

から推して英國では先づ九十萬臺乃至百萬臺が自動車數の飽和點であらうとの話だ。米國では自動車所有は、経費の點から茶飯事であるから飽和點は随分高いであらふ。歐洲大陸では英國よりも収入少ない人が之れを所有し得るけれども、悪道路が之を妨げるであらふ。

以上外國の例を参照して専用路問題を論じた。尙論すべき幾多の問題も残つて居るが、今回は之れに止める。日本に於ける該問題に就て幾分の参考ともならば望外の幸である。

省營自動車を論ず

久保田敬一

目次

- 一 緒論
- 二 營業の範圍
- 三 設備
 - イ 道路橋梁の改修
 - ロ 通信線
- ハ 車庫
 - ニ 停車場
 - 四 組織
 - 五 實績
 - 六 省營の效績
 - イ 營業の統制
 - ロ 企業の合理化
 - ハ 地方開發
 - ニ 道路の改良保守
 - ホ 建設費の節約
 - ヘ 設備の優秀
 - ト 鐵道の延長
- 七 結論

一 緒 論

昭和五年を將に送らんとする十二月二十日愛知岐阜兩縣を貫き岡崎市を起點とし瀬戸市を經由して多治見豊岡町に至る區間及瀬戸市高藏寺町間合計六十五軒八分に亘る省營自動車運輸營業の開始を爲し續いて昭和六年五月二十一日山口縣防府町山口市間十七軒六分の旅客運輸營業を開始せり。目下關係者をして鋭意調査せしめ他の有望なる路線の實施に進まんとす。茲に開業せる二線八十三軒四分の跡を尋ね多年の懸案たりし自動車運輸事業を鐵道省が直營せる意義効用を實際に検討し豫て直接間接に多大の關係を有せらるゝ讀者諸彦の前に其の内容を明かにせんとす。

二 營業の範圍

國有鐵道附帶の業務として自動車運輸業務を鐵道省營とせしは鐵道の延長として一面には鐵道の補助機關たらしめ一面には鐵道の培養機關たらしめん事を期せり。従つて當初より營業の範圍は國有鐵道と同一ならしめ只其の路線の狀況と自動車の特異性とに稽み多少の制限を加へたり。

A 旅 客

旅客運送に在りては團體輸送の如き一時に大量輸送し得ざるものは之を制限せしと雖も他は國有鐵道と同一にして

イ 普通乗車券(往復共)

ロ 同數乗車券(一割五分引通用三ヶ月)

ハ 學生同數乗車券(五割引通用二ヶ月)

ニ 定期乗車券(二割五分引)

等とす。固より通常民間に於ける自動車と異り小兒は半額とし學生割引其の他特種の割引は省線に同じ。

ホ 手荷物

省線に於けると同じ。従つて重量三〇斤迄は無賃とし之を超ゆる場合は有賃とす。

ヘ 小荷物

省線に於けると同じ。

B 貨物

貨物運送も國有鐵道と其の扱を同うし

イ 車扱自動車の一車積貸切にして鐵道線の廻扱又は貸切扱と連絡す)

ロ 小口扱鐵道線の小口扱又は特別小口扱と連絡す)

即ち省營自動車線の各驛員配置驛を有する各市町村民は國有鐵道沿線に於けると同様の便益を享受するものにして瀬戸舉母品野等市町村の人々は東京札幌鹿兒島にも乗車券を求め得られ又八

應乃至十五應の貨車の賃切扱も、二應の應扱にも連絡託送し得るものなり。寧ろ居ながらにして集配の便益を受けつゝ、貨車を請求し得、又國有鐵道線の驛に至らずして手小荷物及附隨小荷物を委託し、自らは戸口より省營自動車によりて何の苦痛も、時間に對する苦勞も爲さずして定時に列車に乗車し得、旅客及貨物は特別設置の上屋に運ばれ、直に列車によりて目的地に達し、又全國の各驛より自動車線の各驛に至るを得るなり。

省營自動車の價值及効用を論ずるの前に、其の内容範疇を明かにするの要あり。重ねて言ふ、省營自動車の沿線の人士を國有鐵道沿線の人士の利用更生に均霑せしめんとするにあり、未だ研究期に屬し、過渡期にあるを以て運賃を異にするも、自動車運送の將來は必ずしも現況に即すべきに非ず、研究に孜孜努力しつゝあるを以て國有鐵道と同一の運賃に達する日も遠きに非るべし。民營と省營との是非論は自動車運送の名に捕はれずして其の目的と實體とによりて決すべきものとす。

三 設 備

自動車運送の交通企業として存在し得るや否やを研究する爲め想定し得らるゝ各般の設備をなせり。其の概要を岡崎多治見高藏寺間に採れば

(イ) 道路橋梁の改修

大體に於て指定府縣道に該當するを以て幅員三間又は二間半を有すれども、人家連擔の街路にあ

りては一問半の所あり、又岐阜愛知の縣堺附近は狹隘にして車馬通行少き區間をも介在せり。従つて一定基準に従ひ待避所を設け、又防護網を設け更に橋梁の大半は負荷重力尠きを以て改修せり。

待 避 所 一三六箇所 一六、三〇〇圓

防 護 網 一七五七米 五、三〇〇圓

橋 梁 改 修 一〇箇所 五七、〇〇〇圓

更に粘土質にして路面抵抗多きを以て砂利を約七寸五分の厚さに全區間に散布せり。其の費用一萬二千圓とす。

(口) 通 信 線

沿線の各驛間に鐵道専用電話を架設し運轉の正確と連絡の完全を期せり。工事は名古屋遞信局に委託せり。

費 額 一一、六〇〇圓

(ハ) 車 庫

瀬戸、岡崎及多治見に車庫を建設す。瀬戸及岡崎には修繕工場設備、洗車場の外事務室を設置せり。

費 額 一九、七〇〇圓

(ニ) 停 車 場

鐵道の延長たる實を擧ぐる爲め、岡崎市に岡崎康生町驛、舉母町に舉母昭和町驛、瀬戸市に瀬戸記念

橋驛及品野町に品野驛を設け驛務掛を置き旅客及貨物事務を取扱はしめたり。

費額 五、八〇〇圓

其の他東海道線岡崎驛中央線高藏寺驛及多治見驛には自動車發着の爲め特設の上屋を設け旅客に便し高藏寺驛には貨物の特設上屋を設けしめたり。

三田尻山口間は幸にして道路幅員充分にして區間短く且適當なる町なきを以て特設停車場及道路改修の必要なきを以て車庫修繕工場事務室及連絡設備を爲せるに過ぎず。

四組 織

各鐵道局運輸課に直轄せる自動車所主任を置き當該路線の自動車事務全般の指揮監督を爲さしむ。其の他必要な箇所には支所を置けり。之を例へば瀬戸支所の如し。事務員及必要な傭人を配置す。

更に一定標準に基き技術員を置き其の下に技工を配置せり。停車場には驛務掛及必要な箇所
に傭人を配置せり。

更に運轉手、車掌及荷扱手は必要數を自動車所及支所に配置せり。

五 實 績

省營自動車實施後の成績を見るに、

岡多線及高藏寺線昭和五年十二月二十日より昭和六年九月末日迄

(一)旅客關係

イ輸送總旅客數

四二四、五〇五人

收 入

八二、七二一圓

ロ手小荷物箇數

一〇四五七箇

收 入

二、八一五圓

(二)貨物關係

イ小口扱廻數

二、〇〇三廻

ロ車扱廻數

二、五二九廻

ハ貨物收入

二六、九六〇圓

(三)收 入 總 計

一一二、四九六圓 なり。

之を支出より見れば八萬二千三百三十九圓なり。従つて岡多線高藏寺線關係の差引利益は三萬百五十七圓なり。

三山線昭和六年五月十一日より九月末日迄

輸送總旅客數

七六、五三六人

収入

二、三、三、八一圓

支出

一、四、三、一〇圓

差引利益

九〇七一圓

不況時に於ける開始事業として蓋し相當の成績と謂ふべし。然らば如斯成績の固有如何を考察するの要あり。

六 省營自動車の効績

省營自動車は鐵道の延長にして其の目的は鐵道と同じく公共機關として交通の使命を完ふするにあり。異なる交通機關の姿を借りて鐵道の實質を表さんとするにあり。従つて民間經營の自動車運輸と形態を同じくするも内容を異にし、地方開發と國家に及ぼす利益も亦著く異なる事は明かなり。

(イ) 營業の統制

國家の直接統制下にありて運賃の衡正、運轉の安全、正確を期し、規律ある職員によつて營業の統制を計り得。更に旅客貨物兩者の運輸を爲すを以て兩者の統制を計り得たり。

(ロ) 企業の合理化

岡多線及高藏寺線六十五軒八分間に於て旅客自動車運輸業者のみにて七を算し、相互乘継ぎをせ

さるべからず。然も實際に於て相互の協定行はれず連絡行はれざりし。省は之を單一化し總ての冗費を節し企業の合理化を計れり。

(ハ) 地方の開發

岡多線高藏寺線は既存運賃の半額なり。更に小兒運賃回数券學生回数券定期券等の利益を考ふれば其の旅客に及ぼしたる利益のみにても少しとせず。況んや貨物運輸に於ては地方運送費の公平、衡正なる範を示し、生産費の上に及ぼしたる影響は啾々を要せざるべし。荷物あれば高く、荷物無ければ安かりし過去は今や省營運賃によつて運賃限界點を定めたる事は地方運輸に與へたる効績大なるものあるべし。

殊に運送強制の義務を負へる省營自動車は此の間筆紙を以て著し得ざる有形無形の利益を與へ居れる事は寧ろ實情に就き過去及現在に就き検討あらん事を望む。

(ニ) 道路の改良保守

道路の改修及保守に對し如何に努力を拂ひしやは前述したるを以て更に説かざるべし。

(ホ) 建設費の節約

鐵道建設費を投ずるとせば大體九百萬圓を要すべし。省營自動車は既存營業者の見舞金を總て支拂ふも建設費の利子に及はざる事遙かに遠し。國家經濟上に與へたる効亦大なるものあるべし。

(ハ) 設備の優秀

車輪車庫修繕工場、停車場等も一般民間に對し徑庭ある事は記述を要せざるべし。殊に人的設備に於ては運轉保安に力を注ぎ、技術員、技工等相當人員を備へ、運轉手、車掌の如き實働時間を少からしめ、充分なる休養を與へ、運轉の安全、正確に一心を向はしめ居れり。

(ト) 鐵道の延長

戸口にありて鐵道の可及的の利益を享受せしむる事を旅客及寄託者に期せしめ居れり。従つて其の利益も亦見逃し得ざる事既述の如し。

七 結 論

今や交通機關の合理的解體作業始り、各交通機關發達し、發達せんとし、其の分業起れり。而して彼此長く長短を考へ各其の分野を明かにせざるべからず。今や其の岐路に起つ。

我國有鐵道は時代の進運を認め、鐵道の牙城より道路への進出を計らんとし、然かも各交通機關の統制を計らんとし、省營自動車運輸實施を着々成さんとす。

交通機關に脈絡なかるべからず。統制なかるべからず。蓋し省營自動車は此の目的に出で自動車を通じて鐵道の經濟經營と眞價を發揮せんとするにあり。名は自動車運送にして實は國有鐵道と一なり。經營は自動車經營なれども理想は鐵道と一にして公共機關としての使命を遂行するにあり。然も道路上の運送にして道路管理者並に關係者の協力と道路警察官憲の厚き心に俟つ事大

なり。

昭和七年を迎ふるに當り、一言省營自動車を検討して諸彦の過去に於ける熱誠と厚志を謝し、更に倍舊の應援を望むや切なり。

自動車交通網の完成について

中川 正左

昭和四年十一月濱口内閣當時江木鐵道大臣を會長とせる自動車交通網調査會にては、鐵道及軌道と關聯を有する自動車交通網を如何に設定すべきかと云ふ諮問に對して左の如き答申を爲したのである。

即ち本州の部にては、一、青森縣青森より蟹田に至る路線千七哩を始め、二、山口縣山口より明木を経て萩に至る路線二十七哩等、五十六線。

四國の部にては、一、愛媛縣川之江より徳島縣阿波池田に至る路線十九哩等八線。