

# 論説

## 英國道路改良の近狀に就て (二) 完



檜崎敏雄

### 目次

- 一、草分時代
- 二、基礎確立時代
- 三、政治の犠牲となつた道路改良
- 四、自動車は道路改良費の中の何割を負擔すべきか
- 五、一九三三年「道路及鐵道運輸條令」
- 六、鐵道の支配を受ける英國道路政策
- 七、今後の改良方策如何(以上前號)
- 八、道路運輸と鐵道との統制問題(以上本號)

## 八、道路運輸と鐵道との統制問題

道路運輸換言すればバス、トラック、タクシなどの發達が鐵道業者に取つて脅威であることは、何處も同じである。之が如何なる程度に壓迫されて居るかを統計等に依つて實證することは、茲では問題で無い。又本誌前號に聊か之に觸れても居る。茲では此問題が英國で如何様に論ぜられて居るか、如何なる解決方法を採りつつあるかを中心として論議したいと思ふ。

英國の鐵道業者が、競争相手である路上運輸業者に對して抱く不平は、一言にして云へば、鐵道業者に對する道路運送屋の競争は「フェアプレイぢやない」と云ふに在る。其の理由として擧ぐるところは、

1. 道路建設の原價は殆んど全部社會で背負つて居る。之に對し、鐵道側は自分で線路を建設しお負けに線路敷地や附屬地帯まで購入せねばならぬ。
2. 鐵道側は課税負擔者として、自分の競争相手である道路築造費の一部まで負擔せねばならぬとは、何と馬鹿な話ではなからうか。
3. 路上の諸車殊に重量車は、自分達の惹き起す道路の損壞料を充分に支拂つて居ない。
4. 鐵道業者は法規上コンモンキャリアー(Common carrier)として扱はれて居るのであつて、提供されたなら如何な荷物も引き受けねばならぬ。規定の運送料金を左右することは出来ぬ。總

ての荷主を公平に扱はねばならぬ。然るに路上運送業者は、一々契約に依つて引き受けるのであつて、云はば自己の利益に立脚して、引受の拒否料金の高下を左右することが出来る。

5. 路上のシグナル建設費の如きも路上業者は負擔しない。其上勝手に道路を自分達の停留場として使用して居る。

之に對し道路運送業者は勿論反駁を加へる。

1. 鐵道屋は時勢に遅れて居る。競争のあることは已むを得ないのであるから、鐵道側でも料金の引下げ、サアヴィスの改善を行へばよい。

2. 路上業者は充分に道路の維持費を負擔して居る。殊にガソリン税の新設や自動車諸税の引上げに依つて路上業者は當然支拂ふべきを支拂つて居る。

勿論双方に理屈はあらうけれども、從來の道路行政は聊か鐵道業者に不利であつたことは争はれない様である。蓋し一言にして言へば、道路輸送側は國家又は公共團體とのコンビに於て、鐵道側に當つたのである。道路は他人に造らして悠々輸送業を經營する路上業者は、確かに恵まれた點があつたであらう。大資本しかも事業不振の場合は回收不能の資本を投じて、小資本の路上業者と角逐し、しかも之より壓迫されることは甚だ割に合はないのである。一方路上業者は使用道路に何等自家計算の固定資本が投下されて居るわけでは無いから、一旦事業不振の場合は他の路線への轉向も不可能では無く、又事業停止の場合も之に依り受くる原價回收の程度は、鐵道程に慘めでは無いので

ある。然し近來はガソリン税自動車税登録税等の漸次高まるに連れて、業者も道路維持に就き、可なり  
の負擔を負ふことになつたのである。従つて鐵道事業の此點に就ての不平は今日に於ては當つ  
て居ないと思はれる。

次に路上業者が、貨物輸送に就き種々の意味に於て自由選擇を爲し得るに就ては、法規に依つて  
之を統制することは不可能ではあるまい。即ち鐵道の場合の様に、貨物の種類を類別し、之に各相當  
なる料金を制定せしむることは、左程の難事ではあるまい。現に米國加州では業者が料金表の公示  
を命じて居る。華盛頓州當局も貨物類別に就き考慮中である。然し一方に於て餘りに自動車運輸  
を法規攻めにするとは、折角發達途上の新事業を阻害する恐れも生ずるのである。

然し斯様な鐵道對自動車の競争問題、従つて統制問題は、獨り英國のみの問題でなく、等しく文明國  
の問題である。例へば獨逸では、百斤以内の輸送では鐵道が自動車の爲に可なりに壓迫されること  
を發見し、しかも鐵道料金の引下げ位では到底追つ付かないので、一九二四年三月以來は總ゆる大自  
動車運輸業者と貨客兩方面に就き協定することになつた。佛蘭西でも此妥協は行はれて居る。伊  
太利では、國有鐵道が競争を受けて居る時には之を保護する。そして新たな自動車業者は次の場合  
のみに許される。(一)鐵道の培養線たるとき、(二)鐵道停車場の繩張區域廣汎に過ぐるとき、(三)都市間に鐵  
道連絡なきとき。又濠洲の或區域などでは自動車課税の大引上を行ひ、大規模バス業は到底利潤を  
得る見込ない様にして、官設鐵道を保護して居る。或區域では政府に於てバスの補償買収の方針を

取つて居る。兎に角鐵道と自動車との競争を優勝劣敗の法則に任かして居る國は、無い様である。之は鐵道と云ふものが尙其經濟的價值——長距離大量快速——輸送を有する限り、之を見殺しにする譯に行かぬからである。此點既に經濟價値を失つて居る人力車、駕籠、圓太郎馬車などの交通機關とは話が違ふのである。

さて問題は英國である。交通統制と云ふことは、英國では可なりに古い問題であつて、遠く一八六三年の昔に既に此問題が現はれて居る。即ち時の上院の選んだ委員會は、倫敦の總ゆる組織は——即ち市中の總ゆる交通組織は——一管理の下に之を統轄すべしとして居る。然し此問題が眞面目に扱はれ出したのは、一九一九年の「運輸省條令」(Ministry of Transport act)と一九二一年の「鐵道條令」(railways act)とであらう。前者は運輸事項即ち鐵道、輕便鐵道、橋梁、渡航、軌道、運河、水路、舟運、道路、車輛、路上運輸、港灣、船渠、波止場に就き、政府の權限及義務を規定したものであつた。その以前には交通行政は兎角不統一であつて、商務院が鐵道を統轄し、又保健省が道路に就き、或種の權限を有すると云ふ次第であつた。又後者は結局本條令が因となつて二三年に鐵道の大同團結となつたのであつて、從來の百二十鐵道會社は四大會社と成つて、鐵道限りの統制は大に進んだ。二四年には倫敦條令(London Prafric act)制定されて、委員會組織され、倫敦市中の運輸事項に就ては大臣に建言する任務を持つことになつた。然し此間に鐵道は發達し來る路上運輸の競争に堪えかねて、自分自身の自動車運輸も實行する様になつた。二八年には王立委員會(royal Commission)も任命されて、主として道路鐵道の統

制問題を攻究することとなり、委員會に三〇年に報告を終つた。次で同年「道路運輸條令」(Road Traffic Act)發布されて、前記委員會の報告も該規定中に採用されて居る箇所が在る。

一九三〇年條令を論ずるに先き立つて、交通統制問題に關する英國人の此頃の考へは如何であるかを探究せねばならぬ。政府筋では、無論道路鐵道兩者を生かさねばならぬと考へて居る。三四年三月初旬の演說で、運輸大臣スタンレイ(Oliver Stanley)氏は國家として道路鐵道、其孰れの没落も坐視するに忍びぬと公言して居る。然し統制と云ふことを徹底すれば、現在に於て大部分が民有民營である英國の交通機關の國有と云ふことになる。勞働黨は之に賛成して居り、三二年に發表した同黨案に依れば運輸大臣の任命に係る「國立運輸部」(National Transport Board)を設立し、該部は國有交通機關の有効なる指導及管理に任すべきことを提唱して居る。然し有名な鐵道業者のホワイトロウ(William Whiteley)氏は次の様に述べて居る、私は鐵道の國家經營は旅客貨物運輸に取つて致命的ものと思ふ。然し政治上の影響を全く離脱した國有國營なら不可能ではない。前に述べた王立委員會の三〇年の報告では、此問題に就き確たる方針を示さなかつたけれども、同委員會の小委員會は次の如き案を提示して居る。即ち、鐵道會社、自動車運輸事業、重要な運河以上機關の財産買収、而して國立運輸トラストを創立し、國家は之に統一された交通事業を商業的基礎に於て經營する任務を委託すること、以上の方策に依る眞の合理化政策。そして尙其外に該小委員會は、此トラストに對し總て的政治的及び政府方面の干渉は絶體に無き様すること、又商業的基礎とは云へ利潤を擧ぐるよりも

寧ろサアヴィスを主とすべきことを付け加へて居る。

道路關係者は、之には反對である。乗合自動車所有者協會 (Omnibus owners association) は路上運輸の國有など以ての外なりとして曰く、重複努力交通機關の間の無用の競争を指すを無くする爲に必要な統制は特別の立法をせずとも、又民間事業に伴ふ獨創を奪はずとも、到達し得られる。又長距離路上運輸協會 (Long-Distance Road Haulage association) も意見を發表して「道路輸送は比較的限られた區域の中の輸送であつて、個人的努力を必要とする點が多くある。現存の總ての路上運輸業者を國有化せんとする如きは國民に取つて能率の損失に終るであらう」と述べて居る。其他英國工業聯盟 (Federation of British Industries) 乃至各地の商業會設所、グアブイ、ダンデイ、レイセスタア、ノツテインガム、ウォルサルも國有に反對を表明して居る。

さて前記一九三〇年の道路運輸條令であるが、之は以前の道路關係法規よりも遙かに詳細に道路運輸を規定したのみならず、初めて路上旅客運輸に就き特許制度を採つたのである。しかも毎年毎に特許を更新するのであるから、業界は資本乃至關係人員に就て僅か一年の安心しか得られないので、可なり業者不滿の種となつた。左様なこともあつて、凡そ二百の業者が業界から姿を消すことになつたのである。該條令の内容を見るに、規定は次の項目に關してである、(一) 速力の制限、(二) 車の種類に依り異なるけれども、時速三十哩以下及び二十哩以下の二種である、(三) 速度制限超過の場合の罰則、(四) 無謀又は危険なるドライブの所罰、之は所罰最も重く特許取消の原因となる、(五) 不注意なるドラ

イブの所罰規定(五)旅客自動車の運轉手に對する勤務時間制限規定、連續五時間半以上、又は一日總計十一時間以上の勤務禁止(五)従業員に對する不當に低廉な賃銀禁止等、等。

越えて三二年四月には「鐵道道路運輸會議」(Conference on rail and Road Conference)なるものが組織され、有名な實業家であり經濟學者であるサアアアソウルター(Sir Arthur Salter)が議長に任命された。此會議の報告は甚だ價値あるものと云はれ、其趣旨は三三年の「道路鐵道運輸條令」中に大方採用されて居る。此會議の目的は「鐵道貨物輸送と道路貨物輸送との間の競争並びに仕事の分野に就き公正な基礎となるべきものを設定すること」(establishing what would be a fair basis of competition and division of function between rail and road transport of goods)である。斯くて雙方から代表者が出て討議したが、道路側は之を以て鐵道側の勝利と見做したのである。蓋し其報告中に重量自動車の現行稅年四八磅を二百二十五磅に引上ぐべき旨が含まれて居たからである。其處で其後に道路關係者六十六團體の代表者は別に自分達の會議を催し、前記會議の報告趣旨は「部分的且つ不完全なる報告書」と唱道して居る。ところが鐵道側に云は「従來の様では到底堪え切れないと論ずる。即ち英國四大鐵道會社の支配人は連署して運輸大臣に報告して居るが、鐵道が道路の競争の爲に年々蒙る損失は千六百萬磅、其中千萬磅は旅客運輸方面、六百萬磅は貨物運輸の方面であると云ふ。之は道路競争の未だ著しくなかつた一九二三年と、競争漸く顯著な一九三〇年と比較しての計算である。兎まれ該會議の報告は路上器械力推進車は道路原價として毎年六千萬磅を支拂ふべしとして居る。鐵道



業者の不平の種たる自分達の線路自費建設之に對する路上運輸者の道路公費提供は、次の様な數字を表はす彼等鐵道業者は云ふ。

一、資本金子(八億磅、四分半利).....	三千六百萬磅
二、維持及び改造費.....	一千八百萬磅
三、信號手.....	六百五十萬磅
四、諸種.....	三百五十萬磅
合計.....	六千四百萬磅

之だけは道路輸送者に比して全く餘計の支出であると云ふ。

さて道路輸送者が、道路原價として毎年六千萬磅を支拂ふべしとする案に就き、會議は更に方法を提示して曰く、其割宛は噸哩とガソリン消費を基準とすべしと。而して彼此熟議の結果二千三百五十萬磅は貨物自動車之を負擔し、殘餘三千六百五十萬磅は其他の諸車即ち自家用車モーターサイクル、バス、タクシー等に課すべしとされて居る。

尙前に述べた様に本會議の建議は、一九三三年條令に採用されたのであるが、前述の道路原價問題は未解決の儘である。然し何處も同様に道路と鐵道との抗争は當分續くものと見られ、加ふるに交通機關としては此二者に止まらず航空機船舶等の關係問題もあり、殊に大都市に在ては國有鐵道、私設鐵道、地下鐵電車、バス、タクシー等相混交して多くの問題を提供して居るのであるから、獨り道路と鐵道との統制のみでなく、廣く國策又は都市政策から見た交通政策の確立こそ刻下の急務なのである。