



# 道路運輸經濟 (三)

山下 定二

## 第二章 歴史的検討

### 第四節 軌道の歴史

#### 軌道法制

英國に於ける軌道法制の根據は依然として一八七〇年條

例、即ち『建設便宜、及び軌道運用取締條例』である。此條例は、馬車鐵道が當時發達してゐた唯一の型體であつた時に制定されたものではあつたが、軌道發達の形成に最も重要なものであつた。地方當局が水道、瓦斯會社によつて蒙る負擔が莫大であつたり、會社を買取るにしても値段

が法外に高かつたりして惱まされてゐた時に、此條例が起草された事は、軌道のためには、不幸であつた。何故なら、地方當局者には軌道經營も亦獨占的のもの、如く思はれ、水道、瓦斯會社の如き位置を軌道經營が占める事を防ぎ止せねばならぬとしたからである。

従つて、同條例には一條項が挿入され、軌道建設に當つては、先づ、地方當局、及び道路當局の許可が必要になつた。而も、最初の許可期間は僅かに二十一箇年で、同期間満了後、又は次期七年間満了後は、地方當局には時價買上の權利がある事になつた。期間制限は馬車鐵道時代には左して重大でなかつた。こいふのは、投資額が大したものではなく、使用馬も相當の値段で賣拂ふ事が出来たからである。然しながら、電力牽引時代に入るや同條項あるがために軌道會社は新方法的の採用に尻込みし、市營を促進するやうになり重大性を帯びて來た。電力牽引は可成り莫大な投資を要するに拘らず、會社は其資本に對する配當金を僅かに二十一箇年、或は、新方法採用以前に期間の一部が切れ

てゐるにすればより短期間しか得ることが出来ないからである。何となれば許可期間満了後には、會社の軌道系統は鐵屑並に買取られてしまふからである。

會社は相當な利益を得る事が出来ぬ追加經費を出ししづるので期間の終り頃になるに、軌道系統は、放漫状態に陥るのが普通であつた。

地方當局が建設否認權を有してゐる事は、時として、不必要な經費を要し、軌道建設を困難ならしむるやうになつた。或地方では、否認權が道路擴張及び改良等を會社に負擔せしむるために使用されるやうになり、二、三の地方では否認權濫用の忌はしき事件が起るやうになつた。

一八七〇年條例のこれ等諸條項は軌道系統の市營化促進に力があつた。同條例の中には、地方當局は軌道系統の建設及び所有は出来るが、然し、かく建設された軌道の運用は、現今佛國其の他諸國に於て盛んに行はれて居るが如く私設會社に任すべきであるに述べられて居る。一八八二年迄はこの方法が一般に用ひられ、多數大都市、即ち、マンチ

エスタブル、グラスゴー、リバプール、バーミンガム等では市當局が其の線路を私設會社に年貸してゐた。然し一八八二年ハツダースフィールド(Huddersfield)では、軌道は建設したが借手がないといふ始末の悪い事が起つた。従つて議會は商務院に對し市自體の軌道運用を許可せしめた。十年後、同案は一般的にされ、ハツダースフィールド條項は以後發布された總ての軌道建設認可條例に挿入された。一八九六年には總ての羈絆から脱した地方當局は私法又は地方令により其の地方に於て軌道の建設及び運用は自由になつた。

さて、一八七〇年條例の他の諸項に歸つて論ずれば、次に考究されねばならぬものは、道路保全に關する重要條項である。同條例には、軌道會社は線路間の空地のみならず、線路の兩側一呎六吋の地をも保全し、線路の高さを道路面と同高にすべしと規約してある。二重線路を敷設すれば、その間の道路は常に修繕しなければならず、又、軌道廢止の際は、道路を軌道建設前と同様の状態にしなければ

ならぬ事になつてゐる。

然しながら、同條例は前述の如く無理もあつたが又利益もあつたのである。創設者は其の軌道の獨占的使用權を許可され、建設權獲得必須手續は簡單になりそれに要する費用も安くなつた。議會の公認を経、私法と同様の效力を有する地方令が商務院によつて（一九一九年以後は運輸省によつて）許可されるやうになつた今日、私法の發布は最早重要なものでなかつた。

近年に於ても、軌道を私設會社より市所有に移管する方法は依然として續けられ、各地方當局は一八〇七年及び九六年に獲得した權利を盛んに利用してゐる。一九二二年運輸省報告に依れば、英國に於ける二五〇の軌道事業の内、一七〇は市有市營で、私設會社經營は僅に八〇である。同年の交通用線路哩總數二、五七七哩の内、一、七五六哩は地方當局の用ひる所で、私設會社の用ひる所は僅かに八二三哩に過ぎぬ。かくの如く、英國に於ては、市が軌道の主なる運用者なのである。米國では私設會社の所有、運用に

なるものが遙かに多いが、歐洲大陸では、公有、私有二者何れもある。尤も或國、殊に獨逸では、市が私設會社に運用を任してゐる。

### 第三章 最近に於ける道路運輸の發達

一九〇〇年から一九一四年の間には機械的道路運輸は著しく發達したが、これは主に乗用車の方面に於ての事であつた。自用車、自動自轉車、タクシー、バスが道路の確認された使用者になつてしまつた。

商品商業道路運輸の發達は、然しながら、頗る遅々たるものであつた。事實、商品配達目的の二、三商人、二、三道路運輸請負業者、及び或鐵道會社、即ち、東北鐵道、スコットランド大北鐵道、ランカシヤイヤー、ヨークシヤイヤー鐵道會社を除けば利用者は殆どなかつたのである。鐵道會社が早くから道路運輸を利用した事は、最近、鐵道當局が道路輸送力に對して、脅威を感じざるを想倒するは興味のある事である。

これ等道路使用事業の或ものは二十年前に確立され、單に旅客のみならず、又、貨物、小包及び郵便物等に貢獻し鐵道網の養育者として利用された。

現今の状態を一九一四年以前の狀態と比較對照して見れば、何人とも、旅客輸送と同様に貨物、商品道路運輸の驚くべき増加を首肯するであらう。嘗つては、實際、總ての貨物輸送は鐵道に由り、鐵道の恐れた競争者は、僅かに運輸路に當る近海航路線、最短距離の馬車輸送及び極く制限された運河運輸であつた。然し、休戰後、道路は再び使用され、大量貨物輸送が新企業家により行はれた。

一九二四年に運輸省より發行された一九二二年運輸調査の報告書には興味ある統計があつて、同統計は一等道路を利用する機械路用車が非常に多い事を示してゐる。戰前には廣汎なる範圍に互る運輸統計はないけれども、而も尚ほ、或道路に就て道路局が運輸統計をこつた年、即ち一九一〇—一九一一年の状態を説明するに間に合ふ數字がある。この數字が役に立つ殆ど總ての場合に就て見るに、道路運輸

量は、著しく増加し何れの場合に於ても馬力運搬の比例は絶対的に減少を示してゐる。次に報告書より引用する。

『大戦に先ち道路局が作つた記録によれば或二、三の別々の場合に於ては、過去十年間に道路運輸量が増加してゐるのを知る事が出来る。例へばエルザム (Elsam) シツドカツプ (Siedup) 間のロンドン、フォルクストン道 (A二〇) 某地點では一九一〇年から一九二二年までに運輸重量は一日二、五一九噸から五、六〇九噸に増加し、機械推進車による比例は四一%から九五%になつた。

『リバープール・マンチエスター道 (A五七) にあるワリントン (Warrington) に近いサンキイ橋の某地に於ける數字はもつと著しいのである。此處に於ける一九一一年から一九二二年までの噸數の増加は一日一、一六七噸から八、二五〇噸であつて、機械推進車による比例は二六%から九八%になつた。

『又、カーリッスル、ホワイトハーベン、ダルトン・イン・フアーネス道 (A五九五) にあるカムバーランドのヘンシ

ンガム等の田舎では、運輸重量は一日五六〇噸から八二六噸に増加されたに過ぎぬけれども、機械推進車による比例は、一九一一年に單に一四%に過ぎなかつたものが一九二二年には九一%になつてゐる。』

其の他の場合を説明するに役立つ數字は通過車數と輸送噸數の増加を示し、又、該調査は馬車數の著しい減少を指示してゐる。斯の如く、ダルハムに於けるA一道路の某地では通過車一日平均數は、一九二二年に丁度四〇〇臺であつたものが一九二二年には約一、二五〇臺に増加してゐる。而して、馬力牽引車數は二二〇臺から一〇〇臺に減少してゐる。

同報告書によれば、一九二二年 (曆年) に使用されてゐた發動機車概數は、九七九、〇〇〇臺とあり、その内、三七八、〇〇〇は自動自轉車、三一五、〇〇〇臺は馬力に應じて課税された自用車、及び一五一、〇〇〇臺は商業貨車で、貸自動車數は七八、〇〇〇臺である。一九二二年の機械推進車總數は約八七四、〇〇〇臺であつたと見積られて

る。一九〇八年には、約一二、〇〇〇臺の商業車と一七、〇〇〇臺の自用車があつた。然しながら、交付される大多數の許可證は年四回、又は毎月出されるのであるから、正確な數字を表はす事は不可能で、従つて許可證數による車臺概數しかわからぬ事は記憶しなければならぬ。

路用車の著しい増加を示すものとして、次の交付された許可證數表は興味あるものだらう。

| 車 別     | 許可證交付車見積數 |         |        |
|---------|-----------|---------|--------|
|         | 一九二一年     | 一九二二年   | 一九二三年  |
| 自 動 車   | 一五〇,〇〇〇   | 二九三,七四〇 | 三六二,五八 |
| 自動自轉車   | 三五,〇〇〇    | 三五,三四〇  | 三五,〇七  |
| 病 人 車   | 三三        | 六四      | 五六     |
| 商業用貨車   | 一五,〇〇〇    | 一六,八五六  | 一八,一三五 |
| 道路汽罐車   | 二,〇〇〇     | 二,六八    | 一,九一   |
| 耕作用自動車  | 一八,一〇〇    | 一七,二九三  | 一七,〇八  |
| 牽引自動車   | 一,五〇〇     | 一,三〇一   | 一,四〇〇  |
| 貸 自 動 車 | 六,〇〇〇     | 七,二六三   | 六,三五六  |
| 電 車     | 三,五六三     | 三,七九七   | 四,一四七  |
| 一般營業車   | 一〇,〇〇〇    | 九,五二七   | 一,九九   |
| 免 稅 車   | 一一,五〇〇    | 一一,五九九  | 一三,〇三  |

一九二二年に於ける許可證交付による収入は、九、七三五、八三二磅であつたが、一九二二年に於ては自動車税金總収入は一、〇一三、八六一磅に上り、一九二三年には、更に、一二、七五七、五五〇磅に増加した。而も此の期間に於ける課稅規定は同じであつた。

道路運輸の利用がかくも非常に速かなる進歩をなした理由は如何なるものであるか？

大戦が最近の道路使用車の有効性を立證したものと云ふ事が出来る。貨物自動車は戦地に於ても本國に於ても非常に多數使用され、事實、時として、自動車の使用は、軍隊の食料供給を完全にし、鐵道終點迄、急進軍の結果遠方に離れた軍隊間の軍需品、彈藥、及び糧秣の供給に役立つたものである。甚だ不利な状態の下に於て、貨物自動車は重大な而も必要缺く可からざる仕事をなしたのであつた。

發動機牽引車が大戰中に得た威望は、一九一九年の鐵道罷業中、道路用諸車が重大なる働きをなした結果、一層高められた。罷業期間中の食料供給は自動車により見事に遂

行され、道路運輸の潜在的 가능성이實業家に明白にわかるやうになつた。略言すれば、過去數年間の國家存亡の危機が道路運輸の革命を起したのである。

大戰後、多くの人が道路を使用する機械力運搬法に注意を向け、新工業は休戦に續きたる短期の好況時代に著しい刺戟を受けたのである。

大規模の貨物道路輸送を助けた他の重要な原因は鐵道聯絡の不統一、車輛の不足による輻輳狀態の繼續、及び戰時の騒亂に起因する貨物運賃の高率である。確かに、一時は、鐵道貨物分類表の下位に位せざる多種の貨物に對し道路運輸は鐵道運輸より低廉なる運賃で輸送する事が出來たのである。

必要な自動車の準備は、陸軍過剩品拂下げに由つて容易となり、又、一方従業員は、戰時、多數のものが自動車運轉、修繕の訓練を受けてゐたので、容易に雇ふ事が出來た。其の上、道路運輸業は多數歸還兵士の意に適ふ企業であつた。

云ふまでもなく、戰後に於ける發達は貨物車のみに限られた事ではなかつた。休戦以來、道路による旅客輸送業は——バス又は大型客用自動車による——著しい刺戟を受け、現今では、都市たるを農村たるを問はず、殆ど總ての地方に行はれてゐる所である。大型客用自動車、又は遊覽自動車の發達は實際大戰後の事で、休日遊覽場に於て殊に然りだが、頗る人氣を博した。尤もその人氣の一斑は疑もなく其の新奇なる所に歸すべきではあるが。

かく多種の道路運輸形式の急激なる發達は、——バス、大型客用自動車、及び貨物自動車——最初幾分不自然なものであつた。多くの新投機が——或ものは極く少規模で、全く素人に行はれた——が始め、これらは必ずしも周圍の事情に應じなかつたのである。従つて競争が劇しくなり算盤の合はぬ運賃値下げに不平が盛んに出た。何ごなれば、新米共は御客を引付やうとして無暗に運賃を下げたので、僅かに實費位にしかならなくなつたからである。彼等は資本に喰込まふが込むまいが一切おかまひなしてあつた。休

戦に續いた、短命な俄景氣が消失し、かの長い不景氣時代に  
 入るや、當然豫想される事ではあるが、道路運輸業の上に  
 劇しい反動が起り、商賣を止めなければならぬものも多か  
 った。然しながら、道路運輸業は次第に經濟的基礎を得、  
 今日では初期の如く、漁夫の利を占めるが如き事はなくな  
 ったが、次第に擴張され、景氣回復の曉は、猶、著しく擴  
 張されるであらう。自動車運輸業者を悩ました困難に直面  
 し、困難を征服せんせば、企業には統制を與へなければ  
 ならぬと主張されるやうになつた。然しながら、道路運輸  
 店の所有主、經營者に運賃の協定を見、又は、値下防止聯  
 盟を組織するのは容易な事ではなく、又、一方では、效力發  
 生以後に、かゝる協定條件を實行する事は猶更困難であつ  
 た。こいふのは、聯盟加入者はこれを破らんとする傾向あ  
 り、或は、又、新競争者出現の憂があつたからである。誰  
 でも、少額の出資で車を道路上に使用し、聯盟對抗する事  
 が出来るから。

時には、聯盟が大いに進歩して大商店は實際上の獨占權

を獲得（特に旅客運輸に於てさうだが）し得るこいふ事は  
 あり得る。他の場合に就て見るに自治團體が獨占權を占有  
 した例は二、三ある。然し、一般に、群小商店の自治組織  
 の中に共通なる行動を求める事は容易ではなかつた。此の  
 事は、自動車所主者をして或組合を組織して、料金及び運  
 轉様態を一定せんとして屢々企てたが、減多に成功した例が  
 なかつた。自動車雜誌に報ぜられて居るを見れば明かであ  
 る。然しながら、或地方では、特に、大型自動車所有主者  
 間に於て、あつたが、運賃の協定が出来、組合により制定  
 されたる運賃は、組合員により固く守られてゐる。他地に  
 於ても、或程度の暗黙の協定が生じ、誰も喜んで在來の運  
 賃以下に引下げるものはないのである。

#### 貨物交換所

例へば貨物交換所の如き、其の他の方面に於ける統制は  
 豫想通成功してゐなかつた。貨物交換所、又は、道路運輸  
 物交換所は其の名の示す如く、出來れば復貨（return loads）  
 を用意し、又、一方では、種々の道路運輸業者の仕事を統



制せんとして計畫された單純な組織なのである。此計畫は、かゝる組織が運送すべき貨物を有する者と運輸力を有する者の接觸を可能ならしめ、而して、該組織がなければ、當然、空車又は半積車 (half loaded) として歸還しなければならぬ車に對し復貨の供給を容易ならしめんとするものである。歸路に於ける不必要な死哩數 (dead mileage) を除去せんとするかゝる組織の重要な事は、強調する必要は殆どない。何となれば、若し、然らざれば、頗る非經濟的な運轉をする事になるは明々白々の事であるからである。更新された鐵道運輸との對抗するに際し、復貨問題の解決は道路輸送業者にまつて一層急がせにす可らざる事である。

英國に於て復貨局を設置せんとした最初の試は、戰時、道路運輸局によつて試験的に役所が設けられた事であらう。(勿論、道路局と混同してはならぬ。全然、異つたものである) サイ・エバン・ジョーンズ氏が局長であつた道路運輸局は一九一八年二月に設立され、國內に於ける政府の

道路運輸を統制し、道路用諸車の經濟的使用を確實にする必要手段を決定せんしたもののである。本局は倫敦に設けられ、國內諸中心地に更に支局が設置された。全部で八十四地方で、各々地方道路運輸委員が擔任し、十三の道路運輸局分局の下に集つてゐた。同局の主要問題は、揮發油、糧秣不足の危惧による食料、彈藥、其の他諸種軍需品の輸送困難の脅威を解決せんするにあつた。従つて、其の政策は、戰時中、運輸事務の重複による不必要な運輸力の使用を廢止せんとする事になつた。現存運輸利器の能率を道路用車數を増加せしめずに増進せんするにあつた。

其故に同局では、貨物集散の統制し、可能地に於ては空車、輕積車の運轉を避けるのが經濟的なので復貨の準備をする計畫を開始した。特に、同局は復貨準備局、又は貨物交換所を國內主要中心地に設置する事を考究しなければならなかつた。此方面に於ける最初の實驗は一九一八年八月頃に行はれブリュートルに一役所が開設された。二箇月間に約五千噸の貨物がこれを利用する運輸業者によつて動かさ

れ、これ等運輸業者は、若しこの方法がなければ、空車、若しくは輕積車として歸らねばならぬものであつた。

同様な貨物交換所がバーミンガム、カベントリー及びヨークシャーのウエストライデンダに設けられ、マンチエスターでは商業會議所により設立された。

大戰後、道路運輸局では貨物交換所制度組織を實驗的に行ひ私的組織により商業方面に、又、地方商業會議所と共同的基礎に立つて斯業を繼續した。一九二〇年の夏、自動車組合製車部では大計畫を始めた。其の目的は組合の指定した代理店を利用し五、六百の地方に貨物交換所を設けて交換網を作らうといふのであつた。然し、此計畫は初期の成果を得ず、遂に沙汰止みになつてしまつたやうである。

二、三の會社は商業方面に交換所を設立し便宜を計るやうになり、又、勢力ある商業會議所は規約を設け其の地方に於ける會員の道路運輸業を統制した。一九二〇年までにマンチエスター、バーミンガム、リバプール、ライセスタ、ノッチンガム、ブラッドフォード、プリストル、エシ

フィールド、その他二、三の商業會議所により貨物交換所の設置を見た。此等の中、特に目立つのはノッチンガム商業會議所の設立したもので他と異なり非常に成功し大きな取引を續けてゐる。營利事業ではないからノッチンガム交換所の手數料は仕事遂行上、及び事務上の費用を償ふだけである。

二、三の貨物交換所は大きな取引をしてゐるたけれども、多くの交換所は實際上仕事に多大の困難があつた。

大會社、商業會議所等の仕事疑問視されなかつたのは確かであるが多くのかゝる組織は屢々論難の的となり或交換所に對しては劇しい反抗が起つた。此の事に就て或有有名な運輸雜誌は次の如く温しい言葉で硬論してゐる『交換所當事者は運輸業に對し實際的知識なく斯業者の利益を無視して自己の目的に副はしめんがために輸送貨物を分配する傾向がある』又『交換所當事者の多くは手數料をまつてゐながら、利用者の利益、幸福を殆ど圖つてゐないやうに思はれる』云々。

多くの道路運送業者はかゝる機關の設立は復貨資金の引下げにせぬか、又、この結果は復貨の他地運送者に對する關係は同貨物の同地居住の運輸業者に對する關係と同じでないのか、かゝる地方に於ては、普通運賃に影響を來すだらうといふので、交換所の設立を好まないのである。彼等は、商人、製造業者及び其の他は運賃が安くなる見込がある時にのみ、交換所の助けを借りやうとするであらうと斷言してゐる。

見方を變へて見るに交換所は或方面でも亦不評である。古顔で確實にやつてゐる運送業者は、彼等の小競争者を援助する組織を獎勵しやうとせず猜疑の眼を以て交換所を見る傾向があつた。大運輸會社になれば其の組織立つてゐる事と確實なる地歩を占めてゐる事のために、大變に有利で、復貨を得る爲には運輸便宜に應じて行程を調整する事も出来るのである。

然し、如何に特殊交換所に不利缺點があらうとも、復貨を保證するかゝる組織の重要な事は、特に小運輸業者に

さり、明らかである。確かに、復貨問題は道路運輸の前途に横る難問の一つである。何となれば大都市間ならば往復路の貨物は十分に得られるであらうがあまり重要でない中心地に組織を設ける事は容易ではないからである。此點に於て、鐵道は道路運輸業者より非常な利益をもつてゐる。鐵道の組織は完全で、運輸要求の平衡を容易にする事が出来るからである。此點に於て道路運輸はたしかに鐵道運輸より船舶運輸の方により近いものである。例へば、貨物船は屢々同様な困難に逢會し復貨運賃は低率となり、又は、底荷運賃率にまで引下げねば運輸貨物を得られない事がある。復貨の供給があるかないかは多く世界貿易港の船舶出入數に影響するものである。

道路運輸に於て、往貨運賃を以て空車歸還の損失を償はんすすれば運送を委託するものがなくなるほぎに運賃が高くなり運輸物を總て鐵道に奪はれることになるのである。

道路運送業者と異り貨物船所有者は通常新運輸法を有する競争者が現れる懼がないので復貨不足による負擔を償ふ

運賃を得る事が出来るが道路運輸はさうは行かないのである。貨物汽船には船員が居住する事が出来、それ自體で完備してゐるので處々の港に立寄る點に於ては道路使用車はこれには及ばぬがそれでも各所に赴いて運輸貨物の供給を得る事は出来る。然し、道路使用車が遠く出て活動するとなれば運轉手、助手等の費用は高み宿泊、修繕費等も餘計

にかゝるわけである。

道路運輸に經濟的立脚地を與へて不必要な浪費を除去しなければならぬ。運轉中に常に貨物を滿載してゐる事は一哩噸の費用を輕減する事になるのである。このために目下最も必要な事は適當なる統制組織とである。