

# 研究



## 陸運調整の實際 (四)

武若時一郎

### 第二部 列國に於ける調整の動向

#### 第一 イギリス(承前)

鐵道及び道路運輸に關するソールター委員會の報告は、現在までの資料の中でイギリスの運輸界に對して最も深刻なる影響を與へたものの一であつて、その報告の大部分は一九三三年の「道路鐵道交通法」中に採り込まれてゐるのである。本委員會は一九三二年四月一日アースーソール

ター卿 (Sir Arthur Salter) を議長として「鐵道及道路運輸會議 (Conference on Rail and Road Transport)」なる名稱の下に設置されたものであつて、「鐵道及び道路に依る貨物運輸の競争及び機能分割に關する公正なる基準を設定すること、及び機械力を以つて運行する各種車輛の租税に對應する諸點を考究し、現代の經濟發展の見地より、道路及び鐵道に依る貨物運輸に適用すべき統制の性質及び範圍を考究し、これらの事項に依りて到達したる結論に照して

鐵道及び道路運輸の兩企業が産業貿易の利益を充分保障する公正なる條件の下にそれぞれの機能を遂行することを助長するが如き方策を樹立するため、交通大臣が道路行政廳その他の關係當事者の意見を徵する場合の参考となるべき助言及び資料を提出すること」を目的とした。

四大鐵道會社はそれぞれの最高職員、即ち「ロンドン・ミッドランド及スコットランド」鐵道からは會長ジョシヤスタンプ卿、「ロンドン及東北」鐵道からは首席總支配人ラルフ・ウエツチウツド卿、「大西部」鐵道からは總支配人ヂエノムス・ミルン卿、「南部」鐵道からは總支配人ハーバート・ウオーカー卿が代表者となつて委員會に出席した。

道路運輸業者は「營業自動車使用者協會」の元會長、「全國道路運輸雇主聯盟」副會長、「リイヨンス」株式會社配給部長、及び「スコットランド營業自動車使用者協會」會長の四人を任命した。そして「鐵道會社協會」及び「營業自動車使用者協會」を代表する一人づつの書記が二人設置された。

道路運輸經營者は本委員會の報告を「鐵道の凱歌 (Triumph for the railways)」と呼んでゐる。蓋し報告の中には特定の場合に於ける重營業車に對する現行の税を一年四八ポンドから二二五ポンドに引上げようといふ思ひ切つた意見が掲げられてゐるが故であつて、重自動車經營者は斯る高税は殆ど受容し難いと稱してゐる。本委員會がその意見を發表した後を承けて、道路運輸に關係を有する全國六六の諸團體は自分達の側のみで協議會を開き、委員會の報告に對する辨駁書を發表し、委員會の報告は偏頗且つ杜撰の書であると述べた。他方に於いて、鐵道側の立場から見れば本委員會設置以前に存在してゐた狀況は刻一刻と隱忍し難いものになりつつあつたと齎らされてゐるのである。四大鐵道會社の總支配人等は共同の陳情書を交通大臣に差出してその苦衷を披歴してゐた。これに依ると、道路競争に因る純收入の減損は毎年一六、〇〇〇、〇〇〇ポンドに騰り、その中一〇、〇〇〇、〇〇〇ポンドは旅客運輸に、他の六、〇〇〇、〇〇〇ポンドは貨物運輸に起因するといふことにな

つてゐる。この見積は一九三〇年の一九二三年に對する比較を基礎としたものである。鐵道會社の主張するところは、道路に關する一切の費用（毎年約八〇、〇〇〇、〇〇〇ポンドと推算せらる）は自動車所有者が負擔し、車の型式及び等級に從つて、道路に及ぼした損傷の程度及び道路に行つた使用の程度に應じて彼等の間で分擔すべきであつて、自動車以外の車輛の所有者、土地所有者その他の道路使用者は一切その費用を負擔すべきものではない、といふのであつた。

ソールター委員會の報告中に掲げられた諸方策を簡単に摘記すると次の通りである。

機械力を以つて運行する車輛に道路費のため毎年六〇、〇〇〇、〇〇〇ポンドの金額を支拂ふべきこと。

營業用自動車に對する税を引上ぐること。

免許制度に依つて運送業者の雇傭條件を取締ること。

商業者は所要の臺數の自動車を自由に利用し得ること。

跨線橋の路面維持に關する鐵道の義務は不衡平なること。道路行政廳がこの責に任すべきこと。

鐵道がその定期自動車運輸事業についても料金を公表すべき義務は、この種の義務が一般の運輸業者に存せざる限り、鐵道についてもこれを免除すべきこと。

ロンドンの新聞紙の一に表はれた本委員會報告の概要を採録すれば次の通りである。

鐵道及び道路運輸に關するソールター委員會の全會一致の報告に依つて、道路貨物運送車の免許並びに統制上の全面的な改革が建議されることとなつた。

各種の營業用貨物車に對する新しい而も遙かに重い免許を受けしむべきことが、一切の貨物自動車所有者が運行免許を受くべき義務と併せて論議されてゐる。

委員會の報告に依れば、委員會の調査事項は次の三種に大別される。

(イ) 機械力を以つて運行する各種車輛の租税に對應する道路費の負擔

(ロ) 現代の經濟發展の見地より、道路及び鐵道に依る貨物運輸に適用すべき統制の性質及び範圍

(ハ) 一般に鐵道及び道路運輸の兩企業が産業貿易の利益を充分保償する公正なる條件の下にそれぞれの機能を遂行することを助長するが如き方策。

無償の道路

委員會の會議に於いて、自動車使用者が年經費六〇、〇〇〇、〇〇〇ポンドに騰る道路を自由に使用してゐるにも拘らず、鐵道はその軌道を自ら築造してゐる點が指摘せられた。

鐵道はその軌道を借入資本（會社の借方の約三分の一に相當する）及び株式資本（これに對する配當金は最近皆無となり又は著しく低減されてゐる）を以つて築造したものである。會社はまたその維持費の全額を負擔してゐる。

鐵道代表者はこの點を例證するため、一九三〇年に於ける道路使用者のために行政廳が支辨した經費と對應す

る軌道費として次の様な數字を提出してゐる。

資本利子（八億ポンドに對する四分五厘の割）

三六、〇〇〇、〇〇〇ポンド

維持及び更換

信號手

公課

計

鐵道がその軌道築造に要したる資本に對する利息のため支拂はねばならぬ巨額の費用は鐵道の地位と道路運輸事業の地位との、間に存する重要な差異を構成するものである。

道路費の負擔を各種の車輛に分賦するための公正なる基準に到達するまでには、右以外に種々の要素を考慮することが必要であつた。

道路費の配付

毎年の道路費總額を調査し然る後これを各種の使用者に依つて享受せらるる使用利益及び生ぜしめられる損傷

の適正なる推定は従つて分賦することが唯一の公正なる原理なりと決定された。

種々の關係事項を考慮し且つ他の目的を以つてする道路の使用のために相當の控除を行つた後、機械力を以つて運行する各種車輛が毎年の道路費總額に對して幾許の負擔を支拂ふべきかを判定するために、年額六〇、〇〇〇、〇〇〇ポンドといふ金額が各車輛の間に分賦せらるべき金額として決定せられた。

この分賦を行ふ、最善の基準を出すために、(イ)速度噸 (speed tons)、(ロ)ガソリン消費量、(ハ)噸哩 (ton miles)なる三の方法が提案された。その結果、噸哩とガソリン消費量とを同等に基礎とする分賦方法が最も適當な一般方式であつて、一切の諸要素を適當に考慮に入れたものである(但し最も重量の車輛の場合には相當酌量を加へねばならないが)といふことになつた。

そこで委員會はガソリン消費量に依る結果と噸哩に依る結果との平均を出した。その結果、この折衷式標準の

効果は二三、八四七、五五四ポンドを營業用貨物自動車に賦課し、三六、一五二、四四六ポンドを他の一切の機械力に依つて運行する車輛に賦課することとなつた。今少し修正を加へる必要はある様に思はれるが、兎も角最後の結論は二三、五〇〇、〇〇〇ポンドは營業用貨物自動車に、また三六、五〇〇、〇〇〇ポンドはその他の一切の自動車(家用自動車、自動自轉車、乗合自動車、タクシー等)に分賦すべしといふことになつたのである。

右の二三、五〇〇、〇〇〇ポンド(免許料及びガソリン税に依つて現在營業用貨物自動車より徴收してゐるところよりも約二、五〇〇、〇〇〇ポンドの増額である)には特定種類の車輛に依つて納付せらるべき租税の多大の増額を含む點が注目された。

次の二種の車輛については、一般原則に對する除外例として特に報告中で論及されてゐる。その第一はガソリン以外の動力を使用することに依つてガソリン税を逃れてゐる車輛である。委員會が勧告した新免許料定率表は

これらの車輛については、然らざる場合に於いてはガソリン税の形に於いて支拂ひたるべき額に相當するものを含めたものとしてゐる。その結果は、いふまでもなく、現行の租税に比較すれば、極めて大幅の増税となるのである。

#### 毎年の道路費

第二の種類は臨港灣地域で多く使用されてゐる重量車である。港灣地域（交通大臣の定むるところに依る）内に於いて専ら使用される車輛にして自重四噸を越ゆるものについては、普通の免許料の二割五分の割引を受くべきことが勧告されてゐる。

「假令道路に關する毎年の經費が我が基準の作成に際して使用したる數字より遙かに増加する様なことがあつたにもせよ、我が分賦方法が修正を加へられねばならぬといふ結果になる様なことはない。蓋し斯る經費の増額は恐らく車輛數の増加に隨伴するものであつて車輛數の増加は所定の分賦基準に依つて歲人の増加を將來すること

になると豫想し得るが故である」と委員會は述べてゐる。鐵道に有利な二の對策が勧告されてゐる。これはそれ自體は些細なことではあるが、多年の苦情を取除くものと期待されてゐる。鐵道跨線橋の路面を鐵道會社に於いて維持すべき旨を定めてゐる現行の法規は變則且つ不衡平なることが論議され、委員會はこの義務は爾今道路行政廳に於いて負擔すべき旨を勧告することとなつた。

更にまた鐵道會社は現在定期の道路運輸事業を經營する場合には料金を公表せねばならぬことになつてゐるが、類似の義務が一般の運送業者については毫も存しない以上、この種の義務は鐵道についても免除されねばならぬといふ議論が起つてゐるのである。

#### 統制の試案

委員會の任務の第二の主要部分（統制及び免許）については、次の様に勧告してゐる。

(イ) 總て公の道路に於いて使用する貨物自動車の所有者は運行免許 (Operating license) を受有すべきこと。

但し之に對しては免許料を徴收せず。

(ロ) 該免許は運轉者に對する正當の賃金の支拂及び適當の勞働條件の遵守を條件とし、また使用面車輛を適當の狀態に維持することを條件とする。

料金の公示については、免許官廳が必要なりと認められた場合には料金の報告を爲さしむることを得ること免許制度は直ちにこれを實施すべきこと、及び主務大臣は中央諮問委員會の意見を徴して料金の公示及び調節の問題を検討すべきことに意見が一致した。

#### 常設機關

右の中央諮問委員會は適宜の構成を有する新常設機關たることを要する。この意見は王立運輸委員會が提唱した諮問會議設置案の線に従つたものである。

現在鐵道に依つて運搬せられてをり且つその商品の性質並びに距離に鑑みて道路運送たるに適せざる種類の貨物が將來道路に轉換せらるゝことを取締に依つて制壓する權能を主務大臣が獲得する様にならねばならぬといふ

ことも論議された。

結論に於いて斯かる具體的協調處置は必然的に雙方の歩み寄りと互譲とに依つて到達されたものであると述べられてゐる。これは各部分皆全體の中の完全且つ相互依存の部分となしてゐる計畫に於いては顯著なことである。もし一部分が排斥された場合には他の部分は残りのもの同志で協調を保つて行くだらうといふ風に考へてはならないのである。

従つて、我々の計畫の一部分の排斥は全體を危胎に陥れる虞があることを認識してゐたので、我々は缺席當事者に及ぼす不利益を避けるため、いづれの勸告案についても特別の苦心を拂つたのである。我々が取扱つた各種題目の必然的相互依存性に鑑み、我々に代表せられざる他の者の負擔に於いて我々に受諾せられ得るが如き解決策を一切避けることに努め來つたのである。云々。

一九三三年十一月一七日勅裁を經、一九三四年一月一日より施行せられた「道路及び鐵道交通法」に、貨物の道路

運送を取締り、經營條件の均等化に依つて兩種の運送形態の調整を促進し、及び道路運送事業の侵蝕より鐵道運送事業を保護する目的を以つて制定せられたイギリス最初の立法であつた。

この法律が勞働法規を強化した點を注意しておくことも面白いことである。一九三一年以來、道路車輛運轉者は一九三〇年の「道路交通法」第一九條に依つて取締られることになつてゐたが、それは勵行が困難であつた。ところが新法は第一九條の遵守を以つて運行免許受有の基本條件の一としたのである。本條はまた新法の第三一條に依つて改正せられることになつたから、道路運輸事業經營者が運轉者の休憩の時間及び時期について遵守すべき條件が何うなつてゐるかを正確に知るためには、兩方の法律を檢べなければならぬことになつたのである。

本法の特色の一は特約料金を關する規定である。過去四ヶ年間に、四大幹線鐵道は道路競争に對抗するために約一、〇〇〇種の特約料金を定めて來た。これらの料金は或

る程度までは彼等の意圖するところに成功したが、その當時展開されてゐた種々の困難を十二分に克服するまでには至らなかつたので、その結果「特約料金」の設定に依つて目的を達することが出来ようかと思ふ様になつたのである。これらの料金には長期間の審理の後、鐵道運賃裁判所に依つて是認されたものも少なくない。今や鐵道は個々の工場の貨物輸送全部を償ふ平運賃を決定し得る能力に依つて、道路運送と競争する遙かに有利な地位に置かれたといはれてゐる。この制度によれば工場は、その運送需要の全部について鐵道運送業者と契約することが出来るのである。

鐵道代表者はこれを以つて進歩的手段なりとなし、相當多量の交通が鐵道線路に轉じて來るものと信じてゐるが、道路運送業者の方は營業用自動車課税の著しき増額のために當然これに反對し結局道路運送のためにより多くの負擔をすることになるものは商業そのものである。と豫言してゐる。この立法の可能的な結果は、ロンドン區内に於ける市中諸施設の公營といつた様なイギリスの運送の社會化と



あらゆる運輸形態に互る運賃裁判所とに對する附隨的手段であらう。以下に掲げる本法の概要は一九三三年一月二

五日附の「モーター・トランスポート」誌より抜萃したものである。然しながら、この概要が書かれた後に至つて、

當初交通省令に依つて一九三四年一月一日より實施されることになつてゐた第一章の新免許制度が三種免許について

は一九三四年七月一日まで、また甲種及び乙種免許については一九三四年一〇月一日まで延期せられたことを斷つて

おかねばならない。その結果、賃金その他の報酬を受け又は商業その他の業務のため貨物を運搬する目的を以つて自

動車を使用する者に對して免許の受有を要求する兩項の規定はこれらの期日以前にはその實施を見ないことゝなつた

のである。一九三四年八月、交通大臣は一九三四年一〇月一日より施行されることになつてゐた一九三三年の「道路

鐵道交通法」に基いて定めた「貨物自動車取締規程」を發布したと傳へられてゐる。

本法は三章に分れてゐる。第一章は道路交通を、第二

章は鐵道交通を取扱ひ、第三章は運輸諮問會議の設置を規定してゐる。

本法の末條は本法が交通大臣の指定する日より施行せらるべきことを定めてゐる。交通大臣は本法の各種目的及び各種規定についてそれ〴〵異なる日を指定しても差支へないのである。

#### 免許の意義

第一章に依れば、何人と雖も免許 (License) を受けずして賃金その他の報酬を受け又は自己の行ふ商業その他の業務に關聯して貨物を運搬する目的を以つて、貨物自動車 (Goods vehicle) を使用することを得ない。「免許」なる用語は本法第一章に依つて賦與される免許を意味し、従つて車税と關係を有する一般の道路基金免許 (road fund license) とは混同してならない。「貨物自動車」とは貨物の運搬のため使用する目的を以つて製造又は改造せられた自動車又は被牽引車をいふ。車の「使用者」といふのはその車が自己の所有に屬する場合は運轉者で

ある。運轉者の所有に屬せざる場合は「使用者」はその雇主である。

左に掲げるものは賃金その他の報酬のためにする貨物の運搬とはならない。(イ)使用者の行ふ商業その他の業務の過程に於いて賣買せられた貨物(即時拂又は割賦拂

に依る)、又は使用者の行ふ商業の過程に於ける處理方法を受けたる貨物若くは受くべき貨物の配達又は蒐集、

(ロ)農業に従事し且つその農業上の業務又は同一地方に於ける他の者の農業上の業務に關聯して車を使用することを許されたる者に依る貨物の運搬、(ハ)自動車製造者、販賣者又は修繕者に依る貨物の運搬、又は(ニ)車が展示目的のために使用せらるゝ場合に於ける製造者、代理人又は販賣者に依る貨物の運搬。

免許を受けて運行すべき義務は地方行政廳に依つて使用せらるゝ患者輸送車、消防車、塵芥蒐集車その他特定の特殊車、並びに取締規程中に於いて用途を特定したる車に對しては適用されない。

地方行政廳との契約に依り特殊車を賃借する運搬請負人についても適用から除外される。この他にも一、二の除外例があり、葬儀車の使用及び故障車の牽引又は故障車より安全地への貨物の移轉のためにする車の使用もこれに屬する。公用車も勿論除外される。

免許には三種ある。(甲)一般運搬者免許 (public carriers licenses) (乙)特定運搬者免許 (limited carriers' licenses) (丙)私用運搬者免許 (private carriers' licenses)

甲種免許(即ち運送請負業者の免許)は受有者に對して賃金その他の報酬を受くる目的を以つて、及び運搬者としての業務に關聯して貨物を運搬するため自動車を使用する權能を與へる。然し受有者の行ふ以外の商業その他の業務に關聯して貨物を運搬するためにはこの免許の下に自動車を使用すべからざること甲種免許の一の條件となつてゐる(但し運搬者たる自己の業務に附帶する貨物の保管又は藏置に關聯して行ふ場合はその限りではない)。これらの點は甲種免許を受有する運河、船渠又は

港灣事業にも適用される。

乙種免許に依れば、受有者は自己の行ふ如何なる業務に關聯して貨物を運搬するためにも、また免許官廳が免許に附したる條件に依つては賃金その他の報酬を受けて貨物を運搬するためにも自動車を使用して差支へない。換言すれば、乙種免許は他の工場のための運送事業にも従事して右の事業のために料金を徴収する補助的使用者を對象とするものである。

丙種免許の受有者（即ち補助的使用者）は賃金その他の報酬を受けて自動車を使用すべからずとの條件に従ふ以外には自己の行ふ如何なる商業又は業務に關聯して貨物を運搬するためにも自己の自動車を使用することが出来るのである。緊急の場合に於いては、免許官廳は丙種免許受有者が他人に自動車を賃貸することを許すことが出来る。但しこれは免許官廳が賃借せんとする者の要求がこれ以外の方法を以つてしては容易に満足され難いと認められた場合に限る。

免許中に記載された自動車は本法に於いては、「許可自動車 (authorized vehicle)」と呼ばれてゐる。許可自動車は(1)免許受有者の所有に屬し又は割賦拂契約に依つてその占有に屬する自動車、(2)免許受有者の賃借したる自動車、(3)免許受有者の所有に屬し若くは割賦拂契約に依りその占有に屬し又は右の者の賃借に係る被牽引車、及び(4)丙種免許の場合に於いては、受有者の所有に屬する自動車にして免許の交付以後に取得せられたるものを含む。然し最後に擧げた場合に於いて、免許官廳が一ヶ月以内に自動車取得の届出を受けるときは、その後は許可自動車でないことになる。

一定の免許に記載せられた自動車は、これを他の免許に記載するわけにはゆかないが、一人の所有者が同種又は異種の免許を二以上受有することは差支へない。

免許の有効期間は甲種免許は二ヶ年、乙種免許は一ヶ年、丙種免許は三ヶ年となつてゐる。

短期免許は(1)季節的業務のため(2)事業の一部分の施行

のため(3)期間の限定された他の時期のためにする自動車の一時的使用を可能ならしめるために發給される。この種の免許の有効期間は三ヶ月を超ゆることを得ない。

然しながら本免許の申請があつた場合には、伸長短期免許とでもいふべきものを發給することが出来る。これらの伸長短期免許は本免許の申請の許否未定中に於ける自動車の使用を可能ならしめるものであつて、その最大有効期間は甲種免許の第一回申請の場合は十二ヶ月、乙種免許の第一回申請の場合は六ヶ月、その他の場合は三ヶ月となつてゐる。此規定に基いて與へられた免許は本免許が許與されると同時に自動的にその効力を喪失する。現行の甲種、乙種又は丙種免許はそれに代はるべき新免許の許與が免許官廳に對して申請中である間はその効力を存續するであらう。

本法に依る免許官廳に、各種交通區に設置せられ且つ既に公衆用自動車の免許について責任を有してゐる交通委員會を統理する。ロンドンの場合に於いては、免許官

廳は「首府交通委員 (Metropolitan Traffic Commission)」となる。

免許申請者はその所有に係る自動車、又は申請が許可せられた場合に取得せんとする自動車の詳細を記載した書面を差出さねばならない。記載事項は追つて規定される筈であるが、使用せんとする賃借車及び被牽引車の臺數及び型式、並びに甲種又は乙種免許の申請の場合は施設すべき運搬設備及び車輛が通常使用せらるべき地域又は地點の詳細は必らず記載せねばならぬ。尙ほ總て申請者は免許官廳の正當なる要求に依る資料は何なりとも之を提出することを要する。更に又甲種及び乙種免許の申請者は、必要がある場合には(1)申請人が申請書提出前に運送業務を行ひたることあらばその詳細(2)申請人が他の運送設備施設者と運送設備の施設に關し合意又は取極をなしたるときはその詳細(3)他の運送設備施設者が申請人の業務に對して經濟的利害關係を有するときはその詳細を上申することが必要とされてゐる。(未完)