

# 陸上交通事業統制に於ける經營形態瞥見

小 山 勝

陸上交通事業調整の本質的な根本問題は先づ其の企業形態を如何なるものにするやと云ふことであらう。

昭和十三年八月交通事業調整委員會官制の制定と共に同委員會が設置せられて以來、此の問題はその對論の中心となり、社會一般又此の問題を取り上げ種々なる意見が戦はされて來た。

此の委員會が如何なる企業形態を採擇するかは、眞に世の重大なる關心事である。

半官半民、公有公營、私有私營、官公私合同等果して何れが是なりや、須らく思を潛めて此の大計を誤らざるを要す。

惟ふに此の問題を左右するものは、其の國家の經濟的發展程度及び其の政府の方針若くは指導原理であらう。

然して吾々は此の政府の方針若くは指導原理に就て、陸上交通事業調整法制定當時（昭和十三年四月）若くはそれ以前即ち今事變勃發以前と、國家の總力を擧げて東亞新秩序の建設に邁進しつゝある現時とは、相當其の方向を異にして來てゐる事を確認しなければならぬ。

即ち調整法制定當時に於ける調整の必要性は、利用者の利益を主目的とし、事業者の救済を（調整法制定には隱然たる推進力であつたのであるが）従とし、然して他面國家的無元の廢除を期する事にあつたのであるが、今や大いな

る國家目的遂行の爲に凡ゆる部門が其の方向に動員される事になるに至り、此の陸上交通事業調整に於ても其の色彩を濃厚に表はして來てゐる事を見逃してはならない。

先づ第一に國家的無用の廢除が僅かに消極的に目途されてゐたに反し、今や國家的立場に於て絶對的な物資の殊に軍需資材（軍需資材と交通事業資材とは殆んど同一である）と云ふ事が重要である。）の節減が要求せられるに至りたると他面輸送力の擴充確保が避く可からざる要求となりたるに依り、交通調整は最高度の交通統制として絶對的に要求せられるに至り。

第二に事業者の救済は事變に伴ふ物資移動の繁激に依る事業の好轉に因り必ずしも差當りの問題ではなくなり、此の意味に於て調整——の追力を殆んど喪失してゐる事は否み難い事實であらう。

第三に利用者の利益は其の儘の意味に於ては國家的利益（寧ろ要求）の影に其の姿を消し、唯國力擴充の要因としてのみ考慮せられるに過ぎなくなつて來た、と云ふ事であ

る。

此の變化せる社會情勢が意識するとせざるに不拘、他の凡ゆる方面に於けると同様此の陸上交通事業調整特に其の企業形態の上に反映してくる事は當然の事ではなければならない。

然して吾々はより冷靜なる國家現状の認識と、より透徹せる國家將來の見透が、より一層の重要性を増して來てゐる事を忘れてはならない。

此の意味に於て吾々は歐米各都市に於ける統制の企業形態を繰返し一瞥する事の必要を感じるのである。

伯林市に於ては一九二八年市及び其の附近に於けるバス、路面電車、高架地下鐵道を一手に經營する伯林交通株式會社の設立を見た。

此の會社は資本金四億マークで市は此の會社設立前各交通事業會社の株の大部分を所有せし爲會社設立に當り此の持株を現物出資として出したが爲に會社の物的要素は殆んど市に於て負擔したる事となり、従つて又人的要素に於て

も取締役二名監査役十八名の内監査役の五名は伯林市に他の十三名は伯林市會に屬する事を要すると爲し、形式に於ては市有民營なるも多分に公營の性質を有するものたらしめた。

獨逸に於ける他の都市ライプツヒ。ニューンベルグ。ミュンヘン等何れも市營なるに伯林に於てのみ一應民營の形態を取りたるは交通事業の公共性を重視すると共に交通事業も又企業なるに鑑み經濟活動の最も便宜なる株式會社の形態を採用せるものと云ふべし。

然して市は會社と契約し種々なる例へば會社に年十軒の電車又は半軒の地下鐵を延長する義務を負はせ或は他の交通事業の連絡協調達成に關する規定を設け又會社物件及び所得を擔保とするには市の承認を要する等多くの義務を負はせ尙其の後、定款變更の都度益々市營の色彩を濃厚にし來たり、遂に營業の不振及一九三八年大伯林都市計畫の遂行に便ならしむる爲完全に市營とするに至つたのである。

倫敦に於ては一九三三年旅客運輸法(The London Pa-

ssenger Transport Act)の制定に依り倫敦旅客運輸局(The London Passenger Transport Board)を設置し同市に於ける交通機關を統一經營する事とした。

此の運輸局は特殊の公共機關とも云ふべく、其の構成は前記旅客運輸法に定むる處にして一人の理事長(Chair Man)と六人の理事(members)より成り、其の任免は五名の詮衡委員會(The Appointing Trustees)に於てなされ然して尙理事たるものゝ資格は、

1. 運輸、商工業、其の他の經濟事情並に公務の經驗を有し、其の指名ある者

2. 理事の中二名は倫敦旅客運輸區の地方行政に六年以上の經驗ある者

3. 下院の議員たる者は理事たり得なす  
と規定すると共に其の他事業運営上に於ても多くの義務を負はし公營的性質を濃厚ならしめてゐるのであるが、其の事業の經營に就ては一般官廳の如く他部局との關係なく又會社に於ける株主總會の手敷を要せず理事に於て専行し得

る事とし完全に獨立の公法人の形態を取つてゐる。

尤も局の諮問機關として運輸諮問委員會 (The London and Home Counties Traffic Advisory Committee)

が組織され倫敦交通區域内の交通に關する事項に付主務大臣に報告、勸告又は建言する事になつてゐるが單純なる諮問機關に過ぎない。

巴里市に於ては一九二〇年路面電車及乗合自動車をセイヌ縣の公有に移すと共に巴里運輸會社を設定し事業の經營を此の會社に委託し、此委託に對し縣は會社に資本金の六%及一定の賞與金を與へ、他面セイヌ縣知事の選任する縣會議員、縣官吏等より成る調整委員會及會計検査委員會を設置し種々なる監督をなす事としてゐる。右は明かに公有民營の形態を取れるものと云ふべし。

然し地下鐵道に付てはその内の一たるメトロポリタン鐵道會社は建設當時その構造費を巴里市に於て負擔せる關係上巴里市管理の下に會社が營業を爲し會社は市に對し一定の納金を爲す事としたるも一九二一年に之を修正して市が

會社に對し一定の報酬を支拂ふ事とし市民有民營の形態を取つてゐた。

他の地下鐵たる南北地下鐵道も大戰後經營の困難なるに際し、市に於て之を買收し、其の經營のみを會社に委託し、メトロポリタンと同様の形態を取つた。然して一九二九年に至り此の兩會社はメトロポリタンなる名の下に合併したのである。

此の會社は特にセイヌ縣の代表者に依る會計検査を受けると共に、市會議員及知事任命の會社重役より成る委員會に依り營業上に於ける縣並に市との契約履行を監督せられる事とし、市有民營の形態を取つてゐる。

然して之等路面及地下交通機關相互間の聯絡に付ては縣會の議決若くは前記調整委員會の要求に依り實施せられるべき途を開いてゐる。

斯くして巴里市に於ては公有民營、市有民營の二形態を併せ採用せられてゐるのである。(尙聞く處に依れば、一九三六年以來巴里市内路面電車は全部廢止され乗合自動車が

之に代つてゐる由である。)

フィラデルフィアに於ては一九〇二年フィラデルフィア高速度交通運輸會社を設立し全市の交通機關を統一經營せしめ純然たる民有民營の形態を取つてゐるのであるが、交通事業の公共性を重視し、會社と市との間に會社重役には市長及二名の市の代表者を加へる事、市の會計検査を受ける事、運賃變更は市の承認を要する事、等の外會社は毎月積立金をなし之を市の收得金として留保し、市は此の積立金を以て一九五七年に至り會社の權利を買收し得る事とし市有を豫期してゐる事は注目すべきである。

尚フィラデルフィアに於ける此の會社經營方法に付てはミツテン協働計畫 (Mitten Cooperative Plan) として知られてゐる方法を採用し不況の事業を好況に導いた事は今後吾國統制後に於ける事業經營に當り學ぶべき點少しとなす。

此處では直接關係なきを以て省略し唯その骨子とする處は勞資公衆三位一體の協調經營であつた事を記するに止む

る。

ポストンに於ては一九一八年公共管理法 (The Public Control Act) を制定し州知事の任命する五名の委員よりなる公共管理委員會 (Public Trustees) に依つて私有、州有、市有のものを打て一丸となし統制經營する事としてゐる。

此の委員會は州知事に直屬し獨立の權限を附與せられてゐると共に委員に對し關係會社の株式社債の所有を禁止委員會の公正を期してゐる、然して經營方針は實費主義を其の根本として必要な經費を豫定し實施の結果不足するときは州之を立替へ剩餘あるときは反還し此の不足財源は沿線町村に課税する事とし、又剩餘金は同町村に割當て拂戻すこととしてゐる、尤も此の過不足が一定金額を超過する時は運賃を之に相當する一定金額だけ上下せしむる事としてゐる事はその經營の結果を公衆に還元せしめてゐる點に於て妙味あるものと考へられる。

斯くてポストン市は公民有公營とも云ふべき形態を取つ

てゐる。

シカゴ市に於ては一九三〇年シカゴ交通條例の制定と共にシカゴ運輸會社(The Chicago Local Transportation Company)を設立し此の會社に全交通事業を統一經營せしむる事としてゐるのであるが。(但し乗合自動車は除外してゐるのであるが、之は主として娛樂用として免許せられたもの多く乗客數も比較的少い事に因るものである。)實施期日一九三三年一月なるに未だその實施に至つてゐない様である。唯シカゴに於ても民有民營を期してゐる事を記憶すれば足る。

ニューヨーク市に於ては地理的状況即ち都心をなすマンハッタンが南北に長く従つて交通も之に沿ふ事となり比較的單純な爲、及び地下、高架鐵道が壓倒的優勢な爲とに依り統制を必要とする事比較的少かつたが爲か未だ完全なる統制に至つてゐない。

尙右高速度鐵道に於てはインターボロ鐵道會社、ニューヨーク高速運輸會社及ニューヨーク市運輸局の三者に依り

分屬經營せられ比較的單純な状態にある事も其の一因であらう。

唯注目すべきは路面電車が時代の敗北者として年々其の路線を引割してゐる事實である。

尤もニューヨーク市に於ても交通統制の機運なしとなしたのであつて、一九二一年ニューヨーク州は法律を制定して公法人に依る共同經營を企圖し、又一九二六年再び交通統制問題を取り上げ市有公營(路面電車とバスを除外す)案を作つたのであるが何れも政治情勢に依り實現するに至らず、其の後引續き研究は重ねられ統制の機運相當熟し一九三一年交通統制局(The Board of Transport Control)の設置に關する法律の制定を見るに至つた。此の局は法人的團體で株式を發行せず債券を發行し得る事とされてゐる、然して組織は十九名の理事會より成り内十名乃至十三名は市を代表し、三名乃至六名は公衆を他の三名乃至六名は關係鐵道會社を代表することゝなつてゐる。

右に對し最近ニューヨーク市側に於て市有市營案が主張

されつゝあるをうで之等二案の何れが採擇せられるや興味ある處である。

以上主要なる都市に於ける交通統制の企業形態を主として摘記したのであるが最後に現在日本に於ける交通事業の企業形態は如何なる状態にあるかを一瞥するに昭和十三年八月現在札幌市外二十二ヶ市に付其の都市及其の附近に於ける交通事業の公營に對する私營の割合は別表の通り。

1. 軌道に於ては

路線延長

四八、八%

建設費又は興業費

二六、七%

2. 地方鐵道に於ては

路線延長

一七、四六四、三%

建設費又は興業費

七二、三五三、八%

3. 乗合自動車に於ては

路線延長

一五八、八%

建設費又は興業費

一一八、二%

にして此の三種交通事業の合計を總括的に見ると、公營に

對する私營の割合は其の延長に於て約四倍半、其の建設費又は興業費に於て約一・二倍に當つてゐる。

尙此の延長に於て公營に對する私營の割合の趨勢を昭和四年以降十ヶ年間に付見るに軌道に於ては僅かに減少してゐる、即ち五四、六%から四八、八%となり、地方鐵道に於ては一五、五三七、二%から一七、四六四、三%と増加の傾向を示し、乗合自動車に於ては二一九、八%から一五八、八%と減少してゐる。

右の内地方鐵道に於て僅かに私營の増加率の増大を示してゐるのであるが、地方鐵道が都市内交通を目標とせざるものなるに鑑みるとき之等の都市に於ては昭和四年以來公營の増加率は私營の増加率よりも大であり、僅か乍らも年々公營が重視されつゝあることを示すものと云ふ事が出来る。

此の公營化しつゝある傾向が果して其の營業狀況に於て又一般利用者に對し同程度の好結果を齎らしつゝある事を意味するや否やは別問題にして又別の調査を必要とすべし。

く、唯此の點に付ては一般利用者の聲たる輿論が端的に表  
現するものと考へるのであるが、此の聲は地方的即ち各都  
市毎に考慮せらるべきものにして之を綜合的に全國の輿論  
として考へる事は大なる誤謬であらう。何となれば神戸市  
民は東京市に於ける交通事業の利用者でなく之を云々する  
資格がない事は明かであるからである。

公營に對する私營の割合（昭和十三年八月調）

年 度	軌 道		地方鐵道		乗合自動車	
	延長 ハ興業費	延 長 ハ興業費	延長 ハ興業費	延 長 ハ興業費	延長 ハ興業費	延 長 ハ興業費
昭和四年度	五、六	三〇、一	一五、五	三、七	一五、六	二九、八
昭和五年度	四、四	二九、八	一六、四	三、七	一四、一	二四、一
昭和六年度	五、一	二七、七	一〇、〇	三、九	一五、二	二四、八
昭和七年度	五、五	三三、一	一七、三	三、六	一五、〇	二四、六
昭和八年度	四、四	三三、六	一七、二	三、七	一五、〇	二五、六
昭和九年度	三、八	三六、二	一七、五	三、九	一五、五	二五、三
昭和十年度	三、九	二八、九	一七、四	三、七	一四、三	二五、三
昭和十一年度	三、八	二九、一	一七、七	三、七	一五、七	二五、六
昭和十二年度	四、九	二七、四	一七、七	三、九	一五、〇	二〇、六
昭和十三年度	四、八	二六、七	一七、四	三、七	一五、八	二一、二

備考 本調は公營の交通機關（軌道、地方鐵道、乗合自動車）  
を有する都市即ち札幌市他二十二ヶ市に於て主として其都市  
内交通の要に供せらるゝ交通機關に付公營私營の比較を主目  
的として調査せるものなり尙右に相當する實数は公表を差控  
へる

