



交通企業の經營と交通統制

島田孝一

○

日常の新聞又は雜誌をひもといてゐる際に、殊に經濟的記事に目をさらしてゐる場合に、吾人の如き交通經濟の研究に従事する者の心を打つ一點は、近時吾人の社會に於ける交通企業の經營に就き何ものか新しく且異常なる變更が惹起せられてゐるのではなからうかと言ふやうな感に打たれるのである。これは吾國に於ても諸外國に於ても殆ど同様なる有様を呈してゐるものと考へるのである。あつて換言すれば交通企業の經營の内部には何等かの缺點あるが爲に、かくまでに苦痛が甚しくなるのではなからうかと推知し得るのである。更に換言すれば、もしこの状態を適當に矯正せんと欲するならば、茲に一種の交通革命をも持ち來す必要すらも存する次第ではなからうか。或は又交通

企業を今日のまゝに放任しても猶窮極の到達地は交通企業の内部より勃然として生じ来る處の自發的交通革命の運命に左右せられなければならぬが如く思惟せられるのである。

然らば實際問題として各種の交通企業は如何なる所以を以てかくも甚しき打撃を被りつゝあるものであるか。これを今假りに陸運事業の主なるものゝ鐵道及自動車事業に關する限りに於て考察を加へて見るに、その主たる原因は歐洲大戰後の時代に發生した處の世界的不況と言ふ一大原因にして且各國に共通的に生じたるものに歸さなければならぬのである。之が爲によつて惹起せられたる當然の結果は鐵道事業に於ても自動車事業に於ても共に先づ第一に貨客の運輸分量の減少となり、第二に延いて運輸收入の縮少、更に企業利潤の激減となつたのである。思ふに大戰後の世界の經濟政策は夫以前のものに比して極めて著しき變化を示すに至り、各國共に或は平價の切下を行ひ爲替安に従て輸出貿易上に利益なる地位を獲得せんと努力するか、或は又極端なる通貨膨脹政策によつて各々の國に於ける産業の活潑なる發達を試みるとか、その採る處の態度としては各種各様のものはあらうけれども最後の目的とする處のものは旺盛なる活力を産業の根底に注入することによつて經濟的不況の時期より一日も早く離脱せんことを希ふことに於ては毫も異る處ないのである。然しながらかゝる積極的恢復政策も未だ今日までの處に於ては十分に好況時代の再來を招來せしめ得る力に充分なるものを認めるに至らず、依然として不況時代を經過し得ず爲にこれ

が交通事業の經營の上に反映する事情をながむるならば、これ亦依然として貨客の不足による収益の低下を嘆かざるを得ないのである。

既に世界經濟の根底に於て此の如き本質的弱點缺陷を藏するのは夫自體に於て極めて不幸なる時期と言はざるを得ないのであるが更に第二の主要なる缺陷は交通企業の内部に生じつゝある最も不幸なる事實であつて、夫はとりもなほさず今日の交通事業はあまりに激烈なる競争を相互に繼續しつゝあり如何なる場合にこれが停止せられるや否につき全く推斷もなし得ざるが如き有様を呈すると言ふことである。勿論如何なる事業に於ても競争は眞に必要な精神であり態度であると言ふことが言ひ得るやも知られない。吾人が正統學派に屬する經濟學者の抱懐する理論に従ふならば、競争は進歩の母であり、競争ある處には努力と成果との見るべきものゝ多數を發見し得るのであるから、大ひにこれを助長しなければならぬと教へられるのである。假令交通企業の經營に際してもこれ亦純然たる金科玉條であつて、競争ありて始めて企業家自體は前進を繼續するものであり、競争ありてこそ交通業務の利用者は至大の利益を享樂し得るものであると推論することは明に一面の眞理を傳へるものとして筆者と雖も決して此の如き理論を排斥するものではないのであるが、さて翻つて靜に考へるに、今日の交通界に繼續せられつゝある競争は右に述べたる如き常に健全にして且效果ある競争のみであるや否やを検討するに、必ずしも然りと斷言し得るであらうか。筆

者をして忌憚なく言はしむれば、假りに健全なる競争はこれを助長し得るとしても、不健全なる、不賢明なる競争がありとすれば、これを排除するに吾人は決して躊躇してはならぬと主張したのである。競争が尊重せらるべきは僅にその効果に於て最も望しきものゝ現はれる場合をのみ限界とし、これ以上に進む場合には却て競争を排斥することこそ爲政者、企業、の經營者並に利用者の三者共通なる態度であつて然るべしと主張したのである。具體的にこれを實例に徴して考へて見るならば、今日吾國に於ても鐵道はあまりに官私共に自己の交通領域を増大せんと試み過ぎるのではないか。それが爲に不必要なる投資の増加となり、國民經濟にも相當の負擔となつて來るのではないか。又あまり多種多様な交通機關の創設は相互に不賢明なる競争を餘儀なくせしめる結果となり、遂には總ての交通事業が均等に困難なる立場に置かれ、唯一人として前途に光明ある經營をなす力を奪はれざるものはないではなからうかとさへ思はれるのである。

○

第三に考へられる一點は交通政策に關する筆者の疑點である。近世の交通企業の發達の最初を假りに十九世紀の初期として見ても既に約百年の年月は經過してゐるのである。その間に於ける交通政策の發達には正しく目ざましきものゝあつたのは各國に於ける實際であつて殊に前記の期間中後の半世紀に於ける政策上の施設の大半は眞に注目し價するものがあつたのは事實である。然しながらこの相當に長期に亘る年月を通じた後を見ても猶吾人の十分に満足し能はざる遺憾の

點は現在の各國がもつ交通政策はその監督取締或は補助の諸點に關しても矛盾と撞着との若干を藏すると言ふ事實を指摘し得ることである。一國全體の政治的領域に亘る交通政策に於ても猶場合によつては多少の矛盾がなきにしもさ非ざる點を見るのである例へば自動車交通事業法は自動車運輸事業者に對して鐵道大臣は公益上の必要ありと認められたる場合には他の運送事業者と連絡運輸を爲さしめることが出來ると言ふ規定を設けてゐるのは今日の事實であるがこれを具體的事實として考へる場合に自動車運輸事業者の相手方たり得るものゝ多くは吾國の鐵道であり軌道であるのは勿論であると思ふ。然るに吾國の鐵道及軌道に關する法規の中にはこれと同等なる法律上の強制的連絡をなさしめる規定を發見すること能はずと言ふが如きはこの種の一例たるは明である。もし各種交通機關の連絡と協調とが眞に必要な態度であるとすれば何故に同様の規定を鐵道及軌道に對して認めないのであるか、筆者はその眞意を明にすること能はずと考へたいのである。右に述べた處は勿論一國的交通政策に就てゝあるが更に一步を進めて考へるとするならば地方公共團體の定める處の地方的交通取締上の態度には相當の部分まで右の如き不統一が顯著なる缺陷として示されてゐるのは各國に於て殆ど共通なる弊害であると認められるのである。

○

第四に注意したい問題は官業たる交通業は民業たる交通業に對して幾何かの壓迫を加へつゝありや否やと言ふ點である。この問題は各國に於て必ずしも同一なる状態を示してゐるわけではない。

例へば英米の如き諸國に於ては由來近世の交通事業の大部分は殆どその總てが民業として樹立せられ、民業として發達し來り將來に於ても亦依然として民業として經營せられる道程にあるであらうことは殆ど疑を容れる餘地はないのである。然しながら、かゝる國に於ても猶道路河川の如き運用經營を伴はない交通施設は昔から國家自らの所有且經營に屬する處であるのは事實であるが幸なることには、かゝる場合の殆ど大部分は所謂公益主義就中無償主義による經營が行はれたのは過去に於て極めて普通であるのみならず、將來も亦原則的にはかくあるべしと考へられるのであるから、茲に所謂交通企業概念と一致せず、從て複雑なる問題は生じ得べしとも思れないのである。然るに吾國の如き處に於ては道路河川の如き施設は勿論のことであるが、鐵道の如き運用經營を中心とする事業に於ても極めて力強き國有國營の狀態は既に過去三十ヶ年の長きに亘つて生じてゐるのである。而も最近の事實に徴するに國有鐵道は相當に極端なる收益主義を以て電車運轉を試み、或は週末旅行の計畫を樹てる等その努力には十分なる敬意を拂ふべきものありと雖も一面より觀察するならば或は規模の大を以て並なき交通事業が國家を背景として至大の活躍を行ふ結果として、時に民業に壓迫を加へつゝあるには非ずやとの疑念を抱かせるに至つてゐるのである。

筆者は現在の交通事業の經營に附隨する困難の生ずる最大原因としては右に述べた處の四ヶ條を以てその中心であり核心であると信ずる。然らばこの核心に觸れて調整を行ひ恰も病源を求め

て投藥する醫者の如き態度も現社會に必要であると思ふ。如何なる投藥をなすことが現在の交通業の不安を排除し得るやは人によつて其説も異り各種なる態度が生ずるであらうことは事實であるとしても、筆者が考へる處の最善のものゝ一は所謂交通統制につき徹底的解決を圖るのを以てその根幹を構成する態度であると考へるのである。然しながら所謂統制と言ふ問題は經濟生活及産業問題の殆ど總てに亘つて考へられつゝあるものであつて、決して獨り交通問題にのみ限定せられてゐるのではないのである。然しながら交通問題の解決に際しては殊の外かゝる考察を必要とするのは勿論であつて、これに直接間接の關係ある立場にある者の慎重なる研究の結果として不動の指導原理を發見して、これに基て總ての經營を遂行せざるべからざるは明なる處であるのを信ずるのである。然らば所謂交通統制と稱するものゝ具體的内容は如何と言ふ重要な點を次に考へる必要を生ずるのである。就中吾人の注意したい一點は恐らく今日實際界に行はれる過度の競争の制限にあると斷言せられるのである。由來一種の交通機關にして貨客の運送に關して萬能の力を有するものが存在し得るや否やは先づ第一に考ふべき點である。若し貨客の運送に關して、あらゆる點より觀て他の孰れの交通機關の能力をも凌駕するが如き優秀にして圓滿なるものがありとすれば吾人はこれに對して全力を擧げて補助助長の態度を以てし、これが發達を期せざるべからざることとならう。かゝる場合には社會に一種の交通機關のみ發達する結果を齎らすのであるから異種の交通機關相互間に激烈なる競争の生じ得べき筈はないのである。然しながら假りに一種の交

通機關を助長するにしてもこれが過度に亘りその交通機關による運送勞務の供給が潤澤に過ぎるならばこれ等相互間に競争は生じ来るのは勿論である。然るに不幸にして右の如き萬能なる交通機關を現在に於て求めることは至難の業であつてあるものは長距離大規模の運送に秀でるものあり或るものは速力に於て他を斷然壓倒するものあり、更にあるものは戸口から戸口に至る小口運送に於て特長を有するものがある等が事實であり、社會に於ける交通機關の利用者の立場からするならば必ず數種の交通機關を併用して各々のもつ特色をあくまで發揮せしめんとするものであるから、結局出來得る限り、又必要なる限りに於て各種の交通施設を要するのが今日の實際である。従てその相互間即ち異種交通機關間に競争は激烈となる傾向は顯著となるのである。勿論先にも述べた如く競争より生ずる利益はなしとしない。交通勞務の供給の潤澤近代施設に伴ふ交通勞務の内容の改善、賃率及運賃の低下等は普通生ずる處の利益であるが、これと同時に他の半面には資本の重複的使用、交通勞務供給の過多、個々の交通機關が取扱ふ運送分量の減少、經費の膨脹等を數へられ結局利害相半するを免れ得ないのであるから、茲に社會全體としては交通事業の經營に對して幾分の改造を必要とするのである。その手段として考慮すべき要點に二ある。その第一は交通勞務の供給を制限して賃率運賃の極度に低下するを防止するのは極めて必要なることである。交通機關は如何なる種類のもの、雖も貨客の運送につき無限に廣汎なる交通領域を保ち得るものではない。この領域の廣狹は該交通機關の提供する勞務の内容の如何と運賃の高低とによつて支配せられる

ことは勿論ではあるが、猶旅客運送に於ては人口所得、職業生活狀態等を貨物運送に於ては産業の種類、生産物の分量、移動の方向、移動の距離等を十分に考慮することによつて交通領域の範圍を知り、これに過ぎざる程度の勞務の供給をなすこそ最も望しきものである。その第二は勞務の提供に關して發生する費用は極力低下して企業利潤の増大を圖る必要のあることである。これが爲には資本の利用に慎重の考慮を拂ひ、同時に一方技術的觀點よりする冗費と、人的要素の最大部分を占める現業員の雇傭關係の如きに十分の考慮を拂ふことが望しきものであるに相違ない。

然しながら右に述べた如き競争の制限に基く交通企業の整理は企業家の自發的行動に俟つたのでは百年河清を待つゝの類であつて、何時實現するや全く豫想もなし能はざるものと考へる。筆者はこゝに於て國家權力の發動に基く所謂交通統制を今日の吾國に試みる必要の多きを感じるのである。如何なる内容をもつ交通統制が現下の吾國に於て必要であるかは最も慎重なる攻究を要する處であると思ふ。(一九三四・一一五)