

# 道路運輸經濟 (十二)

## 山下 定二

### 第十六章 鐵道及び道路運輸機關

大戰後に於ける急速なる發達の結果英國の道路運輸は立派な經濟的運輸組織となり、或地方に於ては恐るべき鐵道の敵となつた。即ち、或方面に於ては鐵道は容易に道路運輸と太刀打ができないのである。鐵道側では唯一の對策は鐵道の附帶事業として道路運輸を行ふにあるとしてゐるが、一般貿易業者は諸鐵道の如き大會社の獨占となるを恐れ、鐵道の同方面に於ける今後の活動に疑惑を持つてゐるので、貨物旅客を問はず鐵道に道路運輸經營權附與如何の問題は頗る重大となつてゐる。勿論、議論のあるのは或中

心地間に於ける直通道路運輸の問題であつて、普通の範圍内の集配を行ふ荷車運輸ではない。

屢々忘れ去られる事實であるが、戦前に於ても數鐵道會社は大規模ではなかつたが道路運輸を經營したことがある。グレートウェスタン鐵道會社は一九〇四年以來、同社線の觸るゝ地方の或部分に於て道路機關を運轉したことがあるが其の性質は主として人口稀薄地方の鐵道發達促進にあり、旅客運輸獎勵を目的として始められたものであつた。一九〇四年から一九〇六年までの間にグレートイースタン、ノースイースタン、ノーススタフオードシャイヤー、及びグレートノースオブスコットランド鐵道會社は或地方に於

ける道路機關運輸の法定權を議會に申請して獲得してゐるが、同様な申請がグレートナーゼン、ロンドンアンドサウスウエスタン、ロンドン、ブライントンアンドサウスコースト鐵道會社からなされた時、議會が却下してゐる所を見ると、戰前に於ては同問題に對する議會の態度には一定のものがあつたとは言へないのである。

或會社は議會の認可を経ずに道路機關運輸を開始したが當時は何等の干渉もなかつた様である。例をあげれば、ラシカシヤイヤーアンドヨークシヤイヤー、ロンドンアンドノースウエスタン、ミッドランド、ロンドンアンドサウスウエスタン、及びサウスウエスタンアンドカザム鐵道會社等は道路運輸機關を用ひて輻輳の防止、終點、及び鐵道倉庫間の商品貨物運輸の迅速を圖り、又、甚しきに至つては道路運輸を鐵道運輸以上に便利とする或地點間に規則的運輸事業を經營したのである。

全體として見る時、戰前に於てはかゝる道路運輸は、或地域を除けば、重大なものではなかつたのであるが戰時に

於ける道路運輸の發達の結果は、纏て幾多の鐵道會社をして旅客並に貨物の機械的道路運輸を新に見直さしめたのである。これら鐵道會社はこの重要な運輸形態の利用を禁ぜられるのを恐れるやうになつた。従つて、一九二一年の鐵道條例が起草されんとした時、鐵道會社は希望に應じて道路運輸を行ひ得る權限を與ふる一項の挿入を要求したのであつた。が、同議案が議會に提出された時には、同案の題目は何等道路機關運輸に關するものを含まず、従つて、右條項は同議案の範圍外なりとの理由より劇しい反對を受けた。議員の中には鐵道會社は既に其の主體事業補助の意味で旅館、泊船所等、等を經營してゐるではないか、又、事實に於て二、三の會社は或地の道路運輸の法定權を過去に於て與へられてゐるではないかと反對したが議長は同議案は『鐵道會社の新權能』に觸れてゐるものでないとして同條項は不穩當なりと判斷した。同議案及びこれに續いて成立した條例は鐵道料金、諸會社の集結、會社及び雇傭者間の關係の基礎に關するものであつたのである。従つて、

議長は道路機關に關する條項は別に法律を設けらるべきものなりと決論したのである。

一九二二に至り、新ロンドン、ミッドランド、アンドスコタイシユ團をなしてゐる諸會社、即ち、カレドニア會社、グラスゴーアンドサウスウエスタン會社、及びハイランド會社から道路運輸權獲得の意味で新議案が提出された。右申請に對しては特別委員があげられて考究されたのであるが十日後に至つて提出者側により撤回されてしまつた。

撤回の理由は重大なる性質を有する二、三項に對し運輸省より思ひがけぬ反對があつたからだといふことであつた。

鐵道側代表は、論證が運輸省側に有利であつたので追求するわけに行かなかつたと言つてゐる。曠いた點は運賃の問題であつた。運輸省側代表は鐵道の會社經營の道路運賃は鐵道運賃(發着手數料を含む)と同様に制定し、これより以上たることを得ず、又、以下たることを得ずと主張したのである。鐵道側は道路運輸料金は鐵道料金率を原則とすべきだが多少の修正を加へ或種の戸口配達道路運輸料金は鐵道

直通料金と同様にせんと提議した。運輸省が反對したのは此の點なのである。運輸省の考へは道路運輸と鐵道運輸とにかゝはらず、又、兩者により運搬されたる場合にも同一運輸に對する料金は同一たるべしといふのであつた。運輸省の反對理由の一つは、若し、同提案を通過せしむる時は諸鐵道會社相互間の競走を増すことになり、かくては一九二一年鐵道條例がかゝる無益なる競走を絶滅せしめんとした趣旨に反すと考へたことにあるやうである。又、運輸省代表は鐵道條例の主條項は諸鐵道會社が『標準的歲收』を得るやうに企圖して起草されたもので、この目的を實現するため標準貨率は鐵道貨率協定委員會により決定されることになつてゐるが然し、若し、諸會社が鐵道運輸料金以下の貨率で多量の道路運輸を行ふことになれば、多大の運輸量が鐵道運輸より奪はれることになり、従つて、『標準歲收』をあげねばならぬ運輸量は少量になるであらうと指摘した。

本書起稿までにはスコット諸鐵道會社が、該議案を撤回

したままになつてゐる一向進行してゐないが一九二一年條例による諸鐵道會社の集結、及び組織替が完了すれば、道路運輸の問題は再び持ち上るだらうと思はれる。將來、同問題は、道路運輸機關の發達につれ、益々著しくなると推量される。

#### 鐵道會社道路運輸許可の可否論

鐵道は長距離運輸を便とするものであり、而して、發着手數料の關係から長距離運輸に於て遙かに經濟的運輸の機會を有するものであるが英國の如く運輸距離が比較的短少である所では近距離運輸を見逃す譯には行かない。英國の如く國が小さく人口稠密なる所の運輸の大部分は短距離運輸だからである。従つて、英國の鐵道會社は道路運輸が近距離運輸に特別なる長所を有するが故にこれを頗る重大視してゐるのである。此の點に關し、運河運輸に影響する鐵道の發達と鐵道運輸に影響する（前者の場合よりは制限のあるものであるが）道路運輸を比較するのは興味のあることである。E・A プラット氏は『貿易の變遷』を論じた中で

次の如く述べてゐる。『實業界各方面に於ける傾向は一定商品の手持を少なく、即ち、比較的になくして、必要に應じて常に迅速に充足することである』と言ひ、更に『かかる傾向を有する商業貿易にとつて鐵道は運河航行船に比較する時お話にならぬ位便利な運輸方法である。何となれば鐵道は大小に係らず託送品を迅速に集配するし、鐵道は國內に至る所にも及んでゐるし、而も、貨物倉庫を有し託送者の希望により配達、積換に至るまで保管するからである。英國に於ける一般貿易の大革命の主因は鐵道にあるのである』と。

プラット氏の結論を裏書してリ、アン・ノールズ教授は次の如く書いてゐる。『英國位完全に鐵道が内國水運組織の位置を乗つ取つた國はない。鐵道のお蔭によつて英國の商業組織が完全となり、迅速性、期日の正確さ、倉庫保管の便、操業の容易なことが其の重要な要因をなすに至つてゐる。此の點から見る時、鐵道の齎す利益は荷馬が普通の道路上で運輸を行つてゐた時代の人々に水運組織が齎し利た

益と比べる時、到底比べ物にはならない』と。

簡単に言へば、運河が衰へた原因の一是鐵道の齎す便宜が絶大であつたからである。即ち、鐵道は組織の不完全な不便な運河組織にして、或種の運輸業務には必然的の不利益を有し本質的に不適なる運河組織に比較する時は遙かに近代商業の要求に應じてゐるのである。

所が新競走者たる道路運輸はこの位置を顛倒せしめんとしてゐる。言ふまでもなく少規模ではあるが道路運輸は戸口配達、速達便等を設けて鐵道運輸以上の便宜を供給してゐる。勿論、道路運輸、鐵道運輸が水運にとつて代つた如く鐵道運輸の位置を奪つてしまふといふのではないが或場合に於て鐵道はこの新競走相手の影響を免れることはできないであらう。それ故に、鐵道側の立場から見れば、道路運輸を許可されることは、從來の運輸量の減退を喰止める上に有利な位置を與へられることになるのであるから甚だ有利なことなのである。道路運輸は小驛で貨物を拾集して行く貨物列車の役を勤めるであらうからかゝる方面の運輸を場

合によつては除くことができる。貨物の積卸し、積換の時間をも或種の場合には節約することができる、集配運輸を擴張することもできる。現在、鐵道會社は十哩以内の集配運輸は多量に取り扱つてゐるが一道路機關がなす限界たる四十哩乃至五十哩に集配運輸を擴張するだけの力がないのである。鐵道會社側は中心停車場と僻遠貨物倉庫とを聯絡するに道路機關を用ふれば其の齎す節約は著しいことを信じてゐる。大約停車場の一日取扱貨物箇數は屢々數萬に達してゐる。かゝる場合、鐵道、道路兩運輸を適宜に使用すれば、手間が除けるから、非常に經濟となる。即ち、汽罐の動力、車輛の節約となり、側避線數も少なくなり、又、其の他の經營費をも輕減することになるのである。従つて、現在必要とされてゐる小貨物倉庫は閉鎖しても差支へないことになり、且つ、運輸業務は面目を一新し、發着所に於ける遅延、積換による遅延がなくなるから配達も迅速に行ふことができるのである。鐵道側は道路維持費の一部になつてゐる地方税を納付し殊に或地方では事實上の最高納税

者たる鐵道をして道路を使用せしめず維持の責任を餘儀なくせしめるは不當なるを指摘してゐる。

然しながら、諸鐵道會社の道路使用の要求に對しては劇しい反對があつた。即ち、若し、かゝる大資本を擁し、頗る有力な組織を有する鐵道會社が道路運輸を行ふ時は、『賃金引下げ』及び其の他方法によつて弱小道路運輸會社を葬り、獨占權を獲得して、其の後に、貨物運賃を無理矢理に引上げ、かくして一般及び貿易業者の利益を犠牲にして自家樂籠中のものとするだらうといふ反對であつた。

此の反對に對抗するため獨占政策を防止する條項が一九二二年の提案には挿入されてゐた。それによれば、鐵道會社は其の道路運輸料金を道路運輸部に投じた資本に對し純益を舉げる様に制定するといふのであり、更に數項を入れて、鐵道會社道路運輸部の會計は其の他の事業より切離すべしとしたのである。此の目的は、鐵道會社が競走者排除の意味で道路運輸の損失を顧みずに料金を引下げ、この損失を純鐵道収益を以て一時補はんとするを防止するにあ

つたのは言ふまでもない。

全部とまで行かなくとも、或貿易業者は、一定制限地域内の託送貨物集配以外は鐵道會社の道路運輸は絶対に許可してはならぬとの意見を依然として抱いてゐる。彼等の恐れる所は、或會社が發送時間の按配、即ち、鐵道會社運輸網以外の地點に至る貨物の發送を迅速ならしめることにより便利を供給し、不當なる優先權を獲得しはせぬかといふ點である。

道路運輸業者は鐵道が道路運輸を行ふ時は恐るべき競走者となることを恐れてゐるのである。鐵道會社の道路運輸が發達する時は個人經營の道路運輸業者を窒息せしめ、其の結果恐らくは商業道路運輸の發達を阻害するだらうといふので現存道路運輸業者は鐵道會社活動範圍のかゝる方面への擴張は危懼を以て見てゐるのであるがこれまた當然であると言はねばならぬ。

鐵道會社に反對するものはこの他にも中々多く其の反對論も中々猛烈である。例へば、地方當局は自己經營の軌道又

は乗合自動車との競走になりはしまいかと恐れてゐる。又、自動車及び附屬品製造業者は鐵道會社が自ら工場をして其の使用車の建造を開始しはせぬかとの懸念をもつてゐる。

同問題は各方面の利害の關する所であり、又、頗る複雑せるものであるため、運輸省は既に一九二一年一月に部内委員會を設けて研究に従事せしめてゐる。議長は故 J. H. バルフォア・ブラウン氏であつたが其の仕事は『鐵道會社が一般道路運輸又は一部道路運輸を經營の可否、又、若し、可とせば、右道路運輸權に對し如何なる條件を附すべきかを研究報告』することであつた。

然しながら、同委員會は滿場一致の結論に到達せず、獨立せる三種の報告を發表した。公平な立場にあつたブラウン議長、及び二鐵道會社代表は鐵道會社に對し一定の制限ある運輸權を附與すべしとした。其の報告に曰く『道路運輸は或距離に於ては甚だ鐵道運輸に勝るものである。従つて、若し、現在の如く鐵道運輸貨物が道路運輸に吸收されて行く時、鐵道は現在の如く低率で貨物の運物を行ふ能は

ざる事態となり、鐵道料金の値上を止むなくされるかもしれぬ。吾等の見る所を以てせば鐵道會社の既に奪ひ去られたる運輸量の回復、又は奪はれんとする運輸量の引止めは鐵道運輸の便益を増大しても、又、料金の引上げによつて不可能であると思量される。かゝる事態よりして吾等は鐵道會社に對し、或嚴重なる條件を附して道路運輸を許可すべきであると結論するものである』と。

即ち、氏等の考ふる所は、鐵道が實際的獨占權を獲得するはあくまで不賛成であるがこれを防止する規則を設けることは議會の權能内にあるといふのである。

氏等は言ふ『右に就ては可成り有力な論據あるは承知してゐるが適當な法律を以てすれば道路運輸業者及び鐵道路運輸會社間には公平な競走を行はしむることができ、公衆に不利な合同、又は、道路運輸業、又はこれに關係を有す貿易業に不利を來す獨占權を鐵道會社に許可することに はなりはしないと考へるものである』と。

氏等のあける豫防條件は次の三項である。

一 現行優先權條例、運輸便宜條例、並に強制的賃率表を鐵道會社道路運輸に適用すること。

二 運輸省に道路運輸許可權を與へ、會計の検査及び監督をなすこと。

三 料金は議會の許可を待つて運輸省これを制禦し公衆の利益を圖ること。

然し、氏等は、道路運輸による距離が迂回した鐵道より近いことが場合によつてはあり得るのであるから、鐵道會社の道路賃率は鐵道賃率以上に出でざる二點内の範圍で制定せざるを得ぬといふことを考へてゐなかつたのである。

道路運輸機關は人口粗密なる地方の鐵道事業の發達を助け、現存鐵道の培養機關となるものであるとこれらの委員は言つてゐる。彼等はいふ、『かくなれば、公衆の利益であり、かゝる利益は多くの場合鐵道會社のみの屬す利益であると吾等は考へる。鐵道は道路運輸の收益に加ふるに自己の鐵道により長距離運輸を行ふ利益を有し、これに對しては貨物自動車は非常に有利な培養機關である』と。

氏等は、かゝる状態なのであるから、鐵道の發達のために道路運輸權を許可すべきであると言ひ、又、鐵道會社の貨物運輸を鐵道運輸に連絡する交通路にのみ制限すべきではなく、同交通路の如何なる地點間の貨物運輸をも許す可きであるといふ。氏等は更に主張してゐる、『獨立した道路運輸業者による運輸の行はれてゐない地方の開發の目的で鐵道會社は、運輸省の認可を経て、運輸事業を三年間位許可して見るといふと思ふ。三年間の收支が相償はなくても一向差支へはないと思ふ。』と。

然し、かゝる目的のために鐵道會社が行使する權能は制限を加へ統禦しなければならぬ。運輸大臣は變革を公衆の利益になるやうに統禦しなければならぬ。又、其の他の規約をも設けねばならぬ。例へば『不當なる優先權』に關する運輸條例條項を新規事業に及ぼす類である。とは氏等の意見である。

道路運輸業者、英國産業聯盟及び英國商業會議所聯合會の代表委員により提出された報告書の結論は全然前述のもの



のとは異つてゐる。即ち、鐵道會社の權能を道路運輸の方面に擴張することを否定してゐる。此等の意見によれば、運輸便宜をこれ以上に集中するは公衆の利益とならぬといふのである。

彼等はいふ「鐵道會社に道路運輸權を附與することは疑ひなく鐵道の道路運輸獨立權の獲得に導き、獨立道路運輸業者を絶滅せしめるに違ひないとは多くの意見の一致する所である。勿論、現在では道路運輸業者は不公平な競走に強ひられる怖れはないが、彼等の反對する所は所謂鐵道と不公平なる競走を恐れるからである。即ち、大資本を有し、收入の多い鐵道會社は料金の引下げを行ひ、自家經營の道路機關には特別なる便宜を供給し遂に獨立運輸業者の事業繼續を不可能ならしめるであらうといふのである。勿論、此の方法によることは一時的には商業界の利益となる様には思はれるが獨立せる運輸事業が絶滅すれば鐵道會社は道路運輸の獨占權を獲得することになり公衆の利益を阻害するものである。」と。

即ち、彼等の考ふる所は次の如くである。鐵道會社に道路運輸權を許可することは不公平なる競走を起す。而して、遂には鐵道會社が道路運輸權を獲得する。道路運輸及び鐵道運輸間の競走は健全なものであり、公衆の利益となる。道路運輸が禁止されるれば、鐵道會社は、獨立せる道路運輸業者との競走により、鐵道運輸便宜の供給を増大し、料金を合理的水準に決定する様に強ひられるであらう。彼等の意見は、或程度の運輸量は道路運輸業者により鐵道より奪はれたらうけれども、該運輸量は決して鐵道會社に從來屬してゐたものではなく、過去の道路運輸業者の事業の當然なる擴張の齎したものであるといふのである。

従つて彼等の結論は次の如くである、「鐵道會社に直通道路貨物運輸の一般權、又は制限ある權能を與ふことは不可である。現在の權能だけで鐵道會社の本來の目的、即ち、鐵道による貨物運輸及び鐵道運輸の貨物の集配には充分である」と。

運輸業者、車輛業者組合代表の報告は言つてゐる、運輸

問題の完全なる解決は各種運輸機關を國有にする以外に道  
 はないのであるが現在の狀態に於ては道路運輸權を鐵道會  
 社に與へることは公衆の利益を害する私的獨占權を與ふる  
 ことである。農業開發、又は人口粗密なる地方の開發の目  
 的には試験的の意味で許可することは差し支へないが道路  
 權は許可すべきではないと言つてゐる。

以上三報告書が意見を異にしてゐる所から見ても、同問  
 題が見事に公平な解決を得ることは困難であらうと思はれ  
 る。

然し、鐵道會社に無制限の權能を附與することは異口同  
 音に反對してゐる所であるから問題は無いが意見に隔りの  
 あるのは制限ある權能附與如何の問題である。

貿易業者、道路運輸業者及び一般公衆は制限ある權能を  
 鐵道にあたふるにしても或地方に於ける運輸を獨占するこ  
 とになりはせぬかと恐れるのである。所が、又、一方に於  
 ては、發着手數の輕減、積換回數の減少、鐵道に接續して  
 運轉さるゝ道路機關による田園地方の開發が公衆に齎す利

資 料

益の甚大なることも考慮せねばならぬのである。

若し、適當な制禦規整の方法が考案されれば、公平な立  
 場にある人々の多くは、道路運輸がより經濟的なる或種の  
 場合に於ては制限ある權能を附與することは合理的であり  
 社會の利益と一致することを認めるであらう。が、かゝる  
 制禦を加ふるは妥當ならずとする以上、同問題に就ては完  
 全なる意見の一致は不可能とせねばならぬ。

主要鐵道會社所有自動車車臺數（一九二二年  
 及び一九二三年）

會社名	旅 客		貨物及び小荷物	
	一九二二年	一九二三年	一九二二年	一九二三年
カレドニアン	—	—	三	三
フアーネツス	—	—	八	八
グラスゴリアンド	—	—	六	六
S.W.	—	—	—	—
グレートセントラル	—	—	二二	二四
グレートイースタン	三	—	一三	五三
グレートノーザン	四	—	一四	三五
グレートノースオブ	—	—	—	—
スコツトランド	三八	三三	一一	一一

クレイトウエタン	六六	七七(a)	二五七	三三(a)
ロンドンアンドノースウエスタン	五	六(b)	九六四(一)或(b)	
L・アンドンS・W	一	一	七三	八〇
L・B・アンドンS・O			一一	二〇
ミッドランド	三	三	一七二	一九五
ノースウエスタン	二四	二五(c)	七八	七九(c)

ノーススタフォード シャー				
S・E・アンドンカサ				
			二〇	三三
			三〇	三二

- (a) 一九二二年の合同鐵道諸會社を含む
- (b) L・アンドンY及びノースロンドン鐵道會社を含む
- (c) ハルアンドンバインズレイ鐵道會社を含む

# 混凝土及鐵筋混凝土鋪裝 (七)

中 末 郁 二

## 鋪裝基礎 (Pavement Bases)

混凝土鋪裝基礎は煉瓦、小補石及石材煉瓦、木煉瓦、瀝青ブロック、混凝土ブロック、瀝青混凝土、シートアスファルト」等を道路の磨滅層とする鋪裝の基礎として最良のものなることは世界的に認められ我國に於ても盛んに

愛用されておるが之は上層の磨滅層が享ける交通荷重を支持して下層の地盤に一樣に傳える役目を成すのである。

混凝土基礎は常に單層として施工される直接に交通荷重に接するものでなきが故に磨滅抵抗は重用でない強度が第一のものである。