

# 研究

## 陸運調整の實際（一五）

武若時一郎

### 第三章 その他の對抗手段（承前）

#### 道路運輸事業の創始

鐵道に依る道路運輸事業の創始とは稱するものの、茲では直接道路競争の結果生れたこの種事業の創設のみを眼目として述べることとする。鐵道の中には、戸口配達施設を創設する目的の下に道路運輸事業を採用したものもあるが、

ヨーロッパ諸國に於いては、ベルギーの鐵道は最近の立法に依つてみれば道路運輸事業を増加するものと思はれる。芬蘭に於いては鐵道は私企業が特定の場所に充分なる運輸施設を實施することを拒否すれば格別さもない限りは鐵道自身が道路運輸事業にまで頭を突込む考へは持つてゐない様である。一九三二年九月一日以來芬蘭の北部、カヤーニープオカチャソトカモ線に旅客業務を

ておいたところである。



更に一九三二年一二月一日からはヘルシングフォルス＝ボルガ＝ロヴィサ線にも旅客業務を開始することになった。

道路貨物業務はカウリランタ＝ムオニオ線とピトカラント＝サルミ線の二線に行はれてゐる。これら自動車に依る貨

客運輸業務に因つて國有鐵道は一九三二年には一〇七、四三三マルクの純益を挙げてゐる。投下資本に對する利子を

年五分として計算すると四七、八五一マルクの割であつた。○年より一九三二年に至る間に於いて、道路業務に使用された鐵道有自動車の平均臺數は、旅客自動車にあつては一一輛より一九輛に減少し、貨物及び小包用自動車にあつては一三三輛より一二二輛に増加してゐる。これら貨物自動車の中、八二輛は輸送能力一トン以下であつて、七五輛は二トン以上五トン以下、また六四輛は五トン以上である。

これらの道路運輸業務は一九二八年の鐵道（道路）運送法の下に於いて、道路車輛に關する附屬法令の定むるところに従つて經營されてゐるものである。鐵道所有に係る旅客自動車が減少したのは、一九三〇年以來道路旅客業務を直營する鐵道が僅か二社だけになつたためである。道路旅客

ギリシャの國有鐵道はサロニカとサラクリの兩鐵道驛を連絡するために特殊の道路旅客業務を創始し、またレヴァギヤよりデルフィ經由でアンフイサ及びリヤノクラザに至る區間に貨客運輸業務を創設してゐる。

イタリヤの國有鐵道は一つの實驗として、その二等線を道路運輸業務に取換へた。

スエーデンの鐵道はその路線の補充的施設として道路運輸業務を開始してゐる。

イギリスの鐵道は道路運輸業務、就中貨物運送を目的とするものについては斷えずその關心を昂めてゐる。一九三

一大鐵道に依つて掌握されるところとなつた。四大鐵道會社は平等の割合を以つて、兩自動車會社の通常株券全部の運輸會社に對して財政的關係を獲得し、斯くすることに依つて競争を協調に轉換する方が有利なりと認められたからである。最近「カータ＝パターソン會社」と「ピックフォード會社」道路運輸業界に於ける二大老舗會社の支配權が

買収を完了したのであつて、何等兩社の個性を壊滅する様な處置は行はれることはなかつた。現在行はれてゐる協定は小包及び貨物運送について鐵道・道路の兩事業を調整する目的を以つて行はれたものとしては、最も重要な處置の一であると看られてゐる。以前にも、マンチエスター、グラスゴー及びニュー・キャッスル・オン・タインに於ける道路運輸事業に鐵道會社が關係をつけたことはあつたが、これらは比較的小規模のものであつた。

アイルランド自由國に於いては鐵道は數多の道路運輸事業の買収を行つてゐる。「大南部鐵道」は現在最も大なる道路旅客業務を經營してをり、尙この外に頗る重要な道路貨物業務二線を所有し、また「大北部鐵道」は第二の大道路旅客業務を經營してゐる。一九三三年の道路法に依つて鐵道は小さな道路運輸事業を買収してこの方面に於ける自己の營業を増大することを認められてゐるが、道路運輸事業の側には業務を擴張することは認められてゐないのである。これの目的とするところは竟極的に道路運輸全體を鐵

道の支配の下に置かんとするに在る。「大南部鐵道」がその子會社たる「ウォーリス父子會社」と「アイルランド乗合自動車會社」の兩道路運輸會社を合併したことは、同鐵道の將來にとつて頗る重大なる事件であるといはれてゐる。

オーストラリヤ及びニューゾーランドに於いては、鐵道の大多數は自ら道路運輸事業を經營してゐる。後者に在つてはこれらの事業はウエーリントン、ダニーチン、ナビヤー及びオマルに於いて都市相互間を連絡する旅客路線の形で行はれてゐる。一九三三年、これらの路線全體の旅客交通は總計二、七四〇、二六三人に達し、その中二、〇六〇、三一三人はウエーリントン・ヘット溪谷間の路線のものが占めてゐると報ぜられてゐる。一九三四年の夏には、鐵道は破産した或る道路旅客運送會社を買収し、その事業を繼承することとなつた。これはこの國の鐵道に依つて經營される長距離の道路運輸事業として最初のものとなる譯である。もしこの實驗が成功を收めたとすれば、鐵道會社は更に他の自動車運輸事業の買収に手を擴げるものと豫想されてゐる。

オーストラリヤ諸州の中、ヴィクトリヤは鐵道の終端から附近の觀光地まで若干の道路旅客業務を開始し、またメルボルン・リガロング間の重要な路線には道路貨物業務が創設されることとなつた。

インドのヒデラバッド州鐵道は一九三二年に道路運輸事業に關係することとなつた。一九三二年の州豫算書の説明に依れば、投下資本に對する利潤は年八歩六厘と豫算されてゐた。更に該豫算書には、ヒデラバッドはインドに於けるこの種形式の運輸にリードをなし、次年度中には地方及び郊外の道路運輸事業のために七〇〇、〇〇〇ルーピーを投資するであろうと述べてゐる。<sup>9</sup>「ボンベイ＝バロダ＝中インド鐵道」に數多の培養鐵道建設計畫を放棄するに至つた。これはこれらの計畫路線に於いて培養業務を經營するために道路運輸業者等と協定を遂げようといふ意圖に出でたものである。放棄された諸計畫の中に、サスラからヴァーパーまで、三七・五哩を延長する案とバルサーからグラランペーまで、一七哩の延長を行はんとする案とがあつた。この

二の地域に於いてはいづれも、當初鐵道がこれらの建設計畫を立案した以後に、於いて道路運輸事業の發達が極めて著しく、遂に鐵道も道路業務の方がより有利に利用され得ることを感じするに至つたのである。

フィリッピン群島に於いては、鐵道はその補助機關として道路運輸機關を使用してゐる。これらの道路運輸機關には鐵道に依つて直接に運營せられるものと、私設道路運輸事業の經營者との協定に依るものとの二種がある。<sup>10</sup>「マニラ鐵道會社」は「ベンゲット自動車」及び「カヴァイト陸運」と稱する道路運輸事業を所有し且つ經營してゐる。前者の「ベンゲット自動車」の方は一九三〇年三月一六日までは道路局に依つて經營されてゐたものであつて、鐵道線路の最近接地點から約五〇杆はなれた高原地帶を連絡し、これに接續する平原地に補充的役務を提供するバギオ地方の培養施設として開發せられたのである。<sup>11</sup>「カヴァイト陸運」の方はマニラから四〇杆乃至八〇杆の範圍内に存するカヴァイト地方の各地間を連絡する道路旅客施設である。この施

設は單に鐵道の培養線として作用するのみならず、またマニラを起終點とする直接的道路運輸を提供するものである。

尙ほサン・フェルナンド（北部幹線鐵道の終點であつて、鐵道設備に依らずして北ルソンの人口稠密なる諸地方と連絡する要衝である）及びこれと同様の條件を有する北部地方の二地點に於いては、鐵道は私設道路旅客運輸施設との間に連帶旅客運輸業務を實施してゐる。

イラクの鐵道は或る道路運輸會社との特別の協定に依つて培養的道道路運輸業務を實施してゐる。右の協定に依つて該會社は鐵道の一機關として働いてゐるのである。

パレスチナではエルサレムとリツダ間は道路旅客運輸事業を創設し、リツダ驛に於いて鐵道事業と連絡せしめる計畫が成功した。エルサレム＝ハイフワ線の諸地方間にても同様の事業の計畫が望まれてゐる。これらの計畫事業が實施されることが出來れば、鐵道旅行の時間は著しく短縮されるに至るであらう。

ボルトガル領東アフリカでは「ルーレンコ・マルケス」

會社がその鐵道路線の培養線として道路運輸事業を經營してゐる。

南アメリカに於いては、コロンビヤの「鐵道管理局」はその鐵道路線の培養施設を創始するために自動車の購入を行つた。ペネズエラの「カラカス＝ラ・ガイラ鐵道」は道路運輸旅客事業を實施してゐる。

#### 貨客運賃の改訂

諸外國の鐵道がその貨客運賃表の改訂のために採用した各種の方法を検討するに際して、この方面の活動は主として他の運輸形態よりの競争に對抗せんとするために企てられたものであることを斷つておかねばならない。

ヨーロッパ諸國に於いては、道路車輶よりの運輸競争に對抗するため貨物及び旅客双方の運賃の割引が企てられたオーストリヤに於いては夙に一九二四年頃より、この種の競争のために貨物運賃の割引を行つてゐる。これらの割引は全部鐵道のみに依つて運搬することを約諾する條件の下に、個々の荷主に對して行ふものであつて、この例外と

しては、特定の場合に於いて完製品又は半製品の運搬について鐵道施設のみを利用するることを約束する荷主に對してはその原料品の運輸について低率の運賃が許與された。

ベルギーの鐵道は過去數年間は運轉費の點からして貨物運賃の割引を行ふことが出來ない狀態に在つたが、今日では貨物の配達についてより完全なる役務を提供するために

多大の努力を拂ひつゝある有様である。鐵道に依る旅客運輸は今日では殆ど割引運賃に依つて旅行する旅客のみに限られてゐる様な状況である。

ブルグリヤの鐵道は一九三三年一一月一日よりその貨物運賃制に種々の小額の割引を認めることとなつた。夏季は道路車輛よりの競争が特に激烈であるから、この期間中に鐵道は旅客に對して普通運賃の三割乃至五割の割引を行ふこととなつてゐる。特定の機關又は協會の會員たる者が五人以上で團體旅行を行ふ場合、又はこの種の機關の會員たらざるときは一五人以上が團體となつて旅行する場合にも割引切符が發賣される。夏季の日曜又は祭日には近距離に

ついて五割引の特別往復切符が發行日限り有効として發賣される。海濱その他の行樂地への往復切符については、旅客滞在日數を八日として通用することとし、且つ普通運賃の三割乃至五割の割引が行はれる。この外に尙ほ數多の土地に立寄るに便利な「回遊切符」もあつて、五割乃至七割五分引で發賣されてゐる。

チエツコスロヴァキヤの國有鐵道は、今日では道路車輛に依つて運搬されつつある從前の交通の大部分を奪還すべく努力してゐる。鐵道は特殊の産業に對しては、これらの産業が道路運輸に依つてその貨物出貨を制限するであらうといふ料解の下に、割引運賃を許與してゐる。陶磁器及びガラス關係の工業は、その貨物の特定數量を鐵道鐵路に依つて發送しなければ、鐵道に依つて地方の炭礦から所要の石炭を運搬する場合の一割二分方割引して貰ふ利益を喪失して終ふ、といふ工合に規制されてゐる。一九三三年の末頃には、チエツコスロヴァキヤの石炭業者との間に、彼等が

搬出せざることを約すると共に、尙ほ道路車輛に依つて石炭の配給を行ひつつある個人又は會社に對して販賣せざることを約したときは、炭礦所有者に對して一割乃至一割五分の運賃の割引を認めるといふ協定の締結方について協議が進められた。數回の折衝の後、或る協定試案を得るに至つたが、炭礦所有者が後に掲げた規定の受入れを拒否したために間もなく廢棄されて終つた。然しながら、この問題は鐵道の方では最後的に放棄されて終つたといふ譯ではなくて、この種類の協定には近き將來に到達し得るものと期待されてゐるのである。これに關聯して、國有鐵道の石炭の需要は國營の炭礦のみに依つては満され得なかつたので私營の炭礦所有者等は從來大量の石炭を鐵道に供給してゐたのであるが、それが上に述べたところと類似の協定を締結することを拒絶するときは、鐵道に對するその販賣額の大半分を喪失して終ふかも知れぬといふ際どい羽目に立つことになるのである。一九三三年一二月に、或る地方の砂糖工業との間に協定が結ばれて、鐵道輸送に係る砂糖一〇

〇匁について一・二五クラウンの獎勵金を鐵道より交付することとなつた。尤も精糖所には八〇軒の距離は道路運輸

に依つて砂糖を搬出することを認められたのである。この協定は短距離の輸送についてすら鐵道の砂糖運輸量に極めて満足すべき増加をもたらすこととなつた。砂糖消費の推計額は一年に約三二、五〇〇車となつてゐるが、鐵道はこの中から少くとも六割を取扱はうと期待してゐる。貨物運賃の全般的改訂は一九三二年に行はれたが、この時は鐵道運輸競争に對して最も熱烈なる對抗の決意をした時である尤もその當時認められた割引は、所期の效果を擧げるだけに低率とは認められなかつたので、鐵道は過去二ヶ年に亘つて個々の運賃の改訂に引き続き努力してゐるのである。

道路車輛よりの競争が殊に激烈なる路線については、鐵道は主として貨物自動車に依つて運搬される商品に適用する運賃に特別の割引を認めた。特別の割引運賃は個々の製造業者が、鐵道沿線への貨物運送には道路車輛を使用せざること、及び原料は一切鐵道に依つて輸送することを約諾

した場合にまで擴張された。一年間に輸送された貨物の數量を基礎として、毎年特別の割戻金が工場及び製造業者に交付される。例へば、ブラーイグの石炭卸賣商が鐵道と契約して、その年中に販賣した石炭は一切鐵道に依つて運搬することを約したとする。この場合に彼の貨物が特定の限度を超過したとすれば、彼は現行の運賃に依つて個々の貨物の料金を支拂ふが期間の終に至つて、もしその義務を履行してゐたとすれば、總括割戻金が彼に戻つてゆくのである。この割戻金は個々の協定に依つて異なつてゐるが、大體、總出資數量を基礎として、期間内に支拂はれた貨物運賃の總額の五割乃至二割となつてゐる。旅客運賃や手荷物運賃に對しても同様に改訂が加へられた。例へば、週末の往復切符には五割の割引が認められ、チエツコスロヴァキヤ・スキーハ協會、チエツコスロヴァキヤ・スキーハ協會の會員には三分の運賃割引が認められ、またこれ以外のスポーツ關係の協會や俱樂部についても、六人以上が團體旅行をする場合には、同率の割引が認められることになつてゐる。

九三三年に於ては、旅客運賃は一般に短區間については一割、五〇〇粍を超える距離については二割五分の割引が行はれた。同様に一二等運賃及び手荷物運賃についても同様の割引が考へられてゐる。一九三三年の後半に於いて、二等運賃は三等運賃の一倍半、一等運賃は二倍半となつたが、改正案ではこの三者の比を一對一・五對二としてゐる。旅客の多くは三等車の設備は氣に入らないし、と云つて二等車に乗るためにそれだけ餘計の金を支拂ひたくもないといふ理由から鐵道を利用することを避けてゐる状態であるから、鐵道はこの改正によつて旅客、殊に二等旅客の増加を見るものと豫期してゐる。手荷物運賃も平均二割一分方引下げられることになつてゐる。

旅客を吸收するため鐵道は「娛樂列車」の運轉を實施し光協會、チエツコスロヴァキヤ・スキーハ協會の會員には三割三分の運賃割引が認められ、また途中に於ける食事及び宿泊の費用を含んでゐるのが普通である。これ等の列車は一般大衆の人氣を博してゐるから、これまで自動車に奪はれてゐた交通量の

若干を鐵道に取戻すことになるのは疑ふ餘地がない。これ等の列車の中には鐵道が特に舞踏の設備を施し、またこの目的のために小樂團を雇入れた特別車を連結してゐるものもある。プラーグに旅行し、プラーグの旅館で少くとも二泊する者は一〇〇クラウンの切符帳を買ひさえすれば鐵道運賃の三割三分の割引を受け、プラーグの旅館で二泊し、朝食二回、晝食または夕食三回することが出来る。これ等の切符はチエツコスロヴァキヤ庶民銀行各支店で發賣して居り、またプラーグ市内の約五〇の旅館及び料理店に通用することとなつてゐる。

エストニアの鐵道は鐵道線路の利用を獎勵するためにその運賃構成に對して種々の改訂を加へてゐる。特別の觀光切符、週末切符等々が採用されてゐる。尤も基本運賃は何等低減されてはゐないのである。

フィンランドの鐵道は未だ道路運輸と競争する目的を以つて運賃の改訂を企てる運びには至つてゐない。

フランスに於ては旅客運賃も貨物運賃も引下を行つたがこれらの低減に因つて未だ所期の效果を擧げるには至つてゐない。特別に安い賃率及び週末切符、殊に片道だけの費用で往復することが出来る國有鐵道發賣に係る日曜切符の實施に依つて旅行の獎勵が行はれてゐる。殆ど全部の鐵道が今日では、目的地に着いてから自動車を使用したいといふ旅客の自家用車を低率の運賃を以つて旅客列車で運搬することとして多大の成功を收めてゐる。尙ほ一九三三年一月三〇日及び一九三四年一月一九日には大統領令が公布され、鐵道がその貨物運賃を引下げることを助長することとなつた。

ドイツの鐵道はその貨物運賃構成の全面的改訂を企圖しました旅客交通について特別の低率運賃を實施してゐる。後者に關聯して、一九三二年一月一日に二種の新しい切符の發賣が開始され、この種の切符採用後に於ける最初の二ヶ月間に鐵道會社は二三、四五八枚を發賣し、その賣上代金は三七八、二四八ドルに達した。一種の切符の中第一種は

「線路網切符（Netzkarte）」と呼ばれ、特定の地域内に於ける旅行については何回でも通行する一ヶ月間の切符である。指定された地域は全部で一六であつて、中には地域が一部重複してゐるものもある。一地域内の鐵道線路は延長約三、七五〇マイルとなつてゐる。一地域以上の「線路網切符」を購入した旅行者は地域外の切符について特別の割引を受けることが出来る。三等の「線路網切符」の價格は第一の地域については一ヶ月一〇〇マルク、二等は一三〇マルクである、東プロシヤ一圓を地域とする第一區は特例に屬するものであつて、この地域内の道路總延長は僅か三、一〇〇杆である。第一區の三等切符の價格は六五マルクであつて、二等切符は八ニマルクとなつてゐる。旅行者が一地域以上の切符を必要とする場合には、第一の切符は四割引となり、また更にそれ以上の地域の切符を必要とする場合にはこれらの切符は六割引で發賣されるのである。

第二の特別切符は「地區切符（Bezirkskarte）」と呼ばれ、運輸の中心地内又はその附近に於ける旅行を目標としてゐ

る點以外は、「線路網切符」と異なるところはない。「地區切符」には二種ある。地域内總延長三七五マイルのものと六ニ五マイルのものとである。端數の「地區切符」も發賣せられるが、これは一ヶ月の一部分にしか通用しない。これらの切符は約四〇地域分あり、その價格は次の通りとなつてゐる。即ち六〇〇マイルに通用する三等の切符は局地的な列車については一ヶ月四〇マルク、その他の列車については五ニマルクであつて、二等は局地列車については五ニマルク、その他の列車については六五マルクである。一、〇〇〇杆に通用する一ヶ月の三等切符は局地列車については五〇マルク、その他の列車については六五マルクであつて、二等は局地列車については六五マルク、その他の列車については八〇マルクとなつてゐる。

尙ほ右に述べた以外に於いて、二割引の回遊切符が五月又は六月から一〇月に至る期間内に發賣される。この切符は通用二ヶ月であるが、全行程は延長少くとも一〇〇杆以上たることを必要とする。往きには一回の途中下車、歸り

には三回の途中下車が認められ、また急行及び準急行列車を使用した場合には通常の割増運賃を徴収される。クリスマス回遊切符は通常、普通運賃の三分の一の割引で発行せられ、一二月一〇日午後一二時より一一日間、一月一〇日まで有效である。但し一月一〇日の午後一二時以前に目的地に到着してゐなければならぬといふことになつてゐる。

「休日往復切符 (Sonntags Rückfahrkarten)」と稱する往

復週末回遊切符が、殆ど總ての主要都市から極く近間の目的地に至る旅行を目標として發賣される。價格は往復運賃の約三分の一である。大抵の場合は一〇〇糠を以つて最大距離としてゐるが、この種の旅行の多くは五〇糠から一〇〇糠までである。この種の切符は甲驛行きで發行されたものでも歸りの場合は別の乙驛から乗つても差支ないといふ風になつてゐる、山野横斷のハイキングに便ならしめる場合が多い。この種の切符は土曜日の正午から月曜日の正午まで通用することになつてゐる。昇天祭、復活祭、聖靈降臨祭の如き特殊の祭日には、通用期間は木曜日の正午に始

まり火曜日の正午に終はる。その切符は、往きも歸も共に一回の途中下車を許し、また通常局地列車の一、三等を使用するものとして發行される。但し割増料金さへ支拂へば急行列車を利用しても差支ないことにしてゐる場合もないではない。然しこの切符は限定列車に使用することは禁止されてゐる。

モリス・ヴテレスは曰く

「人間社會の長い記録を繙けばその發達の原因が勞働に在ることが判る。他のあらゆる追求も亦勞働に頼る。從て文明の永續、社會制度の永續は、其の目的に向つて「勞働精神」を維持し指導する力によつて決定される。そこに現代の機械文明と資本主義文明が必然的に當面する挑戦があり、この解決こそ現代産業に課せられた一大問題なのである」