

## 最近の貨物自動車運送事業について

島 田 孝 一

支那事變につゞく大東亞戰爭の發生は、我國の交通事業の經營に關する進路を著しく變化せしめる力となつてはならぬ。いは疑ふべくもなく近時の我國の交通政策はいづれも戦時として缺くべからざる内容を取り入れて決定され、過去久しきに亙る時代を通じて示されてゐた平時的色彩は、殆ど全くその痕跡をもとゞめざるに至つたのである。陸運に關聯する方面を觀察しても、かゝる情勢は各所に發見されるのであつて、遠くは昭和十五年二月及昭和十六年十一月の陸運統制令の如き、近くは昭和十七年十一月初旬に確定をみた陸運の戦時非常體制の如き、總てその代表的實例であるが、これ等一聯の立法が目標とする處は、戦時下社會に於ける重要物資の輸送に關してあくまで能率を高め、軍事及軍需關係よりみて肝要と認められる物資の輸送につき、國策上寸毫の弱點も残るのを許さざる如き理想的狀態に到達せんと努力するにあると解され、これがためには國有鐵道は勿論のこと、我國に現存する總ての陸上交通機關の利用に關して再編成を斷行せんと試みるものゝ如くである。既に我國の陸運機關のあらゆる種類を網羅して、そのいづれをしても最高度の能率を發揮せ

しめんと圖る以上は、その中には必ず道路上の各種の交通機關も含まなければならぬのは勿論のことであり、就中自動車に關する對策が特に慎重に考慮されて然るべきは當然である。然るに自動車による貨客の輸送は、戰爭の直接的影響を受けて、我國に於ては著しく不利の立場に置かれたのであつた。例へば車輛の製造に關しても、資材及勞力の不足にはかなり深刻なるものがあり、製造技術に關しても敢て海外の諸國が示し得た程度の高い水準に達してゐるとは言へなかつたのであつた。ために過去久しきに亘つて外國車の供給に依存せざるを得なかつたのであるが、かゝる外國車の輸入は戰爭の開始と共に一切杜絶したのであつた。假りに戰爭の發生をみないとしても、いつまでもこのまゝの状態に置くのは、我國の國防上の觀點からしても到底許さるべくもなく、可及的早期に本邦独自の車輛製造事業を發展せしめなければならぬのは、當然過ぎる程當然の希望である。然しながら大東亞戰爭の直前までの時代に於ては、未だ國內の状態が自動車なる車輛製造事業につき充分な發展と飛躍とを示してゐなかつたのであるから、外國車の供給が斷られたことは、その一事のみによつても本邦の自動車による各種の運送事業が甚だしい不利の状態に陥つたのは、やむを得ない處であつたであらう。加ふるに戰爭の進行と共に民間の運送事業に従事してゐた車輛が軍用のために徵發された部分にも尠からざるものがあり、更に燃料たる揮發油と機關の活動に缺くべからざる潤滑油との消費規正が強化されるに及んで車輛の運用が思ひのまゝにならなくなつたのは隠れもない事實である。かくて多くの陸運事業中、自動車事業程この度の戰爭の影響を受けて苦難の地位に轉落したものは少いであらう。

既に自動車事業に關する各種の條件が、前述の如く惡化してゐるとは言ふものゝ、この事業が依然として我國の陸運事業中の一部分を分擔してゐる以上は、これに對して何等かの方策を樹立し、且出來得べくんばその能率を向上せしむべく

めるのは、我交通政策の一部として當然試みられなければならない處である。就中自動車による貨物の輸送がこの問題の中で重要な地位を占めると認められる。何となれば軍事及軍需上の交通需要が俄然として強度を増し來る以上は、如何なる交通機關としても平時と同様に、旅客と貨物との双方を餘裕を保ちながら輸送し得る力をもつものは蓋し稀であつて、その中いづれか一方の客體の輸送を多少制限しなければ、到底右の如き擴大された交通需要に應ずるのは無理である。而してこの場合に比較的緊急ならざる旅客輸送を抛棄し、全力をあげて重要物資の輸送に専念するのは、戦争の遂行上眞に免れない處となるからである。現在の重要な自動車問題としても、全力を貨物關係の諸點に集中して、その輸送能力をあくまで向上せしむべく努めるのは、當然の中でも當然の對策となるのである。

然るに最近までの情勢を考察するに、我國の自動車事業の中、貨物自動車の方面に於ても、一二の不備の點が吾らの目に映ずる嫌がないではない。就中貨物自動車事業を經營する形式につき、必ずしも徹底的な考慮と對策とが講ぜられてゐなかつたのはたしかに注意に價するのである。このことは既に支那事變が発生するよりも早く、識者の指摘しつゝあつたことであつて、一日も早く整然たる事業經營上の形式の決定と整備とを要求する聲は朝野に高かつたのであるが、當時必ずしも適切な對策が講ぜられたとは言ひ難く、いづれかと言へば自由放任の状態の下に放置されてゐたのであつたが、その中に支那事變は長期に亘つて繼續し、更に大東亞戦争の發生後の時期までそのまゝの有様を呈しながら進行してゐたのである。然るに戦争の擴大とその長期化とは異常なる交通需要の増大を促進し、而も重要物資の移動の必然性は一段と高くなり來りつゝあるにも拘らず、輸送上の任務の一部を分擔すべき自動車事業は、依然として舊態を脱し能はず、從つて貨物自動車による物資の移轉の能率は、次第に低下する傾向が顯著になるのは、最も寒心に堪えない處であり、何等か

の方策を樹立してこの種の弊害の艾除に努めたいのである。

例へば我國の貨物自動車事業の經營者の數が極めて多數であり、その中の多くが極めて小規模な業務に従事してゐるが如きは、果して現在の如く、そのまゝに許されてよいかどうかとも疑はなければならぬ。事實問題として我國に於て貨物自動車業者の數は、一時は〇〇〇〇に達した機會さへ發見されるが、次第に統制的整理が行はれた結果として業者の數は次第に減少し、現在ではその約〇分の〇以下たる〇〇〇〇程度までになつてゐるが、それでも尙各々は決して大規模の業務を維持してゐるとは言へず、一事業として貨物自動車の所有數が〇〇輛以上を示すものは〇〇程度にとゞまり、殘餘の大多數は一事業につき〇〇輛乃至〇〇輛の所有數を示してゐるに過ぎないのである。かゝる現状の下に於ては、假りに組合を構成せしめたとしても、必ずしも徹底的な統制が行はれるのを期待するのは難く、目前の問題としては更に斧鉞を振つてこれが整理と統合とを行はなければならないのは、やむにやまれない勢となつて來たものゝ如くである。

尤もこの方向に邁進すべき對策が最近の我國に於て少しも試みられなかつたと言ふに決してさうではなく、ある程度の努力が示されてゐたのは隠れもない事實である。例へば昭和十六年二月に施行された改正自動車交通事業法の規定に基いて生れ出た自動車運送事業組合の結成は順調な發達を示し、就中本邦の六大都市を始めとして各府縣には夫々の組合が組織され、而も昭和十七年四月までには一應解決が圖られた如き状態を示してゐるが、吾々は單にこれのみによつて充分なる満足の意を表することが出来るとは言ひ難いのである。慾を言へば既設の組合をして、更に一步の前進をなさしめるべく努めるのは、刻下の急務とも認められる對策であつて、恐らく人員についても、車輛についても、あるひはその他の施設についても、更に一段と高度なる統合を試み、以てこれ等の合理的活用に力を注ぐと共に、輸送上の系統を樹立し、國

家たる立場よりする統制の目的を貫徹するのみならず、出來得べくんば各々の事業の内容をして更に擴充を圖る基礎を確立せしめんとするのは、當面の對策として採用すべき種類のものではあらう。

二

この時に際して吾々は來るべき第八十一帝國議會に自動車交通事業法の改正に關する法律案が提出される由を聞くのであるが、筆者としてそれが如何なる内容をもつてゐるのか、現在の場合には一向に詳にしないのである。たゞ希はくば昭和十八年以後の我國の現狀に即して、殊に貨物自動車事業の經營をして、一段と統制的實質を帶びしめることが可能でもあり、容易でもあるが如き内容を含む改正が行はれるのを衷心から熱望してやまないものである。たゞ本稿の中に現實の事實として取りあげるのが許されると認められるのは、去る昭和十七年十一月七日に政府が發表してゐる所謂貨物自動車による輸送能力の増強に關する方針なるものである。これが骨子となるべき重要な諸點は、左の三點に要約することが出來ると思ふ。

一、先づ最初に貨物自動車運送事業組合と、貨物自動車運送事業組合聯合會が有する統制機能を現在に比して一段と強化して、全國を通じて凡そ貨物自動車による物資の移轉に關しては、組合を中心として統制が徹底的に行ひ得るやうに圖らうとするのである。

二、次に貨物自動車運送事業の統合は、從來の處では主として各府縣別を中心にして組織されてゐたのであるが、將來は單にそのみによつて満足すべきではなく、更に擴大された地域を通ずる統制をも圖らんとするものゝ如くである。

三、更に貨物自動車運送事業の全部を常に私有私營の形式の下に置くことの可否が考慮されてゐるのである。即ち一部の自動車事業を國有國營に移し、鐵道省を中心としてこれが運營を行はしめ、あたかも過去に我國が經驗をもつ省營自動車なる通稱の下に行はれた旅客自動車運輸事業と同様な方針と態度とを採用せんとしてゐるのである。

而してかゝる内容を含む對策を昭和十八年三月末までに整備して、現在の處では稍混沌としてゐる我國の自動車による貨物運送事業の内部に革新を圖らうとするのであつて、その目的とする處はたしかに意義深いものがあると評するに吝でないが、同時に極めて冷靜な檢討を加へなければならぬと思ふ。

第一の組合を中心とする統制強化に關しては別に問題はない。從來から存在する貨物自動車運送事業組合なるものは、たしかに組合員を統制し統御する力について強力なるものを缺いてゐたのである。従つて中央部の命令は常に必ず組合員の全部に徹底し、且彼等の活動を統御し得たかと言ふに、さうではなかつた憾は強かつたのである。例へば組合員のあるものは自己の採算上の立場からして、ある種の貨物は好んで運送するとしても、他の種の貨物は不利なるものとして排撃するが如き態度を示したのは、決して稀ではないのである。かくては國全體の立場からする物資の圓滿なる移動の目的を達するのは困難となるから、要は組合の統制力の強化に俟つて、右の如き弊害を一掃すべく努めるのは緊急的對策の一つである。尙これと同時に本稿の後段に述べる小運送事業との關聯に注意を加へるのを忘れてはならないのであらう。

第二の府縣別的統合一より更に廣大なる地域を中心とする統制に移行せんとする試みについては考慮に價する處は多い。即ち新しい方針に従へば統合は一府縣を單位にするばかりではなく、數個の府縣を合して一つの地帯を構成せしめ、各地帯毎に貨物自動車運送事業の整理を圖らうとするのである。これはたしかに事業の内容を強固ならしめ、大規模事業に向

はしめる一手段たるは疑ふべくもないが、かゝる方針を樹立するに關して懸念すべき一點がある。民間の貨物自動車運送事業の發達を圖る一方策としての大規模な統合は、それ自體としては結構な試みであり、業者としてもつ力が意外に大きくなるのは眞によろこぶべきことである。またこの方策自體はかゝる結果を獲得せんとする目標の下に遂行された筈であるが、但しこゝに注意を加へなければならぬのは、民業としての大成は歓迎すべしとするも、彼等が業界に於ける力の強化は同時に獨占力の維持を可能ならしめ、延いては業界に於て極めて横暴なる活動をなすやも圖られないと言ふ缺點が生ずる虞である。従つて政府の方針としてもかゝる點に不注意である筈はなく、それがためには現在より一段と強力なる監督權と指導權とを擴大し、業者が兎角陥り勝である獨占の弊を未前に防止せんとしてゐるものゝ如くであり、且また獨占の弊は單に外部に對して客體の取扱につき不適切なる態度を示すことによつてあらはれるのみならず、事業經營の内部に充分なる施設の充實をおこたる弊も時にないわけではないから、如何にしてかゝる方面をも完全に防止するかにつき一應の注意を加へつゝあるものゝ如くである。

第三の國有國營の形式による貨物自動車運送事業についても、考慮に價する點は尠からず生ずる。由來交通事業の國有國營化の擴大には多大の注意を拂ふ必要は多く、あらゆる交通事業の各部門には、常に國有國營が最も適切なる形式であるとする事は出來ない。これは全く場合によつて判斷しなければならぬ事實問題である。たゞ現在の我國の貨物自動車事業の問題として國有國營の形式が考慮された所以には二つの主なる根據が發見されるであらう。第一は國有鐵道による貨物の輸送の行き詰りがある程度まで緩和する目的に沿はんとするものである。戰爭の遂行と共に鐵道の貨物輸送は著しく輻輳した状態を呈してゐるのは、何人も知る通りの有様であるから、もしかゝる場合に代行的交通機關として貨物自

自動車を利用される價值があるとすれば、直にその轉換策を講ずるのは一應尤もな次第と承認したい處であり、貨物自動車運送事業に國有國營を結びつけた有力な動機は、たしかに國有鐵道の輸送力の低下を完全に補ひたいと言ふ處にあつたであらう。然しながら先にも述べた如く、同じ戰爭狀態の出現が自動車事業に與へた打撃には意外に大なるものがあり、鐵道としても戰爭によつて打撃を受けてゐるが、その程度の方が寧ろ幾らか輕いとさへ考へざるを得ない事情にある。自動車事業が鐵道事業に比して遙に強度なる不利の影響を受けてゐるとすれば、果してよく鐵道の弱點を自動車が補ふことが出来るかどうかは、たしかに疑問に價する點があらう。殊に交通機關によつて輸送が圖られる物品の種類は眞に千差萬別であると共に、各々の物品は輸送上異つた條件を要求する傾向が極めて顯著である。個々の物品に種類の別があることは、あるひは託送量の大小につき、あるひは牽引距離の長短につき、あるひは用途性質等の如何につき、總て個別にして独自の要求をもつてゐるのが普通の有様である。従つて甲の物品は鐵道により、乙の物品は自動車による輸送が最適であると言ふが如き一定の組み合わせが存在すると言つても過言ではあるまい。鐵道輸送によるを最も適してゐると認められる物品を無條件に自動車に移して輸送を試みようとするか、あるひはその逆を斷行しようとするか如きは、特に意外の摩擦と不便とを意味する場合を生ぜしめる處は強い。この點は將來に於ても相當に慎重な取扱が要求される處であつて、單に思ひつくまゝの輸送方法を採用するのを許すことは出来ない。第二は民業の自動車運送事業に依存してゐたのみでは輸送の確保が行はれないかも知れない種類の輸送に對しては、これを國有國營の貨物自動車運送事業に委ねて、以て輸送の圓滑を圖らうとするが如きを指摘することが出来る。例へば貨物自動車の運賃が停止價格の作用を受けて無條件に引き上げるのが禁止されてゐるが如き場合に、私有私營の業者をして無理に貨物の引受を強要してみても、決してその目的を達す



ることは出来ないから、かゝる場合には國有國營の自動車事業が率先して多少の犠牲を拂つても、尙敢然と運送の引受を行ふ必要を認めるために外ならないのであらう。

三

更に最近の我國に於ける貨物自動車によつて行はれる物品の輸送につき考慮を拂ひたいと思ふ一點は、所謂小運送事業との間に發見される諸問題である。我國に於て用ひられる小運送なる語には、二つの異なる意味が含まれてゐるのは周知の通りであり、もし一般に小運送と言ふならば大運送に對する小運送のことであつて、短距離區間に少量の託送量を取扱ふ物品運送の總てを含むのであるが、小運送業法に所謂小運送は決してさうではなくて、右の如き物品運送中、鐵道によつて輸送される物品が鐵道を利用する前後に於て、自動車その他主として道路上の交通機關を利用して輸送される場合のみを指すのである。従つて後の場合には鐵道運送があくまで中心になつてゐるのであつて、鐵道運送なくしては小運送業法の小運送は存在し得ざるの理である。而もこれ等二つの物品運送は共に小運送と一般に通稱され、且物品の集貨、配達、荷造、保管等に關する作業はいづれの業者も行つてゐるのであるが、然し法規上には明らかに異つた小規模運送として取扱はれてゐるのであり、問題はこゝに發見されるのである。即ち内容の類似せる二つの物品運送業務を二つの異つた法規によつて律しようとする處に思はざる缺陷が発生するのであつて、一方は小運送業法の適用を受け、主務大臣は鐵道大臣であるに拘らず、他方は自動車交通事業法の適用を受けて、主務大臣は鐵道大臣及内務大臣である。尙これ等二つの事業の監督者としては、前者には鐵道局長があるに反して、後者には地方長官があると言ふやうに、かなり著しく取扱の

内容には差異を示してゐるのである。これがこのまゝに放任され顧みられないでゐてよいかどうかは、たしかに一考に價する問題であると信ずる。現下の社會に於ける諸情勢と、これに對する方策とのいづれをみても、出來得る限りの程度に於て國家を中心とした統一を尊ぶのは勿論のことであつて、國內の諸事情につき統一を缺くが故に能率の向上を害し、混亂が生ずるのを極力防止して、國力の増強に努めなければならない必要は、何人と雖も認める處であるに相違ないにも拘らず、陸上交通事業の一部には、未だ右の如き統一を缺ける點を發見するのは遺憾の極みである。道路上に活動する交通機關の中でも、假令幾分かは戰爭によつて活動の程度が弱まつた部分があるかも知れないが、尙依然として相當重要な役割を演じつゝある貨物自動車事業が右の如き情勢下にあるのは、一日も早くあらためるに如くはないと思はれる。

小運送事業と貨物自動車運送事業との關聯の中で更に注意に價するのは、貨物自動車事業全體としての統制につき統一性を缺く憾を發見し得る機會があることである。小運送事業の方面からみた統制は、日本通運株式會社の下に専ら進められ、一元的運營の理想に邁進しつゝあるのは明らかな事實であるにも拘らず、貨物自動車そのものは自動車交通事業法を出發點として設立されてゐる貨物自動車運送事業組合を中心にして統制が行はれてゐるのであるから、こゝにもまた一種の多元的統制の弊が認められるのを悲しむのである。たゞこれには多少の例外的措置が講ぜられてゐる事實を認めないわけには行かないのであつて、例へば六大都市の如き本邦の重要地點を中心にしては、小運送事業が必要とする貨物自動車の運用は小運送業者に委ねられてゐるに相違ないが、これだけでは未だ必ずしも徹底的解決が行はれてゐるとは言へず、殊に全國到る處の地域に於て兩者が完全な融通性を保つてゐるならば兎も角であるが、現在では決してさうではなく、ある限られた地域についてのみこのことが輕度に行はれてゐるに過ぎないならば、未だ以て完全な解決となすことは到底

出来ないものである。

四

世界情勢の變化と大東亞戰爭の遂行とに伴つて、自由經濟より統制經濟に、統制經濟より高度の計畫經濟に移行する傾向が顯著になつて來たのはあまりにも明白なことであつて、これを基調として我國の經濟政策は樹立されつゝあるのである。交通政策も、陸運政策も、共にこの線に沿つて進まなければならないに拘らず、道路上に活動する貨物自動車に關する問題の中には、右に述べるが如く未だ統制上の内容として相當に不十分なるものが殘されてゐるのは遺憾のことであつて、その各々にはある程度の是正を要求せざるを得ないのである。現下の如き戰時下社會に於て、物資の順調なる輸送を圖るために貨物自動車なる交通機關に依存しなければならぬ必要があるとするならば、その中に發見される好ましからざる諸點の改善を一刻も早く斷行するのは、國運の發展に寄與する處尠からざるものと信するのである。

(昭和一七、一一、四)