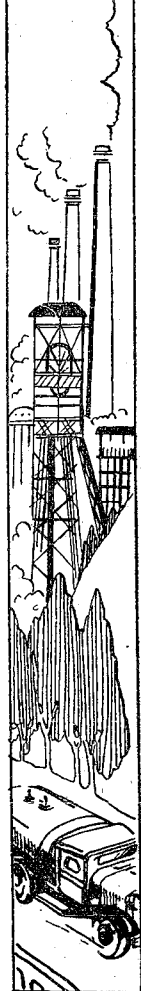


時 論



陸上交通事業調整法案に就て

細田 徳壽

交通統制の問題は、實に、朝野多年の懸案であつたが、今回陸上交通事業調整法と銘打つて、鐵道内務兩省共同提案を以て、第七十三帝國議會に提出せられ、三月二十二日、その可決を見るに至つた。いづれ近い内に、施行の運びとならうから、詳細はその節に改めて書くことにして、取敢へず、本法制定の趣旨並に議會その他にて問題となつた二、三の重要事項に付て、簡單に紹介しておきたいと思ふ。

本法適用の對象は、地方鐵道、軌道、自動車運輸事業その他勅令を以て指定する陸上交通事業であるが、その發達の經過を概觀するに、先づ、軌道は、明治十三年谷元道之等の申請に係る東京馬車鐵道を嚆矢とし、私設鐵道——後の地方鐵道——は、同十六年日本鐵道會社に依り、上野熊谷間に開通を見たのが最初である。爾來、國運の進展に伴ひ、民間の企業熱も著しく勃興して、全國的に普及發達を見るに至り、少くとも、明治年間に於ては、此の兩者が、地方交通事業の王座を占めて居た。其の後、大正の末期

に至り、道路改良事業の全面的進捗に伴ひ、自動車竝に自動車運輸事業等急激に増加發展し、到るところ、地方鐵道、軌道等の牙城に肉薄して、その繁榮を奪はんとするに至り、殊に、東京その他の大都市に於ては、所謂、流シ圓タクなるものが横行して、交通界に波紋を投ずるに至つたのみならず、一方、人口の急激なる都市集中は、さなきだに平面的發達の一路を辿れる都市發展の傾向に拍車を加へ、茲に、高速度交通機關の必要を生じて、地下鐵の出現を見、新舊緩急、各種の交通機關が互ひに入亂れて角逐競争するに至つたのである。今試みに、その投資額を拾つて見るに、地方鐵道の建設費は九億八千九百萬圓、軌道は八億四千三百萬圓、自動車運輸事業、旅客の興業費は七千百餘萬圓に上り、この三者のみにて、僅に二十億圓に垂んとして居るのであつて、實に、一大産業部門たるを失はない。従つて、此等の事業の盛衰興亡は、單に事業經營者の利害得失に止まらず、國家的重要性を有する問題であると云はなければならぬ。

元來、交通事業發達の初期に於ては、事業者をして各々その好む所に従ひ、有利とする事業を選擇經營せしめ、又、必要に應じ、政府が保護助成の途を講じたことは、極めて妥當なる方策であつて、これあるが故に、各種の事業勃興し、今日の如き絢爛多彩なる交通機關の發達を見ることが出來たのである。然しながら、事業の誕生以來、半世紀以上を經過し、相當飽和状態に達した地方に於ては、唯、從來通り、事業者の孤立的なる自由經營主義に放任しておくことは、却つて、徒らに、對立競争を激化せしめて、二重投資過剩投資を敢てし、宣傳費その他無用の出捐を多からしめて、結局、事業の基礎を危殆ならしむる

以外の何物でもないのである。政府が、本法案を議會に提出するに先ち、各事業者の團體に諮問したる所、いづれも、調整立法の制定を要望したるは、這般の消息を雄辯に物語つて居るものと云ふことが出来る。殊に、支那事變の勃發に依り、資金調整、或はガソリン、軌條等の節約を必要とする現下の情勢に鑑みるときは、速かに、交通事業を調整して諸般の無駄を排除することは、國家的見地よりするも亦、極めて緊要のことと云はねばならない。

一方、交通機關利用者の側より見るも、現在の如く、事業者が對立競争して、その間に連絡統制を缺くこと多き場合に於ては、自然車輛その他の設備の改善、運賃料金の低下等は、到底これを期待すること困難なるのみならず、大都市に於ては、切符の買換、乗換等多くして、徒らに煩雜なる手數と時間の浪費とを重ねるのみであるから、若し調整實現せんか利用者にもたらす便益は、頗る大なるものがある筈である。「ラッシュアワー」の混雜を想起するだけで、交通調整の必要及び効果は、何人も容易に理解することが出来ると思ふ。これ、本法が、調整の目的として、公益ノ増進ヲ圖リ陸上交通事業ノ健全ナル發達ニ資スるに在りと規定し、本法制定の主たる動機を利用者の便益増進に置いた所以である。

唯業界の實情既に調整を必要とし、事業者亦これを痛感して居るとすれば、強ひて特殊の立法を爲さずとも、政府に於て調整の斡旋に努力すれば、相當の効果を擧げ得るに非ずやとの疑問を生ずるのであるが、各事業には夫と特殊の沿革、事情等があつて、自發的調整乃至その斡旋を以てしては、實際上、到底十分の効果を納むることが出来ないのである。

そこで、鐵道内務兩大臣が主務大臣となり、交通事業調整委員會ノ意見ヲ徴シテ、調整ノ區域調整スベキ事業ノ種類及範圍之ト密接ナル關係ヲ有スル兼業ノ處置、會社ノ合併又ハ設立其ノ他各種ノ調整方法を決定シ、然る後、主務大臣がその實施を事業經營者に勸告又は命令するを根幹として本法を構成した譯である。

尙、本法は、専ら、國家の特許又は免許を受けて一般交通の用に供する陸上交通事業に適用し、國有鐵道及び省營自動車に關しては、何等の規定を設けて居ない。國有鐵道殊に省線電車並に省營自動車の調整參加は、實に、業界一致の強き要望であり、議會に於ても、これなくしては、調整は結局畫龍點睛を缺くの憾ありとして、終始論議の的となつたのであるが、これに對して、政府は、國有鐵道等と雖も、地方的交通の用に供せられるものは、進んで、本法の調整に参加協力すべき旨を宣明したのである。

最後に調整の主體——公營民營——の問題も、本法運用上極めて重大なる事項であるので、議會に於ても、喧しく論ぜられ、殊に衆議院に於ては、各派一致の意見として、公營の方針を以て進むべしとの希望條件を附せられた程である。蓋し、交通機關の公共性に鑑み、又道路の管理維持の費用負擔關係、公共團體が都市に於ける最大の交通事業經營者たるの實情等を併せ考慮するときは、少くとも、大都市に於ては、公營主義に依る調整を理想とすべきは云ふまでもあるまい。唯、本法に於ては、必ずしも、これに關する方針を明かに宣示せず、各地方の實情に即し、調整の効果を最大限に發揮し得る如き形態を採るべしとの建前を採つて居るのである。(三二二三記)