

れ此の道路大會の後に來るものに就ては、吾人既に本誌同大會記念號に其の二三を述べて置いたから茲にそれを省略することとする。

鐵道と道路の發達

野村兼太郎

未だ蒸氣力の發見されなかつた頃、鐵道の發明されなかつた頃、道路が交通機關として最も重要視されてゐた。英國で産業革命の起り始めた第十八世紀末から第十九世紀の初期に、道路改良が行はれた。そして最初の道路らしい道路が出来た。次いで鐵道の發達と共に道路は運輸機關としてやゝ閑却されてゐた觀があつた。殊に遠距離の道路についてその觀が著しかつた。然るに最近自動車の使用が盛んになると共に、道路改良の問題が再び一般に認められるやうになつて來た。

自動車が比較的安價に得られ、一般的需要が高まると共に、それから生ずる種々なる交通上の問題が一般人の注意を喚起した。狹隘な道路に乗り入れる危険、雨天泥濘の際の交通人の迷惑等々、それ等が當然道路の改良を促がした。先づ大都市内の道路から始まり、次いでそれ等をつなぐ幹線道路

の改良が行はれる。わが國に於いては今日それ等が行はれつゝあるところである。それについてこゝに少しく注意を促がしたいことは遠距離道路の改善及び建設と鐵道の建設に際し、それ等の地方に於ける運輸状態を詳細に調査することである。それは道路上に於ける自動車の運輸と鐵道運輸とが競争的地位に立つからである。本年六月の“*Economic Journal*”紙上に Birmingham の Gilbert Walker 氏が“*The Economics of Road and Rail Competition*”と云ふ論文を掲げ、兩者の競争の實際状態を詳細に調査報告されてゐる。今こゝにその論文を一々紹介する餘裕もないが、さうした調査は鐵道及び道路の當局の人々に依つて、すでにわが國に於いても行はれてゐることゝ信ずる。唯それが實際上どの程度まで利用されてゐるか疑はしく思はれるので、こゝにこの兩者の關係について少しく考察して見ようと思ふのである。素より前掲論文に負ふところ大ではあるが、唯思ひつくまゝに記してゆくのであるから擧ぐべき點をも落し、缺陷も多いことゝ思ふ。もし道路及び鐵道運輸の實際家に何等かの暗示を與へ得れば、筆者望外の幸である。

二

自動車の使用は當然道路網の完成に従つて、その效能を大ならしめ得るものである。その結果從來から存してゐた鐵道運輸は頗る大なる影響を受けざるを得ない。英國に於いて一般貨物の運輸は、一九〇七年と一九三〇年とでは、一割七歩減少してゐる。即ち六千四百萬噸であつたものが五千

三百萬噸になつた。勿論この減少は自動車運輸の出現にのみ歸するわけにはゆくまいが、大部分はその影響であらう。旅客についても恐らく同様なことが云へるであらう。かの東京市の電車が常に缺損を生ずることも、一つは大都市の交通機關として、乗合自動車又は圓タクの便宜なるに及ばないからであらう。

かく自動車の使用が増大すればそれだけ鐵道の使用は蠶食されざるを得ない。しかしこの兩者はその組織の上に著しい相違がある。従つて交通機關としてこれを利用する上に、自ら長短がある。即ち鐵道はその經營上常に獨占的である。勿論鐵道が始めて出來た頃には、英國に於いて殊に自由主義の影響を受け競争線の布設を認めてゐたが、今に於いてはそれが一國全體から見ても大なる利益であること、明瞭であるから、殆どすべての國に於いて獨占である。殊にわが國や獨逸の如く、國營主義を以つてその本則とする場合は明白に獨占的である。かつて本誌上に於いて述べたことがあると思ふが、一國の軍事上、又經濟上、鐵道の統一は絶対に必要である。

この鐵道の獨占的なのに對して、道路上の運輸は非獨占的である。勿論乗合自動車の如く、ある一定の區間の認可を得て、一會社が獨占する場合もあるが、それとても鐵道ほど嚴密な意味に於ける獨占ではない。普通の自動車も同一區間、同一道路を走ることが出来る。まして一般の貨物自動車にあつては、殆ど自由競争に任されてゐる。兩者のこの相違は交通機關として重大なる差違を生ずる根本原因とならざるを得ない。然らば獨占的であると云ふ事が如何なる性質を附與するに至るか。

獨占的であることはすべてを決定する根本が獨占する者鐵道の場合には鐵道經營者に與られる。従つて一方的に畫一的に決定される傾向がある。換言すればすべてが法律的に規定される。例へば運賃の値上げの如きも、經營者の都合に依つて勝手に決定される。乗客又は貨物委託者は利用するかしないかは自由であるが、他の鐵道に變へることは出来ない。さらにこの格一的性質は鐵道の如き場合には全國的に及ぼされる。一定の時に一定の所を走る車は常に同一時には同一箇所に居なければならぬ。支線は常に本線と、又違つた會社の線であつても、相接觸する場合には連絡を取らなければならぬ。連絡が悪ければ結局不利益となる。この一方的劃一的であることが、この獨占の本質であり、又鐵道の本質である。

然らばそれが如何なる重要な差違を交通機關として生ずるか。私はこれを大體二個の點から觀察し得ると思ふ。一つは運賃決定上の差違であり、他は運輸技術上の差違である。先づ前者について簡単に觀察して見よう。

三

運賃決定上の差違は種々なる點が擧げ得ると思ふが、主要なものは次ぎの三つの點であらう。第一に鐵道に於いては如何なるものに對しても、それが同一種類であれば常に一定額の運賃を要求する。然るに貨物自動車の場合には必ずしも同一でない。第二に鐵道に於いては運輸規定に基き、貨

物に對して一定の種別を設け、嚴格にこれに従つて運賃を徴收する。然るにトラックの場合には、積載量の制限規定はあるが、種別に依つて運賃を決定する必要を見ない。第三に鐵道にあつては距離の遠近が運賃決定の第二の規準となる。貨物自動車に於いても、距離は多少問題となるかも知れないが、重要な決定標準ではない。むしろ他の要素の方が運賃決定に大なる作用をなす。殊に僅少な距離の差は問題とされないのが普通である。

運輸技術上の差違はこれ又多くの點を指摘することが出来ると思ふが、第一に組織技術の上に大なる差違がある。自動車の方は定期的な場合でも、その嚴密性を固守する必要も少なく、又それから生ずる弊害や危険も少ないが、鐵道の場合にはその機關の本質上、嚴守する必要がある。萬一その運轉編成を誤らば、單に不便不利であるばかりでなく、如何なる危険を生ずるかも知れぬのである。第二に兩者の運搬能力の差違がある。これは主として運輸機關としての性質上の差違であるが、しかし他方獨占機關である鐵道に於いてはその運輸規定に束縛されて、その自然の運搬能力を十分に發揮し得ないことが多い。第三に運搬費用に關する差違がある。これも運輸機關としての性質から生じた差違ではあるが、鐵道が獨占機關であるため、又その國家的保護を受けることが多いため、時に運搬費用を無視して經營し得る。これに對して道路使用の運搬は全く國家の援助を受けず、却つて税金を賦課されることさへある。従つて常にその諸費用を顧慮しなければならぬ。

以上の諸點の外なほ多くの差違があると思ふが、これ等の差違は明かに兩種の機關の根本的相違

獨占的と非獨占的とかに生じたものである。一言して置くが、ここに獨占的と云ふのは、カルテルやトラストのやうな意味に於いての獨占ではなく、鐵道そのものゝ性質上生じた獨占でもしさらに云ひ換えれば、國家的獨占と云つてもよいであらう。この言葉は必ずしも適當とは思へないが、鐵道經營が假令私立會社に一任されてゐる場合でも、なほ國家の大なる干渉を必要とする意味に於いて差支へなからう。これに對して道路運輸の場合には純粹の資本主義的經營が原則となつてゐる。ウオカア氏が鐵道の方を法律的原則に依るもの、道路運輸の方を經濟的原則の作用するものとしたのも同じ見方からであらう。こうした差違は又鐵道の經營上に幾つかの缺陷を生ずることゝなる。今その一二の氣のついた點を次ぎに指摘しやう。

四

鐵道は上述せる性質から當然著しく融通性を缺ぐことが、その最大なる缺點である。勿論貨物又は旅客の多き時は臨時列車を増發して、その任務を果たすことはあるが、それとても頗る限定されてゐる。之に反して貨物旅客の少ない場合でも、操車上同じく運轉しなければならぬ。要するに繁閑よろしきを得ることは技術上頗る困難である。之に反して道路運輸の場合には、もし道路さへ完成されてゐれば、極めて容易に調節することが出来る筈である。

さらに同じことを他の方面から見れば、運賃と運搬費用とが鐵道に於いては調和がとれない。こ

のことは鐵道經營上重要な影響を生ずる。例へば貨物の運輸の頻繁な部分に於ては、勿論運賃は運輸費用を十分に償つて餘りある。然るに運輸量の少ない部分に於いては費用が收入を遙かに超過する。何故ならば前に指摘したやうに、鐵道運賃は一定距離、同一種別について、同一運賃を徵集するに過ぎないからである。しかし鐵道だけが主要運輸機關であつた時代には、これが一つの社會政策的意義もあり、又鐵道經營者自身にとつても、有利に作用したのである。然るに自動車はその競争者となつて現れるに及んで、事情は一變した。

普通自動車に於いては、ある頻繁に取引の存する地點の間は、定期的又は不定期的に、貨物を蒐集し、運賃を安くして、絶えず運轉する。取引の少ない地點への運搬については、臨時的に運轉し、それについて特別の運賃を要求する。従つて前者については鐵道より安く、後者については鐵道よりも高くなる。かくして一般貨物委託者ば前者についてはトラックを利用し、後者については鐵道を利用する。その結果として鐵道經營者は利益ある方の貨物を失ひ、不利益な貨物を取扱ふやうになる。結局經營者としては何等か他の方法で貨物の吸收を行ふか、又は運賃の畫一を廢止しなければ、損失となるより外ないのである。しかしこの劃一性を廢止することは前述せる理由から頗る困難である。従つて何等か委託者、受取人等の便宜を講じて、貨物を獲得する方法を取らなければならない。わが國の鐵道が小口配達等、しきりに便法を講ずるやうになつたのも、恐らく同じことに起因するものであらう。

以上の外、鐵道が各驛に著しく束縛されてゐるのに對し、道路上の運搬が自由に何處にでも直接配給し得る等の便利がある。従つて今日次第に自動車に依る運輸が鐵道に代りつゝある。しかし遠き將來は知らず、自動車が全然鐵道に代る時代が容易に來るとは未だ想像されない。遠距離の旅行、車内の安慰の程度、その他鐵道の旅客運輸に適せる特長は甚だ多い。唯一般貨物の點に至ると、少くとも近距離に於いては、トラックの方が有利である。唯未だ種々なる事情から今日のところ鐵道運輸の必要は決してなくなつてはゐない。

五

以上大體道路の完成と共に、自動車の發展して來たこと、又將來それが甚だ有望であることを説明した。そこで道路及び鐵道の當局が細心の注意を要することは、先づ道路に於いては將來の自動車、殊にトラックの交通量は著しく増大すること、殊にその道路の改良はその道路の交通量をさらに増大するものであることを念頭に置いて戴きたいことである。次ぎに道路網を完成する際に、常に鐵道との聯絡を十分に顧慮することである。

わが國の將來の交通機關を決定するためには、わが國自身の特殊の状態も十分顧慮しなければならぬ。例へばわが國の自然的地形が山嶽の多いこと。農業が大部分水田耕作であること。石油の湧出量の少ないこと。水力電氣を安價に利用し得ること。その他一々説明する餘裕はないが要

するに、ある程度まで鐵道運輸を認め、これと道路運輸とを十分に聯絡をつけ、完全なる配給網を形成するやうにしなければならない。

他方鐵道の方も、道路との聯絡を考慮して、建設すべきである。例へばある港灣と工業地帯とを聯絡するのに、單に表面上の運輸の必要と云ふ點だけを考へないで、その兩者を聯絡する道路の存否、又道路建設の可否、さらに自動車運輸の能否等を十分に調査し、兩者の關係例へば貨物の性質、數量等に對する兩者の關係を十分に比較し、さらにその將來への發展等も顧慮して、然る後に鐵道の建設を許可して欲しい。徒らに表面的判斷に依り、又はその地方選出代議士の選舉關係に依り、鐵道を建設することは、單にその鐵道が將來經營不可能になるのみならず、國家經濟の發展上一大損失である。特に周到なる調査を要する。これ等の點は、又道路についても同様である。

要するにこれ等の諸點は、わが國の配給機關に關聯するものであり、一國の經濟的發展に密接な關係がある。従つてそれ等は、わが國全體の經濟と云ふ大局から判斷されなければならない。この意味に於いて、鐵道と道路とは相互に聯絡を保つて、計畫的に設計さるべきである。

(昭和八年十二月十九日稿)