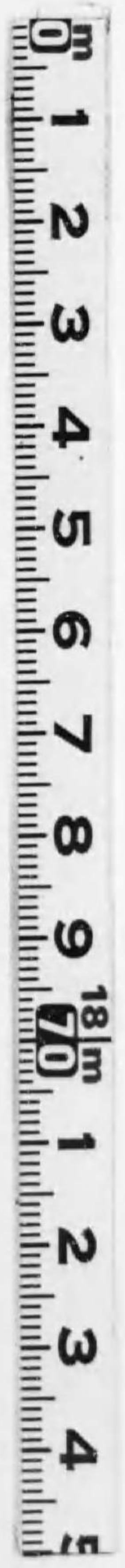


512
197



始



PRINCIPLES OF ECONOMICS

BY

F. W. TAUSSIG, PH.D., LITT.D., LL.D.

HENRY LEE PROFESSOR OF ECONOMICS
IN HARVARD UNIVERSITY

米國
ハア
ヅァ
ド
大
學
教
授
タ
ウ
シ
ッ
グ
著
經
濟
學
士
長
谷
部
文
雄
譯

經
濟
學
原
理
(7)
經
濟
組
織
の
諸
問
題

發
兌
弘
文
堂
書
房



第七篇 經濟組織の諸問題

目次

第六十二章 鐵道……………一六四五—一六七七

第一節 鐵道は地理的分業を助長するための手段である。その系論——鐵道は收支償はねば社會的利益とはならない。……………一六四五

第二節 鐵道の經濟的特徴、第一には大設備。その結果なる生産費選減の傾向。従つて尙また、財政的失敗から財政的成功への屢なる變遷。……………一六五一

第三節 結合生産費の要素——固定費と營業費との兩者に關しての。運賃應能主義、貨物の等級づけ。……………一六五五

第四節 運賃應能主義の辯明は鐵道裝置の充分な利用といふことのうちに横はる。……………一六六〇

第五節 結合生産費の他の結果——貨率の屈伸性、及び相當な貨率を決定するの困難。一六六三

第六節 合衆國における貨率の渾池と特惠荷主に對する讓歩——一部分は不正なものであり、一部分は競争の結果である。……………一六六六

第七節 『割戻』と其れを禁止する根據。差別待遇の防止を授けるものとしての貨率協定……………一

大正
14. 10. 15
内交

第八節 聯合。割戻および賃率協定に對する合衆國の立法の矛盾。……………一六七〇
 産業的に確定し且つ人口の稠密な國では鐵道賃率の決定において結合生産費の
 原則はより、少く重要になり鐵道の獨占的地位がより、多く重要になる。……………一六七三

第六十三章

鐵道問題(續き)

……………一六七八—一六九九

第一節 分配に對する鐵道の影響。土地の地代の増加に類似する不勞増價。……………一六七八
 第二節 所有權の集中への傾向、合衆國の會社組織の方法によつて如何に助長されてゐ
 るか。オーヴアカピタリゼーションとそれの結果。……………一六八一
 第三節 オーヴアカピタリゼーションによつて刺戟された株式投機は「大思惑師達」によ
 つての支配力の獲得を容易にした。……………一六八八
 第四節 「内部管理」と其れの弊害。……………一六九一
 第五節 合衆國における私有制度からはどんな利益が生じたか、またどれほどの鐵道財
 産が獲られたか。……………一六九四
 第六節 獨占への傾向の遞増。賃率に對する公の監督の必要。……………一六九六

第六十四章

公の所有と公の監督

……………一七〇〇—一七〇四

第一節 「公益産業」とは何か？ その法的概念はその經濟的概念よりもより、少く重要、

第二節 利潤といふ刺戟物は技術上の改良に必要、故に私有といふ豫備階段は不可避で
 ある。……………一七〇六

第三節 公有制度が私有制度に代はる場合の既得權問題。「特權」は常に期間を限つて與
 へらるべきこと。市場價值での買収。……………一七一〇

第四節 幾つかの産業を公的管理に適するものとして印づけるべき標準ありや。デ
 ボンスによつて提出されに標準も役人の不信がその總ての根柢を爲す。……………一七一四

第五節 信頼するに足り且つ有能な官吏を得ることは一部分は政治的仕掛の問題であ
 る。勞働の雇傭および進歩の維持に關する公的管理の幾つかの困難。……………一七二八

第六節 民主政治國における根本的要件は品性および智力の一般的な高い水準である。
 不正が獨占産業と結びつく方法。……………一七三三

第七節 民主主義の將來は其れが斯かる産業の處理に成功するか否かに掛つてゐる。公
 有制度の實驗は殊に地方政治團體においては歓迎されるべきである。この問題に
 對する實業家階級の偏見。……………一七三五

第八節 公の規制は公有制度に對する唯一の二者揃一。二種類の規制官廳。その主要目
 的は價格および利潤を制限することである。私的管理の標準の引上げ。……………一七三九

第九節 一九二〇年の運輸條例。評價及び貨率に關する規定。結局は恐らく生ずべき公有制度への中途半端の階段。……………一七三四

第六十五章 合同とトラスト……………一七四一—一七八二

第一節 取引を拘束するための合同、および、其れを無効ならしめる普通法の制度。この制度の驚くべき効果。……………一七四一

第二節 合衆國における合同の近代的形態——「信託」、持株會社、統一會社。獨逸におけるカルテル。重大なのは獨占の事實であつて合同の形態ではない。……………一七四三

第三節 合同の永續性を影響するもの——(一)大規模管理の經濟、(二)「不公平」な競争の手段、即ち、鐵道の特恵、價格における差別待遇、代理店協定、廣告の手段。……………一七五二

第四節 「不公平」な競争を有効に防止するものは立法よりは寧ろ大規模の競争である。一七五一 大げさな競争は持續するだらうか？ 新資本の絶えざる蓄積からの壓迫。潜在的競争、および、社會的責任感を加味された先見ある管理の可能的出現。……………一七六一

第五節 合同の社會的利益は産業的動搖の輕減に在る。競争の破滅的效果は此の見地から判斷さるべきである。……………一七六六

第六節 立法的諸問題。公開、カピタリゼーションに對して、結局は恐らく利潤および……………一七六六

價格に對して、必要な聯邦的規制。……………一七七一

第七節 獨占の特徴——大さ、利潤、差別的價格。……………一七七五

第八節 合衆國における立法。一八九〇年の條例と其れの厲行。一九一四年の條例。聯邦産業委員會。……………一七七八

第九節 經濟問題は其れを處理すべき政治的能力を追ひ越して發展した。……………一七八〇

第六十六章 社會主義……………一七八三—一八一九

第一節 大規模社會主義の提案は孤立的共產主義の提案を驅逐した。社會主義の本質は經濟的改造である。宗教、家族、政治制度、の變動は其のプログラムに必要ではない。暴力的變動も必要ではない。……………一七八三

第二節 土地と資本とは公有とさるべきこと、必ずしも凡ゆる場合に公有とさるべきではない。農業地に關する特殊問題。勞賃が唯一の所得形態たるべきこと、社會主義的國家における交換と貨幣。……………一七八九

第三節 ギルド社會主義、大規模産業の下では其れは諸問題を本質上そのまゝで殘す。一七九五

第四節 三つの想像され得る分配原則——必要、犠牲、能率。……………一八〇一

第五節 現在の社會において採用されてゐるやうな公有制度はどの程度まで社會主義的……………一八〇一

第六節 であるか、労働立法その他の制度はどの程度までそうであるか。……………一八〇九
 社会主義に對する幾つかの當今の——例へば、巨大な組織は實行不可能だとか、財が評價され得ないとか、資本が蓄積され得ないとかいふ——反對論は殆ど無力である。自由はなくなるだらうか？……………一八一三

第六十七章 社会主義(續き)……………一八二〇——一八五二

- 第一節 社会主義の下での家族制度と人口問題。マルサス流の困難は本當の困難である。……………一八二〇
- 第二節 労働者達のあひだの活氣と能率。解雇力の無きこと。労働の厭はしき。……………一八二三
- 第三節 指導者と其れを獲る方法。卓越の愛着、其れは月桂冠によつて充され得るか？
 高等な卓越の愛着と下等な其れとの混合。愛他主義の有り得べき發達。……………一八二八
- 第四節 社会主義的國家における指導者の選擇。天才と獨創力とは去勢されそうである。……………一八三一
- 第五節 資本の改善を通しての物質的進歩は多分阻止されるだらう。今や分配上の變化のみが必要であるか、生産上の進歩は無視され得るか？……………一八三五
- 第六節 問題は本質的には動機及び品性の問題である。人間性並びに張合ひ及び卓越の……………

第七節 理想は變化する。社会主義と現時の諸改造運動との原動力は同じであるがその程度上の相違は莫大である。……………一八三八
 社会主義は社会的發達の窮極の結果たるべきか？唯物史觀とそれの豫言。變動は漸進的だらうといふ確實性と其れが結局どの程度まで進むかを豫想することの不可能性。……………一八四四

第七篇の参考書類……………一八五二



第七篇

經濟組織の諸問題





三

三



第六十二章 鐵道

第一節

鐵道は地理的分業を助長するための手段である。その系論——鐵道は收支償はねば社會的利益とはならない。

本篇では、前篇で同じ根本的問題——不平等とその輕減方法と——を取扱ふことにする。しかし本篇では、國家と勞働者との關係よりも寧ろ、國家と資本家および雇主との關係を考察する。私的企業管理を監督し或は驅逐するについては、どういふ必要があり、またどういふ方法があるか？

鐵道は、經濟的構造一般に對する其れの効果から言つても、それ固有の特殊問題から言つても、諸産業のうちで最も重要なものである。それは、どの他の單獨能因にも増して、第十九世紀後半の産業革命を齎す上に力があつた。それが齎した輸送の低廉化は、廣大な地理的分業、大規模生産、差迫つてゐる獨占、巨富、を莫大に助長した。鐵道そのものは一大企業であつ

て、それ固有の作用において獨占状態を生じる傾向がある、即ち其れは、私人の手中では、*imperium in imperio* (國家内の國家)となる恐れがある、だから其れは、最も痛切に、公の監督および公の所有の問題を提出するのである。

公の規制或は管理の問題に這入るに先立つて、鐵道の經濟的特徴の幾つかを分析することが望ましい、といふのは、それを理解してからでなくては、より大きな且つより困難な問題を聰明に取扱ふことができぬからである。

その最も普通な局面においては——即ち貨物運搬物としては——鐵道は只だ、品物をば其れが有利に作られる場所から輸送するが故により低廉ならしめる手段に過ぎない。人々は普通には、すべての輸送機關は地理的分業を助長するための手段に過ぎぬ、といふことを忘れてゐる。莫大量の努力が、社會の勞働のより有效な配分を助長するために役立つにすぎぬところの、單に補助的な活動に費されてゐる。一九〇〇年における合衆國の鐵道は、有利な仕事に従事せる各二十九人に對して一人を使用した(註一)。而もこの數字は、只だ鐵道の現業員のみを勘定したものであつて、嘗てその建設に従事した者は勘定に入れてゐない、ところが聽て分かるであらうやうに、かゝる豫備勞働の分量は、放下資本の示すところによれば、例外的に大きい

のである。ところが、補助的活動の總量を評價するためには、吾々は尙また、數百萬の馬車屋、商人、販賣人、書記、等——すべて、低廉に生産され得る場所から生産費がより大きな筈の場所への品物の輸送に従事せる莫大な人數——をも勘定せねばならない。尤も、かゝる勞働のどの部分も、蒸氣鐵道による輸送の其れのやうには、交換を助長するために有效ではない。生産上の比較的僅かの便益は、昔においては、少し遠方になると輸送費によつて相殺された筈であるが、今日では、産業を一地方に集中するために、従つて、その地方と他の諸地方とのあひだの大規模の交換を招來するために、充分である。

(註一) 有利な仕事に従事せる總人數は、概數で二千九百萬人であつた、即ち蒸氣鐵道は百萬人以上より少し多く使用したわけである。

この明白な然し忘れられた事實からして、鐵道は、その收支が償はなければ社會にとつて經濟的に有利ではない、といふことになる。この結論は普通の見解とは一致しない。往々にして、鐵道その他の輸送機關は、たとへ其れが其の所有者にとつては有利でなくても社會に對しては利益を齎し得る、と謂はれてゐることがある。同じやうに、往々にしては、政府は鐵道を經營するに當つては、財政的損失は平氣で甘受してもよい、蓋し、全體としての國民がその損

失を相殺するだけのものを得てゐるから、と論じられてゐることがある。が之と反對の意見の方が正しいやうに思はれる。或る品物を或る場所から他の場所に運んでも、もしその品物が第一の場所において、第二の場所への輸送費を償ふだけより低廉に生産され得るのでなければ、少しの利益も得られない。輸送費に耐へる能力は、輸送の效用の試金石である。

謂ふまでもなく、特殊の地方および特殊の人々は、生産費以下での輸送によつて利益を與へられるかも知れない。第二十世紀の初めに、紐育州は、一億弗以上の費用でイリー運河の大擴張に着手した、そして、運河の使用に對しては一切通行税を課してはならぬと（嚴重な立法的方法によつて）規定した。運河の完成と共に、それは、恰も自然が可航河を作つたかのやうになるであらう。疑もなく、より多量の貨客が紐育市を出入するであらう、そして、其所の地主達の地代は更に一層膨脹すべく、或る消費者達は色々の財をより安く手に入れることによつて利益を得るであらう。しかし、その運河を建設した勞働が、社會に對する其れの正常の全結果を生じるかどうかといふことは、依然として未決問題であらう。その勞働が費し甲斐あつたかどうかといふことの試金石は、所要勞働に支拂ふに足る運河通行税が貨客によつて負擔されるかどうか、といふことであらねばならない。なるほど明かに、すべての輸送が無料となり、

そして、すべての商品が其れの最も低廉に生産され得る所で全部生産されるやうになる、といふことは望ましいことである。しかし、輸送が勞働と資本の使用とを要する以上は、交換からの眞の利益が得られるのは、消費者が輸送費を含む總生産費を支拂ひ得る場合に限られるのである。

最初には收支が償はなくても、鐵道によつて（この議論は馬車、運河、汽船、にも同様に當嵌まるのであるが）或る新しい國または或る新しい地方を開發することは、時としては有利なことがあるであらう。この事情は、新興産業に對する保護の事情に似てゐる。が結局は、その鐵道は收支が償はねばならない、もし最初の階段の損失が回収されなかつたならば、それは決定的損失である。だからして、もし鐵道の建設を獎勵するために獎勵金が與へられる場合には、それは、儲かるやうになつたら償却される筈の、貸付金のやうなものでなければならぬ、といふことになる。

この場合の事情は、換言すれば、より直接に效用を生じる産業の場合の事情とは相違してゐる。幾つかの産業においては、財政的損失が公衆の利益と矛盾しない。水の供給は、市役所によつて、缺損を伴ひつゝも公衆に對する眞の利益を齎すところの、條件および方法において管

理され得る。良い水の豊富な供給は、住民が快く支拂はんとする價格によつては必ずしも測定されぬところの、他のより直接な満足と同様に衛生上の利益を生じてるのである。郵便局もまた、非營利主義で管理さるべき充分な理由がある。何となれば、通信の普及は其れの市場價值では測定されない利益であるから。合衆國が書物、定期刊行物、新聞、の郵送料を安くしてゐることから蒙る缺損は、商品の小包郵便での同じやうな缺損とは違つて、必ずしも社會的損失とはならぬのである。

乗客輸送の譯合は貨物輸送の譯合とは稍々趣を異にする。或る種の乗客輸送は、貨物輸送よりも、遙かに效用および満足の階段に近いものである。なるほど其の大部分は、貨物輸送と同様に、分業の一形相に過ぎぬのであつて、例へば、人々のその働く場所への何時もの往復などはそうである。遊覽旅行のみが消費者效用である。乗客輸送を非營利主義で管理すべき唯一の重大な根據は、労働の不動性または人口の群集性において見出される筈である。人口が過剰な場合には、安い運賃は、或は、個々人の快く支拂はんとする金額によつては測定されない眞の社會的利益を齎すかも知れない。

第二節

鐵道の經濟的特徴、第一には大設備。

その結果なる生産費遞減の傾向。従つて尙また、財政的失敗から財政的成功への屢々なる變遷。

鐵道は二つの著しい經濟的特徴を有する——といつても其れは、鐵道をして結局他の諸産業と別種のものたらしめるほど著しいものではないが、しかしその程度が極めて甚だしいので、それは鐵道問題をして、殆どそれ獨特のものたらしめるのである。その特徴といふのは、第一には設備の大規模であり、第二には、その經營が殆ど結合生産費で行はれてゐるといふ事實である。そして兩者ともに、公の規制の問題に對して重大なる關係を有つてゐる。

鐵道の設備は絶對的に大である、しかし、差當つての議論のためにより、重大なことは、それは其時の産出額と相對的にも大だといふことである。設備に放下された資本に比較すれば、年々の總収入（これは産出額の測定標準である）は極く僅か——五分の一または十分の一——に過ぎない。設備の價值がその年々の産出額の價值と只だ等しいだけの製造工場でも、相對的に大

きな固定放資を有するものと看做されるであらう。設備の價值がその年々の産出額の價值の五倍も十倍もある鐵道に至つては、どんなに大きな固定放資を有するものと看做されることであらう！

その大設備には、その使用上の大屈伸性と、貨客毎單位の輸送費遞減の傾向とが結びついてゐる。鐵道が一度建設されたならば、その線路その他の固定装置は、廣い限界内において、貨客の多少に拘らず役に立つであらう。貨客が増加しても、なるほど營業費は幾か増加するが（それも恐らく比例的には増加しないであらう）、普通には、設備の増加は少しも必要でない。だからして、全體としての貨客について言へば、毎單位の出費が減少することになる。勿論この話は、貨客が増加してもその固定装置が引續いて間に合ふ限りにおいてしか、當嵌らない。だんごと貨客が増加するにつれて、その設備では最早や間に合はないやうになる。そして結局は、單線を複線とし、複線を複々線とし、停車場および終驛設備を擴張する、といふ風にせねばならぬかも知れない。その場合には往々にして、鐵道管理者の不安時代が生じることがある。設備の大きな且つ恐らくは急速な擴張が必要であるが、一方では貨客は、なるほど元の設備で處理されるには多すぎるけれども、擴張された設備に對して充分な使用と満足な収入とを

直ちに保證するだけ急速に増加してはゐない。かくして鐵道は、その以前の装置では荷が過ぎたが、さて、その新しい装置に對してはまだ暫くは充分な仕事がないのである。この種の苦しい過渡的階段は、鐵道が單線から複線に移る場合に最も目に立つが、しかし、人口が稠密であつて貨客が既に複線或は複々線で輸送されてゐる地方で必要な莫大な新しい設備においても、殆ど同じやうに現れるのである。

一切の斯かる變動を通じて——なるほど、貨客の漸次的増加と設備の臨時的突然の擴張とから生じる不規則さは免れないが——貨客毎單位の輸送費遞減の傾向が、即ち、収益遞増の傾向が見られる。もし貨客が充分に輻湊してゐるならば、複線は單線よりも、また複々線は複線よりも、貨物および乗客をより低廉に輸送する。従つて、同じ道筋に單線を二つ敷設すること、複線を一つ敷設するに比ぶれば、社會の資力の浪費的適用である、といふやうなことになる。従つてまた、集中と獨占とは、鐵道網を張るための最も冗費少き方法を助長する、といふことになる。

鐵道の設備が大きいといふことに伴ふ一つの重大な結果は、財政的失敗から財政的成功への突然な變遷が屢々ある、といふことである。殊に、急速に發達しつゝある社會においてはそう

である。初めて鐵道が建設された場合には、貨客はその經營を有利ならしめるだけ多くはないかも知れない。が漸次に貨客が増加する、そして、それが増加しても、鐵道は現在の設備を以て、而も大して變りのない經營費を以て、それを輸送することができるのである。かくして或る階段に達すると、一寸前の貨客がほんの少しだけより少かつた階段では放下資本は殆ど或は何も獲るところが無かつたのに、貨客と其れからの収入とが増加して利潤が得られるやうになる。財政的結果に突然な變動が起り、そして其れにつれて、鐵道株の市場價格に急激な變動が生じる。同じ理由によつて、一般景氣の動搖は鐵道に對して特殊の影響がある。不景氣で貨客が少い場合でも、鐵道は、その大きな資本費は全く減少することができず、またその營業費もほんの少し、か減少することができない。ところが景氣が恢復して貨客が増加して來ると、鐵道は、それに應じた出費の増加は全く見るこなしに、その収入が増加する。だからして、新興諸國或は事業條件に大動搖のある諸國においては、鐵道および鐵道株は、投機および投機的放資の、従つて機敏な且つ先見の明ある人々の大儲けの、特殊の機會を提供する。斯かる條件は、合衆國においては他のどの國におけるよりも顯著に存在して居り、そして、この國における鐵道から作られた巨富と多大の關係があつた。時としては、鐵道の最初の放資者達——建設

者達 ("builders")——が、貨客の増加によつて事業が有利になるまで苦しくとも待つことによつて、大きな利益を得たことがある。また往々にしては、中途の不確實な時期に鐵道の支配權を買つた人々が、損失から利潤への急激な變遷によつて富を成したこともあるのである。

第三節 結合生産費の要素——固定費と營業費

この兩者に關しての。運賃應能主義、貨物の等級づけ。

第二の特徴——これは其の結果において第一の特徴に劣らず重大である——は、鐵道出費における結合生産費の要素である。之は大部分は第一の特徴の結果である。或る大設備が種々の生産物のために使用される場合には、その限りでは其れは結合生産費での生産の譯合である。鐵道の場合はそうである。同じ線路が乗客と貨物とに、而も種々の種類の乗客と貨物とに、使用される。もしその設備費が作業に要する唯一の出費であつたならば、これは完全に結合生産費の譯合であらう。勿論、その外に營業費が這入つて來る。しかし設備の出費（主として、放下資本に對する利子によつて表はされた）は、總輸送費の非常に大きな部分を成してゐる。換

言すれば、資本への報酬は、鐵道を建設する場合に差引かれねばならぬ出費の非常に大きな部分なのである。そしてその限りにおいては、結合生産費の原則が當嵌まるのである。

しかし、營業費も亦た大部分は結合生産費となつてゐる。その多くは全體としての貨客に要するのであつて、個々の項目の貨客が輸送さるゝと否とを問はず引續いて支出されねばならない。多額の保線費の場合は最も明かにそうである。線路は巡視され、工合をよくされ、また腐蝕および磨損から修繕されねばならない。そして此のことは、貨客の多少にも其の種類にも無關係である。安全装置は兎にかく設けられねばならない。停車場費の多くは、殊に小さな場所では、業務の大小に拘らず同じである。一般的事務および管理費について見てもそうである。すべて斯かる出費は、例へば、乗客および貨物に對して平等に役立つのであつて、特にどちらに要するのだとも、どちらかに對する出費として區別できることも、謂ふことはできない。かくして、鐵道の總營業費の少くとも半分は、貨客のどの種類または項目にも割當てることはできないのであつて、結合生産費となつてゐるのである。

全體としての貨客に對して共通ではない出費項目に關してさへも、往々にして、可なり多量の貨客に對する結合生産費の要素のあることがある。營業費のうちで全くの結合生産費ではな

いものは、概して、運轉列車の數および其の運轉距離によつて、即ち列車哩 (train miles) によつて、相違する。各列車哩は、勞賃、燃料、車輛および軌道の磨損、に對する、それだけの別個の支出を意味する。しかし、一列車は十車輛から成ることも十三車輛から成ることもあり、また、それ等の車輛は一杯であることも空であることもある。ところが列車哩は、従つてまたその直接の出費は、列車が長くても短くても、一杯であつても空であつても、大體同じであらう、しかし運搬噸數は甚だしく相違するであらう。各列車は機關車が引き得るだけ多數の車輛から編成さるべきだといふこと、および、各車輛には其の全積載能力まで搭載すべきだといふことは、鐵道營業における根本的格言である。しかし、車輛を斯くの如く理想的最高限度まで利用するといふことは——噸哩を列車哩に理想的に適合させるといふことは——到底不可能である。或る列車は短く(殊に地方貨物の場合には)、或る車輛は空であるか半分しか充たされてゐない、といふことは免れることができない。しかも各列車は其れだけで或る額の運轉費を要するのであつて、それは、その列車が運搬する全貨客に對する結合生産費なのである。

乗客輸送の場合には、同じ事情が寧ろより明白に現れる。乗客列車はその時間表通りに運轉されねばならない。その出費は、その車輛が一杯であつても空であつても、また、一機關車が

引き得る最大数の車輛を引いてゐても其の数の半分または三分の一の車輛しか引いてゐなくても、大體同じである。なるほど、もし乗客が非常に増加したならば、その結果として旅客列車の哩が増加される。しかし、列車哩を増加しなくとも、即ち、出費に大した相違を見ることなしに、乗客の、従つて収入の、極めて大きな増加が生じるかも知れない。正規の乗客列車につけられてゐる郵便車、展望車、寢臺車、私用車は、何等の追加出費も要しない、全列車が一つの結合生産費で運轉されるのである。歐羅巴の鐵道では、一等車、二等車、および三等車が、通常、同じ列車の一部分を成してゐて、全體としてのその列車に對する一つの結合出費で運轉されてゐる。そして種々の等級の乗客のあひだの運賃の割當ては、既に説明したやうに生産費が結合せる場合を支配するところの、效用或は需要を標準として(大體)行はれるのである。¹⁾

結合生産費の原則は、甚だしく誤解されてゐる。「運賃應能」(“charging what the traffic will bear”)主義の土臺となつてゐる。なるほど此の言葉は、次章において詳説されるであらうところの、鐵道賃率の他のそして極めて趣を異にせる局面——その獨占的性質——をも、表はしてゐる。しかし乍ら普通に使用されてゐるところでは、この言葉は、鐵道賃率が明かに生産費と一致しないことを意味する、そして其れは、更に少し説明を要するのである。

1) 第二篇第十六章第一節參照。

どの項目の貨物も、明かに、それに要する特別出費以下の運賃では運搬されないであらう。しかし、その少額の特別出費以外に、多額の結合出費が掛かるのである、そしてその結合出費は兎にかくに回収されねばならない、さもなければ鐵道は建設されぬであらう。幾つかの項目の貨物は、他の貨物よりもより重い運賃に「耐へる」(“stand”)であらう、即ち其等は、たとへ運賃が高くとも引續いて現れるであらう。ところが他の項目の貨物は、安い運賃にしか「耐へ」ないであらう、即ち其等は、運賃が安くなければ現れぬであらう。かくして結合出費は、後の種類の貨物からよりも寧ろ前の種類の貨物から回収されるであらう。貨物に等級がつけられるのは、即ち、品物が等級に配列されて或る品物は他の品物よりも毎單位の重量につきより高い賃率を課せられるのは、主としてこれがためである。鐵道はどの國においても、それが公營たると私營たるとを問はず、安い嵩張つた品物に對しては、毎單位の重量につき高い價值を有する品物に對してよりも、噸哩につきより低い運賃しか課さないのが常である。かくして、石炭、鑛石、材木、等は「下級」品であつて賃率が比較的に低く、織物、雜貨、等は「高級」品であつて賃率が高い。石炭、鑛石、材木等は、賃率が低くなければ輸送されぬのであらう、即ちかかる貨物は、そう高い運賃には耐へないであらう。ところの織物、雜貨等は、たとへ運賃が比

較的に高くとも輸送されるであらう、即ちかゝる貨物は、高い運賃に耐へるであらう。だからして織物や雜貨類は、一般(結合)出費に對して、石炭や材木よりも遙かに、より多く貢獻するであらう。鐵道の語法では、前者に對する「プロフィット」は後者に對するプロフィットよりも大きいと謂ふのであるが、それは、收入から特別出費を差引いて、より大きな剩餘があるといふことである。ところが、この兩種の商品が全く同じ列車で運搬される場合には、事實上どちらにも特別出費なるものは掛らない。もし積み降し費のやうな項目を除外するならば、出費は總て結合したものであつて、結合生産費の原則が充分に作用するのである。

第四節 運賃應能主義の辯明は鐵道裝置の充分

な利用といふことのうちに横はる。

或る經濟現象を説明することは、決して、それを辯明することと同じではない。ところが人々は、何時も此の二つのことを混同して、或る經濟學者は或る一定の結果が如何にして生じるかを説明してゐるから、彼れは其れが當然の結果だといふことを意味してゐるのだ、といふ風に考へる。結合生産費の原則が運賃應能主義を一通り説明するといふことは、この主義が正當

なことを證明する所以ではないのである。

その不正の問題については、鐵道問題には注意を拂つてゐる筈だが一般經濟學には通じてゐない人々——例へば、鐵道管理者、および、賃率規制の厲行にたづさはつてゐる裁判官や役人——のあひだに甚だ漠然とした話が行はれてゐる。彼等は往々にして、より高い價值を有する貨物がより高い運賃率を課せられるといふことは、恰もそれが明かに且つ本質的に「正しいこと」であるかのやうに語つてゐる。また遺憾ながら、或る立派な經濟學者達も同じやうに漠然とした話をしてゐる。しかし誰も、荷馬または馬車による輸送に對して斯かる考へ方を適用するものはないであらう、この場合の運賃は、その品物が絹や貴金屬であらうと、石炭や鍊瓦であらうと、(保険料等を除外すれば)同じである。之とは違つた鐵道賃率決定方法に慣れてゐるために、人々は其れを正當なものと考へるのである、蓋し人々は、見慣れた状態を正しいものと看做すのが常であるから。

運賃應能主義は、或る他の——即ち、それは鐵道の最も充分な利用を助けるといふ原則に據つて、辯明されねばならない。鐵道は此の制度によつて、齊一賃率制度によつてよりも、社會に對しより多く貢獻するのである。もし、すべての賃率が齊一運賃制度に據つてゐて、あらゆ

る種類の貨物に對し噸哩毎に同一だつたならば——即ち、謂ゆる「自然」賃率制度に據つてゐるならば——嵩張つた品物は現在よりもより多く支拂はねばならず、こじんまりした高價な品物はより少く支拂へば済むであらう。しかしながら、高價な品物の運送は、賃率が低くなつたからとて殆ど増加しないであらう。一方、嵩張つた品物の輸送量は、賃率の増加によつて甚だしく減少するであらう。嵩張つた品物の大量の移動を可能ならしめる唯一の方法は、それを低い賃率で運送することである、それは丁度、——既に讀者のよく知れる事實に較べるならば——綿實を賣拂ひ得る唯一の方法が、綿纖維の價格に較ぶれば安い價格で其れを提供することであるのと同じである。嵩張つた品物を運送するに要する出費の大部分は、とにかく何うしても掛かる、即ち其れは、鐵道を建設し且つ經營するための一般或は結合出費のうちに含まれてゐるのである。一切の此の勞働および出費を充分に利用する唯一の方法は、貨物が出て來るやうに賃率を定めることである。

地理的分業が鐵道によつて最も深く影響されたのは、その價值の割合に大きな嵩と目方を有する品物——石炭、鑛石、材木、等——の生産においてであつた。近代産業は、かゝる財が低い賃率で大規模に輸送されなかつたならば、かくも大した發展を遂げることは殆どできなかつたであらう。鐵道は、一般的運賃應能主義によつて、その最も重大な結果を生じるに至つたのである。

第五節 結合生産費の他の結果——賃率の屈伸性、及び相當な賃率を決定するの困難。

結合生産費原則の他の幾つかの結果も、過去現在を通じて大きな社會的意義を有する。

鐵道賃率は必然に屈伸的である。なるほど、全體としての賃率は總生産費を回收するやうに定められるにはしても、或る特別賃率とその特別運送費とのあひだには、明かな關係は何もない。運送費を精確に測定する標準が何もないといふことは、運賃をば——とにかく外見は勝手なものに違ひないが——あらゆる種類の眞の或は想像的の便益に従つて調節することを尤もらしく見せるのである。政府が鐵道を管理する場合には、そのために造作なく賃率が、輸送と直接の關係ある根據とは違つた根據によつて決定されることになる。例へば（極めて廣く行はれてゐる保護貿易主義的の見解に従へば）、輸入は悪いことであつて抑壓せねばならぬが、輸出は有利なことであつて奨励せねばならぬ、と考へられるかも知れないが、この見解は、自然、輸

入品には高い賃率を、輸出品には低い賃率を、課せしめるのである。なるほど、もし輸出向き
の財を低い賃率で輸送するために明かに財政上の損失を來たすならば、政府は、輸出品に對す
る直接の奨励金を與へる場合と同様に、久しく躊躇してからでなければ、特に低い賃率を許與
しはせぬであらう。がどの特殊の鐵道賃率も其れが直接の損失を免れぬことを證明され得ない
以上は、金銭的損失または利益の問題は漠然たるものである。更にまた、或る特殊の人々また
は或る一定の地方を益する低い賃率も、同様に造作なく實施されるであらうし、また同様に外
見では一般的賃率作製方法と調和させられるかも知れない。鐵道運賃を「正當」な根據によつて
定めることは、鐵道を管理する政府の目的であるが、特に困難にして複雑な仕事である。

同じ困難は、勿論、政府が自らは鐵道を經營しないで私營鐵道會社の賃率を規制する場合に
も、存在する。この規制は、合衆國の政府が、その監督の下での州際輸送に關して實施せんと
するものである。一八八七年の州際通商條例 (the Interstate Commerce Act) は、賃率の「相當」
("reasonable") なるべきことを規定してゐる。然らば賃率の相當さの標準は何であるか？ そ
の一般的高低に關してならば、この問題に答へることは困難ではない。全體としての賃率は、
鐵道に放下された資本に對する正常の報酬——常に利子のみならず、その上に危険および判斷

力の報價としての幾らかを含むものといふ意味での「正常」な報酬——を生じるに足りる以上に
高くしてはならない。なるほど、かゝる報酬の率を絶對的精確に決定することはできぬけれど
も、それに近いもの——六歩、または八歩、くらひであるが——は確めることができる。しか
し之は、個々の賃率に關しては殆んど頼りにならない。個々の賃率が「相當」であるか否かとい
ふことは、それが、輸送需要に對し、從つて鐵道の諸設備の最上の利用に對し、程よく調和し
てゐるかどうか、といふ問題である。偶々この原則問題は、合衆國においても他の諸國におい
ても、よく考察されてゐないことがある。一般の鐵道賃率方法は私營鐵道の經驗的な且つ營利
的な遣り方の下で發展したものであるが、それがそのまゝ承認されて來た。嵩張つた財に對し
ては賃率が低くなくてはならぬといふことは、明かに「當然」だと考へられてゐる。同じやう
に、現存する賃率の地理的調節も、地方を異にし場所を異にするにつれて甚だしく多様ではあ
るが、概してそのまゝで殘されて來た。恐らく、この實地法政策は最も賢明なものだつたであ
らう。もし、正義または自然だと思はれる原則に據るところの均齊賃率制度を採つたならば、
鐵道による輸送の充分な發展は阻碍されたであらう。

第六節 合衆國における賃率の渾沌と特惠荷主に對する讓歩——一部分は不正なもの

であり、一部分は競争の結果である。

結合生産費の要素の尙もう一つの結果は、殊に合衆國では、賃率制度の完全な渾沌であつた。一八八七年の州際通商條例の制定以前には紛れもなくそうであつた、そしてその後改良されはしたが、まだ多大の混亂が残されてゐる。この國では——他の國でもそうだが——鐵道賃率は經驗に基いて發達した。嵩張つた財をば低い賃率で長い距離に亘つて運送する見込とか、その他、賃率を種々の品物および種々の地方に對して調節する見込は、漸次に發見されたものである。一定せる賃率表は昔には存在しなかつた、また假りに存してゐたとしても、それは無視されてゐた。すべての賃率が「特別」賃率であつた、即ち、各々の場合に荷主と運送者との間の馳引によつて定まつたのである。この方法——といふよりも方法を缺いてゐたことは、疑もなく、賃率の屈伸性、鐵道設備の高度の利用、および其れの運轉における經濟、を助長した、しかし其れは亦た重大な弊害をも醸したのである。

一つの大きな弊害は鐵道管理者の手における權力であつた。廉い輸送に起因する市場の擴張につれて、この輸送そのもの、價格は裁斷的に重大なものとなつた。事業の成功は、競争者達と同じ低い賃率を得た人へのみ可能であつた。賃率における特惠は、容易に或る富を意味したのであらう。鐵道輸送管理者は、この人またはあの町を作り上げ或は破壊することが能きたであらう。他人の富に對する斯かる權力は、亂用されることなしには極めて少數の人々にしか委託され得ない。これが恐らく、鐵道が公の支配——政府の管理によつて直接にであるか、政府の規制によつて間接にであるかは兎にかく——を受けるに至つた最も強い理由であらう。

合衆國では、この權力が時に不正に利用されたことがある。鐵道の支配力を有する人々——支配人および理事——が、商人および荷主として、自分のために他の荷主に對してよりも低い賃率を定めたことがある。この種の遣り方は、常に、それは理事および支配人の受託義務の違反だ——彼等の最も明白な法律のおよび道徳的の義務は株主達の利益のために誠心誠意で鐵道を管理することである——といふ意味で、不正であるばかりではない、それは尙また、競争は平等な條件で行はねばならぬといふ根本原則とも矛盾する。この場合には、勝負が不正骰子で行はれたのである。

しかし乍ら賃率における特惠は、最も普通には、勝手な或は不正な方法で與へられたものではなくて、鐵道競争のために已むなく與へられたものである。その競争は、既に注意したやうに、結合生産費といふ條件のために特別に烈しくなつてゐる。鐵道管理者は、或る特殊の項目の貨物を他の鐵道に取られるよりは、寧ろ、その貨物に要する費用を差引いて幾らか（比較的僅か）得られるならばどんな賃率でも承諾するであらう。だから大きな荷主は、競争してゐる諸鐵道と取引する場合には、それ等を争はせておいて特別の賃率を獲ることができるのである。昔には、輸送管理者の不正または半不正——例へば大荷主の會社の株を輸送管理者に與へることによつての——がその役割を演じた。しかし、大荷主に對する特惠の主因は、諸鐵道間の競争、および、噸數を得ようとする其等の不可避的な熱心、であつた。

この事情を冷靜に認めて、或る鐵道が、競争的貨物の「相當」な分前と看做されるものを獲得するために、或る特定の荷主を其の代理人として熟慮的に選ぶ、といふ場合も稀しくはない。かく特惠された人は、勿論、同じ種類の事業において他の人々よりも大きな利益を得た。彼等は事業を大規模に營むことを得て、恐らくは強大に且つ富裕になつたであらう。このことはその鐵道にとつては、彼れがその鐵道をして他の競争線に對し貨物を維持することを得せしめた

限りでは、喜ばしくないことではなかつた。しかし結局は、かゝる特惠された荷主達が極めて強大に且つ富裕になつて、鐵道の召使から其の主人となつたことは稀しくない。彼等の事業が巨大な規模のものとなつたので、彼等は、どの鐵道にでも貨物を渡し、そしてどの鐵道にでも自分の言分を聞かせることが——即ち、自分に對して普通の荷主に對してよりも低い賃率を課せしめることが、できたのである。スタンダード石油會社の場合は明かにそうであつた。この會社は、初めは東部の幹線の一つの（最初はニュー・ヨーク・セントラル線の、次にはイリー線の）特惠荷主であつたが、この利益によつて遂に石油精製および輸送業の大部分をその手中に收めることを得て——或は少くとも援けられて——事實上、すべての鐵道に自分の言分を聞かせることができるやうになつた。尙また、シカゴの幾つかの大きな荷造業者の發展もそうだつたのである。

鐵道競争の斯かる異常な結果は、近代的事業制度の最も悪いところを示したものである。それは思ひがけなく而も人爲的に、大規模生産への大勢を強めた、それは、不誠實、密謀、弱者窘め、間諜、に油をかけたのである。しかし、鐵道競争といふ此の同じ能因が取引上の能率を莫大に増進したといふことも亦た事實である。アメリカの鐵道における運賃率は著しく低くな

つた、そして最も大きな競争の対象であるところの長距離貨物に對しては特に低くなつたのである。

第七節

「割戻」を禁止する根據。差別待遇の防止を援けるものとしての賃率協

定と聯合。割戻および賃率協定に對す

る合衆國の立法の矛盾。

合衆國の鐵道規制に關する議論においてよく聞くところの「割戻」(“rebate”)は、それ自體においては悪いものではない。それが悪いのは、同じ條件で總ての荷主に與へられない場合のことである。立法および輿論が防止せんとしてゐるのは賃率の不平等である。割戻および類似の方法は、それ等が、種々の荷主を差別待遇するための手段なるが故に悪いのである。昔においては、鐵道が他の事業と同様に商賣だと見られてゐたので、自然、その運賃の決定が市場の馳引に委ねられ、そして、馳引が常に齎すと共に普通には極小にする傾向があるところの、不平

等が文句なしに認められてゐた。ところが、他の事業を影響する點での鐵道の莫大な重要さが分つて來るにつれて、馳引と差別待遇とは非難を受けるやうになり、割戻および類似の方法は禁止されるやうになつたのである。

割戻は、更に、鐵道にとつては喜ばしいものではない。鐵道管理者は(偶々荷主と不正共謀をしてゐるのでなければ)、自分の賃率を下げることは欲しない、彼れは能きるだけ多く得たいと思ふのである。が大多数の場合には、彼れは、競争線の競争によつて已むなく讓歩するのである。

そこで、競争しつつある諸鐵道は、自然、賃率を確定するために合同することによつて競争を絶滅する。「破滅的」な或は「塵殺的」な競争を絶滅するための手段として鐵道の聯合および合同コンソリネーションが早くから現れたのは、そのためである。かゝる聯合は維持が——少くとも、それを無効な且つ強行され得ないものとする英米法の下では、困難である、しかし、其れが存続する限りは、それは、特惠荷主に對する特別賃率の傾向を防止する。かくして其れは、待遇の公平、したがつて産業的機會の公平を助長する手段である。それにも拘らず、合衆國の州際通商條例は凡ゆる種類の合同を禁止した、そしてその禁止は、シャーマン法(the Sherman Law)として

1) 第六十五章第一節參照。

知られてゐる一八九〇年の一般的獨占禁壓條例によつて、寧ろより峻嚴なものゝされたのである。州際商業委員會は、度々、この種の立法の廢止と、聯合および賃率協定の許可とを勸告した。が此の峻嚴な拘束は、獨占を助けることになるだらうとの當局の心配に妨げられて、少しも緩和されなかつた。しかも、その勸告は、聯合或は協定が出来てから定められた賃率は公認（例へば州際商業委員會の認可）を得なければならぬといふ但書つきであるのに、矢張りそれなのである。競争の壓迫を免れる手段が何も得られない以上は、鐵道は、諸競争線を單一の支配の下に引入れて、斷然と合同するの外はなかつた。大運轉系統への鐵道網の統一は、一八八七年の條例の通過後二十年間に急速に行はれたが、それは、なるほど専ら或は主としてさへも此の原因に起因するのではないが、しかし、鐵道が競争に對する其の最善の防禦手段を奪はれたといふ事實によつて、助長されたのである。合衆國の鐵道に關する立法は、この點では矛盾であつた。それは差別待遇を禁止した、が尙また、差別待遇を阻止する手段の一つをも禁止した。それは合同および聯合を禁止した、が完全な統一の急速な進行を助長したのである。

割戻その他の方法によつての、賃率における大きな且つ顯著な不平等は、州際商業委員會の活動によつて大部分はなくなつた。目覺めた輿論は此の改善に貢献した、が鐵道の統一を通し

* 州際通商條例。

ての競争の排除は寧ろより多く貢献した。鐵道競争が存在する以上は、荷主の誰れかに對する特惠によつてより多くの噸數を獲んとする誘惑を却けることは、輸送管理者にとつて常に困難であらう、そして、横取り或は損害に對する割引、何等かの種類の誤魔化し、といふやうな、名目賃率を無効にするための巧妙な方法が搜し求められるであらう。立法上の禁止と處罰とは、鐵道の公然の賃率協定を許可したならば遙かにより有効になるであらう。この問題においては、他の問題においてもそうだが、合衆國當局の政策は、依然として、獨占の恐怖的憂懼、および、如何にして首尾よく獨占を規制するかといふ重要問題に當面することの嫌惡、によつて支配されてゐるのである（註二）。

（註二） この不^{アンライ}合則は遂に一九二〇年の運輸條例（the Transportation Act）によつて取除かれた。この條例は、鐵道によつての貨物輸送の聯合化を州際商業委員會の監督の下で許したのである。

第八節

産業的に確定し且つ人口の稠密な國では鐵道賃率の決定において結合生産費の原則はより、少く重要になり鐵道の獨

占的地位がより多く重要になる。

本章においては結合生産費の原則に多大の注意を拂つたが、この原則は、鐵道發達の凡ゆる階段において同じ重要さを有するわけではない。その重要さは、諸産業がよく確立された人口稠密な國では、人口が稀薄であつて諸産業が急速に移動しつゝある國におけるよりも、少いのである。その原則は恐らく、草分け地方の特殊問題に最も關係があるであらう、そしてその地方が邊疆階段以上に進歩するにつれて、その原則は支配的ではなくなつて来る。これまでの一般的推論は、一九二〇年の合衆國に對してよりも一八七〇年の合衆國に對して、また、英吉利、佛蘭西、および獨逸のやうな古い歐羅巴諸國に對してよりも合衆國一般に對して、よりよく當嵌まるのである。

結合生産費の原則が鐵道問題に適用され得るか否かは、最後まで分拆すれば、充分に利用されてゐない輸送能力が存在するか否かによつて定まる。この原則が適用され得るためには、或る一定の種類貨物(例へば乗客)を荷も輸送せんがためには必要かぐべからざるものではあるが、而も未だその貨物のために充分には利用されてゐないところの、或る設備があるか、或は

また、或る一定の貨物のために同じく必要かぐべからざるものではあるが、若し獲られるならばより多くの貨物を輸送するためにも充分な筈の營業費(例へば、信號、停車場、終驛費)が出されて居らねばならない。最も著しい例證は“back-loading”〔歸路載貨力〕の場合である。この場合には、殆ど完全に結合生産費の譯合に似たものがある。結合生産費の譯合は、その最も單純な形においては、自然的條件によつて不可避的に結合貨財の一つが他の貨財に對する不變的比例で生産される場合に、例へば、一ポンドの綿纖維につき何ポンドの綿實が必然に得られるといふやうな場合に、現れる。全くそれと同様に、歸路載貨力がある場合には、丁度それだけの列車哩或は車輛哩の鐵道輸送が歸路になされ得るのである。が鐵道の諸條件は、この極端な事情から他の極端な事情に段々と移るのであつて、ここでは、この上の利用を求むべき輸送能力はなくなつて、大きな設備と大きな割合の固定費との普通の譯合が見られるのである。鐵道および其れが奉仕する地方が草分け階段から出て来るにつれて、貨物がより多く且つより規則正しくなるにつれて、種々の地方が産業的により同質になるにつれて、鐵道が其の全設備および其の總運搬力を繼續的に且つ組織的に利用し得るやうになるにつれて——そうなるにつれて、本章に指摘した諸特徴はより少く支配的になつて来る。しかし、なるほどより少く支配

的にはなるが、それ等は決して重要でなくてはならない。或る特殊の項目または種類の貨客の輸送費が幾らであるかを精確に明言することは、常に困難であらう。例へば、貨物と比較しての乗客の輸送費を正確に割當てることは、或は、一哩二仙または三仙の運賃が乗客を輸送するための特別費と正確に或は大體にでさへも一致してゐると明言することは、何時までも不可能であらう。なるほど、もし或る線路が乗客輸送にのみ利用されるわけであり、而も其の爲に充分に利用されるわけであるならば、即ち、若し其の線路および諸設備を貨物にも轉用する場合が無いならば——その場合には、毎哩の乗客輸送費が充分精密に決定され、従つてまた適當な或は正當な運賃が決定されるであらう。また、或る線路が貨物にのみ（例へば石炭運搬線または材木運搬線の場合でのやうに）使用される場合には、之と反對の譯合が生じる。しかし、多種多様の貨客が混合してゐる場合には——しかも貨客が、常に多様であるのみならず、輸送需要に對する賃率の調節によつてのみ鐵道に惹つけられる場合には、鐵道運賃は最も屈伸的であつて、明白にして單純な規則に還元することは到底できぬのである。

繰返して謂へば、その主要要素——充分に利用されてゐない輸送能力——は、人口が稠密であつて産業が確定せる國では重要さが減じて來る。かゝる國では、鐵道の獨占的地位の方が、

鐵道賃率の特徴を説明するために相對的に、より重要になる。問題の此の局面は次章に考察するところである。

第六十三章 鐵道問題(續き)

第一節

分配に對する鐵道の影響。土地の地代の増加に類似する不勞增價。

鐵道は、現時における富の懸隔を増加し、且つ巨富を生じる最も重要な能因であつた。それは斯かる結果をば、大規模生産への一般的傾向を助長することによつて、間接に生じた。が其れは、同じ結果をば、その發達につれて利得が遞増する傾向によつて、その所有權の集中によつて、投機的誤魔化しの可能性によつて、より直接にも生じた。富の分配に對する其れの直接の影響は、合衆國において最も顯著に現れた。そして本章において主として取扱ふところは、この國におけるその發展の經過についてである。

先づ、鐵道の經營から生じる利得の遞増について。發達しつゝある國の鐵道は(また鐵道そのものが或る國を發達せしめるのであるが)、良い土地の地位に似てゐる。それは、價値において増加し、従つて經濟地代の増加分を獲得する傾向がある。この傾向は、前章で注意した他の

傾向、即ち、財政的不安定から財政的繁昌へ急速に移るといふ傾向と結びついてゐる。この二つが結びつくことによつて、鐵道は、獨逸人達が謂つてゐるやうに、「結合利得」(“conjunctural gains”)の屢なる原因となるのである。

鐵道の經濟地代の増大は、一部分は、純粹な自然的原因に負ふてゐる。幾つかの線は他の線よりもよりよき自然的な位置を有する。例へばニュー・ヨーク・セントラル線は、モーホーク・ヴリイにおいて且つハドソン河の東岸に沿つて、非常によい位置を有する。河流に沿つた最良の道筋を眞先に獲た鐵道は、建設上の經濟および運轉上の容易において、その後に出來た競争線の及ばぬ利益を有するのである。

しかし、寧ろより大きな役割が一般的社會的原因によつて演じられてゐる。人口が鐵道の沿線に群集する、町および産業が其れ附隨して起る。かくして其の貨客が増加するが、一方では、概してその輸送費は減少する。なるほど、他の鐵道が之と競争するやうに建設されるかも知れないが、既に確立せる鐵道は或る利益を有するのであつて、その利益は、極めて拙い管理か、或は、産業または發明の經過における極めて思ひがけなき變動かによつていなければ、失はれることはない。その利益の一大源泉は、都市における終驛設備に在る。市街地は高價にな

る、従つて、初期にその土地を安く手に入れた鐵道は、その後、に登場せんとする競争線の及ばない利益を有するのである。なるほど、此の種の利益は、社會的原因に基づく他の利益と同様に、人口の移動に伴ひ且つ新しい發明物の現れるにつれて、變動および場合によつては衰退を免れない。都會輸送の地下線方法は紐育の地所價值を甚だしく影響したが、それは、尙またニユー・ヨーク・セントラル鐵道からして、該鐵道が紐育市の中央に乘客終驛を有する唯一の線たるところから以前に有つてゐたところの、他の鐵道の及ばない利益を奪つたのである。とはいふものゝ、確立せる鐵道の利益は、概して、人口および産業の發達につれて段々と増加する傾向がある。

この價值増加から生じる問題は、市街地および農業用地の場合における價值増加から生じる問題と同じである。鐵道の價值増加は、他の場合と同様に急速ではなかつた、そして概して謂へば、市街地の價值増加よりも目立たなかつた。時としては、鐵道の所得は斯くの如く増加する傾向があるからして特に高率の租税を其れに課せうとか、或は、其れを強制して運賃を引下げさせようとか、いふことが提案されてゐることがある。この不勞増價の幾らかを奪ふことは望ましいことかも知れない、しかし其れは、他の同じ種類の不勞増價の幾らかを奪ふことより

もより多く望ましいわけではない。また往々にしては、鐵道は「特權」("franchise")を有することか「公益」産業だとかいふ事實が、特別待遇の理由として切論されてゐることがある。これは名を以て吾々を欺かんとするものである。「特權」とは、只だ、合衆國の法律制度の術語の下では、會社を規制する手續がそれ自體において、不動産を取扱ふ手續よりも拘束されること少きことを、意味するに過ぎない。即ち特權は、それだけでは、實質ある經濟的特典を生じるわけではないのである。また、鐵道を「公益」産業と呼んだからとて、眞の問題を擱む援けには少しもならない。これ等の言葉は、只だ、或る一定の産業は或る特殊の種類の規制または拘束を要する、こいふ見解を言ひ表はす一方法たるに過ぎぬのである。價值の遞増に關する限りでは、原則上の問題は、鐵道の場合にも、増加する傾きのある他の地所價值の場合と同じである。

第二節

所有權の集中への傾向、合衆國の會社

組織の方法によつて如何に助長されてあるか。オーヴァカピタリゼーション
ごその結果。

鐵道の社會的結果においてより重大なのは、その支配力統一への傾向——即ち、少數の手への支配力集中への傾向と、競争の排除によつての獨占の出現への傾向と——である。

少數の手への支配力または所有權の集中は、合衆國の法律によつて許可されたところの、會社組織および有價證券發行の方法によつて助長された。手緩い立法と、(これも亦々認められねばならない) 實業道德の一般的標準における手緩さとが、鐵道において、私有制度の最も厭はしい結果の幾つかを生じたのである。

法律の嚴正な意圖においては、株券は、その記載金額——例へば一株につき一〇〇弗——がその企業に出資されたといふことの證書である。が實際においては、それは、少くとも合衆國では、此の種のことを意味するかも知れぬが意味しないかも知れない。この國の法律は、株券が現實放資には殆ど無關係に發行されるやうに仕組まれてゐる。極めて普通には、それは投票權に對する、從つて支配力に對する、權利しか意味しない——なるほど恐らく、將來の或る遠い時期には配當が得られるだらうといふ希望は伴つてゐるだらうけれども。殊に鐵道の場合には、その企業への或る一定の出資額と引換へに「ブロックス」・オヴ・セキュリテイズ ("blocks" of securities) を——例へば、現實に放下された各一〇〇弗に對し、一〇〇弗の株券と一〇〇弗

の債券と、即ち二〇〇弗の名目價值ある有價證券を——發行するのが普通の遣り方であつた。この種の「オーヴァカピタリゼーション」は、合衆國における會社事業の殆ど普遍的な特徴であつた。そしてそれは、悪い結果——といつても、普通に想像される方面においてよりも寧ろ、鐵道の所有權および支配力に對する窮極の結果において悪い結果——を生じたのである。

オーヴァカピタリゼーションは、それ自體においては大きな利潤への近道ではない。單に株券および債券を印刷したからとて富は得られない。もし、無放資または其の額面價值が示すよりも少額の放資を代表する有價證券が、それにも拘らず所得を生じ利潤を生じるならば、それは、その有價證券が代表するところの企業が有利であるが故でなければならぬ。かゝる場合における利得の眞の原因は、上手な管理が獨占かである、そして最大の利得は、この兩者の結合から生じるのである。鐵道その他の産業が獨占的性質を有する限りは、オーヴァカピタリゼーションの成功——即ち金錢的意味での成功——は、高い價格の結果である。獨占業は如何なる場合にも、その生産物の價格をできるだけ高く定めるであらう。¹⁾

この一般論に對しては、經濟學上の殆ど總ての一般論に對してと同様に、多少の條件をつけ加へねばならない。時としては、オーヴァカピタリゼーションが、高い價格への執着を少く

1) 第二篇第十五章第六節參照。

も原因することがあるであらう。或はオーヴァカピタライズされた獨占業の管理者達は、恐らくは彼等の先任者達によつて發行されて今では凡ゆる種類の放資家達によつて所有されてゐるところの、多額のブロックス・オヴ・セキュリテイズが未償還だといふ事實に當面せねばならぬかも知れない。その場合には彼等は、その事業の利潤を少しでも失ふことを嫌がるのである。既に述べたやうに、最高限度の純利潤といふ獨占原則は、往々にして、充分には、殊に公の監督を蒙る恐れのある産業においては、當嵌まらぬことがある(註一)。當初の放資額に對する異常な収益が得られてゐる場合には、もしオーヴァカピタライゼーションが行はれてゐないならば、賃率の引下げ或は設備の改善といふやうな、輿論に對する讓歩が恐らくは行はれるであらう。

(註一) カピタリゼーションの問題が、主として放資者達と管理者達との間の問題であつて、これ等の種々の利害關係者達と公衆との間の問題ではないといふことは、幾多の「トラスト」のあひだの二つの顯著な場合——即ち「スタンダード石油合同」と「煙草合同」とによつて例證されてゐる。前者は、實業家の見地からすれば、アンダカピタライズされて居り、後者はオーヴァカピタライズされてゐる。前者は、「内部熟知者達」、他方では放資家達および「素人」投機者達に關して細工なしに管理されてゐる。後者は大いに細工されてゐる。が兩者共に甚だ有利である、即ち兩者共に、競争、獨占、價格、に關する實質上同じ問題を提出するのである。

實際にオーヴァカピタライゼーションが行はれてゐるかどうかといふこと、および、それが不

當に大きな利潤を隱匿するために役立つてゐるかどうかといふことは、往々にして決定するに困難である。合衆國における典型的な鐵道には込入つた事情がある。その出發點においては、鐵道は普通にオーヴァカピタライズされた。しかしその出發點においては、そして初めて運轉され始めた時には、鐵道は半分しか完成されてゐなかつた。歐羅巴の鐵道とは違つて、合衆國の鐵道は、僅かの貨客に適應した殆ど一時的の設備および装置を以て始められた。そして段々、この國が發達し且つ貨客が増加するにつれて、それは、収入の或る部分を擴張および改良に投じることによつて、改善された。この過程は相次いで何十年も続けられた、そして其れは、より多くの株券および債券の發行および賣却によつての、追加資本の直接の且つ紛れなき放下と結びつけられた。かくて、總放資額は遂に幾らになつてゐるか、未償還有價證券と現實放資額とのあひだの關係はどうなつてゐるか、といふことを明言することは極めて困難になつた。營業費と設備への追加額とのあひだの綿密な區別が記録上で爲されたことは、殆どなかつたのである。

この事情は、危険および管理上の熟練に對する適當な斟酌といふ問題によつて、更に込入つたものとなつてゐる。幾つかの鐵道は財政的に有利であつた、その他の鐵道はそうではなかつ

た。幾つかは、長いあひだ少しも収益がなく、而もその前途の見込は不確かであつた。他は、最初から相當の収益があり、カピタリゼーションの膨脹された部分に對しても幾らかの収益があつた。その相違は、一部分は一般的な自然のおよび經濟的原因のためであるが、一部分は判斷力および熟練の不同のためである。或る鐵道が非常に有利だつたといふそれだけの事實が特殊の便益或は獨占の證據でないことは、或る商業または製造業によつて財産が出来たといふそれだけの事實が其の證據でないのと同様である。すべて斯かる場合には、管理の善し悪しか最も重要な能因である。

合衆國の鐵道が概して並外れに有利だつたかどうかといふこと、従つてまた、其れのオーヴアカピタリゼーションが多分の獨占利潤を隱匿したかどうかといふことは、明言するに容易でない。成功は失敗によつて、結局の大収益は長い創業時代の無収益によつて、相殺された、それと同時に一方では、その管理は、最高の實業的才能を必要とするほど六つかしかつたのである。なるほど、この國の鐵道のために普通に主張されてゐるやうに、あらゆる危険およびあらゆる企業心およびあらゆる熟練の見地からすれば、その鐵道からの利得は、産業一般における放資階級によつて獲得された利得よりも大きくはなく、そしてその意味では、それに要した精

力と犠牲とに釣合のこれぬものではなかつたかも知れない。

不規則にして膨脹したカピタリゼーションといふ全機構が常に必要または賢明だつたかどうか、といふことは疑はしい。何故に法律によつて、有價證券は放下された金額を代表するためにも發行さるべきことを、斷然と規定しないのであるか？ なるほど斯かる制限には、許可され得る収益に關する充分な開きが伴つて居らねばならない。放資の危険は、心を惹くだけの利潤の機會によつて相殺されねばならない。合衆國における鐵道は、もし最高限度の収益として六歩または八歩以上が許されてゐなかつたならば、私の資本によつては(そして公營は、最初に試みられたが、發展事業ですつかり駄目なことが分つた)、決して建設されなかつたであらう。時に主張されてゐるところによれば、有價證券の發行における自由——否な寧ろ向ふ見ずは、それが、發起者達をして眞に誘惑的な収益を期待することを得せしめたのと同時に、吝嗇な公衆から斯かる収益を隱匿したので、有益な一方である。一割——例へば——は許可されなかつたであらう、しかし、二倍量の株券および債券に對する五分は何等の騷擾も生じなかつたであらう。或は尙また、無で有を得るといふ外觀には、發起人および放資者に對する誘惑的な効果があるかも知れない。有價證券の發行を處理すべきより單純にして眞直な方法は、か

くして或る程度において、鐵道發展上の熱狂的な投機と絶えざる進歩とを抑制したかも知れない。しかし、進歩の緩漫にも亦たその利益があつたであらう。そして、殊に、もし有價證券の發行を拘束したならば、後段の確立された獨占と必要な規制とにおける多大の複雑さを見ずに済んだであらう。

第三節

オーヴァカピタリゼーションによつて

刺戟された株式投機は『大思惑師達』に

よつての支配力の獲得を容易にした。

確かに、有價證券の無拘束な發行は、鐵道大盡といふよく知られてゐる人々によつての支配力の獲得を助長した。

支配力の放資からの(従つてまた所有權からの)分離は、通常、最初には現れなかつた。往々にして申立てられてゐるところによると、出發點においてさへも、眞の發起人および管理者は、自分自身の放資は少しもせず、従つて眞の危険は少しも引受けないのである。彼等は、信頼せる放資者達に債券を賣却して必要な一切の資金を手に入れて、株券(只で發行された)は自分が

持つて居り、且つかくして遂に何等の危険も負擔することなしに利潤を得るのだ、と思はれてゐる。疑もなく、彼等は斯うした遣り方を仕たいであらう、また時にはそれに成功することがある。しかし普通には、とても斯んな單純には行かない。『内部關係者達』("insiders")は事業を進めねばならない、即ち自分の金を投下した無理算段をして、自分自身の責任において有價證券を發行せねばならない。普通には彼等は或る銀行業者と手を繋いでゐるのであるが、この銀行業者は其の後援および裏書料を取り、そして有價證券の結局の賣却における仲介人として活動する。かくして銀行家達も、發起人達と同様に、必然に危険の幾分かを引受けるのである。疑もなく、その債券を買つた人々は往々にして欺かれることがある、また往々にして彼等は、たとへ申出された利子歩合を見れば危険を免れぬことが分かるにしても、謂ゆる『債券』は極めて安全なものだと考へて自分自身を欺くことがある。しかし乍ら時日が経つにつれて、誤表のあるなしに拘らず、利潤に對する先取權を有し且つ危険を伴ふこと最も少き優先證券は一般放資階級の手に入り、そして株券は發起人および銀行家の手中に残るのである。

株券は所有權および支配力を意味する。法律上の見地からすれば、債券の所有者は單に債權者に過ぎぬのであつて、利子の支拂を受け且つ相當の時期には元本の償還を受ける權利はある

が、管理上の投資権は全然ない。株主達は動もすれば移動的且つ投機的な團體となり勝ちである。株券そのものは、初期の階段では、普通には殆ど配當の見込がない、従つて暫くは、只だ其れによつて支配力が獲られるが故にのみ價値を有する。それは安價に賣買される。それは動もすれば、鐵道の財政的見込における突然な動搖のために、急激に價値が動搖する。ところが其れは、丁度、株式取引所において投機の目的のために好かれる種類の有價證券である。當初の發起人達は、その價格が値頃だと思つたならば殆ど其れを賣却する。彼等は、企業の永久的續行よりも寧ろ、株券の市場相場を氣にしてゐるのである。かくして、株式會社の本來の概念——或る共同の冒險において結合せる一組の人々——は全く消滅する。各株主は、安く買ひ且つ高く賣ることにより、他の株主達をばしてやらうとするのである。

「大思惑師達」(“great operators”)が現れ、そして巨大な鐵道財産が作られるのは、かゝる條件の下で、ある。株券の所有權したがつて鐵道の支配力は、機敏な、有能な、大膽な、人々の手に這入る。かゝる人々は、株式相場が低い時に將來の利得の見込を觀取する。恐らく、一度確實に支配者となつたならば、彼等は、資産を有能に管理し、自ら大きな収益を得、そして社會に對しよりよく奉仕しさへもするであらう。しかし、彼等が支配者となるのは、株式投機

1) 前章第二節参照。

の仕掛によつて、ある。ヴァンダービルト(Vanderbilts)家、ゴールド家(Goulds)、およびその仲間達が富を得たのは斯うして、ある。此等の財産の建設者達は、鐵道の當初の發起者および發起人ではなかつた、彼等は、その後の株式賭博階段において支配力を得たところの侵入者だつたのである。

第四節 「内部管理」の其れの弊害。

巨富、および産業に對する支配力の集中にもまして、投機的所有權は幾つかの特別の弊害を齎したが、それ等は、「内部管理」(“inside management”)といふ言葉によつて呼ばれてゐる種類のものである。

恐らく最も顯著な且つ重大な弊害は、鐵道の不正な或は半ば不正な手細工であらう。支配力を有する人々は、其れを「難破」(“wreck”)せしめるかも知れない、それを——外見上または事實上——財政的に失敗せしめるかも知れない、其れの有價證券の價格を壓迫するかも知れない、そしてそれから、かゝる有價證券を安い價格で買ふかも知れない。また反對に、彼等は、勘定を誤魔化して財政上の成功を見せかけ、有價證券の價格を吊上げ、そして高價に「素人達」

(“outsiders”)賣つておいて、その後その泡末が消えると再び買ふかも知れない。同様な事情の一形相は、他の鐵道、或は、橋梁、寢臺車、終驛會社、貨物線、のやうな關係事業が組織され或は内部關係者達に買はれて、それ等が大きな利潤を得て主要鐵道に賣られる場合にも、現れる。かゝる方法で欺かれた人々は、時には本當の放資者達であることもあるが、また時には、もしその機智とその機會があつたら同じことを遣りかねない他の株式仲買人および賭博者達であることもある。かうしたことからの最大の災害は、實業界における鐵道管理に關係ある全階級の道徳的頹廢である。

内部管理のもう一つの形相は、理事および支配人の利益のための賃率の手細工であつて、これは、既に述べたやうに、¹⁾どんな場合にでも鐵道運賃に附着してゐる屈伸性によつて助長される。指導者達を活動させる精神は、その善惡を問はず、鐵道の場合にも他の場合にと同様に、企業のあるゆる部分に行き亘る。常に理事や有力な株主達のみならず、支配人や副支配人も泥棒をする。かくして全制度が、造作もなく不正の巢窟となるのである。

かゝる弊害は總て合衆國における會社組織の特殊性と密接な關係があるのであるが、それ等は極めて目立ち且つ有害だつたので、私營産業の最も熱心な辯護者達も、時には、その最大の

1) 第六十二章第五、六節參照。

利益さへも斯かる弊害を相殺し得るか否かを止まつて考へねばならぬことがある。疑もなく、生じた弊害を誇張することも有り得る、また、斯かる弊害は鐵道特有のものではないといふことも考へねばならない。それ等の弊害は、産業的發展の未熟状態の一部分であつた。また其等は、鐵道そのもの、あひだに普遍的なものではなかつた。なるほど、不正な細工が幾らか行はれなかつたものは殆ど一つもなかつたが、しかし、多數の鐵道においては決して大した不正は行はれなかつた。また、最もひどい状態が現れた場合でさへも、その責任は重に社會一般に在つたのである。その一切の状態は當然のこととして認められてゐた、蓋し一部分は、その經濟的および社會的結果に氣がついてゐなかつたからであるが、しかし少からざる程度において、道徳標準が弛んでゐたからである。がどちらの點においても、第十九世紀の終りから第二十世紀の始めにかけて、改善への大變動が始まつた。公衆は、投機的な鐵道管理がどんな結果を生じるかをよりよく理解し始め、また、實業的活動一般に對してより高い道徳標準を適用し始めた。今日の道徳的大進歩は、社會的責任および連帶感をより高いものとした。かくして、前代では普通な遣り方が、今では最早や我慢されなくなつてゐるのである。

第五節

合衆國における私有制度からはどんな利益が生じたか、またこれほどの鐵道財産が獲られたか。

さて、この汚れた發達からどんな利益が生じたか？

疑もなく、迅速な鐵道建設が助長された。投機的な建設および經營によつて、合衆國の社會はその鐵道をより早く而もより多く得たのである。之を社會は一般に願望した、そして之のためには社會は快く過當な支拂をしたのである。合衆國の政治的および産業的政策は、迅速な發達に對する、土地および其れの資源の開發に對する、人口および富の極度の増加に對する、盲目的願望によつて支配されて來た。冷靜な觀察者は、それが皆その値打があるかどうかを疑問とするかも知れない。より緩慢な發達とより小さな現在容積の方が、よりよき社會的構造を齎したかも知れない。しかし此の國の理想は、とにかく、達せられたのである。

改良の進行が、殊に鐵道そのものゝあひだで急がせられた。そして其れは、かう言ふと矛盾だと思はれるかも知れぬが、競争によつてと共に合同によつて、急がせられたのである。鐵道

競争の猛烈さは、管理者達を營業上の最高能率にまで驅り立てた、競争の下で習得された教訓は、その後の合同階段において目覺ましい効果を以て適用された。運輸費減少の原因の一つは、鐵道網の統一と大運轉系統の發達とであつた。その過程は、鐵道の支配力が株式取引所において容易に移轉されたことによつて、促進された。巨大な鐵道運轉系統が非常に迅速に創造された。一つの大きな進歩は一八六九—一八七三年に生じたのであつて、その時に、謂ゆる幹線系統——ニュー・ヨーク・セントラル、ペンシルヴァニア、イリノイ、バルティモアおよびオハイオ系統——が形成された。一八七三—一八七九年の不景氣は今一つの機會を與へたが、その時には丁度景氣が恢復せんとしつゝある時に當つて、大手品師のチェイ・ゴールド (Jay Gould) によつて大サウスウエスタン系統が創造された。尙もう一つの機會が一八九三—一八九六年の大不景氣中および後に生じたが、この際には、僅か數年間に、北西部におけるヒル系統、南西部におけるユニオン・パシフィック即ちハリーマン系統、南部におけるモルガン系統、ができた。そして斯かる合同は、鐵道の能率を莫大に増進した。アメリカの鐵道の最も著しい業績は——これは世界の何所にも匹敵するものゝない業績であるが——長距離輸送の低廉であつた。之は更に、國內においても諸外國との交換においても、地理的分業を深大に影響し、そして産

業的生産物の總量を増加したのである。

歴史的には、その發展の經過は、或る避くべからざる運命によつて支配されて來たやうに思はれる。公の所有および管理は不可能であつた(そして此の國における鐵道發展の初期の階段にとつては、公營は思もよらぬことであつた)、社會は輸送機關を熱心に願望し、そしてその設置を凡ゆる方法で快く奨励した、會社法は手緩く、投機的氣分が漲つて居り、實業道徳標準は弛んでゐた、産業上の定期的動搖があり、鐵道の經濟的特徴があり、大規模な冒險の機會があつた。かくして收穫が、大膽にして有能な思惑師のために準備されてゐたのである。恐らく、鐵道の急速な建設および普及からの、競争および統一および活氣ある管理からの、一切の利益は、何か他の方法によつて、さも得られたであらう、しかし、一と鎖の根深い原因が、かゝる利益が丁度この方法で、そして丁度かゝる變化多き結果を以て、生すべきことを運命づけてゐたやうに思はれる。

第六節 獨占への傾向の遞増。賃率に對する公の監督の必要。

合衆國における鐵道の狀態は第十九世が終ると共に變つて、鐵道問題が新しい形を取つて現れた。投機的建設および振興の時代は終つた。統一が、なるほど最早や大運轉系統を一人の手で略取するといふ目覺しい方法によつて、はなかつたが、急速に進んだ。競争は速かに排除された。かくして鐵道問題は、より大きな程度において、そしてより單純な形において、獨占問題の形相をとるやうになつたのである。

その地方的輸送について謂へば、鐵道は常に事實上の獨占力を有する。なるほど其所には、例へば馬車のやうな、代用され得る輸送機關がある。しかし鐵道輸送は極めて低廉なので、鐵道は、他の運送方法を驅逐し、しかも自らは、相當な賃率よりも遙かに高い運賃を取ることが出来る。それが安い運賃で運送し得るといふそのことが、競争者を驅逐し、そしてそれ自らの運賃を不當に高いものとし得る状態を生じるのである。

しかし競争的輸送は、なるほど恐らく鐵道網における少數の點に限られてはゐるが、或る程度において全體を影響する。地方の賃率も、餘りにひどくは他の賃率と懸け離れることはできない。蓋し一部分は、輿論と有り得べき取締のためであり、一部分は、地方事業は若し負擔が重過ぎると衰亡するであらうからである。鐵道競争が存続する限りは——そして其れは發展の

初期の階段においては存続し勝ちである——其れは、賃率の一般的高低に對して、殆ど一時的ではあるが然かし或る程度において有効な、抑制を加へるのである。

しかし諸々の輸送線が確立して來るにつれて、競争は無くなる傾きがある。聯合及び賃率協定が作られ、結局は完全な合同が生じる。前諸頁に述べた一切の能因——鐵道競争の猛烈さ、大規模經營の經濟、一人の手に在る力——は、この完全な合同のために貢献するのである。貨客の奪ひ合ひは諸競争線の統一によつてなくなる。競争的建設は熟慮的な領域分割によつて見られなくなる。鐵道網は急速に——なるほど、新たな放資は最早や必要でないといふ程度までにはないが、しかし、新たな大運轉系統は一つも作られては居らず、また、貨客はすつかり現存の諸系統のあひだに割當てられてゐるといふ程度までに——安定しつゝあるのである。

獨占階段に達すると、鐵道は、前章で説明したのとは全く違つた獨占の意味での、運賃應能主義に惹つけられる。もし、私の即ち純金儲け主義の企業として管理されたならば、鐵道は、最高限度の利潤を齎らすであらうだけの一般的賃率を課す——といつても、既に注意して置いたところの、獨占價格の理論的極端に關する一切の修正を免れないが——であらう。各特殊の項目または種類の貨物に對して、それは、需要状態がその特殊の種類の貨物に對して可能なら

しめるだけの運賃を課さうとするであらう。人々は何時も、結合生産費の原則と獨占の原則とを混同する。しかし、前の原則の下での運賃應能主義は社會の利益となり、後の原則の下での運賃應能主義は社會の利益に反してゐる。だから、獨占が有力になる以上は、鐵道賃率は公の規制が一層必要である。なるほど、どれだけ「相當」な賃率かといふことの決定の問題は、どの特殊の場合においても、依然として極めて厄介な問題に違ひないけれども。

第六十四章 公の所有と公の監督

第一節

「公益産業」は何か？ その法的概念はその経済的概念よりもより、少く重要、その本質的特徴は独占力である。

公の規制はどの程度まで行はるべきか？ 断然たる所有および管理の點まで？ かゝる問題は鐵道によつて最も顯著に提出されてゐるのであるが、それは、大規模作業が普及して益と独占状態に近づくにつれて、現代世界における益と重要な問題となるのである。

疑もなく幾つかのものは、先進國では最早や輿論によつて、私人の手中に在ることを許されてゐない。公道や橋梁、および初等教育などはそうである。幾つかの事業は、その重要さの廣大なことがより、強く感じられて來るにつれて、最早や報償原則に據つて取扱はるべきではないと考へられてゐる、即ち其等は、無料で各人に提供され、そして其の準備資金は租税の課徴によつて得られてゐる。その場合には其等は、必然的に、一般的賦課により、且つ公の管理の下

1) 第八篇第六十八章第一節参照。

で、供給されるわけである。ところが問題となるのは、今尙ほ主として報償原則に據つて行はれてゐる事業の場合であつて、例へば、郵税を取る郵便局、用水料を取る水道事業、運賃を取る國營鐵道、のやうな場合である。かゝる設備は、私營のこともあるが、もし公營であつても、教育の問題や普通の公道の問題などは極めて趣を異にせる問題を提出する。そして、繰返して謂へば、それ等のうちの何れが公の管理を受くべきものとして適當か？ といふ問題が生じるのである。

疑問となる産業は、普通に——殊に合衆國において——「公益産業」(“public service industry”)と呼ばれてゐるもの、例へば、鐵道、電話および電信、水道、瓦斯、電氣、などである。「公益」(“public service”)といふ言葉は問題を前提とする言葉であつて、それは、公の管理および監督に適當な事業と適當でない事業とのあひだに、明白にして簡單な分界線を引き得ることを意味する。右に擧げたやうな産業は、二つの意味で「公的」(“public”)である。その一は法律的意思であつて、それを定義することは比較的容易である。その二は経済的意思であつて、より重要であるが、それを精確に適用することはより困難である、それは、独占業としての産業の性質によつて定まるのである。

鐵道は、その通行權を獲るための法律がなくては建設され得ない。査定價格で土地を手に入る權利——土地收用權——がなかつたならば、鐵道は、その沿線のどの地主によつても強請られ或は閉塞されるであらう。更に、瓦斯會社は道路を掘り返へす權利を、電氣會社は道路を使用し或は横切るための同じやうな權利を、必要とする。市街電車會社は事實上公道を使用してゐる。だからして斯かる事業は、特別の程度において公の許可に依存して居り、従つてまた比較的容易に公の監督を蒙るのである。

しかし、この特徴のみからでは、それ等が公の手で管理さるべきだといふことには、或は特別の程度において公の監督を蒙るべきだといふことにさへも、ならない。それ等が公の監督を要するといふ意味で其等を「公益」産業として取扱ふべき眞の理由は、經濟的のものであつて法律的のものではない、そしてその根本的經濟的理由は、それ等が獨占業となる傾きがあるといふことである。もし競争が其等において、靴や衣服や麥粉の供給において有効であるやうに有効だつたならば、公道の多少の使用を要するからとて公の規制が必要だとは考へられなかつたであらう、それは丁度、乗合馬車や行商人が道路を使用するからとて、彼等が公益業の部門に入れられないのと同じである。他方において、たとへ、特別の許可は何も必要でなく、特別の

權力或は「特權」(“franchise”)は何も與へられて居らず、明かな監督方法は何もなくとも、完全な獨占階段に達する産業は總て、規制を必要とし、且つ少くとも公有の可能性を暗示するのである。もし製粉業または製麵粉業が或る鞏固な合同の手中に這入つたならば、間もなく其れは公益産業と呼ばれるであらう。それは、全社會にとつて甚だ重要なものだといふ意味で公益産業である。しかし其れは、競争が其れにおいて充分に有效である限りは、規制を必要としない。給水業はどの意味からしても公益産業である——即ち其れは、立法的許可が是非とも必要であり、極めて重要であり、獨占的性質を有する産業である。

近代的諸産業のあひだで合同または獨占がどの程度まで進むかといふことは不確かであるが、それが遙かにまで擴がるだらうといふことは明白である。今日普通に「公益業」(“public utilities”)と呼ばれてゐる諸産業が獨占業の部門に屬するといふことは、合衆國では最初には見られなかつた。昔には、料金を規制する手段として競争が祈願された。競争鐵道、競争市街鐵道および競争瓦斯會社が歡迎された、そして、これ等の産業においても他の諸産業におけると同様に、競争は料金を相應ならしむるに足るものだ、との信念が懷かれてゐた。如何に多くの合衆國の都會が、より低い料金とよりよき奉仕とを期待して、競争しつゝある市街鐵道や瓦斯

會社や電話會社を有つて來たか、また、如何に確實にそれ等の競争會社が結局は堅固な合同を作つたか！ かゝる經驗が繰返されたにも拘らず、まだ多くの場合には競争の效能について妄想的な希望が懷かれてゐる。獨占が不可避的に生じるといふことは明々白々の事實である。競争以外の何等かの方法での規制の必要はどうしても免れぬところである。

かゝる場合の多數における(全部においてではないが)獨占の原因は、嚴正な意味での經濟的なもの——即ち、諸産業が収益遞増の條件の下で經營されてゐるといふことである。鐵道の場合にはそうである、なるほど恐らくは、その運轉系統が擴大されるにつれて収益増加率が減少するではあらうが。市街鐵道の場合にも、その牽引において動力が動物を驅逐した時に、之れと同じ話が當嵌まるやうになつた。電燈および電動力、瓦斯および水、——すべてこれ等は、もし一つの統一された設備によつて單一の大きな地域が受持たれるならば、より低廉に供給される。かゝる場合には、現在の産業制度の初期におけるジョン・ステュアート・ミルの豫言的な言葉が、六十年前に當嵌つたのと同様に當嵌まるのである——「社會的に眞に重要な或る事業が、競争の自由を殆ど空想的なものたらしめるほど大きな規模でのみ有利に經營され得る場合には、社會に此の一つの奉仕を與へる目的で幾つもの費用多き設備を維持することは、社會の資

1) 即ち、『内部』經濟に起因する収益遞増。第二篇第十四章第三節參照。

力の浪費的配付である。その事業を直ちに公の職分として取扱へば遙かに結構である、そして、もし其れが政府自身が有利に受持ち得るやうな事業でないならば、それは、社會のために最上の條件で其れを遂行するだらうところの、會社または組合に全體で譲られねばならない。』¹⁾ 郵便局および電信電話業は、部分的に相違する色々の理由によつて、獨占條件の下で最もよく管理される。それ等は、もし全括的に且つ誠實に管理されたならば、社會にとつて遙かにより有益である。なるほど書信事務は、都會においては一組の會社によつて、田舎においては他の一組の會社によつて、取扱はるべきだといふことも考へられる。郵税率は、都會地方では、もし其れが田舎地方と分離して供給されるものとすれば、より安くされ得るであらうし又恐らくはより安くなるであらう、そして、都會で大きな利潤を生じてゐる現在の齊一税率が、生産費と價格とのあひだの平衡關係に對する現代の傳習と一致してゐるか否かといふことは、一つの問題となるかも知れない。しかし、單純な一定税率を凡ゆる通信者の一切に及ぼすことができるといふ莫大な便利は、齊一税率の平衡に關して起り得べき凡ゆる疑問を相殺して餘りあるのである(註一)。勿論この便利の外に、郵便局の場合には、齊一税率および全括的事務から生じる教育的および政治的利益を追加せねばならない。電話の場合には、事務統一の便益は就中

1) Mill, Principles of Political Economy, Book I, Chapter IX, § 4.

最も顯著である。有効な電話業の本質は、加入者の誰れとでも話すことができるといふことである。それ／＼一組の加入者を有する幾つかの電話業が競争してゐるといふことは、馬鹿らしさの極みである。競争の排除は、この場合には、常に不可避であるのみならず明かに有利である。只だ一つ問題となり得るのは、それを公の獨占業とするか、或は、當局によつて規制された私の獨占業とするか、といふことである。

(註一) 郵便局の出費の大部分は、寄せ集め、處理、擇り分け、の費用である。これ等の項目は、或る一定の地方においてはどの手紙に對しても同じである。輸送費だけならば比較的に僅かにしかならない。だからして齊一料金は、距離を顧みないものではあるが、一見したところでのやうには、生産費と大して懸け離れてはゐないのである。これは、ロウランド・ヒル (Rowland Hill) が彼れの大改革(ペニー郵税)案を主張したところの主たる理由の一つであつた。比較的に小さな人口稠密な國では、齊一郵税率は斯くして、社會的根據に基いてゐると同様に經濟的根據にも基いてゐる。が合衆國のやうな廣大な國では、經濟的理由は左ほど有力ではない。距離および輸送費が——殊に手紙のみならず嵩張つた印刷物その他種々のものが運ばれる場合には——出費においてより重要になる。料金の齊一性は、人口稀薄な田舎地方への無料配達の擴張と同様に、主としてはより大きな社會的理由によつて辯明され得るのである。

第二節

利潤といふ刺戟物は技術上の改良に必要、故に私有といふ豫備階段は不可避

である。

事實上かゝる場合の總てにおいて、公有制度——それが採用された場合には——の前には私有制度が行はれた、そしてそれは、技術上の進歩の創始を得るためには利潤といふ刺戟物が必要だといふ理由のためである。

吾々は茲では、論争されてゐる根據に立つてゐる——利己的な諸動機ほどの程度まで支配的であるか、また、物質的進歩を助長するにはどの程度まで其等に頼らねばならぬか？ 人々には非常な不同がある、そして、彼等が愛他的衝動に感應する程度には殊に不同がある。天才を有する人々——偉大な畫家、詩人、音樂家、學者、達——のあひだでは、より下等な諸動機は往々にして假面され或は抑壓されてゐる。彼等においては、生來の本能が強大である、彼等が働くのは、何よりも先づ報酬のためではなくて、その心的傾向を抑へ難いが故である。發明家達について見ても大きな程度にまでさうである。しかし、此等は極めて例外的な人々である。大多數の人々に對しては、經濟的利得からの議論が當嵌まる。利得の見込は、彼等の才能を極度まで發揮させるために極めて有力である。それは、最高の天才を有する人々の場合でさへ

も、少からざる程度においてそうである。そしてそれは、吾々がかゝる極めて少数の人々のところから降りて、有能ではあるが傑出してはゐない人々から成る遙かにより大きな階級に至るにつれて、より著しくそうである。異常な天稟を有する極めて少数の人々を除いた總ての人々に對しては、利得といふ刺戟物は、常に有力であるのみならず、必要かぐべからざるものである。殆どすべての發明家および學者は、その周囲の生活を極めて深く影響してゐるところの利己的な諸動機に支配されてゐる。彼等は、期待される報酬に比例してより熱心に且つ有効に働くのである。これは、特許、版權、および商標、の全制度の——否な、競争的産業および私有財産の全制度の、根柢を爲す原則である。

更に、産業の進歩を獲るためには、常に發明家や管理者のみならず、進んで自分の資産を新しい生産方法で賭ける人々がかゝるなければならない。技術上のあらゆる大進歩の歴史を、殊に近代の劃期的變動の跡を見れば、實業家と大膽な資本家とが重要な役割を演じたことが分かる。吾々は動もすれば、成功せる發明物は或る一定の時に一個人によつて一度で作られたかのやうに、考へがちである。が實は、殆どどの場合にも、長いあひだ多数の人々によつて實驗されて來た——即ち、競争的な計畫や誤つた出發點、失敗せる試験、を経て、遂に成功せる工夫がや

つと現れたのである。蒸氣機關、産業革命の織物機械、鐵道、電力牽引、飛行機械——すべて此等は、かゝる不確かな階段を通つて來た。種々の競争的計畫のあひだから良いものを選択するためには、そして大膽に新しい放資をやつて見るためには、實業家が發明家と同様に必要である。なるほど時には、ステイヴンソンやシーメンスの場合のやうに、發明家が實業家でもあることがある。しかし多くの場合には、ポールタンとワットとの場合のやうに、この二種の才能が組合營業パトナシヤにおいて結合されねばならない、發明家は管理者たる資本家の後援と指導とを必要とするのである。

過去の歴史を見れば、茲に吾々が考察しつゝあるやうな産業においては、總て、利潤といふ刺戟物が作用して來たし又必要かぐべからざるものだったことが、わかる。私の管理は必然的な一階段であつた。公の管理は、變遷せるもの及び發達せるものとして現れたのであつて、初めから獨立して現れたのではない。なるほど、或る産業が既に或る國で私的經營によつて發達してゐる場合には、それは豫備階段を経ずに他の國に移し植ゑられるかも知れない。例へば、鐵道が長い實驗時代の後に英吉利において成功を収めてしまふと、それを國營産業として歐羅巴大陸に導き入れることは容易であつた(註三)。それから二三十年の後は、アメリカ植民地に

とつては、英吉利から私的管理といふ學校で訓練された人々を輸入することによつて、鐵道の公的管理を企てることは容易であつた。また、都會輸送に對する電力牽引は、合衆國で其れの處理方法が私企業により明かにされてしまつてからは、英吉利では容易に公營事業として始められたのである。

(註二) とは言ふものゝ、大陸における大抵の鐵道は私營會社によつて建設され、そして最初には私營會社の手で管理された。最初の建設は、普通には英吉利の建設者達——そのうちではステイヴンソンとブラッシーとが有名であつた——によつて引受られた。また合衆國では、鐵道は獨立して、そして始終私企業によつて、發達した。

恐らくは、將來においても同じ經過が辿られるであらう。電氣を通しての水力傳送の現状は、教訓的な一例を供給する。この場合には大きな可能性が、否な、大きな確實性がある。堰を建造し且つ水を溜めるといふ單純な仕事は、なるほど國家の手で爲され得る。しかし、水力および電力設備、並びに動力の傳送および分配には危険が伴つて居り、従つて、役人からは恐らく得られないだらうやうな、企業心および活氣を(技術的進歩は謂ふに及ばず)必要とする。かくして、電氣を通しての水力の利用は、私人の創始と管理とに俟つてゐるのである。言ふまでもなく明かに、獨占状態が存在する——或は兎にかく差迫つてゐる、茲には丁度それだけの

力がある、そして其れを支配する者は産業的見込の一切を支配するのである。社會は決して此の大資源の所有權を永久的に手離してはならない。しかし、社會は恐らく、私人に利潤の機會を與へることによつてのみ、それを有効に發展させることができるであらう。公的管理が私的管理に取つて代はり得るのは、最上の動力利用方法がわかるやうになつた後段においてである。

第三節

公有制度が私有制度に代はる場合の既

得權問題。フランチャイズ『特權』は常に期間を限つて

與へらるべきこと。市場價値での買收。

私の所有および管理から公の其れに移る場合には、常に既得權の問題が生じるであらう。買收の條件は、他の企業における將來の放資を阻止するやうなものであつてはならない。しかし他方では、只だ、私的管理および放資の精神を生かしておくに必要だけを支拂ふべきである。その支拂額は、必要以上に多くてはならない。それを貰ふものは、自然、より多くを——出發點においては無制限の特權を、そしてその後の階段においては絶頂價格での買收を——得

ようとする。金融市場は彼れの収入を——それが如何に大きくても——資本化するであらう、そして彼れは、その資本化された価値での買収を期待するであらう。

無制限の特権フランチャイズを與へてはならぬといふことは、かゝる問題における公の政策の最も重要にして單純な規矩である。問題が、鐵道或は市街鐵道或は瓦斯事業或は電話業或は水力のどれに關するものであらうとも、私人の手において其の産業を確立し且つ經營するの權利、および其れに必要な法律によつての許可は、期間を限つて與へられねばならない。尙また、その設備の収入を資本化した価値にはなくて、其れの建設費に基いた價格で買収する特典を留保せねばならない。經驗の教ふるところによれば、その期間は三十年——確かなところでは五十年——で充分であり、また、相應な條件での買収權は私的放資を阻止するものではない。

この點では、アメリカの諸社會は後世ポスターイに無頓着であつた。それ等は、その生得權を捨て値で賣るか、或は、全く棄て、仕まつたのである。その理由はまことに明白である。草分時代においては、移住者達の主たる目的の一つは、先きで價值を生じるであらうもの其のもの——土地、市街地、鑛山、森林、水力、「特權」——を得ることである。その場合には誰れも、後世の權利を保守することは考へない、殆どすべての者は、後世がそれに對して大きな價格を支拂ふ

かも知れぬやうな物を直ちに擅有したいと思ふのである。草分社會をば將來の見込の斯かる擅有から保護するものは、憲法の制定によつての、または或る外部の權力 (Congress as to the Territories)* からの、峻嚴な禁止のみであらう。

誤つて獨占産業を無拘束の私有物たらしめて仕まつた場合には、そして其れが斯かる私有權を根據にして人々により次ぎ／＼に賣買されてゐる場合には、それを公有とするがためには、その所有者から市場價格で其れを買ひ取る外に途はない。その買収價格はその場合には、その設備の建設に要した費用または其れの再建設に要する費用には據らないで、その収入の資本化された價值に據つて、決定されねばならない。その譯合は土地および市街地の場合と同じである。もし社會が永久的特權を根據とする放資および賣買を認可したならば、社會は、他の人々がそうするのを許可したのと同様に、自らも現在價值に據つて買取らねばならない。たか／＼社會は、その獨占力或は特權の収入における將來の増加だけを自らのために保守し得るのであつて、それは丁度、社會が市街地の價值における將來の増加を課税によつて沒收し得るのと同じである。一切の私有財産制度が斷然と廢止されるのでなければ、この特殊の種類の財産の合法的な所有者だけを選び抜いて横奪することはできない。だからして、例へば、プロシヤが一八

* まだ州としての權利を付與されてゐない諸地方に關する會議。

七八年に鐵道を買上げて國營にするといふ劃期的な處置を決心した時に、その買収は正直に否寧ろ大まかに、その市場價值で行はれた。英吉利は久しからずして其の鐵道を買収するかも知れないが、その場合にはこの國も同じ方法を探るであらう。合衆國も、もし鐵道買収の時期が來れば、矢張り同じ方法を探らねばならぬであらう。佛蘭西は、將來の見込に對しては比較的に好都合な地位に在る、蓋し、當初の立法の條件の下では、この國の鐵道は、その永久的設備に對しては一切何等の報償もしないで、第二十世紀の中頃(一九五九年)に國家の手に移る筈であるから。

第四節

幾つかの産業を公的管理に適するもの

として印づけるべき標準ありや? ぢ

エボンスによつて提出された標準、役

人の不信がその總ての根柢を爲す。

これまでの議論は、恰も私有制度から公有制度への變遷が總ての獨占産業の場合に確實に生

じる筈であるかのやうに、そして、恰も其れが技術的および産業的發展の安定狀態の達成に専ら依存するかのやうに、進められた。しかし問題はそんなに單純ではない。公有制度は全く生じないかも知れない、また、其れが生じる前に、公の規制の下での私有制度が長いあひだ行はれるかも知れない。どんな政策を探るべきかを決定すべき根據となる條件は、この場合には、より狭い意味での經濟的條件ではない、それは主として社會的および政治的條件なのである。

なるほど、それによつて公的産業と私的産業とを区分し得るところの、確かな經濟的諸特徴を定式化せんとする試みはあつた。よく知られてゐる古い試みはデ・ボンスの其れであつて、彼れは、公的管理に適した産業の特徴は次のやうなものだと謂つてゐる——(一)小さな資本勘定 (small capital account)、(二)器械的作業 (routine operations)、郵便、電信、および電話のやうに、幾多の事業の同位 (the coordination of several services, as the post, the telegraph and the telephone)、(四)水および瓦斯の供給の場合におけるが如く、單一の全括的設備で充分なること (the sufficiency of a single all-embracing plant, as in the case of water and gas supply)。この列挙は電報業の政府への移轉が英吉利で論争されてゐた時代に作製されたのであるが、それは明かに、その後の時代的要求に應じることはできなかつた。小さな資本勘定といふ最初の條件

は、鐵道の場合には當嵌まらない、しかし鐵道においては、現に大規模の公的管理が行はれてゐるのである。とは言ふものゝ、この列擧は矢張り注目し値する、蓋しそれは、問題の政治的困難の幾つかを示すからである。

ヂェボンスの列擧した諸條件の下には、役人に對する疑念が横つてゐる。之は最初の條件——小さな資本勘定——を説明する。資本勘定が大きな場合には、企業の財政的および技術的成果を判断することが困難である。その管理は上手に行はれてゐても、修繕費や擴張費のため、その年の勘定においては缺損を生じるかも知れない。反對に、もし設備に對して必要な修繕費や改良費を吝んでおけば、管理者は拙くても外見は好成績に見えるかも知れない。鐵道或は製鐵所或は大製造工場の帳簿を調査した者は誰れでも、その管理の巧拙を判断する前に、その數字を分析すること、および、殊に、その資本勘定を檢查することが、如何に必要であるかを知つてゐる。役人を監督し且つその管理が有効だつたか否かを判断することは、設備が大きく且つ複雑になればなるほど困難である。人々が役人の成功に關して一般的疑念を懐くやうになればなるほど、人々は、かゝる事業を役人の手に委ねることに反對するやうになるのである。

同じやうな事情が作業の器械的性質にも當嵌まる。これも亦た監督をより容易にする。管理

が一組の規則に還元され得る場合には、その規則が守られてゐるか否かは容易にわかるのである。同じ理由によつて、或る産業は、其れの作業が何時も萬人の目前で行はれる場合には、恐らく政府によつて首尾よく經營されるだらう、と謂はれてゐることがある（ヂェボンスもそう謂つてゐるが）。郵便局は一切のかゝる條件を充たしてゐる——なるほど、この判断標準を暗示したものが疑もなく郵便局の状態であるが。もし吾々が、役人は信任すべからざるもので何時も監督せねばならぬものだとの前提から出發するならば、吾々は、ヂェボンスが提出したやうな國家管理に對する制限を以て終るのである。

さて、役人を絶えず監視する必要があるか否かといふ問題は、彼等の品性によつて定まる。そして之は、更に、民主政治國においては、窮極のところでは、彼等を選任するところの選舉民または他の團體の品性によつて、定まるのである。もし役人の誠實と能力とが確かであるならば、極めて廣い範圍の産業の管理を彼等に委ねることができる。その資本勘定が大であるからとて、或はその作業が不規則であり且つ複雑であるとか、公衆の監視から隠されてゐるからとて、躊躇する必要はない。吾々は彼等に、形成的な且つ實驗的な階段を既に通過してゐるところの、そして其れにおいては技術的條件が既に相當に安定してゐるところの、一切の獨占産

業の管理を委託し得るのである。

要するに、國家によつて管理さるべき産業の嚴正な意味での經濟的特徴は、成熟と獨占とである。しかし國家とは官吏を意味する、そして官吏が信任され得るか否かは、厄介な政治的および社會的問題である。

第五節

信賴するに足り且つ有能な官吏を得る

ここは一部分は政治的仕掛の問題である。勞働の雇傭および進歩の維持に關する公的管理の幾つかの困難。

有能な一團の公僕を獲るためには二つのものが必要である。その一はよく工夫された政治組織であり、その二は——殊に民主政治國では——社會の大衆の間における充分に高い知識平準である。

傳習や習慣にも少からず依存する。スポイルス・システム^(the spoils system)*は大いに悪い習

* 閣員が諸官職を自黨員の間に分配する制度。

慣である。それが根絶されるまでは、よい公的管理は絶望である。獨逸の官僚制度は、君主制的理想に對する執着と久しく結びついてはゐるが政治組織形態の如何に拘らず存続するであらうどころの、昔の傳習に支持されてゐる。そして其れは、國家的活動の擴張に成功するための最も貴重な手段となつてゐる。英吉利の文官制度^{シヴィル・サービス}は第十九世紀の後半に發展したものであるが、之も矢張り有効な手段となつた。獨逸の制度と同様に、之は、或る少數政治的な趣きがあつて、教育の高い選ばれた階級において育てられて來たところの、偉業および奉公の精神を利用したものである。英吉利においても亦た、この精神は政治的條件が變つても存続するだらうと思はれる。合衆國における抑制および權衡の、即ち權力制限および責任分割の、原則は、有効な公的管理を妨げるものである。この國の傳習は、專制者たらんとする者が要路に立つたところの、従つて官吏は自由を脅すものと疑はれてゐたところの、時代から傳へられたものである。が此の國民は、國家は社會的向上を獲るための一大能因たり得ること、および、その役人はもつと活動の自由を要することに、徐々に氣がついて來てゐる。地方^{ミューニシパル・ガヴァンメント}政府においては、その状態が最も悪いところでは、改革者達の目標は、錯綜せる機關の排除、責任の集中、選舉によつて任命される役人の數の減少とその任期の延長、器械的な役人および訓練された技

師に對する終身官、である。すべて斯かる點においては、思想上の習慣が徐々に變動し、そして、少くとも改善の見込への途が準備されつゝある有様である。

民主政治國における公用労働者達の雇傭は常に難問題である。彼等は、餘分の報酬と餘分の特典とを得て、特惠階級たらんと努力する。既に述べたやうに、¹⁾他の労働者達は普通には、彼等の斯かる努力をば、それによつて勞賃および特典が一般的に高められるだらうとの混亂せる觀念からして、援助してゐる。他方において、選挙によつて任命される役人達は、動もすれば彼等の要求に同意しがちである。蓋し、この密合せる選挙民の團體を懐柔しておく必要があるからである。その最も悪い場合には、大きな労働者團體の雇傭は、政治的機關および政治的正を意味する。その最もよい場合でさへも、それは恐らく、地位製造と仕事の軽減とを——從つて、無能と冗費とを——生じることになるであらう。

私營産業は斯かる弊害を準自動的に阻止する。その管理者は金儲けを目的とする、從つて彼等は、彼れの使用する労働に對し彼れが其れを買ひ得るよりもより多くは、即ち、他の労働が賣れ得るよりもより多くは、支拂はぬであらう。他方において役人は、利潤の多少には嚴重には支配されない、彼れは、一見したところでは無盡藏な公の財布から、氣前よく支拂ひ得るの

1) 第五篇第四十七章第一節参照。

である。國家は模範的雇主でなければならぬ、そして、適當な勞賃、程を得た労働時間、確實な雇傭、人道的な取扱、の見本を示さねばならない。しかし國家は亦た、その時間だけの勞賃を支拂ふ代はりにその時間だけの仕事を要求するといふ見本をも、示さねばならない。あまりに多數の人々の理想は、國家は勞賃の支拂では寛大であつて仕事の要求では手緩くなければならぬ、といふことである。“the government stroke”（「政府のお手際」）といふ濠洲の言葉には大變に深い意味がある。民主政治國における役人にとつては、解雇力を行使することは、殊に、全く締りのない且つ怠慢な仕事の遣り方を防止することは、常に困難である。

技術上の進歩の維持は、公的管理の下でのもう一つの難問題である。技術上の完全な成熟といふものは決して得られるものでない、もう一步進むといふことは常に有り得ることである。なるほど、初期の不確實と實驗との階段と、その後の確定せるものに對する漸進的改良の階段とのあひだには、大きな相違がある。例へば鐵道は、今も尙ほより能率の高いものとされつゝある、しかし、技術的および經濟的手續の大體は既に明確に定つてゐるやうに思はれる。なるほど、索引への電氣の適用は鐵道輸送上に大變動を生じても知れぬが、初期の發明および發展から生じたやうな革命的な變動は生じないであらう。とはいふものゝ、鐵道においても他の

諸産業におけると同様に、それが既に比較的安定せる階段に達してゐる場合でさへも、公的管理は、それが十分に満足すべきものであるためには、世人が既に學び知つてゐることを相當によく遣つて行くだけで満足してはならない。それが維持せねばならぬところの絶えざる進歩は、その専門的仕事に對しての、訓練ある管理者達および技師達の鋭敏、活氣、熱心、一意専心、を必要とする。かゝる人物を與せしめ且つ彼等をしてその仕事を誠心誠意で遂行せしめ得るのは、只だ、賢明にして自制ある民主政治國か、或は、極めて有能な專制政治國かのみである。獨逸帝國および獨逸聯邦は、その郵便局、電信および電話業において、恐らくはその鐵道においても、紛れもなくその軍隊的組織によつて、長ひあひだ高い向上および競争の精神を維持した。しかし濠洲の諸植民地は、全く單調な管理を生じたやうに思はれる。即ち、なるほど誠實ではあつたが（そして此の誠實に對しては、合衆國の國民は、彼等の恥にまで、尊敬の讃辭を呈さねばならない）、生命および活氣が缺けてゐた。瑞西は例外として、どの民主的社會においても、その公營産業において私營産業の其れに比肩し得る進歩の精神が示されたことはいないのである。

第六節

民主政治國における根本的要件は品性

および智力の一般的な高い平準である。

不正が獨占産業と結びつく方法。

結局のところ、組織および能率に關する一切の此等の問題は、民主政治國では、公的管理に成功するための最も根本的な要件に——即ち、その社會の人々の道德的および智的品質に、歸着する。正直と誠實とでさへも其れを得るためには、その社會の人々が平均的に秀れた品性を有つて居らねばならぬが、一團の訓練あり且つ進歩的な技師を選任し且つ保持するためには、またその上に、その社會の人々が平均的に秀れた智力および自制力を有つて居らねばならない。これ等の要件の前者を獲ることもまことに困難であるが、その後者を獲ることは更に極めて困難である。

合衆國は、まだ、如何にして普通の正直にして誠實な役人を得るか、學ばねばならない。時代後れの政治組織、選舉によつて任命された役人の過多、集中された責任の缺乏——すべて此等は、この國の役人の不誠實の大きな原因であつて、これ等の點を改善すれば、誠實な役人

を獲得の見込は大いにある。が結局は、國民の素質に頼らねばならない。立派な選舉民は正直にして有能な役人を選ぶであらうが、くだらないか或は無關心な選舉民は煽動者および盗人を許すであらう。委員會的管理および分散的責任といふ傳習的な方法は、往々にして、合衆國における地方政府の弊害を説明するものだと考へられたことがある。疑もなく其れには其れの悪弊がある。しかし、英吉利における之と大變よく似た制度は正直にして能率の高い管理の邪魔にはならなかつた、¹⁾といふことは顯著なことである。地方政府の仕掛を改造しても、その仕掛を運用するために適當な人物が選ばれては、殆ど役には立たぬであらう。この本質的要件はどうしても免れることができぬのである。

往々にして主張されてゐるところによれば、合衆國の地方的事務における不正は、大獨占業の私有制度によつて原因されたものであつて、公有制度はその救済方法だとのことである。が斯く推論することは、その原因の近因を見誤ることになる。その近因は獨占業が生み得る巨額の利得であり、その原因は政治的頹廢である。初めに不正なことを遣り出したのが獨占会社の社長であるか役人であるかといふことは——即ち、最初の不正手段が賄賂であるか強請であるかといふことは、殆どどうでもよいことである。どちらの場合にも、野卑な下らない人物が「公

1) Lowell, Government of England, Vol. II, Chapters 39, 40. esp. p. 179. および Munro, The Government of European Cities, 282 seq., esp. p. 307. 参照。

益」産業の管理者となるのは、金次第の立法者および行政官が居るからである。立派な人物は不快な事務から退き、その代はりによりだらしのない人物が這入つて来る。困難の根本は、悪い政治的狀態が不正を招くといふことであつて、不正が政治的狀態を悪くするといふことではない。

他方において、公の活動には鼓舞力がある、といふことだけは認めねばならない。社會の感情が、その社會が自ら始めた仕事を首尾よく成遂げるために目覺され得る。なるほど、政府により多くの仕事を與へれば政府の品質が自動的によくなる——即ち、單により多くの仕事を引受けさへすれば政府が其等の仕事を成就するに適するやうになるだらう、とまで謂つては不合理である。しかし、自負心——殊に地方的自負心が引き起され、そしてそのために、善に對する潜在的諸勢力が幾らか鼓舞され得るのである。

第七節 民主主義の將來は其れが斯かる産業の

處理に成功するか否かに掛つてゐる。

公有制度の實驗は殊に地方政治團體に

おいては歓迎さるべきである。この問題に對する實業家階級の偏見。

民主主義の將來は、公の所有および規制の問題の處理に其れが成功するか否かに掛つてゐるだらう、と謂つても過言ではない。大きな獨占産業を無拘束に私人の手中に委ねておくことは、國家内の國家——全くの金權政治——を許すことになる。かゝる産業を公企業として管理するには、或は、それを依然として私人の手に委ねつゝ有効に規制するには、自制、町會的方法の廢棄、よい指導者達を選ぶための理解力、その人々に従ふための堅固な志操、が必要である。これ等のものは一時に習得されるものではなく、また、公の産業的管理を増しさへすれば其等が習得されるやうになるだらうといふ確かさもない。合衆國の國民は、公的管理の仕事と闘ひ得る階段には未だ仲々達しないかも知れない。理想的な解決は、大きな獨占産業を有効にして進歩的な公的管理の下に置くことである、しかし、この理想が容易に或は速かに達成されるだらうと信じてゐる者は樂天的な人である。

或る仕事が困難なこと、その結果が不確かなこと、を認めることは、その仕事を放棄せねばならぬと謂ふことにはならない。公の所有および經營の實驗は遣つて見なければならぬ、そして其れを首尾よき結果に齎らすために凡ゆる努力をせねばならない。それに最も有望なのは、餘り大きくない地方政治團體であるやうに思はれる。今すぐに、ニュー・ヨークやフィラデルフィアの其れのやうな市廳に大産業の管理を委ねることは、無謀であらう。しかし、より小さな都市には、よりよき見込があるかも知れない。なるほど、斯かる都市においても政治的條件は餘りに屢々酷いものだったが、そこでは、「市有化」(“municipalization”)の運動がよりよき見込を有する、そしてその試みは歓迎さるべきである。もし其れが失敗すれば、それは、急いで民主主義の事業を増加せんとする人々の誤りであることを證明するであらう。もし其れが成功すれば、それだけ結構なことである。

かゝる實驗の成功または不成功は、或る短時日においても、また相當な眼識なしにも、識別することはできない。思惑違ひや當外れは初期の階段では免れないであらう。かなりの期間を過ぎてからでなくては、必要な課業^{レッスンズ}が習得されるだらうか否かを知ることができない。そして最後の結果に關しては、問題は常に差引きの利益の問題だらう、といふことを念頭に置かねばならない。公有制度の反對者達は、何時も、該制度の弱味と其れの醜惡な光景と——改良物を

採用するための緩漫と不決斷、上への體裁となる讓歩（例へば鐵道の場合では、より重要な貨物業務は無視して乗客賃率を引下げ且つ乗客設備をよくすること）によつて公衆の機嫌を取ることに、無能役人の相互援助、被備者に對する不當な恩惠——を指摘してゐる。が眞の問題は、これ等のことが悪いか否かといふことではなくて、それ等が私有制度の諸々の弊害よりも、より悪いか否かといふことである。例へば、合衆國の鐵道と濠洲の鐵道を比較した者は、疑もななく濠洲において幾つかの重大な點缺を見出すであらう。しかし彼等は、合衆國においても捨て、おけぬ弊害を見出すであらう。彼等は合衆國においてより大きな能率を見出すであらうが、しかし、不正な管理や、より大きな富の不平等における前兆的な結果をも、見出すであらう。従つて彼等は、濠洲の官營鐵道を躊躇なしに悪いものとはせぬであらう。

すべての國の——殊に英語國の、實業家および富裕者階級は、滅多に此の問題を公平には考へない。彼等は、公有制度を非とし且つ其れの見込について悲觀的な證言ならば、どんなものにも耳を傾ける。現に金儲け的獨占業を支配してゐる人々は、彼等に對して自由に、あらゆる種類の曲説した知識や皮相な論證を與へてゐる。合衆國においては他のどの國におけるよりも彼等の偏見が甚だしい。かゝる態度は種々様々の原因に負ふてゐる。それは、一部分は、自

由放任および無干渉といふ昔の政治哲學から讓られたものである。また一部分は、この國における惡政の悲しむべき經驗に起因する。しかし小さからざる程度までは、それは、所有權剝奪の潜在的危懼から生じる。公的管理は「社會主義的」である、それは完全な掠奪の端緒として危懼されてゐるのである。

公有制度の問題と社會主義との關係は他の場所で考察するであらう。しかし、次のことだけは茲で謂つても差支ない——私有財産制度は、もし其れが公の規制の擴張と結びつけられたならば、恐らくは存続するであらう。それは、もし其れの惡弊が廢棄されたならば、そして若し大きな不平等の避け得べき原因が除去されたならば、より安固になるであらう。獨占産業の公有、または其れに代はるべき公の規制は、眞に革命的な變動を或は防止するかも知れぬといふ意味では、保守的だと謂つて差支ない。

第八節

公の規制は公有制度に對する唯一の二者摘一。二種類の規制官廳。その主要目的は價格および利潤を制限すること

1) 第六十六章第五節參照。

である。私的管理の標準の引上げ。

公的管理に對する明かな二者摘一アルタナティブであり、しかも唯一の二者摘一は、公の規制である。理想的には規制の方が劣るが、しかし實際的には其の方が遙かによいかも知れない。公の規制において相當の成功を収めることは、公的管理において相當の成功を収めることよりも容易である。

政治的仕掛に關する幾つかの問題には、この場合にも、直接の管理の場合におけると同様に、注意を拂ふ必要がある。規制が成功するか否かは、その任に當る個々人の質によつて定まる。彼等は、安定せる任期と相當な俸給とを與へられねばならない。彼等は、民選によつてはなくては官命によつて選ばなければならない。これ等は簡単な要件であるが、合衆國では餘りに屢々無視されてゐる。しかし、規制官廳或は規制委員會において立派な人物を發見し且つ保持することは、有効な管理を爲し得る人物を見出し且つ保持することよりも遙かに容易である。

合衆國の經驗においては二種類の官廳または委員會が現れた——即ち、主として公開を力に

する調査および勸告のための委員會と、命令權を有する委員會とである。第一の種類のものは、マサチユセツツの鐵道委員會が最も古く且つ最も有名なものであつたが、この種類のものは、長いあひだ冷靜な此の國の觀察者達によつて稱讚された。それにも拘らず、第二の種類のものが段々と廣く行はれるやうになつた。調査と公開とは多くのことを爲し得るが、しかし必要な總てのことを爲すことはできない。人々が國家の干渉に關し依然として小心だつた時代には、より穩かな形の規制が自然の第一階段であつた。が彼等が其れに慣れて來るにつれ、そして獨占の發達がより明白に現れて規制が必要になるにつれて、第二の——より峻嚴な——種類の委員會が漸次に確立されて來た。マサチユセツツ洲それ自身においても、鐵道委員會の權限は調査および勸告以上に段々と擴張された、そして、此の洲のその後の委員會は、その管轄權が總べての「公益」産業にまで擴張された上に、尙ほまた、請求さるべき價格といふ裁斷的な問題に對する大きな權力をも與へられたのである。

監督、公開、或は無條件的命令の何れに依るかを問はず、すべての規制方法は同じ目的——價格の、および利潤の、抑制——を目指してゐる。晩かれ早かれ、かゝる抑制は恐らく、間接にと同様に直接にも企てられるであらう。保守的氣分の人々は其れにおいて沒收を嗅ぎつけ

る、しかし、其れは全く、彼等が普通に是認するところの、調査および公開といふ第一階段において醸されてゐるのである。この種の改革運動は輿論の緩漫な發達に従つて段々に進むのであつて、その意味および蓋然的結果は、最初には、曖昧な言葉や穩かな處置によつて蔽はれてゐるのである。

直接に抑制されるのは、價格のこともあり利潤のこともあり、その兩者のこともある。カピタリゼーションの抑制と同様に、この直接の抑制は、放資者や管理者の収益を相應寛大に見てやらねばならない、そして自らは大體において満足すべき結果で足れりさせねばならない。價格は概して利潤よりも規制し易いやうである。利潤の、即ち配當の拘束は、法外な俸給や賞與金によつて逃げられるかも知れない。かうして逃げられない場合でさへも、それは能率および進歩に對する刺戟を取り除くことになる。價格は、なるほど資本に對する配當率の場合のやうに、或る「相應」な點に定めることは容易でない。生産費および技術的詳細に關する多少の知識が必要である。また鐵道輸送のやうな産業においては、既に指摘したやうな特殊の困難がある。訓練ある一團の永久的役人が必要なことは明かである。しかし、彼等の仕事が困難だといふこと、および理想的な解決への概當^{アプロクシメーション}しか得られないといふことは、その仕事を全く企てんで

1) 第六十二章第三、五節参照。

もよい理由とはならない。經濟學上の總ての眞理は概當であり、その理想は總て只だ大體においてしか達せられぬのである。

公の規制が爲し遂げようと努めねばならぬもので大事なものは、私的管理の標準の引上げである。投機的發起人、株式投機者、不埒な不正者、は驅逐して、よりよき種類の實業指導者を呼び入れねばならない。この目的のためには公開が大いに役立つであらう、そして壓迫も亦た大いに役立つであらう。正直にして達見ある管理を爲し、適度のしかし永續的な利潤で満足し、且つ社會に對し思慮ある行動をとることを、引合ふ政策たらしめるがよい。この種の管理方法を好む有能な實業家は澤山にある。諸動機が混合してゐたからとて何の害もなく、また公共心と私益心との多少の混合は試して見甲斐のある救濟方法である。此等は嚴正な意味での私的産業ではないといふ、従つて、此等の産業を管理してゐる人々はその放資者達に對してと同様に社會に對する義務を負ふてゐるといふ、現に普及しつゝある信念は、人々の態度をば一代前のそれとは極めて違つたものとする。公衆には最早や罪はない。公開を通しての、及び立法の威赫或は特許狀の喪失を通しての壓迫、直接の公有制度のための計畫、煽動家の攻撃、等——すべて此等はよりよき態度を助長する。公衆を喜ばせることをして其の甲斐あらしめるがよい。

第九節 一九二〇年の運輸條例。評價及び賃率

に關する規定。結局は恐らく生ずべき
公有制度への中途半端の階段。

この題目の考察を終るに際し、合衆國における鐵道の状態に立歸る。鐵道に對して採用された政策は、恐らく、公的管理の問題を提出する總ての産業に對しても續いて採用されるであらう。

一八八七年の州際通商條例は、鐵道および鐵道賃率を有効に抑制するための第一歩であつた。その詳細、或は、其れに續いて現れ且つ其れを補完した一聯の規定の詳細を考察することは、本書の範圍外である。吾々は、この一般問題に關する幾つかの顯著な特徴に注意するだけで満足せねばならない。

一八八七年の條例の下で確立された州際商業委員會によつての賃率に對する抑制は、或る思ひがけない事情——第二十世紀當初の十年間に起つた物價の騰貴——のために、有効なものとなり、しかも實に豫め期待されてゐたよりもより、嚴しいものとなつた。この委員會は、賃率が

餘りに高いと思はれる場合に其れを引下げる權力と、それが充分に高いと思はれる場合には其れを變更させないで置かせる權力とを有つてゐたが、多大の効果あるものとなつたのは此の後の方法であつた。賃率の引下げは、半ば裁判的な手續を伴ふところの、特殊の場合の詳細な調査なしには命令され得ないであらう。かゝる込入つた事柄の處理はどうしても遅延を免れなかつた、かくして必然に運賃の多くは、もし調査されたら高すぎるこゝろが分つたかも知れぬのだが、そのまゝで手をつけられなかつた。遂行され得たのは特發的な引下げのみである。しかし、大きな範圍の賃率に對して、其等をそのまゝで置かせる——引上げを否認する——權力を行使することは、比較的容易であつた。この場合には、その不可避的な遅延は、委員會に對してはなくて、鐵道に對するブレーキとして役立つ。丁度これは、物價が騰貴しつゝある時代の特徴であつた。鐵道は、材料および勞働に對して段々どより多く支拂はねばならなかつた、しかし其の賃率は、委員會の認可なしには引上げることができなかつたのである。

當に之は物價および賃率における思ひがけない一事變だつたのみならず、その結果——それは、鐵道を抑制せねばならぬと信じてゐる人々にどつて喜ばしいことである——が、何びとによつて期待され或は意思されたよりも一層先まで及んだのである。鐵道の經費と其の營業收入

どの間の開きは、着々と益々より小さくなつた。そして段々と此の國は、私的管理のものでも公的管理のものでもない諸々の利益を得るやうになつた。私的管理は殆んど窒息した。鐵道の擴張は罷んだ、諸設備は最小限度内で維持された、將來のことは成行に委せられた。しかし、一般賃率組織および一般管理原則は、依然として、何よりも先づ利潤の獲得を目的とする産業の其れだつたのである。

幾らか行詰りのやうな状態は、この國が世界大戰に参加しない前から既に生じてゐた。一九一七年に此の國が大戰に参加した時には、——即ち、物價および勞賃の騰貴が突然に甚だしくなると同時に、戰爭の目的のための輸送の必要が突然に強くなつた時には、——政府にとつては、諸鐵道の經營を譲り受ける外に途がなかつた。もしこの應急手段を採らなかつたならば、諸鐵道は破産したに違ひない、また此の手段を採らずしては、それ等は、軍事的急務に應じることができなかつたであらう。一九一七年の終りから一九二〇年の始めまで、即ち二年間あまりのあひだ、聯邦政府は諸鐵道を管理したのである。

もし戰爭が長く續いたとしたらその結果はどうなつたやらうかといふことは、この時代の他の異常な出來事——貨幣の膨脹、租税の變動、産業の規制——についてと同様に、明言が困難

である。戰爭が終つた一九一八年の秋には、種々の應急政策に激變を來たさねばならぬといふことは免れぬことであつた。一般的同意によつて鐵道は政府の手からその所有者に返された。しかしその返還は、その前の時代の條件とは甚だしく相違する條件の下で行はれた、そしてその結果として、戦前の状態とは全く性質を異にする状態が生じた。即ち政府は、一方では以前よりもより大きな程度にまで鐵道運轉系統を支配せんと企て、他方では未だ嘗て見ぬ程度にまで私的所有者を保護せんと企てたのである。

一九二〇年の運輸條例 (the Transportation Act) は州際商業委員會に、大いに増大された權力を與へた。管に賃率に對する其れの支配力が維持されたのみではない、それは尙また、組織および管理に對する大きな支配力をも與へられたのである。この後の點で最も重要なのは、大きな競争的運轉系統——その組立ては委員會自身によつて取極められた——への諸鐵道の統一を強制する權限であつた。他方では委員會は、賃率の一般的高さをば、鐵道に對し「相當」な収益を保證するやうに決定することを命ぜられた、そして相當な収益は假りに、確められた資産「價值」に對する五歩五厘だと定められた。しかし、どんな原則によつてその「價值」を確むべきかは、議會は明かにしなかつた。その前の(一九一三年の)條例が既に委員會に鐵道の評價を

命じてゐたが、その時の底意は、そこで、どの程度までのオーヴァカピタリゼーションが行はれてゐるかを確かめることであつた。しかし、カピタリゼーションの、或は價値の、標準または原則は何も示されてゐなかつた、これ等は全く問題を前提とする言葉である。一九二〇年の條例は、なるほど、相當な價値を表はすものと思はれる數字を利用はしたが、價値が決定さるべき原則は以前と同様に明かにしなかつた。この種の、問題を前提とする論法は、この國の立法では、遺憾にも識者の辛抱を強ひるほどまでに普通である。たとへば、最初の（一八八六年の）規制條例は、「相應さ」^{リズナブルネス}の原則または規則は何等いさゝかも仄めかすことなしに、賃率の「相應」^{リズナブル}なるべきことを規定した。また、一九一三年および一九二〇年の條例は、種々の鐵道の「資産價値」("property value")を確かむべき旨を規定したが、其等は、常に價値といふ言葉を定義しなかつたばかりでなく、それを確めるに當つて種々の相違せる而も實に矛盾せる原則を守るべき旨の規定を伴つてゐたのである。しかし、その實際の意思は充分に明白であつた。鐵道は私人の手に残る筈であつた、新たに配列された諸運轉系統の間の競争は、生産上の張合ひから生じるよい結果を與へる筈であつた、所有者達は、出鱈目の、しかし何とかして公平なやうにと工夫された方法によつて、確められた資本價値に對する可なりの収益を得る筈であつた。事

實上では、この新しい政策は代理管理——即ち、完全にして全般的な監督、全體としての鐵道に對して事實上保證された相當な収益、および、この相當な収益だけを生じるやうなものたるべしといふ意味で規定された「相應」^{リズナブル}な賃率——の政策だつたのである。

かゝる制度はどれくらひ續き得るか？ この問題に對する解答によつて、常に鐵道に對してのみならず大きな範圍の他の産業にも對しての、公の政策の大勢が定まるのである。一九二〇年には、その時に採用された制度は、合衆國における私の所有および經營の最後の試験となるものだといふことが自由に認められた。もし其れが成功しなかつたならば、この次に採るべき制度は斷然たる公有でなければならぬ。余自身は、窮極のところは公有制度が採用されるであらうし、また採用されねばならぬ、と考へる。公的管理への進みはなるほど遅いかも知れない。一九二〇年に確立されたやうな中途半端の制度が可なり長いあひだ續くかも知れない。しかし結局においては根本的な變動が生じるであらう。丁度、色々な委員會によつての監督と抑制とが、最初には單なる監督と公開とを以て、次にはより大きな抑制を以て、最後には資本に對する一般収益率の規制と共に詳細の點に亘る規制を以て、といふ風に遠慮がちに始まつたのと同様に、組合營業の一種たる代理管理の後には、所有權および管理の完全な引受けが來るで

あらう。民主主義は晩かれ早かれ此の大事業を企てねばならない。その危険については前諸頁に充分に述べておいた。虚心坦懐な人は誰も、人類の改善に對して如何に熱心であつても、窮極の利益に如何に望みを懐いてゐても、うか／＼として其れの進行を待つことは能きぬのである。當面さるべき諸々の困難は、民主的政府の、政治的および社會的進歩の、あらゆる問題と結びついてゐる。しかし、此の種の仕事に對しては、吾々は、緊禪一番せねばならぬのである。

第六十五章

合同ミトラスト

第一節

取引を拘束するための合同、および、其れを無効ならしめる普通法の制度。

この制度の驚くべき効果。

合同および獨占の企ては産業と同様に古いものである。歐羅巴諸國では、その經濟的發展の初期の階段を通じて、かゝる企ては禁止および刑罰を蒙つた。近代においては、極く近年まで、かゝる企てのことはそれ自身に委せておいて、物價を相當な或は正常な平準に保つためには競争を頼みとするのが大勢であつた。英語國では、久しく、合同のための協定の強行を防止すればそれだけで充分だと考へられてゐた。合衆國の普通法の下では、取引を拘束せんがための契約は無効である。それは處罰さるべきものではない、しかし其れは法廷においては強行され得ない。法廷が無効とするであらうやうな、取引を拘束せんがための契約とは丁度どんなものかといふことは、鋭敏な法律的眼識を必要とした。競争を拘束する幾つかの協定は「正當」

(“reasonable”)だと判決されて居り、従つて其の當事者達は彼等の契約を守らされるであらう。その他は「不當」(“unreasonable”)だと判決されて居り、従つて強行されないであらう。その分界線は原則上ではまことに明白である——物價の高さをば自由競争の下で生じる其れよりも高からしめる傾向のある協定はいけないのである。

この單純な無關心政策は驚くべき効果があつた。合同、聯合、および製造業者達や商人達のあひだの價格協定が、近代産業の最も普通な現象となつた。が殆ど不變的に(獨占的支配への一助となる何か獨立の原因によつて支へられてゐる場合でなければ)それ等は自ら瓦解した。それ等を構成せる人々は短見であると共に貪慾であつた。往々にしては、皆んながより大きな利得を得たかつた爲めに、皆んながその拘束的な協定を守つたことがある。しかし彼等は、各々が自分自身の特殊の利得を増加したいと思ひ、そして各々が自分の仲間達のことを疑つた。そして普通には、價格合同は出来るや否やに破れて、かゝる紳士連のあひだには殆ど節操もなにも無い、といふ甚だ悲しむべき結果を見たのである。獨占者たらんとする人々が暫くのあひだ團結してゐた場合でさへも、彼等の誓約は外部からの競争のために間もなく崩潰した。その外部の競争者達も亦た、貪慾であり短見であつて、もし彼等がその事業に這入つて行けば、自

分達が分前を得ようとする利益そのものが全滅することに氣がつかなかつた。實に、實業においてても他の事業においても、現在と近い將來とを考へる人は殆どゐない。もし、彼等が窮極の結果に對するもつとしかりした且つ賢明な眼識を有つてゐたならば、人々をして獨占を試みさせはするが彼等の獨占的協定に對する法律的認可は拒否するといふ政策は、遙かに効果の少いものとなつたであらう。

今日においては事情が——少くとも多くの方面において——急速に變りつゝある。遠大な計畫および窮極の結果が産業上で益々より大きな役割を演じてゐる。尙もつと重大なのは、大規模生産が普及するにつれて、個々の工場の數が減少し、そして新しい競争者の登場が益々困難になる、といふ事實である。合同の試みがより頑強に且つ巧妙になり、従つて、不干渉政策の効能がより不確かになるのである。

第二節

合衆國における合同の近代的形態——

「信託」、持株會社、統一會社、獨逸に

おけるカルテル。重大なのは獨占の事

實であつて合同の形態ではない。

強行できない協定の崩潰を防止し且つ斯くして鞏固な合同を獲んがための、合衆國における近代的努力のうちで最初のものには信託の趣向であつて、これが「トラスト」(Trust)といふ言葉に對し、今日普通の用法で有たせられてゐる意味を與へたのである。大金模作業は普通には會社組織の下で遂行されてゐるので、合同さるべき幾つかの會社の株主達は、總て、被信託者(Trustee)として選任された少數の人々に自分の株を渡さねばならぬ都合になつた。その場合には此の被信託者達は、それ等の株を保有し、且つ名のみ株主達に屬するところの投票および支配の権利を得るが、しかし、彼等の信託者達のために資産を管理し、且つ一切の配當および利潤を此れに交付すべき義務を負はされる。かくして、散在せる株主達および彼等の企業が決定的にその合同に結びつけられるであらう、そして被信託者達は、名目上の株主として、彼等自身の手にある一切のものを支配するであらう、それと同時に一方では、衡平法裁判所によつての被信託者達に對する即決處分は、株主達が此の被信託者達によつて欺かれることを防止するであらう。それは巧妙な趣向であつたが、しかし、法廷によつては豫期された法律上の確實

さを與へられなかつた。標準判例においては、法律の普通の仕掛けは、事實上獨占的な計畫を實行するためには利用さるべからざるものと判決された、そして尙また、かくして實際にその獨立性を棄てた會社は、解散さるべきものと判決された。だからして、鞏固な合同を獲るための此の特殊な方法は、それが試験された産業においては棄てられたのである。その唯一の永續的結果は、「トラスト」といふ言葉が日常の語法において、あらゆる種類の合同に、そして、實に、あらゆる種類の大規模作業に、適用されるやうになつた、といふことであつた(註一)。

(註一) 「信託」の趣向は初めてスタンダアド・オイル合同によつて利用された。シュガア・リファイナアスはその後に其れを試みた、そして、この計畫を組立てた投目のない辯護士達によつて期待されてゐたやうな法律の適用を法廷が拒絶したのは、この場合のことであつた。かくして、これ等の企業および信託を試みた他の諸企業は、すべて、他の形態の合同に赴いたのである。

持株會社(holding company)は次の階段となつた、そして其れは、實に、合衆國では今尙は有勢な階段である。或る會社が組織されて、それが、幾つかの合同さるべき事業の株を——株券の全部、または支配力を得るに足るだけ——手に入れる。かくして其の會社の理事達は實際の管理者となるのであるが、それは丁度、被信託者達が信託組織の下でそうなるべく目論まれてゐたのと同じである。元の諸會社は、その存在を保持し、そして表向きは以前と同様に引

續いて事業を遂行する、しかし一切の支配権は一會議に統一されるのである。この趣向は今日では極めて有りふれたものであるが、それは、獨占者たらんとする人々にとつて、目的を達すると共に其れを隠すといふ利益がある。それは、容易に、合同は全く行はれてゐないかのやうに見せられるのである。それは尙また、他の戰術上の利益をも有する、即ち、元の持株會社に對する持株會社といふ風な込入つた仕掛とし、且つ斯くして常に一層隱蔽することができるとみならず、少數の内部關係者達が容易に細工をすることができるのである。が斯かる結果は、公の見地からすれば概して不利益である、即ち其等は、曖昧、虚偽、株式投機、不正行爲の危険、を生じる。だから、持株會社の趣向を抑制せんとする強い意向があるのであるが、この抑制は、會社が他の會社の株主となることを禁止することによつて容易に實行され得るのである(註二)。

(註二) この——他の會社の株を有つといふ——權能は、英米法の下では、主權による其の特許狀の下附によつて特に與へられた場合でなければ、決して一會社には屬しない。特に許可されてゐない場合には、かゝる所有は越權 (ultra vires) である。合衆國の諸州は會社設立に關する法律において極めて寛大であり、従つて極めて屢々この權能を與へたので、大抵の人々は、其れが特別の許可に依存するものなることに氣がつかず、従つて、此の形態の合同を抑制することが——その意思さへあれば——如何に容易であるかを知らぬのである。

最後の階段であり、そして他の階段が落ちて行く階段は、全く、巨大な會社の階段であつて、その中に以前の競争的諸會社の全部が正式に且つ完全に併呑されるのである。持株會社は發展して此れになる傾向がある、といふのは、その構成(或は從屬)諸會社はその名目上の獨立を奪はれ、従つてその株主達はこの單一會社の直接の株主となるからである。合衆國では暫くのあひだ、合同の此の最後の階段の達成は、合同を壓迫せんとする此の國の法律の努力によつて却つて早められたかに見えた。一八九〇年の禁止法令(謂ゆるシャアマン條例)の下では、持株會社は、それは明かに其れによつて結合された從屬諸會社との間の競争を抑制するといふだけの理由で、違法とされ、従つて解散させられ得たのである、ところが、會社としては完全に消滅する他の諸會社から新たに作られたところの、完全に統一された會社が、競争を抑制し、且つかくして法令の禁止を受くべきものとなるか否かといふことは、仲々容易には解決されない問題である、蓋し其れは、その合併された會社と其れの「外部」諸競争者との間の關係についての研究が必要であるから。本章が進むにつれて分かるであらうやうに、かゝる會社が獨占力を得るか否かといふことは、否な其れが獨占力を得ようとするか否かといふことさへも、往々にして立證が困難なことがある、そして、かゝる眞の或は似而非獨占業を取扱ふにはどう

するのが得策か、といふことを解決するのは更に一層困難である。しかし、裁判官も立法者も、久しからずして斯かる問題に當面せねばならぬであらう。蓋し持株會社は、恐らく、現行法の前では弱味の少い、完全な合併といふ形態によつて相續されるであらうから。

獨逸では、また歐羅巴大陸一般においては、法律の状態が違つてゐるために合同が違つた形態を取つてゐる。そこでは、取引を拘束するための契約は無効ではない、それは當事者間では強行される、しかし其れは、もし裁判所によつて怪しからぬこと或は公益と矛盾することだと看做されたならば、處罰されるかも知れない。かゝる一般的原则の解釋は、取引の拘束に關して英吉利の普通法原則がそうだったのと同様に、司法的解釋上の甚だ六つかしい問題であつた。しかし乍ら概して謂へば、その結果は明白であつた。聯合、價格の決定、等に關する協定は、英法系の諸國では強行され得ないが、大陸諸國では強行され得る。¹⁾ 一度び或る協定を作つた當事者達はその協定を守らねばならない。だからして彼等は、合衆國での發展において極めて大きな役割を演じてゐるやうな、より鞏固な合同のための趣向を企てようとはしない。獨逸のカルテル(Kartell)は普通には精巧に組織されたものであつて、價格を決定し且つ成員達の相互の競争を防止するところの、公の且つ正式のものである。その典型的な形態においては、それは、

1) Political Science Quarterly, Vol. XX, p. 13 (March, 1905) における Dr. F. Walker の論文 "The Law Concerning Monopolistic Combinations in Central Europe". 参照。

註文を集め且つ賣却高および價格を決定するところの、中央販賣所を有つてゐる、そして、同じやうに重大なことであるが、それは産出額の制限および割當を規定して居り、各成員は或る特定額(或は總生産額の特定割合)を割り當てられてゐて、自分の生産額をそれ以内に制限せねばならない。カルテルは個々の成員に對して、アメリカのどの合同形態——信託或は持株會社或は統一會社——よりもより大きな程度の獨立を許してゐる、即ち、各成員は自分の工場を自分の遣り方で管理するのである。獨逸の方法が合衆國の方法よりもより多く技術的改良に導くか導かないかといふこと——即ち、獨逸の各生産者が低廉に生産することにおいて依然として有する刺戟が、合衆國の制度における統一された大規模管理からの利益よりも一層大きいか否かといふことは、確かでない。また、獨逸のカルテルが單なる過渡的階段であつて、そのうちには完全な合併が行はれるだらうかどうか、といふことも明かではない。が獨逸には、全括的な大獨占業を形成すべき法律からの壓迫はない、そして、經濟的發展の經過がより緩慢であり且つより試験的である。

合同がごる形態は、明かに、合同の事實よりもより少く重要である。主要問題は、競争の諸條件が獨占の諸條件によつて事實上驅逐されてゐるか否か、といふことである。合同は必ずし

も獨占を意味しない、それは、競争の規制或は輕減を意味するだけかも知れない。然し、合同を計畫する人々の目的は、或る程度において競争を抑壓し、そして競争によつて得られるよりもより大きな利得を獲ることである。合衆國においては、實業的野心の新しい目標が第十九世紀の後半に（殊に、一八八〇—一八九〇年の十年間に）現れた——即ち大實業家達は、管に設備が統一されてゐる諸産業においてのみならず、普通の諸製造業においても、充分な獨占力を得よう企て始めた。スタンダアド・オイル會社はその顯著な例の第一であり、シユッガア・リファイング會社はその二であつた。兩者共に不思議な程度にまで財政的に成功した。同世紀の末頃には、廣い範圍の諸産業に亘つて同じやうな合同に對する眞の突撃が起つた。同じ時代に獨逸では、炭坑のカルテルが鞏固なものとなり、炭坑所有者達の利潤を増加し、そして、彼等の會社の株券の相場を更に一層騰貴せしむるに役立つた。この場合にも亦た、一つの目覺しく成功した例が合同を急速に普及せしめた。かくしてトラスト問題が、突然に一かどの問題となつて現れたのである。

第三節 合同の永續性を影響するもの——(一)大

規模管理の經濟、(二)「不公平」な競争の

手段 即ち、鐵道の特恵、價格における差別待遇、代理店協定、廣告の手段。 「不公平」な

競争を有効に防止するものは立法よ

は寧ろ大規模の競争である。

二つの趣を異にした問題が現れる。その一は、合同或はトラストの永續性に——即ち、合同或はトラストは、それをして其れ自身を支持し且つ其れの發起人達に財政的利得を齎らすことを得せしめるであらうどころの、生産方法上の便益を有するであらうか否か、といふことに、——關する問題である。その二は、社會に對する其れの影響に——即ち、それは、一般的福利に資益するやうな産業組織に對する便益を生じるか否か、といふことに——關する問題である。この二種類の生じ得べき便益について順序に考察するであらう。

合同の永續性、或は實業家的意味での其れの成功は、一部分は、それが可能ならしめる眞の

經濟に、一部分は、幾つかの戰術的便益或は謂ゆる「不公平」(“unfair”)な便益に、依存してゐる。

合同の齎す眞の經濟は、主としては大規模生産から生じる經濟であつて、それは既に考察したところである。¹⁾それは産業を異にすれば相違し、また、或る一定の産業においても、發明の進歩につれて時代を異にすれば相違する。それに關しては何等の一般的規則も設けることはできない。或る工場が、それが益々大きくなるにつれて益々低廉に生産するか否か、といふ問題を解決し得るのは、只だ競争および經驗の試験のみである。この點で、トラスト運動によつて提出される特殊問題は、各々最高の機械的能率を擧げ得るだけに大きな諸工場を合同したものが、獨立してゐた場合の夫々の工場よりも、より經濟的に生産するやうに管理され得るか否かといふこと、——換言すれば、大規模管理は狹義の大規模生産からの利益に幾らかを追加するか否かといふこと、であるやうに思はれる。この場合にも、矢張り、一見したところでは、問題の解決は成行に委してよいやうに思はれる。それ等の生産組織をして何所までも戦はせ、そして、最も低廉に作業を遂行する組織形態をして生存せしめるがよい。

しかしながら、大きな合同は、その「不公平」な諸便益によつて諸競争者に——たとへ其等

1) 第一篇第四章第四節参照。

の競争者も同様に安く生産し且つ社會に貢献するにしても——打勝ちはしないか、といふ問題を生じる。大きな生産者は、單なる大きさ、單なる資力の程度、勢力および威赫および手細工を通しての單なる壓迫、による戰術上の便益を得て、より小さくはあるが同様に役立ち得る競争者を打ち破りはしないであらうか？

この題目に關する討論でよく引合に出される一つの戰術上の便益は、割戻(rebate)などのやうな、合衆國の鐵道における特惠賃率から生じたものである。スタンダード石油會社が獲得した有名な特別賃率は、この合同をして其れの競争者達を壓倒し或は吸収せしめるために、——殊に其れの初期の階段において——大きな力となつた。他の大きな合同も同じやうな特惠を享有した、そして、スタンダード會社と同様に、鐵道の支配者となりそうであつた。なるほど、昔において此の弊害を生じた一大原因——或る鐵道が他の諸鐵道と競争してゐる場合に其れが蒙る壓迫——は、諸鐵道そのもの、間における合併の發達によつて弱められたが、同様な危険のもう一つの源が、トラストを操縦する人々の支配力の増大から生じた。大きな工業的、銀行業的、および運輸業的諸企業の支配力の集中は、「諸利益團體」(“interests”)の相互關係を、從つて産業界の廣い範圍に亘つての金權寡頭政治を、生じようとしたのである。

とはいへ、トラストを助長し且つ支持するための此の能因の勢力は、恐らく誇張されてゐるであらう。特別賃率は、初期における鐵道賃率の一般的渾沌の一部分であつた。それは大規模作業の結果であるが、翻つてはまた大規模作業を助長した。そして、産業的^{産業的}合同への一般的運動を生じたのは、近代的産業條件に固有な此の大規模作業の一般的發展であつた。鐵道の特惠賃率の弊害は、一八八七年の州際通商條例において課せられた刑罰および其後の同じ種類の規定によつて、鐵道網の統一によつて、および、鐵道管理における社會的責任感の發達によつて、莫大に減少されて殆どなくなつた。尤も産業的^{産業的}合同は、なるほど鐵道そのものと同様に、その經營方法はより公正に且つ規則正しくはなつたが、依然として存續してゐる。そして、公の規制の進みは遅くたるものであるにしても、また、或る便益を公平な鐵道賃率の見せかけの下に隱匿する方法は澤山あるにしても、威嚇的な合同のための便益の此の原因は、確かに、將來においては重要なものではなくなるだらうと思はれる。

競争者達を驅逐するための合同の他の手段はより直接である。就中最も單純なのは塵殺的競争——競争者をして破産か合併かの外なからしめんとしての、破滅的廉價での販賣——である。只だ資力が大きいといふだけで、能率上の眞の便益は何も有つてゐなくても、この種の戦にお

いて勝利が得られるかも知れない。競争者を壓倒するための同様な方法でより陰險であり且つ有効なのは、その競争者をそれ特有の舞臺から驅逐するつもりでの、價格の部分的引下げによる方法である。例へば、多種類の商品を製造する或る合同は、或る一商品を生産する或る競争者を破産せしめるために、その一つだけの商品の價格を引下げることができ、即ちその合同は、その生産する他の諸商品においては價格を維持し、且つかくして、その競争してゐる一商品における其れの損失を一部分または全部相殺することができるのである。この結果は、その合同が、競争の行はれてゐる場所では價格を引下げ他の場所では其れを維持して、全然同一な商品の價格に差別を設け得る場合にも得られるわけである。

すべて斯る策略は、産業的^{産業的}トラストの大典型たるスタンダード石油會社の歴史において更三例證された。燈油——即ちその主産物——の販賣における極めて巧妙に行はれた此の會社の方法は、小賣商人のみに賣るといふ方法であつた。商業界の言葉を藉れば、この會社は其れ自身の仲買をしたのである。他の精油會社からの競争があつた地方では、其れは容赦なしに價格を引下げた。しかし其れは、競争がなかつた他の地方では價格を維持し、且つかくして其れ自身の利潤を維持した。この策略は、もし其れが仲買卸賣商人達に賣つたならば貫徹し難かつたで

あらう、といふのは、かゝる卸賣商人達は、管に廣い範圍の市場に亘つて互に競争をするのみならず、お互の遣り口を知つてゐて彼等自身のあひだで賣買するからである。之に反して各々の小賣商人は、或る限られた地方にしか手を出さない、彼れは、遠方の小賣商人達とは競争をせず、また彼等が賣買する價格には頓着せぬのである。言ふまでもなく、この方法が首尾よく成功するには、その競争者達に對する多少の地理的制限も亦た必要であつた、即ち競争者達は、スタンダアド會社に與へられたよりも、高い運賃率によつてか、或は、彼等の精油工場の邊在によつてかして、あらゆる地點の小賣市場に手を伸すことを妨げられて居らねばならなかつた。

尙もう一つの手段は謂ゆる代理店協定 (the factor's agreement) —— 即ち、その合同によつて生産された財のみを賣るといふ、或る(卸賣または小賣)商人との契約 —— である。もしその合同が定評を有する或る「手」の財を生産してゐるならば、商人は、其れを仕入れねばならぬといふことを感ずる。もし多數の商人が強制され或は口車に乗せられて斯かる財を、そして其れのみを、買ふならば、より小規模の競争生産者は自分の財を賣捌くことが甚だ困難になるのである。

同じ種類の影響は廣告においても現れる。自分の商品を吹聴するための單なる厚顔は、近代的取引における重要な一能因である。廣告問題は奇妙な問題である。廣告は、丁度どこまでが役に立ち、どこまでは浪費になるか、といふことは明言するに容易でない。疑もなく、それは新しい考案物を紹介し、生産および消費の多様性を助長する、そして其れは往々にしては、有益な競争の手段となることがある。しかし時には、それは破壊的な競争の武器となることがある。優劣のない幾つかの商品のあひだでは、組織的に誇揚されたものが最も容易に賣れるであらう。人々は、甲の商品よりも寧ろ乙の商品を買ふやうになる。もし甲の商品が同様に良かったならば、そしてより安く賣つたならば(それは廣告費を除くことによつて可能である)、甲は、乙が途方もない誇揚をしても矢張り遣つて行けるだらう、と思はれるかも知れない。しかし、實際においては乙の商品が選ばれる、絶間なく誇揚をすると、それは卓越せるものだとの或る漠然とした印象が生じるのである。豊富な資金は有効な廣告戦の必要條件である。大きな生産者、或は自稱獨占者は、茲でも亦た戦術上の便益を有する。

自分の商品を流行させるための他の手段——賞品、賞金、贈物、繪畫、等——についても同じ話が當嵌まる。此等は購買者を欺いて、自分は無で有を得つゝあるかの信念を懐かしめる。

虚偽の廣告と同様に、それ等は、人々が瞞され易いといふことを當てにするのであつて、大規模に行はれるほど有効である。合衆國の煙草合同は、廣告および賞金の術計を組織的に行つて成功した、尤もその成功は、その商品にとつては得意關係と商標とが特に重要だといふ事實によつて助長されたのである。

かゝる戰術的手段の幾つかは立法によつて處分すべきだと謂はれてゐる。故意の塵殺的競争——明かに競争者を驅逐せんがための價格の引下げ——は不法とすべきである。それは、脅迫された競争者によつての損害に對する民事的訴訟の、或は刑事的起訴の、或はその兩者の、原因とさるべきである。價格に差別を設けることも亦た不法とさるべきである。或る生産者は、民法または刑法の處罰によつて、すべての買手に對し且つすべての市場において、同一價格で賣ることを強制さるべきである。彼等は、何びとに對しても同じ條件で業務を遂行すべき義務を負はされてゐるところの、普通の運送業者が法律によつて現に取締られてゐるのと同様に、取締られるべきである。が塵殺的競争も差別的價格も、英語國の法律によつては今のところ禁止されてゐない。それ等は、慣習法の下では、また普通には成文法の下でも、處罰さるべきもの、或は民事訴訟の原因ではない。法律の此の状態は、無拘束の競争は効能あり且つ有益なも

のだといふ信念が根柢となつてゐる。公益は、各々の競争者をして他の競争者を彼れが欲するだけ壓迫させておくことによつて、増進されるものだと考へられてゐるのである。そこで當然に生じる問題は、この場合においても他の方面におけると同様に、競争は從來の傳習的な平準および限界内では一般的福利を齎らすやうには作用し得ない、といふことを許容すべからざるや否や、といふことである。

法律における斯かる變更は尤もだと思はれる。確信せる社會主義者であつて、獨占は只だ國家によつての一切の産業的管理の窮極の引受に進むための喜ぶべき一階段に過ぎぬ、といふことを信じてゐるものでなければ、「公平」^{フェア}な或は正常な競争の維持を助ける方法ならば何でも歓迎する。なるほどそんな見込はないのであつて、或る廣いそして段々と擴がりつゝある範圍の諸産業に亘つて、何物も合同および獨占の進行を阻止することはできぬかも知れない。が少くとも、この前兆的な傾向を抑制するために爲し得ることは總てやつて見るがよいのである。

しかしながら、この種の立法からは餘りに多くを期待してはならない。人によると、獨占を生じる他の原因がありさへせねば、競争に關する法律の變更は、撲滅的な競争が目的とするところの、産業の支配と價格の結局の騰貴とを防止するに充分であらう、と信じてゐる者があ

る。しかし、『公平』な競争が経済的勢力によつて——獨立せる生産者をして自らを支持することを得せしめる産業的條件によつて——強められるのでなければ、獨占の發達を防止せんがためこの立法的方法によつては、殆ど何も得るところが無いであらう。

かゝる立法は、その性質上、厲行するに困難である。塵殺的競争とは何であるか？ 單なる價格の引下げは、競争の齎す普通の有益な結果である。競争を絶滅せんとする意思是、法律が處分の理由と爲し得る唯一のものであるが、それを證明することは困難である。生産費、相當な價格、市場價格における偏差——此等を、法律的手續に肝要な精確さを以て決定することはできない。これ等は必然に、多少漠然とした觀念である。尙また、代理店協定の禁止も容易に潜られる。それを潜るには只だ、自分(獨占者たらんとする者)の競争者達と何時までも取引しようとする商人との取引を辭かにやめるだけで充分である。拵へ直された『公平』競争法に據つての訴訟は、獨占的侵略に對する防禦手段としては極めて不確かなものであらう。

有効な防禦はギリシヤがギリシヤと會戦する場合——大きな獨占業が大きな競争者と出會ふ場合——のみに見出される。『不公平』な競争の手段は總て、大生産者および大資力家の手段である。同様に大きな資力を有する者は、同様によく塵殺的競争に耐へるであらう、即ち、差別

的價格に差別的價格を以て應じ、また、自分自身の代理店協定を作るであらう。大きな生産者は、たとへ競争法が變更されなくても、競争することができらうであらう。眞の問題は、大生産者達の間の競争が永久的に持續されるだらうかどうか、といふことである。

第四節

大げさな競争は持續するだらうか？

新資本の絶えざる蓄積からの壓迫。潜

在的競争、および、社會的責任感を加

味された先見ある管理の可能的出現。

大規模生産達の間競争の永續性に關しては、二つの相衝突する勢力或は傾向が會戦する、そして何ちらが勝つだらうかといふことは容易には豫想されない。一方では、競争者達は恐らく戦をやめて合同するであらう。大規模作業の發達によつて獨立せる工場の数がかそこらに減少すれば、それ等は殆ど確實に晚かれ早かれ結合する。他方では、貯金の、及び放資さるべき剰餘の、急速な増加によつて、有利な事業が絶えず探し求められるやうになる。それと同時に

に、管理的才能の供給は、新時代の有能な實業家達の出現につれて増加し而も多様になる。かくして新しい資本と新しい才能とは、大きな利潤を生じる凡ゆる産業に向けられるであらう、そして其の然る限りは、獨占利得は普遍的ではなくなつて、比較的狭い範囲に限られるであらう。

大規模生産者達の間の何等かの種類の協定の可能性——否な蓋然性については、何の疑問もあり得ない。かうしたことは傳統や習慣を甚だしく無視する、そして昔の個人主義的傳統は、社會學者の間におけると同様に、資本家達自身の間においても打破されてゐる。結合して競争をやめるといふ觀念は、だん／＼と卑近なものとなり、そして獨立管理を誇りとする昔の感情を押し退けつゝある。合同の實驗が行はれた範囲は非常に廣いのであつて、嘗に、少數の——十かそこらの——獨立工場が残つてゐる産業に對してのみならず、三十、五十、否な百もの工場が残つてゐる産業に對しても行はれたのである。なるほど、その數が多ければ多いほど、有効なトラストを形成することが困難であり、また競争者が残り或は再現する危険が多いであらう。がこの運動が、技術的條件そのものによつてどの範囲内に制限されてゐるか、といふことを明言するのは困難であらう。

大きな合同と競争するために資本を大規模に下ろすことを妨げる特殊の一障礙は、諸銀行業の統一、および、其等とトラストとの聯絡から生じたものである。新たな大規模の放資は、資金を「融通」(“finance”)されることなしには殆ど不可能である。ところが金融指導者達は往々にして、お互の邪魔をしないことを黙約してゐることがある。大戰以前の獨逸においては、銀行業の統一が他の諸國におけるよりも遙かに進んでゐたが、その大銀行業者は各々一組の企業家を保護してゐた。かゝる場合には新入者は、銀行家の後援の端緒を得ることが困難である。同じ種類の話は合衆國においても當嵌まる。しかし乍ら、新しい競争者に對する此の障礙が永續するだらうとは考へられない。絶えず蓄積されつゝある貯金は何所かに出口を見出さねばならない、従つて、如何なる合同も、それが油斷なく守つてゐる禁獵場に押入らんと試みるであらうところの、新たな金融的および産業的指導者達が新たな銀行を起すことを、防止することはできぬのである。

恐らく新たに競争を生せしめるであらうところの諸勢力のうちには、嘗に、絶えず蓄積される資本と新しい實業家達の野心とのみならず、合同そのもの、管理における衰微の可能性をも數へねばならない。成功せる合同は、普通には、或る一定の産業における最も大きな且つ最も

よく管理されてゐる諸企業を一組織體に統一することによつて齎されてゐるのであつて、より小さな企業は買収され或は驅逐されるのである。最初の成功は指導者達の才能と威信とに起因する。歳月が経つにつれて、新しい指導者達が見出されねばならない。しかし、確立せる管理においては恐らく縁者登用キョウシャトウヨウが現れるであらう。競争は、當初の管理者達を優勝させたものであるが、それは最早や、その合同そのもの、内部では優勝劣敗を生じる作用はしない。なるほど、得意關係と威信とは長續きとする、そして支配的地位を維持することは其れを獲るよりも容易である。しかし、大規模管理の經濟は、「不公平」な競争の手段と同様に、他の人々も之を學ぶことができる、向上心といふ刺戟は自から財産を作らうとする人々の間において最も有力である、そして安定せる企業は——それがトラストであつても、銀行であつても、新聞であつても——總て、自然に衰微する危険があるのである。

これ等の相争ふてゐる諸勢力の結果として諸々の合同およびトラストが長續してもしなくても、普通の製造業においては、否な大規模作業が廣く行はれてゐる製造業においてさへも、不安心な且つ限られた獨占しか生じ得ない、といふことは確かなやうに思はれる。トラストは、常に奮發し、常に侵入者達を警戒せねばならない。なるほど此等の侵入者は威嚇し或は買収す

ることができるとは、しかしそうしても矢張り、その利潤が極めて大きい以上は新しい侵入者達が絶えず現れるであらう。がトラストは産業組織の支配的な形態となるかも知れない、そして、もし上手に管理されるならば、眞の獨占價格或は異常な利潤を生じることなしに永續することも知れない。

それ故に、近い將來のところではたかゞ、達見ある管理の下での、そして多少の社會的責任感を伴ふところの、加減された合同しか生じないであらう。指導者達は、競争者に當らねばならぬといふこと、および、新來者を誘惑しない範圍内に利潤を維持することが得策だといふことを賢明に推斷するかも知れない。がこれは、「潜在的競争」(“potential competition”)——即ち、統一された支配、産業の安定せる經過、しかし、競争の下で生じる筈のと大差のない價格および利潤——から期待される結果である。支配力を有する會社の利潤は恐らく大きいであらうが、しかし其れは、兎にかく、主としては持續された上手な管理に依存するのである。

合同運動における斯かる改善は、應て詳説すべき公の規制によつて助長されるかも知れない。尙また、實業家および資産家達の考へ方に依存するところも多大であらう。なるほど、斯かる人々は今も尙ほ致富者を崇拜しはするが、社會的立法および經濟思想を深大に影響したと

ころの普及力ある公益増進運動は、彼等の野心および理想にも亦た影響を與へ始めてゐる。以前よりもよく聞くやうになつたところの、相當な利潤や相當な價格、合法的な方法、正直な利得、社會に對する「相應」な顧慮といふやうな言葉は、恐らく漠然と且つ乞食論法的に用ひられてゐるのではあらうが、それでも矢張り態度が緩和されてゐることを意味する。獨占者は評判がよくない。彼れは、たとへ、金を唯一の卓越標準とする人々の群に身を隠しても、矢張り一般的非難の針を感じる。輿論の斯かる變化は、控え目であると共に達見のあるところの、恐らくはより高尚な精神の問題であると共に抜目のない利害得失の問題であるところの、そして兎にかく一般的利益を増進するところの、管理——かうした種類の管理を助長するのである。

第五節 合同の社會的利益は産業的動搖の輕減

に在る。競争の破滅的效果は此の見地から判斷さるべきである。

さて、合同が——即ち、獨占を豫表するほどに大きく且つ殆ど全括的な合同が——社會に對して生じ得べき利益は何であるか？

よく考へて見るだけの値打ある唯一の利益は、産業における動搖の回避または輕減である。生産および雇傭の不規則さは現存制度の短所である。渾沌たる競争を排除したならば、恐らく幾らかは其れを阻止し得るであらう。或る人々の主張に従へば、大きな船が風浪に拘りなく其の進路を維持し得ると同様に、大きな合同は金融的混亂を無視して其れの作業を引續き經營することができるのである。

その可能性はあるが、しかし、合同運動の發展の趨勢に依存するところ多大である。合同によつて動搖が輕減されるどころか却て烈しくなるといふことも全く考へられる。賭博的發起人と粗雑な合同、價格を引上げ且つ利潤を増加せんとする企て、投機と細工を伴ふ混水株の豊富、競争者達の出世、膨脹せる企業の突然の失敗と株式市場における崩潰、それに續く不安定と組織改造との時代——こうした話は近頃よく聞くところである。そして此等は經濟的安定を助成するものではない。恐らく其等は過渡的のものに過ぎぬのであつて、合同の限界が放資家および實業家達によつてよりよく測定されるにつれて無くなるであらう。達見ある管理と鞏固な合同とが發展し、そしてそれにつれて投機的不規則さおよび産業的不規則さが共に減少するかも知れない。ユナイテッド・ステーツ・ステイブル・コーポレーションは、動搖をば其れが

特別に甚だしかつた産業において緩和せんと企て、そして確かに、幾つかの前途有望な成績を擧げてゐる。尙また諸鐵道の間においても、統一が進んだ、めに、熱狂的な新たな建設から完全な行き悩みとなるやうなことは今ではなくなつてゐる。社會に對する眞の利益は、産業的發達がより組織的且つ繼續的に起るやうになり得た場合に生じるであらう。

右に考察したのと幾つかの點で關聯してゐる今一つの合同からの利益は、競争の破滅的效果の排除に在る。近代的條件の下では、競争は最後まで支持される、と謂はれてゐる。或る大きな設備が一旦設立されたならば、その設備は、營業費以上に幾らかでも儲かる限りは引續いて經營されるであらう。鐵道競争は（なるほど鐵道輸送の特殊の條件によつて甚だしくされてはゐるが）この種の極端を最もよく例證する。が大きな固定資本を有する産業は同じやうな譯合に在る。そして斯かる産業の總てからして、無拘束の競争は不可避免的に一般的災害を生じるだらうといふこと、および、合同は唯一の救濟方法だといふことが、推斷されてゐるのである。

この議論には多少の根據がある、しかし其れを餘りに押しつめることはできない。疑もななく、大設備を以て事業を經營してゐる資本家的生産者と、無組織労働者とのあひだには、或る類似點がある。兩者共に、標準價格の競争的下賣への傾向に當面せねばならない。どちらも損

をしないで待つことはできない。丁度、労働者の労働力は若し使用されなければ無駄になるのと同様に、資本家の設備と幹部組織とは若し其等が利用されなければ或る一定の損失を生じる。だからして卸賣商人或は「仲買人」^{ジョブバヤ}は、或る生産者^{ジョブバヤ}と他の生産者とを争はせて漁夫の利を占め、「相當」な價格を更に値ざることができる。だからして、尙また、取引上の些細な諸條件に對する競争の崩潰的影響が現れるのである。價格の引下げ^{カッパイング}は、割引額を加減することにより、荷作および運送の費用を負擔することにより、破損品の標準を寛大に解釋することによつて、蔽はれてゐる。これと同じやうに、もし労働者達が、（例へば、坑夫の場合において）道具や材料を高く買はされてゐるか、或は、餘分の報酬なしに時間外労働を働かされ又は請負仕事の賃率を誤魔化されてゐる場合には、標準賃率の引下げが蔽はれてゐるのである。なるほど、この類似は餘りに強く主張してはならない。資本家達は恐らく、労働者達のやうには、ひどく苦しむもせず、また彼等の掛合力は、労働者達のやうには、明かな標準のないために弱められてはゐないであらう。しかし多少の類似はある。どちらの場合にも、買手は賣手達を争はせて漁夫の利を占める機會があり、またどちらの場合にも、結合行動をとるための永續的團結を辯明する理由があるのである。

もどより、賣手達——それが資本家達であるか労働者達であるかを問はず——を保護するためには鞏固にして排他的な合同が必要だと謂ふのでは更でない。競争を標準化するための團結は、競争を排除するための團結とは甚だしく違つたものである。しかし實業家階級の多數の人々は、今日、恰も競争は必然的に生産者達にとつて破滅的であるかのやうに、そして、恰も災害を免れるにはトラストまたはカルテルによる外に途がないかのやうに、語つてゐる。が競争は、自働的に、或は窮極の結果と無關係に、進むものではない。「過激」な競争からの資本家達の困苦は、そのうちにおのづから救済されるであらう。人々は、利潤が塵殺的安賣りによつて一掃されてゐる産業においては、引續き限りなしには放資しないであらう。資本家達に對する困難の眞の源は、近代的競争は必然に災害を生じると主張する人々によつては明かには看取されてゐないが、放下さるべき新しい貯金の絶えざる壓迫と、知られた且つ確立せる産業における利潤減少への絶えざる傾向とである。そして實業家や放資家達は、常にこの壓迫から遁れようとしてゐるのである——一部分は、改良、發明、および、新たな原野の開拓、といふ有益な方法によつて、一部分は、合同および獨占といふ有害な方法によつて。¹⁾

「破滅的」な競争が社會におよぼす眞の害悪と、合同が齎すかも知れぬ眞の利益とは、一寸前

1) 生産過剰と放資過剰とに關する 第五篇 第四十一章における此の問題に關する所論參照。

に述べた種類のものである、即ち其等は産業の確實性に關係してゐる。競争は、熱狂的な好景氣と沈滞せる不景氣とを交々至らせる傾向がある。合同は、或は動搖を輕減するかも知れぬ。もし其れが、暴虐なる獨占を生じることなしにそうするならば——もし其の平安と秩序とが專制の其れでないならば——輕視できぬ社會的意義を有する利益が獲られるであらう。繰返して謂ふが、この望ましい結果が生じるだらうといふことは決して確實ではない、また兎にかく、それは、その社會的見地からすれば、實業家および放資家達が歡迎する傾向のあるところの、競争の排除によつての利潤の保護とは甚だしく違つたものである。

第六節

立法的諸問題。公開、カピタリゼーシ

ョンに對して、結局は恐らく利潤および

び價格に對して、必要な聯邦的規制。

合同問題における若干の主要々素——大規模管理から生じる能率上の利益、公平な競争の効能、循環的動搖の輕減——についての斯かる半信半疑な状態では、不可避的に、適當な立法に關する人々の意見が合つてゐない。一切の根柢となる問題が論争されてゐる——獨逸でのやう

に、合同を許容して規制すべき(或は少くとも規制を期待すべき)であるか、或は、合衆國でのやうに合同を嚴酷に壓迫すべきであるか? 假りに後の政策を採るべきものとしても、それを適用する方法、および、許可或は規制されるべき臨時の術策に關して厄介な問題が生じる。暫くのところでは、實施できるのは持^{フエーイビエンポリー}久政策だけである。

とは言ふものゝ、合衆國が採つてゐるやうな、獨占の壓迫と競争の強制的維持とに立脚した立法政策を發展させるためには、幾つかのことは可なり明かである。即ち、あまり進まないうちに實驗の結果を待ちながら、一定の方針で立法に著手し得るのである。

獲得さるべき最も明白なものは、會計官によつての帳簿の監督を伴ふ正規の報告書を通しての、より大きな公開である。なるほど公開は、大部分は、一方では放資家達と他方では發起人および管理者達との間の問題であり、そしてその限りでは一般社會にとつて重大事ではないが、それでも矢張り社會にとつて甚だ重要なことである、といふのは、立法の基礎とすべき消息が必要だからである。吾々は、合同がどの程度まで獨占條件を生じてゐるかといふことについては餘りに少しゝか知ることがなく、將來はどの程度まで其れを生じるだらうかといふことについては、猶更ら少しゝか知らぬのである。

公開は、いま言及したところのよりよき種類の管理を——即ち、放資家達に對してより正直な、競争においてより先見のある、價格および利潤に關してより程を得た、管理を助長するであらう。かゝる管理上の改善がどの程度まで生じるだらうかといふことは、即ち、私營産業が社會的責任感によつてどの程度まで色づけられるだらうかといふことは、まだわからない。が兎にかく、有効な公開は、發展の徑路をば此のよりよき方向に轉じることを援けるであらう。

監督の今一つの對象はカピタリゼーションでなければならぬ。この場合にも亦た、社會の利益は間接のものである、カピタリゼーションは、何よりも先づ、放資家と發起人との間の問題である。社會に關する限りでは、オーヴァカピタリゼーションは獨占利潤の泉源ではなくて、獨占利潤を隠蔽するための手段に過ぎない。だからして其れの規制は、公開に關する一般規定と實質上同じ根據に基いてゐる。それは恐らく、聯邦法の下での會社組織によつてのみ、有効に監督されるであらう。問題が五十幾つもの立法府に委ねられてゐる限りは、不可避的に、幾つかの懇切な或は冷淡な州は、多數の州によつて採用されてゐる用心深い且つ拘束的な手續を事實上無効にするであらう。聯邦法による會社組織は、多數の人々には過激な手段だと思はれるであらう。が此の種の集中的監督がどんなに嫌はれようとも、將來は其れが實現されるかも

知れぬといふことは認めねばならない。

合同の取締の、眼前の且つ重大な一局面は、「持株會社」である。或る會社が他の會社の株を有つことを直ちに禁止することは、あまりに度が過ぎるかも知れない。少くとも、これ等の相聯絡せる會社について十分な消息を得なければならぬ。その込入つた仕掛は、往々にしては、實情を隠蔽するための、或は、少數の内部關係者が支配力を容易に保持するための、手段に過ぎぬことがある。一切を公にして始めて、真正の公開を獲得し、且つ有効な規制を實行することができらうであらう。

種々の形態の「不公平」な競争は注意を——恐らくは單なる定義を、恐らくは規制を、恐らくは嚴重な禁止を——要する。これが難問題であることは、既に指摘した通りである。不公平な競争に對する普通法は修正が必要かも知れない、が法律狀態の此の部分は、それ自體が流動および不安定の狀態に在るやうに思はれる。立法の改正が必要だといふことは明かではなく、また假りに必要だとしても、新たな法令はどんな形を採るべきかといふことは猶更ら明かではない。

利潤および價格の取締はより根本的な手段であつて、これは正式には度々提案されてはゐな

い。之が窮極の目標だといふことは、充分に明かである。公益産業の場合におけると同様に、要目は富の分配に對する効果である。公開、カピタリゼーションの監督、競争の規制——これ等は總てこの効果を主目的としてゐる。「不相當」な利潤および「不相當」な價格を防止するには、恐らく比較的穩和な手段で足りるであらう。しかし、公然の合同を壓迫するだけでは望ましい結果が得られない場合には、利潤および價格の取締に訴へねばならない。その取締は、鐵道に對する州際商業委員會の其れのやうに、直接の價格規則となるかも知れない。また其れは、餘分利得の課税を通じての利潤規制の形式を採るかも知れない。どちらの形においても、それは相當に困難であつて、必然に、會計の嚴重な監督を要するであらう。が眼識ある産業的變動觀察者は、採用され得べき術策として其れに當面せねばならない。

第七節 獨占の特徴——大さ、利潤、差別的價格。

組織的な立法の企ては總て、その最初において一つの厄介な問題を生じるであらう——規制さるべきもの、範圍を如何にして明かにするか？ 法律の見地からすれば、合同或は獨占或はトラストとはどんなものであるか？ 法律は、往々にして經濟學者に充分であるやうな、大體

の大凡の結論或は説述を利用することはできない。それは精確に定義せねばならぬのである。独占的合同的特徴は何であるか？

單なる大きさは確乎たるものではない。或る工場は資本について見ても産出額について見ても巨大なものであるかも知れぬが、しかも尙ほ、独占収益を得るやうな工合には産出額を支配してはゐないかも知れない。また、大勢を支配してゐるといふことも確かな徴候ではない。普通の議論では、時として、或る「トラスト」が或る一定の産業における産出額の五割、六割、または七割を生産する場合には、それは事實上絶對的支配力を有するものと假定されてゐる。が決してそういふ譯ではない。そのトラストは活氣ある競争者達を有するかも知れず、また、かゝる競争者達を驅逐するつもりでの達見のある（「保守的」な）^{コンセルヴァティブ}管理の下に在るかも知れぬのである。

より確かな標準は、競争條件の下で期待される利潤よりも遙かに大きな利潤において見出されるやうに思はれる。しかし、茲でも矢張り注意が必要である。資本に對する二割または三割、或はより多くの大きな利潤は、無拘束の競争を蒙る産業においても絶えず——時には市場の好況の影響によつて、殊には秀れた管理能力のために——得られてゐる。とは言ふものゝ、

大きな資本に對する長く續いた高い利潤は、怪しいものである。十萬弗の資本に對する三割の利潤は、才能ある人物にとつては並外れの収益ではないかも知れない、しかし、百萬弗の資本——殊に千萬弗或は一億弗の資本に對する三割の収益は、競争條件の下では絶えず獲られる筈はないのである。

更に、價格における差別待遇も、既に説明したやうに、独占の徴候である、しかし之も亦たそれが長く續き且つ甚だしい場合に限られる。多少の差別待遇は競争および市場の馳引から、供給過剰の結果を免れんとする努力から、舊市場における従來の價格を失ふことなしに商品の新市場を得たいとの願望から、自然に生じる。吾々が独占を嗅ぎつけるのは、只だ、一組の買手達が、他の買手達が課せられてゐるよりも可なりより、高い價格を引續いて課せられてゐる場合だけである。

しかし乍ら、嚴正に經濟的な徴候は、立法においては容易には適用されない。思ふに、確かに第一歩としては、法律は、大さといふ單なる事實を根據とせねばならぬのではあるまいか。すべての大きな——資本或は産出額から見て大きな——工場を強制して、少くとも、資本、産出額、利潤、といふやうな極く單純な事實を報告すべき命令に従はせることができる。どころ

1) 第二篇第十五章第四五參照。

が斯かる消息は、もし相當年數に亘り引續いて得られたならば、一步進んだ調査の、且つ恐らくは一步進んだ立法の、基礎として役立つであらう。

第八節

合衆國における立法。一八九〇年の條

例と其れの厲行。一九一四年の條例。

聯邦産業委員會。

合衆國の壓迫政策は久しく全くの失敗であつた。一八九〇年のシャアマン條例の通過後の十五年許りのあひだは、あらゆる禁止および處罰の効果は皆無であつた。嘗に元からの合同がそのまゝで妨げられなかつたのみならず、第十九世紀の晩年には、既に言及したところの、新しい諸合同が目覺しく勃發した。大きな諸合同は驅逐されはしなかつた。實業界は、國法の如何には拘りなく、其れの實驗と争闘とを續けたのである。

しかし乍ら、驚くべき短期間のうちに事情が一變した。トラスト的「強請」(Trust "extortions")——これは一部分は實は誇張されてゐることもあるのだが——に對して、殊に、廣く認められたどの經濟學的理法の下でも辯明されない巨富の目覺しい出現に對して、輿論の紛れなき

反對によつて、ルーズヴェルト、タフト、およびウィルソンの内閣は次ぎ／＼に相競つて益々峻嚴に法律を適用するやうになつた。多數の合同、殊にそのうちでも石油と煙草とのトラストは、起訴されて解散を強ひられた。他の諸合同は起訴されないで相變らず繼續した。が兎にかゝ、獨占を粉碎せんとする政策が斷然と實施されたのである。

とは言ふものの、思慮ある人々にして、永久的政策として之だけで充分だと信じた者は殆んどなかつた。嘗に、何等かの形態での且つ何等かの拘束の下での合同を産業組織として、より有利なものだと考へた人々のみならず、嚴重な壓迫を惠念せる人々も亦た、一八九〇年の立法よりもより明確な、そして其れの規定を厲行するための、よりよき管理機關を伴つた、一步進んだ立法を期待したのである。そこで一九一四年に二つの重要な條例が通過した。その一は謂ゆるトラスト禁壓條例 (Anti-Trust Act) であつて、これは、一八九〇年の條例の禁令を繰返し、且つ、持株會社、謂ゆる interlocking directorates (同じ事業を經營する諸會社の管理に同じ人物が兼ね拂はること、および、合同を隱蔽するための他の諸手段、を防止せんがための一步進んだ規定を追加せるものである。その二は、より新奇な且つより重大なものであつて、聯邦産業委員會 (Federal Trade Commission) を設立して、之に調査および監督の大きな權力を與へたのである。この委

員會には多大の裁量の自由が與へられた。例へば其れは、それが適當と見た原則により或は範圍において、報告を命じることが——即ち、監督さるべき企業の全體を知ることが——できた。また、不公平な競争といふ決定し難い問題に對しても、それは廣い裁量の自由を與へられた。が不公平とは何かといふことを明にせんとする企ては何も爲されなかつた、委員會は只だ、準裁判所的審査を爲し且つ命令を下す權力を與へられてゐたわけであつて、その命令に抗争する場合には訴訟されたのである。が之に類似せる鐵道の場合と同様に、この委員會の確立は、新時代の——即ち、監督を實行する精密な方法は確定されてゐないが、一定せる監督政策の——發端となつたのである。

第九節

經濟問題は其れを處理すべき政治的能
力を追ひ越して發展した。

公の政策或は公の規制の問題にして、専ら經濟的なものは何もない。始終、經濟的局面と同様に政治的局面を考察せねばならない。トラスト問題は他の諸問題と同様に、常に監督および規制の、價格決定或は利潤削減の、問題のみならず、必要な政治的および管理的仕掛の立案お

よび運用の問題をも、生じるのである。適當な人物を見出さねばならず、安固な地位と相當な報酬とを與へねばならず、民間の短慮と黨人の非難とに煩はされずに深慮ある政策を遂行することを得せしめねばならない。合衆國の政治組織の進歩が如何に緩慢だつたかは繰返して語る必要がない。また、知識および品性の平均、即ち社會を形作つてゐる素材が、あらゆる政治的および社會的改良の成否の依つて定まる基礎を爲す、といふことも再言する必要はない。

白狀をすれば、殆どすべての方面において、經濟問題は、それを處理するための政治的能力よりも早く成長して來た。殊にトラスト問題の場合にはそうである。近代的産業は巨大な集塊となつてゐて、その首領達は、民主主義および平等の理想とは一致しない權力と富とを獲得する。ところが、政治機關は斯かる巨人を取扱ふためには充分なものではない。公の監督は最も必要である、多くの方面において、公の所有と管理とは免るべからざるもの、やうに見える。しかし、議會的政府、代議制度、選舉による官吏、中央および地方の當局への管理權の分割、立法者および爲政者の權力の分界と制限——これ等は、緊急な事務を處理するに適したものである。合衆國の制度は、大部分は、産業および社會がより單純だつた時代から、即ち、官吏の權力が危懼され且つ國家の手での監督が危険だと考へられた時代から、傳へられたものであ

る。政治的傳習は壓制者の時代に逆戻りし、經濟的先入思想は馬車、帆船および小工場の時代に逆戻りする。政治の方法および原則を點検することは、將來の改造の凡ゆるプログラムの一要件である。

第六十六章 社會主義

第一節

大規模社會主義の提案は孤立的共產主義の提案を驅逐した。社會主義の本質は經濟的改造である、宗教、家族、政治制度、の變動は其のプログラムに必要ではない。暴力的變動も必要ではない。

社會主義者達にとつては、前諸章の諸結論は、常に不確實であるのみならず、子供らしく不確實だと思はれるであらう、また其所で記述されたやうな立法は、根深い疾病に對する弱い藥だと思はれるであらう。目立つた事實は——彼等は謂ふ——競争的産業の衰頹である。合同および獨占は、機械的生産方法の、及び大規模生産の、不可避の結果である。立法によつては、獨占を防止することもできず、また、絶えず増大しつゝある不平等といふ其れの隨伴現象を防止することもできない。ブルジョア經濟學者は、彼れが競争と合同との可否を考量する場合に

は、只だ言葉を濁すだけである。ブルジョア立法者は、彼れが合同を壓迫せんとするにしても或は規制せんとするにしても、不可抗的な一勢力を輕視してゐる。産業の發達は必然的に完全な獨占を生じるのである。その窮極の結果は明白である——國家は獨占者達の手から總ての大規模産業を取り上げて、それをば自から管理するであらう。社會主義が唯一の目標であり唯一の福音である、それは望ましき、且つ避くべからざる結果である。

社會主義は、私有財産制度を、殊に、それが大きな不平等に導く限りでの該制度を、廢棄せんとする。其れは、とりわけて、有階級を、そして利子或は地代からの所得を、絶滅せんと——即ち、勞働によつて獲られた所得のみを許さんと、するものである。

第十九世紀の前半には、小規模な社會主義の色々な目論見が廣く行はれた。それ等は、擇りぬきの共產社會を、即ち、競争的砂漠内の沃地を、計畫した。そこでは人々は、利己的な生活を棄て、色々の物をば、争闘も勝利も特權もなしに、共有せねばならなかつた。かゝる共產社會は多くの國で建設されたが、合衆國では最も數度び多く建設されたのであつて、この國では、自由および無干涉の精神が、——なるほど之は大いに個人主義を招來したかも知れぬが、——少くとも人々をして自由に共產主義を實驗せしめたのである。普通には、かゝる實驗を試

みた社會は、狭い意味で共產主義的であつた、即ち、すべての物が平等に分配され、そして總ての成員が所得に關して同一の平準に立つてゐた。しかし、かゝる完全な平準化は主要な特徴ではない。指導者達をば、常に彼等の指導的地位によつてのみならず、或る程度までは彼等の所得によつても優遇するといふことは、全く考へ得ることであり、また社會主義的社會の理想と矛盾はせぬのである。尙また普通には、社會主義的社會は宗教的基礎を有つてゐた。が之も亦た主要な特徴ではない、幾つかの社會は公然と非宗教的であつた。なるほど、宗教的精神を有する社會は最も長續きがした、そして、物質的方面においても精神的方面においても最も成功したのである。概して謂へば、かゝる實驗は、比較的短い試験期間の後に衰亡した、が幾つかは、支配的個性と熱狂的な宗教的精神とを有する指導者達の下で、長い且つ興味ある經歷を示した。ハアモニー (Harmony)、シェーカーズ (the Shakers)、オナイダ・コムミュニティー (the Oneida community)、アマナ・ソサイティー (the Amana Society) ——これ等は、合衆國における有名な例である。

しかし乍ら、小共產社會の歴史は、近代的社會主義運動の参考には殆どならない。今日の大抵のものがさうであるやうに、社會主義は小さな實驗をしようとするのではなくて、大規模な

事業をしようとするのである。それは全社會の完全な改造を計畫する。機械類および巨大な企業、細かい分業、大設備の使用、大規模の輸送と交換——これ等のものは存続する筈である。只だ然し總てが公的管理の下で。社會の一隅も、改造の過程に觸れられずには残されない筈である。

この改造は單に經濟的である筈である、或は、少くとも、經濟的變動から不可避的に生じる限りにおいてのみ他の變動を伴ふ筈である。なるほど、多數の社會主義者は、他の重大な諸社會制度においても——宗教においても、家族制度においても、政治組織においても——變動を主張する、また或る社會主義者達にとつては、かゝる變動が、嚴正に經濟的な變動と同様に必要だと思はれてゐる。しかし、此等の問題については見解が種々様々である、そして社會主義的理想は、必ずしも、これ等の問題に關する同じ政策を生じるわけではない。社會主義的國家は、合衆國の政府が殆ど干渉しないのと同様に、宗教には全く干渉しないといふことも考へられる。また獨逸の場合と同じやうに、種々の宗派を援助するといふことも、等しく有り得ることであり且つ矛盾のないことである。が恐らく、無條件の社會主義者の大多數は、公然と非宗教的であらう、しかし、深い信仰を有つて、現存の教會に心から歸依してゐる人々のうちに

も、公然と社會主義的な者が幾らかはゐるのである。少くとも、あらゆる形の禮拜および信仰が、改造された社會においても勿論完全に認容されるだらうと思はれる。また、家族制度および結婚制度においても、大した外面的變動は必ずしも生じないやうに思はれる。或る社會主義者達は、兩性間の關係が、一生涯に亘る結婚關係よりもより自由になるやうに考へてゐる、しかし、彼等の社會が現在の結婚關係を維持しない理由は何もない。なるほど、子供に對する兩親の責任は、今日の其れとは不可避的に違つたものとなるに違ひない——この問題については次章で詳説するであらう。が依然として、結婚、家族、家庭は、今日のそれと大した變りはないものど考へられる。また、特殊の政治組織形態も必要ではない。この點では、確かに、社會主義者達の間では、幾つかの他の點に關してよりも、より大いに同説に近いものがある。彼等の大部分にとつては、彼等の經濟的プログラムは、民主主義の正當な且つ不可避的な成果だと思はれてゐる。が最も鋭敏な社會主義者の一人であるロードベルツスは、獨裁的政府の永久的維持を目指した、また、最も偉大な哲學者の一人であるコムトは、事實上社會主義的な理想的社會組織を描いて、そこには獨裁的首長がゐなければならぬと信じたのである。

最後に、社會主義は必ずしも、革命または暴力を意味しない。教育の足りない大抵の金持達

は、社會主義といへば赤旗と恐怖政治とを聯想するのであるが、彼等の大部分の者にとつては、『社會主義的』といふほど絶対に嫌な形容詞はないのである。なるほど、近代の最も有力な社會主義的思想家であるマルクスは、公然と革命主義者であつた。彼等は、現存の制度は暴力によらずしては廢棄され得ないものと信じた、そして彼れの説教は煽動的であつた。が他の社會主義者達は、同じやうに熱心であつても、平和な變動を目指してゐる、即ち或る者は、成るほど平和にはあるが急速な變動を目指し、或る者は、漸進的な、順序を追つての手段によつて社會を改造するに至るところの、緩慢な發達を目指してゐるのである。マルクス自身の後繼者達は、なるほど彼れの一般的教義に忠實ではあるが、今やマルクス自身よりも遙かに温和である。社會主義者達のうちで最も思ひ遣りあり且つ親切氣のある者は——そして、嫌惡または羨望よりは寧ろ友愛心から出發して運動してゐる者は——現在の有産階級を性急に掠奪しようなどとは考へさへもしない。かゝる階級には何等かの方法で恩給を與へても——彼等の現在の所得を、或は兎にかく、一生を通じて彼等に、および彼等の子供にさへも、樂に暮せるだけの所得を、保證しても——差支ない。なるほど、只だの穀潰し(社會主義者の見地からすれば)である一組の人々を何時までも存続させることは、社會主義的原理と矛盾する。しかし、彼等を

驅除する方法は、何びとに對しても大した苦しみを與へることのない、漸進的な且つ平和なものとなし得るのである。

第二節

土地と資本とは公有とさるべきこと、

必ずしも凡ゆる場合に公有とさるべき

ではない。農業地に關する特殊問題。

勞賃が唯一の所得形態たるべきこと、

社會主義的國家における交換と貨幣。

社會主義が達成しようとする主たる目的は、分配上の變動である。この目的を達成しかたなく、そして何よりも先づ其れを達成するために、生産の仕掛が作り直される筈である。より精確に謂へば、生産の仕掛が他の手に移される——その現在の所有者達の手から、國家の所有および管理に、移される——筈である。あらゆる土地、あらゆる工場、仕事場、鐵道、即ちあらゆる生産手段が公有財産となる筈である。かゝる物が齎らす利益、即ち、勞働の生産力従つ

て産業の産出額の増加は總て、全體としての社會のものとなる筈である。その利益の一部分たりとも、今日のやうに、私的所有者達によつて得られるべきではない。

これは、財産所有權が全部絶滅さるべきだといふことは意味しない。時に主張されてゐるところに従へば、社會主義は、子供が玩具を貪り有つことから大人の貪慾にまで現れるところの、所有權および財産の根深い本能と衝突するが故に、失敗するに違ひないことである。社會主義者達は答へて謂ふ——かゝる根絶し難い本能のあるなしに拘らず、所有權は絶滅される筈ではない。人々は、自分自身の衣服、家具、および書物や家庭的持物、を有つてゐて差支なく、自分自身の金を貯へても、恐らくは家屋を有つてゐても、差支ない。只だ、容易に「不勞」所得を生じるやうな形態の消費者用の富のみが、私人の手から奪はれる筈である。家賃を取つて他人に貸される筈の住宅の所有權は、許與され得ぬであらう。蓋し、これは、不平等および特權階級を意味するからである。しかし、貯金で買った自分自身の家を有つことを許され、また一臺のピアノ或は一頭の馬を有つてゐて差支ないのは、勿論のことである。尙また此等の物は、相續によつて子供に譲つても差支ない。只だ、種類の如何を問はず、放資物 (investments) の所有、および、所得を生すべき放資物としての物の取扱は、必然に禁止される——賃貸借契

約、或は地代または利子の支拂は、總て許されない——やうに思はれる。或る空想的共產社會の詳細は、例へば住宅が、所有され且つ相續される方法、その所有者が金に換へたいと思ふ場合に査定價格で國家の手に戻される方法、普遍的家主としての國家の手で貸つけられる方法、を一々明かにして面白がる多數の人々にとつては、興味あるものである。また人々は、他の耐久的消费者財——家具またはピアノ——の賣却或は賃借が許される程度について、臆測を廻らすかも知れない。が社會主義的國家における財産所有權に關する骨子は、それが苟も私人の手中に在る限りでは、それは廣く普及することを許さるべきであるが、「財産」所得 ("funded income") のやうなものを生せしめてはならず、また漸加的のものであつてはならない、といふことである。

近頃になつて、土地に關しての多數の社會主義者達の態度に奇妙な變化が起つた。執拗な社會主義者は、土地をば明白な生産手段だとして、それを總て社會の手に殘し、そして其れからの利得を總て社會のために主護せんとするであらう。が最近では、この極端な態度が多少緩和された徴候がある。この變化は、殊に獨逸では、數百萬の小地主達のあひだに、社會主義への執着は謂ふに及ばず社會主義への興味さへも起させ得ないといふことに、起因する。各地主は

* 第八篇第六十八章第三節參照。

彼れの僅かな面積の土地にすぎりついてゐる、そして社會主義者達は、小地主の土地所有を禁止すべき何等かの理由が有るかどうかを考へ始めてゐる。農業地の私有権は、それが、それを自分で耕作する人々の手中に在る場合には、大した不平等を、および大した不勞利得を、生ぜしめるものではない。他方において、管に所有権のみならず管理まで國家の手に集中することは、大規模農業の困難さに比例して困難な問題を生じる。何故に小さな農場所有者達（『自作農達』“peasant proprietors”）を現状のまゝで残しておかぬのであるか？ これは、量的には嚴正な社會主義的教義の大きな反則となるであらうが、しかし質的には何も大して遺憾とすべきことではないであらう。農業者の借地方法は、一定額の賃料を伴ふところの、長期借地人の其れとすることができ、そして國家は、確かに、もしその地所が非常に高價に（例へば鑛山の發見によつて）なつたならば其れを占有する權利を保留するであらう。市街地、鑛山、製造業用地、は如何なる場合にも社會の手から放されぬであらう。もし大規模な農業的作業が必要になつたならば、それは何等かの産業組合的方法によつて企てることができる。——茲でも亦た、有り得べき詳細の點について臆測を廻らし、且つ思ひ通りに夢想郷を描くべき誘惑がある。農業用地は、現存社會ではそれ獨特の問題を提出するが、如何なる社會主義的組織の下でも矢張

りそうであらう。しかし、私的所有および管理の骨子をば、それが他の方面では廢棄されてしまつてからも、農業用地においては保持することができたらうか否か、といふことは疑問であらう。

社會主義的國家における分配は一面では極めて單純であらう。即ち勞賃が唯一の所得形態となるであらう。地代と利子とは見られなくなるであらう。なるほど疑もなく、恩給受領者や窮民はゐるであらうが、しかし有階級は——忘れてゐながら裕福に暮す一組のよい身體をした人々は——なくなるであらう。企業利潤は、嚴重に限られた形態においてのみ——即ち、管理の勞賃として——存続するであらう。理窟屋の批評家は謂ふかも知れない。土地の地代は事實上絶滅され得ない、といふのは、それは諸々の土地のあひだの固有の相違から必然に生じるから、と。社會主義者達は、この意味では地代——或る種の勞働および努力に對する差額収益——の存続を許さねばならぬであらう。しかし、地代の私的擅有は止むであらう。よりよき地所に對する収益の餘分は何等かの形式で社會のものとなるであらう。

交換は、社會主義的國家においても、今日と同様に大に行はれるであらう。交換は生産の仕掛の一部分である、だから其れは妨害されない筈である。そこには、倉庫や商店、工場から

店頭への絶えざる財の移轉、消費者達によつての財の日々の購買、があるであらう。すべての仲介人および總ての店主(すべても同然である——若干の行商人が例外となるだらうか?)は、國家によつて雇使され且つ勞賃を受取るどころの「實業家」となるであらう。そこには貨幣も亦た存在するであらう、多分は金屬貨幣が——蓋し、これは清潔であり且つ丈夫であるから。夢想國の考案者達は、時には他のものを——傳統的な貨幣とは全く違つた勞働券を——想像してゐることがある。店頭の商品には、その生産に要した勞働の——遠くの及び近くの、直接の及び間接の、一切の勞働の——分量を書きつけられるかも知れない。各生産者は、彼れが仕遂げた勞働の分量に比例した切符を受取るであらう、そしてその切符を貨幣として使用するであらう、かくして各人は、丁度彼れが自分で爲し遂げただけの勞働の産物を買ふであらう。かゝる制度は、嚴正に勞働または犠牲を基礎とした勞賃の配分を假定する。問題のこの局面については、總て詳説するであらう、確かに、財の價格の決定は、必然に、勞賃受領者達のあひだの或る分配原則を必要ならしめるであらう。しかし、勞働券その他の空想的な工夫物には何も深い意味はない。その骨子は、物價および貨幣所得を安定せしめるといふこと——貨幣の價値の増減、増價或は減價の問題、危機、交換の仕掛の脱臼、を生せしめないといふこと——である。

流通媒介物の分量は、賣買される諸物の分量に、および、それ等の物に對する或る一定尺度の價格に、調和されるであらう、そしてその工合は、現に補助貨幣の數量が其れの使用の必要に調和されてゐるのに類似するであらう。物價それ自身は、今日のやうに、流通媒介物の數量に調和はしないであらう。この媒介物は、光り輝く、清潔な金および銀および銅——或はそのどれか——だと考へて差支ない。しかし、かゝる金屬の採掘は、その鑄貨の製造と同様に、政府の事業となるであらう。

第三節 ギルド社會主義、大規模産業の下では

其れは諸問題を本質上そのまゝで残す。

第二十世紀の初年を通じて英吉利で流行したところの、社會主義的提案の一變形は、ギルド社會主義 (guild socialism) である。それは、國家によつての産業の完全な支配を多少制限し、權力および職分を分割し、あまりに峻嚴であることを非難された計畫を多少彈力的にせんとするものである。産業の支配および管理は、社會或はその代表機關の手にではなくて、團結せる勞働者達の手に委ねられる筈である。即ち、一群としての鐵道勞働者は鐵道を、炭坑夫は炭坑

を、紡績職工は紡績工場を、といふ風に、經營する筈である。そして各々の群は、常に筋肉労働者のみならず書記、監督者、管理者、をも包括する筈である。所有者は、所有者としては、勿論剝奪される筈であり、従つて、財産所得は絶滅される筈である。財産所有權は、そんなものがある限りは、ギルドに授けられる筈である。この種の團體には「ギルド」("guild")といふ言葉が適用されてゐるが、蓋しそれは、この團體が中世ギルドの團體に似てゐると思はれるからである。

ギルド社會主義の意義は、この用語上で暗示された中世ギルドとの關係によりも、寧ろ、當代の労働運動における好戰的要素に對する關係に在るのである。労働者達の組合の内部には、保守派と急進派とのあひだの半ば匿された分裂がある。保守主義者達は、組合をば、何よりも先づ、現存制度における労働者の地位を強大ならしめる手段だと考へてゐる。なるほど彼等も、前口上や主義の宣言においては社會主義的文句を用ふるかも知れぬが、しかし彼等の本意はそんなことには無いのである。ところが急進主義者達は——指導者のうちで若い者は往々にしてそうであるが——丁度かうしたことを専念してゐる。彼等にとつては、掛引的な組合は、總資本主義的構造に對する襲撃の豫備形態、即ち第一階段に過ぎない。歐羅巴大陸の、殊に佛

蘭西および獨逸の労働團體においては、根本的改造への此の形勢は、殆んど最初から意識的であり且つ熟慮的であつた。英吉利では、合衆國でもそうであつたが、支配權が久しく、より少く空想的な、より控目な、より冷靜な、人々の手に在つた、尤も、何を窮極の目標とすべきかについて反省する傾向は段々に増して來たのである。現存の組合における労働者達の團結によつて容易に表示される一目標は、組合によつてのそれ、の産業の完全な支配および管理である。ギルド社會主義者達の小説的な且つ審美的な空想、即ち道德的理想主義は、革命的組合主義者達にとつては殆ど意味がない、しかし彼等は、資本家達を征伐し且つ略取するためには、そして現在の労働組合をば、その各々がそれ自身の産業的領分を占有し且つ管理するところの自治的團體に發展させるためには、全く快く參加する筈である。

明かに、個別主義的集産主義については、此の一般的觀念よりもつと細かい理論が構成されねばならない。それ、の産業的領分は相互の關係に齎されねばならない。どの労働者群も恐らく、全く故障なしには勝手な振舞を許され得ないであらう。多少の同位關係が取極められねばならない、また多少の監督が、抑制力を有する一般的權力によつて行はねばならない。ギルド社會主義の提案者達も此の必要を見逃しはしない。彼等は、總委員會その他の公益代議

機關の制度を作り、それによつて、個々のギルド或は組合の利己的な政策を抑制し、且つ總てが一緒に公共の福利のために働くやうにしようとしてゐる。かゝる制度の詳細には係はる必要がない、それには、他の夢想郷の其れにおけると同じ愛嬌と他愛なさがある。本書の如き一著書の許す範囲内では、考察を幾つかの顯著な局面に限ることが、可能であり且つ有益である。

先づ、注意すべきは、これは全く、生産組合とは違つてゐるといふことである。なるほど時には、ギルドが控え目な着手を、即ち、或る産業的領分の一部分の平和な手段による豫備的引受けを、考へたことがある。この種の遣り方は、全く、産業組合的基礎に據つて自分自身の仕事場を組織せんとする労働者達の努力に似てゐるであらう。しかし、産業組合的企業は、實業界の現存諸企業との競争において、着手し且つそれ自身を維持せねばならない。それは、それ自身の貯蓄によつてそれ自身の資本を蓄積せねばならない。それは、試練時代を甘受せねばならない、しかも哀れや、この種の殆ど一般的な經驗の見地からすれば、長かれ短かれ試練時代の後には、崩潰を豫期せねばならない。否な、もし企業資本家の驅逐に成功せんとするならば、何か遙かにより大きな、より野心ある、不公平な競争に對してより堅固な、ものを始めねばならない。或る産業における或る偶發的の單獨工場ではなくて、全體としての各々の産業が、團

結の單位を構成すべきである。そして現存の工場の一部をば、その設備や物品はそのまゝで利用して、一舉に引き繼ぐべきである、じたばたしても、産業組合員達の自助獨立では効果はない。各單一の大「ギルド」は、その方面の獨占力を有するであらう。如何なる種類の競争も最早ない筈である。なるほど、これは或る意味では生産組合であるかも知れぬが、しかし其れは、從來の經驗では生産組合にとつて打勝ち難いものだったところの、試練および試験を免れてゐるのである。

換言すれば、産業の大規模經營は、他の社會主義的プログラムにおけると同様に、この社會主義的プログラムに固有な一部分である。ギルドは一大トラストであるが、それは、どの資本家的トラストよりもその産業をより完全に支配する。がその單位の大きさは、その運動において或る役割を演じたところの一つの努力——全くの社會主義の下での支配力の集中、込入つた管理組織、官僚的硬化、を免れんとする努力——を無益ならしめる。ギルド社會主義は斯うした困難を免れることは不可能である。近代的生产技術の、および大規模作業の壓迫の下では、ギルド社會主義の諸問題は、すべての公的管理案のそれ等と同様に、單純なものとはされ得ないのである。

大規模作業には二つの根本的な仕事——勞賃制度の確立と指導者の選擇と——が伴つてゐる。そこには、みづからは消費しない諸物を生産するために働いてゐる人々に對する報酬の或る一定の尺度の意味で、或る勞賃制度がなければならぬ。その意味においては、彼等は雇はれねばならない。が利潤目當ての資本家達によつての雇使は必要でない、即ち、短期の及び有期の契約を基礎とする「勞賃」は必要でない。一種の「俸給」制度は全く考へ得ることである。とにかく何等かの方法で、人々は、彼等が込入つた分業の色々な階段で働いてゐるあひだ生活するために要するだけのものをば、直ちに受取らねばならない。ところが、彼等の報酬の標準となる尺度の問題は、おのづからは定り得ないであらう。何等かの権力が——たとへ其れは町會的なものであらうとも——各人の受取るべき消費財および勤勞の分前の標準となる條件を取極めねばならない。そこでは、勞賃以外には何も報酬はないであらう、しかし、どんな原則に據つて、それ／＼の人々およびそれ／＼の種類の勞働者に對し勞賃の割當を爲すべきか、といふ問題が依然として存在するのである。

また其所には指導者がゐなければならぬ。その巨大な仕掛けは自からは回轉しないであらう。誰か、どの群か、指導者とならねばならない。そこには規律が、即ち緊張した組織

が、指導者の命令に對する服従が、なければならぬ。ところが誰が指導者を選ぶか、また、指導者たる資格ある者が選ばれるといふ將來の見込はどうであるか？

これ等の條件を免れることはできない。自發的な或は自制的な組織といふものは可能だとは考へられない。第十八世紀の樂天家達は、人間は本來性善であつて、一度び人工的社會の桎梏から解放されたならば、各々自分に適當な任所に就き且つ自分に適當な仕事をするだらう、と考へてゐたが、こんな考は最早や論じるだけの價值がない。私の所有および管理の下でも公の所有および管理の下でも、共產主義或は國家社會主義或はギルド社會主義の下でも、指導者および指揮および組織、即ち、何等かの種類の官僚政治ビュロクラシーがなければならぬのである。そして、繰返して謂ふが、何等かの報酬原則が樹立されねばならない。所得の割當が決定されねばならない、これ等の條件は如何にして充たさるべきであらうか？

第四節 三つの想像され得る分配原則——必要、

犠牲、能率。

然らば、裁斷的な分配問題——實は、社會主義的國家における唯一の分配問題——は、勞賃

の問題であらう。何を根據として、種々の種類の労働者の報酬を決定すべきであるか？ そこには、想像され得る分配原則が三つある——即ち、必要、犠牲、能率、である。

必要に従つての分配は就中もつとも單純であらう、蓋し其れは、總ての者が同様に分配されることを意味するであらうから、なるほど、人々の享樂能力は相違する、そしてそれに應じて彼等の必要とする物が相違する。或る人々は生れつき敏感である、かゝる人々にとつては、粗末な食物や面白くない周囲は、必ず、普通の人々にとつてよりもより苦しいであらう、そしてより豊富な生活手段は快樂のより大きな源となるであらう。また易感性を別問題としても、頭で働く者は疑もなく、充分な能率を擧げるためには、筋肉労働者よりも、よりよき周囲と業務上のより大きな多様性が、必要である。しかし、かゝる事情は、必要に應じての分配は事實上の平等を生じるだらうといふ一般的結果に大した影響はないであらう。人々の願望および享樂力の強さが外見上いろ／＼に相違してゐるのは、主としては習慣のためである。慰安や氣晴らしに慣されてゐる人々は、彼等がそうされてゐるが故に敏感である。が社會主義的國家は、かゝる相違には少しも注意を拂ひ得ないであらう。また假りに、社會主義的國家は、論理的には、遙かに相離れた社會的諸階級の確立された習慣には起因しない他の諸々の相違には——弱

い人々と強い人々とのあひだの、敏感な人々と鈍感な人々とのあひだの、相違には——注意を拂ひ得るとしても、平等原則からの背離は殆ど大したものではあり得ないであらう。況んやその背離を下層階級の人々に承認させることはできぬであらう。享樂能力における相違は、どこまで眞實でありどこまで空幻であるか、といふことを測定する方法は何もないのである。事實上では、必要を根據としての分配は、總ての者が同様に分配さるべきことを意味するであらう。

これは恐らく最高の理想であらう、それは最高度の愛他主義と一致する。それは普通には、強い宗教的影響の下に在つた共產主義的社會においては、廣く認められて來た。それは、多かれ少かれ意識的に、キリストの教へに「社會主義」を見出す人々の理想である。しかし其れは、大抵の社會主義者達によつては、少くとも公然とは、主張されてゐない。多數の人々の考によれば、平準化は社會主義の主要部分である。社會主義者達は一般に、現存不平等の大きな輕減を要求してゐるやうに思はれる、そして普通の宣傳には、完全な平等に對する潜在的偏愛が見出される。それにも拘らず、殆どすべての社會主義者は、たとへば漠然とであつても、個人所得における多少の差別を考へてゐるのである。

第二の、即ち犠牲原則は、人々は彼等の労働の厭はしさに比例して支拂はるべきだ、といふことを意味する。もし總ての労働が等しく困難でなり且つ等しく無趣味であるならば、この原則は、人々は彼等の労働の時間に比例して支拂はるべきだ、といふことを意味するであらう。蓋し、ある人にとつての一日の労働または一時間の労働は、他の人にとつてもそれだけの労働を意味するであらうから。労働時間を測定標準とする犠牲原則は、諸商品への労働の具體化によつて生じるところの、それ等の固有価値或は必然価値の觀念の土臺となつてゐる。マルクスは此の種の學説を立てた。彼れによれば、価値は、それだけの體現された労働であり、一種の労働凝結である、即ち彼れは、価値をば、交換における單なる事實現象とは看做さないで、經濟財に固有なものと看做したのである。労働の分量——正常的に且つ合理的に必要なだけの分量——が、この固有価値を決定するところ考へられた。この學説は、實は、諸々の財は其等の生産に要した労働に比例して交換さるべきだ、といふ原則を念頭に置いてゐる、そして之は、更に、總ての労働は同じ根據によつて報酬さるべきだ、といふことを意味する。従つて、労働の時間および厭はしさの相違のみが其れの報酬の相違の原因であるべきだ、といふことを意味する。前節に言及した(労働券の使用の)やうな交換の機構においては、諸々の財は、それ等の生

産に要した「社會的必要」労働の分量によつて評價され、そしてその評價に基いて賣買されるであらう。

暫く前に盛んに論議されたところの、或る理想社會の目論見においては、¹⁾總ての労働が同じ率で支拂はるべきであつて、種々の職業における労働時間は犠牲または厭はしさが總ての者にとつて等しくなるやうに調節さるべきだ、と提案された。愉快な種類の労働——例へば監督や支配の仕事、蓋し、指揮するといふことは常に快いものだと思はれるから——は、時間を長くし、採鑛や溝掘りのやうな汚くて困難な労働は時間を短かくせよ。もし、種々の職業に對する志願者の不足或は過剰によつて、労働時間の長さを以てする此のハンディキャップが精確でないと思はれたならば、更に労働時間を調節せよ。なるほど此の提案は、理想郷の描寫における他の細目と同様に、社會主義の主要部分だと考へらるべきではない。しかし其れは、犠牲平等原則——即ち、すべての者に對して同率で仕拂ふべきではなくて、すべての者に對する犠牲を等しくするやうな率で支拂ふべきだ、といふ原則——を明かに示すのである。

犠牲の平等は、自由といふ理想に立脚する。犠牲、困難、厭はしさ、といふやうなものは主觀的な感情である。それ等を測定するには、人々に對し彼等が爲すべき仕事を選択する權利を

1) Bellamy's Looking Backward (1888)

與へ、そして其の選擇によつて彼等の感情を判断する外に途はない。この場合には、人々の能力には平等が存在するといふこと、従つて、すべての者が随意に夫々の種類の勞働に向ひ得るといふこと——或は、少くとも、各種の勞働に對する充分な割當てが完全に得られるだけの人數が自由に向ひ得るといふこと——が、暗々裡に假定されてゐる。もし、すべての人々が同じ天賦の才能を有するといふこと、および、職業選擇の自由に對しては慣習、準備費、或は社會的環境からの何等の障りもないといふこと、を假定するならば——その場合には、個人主義的社會においても丁度この種類の勞賃調節が生じるであらう。その場合における勞賃の唯一の相違は、種々の種類の勞働の厭はしさの不同を相殺するに役立つ相違であらう。¹⁾

甚だしく違つてゐるのは第三の原則、即ち能率に應じての報酬の原則である。これは、各人は社會所得に對する彼れの貢獻に調和するやうに報酬さるべきである、と主張する。有能な、強壯な、そして敏捷な人物はより多く、愚鈍な且つ虚弱な人物はより少く、得べきである。その結果は、多くの場合には、必要原則——その下では、強壯な者は恐らくより少く、虚弱な者は恐らくより多く、得る筈である——からの結果とは全く反對であらう。

能率に應じての報酬は、大部分の人々にとつては正當だと思はれる。より多くの仕事を仕上げる者はより多くの報酬を得べきであり、有能な人物は無能な人物よりもより高い率で支拂はるべきだ、といふことは當然だと思はれる。この原則は、能率は總ての者において同一ではなくて、或る人々は他の人々よりもより大きな能力を有するといふことを、假定——なるほどの假定は往々にして、それに基いて推論する人々によつて意識的には爲されてゐないことがあるが——してゐる。犠牲に應じての報酬は暗々裡に、選擇の完全な自由を假定する、能率に應じての報酬は暗々裡に、すべての人々がすべてのことは爲し得ないといふこと、および、すべての者が等しく勤勉ではないといふことを假定する。

能率が報酬の正當な基準として容易に廣く認められるのは、それが、今日實際に報酬が適合されてゐるところの基準だからである。現存社會においては、人々はその勞働に對し、概して、彼等が社會に貢獻するところに應じて、或は、正確に謂へば、彼等の種類の勞働の限界貢獻に應じて、支拂はれてゐる。この問題については、他の問題についてもそうであるが、大抵の人々は、彼等が慣れてゐるものを正當なものとして認める。能率に應じての報酬が辯明さるべき眞の根據は功利的のものである。それは各人を刺戟してその全力を盡さしめる。それを是とする議論は、鼻藥ブリックからの議論である。最も愛他的な倫理的標準からすれば、強者が弱者より

1) 第五篇第四十七章における勞賃の相違に関する所論参照。

もより多くを得べき理由はない、それどころか、寧ろ、強者は弱者に氣前よく分けてやるべき譯がある。彼れがより多くを得べき理由は、單に、もしより多くを得なければ彼れは恐らく自分の力を發揮しないだらう、といふことである。結局においては、——これは議論の骨子である。——各人がその最善を盡すやうに導かれたならば總ての者がより暮しよくなる。なるほど、もし總ての者が等しい天分を有つて生れ且つ等しい機會を有するならば、その最後の結果は第二の原則の下でと同じであらう——總ての者が犠牲に比例して支拂はれるであらう。即ち各人は、自分の勞働をば、報酬が高い職業に向けるべく刺戟されるであらう、かゝる職業では、志願者の數が増加し従つて報酬が減少するであらう、最後には、勞働の厭はしさの相違に對應するところの報酬の相違のみが残るであらう。しかし、もし能力に生れつきの相違があるならば、假りに機會は總ての者に對して同じであつても、或る人々は常に他の人々よりもより多くを得るであらう。そしてその結果として生じる不平等は、各人をして、彼れ自身の才能を發揮せしめるために、且つ、高い能率と高い報酬とを生じるところの才能を訓練と精勵とによつて獲得すべく努力せしめるために、必要なものとして認められねばならぬのである。

社會主義の辯護者にして、この根本問題——勞働に對する報酬の正當な或は理想的な割當と

は何であるか？——について明瞭に意見を述べた者は多くはない。往々にして彼等は、漠然と思索し且つ諸々の有り得べきことを辨別し得ないことがある。彼等のあひだの大勢は、概して謂へば、第二の原則——犠牲に應じての報酬の原則——に向つてゐる。不平等に對する反抗の底意は強くとも、第一の原則——必要原則——を堂々と且つ無條件に認める者は殆どない。また、第三の原則の凡ゆる結果を快く承認する者も殆どない。往々にして彼等は、天賦の相違を無視して、人間の完成性を信じてゐる、また、兎にかく、能率に應じての報酬から生じる大きな相違は、平等を得んとする彼等の一般的努力とは一致せぬであらう。充分に意識してゐないが、社會主義者達は、一種の拆衷策——大して甚だしくないところの、多少の不平等、著しい不平等を生じるまでではないところの、能率への多少の調和——を提案し或は暗示しがちである。それについて生じる筈の困難および問題については、次章に詳説するであらう。

第五節

現在の社會において採用されてゐるやうな公有制度はどの程度まで社會主義的であるか、勞働立法その他の制度は

この程度までそうであるか。

社會主義の意味および見込に關する考察を進めるに先立つて、どの點で社會主義は公有制度と、および、往々にして『社會主義的』だと謂はれてゐる人道主義的立法と、相違するか、といふことを指摘することにする。

公有制度は、分配に關しては、即ち、主要問題に關しては、社會主義を意味しない。政府は、鐵道を所有し且つ經營するに當つては、私營會社と殆ど同じ遣り方をする。即ちそれは、幹部管理者には高い俸給を、下級官吏にはより少い俸給を、職工や不熟練労働者には普通の勞賃を——總じて、民間に廣く行はれてゐるのと似た標準で——支拂ふのである。疑もなく、そこには現存の不平等を輕減する傾向がある。高級官吏は往々にして、同じ能力を有する人々が私的雇傭において得るよりもより少くしか得ないことがある、なるほど此のことは、それ等の官吏が實際においては、私的雇傭における人々と同じ能力を——有するものと想像されて居り且つ有する筈であるやうには——有してゐない、といふ結果を伴ふことが稀しくはないけれども。民主々義國においては、職工や不熟練労働者は、往々にして、彼等が私的雇主によつて支

拂はれるであらよりもより多く支拂はれることがある。しかしながら、これ等のことは程度上の相違に過ぎないのであつて、何も明かに意圖された原則に據つてゐるのではない。概して謂へば、現存せる勞賃の相違は、公の企業管理においても廣く認められてゐるのである。

更に、公有制度によつては有階級は絶滅されはしない。國家が鐵道を所有し且つ經營せんとする場合には、それは其の私的所有者達から買収するのであつて、この所有者達は、その後には、他の方面に放資することによつてその所得を得るのである。かゝる買収は、往々にしては只だ、公債證書と株券との交換に歸着するに過ぎぬことがある。同じ結果は、國家が大事業を最初から所有せんと（濠洲の諸植民地がその鐵道の建設においてやつたやうに）する場合にも現れる。この場合は、國家は資本を借り、そして債權者達に利子を支拂ふ。かくして有階級は、依然としてその所得を得るわけである。

疑もなく、公有制度は分配上の不平等を輕減せんとする努力を意味する、といふことは事實である。獨占収益は絶滅される筈である、或は（同じことではあるが）社會によつて沒收される筈である。が之は決して、収入の不平等、貯金および蓄積、放資、有階級、成層的社會、といふやうな私有財産制度から生じる一切の現象を伴生するところの、私人の手によつての大多

數の産業的活動の管理とは矛盾しない。現在の不平等の軽減と、現存制度を特色づける不平等を生じるところの原因を完全に根絶すること、のあひだには、大きな相違があるのである。

同じやうに、大規模産業の規制から工場法および養老金制度に至る全系列の社會改造策は、その効果に或る限度がある。これも亦た、不平等および不平等の結果を軽減せんとするものである。すべて此等の方策は、競争的契約或は競争的収益を根絶することなしに競争の行はるべき、平準を決定するために役立つ。例へば工場法、労働者保険、或は最低賃賃制度でさへも、その範囲内で契約が調節さるべき限度を決定するが、しかし、契約そのものを確定せんとするわけではない。尤も、國家が、例へば強制的仲裁の方法によつて、現實に賃賃を決定するといふ點にまで手を伸ばす筈の場合には、自ら譯合が別である。この方法は、既に述べたやうに、他の形態の労働立法よりもより重大な原則を包含する。蓋し、もし其れの論理的結論にまで押しつめるならば、それは國家に對し、きつぱりと賃賃を決定することによつて、賃賃と同様に分配上の他の諸要素をも決定することを要求するからである。¹⁾

勿論、すべて此等のもの——公有制度、産業の規制、労働立法——は、社會主義と同じ主義および理想に立脚するといふこと、それ等は同じ方向に志すといふこと、および、それ等は窮

1) 第六篇第五十九章第六節参照。

極においては社會主義的國家に導くだらうといふこと、は謂へるのである。それ等は、同一の或は類似の衝動——より、廣大な愛他主義、大きな不平等に對する益々増加する嫌惡——に立脚する。その限りでは、それ等は同じ方向に志すものである。それ等の窮極の成果は、決して必ずしも同じではない。その成果は、依然として私有財産および自由契約を基礎として組織されてゐるところの、清淨にされ且つ改善された社會であるかも知れない。まことに奇妙ではあるが、社會主義の辯護者達と其れの極端な反對者達とは、同じやうに、この運動について漠然とした且つ全括的な概念を有つてゐるのであつて、前者は、凡ゆる改造手段を「社會主義的」だとして歓迎し、後者は、自分達が反對する凡ゆる方策をば同じ社會主義的名前を以て汚辱する。が斯かる議論は、根本的な社會改造の計畫に眞に關係ある諸問題を理解する足しには殆どならぬのである。

第六節 社會主義に對する幾つかの當今の——

例へば、巨大な組織は實行不可能だとか、財が評價され得ないとか、資本が蓄積され得ないとかいふ——反對

論は殆ど無力である。自由はなくなる

だらうか？

社會主義に對する幾つかの當今の反對論には容易に應戦ができる。

社會主義の計畫は餘りに巨大であり、その組織上の困難は打勝ち難いものであり、それを實施すれば産業的諸問題の廣大と複雑とのために確かに崩潰する筈だ、と謂はれてゐる。が現時の大規模企業はこの反對論を片づけるに充分である。組織の可能性は無限であることが分つた。鐵道および諸々の企業が、統一的管理の下で巨大な規模を以て首尾よく經營されてゐるのを見れば、管理および運轉上の單なる困難が社會主義の下では征服され難いだらう、とは謂はれない。事實上では、生産・交換・輸送等の問題の多くは單純化されるであらう。動搖や不安定は殆ど見られなくなるであらう。當面せねばならぬのは、只だ、不可避的な季節的不規則さだけになるであらう。或る一貨物の生産過剰は、單に現存せる供給が處分されるまで待つことによつて、容易に調整されるであらう。そこでは、各人が他人の安賣りを恐れて市場に投出すといふ、狂氣じみた競争者達によつての破滅的な安賣りは行はれないであらう。なるほど、社會主義者達が彼等の社會に屬するものだと當然に主張し得るところの、制度、秩序、規則正しさ、は沈滞を——管に變動の停止のみならず進歩の停止をも——意味するかも知れない。し

かし乍らこれは、經營および管理が實行不可能だといふことを主張することにはならないのであつて、只だ、それが然かあり得べき程に進歩的ではないだらうといふことを主張することになるだけである。

更に、社會主義的國家においても、貨財を評價するための如何ともすべからざる困難はないやうに思はれる。賣らるべき財の價格の決定は、なるほど、管に正確な簿記(生産費勘定のやうな)のみならず、それらの生産部門に従事せる労働者達の勞賃の決定をも、必要とするであらう。換言すれば、それは、労働者達のあひだの配當表を假定するであらう。これは、既に仄めかしておいたやうに、また臆て更にもつと説明するであらうやうに、裁斷的な問題である。しかし、その原則または標準が決定されてゐるものと假定するならば、その次の階段、即ち、種々の種類の労働或は種々の組合せの労働によつて生産された財に對する價格を決定することは、それが現に大製造工場にとつて困難であるよりも、より多く困難ではない。多くの場合、現在の産業組織においては、生産費および價格の數字は、只だ正確への近似を以て明かにされるに過ぎない、また此の相當な近似で充分なのである。

また、「資本の蓄積」も裁斷的難問題ではないであらう。それは、單に、現在の社會の方法と

違つた方法で——即ち、個々人の貯蓄および放資によつてはなくて、新しい建設のためにする社會の資源の一部分の計畫的積立てによつて——行はれるに過ぎぬであらう。現在におけると同様に、それは剰餘の、即ち、差當つての慾望を充たすために使用さるべきもの以上の餘分の、存在に依存するであらう。この意味では、社會主義的國家においても「禁慾」と貯蓄とが行はれるであらう。しかし乍ら其れは、比較的少數者によつての「禁慾」ではなくて總ての者によつての「禁慾」であらう。誰れも彼れも、社會の裝備を増加するための豫備をするために、彼れの現在の所得を幾らか削減されるであらう。かゝる豫備を爲すことに成功するか否かは、勿論、その社會の所得平準が相當に高いか否かに——即ち、現在の勞働生産力が高いか否かに、よつて定まるであらう。もし現在の所得が充分に有る場合には、社會の資本を増加するために幾らかを積立てることは困難ではないであらう。その場合の重大問題は、發明家達の目論見を遂行するための資力が有るだらうか否かといふことではなくて、進歩および發明が引續いて行はれるだらうか否かといふことであらう。

往々にして主張さるゝところによれば、社會主義は自由を破壊するだらうとのことである。しかし大多數の人類にとつては、自由は今日の其れと變りないであらう。大抵の人々にとつて

は、彼等の職業の性質は彼等に對して決定されてゐる。彼等の日々の仕事は、事實上彼等自身の選擇を俟たずして決定されてゐるのである。或る職業から同じ等級の他の職業に移れるやうにすることは、社會主義的國家においても吾々の國家におけると同様に、困難ではないだらうと思はれる。もし社會主義者達の夢が實現されたならば、總ての者の勞働時間が短縮され、且つ閑暇が増加されるであらう。しかし、この意味でのより大きな自由は、現存社會においても得られないわけではない。もし非社會主義者達の夢が實現されたならば、骨折がより少くなり、自由な時間がより豊富になるであらう。かくて大多數の人々にとつては、自由の點では、どちらの制度の下でより多くの利益が得られるか、といふことは明瞭ではないのである。

並外れの天分を有する人々はより大きな自由を得るか否なかといふことも、矢張り、容易には明言できない。彼等に對して眞の自由が、發展のための眞の機會が、保證され得るに非ざれば、社會主義者達の夢は實現され得ないであらう。固苦しい專制的な社會主義——そこにはひどい專制政治の危険がある——は個性を窒息せしめるであらう。これは、向上心および競争心の鼓舞、指導者の選擇、進歩の維持——これ等の困難は、纏て分かるであらうやうに、裁斷的なものである——の問題である。

明かに、現に特権を有する多数の人々は自由を奪はれるであらう。退ぞいて頼るべき自分自身の『財産』(“independence”)を有するところの、富裕階級の凡庸の徒は、職業選擇の自由、實驗の機會、自分の生活方法に關する自由、がより少くなるであらう。特権制度の廢止は、必然に、特権者の幾つかの便益を破壊するであらう。現に大きな財産所得の所有者達によつて享有されてゐる結構な自由は、完全になくなるであらう。

吾々は、現在の社會の方法および傳習に慣れてゐるので、本質的に違つた社會の方法や傳習がどんなものかは、容易には想像ができない。が其所には、無拘束な自由といふやうなものはない。人々は現在では、常に自分の生活費を稼ぐ必要によつてのみならず、法律によつて、慣習によつて、環境によつて、定められた限界の内で生活してゐる。ところが社會主義的國家においても亦た、必然に、或る點では類似し或る點では相違せる諸々の制限があるであらう。個性を壓倒するであらうところの、專制的な且つ半ば軍隊的な社會主義も考へられる。また、どんな社會主義的國家においても得難い完全な自由があるところの、無拘束の機會の自由を伴つた、規制され且つ精鍊された私有財産制度も考へられる。もし吾々が個性の充分な發展を最高善だと考へるならば、吾々は、どちらの種類の社會組織が最上の幸福の見込を與へるかを明言

する前に、躊躇せねばならぬのである。

第六十七章 社會主義 (續き)

第一節 社會主義の下での家族制度と人口問題。

マルサス流の困難は本當の困難である。

今や吾々は、より重大であるところの、社會主義的組織の途上に横はる若干の難問題を考察することとする。

社會主義は家庭或は家族制度を破壊しはせぬであらうが、しかし、家庭關係をば吾々が熟知せる其れとは甚だしく違つたものとするであらう。社會主義達者が、大きな育兒室——子供が親の愛または指導なしに育てられる筈の孵卵器のやうなもの——を有するところの、子供養ひの共同宿泊所のやうなものを嘲笑するのは、無理のないことである。しかし家族は、不可避的に、現在とは甚だしく違つた環境におかれ、その勢力は甚だしく減じられ、兩親の子供に對する關係は大いに變更され、人口問題はより前兆的になるであらう。

教育と訓練とは、完全に國家の監督の下に置かれねばならぬやうに思はれる。若者達の訓練

と一生涯に對する彼等の準備とは、兩親の分別に委しては置けぬであらう。少くとも、其れは綿密な公の監督を受けねばならぬであらう。そして、他方では、子供の將來に對する兩親の責任は事實上なくなるであらう。すべての子供は、常に基礎的なことを教へられるのみならず、適當に養はれ且つ世話されるであらう。その教育は、當局がその甲斐あるものと思ふ所まで進められるであらう。そして必然の一系論として、すべての子供が就職を、そして、同様な前途の見込ある他の子供と同じく、所得を獲るための相當な機會を、保證されるだらうと思はれる。

マルサス主義は、一代前の經濟學者達によつては、集産主義的計畫に對する如何ともすべからざる一障礙だと考へられた。社會主義者達は普通には其れを輕侮してゐる。がそれにも拘らず其れは本當である。高度に開化せる諸國に現れてゐるところの出生率の低下と人口の壓迫の減少とは、個人主義と私有財産制度との結果である。¹⁾かゝる傾向は概して有益なものであるが、それは、他のどの事情からよりも多く、目覺された社會的向上心から生じてゐる。それは、家族制度の現狀に、子供の將來に對する希望に、社會的に出世せんとする願望に、起因してゐる。或る人は慧眼にも、自然人は只だ二つの原始的熱情——ゲット(獲得)せんとする熱

1) 第五篇第五十四章參照。

情とビゲット(生殖)せんとする熱情と——を有するに過ぎないと謂つてゐる。が生殖せんとする願望は、現在では、獲得せんとする願望によつて阻止されてゐる。もし此の獲得慾が取除かれたならば、何が人口の増殖を阻止するであらうか？

これは難問題であつて、社會主義者達によつてもその反對者達によつても冷靜に且つ公然とは餘りに論じられてゐない。人間といふ動物は、他の動物と同様に繁殖する傾向があり、またそうする場合には他の動物と實質上同じ障壁に出遭ふのである。人口増加の傾向を規制し且つ緩和することは最も必要なことであるが、しかし其れには多くの危険が——社會的の危険と同様に生理的の及び道德的の危険が——伴つてゐる。これ等の危険および弊害は現存社會では前兆的である。が集産的組織は根本的に違つたものだからして、その社會では丁度どんな危険を免れることができ、どんな危険は不可避であるか、といふことを豫言するのは無謀であらう。余は、性的關係の或る粗雑な且つ器械的な規制に訴へねばならぬだらうといふことを憂へずにはゐられない、疑もなく、一夫一婦制度と家族的義務とは形式的には保持されるであらうが、しかし、現に家族制度をして公私の福祉の護衛たらしめてゐる諸々の隨伴現象は見られなくなるであらう。性的關係は、常に結婚といふ結び及び一夫一婦の合法性によつてのみならず、子

1) Dr. Osler, Science and Immortality, p. 10.

孫に對する注意と責任とによつて、純粹な且つ快い、且つ社會に對して安全なものとなるのである。その責任および其れに伴ふ向上心と感動とがなかつたならば、動物的本能は莫大な危険を豫表する。現にこの責任を尊重してゐるところの家庭關係は、家族といふ狭い範圍内では甚だしく非利己的であるが、他の世界に對しては甚だしく利己的である。その本質においては、この家庭關係は個人主義的である、そして、それをして社會的に有利な作用を爲さしめるのは、その個人主義および利己主義そのものである。——個人主義的家族制度が自由な機會および將來の希望といふ條件の下で招來するところの、抑制、認許、勤勉と經濟とに對する諸動機、をば、輿論の或る新しい發展、公の權力による或る新しい規制、子供のない一夫一婦的結合の或る判決、によつて驅逐すべきだとは、殆ど考へられぬのである。

第二節

労働者達のあひだの活氣と能率。解雇

力の無きこと。労働の厭はしさ。

活氣、能率、および進歩の維持は、指導者達に關してと同様に労働者達に關しても、同じやうに厄介な問題を提出する。

勞働者達に對しては、現存制度における難問題の幾つかは實際に無くなるであらう。そこで「仕事を製造」し或は改良物に反對すべき誘因は何もなくなるであらう。失業の憂懼は、彼等が斯かる拘束政策を採用しようとする主因であるが、それは、社會主義的國家においては勢力はないであらう。最早や或る職業または或る地方で必要が無くなつた勞働者達は、何所か他の職業または地方に移されるであらう。もし直前の利用が不可能だつたとしても、彼等には、その過渡期を通じて何等の損失も苦惱もないであらう。かくして其所では、仕事を永續せしむべき何等の誘因もなくなるであらう。

他方では、そこには解雇権も無くなるであらう。有効に行使され得る解雇権は、確かに、殊に民主的社會においては、無くなるであらう。なるほど、犯罪人、浮浪者、やくざ者、は比較的容易に處分されるであらう。彼等は監禁し、繁殖を防ぎ、そして、若し濟度し得ない場合には、苦しめないで殺してしまふことができるのである。重大な問題は、絶望的に悪くはないが自發的に善くもないところの、勞働者達の場合に生じるであらう。單なる怠慢、冷淡、無精、は如何に處分されるべきであるか？ 解雇の威嚇を利用することはできぬであらう。蓋し、失職と求職とは全く見られなくなる筈であるから。かくて勞働者達は、斷然、働き手として、さも

1) 第五篇第五十二章第三節參照。

なければ怠け者として、取扱はれねばならない。

なるほど、もし勞働が普通に厭はしいものでなかつたならば、そして、もし仕事が常に愉快に且つ自發的に爲されるわけであつたならば、何等の難問題も生じないであらう。茲で吾々は、出發點における問題そのもの、幾つかに歸つて來る。勞働することのない生活は頹廢的な且つ不幸なものだといふことは事實かも知れない。また、活動することのない生活が悲惨なものだといふことは確かに事實である。しかしながら、産業の生産力のために必要なやうな、單調な仕事における不變的な勞働は、殆ど總ての人々によつて避けられるのである。理想的な國家においては、吾々は、充分な仕事、充分な報酬、充分な閑暇、を得ることを望むことができる。しかし人々は、とにかく充分な報酬と充分な閑暇とを保證されさへすれば、充分な仕事をするであらうか？ 勞働の自發性は、大規模作業とは矛盾するやうに思はれる。それは只だ、人々が自分自身のために働く場合か、または、各人が總ての者の監視の下で總ての者のために働くところの群においてのみ、見出される。その群が大きければ大きいほど、そして、各個人の勞働と最後の産出額とのあひだの連絡が遠ければ遠いほど、恐らく、人々が何等かの強制および懲罰の仕掛を埃たすして誠實に働く見込は少くなるであらう。この問題は、租税の課徴によつ

1) 第一篇第一章第四—六節參照。

て公費を支辨せんとする場合に、一般的に遭遇する問題に似てゐる。¹⁾色々のサアヴィスは課税を通して總ての者に自由に供給されるのであるが——精密な報償原則は行はれないのであるが——總ての人々は、政府をしてそれ等のサアヴィスを供給せしめるために支拂はねばならぬところの租税を出し惜しみする。だからして徵稅官の態度は不可避免的に嚴酷である。社會主義的國家においては、すべての表面的の働き手は、全部、集合的活動の結果の——何等かの原則に基いての——分前を得ることを保證されるであらう、従つてまた、活氣あり且つ有効な勞働を誘ふためには何等かの種類の壓迫を加へねばならぬであらう。社會主義國の勞働監督者は、現在の社會における徵稅官と同様に嚴酷であつてはならないか？ また、どんな懲罰が適用さるべきであるか？

なるほど、社會主義的國家は、分配を能率原則に調和せしめんと企つべきであり、且つかくして、熱心と能力とに比例した報酬の相違によつて——この原則から生じる筈の大きな相違を公認して——活氣を刺戟せんと企つべきである、とも考へられる。その場合には、勿論、偉大な天分を有する比較的少數の人々、即ち偉大な指導者や管理者、科學者や發明家の報酬率は、——また確かに、詩人や美術家の報酬率も亦た——平均の或は普通の報酬率とは極めて大きな

1) 第八篇第六十八章第一節參照。

差を生じるであらう。しかし、これと同じ種類の相違は、なるほどその程度においては、少いが、普通の勞働者達のあひだでも現れるであらう。私的雇主は總て、現にその利害關係からして、此の原則に基いた差別を設けてゐる。即ち彼等は、着實な、熱心な、且つ賢明な勞働者達を選んで報酬の高い地位を與へ、そして、怠慢にして不熱心な勞働者達をば、器械的に測定され得る仕事に廻し、或は斷然と解雇してゐる。ところが役人は、自分自身の利害關係からの刺戟は何もなくとも、熱心と理解力とを鼓舞し、怠慢と無能力とを懲罰するやうに、差別を設けるであらうか？ 殊に、民主的社會の役人がさうするであらうか？

或る人が社會の總產出額に貢獻する程度の多少は、大抵の場合には、彼れ自身の精神によつて——彼れの選擇および意志によつて——定まる。顯著な才能と其れを發揮するに至る氣質とは、特殊の問題——どうしてその才能を發見し、どうして其れを刺戟するか、といふ問題——を生じる。大多數の人々の場合には、仕事の能率は努力に、自課の習慣に、よつて定まる。人々は、彼等がどれだけの仕事を爲し得るか、強制されて遣つて見るまでは知らぬのである。競争の、私的利益の、自己依頼の、制度の長所は、それによつて人々が烈しく努力するやうになる、といふことである。疑もなく、それは時には失敗することがある。極めて貧乏な人々の