

研究

陸運調整の實際 (二)

武若時一郎

調査の性質及び目的

運輸事業者及び關係業者が運輸事業創始以來の最も重大なる注意を「運輸事業間の競争」なる問題に向けるに至つたのは一九三三年以降のことである。この年以來本問題に關する論議は世界到るところで行はれる様になつた。國際鐵道會議はシカゴで開かれ國際自動車運輸會議はベルリンで催され國際商業會議所の肝煎によつて設置された第三者の立場に在る専門家より成る委員會はバりに於いて第一次

的報告を提出し、またアメリカに於いては種々の委員會が同じ問題の考究に従事した。これらの諸會議に於ける討議の主要題目並びに特設された委員會の目的は、運輸事業の調整又は協同と國民經濟の見地よりするこれら相互間の不當競争の除却といふ問題を研究することに在つた。

アメリカの當局がこの調査を行ふに當つては、報告された儘の事實を記述することのみを目的とし、これらを何等かの方法に於いてアメリカの現状と比較せんとするが如き、又は何れかの運輸形態に有利なるべき與論を創造する

ために無理な批判を導き出さんとするが如きことは敢へて企圖しなかつた。この研究の中には叙上の交通諸會議より生れた現實の成果の闡明のために最初の努力が含まれてゐる。

本報告書は鐵道が道路運輸事業者よりの競争に對應するために試みた各種の方法を紹介するために數章を充ててゐる。これに關聯して、これらの資料は道路運輸事業に對する好意的又は反對的所説と看らるべきものではなくて、寧ろ方法の如何に依つてはアメリカ自身の交通業者に有益なるべき、従つてまたアメリカの交通組織及び經濟狀態の全般の改善にも資するところあるべき諸外國に於ける鐵道經營の實際的特質の究明への努力と看らるべきものなることを指摘しておくことが肝要である。

本問題は各國に於ける多年の難問題であり、また運輸機關の調整を實行し又はその競争を除却するために種々の措置を講じてゐる國もないではないが、然しこの問題が單に學問上の問題といふ程度に於いて存在するにすぎない國も

ある。

交通經營と直接の關聯を有する鐵道及び自動車の兩會議の意見は、自然自身の事業の保護を目的とした直接的要求といふことに歸着した。第三者の立場を有する委員會は本問題に對處するために直接的勸告をなすところは一もなく、現在の經濟的條件を基礎として落附けようとする様な解決方法は絶対に避くべきものなることを警告したに止まる本問題に對應するため諸外國に於いては如何なることを行つたかを明かにする目的を以つて、アメリカ商務省が企てたこの調査の結果は、諸外國で試みられた様な方法は事餘りに最近に屬するが故に未だ充分の實績を示す域に到達してゐないことを表明するものである。本問題については幾多の立法的矯正方法が提案されてはゐるが、今のところでは本問題を確定的に解決したと自稱し得る國は世界中に一もない、といふことがこの調査の結果から明瞭となるであらう。解決への一番の近道は運輸事業の獨占が現存するか又は創設の過程に在る國々に於いてのみ見出され得るこ

とが出来る。これらの諸國の中には、人をしてこの種の解決方法が最も完全であつたと斷言することを得しめるだけの事實を提供しない國もあり、また同一範疇の國にして上の解決方法がその國の經濟的利益から觀て最善のものでないことを證明する様な資料を見出し得るところもある。

次に於いて、鐵道及び自動車の代表的な團體に依つて表明されたところに従つて、現在調整問題について存する見解を紹介することとする。

道路運輸事業者の見解

本問題に對する道路運輸事業者の態度は、一九三三年二月ベルリンに於いて開催せられた主なる諸外國の自動車運輸事業關係者の代表機關たる國際自動車運輸會議第六次會議に於いて採擇せられた諸決議を参照することに依つて、最も明瞭にこれを顯示し得ることであらう。これらの決議は、簡單にこれを要約すれば、自動車運輸の制限又は程稅増徴を目標とした一切の行政的手段並びに自動車運輸事業

に反動を及ぼすが如き人爲的援助手段を鐵道へ導入することに對する抗議に他ならなかつた。彼等はまた其種の運輸形態は個々獨有の特徴を保全しながら而も相互に補助的のものたること得るといふ點を根據としてそれらの自由共存及び協同を確認する様な政策の採用を要望した。

謂はゆる三大案件、即ち(一)運輸事業全體より觀たる自動車運輸の重要性(二)財政的負擔(三)鐵道及び自動車の相關關係を取扱つた同會議の報告の最後の約言を左に掲げる。

第一 自動車が國民全部の經濟的及び社會的生活に一新紀元を劃したことは儼然として動すべからざる事實である。これは技術發達の不可避的必然的結果と看るべきものである。然し自動車がその置換及び排除の不可能なる所以を立證して以來各國は今や新規優秀のこの種運輸機關に對して、全運輸事業の他の一切の組成分子と同一の基準に據る保護及び援助を與ふべき責務に直面してゐるのである。

第二 この部面の經濟的發達は、他にも類例は枚舉に遑

ない如く、當事者の意思とは無關係に自然の法則に従つてその進路を辿つてゆく經濟團體の中の不斷に活動的な生きた原理の發現である。永却の新陳代謝の過程に於いて、細胞が今日排除されたとすれば、明日には新しい組織の中により、善く且つより大なるものが形成されることになるであらう。従つて斯かる發達は、もし至有機體に對する重大なる障害が避けらるべきものであるとすれば、完全なる自由の裡に有機的になし遂げられねばならぬものである。

第三 自然界に於けると同様に經濟上に於いても、凡そ發達と名のつくものは過去に依つて傳へられたところのものに對する傷害を意味する場合があります。然し斯うはいふものの、經濟上の特定の部門の新規且つ有力なる發達に因つて生じる經濟上の再整理はその發達の極致に到達した經濟上の他の部門の活動範圍に制限を加へる場合と雖も、有害なりとは稱し得ないのである。

第四 經濟的發展の自然的勢力を強化することは國家の任務であるから、この發展を阻害するが如き政策を採る様

なことは許されないのである。従つて經濟的發展の他の一切の要素の場合には許されてゐる彼の明確なる自由は、自動車に對しても與へられねばならないのである。苟くも經濟發達の原理に對する認識を傷け、また經濟的發達そのものをも妨害する様な負擔は、自動車に對しても課せらるべきものではないのである。

第五 この自然の軌範に對する最も著しい違犯は、運輸事業の他の部門を助成する目的を以つて自動車運輸に特別の負擔を課する經濟政策である。蓋し特に或る者に對して他の者の負擔に於いて不自然な恩恵を與へることに他ならないからである。農業又は林業の助成を目的として、自動車運輸に使用する燃料に酒精を購買混用することの強制的如きこの例である。

第六 燃料に對する負擔を課する問題については、國家はそれぞれ最低の價格を以つて生産し得る最も重要な生産手段を事業者に選擇させる様にしなければならぬといふ原則が適用されねばならない。この他に猶ほ第二の原則と

して、自動車運輸に對する燃料上の負擔は他の運輸手段の動力に對して課せられるところのものよりも大なるものであつてはならないといふ點に注意を拂はねばならない。もし國産燃料工業の確立が一國の經濟政策上大切であるとすれば、この結果たる負擔の加重は産業全體に分賦せらるべきものであつて、特に自動車運輸に對してのみ賦課せらるべきものではないのである。

第七 道路系統の費用について自動車に課せられる負擔
(これは事業資本全體に於ける重要な科目であるが)、經濟的に妥當な且つ堪え得る標準の判定に際して唯一の可能な認定標準は道路を自動車が使用する割合である。道路の築造及び維持の費用全部を自動車運輸に負擔せしめることが是認されるのは、自動車が唯一の道路使用者でありまた自動車使用者以外は何人もこの道路の存在に何等の利害關係を有しない場合のみに限られるのである。

第八 鐵道及び自動車の關係の忍び得る更正は、これら兩種の運輸機關は技術・經營及び組織の點に於いて全然異

なる條件に依つて支配されるものであつて、兩者に同一の比較標準を適用することは不可能であるといふ事實の認識を基礎とするものでなければならぬ。鐵道線路は長距離且つ大量の貨物移動に對する典型的な固定の運輸機關であつて、自動車は個別的な地域及び地方的交通、並びに特殊の位置を占めた個別的な長距離及び工場交通に對する典型的な搬具である。恰も自動車が鐵道の職能を行ひ得ざるが如く鐵道も道路及びその交通の財能を擔當することは不可能である。數年來行はれ來つた様な自動車を運輸事業より驅逐せんとする秩序的な計畫は經濟力の排斥と資本の誤用、従つてまた産業全體の生産力の低減を意味するものに他ならない。

假りに鐵道の収益が減少したとすれば、この事實は商業生活について立法者が規定したところの、消却主義に依つて處理せられることを要する。鐵道の場合に於いては、それは立法手段に依つて改善又は除却し得る、その時々々の状況に基づく一時的缺損の問題ではない。それどころか、根

本的に變更された條件は該設備の評價額の重大消却並びに現狀への順應を要求する。何れの産業部門に於いても、斯かる方法は、總て正純なる實業家に負はされた注意義務に従ふものと看られてゐるにすぎない。斯かる注意深い漸次的な減額が線路及び資本の雙方について實行されてゐる場合には、鐵道に對する結果は漸次資本と利潤、設備と收益との生新なる均衡狀態、過度に緊張した關係の改善、自動車についての汚毒された。霧圍氣の淨化となるであらう。今一度利益を擧げたいといふ空しき努力（今となつては最早や自然的發達のために斯かる目的の達成は不可能である）は拋棄せらるべき筈のものである。

第九 國際自動車運輸會議は自動車は鐵道について起りつつある交通喪失の重大な乃至は決定的な原因であるといふ見方に對しては斷乎として反對する。會議は斯かる見方は鐵道の利益のためにする輿論の誤導であつて、恰も誤つた學說の國民經濟に於けると同様、産業全體に對して極めて有害なる効果を及ぼすべきものであると認める。

自動車は、運輸技術上の極めて異數なる進歩の代表的なものとして、鐵道に交通の喪失を生ぜしめたことについては疑問の餘地がない。然しそれよりも遙かに大きいのは、生産技術上に於ける極めて廣汎なる改良の結果に因つて鐵道が蒙つた交通の喪失である。これに關聯して、石炭エネルギーの利用増加、電力本線及び長距離瓦斯本管の如きエネルギー傳送方法の變化、石炭に代へてコークスの運搬、水力電氣應用の激増、等々について注意を喚び戻しておいてよい。これらの諸原因に因る鐵道の現實の且つ恢復すべからざる交通の喪失は、交通の道路への轉向に依つて惹起されたところのものよりも遙かに大であるのみならず、自動車運輸の場合に瞭かに認め得るが如き、鐵道への交通の積極的增加に依つて相殺される様なことが絶対にないといふ點に於いて著しく特徴づけられるのである。自動車は種々様々の方法に依つて産業全體の生産力を刺戟し、斯くすることに依つて大體論としては運輸上の利潤を増加することとなるが、この利潤の中の大部分を占めて終ふものは鐵

道であつて、自動車の方は新しい經濟的領域の開拓に従事する個々の機關として、鐵道に對して新しい交通を提供しこれを培養するものである。

第十 經濟力再整理の過程並びに交通の排除について、自動車は革命的な程度では決してないが少くとも相當の程度までは、その原因をなしてゐる。斯かる傾向が依然として認められてゐる限りは、如何なる場合に於いても不都合な結果を及ぼしてはゐないのである。そのみか、或る經濟的集團の場合、殊に農業の場合に於いては、配給機關の改善に因つて大いなる利益を與へてゐることが既に注目せられ得るに至つてゐるのである。

第十一 自動車と鐵道との間には技術上及び經營上に根本的な相異が存するといふ事實を認めながら、國際道路運輸會議はこの結果兩種の運輸機關の組織形態に生ずる相異を特に強調する。鐵道はその全體の組成の點から、極度に資本主義的である。この點から大規模の持株會社乃至は獨占事業會社の組織形態が彼等に生じて來る。獨占事業への

傾向は鐵道の總經費に對する固定費の割合の増大に依つて愈々迫車を掛けられる。自動車の場合に於いては、明かに大部分が勞賃を基礎とした事業であつて、可變費の方が遙かに大である。自動車は個人的交通の要求（これは明かに私的經濟企業に依つて最善の解決を與へられる課題である）の満足に對する最好適且つ唯一の用具である。

第十二 國際自動車運輸會議はそれぞれ獨自の且つ互ひに替ふべからざる形態を有する兩種の運輸手段を有機的に建設し發達させることが必要であると考へる。鐵道線路特有の強直性と適應性の缺如とは自動車の弾力性と移動性に依つて充足補填される。この理由に依つて、産業全體に對する可能なる最善の役務形態は兩種の運輸手段の協同に依つて完成されねばならない。國際自動車運輸會議は、これに参加してゐる一切の國々に於ける自動車運輸事業の代表者たる資格に於いて、この新役務形態の建設に於ける協力に對して有ゆる努力を傾投するの用意を有すると共に、高速發動機の有力なる發明、改良及び完成に伴ふ技術上の

進歩の恩澤を全産業に均霑せしめるために運輸機構全體の中に有機的に包含された自動車について、發達の自由の確保を要求する。

ベルリンで開催された國際自動車運輸會議は大要以上の如き報告案を議決すると共に、次の様な趣旨の「決議案」を萬場一致で採擇した。

一 自動車運輸は、その弾力性に依つて個人及び國家間の運輸及び聯絡並びに物資の配給を容易ならしめて生活費の低減に寄與しまた經濟生活に於いて重要な役割を演じつつある幾多の例記を示して、今や富の増殖に寄與する工業的及び商業的活動の一要素となつてゐるから、行政廳が自由主義的精神を以つてこれに對處し、その諸活動の完全なる發達を助成すべきことを要求するだけの資格を備へてゐるものである。

二 従つて、自動車運輸はこの活動の抑制を目的とした一切の行政的處置（保安のために必要な處置はこの限りではない）に對しては斷乎として反對の意思を表示するも

のである。

三 自動車運輸は、既に公の經濟に對して過重の負擔を果して來たものであるから、その活動に對する如何なる新稅賦課の承認も拒絶すると共に、現在の財政負擔の輕減を要求する。

四 自動車運輸は鐵道又は他の經濟生活部門に與へられる人爲的援助の如何なる政策にも斷乎として反對の意思を表示する。

五 自動車運輸は、異種の運輸機關はそれぞれ獨自固有の特徴を保持しながら而も相互に補助的關係に立ち得る事實を根據として、行政廳が兩者の自由共存及び協同を容認する政策を遂行すべきことを要求する。

鐵道經營者の見解

運輸事業の調整乃至競争の問題に對する鐵道の態度は、一九三三年一月一四日エジプトのカイロで開かれた國際鐵道協會の會議に於いて採擇せられた決議を觀れば、最も明

瞭に認識することが出来るであらう。この會議は世界各國の鐵道を代表するものであつて、次回は一九三八年にフランスのパリで開かれることになつてゐる。叙上の決議の要旨は、政府は一切の運輸形態に對する法制上及び行政上の取締の均等を即時保證しなければならぬといふのである。この立場は、道路運輸の競争が鐵道經營に重大なる影響を及ぼしたことを示す意圖を以つて會議に提出された資料を根據として採用されたものであつた。一九三三年一月一四日オッタワで開かれた英領カナダ地方運輸會議はこれらの提案に對する裏書は與へなかつたが、國際鐵道會議に依つて展開された基本的前提の或るものは、カナダ會議招集の發案者たる鐵道運河大臣マニオン博士に依つて或る程度まで支持された。その當時彼は述べて曰く「カナダの鐵道の地位が貿易の不振以上のものに原因することは、既往十ヶ年間に於ける鐵道の貨物収入が僅か二三・一パーセントの低減にすぎないのにも拘らず、旅客収入の方は同一期間に於いて實に五七・五パーセントの減少を示してゐる

事實に徴しても瞭かである。」空運事業に對する國際鐵道會議の態度は、これを要約すれば、空運事業の方は道路運輸事業の程度までには競争的部面を露呈してゐないが、若干の實例に於いては、補助航空路が存するが故に、不當競争を防止するために運輸料金制定の目的を以つて政府が干渉しなければならぬことになつてゐるものがあるといふに在る。

第十二回國際鐵道會議の最後の結言は、鐵道、道路及び航空路間の競争又は調整に關する諸條件を次の様に要約してゐる。

鐵道及び道路

一 自動車競争の問題は、マドリッド會議に於ける極めて重大なる研究題目となつたが、今猶ほ一九三〇年の約言に於いて勸告された解決を受けるまでには程遠い狀況に在る。従つてこれらの結論は、今次の會議に提出された諸報告より判斷すれば、道路に依る貨物運送の發達に貨物自動車の改良及び使用の擴大に依つて益々激成されて來たから

全部その儘維持されねばならないのである。自動車競争の結果は幹線鐵道についても地方鐵道についても頗る面倒である。

二 何れの國に於いても鐵道は、鐵道と道路とに依る運輸を支配する諸條件の不平等のために、自己の交通を保持し増加せんとする努力に於いて重大なるハンデキヤップを附せられてゐる。鐵道はその創始以來、保安、運輸條件、料金制定權及び料金表公示の點を監督するために幾多の立法の對象とされて來た。斯かる立法はその當初に於いては鐵道は事實的獨占權を享有するものであり、従つて種々の方法に依つて公衆を保護することが必要であるといふ理論に依つて是認された。鐵道は公共の利益のために供用されねばならぬといふ點に於いては、今日と雖も全くこの通りなのである。

三 その結果は、軌道の維持及び改良その他のために莫大な費用を要する鐵道が運輸及び保全の點に於いて重い義務を負はされるのみならず、課税の點に於いても相當の負

擔（國に依つては特に重いところもある）を課せられてゐるにも拘らず、自動車運輸事業の方はその事業計畫及び料金の決定の點についてもまたその交通の選擇の點についても有ゆる自由を有してゐる、といふことになつてゐるのである。自動車運輸事業はこの自由を利用して本來ならば鐵道に歸屬する筈の交通を奪ひ去り、その必然的結果として、鐵道がその悲境を切り抜けるために、敢へて一般經濟を犠牲に供して重量貨物又は生活必需品に對する現行料率を引き上げざるを得ない様な破目に陥れる。

自動車に依る道路運輸事業は、この外に尙ほ、鐵道に存するが如き費用及び義務の大部分を免かれ、またその職員の給與及び勤務の條件についてすら鐵道の如き義務を課せられてゐない場合が少くない。また國に依つては、道路警察規定の適用上に於ける一大特例や國境に於ける税關の便宜を賦與してゐるところもある。

然しながら鐵道は、他の一切の企業と同様に、義務及び費用の公平なる分配を要求する權利を有する。もしこの衡

平の理想が何處に於いても同一の方法に於いて解決される
ことが不可能であるものとすれば、この傾向は各國に於い
てそれぞれ國有の條件に従つて顯示されねばならない。

四 會議に提出された陳述書は兩種の運輸方法の間に相
當の平等性を設ける目的を以つて諸國に於いて幾多の措置
が採られたことを示してゐる。

爾來同一性質の措置が數國に於いて採用せられてをり、
又は他の國に於いても大體實行に移されつつある。

地上運輸の諸形態間に於ける無統制の競争が極めて有害
であつて經濟的損失を生ぜしめるものであること、及び特
定の道路運輸型式の費用の低廉なることは、道路の巨額の
費用が道路運輸に依つて衡平に負擔されないで公衆の肩の
上にのし掛つてゐる事實に鑑みれば、實際よりも一層明瞭
であることには疑問の餘地を存しない。換言すれば、道路
運輸事業は斯かる方法に於いて一般納税者に依つて補助さ
れてゐるのである。

五 何は兎もあれ、鐵道が一般經濟を阻害する様な料金

戰に救ひを求むるが如きことを餘儀なくされることなく、
自動車と同一の満足を公衆に與へるといふ見地から、その
運輸方法を近代化することを可能ならしめるために、鐵道
に課せられた幾多の拘束を國家が軽減することが肝要であ
る。

六 斯かる料金政策を否定することの論理的必然の結果
として自動車に依る一般運輸といふ措置が生れて來る。國
民の一般經濟に有害なる競争を回避し、道路の一般使用の
形式に於いて公共用自動車運輸を維持し、公益事業の實施
の要求するところに従つてその組織及び運行を調節するた
めには、これらは進歩に奮馳することなくまた鐵道と一般
道路運輸事業との間に直接的了解が有効に介入し得る様な
場合には關係當事者を融和せしむることになるであらうと
思はれる措置である。

調整はそれぞれの運輸方法をして公衆の福利のためにそ
れ自身の職責を充實せしめることとなるであらうし、また
統制の目的は純然たる警察取締となるであらう。然しこの

種の直接的了解は道路運輸の普及とその自個心とに依つて一般に困難化されてゐる。

とはいふものの、鐵道は兩種運輸の調整のために有ゆる手段を講じて努力し來つたのである。イギリスの如き、鐵道會社が道路運輸事業兼營の權能を有してゐなかつた國に於いては今日では、これらの權能が既に賦與されてゐる。

大體に於いて鐵道が直接に道路運輸事業を經營するか、又自動車運輸事業と協定を結ぶことに依つて、鐵道は兩種の事業を次の様に調整することに努力し來つたのである。

(イ) 特に旅客運輸の如き場合には、一をして他の支流たらしめること。

(ロ) 組織良好なる集配施設の創設に依り貨物の宅配を行ふこと。

七 鐵道にその組織の改良に絶えず處置を講じて來た。旅客運輸のスピードアップを圖り、また自ら自動車を利用した事例も少くない。特定の場合には經濟・迅速且つ快適の運輸機關となるガソリン・カー使用の問題にも既に手を

染めてゐる。

重交通を目標として線路を電化し、これに最新式の信號を設備するために巨額の經費を投ずることに躊躇しなかつた鐵道もある。

貨物運輸の點についても、鐵道は著しくスピード・アップを圖り、また配給の遅延を低減してゐる。宅配組織も實行に移してゐる。

コンテナーの應用も既に實行してゐる。

貨物驛に貨物を寄託する便宜を使用者に提供してゐる。

八 これを要するに、鐵道は既になし來つたところの努力を今後も繼續してその作業設備を一層改善することが肝要であるが、これと同時に公益保護のために必要なる援助及び保障を政府から受けることも大切である。

このために會議は左の決議を記録しておく。

鐵道運輸事業は國家的企業にして經濟的・社會的職責を遂行し有ゆる種類の公衆に利益を及ぼすものなるを以つて、一切の運輸方法に對する立法的及び行政的の制度並びに

國庫その他の負擔につきて政府より平等の取扱を受くる權利を有すること。

尙ほ、國家全體の進歩を圖るため、運輸手段の調整を確保すると共にこの調整を遲滞なく實行するため一切の可能的手段を使用するは政府の責務に屬すること。

鐵道、航空、空路

空運は現在の狀況に於いては、自動車と同一の競争状態を示すものではない。

大體に於いて、飛行機は極めて長き距離については、著しき進歩を遂げ、鐵道は辛うじて飛行機と併立して運輸を繼續し得るにすぎない。

然しながら場合に依つては航空事業に補助金を交付してゐるために、鐵道に對して競争を挑まない様に、國家が運送料金の決定に關與しなければならぬことがある。

第三者的専門家の見解

世界各國に於ける鐵道及び道路の調整問題を研究するた

めに、國際商業會議所に依つて設置された第三者的立場に在る専門家より成る委員會は、一九三三年一〇月に第一次報告を提出したが、これは本問題に對する第三者的見解を最も直截簡明に表明したものと看ることが出来るであらう。簡単に述べると、鐵道交通の減少は道路運輸事業のみに起因するものではない、また問題の最終的解決を目標として、現在の經濟的條件を基礎として對案を考究することは避くべきである、といふに歸着する。委員會は際限なき競争の不可能なことに一致し、尙ほこれらの運送形態の間に於ける競争の増大は次の四方法の何れに依つても處理し得るものではあるが、差當り委員會は種々の對策を客觀的に研究し、その中の何れを採用すべきかといふ意見を見せないで一般の批判に附することに依つて自己の使命を果したものと認めると述べてゐる。

一 この状態は際限なき競争の下に自然に解決する様に放任しておいて差し支へない。

二 一切の陸上運輸の結合に依る一個の獨占事業の設定

も全然不可能ではない。

三 一は一切の自動車運輸を包含し他は一切の鐵道運輸を包含する二個の競争的獨占事業の創設も恐らく可能である。

四 道路と鐵道との競争をそれらの現在の組織の範圍内に於いて調整する制度も採用し得ないことではない。

この第一次報告の要點を拔萃すれば、左の通りである。

運輸合理化方策の重要性は自動車及び鐵道運輸間の競争に依つて際然と浮き出して來た。本問題は有ゆる文明國に於いて大なり小なり趣を同じくしてゐる。

本問題の最も顯著なる部面は、各國に於ける鐵道交通の絶對的又は相對的低減である。或る國又は地方に於ける絶對的低減といふのは鐵道交通量が世界大戰の前年たる一九一三年に於けるよりも少ないことを意味し、他の國又は地方に於ける相對的低減といふのは鐵道交通の發達（殊に貨物運送は一九一三年までは毎年三パーセント乃至六パーセントの平均増加率を以つて増加してゐた）が一九二一年乃

至一九二九年の期間に於いて著しく緩漫となり、それ以降は却つて低下してゐるといふことを意味する。斯かる鐵道交通の絶對的又は相對的低減は經濟的及び社會的條件の如何に從つてその重要性を異にする。然し一般論としては、これは道路競争のみに起因するものとはいへない。その原因の決定的な部分は、工業上の技術、工業の位置選定、都市の大いさ及び一般の社會状態に於ける變遷に依り、また殊に現在の經濟恐慌に依つて與へられたものである。鐵道及び自動車運輸が互ひに競争しないで二個の補助的運輸手段を形成する廣大なる分野の存することも忘れてはならない點である。従つて本問題の處理に當つては彌が上にも慎重なる態度を以つてし、且つ如何なる場合に於いても現状を基礎とする最終的解決はこれを避けることが必要である。蓋し現状を基礎とする解決は、萬一一般の經濟状態が變化した場合には、忽ちにして謬れる解決方法と化し終はる虞があるからである。（未完）