

論 說

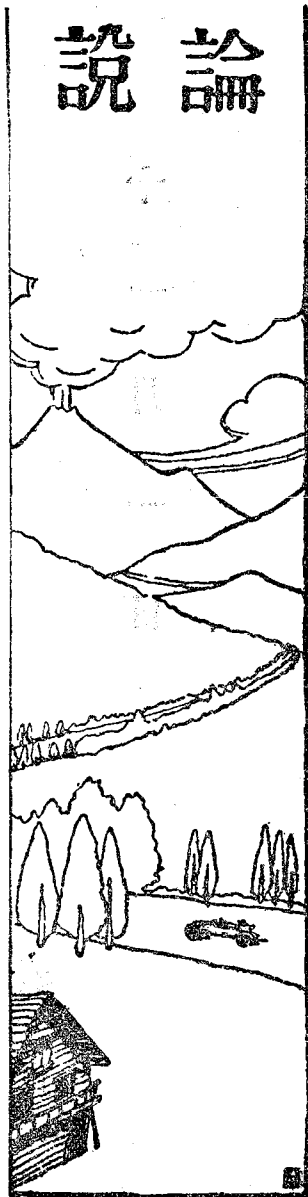
自動車と地方鐵道若くは

軌道との關係に就て

道路改良會理事

中 川 正 左

一國の幹線鐵道は長距離で大量輸送を爲すものであるから、近頃の如く乗合自動車が益々發達して他の交通機關に影響を及ぼす様な場合でも、幹線鐵道は比較的脅威を蒙る様なことは無いのである。處が乗合自動車と殆んど同様な働きを爲す地方鐵道（技線鐵道）や軌道では、自動車の脅威を感じ之れが爲めに、或は豫期の利益を失ひ、或は存立し行かれ無い様な大打撃を受ける様なことが出



來て來るのである。道路の築造改良が益々完全になればなる程自動車は愈々發達し來るのであるから之れと競争的地位に在る地方鐵道や軌道は今の内に何等かの方策を講究して兩者共存共榮の途を求めなければならぬことと思ふのである。

地方鐵道や軌道は大都市の内外とか近郊運輸の如き比較的近距离で運輸回數多き役目を爲すもので幹線鐵道の榮養線であり又枝線である。動きを爲すのは恰度自動車運輸とよく類似して居るのである。勿論之には例外があつて米國の如きでは自動車が七十哩の長距離運送をやつて所謂幹線鐵道と見るべき鐵道をも壓迫しつゝある實例もあるが大體論としては自動車運輸は比較的短距離で少量輸送を爲し其の運輸の回數が多いと云ふのが普通な様である。殊に自動車は道路を利用することが軌道や或る地方鐵道と同一なのであつて此の如き場合には双方の競争が非常に劇烈になり遂には一方が倒れる様なことになる場合も時々出來て來るのである。

自動車も軌道(或る種の地方鐵道をも含む以下同じ)も共に道路を使用するのであるが自動車の方は現在我國では道路の維持修繕費を負擔しないのに軌道の方は之を負擔させられるのであるし又軌道の敷設費は一哩少くとも三十四萬圓以上に上つて居るのに自動車運輸の方は何等道路の方の費用を要せず車輛丈の工面をすれば夫れで宜しいといふ便宜があり尙又軌道は一旦敷設すれば未來永劫固定して到底動かすことが出來ないものであるのに自動車の方は今日此地で損失をすれば明日からは他の地方へ行つて營業をするといふ風に轉輾して移動することが出来る自由を持つて居る加之ならず軌

道は特許を受けて始めて敷設し營業を開始することになつて居るから、取締の法規は大分面倒であるのに自動車運送の方は公衆の運送營業といふ様なやかましい取締の法規が無く、唯だ警察の取締の下に營業が出来るといふ風に至つて簡單になつて居るので自動車運送の方は如何なる方面より觀ても、軌道の營業よりは遙かに競争上に有利な地位を占めてゐる様である。従て兩方の交通機關が相併行し相對立する様な場合には通常軌道業者の方が打撃を受け閉息するのが例となつて居る様である。

二

乗合自動車は將來益々發達して來たとすると、軌道の方では何等かの對抗策を講じて根本的に軌道營業の改善を計り立直しをやるか、或は政府に建議して自動車取締法規の制定を爲してもらつて二者共存の方法をとるか、或は更に兩者は合同若くは合併して俱に共に一體とし手を携えて營業をつゞけて行くか何等かの方法を講ぜなければならぬ形勢になつて居る様に思ふ、勿論乗合自動車が軌道と競争をやれば一般旅客貨物は利益を受くることも多々あり、即ち競争の場合は、
 一相互に運賃を低下して貨客を誘致すること

二相互に車輛其他設備の改善を爲しサービスを良くして貨客の吸引に務むること
 三相互に利益を分配すること
 四相互に利益を受くることなきにしも非ずであるが、此の如きは一時的の事であつて自動車營業の方は、前に述べた様な優勝な特點を持つて居るのであるから、競争は多くの場合に

軌道業者の方が敗れて其の利益は漸次減少し來り其の結果遂に營業が立ち行かない破産状態に陥ることなきにしもあらずである。

將來道路の築造改良政策の爲め、乗合自動車が愈々益々發展することは國家交通の爲め慶賀すべきことではあるが、之を現在の状態に放任し單に地方的に警察の取締に委して置いたならば軌道業者は到る所其の利益を失ひ營業不振の結果を見るべきは殆んど論なきことと思ふ。勿論之には例外があつて道路の築造改良の結果交通密度となり、大都市郊外交通に於けるが如く、乗客貨物著しく増加するが如き状況の場合にはたとひ自動車營業が始まるとも既設軌道には何等影響を與へない様なこともあるだらうが、大體論としては軌道業者は自動車營業の出現に依りて打撃を受け悪影響を蒙ると云ふのが普通である様に思ふ。そこで此の如き軌道營業に及ぼす影響を今の内に多少緩和して此種公共的交通機關が安んじて營業して行かれる様に豫め方策を樹立することは吾々交通に關係する者の義務ではあるまいかと思ふ。

三

先般米國から來遊せられたベンシルベニア大學商科大學長にして鐵道の權威者たるジョントン博士は帝國鐵道協會で講演せられたが此問題に就て次の様な意見を述べられた。

第一、自動車の運送に對しては旅客貨物兩方面に互りて組織立つた制度を設け、自動車を以て運送營業に従事する者は、之を一般公衆に對する運送即ちコンモンキャリアーとしての責任を有つこ

としなければならぬと言ふことである。自動車を以て運送に従事して居る者は多くの場合に於て其の都度結ばれる契約に依つて運送を爲すといふ方法即ち個々の條件に依り荷主と契約して運送する方法に依つて居り法律上の運送人としての責任を有たないことになるのであつて極めて不都合であるからどうしても自動車も以て運送を爲す者は一般の鐵道汽船會社と同じく運送人としての責任を有つことにならなければならぬと思ふさうなれば一般公衆は之に依つて完全なる保護を得られるし又自動車運送業者が運送人として提供するサービスを完全に受けることになるのである。

第二 自動車との競争の場合には鐵道や軌道會社又は國有鐵道は夫々競争の關係ある道路上で自ら其の自動車營業を行ひ而して鐵道或は軌道と其の地方の自動車運送とが纏つた一團と爲つて營業するといふことである例へばポストンアンドメイン鐵道ではニューヨークランドの北部に在つて比較的輸送の少ない枝線鐵道の一部を拋棄し自ら自動車會社を設立し自動車を以て今迄鐵道で輸送した貨物を盛んに輸送するか如きものである。尙ほ此の如き例は各州到る處に之を見出すことが出来るのである此のやうな鐵道の政策は全く公衆に利益になることであつて現に米國では合迄色々な小さな自動車會社の爲めに苦しめられて居つた。鐵道が段々自分で自動車會社を組織して是等の脅威から脱しつゝあるのである要するに一般公衆の最大なる利益を得んが爲めに各種運輸機關の協調が必要であると思ふのである云々

といふ意見を述べられたが私は大體に於てジョンソン博士の此意見に賛成を表する者である。

四

内務當局に於ても既存の鐵道又は軌道に甚しき打撃を與ふるものを免許することのない様に自動車運輸營業の免許に關しては大正八年一月各地方長官に對して(1)運轉道路の狀況を精査し道路橋梁の保護上竝に道路交通の保安上適當なる條件を附すること、(2)起業の計畫を考査し成業の見込ある者に限り免許を與え開業日ならずして廢業するが如きことなからしむること、特に自動車營業免許の出願競合する場合に於ては慎重なる考慮を加ふること、(3)出願に係る自動車營業の免許が既特許の軌道又は既免許の無軌條式電車若くは自動車營業に及ぼす影響を考査し、此等の起業が兩立すと認むる場合に於て出願を免許すること、(4)軌道又は無軌條式電車と自動車營業の許可出願とが競合する場合に於ては特に永遠に涉り地方交通の狀況を精査し其の許否を決定すること、等の通牒を發し鐵道軌道に及ぼす自動車の脅威防止に務められたるが、此の通牒の趣旨を一々遵奉してやつて行けば相當な取締が出来た筈であらうけれども、地方廳では之を閑却せる結果今日迄殆んど空文に歸してしまつた觀がある、されば八年後の大正十五年八月に再び通牒を發し、「一定の路線又は區間に據る自動車運輸營業の免許に關しては大正八年一月及通牒置候處近時自動車の普及發達に伴ひ既存の鐵道又は軌道に不尠打撃を與ふるものを免許せらるゝ向有之哉に存ぜられ候處、右は兩者の圓滿なる發達を期するの趣旨に背馳し遺憾に存候、自今右通牒の趣旨を遵守し免許せらるゝ様特に御注意相成度候」と繰返したる次第なるが此の一回の通牒で以て果して其の効果を擧ぐるこ

を得るや否や甚だ懸念に堪えざる所である。

五

依つて吾々は乗合自動車營業は一般公衆に對する運送營業即ちコンモンキャリアとして法律を設けて之が取締を爲すこととし之によりて鐵道軌道に對し脅威を與へ爲めに其の發展を阻害する様なことの無い様にしたと思ふ。又軌道は其の線路の兩側に於て一定の幅員に於ける道路橋梁の修繕舗裝撤水除雪等の費用を負擔するの制度となつて居るのに自動車は自由に其の上を走り之を破壊しても毫も費用を負擔しない様であるが此等に對しては相當費用を負擔せしむる様に規定せねばならぬと思ふ次に自動車營業は各地に於て轉輾移動して營業が出来得ることになつて居る様であるけれども其の營業の許可前に於て土地の狀況を考査して出來得べくんば競争者とならべき鐵道軌道業者に自動車營業を許可することを以て根本方針と爲し鐵道軌道業者自ら營業を欲せざる場合に始めて相當の條件を附けて他の出願者に許可する様にすること即ち各交通機關相互の協調を保つ様にすることを以て現今自動車取締上緊急欠くべからざる事柄であると思ふ此外にもまだ自動車取締に就ては愚見もあるけれどもせめて右の諸點だけなりとも法律を設けて規定を爲し鐵道軌道業者に脅威を與えない様にしたものであると思ふ。