

The Interstate Commerce Commission

と運賃理論の生成

—The Mann-Elkins Act of 1910 までを中心として—

玉 村 和 彦

序 言

- I ICCと運賃理論
- II ICCの基本方針
- III 最高裁による判例と州際交通法の骨抜き
- IV 新秩序の成立 (The Hepburn Act of 1906 と The Mann-Elkins Act of 1910)
- V 若干の運賃理論の紹介

序 言

鉄道が私営企業として敷設されるとすれば、鉄道の持つ自然的性格からその地域において独占的な交通機関となることは明らかである。しかし、たとえば、AとBとの二つの都市を結ぶ鉄道が二線以上ということになると、A市とB市との間の運賃値下げの競争が生ずる。この場合、これら路線の中間に位置する都市にとっては、A市B市と比べて、相対的にも時には絶対的にも不利となることを意味する。アメリカの西部南部の農民が、不当に高い運賃を払わねば彼等の農産物、畜産物を商品化できないということに対して抗議したのはきわめて当然であつたし、またこれがアメリカ鉄道運賃の最初の大きな問題ともなったのである。また、競争はリベートを常識化するほどの激化をみたが、一方においては、1870年に結成されたアイオワ・プール (The Iowa Pool) に見られるように、カルテル、トラ

ストの方向を辿り、独占の弊害を強くあらわすに至った。そこで農業を基本とする西部南部の各州では、これら鉄道の専横を規制する意味で、たとえば最高運賃率 (Maximum Rate) に関する州法 (これらはグレンジャー法とよばれている) の制定もみられたが、これらの州法も、最高裁判所のマン・ケース (Munn vs. Illinois, 1876) において連邦政府による州間の交通の統制を要請した判決が下されて以来、グレンジャー・ムーブメント (Granger Movement) の弱体化とともに、次第に巨大な鉄道会社に屈するに至った。しかし、連邦政府による統制も、いくたびか議会での失敗を経て、1887年2月に至って『州際交通法』 (The Act to Regulate Commerce) としてようやくその結実をみたのである。この法律にしたがって州際交通委員会 (The Interstate Commerce Commission 以下 I C C と略す) が設立され、州間の鉄道運賃はこの委員会の統制の下におかれることとなった。

以上は極めて大雑把ながら I C C が設立をみるに至ったまでの過程である。ところでこの1887年までに、確固とした運賃理論があったかということは疑わしい。この後においてさえ、建設的な運賃理論は容易に生まれなかった。例のタウシグ (F. W. Taussig) のピグー (A. C. Pigou) との論争 (1913年) の発端となった結合生産費説 (Joint Cost Theory) が *Quarterly Journal of Economics* に発表されたのは、1891年のことである。したがって、当時の運賃理論の手がかりとなるものは、むしろ I C C の決定および最高裁判所の判決だけであるといつて過言ではなからう。しかし、I C C の決定が、最高裁判所の判例によって拘束を受けていた以上この論題を『I C C と運賃理論の生成』とするのにはいささか誤解を招くおそれなしとしないが、1892年のオズボーン・ケース (Chicago & Northwestern vs. J. Osborn) に至るまで、最高裁判所の判決は I C C に対して大きな影響力を持たなかったし、また、1906年のヘップバーン法 (The

Hepburn Act) の制定以降、運賃決定権が I C C に与えられたため、I C C の歩んだ道にしたがって運賃理論を辿ることは、必ずしも意義なしとしないであろう。

運賃理論は、これを大きく分ければ、運送費用 (Cost of Service) 説と運送価値 (Value of Service) 説との二つとすることができよう。相対費用 (Relative Cost) 説、商品価値 (Value of Commodity) 説、負担力 (What the traffic will bear) 説、結合生産費説、あるいは、限界費用 (Marginal Cost Pricing) 説など数々の理論が見られるが、これらのすべては、時には運送費用説と運送価値説の別名でしかなく、また時にはこれら二つの要素の混合形態にはかならない。

本稿においては、I C C が決定を下すに当たって、これら二つの運賃理論、すなわち、運送費用説と運送価値説のどちらを基準としていたかにその焦点をおいている。I C C の決定が曖昧であるから、その根拠となる理論を推察することは容易ではないが、運送費用説と運送価値説とが全く相対立するものである以上、この論文は I C C の決定にみられる理論の矛盾を明らかにしようとするものであるといってもよからう。以下、逆に先ず結論を述べ、しかる後に、I C C の事例、最高裁判所の判例を歴史的にとりあげ、結論にいたったまでの過程を明らかにするという方法をとることとする。なお終りに、当時の学界における若干の運賃理論に論及して本稿の結びとしたい。

I I C C と運賃理論

I C C の第 1 回年次報告書に見られるように、I C C の運賃理論は極めて明らかであった。そこでは、運賃決定要素として、運送費用だけではなく商品の相対価格 (The Relative Rates of Commodities) も含まれていた。だから材木や石炭等の原材料が、もし単純に運送費用を基準として

運賃が算定されるとすれば、これらの商品を販売することはほとんど不可能であり、また、産業立地の観点からしても国家にとってマイナスであるとの意味から、消費地における商品の相対価格が特に重要視されたのである。したがって、運送価値説を主体としながら、運送費用説をも取り入れた I C C の当初の運賃理論は、同一商品の場合と同一商品以外の場合とにこれらの理論を使いわけることによって、一見矛盾していないかのものであった。ここでまず州際交通法の第 4 条を述べておく必要がある。同法の第 4 条は、一般に長距離短距離輸送条項 (The Long and Short Haul Clause) と呼ばれ、ここでは差別運賃が禁止されている。この場合の差別運賃とは、同一商品に対して短距離輸送の運賃がその同一路線同一方向の長距離輸送のそれよりも高いことを意味する。ここで明らかなことは、この条項が運送費用にもとづいて運賃が決定される場合にのみ意義があるということである。すなわち、同一商品に対しては運送費用説が適用せられ、同一商品以外のものに対しては、換言すれば、商品別の運送費用表 (Tariff) を作成する際には運送価値説が適用せられた。周知のように、運送価値説と運送費用説とは相対立する理論である。しかし問題は、I C C 自体これら二つの理論を同一商品の場合とそれ以外の商品の場合とに区別して行使することによって、矛盾がおこらないと考えていたことである。したがって、1892年のオズボーン・ケース以来の最高裁による判決については、最高裁が州際交通法の第 4 条を完全に無視したものであると I C C はこれらを非難しているけれども、問題の本質は I C C 内の運賃理論の適用の方法の混乱にあり、そこに最高裁によって歪曲化され得た判決の根源があったといってもよからう。

I C C の運賃理論の混乱は、すくなくとも初めの数年間は表面化しなかった。だがこの期間においても、I C C の決定は矛盾に満ちたものであった。特に競争的な商品の運賃を決定する場合には、I C C に確固たる方針

がみられなかった。生きた豚と豚製品の運賃に対して、ほとんど同じ時に同じような訴えがシカゴとボストンでなされたが、この場合、一方は運送価値説により、他方は運送費用説によって運賃が決定された。運送価値説にもとづく決定においても、『競争』要因をどのようにとり入れるかについては、一致した見解はなかったようである。

このように矛盾に満ちた I C C の運賃決定の理論は、徐々にその矛盾を露呈していった。オズボーン・ケースでは、最高裁は路線の解釈を物理的な路線 (physical line) から営業的な路線 (business line) へと拡大解釈した。更にソシアル・サークル・ケース (Social Circle Case) では、I C C の運賃決定の権限に疑問が持たれた判決を下したため、その後 I C C は単なる統計集積のための委員会であるとさえいわれたほどである。運賃理論に関していうならば、1896年のイムポート・ケース (Import Case)、1897年のアラバマ・ミッドランド・ケース (The Alabama Midland Case、俗に Troy Case ともよばれる) の方がより重要であろう。これらのケースでは、競争によって作り出される条件も、差別運賃のための理由になりうるものとして、第4条は完全に無機能化せられ、同一商品に対しても運送価値説が採用された。ここにいたって I C C が今まで第4条の拠り所としてきた運送費用説は蔭をひそめた。1906年のヘップバーン法 (The Hepburn Act of 1906) によって、I C C に運賃決定権が与えられたものの、第4条の無視は、1910年のマン・エルキンズ法 (The Mann-Elkins Act of 1910) に至るまでつづいた。この法律によって、再び運送価値説と運送費用説とが併用されたともいえるが、第4条の適用については、より具体的な定義が下されたことによって、初めて新秩序が生まれたといえよう。

II I C C の基本方針

州際交通法 (The Act to Regulate Commerce、一般にはむしろ Inter-

state Commerce Act と呼ばれている) が実施をみたのは、1887年4月5日のことである。この法律は第1条において明示されているように、州間の鉄道(水運との併用の場合も含めて)による運送を規制したものである。運賃に関しては、まず一般論が述べられている。ここではすべての運賃は適当(reasonable)かつ正当(just)なものでなければならないとされ、これにしたがって、最上の効果をあげたりベート等を禁止している第2条、特定の人、会社等を優遇してはならないとしている第3条、長距離短距離輸送を規定している第4条が設けられている。本稿において、運賃理論に直接関連のある第4条を引用してみよう。(イタリックの部分：筆者)

“Sec. 4. That it shall be unlawful for any common carrier subject to the provisions of this Act to charge or receive any greater compensation in the aggregate for the transportation of passengers or of like kind of property *under substantially similar circumstances and conditions*, for a shorter than for a longer distance over *the same line*, in the same direction, the shorter being included within the longer distance; but this shall not be construed as authorizing any common carrier within the terms of this Act to charge and receive as great compensation for a shorter as for a longer distance: Provided, however, That upon application to the Commission appointed under the provisions of this Act, such common carrier may, in special cases, after investigation by the Commission, be authorized to charge less for longer than for shorter distances for the transportation of passengers or property; and the Commission may from time to time prescribe the extent to which such designated common carrier may be relieved from the operation of this section of this Act.”¹

第4条においては、特に二つの部分を指摘しておく必要がある。

第一には、‘*under substantially similar circumstances and condi-*

1 The Act to Regulate Commerce, 24 Statutes at Large, 379, 1887.

tion' ということである。このことを逆に言えば、それではどのような条件が dissimilar circumstances and conditions を作り出すかということが問題になる。1896年のイムポート・ケース、更に1897年のアラバマ・ミッドランド・ケースでは、『競争』がその条件を作り出すという最高裁の判例が下された。すなわち、第4条そのものは、同様な条件と環境の下では、短距離輸送の運賃は長距離輸送のそれよりも高くあってはならないという運送費用説が採用されていたにもかかわらず、これらの最高裁の判例では、『競争』は異なる条件を作り出すものであるから、短距離輸送に対して、その長距離輸送のそれよりも高い運賃を適用できるとして、運送費用を全く考慮することなく、消費地における商品の相対価格、すなわち、運送価値説を運賃決定の要素としたものである。現在まで、これら二つのケースが、最高裁による州際交通法無視の致命的なものと考えられてきた。しかし、ICC自体においても、『競争』を運賃決定の要素として考えた先例がないとはいえない。詳細は後に述べるとして、ここでは1889年のイムペリアル・コール・ケースおよび1890年のキング・ケースの名を挙げておくに止める。

第二には、'the same line' の解釈の仕方である。すなわち、たとえ一つの路線A B間を二つの鉄道会社が運営していても、第4条はそのA B間の通し運賃に対して適用された。しかるに、1892年のオズボーン・ケースでは、それは物理的な路線ではなくして営業的な路線であるとしたことから、第4条の効力はほとんど失われることとなった。

以上は州際交通法の註釈であるが、さらにこの法律に基づいたICCの事例を検討してみよう。

ICCが設立された当初、ICC自体は果してどのような運賃理論を持っていたのであろうか。長距離短距離輸送に対しては、第4条の規定が設けられているからそれはそれとしても、他の一般の運賃に対しては、第

1条で述べられているように適当かつ正当でなければならないとされているだけである。I C Cの考え方を知らうえでは、I C Cの第1回年次報告書がよい手がかりとなる。

“Relative rates would be involved in it, for classification is the foundation of all rate-making.”²

I C Cは運搬される商品の類別化について以上のように述べている。類別化はすべての運賃決定の基礎であり、それには商品の相対価格が考慮されねばならないとした基本方針は、運送価値説以外のなにものでもない。この考え方は、第2回年次報告においても明らかである。³

このような法律と、このような考え方にもとづいて、I C Cは数々の訴えを処理してきた。⁴ 運賃理論を知らうえで、最初の重要な決定は、ルイズビル・アンド・ナッシュビル・ケース (Louisville & Nashville Case) であろう。I C Cの設立された1887年6月におけるこの決定は、第4条が拡大解釈されないように極めて厳密に定義され、後々に大きな影響を与えた。

“(a) Nor is it sufficient justification for such greater charge that the *short haul traffic is more expensive to the carrier*, unless when the circumstances are such as to make it exceptionally expensive, or the long haul traffic exceptionally inexpensive, the difference being extraordinary and susceptible of definite proof;

(b) Nor that the lesser charge on the longer haul has for its motive the *encouragement of manufactures* or some other branch of industry;

2 The Interstate Commerce Commission, *The First Annual Report*, 1887, p. 30.

3 The Interstate Commerce Commission, *The Second Annual Report*, 1888, p. 35.

4 ICCによる全ての決定及び控訴された事件の最高裁によるほとんどの判決は、*Interstate Commerce Commission Report* と *Interstate Commerce Report* (以下 I. C. R. と略す) の二種類のレポートの中に見ることができる。この論文の引用においては後者に統一した。

- (c) Nor that it is designed to build up business or *trade centers*;
- (d) Nor that the lesser charge on the longer haul is merely a *continuation of the favorable rates* under which trade centers or industrial establishments have been built up;
- (e) The fact that long haul traffic will only bear certain rates is no reason for *carrying if for less than cost* at the expense of other traffic.⁵

この決定においては、まず(a)で例外条項を示した後、(b)より(d)までにおいては、一定の商業センターを設けることを意図した運賃を認めないものとした。また(e)では、長距離輸送においては高率の運賃に耐えられない場合があるとの訴えに対し、その場合でも他の(短距離)輸送から得られた収益でその長距離輸送の費用を補うべきではないとした。ここでは、運賃は運送費用にもとづくべきであって、その商品の相対価格にもとづくべきではないとして、運送価値説が拒否されている。

運送費用説は、同一商品の長距離短距離輸送に対して圧倒的に支持された。それは短距離輸送の費用が、長距離輸送のそれよりも高くあってはならないとする第4条によってである。しかし、第4条は同一路線上の問題である。シカゴからボストンへの運賃は、ニューヨークへの運賃よりも高すぎると抗議し、同じ大西洋岸にあって商業的に対抗している両都市は、運賃も同じであるべきだと主張したボストン・ケース(1888)⁶では、ニューヨークの自然的条件がよいことをあげ、ボストンの要求はしりぞけられた。

“In view of the longer haul to *Boston* than to *New York*, the greater cost of transportation to Boston, the very much greater volume of

5 The Louisville & Nashville R. R. Case, 1 I. C. R. (1887), pp. 278-279. (以降アンダーラインは原文による。)

6 ケースの呼称は従来よりの一般的な呼び方がある場合はそれに従ったが、それがない場合には筆者が適当に名付けたものである。

business to and from New York, the competition by water transportation by the Lakes, Erie Canal and Hudson River, and also by several rival railroad lines, and the geographical and commercial advantages of New York, the *differentials on Boston local rates* have not been shown to be unjust and unreasonable or to constitute *unjust discrimination against Boston.*⁷

同様の要求として、オー・クレアー (Eau Clair) 市が他の材木生産都市に比べて非常に不利であり、かつ差別されているとして抗議したオー・クレアー・ケースがあげられる。この場合も、運送費用説が決定に大きな位置を占めた。⁸

距離だけが問題である場合には、いたってかんたんであった。アボット・ケースのように運送費用説がはっきりと打ち出されている。

*“Distance is not always the controlling element in determining what is a reasonable rate, but there is ordinarily no better measure of railroad service in carrying goods than the distance they are carried.”*⁹

いわゆる競争的な商品の運賃を決定するような場合には、次のオレンジとイチゴの時のように、あらゆる条件を要素として、運送費用説とも、運送価値説とも思えない場合がまま見られた。このような説を、比較費用説 (Comparative Cost) と呼ばれているが、決定の要素の中には value も含まれているから、この呼び名が正しいかどうかには疑問が残る。ペリー・ケースの決定は次のとおりである。

“Circumstances and conditions which affect the question of reasonable

7 Boston Chamber of Commerce vs. Lake Shore & Michigan Southern R. R. *et al.*, 1 I. C. R. (1888), p. 755.

8 The Eau Clair Board of Trade vs. The Chicago, Milwaukee & St. Paul R. R. 4 I. C. R. (1890), p. 65.

9 James & Abbott vs. The East Tenn., Va. & GA. R. R. *et al.*, 2 I. C. R. (1889), p. 609.

rates on strawberries from points in Florida to New York City, including such characteristics of the traffic and its transportation as volume, weight, bulk, value, perishability, risk, expense of handling and quick carriage in perishable freight trains, and return of empty cars, stated and compared with those surrounding the transportation of oranges and other traffic carried by defendant in the same trains.”¹⁰

しかし、一般的にいて、競争的な商品の場合を含めて異なる商品の運賃問題に関しては、商品の価値が大きな役割を占めた。ここで運送価値説を辿ってみよう。

先ず価値を重要視した最初の決定は、ライス・ケースにおいて見ることが出来る。

“Some articles must bear no higher rates because the traffic will bear no higher, and therefore the low rates are all the service is worth. Other articles though it may cost no more to carry them, may justly be charged much higher rates. The effect of transportation upon market value is taken into account by carriers in making rates.”¹¹

これが1888年の決定であることは、注目に値する。I C Cのこの見解と鉄道会社のいわゆる負担力説との間に、差違を見つけることは困難である。

乾ぶどうの運賃が乾燥した果物よりも高いことに抗議したマーチン・ケースでは、この運賃は違法だと次のような理由をあげている。

“It appears from the evidence that the value of California raisins is quite uniformly less than the value of the article sold as California dried fruits.”¹²

10 C. P. Perry vs. Florida Central & Peninsular R., 3 I. C. R. (1892), p. 740.

11 Rice vs. Florida Central & Peninsular R., 3 I. C. R. (1892), p. 740.

12 J. H. Martin vs. Southern Pacific R. *et al.*, 2 I. C. R. (1888), p. 4.

価値をどの程度に評価するかは問題の多いところであるが、事故が発生した時の賠償額 (liability) の面から、運送価値説がとられている場合が多くみられた。一例としてハウエル・ケースを見てみよう。

“The *element of value* in the commodity transported forms a proper consideration to be taken into account in the establishment of a rate, since the greater the value the greater the carrier’s liability as an insurer of freight.”¹³

インペリアル・コール・ケース (1889) では、何が運賃決定の要素であるかに関して、距離は単に要素のうちその一つでしかないとして、次のようなものを列挙している。まことに総花的な観があるにしても、運送価値説に重点がおかれているように思われる。特に『競争』を要素の一つとしてあげていることは、注目に値する。それも他の路線との競争をあげている点では、キング・ケース以前の例として重要である。

“In determining the question of undue prejudice from a rate, distance is only one of the factors, and other material facts, such as character and quality of the commodity, cost of production, extent and nature of the competition in the business itself and by other transportation lines, and the interests of the public in the use of the commodity and its market cost, are to be considered.”¹⁴

I C C の運賃理論の混乱は、次の生きた豚と豚製品との運賃の決定事例に見ることができる。1890年の10月に、この問題はシカゴでおこった。この時は、運送価値説にもとづいて決定された。ところが翌年の4月には、ボストンにおけるほとんど同じ例が、運送費用説にもとづいて決定されて

13 N. W. Howell vs. N. Y., Lake Erie & Western R. *et al.*, 2 I. C. R. (1888), p. 162.

14 Imperial Coal Co. vs. Pittsburgh & Lake Erie R. *et al.*, 2 I. C. R. (1889), p. 436.

いる。

先ずはじめに、シカゴ商業会議所ケースを見てみよう。大きな屠殺場を持つシカゴが、地方から運搬されてくる生きた豚の値段が高く、他の都市で屠殺されてバックされた豚製品との競争に勝味がないとして、これに抗議した。これに対して I C C は、豚製品はより高い運賃に耐え得るものとして、シカゴの要求を容認したのである。

“As articles of commerce, the evidence shows without conflict that the live hog and its product are in direct competition with each other. This only brings out in a stronger light the discrimination that is made against the traffic in the live hog as compared with the traffic in the product. Of the two the product is very much the more valuable; it is transported at more expense to the carrier; and yet much lower rates on it are charged for shipping to Chicago than upon the live hogs. It is indeed a crushing discrimination.”¹⁵

この決定の最後には、委員長がこの決定に出席しなかったとの添書きがみられる。とりわけ有能だといわれていたクーリー (Cooley) が出席しなかったことが、どの程度この決定に影響を与えたかはわからないにしてもともかく翌年の4月には、同じようなケースに全く異なった決定が下された。ポストンに住む屠殺業者スクワ이어 (J. P. Squire) は、他の市から運搬されてくる豚製品の運賃の安いことに苦情を述べた。これに対して、I C C では、これらは競争製品であるという理由から、第4条が適用されるものとして、運送費用にもとづいて決定を下したのである。

“The proper relation of rates for transportation of strictly competitive articles over the same line should be determined by reference to respective costs of service as ascertained with reasonable accuracy. “*The*

15 The Board of Trade of the City of Chicago vs. Chicago & Alton R. *et al.*, 3 I. C. R. (1890), p. 247.

*rates involved in this case are those on live hogs, live cattle and the dressed products of each. These are found to be competitive commodities and therefore entitled to relatively reasonable rates for transportation proportioned to each other according to the respective costs of service.*¹⁶

Ⅲ 最高裁による判例と州際交通法の骨抜き

1887年に施行された州際交通法は、1892年の最高裁による判例にいたるまで、比較的スムーズに適用されてきた。オズボーン・ケースは、最高裁による第4条無視の第一歩であるとして、しばしば言及したところであるが、ここでこの最高裁の判決に先立ってによって下された決定を見てみよう。すなわち、路線 (line) の定義については、セントラル・バーモント・ケースにおいてははっきりと見られる。

“If several railroad companies join in making the joint tariff which constitutes the lesser charge on the longer haul, while one or more of their number makes the greater charge on the shorter haul, the case is within the fourth section of the Act; and those who make such greater charge are called upon to justify it.

*“By the word ‘line’ in the Act, a physical line is meant, not a business arrangement; and one piece of road may be part of several lines.”*¹⁷

この物理的路線としての line の定義は、オズボーン・ケースでは崩されている。すなわち、複数の鉄道会社が通し運賃を用いて運営している場合、その会社数だけの路線があるとしている。

16 J. P. Squire & Co. vs. Michigan Central R. et al., 3 I. C. R. (1891), p. 515.

17 Boston & Albany R. R. vs. Boston & Lowell, 7 I. C. R. (1887), p. 571.

“The use of the word ‘line’ is significant. Two carriers may use the same road, but each has its separate line. The defendant may lease trackage rights to any other railroad company, but the joint use of the same track does not create the ‘same line,’ so as to compel either company to graduate its tariff by that of the other.”¹⁸

このような判決に対して、I C Cが不満であったことはもちろんいうまでもない。そこで第6回年次報告書を見てみよう。

“The decision of the court of appeals holds that there are as many ‘lines’ as there are carriers, and that each is wholly independent of any other as regards the legality of rates under the fourth section. It declares in effect that one railroad is a line, that this same railroad and a connecting railroad is another and entirely separate line, and that three railroads form still another independent line, and so on, the number of lines depending solely upon the number of carriers to engage in transportation.”¹⁹

次は『競争』に対しての見解である。『基本的に同じような環境と条件の下で』は、第4条が適用されるべきだとしたが、徐々に『競争』が異なった環境と条件を作り出すと解釈されるようになり、この解釈は、イムペリアル・コール・ケースにおいても窺われるが、それがきわめてはっきりした形で表現されるに至ったのは、キング・ケースにおいてであろう。ボストンに比べてリードビル (Readville) は、水運との競争がないから異なった条件を作り出すものとされた。

“Held, upon the facts, that this is a case in which the circumstances and conditions in the carriage of this commodity are substantially dis-

18 Chicago & Northwestern vs. John Osborn, 4 I. C. R. (1892), p. 257, (Supreme Court, 52 Federal Report 912).

19 The Interstate Commerce Commission, *The Seventh Annual Report* (1893), p. 34.

*similar at Boston to what they are at Readville, an interior town about eight miles from Boston, on the line of the all-rail carriers, where no competition exists between the all-rail carriers and the water lines.*²⁰

これは最高裁の見解ではなく I C C による決定であることは、特に注目してよい。最高裁による『競争』に対する決定は、いわゆるイムポート・ケースに見られるが、この判決と同じ日に出たソシアル・サークル・ケースを先ずあげてみよう。

“The Commission is an administrative board, and the courts are only to be resorted to when the Commission prefers to enforce the provisions of the statute by a direct proceeding in the court, or when the orders of the Commission have been disregarded....”

“The Commission is not authorized to itself fix rates. The power vested in the Commission to pass upon the reasonableness of existing rates does not imply authority to prescribe or prejudge reasonable rates in advance of an issue being made and its findings and consideration of facts in the particular case.”²¹

この判決は、最高裁が I C C から運賃決定権を奪いとり、I C C をして単なる統計機関化したといわれたほど重要な判決であったが、ここで再び論題を運賃理論に戻すこととする。イムポート・ケースでは、水運との競争は異なった環境と条件とを作り出すものとして次のように述べている。

“Ocean competition may constitute a dissimilar condition, and circumstances and conditions which exist beyond the seaboard of the United States can be legitimately regarded for the purpose of justify-

20 W. S. King & Co. vs. N. Y. N.H. & Hartford R. *et al.*, 3 I. C. R. (1890), p. 272.

21 Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific R. *et al.*, vs. ICC, 5 I. C. R. (1896), p. 392.

ing a difference in rates charged by railroads between import and domestic traffic.”²²

アラバマ・ミッドランド・ケース（トロイ・ケースともいわれる）では第4条は完全に無視されている。

“Competition is one of the most obvious and effective circumstances that make the conditions, under which a long and short haul is performed, substantially dissimilar, and as such must have been in the contemplation of Congress in the passage of the act to regulate commerce. This is no longer an open question in this court.”

“The mere fact of competition, no matter what its character or extent, does not necessarily relieve the carrier from the restraints of the third and fourth sections; but these sections are not so stringent and imperative as to exclude in all cases the matter of competition from consideration in determining the questions of ‘undue or unreasonable preference or advantage’ or what are ‘substantially similar circumstances’. The competition may in some cases be such, as, having due regard to the interests of the public and of the carrier, ought justly to have effect upon the rates, and in such cases there is no absolute rule which prevents the Commission or the courts from taking that matter into consideration.”²³

最高裁のこの判決によって、ICCの敗訴が決まり、ICCの決定が根本からくつがえされた。以来、ICCは第4条の支えとなる理論的な砦、すなわち、運賃費用説を完全に失い、第11回年次報告書で次のように嘆いている。

“it is stated in the foregoing pages that there was pending before

²² Texas & Pacific R. vs. ICC, 5 I. C. R. (1896), p. 405.

²³ ICC vs. Alabama Midland R., 168 U. S. Reports 144, (1897). pp. 144-145.

the Supreme Court of the United States a case arising under the fourth section, the decision of which would determine the future usefulness of that section. Since the above was written that case has been decided adversely to the contention of the Commission.²⁴

しかし、運賃価値説の観点からは、需要によって運賃が決まる以上、競争がその運賃の大きな成立要素となることはたしかである。現に I C C 自体、時にはキング・ケースで見られるように、それを認めてきた。問題は運送価値説と運送費用説との相対立する理論が整理されずに導入されていたこと自体に大きな矛盾があった。

IV 新秩序の成立 (The Hepburn Act of 1906 と The Mann-Elkins Act of 1910)

1897年のアラバマ・ミッドランド・ケースは、第4条を完全に無視し、I C C の権力を奪う最後の一撃となったが、それ以来、良心的な議員の間で、再び I C C に権力を与えようとする試みが何回かなされた。しかしそれには約10年の歳月を要したのである。1906年6月29日の州際交通法の修正条項（一般にいうヘップバーン法）では、その第15条において I C C に運賃決定の権限が与えられ、また、第16条においては、違反者に対して罰金を課する権限が与えられた。²⁵

運賃理論に関する限り、ヘップバーン法はそれほど効果的ではなかった。というのは、第4条は依然としてそのままであったから、オズボーン・ケースやアラバマ・ミッドランド・ケースは、長距離短距離輸送に関して侵すことのできない先例であった。その第4条は、1910年の修正条項（一般

24 The Interstate Commerce Commission, *The Eleventh Annual Report* (1898), p. 37.

25 34 Statutes at Large, 584, (The Hepburn Act), (1906).

にいうマン・エルキンズ法²⁶)によって厳密に定義され、ICC創設当初の精神に立ち戻ったものといえよう。

このマン・エルキンズ法の第4条を、1887年のオリジナル・アクトの同条と比較してみよう。

先ず第一には、‘under substantially similar circumstances and conditions’の文句が削除されている。すなわち、ICCが許可した以外のいかなる条件の下でも、短距離輸送は長距離輸送よりも安くなければならないとしていることである。

第二には、路線 (line) は ‘over the same line or rout’ とされたためここに路線は物理的であるべきことがはっきりとされたことである。

第三には、一定区間の運賃が、その区間を構成する中間地点の運賃の総計よりも高くあってはならないとされたことである。

第四には、さきの法律の下では、水運との競争²⁷を口実として鉄道が運賃の値下げを行ない、その競争に打ち勝った後運賃を元に戻すことができたが、マン・エルキンズ法ではそれが禁止されたことである。

ここに新しい統制が成立したものといえよう。

V 若干の運賃理論の紹介

当時、どれほど具体的な運賃理論が存在していたかは明らかではない。しかし、州際交通法を押し進めたのは、農民、製造業者、そして南部西部の州政府が主体となったところをみると、鉄道会社の運賃理論に対するアンチテーゼがなければならなかった。これは費用を基準とする運送費用説にはかならなかったが、この理論がグレンジャー・ムーブメントのなかで漠然と支持されていたことは当然としても、一般の経済学者はむしろ運送

26 41 Statutes at Large, 480, (The Mann-Elkins Act), (1910).

27 水運は州際交通法によって規制されていない。

価値説を支持していたようである。鉄道会社の運賃理論は、負担力説であり、それは運送価値説の別名にすぎなかった。この理論から、鉄道会社としては、いかに運賃が高くてもそれに対する需要があるとすれば、この種の運賃は正当化され得るものとして、独占的利潤を得ていた。

運賃理論に対する最初の貢献者としての名声は、ラードナー (D. Lardner) に与えられるべきであろう。彼はイギリス人であるが、その著 *Railway Economy* を1855年アメリカで発行した。彼は全体の支出の中で、オーバーヘッド・コストが占める大きな割合を、鉄道会社の特徴としてあげた後、「表定運賃表は、総収入が総支出を越え、企業にとって年間の利潤をもたらすように定められる。この表定運賃表は、全体として鉄道会社にとって有利となる年間の差額 (利潤) を作り出すだけでは十分ではない。その差額は、運搬される商品のそれぞれのクラスにも個別的に生じなければならないことは当然である。」²⁸ ラードナーの理論は、運賃価値説を基準としているように考えられるが、このことは特に彼が商品や旅客の類別を所与のものとしているところからみても明白である。

ラードナー以降1880年代にいたるまで、数多くの鉄道に関する著述が見られるにしても、運賃理論の面からどれほどの功績があったかは疑わしい。ハドリーの *Railroad Transportation; its history and its laws* は、彼がたまたまエール大学の学長であったためか、当時の鉄道に関する典型的な教科書であったようである。特に彼の差別運賃に対する定義は、現在でもしばしば引用されている。「費用の差違にもとづかない運賃のちがいは、差別運賃を形成する。」²⁹ しかし、この定義にもかかわらず、彼の理論の骨子には、運送費用説は用いられないで、運送価値説が導入されており、いかにして鉄道業を発展させるかに彼の最大の興味が集中されていた。彼は

28 D. Lardner, *Railway Economy*, New York, 1855, p. 195.

29 Arthur T. Hadley, *Railroad Transportation; its history and its laws*, New York, 1886, p. 108.

「鉄道業はその類別化の基礎を運送費用ではなく、負担力におくべきである³⁰」として、この原則をすべての運賃問題に適用しようとしている。ハドリーが州際交通法に反対したのも理由なしとはしない。特に第4条は、彼の原則に抵触していたからである。第4条を文字どおり厳密に解釈したケースに³¹反論した後、彼は次のように述べている。「過去数ヶ月における委員会（ICC）の成功は、近い将来、彼等の手腕が最高度に試される一連の困難な出来事に遭遇するであろうという事実は、おおい隠せない。人間にとって、しっかりした原則を述べるために問題を理解することは、やさしいことである。しかし、正しい理解としっかりとした原則を、合衆国の鉄道業のような複雑なものに対して応用することは、むづかしいことである。」³² さきに述べた1892年以来の一連の最高裁の判決を想起するならば、彼の予言は正しかったといえよう。しかし、それはアメリカの鉄道業が複雑であったからではない。当時のICCの立場はさきに述べたが、同一商品の運賃問題——これはすなわち、第4条に関連した長距離短距離運賃に対しての問題であるが——に対しては、運送コストに基づく運送費用説を適用し、その他の場合には運送価値説を基準とする相反した二つの理論を混乱して採用したことによって、大きな問題を内包していた。セリグマン（Edwin R. A. Seligman）はこの矛盾に気がついていたようである。

セリグマンは、「私有鉄道における自由競争制度の下では、運送価値説……は、最も効果的なサービスと最も大きな利潤を与えることを約束する唯一の合理的な方途である³³」と述べている。更に彼は、この原則は公平に

30 *Ibid.*, p. 112.

31 Vermont State Grange vs. Boston & Lowell R. 1 I. C. R., (1887), p. 158.

32 Arthur T. Hadley, *The Working of the Interstate Commerce Law*, *The Quarterly Journal of Economics*, 1887, Vol. 2, p. 182.

33 Edwin R. A. Seligman, *Railway Tariffs and the Interstate Commerce Law*, *Political Science Quarterly*, 1887, Vols 2 & 3. ここでは Ginn & Co. の reprint から引用した (p. 41).

取り扱われるべきだとし、その公平の原則として第4条をとらえている。ともかく彼の結論までの過程を見るならば、彼は先ず固定資本の特徴について述べた後、「これは運送費用が運賃にもとづいているのであって、逆に運賃が運送費用にもとづいているのではないという全く逆説的な結論に導くこととなる。……二つの原則はお互いに矛盾している。われわれはこのようにして鉄道の運賃は運送費用だけに基づくものではないし、また基づいてはならないという結論に達せざるを得ない。」³⁴ 更に「運送が価値あるところのものに従って（運賃を）課することは、類別化と差別運賃との二つの根本的な原則に帰因する。類別化は、同じ運送が異なった商品に行なわれる場合、異なった価値を持つという事実にもとづいている。差別運賃（即ち地域差別）は、同じ運送が異なった場所に行なわれる時、異なった価値を持つという事実にもとづく。」³⁵ かくてセリグマンは運送価値説を擁護するものといえよう。「差別運賃は競争の結果である。差別運賃を避けようと思えば、鉄道によろうと、水運によろうと競争を避けねばならない。」³⁶ したがって、第4条に対しては、「法律でそのようにしようとする試みは、一般国民の条件を改善することなくして、鉄道の利潤を単に減少させることを意味するであろう。」³⁷ とはっきり理論的な矛盾を指摘しながらも、結局公平の原則で州際交通法を支持しているのは、当時の鉄道会社がそれほどまでに専横でありかつ腐敗していたためであろうか。

セリグマンは、タウンシッポの結合生産費説に対して、アメリカ経済学会（The American Economic Association）で発表されるやいなや意見を述べている。「運送価値説は、実際は独占価値を包容するところの法則の理論以外のなにものでもない。鉄道は実際は独占企業である。だからタウン

34 *Ibid.*, p. 6.

25 *Ibid.*, p. 9.

36 *Ibid.*, p. 9.

37 *Ibid.*, p. 37.

ッグ教授の試論は、この主要な部分を取り除いている。鉄道運賃が競争価格である限りにおいて、彼の原則は成り立つであろう。³⁸」

羊毛と羊肉の価格のように、これらを形成しているのは結合生産費であり、この結合生産費説を運賃にもあてはめようとしたタウシッグの理論³⁹に対して、ロックリン (Philip D. Locklin) もまた次のように述べていることは興味深い。「……タウシッグは、いかなる意味においても、古い理論に対立して彼の説明を提供したのではないということを知らねばならない。彼は技師や、会計士や、鉄道の経営者によって発展させられてきた理論を、経済理論に関連した適当な場所に入れようとつとめただけであった。ある意味では、タウシッグは異なった用語で古い理論を述べようとしたものであった。⁴⁰」 タウシッグの理論、すなわち、ロックリンの言う古い理論とは、とりも直さず運送価値説のことであった。

(この論文を書くにあたって、Northwestern University の The Transportation Center よりフェローシップが与えられた。)

38 F. W. Taussig, *Railroad Rates*, *Publications of the American Economic Associations*, 1891, Vol. 6, p. 58. なお引用の部分は Taussig の理論をめぐる討論からである。

29 F. W. Taussig, *A Contribution to the Theory of Railway Rates*, *The Quarterly Journal of Economics*, July, 1861, p. 453.

40 Philip D. Locklin, *The Literature on Railway Rates Theory*, *The Quarterly Journal of Economics*, Feb., 1933, p. 183.