



論説

米國に於ける道路交通の二三の問題に就て

檜 崎 敏 雄

目次

- 一、道路の改良程度
- 二、道路改良費の財源
- 三、自動車運輸の統制
- 四、各種交通機關の統制

一、道路の改良程度

米國に於ける道路總延長は一九三〇年末に於て三百萬哩を超えて居るが此中一割乃至一割一分は州道(State highway)であり、殘部は地方道路(Local Roads)と云はるるものである。

米國の現狀では目下は道路の建設時代ではなく、改良時代である。外延時代でなく、内攻時代である。米國の鐵道も過去四分の一世紀は改良時代であつた。ところで道路の改良事業も現在のところ急激な進展を示して居るとは云へない。例へばイリソイ州の一九三〇年末道路總延長は九七、二

八七哩であるが、其中で高級改良は僅々九分八厘、低度改良が一割三分六厘に過ぎない。高級改良は混凝土乃至同様程度のもの、低度改良は砂利石道路乃至其程度のものである。同州の改良費は一九二三年乃至三〇年の八年間に約十億弗を費消して居るが、尙七四四七二哩即ち七割六分六厘が未改良の忘却道路である。

他州も同様である。ニュー、ジャージー州に於ては約四割八分は未改良、オハイオ州に於ては約四割が未改良である。ペンシルベニア州道路の約七割、ミシガン州道路の約六割八分又然りである。

合衆國全部としては、道路局の發表に依れば、一九二一年に於て二二、八〇〇哩即ち州道路の約一割九厘が高級改良六二、〇五八哩即ち約二割九分七厘が低度改良である。同時に他の地方道路に就ては、二四、三七七哩即ち九厘が高度改良、二七八、五二五哩即ち約一割二厘が低度改良である。即ち同年度に於ける合衆國道路總延長二、九四一、二九四哩の中一割三分二厘が改良道路であつた。

一九三〇年の状態では、一九二一年以後約百三十億弗の改良費を投下した後六九三、五五九哩即ち二割三分一厘が改良道路である。更に詳しく云へば、同年度道路總延長三、〇〇九、〇六六哩中高級改良一二五、七〇八哩即ち四分二厘、低度改良五六七、八五一哩即ち一割八分八厘である。従つて殘餘の道路は全く閑却されて居るのであつて、此哩數二三一、五五〇七哩即ち七割七分に上つて居る。

二、道路改良費の財源

道路改良費の財源として近來の米國に著しいものは自動車特許料及びガソリン税であつて、最近
 は殆んど其大部分の財源を茲に求めると云つても差し支えない。然し斯くの如き方法は、自動車工
 業に於て大發達を遂げ従つて其生産費も安く、自動車の數も極めて多く、ガソリン價格も安い米國の
 様な場合に於て初めて有效なのであつて他の國殊に我國の如きに在つては容易に模倣し得べきも
 ので無い。ガソリン税及自動車特許料以外の財源としては、上級行政廳の補助金、例へば州道は國庫
 よりの補助金、其他の地方道路は州よりの補助金に俟つが如き、道路公債、一般租税、道路税などである。
 然し之等の方法は、何處の國と雖も採つて居る舊來の財源であつて、珍らしいこともないが、米國は其
 有する恰好の地位を有して、道路改良の好財源を發見し、著々道路改良の理想に向つて進むことにな
 つたのである。全く道路の改良と云ふことは何時になつても終了することのない事業である。例
 へ改良が遠い將來に一段落とならうとも、其時には最初の改良道路が、又改良の時機に到達しよ
 うからである。さてイリノイ州の道路改良を一例に取つて此財源問題を研究しよう。

イリノイ州道路費財源（市街路を除く）

(一) 州道（九、八八九哩、市道を除き全公道の一割二厘を占む）

項 目	一九二一年	一九二三年
自動車特許料	六、八六二、一二六	九、六七七、三一八
ガソリン税	六、八六二、一二六	九、六七七、三一八
計	一三、七二四、二五二	一八、三五四、六五六

州道税	二三五、五〇〇	一六七、四二五
州一般租税よりの割當金	二二一、六四六	三四七、〇六七
諸種收入	四、七〇九、四七八	二四、一〇〇、八六八
州道路公債	四、三六五、〇六八	二、一六四、一八七
國庫補助	九、五三一、六九二	二六、三九二、九〇二
計	一六、三九三、八一八	三六、〇七〇、二二〇
總計	一六、三九三、八一八	四四、五〇二、八四〇

(二)其他の公道(八七、三九八哩、市道を除き全公道の八割九分八厘を占む)

項 目

司九二一年

一九二三年

一九三〇年

自動車特許料	.....	一七、三〇三、七七二
ガソリン税	.....	一七、三〇三、七七二
計	.....	一七、三〇三、七七二
道路税	.....	一九、六〇〇、〇〇〇
一般税よりの割當金	.....	一、三〇〇、〇〇〇
諸種收入	.....	一、三五〇、〇〇〇
道路公債	.....	一、七七四、九四〇
州補助金	.....	一、七七四、九四〇
計	.....	二二、八二四、九四〇
總計	.....	四〇、一二八、七一一

(三)財源として自動車特許料及ガソリン税の百分率

州道	一九二一年	二三年	三〇年	九一・八
其他の公道	四一・九	二六・八	四三・一	七〇・二
全道路	一・六九	一六・一		

之れを以てするも、公道に於ける自動車使用者が道路改良費に對し如何なる負擔を背負へるかを明瞭にすることが出来るであらう。此關係は勿論他州の場合と雖も大同小異である。

三、自動車運輸の統制

道路の改良と離るべからざる關係に在るは自動車交通の發達であり、従つて之れに伴ふ他種交通機關との競争乃至其統制問題である。

凡そ何事にあつても、生産過剰乃至供給過多は避くべきであり、過剰は經濟上の難問題を惹起するものである。今茲の世界恐慌の一因として確かに此生産過剰を擧ぐることが出来ようと思ふ。交通機關とても同様であつて、諸種機關が一地域に錯綜して交通の便宜を提供することは、一面公益上觀迎すべきことの様であるけれども、斯る交通上の無政府主義は、必ずや一面惡結果を伴はずして已むものでは無い。公衆としても交通機關に對し要求すべき限度はある次第であるから、之れに對して法外に安價な運賃やサアヴィスを期待すべきでは無い。交通機關とても一の事業である。然る以上、夫れが公有か私有かに依り、運賃の實費主義が多少の營利主義か位の差はあらうとも、事業の基

礎を破壊する程のサアヴィスは、之れを期待する方が誤つて居るのである。假令交通機關競争の結果一時的には無謀のサアヴィス提供はあるかも知れぬが、夫れは永久の公益を確保する所以では無い。然るに一般民衆は固より交通政策の研究家では無い。一國の交通制度全部を考察して適正な意見を抱懐するに至つたものでは無い。斯るが故に時として單に目先的な無茶な要求をしないでも無いのである。

さて此點に關する現在の交通機關の問題としては自動車對鐵道の競争問題であらう。米國の現狀に於て乗合自動車乃至トラック事業は多大の進展を示して居り鐵道との間に問題を惹起して居るが鐵道の方は古い交通機關のことでもあり、之れを支配する法規も具備して居るのがある。即ち鐵道の賃率に就ては、一八八七年州際商業法制定され總ての州際鐵道は其監督の下に立つこととなつたのである。今其條文を擧ぐれば次の通りである。

第一條、運賃は合理的なるを要し、不當不合理なる運賃は不法なりとす。

第二條、特別賃率、割引、割戻其他の方法に依り、荷主旅客に對する對人的差別を爲すべからず。

第三條、特定の人會社、地方又は特種の運輸貨物に就き、不當なる特惠利益を付與するを禁す。

第四條、長距離運送事項にして同一方向に向ふ旅客貨物の運輸に就き、短距離運賃が長距離運賃よりも高價なるは不法なること、米國の鐵道には他鐵道との競争上の關係から實際斯様な現象があつたのである。即ち數條の大陸橫斷鐵道の並行する場合に長距離運送貨物を自會社に引き受けんと

する念慮から斯る現象が存在したのであつて、例へば東京名古屋間運賃よりも東京大阪間運賃の方が事實上安いと云ふ風であつた。

第五條鐵道業者は其運輸物又は純益を共同するを禁ず之れは鐵道事業の獨占を妨げ競争を維持せしめる策であつて、第四條の過度競争防止と對照するものである。

第六條總ゆる賃率及料金は之れを印行公開すべく又總ての賃率、料金、運帶運賃及賃率變更の公告は之れを州際商業委員に届け出づるを要す。

以上の鐵道統制法は結構だとしても、何分にも一八八七年制定の事であり、交通機關としては殆んど鐵道獨占時代であり、無論自動車運輸の如きは念頭に無かつた時代の話である。然るに今日はバスとトラツクは無限に現はれ競争上時として自滅的な低運賃すら提供して居る。其結果自動車業者自體の損害でもあるが鐵道會社も亦其打撃を受け、波動は引いて鐵道投資關係者に及んで居る仕末である。

茲に於てか自動車の統制が問題となつて來る。元來自動車の運行する道路なるものは國家乃至其他公共團體の財産であり、従つて之れを使用するものに對しては、夫等團體は充分の統制を須ひねばならないのは當然である。鐵道は自己の費用に於て線路を建設しながら、尙且つ公益上の見地から、國家其他の統制監督に服して居る。然るに自動車は場合に依りガソリン税其他で道路改良費の財源を提供することありとするも、道路自體は飽くまで公共財産であり、自動車業者の私的財産では

無い。茲に於て、此公道を走る自動車業者は鐵道以上の國家監督に服しても、何等不合理では無いのである。然るに米國が現在此自動車の統制に充分で無いことは、聊か本末顛倒の感があり、鐵道のみを嚴重監督することは幾分鐵道に苛酷なる憾みがある。勿論米國當局も多少目覺むるところあつて、自動車統制法案も次から次へ工夫され、議會にも提出されて居るから、早晚其法規も完成するものと信ずる。

尤も當局が斯様に公道上の交通機關を統制し場合に依つては公道の使用を條件付け又は禁止すると云ふことは米國憲法上の權利侵害であると云ふ反對論がある様である。其意蓋し公道使用は各人に對し憲法上付與されたる權利なりと云ふにあらう。然し此種抗議は時勢に鑑み成り立たざるところである。例へばテキサス州の或る訴訟事件に於ては、テキサス當局がテキサス全州の運輸組織の上から見て如上權利保持を主張したのであるが、自動車事業者たる原告は此點を攻撃して居る。裁判所は曰く、『州當面の總ての問題中之れ程面倒なものはない』とし、次で結論を與へて曰く、『我等は此問題は唯一の答辨あるのみと考へる、即ちテキサス州法の要求は有效である、而して原告乃至仲介者が本州の公道に於て仕事をしたいと思ふ場合は州法の要求に従ひ之れを爲すを要すと』又ミシガン州の或事件に於ても裁判官は結論して曰く、凡そ州は公道を最も效用あらしむ爲め、公道上の交通を憲法上管理し得るものであると。又オハイオ州の公益事業委員は、州際トラック運輸出願のあつた場合に此問題を慎重研究した。即ち先づ公道の雜踏、斯るトラック運行に伴ふ個人自動

車への危険を調査した。其結果同州公道上には一時間平均二十二臺九のトラックが、一時間平均八十五噸九四の重量を伴ふて疾驅するを發見した。之れは一般公衆の危険と道路の損傷上考慮さるべき點であり、取締の必要ありとしたのである。

勿論公道上の自動車運輸取締は、敢て自動車の速力其他に限らるべきでない。夫れだけの事ならば、交通安全保持の爲めの行政法規以上の何物でも無い。之れは珍らしい話でない。問題は夫れよりも一步進んで自動車交通の經濟方面の統制如何と云ふ點に在る。換言すれば自動車の運賃率を自由放任とすべきや否やの問題である。鐵道は既に賃率上の等級があり、旅客貨物兩者亘つて居る。米國には他國の様に旅客運賃上の一二三等の區別は無い様であるが、夫れすらブルマン、カーヤ、アラブ、カー等の名儀で異なる運賃を徴するから結果に於て等級制を採るものと云つてよい。貨物賃率の方は地方に依り異なり、大體に於て北部及東部、南部、西部、大陸横斷の四種に分たれ、其基礎の上に貨物等級制を採つて居る様である。然るに自動車の賃率が全く無統制で個々の相對運賃に放任せらるることは何かと考へられる。交通機關發達の初期に於て其芽を刈り取る如き強制は固より避けねばならぬが、既に米國の如く自動車交通の發達せる國に於ては、自動車殊にトラックの規格を統一し——數種に分つて統一するもよい——運輸貨物の種類に應じ、異なる運賃を徴せしむるも、可能と思はれる。斯くすることに依り無謀の競争を避くる結果自動車業自體の利益となるのみならず、惹いては鐵道の基礎を安固ならしむる上にも役立つと信ずる。優勝劣敗は尊重すべき競争上の

原則ながら、夫れは劣者が何等認むべき特長を有せざる場合に限るべきである。鐵道の如きは或る點に於てこそ自動車に劣れ、全體として見れば今日未だ國民經濟上の必須機關たるを失はないものであるから、適正の程度に於て其確立を圖るべきは論を俟たぬところと信ずる。勿論之れは全體論として云ふのであつて、個々の場合の貧弱な鐵道救済を意味するのでは無い。

然し自動車運輸事業の統制に就ては荷主側の反對が尠くない様である。殊に大荷主はトラック業者と個々の契約に依り運輸を實行せしむるのであるから、運賃其他の統一は彼等の不利益とするところである。由來大荷主など云ふものは批辯があり曾てスタンダード石油會社の如きは鐵道會社に交渉し自家石油に對して特別割引運賃を提供せしめた事實があつた。然し遠大の眼を以つてすればトラック側に低運賃を強制し因つて起るところのトラック業乃至鐵道事業の不振は結局國民經濟の基礎を破壊するものであつて、彼等大荷主の輩も又利益とするところではないのである。

現代は兎角に相互排斥の風潮が見える。例へば貿易關係に於ても、世界各國は高率關稅の設定其他各種の通商障礙の方法に依り、外國品を撃退し自國商品の販路擴張に汲々たるものがある。鐵道と自動車も、亦相互に骨身を削る場合がある様である。勿論自動車に對して、奥地から鐵道停車場への走り使ひにのみ満足せよと云ふのでは無い。夫れではスピードある荷馬車に過ぎない。時に又鐵道と並行して走り、其特徴たる戸口連絡積換不要、短距離輸送等を發揮すべきであるが、只不肖の競争を避け、鐵道と掛互に使命を尊重しつつ其發展を圖りたいものである。

四、各種交通機關の統制

如上米國の自動車運輸の法律制度上の運賃統制に就て論じたが、茲に於て廣く米國の各種交通機關の經濟的統制に就て論じたいと思ふのである。

げに鐵道、道路、水路、空路の發達は米國に於て著しい。鐵道總延長哩は全世界鐵道哩の三分の一に及ばざること僅少に過ぎない。トラックのみでも三百五十萬臺動いて居る。水路に於ては北部の五大湖初めミシシッピ其他の大河川、諸多の運河があり、五大湖の如きは一萬噸級の河船が動いて居る。其他大河にも千噸級の船は珍らしくない。空路も亦縱横の發達を示して居る。夫等は勿論悉く民間事業である。當局は只鐵道を取締り、道路を築造し、時として空輸事業に間接的の補助、他國は航空會社に對し悟んど例外なく直接補助即ち一定の金額を與へて居るが、米國は斯る非實業式方法を避け、公設飛行場無料使用等の間接保護を與ふるに過ぎないを付與するに止まつて居る。斯る民間事業の特徴は經營の活潑な點に存するのであるが、一面國家の交通組織から見れば、夫等各種の交通機關は全く無計畫的に建設されたものであり、従つて總ゆる意味に於て混雜無統一たるを免れないのである。斯る點は日本乃至獨逸の如き國と好對照を爲して居る。勿論米國の如き場合は、其處にこそ民間の知恵も遺憾なく放出される譯で、創造的進歩的であり、國有一點張りの國の官僚式事務式に比すれば面白いとも云へる。然し一朝事變等に際しては不都合を感ずることもあらう。歐洲

大戰當時の英米兩鐵道私有國の鐵道國家管理が夫れを物語つて居る。

茲に交通機關統制の必要がある。統制とは何ぞや、一言にして云へば無用の競争を避け、國民經濟上必要な其間の連絡を圖ることである。之れが蘇聯邦や支那の如き交通未發達の國ならば、統制の必要も薄い譯である。支那領土の老大を以てして、鐵道延長哩は日本にすら及ばない。露國の大を以てして、運行自動車の數は寧ろ寥々たるものに近い。五年計畫などでも大に鐵道、道路、自動車、空路の整備を志した様であるが、成果はたいした車は無い。新興滿洲國と雖も未だ交通機關の建設時代に過ぎず、統制の必要は將來に残されて居ると云つてよい位である。

夫れで統制は如何にして到達せらるるか。先づ第一には各交通機關に對する適當な取締規定の制定である。米國の如く、鐵道のみを嚴重に取締り、自動車運輸の規定不充分なる如きは避けねばならぬ。能く時勢に應じ、他種交通機關との關係を考慮して、適正の法規を樹立すべきである。即ち此種法規制定に就ての標準は第一に公益の保持、第二に當該交通機關の發達助成、第三に他種交通機關との關係乃至振合に重點を置くべきものと考へる。次に統制達成上必要なことは、諸種交通機關の經濟的性質の調査研究である。即ち當該機關の交通運輸上の使命、投資基礎、適當賃率の研究の如きを指すのであつて、之れは無理の無い統制を形成する上に必要な事柄である。

されば統制の形式は如何。(一)交通機關が他種機關を所有、運轉することである。例へば鐵道會社が海運、自動車運輸、水運、空中輸送を兼有兼營することである。資本の豊富な國に於て、又實業界に

人材の集まつて居る國に於て、之れが不可能な理由がない。異なる機關を綜合經營することは憶劫の様、に考へられるが夫れは各専門の統轄者を置き一人上に在つて總轄すればよいのである。此方は甚だ現代式で面白いと思ふ。現に日本の日本産業會社の如き鑛山水産其他各種事業を一手に支配して居り、海のものか山のものかとの批評もあつて、其將來は必ずしも百パーセントの成功で無いと、の危懼もあるやに聞き及ぶけれども、夫れに比し上述の大會社に依る各種交通事業經營は儲けは薄いにしても筋は遙かに通つて居る。

此方法は既設の或交通事業例へば鐵道會社が他種交通事業を買収兼營する方法に依るもよし、又新たに一大會社を起して、各種交通事業經營の方法に出づるもよい。前の方法は場合に依つては後の方法に比しより適當かも知れない。即ち例へば鐵道會社とすれば彼は既に他種交通機關との競争乃至連絡を充分に體驗して居る。従つて無駄の無い適切な經營も出來ようと云ふものである。又大鐵道會社の資本を以てすれば各種交通の經營も困難ではあるまい。只此場合の缺點は主體が鐵道である關係上、鐵道中心に他種交通機關を經營しはしないかとの點である。即ち鐵道が從來自動車などの競争の爲に苦しんで居る事情があるので、諸種交通事業を經營する場合に、鐵道の命脈を維持し其基礎を強固にすると云ふ點を重心として、行くではないかとの懸念がある。つまり本當の兼營氣分になりはしないかとの缺點がある。之れは一國交通事業の發展上重大な關心事であつて、凡そ交通は或特定の方法が特に重要だと云ふことは無い。鐵道、海運、自動車運輸、水路、空路、各其特長

があつて、之れを可及的發揮して行かねばならぬ。例へば鐵道の爲に他種交通の發達を阻害することともならば、一國の交通事業は不振に陥り、惹て一國産業衰微の原因を爲すであらう。此點よりすれば、新たなる大會社設立こそ望ましい。然し何づれの方法にせよ、要は首腦經營者の才能手腕に依ることであるから、いづれを可とし、いづれを否とする譯に行かない。

第二の統制形式は既設交通會社が姉妹會社を作り他の交通事業を所有經營することである。此方法は米國で廣く採られて居る。多數の鐵道會社乃至海運會社がバス乃至トラック會社を經營する例が珍らしくない。又場合に依つては直接經營せずとも夫等會社の完全なる又は完全に近い支配權を握つて居る場合が尠くない。

第三の統制形式は他種交通事業と契約を締結することである。米國では鐵道會社海運會社が此種形式に依つてバス會社、トラック會社、船會社を使用することが多い。勿論此場合責任は鐵道乃至海運會社であり、バス、トラック、船側は其代理者としてサブボイスするに過ぎない。

第四の統制形式は各種交通機關の直通連帶運賃の方法である。之れは日本などでも省線と會社線との間に採られて居る様であるが、更に其範圍を廣めた形式が米國邊に見られる。即ち海運會社とバス乃至トラック側、夫れから沿岸航路と北部大湖と國內水路との間などに之れが見られる。然し案外にも州際鐵道と自動車との間には之れが見られない。蓋し前者は前にも述べた通り州際商業法の嚴重な法規に服して居るに對し自動車は未だ之れに束縛されぬ爲め性質異なる二者間の連

帶運賃制は州際商業委員の認可するところとならぬ爲めである。

如上各種の統制形式のいづれが優り、いづれが劣れりと云ふのでは無い。後の三種の方法は既に採られて居る。残るは第一の方法であつて、之れは其發展を未來に豫約されて居る譯である。

斯くして統制が成立した場合に、夫れは如何なる利益を齎らすであらうか。之れを列擧すれば、

- 1、二重設備の節約である。競争の結果は夥だしい不要設備があつて、之れは國民經濟上の重大な損失である。米國でも交通路の終點などには各種の線路用地、倉庫建物、車輛等錯綜して居り、海港の如きは其の上に波止場、艇、其他の附屬設備が充満して居る。紐育市の如きは港に臨んで鐵道線路十條の引込あつて混雜を呈して居る。由來交通設備は他の事業に比し固定資本を要求すること多きものであるから、若し統制に依る二重設備の節約可能とならば國民資本節約の利益は甚大である。
- 2、交通の危険を輕減する。小資本の事業は不完全な交通要具を使用することに依り民衆の危険を醸すものである。
- 3、無謀競争除去の結果たる生産費の節約に依り生活程度の向上を來たすであらう。之れは米國の如き場合に於て特に痛感される。

- 4、連絡運轉に依り時間の節約と便宜を來す。即ち無統制の場合の様な人造上の競争的速力は無いにしても、連絡統制に依り從來連絡の際に失つた無用の時間を無くすることが出来る。

- 5、生産費中の運賃費の安定を捷ち得る。由來運賃と云ふものは各事業者に取り重要な項目を爲

すものであつて米國の例では生産費中の約四割を占めて居ると云はれる。蓋し原料生産地から各種の交通機關又は人手を経て仕上げられ、完成品は又各種の手を経て消費者の手に入るのであるから、其全行程の運賃は決して尠少でない。然るに交通機關の過度競争の結果は時として法外の低運賃提供となり各事業者は之れに依り利益を蒙る様でもあるが、之れは必ずしも永久の利益ではない。蓋し交通事業者間の妥協成る時、又は優勝劣敗で劣者たる交通事業倒れた場合などには、競争當時の低運賃を挽回せんとして、高運賃に轉向するかも知れぬからである。故に各生産者乃至商人等としては妥當公正なる運賃の永續した方が事業の安定上都合よしと考へられる。

6. 無謀競争廢止ともならば、之れは交通事業者の利益となることは明瞭であるから、彼等は其結果得たる安堵に依つて、將來の交通の爲めに新工夫を凝らし、益々交通事業の發達依つて産業乃至文化の進歩に寄與するところ尠くないであらう。

米國は國土尠大であり、産業も活潑に、交通機關の發達又刮目するに足るものである。只前述した様に産業の盛んな國であり、政府の直接交通事業としては道路の築造乃至改良事業のみに止まると云つても、よい次であるから、従つて交通事業間の競争も激甚に従つて又統制問題も一層痛切に感ぜらるる次第である。