



道路運輸經濟(二)

山下 定 二

第十四章 道路運輸貨率及び賃金

道路運輸事業の資本、經費及び收益

道路運輸事業開始に要する資本額を簡易に設建された鐵

道に要する費用との間には著しい相違のあるは明かであ

る。道路運輸業務開始の簡易さより一列車運輸前に設備せねばならぬ高價なる常設路、開鑿、隧道、築堤、精巧なる信號装置及び其の他諸條項を比較して見よ。『天下の公道』の

如何なる僻陬の地にも及び、かくして道路使用者には其の特殊道が常に用意されて居り、而して適當なる税を支拂

ひ、一定條件に従ふならば、同道路は機械運輸の使用に任せてある。道路運輸業務開始に要する資本費用は少額で、車輛の第一原價に殆ど等しく、僅かに百磅内外で足りることもある。故に道路運輸事業の顯著なる第一特色は資本費用の比較的少額なることである。

道路運輸事業の資本支出を分析すれば其の費用は次の三標題の下に入れることが出来る。

- 一 車輛の資本費用
- 二 車庫、事務所等建築物の資本費用
- 三 雜資産

収益をあげんむせば右に挙げたる資本動産が活用せられねばならぬことは明らかである。これは歳支出に關係するから、第二段として此の歳支出の性質を分析し述べることが必要である。

經營は次の二標題にわければ最もよく考察することができ、即ち、a、常備費、b、走行費である。第一は資本費用に相應し、第一項と第二項の相違は簡單明瞭である。常

備費は、額が定つてゐるものであるから、運輸量には關係なく常に一定である。走行費は仕事量に關係し、又は少くも其の要因と密接なる關係を持つてゐるものである。

然し、機械的道路運輸の場合には、かなり長い月日の間に運輸量の變化に應じて常備費を變へることが屢々できることに注意せねばならぬ。例へば、一年間の運輸量が豫期に反して少ない場合には次年から車臺數を減じ、車庫設備を切詰めることができる。故に、この點も資本費を少しく變更することに出来る。鐵道會社と異つてゐる。鐵道に投下された資本は、その特定目的以外には、其の他の目的にたくすく利用することは出来ない。又、鐵道運輸量の減退せる場合にもこの資本支出を輕減することは容易な業ではない。故に、常備費は走行哩數には無關係な支出項目である。

この支出項目を分類せんには幾分困難を伴ふ。其の上、期間が短い場合には、走行費を見做すが適當なるものも常備費の項に入れねばならぬ。然し、一般に次の項目を常備費なる標題の下にまゝめてゐる。

一 資本金子

二 磨損減價

三 保險費、車輛保險、第三者保險、火災保險、備主責

任保險

四 事務所及び其の他管理費

五 車庫、事務所、修理工場の屋賃並に税

六 現課税體系下に於ける許可税

然し、許可證が交付されることすれば、この支出項目は部分的に運輸量の變動に從つて調節ができる。而して此の場合には、一般には常備費の範疇に止め置かれるけれども、同支出を厳正に準備支出又は運轉費に割當てるのは困難である。車税の代りに燃料税が課されることすれば、同支出は準備支出の中に入らず、運轉費の中に入れらるであらう。

最後の項目、即ち賃金の支出項目は分類に當り一層困難がある。自身が運轉手たる小規模經營を行ふ個人の場合には、この項目は常備費の性質を帯びるであらう。又、運轉手、助手及び車掌等の雇傭が實際的に永久的なる場合に

は、同支出は幾分常備費に似てゐる。大會社の場合には、管理部員の俸給は常備費の標題の下に置かれるが、勞働者数は運輸量の變動に從つて増減できるものであるから、雇員の賃金は同様に一括することはできぬ。常備諸費の著しき特徴は運搬機關としての鐵道又は運河會社に比較して甚だ少額である。

次に諸運轉費の性質を考ふるに、これら運轉哩數に從つて増減する費用である。運轉費なる標題下に於ける主なる項目は次の如くである。

一 燃料、内部燃焼機關用にはペトロロール、ベンズロール及び其他の液體燃料。船舶用にはコークス又は石炭。又、電気自動車の場合に於て同支出項に相當するものは蓄電池の充電、即ち昇壓費である。

二 潤滑油、即ち脂油。

三 タイヤー。

四 雜費、照明費、パラフィン、點火柱等。]

五 車輛の修繕、點檢、及び維持費。

鐵道運輸と比較する時、道路運輸の資本支出、常備費及び運轉費に關し重要な三特徴がはつきりして来る。

即ち、

一 極く大體ではあるが資本支出額を運輸量に従つて調節することが出来る。

二 常備費に對する運轉費率が大である。換言すれば、運轉費は鐵道の場合よりも遙かに大部分の全運輸費を占めてゐる。

三 右第二特性の結果に従つて、鐵道に比し遙かに嚴密に特定運輸の經費を算定することが出来る。

全運輸費の大部分が賃金、燃料及び其他運轉費よりなり、これらは一一定運輸量に特に要するものなるが故に、同運輸特別費の公正なる算定は容易であると同時に磨損減價等の常備費も大體の算定はできるものである。

上記の道路運輸事業の資本及び支出の分析により同事業に課せらるゝ税、及び運賃を二要素に分割し得ることは明

かであらう。即ち、

一 特定運輸量に要する特定費用——即ち、燃料、油、タイヤの磨損等の運轉費——及び一般に運轉手、助手及車掌の賃金。同費用は運輸量に割當てること

ができるからである。

二 常備費の正確なる負擔額。資本利子を含む。

さて、特別費、即ち運轉費が償はざれば、道路運輸事業の經營の永續の不可能なるは明白である。常備費のあるもの、例へば磨損減價に對する金額は利徳あるもの、せば一時延引することはできやうが勿論かゝる政策は永く用ひることはできぬ。

資本利子は車の運轉に影響なしに延引することが出来る。但し、それは車を濟済し購買で支拂つてゐないことを條件とする。又、金子が銀行から借りたもの、すれば利子は一刻も延引することは出来ぬ。會社の場合に於ては、利子の不拂は新參者の道路運輸業の開始を防ぐことになるかも知れぬけれども、必要に際して新資本の募集を困難な

らしめる。

道路運輸税の主要素は特定運輸業務に要する経費である。これに反し鐵道に於ては、準備費が全運輸費の大部分を表してゐるが故に、特定運輸業務に要する實際費用の正確なる算定は一般に不可能である。鐵道は、此點に於て、水道、發電所、軌道等の如き類似企業様態もあるから他の全部と異なつてゐるわけではないけれども、多くの事業と趣きを異にする。鐵道投下資本總額は莫大で而も同資本額は歳費の大部分と同様に特定運輸業務に對して、なく全體の運輸のために要するものである。

道路運輸税及び運賃の理論的根據

道路運輸に於ては業務費が一般的に決定的要因である。競走營業の結果は道路運輸税及び運賃は、營業費及び磨損減價費等を差引いて後、適當な利潤と投下資本に對する標準的収益を得る様な標準をこる傾向がある。故に、道路運輸税及び運賃決定の基礎をなす經濟的原理は鐵道のそれと

は全然異なるものであるといへる。

理論的に鐵道は亦差別運賃を定めることのできる獨占業なりと思はれてゐる。かゝる獨占的根據に立つ鐵道賃率は最高獨占純収益總額を獲得する様に定められる。換言すれば各種運輸賃率（例へば、石炭、樂器、生綿等）は各種運輸の純収益（即ち、賃率により増加せる運搬單位數、同運輸に要せる何れの特別費よりも少額）を最高ならしめられる様に定められる。これら最高額の總計は最大利潤となる。最高純収入を得んには各種の運輸が少なくも其の附加純支出を充分償ふ範圍内に於て取扱はるべきである。如何なる運輸も賃率をより高きものせんに於て理論上賃率は此の制限點までになる。旅客運輸に關する差別賃率の原理は、英國鐵道では一等、三等車に就て部分的には存在するが明かではない。大陸の鐵道にはこの原理が廣く應用されてゐる。即ち、時として收容車が四等にわかれ、速度の緩慢により賃率が異つてゐる。

理論上の状態においては、それは實際状態に幾分近似す

るものであるが、道路及び鐵道運輸賃率の相違は競争的營業による賃率と差別的獨占的營業による賃率との相違であることがわかる。

然し、實際上鐵道は完全なる獨占權を有して居ない。従つて其の賃率の制定は法令、習慣、鐵道相互間の直接的競走、鐵道及び沿岸船舶、運河、道路等の運輸との間接的競走の影響を受けてゐる。英國の鐵道運輸は現在は鐵道賃率審査部により、以前は法令最高賃率によりて規定されてゐた。一方に於て或地域に於ては道路運輸に於ても獨占權を獲得することができ、かゝる場合、運賃は業務費用に接近することがなく營業會社に獨占的利潤を與ふる標準に近づく傾向がある。

理論上の論議より導き出される本質的相違は實際には甚だ重要である。

實際に於て鐵道賃率は、税關、法律、經營費等の考慮が入られるけれども、差等費であることは種々の分類があることとわかる。商品は差別的種類に分類され一噸哩の賃率

は種類によつて種々になつてゐる。概して高價商品は高率である、換言すれば、物品の價に安ければ安い程、率は低くなつてゐる。運河會社は、同運輸様態の獨占權を有するので、差等運賃を設けてゐる。而してそのために一分類系統を實施してゐる。

道路運輸に於ては、概して實際上の競争が劇しいので、賃金は經營費に近似せんとする傾きがある。道路の性質から車輛の能力に制限が加はる時、例へば低橋、狹隘路等を通過する如き場合は時として上述の如くならず濟む。何となればかゝる場合には高い賃率が一般に設定されるからである。

時としては、競走が激甚となり、「運賃切下げ」の不平を色々々聽かされる。即ち、運賃が利子負擔又は磨損減價を拂へない程度の經濟水準以下に止むなく引下げられるのである。近年では時として新來者が常に正確なる經營に従つて經營せんしなかつた事實の結果によつてかゝる状態に陥り、一時は磨損減價により糊塗してゐた。然しながら、

經濟水準以下の經營は如何なる會社でも繼續不可能なるは明らかである。賃率削減は概して最後には聯盟又は獨占到導くものである。かくしてロンドン運輸『聯盟』又は『プール』が幾多會社の激甚なる競争の結果として昔の乗合馬車時代に形成された。

大會社又は自治體が獨占權を得た所では、其の結果は一般に競争的水準以上に賃率又は運賃の引上げになつた。然しながら、大規模經營經濟は少なくとも一部では運賃の引上げを埋合すだけのものがあるのであるから運賃の値上げは不當ではない。兎に角、かゝる獨占の權力は間接的競争、之は利潤が著しいとすれば競走相手を刺戟しはせぬかといふ怖れにより掣肘されてゐる。

實際上の旅客運賃の決定

道路運輸賃金は實際上には設定法を簡明にすることが重要である。賃金及び行程は乗客にわかり易くなければならぬし、又、車掌の業務を容易ならしむるため確固たるプラ

ンに従つて設定されねばならぬ。實際上に用ひられてゐる方法は數多くあるが最も普通に用ひられるのは、約一割 (Flat rate system) の區間制 (Zone system) である。

均一制は最も簡單であるが特別の場合に限られる。何となれば相當の距離があり乗客の乗車距離が種々異なる所にある運輸會社には不向だからである。乗車距離の如何に拘らず同一運賃を徴收するのであるから此の方法は簡單此の上ないものである。然しながら、短距離乗車客をして長距離乗車客の運賃を支拂はせる欠點がある。設定運賃は明に兩者運賃の中庸をまつてゐるのであるからである。こは言へ、均一制は多數米國の都市の採用する所でありロンドンでも L・O・O・軌道會社は部分的に晝間時にこの方法を用ひ二ペンス均一制になつてゐる。

區間制は更に一般的であつて種々の様式に於て適用されてゐる。或場合に於ては一定の行程を固め同區間内なれば何れに至るも賃金は一定額に定めてある。一般に區間はペンス行程であるが概して長距離乗客の運賃は安い、例へば、

三ペンス行程は三個の二ペニイ區間より長距離になつてゐる。明かに此の方法は、短距離乗車が哩數に比例して賃金を定め得る範圍に於て、乗車距離に立脚する賃金徵收法を部分的に採用してゐるものである。然しながら、長距離乗車の爲に (Tapering rate) の性質を持つ修正が行はれてゐる。

數箇の重複區間 (Overlapping Zones) の場合には著しく哩數に接近するのであるが各停留場に於て車掌が一々乗客の昇降を調べることは不可能であるから、區間數には制限が設けてある。複重區間規定は甚だ乗客に重寶がられてゐる。重間區間規定がないとすれば次區に入る一つ前の停留場で乗車した場合にも全區間運賃を拂はされることになり乗客は不平を言ふであらう。區間制は、一・二の形式に於て英國乗合自動車會社が採用してゐる方法である。

軌道運賃

軌道は同一通路に二線が敷設されて競争する等といふ事

は考へ得られぬことであるから其の性質からして獨占事業である。軌道獨占的賃率設定權力は一般に乗合自動車、近郊鐵道、其の他の道路運輸機關、及び賃率があまりに高い場合には競争相手を刺戟しはせぬかといふ懸念により掣肘される。然しながら、この場合運輸費は常設路、電氣設備費等、等に要する資本負擔の多額と經營割當の困難なるために寧ろ不定のものである。従つて、軌道は道路運輸機關と比較するより鐵道賃金決定基本をなす原理と比較する方が寧ろ適當である。

進取的軌道事業の賃金を安くする一要因には留意する必要がある。同運輸様態に於ては大規模經營による節減が著しい。何となれば、一週に二〇〇、〇〇〇の乗客を運搬するする時にも一〇〇、〇〇〇の乗客を運搬する倍額の費用を要するやうなことはないからである。其の上、運輸の要求が活潑なりとすれば、賃金の引下げにより更に數多の乗客を吸收しかくして賃金引下の損失は償はれる。一單位の利潤を最大限に達せしめんとする努力は徒勞に終る。必要

なことは運搬乗客數により乗加される一單位の利潤を最大限に達せしめることである。

自治體經營の其運賃

乗合自動車にせよ軌道にせよ自治體經營道路運輸業の特別なる場合は更に複雑である。自治體官吏は運賃は支出を補ふ程度、即ち、非營利的根底に立脚して決定せし利用者を安價に運搬して便宜を圖るべしと考へるだらうからである。

スコットランドに於ける軌道は税率を輕減するため用ひられないことになつて居り、運賃も此の點を考慮に入れて決定されてゐる。一方に於ては運輸會社は税率の輕減に利用さるべきであるとも考へられるし、又反對に運輸を安くすることは其の地方の開發を計ることになり社會の利益となり、又は中心地の輻輳を避け、其の他の利益を齎すとも考へられる。後者の場合、地方當局が納稅者に重稅を課する不利益より以上に運輸系統を稅により補助する方が社會の利益を増すと考へた場合にはさうしても差し支へはな

い。

軌道は稅の輕減に用ひるべきであるか否かは、常に同問題は軌道に剩餘金のないといふ理由で決定されてゐるのであるが長い間論議の行はれた問題である。

同問題の事實を見るに一九一三年—一九一四年に於ては軌道事業は、或地方に於ては地方稅より六二、六〇〇磅の補助を受けて居るが又、他の地方で稅金輕減のために五七八、〇一九磅と云ふ莫大なる額を貢獻してゐる。一九二一年—一九二二年には三七一、三〇三磅の補助を受けてゐるが稅金輕減額は僅に一七四、七三八磅である。爾來、軌道事業の状態にも進歩があり現在では稅金の補助を受けてゐる軌道は皆無に近い。戦時及び直後の經營難は主として多く地方の事態が上述の如き不満足な有様にあつたからである。戦時に於ては、實際運河、内地水運業を除けば如何なる運輸形式にも増して重大なる影響を受けたのである。運輸系統は、然しながら、自存的のものであるべきであり、稅金補助論を支持するのは難しいことであらう。萬一に

備へん爲には少額の積立金を設けるはよき方法ではあるけれども自治體經營系統は税金の補助を受けず又、剩餘金を税金軽減に用ひないといふのが明らかでない、考へてある。

自治體營業問題は、然しながら、頗る多難な問題であり、その上、一方には本書の範圍外の原理の問題を含んでゐる。讀者は自治體經營問題に關し詳細に論じてある著作に就かねばならない。

第十五章 道路運輸界に於ける競争と獨占。

道路運輸に於ける獨占權は恐らく其の他多くの事業に於ける如く容易に獲得されないであらう。ミは言へ、多くの地方に於て不文協定、連盟、協會、合併及び其の他の獨占的傾向が見られる。運輸量不十分のため一臺の車の活動餘地あるのみなる田園地方の道路運搬業者の競争相手なく、従つて獨占的賃率を定めることが出來やう。其の上、かゝる運搬業者は、高い賃率を拂ふことが出來、これに代るべき便利な運輸法のない人々には高い運賃を吹掛けるこ

こが出来るのであるから、或程度まで其の場に應じて運賃を變へることも出來やう。かゝる獨占事業は、然しながら、部分的獨占である。何故かといへば、運搬業者はあまり賃率を引上げて競争相手を招來しないやうに注意せねばならぬからである。又、或地方、即ち、運轉一定の時間表に基いて行はれ、運輸量に時に變動のある地方では運搬貨物の種類により賃率に調整をあたへることが出来る。即ち、運賃は價格により運賃を定める鐵道の方法に似てゐる。實際、種別にして、各種の賃率は單に保險費用及び車輛建造費に基いてゐるのみならず、物品の價格をも勘定に入れてゐる所もある。

或地方に於ては、貨物運輸と乗客運輸に拘らず、大運輸會社は經營の大規模、大資本財源、及び獨占權の要を得たる使用により實際的の獨占權を獲得してゐる。大規模經營となす強固なる會社は、同一運輸を處理してゐる其の數個の競争相手の場合には欠如してゐる或種營業上の節減を行ふことが出来るであらう。かくして賃率、及び運賃は運轉費

以上に決定し、企業主獨占的収益をあげるであらうが運賃の水準は競争的制度下に於けるより高くはないであらう。大車體の運轉される所では修繕費、檢閲費、倉庫費、材料購入費、管理費に節減を行ひ得るものである。貨物運輸の場合に於ては、大會社は規則的運轉が可能にして復荷準備の便あり、又、一方では事務所費、倉庫費等は一般に事業の大きさに比例して増加しないのである。

大資本を有する古い會社は現存せる競争相手、又、起り來るべき可能性ある競争相手に對し或程度の利益をもつてゐる。かくして、豫備車體所有すれば競争の起らんとする憂ある場合にも對抗することが出来るであらうし、其の資本の巨大なるため「運賃引下げ」の競争が激甚なつた場合にもよく優勢なる地位を占むることができる。一地方に於ける一會社の基礎鞏固なる事實そのものは或種の利益を有して小資本をもつ新來者の競争をより困難ならしめる。既存會社は乗合又は遊覽自動車停留場、又は貨物倉庫の設備をなし得るであらうし、又、一方一般に知られてゐる

る路線番號を採用し得ることもできるであらう。以上は總て古い會社をして社會一般の信用を持続せしめるもので競争戦に重大なる役割をなす要因である。結局、大規模經營は小規模經營にては行ひ得られぬ運轉をなし得るこいふことである。

以上の理由より道路運輸會社の或者は部分ではあるが兎に角實際的に或地方に於て獨占權を有してゐることがわかるであらう。さういふ會社は、獨占的利益の暴利を貪つて、競争相手を刺戟しない様に注意すれば、其の賃率及び運賃を競争的水準よりや、以上に保持することが出来るであらう。然しながら、其の位置を確保せんには常に社會の利便を圖り、賃率、運賃を安くし、規則的な運轉を行はなければならぬ。かゝる獨占權は、然しながら、全體として見る時甚だ稀で僅かに下に述べる場合の如き市内道路運輸事業の例外がある許りである。實際、多くの地方に於ては、競争は甚だ激甚であり、同地方に於ける數個の競争的企業間の團結は事實上結ぶことも、維持することも容易ならざる譯にもか

かはらず、誓つて競争の輕減を目的とし、道路運輸業者の聯盟を圖からんことを試み、又、現に試みんことをしてゐるのである。

第八章に於て熟知せらる、如く遊覽自動車所有主間協同動作は著しき困難を伴ひ、季候の悪い時季には破れ勝ちなものである。其の他の道路運輸様態に於ても、或地方に於ては標準賃金及び其の他の協定ができてはゐるが、賃率切下げ防止の協定は容易し難いものである。かゝる聯盟の獨占的權力は非常に制限されてゐる。何となれば、賃率を無法に引上げられるにせば、外部から競争者が容易に現はれ得るからである。若し、利潤が著しいとすれば、新來者の現はれることは如何にも仕難いであらう。道路運輸は次の點で其の他多くの運輸様態と異なるものである。即ち、大道は來らんとする人々のために開放されてゐること、少額資本を以て貨物自動車、乗合自動車、又は遊覽自動車と道路上に運轉することが出来る等である。暗々裡に行はれてゐる合同、（これは屢々存在することは疑ひの餘地がない）及び競争しつつ、ある會社は適當なる利益を齎す習慣的賃率以下

に運賃を引下げることが欲しないものである。従つて、大體に於て運賃及び賃率は習慣的運賃の性質を有してゐる。このためにあまりに激甚なる競争を避けてゐることがよくある。

ロンドン運輸合同

大都市内又はこれを環る旅客運輸の場合には著しい獨占が屢々行はれるものである。英國に於ける顯著な例はロンドン運輸合同のそれである。乗合運輸業が群小競争會社の手を離れ、數個の大會社の手に移つたのは随分初期のことである。ロンドンゼネラル乗合會社は一八五六年に一乗合馬車隊を以て事業を開始し、次第に大きくなり、群小競争相手に取つて代つたのである。尤も一八八〇年以後は道路旅客車會社との間に猛烈な競争を行つてはゐる。激しい競争時代を経て二一三乗合所有會社はお互に協定し、運輸量の割當を定めた。然しながら、該協定は屢々破れ、一時は恐しい争闘が起つたが再び新に默契を結んだ。『プール』

は自己の領分なりを認める所への闖入者に對しては共同戰線を敷き、無斷の街上に現れた競争者を追ひのける。即ち、プールは其の乗合自動車を持派して一臺を該競争者の前に、又一臺を其の直ぐ後に従はしめ、乗車せんとする客に該競争車の間に割込む様に命ずる。然しながら、次第にロンドンゼネラル乗合會社は其の競争相手を斃してロンドン市の乗合運轉を獨占する様になつた。現世紀の初めに機械車が使用されるやうになつてからはロンドンの聯合經營は次第に發達した。何故なら大規模經營に莫大な利益を伴ふ様になつたからである。一九〇四年にゼネラル會社は始めて機械推進車―蒸氣車―を採用し、以後急速に車隊の擴張を行ひ、一九二三年には街上運轉の同車隊は三、八六九臺よりなつてゐた。而も同會社は夏期に備へるために一週二十五臺の割當で車輛の増加を計つてゐたのである。

一九一二年頃から暫く此間はゼネラル會社の天下で、競争の心配は殆どなく、又、舊來の二、三會社が經營を續けてゐる地方では、或交通路に對しては業務上の協定が行は

れてゐた。然しながら、乗合會社の財政状態は、其の他の運搬系統―軌道、地下鐵其の他の競争があつたので豊ではなかつた。かゝる競争より來る損害を防ぎ、幾多系統の業務を統制し、必然的でなく、時としては甚だ不經濟な競争を除くために、地下鐵、乗合、軌道の『運輸合同』が遂に結ばれたのである。(この『合同』には勿論、L、C會社、自治體營軌道は加入してゐない)『運輸合同』は一九一五年に英國に共同基金を設け各聯盟會社の利潤をこの基金の中に一先づ入れ、更に協定比率によつて各會社に配當した。『運輸合同』の議長であるアーレフィールド卿は一九二四年二月二十一日、共同基金に關し左の如く聲明してゐる。『完全に利益の融合が出來ぬのであるから、共同基金は重大なる要項になつてゐる。共同基金のために各會社は單獨では減多に達することの出來ぬ賃金協定を被傭人との間を保つことが出來、又、運賃を安くすることが出来る。而も乗客をして各種の運輸様態を自由に利用せしむることが出來、これは其他の方法では實行されないものである。又、

各會社は、始業當初には利益のない重荷をより廣い基礎の上に振あてることができ、輕減することが出来るので改革を行ふことが出来る。又、會社は株主に對し堅實なる配當政策を採用することが出来る。何故なら、數會社の純益の變動は平均するものだからである。共同基金は自動的に純收益を各會社の要求に應ずるやうにする。八年間の概括的數字を見、創立時たる一九一五年以後に起つた變化を回顧する時に、驚くべき程見事な成績をあげてゐることがわかる。其の成功の秘鍵は、全部が供給し得る交通便宜を慎重に考究して按配し、各會社は獨特の位置を持ち何事にも妨げれずに獨特なる機能を發揮したことであつた。

一九二五年までは他の運輸様態は激しい競争相手であつたけれども、一九二二年から一九二二年の間は、ロンドンゼネラル乗合會社は其の他の乗合自動車との競争は大してなかつた。然しながら、利潤を一九二二年までは甚だ少なかつたし、又ないと言つてもいい位であつた。が、同年乗合自動車の活動が五九八、五六八磅の利益をあげたのでこ

れらが競争者を誘導しなり多くの乗合がロンドン市街に現はれることになつた。これら新會社は總て個人が小さく經營したもので、運轉車臺數は大體一臺乃至二臺であつた。競走者數は月毎に徐々に増加し、一九二四年一月には乗合營業數は七十四、其の運轉車臺は二〇八臺に達した。

獨占權に對する競争

以上の如くロンドン市街運輸に於ける獨占を競争との相對的長所如何が問題になり激しい論議を惹起した。競走制度は健全だ、社會は競争による運賃引下の利益を得る、若し、獨占制であれば費用を繕ひ資本に對し少額の利益を齎す以上の水準に運賃を値上げすることになるだらう。競走制度を辨護してゐる。又、更に、競争制度は新事業の開發となり乗客の要求に甚だ注意を拂ふことになるが獨占制では自己の利益のみを考へ、社會の便宜を圖らないかも知れぬ。又、如何なる會社でも時效によつて得た道路使用權を持つてゐるものがないばかりではなく、苟くも當局の許可

標準に従つた車を持ち適當なる運轉を行ふものの開業は自由であるべき筈だ。又、競走制度は鼓舞的なもので、新發明、改良等が獎勵、實行される言はれてゐる。英國では獨占制度は、運賃が高くなり、運轉が圓滑に行かず社會の利益の傷つけられる恐れから不評判である。

が、一面に於ては、獨占制度、寧ろ制限ある獨占制度であるが、これを支持するためにも強論がある。言ふ所は運輸上の競走は屢々浪費を醸し、其のために、運賃は競走的水準以上に達しないにしても、即ち、經營費に一致せんとするものである。獨占制度下に於けるよりも高くなるかもしれない。尤も獨占制度による賃率も運轉費よりも高い。が、それは獨占制度に於ける經營費が競走制度に於ける費用よりも少額だからである。聯合經營下に於ては走行費、及び準備費に著しい節減が行はれる。即ち、補充車の充分なる準備によるもの、檢閲滯滞の輕減によるもの、車庫の建造によるもの、大量購賣によるもの、廣告費によるもの、等々である。聯合經營によれば、これにより生ず

る運輸便宜が公衆の利益となり遂に利益ある交通路になるではあらうが初めは收支相償はざる交通路に運輸量を創造し、育てて行くことができる主張される。これに反し、競走制度下に於ては成績のよい交通路の幅狭に導き、一方では、成績の悪い交通路の運轉は減退する。例へばロンドンゼネラル乗合會社は所謂私的乗合自動車に對し次の事實に大不満を唱へてゐる。即ち、私的乗合自動車は確定通路に於けるゼネラル會社運轉計畫の先を越してラツシアワー運輸を横取して仕舞ひ、運輸量が少なくなつて利益のない間は運轉をしやうとしないのである。一九一三年、アーシフィールド卿はゼネラル會社の場合を次の如く述べてゐる。『我が會社はロンドン乗合運輸の大部分を巧みに處理する責任あるを自覺し、及ぶ限り其の責任を果さん努力してゐる。このためには數個の業務を行ふ必要がある。其の業務が例へ利益のなくても、其他のより利益ある業務の收益によつて補助する必要もあるのである。それ故に、成績よき交通路に於て吾が會社が他と競走しなければならぬ』

すれば不公平なところでもあり、遂に公衆の利益を害ふものとなるであらう』云。

ロンドンゼネラル會社が實際上の獨占權を亂用してゐるさういふものはなく、競走相手は、それが現れるさ聞もなくこれを卑劣な手段で追ひ拂つたさいはれたところがあるを除けば、殆ど不平の聲を聞かないのである。其の反對に、全體から考へて見るさ他市に比して運賃も低廉の様であり、旅客の乗心地に多大の貢獻をしてゐる。又、同時に、ベイン氏も言つてゐる如く被傭人の待遇もよい。S型車、N・S型車の使用を見れば、同會社が頗る有力で進歩的であることがわかる。又、同會社は開發の目的で多くの利益のあがらない交通路に車の運轉をもして居る。此の點に關し、マーシャル博士の『ロンドン運輸合同』觀を引用して見やう。氏は言ふ、『最近行はれたロンドン地下鐵、軌道及び乗合會社の合同は廣範圍に亙る節減を齎し、乗客の便宜を増大する。管理者が有能にして、元氣旺盛で、専門上の改革、及び部下の智能と性格を正しく洞察してこれが進歩

を圖ることに敏捷であれば公衆の利益は著しいものさなる下あらう。然し、若し不景氣がやつて來るさ、同『合同』の獨占權は權威者の干渉の必要を醸し、重荷を増して合同によつてのみなし能ふ同事業の支配能率を損ねるものである。マーシャル博士が指摘されたる如く、都市運輸に於ける獨占的組織が改革に鈍感で、一定の型にはまつた方法さるやうになるさ、公衆の利益は管まれず干渉の必要が起るであらう。現在ですら、權力の亂用さいふ、不平はないが、ロンドンの運輸を規整し、害毒を防ぎ、適宜の運轉を行ひ、統整ある發展を目的として責任ある權能者を設けよさ屢々論ぜられてゐる。かゝる權能者の設定論は『運輸合同』當事者にも唱道されてゐる。而してかゝる權能者は如何なる改革が必要なるかを決定する必要がある、現在經營しつゝ、あるものが行つてゐない必要ある運轉を、希望者に行はしむるやうにすべしと提議されてゐる。

世界の主都の大部分、例へば、ニューヨーク、パリ、ベルリン等では各種の運輸事業は上述の如き方法で統整され

てゐる。かくして、例へば、パリに於ては、乗合自動車會社は慎重考慮の結果、其の通路に於ける獨占權を數年に亘つて許可されてゐる。勿論、使用車輛の形、運賃、運轉回數、雇用條件等、等に關しては欠くべからざる保安條件に

從つてゐる。獨占權の代償として該會社は國家基金、又は自治體基金に協定年額を納入してゐる。實際、これは自治體事業及び私的事業との妥協であり、自治體貸借事業の變種である。

混凝土及鐵筋混凝土鋪裝 (四)

中 末 郁 二

横斷的伸縮接合 (Transvers Expansion Joints)

縦の方向の伸縮を自在ならしめむため即ち横斷的の龜裂を防ぐために横斷的に伸縮接合を設けるのである。

地方道路にては鋪床が幾分移動するも橋梁の前後等特殊の箇所を除きては何等の痛傷を感じないものである故に横斷伸縮接合の間隔を非常に長くするか又は全々省略することが出來得るのである。

市街道路にては道路の交叉、雨水引入口、人孔蓋、車道と

車庫との連絡等の私道又は枝道等凡て一定點に固定された構造物がある爲に鋪床の僅少の移動も雖も支障を來し毀損するところがある、夫故に此横斷伸縮接合は充分有效なる様に近距離に數多く設けるのが良い、何となれば上記固定構造物との取付工事、維持費、平滑に保つ様施工する事等は比較的高價なるものなるが故に度々毀損する事は不經濟である。經驗上其間隔を三十呎乃至四十呎位にするのが結果が良

い様である、兎も角鋪床の幅員即道路の中央に縦斷伸縮接