

「鐵道及自働車運輸に就ての一考察」(完)

※ 三 浦 滯

目 次

第一章 總 說

- § 1 鐵道と自働車運輸の一般的優劣
- § 2 各用語の義意及其の數値

第二章 旅客運輸

- § 1 自働車1軒運行に對し利潤を得べき最少乗客數
- § 2 列車1軒運行に對し利潤を得べき最少乗客數
- § 3 旅客輸送に於ける自働車及鐵道の有効最小距離
- § 4 乗客より見たる自働車及鐵道輸送の優劣

第三章 貨物運輸

- § 1 自働車及鐵道による貨物輸送の一般的比較
- § 2 自働車1軒運行に對し利潤を得べき最少貨物噸數
- § 3 列車1軒運行に對し利潤を得べき最少貨物噸數
- § 4 貨物輸送に於ける自働車及鐵道の有効最小距離

第四章 荷主より見たる鐵道及自働車輸送の優劣

- § 1 省線に於ける貨物運賃
- § 2 日本内地に於ける鐵道と自働車運賃の各品種による比較
- § 3 滿洲に於ける貨物運賃及其の比較
- § 4 日本内地に於ける自働車運輸の現況

§ 3 滿洲に於ける貨物運賃及其の比較

1. 鐵道運賃

滿洲に於ては康德5年10月より貨物運賃改正され社線、國線を通じて一元化し、賃率も低廉となつた、貨物輸送には小量貨物は小口扱大量貨物は車扱(30屯車)があり品種により特定運賃が定められ之は日本と同様産業開發促進の重要資源並に内地人、半島人、滿人の各生活必需品に對して此の制定が設けられてゐる、且2屯以上のものは屯扱として割引されてゐる、第9表参照

内地と同様驛と戸口間には宅扱の制定があり其の取扱驛は社線の全部及國線驛の大部分で集貨配達共10疋を單位として0.015圓即ち屯當り1.5圓で一般都市に居住する大衆は之により非常な利便を得て特別な場合の外民間の自動車にて運搬することは少い、尙小口車扱共に容積にては1立米を300kgと見做し、車扱では嵩高輕量の品種により2屯乃至15屯の減屯がある、

2. 自働車運賃

滿洲の道路は未だ開發の途上にある關係上鐵道沿線の都會附近以外に貨物運輸の利用が少く且解氷期には運行休止をる等種々の障害があるため利益を得べき賃銀は當然高價になり自働車は總局に於ける規定を見るも普通の場合1日1.5屯車貸切1台35圓、時間貸4.0圓2屯車は1日45圓であつて一般業者の賃銀は之より安價とはなつてゐない、總局の自働車は貨物を1級品と2級品に分け大體20軒以上は1屯1軒前者は0.55圓後者

はD.45圓で20軒以内は表に示す如く同一となつてゐる然し鐵道と並行線では距離低減制で大體表の砂利道時間賃の場合即ち P_2 に相當してゐる本例に於ては1日及時間の賃銀を總局規定により、速度及休憩時間を内地と同様と假定して $T, S, R, E_1, P, E_2, P_2$ を次の如く定めた但し

P_{01} = 1日35圓とする時の賃切1回往復運賃

P_1 = 同上の場合1屯當り運賃

P_{02} = 1日40圓とする時賃切1回往復運賃

P_2 = 同上の場合1屯當り運賃とす

A 砂利道

M	T	S	R	E_1	P_1	E_2	P_2
5軒	0.95時	63軒	6.3回	5.56円	3.71円	6.35円	4.23円
30	2.20	164	2.7	13.00	8.67	14.82	9.90
50	3.20	188	1.9	18.40	12.30	21.10	14.05
100	5.70	211	1.1	31.80	21.20	36.40	24.25
150	8.20	220	0.73	50.00	33.40	57.10	38.10
200	10.70	224	0.6	58.40	38.90	66.67	44.44
250	13.20	226	0.6	70.00	46.60	80.00	55.30
300	15.70	229	0.4	87.50	58.30	100.00	66.60

B 舗装道

M	T	S	R	E_1'	P_1'	E_2'	P_2'
5軒	0.90時	67.2軒	6.7回	5.22円	3.48円	5.98円	3.98円
30	1.85	194	3.2	10.93	7.30	12.50	8.33
50	2.60	228	2.3	15.20	10.15	17.40	11.60
100	4.55	264	1.3	26.90	17.90	30.75	20.50
150	6.50	277	0.9	38.90	25.90	44.50	29.60
200	8.40	286	0.7	50.00	33.40	57.40	38.25
250	10.40	290	0.6	58.40	38.90	66.60	44.50
300	12.20	294	0.5	70.00	46.60	80.00	53.30

3 鐵道と自動車による運賃比較

第9表に見る如く鐵道は品種による割増なく非常に單純化してゐる且宅扱の範囲内とすれど

驛と戸口間は集配共合計1屯3.0圓となる故鐵道運賃にこの値を加へれば總ての運賃を得る、但し郊外の宅扱の範囲外では一般自動車を利用する外はないから相當の高價とならう

第10表は鐵道運賃に3.0圓をかるへたものと自動車運賃を比較したもので自動車の有利なる距離は極めて近距離なることを知る

然し自動車は滿洲では旅客運賃と同様鐵道の代用機關として發達し鐵道のない所では一般民衆には唯一の輸送機關であつて現に一大使命を果しつつある加之現在遂行されつつある産業五ヶ年計畫が完成され、生産物資及其れに附隨する材料並に日用品の動きは必然的に活潑となり圓滑なる運輸を期するためには道路運輸が發達すべきで路面改良により自動車交通の發達は年月と共に進みやがては日本内地の如く其の有効距離も異常なものとなり大衆には鐵道と同様緊密な輸送機關とならう

§ 4 日本に於ける自動車運輸の現況

本節に述ぶる表は總て中川正左代著「交通原論」より摘記せるものである、

(a) 荷造り費の比較

(自)は自動車 (鐵)は鐵道を示す

綿織物	12才物	(鐵)1.60圓	(自)1.32圓
洋反物	14才物	(〃)1.88圓	(〃)0.86圓
桐箆笥	25才物	(〃)0.60圓	(〃)0.20圓
菜 柵	15才物	(〃)1.50圓	(〃)0.15圓

(b) 發着地に於ける集配を併せた輸送時間

下記の表は總て大阪を繹とし鐵道の賃切扱は直通列車で、距離は鐵道距離を示す、

着 驛	距 離	貸 切 扱		鐵道宅扱	小 口 扱	
		鐵 道	自 働 車		鐵 道	自 働 車
名古屋	190.4	25.0	12.0	19.0	21.0	14.0
岐阜	160.1	26.0	12.5	19.0	19.0	14.0
彦根	104.5	26.0	10.0	17.0	25.5	11.5
姫路	87.9	20.5	7.0	19.0	20.0	8.5
岡山	176.5	22.0	10.5	23.0	27.0	12.0
津山	174.2	28.0	71.5	41.0	47.0	13.0

(c) 所要時間と賃銀

下記の表は總て大阪を發驛とし距離は鐵道距離を示し鐵道貸切扱口小加扱には集配の賃銀を含む

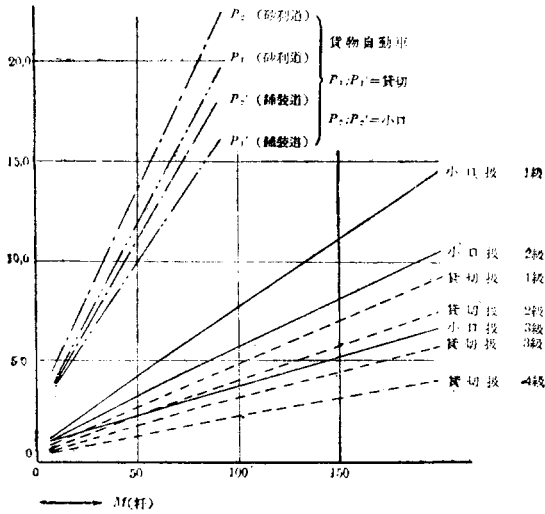
着 驛	距 離	自 動 車		鐵道借切扱		鐵道小口扱		時 間
		運 賃	時 間	運 賃	時 間	運 賃	時 間	
大津	52.8	9.08	2.48	10.18	13.04	16.00	11.25	
草津	65.0	6.99	3.06	10.02	15.00	20.57	11.05	
近江八幡	82.2	12.00	4.30	16.29	18.43	23.10	12.30	
米原	110.5	25.00	5.00	12.04	27.32	24.00	13.37	
大垣	146.4	23.60	7.06	19.50	24.99	29.38	13.00	
岐阜	160.1	23.90	8.00	33.80	47.51	53.82	13.33	
名古屋	190.4	24.16	9.24	31.90	34.62	40.60	15.16	
岡崎	230.3	34.00	11.00	16.32	20.93	20.55	17.01	
豊橋	262.8	35.00	11.30	11.60	20.00	24.96	17.43	
多治見	226.6	32.00	8.00	36.60	57.38	63.98	18.41	

上例によりれば所要時間にては自動車は鐵道の $\frac{1}{2}$ となり品種に付ては不明なるも100秆近く迄自動車は賃銀に於ても低廉となる

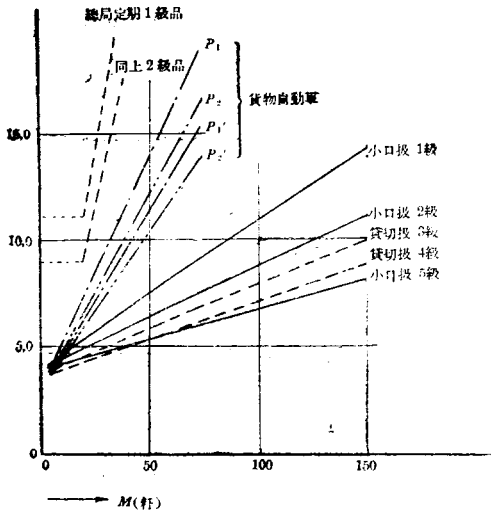
(d) トラック輸送量の現況(昭和9年度)

地 帯	鐵 道		自 働 車	
	運 賃	時 間	運 賃	時 間
40秆(横濱)	3.214	20.395		
〃 (大宮附近)	42.339	22.000		
〃 (千葉を中心として)	41.664	206.852		
60秆前後				
平塚中心各地	15.990	12.601		
熊 谷	32.476	15.000		
古河中心	15.803	2.932		
80秆前後				
小山中心	36.012	21.096		
土浦中心	38.812	32.236		
120秆前後				
銚子中心	61.630	8.635		
熱海地方中心	27.750	18.788		
130秆桐生を中心	41.546	46.896		
B 名古屋より				
地 帯			鐵 道	自 働 車
30秆(岐阜)			129.133	10.801
50秆(淪浪-土岐-津多-治見)			166.538	46.308
80秆(中津-大井川)			67.067	11.497
109秆(濱松)			35.585	19.120
140秆(京都)			30.962	3.565
213秆(神戸)			28.653	2.308

第九表 滿洲に於ける鐵道と貨物自動車1噸當り運賃表



第十表 滿洲に於ける鐵道と自働車の運賃比較 (驛—戸口間は鐵道に於ては宅扱とす)



普通運賃

小口扱

- 1級 衣類、織物、機械類、魚介類、家具、肉類、引越荷物
- 2級 綿類、植木、果物類、穀物、肥料
- 3級 石材、粕、鐵材、石炭、木材、野菜、セメント、砂利、薪炭

貸切扱

- 2級 衣類、織物、機械類、家具、肉類、引越荷物
- 3級 魚介類、綿類、植木、果物、肥料
- 4級 石材、粕、鐵材、野菜、セメント、砂利、薪炭

品目運賃 (車扱に限る)

穀類、生畜、木材、石炭、鑛鐵

特定運賃 (同一品目 1:1口とする場合に限る)

(イ) 關東州内各驛と遼陽以遠各驛相互間は各扱共120軒控除せる運賃とす

(ロ)

- 1 噸扱—1口2噸以上のものは25割減
- 2 米、高粱、包米、粟、醬油、食鹽、味噌、魚類は3割減
- 3 石材、砂利、土砂、碎石は車扱に限り鑛鐵運賃とす
- 4 發驛及距離により特定運賃となすもの (車扱)