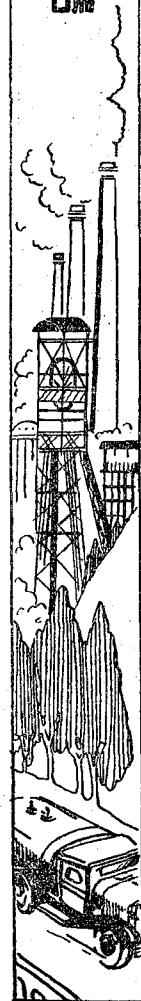


時  
論



陸上交通事業調整法に就て (一)

細田 徳 壽

序

陸上交通事業調整法案が去る第七十三帝國議會に提出せられ四月一日法律第七十一號として誕生し國民年多の興望に應へたことは讀者諸彦の既に御承知の通りである。爾來鐵道内務兩省に於ては陸上交通事業調整法施行令同施行規則交通事業調整委員會官制等法律施行に必要な法令の準備並に同法適用の候補地域に關する必要な資料の整備を急いで居たが諸般の準備全く完了して愈々本月一日からこの劃期的法律が施行せらるゝこととなつた。果して快刀亂麻を斷つ概を以て非常時陸上交通事業界の調整更生に役立つか否かは偏へに今後に於ける政府地方廳並に關係事

業者の熱意と努力に繋る譯であるから、此の機會に本法、施行令、委員會官制等の要綱を記述して諸彦の御參考に供したいと思ふ。

尤も總論的事項として、

一、陸上交通事業の發達史

二、調整を必要とする事業の現状

三、調整の目的

四、議會に於ける論點

イ、國有鐵道及び省營自動車と本法

ロ、調整の主體

の數項目に付ては、一應本誌四月號に極めて簡單なる解説を試みておいたから、以下出来る限り重複を避けて筆を運びたい。尙、帝國議會本會議の速記録も既に五月號に掲載せられて居るから、就て參照せられんことを希望する。又調整實施に關する各種の認可申請その他の手續に付ては、鐵道、内務、兩省令、陸上交通事業調整法施行規則に詳細規定せられて居るから、特に説明を省略することを御諒承願ふ次第である。

次に、先づ、陸上交通事業法施行令、交通事業調整委員會官制の全文を掲げる。

### 陸上交通事業調整法施行令

第一條 陸上交通事業調整法第二條第一項ノ主務大臣ハ鐵道大臣及內務大臣トス

第二條 陸上交通事業調整法第二條第二項第三條第五條第六條及第十二條ノ主務大臣ハ左ノ各

號依ニル

一 地方鐵道事業ニ付テハ鐵道大臣トス

二 軌道事業ニ付テハ鐵道大臣及內務大臣トス但シ軌道法第十一條ニ規定スル事項ニ關シテ

ハ鐵道大臣トス

三 自動車運輸事業ニ付テハ鐵道大臣トス

四 陸上交通事業ト密接ナル關係ヲ有スル兼業ニ付テハ當該陸上交通事業ノ所管ニ依リ鐵道

大臣又ハ內務大臣トス

北海道府縣及市町村其ノ他之ニ準ズベキモノニ對シ陸上交通事業調整法第二條第二項ノ規定ニ依リ勸告若ハ命令ヲ爲シ又ハ同法第三條ノ規定ニ依リ認可若ハ裁定ヲ爲ス場合ニ於ケル主務大臣ハ前項ノ規定ニ拘ラズ鐵道大臣及內務大臣トス

第三條 左ノ場合ニ於テハ鐵道大臣ハ內務大臣ニ協議スベシ

一 陸上交通事業調整法第六條ノ規定ニ依リ認可ヲ爲サントスルトキ

二 北海道府縣及市町村其ノ他之ニ準ズベキモノガ陸上交通事業調整法第二條ノ規定ニ依リ調整ノ實施ニ因リ陸上交通事業ヲ經營スル會社ノ株主若ハ債權者ト爲リ又ハ其ノ會社ニ事

業ノ管理ヲ委託シタル場合ニ於テ其ノ會社ニ對シ同法第二條第二項ノ規定ニ依リ勸告若ハ命令ヲ爲シ又ハ同法第三條ノ規定ニ依リ認可若ハ裁定ヲ爲サントスルトキ

三 北海道府縣及市町村其ノ他之ニ準ズベキモノニ對シ又ハ此等ノ公共團體ガ陸上交通事業ノ調整法第二條ノ規定ニ依ル調整ノ實施ニ因リ陸上交通事業ヲ經營スル會社ノ株主若ハ債權者ト爲リ又ハ其ノ會社ニ事業ノ管理ヲ委託シタル場合ニ於テ其ノ會社ニ對シ同法第十二條ノ規定ニ依リ處分ヲ爲サントスルトキ

四 陸上交通事業調整法第三條第二項ノ規定ニ依リ自動車運輸事業ノ免許ニ該當スル認可ヲ爲サントスルトキ

#### 附 則

本令ハ陸上交通事業調整法施行ノ日ヨリ之ヲ施行ス

#### 交通事業調整委員會官制

第一條 交通事業調整委員會ハ内閣總理大臣ノ監督ニ屬シ鐵道大臣及內務大臣ノ諮問ニ應ジテ陸上交通事業ノ調整ニ關スル重要事項ヲ調査審議ス委員會ハ陸上交通事業ノ調整ニ關スル事項ニ付關係各大臣ニ建議スルトコトヲ得

第二條 委員會ハ會長一人副會長二人及委員三十五人以内ヲ以テ之ヲ組織ス

特別ノ事項ヲ調査審議スル爲必要アルトキハ臨時委員ヲ置クコトヲ得

第三條 會長ハ内閣總理大臣ヲ以テ之ニ充ツ

副會長ハ鐵道大臣及内務大臣ヲ以テ之ニ充ツ

委員及臨時委員ハ内閣總理大臣ノ奏請ニ依リ左ニ掲グル者ノ中ヨリ内閣ニ於テ之ヲ命ズ

一 關係各廳高等官

二 貴族院議員及衆議院議員

三 學識經驗アル者

前項第二號及第三號ニ掲グル者ノ中ヨリ命ゼラレタル委員ノ任期ハ三年トス但シ特別ノ事由アル場合ニ於テハ任期中之ヲ解任スルコトヲ妨ゲス

第四條 會長ハ會務ヲ總理ス

副會長ハ會長ヲ輔佐シ會長事故アルトキハ内閣總理大臣ノ指名スル副會長其ノ職務ヲ代理ス

第五條 委員會ニ幹事ヲ置ク内閣總理大臣ノ奏請ニ依リ内閣ニ於テ之ヲ命ズ

幹事ハ上司ノ指揮ヲ承ケ庶務ヲ整理ス

第六條 委員會ニ書記ヲ置ク内閣ニ於テ之ヲ命ズ

書記ハ上司ノ指揮ヲ承ケ庶務ニ從事ス

附 則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

## 一 總論的事項

總論的事項としては

(一) 特殊立法の必要なる理由  
の外に、再び

(二) 調整の目的

(三) 調整の主體

の二項目を採り上げて、若干説明を補足しておきたい。

(一) 特殊立法の必要なる理由

何故に、交通事業の調整に關し特殊の立法を必要とするのであるか。謂ふまでもなく、軌道法、地方鐵道法、自動車交通事業法等には夫々若干の場合に於て公益上必要なる事項を命じ得る規定(註1)があるけれども、其等の事項はいづれも低度の調整に限らるゝのみならず、命令を爲し得る事業の範圍にも自ら制限があつて、廣汎且つ高度の理想的調整を爲すことは到底不可能であると謂はねばならない。これ、調整に關し、特殊の立法を必要とする第一の理由である。

(註1) 調整命令を發し得る事項

1、地方鐵道又は軌道に接續し若は之を横斷して鐵道若は軌道を敷設する場合に於ける設備の共用又は

變更(地一七Ⅱ、軌二六)

ロ、運賃料金、運轉速度、度數及發著時刻(地二一Ⅱ、二二Ⅱ、軌一一Ⅱ、自一〇Ⅰノ一號)

ハ、地方鐵道又は軌道と他の鐵道又は軌道との連絡運輸又は直通運輸(地二五、軌二六)

ニ、自動車運輸事業の共同經營(自一〇Ⅰノ四號)

次に、事業者の自發的調整の問題であるが、事業者としても、對立競争の激烈なる地方に於ては、深刻なる影響を受けて熱心に調整を要望するに至り、茲數年來、著しくその機運が醸成せられて來たのである。一方政府に於ても、調整の必要を認め、前述の如き特別の規定ある事項に付ては勿論、事業合同の如き高度の調整方法に至るまで、機會ある毎に汎く事業者に慫慂斡旋して、いづれも相當の成績を擧げ、就中自動車運輸事業の如き、顯著なる調整の効果を納めた地方も少くないのである。然しながら、一都市或は一地方を單位としてその區域内に於ける各種の事業を網羅したる理想的調整を實現せんがためには、各事業の經營内容が千態萬様であり、利害關係が極めて複雑であつて、單なる事業者間の自發的協定又はその斡旋程度を以てしては、到底不可能であり、何としても、政府に對し強力なる調整命令權を附與する必要がある場合が多いのである。これ、調整に關し、特殊の立法を必要とする第二の理由である。

更に、最近に於ける事業者の烈しき調整熱は何を物語つて居るか。勿論、それはガソリン消費規正に由る更生策と見るを得べく、又、事業經營を合理化して物資節約の國策に順應せんとする愛國心の發露とも見ることが出来るけれども、一面、又、陸上交通事業調整法の公布に依り政府の意圖乃至方針

を明確に認識するを得たるが故に、安んじて多年の宿望を達成すべく、茲に活潑なる行動を開始したものと解することが出来やう。これ所謂傳家の寶刀としての法律の效力であつて、強ひて云へば、調整に關し、特殊の立法を必要としたる第三の理由と云ふことが出来るのである。

### (三) 調整の目的

陸上交通事業調整の目的が「公益ノ増進ヲ圖リ陸上交通事業ノ健全ナル發達ニ資スル」に在ることは、法文に明かなる如くである。換言すれば、交通機關利用者の不便を除去し、便益を増進すると共に、事業の經營を合理化してその健全なる發達を圖り、以て國運の進展に寄與せんとするのが、調整の眼目でなければならぬ。

先づ、交通事業の調整が利用者側にもたらす便益如何を考へてみると、大要左の如きものがある。

イ、運轉系統は、各事業の採算本位から脱却して、利用者の便益本位——交通上の必要本位——に決定せられるに至る。

ロ、交通機關相互の連絡に付ては、特別の考慮が拂はれるから、自ら乗換の煩累も減り、時間が節約出来る。又乗車券も通しとなる場合が多からう。

ハ、「ラツシユアワー」に於ける驚くべき混雜に對し、適當なる輸送計畫を樹立し得るから、サラリ！マンの通勤が餘程楽になる。

ニ、競争の消滅に因る經營費の剩餘は、車輛その他の設備改善費に振向けることを期待すること



が出来る。

ホ、輸送系統の適正と運轉者競争心理の消滅により交通機關の運行が規則化せられ、秩序を保つに至るから、悲惨なる交通事故が減少するに相違ない。

次に、事業者側の利益を考へてみるに、左の如く、實に莫大なるものがあるのである。

イ、不當の競争が廢除されるから、輸送量は増大すると共に營業費を節減するを得て、事業の収益率が増大するに至る。

ロ、不當の競争に依る過剩運行又は過度の運轉速度に因る燃料、動力等の浪費を除去し、運轉費を節減することが出来る。

ハ、過當なる旅客誘致の爲にする宣傳廣告に要する費用を節減することが出来る。

ニ、經營組織の擴大に依つて、事業の信用増大し、金融上の便宜を得易きのみならず、用品の購入、修繕等に際しても、經費の節減を圖ることが出来る。

ホ、事業内容の改善に依つて、従業員の待遇も改善せられ、能率を増進するに至る。

利用者の便益と事業者の利益とは何れを重しとするや。

交通事業の調整が理論上利用者の利便を増進すると共に事業者も亦經營上の利益を得ることとなるのは疑ないのであるが、實際問題としては、なか／＼むづかしく、調整計畫の決定乃至命令等を爲す時期に於ては明確にその見透しのつかざる場合もあり得るのみならず、利用者の利便と事業者の

利益と必ずしも一致併進せざるも尙調整の實施を必要とする場合も相當あることを豫想せねばならない。かくの如き場合に於て、徒らに利用者の便益のみに拘泥して事業者に苛酷なる負擔を命ず却することは勿論避けなければならぬけれども、事業經營上の見地のみを重視して利用者の利便を閉することも亦容認さるべきものでなく、要は利用者の利便と事業者の犠牲との比較衡量の問題であらうがいづれかと云へば寧ろ前者を以て重しとする考へ方を採るべきものと思ふのである。

尙調整の目的に關聯して帝國議會に於ては、次の諸點が論議の題目となつた。

イ、調整の目的は利用者の利便増進に在りと謂ふも、結局事業者の窮狀救済が眞意なるに非ずや。  
ロ、然らずとすれば、果して運賃値下の確信ありや。

ハ、調整の結果、對立競争消滅するが故に、所謂獨占價格の弊害を生じ、或はサーヴィス低下の虞なきや。

ニ、調整の方針は、自動車運輸事業の勃興を抑制して、軌道、地方鐵道を擁護するに在るに非ずや。以上の質問に對しては、次の如く應酬するの外はない。

イ、決してさうではない。政府は、二大目的の同時達成のために努力する考であるが、兩者低觸する場合に於ては、事業の公益性に鑑み寧ろ利用者の利便を第一義とする方針である。

ロ、調整の結果、速座に運賃の低下を招來するとは斷言することは出来ない。何となれば、調整の結果として得たる營業費の剩餘を設備改善費、事業の新設擴張費に支出するは、毫も妨げなきの

みならず、その限度に於ては、假令運賃の低下を來さずとも、利用者の便益増進となるのであるから。然しながら、大體に於て、將來必ずや運賃の低下を來すべきものと見て、差支ないものと思ふ。

ハ、獨占價格の弊害竝にサーヴィス低下の虞に對しては、政府が十分監督すれば、防止出來ると思ふ。

ニ、調整は各時代々々の交通事情竝に需要に照應して變遷隆替する交通機關の實情に即して實施するのであるから、別に事業の種類に依つて偏倚せる取扱をする積りはない。現に、支那事變の發生以來、ガソリン消費規正の影響に依り、自動車運輸事業は深刻なる打撃を被り、兎角舊時代の遺物視されて居た軌道等が返つて活況を呈して居るが、調整の實施に當つては、これらの事情を無視する譯には行かないであらう。

### (三) 調整の主體

本法に於ては、何人を主として調整するか、調整の主體如何に付ては、別段の規定を設けて居ない。

第二條に於ては調整の方法として高度より低度に至る八箇の事項を規定して居るが、調整の主體に關する立法者の意圖は何等窺知すべきものはない。第七條に於て公共團體が調整の實施に因り陸上交通事業を經營する會社の株主となりたる場合云々の規定があるために、巷間往々これを誤解して政府は公共團體の經營に係る交通事業を民營に移管せしむる方針なりとする向もあるやに聞くけれども、本條は後に詳述する如く、單に交通事業會社と事業上特殊の利害關係を有する公共團體を

して地方制度の規定に拘らず、その理事者の指名する吏員をその會社の執行機關たらしめ得ることを認めたものに過ぎず、決して公營廢止の方針を闡明したものである。

それどころか、交通事業の公益性、軌道の敷地たり自動車の通路たる道路の管理並にこれが改良維持の費用負擔の關係、現に公共團體が多くの都市に於て大なる事業經營者たるの實情等を併せ考慮するときは、理論としても、又實際問題としても、調整計畫の決定に際しその主體として公共團體を重視せねばならぬことは極めて當然のこと、云はねばならない。

先づ、交通事業の公益性の特に強き點であるが、人口の驚くべき都市集中、都市の異常なる發展膨脹に伴ひ交通機關の都市生活運行上に於ける重要性は日に月に増大しつゝあり、殊にシヴィックセンターとサラリーマンの住居地域との隔離は益々これを助長して居るのである。一度交通機關が全くその運轉を停止した場合を想像してみると、まさに思ひ半ばに過ぎるものがあるのであつて、その公益性、公共性の大なる、到底電氣、瓦斯等の比ではない。従つて、これが經營は最も市民本位に事業を經營し得る事業者即ち公共團體に委ねることが大體本筋であると云はねばならない。何となれば、公共團體の事業經營の目的はその區域内に於ける住民共同の利益を達成するに在るのであつて、民間會社の如く營利を第一義とするものでは全くないからである。尙交通事業の公益性を重視した公榮の形態として北米合衆國ボストン市の交通統制の如きは、最も示唆に富むものと云ふことが出来るやう。(註Ⅱ)

(註Ⅱ) ポストンに於ては、一九〇一年高架鐵道會社が營業開始以來、漸次他の電車會社を買収或は賃貸借に依り統制の歩を進め、市有及州有の地下鐵道を賃貸借するに至つて全市の交通統制が完成したが、その結果は良好でなかつた。そこで、一九一八年マサチューセツツ州に於て公共管理法を制定し、民營を廢して州知事の任命する五名の委員より成る管理委員會を設け、これをして管理經營せしむることとした。本委員會は州知事に直屬し、獨立の權限を興へられ、經營に當つて居る。而して、その經營方針は實費主義に根本を置き、收入が實費を支拂ひ得ないときは州費を以てこれを立替へ、支拂つて餘りがあれば州に返還する。州が立替をなしたときは沿線の町に課税し、負擔を市民に轉嫁し、州が返還を受ければこれを市民に拂戻するのである。尙、最初命令に依つて百萬弗の積立金を準備して居り、若し缺損が三箇月間繼續し、積立金が七十萬弗以下に減じたときは運賃の値上を行ふことが出来、反對に三箇月間引續いて剩餘を生じ、積立金が百三十萬弗を超過したときは運賃を値下することになつて居る。

次に、道路法に依る道路は、府縣知事、市町村長がこれを管理すると共に、その新設、改築並に維持、修繕等に關する費用が、原則として國庫或は公共團體の負擔に屬して居ることは、改めて説明するまでもないけれども、この事實は、交通事業の經營乃至調整の主體を決定するに際して、相當高く評價されて然るべきであると思ふ。殊に、六大都市の如きは、市内の市道は勿論、國道、府縣道を擧げて、市長これを管理し、市これに要する費用を負擔するのであるから、尙その感を深くするのであつて、近時、六大都市に於ては、公共團體に事業經營の優先權を認むべしとの強き主張存するも亦むべなる哉と云はざるを得ないのである。

試みに、左の諸表を見れば如何に公共團體が道路の新設、改築並に維持、修繕等に巨額の經費を支出

し、しかも道路に關する收入等の如何に少きかが明瞭に判るであらう。

イ 六大都市道路延長調 (昭和十二年三月末日現在)

區分	府			縣			市道	合計
	指定	其他	計	指定	其他	計		
東京市	九、三三三	二六、五五	五七、三〇三	七五、八六	八五、二〇〇	七、六三、三七	八、五五、三七	
横濱市	七、九三二	二八、〇〇〇	五四、八三三	八、八四四	三〇、七七四	三、〇五四、三六	三、七五、〇〇〇	
名古屋市	三、六四五	四、八八一	五九、八〇〇	一〇、七七一	二四、四〇六	四、九、六九九	四、四三、一〇五	
京都市	三、四九六	三、六六六	四八、三九九	一八五、三五五	二四、八九五	二、〇〇七、四四〇	二、三三、一九五	
大阪市	三、二四八	二、六四三	二九、六九二	一八、〇〇四	三三、二五二	二、七〇、三九九	二、九三、四九一	
神戸市	二、〇、六四四	二、六六六	一九、七五一	三、三三七	四、三〇二	一、〇、七、九六六	一、六〇、九六七	
計	二五、二三八	四〇、二二二	九〇、一八七	一、三三七、三六	一、六、六、四四六	三、三三、四四七	三、四八、九三三	

ロ 六大都市道路費調 (總額)

區分	維持修繕費			新設改築費			合計
	十年度	十一年度	十二年度	十年度	十一年度	十二年度	
東京市	三、七四二、九六 <sup>甲</sup>	三、〇六九、一〇 <sup>甲</sup>	三、三〇、四七 <sup>甲</sup>	四、〇七五、五〇 <sup>甲</sup>	二、〇、五四六、六二 <sup>甲</sup>	二五、三九二、四九 <sup>甲</sup>	七、九二、七四一 <sup>甲</sup>
横濱市	四、三、〇〇三	四、六、三元	四、八、八一 <sup>甲</sup>	二四、三、六三	二九七、〇八七	六、五、五四七	七、三、二二六
名古屋市	五、九、五四〇	五、八、三三	六、八、〇四〇	五、六、九、七八	七、二、一〇、五	七、四、八、二六	六、七、九、三六
京都市	三、〇、三〇〇	一九、六、六元	三、三、五〇〇	七、〇、七〇	四、九、三、六元	二、一、一、七〇	九、七、九、〇〇
大阪市	一、八、七〇、三	二、一、五、六元	三、三、〇、九六〇	一、八、九、八、八五	五、四、六、二〇八	二、五、二、九、七一 <sup>甲</sup>	二、〇、九、九、八七一
神戸市	四、七、九六一	四、八、五、四四	五、九、三、四四	一、八、七、六、九六	二、七、三、一、七	二、七、一、二、四三	三、一、六、〇、五五
計	六、七、〇、八七	六、八、五、三二	七、三、〇、三三	三、〇、七、七、五	八、二、四、八、八六	三、〇、三、〇、四	三、八、七、九、四二五

ハ 六大都市道路ニ關スル收入及車稅調 (昭和十二年度 豫算額)

區分	道路ニ關スル收入				車稅			計	
	道路占用料	道路工事受益者負擔金	道路損傷角擔金	道路工事寄附金	其他	自動車	自轉車		其他諸車
東京市	四、四八、六七〇	九、二一、九〇〇	三、〇〇、〇〇〇	三、二七、七〇〇	—	一、五五、八〇六	六、九一、五〇〇	二、七三〇、〇〇〇	四、三三、〇〇〇
横濱市	三三、三九六	三三〇、〇〇〇	—	一〇、〇六四	—	三、二七、二〇〇	二、〇〇、〇〇〇	三、四八、〇〇〇	七、五〇、〇〇〇
名古屋市	四三、一五七	二九七、三九一	三〇〇、〇〇〇	八、六七三	—	三、〇〇、〇〇〇	三、三三、一〇一	二、四一、三六六	一、四三、〇〇〇
京都市	五〇、〇六六	一、五五、九五五	—	—	一、五〇、〇〇〇	二、七七、一六一	三、〇一、五五九	三、三三、三三三	一、三三、〇〇〇
大阪市	四七、四四八	四、六四、二四四	四九、二三八	四、八、五三三	—	六、七、九三三	五、〇〇、〇〇〇	五、七、四〇〇	六、七、五〇〇
神戸市	一、五三、三三三	七六、〇〇〇	—	三、五、一〇〇	—	三、〇〇、〇〇〇	三、二二、三三三	三、四一、三三三	一、五九、三三三
計	二、一〇、八八八	六、八七、六三三	一〇、九、二三八	二六、二、六六二	一、五〇、〇〇〇	三、七四、二五六	二、五五、九六四	四、四七、一五〇	一、五、九二、一〇〇

更に、現在相當多數の都市に於ては、公營に係る軌道及び自動車運輸事業が存在し、殊に、六大都市に於ては市營事業が營業料程に於ても又興業費等に於ても全事業者中斷然第一位を占むるか少くとも二、三位を占むるの實情である。例へば、六大都市及びその附近に於ける地方鐵道及び軌道に付て見るに、總料程二千七百餘料中、市電に係る分は四百六十八料(一七%)、總建設費十二億圓中、市營に係る分は四億三千五百萬圓(三六%)の多きを占めて居り、殊に東京市の如きは、總料程千百料中市營に係る分百八十料(一六%)、總建設費五億七千七百萬圓中、實に二億八千九百萬圓(五〇%)の多きを占めて居るのである。次に六大都市に於ける自動車運輸事業に付て見るに、總料程四千七百五十餘料中市營に

係る分は七百五十軒(一六%)を占め、興業費に至つては總額四億九千九百餘萬圓中、實に二億圓(四一%)を占めて居るのである。(次表参照)

従つて、大都市に於ては、近時市が自家經營の事業を中心として、全市に互る交通事業調整計畫を樹立して着々實現の歩を進めんとしつゝあるのは、まことに當然のことと云はねばならず、現に名古屋に於ては最近數年に互つて逐次民間經營の自動車運輸事業を買收し、相當顯著なる成績を擧げて居るのである。

一 六大都市地方鐵道及軌道調査表 (昭和十一年度)

	料 程	資 本 金	建 設 費
東京 附近	一、一〇一・七 <small>軒</small>	五七七、三二六、七五九	四八七、六五〇、一七六
横濱 附近	一二一・〇	六九、四八三、五一	六六、八七四、四六二
名古屋 附近	五二五・八	七四、一一七、九二二	九一、七八七、四〇二
大阪 附近	八一八・八	六三八、三一九、六一三	四五六、〇〇六、一五五
神戸 附近	一一七・六	六六、四五〇、〇〇〇	五二、七六八、四六八
京都 附近	八二・五	七二、六〇七、九五八	五五、六九八、三八一
計	二、七六七・四	一、四九八、三〇五、七六四	一、二一〇、七八五、〇四四
内、市營分	四六八・〇	六五九、六二〇、〇五六	四三五、〇一四、六五二
同 上 比率	一七%	四四%	三六%

備考 資本金欄中市營事業の分は市債を掲上す



二 自動車運輸事業調査表 (昭和十一年度)

	市内運輸		市内外運輸		計	
	料程	興業費	料程	興業費	料程	興業費
東京市附近	六六・四 <sup>料</sup>	七、八三〇,〇〇〇 <sup>円</sup>	二五・七 <sup>料</sup>	五、六一〇,〇〇〇 <sup>円</sup>	九二・一 <sup>料</sup>	一三、三四〇,〇〇〇 <sup>円</sup>
横濱市附近	九・七〇	四、七〇〇,〇〇〇	三三・〇 <sup>料</sup>	一、二〇〇,〇〇〇	四二・七 <sup>料</sup>	五、九〇〇,〇〇〇
名古屋市附近	一五・一〇	三、七三〇,〇〇〇	一三・〇〇	四、三九一,〇〇〇	二八・一〇	八、一二一,〇〇〇
京都市附近	一五・六〇	六、〇〇〇,〇〇〇	四四・〇 <sup>料</sup>	七、五〇〇,〇〇〇	五九・六〇	一三、五〇〇,〇〇〇
大阪市附近	二六・五〇	七、五〇〇,〇〇〇	四五・〇 <sup>料</sup>	六、二二〇,〇〇〇	七二・〇〇	一三、七二〇,〇〇〇
神戸市附近	一六・三〇	一、四三〇,〇〇〇	八七・〇 <sup>料</sup>	五、八七三,七五〇	一〇三・六〇	七、三〇三,七五〇
計	一四七・五 <sup>料</sup>	六、九三三,七〇〇	四〇、八二、四四 <sup>料</sup>	三、二九、七五	一八八・三 <sup>料</sup>	一〇、二三三,四五〇
内市營分					七五・七 <sup>料</sup>	一〇、六三三、三三
同上比率					一六%	四一%

最後に、公營は事業經營の技術上、又能率上面白からずとする議論に付一言觸れておきたい。企業  
の所有と經營との組合によつて、普通に民有民營民營公營公有公營公有民營の四形態が考へられ、更  
に、直接に陸上交通事業調整法の適用こそなければ、國有鐵道、省營自動車等を併せ考へれば、幾多の方式  
が考へられる譯であるが、帝國議會に於ては、調整の主體は公共團體たるべし、そのイデオロギイは公  
營たるべしとの意見が壓倒的多數であつた中に、等しく公營と云ふも、公有の意味ならば兎も角、公有  
公營の意味なりとせば、これが利害得失に付ては慎重考慮する必要ありとする有力なる意見があ

つたのである。若しも、事業經營上の適任者を得ること難く、經營が非能率的であり、從業員が官僚的であることが公營形態に所謂つきものであり、絶對不可避の短所であるとすれば格別であるが、事業經營の機構と從業員の心構へ如何によつては、十分この短所は補ふことが出来るものと信ずる。何となれば、官吏公吏の本質的使命は全く奉公の二字に在るからである。

成敗利鈍は天の數なり、事の成ると成らざるとは時運の然からしむるものである。故に成否に頓着なく、自己最善の努力をなす所に、人間最高の價值があるのである。自己の天職と信ずる所に向つて、全心を盡くし全力を致すは人たる者の本分である。結果の如何や成績の好悪を氣遣ふて、自己の努力を吝む者は、責任を自覺せざる懶惰者の所爲である。苟しくも天の使命を信ずるものは、良心の快心に依り、一旦斯くと思ひ立ちたる事は、飽く迄之を遂行するの覺悟を以つて、盡瘁努力せねばならぬ。(北原種忠)