

横的競争は到底永続することができないからである。国家はこのような鉄道の独占性を認めて、あらかじめ浪費的な競争を防止するために、あるいは免許制度によって鉄道の敷設を調整し、あるいは国内鉄道の統一的国有を行ってきた。鉄道の統一的国有を行う場合は競争は発生しないが、鉄道が民営企業で分立している国では、免許制度による調整は必ずしも有効でなかった。すなわち鉄道網が細密となり、運輸需要が広範かつ多岐にわたるにしたがって、いずれかの区間で競争関係が生ずることを予防することはできなかったのである。アメリカの鉄道会社相互間の競争の歴史がこれを示すものである。しかしこの競争の結果、アメリカの鉄道は幾つかの巨大な資本の支配下に入り、数個の合同または**鉄道トラスト**が形成され相当高度の独占的支配が行われることになった。合同またはトラストまで進まないで、協定によってある程度の経営上の結合を行って競争を避けようとする種々の形態がある。その1は**運賃収入分配協定**である。これは競争関係にある両企業が、相互間の割賦率を協定して、この比率によって特定の競争区間の運賃収入を分配しようとするものである。その2は**運賃協定**であって、これは両企業が競争区間の運賃額を協定して、運賃切下競争を避けようとするものである。運賃協定と運賃収入分配協定を結合した形態でプール運賃制がある。これは競争関係にある鉄道が競争区間の運賃を協定すると同時に、その区間の運賃収入を協定した割賦率で分配する方法である。しかしアメリカでは鉄道の間にある程度の公正な競争を行わせて、その刺激によって進歩改善をはかる目的のために、州際交通法第5条によって、鉄道の合同または支配権の獲得のためには州際交通委員会の許可を必要としている。

鉄道の独占性の第2の意味は、鉄道の自然的独占性に関連をもつものではあるが、やや異なるものである。鉄道が創始されてから自動車や航空運輸が発展するまで約1世紀の間、鉄道に対してはきわめて限られた区間で内河、運河または沿岸の水運が競争者として存在したのみで、鉄道は事実上陸上の近代的交通機関としてはほとんど独占的存在であった。しかも鉄道相互間には前記のような自然的独占性が存在していたので、1個の鉄道運輸企業は陸上運輸機関として、強力な独占性を保有していたのである。かかる独占性が鉄道の独占性の第2の意味である。

鉄道が上記のような独占性をもっていたので、創始以来の鉄道運輸事業に対する監督のための法制は、ほとんどすべて鉄道の独占性を前提として構成されてきた。その主要なものとは鉄道に多くの経営上の義務と運賃に関する義務を賦課したことである。経営上の義務のおもなものは経営継続の義務と運送引受義務とである。前者は一度鉄道運輸事業を開設した上は、公の許可がなければ事業を廃止することができない義務であり、後者は旅客貨物の運送申込が法令や約款に違反していないかぎり、必ずこれを引受けなければならない義務である。運賃に関する義務のおもなものは、運賃の制定変更は必ず、公の認可を必要としかつこれを公示しなければ実施できないと同時に、一度制定公示した運賃は、相手方のいかに問わず公平に適用せねばならない義務である。相手方のいかににより運送を拒絶し、運送条件を変更しまたは運賃を差別適用することを**対人的差別待遇**といい、従来世界各国で鉄道に対し法制をもってこれを禁止してきた。わが国では鉄道営業法第6条で運送引受義務を規定しており、その他の対人的差別待遇を禁止する明文はないが、法律の趣旨はこれを禁止しているものと解釈できる。アメリカの鉄道運賃監督法規に**長短距離条項** (long and short haul

clause) (州際交通法第4条)がある。これは鉄道は州際交通委員会の許可を受けなければ「同一線上、同一方向、同一種類の運輸において、長距離の運賃を短距離の運賃よりも低く定めはならない」という制限である。この条項は不当な運賃競争を制限する目的をもつものであって、鉄道がみだりに競争区間の運賃のみを下げて、独占区間の運賃を高くするいわゆる差別独占価格による対人的差別待遇を行うことを禁止せんとしたものである。

20世紀の第1・4半期までは、鉄道の独占性を前提とする上記のような監督法制は、何ら矛盾なく実施されてきた。しかるにそれ以後自動車運輸が急激に発展し、その後航空運輸もまた長足の進歩を遂げ、既往の鉄道の運輸分野の中、近距離および中距離は自動車に、遠距離の旅客運輸は航空運輸に、大きく侵食されてきた。一方技術的進歩によって、内河・運河または沿岸の水運も鉄道に対する競争力を増大してきた。これら各種の近代的交通機関に挟撃(きょうげき)されて、今日では鉄道の独占性は著しく弱くなった。このため鉄道の強力な独占性を前提として発展してきた各種の監督法制は、鉄道の競争力を拘束することになり、交通機関の均衡を得た発展に対する障害となってきたのである。これを調整する方策としては、鉄道に対する監督法制を改めて、他の交通機関と平等な立場における競争を認めるか、他の交通機関に対して、強い監督法制を定めて競争を抑制するか、あるいは鉄道と競争関係にある他の交通機関とを1個の経営主体の下において、競争そのものを消滅せしめるか等の方法が考えられる。アメリカでは鉄道と自動車とをなるべく平等な監督法制の下に置き、従来の鉄道に対する公共的な規制をできるだけ維持しながら、両者の公正な競争を実現せしめようとしている。イギリスでは1947年から1953年まで、鉄道と長距離貨物自動車とを総合して英国運輸委員会の下に国営として、両者の競争を消滅せしめようとしていたが、1953年以後政策を一変して、鉄道に対する公共的規制を大幅に緩和して、自動車との間に公正な競争を行わせようとしている。ドイツ・フランスその他のヨーロッパ大陸諸国は、何らかの法制的調整によって、鉄道と自動車との競争を直接的に規制しようとする方策を採用している。(工藤和馬)

てつどうのふたいじぎょう 鉄道の付帯事業 鉄道がその本来の営業である旅客・貨物運送のほか、これに付帯して営む業務をいう。広義では鉄道事業者が経営する百貨店・遊園地・旅館・不動産売買・炭坑等のいわゆる兼営事業ないし関連事業全部を含むが、本来は直接輸送業務に関連のない事業種目は、これを除くことが適当である。つぎに、そのおもな種目を具体的に列挙して説明する。

1 鉄道広告

駅・車両その他の建造物・鉄道用地・構内営業施設ならびにその施設において販売される商品等に掲出される広告をいい、鉄道業者がその広告の引受をし、広告主から掲出料金をとる鉄道の付帯事業である。その例は、ポスター・ステッカー・立看板・広告塔等がある。

鉄道広告はつねに鉄道輸送に伴ない、それと併行してなされるものであるから、掲出場所のいかに問わず、運転保安・旅客の通行等に支障をおよぼしてはならないこと、また鉄道の業務上の掲示・標示等とまぎらわしいものであってはならないこととはいうまでもない。その他美観を損じないこと、公序良俗に反しないこと、旅客公衆に不快の念を与えないこと、危険を伴わないものであること、選挙運動のためにするものでないこと等が要求されるが、これらはすべて鉄道広告が公共的施設で