



道路運輸經濟 [七]

山下 定二

第七章 自動車、自動自轉車、 及びタキシ―車

自動車及び自動自轉車

乗用自動車は、前世紀の末期に内燃機關を運輸用として

利用せんと初めて計畫せられた時、實驗に供せられたる車輛の最初の様式であつた。新運輸方法の商業的應用を企てられたるこれら最初期發動機車は未だ成功の域には達するに至つて居なかつたので、熱心家等はその方面の開拓に努めた。

今日では、自動車及び自動自轉車は自家用車を所有し得る人々の間に於ては、普通様式の車輛として地歩を確立するに至つて居る。何れの國に於ても、自動車及び自動自轉車は道路を利用するすべての機械車輛のうちの最大部分を占めて居る。一九二二年の一年間に、大英帝國に於ては、總計約九七九、〇〇〇臺の使用中の發動機械車輛のうち、約三七八、〇〇〇臺は自動車、三七八、〇〇〇臺は自動自轉車、及び七八、〇〇〇臺は貸自動車である。許可せられたる馬力牽引車輛數は、總數二三七、三四二臺、そのうち、家用一九九、六一三臺、貨馬車、三七、七二九臺である。

同年間（一九二二）、加奈陀に於ては、登録自動車の總計五一四、〇〇〇臺のうち、約四六二、〇〇〇臺は乗用車輛、約九、〇〇〇臺は自動自轉車である。

同期間、北米合衆國に於ては、登録車數は一千二百二十五萬臺を越え、そのうち、大部分は自動車である。

自動車數の急速なる増加は、一九〇〇年と比較すれば、明かになるであらう。當時（一九〇〇年）世界に於ける自

動車總數は一、〇〇〇臺以下で、そのうち、約五、〇〇〇臺は佛蘭西であり、北米合衆國に於て使用されて居たものは僅かに七〇〇臺に過ぎなかつたのである。

これらの初期には、自動車は珍奇であり、一般人民からは歓迎されなかつた。然しながら、それはすぐ富豪階級の普通の資澤品となつたが、今では自動車は中流階級の大部分に一般に所有されて居る。北米合衆國及び加奈陀に於ては、自動車は職工の普通の所有物となつた。自動車使用のこの大擴張は主としてフォード會社の均一種類の廉價車の大量生産に依るものである。製造業者間の激烈なる競争、販賣の努力、及び自動車使用者に對する多様な便宜の設備は、特に合衆國に於て、すべての階級間に自動車の所有を廣めるに至つた。フォード會社は、常に豫備部分品を大量にストックさせる緻密なる代理店網の完成に特別の注意を拂つて居る。而して、これはフォード車を通俗化するに大いに役立つて居るのであるが、それよりも尙預つて力あるものは、完全なる規格部分品の大量生産のために、豫

備品が廉價なることである。米國の「月賦」制度は、廣い見地から云へば必ずしも望まじきことではないが、今一つの重要な要因である。これらの努力及び自動車通俗化のために、一九二二年北米合衆國に於ては、自動車一臺に對し九割であつた。加奈陀に於ては、自動車交通に適せる道路哩数が非常に缺如せるにもか、はらず、一九二二年の人口に對する自動車の割合は、一臺に對し一七、四五人の比率であつた。オントリオ州に於ては、その割合は一二、

四の高きに達し、又、ザスカツチウエンの草原地方及び主要農業地方に於ては、一二、八であつた。

實業家、若しくは専門家、例へば醫師、牧師、旅商等に取つては、自動車、又は自動自轉車は最も效用あることを立證した。自動車は今では、人口が散在せるこれら地方にあつて、殆んご必需品である。その速度、及び確實性は使用者をして最少限の時間、最少限の手數で廣汎なる地域を走行せしめ得るが、又鐵道を利用せねばならぬならば、起るべき不必要なる延引を要しない。その上更に、自動

者使用者は其の業務中に所々に眞直に行くことが出来る。かくの如く時間と金錢に及ぼす節約はしばしば維持費を相殺して餘りある位に役立つのである。

娯樂用として、自動車及び廉價なる自動自轉車は非常な流行となり、年々かゝる自動車使用者数は増加しつゝ、ある。銀行休業日及び週末には、自動車及び自動自轉車の殆んご涯なき流れが大都市附近の二三の主要道路を過ぎるのが見られる。現在行はれて居る道路による長距離旅行の量は著しく、而して、英國でも急激に未だ嘗つてなき程度にその住民に行はれて居る。自動車使用者は殆んご何處にも入つて行くことが出来、又以前は殆んご近づき難かつた田舎の風光明眉なる地點、又は其他の遊覽地に樂々到着するここが出来。随つて、自動車は、驛馬車の没落以來殆んご旅行者に食事を供するのを止めて居た田舎の宿屋、若しくはホテルの復活の原因ともなつて居る。

費用低廉及び稅率低廉の便益を合一せるその現代的能率高き、高速度機關を備へて居る自動自轉車——原價は廉

く、走行費は廉く、——大型車を走行せしめるとを許され得ざる人々に道路旅行の愉快をわかたしめ得たのである。

こ、數ヶ年中に、英國に於ける自動車の使用がこれ以上可成りに増加すべきはまことに有得べきことである。フォード、モリス、シトロエン、ローバー及び其他製造會社による廉價車の大量生産は勿論、現在一臺も所有せざる多數の購入し得る程度のものに自動車をなすに非常に役立つだらう。加奈陀及び北米合衆國の自動車の人口に對する高率は次の如き事實を示す。即ち、廉價車の生産は、國外の自動車使用を、殊に商業及び産業が戦後大不況から恢復する時には、可成りに刺戟するに違ひない。

イギリスがアメリカに後れて居る一の理由は、自動車が未だ尙ほいくら富豪及び上層中流階級の贅澤品と見られて居る事實によるものである。輕便車が最近發展したにもか、はらず、北米合衆國及び加奈陀と比較するに英國の自動車の購入價格の高いことが殆んど新世界に於て知られざる自動車市場の膨張に制限的影響を及ぼして居る。

更に、大英國に於ては、鐵道、軌道及びバスに依る公共旅客運輸が非常によく行はれて居るが、又同時に横斷距離はアメリカに於けるよりも遙るかに短い。其上尙ほ、英國では、多くの都市では、低廉なる料金の完全なる車庫收容設備がいくらか不足であるが、この事實が道路使用の非常なる急速な發展を妨ぐるにある力を及ぼして居るは疑を容れない所である。

然しながら、最近數ヶ年中に、適當なる收容設備に可成りの進歩があり、又、多くの都市に於ては、自動車使用者は最近特定の街路上に於ける駐車に對する許可を與へられた。自動車會は駐車を許さるべき場所を示す表識を設けることを許可されて居る。車庫及び駐車に對する便宜の増加せるは自動車のより一般的使用を奨励して居る。

遊山又は業務旅行に對する自動車の利用を著しく鼓舞せる一要素は廣大なる揮發油供給網の便宜である。最も邊鄙なる場所に於てすら、揮發油は容易に得られる。小賣業者が燃料を十分に供給され、常に在庫せることは、揮發油供

給會社が周到に組織せることを示すものである。「揮發油ポンプ」に就ては、若干の方面ではその缺點を強く主張しては居るが、今日では一般的となり、且その上、作業を單純ならしめるので、燃料注入を益々容易ならしめた。

タキシード車

タキシード車、若くは貸自動車は最近實際に舊式の馬車を驅逐して、今では殆んどあらゆる都市に見られるに違ひないので、これらに就ては殆んど説明を要しない。大都市に於ては、かゝる貸自動車数は可成り多く、大規模に營業をなし、迅速且便利なる交通方法となつて居る。紐育市に於ては、特にタキシード車數、及びその運輸量は驚くべきものがある。同市の料金は低廉で、又乗客は、正當なる料金を示す受取書を自動的に印字するメーターに依つて、過剰なる負擔を免れしめられる。

多くの都市に於ては、車輛の用意は主として大會社に依つてなされ、小車輛主運轉手は少數である。大なるアメリカタキシード車會社の若干は大部分の州及び加奈陀に手を擴

げて居り、明瞭にその社のマークを附けた車輛は大抵の都市に於て見受けられる。

近年、巴里及び二三の英國都市に於ては、二座席附サイドカー、又は小型車輛を利用して、低廉なる料金のタキシード運輸を行はんと企てられて居る。これらは、歴々車輛主運轉手に依つて行はれたものであるが、既に料金低廉なるために或る程度まで普及されて居る。

自動車の様式

自動車に對しては、揮發油機關は最も利益多く、又乗用車に對する動力單位としては殆んど普遍的である。如何なる國に於ても、普及の點に於てはそれに及ぶ様式はない。設計家及び製造家の絶えざる努力は、多年の間技術家及び科學の援助を得て、作業せねばならぬ諸條件を考察するに、著しく效力ある動力單位を進歩せしめた。毎年行はれる無数の安全率及び速力試験は又、機關及び車臺の進歩を助けた。かゝる試験は除去の出来るすべての弱點を示したからである。

都市交通機關として諸州に於て屢々利用されて居る。

ある程度に製造されて居る車輛の他の様式は揮發油電氣併用車、及び磁氣傳導裝置車であるが、然し、必然に専門的にせねばならぬこれら諸車輛に對する記述に就ては、讀者は自動車學の技術的方面に關する著書に就いて調べられ度い。

自動車會

英國には、多くの自動車、及自動自転車の俱樂部、又は組合が、自動車使用者を組織し、その利益を保護し、道路旅行者の樂しみを増進する方法を提供する目的を以て、設立されて居る。多くの他の國に於ても、又、同一目的を有する俱樂部が設立されて居る。

英國の自動車組合は一九二三年には殆んゞ二〇〇、〇〇〇の組合員を有したが、これは一般自動車使用者の利益を保護するために設立されたものである。同組合は、その組合員を援助するために、多くの主要道路に於ける道路巡視會を設置して居る。巡視員の義務は、自転車又は自動自転

車に乗り、車章に依つて認めたる同組合員にその道路關係のこゝまでを告知し、危険を未然に警告し、突發事件若しくは故障の際には出來得る限り援助するこゝである。自動自転車にはサイドカーを附して修繕に必要な器具等を積んで、巡視員の若干に對しても、又供給して居るが、最近では若干の巡視員は晝間と同じく、夜間も活動して居る。

同組合は多くの村落、及道路危険標識を設立した。その道路危険標識は道路上の危険を非常に減少せしめて居る。加ふるに、多くの路側電話及燃料供給所が組合の便宜を圖つて、適當なる場所に設けられて居る。車庫、代理店、及びホテル等は調査せる後に公認せられて居るので、組合員は最善の待遇を確かに受けるであらう。最後に、同組合は多くの方法でその組合員を援助して居る。例へば、最善路程、旅行計畫大陸旅行に對する諸便宜の提供等である。

王國自動車俱樂部及びスコットランドの王國スコットランド自動車俱樂部は目的及び組織が頗る近似して居る。王國自動車俱樂部は一の有力なる團體であり、又遠く一八九

七年に設立せられたものである。同俱樂部も亦、多くの道路巡視員を設け、多くの道路方向標及び警戒柱を設け、その組合員に路線、道路状態等に關して告知せしめる。又、自動車使用者が法規又は其他のものに依つて脅かされる時に、その一般的利益を擁護する。

自動自転車使用者に對しては、自動自転車組合及び其他團體が自動車のそれ程大規模ではないが、略々同一のこころを行つて居る。尙又、これら大集中的團體に加ふるに、多くの地方自動車又は自動自転車俱樂部は國中に設立されて居る。

第八章 遊覽自動車

戰爭以來、遊覽自動車は英國道路上の顯著なる特徴となつて居る。海濱及び其他遊覽地に於ては、この種車輛は殊に顯著である。實際に、これらは遊山時節の一特徴となつて居る。これら車輛は地方風景を望めるに非常に便利であるから、著しく遊覽地の吸引力を増した。且、その上、こ

れらの車輛は、産業上及び都市中心地をこれらの遊覽地に接近せしめて居るので、これら遊覽地の遊覽客を著しく増加せしめて居る。道路による循環、日歸り、又は週末旅行は非常に普遍的なることを示して居るが、又長距離旅行は、一あるものは實際に一千哩以上となつて居るが、公衆から歡迎されて居る。

乗合自動車及び遊覽自動車は實際的に戦後に發展したものであり、又その普偏性の一部はその珍奇に歸されねばならないのであるが、著しく公衆の人氣を獲得して居り、見晴らしよき道路の魅力に惹つけられて居る。又、遊覽自動車は多くの人々に對して、自國を踏査する愉快なる方法を提供して居るのである。

長距離旅行はよく行はれるが、遊覽自動車の活動に對する特定な、又最も好都合なる範圍は種々なる旅行中心地附近の觀光旅行、又は大都市附近の遊覽地に對する短距離旅行である。鐵道によつては、風光明媚なる地を通過し得ざる、又興味多き土地に達し得ざる農村旅行は遊覽自動車

所有者に特定の好機會を與へる。又多くの地方に於ては、これら諸能力は十分にその長所を發揮するのである。多分序に述べるだらうが、この種道路運輸は、遊覽地の吸集力を増加するために、よく鐵道運輸を増大せしめるものである。

鐵道及び遊覽自動車の便宜は、斯くの如く、互に補助的のものであつて、競争的のものではない。鐵道は遊覽料金に依つて、觀光客を増加せしめ得るが、それに反して、遊覽自動車の便宜は休日遊覽客を吸集するに役立つのである。この二體系の相互依頼の一の興味多き例は、直接の協力が効果あるを示めせるスカーパーローに於ける最近の經驗である。L、N、E、R、及び私營乗合自動車會はその相互便宜のために、直接協力協定をなした。諸路線は非常に調整せられたので、鐵道及び道路間の競争は除去せられて居る。又同時に、廣告及び組織は一の共通組織に依つて、行はれる。鐵道會社はその停車場に遊覽自動車旅行の廣告をなし、且、道路會社に對して、駐車便宜、タキシード並列所、

及び切符發賣所等を貸與して居るのである。この實驗は重要である。又、他の土地にも行はるべきは疑を容れない。何となれば、同協定が兩關係に取りて非常なる利益あることが、十分に宣明せられて居るからである。

遊山を目的とする旅行團體の輸送、及び蹴球競技、其他競技等のフアンの運輸に對しては、遊覽自動車は可成り歡迎されて居る。それは團體が、その團員の全すべての特殊要求に應じて輸送され得るし、又尙ほ、各人は別々にならずに一緒に旅行する點に於て、鐵道に優つて居る。旅行は少しも變更せられたり、又中斷せられずして直接に行ひ得るが、又、出發時間等もその團體の特殊必要に應じて調整せられ得るのである。

長距離遊覽自動車旅行は現今可なり行はれて居る。而して、遊覽料低廉等による鐵道の尖銳なる競争が行はれて居る時であるから、より異常なるものと思はれるに違ひない。例へば、倫敦からハーローゲート、デボン、ダーバイシャー、バス等への小旅行は始終行はれて居るが、又同一

旅行に於てスコットランド及びデボンの如き遠隔地方を包括する長距離旅行すら開始されて居る。

勿論、長距離旅行は道路旅行を遊山の主要部分と考へて居る人々、又、重要なことではあるが、舊時の驛馬車時代と結びつけるよりも、一層スピードに關する近代的觀念を合致して、道路ローマンスを復活せんことを欲する少數の人に依つて愛顧されて居る。

だが、これらの長距離旅行に就ては、鐵道はより以上の條件で競争が出来る。而して、戦後の遊覽賃金、漫遊旅行切符便宜等が復活せるために、競争はより尖鋭となつて居る。鐵道は天候の悪い時には大なる便益がある。又、その反面に、觀光に對する同様な便宜は得られないが、長距離旅行に於てはいくらも重要な乗心地、及び速度が大である。主要なる目的が旅行それ自身と云ふよりも寧ろ到達地にある場合には、遊覽自動車は鐵道と競争は出来ない。空氣入ゴムタイヤを裝備せる小型高速度車輛(十四人乗り)を使用して、道路による乗心地をよくしようとするな

らば、高い賃金を課さなければならなくなるだらう。

遊覽自動車の人氣はいくらも以前の水準點より落ちて居るやうに思はれるが、勿論これは主として産業の不振、及び近年夏期に天候不良が續いたことに基づくものであらう。多くの小會社は競争、及び同期間の諸困難に打勝つて残存し得ず、遂に、營業を休止するの止むを得ざるに至つたのである。この有利なる交通に對する競争は非常に尖鋭となり、特に大都市より海濱遊覽地に至るが如き一般によく知られて居る路線に於て甚だしいのである。

多くの地方では、不當なる「料金割引」を防止し、又その地域内に於ける共同を促進するために、多くの乗合自動車業者間に組合、又は聯盟を結成せしめんことを企てられて居る。料金を安定せんとする目的のため、或ひは、共同的努力を、例へば聯合廣告、又は旅客交換等に依つて促進するために、會合がよく行はれて居る。同等にする可成り節約となるやうに思はれる。例へば、旅客の交換は、天候不良なる場合、又は他の理由のために、需要が豫定數

以下の場合に起るが如き、一部分の乗客を積載せる數車輛の代りに、一車輛を走行せしめることが出来るに違ひない。かゝる旅客の分配は走行費の削減及び浪費の除去を意味するものである。同様に、聯合廣告はこの項目の包括する費用を可成りに削減せしめるだらう。協力的代理店の方法に依つて、遊覽自動車業者聯合は、現在の如き、若干の遊覽自動車業者が運輸を争へる場合には可なりの手數料をとられる社外切符發賣所に依つて、その利潤の多くを吸収せられることなく、殆んど全部の利潤を確保せられるに違ひない。

ある數地方に於ては、遊覽自動車所有者の組合が一般的同準化の、又は標準率の固定のために、結成せられて居るが、實際にはそれは國家的、地方的基礎の上にかゝる組合を設立することは易しいことではなかつたのである。多くの地方では、勿論、不當に低廉なる料金を防止せんことを啞黙の聯合の結果は有效であるが、然し、天候不良期間、又は鐵道との競争激甚なる場合には、これらの協定は

委員に依つて行はれる。而して、料金は實際に値下げを斷行されるので、辛うじて走行費を償ひ得るのみである。云ふのは、暫時の間でも所有者等はその車輛を遊ばしておくよりも寧ろ少しの利益でも得んと熱望するだらうからである。

十分なる乗客の得られるのは、遊山期間だけにすぎず、又、その期間の天候不良は一年の利潤の損失を意味するものだから、遊覽自動車業の直面する大なる困難はその業務の季節的性質にある。營業者は觀光客のみをさうあてにして居ないので、その期間は多分短いものであらうけれども、天候の良い間は何日でも、相當の得意客を惹きつけ得る小旅行を行ふことが出来るから、大都會附近では状態はさう悪くはない。

遊覽自動車業者はよくその車臺を冬期間の運搬業に、又はその他の多分乗合自動車業に適するやうに變へる。而して、かくの如くして、同業は季節的性質を減少せしめられるのである。

大型及び小型車輛

交通省が特定道路に重量車輛を接近せしめ初めたる一九二二年以後、空氣入タイヤを裝備し、十四人から廿人乗りの小型車輛が人氣を得た。而して、種々なる目的のために、現在では重量車輛に代らんとする傾向がある。スプリングがよく、空氣入りタイヤが一般に裝備せられて居るから、小型車輛は旅客に取つては乗心地がよい。實際、小型車輛は屢々その初期様式に對するよりも、自動車により近似して居る。その上、法定最大限は大型車輛の一時間十二哩の代りに廿哩であるから、速度はさほゞ制限せられて居ない。それ故に、一日走行哩を増加せしめ得るし、又走行哩に就ては、車輛の獲得能力の如何に依るものである。この車輛は間道にあらざれば、近づき難き場所、即ち大型車輛には狹隘に過ぎる場所への旅行に對しても亦、有價值である。

然しながら、相當大なる領域が卅二人乗りまでの大型車輛にも未だ殘されて居る。これら大型車輛は依然として、

觀光の目的の遊覽地の一日半日の小旅行、遊山及び大都市近郊運輸等に對しては便利だらう。又よくこのやうな條件のもこでは、料金の一般標準は、小型車輛では殆んど利益を示され得ないものであるが、然し、大型車輛の場合でも乗客滿載するも利益の低下せしめらるゝことは有り得る。大規模に營業せる所有者は大型及び小型車輛の混合車隊を使用するこゝ、能率を擧げられるのである。小型車輛は、長距離旅行の如き特殊運輸又は高き料金を支拂ひ得る上流階級の交通に用ひられて居る。

大型及び小型車輛間の使用上の差異に關しては、一般に旅行の性質に依るものであり、高い料金を認めるべき乗心地の差異に關してよりも寧ろ走行距離及び道路状態に依つて決定せられて居る。勿論、早晚は、運轉費を基礎とする賃金の差異が主張されるやうになるだらう。

要するに、遊覽自動車は、上述せしが如く、現在確立せられて居る多少も制限せられたる範圍内に止まらんとして居るこ云ふこゝが合理的なる結論であらう。

遊覽自動車はその特殊の魅力を有して居り、又停車場往復の自動車又はタクシーの賃銀の如き鐵道旅行による特別費用をいくらか節約する便益がある。その上尙ほ、一定距離の旅行では、大型遊覽自動車は屢々好適なる條件のため、普通三等鐵道賃金以下の料金で旅客を運搬し得るのである。だが、遊山旅行といふよりも寧ろ一定目的地へ行く旅客の大多數に取つては、鐵道は遙かに便利である。一哩一片の戰前標準に鐵道賃金を低下すればこの便益は一層増大するであらう。

遊覽自動車は鐵道に對抗すべき第一の道路競争者ではない。數年前までは、郊外鐵道交通は電氣軌道、又は乗合自動車との競争に依つては打撃を與へられて居ない。鐵道は再び分類せる後に料金及び遊覽切符値下げを斷行することに依り、又はこの體系の電化に依つて、斯くの如く失はれて居るあらゆる交通を再び獲んごすることは出来ない。郊外地域外では、新遊覽自動車競争はある種鐵道路線に同一効果を及ぼして居るだらう。海濱、又は其他遊覽地への鐵

道賃金の低下が行はれ、且電化の進歩が促進せられるだらう。例へば倫敦及び南方海岸方面間だけにして。

第九章 農村運輸

多くの農村地方では、よりよき運輸便宜の必要は直接であり、又緊急事であるが、然し收益運輸量は一般に不充分で、鐵道、又は輕便鐵道等の建設を必要としないのである。財政的に成功するためには、鐵道は相當の運輸量を必要とする。然らざれば、その建設を包括する巨額なる資本費用は適當に償却することが出来ないのである。

地誌的、又は他の理由に依りて、常に蒸氣軌道に——佛、白、及び他の大陸諸國の農村地方に於ける最も一般的運輸手段——英國に於ては不可能なる解決を與へて居る。たゞへば收益運輸量がその他の理由に依つて、斯くの如き事業を正當化する程十分であつたとしても。又、同様に、農村地方への電氣軌道の擴大は、必要とされるに違ひない巨額なる資本費用のために、極力、反對されて居る。一の電氣

軌道は多くの交通量を有さねばならないので、財政損失を避けんすれば、相當頻繁なる運輸に對して相當の乗客貨物がなければならぬ。農村地方に於てあらはれる制限せられた交通量は鐵道若しくは軌道に對しては全然不充分だらうから、それは道路自動車で十分である。鐵道——輕便

鐵道を含む——及び道路運輸機關に關しては、委員會は次の如く考察して居る。即ち、一般法則としては、増加せる、進歩せる各種の道路運輸機關は發展を續けるに違ひない。〔ロツクスバークシャー州會の招集委員會の報告〕

道路運輸機關の特性は農村地方の運輸に最も適當ならしめる。一臺の自動車に對して、充分なる交通がある限り、その運輸は収益基礎に依つて走行し得る。包括資本費用は比較的小さく、且、それ以上大なる費用を要しない筈である。結局、農村地方の自動車運輸に對して大なる能力があるが如く思はれる。

道路運輸の柔軟性は農村地方に於て、非常に重要である。如何にすれば、道路用車は何地にても停車し得るし、

又かくの如く、停車場から遠隔の地にある農園、小村又は村落に對する便宜は、鐵道より遙るかに優れたるものを提供し得るからだ。

より人口稀薄なる農村地方に於ても、道路運輸の柔軟性は重要である。假定する。如何にすれば、車輛は多分二三路線上に於て使用されて居るだらうから。斯くの如く、一臺の車輛は市場都市、鐵道停車場、又は港から僻遠の村落又は部落の間を運轉されて居る。かく、これら村落及び部落は一週に一度か二度の定期運輸が獲られるのである。この路線も全週間車輛を繁忙ならしめるために十分なる運輸量を提供することが出来ないけれども、かかる運輸は利益あるものに違ひない。

農村地方に於ては、一車輛が市場都會、又は最も近い鐵道停車場への旅客及び商品運輸に使用し得られる。かかる車輛は又、人口散在せる地の子供の登校用車としてもその有益なる目的を達し得るだらう。財貨と共に、少數の旅客の運搬能力は運送業者の収益を増加するものである。現法

制のもに乗用車の税率の高いこゝが唯一の困難である。

英國の一部、而して特にスコットランドに於ては、道路運輸は財貨と共に、旅客及び郵便物を運搬するために開かれて居るのである。これらは人口稀薄なる地方の需要に應ずるこゝが分明した。これら人口稀薄地方に於ては、旅客、又は郵便物運搬を別々に行ひ得るには、運輸が不充分に違ひない。

農村乗合自動車運輸

戦後、邊鄙なる地方に於ては、乗合自動車業が急速に開始され、今では、多くの地方は——人口稀薄なる地方でさへ——これら自動車運輸の一二の企業に依つて結びつけられて居る。市場都市、又はその他商工業中心地と農村地方が聯絡されて居るので、小農村乗合自動車業は新交通を發展せしめ、全體として、鐵道に損害よりも利益を與へて居る。こゝ云ふのは、實際に、これらの自動車運輸は支線網をつくるからだ。以前の多くの農村地方の隔絶は殆んど信

じ得べからざるものであつた。運送人の車が偶然近隣を通過するに會はなければ、鐵道停車場まで約五哩を歩かねばならぬこゝは極く普通のこゝであつた。最も便利なところできへ、市場までの旅行はたつぷり一日を費したものである。それは運送人の車が極く遅速なる交通機關だつたらだ。

新農村乗合自動車運輸は農村地方を開發し、市場賣買に對するよりよい便宜を提供し、又、農村地方の住民を容易に都會に行けるやうにしたために、農村生活の快樂を増進するを助けるが如き有益なる仕事をなして居る。

この最後の點に關しては、農業經濟に關するある新著書の著者の意見は面白い。(J. A. Van, 農業經濟の根底) 一九二二年の調査は「荒廢せる農村」原則を確證しない。又それは、宛かも、都會人の半休日の獲得と共に、交通機關による近代的進展が都會生活の快樂を十分に農村にもたらし、青年農民の多數をして、大都市の中心に彼等及びその家族が移動する以前に再び考へさせるが如く思はれる。

市場日、又は他の特別の場合には、臨時運轉が行はれ得るが、かゝる便宜は、かくの如く彼等の新鮮なバター、新鮮な鶏卵、その他の生産品を最小の手數で市場へ運搬することが可能ならしめらるゝ、購買者及び販賣者に取つて大なる利益のあるものである。

若干の農村地方では、小規模の乗合自動車業者は、鐵道沿線、又は大道路運輸會社の營業せる地方を避ければ、殆んど何等の競争のない多くの村落を聯絡するは、――屢々副道に依つて――彼等の正業としては利益あるものであることを了解する。例へば、この種の二三の運輸は、ギイルドフォード、ハーンハム、又はグラウセスター等と邊僻なる地方とを聯絡するが如く、市場都市と聯絡する。

乗合自動車は又、時たま出會するこれらの孤立せる産業中心地間、でなければ農村地方に於ける運輸便宜を提供するので、利益がある。勞働者に對しては、諸便宜がその家庭及び工場間に如何に提供せられるべきであるかの問題にかゝる場合には種々困難を示して居るが、然し、乗合自

動車は問題を解決するために努力した。その上、孤立せる地方が例へば北ノツチンガムシヤイヤールのデユカリーに於ける新炭坑の開坑に依つて急速に産業化するゝに至れるを示せるいくらか類似せる問題に於ては、乗合自動車は立派なる解決を示した。

農村運輸業に於ては、運輸が少ないのであるから、低廉なるは最も重要である。従つて、運轉手のみの乗合自動車も最もよい。それは殊にこの様式の運輸に適するので、若し車掌を使用せねばならないならば、そのやうに支拂ふことの出来ない収益基礎に依つて提供すべき運輸を可能ならしめる。

近年、農村運輸に使用される車輛が、最も多くの場合に使用されて居る粗製乗用車輛よりも立派になつて來たことは事實である。だが、多くの地方では、原始様式の乗合自動車は、――よくフォードを内國製車體に裝備して居るが――尙ほ都市及び邊僻なる地方間に使用され十二人から十四人位の旅客を乗せて居るのを見られる。多分ある時に

は、乗客を立たせるに非常な數まで積載されるだらうけれども。

殆んどあらゆる場合に、これら先驅の運輸業者は車輛主運轉手である。だが、時間は非常にかゝり、「月賦」制度で購入しようとも、その所有者は一般に資本の缺乏でハンディキヤップがついて居る。

然しながら、小型車輛については、小規模なれば過重なるかもしれないが、勞働費用が最低であり、燃料消費が

少く資本費用は考へられない。かくの如く走行費は低く、

又、利益及び下落の際を除いては、頭割負擔全然重くする必要はない。云ふのは、例へば車庫は古い厩舎を改造すれば足りるし、又事務所費、管理費等は實際零である。

かくの如く、農村乗合自動車は、種々なる事情に於て他の運輸體系よりも、一旅客一哩についての最低費用で運輸を行ふこゝが出来ゑる。而して、全く農村運輸に對しては、乗合自動車には何等實際的變化はない。

最近の煉瓦舗道及

混凝土舗道の修理法

エー・エツチヒンクル

後 英 太 郎 譯

飛行機が限定のない航空路に依つて極めて自由に迅速に交通する今日地上の道路を云ふ羈絆に制限されつゝ、交通する車輛