



論 說



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 (三)

檜 崎 敏 雄

目 次

第一 統制協力の經濟的基礎(前號)

第二 諸國に於ける道路と鐵道との間の統制協力(以下本號)

(イ) 米國

(ロ) 其他の國々

第三 其他の交通機關と道路輸送との間の統制協力

(イ) 水運と道路輸送間の統制協力

論 說

(ロ) 空輸と道路輸送間の統制協力

第四 大都市に於ける交通機關の間の統制協力

(イ) 巴里の統制 (ロ) 伯林の統制 (ハ) 米國都市の統制 (ニ) 倫敦の統制

第五 結論

第二 諸國に於ける道路と鐵道との間の統制協力

(イ) 米國

先づ旅客輸送に就てである。合衆國の諸鐵道はバスからの非常な競争を受けたために最近は直營バスか又はバス會社と協定の方法を探つて居る。州際商業委員 (Interstate Commerce Commission) の報告に依れば一九二七年中の情勢は次の如くである。

地 方	鐵道經營バス		競争バス	
	數	哩程	數	哩程
ニューイングランド	二二	八四	四五三	八、五九九
グレート、レークス	二九六	一、九七四	三、〇七四	三、八七一三
セントラル、イイスタアン	六八	二四三	四、六五六	三、八、三九六
ボカホントス	一九〇	三、九二三	四、六一八	七、七〇六

ノウス、ウエスタアン	一四	一二三三	三〇四四	五七、九五七
セントラル、ウエスタアン	六五九	四九五〇	三八二七	一〇六、七〇八
サウス、ウエスタアン	一	一五	一二六七	三一、四〇六
サウザアン	四	二八	二二七〇	四五、〇三七
合計	一二五三	一一四四〇	二三二〇九	三三四、五二二

斯様に米國の鐵道も亦バスとの競争に苦しんで居る。由來米國でバス經營者は、公衆の便宜及必要の證明書(Certificates of public convenience and necessity)の下附を受けねばならぬが、鐵道側は斯る證明書の發行に不服を抱いて居る。然し彼等の不満乃至抗議も概ね効果は無いのであるが、只費府公益委員(The public service commission)の意見は例外であつて、彼等は一九二四年に述べて曰く、

現存の機關との競争を許さぬと云ふのが我等委員の政策である。之等機關は大投資であり又其サアヴィスが適當に行はれる限り公益上必要なものである。……成る程斯様な道路輸送事業は電鐵や鐵道のサアヴィスより荷主に取り便利なこととあらうが、公衆の便宜と云ふ點で斯様な既設鐵道の永年續いて居る財政安定を危険ならしめる様な行動を採ることは委員の承服出来ぬところである。

新英州(New England)ではバスと鐵道の旅客運輸との間に統制を確立して居る。即ち鐵道は次の場合にバスを利用することにして居る。(一)鐵道を利用する程に運輸數量の充分で無い區間は列車の

代用としてバスを使用する、(二)鐵道サブヴィスの延長として、(三)並行線又は鐵道の培養線として使用する、(四)運輸數量の閑散な場合に時々之れを使用する、(五)バスがより良き便宜を提供する場合對抗競争上之れを使用する。

ボストン、メイン鐵道會社(The Boston and Maine Railroad)は他の米國鐵道に先んじて一九二四年初めてバスを採用して運輸數量少ない支線の旅客線に之れを代用した。夫れ以來此鐵道は本線の途中停車場所を尠くする爲めに中間停車場間の輸送にはバスを用ふることとした。又此鐵道の經營哩の約三分の一は支線であるが、之れは鐵道専用時代には損失が多かつたのをバス並用又は代用となつて以來業績頗に見直して來た、但しバスの所有は鐵道會社に在るが、之れを子會社ボストンメイン運輸會社(The Boston and Maine Transportation Company)に賃貸の形式を採つて居る。

次で紐育の一鐵道會社(The New York, New Haven and Hartford Railroad)は私用車及バスの脅威を感じて一九二五年一バス會社(The New England Transportation Company)なる子會社を設立した。最初はガソリンカーを使用したのが之れでは充分の運輸を獲得出來なかつた。現にバスは鐵道哩程の約一半に代つて旅客運輸に従事して居るが、他の地點では鐵道の補助又は培養線として動いて居る。

以上は旅客運輸の場合であるが貨物運輸に就ても統制が行はれて居る。之れは一九二三年頃から初まつて居るが、其皮切はペンシルベニア鐵道(The Pennsylvania railroad)であつた。即ち同年六月同鐵道は地方貨物列車の代用として二臺のトラックを使用しピッツバアとイイノン(Pittsburgh, Enon)

間の小貨物輸送用に之れを充てたが、今日では非常に多數の貨物自動車を用ゐて居る。次で紐育中央鐵道も道路輸送を採用したが夫れは次の様な目的に充つる爲めである、(一)中間停車場へ貨物列車の代用、(二)積換の省略、(三)大停車場への荷物の集散、(四)鐵道と湖水汽船との連絡用、(五)コンテナサアヴイヌ用。

斯様の次第で米國では鐵道とバスの統制が最近大に進行して居る次第であるが、米國でのバス經營の取締組織は如何なつて居るか。州内限りの運輸の場合には夫れは各州當局の取締に服するのであるが其法規は各州に依り異なつて居る點が尠くない。然し多くの州に共通の事項を擧ぐれば運輸業者はタクシとバスとトラツクたるとを問はず先づ夫れ夫れの各地方廳村落及都市の特許を得ねばならぬが、其外に前述した様な公益及必要の證明書を州政府から受くる必要がある。又州に依つては交通事故の場合の保證として業者に公債提供又は責任保險契約締結を強制するところもある。若し夫れ各州間の運輸に至つては合衆國政府の取締を受けねばならぬのである。

(B)其他の國々

獨逸では同様鐵道とバスの競争があるが鐵道の脅威は大體百軒(六十二哩半)位までと云はれて居る。鐵道は賃率引下位では到底追つ付かぬので一九二四年三月に合同自動車會社と協定を結んで旅客貨物兩者に亘つて連帶輸送を行ふこととして居る。然し近年は遞信省が大々的に自動車運輸を實施し本職は勿論郵便遞送に在るのであるが、餘力に旅客輸送を引き受け年々の輸送客數五萬人

に及んで居る。鐵道は之れとも協定する様心掛けて居るが、一面又自身計算の道路輸送を經營する様計劃して居る。尙又トラツクの競争に對抗する爲めには特定運賃の制度をも設けて居る。

佛蘭西でも自動車會社と協定して連絡輸送を行つて居る鐵道がある。そして此際バス側の運輸時間表、運賃制定權の如き重要事項を鐵道側に收めて居る鐵道もある。其大規模のものは百五十程の自動車線を驅使して居る鐵道がある。

南阿では聯邦鐵道の延長哩が凡そ一萬二千哩であるが、之れは地域に比較すれば供給不十分なので従つて自動車の發達する餘地を蓄へて居る。然し自動車は人煙稀な地方には發達せず鐵道の充分な地域に發達し脅威を與へて居る。之れは地方道路の悪い爲めもある。夫れに近來の經驗では普通の四輪のバス又はトラツクよりも寧ろ六輪車の方が適當だと云ふことになつて居る。兎に角鐵道は此の爲めに大分壓迫を蒙つたので對抗上賃率値下、サアヴィスの改善、新設備の提供等を行つたのであるが、中には閉鎖の運命に立ち到つた支線もある。夫れで結局鐵道が道路輸送を兼營することになつたのである。

伊太利では主要線路は國營であるが従つて鐵道を保護する爲めに道路輸送取締法を出して居る即ち其許されるのは(一)鐵道の培養線として役立つ場合、(二)停車場が餘りに多くの地域を受け持つ場合、(三)都市間の交通に對して鐵道のサアヴィス無き時。

濠洲では各州政府は種々の自動車輸送取締法を制定して州有鐵道を保護して居る。南濠洲では

自動車課税を大に増額したのでバス線の經營は儲からぬ様になつて仕舞つた。其上政府は約五萬磅を限度として所有者に補償の上全バス線を買ひ入れ之れを電氣局に經營させることにした。ニユウ、サウス、ウエールスでも政府はバス線を買ひ入れて電車軌道と等しく之れを鐵道省の手に移す様計劃を立つて居る。又同様濠洲のヴィクトリアでは近頃乗合自動車條例を出したが、之れは全く鐵道を保護する爲めのものである。バスは只公衆の必要の證明された場合に限り之れを許される。若し其バスが鐵道と何等か競争の地位に居る場合ならば重い特許税を支拂はねばならぬ。又商用自動車は全部之れを道路局の監督下に置き局は直接鐵道との競争線に對しては特許狀を發行せぬ法例の結果已むなく廢業した自動車線に對してすら補償しなかつた。夫れに道路局で特許を與へる様な線は經營不利な短距離線に限られて居るので近頃は出願者も減つたとのことである。

次に愛蘭土では普通旅行區間が短かく又荷も輕いので鐵道と道路競争は相當激甚である。尤も大戰後暫らくの間は國情不安の爲め道路橋梁の損傷も尠からず此競争の進行も阻止されたが、其後政情の安定と共に漸く本來の競争に入り込んだかの感があつた。一九二五年には當自由國の鐵道は其總てが一會社に合併された。之れはグレイト、サウザン鐵道會社(The Great Southern Railway)である。合併に先き立ち各鐵道會社で道路輸送の特許を得て居た會社が尠くは無かつた。尤も夫れは概ね小規模のもので彼等經營のホテルと遊覽地間の走行や鐵道の延長として小貨物や旅客輸送上驛馬車又は自動車を用的に過ぎなかつた。一九二七年に鐵道條例が發布されて鐵道の自動車

兼營を認めることになつたが夫れには多少の制限がある。即ち路線の承認及最高賃率決定權は商工大臣 (Minister of Industry and commerce) に在り、又一旦初めたサブヴァイスは大臣の承認無しには撤回出来ぬし、又賃率値上は一々大臣の許可を得ねばならぬ。

第三 其他の交通機關と道路輸送との間の統制協力

(イ) 水運と道路輸送間の統制協力

水運も亦漸く道路輸送に押されて來た點がある。由來歐米に於ては鐵道開通以前には運河の開鑿が多く國內輸送機關の大立物であつたが鐵道の到來と共に漸く輸送の分野を生じ鐵道は主として工業生産品水路は重量品粗製品等の輸送に従事したものである。それは後者は運賃の割安な點に特長を持つて居り、此點から運輸時間に暇取るとも水路の生命の殘る所以であつた。夫れに云はば一本道として分岐の利かぬ點は鐵道と同様であり其點から必ずしも鐵道を恐れないでよかつた。然るに道路輸送の發達は戸から戸への配達となり或場合には煉瓦、砂、銑鐵等の輸送すら水路から道路へと移され、積換費用の節約は水運の低運賃を補つて餘りがあるのである。

勿論兩者間の統制協力もある。殊にコンテナアを使用し又波止場で機械的設備を施しさへすれば之れは單に國內水路の場合に限らず商港の背後の土地との關係上注意すべき點で此點の設備が良ければ運輸經濟上得るところ尠くないであらう。英本國の人口の約半數は十二商港の近くに

集中して居るが其點から見ても之れは重要問題である。勿論我國とても然り。夫れに統制を心かくる以上は波止場に向つて殺倒し依つて混雜を來たす個々自動車を取締は嚴重にすべきであつて其方法は充分熟慮を要するところである。米國邊でも近時此種の協力が見られるが例へばデイルウエーブ川(The Delaware River)の費府ウイルミントン間の水運を經營して居るブツシュエ線の如き近來多數の自動車を買ひ入れ又同時に多くの自動車運輸會社と特約し通し運賃制を實行して居る。又諸都市間の運輸に従事する一運輸會社(The Merchants' and Miners' Transportation)の如き場合に依り自動車鐵道、水路の各種交通機關を利用して共同運輸を實行して居る。

(ロ) 空輸と道路輸送間の統制協力

空輸と道路輸送との間の統制力は三方面に分れよう。(一)都心と飛行場との間の良好なる道路、(二)不時着の場合の道路に依る貨客輸送、(三)空輸と道路輸送との連帶輸送、之れである。

飛行場は換言すれば貨客發着の爲めの飛行場は成るべく都心から近いのが良いのであつて、往年の我が立川着陸場の如きは遠きに失して之れでは折角の航空輸送も多く意味を爲さない。先づ都市から自動車で二三十分以内に位すべきであり現在の羽田ならばさして不都合は無い。倫敦のクロイドンも、巴里のルブウルヂエも大體四、五十分程度である。勿論飛行場への道路は障碍の無い自動車道路の在ることが必要である。不時着の場合の爲めには附近自動車屋と特約を結び置くが必要であらう。殊に夜間飛行實施ともならば此必要も生じようと思ふのである。(四)空輸と道路輸送

との連帶輸送は現在のところ主として航空會社の旅客送迎即ち會社事務所から飛行場への客の送り込み等に行はれて居る位のもので長距離に亘つての連帶輸送は未だ行はれてる例を聞かない。但し米國其他に於て鐵道と空輸との連絡輸送は行はれて居る例が尠くない、即ち夜間飛行の實施されて居らぬ區間に於て晝間は空輸、夜間は寢臺車に依つて無駄なく旅行を続けようと思ふ場合である。勿論晝夜空輸のみに依る輸送程迅速では無いが、鐵道のみ旅行に比して時間節約上得るところは多き。近き將來に於ては恐らく遠距離バスと空輸との間に此連絡が行はれるであらうと思はれる。併し現在に於て空輸と道路輸送間の競争關係は無い様である。

第四 大都市に於ける交通機關の統制協力

交通機關の統制協力を就て大都市の現況は特に注目すべき問題を提供するものである。大都市に於ては路上、地下、高架の各區域に於て各種の交通機關が鑄を削つて居る。即ち電車、官私鐵道、地下鐵、公私バス、タクシ等の乗客輸送機關があり、其外貨物輸送用のトラツク、荷馬車、荷車、其他自轉車、人力車の類に至る迄誠に雜然たるものがある。之れを如何に聯絡統制を圖るかと思ふことは單に交通經濟上の問題で無く又交通警察上の問題であらねばならぬ。

歐米諸國に於ても此問題は未だ充分の解決を見ては居ない。バスと電車と乗入鐵道間の競争は可なりに烈しい。夫れにタクシも加はつて市中心區域に於ても混雜を加へバスや電車に依るより

寧ろ歩いた方が早いと云はれる。倫敦邊にせよ交通の本義から見て地下鐵延長の必要は認められ
て居るが、之れは地上の交通機關の間の競争を無統制に放置するならば延長は到底採算に合はぬと
云はれる。バスなどは不採算の場合は直ちに路線を代へることも可能であるが、地下鐵は一旦敷設
した以上は左様には參らぬ。結局此點から見ても大都市の交通問題は其都市に現はるる交通機關
全體として其價値を判斷すべきであつて個々では價値の判斷は付かぬ。即ち、大都會の交通機關は
個別的のものでは無く相關的のものである。換言すれば靜態のものでは無く動態のものであ
る。個別的には引き合はぬ交通機關も統制さへ旨く付けば更生の道を辿り得ることに成るので
ある。

(イ) 巴里の統制

巴里市には組織的交通機關としては電車、地下鐵、乗合バスの三者があるが、此間の統制は旨く行つ
て居る様である。一九二八年七月以來セイヌ縣は巴里城壁の外まで地下鐵延長の許可を與へたが
夫れ迄は地下鐵は市内のみ地上電車が反つて市外に及ぶと云ふ逆の現象を呈して居た。同時に近
來郊外蒸汽鐵道を電化し又大量貨物運搬の爲めに二重デツクの車輛を用ゐることとして混雜に備
へるなど著々改善の跡を示して居る。

元來巴里は交通統制の上では早手廻しの方であつて、大戰後一九二一年巴里地域共同運輸協會
(Société de transport en commun de la région Parisienne)なるものを設け、地上電車、バス及ボートの管理運輸

は擧げて三十年間協會に賃貸することになつた。又各利害方面を代表する委員會を組織して地上交通機關と地下鐵との上に管理の眼を光らすことになつた。

(E)伯林の統制

伯林では一九二八年の終に乘入鐵道だけを除外して電車、バス、地下鐵總てが伯林運輸會社の下に統一せらるることとなつた。此統制の前は伯林の交通は可なり混雜して居たので如何しても地下鐵の延長乃至乘入鐵道の電化が必要であつた。然し此統制は相當の變遷を経て茲まで及んだのである。

電車、地下鐵、バス三車間の競争は大戦前からあつたのであるが、一九一四年に地下鐵と電車はバス會社に就き各三分の一の株式を持つこととなり管理權を獲得した。一九二〇年ともなれば市は電車經營を買ひ取つたが政争の煩はしさに堪え兼ねて一九二三年に經營を一會社に讓渡した。但し所有權は依然市の手に在つた。二六年に至れば市は地下鐵及高架鐵を購入した。斯様にして市は電車及地下鐵双方を所有することとなつたためバスの株の大部分を持つこととなつた。之れで市交通の三大系統である電車、地下鐵、バス三者は共に市有に歸したが當分の間市は各會社に經營を任せ只十六人から成る委員の監督に服せしむることとした。十六人の構成は市參事會員八人、市吏員四人、市民代表二人、夫等會社傭人代表二人である。

之等交通機關に均一運賃を課することは永年考へられたところである。殊に戦後の不況と通貨

の下落は益々此必要を感じしめるのであつた。結局一九二七年三月に至つて之を實施することと成り各種機關共二十ペンニヒとなつた。二八年には國有鐵道の市内引入部分も左様に改められた各種機關の間の乗換券も發行されることになつたが、此方法は評判良く利用客大に増加した。各機關の輸送客總數は二六年には十四億五千萬人だつたが、二七年には十五億六千四百萬となり、二八年には十八億に増加した。

二八年十一月には市は進んで各獨立の會社を解體し、電車、バス、地下鐵及高架鐵を通じて單一會社を作り、資本金を四億馬克とした。そして舊會社の株主は所有株券の市價以上の市公債の交付を受けて止んだ。新統一會社は五人から成る經營部の下に屬するが、之れは各部の代表三人、市代表一人、電氣部代表一人であり、他に十二人から成る委員の監督を受けて居る。此十二人は前の十六人委員の引繼ぎである。

合同統制の效果は大である。競争の結果の不經濟が省かれ、無用な二重設備を廢し、眞に必要な場合に應じ、無駄の無い交通設備を與へる。地下鐵にしても眞に必要なを感じた區域へ延長を圖る。そして新投資の果して引合ふか否やを心配する必要が無く、濟む。

大伯林の人口は凡そ四百萬であるが、一九二六年中一人當り平均三五三回乗車して居る。同年中倫敦人の一人當り乗車回數は四一四である。今次ぎに伯林の交通統計を示さう。

大伯林輸送客數(百萬單位)

一九一三年 一九二七年 一九二八年

電車 六五二 八二五九 九〇〇

高架及地下鐵 七三 二二二五 二六五

バス 一七〇 一五六七 二二三

國有鐵道(乘入線) 三九五 三五八九 四一三

合計 一二九〇 一五六四〇 一八〇〇

大伯林運輸交通機關狀勢(一九二七年)

延長哩 使用人數 車輛哩(百萬哩) 旅客哩(百萬哩) 收入(百萬馬克)

電車 三八四〇 一四、一〇二 九九八 二、六三四〇 一一五九

地下鐵及高架鐵 三五二 六、四〇八 二六一 七六五〇 三二二五

バス 一九四〇 四、一六五 一八二 四九〇〇 二八三

合計 六一三二 二四、六七五 一四四二 三八八九〇 一七六七

國有鐵道乘入線 三一六〇 一 一六六一 二六一 六四七

(ハ) 米國都市の統制

米國の都市では總じて未だ充分統制が出来て居ない様である。夫れに自動車の數が他國に比して大であるから此點も混雜を増す一原因である。然し統制の必要を考へない譯ではなく市に依つ

ては随分留意する向もあるが他國と一寸變つて居るのは私設會社が寧ろ市の交通機關を統一經營する場合の在ることである。費府は其例であるが(Thd Mitten management Inc.)一九二七年にはタクシすら其會社統一の下に持ち來たさうと試みた位である。紐育や市加古でも其議があつた。勿論市有の場合もあるが、此場合も市は直接經營に關與せず委員又は會社に任かせることになる様である。

(三) 倫敦の統制

倫敦に於ても統制の必要は夙に考へられ一九〇三年の倫敦交通調査委員(The Royal Commission on London Traffic)の調査以來數次に涉る委員の任命に依つて此種問題を考慮したが、之等委員は總べて何等かの統轄機關を要すると云ふことであつた。然し如何なる統轄機關が必要であるかに就ては何等意見の一致なく、或者は強力の機關を主張し、或者は單に勸告的の機關を主張した。一九一九年には一勸告機關が設けられ地下鐵、電車、警視廳及交通労働組合の各代表者を以て組織したが、何等の權力も無い爲めに交通機關の間の統制など思ひも及ばなかつた。然るに一九二四年の倫敦交通條例(London Traffic Act)が制定され夫れに依つて大倫敦交通顧問委員會(The London and Home Counties Traffic Advisory Committee)が設けられ條例範圍内の事項に就て運輸大臣に對し調査報告する義務を有するものとされた。

該委員は先づ第一に一定路線に於けるバス數の制限並びにバスの通過する街路を制限しようと企劃した。之に依り街道混雜を緩和しようとしたのである。又委員は廣く倫敦の交通狀況を調査

し結局倫敦の乗客輸送問題の解決は全く公の監督の下に各種交通機關の統一經營に在ること運輸大臣の権限は不充分であること、蒸汽車を廢して電化とすること、地下鐵發展の必要あることを力説した委員は結局二七年に一報告を纏めたが夫れに依れば一案が述べられて居る。夫れは倫敦に動く總ての交通機關(鐵道の郊外部分を除く)の爲めに共同資金及共同經營を行はうとの議である勿論夫れは公當局の下に立つものであるが此公當局は該統一交通機關の所有又は經營に與からず各會社は彼等の現在財産關係を維持するものとする。公當局の任務は共同經營者間の争議の調停機關であり、其外賃率決定權を持ち、適當なる交通施設を確立することにある。夫れで委員達の考へでは若し此方法が行はるれば交通機關の經營者は財政的に恵まれ、一般民衆は交通施設改善の効果を享受するものであるとされる。

此報告の出た後委員と運輸業者と労働組合の代表者と運輸大臣との間に會議が開かれ、只バス經營者の少數反對があつたのみで報告は原則的に承認された。又鐵道經營者は自分達も該統制の中に加はらんことを希望したが、之れは大倫敦の乗客の約一割七分五厘を輸送する鐵道として無理からぬ話である。然し政府が之れに基づいて法案を提出することは急には運び難かつたので、電車地下鐵、バス三者間に私的統制を行ふ案が業者間に於て議せられた。勿論之れは案が出来ても議會の承認を得る必要はあつたのである。然るに労働黨は此私案に對して反對し、斯くては公益の保持不充分となるであらうから宜しく斯る統制は公監督の下に行ふべきであるとした。即ち彼等は交通

機關の國有化こそ統制に向つて進む唯一の途であるとしたのである。夫れで結局案は第一第二讀會を通過したが第三讀會に及んで政府更迭の爲め審議未了に終つた。

第五 結論

要之交通機關の統制は刻下の重大問題であるが之れが方法は必ずしも容易では無く現に行はれて居るものにしても可なり不合理のものが多し。或るものは政黨に支配され或るものは徒らに大資本の擁護に傾き或るものは單なるセンチメンタリズムに流れて居る。曩に論じた統制に就ての經濟學的三大原則など恐らく科學的に統制者の頭腦に入り込んで居まいと思ふ。茲に又統制の一つの困難が横はるのである。

大都市の交通機關は又統制に就て特殊の問題を提供する。各種交通方法の混雜は他の區域に比較すべくも無いからである。現下の東京を見よ、電車、公私バス、地下鐵、高架線、私鐵、乘入等誠に雜然として何等の統一が無い。僅かに連帶切符の發行、停車場の共用等に過ぎない。之れを如何處理するかは肝要の問題である。先づ鐵道を除き市に依る他種私有交通機關の買收其間の自由なる乗換切符發行市中タクシ數の制限、電車線の整理、地下鐵の延長等は偶々其一方法に過ぎぬであらう。