



論 説

米國に於けるバス輸送の發達に就て

檜 崎 敏 雄

道路の良好なところに自動車輸送の發達することは云ふ迄も無い。尤も茲に道路が良好だと云ふことは、一般の道路が自動車走行に適する様に築造されて居ることを意味する。自動車専用路などの發達は必ずしも自慢にはならない。夫れは却つて一般道路の悪いことを意味するのである。米國の道路は近時非常の發達を示して來た。殊に新道路政策の確立以來之れは目立つて居る様である。新道路政策とは實業的の基礎に於て道路を律することであつて換言すれば鐵道が運賃を鐵道利用者に課するが如く、道路利用者に一種の料金を課することであつて、夫れは即ちガソリン税となつて現はれる。そして之れは道路の頻繁使用度に應じ徵收する意味合のものであるから、負擔も公平であり、且つ徵收者側から云へば、道路改築造の好個の財源を茲に發見することになるのである。さて茲に米國に於けるバス輸送發達の狀況を述べようと思ふのであるが、現状に於ては我國に

比し格段の差あることを認めねばならぬ。

米國で現に使用中のバスは概ね十二人乗、十八人乗、二十五人乗、四十人乗である。都市連絡用として五十三人乗のものもある。其客席は二階で下部は荷物席になつて居る。殊に最近は設備の改良著しく、出來得る限り私用自動車の快適を取り入れようとして居る。即ち頭部迄埋まる安樂な椅子と讀書燈が備はり、夏の扇風器、冬の溫水暖房は云ふ迄も無い。終點に於ける事務所の待合室の如き豪華なものがある。會社の異つた場合に連絡切符の發行あることは勿論である。

バスの總數は何程であるか。左に千九百三十一年度の統計を示す。

一、營業用

1、都市用	一四、〇五〇
2、都市間	二二、七五〇
3、各州間	五、六〇〇
4、觀光用	三、〇〇〇
合計	四五、四〇〇
二、無料	
1、學校用	五一、五〇〇
2、ホテル用	七〇〇

3、工場用	九〇〇
4、其他	四〇〇

合計……………五三、五〇〇

總計……………九八、九〇〇

之れに對し、千九百三十一年度に於ける米國の登録私用車數は二千二百三十四萬七千八百臺である。

都市の場合を考へて見ると、人口十萬以上の市にしてバス無きは無く、一萬乃至十萬の都市八百八十九の中で、五百八十の市はバスがある。殊に興味あるは都市交通機關として専らバスのみを依頼する都市の數の増加であつて、人口一萬以上の都市中此種のもが、千九百三十一年の終りに於て二百五十九に達する。オハイオ州カントン市の如き人口十萬四千九百六人を有しながら、又ニウヂヤースイ州バタアソン市の如き人口十三萬八千五百十三人を有しながら、尙且つバスのみ交通機關である。

市中用としてバスの長所の一つは、街路の屈曲部に於て客を昇降せしむる事であつて、之れで交通の危険も除外され、又安全地帯の節約に依り街上の障碍物を除き得る點にありとされて居る。況んや屈曲部に於ける動止は、他事の交通を妨害する懸念も無いのである。又バスならば市民の交通の流れに應じて道筋を變更調節することも出来る。又バスは乗客への利便提供に敏感であつて、市電

に特有な堅硬な座席に反し、之れは柔軟な座席を提供する。即ち成るべく自家用車に近い気分を出すことを念として居る。で米國の電車が五仙乃至七仙であるに對し、之れは通例十仙位の料金であるが、夫れは寧ろ割安だと云ふ事になる。

無論バスにも缺點がある。夫れは大量輸送の點で市電に敵はぬと云ふのだ。成程左様な點もあるが、之れは大型二階建のバスなら充分電車に比敵する。又減價早く、維持費の高價な點もバスの缺點であるが、之等の缺點を以て前記の長所を打消す譯に行かない。殊に地方の小都會の如きはバスの方がより適當である。

都市間運行のバスも便利な點が多い。夫れは鐵道の便なき、又は鐵道停車場に遠い都市を連絡する場合など殊に然りである。數個の寢臺を備ふるバスすらある。料金も概ね鐵道より安い。そして數知れぬ景勝の地やキャンプに都合よき土地へも運んで呉れる。日中はバスで旅行し、夜は隨所ホテルに泊ることも自由である。

大陸横斷バス旅行は聊か窮屈な感もある。何と云つても座席が廣潤で無い。通例大平大西兩岸連絡に六日六晩、又は七日七晩を要する。鐵道の三日半に較べて長い。夫れで旅客は通常十八時間程バスで行き八時間程休息する。無論通し旅行の人もある。でも早い計りが能で無い。多數の客の中にはサブヴァイスをより以上に重んずる人もある。又途中の遊山氣分を慰安とする人も勿論多しのである。

斯様にバスの便利な點もあつて見れば、鐵道が其影響を蒙るのは當然であつて、一例としてペンシルベニア鐵道の乗客及び收入減少率を示さう。

乗客及收入減少率

年	乗客數	收入
一九二三年	一五一、九五三、五六六	一六四、〇〇四、五一八
一九二九年	一一三、七二三、七九七	一三四、三八四、七三四
一九三〇年	九九、〇一九、三五九	一二五、四三九、三五九

即ち千九百三十年代に於て二十三年度に比し乗客は三割四分の減少、收入は二割九分の減少を示して居る。無論之れは自動車の壓迫に由るものである。

斯くして自動車輸送を兼營する米國鐵道會社の數も年毎に増加して居る。左表を示さう。

年	自動車兼營の鐵道會社數	自動車數	運轉哩程
一九二五年	一〇	三〇〇	二、〇〇〇
一九二六年	二五	四五〇	六、三〇〇
一九二七年	五二	八〇〇	八、〇〇〇
一九二八年	六四	一、〇四七	一四、八〇五
一九二九年	七八	二、三八九	四〇、四九七

一九三〇 八一 四、〇〇〇 五〇、〇〇〇

次で夫等鐵道會社の自動車兼營振りの一端を示さう。

會社名

經營鐵道哩程

兼營自動車哩程

ポストン、メイン

二、〇九〇^哩

九三六^哩

ミズウリ、パシフィック

七、四五一

三、八三九

ニウヨウク、ニウヘーブン、ハートフォード

二、一二二

三、二二一

リーディング

一、五七五

七七九

セント、ルイス、サウスウエスタアン

一、九一三

二、一九〇

鐵道會社は之等自動車の兼營に依り經費を節約せる事は夥だしいものがある。米國で列車の運轉費は一哩八十仙乃至一弗二十五仙の間であるが、自動車の運轉費は二十九人乗として一哩十六仙乃至三十仙である。先づ平均して兩者の運轉費の差は五十五仙乃至一弗であると云はれるが、假に二百哩の線路の代りに自動車を代用すれば、一年三百日として、三萬三千弗乃至六萬弗の節約ありと云はれる。實例としてイリノイ、セントラル鐵道は斯くして二線路のバス代用に依り年三萬三千二百三十九弗五十仙を節約し得た。此方面に於ける先達ポストンメイン會社は年十九萬五千弗を節約し得た。ニウヨウク、ニウヘーブン、ハートフォード鐵道會社は年百二十萬千五百二十三弗を節約し得た。又リーディング會社は年四十萬九千弗の節約しセント、ルイス、サウスウエスタアン會社は

年五十四萬三千八百九十六弗の節約を見ることになつたのである。

されば鐵道の自動車經營關與は如何なる方法に依つて居るか。米國に於ける實例は次の通りである。

1. 第一の形式は鐵道會社内に自動車部を設けて直營することである。
2. 第二には自動車會社と特約を結び或る場合に自動車を鐵道に代用することである。
3. 第三の方法は補助の自動車會社を別に設けること。之れは自動車兼營の大多數の會社の採るところである。前記ミズウリ、パシフィック、ニウヨウク、ニウヘーブンハアトフォードの外ユニオン、パシフィック、シカゴ、ノウスウエスタアンなど然り。
4. 第四の型としては自動車會社の持株會社となることである。即ち半數三分の一等の割合で自動車會社に容喙權を有つものが尠くない。例へばペンシルベニア鐵道會社はペンシルベニア、グレイハウンド自動車線の半數の株を所有して居る。

以上述べた調査統計等は主として千九百三十年度の情勢に依るものであるが、斯くの如くにして自動車輸送は年々に進歩發達を示して居る。鐵道は最早や競争相手としてではなく、伴侶として、其助力を仰がねばならぬことになつて來た。良い悪いの問題では無い。然し斯る自動車輸送の發展も、所詮は前提として良好な道路、自動車乃至ガソリン原價の低廉等の事情に依るものであり、更に其前提としては道路費財源の工夫乃至自動車工業の發達等の根據あることを知らねばならぬ。