な社会的、歴史的事情が相対的に変化し得るものである事もまた当然である。それにしても、此の様な社会的制約の存在する限り、本来大資本を必要とする鉄道企業に完全な意味における競争は不可能となつて来る。鉄道における競争が独占者間の競争である事は云う迄もない。然しながら、所謂独占者間の競争とは、産業資本としての鉄道企業自体に就ては、実は本質的には此の様な終点地における競争を意味するものでしかあり得ないのである。斯くて、嘗ての米国において、所謂長短牽引 (Long and Short haul) に関する賃率上の不公正が問題となつた事柄の裏にも、根本的には、斯かる鉄道企業の本来的独占の問題があつた事を認めなければならぬ。(註6)

而も此の様な独占が、仮い大島氏の指摘する様に量的独占であるにしても、此の量的独占が特殊に鉄道企業において大きな問題を歴史上長期間にわたつて惹起した事は、まさに鉄道企業における独占性の本質を特色づけるものとして注目せられなければならない。そして、それは大島氏の云われる様に、単に質的問題として他企業との間の区別を企業的に明確ならしめる材料ではないという理由から排斥し去るには、あまりにも大きな問題であり過ぎる事に注意しなければならないのである。(註7)

鉄道企業における独占性が公共性の反面である事に就ては既に何度も触れて来た通りである。鉄道企業における生産に公共的利用が委ねられる事によつて鉄道企業はその量的な独占的企業の存

立の基礎を獲得する。此の事は、やがて鉄道企業が寡頭金融資本支配の構成せられる際における重要な一翼を担当するに到つた道行きへの第一歩であつた。そして此の事は同時に、鉄道企業が大資本を要するものであり且その故に又、社会的制約を受ける事の結果でもあつた。此の様な鉄道企業の本来的独占性が、右に述べた歴史的な基本条件の上に樹立せられたのである。

斯くて鉄道企業が社会的大資本を調達し、而も私企業としての経済性を持つて発展する基盤が、此の様な当時の政策によつて確立せられたわけである。これは明かに鉄道企業に対する資本性の政策であると云う事が出来よう。而も此の様な鉄道企業が、特定の独占者に対する政府の認可によつて初められたのである。此の事實は、既に経済的にも又社会的にも本来的独占の性格を有する鉄道企業が法的にもまた確認せられた事を意味する。先に掲げた様に Johnson が鉄道企業を政府の所産であると規定したにしても、斯かる鉄道企業の創造は、云う迄もなく鉄道企業の担い手である資本家の手によつて行われたものである事を忘れてはならない。「歴史を規定する原動力は、結果としての所産である客観的制度ではなく、主観的な意思を持つた生きた人間である」(註8)とする Sombart の主張は、とも角も考慮しておかなければならない問題である。

それにしても、資本性の政策は、鉄道企業を特定の独占者による私的独占の手に委ねるための企業に対する統制を行う一方、斯かる独占企業としての鉄道企業の発展を積極的に助長する事に努めたのであつた。斯くて、本来的独占性を持つた鉄道企業は、特

殊に米国的な歴史的事情の中に私的企業として出発し、その私的
性格と社会性の衝突という二面的構造の矛盾を具体的に統一する
事となつたのである。

三、私的自由企業への統制

企業の分類に関して島田博士は次の様に云われる。

「由来一個の交通機関については、その所有権並びに経営権が
共に公私何れかの一方に集中していることが、総ての点から見
て穩当であり、同時に便利であるのは云う迄もない処であるから、
種類の上から云えば公有公営・公有私営・私有公営・私有私営の
四種類を数えることが出来るのではあるが、結局公有公営か私有
私営の何れにか帰着すべき傾向を多分に有するわけであつて、又
實際問題としても、公有公営か私有私営かの何れかが求められて
いると思う。然しながら戦争等の突発事件にして、且国家の運命
に重大な関係をもつ場合が生ずるならば、一時的便宜上の手段と
して公有私営か又は私有公営の場合の生ずるのは已むを得ないこ
とであつて、歐洲大戰を中心としては、各国において鉄道業並び
に船舶業につき、所有権及び経営権の帰する処が同一主体に非る
場合を生じたのである。而して仮りに公有私営、又は私有公営の
場合が発生したとても猶決して永續性と妥当性とを共に併有し得
た場合は極めて少いのであつて、この中間の形式は結局公有公営
に転ずるか、又は私有私営に移るか、何れかの進路を求めること
が普通であると考えられる。」(註りと)。

公有公営・公有私営・私有公営・私有私営の四種類の分類が、

生産手段の所有と管理の形態を示す區別に過ぎない事に就ては既
に前号で明かにした。それは企業における生産の段階以前の生産
手段所有に関する分類であると考え外に仕方がなかつたのであ
る。そして、此の様な分類が企業の本質に関するものでない事は
云う迄もない。企業の所有に就て分類するとすれば本質的には公
企業か私企業かの二種類だけしかあり得ない。強いてこれ以外に
求めるとすれば、公私混合企業を加えるだけである。然しながら
ら、この後者は単なる形式上の區別に過ぎず、企業所有の本質に
触れる問題ではない。企業という限りは、本質的には公企業とし
てか、或いは私企業としてか、此の二者の中の何れかのものと
して存在し得るだけである。我々の立場からは、企業における所有
と経営の分離なるものは、企業内部における職能分化以外にはあ
り得ない。先に掲げた通り、島田博士もまた窮極的には此の事に
就て気付いておられる様ではあるが、博士には未だ企業の本質に
関する徹底的な認識の欠如があると云わなければならぬ。そこ
に博士が企業を公・私の二種類に分類する事を躊躇せられた原因
があるであろう。それにしても、当時既に博士が交通政策の分野
で此の様な見解を述べられたという事は、まさに博士の卓見と云
わなければならぬであろう。

それでは、一見して所謂企業における所有と経営の分離に見え
るものの実体は何であるか。その本質は、企業に対する統制であ
ると云わなければならぬ。我々は、鉄道企業における所謂資本
の支配を離れた所有と経営の分離なる考え方の典型的なものを
J. Moody の所説に見出す事が出来る。以下彼の此の点に関する

誤解の最も甚しい箇所就てその大要を紹介してみれば次の様な事になろう。

一九〇六年の州際商業法は運賃制定の特権を鉄道企業の手から剝奪してこれを Interstate Commerce Commission (州際商業委員会) の管理に移した。これによつて鉄道企業は、最早自身自身の収入を規制する力を現実喪失した。斯くて鉄道企業は、社会的、公共的性格の鉄道として聯邦取締の対象となつた。そして此の事は鉄道企業として有つ、個人的独占企業の特性を失う重大な転換期に逢着した事を意味する。

第二に、漸やく澎湃として起つた労働攻勢の面からも鉄道企業は著しい影響を受ける事になつた。一九一六年、四大鉄道友愛組合の八時間制の労働運動は、遂に Adanson 法を通過させた。此の法律によつて、公共的輸送業者並びに州際商業に従事する一般企業の支払うべき賃金額決定の権限が議会に附与せられる事となつた。

以上二つの面から、私的企業としての鉄道企業における営利の追求と私有財産制度の根幹は大きく動揺するに到つたのである。すなわち、鉄道企業は今や自由企業の存立を扼する収入と支出の調節力を喪失し、その社会的公共性を確立したのである。(註10)と。然しながら、此の二法律は、あく迄鉄道企業に対する外部からの統制であつて、決して鉄道企業の内部における機能分裂の問題ではない事に注意しなければならぬ。企業の実体における、私的利潤追求に関する重要な部分が、ばらばらに解体せられて、それぞれ州際商業委員会と聯邦議会との両者の手によつて分割して

受持たれたという事にはならないのである。そして此の事は、同じ事ではあるが、企業所有を離れた経営者が出来上つたと云えるわけのものでも勿論あり得ない。企業にしてみれば、従来企業の内部に保有していた機能の一部を縮小乃至省略する事になつたまでの話であり、それは又、企業内部の社会性の要求に、資本性がより多く譲歩しただけの事である。

更に、此の彼の説明は、営利追求の原則と私有財産制度の上に立脚した自由企業への統制を物語るに過ぎないのであつて、本質的には殊更に私的企業への統制を意味する事にはならない点に注意を要する所である。通常統制によつて、自由企業は姿を消しても、私的企業がなくなるものとはかぎらない。斯かる統制によつて、従来の私的利潤を追求する自由企業が著しく拘束せられる事にはなつても、私的企業としての鉄道企業の本来的独占の性格が覆えられたわけではない。私的鉄道企業における独占的生産には何ら直接的な拘束が施さされたのではないのである。

鉄道企業は依然として大資本を要するものたる事に變りはなく、従つて、鉄道企業における独占的生産の公共的利用が阻害せられたものでもない。そして、完全な独占を存在させる社会的制約が除去せられたわけでもないのである。然も尙、此の様な鉄道企業における本来的独占の性格が、私的企業の手に乗ねられていく事には少しも變る所があつたわけではない。私的企業を公的企業たらしめるものは、企業に対する統制ではなくて、唯々企業所有の公的収用のみである。

従つて此の彼の説明する所から、私的企業としての鉄道企業に

何らかの変化のあつた事が表現せられたとするなら、それは唯々従来の私的企業における自由企業としての性格が変化せしめられた事が意味せられるに過ぎない。鉄道企業は、本来、米国の様な私的資本が多量に存在して、これを社会的大資本として動員出来る国では、企業所有の国有化乃至公有化を實現する事なく、これを私的自由企業として委ねた方が確かに鉄道企業を發展せしめる上で効果的であつたのであろう。米国に私的企業としての鉄道企業が發展した事に就ては、勿論その一面に此の様な私的企業の存立し得る経済的基盤が存在していたからに外ならない。然しながら、無論こうした自由企業への社会的統制が、最早私的企業に従来の様な龐大な私的利潤を許さない事にしたのは事実である。そして、完全な自由企業ではなくなつた後の鉄道企業自体は、今や私的企業としての魅力を著しく喪失したものである事には間違いない。

それにしても、此処に彼の所謂確立せられた鉄道企業における社会的公共性とは、理論的には、鉄道企業における本来的独占の性格と共に鉄道企業に独占性の反面として元来固有のものであつた事を見落してはならない。斯くて、本来鉄道企業は、完全なる自由企業の手に委ねるべきものではなく、当然、最初から社会的統制を受けるべき性格を持つていたわけである。鉄道企業が私的性格と社会性の衝突を、量的に大規模化するものである以上、これは当然の帰結と云わなければならない。

彼の所謂収入と支出の調節力の喪失とは私的企業の経済性に基く機能を不能ならしめ、私的企業の存在を完全に抹殺し去る程度

のものではなかつた筈である。私的企業に内在する自由企業的性格は、企業における私的性格と社会性の衝突が具体的に統一せられる現実の歴史的事情の範囲において、未だ保留せられたものと見なければならぬ。斯くて、公的収用が實現せられる事もなく、私的企業の存在は尙続いたのであり、此の範囲において私的企業に内在する自由企業的な性格は存在し続けたのである。此処に彼の所謂社会的公共性とは、斯かる私的企業に自由企業的な性格と共に内在し、その私的性質と社会性の衝突の具体的統一構造の内部に、要素として分析せられる事の出来る社会性である事に變りはなかつたのである。

それにしても、斯かる私的企業としての鉄道企業の構造の内部における社会性の勢力がこれら二つの法律による統制によつて拡大せられた事は事実である。そして此の様な統制が、企業内部における社会性に対応して、鉄道企業における私的性質の範囲を狭める社会性の統制であつた事は云う迄もない。

結果たる所産の客観的な経済の側からとらえてみれば、如何に自由主義経済下における独占価格ではあつても、何れにしる価格は本来、社会的諸関係の中に定まるものである。賃率や賃金もまた此の価格の例外ではない。然し、これらの影響を受取つてその決定を採用する機能はやはり主観的な企業内部の主体の側に保留せられると見なければならぬ。此の様な事情を考慮してみただけでも、以上の様な彼の立論の基礎に思い過ごしがあつてはならない事が自ずから明かにならう。

四、聯邦法規の發展段階的性格

米國鐵道企業を私的企業に委ねる以上、斯かる私的企業の健全な發達とそれによつて得られる社会的利益の増進が当然問題にされるであろう。ところで、資本性の統制、社会性の統制とは云つても、現実に現われる具体的な統制は、あたかも企業が私的性格と社会性の矛盾の統一であると同様の矛盾原理に立脚して考えなければならぬ。資本主義制度下における私的企業を認めた上での統制である限り、統制自体の中にも資本性と社会性の相矛盾する二つの要素が具体的に統一せられているのである。従つて、現実の統制が資本性のものであるか社会性のものであるかの區別は、当然その統制の内部の資本性と社会性の要素の何れが決定的な勢力を持つかによつて判断せられなければならない。そして、資本主義制度下に私的企業として認められた米國鐵道企業に対する統制には、企業の公的収用によるか、企業自体の解体消滅を待つかの外には、私的企業の存在を完全に抹殺し去る方法は無かつたのである。

ところで、我々の研究で主として取扱おうとするのは聯邦法規であるため、その統制の対象は全国的な規模における鐵道企業の問題となる事は云う迄もない。そして、此の様な聯邦法規が次第に整備して来るのは、私的鐵道企業が全国的な規模において問題を惹起すだけの成長を見た後の事である。のみならず鐵道企業によつて、様々な全国的弊害に対する非難が生じて来るのは、鐵道企業を中心とする独占資本の勢力が全国的に問題化する段階に到

達した事を意味する。

私的企業としての米國鐵道企業の内外について、此の様な全国的な經濟的弊害として認められた所を考えてみれば、その主要なものは企業資本の内部と、作業過程と、更に對外的な問題との三つから生じて来る事になる。すなわち、主として流通面の側から毒せられた私的企業の健全な發達の阻害と、労資間の社会階級的對立の激化と、公正な州際商業の阻害といったものが挙げられるであろう。そしてこれらの事柄が全国的な規模において問題になる迄には、長い間の相互的関連性を持つた問題發展の過程が迎られたのである。

Bonavia は、所謂鐵道王の死後、鐵道株の投機的性格が著しく削減せられた事を指摘する。(註)此の事は、従来単なる産業資本としての鐵道企業の健全な發展が擬制資本の側からの勢力によつて醜弄せられていた段階から、飛躍的に充實發展して鐵道企業が寡頭金融資本支配擡頭の一翼を担う段階に到達した事を意味する。

ところで Moody もまた、此の轉換期に職業的經營者の出現によつて企業の健全化が計られて行つた事を主張するが(註)然しながら、彼の説く所には根本的な欠陥がある。企業における所有を離れた經營の健全な發展があつたのではない。逆に、企業内部の所有と經營の職能的な分化によつて充實發展を遂げた鐵道企業は、尙更のこと企業所有における私的独占の勢力を強大なものにして行つたのである。のみならず、産業資本としての束縛を離れて金融的独占資本としての地位を強固にした嘗つての鐵道企業

は、今や、競争を経験して後の団結の力を利用して更に他の産業部門との関連を持ち、愈々寡頭金融資本支配の地位にせり上つて行つたのである。そして、斯かる体制の下に鉄道企業はその傘下の重要部門を担当しているのである。此の様な嚴然たる事実の前には、如何に論者が企業における所有と経営の分離を説いてみても始まらないであろう。

岡村博士は次の様に云われる。「山城章教授は、資本と経営の分離論を展開するに当つて、資本の面のみならず経営面における変化に着眼し、経営自体の發展を重視するのであるが、資本的支配から脱却する経営自主体の成立は到底考えられない。資本支配があるところに、経営自主体は決して成立しないのである。すなわち、教授のいわゆる経営自主体は、株式分散の高度化による資本的支配の後退ということを基盤としてのみ考えられるのであり、まずその基盤において問題があるのである。なお、わが国では、独占禁止法が成立しており、そのことによつて巨大出資の支配が影響を受けることは明らかであるが、それにしても、巨大出資支配が消滅するとは考えられない。」(註13)と。

この主張はまことにもつともな事である。然しながら、我々としては、単に此の博士による資本の面の分析にとどまらず、山城教授とは更に別な意味からみて企業内部の実態について今少し立入る必要がある。そして、企業に対する統制にしても、更にもつと体系的な考察を試みてみなければならぬ。これらの事は今後尙、我々に残された課題となる所であろう。

五、統制的賃率

云う迄もなく統制は対象としての企業の發展段階に対応するものではあるけれども、又統制はそれ自体の独自の性格を持ち、その構造における独自の發展段階を持つている。ところで、米國鐵道企業を私的企業として委ねてある限り、統制が資本性を有し、窮極的に私的企業の發展を援助する事があつても当然の事と云わなければならぬ。そして、その様な統制が同時に鐵道企業の本来的独占性を維持させる事により、却つて競争の負担を様々な形で大衆に轉嫁する事となる弊害を除去して社会性の統制となる事もあり得よう。鐵道企業によつて維持せられる独占の反面が社会的公共性に連なつている限り、此の事は当然の帰結と云わなければならぬ。

嘗て鐵道企業における本来的独占性が単的に賃率の面に現われた時代には、先にも若干触れた通り、長短牽引上の賃率の不公平を生み出した。此の不公平は、終点地における競争の費用が完全独占の残された地方の賃率に轉嫁せられた事の結果であつた。そして、此の事は産業資本としての鐵道企業の段階で殊更に問題化した所である。然しながら、鐵道企業における競争は既に巨大金融資本支配の段階に昇格した。そして、此の事は最早鐵道企業における競争が、資本主義全体としての問題に成長した事を意味する。斯かる段階では、同種産業部門の競争の結果は超過利潤を生む事により、当然寡頭金融資本支配の擡頭に貢獻する。のみならず、寡頭金融資本支配下における鐵道産業部門の競争は、仮い統

制的賃率を利用する事によつても、尙且此の様な私利利潤を獲得させ、ますます甚大な全国的影響力を持つに到る。此の様に独占資本發展の過程は、一面において競争進展の過程とも云えるのであり、競争は又独占を更に不断に強化させる結果を招来する。

今、斯かる鉄道企業の發展段階に対応するものとして賃率の面を通しての統制上の問題における發展段階を辿つてみれば、主なる問題の推移として、長短牽引・rebate・超過利潤への推移を認める事が出来るであろう。鉄道企業の本来的独占性による地域的独占の領域は、嘗ての産業資本時代における単なる地方的独占から、やがて全国的規模における独占に拡大し、且、質的にも全産業的な分野における影響力に迄發展して来た。而も此の間、賃率上の問題は、地方的な長短牽引の問題から、rebateの問題を経過する事により、更に超過利潤の問題へと發展したのである。

rebate は第三者の犠牲において、産業資本としての鉄道企業と他の関連産業における独占資本との間の強固な結びつきを生ぜしめ、遂には独占資本間の競争を寡頭金融資本支配に迄推進させる上に役立つ。そしてやがて寡頭金融資本支配下の現段階では、統制的賃率を通じて恒常的に生ずる超過利潤の問題へと飛躍して来た。

賃率に対する統制が寡頭的に資本性の統制であるか社会性の統制であるかは甚だ疑問であろう。統制的賃率は、根本的に斯かる超過利潤を生ぜしめる上に貢献をする事にもなつたのである。統制的賃率を制定する事は、一方において、賃率を通じての寡頭金融資本支配下における鉄道産業部門の競争を維持すると共に、他

方、同時にそれは又独占の基礎をますます強固ならしめる結果ともなる。統制の中に要素としての社会性が内在するとは云え、現実には資本性と社会性の衝突の具体的統一として特殊に資本主義制度下の統制を通して現われる限り、斯かる具体的な統制が巨大独占資本間の競争を通じてますます寡頭金融資本支配の基礎を強化させる両刃の剣ともなり得た事は考慮しておかなければならない。斯くて、資本主義的な基礎の上に立つて行われた単なる鉄道企業における賃率の統制のみを以てしては、此の様な巨大独占資本強化の傾向を阻止する事は遂に不可能と云わなければならぬのである。

問題を此の様に考える事は、島田博士が営業権を賃率決定のためにする財産評価に加える事の可否に就て論ぜられた所に対する総体的な批判ともなり得るであろう。(註1)

営業権の本質を如何に把握するかは一つの問題である。然しながら、その営業権が鉄道企業における賃率決定のための財産評価に加えられる事の可否という様な、賃率統制上の問題として論議せられる事とは又、本質的におのずから別問題であろう。何故ならば、仮い企業における私利性格と社会性の衝突を考慮に入れるにしても、前者は専ら資本主義の枠内にとどまる問題であるし、後者は次第に資本主義を逸脱して行こうとする問題であるからである。

今日では、賃率の問題を単に鉄道企業のみに限つて論ずる事は不可能である。鉄道企業は他の諸産業との関連において寡頭金融資本支配下における従属的生産の役割を担当する割合の甚だ多い

事を知らなければならぬ。今や、鉄道企業における私的性格と社会性の衝突の矛盾的構造は、寡頭金融資本の支配を頂点とする全一体としての企業の私的性格と社会性の衝突の問題に昇格した事を認めなければならぬのである。

嘗て産業資本時代の鉄道企業は、一面において擬制資本による投機のための道具として流通面の発展に貢献する所が多かつた。然しながら、現在と雖も斯かる流通面への鉄道企業からの貢献は、形を変えて進行している。博士の提出せられた問題は、一面において、既に右に述べた様な寡頭金融資本支配の段階に到達し、而も尙、斯かる流通面への作用を持つたものとしての鉄道企業に就て、その利潤の一部を構成するために、生産には本来直接的に無関係な営業権が貸率決定のための要素として財産評価に加わつてよいか否かという事でもある。元来、鉄道企業における社会性の要求は、産業資本としての鉄道企業の本来的独占性に公共的利用が委ねられることによつて満足せられるものなのである。如何に鉄道企業における公共性の反面が又独占性であるとは云え、その独占の維持のために、資本の有機的構成の差から生ずる超過利潤以外に、営業権を敢て貸率決定のための財産評価に加える事によつて、極言すれば、鉄道企業の巨大独占金融資本に対する従属費までも、貸率の中に受持たされる必要が公共的利用の側にあるであらうか。

勿論博士においても、既に此の事情には若干気付いておられると思われる節もないではない。然しながら、博士にあつては、斯かる企業の側と統制の側との発展段階的な意義が確実に把握せら

れていゝとは思われぬ。従つて、博士は尙、貸率の問題にひどく執着しておられるのである。

六、結 語

聯邦法規自体はその本質的性格から、資本主義に立脚しながらも尙、従来、州際商業の保護を中心課題として巨大資本の独占的傾向に挑戦して来た。現段階における聯邦統制の資本性と社会性の衝突の問題は、巨大な寡頭金融資本支配に対抗する、全体的企業における社会的利害関係にその焦点を置いてみなければならぬ。従つて、現段階における貸率の問題もまた、鉄道企業を通しての、此の様な寡頭金融資本支配下における超過利潤の問題として把握せられ得るであらう。営業権の本質を如何に理解するかは別問題としても、これとは別個に貸率の問題の焦点は、独り此の様な巨大独占資本にのみ有利な展開となる事への警戒でなければならぬ。当然ながら、現実における帰趨の鍵は、資本性と社会性の構造的矛盾が具体的に統一せられて行く統制自体の発展段階の推移に期待するより外に仕方がない。

我々にとつて、今此の貸率の問題を細部にわたつて検討する事は当面の課題ではない。唯々此の様な問題の提起の中に、統制における資本性と社会性の衝突の本質的存在を認めてその発展段階的意義への一応の理解が出来れば充分である。

斯くて我々に残された次の課題は、此の様に具体的に現われて行く個々の統制に就ての、その資本性と社会性の系譜を辿り、米國鉄道政策における発展段階的意義を更に明かにして行こうとす

る事となる。

あとがき

二年掛かりで序説を綴つて来たが、筆者の愚鈍の故にまたまた序説の域を脱し切れそうにもない。資本集中と労資関係の問題が、尙次の機会に論ぜられるであらう。

〔註〕

- 1・2 麻生平八郎、交通および交通政策白桃書房（昭和二九年）四六頁
- 3 E. R. Johnson, "American Railway Transportation"; D. Appleton and Co., 1910, P. 213. cf.
- 4 Max Farrand 著、名原・高木訳アメリカ発展史岩波書店（昭和二八年）上巻一八一頁—一八四頁参照。
- 5 John Moody, "The Railroad Builders"; Yale University Press, 1919, pp.212 Sqg. cf.
- 6 島田博士の「米國鉄道政策研究」における長短牽引條項に関する敘述も、此の様な理論を裏付けとしてこそ理解せられる。島田孝一米國鉄道政策研究早稻田選書（昭和二九年）三〇頁参照。
- 7 紀要第五号拙稿参照
- 8 Sombart 著、梶山力訳、高度資本主義Ⅰ、有斐閣（昭和一八年）二六一—三六頁参照。
- 9 島田孝一、交通経済学概論、東京泰文社（昭和一一年）三六

一三七頁

- 10 John Moody, Ibid., pp. 236~238 cf.
- 11 M. R. Bonavia, "The Economics of Transport"; Cambridge Economic Handbooks IX, 1954, p. 62. cf.
- 12 John Moody, Ibid., pp.118~119. cf.
- 13 岡村正人、株式会社金融の研究、有斐閣（昭和二八年）三六三頁
- 14 島田孝一、米國鉄道政策研究、前掲一〇九—一一〇頁及び高垣寅次郎編、アメリカ経済学研究、有斐閣（昭和二四年）二一一頁参照。此の両者は同一論文である。