

論 説

交通機關の統制問題(上)

—特に自動車と鐵道との競争に就て—

檜崎敏雄



目 次

- 一、序論
- 二、自動車側の言ひ分
- 三、鐵道側の言ひ分
- 四、第三者の立場より見たる此問題
- 五、結論

最近諸外國に於ては、交通機關の間の競争に關する問題を如何に處理すべきかに就き、特に注意を拂つて居る様に見える。カイロで開かれた國際鐵道會議、柏林で開かれた國際自動車輸送會議などの國際會議も此問題を取り上げて居る。要するに交通機關の統一乃至協同動作を圖り、交通機關の間の無用の競争を避けしむることが、各國の問題として、又國際會議の問題として、論ぜられて居るのである。然し中には確たる方策も立たず、慢然此問題に觸れて居ると云ふ不熱心な國も少くない。又は此問題を論ずるにしても、單に學術的な見地からのみで、一向具體的な調査機關すら無い國もある。或國の如きも此點では餘り熱心だとは云へまい。

茲では主として自動車と鐵道との關係に就て論じて見たいと思ふ。

二、自動車側の言ひ分

千九百三十三年二月柏林で開かれた第六回國際自動車運輸會議は、主要國の自動車運輸關係者を網羅したものであつたが、此問題に就ての意見及び態度は次の通りであつた。即ち自動車運輸を制限し又々之に重課せんとする行政當局に對して抗議したいと云ふこと、及び何等かの意味で國家が鐵道會社を補助することに對して不服をもつと云ふこと、之であつた。そして彼等の理想とするところは、各交通機關が各々固有の特徴を維持しつつ、相互補助の原則の上に協力したいと云ふことであつた。該會議の意見は之を要約すれば次の通りである。

一、全實業の一部たる地位を保つものとしての自動車運輸の重要性

二、財政上の負擔輕減

三、自動車と鐵道との競争問題解決

次に之に就て詳説すれば、同會議の意向は結局次の如くである。

(1) 自動車は諸國の經濟生活乃至社會生活上に重大なる變化を齎らして居る。之は全く否定出來ない事實である。従つて全產業の各部分と同様に、此新らしい新運輸機關に對しても國家は保護と注意とを向けねばならぬ。

(2) 自動車運輸は休み無く進歩する經濟生活の一表現である。古きに代る新機構である。従つて經濟の全機構を損じない爲には、自動車交通にも完全な自由を與へなければならぬ。

(3) 新事物の出現は、往々にして從來の事物を實際の價值以下に判断することがあるかも知れない。例へば新進の自動車の進出に依つて舊式機關たる鐵道は不當に價值を低く見られるかも知れない。然し經濟界の新事物例へば自動車交通の出現は、經濟界の再整理の一具體化である以上、既に發達の極度に到達して居る萬事物例へば鐵道の活動を制限すればとて、新事物を有害なりと斷ずるわけには行くまい。

(4) 國家としては、經濟發展の自然力を強化する責任ある以上、之に背く政策を採用することは誤つて居る。故に他の經濟部門に於けると同様の自由を、自動車交通は與へて貰はねばならぬ。經濟の發

展そのものを否認する様な負擔を自動車に課するわけには行かぬ。

(5) ガソリン課税に就ては爲に生ずる實業各方面への影響を考慮せねばならぬ。何となれば自動車運輸は最も重要な生産手段の一種だからである。尙又ガソリン税は他の交通機關の動力課税よりも高價であつてはならない。國家燃料政策の設定が一國の經濟政策の爲に必要なりと云ふとも、燃料の重課税は全く別問題である。産業機構の各部の負擔は公平に之を取扱ひ、特に自動車交通だけを苛めては不可ない。

(6) 自動車交通の特別犠牲に於て他の産業部門の便宜を圖るが如き不自然な政策は避けねばならぬ。

(7) 道路費用を自動車に對する課税に依り支辨しようとする場合には、其道路が自動車専用の場合に限られねばならぬ。其他の場合には道路使用的程度に依り負擔を決定せねばならぬ。

(8) 鐵道と自動車とは活動の分野が存する。前者は長距離大量輸送、後者は短距離小量輸送である。偶々自動車で長距離輸送を行ふ場合もあるけれども、夫れは概ね個々的のものである。此活動の分野は其儘に特徴を發揮させねばならぬ。一を以て他に代へるわけには行かぬ強て自動車交通を壓迫する如きは經濟力の發展を不當に阻害するものである。若し又鐵道の收入減退で鐵道が經營困難だと云ふなら、夫れは鐵道が最早や之迄の勘定では時勢に副はなくなつたことを意味する。鐵道は宜しく財産減價の方法を探らねばならぬ。總て時勢に應ずる經營方法を講ずることは、良心ある實業家の成すべき事柄である。此方法に依り鐵道は起死回生し得る場合もあらう。經濟界自然の

展に副はぬ利益を夢見たところで、夫れは鐵道の無理と云ふものである。

(9) 世上自動車を論ずる者往々にして鐵道が自動車の爲に壓迫され、悲境に陥つて居ることを擧げる。我等は何故に斯くしてまで鐵道を救濟せねばならぬか。問題は全産業の利益如何に在る。全産業は與太鐵道の爲に損害を蒙る場合尠しとしない。之に反し全産業は自動車運輸發達の爲に生産上利益を蒙ることが尠くない。此生産の發展の爲に自然的に鐵道などの運輸も増して來るのであるから、其點では鐵道は却つて自動車に養はれて居る譯である。

(10) 或る産業の方面では殊に眼に見えて自動車の爲に配給上の便宜を得ることになつた。農業の如きは夫れである農產物は自動車の利用に依り農場と都會とを直接的に連絡し得ることになつた。

以上の報告に續き會議は結局次の決議を行つたのである。

(1) 自動車運輸は産業及び商業上の活動の一部であり、斯くして富を増加し、富の配給を便ならしめ、且つ生産費の減少を來し、一國經濟生活上重要な役割を演ずるものであるから、當局は自動車交通の發展を圖る爲に寛大な精神を以て之を遇せねばならぬ。

(2) 従つて自動車運輸は其活動を制限しようとする總ての方法手段に對して抗議する。但し交通安全の爲に必要な手段を探ることは別問題である。

(3) 自動車運輸は既に充分重稅の對象となつて居るのであるから之以上の課稅は御免蒙りたいし、加之現行稅の減額を要求する。

(4) 自動車運輸は鐵道其他經濟生活の各部門に對する人爲的補助政策に對し正式に抗議する。其費用を自動車が負擔せねばならぬ場合に於て。

(5) 自動車運輸は當局が各種交通機關の特徴を維持しながら、相互補助の意味で之等交通機關の間の共存協同を目的とする政策を探ることを要請する。

以上自動車側の主張に對して鐵道側は如何様に考へるか。之に就ては千九百三十三年カイロで開かれた萬國鐵道會議協會(次回は千九百三十八年巴里で開催の筈の報告を検討して見ることにする。

(1) 鐵道運輸と自動車運輸とは列國に於て法規上異なつた取扱を受けて居る。換言すれば鐵道は獨占事業なりとの觀念の下に當初から種々の法規的制限を蒙り、賃率の決定乃至公表又は公衆の爲の安全設備などに就き特別の取締に服して居る。一言にして云へば公益保持の爲に鐵道は特別の負擔に服して居る。

(2) 鐵道は線路の維持改善の爲め多額の費用を負擔する以外に、以上述べた様な制限に服して居る。之に反して自動車運輸は賃率の決定公表などに就き比較的自由の天地に生きて居る。そして又自動車は鐵道から高級貨物を奪ふことになるのであるから、鐵道は原料品、食糧品などの重量貨物に對し賃率値上げをせざるを得なくなつて居る。加之自動車運輸は費用の負擔尠なく、從業員の報酬資格等に就ても比較的自由である。或國に於ては自動車に對して道路取締規則すら寛大に取扱ひ、又

國境の關稅線さへ寛やかである。鐵道は負擔と費用の公平な分配を要求する。此衡平の法則が何處でも同様に行はれることは無いにしても、尠くとも其傾向だけは有せねばならぬと信する。

(3)自動車側は道路費用を公平に負擔して居ない。

(4)國家は鐵道をしてモダーン化させる爲に鐵道の上に課せられた諸種の制限を緩和せねばならぬ。

(5)鐵道は總ゆる努力を拂つて運轉方法の改善に努力して居る。勿論時としては自動車そのものも利用して居る。鐵道が重量輸送に特徴あるは勿論のこととして、戸から戸へのサアヴィスや特急輸送にも注意を拂つて居る。

(6)鐵道は自動車との協同動作に骨折つて居る。

以上の報告の後で、會議は次の趣旨の決議を公にして居る「政府が總ゆる種類の交通機關に對し法規上行政上平等の待遇を與ふると共に、財政其他の負擔に就ても公平であることを要求する權利を、鐵道は持つて居るそして社會全體の爲に交通機關の間の適切な協力が行はるゝ様、政府の努力を要望する」

以上は自動車側及び鐵道側各々から述べられた意見である。固より其云ふところ、合理的な點も尠くないけれども、一面又偏するところ無しとしない。從つて此問題の解決に就ては公平な第三者の意見を參照することも必要なりと思惟される此の點に顧みて米國の國際商業會議所は委員を任命して問題を調査せしめたが、該委員は千九百三十三年十月に報告を提出した。該委員等の調査に

依れば鐵道の衰頽は世界共通の現象である。世界大戰開始前と比較して鐵道の形勢は今日誠に格段の相違である。大戰前には鐵道運輸特に其貨物運輸は年々三分乃至六分の平均率に於て増加したが、二十一年乃至二十九年の間に於て増加率誠に乏しく、爾後其傾向を益々増して居る。だが鐵道の此衰運は強ち自動車の競争のみに其因ありとは考へられない。夫れよりも産業技術、産業の立地、都市の大きさ、社會情勢など各方面の變化又は現在の經濟恐慌に、鐵道不振の根本的原因ありと考へられる。然し一面に於ては鐵道と自動車と相互補助の關係に立てる部分も渺からず存して居る。然し要するに經濟界變遷時代であるから、此問題に就き早急に決定的の解決策を樹立することは如何かと思はれる。斯る解決策は經濟情勢でも變化すれば、飛んだ誤つた解決方法と成るかも知れぬからである。兎まれ解決策として考へられるものは次の四つ以外には無いものと思はれる。

1. 無制限の競争に任すか
 2. 陸上の總ての交通機關を獨占的のものとするか
 3. 二つの獨占交通機關を設け一は總ゆる自動車交通を包含するものとし他は總ゆる鐵道交通を包含するものとして其間の競争を認むるか
 4. 鐵道と道路との競争を現在の情勢の範圍内で統制するか
- 以上が該委員の意見である。私は進んで之等委員の意見を猶詳細に調べて見ようと思ふ。