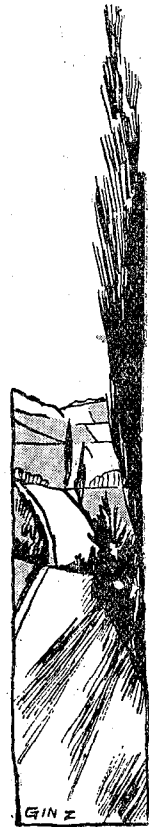


論説

自動車運送事業經營の改善策について

島田孝一



今日の東京、大阪その他我國の主要都市に於ては勿論のこと、中小都市又は農村、漁村等に於ても、自動車運送事業の經營が次第に擴大普及せられたのは、極めてよろこばしき次第であるが、これと同時にこの事業の經營上には多くの悩みが伴はれるのを認めるのである。然らばその悩みの生じて來る原因は那邊にあり、且これを打開せんが爲には如何なる方策を樹つべきかは、寔に解決の困難なる問題である。

現在この種の事業の經營に苦痛を伴ふ最大の一原因は、あまりに多數の經營者が併立することである。尤も多數の自動車運送事業の經營者が、相互に自己の業務の發展の爲に努力する事實は、一面

よりこれを觀れば豊富なる運送勞務の提供を意味するのであるから、勞務の利用者としてはよるこぶべき筈であるがこれと同時に相互間の競争は當然深刻化せられざるを免れないと言ふ缺點を伴ふのである。而して筆者が觀察する處によれば、右の如き競争は、或は使用せられる車輛の改善を以てするとか、或は極端なる運賃の低下を圖るとか等殆どその止る處を知らざる有様である。故に吾人はこの機會に於て何等かの具體的改善策を樹立することによつて、一方に於ては自動車運送事業の經營に伴隨する弊害を芟除し、他の一方に於ては自動車を提供する運送勞務を、社會の大衆をして更に便利に利用し得られるやうに圖るのは、刻下の急務であると信ずる。右の如き趣旨に基く改善策の中の主なるものとして考慮に價する點の二、三を次に述べてみよう。

一、現在我國の自動車運送營業に於て生ずる競争は如何なる原因より誘發せられるのであるかを究めるのは先づ第一に必要である。筆者がこの問題に對して與へたく思ふ回答は、あまりに小規模なる自動車運送營業を經營する者の數が多きに失するにあると言ふことである。従つて若し可能ならばこれ等多數の小規模業者をまとめて、大規模營業の基礎の上に置き、彼等の營業の遂行を今日以上の程度に遙に容易ならしめるのは、大いに意義深き方策である。これが爲に必要な手段は、公益を害せざる範圍に於て、自動車運送營業の聯合、合同合併等を促進し、尙必要に應じては彼等をして一地域を中心とした商業組合を構成せしめるが如きも、充分考慮に價する一手段である。現に昭和十一年一月に改組せられた香川縣自動車運輸商業組合は、本邦に於ける特異なる實例の一つとし

て研究に價する處多く、而もこれは商業組合法第九條の規定に基いて、商工大臣が發した統制命令によつてゐる事實を牢記したのである。

右の如き改善策の特質とする處は、自動車による運送營業の經營に關して統制を圖る一手段としては、斯業の經營に最も適切なる組織を樹立するのが先決問題であるのを意味するのであるが、たゞこれを實現せんが爲の手段としては、企業の間又は合併の如き資本的統制を實行せしめ、以て事業經營上の基礎を可及的に強固ならしめ、經營に際して合理化的方策の實施を容易ならしめるにあるのがその一であり、これと同時に自動車運送事業の經營者をして、業務の内容を改善せしめる意味に於て組合を組織せしめ、同様にして營業の統制と言ふ目的に邁進せしめるのを容易ならしめんとするのがその二であるとするのである。

然し乍らこの問題に就て、尙一層の考察を加へたく思ふ若干の重要な點が潜在してゐる。その第一は資本的統制にしろ、組合的統制にしろ、その中孰れを採用するにしても、共に出會する一つの困難なる事情があることであつて、多數業者を合して一個の立場に置かんとする時に生ずるのである。即ち筆者は小企業を變じて大企業となすに際して、自動車による運送營業の單位を減少せしめることと自體に對しては賛意を表するに躊躇しないのであるが、然しこれを實現せんが爲には、先づ多數の小規模業者が各自に運用しつゝある車輛の素質の如きが、大體に於て均等性を維持する状態にあると言ふが如き條件が必要であることを記憶の中に入れておく思ふのである。即ち自動車運送營業の内

容が、孰れの點から觀ても、あまりに差異甚しき限りに於ては、これを綜合統一して少數の大企業者を得るのは、至難の業であるのを自覺したのである。例へば使用せられる車輛の年式が新舊雜然としてゐるが如き状態の下に於ては、これをまとめるのは全く容易ならざる困難な仕事であつて、殊に強者は、必ずしも弱者と合同して、自己が従來維持し得た業務經營上の比較的高い水準を低下せしめられるのを歓迎するが如きは、全然想像することが出来ないのである。その第二は、組合的統制によるとしても、同様にして生ずる各種の困難を覺悟すべきことである。組合構成の手段を通じて成功を收めようとするならば、如何にしても適當なる地理的條件を考慮しつゝ、適切なる地區を設定するのが望ましいのであつて、殊に自動車の如き移動性に富む運送機關を中心にして組合を構成せしめんとするならば、尙更にその必要を感じるのは當然であらうし、又これと同時に組合の指導者として適任者を求めるに成功するや否やは、組合自體の成功、不成功を決定する重大な岐路である。更に第三に、筆者が抱く虞の一つは、運送行政の主體に關する點である。由來我國の民間自動車運送事業に對する監督並に干涉を行ふ主體は、運送營業に關しては主として鐵道省であり、道路の使用又は交通保安の問題に關しては内務省であるのは今日の事實である。然るに今こゝに自動車運送營業の改善を試みんとする一方策として、商業組合の構成を理想とするならば、必然的に商工省と自動車營業との關係を密接ならしめるのは明なる處であるから、自動車運送營業の指導的役割の一部には、新しく商工行政の當局者が介入するのを免れ得ず、かくてはさらでだに雜然たる我國の運送行政は一層

の混亂に陥る虞が多分に生ずるのである。勿論かゝる問題の本質的解決の爲には、或は交通省の如きを設立すべしと言ふ説も當然擡頭するであらうけれども、今日の行政機構の實狀よりしてこれを簡単に解決するが如きは、到底なし得べしとも思はれない。かくして理想案としては右の如き考慮は眞に意義あることであるとしても、實際問題としては幾多の困難を伴ふのも亦同時に考慮の中に入れて必要を感じるのである。

二、次に肝要であると認められる解決策の一つは、自動車による運送營業の免許又は許可を與ふるに際して多少の制限をこれに加へるのが望ましいこと、既に免許又は許可を受けて營業に従事し、運送勞務の提供に専念しつゝある者をして、車輛の増加による營業の擴張にも亦ある程度の制限を加へんとする試みである。勿論社會一般から觀て、豊富且潤澤なる運送勞務が常に大衆に對して與へられるのは、吾人の理想であるには相違ないが、これにも自ら限度のあるべきは當然の理であつて、既に運送勞務の供給が過多となり、爲に前述の如く經營者の立場が眞に不利となるに及んでは、これを尙自由放任の政策下に置いて顧みないと言ふわけには行かないのであつて、如何にしてもある程度の勞務の供給の限度を斷行するのが、却つて望しき次第ともなるのである。即ち徒に過多なる車輛の提供と、勞務の供給とを圖つても、營業者相互の競争を激化せしめる結果を招くに過ぎず、且その競争の弊害は遂には運送勞務の利用者たる社會の大衆に對して、眞に利便多き勞務の提供をなし能はざる程度に、業者の立場は貧弱となる虞は顯著であるから、これを未前に防止せんが爲の意

味よりしても、この説に對しては相當の支持をしたいと思ふ。然し乍らこの方策の缺點として指適せられる處はその政策の運用につき寛嚴よろしきを得るに非ざれば殆ど全く効果を擧げるに難いと觀られるのであつて、これをあまりに寛大に取扱ふならば、事實上競争を制限することは殆ど全く不可能に近く、あまりに嚴格に失するならば、獨り既設の營業に極めて厚い恩典を與へるのを意味するばかりでなく、新に業界に進出せんとする者の進路を阻むこととなり、殊に營業用の車輛の増加に制限が附せられる以上は、遂にはこれ等の車輛に權利金が生ずると言ふが如き事情を伴ふ處は極めて顯著となるから、これ又將來に於ては大いに注意を拂ひ、研究を必要とする處である。

三、更に別の一つの考慮は、營業用自動車の運用に關して燃料消費の經濟を圖らしめ、運用費中最大部門を占める燃料費の節約を行はしめることによつて、事業の經營を幾分なりとも容易ならしめんとすると共に、我國全體として燃料國策の一端に資せんとする目的をも達成せんとする試みが重要性を帯びる點である。この問題は旅客運送用の營業自動車、就中タクシーキャブに就て云々せられるのであつて、これ等の車輛が所謂「流し」と稱して、大都會の道路上を空車のまゝにて旅客を求めつゝ往來するのは、燃料の消費の不經濟は勿論、道路上の往來の混雑、交通事故の増加等の諸種の觀點よりしても、面白からずと思惟せられるのであるから、これを先づ禁止し、これ等の諸弊害を一掃したいと言ふに外ならないのである。この主張を靜に検討するに一面の眞理は明に伴はれるのを認めるのではあるが、同時に「流し」は決して偶然に考案せられ、實施せられて今日に及んでゐるわけではな

いのを思ひたい。蓋し營業者がこれを繼續するのは、これによつてより多數の旅客を獲得すべき可能性が明に伴ふのを知るに外ならず、同時に旅客としてもこの制度によつて受ける利便の程度が極めて高いのに依るのである。此の如くして需要と供給との双方よりする必要と、前述の如き激烈なる競争關係とは、遂に今日の如き状態に到達するに至つたのであるから、これを徒に中止せしめんとしても果して可能なるや否やは大いなる疑問であり、又假りに可能であるとしても、自動車の利用上に不便の程度が著しく増加すれば、世人によつて支持を受けるのは難事となるであらう。たゞガソリンの空費を幾分軽減せしめる意味に於て、或は實益を伴ふのであらう。但し旅客が自動車の利用をなす際に、如何なる不便があつても、それは問ふ處でないとするならば、問題の重心は自ら別の中心に置かれるのであるから、この方策も亦一段とその重要性を増すのは當然である。

この點に關して筆者が主張したく思ふ一つの點は、燃料の節約その他の意味よりする小型自動車による運送營業の獎勵について、今一層の研究が積まれて然るべしと言ふことである。惟ふに現在の我國に於ける各種自動車の技術的設備はあまりに畫一的に過ぎる嫌なきやを恐れるのである。殊に八氣筒の機關の如きは、タクシーキャブにも、自動用旅客自動車にも、將又バスにも、トラックにも殆ど一樣に用ひられる有様であるが、多くの場合に於ては機關の力が充分に過ぎて、これに相當する貨客の運送分量が伴はないのを普通とする。従つて機關の力と運送分量との一致が常に保たれるのを筆者は希望してやまないものであり、且かくすることによつて燃料の節約と運賃の妥當性とを

期待するのが可能となるのである。然るにこの説に對する反對的主張もないわけではないらしい。例へば小型自動車による運送營業を無條件に認めるならば殊に我國の六大都市の如きに於ては、從來の普通自動車による營業に對して異常なる打撃を與へる結果を招くであらうと言ふのはその一つである。然し乍ら凡そ如何なる新制度を採用するにしても、これによつて關係者の總てが利益を受けるが如きは到底望むべからざる處であるから、たゞ急激なる變化を可及的に阻止して惡影響の及ぶ範圍を縮小するに止めるより外はないのである。更に又別種の非難の一つは、軍事國防上よりするものであつて、一朝事ある時には自動車は有力なる武器として最も重要視せられる筈であるにも拘らず、國內に小型自動車が著しく増加して、普通自動車が却つて減少するのは寔に心細き次第であると言ふのが、その論點であるが如く觀られる。この説にも一理あるのは認めるけれども、決して筆者は我國の自動車の總てを小型たらしめるべしと言ふのではなく、小型自動車も亦必要であるのを説くのがその趣旨であり、殊に我國としては戰時の急に應ぜんが爲には燃料も亦平時から貯藏し節約するのが必要であつて、徒に車輛が豊富充實してゐるとしても、これを運用する燃料に缺ける處がありとすれば、如何ともすることは出来ないのである。石油資源に乏しき我國としては、平時より燃料の消費につき節約を圖るのは、極めて意義深きことであつて、車輛の整備と燃料の準備とは、國防上より同一の取扱を受けて然るべき筈である。筆者は從來比較的に顧みられることの尠なかつた小型自動車の必要を力説し、自動車運送事業に直接又は間接に關係を保つ人々の覺醒を促したいと

思ふ。

筆者が右の如き改善策の主張をなす所以は、事實我國の自動車運送事業に於ける競争の激烈さに基くものであり、而もかゝる競争による運賃低落の有様は、現在の帝都に於て運用せられつゝある所謂タクシーが徴收する運賃の狀態について完全に觀察せられるのである。何人も今日の常識として考へる處は、タクシーキャブと稱する自動車による旅客の運送營業は、必ずタクシーメーターを車輛に裝備して、これが車輛の走行に従つて示す處のある定められた賃率に基いて計算せられる結果たる運賃を、旅客から營業者が收受して、營業を繼續するのを指すのであるが、今日の東京市に於ける有様の如きは、決してかくも整然たる營業が行はれてゐないのは、多くの者が等しく認める處である。即ち表面はタクシーキャブの營業と稱しながら、或は全くタクシーメーターの設備をもたず、或は假りにこれをもつたとしても、旅客運送の場合にこれを使用せず、營業者は旅客との間に運賃の特約をなすのであるから、遂には一地域を中心として協定せられた運賃を時に應じて増減するに至り、運賃に關する限りに於ては、全然統一なき混亂の狀態が現出してゐるのである。而して一時は東京市のみならず、東京市以外の本邦の主要都市たる大阪市の如きに於てすら、右の如き有様を示したのは事實であり、これが極めて好ましからざる事情であつた。たゞ最近に於て大阪市を中心とする關西の諸都市に於ては、かゝる弊害を匡正せんと圖り、タクシーキャブたる爲の基本的條件の一つであるタクシーメーターの採用を復活せしめ、賃率並に運賃の統一に専念するに至つたのは、一つの

よろこばしき傾向である。これに反して關東の諸都市に於ては、依然として未だその氣運が醸成せられてゐないのは残念である。

由來タクシー營業の本質並に特色とする處は、その運送の勞務が稍優秀なるにも拘らず賃率及運賃が比較的低廉なる點にあり、従つて社會の大衆の爲には極めて便利且有用なる運送機關と認められ、而も晝夜の別を論ぜず、何時と雖も乗客の希望に應じて完全なる戸口から戸口に至る運送をなし得るのである。殊に定路線による運送とは異りて、運送は多くは直線的なる最短距離を求めるに容易であり、四、五人の乗客同時に一輛のタクシーキャブを利用するならば、一人分の運賃は他の運送機關の孰れによるよりは、大體に於て低廉となるから、蓋しこの種の運送營業が發達し來るのは、極めて當然の次第であらう。然し乍ら現在の我國に於けるが如くタクシー營業をあるがまゝに放任し、或は交通事故の増加を促すなど、社會に對して種々の悪影響を及ぼす虞も亦強いのであるから、上述の如きこれに對する解決策の中、實行容易なるものを採用し、本邦の自動車運送營業の内容の向上を圖るのは、眞に意義ある努力である。(一九三七・二五)