

出でたのであつた。家康と對比すれば大義名分を重じて終始一貫したる實に信長主従の如きは史上稀れなものと謂つてよからう。従つて信長が「道ある世ぞと人に知らせ」た鴻業は後世のまさに瞻仰すべき所で無ければならない。而かも一身を犠牲として本能寺畔の烟と消えたが、叛臣明智光秀に對しては、世人いたく之に指彈を加ふるに至り、こ

ゝに戰國亂麻の時代より轉じて、倫常即ち人の人たる道が重ぜらるゝ泰平の時代に一步を歩み入れしむることゝなつた。従つて精神上物質上の兩方面より見て、我が交通史上織田信長の名は不朽にとどむべきものなることを明かに知るべきである。

——十二月二日稿——

交通企業として觀たる鐵道と自動車

菅 健次郎

交通企業界に於ける鐵道の地位

限りなき發達を遂げつゝある自動車をして鐵道の代行機關たらしめんとする傾向は世界各國に於て看取し得る。國有鐵道主義を採れるドイツ、スイス、スエーデン、イタリ

1、南アフリカ聯邦の諸國でも鐵道の經濟經營を鐵道のみ求めず自動車にも求めんとして國營自動車に向つて居るのである。かくして會て保持したる交通企業界の地位を再び奪還し得るか。

私設の鐵道は固りこの點に如才がない譯はない。鐵道會

社の經營者の進取的才能と手腕とは自動車經營の營業哩の大小によつても察知する事が出來ると最近稱せらるゝ迄に至つた。

往時は鐵道が陸上交通機關として唯一であり獨占的なものであつて他の機關は補助的培養機關であつた。従つて交通企業としてもその勢力範圍の人口とその乗車慣習と産物の移動等によつて簡単に危険負擔の程度が分つた。然し今日に於ては最早かくの如き簡單さは失はれて對抗機關として尠くとも自動車を考ふる必要がある。この場合多額の資本を要して利益の明確でない鐵道に對してアメリカの識者は、

交通企業としての鐵道建設は最早例外的例外以外考ふる事は出來ない。人々も最早、鐵道建設を夢想せぬであらう。今日は寧ろ鐵道廢止に對する勇氣を要する。

と云つて居る。實際獨占機關としての計算の上に立つて居つた鐵道の利益は自動車によつて日に月に蠶食されて居るのである。企業計算の對照が狂つて來たのである。アメリカ

カでは一萬二千哩の鐵道及軌道の廢止を見た。

自動車は何故交通企業界の寵兒となつたか。

自動車は何故時代の寵兒となつたか。

(1) 内燃機關は飛行機工業の絶對的必要と自動車自體の要求等に促されて非常な發達をした。その結果強馬力機關の出現となつて同時輸送量は漸次増大し貨物自動車で九十六噸車乗合自動車でも六十人の座席を有し百人を輸送し得る事は事實となつた。更に自動車列車は非常な勢で増加して居る。この同時輸送量の増加は運賃の低減となり馬力の強大は速度の増加となつた。今日に於て自動車は最早、鐵道に對して運賃も速度も設備も總て劣つて居ない。寧ろ運賃の如きはアメリカでは鐵道の二分の一乃至三分の一の低位にある。

(2) 自動車の經營は自動車自體の良不良によつて非常に成績を左右される。修繕費の如きは實に千變萬化であつて一定でない。自動車の命數も一定して居ない。この危険率が交通企業として大規模經營に適するや否やの疑念があつ

た。今日に於ては最早、交通企業を目的とした頑丈な速度の早い保證付きの自動車が出現して命數及修繕費の確立が出来る様になつた。従つて自動車に對する危険率は減削されて企業の客體たり得るに至つた（この點を我國では論ずる人がなく又之を實行して居ない）。

(3) 鐵道は停車場制をとつて居り停車場の位置が往々都市の中心より遠かつたり停車場間の間隔があり過ぎたりして停車場に至る迄の費用や時間を多く要する。都市の自動車は道路上を走るので戸口より戸口への運送もなし得る。

假りに之が出来なくても之に等しい運送をなし得て便利である。停車場迄の小運送費を入れると運賃も安い場合が多い。アメリカではバスの乗客は年々二割増加して居る。五年で倍加し十年で四倍すると云ふ事を統計で如實に示して居る。（この數字は省營自動車に於ても大體首肯し得る）。

(4) 資本金が根本的に違つて居る。我國では一杆鐵道は簡易線でも八萬圓普通では十五萬圓の建設費を要する。自動車は省營自動車で電話敷設費道路改修費分擔金車庫停車

場其他の建物費、自動車費、修繕設備費、補償費等一切を合せて五千圓である。鐵道建設の利子に及ばない。従つて利益の額が少くても利潤は大である。

(5) 自動車の乗心地は鐵道より興味深く善いと云はれて居る。我國の如き貨物自動車の上に安いボディを付けて貨物並みに取扱はれたり乗用車で慣れない旅をするのと異り眞のバスに乗つて山川の風光と土地の人士の風俗習慣を親く見るのは鐵道に乗つて吳越同舟の客と行を共にするのは根本的に趣を異にする、バスの旅は土に親んだ旅であり鐵道の旅は鐵の如き冷たい旅である。この點に於て自動車は鐵道以上客の吸収力があり魅惑力がある。

かゝる諸點は既に云ひ古された事許りである。擧ぐれば多い比較點があるが結論を述べれば、

(イ) 鐵道は資本が固定し額が多い、然も今日輸送の客體が甚だ明確を缺いて居るので危険率も大である。

(ロ) 自動車は資本額が少であり移動性に富んで居つて交通企業として危険率が少い。更に道路運送で親み易く魅惑

的で將來の發展は大い、現在より伸ぶるとも縮む事はな
い。

(ハ)鐵道關係の機械工業は發達が留まつた、研究が大體
行詰まつたのに對して自動車は未だ發達の途上にある。従
つて企業の危險率は自動車は減少するに對して鐵道は今日
以上を望む事は困難である。

往々ガソリンが高くなる事を説く人があるが自動車工業
の發達は之を凌駕して經營の安定に向つて居るので心配す
る必要はない。

以上によつて企業としての自動車と鐵道との將來を瞥見
した。

鐵道經營の合理化と自動車

歐米では鐵道經營の合理化の爲の合併を説いて居る。然
しこの合併は從來の合併と意味を異にして鐵道と鐵道との
合併丈では最早、無意味であつて鐵道と鐵道、鐵道と乗合自
動車及貨物自動車との合併を強調して居る。所謂交通機關

の統制と連絡にある。陸上交通機關として新興機關たる自
動車を自己の經營に採り入れて鐵道軌道の不經濟線の廢線
や停車場費の節減や速度の増大に努めるのである。自動車
を以て可及的に鐵道の代行をなさしめて交通企業としての
樹て直しをするにある。鐵道と鐵道との合併は決して行詰
まれる鐵道を救済し得ない事を明かにした。

殊に道路は世界的に非常に改良されつゝある。限りなき
發展をする自動車は限りなき道路の改良と建設を欲求して
居る。之が更に自動車の經營の安定發展に資しつゝある。

この現象を見免して鐵道の樹て直しを計るのは盲人が油繪
を描かんとするに等しい。色を知らないで描く努力は大で
あらう。形を知らぬ人に形を求むる事は至難である。鐵道
が損をした場合でも自動車は儲かるか。

鐵道が損である場合に自動車はなぜ利益があるか。交通
企業者の等く聞きたい所であらう。私は最近この問題を解
く機會を得んとして居る。少しくこの事を述べて見様。

私設鐵道の代行としての自動車經營に於て左の三つの前

提を置いて居る。

(1) 鐵道は最早、營業繼續をなし得ず廢止せむとして居る。之に並行して乗合自動車がある。この兩者の旅客は總て大規模經營の自動車に轉嫁する事を前提として居る。

(2) 貨物は現在の運輸量の四割しか運ばない事とした。それは從來の自動車の実績が未だ總てに代行する事に疑問を持つた次第である。

(3) 乗車効率は旅客六割積載効率は貨物四割として計算をした。運賃は同率として見た。この場合に於ける兩者の比較は、

	鐵 道	自 動 車
旅客收入	四七、〇〇〇圓	六八、〇〇〇圓
貨物收入	五三、〇〇〇圓	二五、〇〇〇圓
雜 收	一四、〇〇〇圓	二、〇〇〇圓
計	一一四、〇〇〇圓	九五、〇〇〇圓
支 出		
保 存 費	一七、〇〇〇圓	五、〇〇〇圓

三〇

輸 送 費	三八、〇〇〇圓	三〇、〇〇〇圓
運 輸 費	二四、〇〇〇圓	二七、〇〇〇圓
其 の 他	一三、〇〇〇圓	一三、〇〇〇圓
計	九二、〇〇〇圓	六五、〇〇〇圓
差 引 益 金	二二、〇〇〇圓	三〇、〇〇〇圓
資 本 金	一、〇〇〇、〇〇〇圓	一八〇、〇〇〇圓
利 率	二歩二厘	一割六歩六厘強

自動車の原價償却は鐵道が見て居ないので見なかつたが之を入れるとして一年七千圓を支出に加ふれば二萬三千圓の利益となり一割二歩八厘弱に當る。

大體數字の内譯から見ると保存費に於て一萬二千圓の差がある。この保存費(建物修繕費を含む)が鐵道と根本的に違ふ點である。固り鐵道では多額の資本が線路及建物に投ぜられて居るので止むを得ない。自動車には交通量に比例して道路損傷に對する修繕費の分擔と建物修繕費電燈電力費保電費が含まれて居る。延長料は十八軒延日料は鐵道と自動車は略同様である。然るに根本的にこの點に大きな開きがある。

輸送費は自動車の場合に原價償却を入れるれば兩者略同額である。運輸費は自動車が業務を一部委任するので四千圓許り多額に要する。其の他の總經費等は同額である。

以上によつて大規模に經營した自動車と私設鐵道との比較が瞥見し得らるゝと思ふ。自動車經營の場合は鐵道電話も敷設し既設業者にも補償し車庫も停車場も建設する事は見込んである。自動車は一臺一萬一千圓内外のものを用ひる事として居る。

結 論

英米の鐵道が自動車經營者に對して道路使用税を課せよとの運動があるのも蓋し保線費が根本的に違つて居る事を指摘して居るのである。自動車業者がこの運動に猛烈に反對するのもこの點にある。企業として道路使用に對する危険率の少い自動車經營は道路の改修と共に將來發展し行くかと窺ひ知り得る。

鐵道の經營の行詰まりは自動車によつて救濟せよ。天下

の公共機關としての使命は一部鐵道より自動車に委ねよとの論據は一に投資額の多寡と道路の關係にある。我々は交通企業の將來への待望と更に限りなき發達を遂げつゝある自動車工業と道路の改良を見詰めねばならぬ。

交通企業界に於ける鐵道より自動車への轉向は距離と時間との問題になつた。この題材に付て更に實際の資料を集めて検討する機會を俟つ。

寒椿の蒼漸くに紅める日に筆を擱く。

恭 賦 小 島 效

滄波蕩漾水含天
露洗松陰洲緒煙
曙影氤氳添岳色
舟依浦岸白鷗眠