

維持は仲々困難となつた、馬車が間斷なく通過するため撒布砂利は忽ち散亂せられ、殊に材料を精選して硅石、斑岩、閃綠岩の砂利を用ひ輾壓を加ふる等、其の維持に關しては、毫も注意を怠らざるに拘らず、巨費を投ずるに非ずんば適當に砂利道を維持することは不可能となつた、砂利を敷均して三ヶ月を経過せば其の間如何に細心の注意を拂ふも、漸く凸凹を生じ幾何ならずして交通に支障を及ぼす程度に

進んで行く、故に巴里市廳は如何に交通閑散なる道路に於ても可成速に砂利道を全廢することに決定した、左圖は千九百十三年以降其の減少の迅速なるを示し、千九百二十三年一月一日には、砂利道の面積は漸く五八三、三七〇平方米にして、千九百二十四年一月一日には其の面積は更に四五二、二六〇平方米に減少した。

自動車に關する道路行政資料

内務書記官 丹 羽 七 郎

自動車に關する道路行政は我國に於ては全く新らしき行政の分野であり、是に付ては研究す可き事項甚だ多いのである、茲には研究資料ともなる可きものを摘記するのである

一 クレルモンフェルラン自動車道

ピユイ、ド、ドオム軌道會社に對し蒸氣鐵道を自動車道に改替し、クレルモンの西部郊外とドオム山脈の最高地點にして風光絶佳の稱あるピユイ、ド、ドオムの頂上とを連絡する

佛蘭西ピユイ、ド、ドオム縣はクレルモンフェルラン及

ことを許した。

此の自動車道は従來の線路に従つて會社が築造したのであるが、幅員六米半延長五杆、一二パーセントの勾配を有しバザルト鋪石を用ゐてゐる。

自動車道は通行料を支拂ふ一般自動車の通行を許す。通行料は馬力を標準として三種に分ち一〇法二〇法三〇法を基本料金とし、乗客二人を超ゆるときは一人を増す毎に五法を増徴するのである。此道路はクレルモン・トゥエルラン軌道會社の所有に屬し、其の資金に依り築造せられ、縣よりは何等の補助をも受けておらぬのである。

二 倫敦交通評議委員會の乗合自動車

對軌道の競争に關する報告

倫敦交通評議委員會は一九二四年の倫敦交通法第一條に依りて設置され、倫敦及其の附近の交通に關し交通大臣の權限に屬する事項に付意見を開陳し其の職務の執行を援助する目的を有し、十二名の正委員と七名の附隨委員とより

なる、正委員は政府公共團體又は他の行政廳に依り選任せられ、附隨委員中三名は倫敦交通區域内の交通労働の利益を代表する者、四名は同區域内の運輸業者及動力車馬車の使用者の利益を代表する者より成る、其の職務は同法第二條及別表第二號に依りて明かに規定せらる、次に述ぶる報告は道路局長メーブリー卿を議長とする倫敦交通評議委員會正委員が倫敦警察區域に於ける軌道と乗合自動車との間に存する不必要にして不經濟なる競争を低減せんが爲め採る可き方策に關する調査報告である。

倫敦に於ける軌道の或者は乗合自動車との競争に依り其營業費を回收すること能はず、何等かの救済が與へらるゝにあらざれば遂に運輸を廢止せんとする狀況にあり。之は單に數百萬磅に上る資本の喪失となるのみならず、電車は乗合自動車よりも相當低廉なる運賃を徴するものなれば電車にして廢止せられんか乗客殊に日々此低廉なる電車に依りて通勤する労働者に取りて重大なる問題を惹起す可し。

或論者は首都に於ては路面電車は他の交通に著しき障害

を爲すの現状なれば若し電車を廢止するとなれば公衆は乗合自動車に依りて充分にして満足なる利便を享くることを得るが故に電車は之を放棄す可しと云ふ。

本委員會は右の見解には全會一致之に反對し、軌道は首都に於ける旅客運輸機關の本質の一部を爲す可きものと考ふるのである。又現在の交通機關の様式即ち近郊鐵道、地下鐵道其他の地方鐵道及軌道、乗合自動車は各其の特異の領域に於て有用にして必要な機能を有するものなりと考ふるのである。

先づ軌道の現状を述べんに倫敦警察區域内の軌道は其の投下資本二千七百萬磅餘にして其の内倫敦都(L.C.C.)は千七百萬磅をば經營に屬する軌道に投下しており、残りの一千萬磅中五百三十六萬磅は會社に屬し、四百六十四萬磅は他の公共團體の軌道に屬す。此資本を倫敦ゼネラル乗合自動車會社即ち大倫敦に於ける乗合自動車の七割五分を所し經營する會社の投下資本即ち約七百萬磅と比較するときは凡四倍に當るなり。

大戰以前少くとも一九二二年までは大倫敦に於ける軌道は一二の公共團體經營の小軌道を除くの外は一般に收支の狀況良好なりしなり。

公有に屬する軌道の成績を見るに一九二一年度には五十八萬九千磅餘の剩餘を有したるも、其後相次いで剩餘は減少する一方にして一九二四年度には十五萬三千磅餘の損失を見、一九二五年度には三十五萬磅の損失となる見込なり、倫敦都有軌道の損失のみを見るも一九二五年度は二十七萬八千磅なり。私設軌道は三會社の中二會社は多大の缺損を生じ「メトロポリタン」電氣軌道は一九二五年には四萬二千餘磅の缺損、倫敦合同軌道は一九二四年に一萬六千餘磅一九二五年には二萬九千餘磅の缺損を見るに至れり。

斯くの如き軌道經營の財政上の不況は殆んど全く最近數年に於ける乗合自動車の激甚にして無駄なる競争に依るものなりとは本委員會の見解なり。

倫敦市街に於ける乗合自動車は一九一三年には三千六百六十四臺、一九二四年一月には五千三百十一臺、一九二六

年には實に五千五百臺に上るの狀況なり。而て軌道との競争が如何に増加したるやを示す爲めに倫敦都營軌道と競争の關係に立つ乗合自動車の増加を見るに次の如く著しきものあり。

一九二〇年一月

六一二臺

一九二四年一月

一、一六六臺

一九二五年一月

一、三一八臺

臺數に於て斯く増加したるのみならず、一臺の座席數も亦一九二〇年には平均三十六なりしものが一九二五年には平均五〇に増加したるが故に運輸能力の増進顯著にして軌道の強敵となれること明なり。

又此競争上觀過するを得ざるは軌道にありては法令又は處分に依り特別の負擔を命ぜられおることにして競争の相手たる乗合自動車が同一の負擔を爲し居らざるの點なり。軌道は一定時間内は割引率に依り勞働者を運送せざる可らず、又軌條間及其の左右各十八吋の道路の維持修繕を負擔するのみならず、多くの場合に於て軌道敷設に際し道路擴

築費を負擔し、更に軌道其他の設備に特別税を課せらるゝ場合多きに反し、乗合自動車は自動車税を課せらるゝのみなり。

軌道の道路の維持修繕費の如きは頗る多額に上り倫敦都經營の軌道經濟が負擔する維持修繕費は一年約三十萬磅に及ぶ、今若し此軌道にして廢せられんか此金額は道路管理者の負擔となる可く從て結局一般租稅負擔者の負擔に歸すべきものなる事を思はざる可らず。然るに倫敦交通法制定以前にありては倫敦に於て乗合自動車の數を制限し其の企業を統制するの權限は何人も之を有せざりしを以て遂には今日の如き不經濟なる競争狀態を現出せしめたるなり。倫敦交通法は一九二四年八月七日議會を通過し法律となれり、今後は倫敦交通法の定めたる權限を活用して、此問題き解決せざる可らず、之が爲めには如何なる手段を採用す可かを。

本委員會が成立せし際には尙乗合自動車の運轉續々増加し、他の交通機關及他の乗合自動車と競争を惹起するの狀

況にして、時を移さず此無秩序の状況を制止する何等かの手段を探るに非ざれば、企業は破産を餘儀なくせられ、公衆の利便に重大なる缺陷を生ずべきこと明瞭なれば、本委員會は先づ差當りの手段として、事件の一層險悪なることを防止する爲め、倫敦交通法第七條に依りて左の推獎を爲したり。

(一) 最混雜する街路及軌道の敷設ある總ての街路六百九十五線を撰びて之を「制限街路」とすること。

(二) 「制限街路」に於ては乗合自動車は現在よりも之を増加することを得ざること。

此推獎は交通大臣に依りて採用せられ、之に關する命令發せられたり。

次の交通機關の状況を更に詳細に調査したるの結果、倫敦に於ては公衆の需要を満足するに必要な數量以上に乗合自動車存在するが故に、軌道との無益にして不經濟なる競争を制止する爲めのみならず、交通の混雜を避くる爲めに乗合自動車の數を減少せざる可らざることを認むるに至

り。茲に於てか二つの點を研究する必要あるなり、一は軌道に依る交通をも考慮に加へたる上、如何程乗合自動車を各路線に付て減少せしむ可きやの問題にして、他は減少す可き乗合自動車數を各個の企業に如何に配分すべきやの問題なり。

歐洲大戰直前に於ては倫敦ゼネラル乗合自動車會社及其の協同會社即ち「コンバイン」が倫敦警察區域に於ける乗合自動車を事實上獨占した、此時代には軌道の存する道路には乗合自動車は單に軌道の補完的機關として經營せられたるに過ぎなかつた、然るに戰時に當りて政府は倫敦ゼネラル乗合自動車會社より多數の自動車を徵收した、休戰後同會社は其の補充を企てたが其れは可成り長期間を要し一九二三年迄は完成されなかつた、倫敦市街に所謂「インデペンデント」乗合自動車(「インデペンデント」とは倫敦ゼネラル乗合自動車會社及其の協同會社以外の企業者にして「コンバイン」に對し獨立の立場にある者を指稱するなり)が其の姿を顯はしたのは此間であつて、爾來「インデペンデ

ト」は愈々其の數を増すことになつた。而して此の「インデペンデント」企業者は最も利益の見込ある路線を選ぶこととなるを以て「コンバイン」側の乗合の運轉さるゝ箇所のみならず、其の運轉せざる箇所迄も侵入して軌道と競争を開始するのみならず「コンバイン」側の乗合を壓迫することとなれり。茲に於て「コンバイン」側に於ては對抗上從來運轉せざりし路線にも運轉を開始したるを以て此處に倫敦は乗合自動車の大過剩を見るに至りたるなり。

此狀態を改善する爲めに各路線に於て何程の乗合自動車を減少す可きやは左迄困難なく之を決定することを得べきも、此減少すべき數を孰れの企業者に如何に割當つべきやは困難なる問題なり。

交通大臣は倫敦交通法第七條第二項の規定に依り、一定街路に於て一般的に又は特定時間を限り乗合自動車の運轉を禁止又は制限することを得、又一定街路に於ける乗合自動車の運轉總數を制限することを得、而して運轉を爲し得て營業者を何人とするかを決定し、其の營業者の間に右の

乗合自動車運轉總數を割當つることを得るなり。然れども二以上の營業者が運轉するを正當とする場合には運轉を爲し得る權利を一營業者に限るを得ざるなり、故に先づ乗合自動車の運轉總數を定め、之を營業者間に割當つ可きなり此割當てを爲すの比率を如何に定むるを正當とするが。

種々の點を考慮に加ふるに最も正當なるは先づ最も後に運轉を開始したる車輛より其の運轉を廢止するにあり、然れども此原則を嚴格に適用するときは「インデペンデント」側の車輛が廢止せらるゝこととなり一方に偏する嫌あるを以て適當なりと云ふことを得ず。

故に或る一定の時期を探り其れ以後増加したる車輛の割合に比例して之を廢止するの外なし、而して此時期の定め方にも數個の見解あるべし、第一には一九二四年三月を探るの方法なり、此期日は交通大臣が軌道業者に對し倫敦交通法案の提出を宣言せる時にして、之を採用するは相當の理由あることなれども、此時期以後に増加せるは多くは「インデペンデント」側の車輛なり、即ち一九二四年四月一

日現在及一九二五年十二月三十一日現在を比較するに「コンバイン」側の車輛數は殆んど變化なきに拘らず、「インデペンデント」側は約三百五十臺を増加せり、従つて此時期を擇ぶときは「インデペンデント」側にのみ大なる打撃を與ふる結果となる。

故に委員會は更に遡りて一九二三年四月一日を擇ぶを適當なりとの結論を得たり、此時期は「コンバイン」の協定が成立し其の車輛は戦前の状態に復したる時にして又此時期までは軌道經營が概して收支相償ひたる時なれば此時期を劃して廢止車輛數の割當比率を算出するは適當なり、此時に於ける車輛は總數三千四百五十三臺にして内三千四百九臺は「コンバイン」側に屬し殘餘の四十四臺が「インデペンデント」側に屬したり。

然るに一九二五年十二月三十一日には

乗合自動車總數

四、九七四臺

「コンバイン」側

四、三七三臺

「インデペンデント」側

六〇一臺

従て一九二三年四月一日以後の増加は

増加總數

一、五二一臺

「コンバイン」側

九六四臺

「インデペンデント」側

五五七臺

即ち極大體に見るときは「コンバイン」側二に對し「インデペンデント」側一の割合なりと云ふことを得べし。

斯く比率を定むる以上は「コンバイン」側と「インデペンデント」側との間に運轉回數の制限を割當つること左迄困難にあらざるも「インデペンデント」側の各企業者間に更に之を割當つるは相當六ヶ敷ことなり、故に委員會は此割當は「インデペンデント」側企業者相互の協議に待つこととし若し其の協議成立せざるときは交通大臣委員會の意見を徴して之を定むることとなすの外なし。

而して本委員會は軌道と平行する如何なる乗合自動車を全廢せんとする意見を有せず。公衆をして軌道又は乗合自動車の双方を利用するを得しむるものなり。

以上は倫敦交通評議委員會正委員の報告の大體なり。