

CSEG
DISCUSSION PAPER SERIES

No. 2010-CSEG-03

近代における独占規制の歴史的起源とアメリカ

水野 里香

横浜国立大学 企業成長戦略研究センター 非常勤教員

2010年8月



横浜国立大学 企業成長戦略研究センター

Center for Corporate Strategy and Economic Growth (CSEG)

Yokohama National University

79-4 Tokiwadai Hodogaya-ku

Yokohama 240-8501 JAPAN

近代における独占規制の歴史的起源とアメリカ

目次

はじめに	2
第1章 独占の生成と展開—ヨーロッパにおける独占	5
第2章 株式会社の発展と独占	11
第3章 アメリカにおける巨大企業の発展と独占	15
おわりに	31

はじめに

現代における経済規制法のなかでも、アメリカの反トラスト法は、日本の独占禁止法、EUの競争法と比較してその歴史は古い¹。また、アメリカの反トラスト法が及ぼす影響もアメリカ一国のみにとどまっていない²。つまり、現在主流となっているタイプの経済規制法はアメリカでは世界に先駆けて制定されており、アメリカの経済規制法が各国経済に与える影響は大きいのである。

しかし、市場経済の歴史は、いうまでもなくアメリカよりもヨーロッパのほうが古い。また、経済規制法が主たる規制対象とするのは「独占」であり、独占はヨーロッパにおいて古くから見られた。それにもかかわらず、後発のアメリカの反トラスト法が世界に先駆けて制定され、その影響が大きいのはなぜか。こうした間について検討するのが本稿の課題である。

¹ 日本の独占禁止法は通称であり、その正式名称は「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」である。また、正式名称の英訳は法務省の日本法令外国語訳データベース (<http://www.japaneselawtranslation.go.jp/>) では、Act on Prohibition of Private Monopolization and Maintenance of Fair Trade となっている。EUでは競争法 (competition law) と一般に呼ばれている。アメリカについては、反トラスト法 (anti-trust law) と呼ばれているが、独占規制法という呼び名が実態に近いように見える。このように名称が異なるのは、それぞれの法律の歴史的起源が異なるからである。

² アメリカ市場で事業展開する企業にとっては、アメリカの独占禁止法は事業計画に重大な影響を及ぼす。たとえば、これに関係する新聞記事として、「独禁法違反疑い、米司法省が調査 ソニー・東芝・日立の光ディスクドライブ事業」(2009年10月28日朝日新聞朝刊)、「独禁法適用除外、米当局に申請へ 日航」(2010年02月13日朝日新聞朝刊) などがある。

「独占」は、“monopoly”の訳語であり、この語はギリシア語の“monos”（一つ、一人で）と“polein”（売る）の2つの述語を語源としている³。このように独占は西ヨーロッパにおいて古くからみられた。現在に比べて経済活動が狭い地理的範囲で行われていた時代にあっても、取引を制限することで利潤や所得の確保を図ろうとする行為がなされていたのである。

やがて、絶対王政のような強力な中央集権国家が登場すると、公権力は有力な商人に対して、植民地取引や国内の商業活動に関する独占権を与えた。こうして、いわば自然発生的に誕生していた独占に加えて、公権力の保護を受けた独占が新たに加わった。

アダム・スミス（Adam Smith : 1723-1791）が『国富論』（1776年）のなかで、独占、なかでも国家権力によって保護されたた製造業者や商人を批判していることはあまりに有名である。アダム・スミスや彼と同時代の人々の様子からも、独占への厳しい批判の意識を読み取ることができるが、そうした意識は18世紀後半のイギリスにはかなり広範囲に広がっていたようである。

では、こうした独占に対抗する手段はなかったのであろうか。イギリスのコモン・ロー⁴は一般に、独占の乱用を違法と見なしているが、訴訟のための費用は被害者個人が負担するものとされていた。つまり、この時点では、現代のように公権力による独占規制は行われていなかったのである。

1830年代になると、フランスの経済学者クールノー（Augustin Cournot : 1801-1877）⁵が独占と複占について初めて理論的な経済分析を行っている。彼はこの分析によって独占による利潤の最大化を明らかにした。つまり、競争があるときに2社の産業構造が同じ費用要件であると想定した場合、競争が無いときには、独占企業は生産を縮小させ、競争時より価格を高く設定する、ということを示すことによって利潤最大化を明らかにしたしたのである。

³ なお、monopolyの語源に関連するラテン語は、monopōliumである。monopolyの語源については、次の辞典類を参照。ジョーゼフ・T. シップリー著、梅田修・眞方忠道・穴吹章子訳『シップリー英語語源辞典』大修館書店、2009年。山中元編著『英語-日本語-ラテン語語源辞典』国際語学社、2009年。寺澤芳雄編『英語語源辞典』研究社、1997年。

⁴ 普通法と訳されることがある。広義にはローマ法、大陸法などに対して、英米法一般を意味するが、もともとはイギリスにおいて一般的慣習法という意味で、国王裁判所が運用した法をさした。ついでコモン・ロー裁判所が運用した判例法の意味に用いられ、さらに、この意味のコモン・ローとエクイティをあわせて、制定法に対して、判例法あるいは非制定法をさす場合にも用いられる（日本大百科全書）。

⁵ 数理経済学を最初に確立した。数学者でもある。代表的な著作は1838年に公刊された“Recherches sur les principes mathématiques de la théorie des richesses”（中山伊知郎訳『富の理論の数学的原理に関する研究』岩波文庫；日本経済評論社、1982年）である。

である。競争があるときには価格差別は難しく、競争は、生産性と効率性の一致する価格水準へと落ち着くまで続く⁶。

アメリカはヨーロッパとは異なり封建制度を有していなかったこともあり、自由主義にもとづいて⁷、独自の経済発展を遂げた。アメリカにおいても19世紀後半までは、独占による被害はイギリスのコモン・ローに倣って各州の裁判所で裁かれるのみであった。しかしやがて、経済活動は各州の範囲を超えて、複数の州にまたがって行われるようになり、一つの州の裁判所だけで独占を裁くことは難しくなった。こうした事情を反映して、1890年に連邦レベルでは最初の反トラスト法が成立するに至るのである。これが、法案を提出した議員の名にちなんでシャーマン法と通称される有名な反トラスト法である。その後、シャーマン法の不備を補うために1914年に連邦取引委員会法およびクレイトン法が制定される。なお、現在に至るまで、これら3法を基本法として、アメリカの独占規制政策は遂行されている。

以上より、様々な背景をもった「独占」が存在したこと、あるいは存在していることが分かる。したがってまた、独占を規制する際にもその方法に違いが生じたことも理解できる。

本稿では、ヨーロッパとアメリカにおける独占について、それぞれの起源をたどり、独占の実態が時代と場所により変容していく様子を明らかにし、独占の拡大が許容された背景を探る。具体的には、第1章においてヨーロッパでみられた独占の概略を把握し、第2章において現代型の独占の発展を可能にした株式会社制度の歴史をたどり、第3章において独自の発展をとげたアメリカの独占、すなわち「トラスト」について検討する。言い換えれば、過去の歴史における「独占」の多様性と、独占と公権力との関係について検討を加えることになる。これにより、アメリカの独占規制法の先駆性について考え、現代の規制政策との関連についても考える。

⁶ Ann Harper Fender, "Monopoly", *Dictionary of American History*, Ed. Stanley I. Kutler, Vol. 5, 3rd ed. New York: Charles Scribner's Sons, 2003. pp.444-445. 大阪市立大学経済研究所編『経済学辞典（第3版）』岩波書店、2000年、284頁。

⁷ Louis Hartz, *The liberal tradition in America: an interpretation of American political thought since the Revolution*, New York: Harcourt, Brace & World, 1955.

第1章 独占の生成と展開—ヨーロッパにおける独占

ヨーロッパにおいては、アメリカより早くから独占が存在していた。本章では、ヨーロッパにおける独占について、どのような行為が独占とみなされたのかを明らかにし、独占によって生ずる諸問題とそれへの対応がいかになされたかを検討する⁸。

1. ヨーロッパにおける独占

市場における独占

紀元前の哲学者アリストテレスはその著書『政治学』⁹において、財獲得の方法について触れるなかで、次のような事例をあげている。

「ミレトスのタレスの場合はこうである。・・・まだ冬だというのに、彼はわずかな金を工面してミレトスとキオスにあるすべてのオリーブ搾油機を使う手付金を業者に支払った。高い値をつける者はだれもいなかったから、彼は格安の賃借料ですんだわけである。そしてシーズンがくると、搾油機の需要が一举にあつという間に増えたので、彼は自分ののぞむ条件で搾油機を又貸した。」¹⁰

こうして多くの財貨をかき集めたのである。この方法についてアリストテレスは、国レベルでも同様のことが行われている、つまり商品を国の専売にする実態があることを加えている。また、別の事例として次のように説明している。

「シケリアで、さる者が資金を託されて、鑄鉄場から生産されるすべての鉄を買い上げた。つぎに、商人が交易場から買付にやってきたとき、彼ひとりが売り手になった。彼は価格をひどくつりあげることはしなかったが、それでも50タラントの元手で100タラント儲けた。」¹¹

アリストテレスは独占という用語は用いていないが、ここに記述されている現実はまさに独占そのものである。紀元前の頃から、こうした独占的な手法が見られたことが分かる。アリストテレスの時代から下ること数十世紀、独占は次第に回避すべきものとみなさ

⁸ この章の全体について、一般的な事実については、主として次にあげる文献を参照した。大塚久雄『近代欧州経済史序説』時潮社、1944年（改訂版『近代欧州経済史入門』講談社学術文庫、1996年）。同『欧州経済史』弘文堂、1956年（岩波現代文庫、2001年）。Thomas M. Safley, “Monopoly”, *Europe, 1450 to 1789: Encyclopedia of the Early Modern World*, Ed. Jonathan Dewald. Vol. 4. New York: Charles Scribner's Sons, 2004. pp184-186.

⁹ アリストテレス著、牛田徳子訳『政治学』京都大学学術出版会、2001年。第1巻第11章「財獲得術の実用面」より。

¹⁰ 同上、38-39頁。

¹¹ 同上、39頁。

れるようになる。

独占は、ひとつの産業における生産者もしくは売り手の数が多すぎて、利益や収入を得られるだけの市場を共有することが難しい場合に現れる。このような場合、各売り手は、生産量や価格を市場に合わせて調整しなくてはならなかった。すると今度は、その産業への参入が容易になったり、売り手はその産業に集中したり、その産業における製品の差異などに影響が出るなどした。資源や成長が限られていた中世の経済社会では、純粋な競争は生活上の困苦を招くものであり、こうした状況は避けるべき対象となった。したがって、中世の経済は独占的な構造をもつこととなった。

たとえば、大市の中でも有名な、シャンパーニュ大市のうち2つが開催された都市トロワ¹²における、1250年頃のギルド¹³について見よう¹⁴。一般に、ギルドには2種類の規制があった。ひとつは対外的なもの、つまり取引関係の取り決めに関する規制であり、いま一つはギルド内部に関するもの、つまり賃金、徒弟の雇用期間や雇用条件、福利厚生、ギルドへの義務などについての取り決めに関する規制だった¹⁵。このうち前者の規制は、具体的には次のようなものであった。同業者による価格調整や、商品の独占販売の禁止、同業者を出し抜くような先物買い、などが規制の対象となる行為であった¹⁶。ギルドはこのように、同じ職業にあるメンバー同士が共倒れになるのを防ぐために、対外的には独占的な態度をとり、体内的には平等という姿勢を貫いたのである。

また、ギルドが活動の拠点とする中世の都市は、領主や国王から付与された特許状によって、その地域での独占的な商業活動を許されていた。こうしたギルドは職業ごとに組織され、そこでの製造や販売を独占していた。そして、独占の許可と引き換えに、権力者に租税の義務を負うのであった。つまり、ギルドという組織にとって最も重要なのは、手工業者や商人が経済活動を独占することにあった。

¹² フランス北東部、シャンパーニュ地方、オーブ県の都市。同県の県都。百年戦争におけるトロア条約の締結地。

¹³ 中世ヨーロッパの都市で発達した商工業者らによって組織される独占的で排他的な同業者組合。もともとは、商人や手工業者などの自営業者らが、生活のさまざまな面における相互扶助を目的に結成した身分的な職業団体である。そのギルドが発展し、13～14世紀になると各都市における政治・経済を支配したが、16世紀以降衰退の道をとる。

¹⁴ トロワに関する記述については、次の文献を参照。J. ギース、F. ギース著、青島淑子訳『中世ヨーロッパの都市の生活』講談社学術文庫、2006年。

¹⁵ 同上、130頁。

¹⁶ 同上、131-132頁。

独占の拡大

中世より後、絶対王政が成立するまでの間、とくに 15 世紀前後における独占はどのような存在であったか。神聖ローマ帝国の時代における状況についてみてみよう。

独占に対する批判の声は、神聖ローマ帝国と関係の深い大商人たちが活動を広げることで頂点に達した。フッガー家 (Fugger) などの大商人たちは、価格操作のための独占や利益増大のためのカルテルを組織するだけでなく、有利子取引や投資業務などに携わっていた。大商人たちのこのような活動に、職人や小作農だけでなく商人や貴族など、社会のあらゆる階層から反発がおこった。彼らは 16 世紀の「価格革命」¹⁷ の渦中にあり、生活費の上昇と相対的な所得の減少を目の当たりにしていたのである。そうした彼らはマルティン・ルター (Martin Luther : 1483–1546) という人物に出会う。ルターは、営利目的の事業を不信の目で見えていた。彼は利子と高利貸しについて繰り返し述べた。「購買と高利貸し (Von Kaufshandlung und Wucher)」と題する小冊子の中で、公正な価格を上回る価格はすべて暴利であり、神の法に背くものであるとする理論的解釈に従い、あらゆる悪弊のなかでも独占を一括りに扱っている¹⁸。

はじめて帝国議会で大商人の商業活動の制限が議論されたのは、1512 年のことであった。1523 年には、独占的慣行に反対する中心であったハンザ同盟とフランコーニア領内における反感が高まったため、帝国国庫官 (Reichsfiskal¹⁹) が、租税収入と支出の監督を義務付けた議会の法令にもとづき、フッガー家のアウグスブルクにある 6 つの商会による独占的慣行への告訴を申し立てようとした。唯一の抵抗は、カール 5 世 (在位 1519–1558 年) が、お抱え銀行家であったヤコブ・フッガー (Jacob Fugger : 1459–1525) に影響されて、これを阻止しようとしたことであった。しかし、反独占の勢力は、負けを認めるわけにはいかなかった。帝国国庫官は新たに申し立てを行い、1530 年の帝国議会でアウグスブルクの問題を提起した。委員会が組織され、「公共の利益 (common good)」と題する報告書を用意し、これら巨大商会による独占権の濫用についてまとめた。とくに、東洋の香辛料と金属鉱石について、利子をつける手段や売買、投機や買い占めを通じた価格の市場操作が行われていることについて言及した。こうした手法は、独占者たちの事業収益を不公正な方

¹⁷ 16 世紀半ば以降のヨーロッパでみられた、物価の著しい騰貴現象。この騰貴の原因は、アメリカ大陸のスペイン領から大量の銀がヨーロッパに持ち込まれ、それにより銀の貨幣価値が下落したことにある。

¹⁸ Thomas M. Safley, “Monopoly”, p.185.

¹⁹ fiskal とは、訴訟において (領邦) 君主の利益を代表する役職者を言う。ドイツでは 15 世紀以後発展し、学識法律家がこの職についた。

法で膨らますことを可能にし、控え目な競争相手を事業から追い出し、「一般市民」をデモへと駆り立てるのである、と。そして、報告書は次のように提案した。法によって独占的な慣行を禁止し、営利企業の事業規模を制限し、輸入品は価格規制の対象とし、帝国の国民は海外事業に従事することを禁止し、また、帝国内の外国人商人についても同様に規制するべきであるとした²⁰。

独占と公権力

絶対王政が成立し、各国との競争から国内産業を守るための保護主義的態度をとる重商主義的な考え方が中心となると、ドイツの君主らは、ドイツの製造業者らに生産上の独占特権を与えた。実際、王の特権の一覧をみると、独占権の付与が含まれている。ウェストファリア条約（1648年）によって神聖ローマ帝国皇帝の地位が否定されても、自身の権力の拡大と歳入の増大を切望する君主たちの間で、これらの特権はますます頻繁に用いられるようになった²¹。

ドイツだけではなかった。国家が独占の後盾となる行為は、ブルボン朝のフランスやチューダー朝のイギリスにおいてもごく一般的に見られた経済上の仕組みであった。至る所で、貿易にかかわる独占は、通商における植民地の発展に関して非常に重要な役割を演じていた。彼らは、国王が独占権を与える貿易特許会社の創設に関与した。冒険商人会社（The Company of Merchant Adventurers）やレバント会社（the Levant Company）、東インド会社（the East India Company）は、外国の競争相手を市場から締め出すために政治的影響力を行使したり、市場シェアの維持や利益確保の安定を目的として輸出货量に制限をかける際に政治的影響力を行使するなどした。構成員らは、先の会社の保護管理のもとで貿易を行うための手数料を支払ったが、このことは彼らの間に不満を蓄積させた。1604年の英国議会において貿易会社への攻撃が始まったが、通商の安全がもはや必要ないと考えられるようになる1600年代末まで貿易独占が緩まることはなかった。エリザベス女王（在位1558–1603年）の時代は、イギリス製造業における特許体系の拡大期であった。特許により、一定の方法で一定の製品を製造する独占権が付与されるということは、製造業に対する規制が一定程度なされたものと考えることが出来る²²。規制が介在することで独占が生じている点に関連して、アダムスミスの次のような言葉が想起される。

²⁰ Thomas M. Safley, “Monopoly”, p.185.

²¹ Thomas M. Safley, “Monopoly”, p.186.

²² Thomas M. Safley, “Monopoly”, p.186.

「同業組合の排他的特権と、徒弟条例と、特定の職業での競争を、さもなければ参入するかもしれないよりも少数の者に限定するすべての法律は、程度は劣るにしてもこれと同じ傾向をもっている。それらは一種の拡大された独占であり、しばしば何代にもわたって、またすべての種類の職業で特定諸商品の市場価格を自然価格以上に保ち、そこで用いられる労働の賃金と資本の利潤とをともにその自然率よりもいくらか高く維持する。」²³

つまり、すでに存在していたギルドのような独占は、公権力の規模の拡大とともに、その影響の及ぶ範囲を拡大させたのであった。そして、公権力によって容認された独占は、それ自体が批判的となるのである。このような独占は、やがて起こる市民革命によって解消される運命にあった。

2. 独占とコモン・ロー

独占形成の背景と独占への社会的批判は上述したとおりであるが、独占を法的な根拠にもとづいて規制する方法も現れつつあった。

イギリスのコモン・ローは、独占による弊害を除去する規定をもった慣習法として有名である。ちなみにコモン・ローは、1890年にシャーマン法が成立する以前からアメリカの裁判所における独占の認定基準としても用いられていた。中世から近世にかけてみられた独占は、市民革命によってほぼ解体されるが、独占的な行為そのものは市場経済のもとで消えることは無かった。

コモン・ローに早くから反独占の考えがみられると言ったのは、イギリスの法や政治に大きな影響を与えたとされる法律家クック（Sir Edward Coke : 1552—1634）である。彼はまた、ローマ法やマグナ・カルタにおいても反独占の考えが見られると言った。コモン・ローが独占と見なす状況は、時代により力点が異なるが、およそ3つに類型化される²⁴。ひとつは、買い占め（forestalling、engrossing、regrating）による価格の値上げである。次に、取引制限を目的とした協定（contracts in restraint of trade）である。最後に、取引制限を目的とした結合（combinations in restraint of trade）である。いずれの独占も、コモン・ローのもとでは違法とみなされた。

²³ アダム・スミス著、水田洋訳『国富論（一）』岩波文庫、2000年、114頁。

²⁴ William Letwin. *Law and economic policy in America: the evolution of the Sherman antitrust act* 1966. Edinburgh: University Press. 1981. pp.32-52.

しかし、コモン・ローは慣習法であるが故に、判例を積み重ねることでその意図は時代状況によって変わる。また、時を経て経済状況が変化し、コモン・ロー以外にも独占を規制する動きがみられた。1624年には専売条例（statute of monopolies）²⁵が制定され、国王による恣意的な専売権の付与が制限されている。1844年の条例では、コモン・ローにおける買占めを違法とする規定が無効とされ、労働組合をコンビネーションであるとして違法とみなしたコモン・ローの規定は、労働組合法の成立によって無効とされた。独占に関するコモン・ローの規定として残されたのは、取引制限を目的とした協定や結合を違法とみなす部分のみであった。

1783年にイギリスから独立し、その後、急成長を遂げたアメリカにおいて、コモン・ローにある「取引制限」を違法とみなす規定はおおきな意味を持つようになった。

以上より、ヨーロッパにおける独占は大別して2種類あることが分かる。ひとつは、買占めなどにより生じた一時的性格の独占であり、自由な競争のもとで生じたと言える独占であった。いま一つは、絶対王政のような公権力によって恣意的に容認された、貿易などの流通部門に関連して生じた独占であり、独占を容認した公権力が存続する限り続く恒常的な独占であった。ただし言い換えれば、この公権力がなくなれば存続できない独占にすぎなかった。

このうち問題となるのは、前者の独占であった。ヨーロッパでは社会に与えた影響が大きいのと言えども一時的にみられるに過ぎない独占であったが、時と場所を変え、アメリカにおいてこの種の独占は、いわば構造化する様相を示したのである。経済をめぐる環境の変化、なかでも生産諸力の飛躍的發展が、そのおもな理由であった。

では、アメリカにおける独占はどのようにして発展し、規模の拡大を可能にしたのか。そこに公権力の関与はどの程度認められたのか。これらの疑問について、次章以降で検討する。

²⁵ 同条例はまた、発明者に一定期間の市場独占を与え、これを侵害した者に対し賠償請求権を認めるとした。

第2章 株式会社の発展と独占

独占の影響が広範囲におよぶようになった理由のひとつに、企業活動の拡大があった。そして、企業活動の拡大を可能にしたのは、株式会社という制度であった。株式会社は、民間の資金を集めることにより、巨額の資本を必要とする事業を営むことを可能にした。株式会社は当初、政府による設立許可制をとっており、その意味では、歴史の初期にみられた独占と同様、公権力と密接なかかわりをもつ存在であった。

本章では、株式会社の発展の歴史を、その生誕地であるイギリスと、株式会社制度を活用し巨大企業の誕生を実現させたアメリカの事例から探る。そして、株式会社の発展が独占の形成にいかに関与したのか、公権力は独占にどのように関与したのかを示す。

1. イギリスにおける株式会社の発展

会社、すなわち株式会社は、1600年にイギリスで設立された東インド会社にその起源を求められることができる²⁶。東インド会社は、重商主義という時代背景のもと、国益を目的とした海外貿易を行うために、国王により会社設立の許可を受け設立された²⁷。ただし、貿易に必要な資金は、出資を募ることでまかなわれた。その理由は、海外貿易が他産業に比べて多くの資金を必要としたことにある。また、多くの資金を必要とする一方で、当時の海上輸送にともなう危険を考えると、出資した資金の回収の見通しは不確実性が高かったため、株式会社組織にして出資者間でそうしたリスクを分散するという意味もあった。

こうして誕生した株式会社であったが、その後、順調な発展をたどったわけではない。東インド会社と同じ目的で1713年に設立された南海会社が、1720年に南海泡沫事件として知られる株式投機騒動を引き起こしたからである。南海会社は、南方での投機性の高い、つまり貿易が成功すれば多くの見返りが期待される事業計画を掲げて設立されたため、株価は上昇した。しかし、事業は計画通りには進まず、会社は破産し、多くの投資家が損害を被ることとなった。これを受け、イギリスの議会は1720年に泡沫会社禁止条例を制定し、株式会社の設立を制限した。その内容は、会社が7名以上の出資者を有する場合には、議会での承認か、国王の勅許を必要とする、というものであった。議会での承認には特別立

²⁶ 株式会社の生成と発展に関する基本的事実については、主として次の文献を参照。大塚久雄『株式会社発生史論』（1938年）岩波書店、1969年（大塚久雄著作集第1巻）。大阪市立大学経済研究所編『経済学辞典（第3版）』岩波書店、2000年。

²⁷ 一般に、当時の会社は国王などによる許可制であり、これにより特許あるいは専売が認められることを意味した。

法が必要とされ、それには膨大な費用がかかり、また、国王の勅許を得るのは容易でなかったため、公的なインフラ事業を除いて、イギリスでは株式会社の設立が事実上不可能となり、これは、1825年に泡沫会社禁止条例が廃止されるまで続いたのである。株式会社に代わって現れたのが、パートナーシップと呼ばれる共同経営・共同出資による企業形態であった。ただし、このパートナーシップは、株式会社が法人格を持っていたのとは異なり、あくまで個人による契約にすぎなかったため、無限責任を負うものであった。

2. アメリカにおける株式会社の発展

植民地時代

イギリスにおける株式会社設立の事情は上述の通りであったが、他方、アメリカにおける株式会社設立の状況はどのようなものであったか²⁸。

アメリカで最初の株式会社は、アメリカがイギリスから独立する以前の16世紀に、アメリカ植民地から利益を得る目的で、イギリス国王が専売勅許を与えたことにより設立された。たとえば、ロンドン・プリマス会社、マサチューセッツ湾会社、ハドソンズベイ社などが、ヨーロッパの植民地建設に大きな役割を果たしたことで知られている。これら勅許会社は、関税規則や貿易条件を取り決めたり、裁判権の範囲内で外交政策を策定するなどの政府的機能を付与されていた。

19世紀に入り、会社が政府機能の権限を行使することはなくなり、貿易独占を他の会社との公正な競争から除外するために裁判所が動き始めた。ところが、株式会社形態をとる会社が、合法的に貿易独占と競争を行うために、コモン・ローのもとで合法的な形で個人企業やパートナーシップを組織するなどの経済活動が活発になった。

州政府による法人格の付与

1776年以降、法人格を付与する権限は、王権から各州政府へと移っていった。アメリカ合衆国憲法における州際通商条項は、ある州で法人を設立する自由を設立者に与えており、これは他州で事業を行う可能性を制限するものではなかった。そのうち各州どうしの競争が始まると、会社の設立を呼び込むため法律の自由化を進めていった。

²⁸ アメリカにおける会社設立の状況に関する基本的事実については、Scott, James T. "Corporations." *Dictionary of American History*. Ed. Stanley I. Kutler. 3rd ed. Vol. 2. New York: Charles Scribner's Sons, 2003. 417-420.を参照している。

最初の州が法人格付与のための特別法を成立させたが、ニューヨーク州は 1811 年に、州の総務長官に会社設立許可の権限を与える一般会社法を成立させた。ニューヨーク州によって制定された一般会社法は、その利用が限られていた。コネチカット州の 1837 年の会社法はより幅があり自由度が高かったが、ニュージャージー州が続いて 1875 年に制定した会社法は、他州の例を参考にしたので多くの事業条項を含むものとなった。

しかし、会社条項により与えられた諸権利は、事業者が望む製造の集中化を促すには不十分なままであった。これに応じて、ニュージャージー州はかなり自由度の高い会社法を 1875 年に成立させた。

1819 年のダートマス大学訴訟 (Trustees of Dartmouth College v. Woodward) のケースでは、法人格付与条項は州と法人の間における契約であると最高裁判所が判決を下している。このように、同条項は法人の同意なしに変えることはできないのである。ところが、この判決の後、恒久の法人設立許可が与えられることは稀になり、各州は法人設立許可の修正を行うか、あるいは一年ごとの設立許可条項を設けるようになった。

事業を法人化することを望む者、あるいは法人設立者は、申請料金とともに州の総務長官に「定款」と呼ばれる公的な文書を提出することが義務付けられた。定款には、会社の名前、設立の目的、資本の形態 (株式の発行計画) などの情報を含むこととされた。1880 年代の後半まで、はっきりとした目的のない場合は会社の設立は非常に限られており、定款には、会社組織の細部にまでわたる説明が求められていた。それに加え、設立者は、会社が公的な目的に適うことを議会に証明せねばならず、それが証明できたときのみ州は会社の設立を許可するのであった。20 世紀を通じて、法人化の設立目的は、かなり広い範囲にまで許可されるようになり、多くの会社が「合法的な事業に従事する (to engage in any lawful business)」あるいはそれと同様の一文を設立目的に使用している。

どの州で会社設立をするかは会社設立者にとって重要である。なぜなら、合併や企業合同、取締役会の権限を含めた規制事項が州の法律により異なるからである。

20 世紀の終わりになると、事業の多くがデラウェア州で法人設立許可を得るようになった。それは、同州が会社設立に関する豊富な歴史的経験をもち、判例に合わせて適切に法律の改正を行ったからである。

株式会社の成長

合衆国憲法は、連邦議会に州間および外国との通商を規制する権限を与えている。たと

えば 19 世紀、連邦議会は国法銀行²⁹ の設立許可を与え、大陸横断鉄道の設立を許可している。連邦議会は、連邦会社法を制定するよりも、あらゆる連邦法規を通じて、州が認定した会社を規制することで権限を行使してきた。

19 世紀末になると、株式会社組織の目覚ましい拡大と優位性が明らかになってきた。スタンダード・オイル社や U.S. スチール社のような巨大企業は、それぞれの産業市場で独占的な力を行使し始めたのである。これら巨大企業の弊害に懸念を示した大衆は、反トラスト法の成立を促した。反トラスト法は、不公平あるいは独占的と思われる取引慣行を制限し、競争の保持を目指した。

1890 年、連邦議会はシャーマン反トラスト法を成立させ、州際取引の妨害を禁止し、市場における自由競争の促進に努めた。一方、1875 年から 1893 年の間、ニュージャージー州議会は、1875 年会社法を緩める一連の立法を行った。以前の会社法は、ニュージャージー州で設立された会社はその地域内で資産を保有し事業を営むことを想定していたが、1887 年に、ニュージャージー州外の会社がニュージャージー州で資産を保有することを許可するよう法律に修正を加えたのである。さらにその 5 年後、ニュージャージー州外で事業を営む会社が、ニュージャージー州で会社設立することが可能になった。

初期の会社法があらゆる方法で会社の成長を制限したのに対し、新しい会社法は会社の成長と企業合同をさらに推し進めたのである。修正された会社法では、企業合同を推し進めたり、資本金を増やしたり、新規の発行済み株式を資産に変えたり、他社の株式を購入することができるようになった。

1895 年に合衆国最高裁判所は次のような判決を下している。ある州で設立を許可された会社が、国内で 98% の砂糖精製能力をもつ製造工場を支配下に置くことを、連邦政府は妨げてはならない、と (United States v. E. C. Knight Company)。ニュージャージー州の自由主義的な会社法と結びついて、通常なら取引制限とみなされる企業結合が合法的なものとなったのである。

以上のように、大きな事業を営むのに適している株式会社の設立は当初は容易ではなく、経済社会の発展にともなって、設立の自由度が高まってきたといえる。また、会社設立の許認可の権限は、連邦政府ではなく州政府にあった。そのため、後段で見るように、アメリカ国内経済の発展にともなって登場した、州際を超えて広く事業を営む会社にたいして、

²⁹ 米国の商業銀行の種類の一。1863 年の国法銀行法により、連邦政府の認可を受けた銀行。

連邦政府が何ら規制の手立てを持たない、ということが問題となった。つまり、巨大企業＝独占企業を連邦レベルで規制することは不可能だったのである。こうした問題に最初に直面したのが、次にみる鉄道産業に対する対応を迫られたアメリカ連邦政府であった。

第3章 アメリカにおける巨大企業の発展と独占

アメリカで最初に登場した巨大企業は、鉄道企業であった。鉄道産業が当時の、そして現在の社会に与えた影響は大きい。鉄道の発展は、アメリカの広大な国土での移動を容易にしたのみならず、それまでは街や都市ごとに分散して存在していた市場を互いに結びつけ、大きな一つの市場を提供することに貢献した。鉄道が実用化されたのはアメリカが最初ではないが、その恩恵を最大に享受したのは他ならぬアメリカであったことは確かである。ここではまず、アメリカにおける鉄道産業をはじめとする内陸交通の発展に、政府がどのように関与していたかについて示す。そして、アメリカにおける鉄道産業の発展が、その後に見られる巨大企業の誕生を促し、独占とは何かを人々が認識する契機となる画期的な事例であったことを確認する。

1. 内陸交通の発展と政府の関与

歴史的にみて、交通網の発展は市場の拡大を促してきた。その市場の拡大を後押しする際に重要な役割を果たすのが移動手段である。一般に、内陸における移動は、徒歩あるいは人間以外の動物による移動から始まり、これに馬などを動力源とした荷馬車による移動が加わる。そして輸送環境の面では、道といえば路面の状態の悪い、でこぼこした道しかなかったところに、有料の舗装道路であるターンパイクが登場したことにより、以前より少ない労力で、荷物を傷めることなく運搬することが可能になった。そして、輸送能力を一気に高めることになる発明がなされる。

1712年にイギリスの企業家であり発明家でもあるトーマス・ニューコメン（Thomas Newcomen : 1663-1729）が、すでに原理としては開発されていた蒸気機関の実用化に成功したのである。これにより、その後の内陸交通が飛躍的に発展することになる。また、イギリスは18世紀後半にはじまる産業革命の牽引役を担っていたこともあり、鉄道産業が発展するための環境も準備されつつあったといえる。

イギリスにおいて最初に鉄道の営業が開始されたのは1825年のことであり、これは線路

のうえに乗せられた列車を馬が牽いて前進させるというスタイルがとられていたが、1829年に初めて、実験的に蒸気機関を動力源とする列車が線路の上を走るようになると、翌年には営業鉄道が開始された。こうして、大量かつ迅速な輸送が可能となったために、鉄道輸送の需要が高まり、営業距離数も格段に伸びた。新しい産業であるがゆえに規制もなく自由競争の恩恵を享受し、成長をみせた鉄道産業であったが、路線の重複などによる効率の悪さや料金設定における公平さの問題など、次第に弊害が現れるようになり、規制のための法律が制定されることになる³⁰。

船舶輸送の時代

アメリカにおいて鉄道が発展する以前の内陸交通の状況はどのようなものであったか³¹。

合衆国憲法が各州で批准され発効（1788年）して以降、道路や水路といった国内輸送基盤が徐々に整った結果、沿岸部や国内における取引量は、1793年から1815年にかけて4倍になった。おかげで、1790年には10万人であった西部地域の人口は、1815年には200万人となった。これによって、州際通商は大きな影響を受けた。

一例として、ミシシッピ川における通商の変容を見ることにしよう。ここでの通商の基本形は、生産物を流れに沿って下流へ運び、ニューオーリンズで積み荷を下ろすというものだった。1815年当時は下流から上流への移動は、困難で費用もかかった。大部分の西部地域の住人は自給自足をしており、専門の輸送業者はいなかった。

やがて費用のかからない輸送手段が登場する。それは、蒸気船、運河、鉄道によるものであった。これによって、州際通商は拡大し、国内市場も成長した。しかし、新しい技術に投入された多額の援助金と開発費³²は、「国内開発」のための公的助成金と、連邦による州際通商の規制に関する論争を引き起こした。

1816年には蒸気船がミシシッピ川を運行するようになり、これによって、下流はもちろ

³⁰ イギリスの鉄道産業と規制については、次を参照。水野里香「アメリカ合衆国における州際通商委員会の設立(1887年)―独占規制政策における意義と役割」『国際交流研究』(11)、2009年3月、pp. 215-238.

³¹ 鉄道以前のアメリカの内陸交通については、次を参照。Olive Hoogenboom, “Interstate Commerce”, Jack P. Greene Editor. *Encyclopedia of American Political History*. 2vol. New York: Charles Scribner's Sons, 1984. pp.636-661.

³² 例えば、1815-1860年における運河への投資額と、公共投資の占める割合は、1815-34年、総額5860万ドルのうち、70.3%であり、1834-44年、総額7220万ドルのうち、79.4%であり、1844-60年、総額5740万ドルのうち、66.2%であった。Davis et al. *American Economic Growth*. New York: Harper & Row, 1972, p.482.

ん上流への行き来が可能となり、西部地域が国民経済に組み込まれるようになった。西部地域に、南部からは大量の綿や他の特産物が運ばれ、また、ニューオーリンズ経由で北東部地域やヨーロッパからの製品を輸入することも可能になった。

しばらくすると、独占的な蒸気船操業に関する認可の問題から、合衆国憲法に規定された連邦と州との「通商」規制を巡る権限のありかが初めて問われる事件が起きる。ニューヨーク州議会によって、ロバート・R・リビングストンとロバート・フルトンに与えられたニューヨーク海域における蒸気船の排他的な操業権がその発端である。

リビングストンとフルトンは、この操業権に基づいてアーロン・オグデンにエリザベスタウン、ニュージャージー、ニューヨーク市間の蒸気船就航を認可した。ところが、同じ航路への就航は、連邦レベルの沿岸航行許可法（1793年）にもとづいてトーマス・ギボンズも認可を受けていた。こうして生じた両者の争いは、ニューヨークの裁判所ではオグデンが勝訴したものの、合衆国最高裁判所ではギボンズが勝訴し、ギボンズによる蒸気船航行が最終的に認められた。

「Gibbons v. Ogden 事件」³³ は、以後、州際通商を連邦が規制する際の論拠となった。この訴訟の過程で、合衆国最高裁判所首席裁判官ジョン・マーシャル³⁴ は「通商」を、商品が運ばれる途中も当然含むとし、さらに「風によって……運ばれる」場合も、「火力によって……前進する」場合も航行である、と広く定義した。つまり、マーシャル裁判官は、通商が交易のみならず交通も意味するとの認識に立ち、本件が合衆国憲法第1条第8節3項の、いわゆる「通商条項」³⁵ の及ぶ事件であるとの考えを打ち出した。

ここでの判決は後の1878年の裁判（Pensacola v. Western Union Telegraph Co.）に影響を与えた。1878年の裁判では、州際通商に関する議会の権限は、「国の進歩に歩調を合わせ、時々状況に適合させる」ことにある、との判断が下された。この裁判を支配した考え方は、輸送という言葉から派生するもの一つまり、鉄道、貨物自動車、パイプライン、通信網、航空機、それに、電信、電話、ラジオ、テレビといった情報伝達手段も同様に含

³³ Gibbons v. Ogden, 19 U.S. 448 (1821)

³⁴ Marshall, John マーシャル（1755-1835）第4代合衆国最高裁判所首席裁判官。アダムズ大統領によって合衆国最高裁判所の首席裁判官に任命（1801年）され、その後34年間、数多くの判決を通して合衆国憲法解釈の基礎を固めた。連邦派の考えに立ち、州に対する連邦の優位を確立し、既得権の保証を重視した。

³⁵ 合衆国憲法第1編8節3項のこと。これにより連邦議会は「外国との通商ならびに各州間およびインディアン諸部族との間の通商を規制する」立法権限を有する。逆にいえば、州際通商に関係しない事案については連邦議会は立法権限を持たないことを意味している。

む企業一に対する連邦規制を是認するものであった。

また、マーシャル裁判官は、連邦議会に州内通商を規制する権限のないことも認め、各州は、州際通商に影響を与え得る、ある程度の規制権限³⁶を持つことも是認した。マーシャル裁判官は、彼の同僚のウィリアム・ジョンソン裁判官が主張したように、憲法は連邦議会に、州際通商に対する「排他的」な権限を与えており、「州がなすべきことは何も無い」とまでは言わなかったものの、連邦法が州法に優先するということが明確に支持したのである。「Gibbons v. Ogden 事件」における最高裁判所の判決は、州際通商を州の干渉から開放し、今後こうした考え方は一般の支持を得るに至った。

運河の時代

アメリカの政治政党は、1820年代になると、その背後に控えるそれぞれの利害を反映して、政治的特色が明確になってきた。

建国当初の財務長官アレクサンダー・ハミルトン（Alexander Hamilton : 1757-1804）は、今日の共和党の系譜につながる連邦党（Federalist Party 1791-1816）の党首であった。連邦党は、連邦政府による産業と商業の助長を第一の目的としていた。これに対するのは、現在の民主党の系譜につながる反連邦派で建国当初の国務長官トーマス・ジェファソン（Thomas Jefferson : 1743-1826）であった。彼は、アメリカ合衆国憲法の縮小解釈を唱え、最大限に州の自治権を認めるべきだ、とする立場をとった。また彼は、南部地域の貴族的な生活を営む農園主らの利害を代表していた。その後、両政党とも内部分裂を起こすなどして、アメリカの政界は無政党時代にもどった。しかし、ジョン・クインシー・アダムズ（John Quincy Adams : 1767-1848）率いる全国共和党が組織され、一方、アンドルー・ジャクソン（Andrew Jackson : 1767-1845）に代表される民主共和党が誕生することとなる。

「Gibbons v. Ogden 事件」の判決が出た後、1825年にジョン・クインシー・アダムズが、国務長官ヘンリー・クレイ（Henry Clay : 1777-1852）の助力もあって、下馬評の高かったアンドリュー・ジャクソンに勝ち、大統領となった。ヘンリー・クレイは、西部経済を北東部経済に結びつけ、西部の対南部依存を弱めるための、道路や運河の建築を含めた国内開発の援助を連邦政府が行うよう、新大統領に要請した。連邦政府は、後にナショナル・ロードとして知られることになる、メリーランドのカンバーランドから、イリノイのバン

³⁶ 州が州民の健康、安全、道徳、その他一般の福祉を保護・向上させるために各種の立法を制定・執行する権限のこと。

ダリアにまで通じる、カンバーランド・ロードを建設していたが、ジャクソン支持者の反発を恐れ、国内開発への援助は限定されたままにとどまった。

ジャクソンは、国内開発に対する政治支援を、保護関税を国内開発に振り向けようとしたアダムズとクレイ以上に強化した。西部諸州は国内開発に積極的に関与したが、ニューイングランド地域はこれに反対の立場をとった。その理由は、すでに道路は整備されており、新たな開発がニューヨーク、フィラデルフィア、ボルチモアを利することを恐れたためであった。また、十分な水路も確保されていたために、南部は、関税収入が投入されるこうした国内開発に反対した。自分達の運河システムに融資を行っていた、ニューヨークとペンシルベニアは、このシステムと競合するために、連邦財源の使用を認めなかった。

このような状況のもとで、エリー運河の建設は、技術的な困難、建設費用、不十分な財政的支援の問題から、容易には進まなかった。そうしたなか、1817年にニューヨーク州議会は、364マイルのエリー運河の建設許可を与えた。これによって、650フィートの段差のあったハドソン川とエリー湖がつながった。運河は西方へ伸び、新たな農業用地の利用を可能にし、運河の使用料によって、建築費用を融資し、1825年に完成を見た。エリー運河の完成は、運河建設の流行を呼び、ブームが過ぎ去る1840年までには、1億2500万ドルの建設費をかけ、3000マイル以上の運河が建設された。運河は周辺地域への入植を促し、州際通商へ大きな影響を与えた。数ある運河の中でも、エリー運河は国内に大きな影響を与えた。1832年にはエリー運河とオハイオ州がつながり、のちにオハイオ州の他の運河とインディアナ州、イリノイ州がつながり、エリー運河は東部と西部を結ぶ水路となった。

しかし、多くの運河が完成する以前に、蒸気鉄道の出現によって、運河輸送はすでに旧式なものとなっていた。鉄道は、建設費、維持費の点において、運河よりも割安で、地勢による影響をあまり受けず、また、利用しやすく、迅速で、悪天候でも運行が可能であった。

2. 鉄道網の発展と土地政策

運河はたいていの場合、州が所有していたが、鉄道は、一般に私的法人企業によって所有されていた。とはいえ鉄道の場合も運河と同様に、各州は、しばしば助成金を交付するなどして、鉄道建設を奨励した。国内産業の発展を後押しした鉄道は、いわば半官半民的

な性格を帯びたものだった³⁷。

連邦政府と鉄道会社との関係は、政府が鉄道会社に土地の使用を認めた 1850 年代に始まる。連邦政府は、未利用の土地を鉄道会社が使用することで、あらたな課税対象ができるという点から、鉄道網の拡大に関心をよせたのである。

より直接的な政府と鉄道会社との関係は、南北戦争の際に始まる。南北戦争直前の 1860 年以前は、アメリカにおける鉄道路線の大半が北部にあった。鉄道は、北から西へと内陸へ向けて拡大した。1861 年に南北戦争が始まると、鉄道各社は南部の市場を失った。しかし、軍需という、より大きな市場を得た。南北両方の鉄道会社は、北部諸州、南部連合の軍隊にとってきわめて重要になった。アトランタのような大きな鉄道ターミナルは、軍部の最良の拠点となった。鉄道各社は、多くの部隊を主戦場へと運んだ。

しかし、多くの部隊を主戦場へと移動させることよりも重要なのは、鉄道によって、人や食料や軍隊、軍需品などの物資を、遠く離れた戦場へと必要な都度、運ぶことが可能となったことである。こうして、南北戦争が終わったあとも、戦争時における鉄道の利用は続いたのである。

以下、アメリカにおける鉄道建設に関連して、画期となる法律について取り上げる。

ホームステッド法

鉄道建設には土地が必要となる。1850 年代初頭、投資家たちは、鉄道建設が見込まれる土地を転売目的でこぞって購入した。また同時期、州政府は鉄道の重要性や、土地が鉄道に必要であることを認識していた。こうした事情を反映した最初の鉄道に、イリノイ・セントラル鉄道がある。この路線は、政府が土地の所有権を持っていたので、鉄道会社に 1 平方マイルごとのパッチワーク状の土地の使用許可しか与えられず、一部分のみしか建設されなかった。使用許可やこれと類似の認証によって認められる公私にわたる土地所有権の混在は、空き地の利用と開拓を促した。鉄道の無い地域に鉄道が普及することにより、生産と富の上昇がもたらされた。

鉄道会社は、土地の使用権と引き換えに、1946 年まで、政府の荷物や郵便、軍隊を含む

³⁷ この項については、主として次の文献を参照した。Christine K. Kimbrough, “Railroads”, *Dictionary of American History*. Ed. Stanley I. Kutler. Vol. 7. 3rd ed. New York: Charles Scriber's Sons, 2003. p30-40. “Railroads: The First Big Business”, *Development of the Industrial U.S. Reference Library*. Ed. Sonia G. Benson, Jennifer York Stock, and Carol Brennan. Vol. 1: Almanac: UXL, 2006. p68-83.

職員などを運んでいた。政府はさらに、1862年のホームステッド法（Homestead Act）にもとづき、鉄道の普及に努めた。同法により、移住者は5年間の耕作の後、この西部地域の160エーカーの土地を与えられた。また、6か月の間に開墾できたならば、1エーカーにつき1.25ドルで土地を購入できた。後者の条件を利用する農場経営者は少なかったが、投資家の多くはこれを利用した。投資家らは、数千エーカーの開拓地を、わずかばかりの金額で入植者から強引に購入し、これが繰り返されるうちに、土地の価格が高騰していった。

鉄道は、物資を市場に輸送するのに極めて重要である。港湾都市となったニューヨークやボストンのような東部の町や、シカゴのような中西部の町は、工業都市になりつつあった。鉄道は、ほぼ立地の制約なく建設することができたため、河川輸送にみられたような、原材料輸送における制限を取り払った。こうして鉄道は、東部都市と内陸や西部地域に物資や人々を輸送した。州の中心市街は振興都市となり、鉄道輸送の積み替え地点の役割を担った。

パシフィック鉄道法

1862年のパシフィック鉄道法（Pacific Railroad Act）は、ネブラスカ州のオマハから、カリフォルニア州のサクラメントに至る大陸横断鉄道建設について定めた法律である。同法のもとで、セントラル・パシフィック社とユニオン・パシフィック社の2社が、大陸横断鉄道の建設にあたった。

セントラル・パシフィック線の建設は、サクラメントから始まり、東へと進められた。セントラル・パシフィック社は、鉄道技師セオドア・D・ユダ（Theodore Dehone Judah；1826–1863）によってカリフォルニアで設立された。彼は、カリフォルニアのシエラネバダ山脈を越えて西方へと移動することのできる鉄道の建設を夢見ていた。セントラル・パシフィック社の舵取り役を担った彼は、ビッグ4として知られることになるカリフォルニア州在住の面々と一緒に動いた。その4人とは、商店主のコリス・ポッター・ハンティントン（Collis P. Huntington；1821–1900）、カリフォルニア州知事を1期務めたリーランド・スタンフォード（Leland Stanford；1824–1893）、実業家マーク・ホプキンス（Mark Hopkins；1813–1878）、商店主チャールズ・クロッカー（Charles Crocker；1822–1888）である。4人のうちユダは、鉄道が完成する前に亡くなったが、4人はセントラル・パシフィック鉄道を監督し続けた。

もう一方の鉄道会社は1862年に設立されたユニオン・パシフィック社である。同社の路

線は、建設中のセントラル・パシフィック線と接続させるために、ネブラスカから西へ向かって建設されていた。投資家のトーマス C. デュラント (Thomas C. Durant ;1820-1885) は、ユニオン・パシフィック社の副社長であり、設立当時から経営に深く関与していた。

パシフィック鉄道法は、路線に沿って 200 フィートの距離ごとに 10 マイル平方の公有地を与えるとした。鉄道会社は、鉄道周辺の余った土地を借金の担保として使用するか、あるいは、土地を売って建設費用に充てるなどした。政府は鉄道建設の際、平地では 1 マイルにつき 1 万 6 千ドルを、丘陵地帯 (山の麓の低い丘) では 3 万 2 千ドルを、山岳地帯では 4 万 8 千ドルを鉄道会社に貸し付けることに同意した。鉄道会社が公有地の利用を拡大させる一方、ネイティブ・アメリカンから収容した土地の代替地を与えるという政府条約を連邦政府が不履行にする権限も、法律は認めていた。こうして、政府は全部で 1 億 3000 万エーカーの土地を鉄道会社に与え、州政府はこれに加え 5000 万エーカーの土地を与えた。

政府による公有地の付与や資金面での援助は、鉄道建設を推進させ、わずか 18 年の間に、738 マイルの鉄道路線が建設された。これは、1860 年から 1920 年の間にアメリカ国内で建設された鉄道総距離の 8% を占める数字である。ただし、鉄道会社の多くは民間から資金を調達していた。

以上のような政府の土地政策も相俟って、私企業である鉄道会社はアメリカにおいて、飛躍的な発展を遂げることとなった。しかし、急激な成長を果たした結果、鉄道産業は次項にみるような混乱に陥ることとなる。

3. 政府による鉄道規制

鉄道産業が成長の兆しをみせた初期において、鉄道建設は過剰な状態にあった。これに対して、政府は特段の関心を払わなかった。しかし、鉄道建設の過剰は、後におおきな問題となった。また、鉄道会社によるプールと言う名のカルテル行為も問題となった³⁸。

西に向かって大陸横断鉄道を建設するという 1860 年代の夢は、ホームステッド法の後押しもあり、投資家たちが土地を買い占めるという懸念を生んだ。また、鉄道会社が最低価格で数 100 万エーカーの公有地を手に入れるという結果を生んだ。

1880 年代に入り、鉄道会社はたがいに事業競争をはじめ、必要とあればどのような手段も

³⁸ この項についての基本的な事実は、主として次の文献を参照。Christine K. Kimbrough, “Railroads”, pp.36-37. を参照。

用い、大量の積荷を乗せる会社には特別料金で対応するなどした。鉄道各社は、他社と競合する路線のある地域では割引運賃、そうした路線のない地域では割高の独占的運賃をそれぞれ設定していた。不況に伴う競争の激化から運賃の値下げ競争が限界に達すると、「プール」と呼ばれるカルテルを組織し、加盟会社間で営業路線の割り当てを実施するようになった。さらに、それでも不十分であることが分かったと、今度は合併という手段に訴えた。

このように鉄道会社による収益確保を動機としたさまざまな行動の結果、アメリカにおける鉄道運賃はきわめて複雑でかつ差別的な構造のものになった。このため、事実上の独占によって割高な運賃を適用された地域の反発は大きく、鉄道を規制しようとする動きが生まれた。鉄道会社は土地利用や市場へのアクセスに自らの影響力を行使し、農民たちが鉄道を使用して農作物を市場に運ぶことを困難にさせたのである。

1890年代、秩序の乱れた各州の鉄道会社に対する農民やその他の者たちによる不満に反応して、「泥棒貴族 (robber barons)」(富裕な投資家あるいは事業家のこと)らは、あらゆる産業で会社を買収し、それらを合併して規模を拡大して、独占的な法人企業を設立させた。鉄道産業においてこうしたことを行った事業家の筆頭は、J.P.モルガン (J. P. Morgan : 1837-1913) である。彼は、ニューヨークのモルガン家を興した人物である。モルガンは国中の鉄道会社の買収・合併を進め、これは産業の安定を図るためだと主張していた。しかしそうすることで、トラストが創出され、異なる会社の重役が重複するような事実上の独占が作られた。投資家たちはモルガンのようなトラストに群がった。その結果、小規模の事業家たちは、以前と同様、無秩序な状態のもとに置かれたままになった。鉄道会社による優先的な待遇を享受できたのは、ほんの少数の大規模な工業生産者のみであったのである。

こうした状況に対して政府は多かれ少なかれ傍観者的な立場をとっていたが、1902年にセオドア・ルーズベルトが、モルガンの興したノーザン・セキュリティ社に異議を申し立てたことで状況は一変した。このノーザン・セキュリティ社とは、競争状態にあった東西海岸の鉄道王たちの会社をまとめ上げて出来た鉄道会社である。ルーズベルトはシャーマン法 (1890年) の力を借り、鉄道会社やその他の独占企業の問題の解決を、裁判による判決に委ねたのである。

実は、鉄道産業を規制しようという試みは、シャーマン反トラスト法が成立するより前に行われている。連邦政府は、連邦に存する州際通商規制の権限を通じて鉄道会社の規制を行おうとしたのである。州政府によって行われた料金や営業に関する初期の規制の試み

は、1876年にいわゆるグレンジャー法³⁹が成立したことで一部成功したが、これは、裁判所が州内の事案に適用するのにとどまった。

ところが1886年のウォバッシュ対イリノイ事件（Wabash, Saint Louis and Pacific Railroad Company v. Illinois）では、最高裁判所は、連邦議会は州際通商に対する排他的な権限を有するので、州は、州内の一部であってもそれが州際移動となる場合は何ら規制を行うことはできない、との判決を下したのである。このウォバッシュ判決が契機となり、1887年2月4日に州際通商法（Interstate Commerce Act）が連邦議会において成立し、連邦レベルで鉄道規制を行うことが可能になった。また、同法の成立により州際通商委員会が創出され、鉄道規制に特化した常設の規制委員会が設置された。その後、州際通商委員会の司法権限と責務の拡大・強化のための立法がなされるなど、委員会組織の機能は増強された。

1890年から1900年の間に4万マイルの路線が既存路線に加わり、1900年以降は、6万マイルの路線が建設された。こうして、1916年の時点で主要路線の総距離は25万4千マイルに達した。

支線、待避線、側線、操車場も含む鉄道路線の総距離は、1930年の時点で過去最高の43万マイルに達している。1960年までに、路線の伸びは約22万マイルに減少し、あらゆる路線の総距離数は39万マイルに落ち込んだ。この鉄道距離の縮小の原因はいくつかあるが、炭鉱や森林、その他の天然資源が使い尽くされてしまったために、そこに支線を作る必要がなくなってしまったのである。その他、水路や幹線道路との競争が激化したこと、不必要な路線が整理統合されたことなどが理由としてあげられる。

1916年には、1400以上の鉄道会社が25万4千マイルの路線を操業していた。これが1960年になると、わずか600の鉄道会社が22万マイルの路線で操業することになる。鉄道距離が減少した一方で、かつてと比較すると実際の輸送能力はほぼ2倍になり、路線網はより

³⁹ グレンジャー運動の結果に成立した、州レベルの鉄道規制法のこと。グレンジャーとは、1867年に組織された全国農業保護連盟（National Grange of the Patrons of Husbandry）に由来するもので、この組織の参加者は、その地方部会をグレンジ、加盟社をグレンジャーと呼んでいた。その後、アメリカで起きた1873年の恐慌時までその参加者は緩やかに増加し、1875年にはピークを迎えている。もともとは、社交あるいは教育の場としての目的を有していたが、地方部会において政治討論会を行うなどして農業に関する経済問題も扱うようになっていった。そうしたなか、鉄道を利用した穀物輸送に課せられる高額な料金や、駅付近の穀物倉庫の割高な使用料金をめぐって、彼らはその運動の矛先を鉄道経営に向けていった。運動の成果として、イリノイ州、ウィスコンシン州、ミネソタ州などの西部諸州において、グレンジャー法が成立し、鉄道料金の最高額の決定あるいは承認に関する規定が盛り込まれ、また同法によって州に鉄道委員会が設置されている。

拡大されている。

連邦議会は、鉄道会社の私的営業への回帰を決め、そのような営業について定めた交通法（Transportation Act of 1920）を 1920 年に成立させた。鉄道会社には、決算報告書の公表という義務が政府の方針転換により課せられたため、営業が可能な程度に運賃を設定し、全社あるいはグループとして、公共サービスにより得られた資産価値に応じた公正な利益を受け取るよう州際通商委員会が指導を行った。この規定はしばしば鉄道利益の政府保証と表現されるが、収入の保証については定めてはいなかった。取引条件や競争力により、鉄道会社は基準とよばれる水準程度に収入を維持し、政府に不足分の穴埋めを求めたりすることはなかった。

政府によるその他の方針転換は、鉄道会社の合併に関連している。政府は、当初は合併を快く思わなかったが、後に 1920 年交通法に従い、これを奨励するようになったのである。この政策転換の理由は、どのような形にせよ合併が、早い時期から鉄道産業においては主流であったという事実を求めることができる。その場合の合併は、100 社以上の会社の資産が含まれたので、これにより鉄道産業の急成長が可能となったのである。こうして、1920 年法により、州際通商委員会は鉄道会社の整理統合計画を推進したのである。

以上のように、鉄道産業の成長による弊害に対して、政府は法律による規制を行うことで弊害の除去に努めた。実際、州レベルでは、鉄道産業が成長の兆しをみせた早い時期から鉄道規制のための法律が制定され⁴⁰、同時に規制委員会が設置された（表 1）。鉄道規制の法律を制定したり規制委員会を設置するといった具体的な規制方法は、当時の鉄道先進国イギリスにおける先例に倣って行われた。また、鉄道会社と乗客というような当事者同士の裁判による問題の解決方法のみではなく、規制委員会の設置にみられるように、政

⁴⁰ 州際通商法成立の前年である 1886 年当時、連邦政府は各州における鉄道規制法について調査を行っている（U.S. 49th Congress, 1st session. *Senate report no. 46, part 1. Report of the senate select committee on interstate commerce.* Jan. 18, 1886.）。これに応じて回答のあったのは、38 の州と 8 つの準州であった（アラスカを含まない）。これら 46 の州と準州のうち、アーカンソー州、デラウェア州、フロリダ州、インディアナ州、ルイジアナ州、メリーランド州、ペンシルベニア州、ニュージャージー州、テネシー州、ウエストバージニア州の 10 州と、アリゾナ準州、アイダホ準州、ニューメキシコ準州、ワシントン準州、ワイオミング準州、ユタ準州の 6 つの準州、あわせて 16 の州と準州では規制は行われていないか、あったとしてもほとんど行われていなかった。残り 30 の州と準州のうち、25 州が規制委員会を設置して鉄道規制を行っている一方、5 つの州、すなわちネバダ州、ノースカロライナ州、オレゴン州、テキサス州、モンタナ州では、法律の施行を支援する委員会のような機関を置かずに、鉄道規制法のみで規制を行っていた。

府が鉄道規制に直接関与した理由として、鉄道産業が政府による間接的な支援を受けて成長したことが、規制の根拠となったと考えられるのである。

では、政府の支援なくして成長を果たした他産業について、規制はどのようにして行われたのであろうか。その契機となったのは、次項でみる「トラスト」の登場であった。

表1 各州における鉄道規制委員会設置年表

委員会設置年	設置州	委員会設置年	設置州
1844	ニューハンプシャー	1876	ヴァージニア
1853	コネチカット	1878	アイオワ
1855	バーモント	〃	南カリフォルニア
1858	メイン	1879	ジョージア
1867	オハイオ	1880	ケンタッキー
1869	マサチューセッツ	1881	アラバマ
1871	イリノイ	1882	ニューヨーク
1872	ロードアイランド	1883	カンザス
1873	ミシガン	1884	ミシシッピ
1874	ウィスコンシン	1885	ネブラスカ
〃	ミネソタ	〃	コロラド
1875	ミズーリ	〃	ダコタ準州
1876	カリフォルニア		

出典：U.S. 49th Congress, 1st session. *Senate report no.46, part 1. Report of the senate select committee on interstate commerce.* Jan. 18, 1886, P65.

4. トラストの登場

アメリカにおいて独占といえば、それはトラストを意味する。しかし、トラストという語は、イギリスのコモン・ローにその起源が求められる語であり、アメリカでは1880年代まで表立って使用されることはなかった。ちなみに、1880年代以前、独占に由来する諸問題は、アメリカの各州のレベルでイギリスのコモン・ローに従って法廷で裁かれることにより解決が図られていた。やがて、輸送網の拡大により企業の活動範囲が広がり、独占の範囲が州を越えてみられるようになる。ここに至り、アメリカの独占は、ヨーロッパの独占と問題を異にするようになるのである。それはすなわち、トラストの登場を意味した。

ではなぜ、今日のアメリカにおいてトラストが独占を意味する語として一般に使用されるようになったのであろうか。その理由は、鉄道以外の産業における大型の独占が、「トラスト」という形態をとって行われたからである。

スタンダード・オイル社

トラストの名を有名にしたのは、J.D.ロックフェラー (John D. Rockefeller : 1839-1937) が設立したスタンダード・オイル社であった⁴¹。

1879年、スタンダード・オイル社の設立者であるロックフェラーは危機に直面していた。彼は16歳で簿記係として勤めたのを皮切りに、合併や吸収という手段を通じてスタンダード・オイル社を立ち上げた。粘り強い企業家であったロックフェラーは、急速に拡大する鉄道会社をはじめとして、様々な産業を自身の事業に巻き込んでいった。

鉄道で石油を輸送する他に、ロックフェラーはパイプラインによる輸送網を支配し、採掘業者が油田を発見するやいなや、その油田をパイプラインに接続して、スタンダード・オイル社の強力な影響下に置くという手段もとった。こうした手法にたいして、スタンダード・オイル社に属さない独立系業者らは、別のパイプライン敷設を計画するなどした。また、パイプラインの敷設は州政府議会の承認が必要であったため、独立系業者らは、パイプライン自由化法案の提出を働きかけ、スタンダード・オイル社がパイプラインの排他的な敷設権を得ることのないよう動いた。こうした動きに対し、スタンダード・オイル関係者は州政府議会を買収するなどして、法案を骨抜きにする修正を加えさせて計画を阻止した。この他にも、スタンダード・オイル社は、他社のパイプライン敷設予定地を先んじて購入したり、スタンダード・オイル社以外のパイプラインを使用しないよう業者らに圧力をかけるなどして様々な妨害工作を計った。

当然のことながら、このようなロックフェラーによる事業拡大の手法は問題となり、1879年、ニューヨーク州議会はロックフェラーの商取引について調査を開始した。とくに鉄道会社の合併についての調査結果は1881年のアトランティック・マンスリー誌 (Atlantic Monthly) に掲載され、これが大衆の怒りを買う内容であったため、さらなる合併は不可能となるほどであった。スタンダード・オイル社のあるオハイオ州以外でも、同社への懸念が広まってしまったため、ロックフェラーの活動は、州の独占禁止法や世論感情に制限されることとなった。なお、スタンダード・オイル社が鉄道会社に対してリベートを要求したとされる問題は、1887年に成立することになる鉄道規制を目的とした州際通商法にも反

⁴¹ この項は主として次の文献を参照した。“Trusts”, David Burner and Ross Rosenfeld. *Dictionary of American History*. Ed. Stanley I. Kutler. Vol. 8. 3rd ed. New York: Charles Scribner's Sons, 2003. p233. ロン・チャーナウ著、井上廣美訳『タイタン:ロックフェラー帝国を創った男』日経BP社、2000年。水野里香「シャーマン反トラスト法の成立(1890年):アメリカ合衆国における州際通商と独占規制」『エコノミア』54(1),2003年5月、pp. 31-54.

映され、鉄道会社による運賃差別を禁じる条項が盛り込まれるなど、影響を与えた。

ニューヨーク州議会による調査のあと、困難な立場に追い込まれたことに気付いたロックフェラーは、局面の打開を図る必要を認識した。そしてその答えは、彼の顧問弁護士サミュエル・ドッド (Samuel Dodd) が用意してくれた。ドッドは、9名の受託者 (trustees) から成る委員会によって管理されるトラスト・カンパニーの設立を提案したのである。この委員会は、スタンダード・オイル社を構成する各社から取締役や役員を選出したり、トラストを構成する各社への配当を決めたりする。関係企業を直接支配するのではなく、ロックフェラーは、トラストを通じて間接的に関係各社の支配を行ったのであった。このような形をとることで、ロックフェラーを頂点とする階層制度のもとに会社組織は置かれたのである。トラストという手続きは、ロックフェラーが事業を自身の管理下に置きつつ拡大を続けることを可能にした。

こうして 1882 年 2 月、スタンダード・オイル・トラストが成立し、ビッグ・ビジネスはその姿を変化させた。アメリカ経済は拡大し、多くのトラストが組織された (表 2)。

表 2 アメリカにおけるトラストの形成 (1882-1887 年)

企業名	設立年	合同企業数	市場占有率 (%)
Standard Oil Trust	1879 ¹⁾	40	80-95
Union Switch & Signal Co.	"	2	
American Cotton Oil Trust	1884	85	88
Brunswick-Balke-Collender Co.	"	2	
Lackawanna Iron and Steel Co.	"	2	
Grasselli Chemical Co.	1885	7	
National Linseed Oil Trust	"	50	85
Distillers' & Cattle Feeders' Trust (Whiskey Trust)	1887	81	85-90
Cordage Trust	"	4	30
Pacific Coast Borax Co.	"	14	
Safety Car Hearing and Lighting Co.	"	35	
Southern Cotton Oil Co.	"	12	
Sugar Refineries Co. (Sugar Trust)	"	17-18/21	70-90
National Lead Trust	"	31	95

注 1) : このトラストは 1882 年に再編され、より強固なものになった。

出所 : Industrial Commission. Trust and industrial combinations. Vol. 1. Washington. D.C., 1900;

Hans B. Thorelli. The federal antitrust policy. Maryland, 1955. pp.72-96;

谷口明丈『アメリカ初期トラストの研究』大阪経済大学経営研究所、1984. p. 3. より作成。

多くの事業家が、自身が活動する産業内における競争をなくし、独占を達成するためにトラストを使用した。このような集中化は、競争に太刀打ちできない小規模な事業家や駆け出しの会社にとって、ほとんど廃業を意味するものであった。彼らによる「不公平だ」との叫びは急速に広まった。

たとえば、有名な政治漫画家トマス・ナスト (Thomas Nast : 1840-1902) は、1870 年代初頭におけるタマニー・ホール (Tammany Hall) ⁴² の腐敗の実態を風刺している。このように、大衆は金持ちの風刺画に刺激され、一方で有力な実業家は議会を操作しようとした。その間、アイダ・ターベル (Ida M. Tarbell : 1857-1944) ⁴³ のようなマックレイカーら (muckrakers) ⁴⁴ は、泥棒男爵ら (robber barons) の背後にひそむ貪欲さと権力欲を暴いた。

トラストが産業界に影響を及ぼしつつあるなか、1888 年にスタンダード・オイル社は再びニューヨーク州政府による厳しい調査を受けることとなった。ニューヨーク州議会の聴聞会をうまく切り抜けたロックフェラーであったが、調査報告書は次のように警告している。スタンダード・トラストが他のトラストを誘発しているという現状と、このことがアメリカ経済の競争を不在にさせ通商をゆがめていること、そして、トラストは法的根拠をもたない存在であるため、手を打つべきがないことが問題である、と。つまり、トラスト

⁴² ニューヨーク市政を支配したボス機構の俗称。伝説上のインディアンの名をとった友愛団体、タマニー協会として建国期に生まれた。のちにリパブリカン党のアーロン・バー派と結びついて政治集団化し、連邦党員は脱会した。その後この派閥は 1812 年にタマニー・ホールを建ててその本拠とし、ジャクソン時代には民主党形成の担い手となり、以後約 100 年間ニューヨーク市政を牛耳った。1850 年代以降、とくに南北戦争直後の「ボス・ツイード」の時代の腐敗政治は悪名高いが、下層移民集団の利害を代弁する側面もあった。70 年代以降はアイルランド人ボスが支配し、20 世紀には社会福祉政策を推進するようになり、そのなかからアル・スミスやロバート・ワグナーを連邦政治に送り込んだ。しかしニューディール期にイタリア系共和党員ラガーディアに市長職を奪われて以後急激に衰退し、1960 年代にはユニオン・スクエアにあった本拠のタマニー・ホールの建物までが売りに出された。(日本大百科全書)

⁴³ アメリカのジャーナリスト、作家。1894 年、マクルーア誌の記者となり、スタンダード・オイル社について書いた連載記事をまとめ、『スタンダード・オイルの歴史 (The History of the Standard Oil Company)』として 1904 年に出版した。この著作は反響をよび、のちに 1911 年の反トラスト訴訟においてスタンダード・オイル社の分割命令にも影響を与えたと言われている。なお、かつてターベルの父はスタンダード・オイル社との競争に敗れ、事業から去っている。

⁴⁴ 20 世紀初頭アメリカで政財界の腐敗を暴露する小説やノンフィクションを書いた一群の作家に、シオドア・ローズヴェルト大統領が与えた呼び名。「マックリュアズ・マガジン」「コリアーズ」などの雑誌を主な舞台にして活躍し、著作による社会改革をめざした。U.シンクレアの『ジャングル』が食肉産業の不潔を暴露して食品管理法成立を促したのはよく知られた例。(世界文学大事典)

は私的に組織された存在であるため、政府が規制するための根拠を見出すことができなかつたのである。

シャーマン反トラスト法

これまで、スタンダード・トラストを規制するために、様々な方法が考えられてきた。まず、取引関係のある鉄道会社に対する規制を通じてスタンダード・オイル社による独占的な行為を取り締まる、という方法。これは、州際通商法の成立によって一部実現した。次に、石油精製事業に必要なパイプラインの敷設許可の可否を通じて州政府が独占化を制限する、という方法。これは、スタンダード・オイル社による様々な妨害工作により意味をなさなかつた。また、州政府が持つ株式会社の設立許可を根拠に、独占行為を取り締まる、という方法。これは、会社が州を越えて活動する場合には無意味であつた。最後に、既存のコモン・ロー体系により裁判所で独占を裁くという方法。しかし、慣習法であるコモン・ローは、トラストのような新しいタイプの独占には対応することが出来なかつた。このように、トラストは既存の規制の枠組みに収まらない存在だつたのである。

政府がトラストを規制する方法を見出せずにいる間にも、1888年までには、トラストに対する大衆の反感は、次期大統領選挙における主要問題となるまでに至つた。このとき、民主党のグローバー・クリーブランド（Grover Cleveland：1837-1908）候補、共和党のベンジャミン・ハリスン（Benjamin Harrison：1833-1901）候補ともに、トラストと戦うことを大統領選挙運動で約束した。そして接戦の末、ハリスンが大統領に選出された。

大統領となつたハリスンは1890年、アメリカで最初の連邦レベルの反トラスト法、通称シャーマン法を成立させた。このとき、連邦議会上院での反トラスト法案の採否は51対1であり、下院は満場一致であつた。

スタンダード・オイル社によるトラストの解消を目的として制定されたシャーマン法であつたが、成立からかなりの間、所期の目的を果たすことはなかつた。いわば、シャーマン法は理念型の法律であり、変化する現状に対応すべく具体的な禁止事項が盛り込まれていなかつたため、個別の独占規制を行うには裁判を経て判決が下るのを待つしなかつた。言い換えれば、シャーマン法にはいくつもの抜け穴があつたのである。さらに、州際通商法とは異なり、州際通商委員会のような独占規制を専門とする常設の規制委員会が設置されていなかつたことも、シャーマン法の効果を十分に発揮できなかつた理由と考えられる。

スタンダード・オイル社の独占を裁くことを目的として成立したシャーマン法であつた

が、同社にとっては当面の間は恐れるに足る法律とはならなかった。スタンダード・オイル社にとっての転機は、これとは別のところで起きた。

シャーマン法成立年と同じ1890年、スタンダード・オイル社は、同社の設立を認可したオハイオ州の会社法に違反していることを理由に、州最高裁判所に訴えられたのである。具体的な違反内容は、会社運営者の大半が州外のニューヨーク州の受託者により構成されていたことにある。1892年、オハイオ州最高裁判所はこの事実を認め、トラスト協定を破棄すべきとの判決を下した。これを契機に、スタンダード・オイル社はトラストを維持するため、さらなる改善策を考えるに至った。そこで目をつけたのが、ニュージャージー州の会社法であった。同会社法は、州内の法人が他の会社の株式を所有することを許可していた。つまり、トラストを解散し、ニュージャージー州で設立する持株会社に移行させることで、法律違反に問われることから逃れることが可能となったのである。こうして、スタンダード・オイル（ニュージャージー）は、他の関係企業の株式の大半を合法的に所有する持株会社となったのである。なお、スタンダード・オイル社とこれを規制する側との対決が一応の決着をみるのは、1911年のことであった。同年、連邦最高裁判所は「合理の原則」⁴⁵に従い、シャーマン法違反を理由として、スタンダード・オイル社に分割命令を下したのである⁴⁶。

おわりに

「独占」の語源は古くはギリシア時代に求められるのにもかかわらず、トラストのような巨大な資本は市場経済の歴史のなかに早くから存在したわけではなかった。第1章において確認したように、もともと存在した独占、つまり、ヨーロッパに早くから存在した独占のタイプはおよそ二つに分けることが出来た。一つは、公権力によって容認されるタイプの独占であり、いま一つは自由な競争の結果として現れるタイプの独占である。前者に

⁴⁵ 「合理の原則」とは、裁判所が個別に違反行為を認定するというもので、これに対し「当然違法の原則」とは、法律を文字通りに解釈し、違反とみなすというものである。

⁴⁶ ニュージャージー・スタンダード・オイル社傘下の子会社74社のうち、33社の分離が命じられた。具体的には、ニュージャージー・スタンダード・オイル社の株主に対して、その持株数に応じて33社の株式を配分するという方法がとられた。ロックフェラー・グループの株式所有率は24,9%を占め、この判決による効果には疑問が残った。とはいえ、役員の内兼任は禁止され、非公式の指導部は置かれず、以前のような経営の統一性は失われることとなった。

については、市民革命によりその影響は消滅したが、後者については「買占め」などの形をとって現れ、コモン・ローによる解決が図られるなどした。しかし、こうした独占の影響は一時的なもので、その時々に応じて対処することにより問題解決が図られていた。

公権力は独占と様々な形で関わっていた。ヨーロッパの絶対王政の時期には、貿易などの流通部門において公権力が独占を助長した。公権力による独占は、公権力によって支えられていたために、公権力が消滅すれば独占も消滅する運命にあった。

公権力はやがて、株式会社の設立許可に関与するようになる。ただし、自由経済が主流を占めるようになると、当初の設立許可制は登録制となり、株式会社設立の自由化が進んだ。巨大な資本を集め、大型産業の展開を可能にする株式会社制度の恩恵を享受したのはアメリカであった。なかでも鉄道産業は、最初の巨大企業と呼ばれるほどの発展をみせた。

しかし、アメリカでは鉄道会社が乱立するなかでプールと呼ばれる独占が生まれ、株式会社制度の負の側面が強調されるようになり、実際、それは市場における自由な競争を妨げる要因となった。独占がもたらす負の側面に対する社会的批判は、独占それ自体にも当然のことながら向けられたが、同時に、独占を直接あるいは間接的に助長した国家あるいは政府などの公権力へも向けられた。かつて絶対王政のときに特権的な独占に対する不満がみられたが、アメリカにおいては独占に対する不満をもつ者たちが、政府に独占を規制あるいは禁止するための施策をとるよう迫ったのである。そして、1887年に鉄道産業に適用される州際通商法という連邦レベルの経済規制法が制定されることとなったのである。

鉄道産業についてはこのような規制が行われたが、成長を遂げつつある他の産業については事情が異なっていた。鉄道産業は、建設当初から政府による何らかの支援を受けていた。これに対し他の産業では、たいていの場合、政府による支援は受けていなかった。そのため、鉄道産業については早い時期から政府による規制が行われていたが、他の産業については、政府による直接的な規制が十分に行われているとは言い難かった。

一般の産業に対する規制が行われるようになる契機となったのは、スタンダード・オイル社によるトラストの組織化であった。自由競争の結果として現れたこの独占は一時的なものではなく、構造的なものであった。スタンダード・オイル社による独占を規制するにあたり、政府は様々な方法を探った。これまでの独占とは異なり、トラストは法律に定められた存在でもなく、また政府の支援を受けているというような直接的な関係もなかったため、規制を行う際の根拠が見当たらなかったのである。結局、アメリカ社会は新たな法律を制定して対処するという選択をした。これが、連邦レベルでは最初の反トラスト法と

なるシャーマン法であった。しかし、シャーマン法が出来たからといって、ただちに独占規制の効果が表れたわけではない。シャーマン法が 1890 年に成立してから数十年後、同法の不備を補うために、1914 年にクレイトン法と連邦取引委員会法という 2 法が成立し、連邦レベルの反トラスト法に加わることとなったのである。ここでは、反トラスト法に禁止事項を定めて、主に司法省反トラスト局と連邦取引委員会が同法の執行にあたるという手続きにより規制が行われることとなった⁴⁷。

アメリカで最初にみられたトラストのような独占は、一過性ではなく、しかも公権力の後押しを受けていなかった。これらの点が、前近代のヨーロッパでかつて見られた独占とは異なっていた。したがって、このときアメリカで行われた規制のあり方も従来のものとは異なり、近代の経済社会に対応した規制方法がとられたのである。これこそが、アメリカの反トラスト法が先駆性を持ちえた理由であると考えられる。

⁴⁷ 詳しくは、水野里香「アメリカ合衆国における独占規制政策の展開（1903-1914 年）－株式会社局から連邦取引委員会へ」『エコノミア』56（2）2005 年 11 月、同「アメリカにおける連邦取引委員会の設立(1914 年)－トラスト規制をめぐる議論を中心に」『アメリカ経済史研究』（6）2007 年 9 月を参照。