

論説

交通機關の統制問題 (下、完)

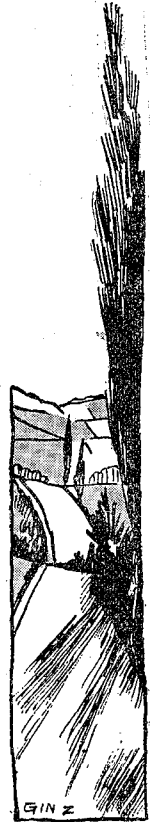
檜崎敏雄

目次

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

四、第三者の立場より見たる此の問題

論説



米國商業會議所は以上自動車側及び鐵道側の言ひ分に對し、第三者たる立場から此問題に就て調査を行つたが、其結果は前號所論の通り、次の四種の解決方法以外には無いものとされた。

(1) 無制限の競争に任せるか。

此方策に依れば相互に運賃は下落して來るわけであるから、夫れは一應公衆の利益に合致する。然しやがては兩者共損失を計上せざるを得ずして、能率の低下となり、公衆の利益に反する。況んや國家は國民經濟上交通政策の確立を期せねばならぬのであるのに、夫等悲境の交通機關救済の爲に財政上の負擔を負ふわけには行かぬ。従つて調査委員會は此方法には感服せぬものである。

(2) 陸上交通機關統一論

鐵道と自動車を統一して、即ち陸上の主たる交通機關を統一して其經營を行へば鐵道と自動車間の厄介な競争も無くなる次第である。勿論私用車は例外である。其統一機關は、交通會社が、交通財團か、又は國家企業とする。之に依り投資は統一交通組織の改善の爲に最も有效な方面に向けられ、又無駄な二重投資を避け得られる。斯くして道路の改善にしても、恰かも從來の鐵道改善と同様の經濟商業的基礎で行はれる。換言すれば引き合ふ様に改善が行はれる。無論眼前の利益に捉はれることは要らぬ。但し自動車交通に關係の無い非商業な道路の改善は、國家の補助を仰がねばならぬ。

此場合運賃率は道路及鐵道の維持改善の爲に必要である額を利用者から徴せねばならぬけれど

も、其額の決定は鐵道なり自動車なりの各々の原價補償を基礎とするもので無く、運輸の價値を根據とせねばならぬ。換言すれば、運輸の價値を覆へず如き高賃率は避けねばならぬが、斯くの運賃率ならば、公衆から見て運輸を托する價値ありと云ふ點に、賃率を決定すべきである。利用者は必要に應じて自動車を採り或は鐵道に頼るものであるから、一々の原價の基礎などは問題にすべきものでなく、鐵道自動車全體として引き合へばよいのである。勿論賃率は公表し、又人に依り地方に依り差別するが如きは許されないと云ふのである。

此統一又は獨占方式を採るに就ては、次の事を注意すべきである。

(イ)私用乗車は統一から除外する。但し夫れに對する課税は當然であつて、道路費用支辨に参加せしめねばならぬ。

(ロ)私用貨物自動車は如何にすべきか。之は貨物輸送に就ては、夫れが相當の分量を占めて居る分野であることに注目すべきである。然し之を獨占統一の圈内に入れることは出来ない。商買の自由を害することになるからである。従つて此際は貨物自動車は獨占團から許可を得ることとする。又賃率を徴收する場合も獨占團の賃率徴收の基礎を紊しては不可ない。

(ハ)農業用又商人の商品送届用の自動車は如何にすべきか。之も統一圈内に入れるわけには行かない。只賃率は前の場合同様に獨占團と競争の地位に立つては不可ない。

只斯る鐵道及自動車の獨占團出現の曉に於て、公衆の利益は如何にして保護されるかの問題があ

る。然し之は懸念することは無い。事新らしい問題では無く、從來鐵道が取締法規に服して來たのと同様の取締に服せしむればよいからである。夫れよりも公衆の利益上注意すべき點は獨占組織が鐵道の勢力に押されないこと、及び國家干渉が度を過ぎないことである。蓋し前者は舊式交通機關の便宜の爲に自動車交通の發達が阻害されることを意味し、後者は民業の自由進展を妨ぐるからである。

次に斯る獨占は競争の存在を否定する結果として交通の發展そのものを絶滅することになりはせぬかとの心配がある。然し獨占と云つても、此獨占團に對しては空中交通、水上交通など依然たる競争機關の存在することを認めねばならぬ。只獨占團が兎も角主たる競争機關が減少した結果として、技術上の進歩に鈍感となつたならば、之は恐るべきことである。

(3) 獨占自動車團と獨占鐵道團との競争

此方法に依れば兩者間の競争は當初に於て相當激烈なものがあるかも知れぬ。然し兩者の死滅的競争は結局双方の損失であるから、久しからずして双方の間に妥協の途が講ぜられる。但し斯くしては賃率引下又は設備改善の刺撃も乏しくなるのであるが、此懸念は前に述べた陸上機關總統一の場合とても同様である。夫れにしても、此場合は依然兩者間の競争は種々の意味に於て残るのであるから、交通の發達に關する獨創の發露を妨ぐるものでは無い。

(4) 現状の範圍内に於ける道路と鐵道との競争統制

此方法は現在の交通政策を急激に變更する必要の無い氣易さから、列國政府として最も採用し易い方法であるが、此方法に依るとすれば、鐵道と自動車とに關する課税及法規に就ては可及的公平に取扱はねばならないのである。先づ第一には課税の衡平負擔である。

イ、課税の衡平

鐵道も自動車も共に課税の負擔は公平であることが必要であり、一方に軽く一方に重きは避くべきである。其處で自動車に就ては如何なる標準に於て之に課税すべきであるか。千九百三十一年華盛頓の國際商業會議所の第六回會議に於ける決議は次の如くであつた。問題は道路費用を三つの主な關係者即ち一般民衆、不動産所有者、道路使用者に割り宛つることである。道路は公の財産である以上、一般民衆の受ける利益に應じて、一般收入の中から道路費用の一部を支辨することは當然である。不動産所有者も道路開發上受けた特殊利益の故を以て、道路費負擔に加はらねばならぬ。道路使用者も同様であり、使用増加に連れて一層負擔を大にせねばならぬ。但し新興國に在つては、自動車に對する課税が自動車の發展を妨げぬ様に注意することが肝要である。蓋し自動車は將來に於て、總ての道路費用を負擔する程の發展性を有するものである。又道路費用負擔に就ては諸種車の道路損傷程度を參酌することも必要である。譬へ最初は正確に其程度を決定することが困難だとして。

自動車課税は、列國特殊の事情に依り、種類程度區々であることは明らかであるが、國際道路交通發

達の趨勢に顧みて、成るべく課税の主義乃至方法に於て統一さるることが望ましい。斯る見地からして委員会は次の主義を主張する。乗合自動車、遊覽自動車は免許、燃料、輸送數量に對する課税に依り、道路費用に寄與せねばならぬ。

ロ、法規の衡平

鐵道と自動車とは法規上、公平に取扱はねばならぬ。其處で委員会は次の諸點で鐵道に自由の天地を與へねばならぬと信ずる。

(a) 自動車サアヴィスの自由、特に鐵道の爲めの培養サーヴィス、戸から戸へのサアヴィス、鐵道線と平行のサアヴィス。

(b) 鐵道サアヴィスを完成する爲めの新輸送方法の採用、即ち航空輸送、電力供給など。

(c) 他種の同等の交通機關特に自動車サアヴィスの行はるる區間に於ては停車場の廢止又は無停車。

(d) 鐵道と平行線に於て、他の定期的公衆交通機關のサアヴィスがある場合には、鐵道は、定期的サアヴィスを提供する義務なきこと。

(e) 或範圍内で鐵道は自由に其料金を變更する權利あること。

(f) 同じ條件の場合には、勿論荷主は運賃率の平等を主張し得るけれども、契約賃率の如きものに就ては若干の例外を認めねばならぬ。但し夫れは公表を要するものとする。

(g) 軍人、郵便國會議員、官吏、囚人等に對しても、鐵道は普通賃率を徴するものとする。

(h) 使用人の條件資格に關し、鐵道に課せられた義務は自動車運輸と同様であらねばならぬ。

自動車に對しては次の事を要求する。

(a) 技術上の制限

道路交通の安全乃至自動車交通の缺點を取除く爲に、強制免許制、自動車の信號設備、一定期の自動車検査、一定道路の使用禁止、自動車の大きさの制限等を必要とする。

道路の損傷及び建物の損害を可及的尠からしむる爲めに、硬タイヤの順次廢止、積荷重量の制限
勵行。

(b) 法律上の制限

自動車業者の責任規定。特に第三者の爲の強制保險制度設定。

(c) 使用條件

労働時間の規定、休息時間の明規。

以上は總ての自動車に適用すべきものとし、尙商業用自動車に就ては特殊の法規を設けねばならぬ。先づ企業に就ての特別の免許制を設け、又定期サブリースを實行させ、苟くも自動車性能の許す限り如何なる貨物も輸送引受の義務あること。賃率は總て公表して、祕密割引は認めない。但し特別の契約者に對する特別賃率は差支えないが、之も公表賃率とすること。

八、鐵道賃率の管理

鐵道賃率に就ても勿論寛大一點張では不可ない。即ち自動車の競争に依る高級貨物賃率の減收を、一般貨物の賃率引上に依り、補償することは許されぬ。然し鐵道の窮境を救ふ爲に、自動車運輸の活動を制限する必要がある。

先づ第一には自動車業者の特許數を制限する方法がある。或は或型の自動車使用或る道路の使用、一定距離以上の運輸、一定貨財の運輸以上の諸項目を、自動車に對して禁止することである。然し斯様な主義に依る時は、鐵道と自動車との競争と獨占とを同時に認めることになるので、如何なる點まで競争を認め、又如何なる點まで鐵道の獨占を認むるかに就き困難な問題を生ずる。

次に今一つの方法は、鐵道と自動車の原價を平等ならしむることである。鐵道は自動車に比して原價高に苦しむで居る。依て自動車に更に重税を課するか、或は車體の大きさに制限を加へるかに依り此目的を到達出来る。

以上の二方法が採用出来ぬとあれば、殘る方法は鐵道に直接間接の補助金を與へ、其經濟的悲境を救ふと共に鐵道の發展に資してやることである。

五、結 論

以上は米國商業會議所の此問題に關する委員の報告である。然し委員は以上四つの方法のいづ

れを採るべきかに就ては、結論を與へて居ない。只委員の一致せる意見は鐵道と自動車との無制限競争を放置することは出来ぬと云ふことである。又前述の中の如何なる方法を採るにせよ、委員達は次の様に考へて居る。即ち鐵道は其經營、運輸設備に就て時代に伴ふ最新の方策を採り、大衆の要望經濟の發展に資せねばならぬ。そして經費の合理化と賃率の低下に盡さねばならない。同時に又現在鐵道の經營困難は、自動車の競争と云ふよりも經濟情勢の不冝へに因することが多いと思はれる。兎に角國家の運賃政策上、そして夫れが産業に及ぼす關係から見て、何とか決定的の方策に依らねばならぬと信ずる。そして又本問題は各國共通のものである關係上、列國共同の政策を採らねばならぬ。

以上は委員の報告である。要するに此問題は社會の利益を基本として考察決定せねばならぬ。不當に自動車を壓迫することも、さりとて鐵道を見殺しにすることも、共に避くべきである。何處まで競争させて置くか、何處まで統制するか業者の救済では無く、社會の利益即ち文化生活上、産業生活上、政治生活上、軍事上の諸利益に立脚して其程度を判斷せねばならぬ。之を基本として前述の第四方策に依るべきものであることを、小生は茲に提唱する。