

# 道路運輸と鐵道水運乃至空輸との 間の統制及協力に關する研究 (一)

檜 崎 敏 雄

本稿は明後年獨逸國ミュンヘン市に開かれる第七回萬國道路會議の議題の一である「道路運輸と鐵道水運乃至空輸との間の統制及協力」に就ての一研究である。該問題は我國に於ても現に國際道路問題調査委員會で調査事項の一として研究進行中であり、有力なる委員諸氏の研究に依り近き將來に成果を得ることと信ずるのであるが、不肖も委員の一人として折角考究中である。委員諸氏の報告は該問題に就ての日本の現狀並びに將來の方針にも及ぶことと思ふのであるが、茲には暫らく理論的研究乃至外國の現狀に就ての探究を主としたいと思ふ。

道路會議の問題となつて居る Coordination and Co-operation の語は統制協力の譯語が或は適切と考へる。

## 第一 統制協力の經濟的基礎

交通機關の間の競争は何づれの時代にも起つて來るところの問題である。そして夫れは同種又

は異種の交通機關の間に見られる。

同種の機關の間の競争は從來屢々鐵道乃至軌道會社間又は海運會社相互間に見られた。然し夫れは間も無く運賃協定又は海運同盟乃至海運合同等の形式で緩和されたし、現に存するものも緩和されようとして居る。夫れに又鐵道軌道等の並行競争は普通には阪神京濱等大都市間ならでは起り得ぬ現象である。

然し茲に論じようと云ふのは異種間の競争である。十九世紀の中葉歐米で從來の運河と新來の鐵道との間に見られ驛馬車さへも其間に介在して競争の一相手たるかの觀があつた如きは一例であらう。蓋し運河は既に高度の發達を遂げた時であり鐵道は未だ發達の初期に在り、速力も知れたものであつたから自然好個の競争相手となつたであらうが、運河業者の中機敏な連中は早くも鐵道會社に高値で運河を賣り退いた者があり、然らざるも鐵道は漸次運河を賣收して而かも之れが運輸を繼續せず買ひ潰しの状態に置いたものが尠なからず、自然時の經過に連れ鐵道運輸の進歩と共に其間の競争は解消し貨客の中で鐵道に移るべきは移り運河に残るべきは残つたのであつて、今日では歐米の運河乃至諸河川は主として重量品、舊商品の運輸に鐵道と當然の分野に落ち着いて居る。海運對鐵道の競争も無かつたことは無い。例へば古く會社時代には山陽鐵道は瀬戸内海の船舶と運賃上の競争をして居たのであるが、國有鐵道へ移管後も他區域と同一賃率に依らず當分競争運賃制を採つて居た様であつた。次では乗合馬車、馬鐵、電鐵、輕便鐵等の間にも多少競争の行はれたこと

もあつた。

然し此方面では目下道路鐵道間の競争が最も目立つて居り、而かも此場合は大資本を投下した鐵道が兎角死活に關する問題とあつて、此間の統制協力は從來よりも一層困難の様に見える。従つて本稿の重心點も此處に存する譯であるが、一方道路對水運、道路對空輸等の統制協力も強ち忽かせに出來ないところであらうと信ずる。

然らば統制 (Co-ordination) とは何ぞや。先づ第一には同種又は異種交通機關の間の無用にして且つ失費多端な競争を廢止することである。由來競争は業者乃至社會に取り利益のあることもあるが弊害も伴ふ。設備の重複は資本の二重投下であり、競争機關は各々輕荷に喘いで居る。二重の管理、廣告の競争、其他に因る經營費の損失も多大であり、利益率の減退は従つて事業の經濟基礎を薄弱ならしめ、設備の不完全、其他やがては公益に反する結果を來たすであらうし、或は又競争に因る道路の車輛輻湊の爲め交通危険の増加ともなるであらう。

即ち無用の競争を避けることは業者自體乃至社會公衆乃至國民經濟の利益とするところである。即ち其競争を緩和して之等事業の統制協力を圖り、不必要な二重設備を避け、最少の原價を以て各交通機關の能力に應じた機能を發揮せしむることが必要であつて、一言にして云へば運輸事業の合理化を圖らねばならぬ。蓋し各種交通機關は其長短とするところがある。之れが統制協力の經濟的基礎であつて、若し彼等の中の一つのものが總ゆる點で他に勝れりとするならば最早や統制協力の

必要は無い。當該交通機關が勝利を占めて他に代るこそよけれどある。勿論斯る場合にも尙統制協力の方法は時あつて講ぜられよう。然し夫れは資本乃至勢力が一の形式から他の形式に轉位する課程を容易ならしむる爲めの一時的便法に過ぎぬと考へられる。

ところで統制は難づかしい問題である。凡そ交通機關の競争のあるところ其處に統制協力が無からねばならぬと云ふことは無い。前に述べた様に總ての點に於て後れを採る様な交通機關なら優勝劣敗の法則に任かしたがよい。協力が出來たとしても夫れは一時的の方法に過ぎない。やがて劣者は滅びる運命を有つ。雲助、駕籠屋、人力車、馬車、渡舟、乗合船などの如き然り。其處で統制を行ふに就ては次の條件を必要とする。

(一) 統制の對象となる交通機關は何等かの點に於て交通經濟上特長を有つて居ねばならぬ。然ら

ざれば該統制は極めて一時的の便法ならんのみ

(二) 統制は新交通機關の正常な發展を阻害せざる様に行はるること

(三) 協力の利益が遺憾なく發揮せらるる様統制さること

然るに第一の點即ち新舊交通機關の正確な經濟的分野を決定することは非常に困難である。蓋し交通機關の發展進歩の速かなるや新舊交通機關何づれでも改良を加へつつあることが尠くないし、殊に又種々の燃料の相對價値の變化てふ事實に依り一層問題は複雑化して來る。第二の點に就ても舊交通機關の生命持續を圖る爲めに新交通機關の機能を充分發揮せしめない底の統制ならば

斷乎として之れを退けねばならぬ。地方鐵道の自動車運輸の如き斯くの如き事情無くれば幸ひである。第三の點は純方法論の問題であつて敢て説明の要はあるまい。

夫れに又斯様な條件の備はつた場合でも統制は必ずしも容易で無い。蓋し尤も問題たる自動車輸送は比較的小資本で事業開始可能であるが斯る小規模業者林立の場合は統制實現困難である。反之鐵道軌道業者と大規模自動車運輸の並存する場合は比較的問題が簡單である。従つて外國の例に就て見れば獨逸の如き自動車運輸の發達比較的鈍かつた國——主として護謨の缺乏に因る——では鐵道道路空路内水路間の確たる統制が試みられたが他の國例へば米英の如く自動車の發達高度に進んだ國は此問題の大きな困難性を認めたのであつた。然し輓近の獨逸は道路輸送の發展に連れそうも云へない様だ。

さて統制には如何様な形式があるか。

(1) 第一には獨立して居る交通機關相互の間の自發的協力である。此方法に於ては例へば道路と鐵道は相互の補助的性質を強調する。通し切符相互停車場の使用時間表の連絡等を心掛ける。例へば倫敦北東鐵道會社(L. N. E. R.)はスカアポロウ、マツセルバア及湖岸地方(Sarborough, musselburgh, Lake District)では乗合自動車と連絡して居る。斯様な場合に鐵道ならば道路輸送を支配したいであらうが、道路は飽くまで自己の獨立を保持して只相棒になつて行かうと云ふのである。

(2) 次ぎに統制の第二の形式として鐵道が道路輸送を所有し又は管理する場合がある。即ち鐵道

が主體となつて道路輸送は補助機關たるに過ぎざるものである。之れは鐵道經濟の上からは有利な點がある。即ち

一 鐵道輸送としては引き合はぬ輸送寂寥區域に道路輸送を代行する。

二 鐵道迂廻線の部分は道路輸送に代える。例へば鐵道線路が大きな三角形を成して角の頂點に順次A B Cの各地があるときAよりBを通じCに赴くより直接AからCに赴く自動車線の如きは便宜であらう。

三 飽和鐵道線路上の混雜緩和に道路輸送の應援を頼むことが出来る。之れに従つて複線複々線電化等の改善費を節約し得られる。

四 シーズンに應じ道路輸送の加減が出来る。例へば秋期遊覽地方ならば鐵道と相俟つて其期間自動車を其方面に振り向けることが出来る。

五 鐵道は道路輸送を以て培養線と爲すことが出来る。貨客共に鐵道停車場へ送迎することが出来る。無駄の無い通輸送が出来る。時間料金設備取扱の上などで。之れは勿論第一の統制方法即ち鐵道道路兩者間の妥協に依つても出来るけれども、第一の方法は競争や嫉妬などの感情のあるために大規模のものを組織することは困難であり、又折角の統制に對して第三者の競争の介入る慌れがある。

即ち此統制方法に依れば鐵道は自動車を我がものとする事が出来るのであつて、夫れだけ鐵道

の利益も多いが又夫れだけ鐵道の獨占を來たす譯で云はば國內輸送は全部——水路輸送は全國的に輸送量必ずしも多からず又空路輸送は現在に於て必ずしも大に盛んならざる場合——鐵道に委託することとなるのであるから例へ法制乃至監督に依り獨占の弊害を除き得るものとしても一般的には承服し難いところである。殊に鐵道の命脈存續の爲めの自動車兼營とあつては自動車は充分其能率を發揮し得ないこととなり其統制は頗る不絶なものとなるであらう。

(3) 次では法律上の統制である。之れは又種々の形式を採つて現はれるであらうが或は其統制が單に使用自動車の検査乃至使用認可等に止まる大綱的なものである場合もあらうし又は詳細に涉つた完全な強制統制である場合もあらう。後者の場合には概ね獨占の形式を認むることとなるべく従つて又公益保持の爲めの或取締を必要とするに至るであらう。曾て大倫敦交通顧問委員會(The London and Home Counties Traffic Advisory Committee)では倫敦交通問題の唯一の解決案として次の提議をしたことがある。(一)共同經營(二)共同計算(三)公衆の利害確保の爲めの監督機關の設置。斯る統制方法は問題たる倫敦の如き一區域に於ては可能であるが全國を通じて此種強制統制を採ることとはしかく容易なことではない。又容易に其可否を決し得べき問題ではない。

法的統制(Statutory regulation)の利益は不必要な競争交通機關の割込みを許さぬ點に在る。他の統制方法即ち前二者の方法に於ては新交通機關の出現に依り統制の崩壊となり或はあたら功績ある永年の交通機關を無殘没落せしむるであらう。然し若し現在の交通施設が不充分であり又は將來

新機關の進入を必要とする事情に立ち到るならば之れを認容するだけの法的餘裕は殘して置かねばならぬ。夫れに又此種統制にあつても統制の爲めに新交通機關の自然的な發達を阻害する様なことがあつてはならぬ。

一例として英國の法的統制は如何なつて居るか。英國では乗合バス營業を始める爲めには地方當局の特許を得ねばならぬ得ずともよい地方もある。特許を得られず又條件付特許の場合は之れを中央政府の運輸大臣に訴へれば適宜の指示が下つて地方當局は之れに拘束される。ところで現制度の不満とされて居る點は次の通りである。(一)都市交通當局並びに會社所有軌道は議會の明瞭なる承認なき限り乗合バス營業は罷り成らぬ。(二)鐵道は一定條件の下に道路輸送差支えない。即ち合法的な都市交通機關と競争は出來ぬが私有の合法的會社軌道となら競争お構ひない。(三)獨立の乗合バス會社は如上の制限は無い、只特許に關する地方當局の規則に従へばよい。

都市交通當局乃至軌道會社に對する上述の制限は彼等の側より云へば苛酷な規定である。軌道に代る爲めに又はこれを補助する爲めにバスを必要とする場合でも一樣に彼等はバス經營の爲めには議會に請願することを要するのであるが之れを認めてもらふ爲めの費用が誠に多額である。會てラムボットム都市區域會(Rambothom urban District Council)は千九百二十六年に此請願を行つたが費用二千二十五磅即ち該區域の人口一人當り二志六片を要したのである。

更に英國の議會は交通機關の競争に就き特別の權能を持つて居る。即ち合法的な交通機關が既



に満足に價するサブヴィスを提供する場合は議會は競争抑制の方法を講ずる。夫れは私的條令の (Private act) 形式で立法的効果を與へるのである。斯くして一九二六年には一軌道會社が (Greenock and Port Glasgow Tramway Company) 同會社のバスとの競争を一切禁止する旨の條項を含む條令を議會から獲得したが之れは民間バスが議會から保護を得た最初の例であつた様である。次で二八年には他の二軌道會社が會社にして有能なる奉仕を持續する限り新たにバスの競争を許さぬ旨の議會條令を得た。

單に軌道會社に止まらず市交通當局も同様の特權を議會から捷ち得た。然るに或る市當局は更に進んで郊外區域に此特權を擴張し同區域に地歩を占むる民間バス乃至鐵道會社所有のバスの競争より保護されんことを策し其區域は終點から四分の一哩の範圍内とした。然し之れは無理な相談であつて、斯る場合は議會權能の發動を仰ぐよりも寧ろ該區域に就き或種の統制協力を試みるべきであらう。

長距離バスが或る保護區間例へば郡市區域内を通過運輸することがある。此場合被保護當局は該區間内に二重の設備を避けることがある。即ち此點で英國のベルファスト (Belfast) 市などは面白い試みをして居る。即ち市當局は長距離バス會社から閑散期中市内を通過する部分だけ空席を買ひ入れ短距離輸送設備として之れを利用して居る。

エディンバラ市では別に市營軌道を保護する權能は受けて居ないが市營交通機關と長距離バス

との間に競争停止の約を結んで、バス側は市内を通過する部分だけ割高運賃を徴して居る。之れはバス側も敢て厭はぬところで、短距離客で満載になることはバスとして有り難くないことなのである。

いづれにもせよ、節度のない競争は資本の浪費交通の危険又公益侵害等の點より避ける必要があり、茲に統制協力の必要が生ずるのであるが、然し其結果として生ずる獨占は公益保持の點から大に警戒せねばならぬ事象である。獨占は競争の利益を無とし、往々にして官僚的事務的に終り又交通生活の活潑なる進展を妨げる之れが獨占に就ては充分な爲政當局の監督を必要とする所以である。

統制の三形式——前に述べた業者間の協定か合同か又は法的強制か——の何づれを採るべきかは極めて困難な問題である。然し余の信ずる所に依れば大都市に於ては諸種交通機關の輻輳従つて起る街路交通の混雑及危険に鑑み之れは法的強制に依る統制を必要とするものと考へる。勿論市營交通機關たると私的交通機關たるとを論じない。然し全國に涉つて此方法を講ずるのは如何か之れは業者間の協定か又は合同の自然課程に任せ、只當局の嚴重なる監督に依り統制を支配することが交通機關の發達促進の上から適當ではないかと考へる。然し何れの場合にせよ、官私當局は前に擧げたる統制の三原則——統制下の交通機關は各特徴あること、統制に依り各交通機關の發展機能を阻害せざること、及び統制に依り協力のあらゆる利益を發揮すること——に背かざる様極度の注意を支拂ふ義務があること勿論である。(未完)