



道路運輸經濟 [四]

山下 定二

第四章 財貨及び商品の道路運輸

第一節 道路運輸の範圍

機械力に依る商品の道路運輸の正確なる範圍を限定するは容易なことではない。如何にすれば、その發展は極めて

最近の事であるし、その上、戦時戦後の特殊状態は、道路運輸及びその代用的運輸系統の間の差異をいくらか曖昧ならしめて居たからである。

然しながら、二三の熱心なる反對者等の確信ありげなる主張あるにもかゝらず、道路運輸が數多の重要な便益

を有して居ても、尙ほ、鐵道が全くその位置を奪はるゝことこの絶對にあり得ないのは、極めて明瞭なることである。鐵道は英國の大量貨物運輸に就いて、獨特の地位を保持する完全なる能力を有するものである、數多の便宜は多の運輸型體には得られない廣範なる多くの分派、及びその大規模なる運用等に依つて、得られるのである。ある種類の商品の運輸に就いては、鐵道は無敵である。例へば、長距離運輸、重量商品の移動及び低級品の運輸（特に大量なる場合）等である。譬へ、道路用諸機械車に實質的進歩があつたとしても、尙且、鐵道は蔑り難き頑敵なることを立證するであらう。

長距離運輸に關しては、道路運輸は鐵道は、——ある少數の特殊貨物の場合を除いて——到底競争することは出来ない。その理由は、一般公衆保護、及び路面損傷防禦のための法律によつて、重量道路用諸車の速力が制限せらるべきものであるからである。然し、鐵道に於ては、より高速度を實際に出し得るし、又牽引力は、より經濟的に利用せ

られるのである。即ち、一臺の強力なる機關車は幾百噸を運搬し得る。一の例外的事例を取つて、十二噸積の六輪車はこれとを比較するに、噸あたりの運搬勞力費の節約は一の重要項目なることは自明の理である。だが、制限積載能力を考慮にいれるならば、道路用車は、今日迄のところでは、走行費及び原價の何れの點に於ても、非常に經濟的であること云ふことは出来ない。道路用諸車及びその方面の、より大なる標準化は、多分、多くのことをなし得る。如何にすれば、これは大量生産及びその諸部分を交換し得ること等種々々々經濟的ならしめるに違ひないからである。

「集團化」及び運賃低率の結果としての進歩せる組織及運用と同時に、現在あるが如く鐵道の能率は恢復して居ないけれども、道路用諸牽引車は、尙ほ、その獨自の地位を有する範圍の二三の點に於てすら更新せられたる競争に直面せねばならぬことは殆んき疑ひのないところである。急行運送業及び始終點間に於ける最速運轉は鐵道の諸便宜を著しく増大するであらう。

他面に於ては、新運輸は著しく馬力牽引の範圍を縮少したれども、馬力は今迄のまゝでは兎に角、道路上から

驅逐されては居ない。自動車は可成り資本を支出せることを示して居る。而して、それが道路上に於て動かされなければ、その資本は死藏されるのである。石油使用車は、停止及び始動の多い場合を走行することは失費が多くなるわけである。自動車には延引が多くなる場合、及び積込積卸のため時間を多くとられる場合は不適當であり、又不經濟である。馬力運輸は、距離の非常に短い場合、街路の狹隘且交通頻繁なる場合、積込積卸が可成り延引される場合、運送品が自動車を備ふには輕過ぎる場合、及び道路が非常に不良である場合には、有利である。

然しながら、これらのうちのある場合、特に停止及び始動が多くある場合には、電氣裝置車は馬力運輸に經濟的に取つて代るこゝが出来るとし、又「電氣」の發達は馬力牽引に適したる範圍を更に縮少するようになるだらう。例へば、戸別毎の集荷が無用となつたため、多くの市當局は電

車に變更した。即ち、電車は今では馬力運送の舊方法を驅逐するの傾向にあるものである。

英國運輸系統に於ては、道路用機械牽引車に依つて占めらるべき地位は、斯くの如く一の間者であるやうに思はれる。凡そ三哩迄位の非常なる短距離に取つては、馬力牽引は尙ほ多く場合に於て、最も經濟的である。これに反して、長距離輸送の場合は、鐵道が一般的には有利である。道路用機械車の特種範圍は、これら二者の間にあり、且又、約三〇哩か、或ひはもう少し長く、即ち五〇哩から七〇哩位までの距離に適するごこく思はれる。この距離に於ては、この運輸は大量積載貨物車に適當なる上、復貨を得るこゝが出来るのである。勿論、これらの數字は全ての場合に正しいものとして用ひてはならない。即ち、これは、各々の場合の特種事情に非常に多く依存するので、獨斷するこゝの出来ないものである。

第二節 道路運輸の便宜及び制限

英國にては、道路が各地に通じてゐるので、道路運輸は柔軟性と云ふ大なる便益を有して居る。富は我等の祖先が我等に傳へたるころの遺産である。運河、河川、及び鐵道は、殊に鐵道は分派が頗る廣範であるけれども、その行線中の特定點、若しくはその沿線にのみ便宜を與へるに過ぎない。これらの他の系體にあつては、財貨は車輛まで運搬せねばならないから、一定に固定されるが、然し、道路運輸にあつては、車輛は財貨のもこまで持ち來されるので、従つて、戸口から戸口への運輸が可能である、この柔軟性の結果として、道路用車は、他のすべての運輸型體をなし得るよりも、種々なる條件のもこ、容易に財貨を拾集し、又引渡すこが出来る。季節的運輸の場合にも、道路運輸の柔軟性は非常に有利である。斯くの如く、例へば、ルートン帽子製造業者等は道路運輸の彈力性及び工場と市場との直行輸送による時間の節約が非常に重要な便益を與へるこを知つた。彼等は商賣は非常に天候に依存するものである。而して溫暖なる陽光に恵まる、日が極く僅か續い

ても、財貨を天候の變化前に引渡すこが出来るならばその産業に可成りの刺戟を與へるのである。

又、道路用車は、運輸しなければならぬ地方ならば、何處にでも自由に行ける。ローリー車はハンテインドシヤイヤーから馬鈴薯を運送するに用ひられて居るが、その季節でない時には、ケンブリヂシヤイヤーからキャベツを輸送する有利なる仕事を見出し得るのである。時には、實際に、同一車臺が、僅かに車體を變更するだけで、その季節の需要に従つて、旅客用にでも、又貨物用にでもするこが出来ると。北國では、これがこの道路用車にも一般に用ひられて居るさうである。

鐵道に比較するこ、道路用機械車は、その走行距離が三〇哩以上五〇哩を超へない場合、普通貨物に對しては、明らかなる便宜を有する。貨物の輕量なる場合には、道路はより經濟的運輸型體である。即ち、鐵道が財貨的の成功を得るには、ある定まつた、十分なる貨物を必要とするのである。然らざれば、この大なる支出資本を償ふだけ十分な

る収入は得られない。田園地方にあつては、輕便鐵道の敷設を許す程貨物のない場合が多い。然も、かゝる地方に於けるより、よき運輸便宜の必要なるは直接、且、急務である。然し、貨物は鐵道を經營するには、全然不十分であるけれども、道路用自動車^{自動車}を絶へず、且有利に使用するには十分であるだらう。

一定の諸條件のもとに、道路運輸は、中距離の際には、鐵道よりも迅速であり、低廉であり得るだらう。時間の節約に關しては、停車場から、又停車場に車を運ぶ必要による損失はなく、又、起終點の延引は、——鐵道に取つては附隨的であり、又屢々多くの時間を浪費する——完全に除去し得る。鐵道の起終點の延引は、全貨車への積載、貨物の配列、積み換へ、及び其他これに類する作業を待つために、起るのである。長距離に於ては、鐵道の高速力はこれらの延引に取り戻すけれども、短距離運輸はそれに比例して多く損失をする。一般的に云へば、鐵道に於ける起終點延引による時間の勞費が大なれば大なる程、道路運輸の便

益は大である云へよう。起終點の延引が、積荷地、或ひは目的地の何れに於ても、道路運輸にも起るものなること、勿論、認めねばならないが、然し、それは鐵道の起終點の延引に並行するものではない。その理由は次の如くである。即ち、後者は荷主の管理外にあり、且、その仕事に關係ある諸事情よりも他の諸事情に依つて、惹き起されるものであるが、これに反して、如何なる場合に於ても、鐵道運輸は一般に荷車運送を包含するものである。従つて、起終點延引の第一位は鐵道の起終點延引と同様に、なされるだらう。

時間は亦、他方面に於ても、道路運輸に依つて節約され得るだらう。即ち、荷送人の側に於て管理を直接にするには、道路運輸は非常にやり易いのである。一臺の大量貨物車に十分なる小量貨物は何時でもすぐに送り出すことが出来るが、鐵道にあつては、列車は一定時間にのみ出發するものである。腐敗し得べき商品のためや、又急激なる需要に應ずるためには、急速なる引渡しが、最も大切である。

鐵道運輸と比較せる道路運輸の相對的費用は種々なる事情に基づくものである。然しながら、熟考せねばならぬ主要因子は左の六つである。即ち、

- 一 運搬距離
- 二 復貨獲得の可能性
- 三 運搬貨物の損害及び盜難に對する責任
- 四 輸送せらるべき商品の種類
- 五 申込輸送貨物の量
- 六 引渡業務

より詳細なるこれら種々の要素に就いて熟考するに、第一項目が最も重要である。如何になれば、運搬距離は、一般に、支配的原因であるからである。既述の如く、正確なる制限を與へることは不可能ではあるが、道路運輸は中距離輸送に際して、最もよく鐵道を競争し得る。即ち、道路と鐵道の相對的範圍は未だ少しも正確には、叙述するに出来ないのである。然し、問題は主として、長距離運輸對短距離運輸となつて居るけれども、その状態は鐵道會社

にまつては非常に不安ならなければならない。如何になれば、英國に於ては、他の多くの國々とは異つて、鐵道運輸の多數は短距離運輸のみである。これに反して、道路及び鐵道はある點まで競争的であることは認められるが、これらは亦一部では相互に補充するものなることを忘れてはならない。而して、前者の運輸の發達は後者の運輸の發達を助けるものである。道路運輸は鐵道系體のためには一種の養育者として役立つだらう。而して、斯くの如く、それが奪ひ去るに同程度に、多量に、又より多き運輸を生む、然しながら、長距離走行に於ては、これらは最重要のものとなり得るけれども、これらの諸原因は相對費用の問題に效果を及ぼさない。如何になれば、若し鐵道がその運輸の一部を失はうとも、その上の費用はその殘部に對して大なるのであるし、又若し一九二一年の鐵道條例に依つて定められたる「標準收益」が得られねばならないならば、運賃率は高められねばならないからである。

費用の狭い考察に歸るに、重量ローリト車は、速度の絶

對制限によつて、長距離の場合には、遅速である。而して、その上、若し運轉手が家庭以外で一夜を過ぎねばならないならば、費用は累み初める。實際、時には、長距離輸送が行はれる。例へば、家具の移動、自動車タイヤや、菓子其他のもの、運輸の場合の如きである。これらの長距離輸送が行はれる場合諸條件は道路運輸の特殊の便益を強調するから、道路による家具運輸を少しく詳論することは、多分教訓的であるかも知れない。如何にせよ、これらは非常に明らかに、鐵道と比較せる道路運輸經濟を決定する重要型體であるからである。家具運輸の場合に於ては、道路上の直行距離一五〇哩までは屢々あるが、同時に、實際、四〇〇哩、若しくはそれ以上の輸送もないことはない。例へば、ロンドン—ニューカッスル間には、毎週定期に輸送が行はれて居る。家具運搬の舊方法と比較するに、道路運輸は大なる便益を提供する。即ち、集合物として、——鐵道輸送では不可能なる事項である——同一日に引渡すことが可能であるが如きことである。大形貨物自動車は、便利、

經濟、速度、確實及び破損の除去等に於て、その競争者等に優れて居る。鐵道、若しくは船舶にては、注意深い、且丹念なる荷造りが本質的なものであると同時に、専門の荷造人を積卸監督のためにその仕向地に出張せしめねばならない。道路運輸の場合には、荷造りはさう丹念にする必要がなく、且、人々はそのローリー車に乗つて行くことが出来る。

次の要素を顧るに、若し道路運輸が費用低廉にされねばならないのならば、復貨を整へるやうにせねばならぬことを立證するのは、さして面倒なることではない。商業上の重要中心地間、例へば、エディンバラ—グラスゴー間、或は、工業地方に非常に接近して居る都市間、例へば、ランカシャー—イヤー、若しくはミッドランドに於ける都市間等の運輸は、復貨を得るための困難が殆んどないから、普通、道路によつて運搬するのが良く適して居る。前章に於て、記述せるが如き、貨物交換所制度を組織するため、種々なる企てのなされて居ることは、この本質による經濟を促進す

る。こゝである。

同じ様な方法で、道路運輸は、大都市及びその附近の間の商品の交易を促進するには、非常に適當して居り、且、效力あることが知られてゐる。ミルク、卵、野菜等の田園の生産品は廉價にて市場に運搬することが出來、且又鐵道に依つて送られたるものよりは新鮮なる又、良好な狀態で其地に到着し得る。製造商品、農夫の必要物、及びそれに類するもの等の形式で、復貨が一般に得られる。而して、かくの如く、さうでなかつた場合の死哩は、除去せられる。

ある二三の型態の運輸業に於ては、復貨はすぐ得られることが知られて居る。而して、この種類の運輸には、道路運輸が良く適して居る。空車歸還の必要なる配給的仕事をなすべき諸型態には數例がある。例へば、石油の容器、ピケット容器、荷積籠等である。其他の場合に於ては、製造業者の必要とする原料は、その出發都市へ歸還する諸車に荷を積込まうとするだらう。例へば、ルートンからロン

ドンの市場まで帽子を運搬する自動車はその歸還に際して、表紙用厚紙を持ち來るのである。復貨は斯く一二の方法に依つて得らるゝは殆んど取引の普通の過程であるから、道路運輸はより經濟的になされて居り、且、より容易に代用的運輸型態と競争し得る。

第三の要素、即ち、運搬貨物の損傷及び盜難に對する責任に就いては、損害及び紛失の鐵道會社に對する要求は、取引者等に取つては、面倒、及び迷惑の非常によくある原因であることを注意すべきである。これに依つて、壞れ易き商品に對して、道路運輸を利用すれば、可成りの節約をし得るのである。道路運輸は戸口から戸口へ持ち行くので積換は除去される。従つて、果實、雜貨、炭酸水、菓子、及び其他瓶詰商品、専門的機械等のやうな物品の荷造りに可成の節約がなし得られる。又、貨物は輸送中、同一人の責任、及び管理下にあるので、抜取りの蓋然性は減少する。又責任は決定出來るし、盜難を防ぎ得る。損害、或ひは紛失に對する要求數、及び長びく論争數の減少は、それ

自身、重要な便益なることにすべての取引者等は氣附くことであらう。鐵道による方がいくらか費用が廉いとしても、かゝる節約のためにしばしば道路運輸によるように、規程を變更せしめた。卵、麥粉菓子、ガラス等のような壊れ易い性質の商品は、實際に少しも破損の恐れなく、道路に依つて運搬することが出来る。それこそ若し運輸に便なるやうに裝備せられた大型貨物車が利用されるならば、何等特別の荷造を必要としないだらう。農業的運輸の範圍に於ては、市場及び陳列所への純種牛の運搬に自動車の使用は、たゞへ、費用は鐵道によるよりも大きくなつても、著るしい便益がある。如何になれば、若し良い價が獲らるゝならば、家畜はその必要なる状態を失はない。

運搬商品の種類に關しては、その商品が鐵道の分類に於て、高位置にあればある程、道路運輸はより他易く競争し得るのである。鐵道運賃率は、あらゆる種類の財貨に適用し得るやうな、一噸一哩あたりいくらといふ均一率ではなく、その反對に運輸商品に依つて異なるは、勿論、周知のこ

こである。運搬費用は自然的に一要素であつて、鐵道運賃率が作成されるべきに、考慮に入れられるが、然し、概言すれば、運賃は主として「運輸が堪へられると認め得るもの」に基つるので、即ち、實際には、運賃率は運搬物品の價值に依つて定められるものである。商品の價值が大なればなる程、運賃率は高くなるものである。さて、鐵道運賃表に於て、最高級の部類にいわれて居るこれらの商品は、重量等に比して大量なるやうな原因に依つて、これらが特に運搬する失費が多くないならば、道路運輸に他易くひきつけられ得るは明らかなことである。互に競争し合つて居る道路用諸車中に於ては、何等分類はされて居ない。而して、商品は運搬費に近い運賃率に於て運搬されて居る。實際に、鐵道は、道路用諸車がその貨物をより好みをして、クリームだけを取つて、下級分類品を運搬することを拒絶するにこぼして居る。道路運輸請負人はあの特殊運輸品を輸送しないに、以前に公然と聲明はしなかつたことは云ふものゝ、彼は一の「普通運送屋」ではなく、又運輸を申

込まれたものは何にでも引受けるように束縛はされて居ないのである。

取引業者、製造業者、卸賣商人及其他の人々は、そのの費用より他の二三の點に於て、分類の缺除が便益のあつたことを知つた。商品に關係なく、哩噸あたりに均一運賃率を課されて居る場合には、何等丹念なるチエツキを必要としないから、それは計算を單純ならしめるだらう。可成り大量の種々雑多の商品の運輸を必要とする大食料品商人、又は雜貨商人のやうな商賣人に取つて、少しの節約も影響を及ぼす。如何になれば、彼等は概して、その荷物が道路に依つて送られる時は、總重量に依つて支拂ふからである。

上掲の最終事項、即ち、業務の特質に關しては、道路運輸の特殊便益は、大なる運送費すらも評量せざる程、十分に重要でないかもしれない。店舗、若くは倉庫に財貨を直接に引渡すを得ることは、大なる便益である。積換は避けられるし、又起終點の延引は除去されるし、同時に、精密

なる英國道路系統によつて、全べての鐵道停車場から遠く離れたる場所にも容易に達せられるのである。

第三節 道路及び運河競争

英國に於ては、内陸水上運輸に依つて占めらるゝ地位は、鐵道のそれに遙かに劣るものである。運河は明らかなる不便益に苦しめられ、且、その上、英國に於ては、運河制度は組織悪く、統一を缺き、且、殊んぎ全然、不平等である。然しながら、これらの不便益及輸送の遲速なるにもかゝらず、運河は低價値の重量貨物の運輸に對する諸便益を有して居る。

然しながら、最近數年間に、運河は機械力による、道路運輸の新しき敵と直面せねばならない。概して道路運輸は貨物の上級品のために備へられて居る事實あるにもかゝらず、多くの運輸は運河から、特に短距離の場合には、奪つて居るように見える。ある種の運河では、煉瓦、砂、洗礮及道路用金屬すら、一部分を失つて居る。その理由は、道路

運輸の享受する柔軟性の便宜、及び戸口から戸口に直接に效力ある引渡の可能性にあるもの、如く思はれる。積換、及びそれに依り得らる、勞力費の節約は、水上運輸の運賃低廉を度外視するように見られる。然しながら、道路及び運河には、協力の可能性がいくらかある。若し機械力による積卸機が、波止場に設備せらるれば、特にさうである。

第四節 道路による腐敗し易き生産品の運輸

腐敗し易き財貨の運輸は、機械力に依る道路運輸に關する特殊便宜を顯著なる程度に示して居る。中距離については、自動車は特にこの種運輸に適して居る。而して、實際に、果實、野菜、鶏肉、ミルク、或は魚類等の道路運輸は非常に一般的になつて來て居るのは當然のこゝみである。自動車運輸は目下、果物若くは野菜及び他市場の花園生産物をロンドン、若くは其他の大都市へ約三〇哩以内のその周圍の土地から運搬する普通の方法である。

又見受らるゝが如く、魚類は、道路運輸の利用に依つて、五〇哩以内にある種々なる内陸都市へ諸港から最も良く配給され得る。

日々の農夫、市場庭師、果實採取者等は、迅速なる、效力ある、且注意深き運輸は絶対的に本質的であるから、非常に正確である。果物及野菜は採取してから最小時間内に市場に持ち行かないならば、「粉」は消失し、其の結果、生産品は最高値段となるこゝみは出來ないであらう。二三の生産品の場合に於ては、若しも、初物市場に到着し得るならば、一日二日後の値段より遙かに高價で賣れるのである。而して、こんな場合には、時間が總べての中で一番重要な要素である。軟質果物に就いては、若し、損傷せしめてはならないのならば、非常なる注意が必要である。若し、距離が大して遠くないならば、自動車運輸は特にかゝる輸送には適當である。大型貨物用車は農夫、或ひは採培者に依つて直接に積載されるこゝみが出来、且、生産品は、市場に到達するまでは、手を觸れる必要がないのであ

る。取扱、及び積換はかくの如くに絶対的最小限にまで引下げられて居り、且、これはかゝる壞れ易き商品の場合に於ては、最重要の要素である。同じ理由により、他の運輸系體に於ては可成りの支出項目である荷造費は著しく削減された。

更に、道路運輸は、採培者の直接管理のもこにある。若し、採培者が自分自身の車體を有するならば、特にさうである。而して、幌附大型貨物車、若しくはローリー車は新らしく採取した生産品を積込むに、出發するもこが出来る。

市場から凡そ三〇哩までの距離では、時間は、起終點の延引の除去に依つて、一般に節約せられる。又、停車場往復の荷車輸送が廢止されて居るから、更に時間は節約される。斯くの如く、自動車運輸の利用に依つて、生産品は新鮮、且つ良い状態のまま、市場に輸送されるもこを得従つて高價に賣るもこが出来るもこ、なる。

道路運輸は又、バスケット、大形乳罐のような空袋、及

びこれらの準備せられたる諸車に對する復貨の迅速、且確實なる歸還を意味するものである。

この種の請負の仕事に従事して居る商會の若干は、往行運送に必要であつたよりも、少數の無蓋貨物車に空袋を積んで歸還するように準備するもこをなし得て居る。又都市から田園に商品を持ち歸るために、その車體の一部を利用して、かくの如く、附加的の節約をなし得て居る。

道路運送請負者の業務を利用し、或ひは、自分等自身の車隊を準備するの問題に關しては、農夫、及び採培家等の間の仕事は種々異なる。ある場合に於ては、この仕事は取引に依つて特殊化された商會に依つてなされて居る。又これらはしばしば、一個人所有の車體に依つては、容易に獲得し得られない節約をなし得る。即ち、これは、良い組織の方法に依つて、復貨を準備するもこによつて、又その車輛の能力を經濟的に利用するもこに依つて、得られるのである。

然しながら、概して多くの農夫や、採培者等は、自分等の都合のよい時間や、便宜に従つて、輸送の準備をするこ

こが可能なので、自分等自身の有蓋貨物車、無蓋貨物車を利用するようにして居る。全く小規模の取引をして居る人

人ですら、一噸積の貨物自動車を購入して居る。一噸積貨物自動車は、長距離用及び重量貨物に對しては、二噸乃至三噸車がより適當なるこまが分つて居るけれども、一般目的に對しては、大農夫等に依つて、又利用されて居る。

季節外れの間は、諸車は肥料集め等のやうな農場の作業に於ける、不時の一般的牽引仕事に有利に備はれるこまを知り得るし、又一般的運輸仕事のために備はれるだらう。

ある地方に於ける他の農夫等は、空車歸還をするよりも、寧ろ割引された農産品を持ち歸る方を望んで居るので

都市より田園への運搬業に従事する道路運輸商會の業務を利用する。

今日では、大都市の、例へば、ロンドン、バーミンガム、アッシュボーン等の近隣の田園地方に於ては、大道の片側のプラットホームに、ミルクの罐や、他の農産品が積みかさねてあるのを目撃するこまは、極めみありふれたこまである。これら貨物は、地方の馬車、若しくは、農夫自身に依つて、農園から、この生産品を市場に輸送する大型無蓋貨物車の通過する路線にある荷積場まで持ち來よらされるのである。