

交通論

太田黒敏男

14

723



始



交通論 完

明治大學教授 太田黑敏男述

東京文信社發行

明治大學

14-723



明治大學
教授

太田黑敏男述

通

論

完

東京
文信
社
發行

大正
13. 2. 29
内交

交通論目次

第一章

交通、概念

第一節

交通、意義及種類

第二節

交通發達、影響

第一項

經濟、及不々々影響

第二項

社會的影響

第三項

軍事上、影響

第四項

政治上、影響

第五項

國際的影響

第二章

鐵道、概念

第一節

鐵道、意義

第二節

鐵道、起源

第三節

鐵道、種類

第三章

我國ニ於ケル鐵道、發達

第一節	鐵道ノ起源ヨリ鐵道敷設法制定迄	一
第二節	鐵道敷設法發布ヨリ鐵道國有迄	一五
第三節	鐵道國有	一八
第四章	鐵道ノ建設	二一
第五章	鐵道管理	二七
第一節	中央集权制度及ヒ地方分权制度	二七
第二節	我國ニ於ケル國有鐵道ノ管理	二八
第三節	分課組織及ヒ地域組織	二九
第六章	鐵道會計	三〇
第七章	運輸	三一
第一節	列車ノ種類	三一
第二節	旅客運輸	三三
第三節	牛荷物及小荷物	三四
第四節	郵便物ノ運送	三五
第八章	競争	三五

第一節	交通上ニ於ケル競争ノ種類	三五
第一項	同一道路上ニ於ケル競争	三六
第二項	通路ノ競争	三六
第三項	方向ノ競争	四〇
第四項	位置ノ競争	四〇
第二節	鐵道ト他ノ交通機關トノ競争	四六
第一項	鐵道ト車運トノ競争	四七
第二項	鐵道ト内河水運トノ競争	四八
第三項	鐵道ト海運トノ競争	四九
第九章	運費	四九
第一節	運費ニ關スル學說	四九
第一項	生産費說	四九
第二項	負担力說	五二
第二節	競争力運費ニ及ボス影響	五三
第三節	運費ノ種類	五四

第一項	通用範圍ニ依ル區別	五四
第二項	通用ノ条件ニ依ル區別	五四
第三項	運送ノ目的物ニ依ル區別	五七
第四項	運送ノ速度ニヨル區別	五八
第四節	旅客運賃	五八

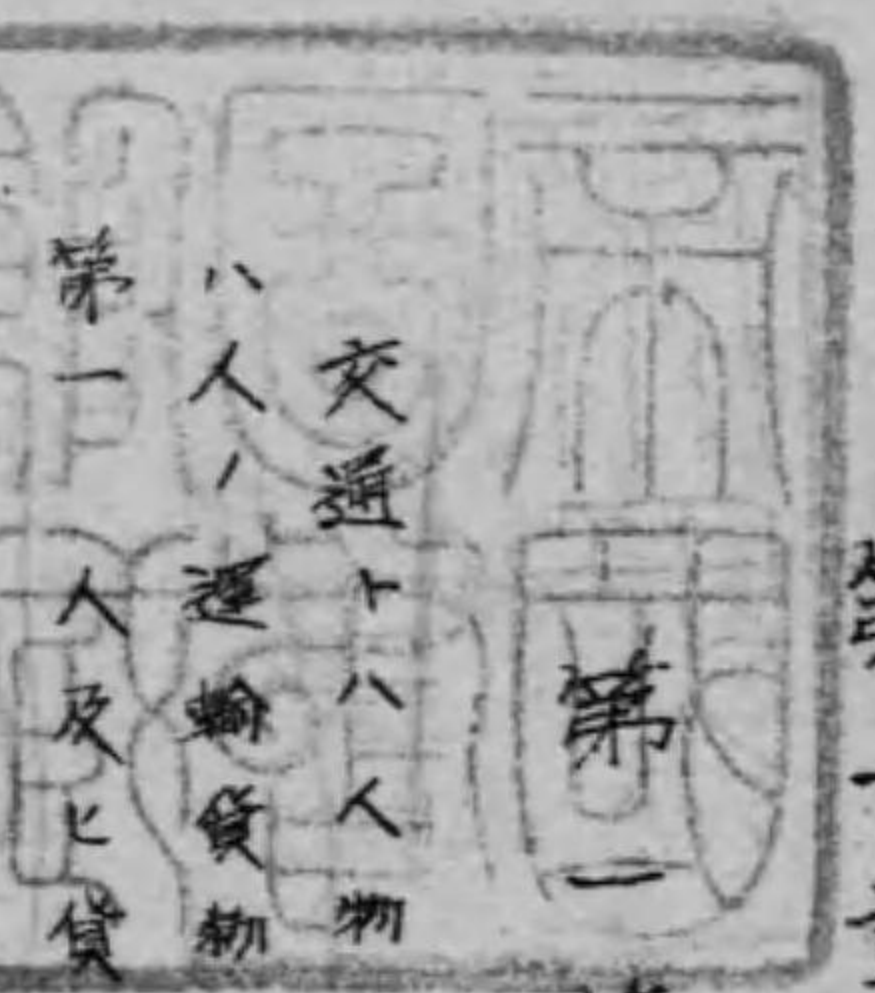
交通論 目次 終

交通論

太田忠教授 送

第一章 交通ノ概念

第一節 交通ノ意義及ヒ種類



交通トハ人物及ヒモノ、場所ノ移動ヲ指ス。故ニ交通ヲ大別スレバ、
 一人ノ運輸、貨物ノ運輸及ヒ通信ノ三種ニ區別スル事ヲ得ベシ。

第一、人及ヒ貨物ノ運輸
 人ノ運輸及ヒ貨物ノ運輸、交通極言スレバ人及ヒ貨物ノ移動ハ運輸ニヨ
 ラザルベカラズ、運輸ノ行ハルハ、道路ヲ標準トシテ之ヲ區別スレ
 バ陸路、水路、航空、交通ノ三種ニ區別スル事ヲ得ベシ。

及ヒ其ノ他ノ分類ヲ得ベシ。

其他トハ
 輸送官
 陸軍部
 海軍部
 郵務省
 陸軍省
 海軍省

又ニ道路交通ト鉄道交通トニ分ツベク、水路交通ハ内水路交通ト
 海路交通トニ分ツ得ベシ。而シテ之等ノ道路ニヨル運搬具ハ
 車トシテ區別スレバ、人、獸、車輛、船舶、汽機、飛行機、飛行船等ニ分ツ得、ハク尚其
 自動車等ヲ念ム。然レ、飛行機、飛行船等ニ分ツ得、ハク尚其
 ノ運搬具ノ動力ヲ標準トスレバ、人力、獸力、風力、水力、水蒸氣
 流等ノ蒸氣力、電力、瓦斯力、蒸氣力、水力等ニ區別ス得ベシ。

第二節 通信

通信トハ意思ノ場所的移動ヲ意味シ、文字通信、言語通信及ヒ
 信号通信ノ三種アリ。而シテ其ノ意思傳達ノ方法ハ、火ノ四種アリ
 (1) 書信、(2) 電信、(3) 電話、(4) 其他ノ信号(火、旗、手等ニヨル
 信号)之レナリ。通信ナルモノヨリ及ヒ貨物ノ運輸ト區別シタレ
 トモ郵便物ノ如クハ有形物ニシテ一般貨物ノ運輸方法ト何等異ル
 所ナカバ如クト受テ書信ノ目的ハ意思ノ傳達ニヨリテ普通ノ貨物
 ノ運送トハ其ノ意義異リ各國共ニ特別ナル郵便制度ヲ設ケタル所
 ニシテ一般ノ貨物トハ區別シテ研究スルニ性儀ノモノナラザルナリ

埃タサル所ナリ

第二節 交通發達ノ影響

(人類ノ物質的及ヒ精神的進歩ハスベテ交通ニヨレモノナリヲ以テ
 交通ノ發達カ人類社会ニ及ボシタル影響ハ大ナルモノナリ。次
 ニ項ヲ介シテ説明ス)

第一項 經濟ニ及ボセル影響

交通ノ發達カ經濟上ニ及ボス影響ハ之ヲ各方面ヨリ觀察スルヲ得
 ルモノナルガ先ツ工業上ニツキテ見ルニ交通發達ノ結果原料品ハ安
 全ニ迅速ニ低廉ニ運搬セラル、ガ故ニ製造業者ハ原料品ノ自由ナル
 採掘ヲナシウル事トナル、即チ曾テハ地理的位置ノ不利ナルカ爲メ
 ニ到底利用スルヲ得サリシモノモ交通ノ進歩即チ距離ノ短縮ニヨリ
 テ之等ノ障害除カレハニ至リシカ故ニ生産費ヲ減シ價ヲ高クシ生産高ク

大ナラシメタリ、尙大等ノ生産品ノ販路ノ如キモ拡張セラレ、益々
大規模經營ノ傾向ヲ生セシメタリ、次ニ商業ニツキテ見ルハ、昔時、交
通不便ナリシ時代ニマリテハ生産ト消費トノ距離ハソノ範圍狭小ナ
リシモ、交通ノ発達ハ漸次擴大セラレ、ニ至リ一面ニ於テ仲次者等
又ハ委託販賣ノ業種ヲ兼シ他面ニ於テハ通信販賣及ヒ直販品ノ発達
ヲ促シタリ、物價ハ各地間ニ平均スルニ至リ、其他金相貨幣地價等
モ平均スルノ傾向生ヌルニ至レリ
(飛)トモスベテノ商工業ヲシテ大規模經營ニ向ハシメタル結果
而モ各地間ノ自由競争烈化トナレル結果ハ一方ニ於テ生産過剩ニ至
ラシメ、或ハ狂々ニシテ一部資本家ノ独占的暴利ヲ惹セシムルノ弊
ヲ生セシメタリ)

第二項 社會的影響

交通ノ発達ハ諸種ノ企業ヲシテ益々大規模ニ向ハシメシ結果、資
本家ノ勢力増大シ、貧富ノ懸隔ヲ大ナラシメ、労働爭議ヲ誘起スルニ至
レルカ如キ誠ニ悲シムヘキ現象ナルモ、コレハ決シテ交通発達ノノモ
ノ弊ニハアラズシテ寧ロソノ禍根ハ社會制度ノ欠陥ニ存ス、昔時交
通機關幼稚ナリシ時代ニマリテ競争セル饑饉ノ如キハ今日ニ於テハ
大イニ緩和セラレ、ニ至レリ、日常生活ニ就イテ見ルモ何人ノ嗜好
ニ應シテ自由ナル選択ヲナシ得ルニ至レルカ故ニ生活程度モ漸次高
クナル事明カナリ、

第三項 軍事上ノ影響

交通ノ発達カ軍事上ニ及ボス影響ハ海陸共ニ重大ナルモノナリ、
(海軍ニ於テ船舶ノ進歩カ夫ハタル影響ハ勿論ニシテ鐵道又ハ飛行機
ノ発達ノ如キモ軍略上ノ影響甚大ナリ、要セザル所ニシテ、カノ戦前ニ
於ケル如キノ鐵道政策カ如何ニ同國ノ軍略ト關係深カリシカハ人ノ
能ク知ル所ナリ、)

第四項 政治上ノ影響

交通發達カ政治上ニ與フル影響ハ各方面ヨリ之ヲ見ルヲ得ヘキ
モ要スレニ一國ノ行政上ヨリ觀テモソノ統一ヲ計ルニハ交通機關ノ
完備ニ竣タサルヘカラス。安序秩序ノ維持。政令ノ布達等。一トシテ
交通機關ニヨラスシテソノ目的ヲ達シ得ヘクモアラス。

第五項 國際的影響

交通ノ發達ニ伴フ一國ノ統一カ或ル場合ニハ俄烈ナル國家觀念ヲ
作り、排外的思想ヲ生セサル事ナシトセス。然レトモ大局ニ於テハ
各國民相互ニ風俗習慣ノ了解ヲ得ルニ至ルヘシ。尚國際商業カ交通
ノ發達ト離レハカラサル關係アル事ハ勿論ノ事ナリ。

第二章 鐵道ノ概念

第一節 鐵道ノ意義

鐵道トハ鐵軌ヲ敷設セル通路上ニ蒸氣力又ハ電氣力ヲ用ヒテ車輛
ヲ動カシ一般公衆ノ爲メニ人又ハ物ヲ運送スレ設備ヲ辨^謂フ。鐵道ト
ル文字ノ意義ニ從ヘハ鐵路ノ上ニ車輛ヲ動カスノ義ニ外ナラスシテ
其ノ使用ノ目的カ一般公衆ノ爲メナルト或ハ專用鐵道ナルトハ同フ
所ニアラスト。蓋モ吾人カ茲ニ研究セントスル鐵道トハ其ノ目的ニ於
テ一般公衆ノ使用ニ供セラレ、モノヲ指スモノニシテ專用鐵道ノ如
クハ除外セラルルモノナリ。

第二節 鐵道ノ起源

世界ニ於ケル鐵道ノ起源ハ十八百二十五年ヲ以テ明道シタルスト
ックトンアンドダーリントン鐵道 (Stockton and Darlington
Tone Railway) ナリトス。(人或ハ此ノ鐵道ニ於テハ蒸氣機關
車ヲ運載セシメタルト全時ニ馬車ヲモ使用シタルノ故ヲ以テ最初ノ
鐵道ニアラストナスモ後令右鐵道ニ於テハ馬車ヲ現用シタリトスル

モ既ニ蒸氣力ヲ用ヒ而モ一般公衆ノ使用ニ供シタル以上ハ之ヲ以テ
 世界ニ於ケル鉄道ノ盛衰ナリトセサルヘカラス
 次イテ米國ニ於テハ十八百三十年 Baltimore China Rai-
 way ノ開通ヲ見ルニ至リ、併、白、独、其、他、各、國、相、次、イ、テ、鐵、道
 ヲ、建、設、セ、リ

各國鐵道創設年代

英	1825
米	1830
普	1832
白	1835
獨	1835
露	1837
伊	1839
和	1839

加	1840
印	1853
澳	1856
埃	1858
日	1872

第三節 鐵道ノ種類

第一 經濟上ノ區別

- (A) 運輸上ノ標準ニヨレバ
 - 1. 幹線鐵道
 - 主要都市間ヲ聯絡シ又ハ國境港灣等ニ至ル鐵道ヲ云フ
 - 2. 支線鐵道
 - 一地方ノ運輸ヲ目的トス
- (B) 建設ノ目的ヲ標準トスルニ

- 1. 經濟上ノ目的
- 2. 政治上ノ目的
- 3. 軍用上ノ目的

- (C) 所有者ニ從ヘバ
 - 1. 国有鉄道
 - 2. 民有鉄道

第二 技術上ノ區別

- (D) 經營者ニ從ヘハ
 - 1. 官業
 - 2. 民業
- (A) 動力ヲ標準トスレバ
 - 1. 蒸氣力
 - 2. 電氣力
- (B) 軌道ノ種類ニヨレバ
 - 1. 粘着力

3. 其他ノ動力用 (ガソリンガス等)

- (C) 軌間ニヨレバ
 - 1. 標準軌間 (四呎八吋半)
 - 2. 廣軌 (四呎八吋半以上)
 - 3. 狹軌 (四呎八吋半以下)
- (D) 軌道ノ數ニヨレバ
 - 1. 單線
 - 2. 複線又ハソレ以上

- (E) 建設地ノ地形ニヨレバ
 - 1. 平地鉄道
 - 2. 山間鉄道
 - 3. 登山鉄道
 - 4. 市街鉄道
 - 5. 郊外鉄道

路面鉄道
地下鉄道

市街鉄道ノ並行するハモト見テ是ノ一

第三章 我國ニ於ケル鉄道ノ發達

我國ニ於ケル鉄道發達ノ跡ヲ觀レハ次ノ三期ニ分ツコトヲ得ベシ
 即チ明治五年初メテ鉄道ノ開通ヲ見タル時ヨリ政府ノ補助獎勵ニヨ
 リテ各地方ニ鉄道ノ普及セラレ、ニ至レル時期ト、明治二十五年鉄
 道敷設法發布セラレ全國ノ未成線ノ完成ヲ計畫シテ政府ニ於
 テ建設ヲ為シタル時期ト明治三十九年鐵道國有法ヲ制定シテ私設鉄
 道ヲ買収シタル以後ノ時期トニ大別スルヲ得ヘシ

第一節 鐵道ノ起源ヨリ鐵道敷設法制定迄

明治維新ニヨリテ封建制度ハ打破セラレ、ニ至リタレトモ明治ノ
 初年ニ於ケル我國ハ未ダ地方的割據ノ風ヲ存テ經濟的ニモ政治的ニ

モ統一ナカリシヲ以テ交通機關ヲ整備スル事ハ當時最モ所望ナル事
 ナリ。茲ニ於テ政府ハ先ツ東京大阪及ヒ神戸ヲ連絡スル幹線ヲ敷
 設セントシ該計劃ノ第一歩トシテ東京横濱間ノ工事ニ着手セントセ
 シモ當時吾國經濟界ハ其ノ資金ヲ提供スル事困難ナル状態ニナリ
 次チ神戸大阪間ハ明治七年大阪京都間ハ十二年竣工セリ、鐵道
 建設ノ当初ニ於テハ或ル者ハ鐵道ヲ以テ急ヲ要セスト唱フルアリ、
 甚ダシキニ至リテハ無用ノ工事ナリト叫ブモノアリシ位ナレトモ一
 度我國民ニ紹介セラレタル後ハ官民共ニ其ノ必要ナル所以ヲ打説ク
 ルニ至リシモ當時ノ經濟状態ハ大工事ノ遂行ニ要スル資金缺乏ニ殊
 ニ佐賀ノ乱、西南ノ役等ノ打撃ヲ受ケテ一頓挫ヲ來スニ至レリ。然
 レトモ漸クニシテ國內秩序ノ回復ト共ニ起業公債發行セラレニ及ヒ
 テ三百万円ノ財源ヲ得タルヲ以テ京都大津間及ヒ琵琶湖北岸ヲ經テ
 敦賀ニ達スル區間ノ工事ニ着手シ、前者ハ明治十三年後者ハ十七
 年竣工セリ

北海道ニ於テハ其ノ明礬殊ニ炭礦林場ノ發メニ鐵道ノ開通最モ要

スルモノアリ、明治十二年ヨリ起工シ漸次同島各地方ニ敷設セラル
ハニ至レリ。

一四

次テ東海道線モ明治二十二年七月ヲ以テ全線ノ開通ヲ見ルニ至レ
リ。

私設鉄道ハ明治十四年日本鐵道會社ノ創立ヲ以テ嚆矢トナス。同
會社ハ東京青森間ノ鐵道建設ヲ計畫シ、資本金二十万円ヲ以テ設立
セラレタリ

然ルニ日本鐵道會社ノ營業成績ハ頗ル良好ニシテ其ノ事業力有利
ナル事一般ニ知ラル、ニ至ルニ鐵道熱ノ勃興ヲ來シ明治十七年ニハ
阪堺十九年ニハ伊豫二十年ニハ水戸、兩毛。二十一年ニハ山陽、大
阪、讃岐、関西、甲武、九州。二十年ニハ筑豊興業、北海道炭礦、
總武等ノ諸會社設立セラレタリ。

而シテ明治二十四年度末ニ迄テハ官設鐵道ノ開業哩數五百五十一
哩、私設鐵道ハ千六百六十五哩、合計千七百十六哩ニ達セリ

第二節 鐵道敷設法發布ヨリ鐵道國有迄

明治二十五年西院ニ於テ鐵道敷設法案可決セラレ。該法律ノ規定
スル所ニ依レハ政府ハ必要ナル鐵道ヲ完成スル爲メ線路調査ノ上漸
次敷設スル事トシ、其ノ線路ハ中央線、北陸線、北越線、北陸線及
北越線ノ連絡線、北越線及ヒ奥羽線ノ連絡線、總武線、常陸線、
近畿線、山陽線、山陰線、山陰及ヒ山陽ノ連絡線、九州ニ區分セリ
而シテ右線各線中竣工ヲ急クモノハ第一期線トマテ二十年内ニ
完成セシムル事トシ其ノ資金六十万円ヲ限リ十二年以内ニ漸次公
債ヲ募集スルヲ得ル事トセリ。

註一 鐵道ノ敷設線ハ政府ガ規定シタル所ナレトモ之ヲ敷設スル
ニアタリテハ必スシモ政府自ラ建設スルヲ要セス、或ル場
合ニハ議會ノ快贊ヲ經テ私設會社ニモ之ヲ許可スルヲ得ト
規定セリ。

一五

並ニ 当初 計畫セラレタル豫定線路ハ其ノ後ニ至リ変更セラレ
 尚第一期線ノ完成期間モ二十五ヶ年ニ延長セラレタリ。
 北海道ニ於テハ鐵道ハハキキニ北海道炭鐵鐵道會社ニ以テ下ゲタル
 モ、同島ニ於ケル産業ノ開發上政府ニ於テ豫メ計畫ヲ建ツルノ必要
 ナリ線路ヲ選定シ別ニ北海道鐵道部ヲ設置セリ
 政府ハ鐵道敷設法ノ制定ニヨリ直チニ豫定線路ノ測量及ヒ調査ヲ
 行ヒ明治二十六年ヨリ工事ニ着手シタリ。
 明治三十九年三月即チ鐵道國有前ニ於ケル官設鐵道ノ開業哩數ヲ
 示セハ次ノ如シ。

東海線	408 miles
北陸線	154
信越線	117
井ノ口線	42
火打線	149
真羽線	302

吳淞	12
蕪山	24
餘山	54
鹿兒島	40
北海道	230
合計哩數	1536

明治二十五年年度ヨリ三十八年度ニ至ル十四年間ニ建設セラ
 レタル哩數ハ九八〇哩ニシテ其ノ建設費一億二千六百八十
 五萬餘円(創業以來ノ建設費ハ一億五千九百九十一萬餘円)
 株式鐵道ニ既設會社カ新次未開業線ノ完成ヲ計リ其ノ哩數ヲ增加
 シタルハ明證ニシテ明治二十五年以降會社ノ新設セラレシモノ多數
 ナリ即チ次ニ示スカ如シ
 株式鐵道免許狀ノ下附ヲ受ケタル會社數 136
 會社ノ資本金 4173,659,511
 株式鐵道免許狀ノ下附ヲ受ケタル會社數 136
 株式鐵道免許狀ノ下附ヲ受ケタル會社數 136

明治三十八年末ニ於ケル私設会社ノ状況ヲ掲ケレハ次ノ如シ

西條鐵道	3,247 miles
本國鐵道	246 "
英倫鐵道	270,166,800
洋鐵道	251,640,590

第三節 鐵道國有

日露戰爭ノ後我商工業ノ急激ナル發展ト固カ伸長ノ勢運トハ交通機關ノ整備ヲ促シタリ。小鐵道ノ分立ニ伴フ障礙ヲ除去シテ全國鐵道ノ統一ヲ計リ以テ時代ノ進運ニ添ハン事ハ當時ノ急務トシテ社會一般ノ認ムル所ナリキ。

鐵道國有法案カ提出セラレタレハ明治三十九年三月ナリシカ政府ハ經濟上社會上及ヒ軍事上ノ見地ヨリソノ必要ヲ認シタリシカ其ノ他政府カ國有ノ理由トシテ列挙シタル重ナルモノヲ掲グレバ次ノ

一 運輸系統ノ統一

明治三十八年迄ニ建設セラレタル鐵道網 (Railroad net) ハ全國ニ普及スルニ至リタレトモ大小ノ鐵道介立シ幹線ニ於テスラ官私數個ノ經營管理ニ別ル、モノアリ、概ツテ運輸上ノ統一ナク事務ノ敏活ヲ缺キ繁雜ナル計算ヲ要スル等其ノ不便少ナカラス故ニ旅客及ヒ貨物運送ノ利便ヲ進メンカ爲メニハ運輸ノ改進ヲ新リ遠距離直通ノ道ヲ開カサルハカラス

二 運費ノ低減

遠距離ノ運輸ハ直通運輸ノ結果運費低減スヘシ

三 設備ノ統一

各鐵道ニ屬スル各種ノ異レル材料及ヒ車輛等ノ統一ニヨリ各線共通使用上ノ利便ヲ未スヘシ

四 營業費ノ節約

鐵道國有ノ結果各会社ノ重複及ヒ廢務合計ニ對スル俸給其他ヲ減

シ事務ノ煩雜ト設備ノ重複ヲ避テ貯蔵品ヲ減シ車輛ノ配給ヲ自由
ナラシメ從ツテ營業費ヲ節約ヲ得ヘシ

カリシテ同年三月法律第十七号ヲ以テ鐵道國有法案布セラレタ
ルガ、今其ノ規定ノ要矣ヲ摘記スレハ

(1) 一般運送ノ用ニ依スル鐵道ハ總テ國家ノ所有トス、但シ一地
方ノ交通ヲ目的トスル鐵道ハ除外スルコト

(2) 明治三十九年ヨリ全四十八年迄ノ間ニ於テ十七社鐵道會社
ノ所屬鐵道ヲ買收スルコト

(3) 明治三十五年後半期乃至三十八年前半期ノ營業年度間ニ於テ
建設費ニ對スル益金ノ平均割合ヲ買收ノ日ニ於ケル建設費ニ
乘シタル額ヲ二十倍シタル金額トシ、貯蔵物品ヲ時價ニ依リ公債

券面ニ換算シタル金額トシ以テ買收價格トスルコト

(4) 買收代價ハ買收ノ日ヨリ五ヶ年以内ニ五分利付公債證書ヲ以
テ交付スルコト

鐵道ノ買收ハ明治四十年度内ニ終リタルカ買收セラレタル會社ハ

北海道炭鐵、甲武、日本、山陽、岩越、西成、九州、北越、總武、
関西、參宮、北海道、京都、阪鶴、房総、七尾、徳島、十七會社ニ
シテノノ合計哩數二千八百二十二哩、買收價格四億八千余万円也、
政府ハ私設鐵道ノ買收ヲ終ルト共ニ以前ヨリ継続中ノ工事ヲ進メ
尚各地ニ新線ヲ建設セリ

第四章 鐵道ノ建設

鐵道ハ公共的性質ヲ具備スルカ故ニ其ノ建設ヒラル、ニ當リテハ
國家又ハ公共団体ヨリノ援助ヲウクル事少カラズ

鐵道ヲ建設セラル、時ハ其ノ沿線ノ市町村ノ住民ハ直接又ハ間接
ニ恩惠ヲ蒙ルカ故ニ或ル場合ニ於テハ悦ンテ土地ヲ提供シ又ハ低廉
ナル價格ヲ以テ土地ノ買收ニ應スル事アリ、尚停車場又ハ附屬建築
物ノ敷地等モ之ヲ無償ニテ提供スル事少カラサルナリ、カクノ如ク
鐵道ノ建設ニ際シテハ他ノ事業ト異リ各種ノ便宜ヲ受ル事多クレド

又一面ニ於テハ大ナル資本ヲ固メスルモノナルヲ以テ、コレニ伴フ
困難モ亦少カラス。鐵道ヲ建設スルニアタリテ經濟上考慮セサルハ
カラサル事多クアルヘシトモ、今其ノ重ナルモノヲ挙クレハ、次ノ如
シ。

(A) 建設セラルヘキ鐵道ノ周圍ノ狀態殊ニ全地方ニ於ケル鐵道ノ有
無及ヒ競争ノ有無又ハ其ノ程度

(B) 近接セル大鐵道アル時ハ大鐵道ノ運送關係

(C) 吸收シ得ヘキ貨物及ヒ旅客數量ノ豫測

(D) 建設セラル可キ鐵道カ收支相償フ可キ否ヲ豫メ測定スル事
ハ最も重大ナル事ナリ。

第一法ニ於テハ先ツ總テノ鐵道ニツキテ總收入カ幾何ナルカヲ
確メサルヘカラス、而シテ氏ノ總收入額ヲ總人口數ヲ以テ除スル時
ハ人口一人ニツキテノ平均交通費ヲ得ヘキナリ。次ニ此ノ平均交通
費ニ新タニ建設セラルヘキ鐵道ノ所屬ト見做サレヘキ即チ交通領域
ノ人口數ヲ乘シタルモノハ即チ計畫セラレタル鐵道カ吸收シ得ヘシ

ト予測シ得ル運輸ノ數量ナリ。

斯クノ如クシテ得ラレタル貨客ノ予測ハ多少ノ参考トナルヘキモ
正確ナル數字ヲ得ル事ハ困難ナリト云ハサルヘカラス、何トナレハ
鐵道ノ貨客ハ各地方ニヨリテソノ事情ヲ異ニスルカ故ニ運輸數量ノ
大小ハ必スシモ人口ノ多少ニ比例スルモノニアラザレハナリ。尚ソ
ノ建設セラルヘキ鐵道ニ對シテ幾何ノ人口カソノ所屬ト算メラルヘ
キカノ測定モ容易ノ事ニアラス。

第二法ニ於テハ新タニ建設スヘキ鐵道ニ最も類似セルモノヲ採
ヘ来リソレニヨリテ收入ノ推定ヲ下サントスルモノナルカ故ニ此ノ
方法ニヨルトキハ第一法ニ於ケルカ如ク單ニ人口ノ多少ヲ標準トスル
ルモノニアラスシテ地方的事情ヲ顧慮シ類似セルモノニヨリテ、比
較研究ヲナスカ故ニ第一法ニ優ルモノアルヘシトモ、之ヲ実行スル
ニ當リテハ困難ナキニアラス、即チ如何ナル鐵道カ類似シタルモノ
ナルカヲ発見スル事之レナリ。

第三ノ方法ハ綿密ナル計算ヲナシ面倒ナル努力ヲ惜シマスシテ

際的研究ヲ遂ケルニアリ。即チ建設セラルルハ、線路ノ沿線ニ於ケル
 綏テノ工場又ハ鉱山其他ノ産額ヲ確メ或ハス炭産物、木材等ノ運送
 高ヲ研究シテ貨物運送ノ豫測ヲナスト全時ニ他方ニ於テハ類似セル
 市町村ニ於ケルモノヲ基礎トシテ吸収シ得ルハ、旅客ノ数量ヲ推定ス
 ルモノナリ。

第三法ハ比較的可行ナルモ此ノ方法ハ往々ニシテ貨客ノ数量ヲ推定ス
 ニ見積ルノ故アリ。

第四法 之ハ第二法ヲ少シク変化シタルモノニシテ、即チ新タニ
 計画セラレタル鉄道ヲ建設セラルルハ、地方ニ於ケル綏テノ類似鉄道
 ヲ参考トシテ比較研究シ以テ最高最低ノ限度ヲ推定スルモノナリ。
 今依リニ帯起人カアル地方(穀物、木材、礦物、産地)ニ計畫セ
 ル線路ノ延長ヲ三十哩トシ之レニ要スル建設費一哩ニソク一萬八十
 弗ノ豫算ニシテ一哩ノ營業收入三千弗ヲ得ントハル計画ナリトス
 先ツ右地方的鉄道即チ大鉄道ノ支線ニアラサルモノニシテソノ狀
 態類似セルモノ五ツヲ撰ブコト次ノ如シ

Road miles	Connections	gross per mile	net per mile
A 15	1	\$ 2281	\$ 804
B 34	2	2210	970
C 15	3	1452	342
D 26	2	2517	778
E 45	2	2595	554

(註) 小数字以下切捨タルニ付注意

是等五個ノ鉄道ニツキテ見ルニ其ノ收入ノ莫ニ於テハ一哩ニ千弗
 ニ達スルモノナリ

E 鉄道ハ線路ノ延長四十五哩ニシテ收入ハ二千五百七十五弗ナリ
 氏ノ營業費ハ以外ニ多ク *Operating ratio* (營業費ノ營業收
 入ニ対スル比率) 七九%ニ達スルヲ以テ一哩ニ對スル純益金ハ五五
 四弗ニ過ヤス。B 鉄道ハ延長三十四哩ニシテソノ運輸貨物中ニ商貨
 比較的多クシテソノ *operating ratio* ハ五十六パーセント純
 益金ハ一哩ニツキ九七。弗也

ニ六

營業ノ成績最モ不良ナルハシ鉄道ニシテ三四ノ建設アルトモソノ
運輸貨物ハ木材ニ限ラレ收入一四五ニ非純益金ハ僅カニ三四ニ非ニ
過クス

之等五四ノ鉄道中四四ノモノハ勞苦ナレモ一ノ概ヲ除外スレノ平
均ナルハ $(800 + 970 + 778 + 554) = 3102$
 $3106 \div 4 = 777$

七百七十ノ井トナル
 $777 \times 30 = 23310$ (一年間ニ於ケル純益金ノ豫測)
 而シテ利率大%ヲ標準トスレハ 388500 (388500)
 $= 23310 \div 6\% = 388500$ (此ノ資本ハ一哩ニ於テ僅ニ
 12950 米ナルニ實際ニ要スル豫算ハ 8000 也也也ラハ此
 ノ鉄道ノ建設ハ經濟上ノ見地ヨリ不可能ノ事ト云フヘキナリ
 以上ノ如キ方策ニヨリテ新設鉄道ニ關スル豫測ヲ終リタル時ハ愈
 々実行ノ手段ニ移ルモノニシテ線路ノ換取決定シタルトハ敷地ノ
 買収ヲナサザルハカラス

第五章 鐵道管理

第一節

中央集権制度及ヒ地方分権制度

鐵道管理ノ組織ニツキテハニツノ主義アリ 一ハ中央集権主義ニ
シテ他ノ一ハ地方分権主義ナリトス

各國ノ國情ニ從ヒテイツレノ主義ニヨルモ可ナルハシト云モ概シ
テ鐵道網ノ系統ト共ニ其ノ行政區域擴大スレハ地方分権制度ヲ適當
トスルニ至レカ如ク

小鐵道ニ於テハ其ノ地域ヲ區分スレノ必要ナクノミナラス殊ニ私
設鐵道ヲ管轄スルノ監督上ノ責ヨリ地方的ニ権限ヲ附與スルコト少
シ

第二節 我國ニ於ケル国有鐵道ノ管理

我國ニ於テハ明治三年民政部管内ニ鐵道掛ヲ設置セシ以後管轄及ヒ
 名林式ニ種々ノ變遷ヲ經テ今日ニ及ヘルモノニシテソノ組織ニ於テ
 モ当初ハ中央集權ノ制度一ヨリシモ漸次地方分權主義ニ傾キ、明治
 四十二年十月内閣ニ直屬スル鐵道院ヲ設置スルニ至ル。全國ノ鐵道
 ヲ五區ニ分テ各區ニ鐵道管理局ヲ置キ管内ノ事務ハ概テ管理局長ノ
 權限ニ屬セシメ、大体ニ於テ地方分權主義ヲ採用スルニ至レリ。
 大正一年五區管理局ヲ四區トナシ改良工事及ヒ工場等ニ関シテハ
 中央集權主義ヲ採用シテ全院ノ直轄トナシタリ。從ツテ計畫ノ設計
 ハ中央ニ於テ定メ地方管理局ハ單ニ之カ実行機關トナスニ止メタリ
 大正四年ニ至リ工場及ヒ倉庫ハ再ヒ各地ノ管理局ニ分屬セシメ地
 方分權主義ヲ加味セリ又管理局ノ數ニ於テハ大正四年一箇所、大正
 八年一箇所ヲ増設シタリ。大正九年五月鐵道院ヲ廢シテ新メニ鐵道

省ヲ設置シ、鐵道管理局ハ之ヲ鐵道局ト改稱セリ

第三節

分課組織及ヒ地域組織 *Departmental Organization Versus Divisional Organization*

鐵道管理上ニ於テ分課組織又ハ地域組織ノ何レニヨルハメカハ重
 大ナル問題ナリ。前者ハ行政上ノ區分ヲ仕事ノ上ヨリ、後ハ一貫スレ
 モノニシテ且ニ英國ノ鐵道會社此ノ制度ヲ採用シ、後者ハ線路ノ區
 域ヲ地方的ニ分割スルモノニシテ米國鐵道會社ハ殆ト皆此ノ主義
 ニヨル

鐵道ノ業務ノ特色ハ其ノ範圍廣クシテ各地ニ亘リ從ツテ其ノ營業
 受多數ヲ要スルト共ニソノ服務場所ハ各地ニ散在スル事之レナリ。
 而シテ各地方經濟的及ヒ社会的ノ事情ヲ異ニシメソノ地形ニ於テモ
 相全シカラズ故ニ一方ニ於テハ各地方ノ狀態ニ適應スル管理ノ方法
 ヲ採用セサルヘカヲサレト共ニ又他方ニ於テハ之等各区間ヲ連絡統

一スルノ必要アリ。而モ鉄道ノ業務ハ經濟上技術上及ヒ法律上三方
面ノ知識技能ヲ要シ、之等ノスベテノ綜合的活動ニ竣クサレハカラ
ス

第六章 鉄道會計

鉄道營業ノ狀態ノ良否ハ主トシテ *operating ratios* 即收支
係數(收入百ニ對スル支出ノ比率)ニヨリテ決定スレモノナル事ハ
既ニ前言セシ所ナリ

鉄道ノ收入ハ之ヲ大別シテ運輸收入及ヒ雜收入ノ二種トナス事ヲ
得ヘシ

一 運輸收入

(a) 旅客收入

旅客收入中ニハ乗客運賃、手小荷物運賃、郵便物運賃、入場
料等ヲ含ム

(b) 貨物收入

貨物收入中ニハ貨物運賃、貨切車運賃、鐵道貨物運賃等ヲ含
ム

二 雜收入

雜收入中ニハ土地物件賃付料、物品賣取代金、預金利息等ヲ含
ム

鐵道ノ費用ハ可變費 (*fluctuating expenses*) 及ヒ固定費
(*fixed charges*) 二ニミテ大別シ得ヘシ

一 可變費

可變費ハ運輸數量ノ増減ニ從ヒテソノ經費モ亦増減スル費用也
例ハハ機關車其他ノ車輛及ヒ其ノ修繕費又ハソノ運輸ニ要スル諸
費用ノ如シ、尚停車場ノ設備ノ費用ノ如クモ運輸數量ノ大小ニヨ
リテ増減ス

二 固定費

Fixed charges
固定費トハ運輸數量ノ大小ニ關係ナク一定セル費用ヲ云フ

奇ノノ價却ニ対スル費用、事務所費、建築物修繕費ノ如ク之レナ
 リ、尚線路保存費工車費ノ如クハ運輸数量ノ増減即チ車輛通過ノ多
 少ニヨリテ影響ナシニアラスト強ク概シテ其ノ費用ハ一定セルモノ
 ナリ

三二
 通過

第七章 運輸

第一節 列車ノ種類

- (A) 列車ノ種類ハ發送ノ目的ニヨリテ之ヲ次ノニ種ニ區別スル事ヲ得
 ハシ
- (1) 旅客列車
 旅客列車ハ旅客、手荷物、小荷物及郵便物輸送ノ目的ヲ以テ編
 成ス
 - (2) 貨物列車

貨物列車ハ貨物輸送ヲ目的トスルモノニシテ通常貨車ノミヲ
 連結スレバ發送ノ爲メ空車ヲ連結スル事等アリ

- (3) 混合列車
- (B) 速度ノ區別ニヨレハ
 - (1) 普通列車
 - (2) 急行列車
 - (C) 發車時刻ニヨレハ
 - (1) 定期列車 時刻表ニ依リテ
 - (2) 不定期列車 豫め時刻を定めて必要の時ニ発せられたる間に列車運轉す
 - (3) 臨時列車 或時臨時に發せられたる列車運轉す
 - (4) 春季列車 例ハ札幌見地方の游人、貨物の積り込み、此に毎年定期列車のみに
 臨時列車の運轉

第二節 旅客運輸

我國ニ於テハ重量貨物ハ船舶ノ便ニヨル事多ク故ニ他ノ各國ニ
 於テルトハソノ收入ノ莫ニツキテ見ルニ各國概テ貨物ノ運輸ハ旅客

ノ運輸ニ比シ速カニ大ナルニ原因ニ於テハ西者殆ント相等シメハ概
計ノ示ス所ナリ

三四

第三節

手荷物 (Baggages) 及ヒ小荷物
(Parcels)

旅客自ラ車内ニ携帯シ得ル物品ハ之ヲ携帯手荷物ト称スソノ條件
トシテハ他ノ乗客ノ迷惑トナラサル事及ヒ座席ヲ塞カサル事等ノ規
定アリ

鉄道ニ委託シテ送ルトメハ之ヲ託送手荷物ト称ス但シコレニハ
制限アリ即チ貨幣、商品、有價証券其ノ他ノ貴重品火薬及ヒ他ニ危
害ヲ及ハス虞アル物品、臭氣ヲ帯シ若クハ不潔ナル物品等ハ託送ス
ル事ヲ得ス。尚長廿五尺幅及厚三尺容積三十五立方尺又ハ重量二百五
十斤ヲ越エル物品及ヒ荷造不完全ナルモノハ託送スルヲ得サル也

次メニ小荷物ハ少量ノ貨物ヲ旅客列車便ニテ迅速ニ運送スルモノ
也。而シテ指定区域内ハ無料ニテ配達ヲナスヲ以テ贈答品、食料品
其他迅速ヲ要スル貨物ノ運送ニ適ス

第四節

郵便物ノ運送

定期列車毎ニ郵便車トシテ列車定数ノ總容積ノ五分ノ一迄ハ提供
スルヲ要ス

第八章

競争

第一節

交通上ニ於ケル競争ノ種類

交通上ニ於ケル運輸会社ノ競争ニハ次ノ四種アリ
一 同一道路上ニ於ケル競争 *Competition of different*

三五

Companies over the same route.

- 二 通路ノ競争 Competitions of routes
 - 三 方向ノ競争 Competitions of directions
 - 四 位置ノ競争 Competitions of locations
- 先ツ第一ノ場合ヨリ順ヲ述ブヘシ

第一項 同一通路上ニ於ケル競争

同一通路上ニ於テ運輸上ノ競争ヲ惹起スル場合ハ海運ニ於テ見ル所ナリ。蓋シ鉄道ノ場合ニイリテハソノ通路ハ或ル会社ノ独占スル所ナルヲ以テ同一線路上ニ於テ数社ノ会社ヲ競争スル事ナシ

第二項 通路ノ競争

通路ノ競争トハニ矣同ヲ連絡スル通路カ一箇以上存在スル場合ニ各通路間ニ行ハルノ所ノ競争ヲ云フ。通路ノ競争ハ海運会社ノ間ニモ又鉄道会社ノ間ニモ或ハ海運ト鉄道トノ間ニモ行ハルノ所ナリ

先ツ海運ニ於ケル航路ノ競争ノ一例ヲ掲ケレハナイヌトシリアスハ夫那ヲ起矣トシテニユーヨークニ向フ貨物及ヒ旅客ハソノ方向ヲ西ニトシテスエズ運河ヲ通過スルモ可ナルヘク或ハ又運河ヲ米ニ水ヲテサンフランシスコニ至リ、今所ヨリ陸路鉄道ニヨリテユーロップニ向フモ可ナルヘシハ或ハバタマ運河ヲ通過スルモ可ナリ。而シテ此ノ二ツノ通路ニ於テ常ニ競争ヲ見ル所ナリ

次ニ鉄道ニ於ケル線路ノ競争ハニユーヨーク、シカゴ間ニ其ノ著シキ例ヲ見ルヘシ

通路ノ競争ノ結果ハ在々ニシテ此等競争線中遠距離ナルノ通路ニヨリテ貨物及ヒ旅客ノ運輸ヲ入事アリ、他ノ事情一シテ影響セサル限リハ遠距離ナル線ニアルヨリモ経済的ナラハルハハ論ナレトモ場合ニヨリテハ必スシテ然ラサルナリ

今距離ナル線ニヨリテ貨物ヲ運送スル場合ヲ考フルニ次ノ三ツアリ

- 第一 A及ヒDノ両市ヲ連絡スルニ因リ鉄道アリ其ノ線路ハ次圖ニ

木スカ如シ



上四ニ於テA—D線及ビA—B—C—D線ハ夫々A及Dノ
 両市ヲ連絡スル線路ナレトモ、前者ハ直通線ニシテ距離内、後者ハ
 迂迴線ニシテ長距離ナリト仮定ス。カクノ如キ場合ニ於テA—D
 線力運送ヲ得ル貨客ノ数量ニハ限度アルヲ以テA—Dトノ間ニ於
 テ貨客ノ輸送力ニ足ラザル事ナリトセス。然ルトハA—D
 線ノ輸送力ヲ超過セル貨客ハ当然A—B—C—D線ニヨリテ得ル
 得サルナリ

第二 上四ニ於テA及Dノ間ニハ輸送力ハ貨客アルニモ、両市
 ヲ連絡スル線路存在セズ。即チ今後兩市ヲ連絡スル線路ヲ敷設セ

ン事ナル計画アリト仮定スヘシ。而シテA—D間ニハ他ノ繁華ナ
 ル都市ナクモB所及ヒC所ハ夫々一將來發展スヘキ地ニシテ相当ノ
 貨客ヲ吸引シ得ヘキ見込アルカ如キ場合ニ於テハA及Dヲ直接
 ニ連絡センヨリハ寧ろA—B—C—D線ヲ敷設シテ間接連絡ノ方
 法ヲ採用スル事アルヘシ

第三 上四ニ於テA—D線及ヒA—B—C—D線ハ既ニ開通セルモ
 ノトテA及D間ニ於ケル運送貨客ハソノ数量甚タ少ク右兩線中
 其ノ一線ヲ以テ充分ナリト仮定スヘシ。然ルトハ新ナル線路
 建設ヲ必要トセサルハ勿論現在存在スル兩線中ノ一ツハ廢棄セザ
 ルハカヨサル狀況ニアリ。カクノ如キ場合ニ於テモシ他ノ事情ニ
 シテ等シカラズニハA—B—C—D線即チ長距離ナル線ハ当然其
 ノ営業ヲ停止セサルハカラス。然レトモ前述シタル條ニ於ケル
 カ如クB及ヒCノ繁華ニシテ相当ノ貨客ヲ吸引シ得ヘキ時ハ夫等
 ノ各地方間ニ於テ充分ノ收入ヲ得ヘク從ツテ必スシモA—D間ノ
 直送貨客ヲ必要トセサルベシ。即チA—D線ニ於テハ兩市間ノ直

送貨客ニヨリテ其ノ營業費ノ償却ニ充テサレハカフサル申請ニイ
 リトモ、A-B-D線ニアリテハ町市間ノ貨客ヨリ收入ニ
 依拠スルヲ要セサルナリ。然ラハ停止セラルヘク線ハA-D線ニ
 シテA-B-D線ハ其ノ營業ヲ持續スル事ナラハ
 以上掲ケタル三例ノ場合ニ於テハ長距離ナル線ニヨリテ運送スル
 方短距離ナル線ニヨリテ却ツテ経済的ナリト云フヲ得ヘシ。然
 レトモ海運ノ場合ニアリテハ事情自ラ異ルモノアリ。何トナレハ海
 上運送ヲ十人ニハ通過ノ建設ヲ必要トセサルカ故ニ第一ノ場合ニ
 リテハA-D線ハ就航船ヲ増加スル事ノニヨリテ起運セル貨客ヲ
 運搬シ得ヘケレハナリ

第三項 方向ノ競争

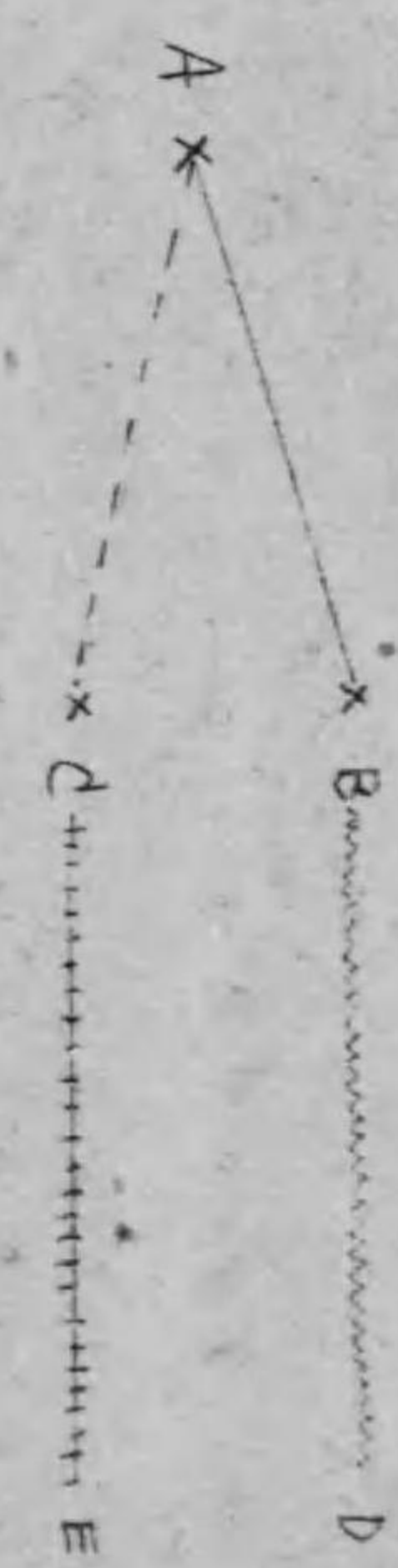
第一 二例ノ鉄道アリ。西線トモ石炭ノ産地Aヲ起矣トシテ一ハB
 へ他ノ一ハCへ連絡セリト仮定スベシ。



B及Cニ於テ石炭ノ需要アルトス。Aニ於ケル石炭商ハ自
 ノ専ム所即チ收益大ナル方向ニ向ツテ石炭ノ運送ヲナスヘク欲
 テA-B線及C-A-D線ハ其ノ輸送貨物トシテ石炭ノ吸収ヲ
 希望シ西線ノ海ニ競争ヲ見ルニ至ルヘシ。Aニ於ケル石炭商ノ以
 スル所ハ收益ヲ如何ニシテ大ナラシメントスルカニ存スルヲ以テ
 B及Cニ於ケル手取金ハソノ標準ニシテソノ手取金ナルモノハ
 B、C兩地ニ於ケル炭價及C-A市ヨリ兩地ニ輸送スル為メノ運賃
 トニヨリテ算出セラル。故ニB、C兩地ニ於ケル炭價相等シク時
 ハA-B線及C-A-D線ノ運賃ノ高低ハ石炭商ノ收益ノ割合ヲ左
 右スヘク唯一ノ標準ナルヘシ

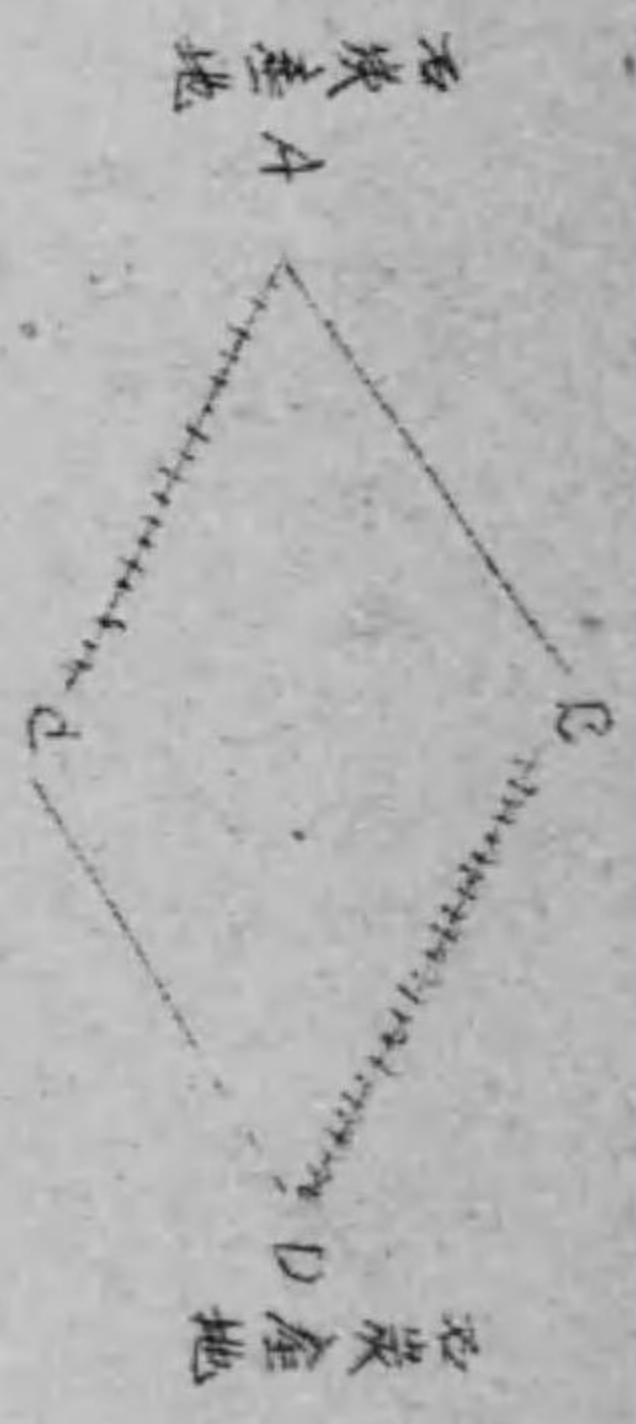
第二 B及C兩地ニ於ケル石炭ハAヨリノ三ノ供給ニマツセノニ
 イラスヲテ全時ニ他ノ地方、例ヘハD及Eヨリモ其ノ供給ヲ受

ケ、西地ニ於ケル炭價全價格ナリトセハ大ノ如ク影響ヲ受クハシ



AヨリB及ヒCノ西地ニ至ル鉄道運費ハ一噸六円トシテ西地ニ於ケル石炭ノ市價ハ一噸十円ナリト仮定ス。其ノ得ル所ノ利益金僅カニ四円ニ過クス。斯クノ如ク場合ニ於テA-B線ヲ輸送貨物誘引ノ政策上其ノ運費ヲ一噸二円ニ低減シタリトセンカA-C線モ亦自衛上運費ノ低減ヲ断行セサルヲ得ス。然ラザルハソノ輸送貨物タル石炭ヲA-B線ニ吸収セラルヘシ。茲ニ於テ西鐵道ノ間ニ競争ヲ惹キ起サハルヲ得サルナリ

第三 尚大ノ如ク場合ニ於テモ方向ノ競争ヲ惹クコトアルヘシ



四ニ於テA及ヒDノ西地ハ石炭ノ産地B、Cノ西地ハソノ消費市場ニシテA-B、D-B、A-C、D-Cハ各々此等各地ヲ連絡スル鐵道線路ナリトス

各鐵道ノ運費ハ一噸六円ニテB及ヒC西地ニ於ケル炭價ハ一円、存反ヒDニ於ケル石炭商ノ利益ハ六円ト仮定ス。然レニA-C線ハ輸送貨物ノ増大ヲ計ラシメテ、運費ヲ一噸四円ニ低下シタリトセハコレニヨリテ利益ヲ蒙ルモノハAニ於ケル石炭商或ハCニ於ケル消費者又ハ右両者ナリ。斯クノ如ク場合ニ於テAニ於ケル石炭商ハA-C線ヲ利用スル事ニヨリテ多大ノ利

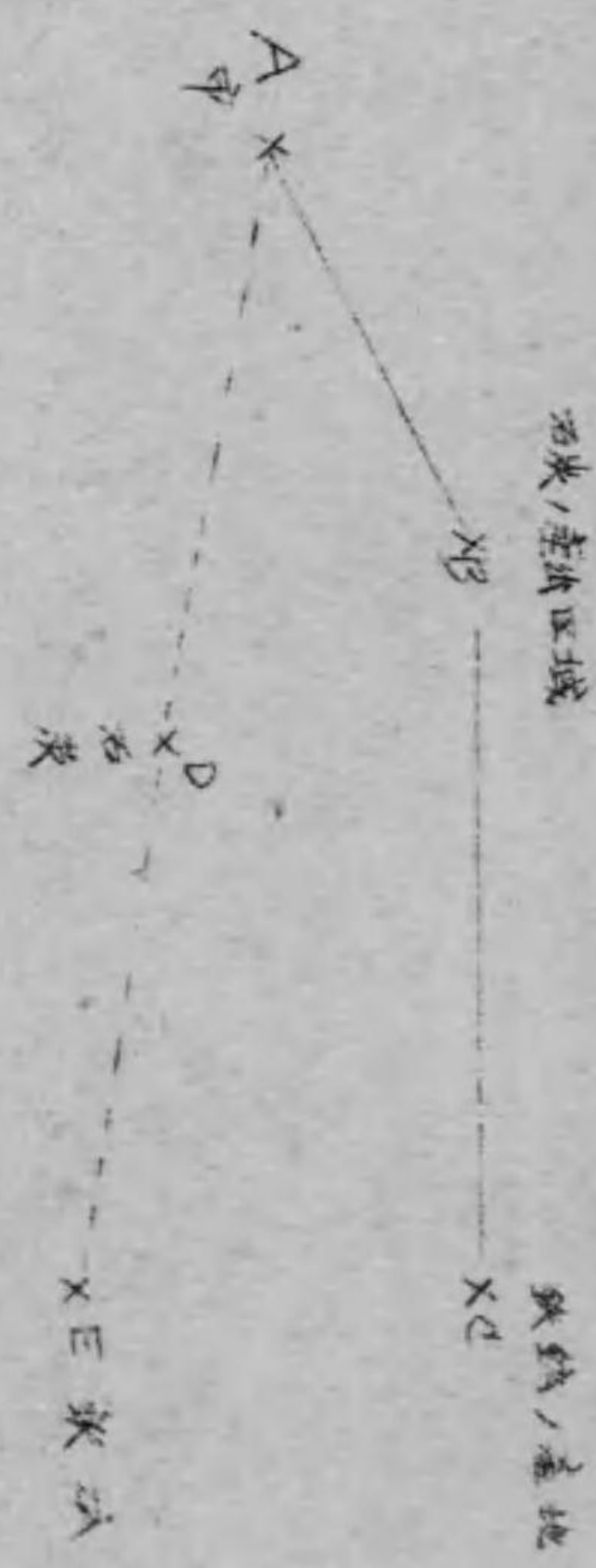
益ヲ占ムA-B線ハ遂ニ顧ミラレサルニ至ルハシ。然レ於テA-B
 線ハ運賃ヲ低減シテA-C線ニ対抗セサルヲ得ス
 右ノ結果B及Cノ地ニ於ケル炭價ノ下落ハ本炭道D-B-D
 1-Cニ影響シ此等山線ハ競争ノ状態ニ陥ルヘシ
 第四 方向ノ競争ニハ今一ツノ例アリ



上圖ニ於テAヨリBニ至ル石炭ニ付テハ炭價低減大度アリヘ
 ソレ以下ニ付テハAニ於ケル石炭商カ販賣セサル價格ニ而シテDヨ
 リCニ至ル石炭ニ付テハ最高價格ノ決定アリハCニ於ケル消費
 者ノ為メニ然ルトス。A-C線ハAノ石炭商ニ付テハ競争カ
 Bニ積送スル事ニヨリテ得ラル。價格ト全線ヲ使等ニ得シムル為
 Mニ低キ運賃ヲ課セサルヘカラス。而シテA-C線ハAヨリCノ

消費者ハ運送セラル石炭ニ付テDヨリCニ運送セラル石炭
 ノ價格ニ対抗セシメサルヘカラス。然ラザレバAノ石炭ハBニ運
 送セラレテA-C線ハソノ貨物ヲ吸集スル故ニ付ハシ。炭價
 1-C線ハCニ於ケル市場ニ付テD-C線ト競争シ而シテAニ産
 出セル石炭ニ付テA-B線ト競争ス

第四項 位置ノ競争 *Locations of Competitions*



炭ニ付テハ運送マリ明瞭トモ、然レ炭價ヲ含ラシムル一炭ノC野
 田五

ヨリB町ヲ經テA市ニ入り、他ノ一線ハE町ヨリD町ヲ經テ△シ
 7 A市ニ入ル
 Bハ石炭産出ノ中心ニ位シ尚己ヨリ鉄鋼ノ供給ヲツケ製鉄業盛
 ナリトス一而シテ他方Dモ亦石炭産出ノ中心ニシテEヨリ鉄鋼ノ
 供給ヲツケテ製鉄業ニ従事スル事Bニ於ケルカ如シ一即チB及ヒ
 Dハ炭ニ全シテ境邊ノ下ニ於テ製鉄業ニ従ヒ又A市ナル△一ノ市
 場ニ對シテ販路ヲ求ムルモノナリ
 斯クノ如ク場合ニ於テEシD A線カB A線ヨリヒ運賃低率ナル以
 ハDニ於ケル製鉄業若ハ有利ナル地位ニ立ツ事トナルハマシ蓋シB
 及ヒD兩地ニ於ケル製鉄ノ生産條件カ必同一ナランニハ彼等ノ營業
 上ノ收益ハ兩地ヨリ消費市場タルA迄ノ運賃ノ高低ニヨリテ決定セ
 ラルハ又力故ナリ

第二節

鉄道ト他ノ交通機關トノ競争

第一項 鉄道ト車運トノ競争

在時交通機關未ダ発達セザリシ時代ニアリテハ人運ニヨリテ車明
 カニシテ水イテ車運歌運ノ方式ヲ察見シタルハ數十年前ノ事ニ屬ス
 而シテ一旦察明セラレタル此等ノ運搬用具ハ未ダ今日ニ至ルモ尚汽
 車汽船等ト共ニソノ特色ヲ帯揮ツツ、アル所ナリ、從ツテ汽車ニハ
 電車ニ其ノ適用範圍アルカ如ク車運ニハ又車運トシテノ方面又ハ花
 田ヲ有スルヲ以テ必スヨモ競争ヲ引キ起ス事ナシト云ハトモ又時ト
 シテハ鉄道ト車運トノ間ニ競争ヲ見ル事アリ
 (A) 旅客運送ニ於ケル車運ニハ乗合馬車及自働車等アリ、又吾國ニ
 於ケル及ヒ東洋ニ於ケル特殊ナルモノニ人力車アリ等々ハ時トシ
 テ鉄道ト競争的ノ地位ニ立ツ事無シトセズ、鉄道ニアリテハ停車
 場ト旅客ノ住居トノ距離遠ク車アリ又乗客ノ制限アル故比ノ如ク
 場合ニハ車口乘者稠繁ナル乗合馬車及電車ニ依レテ便トス
 (B) 貨物運送

人力ヲ用フル荷物或ハ荷馬車又ハ馬車鉄道自動車ハ旅客運送ノ場合ニ於テト全様ニ理由ニ依リ鉄道ト競争スル事アリ
鉄道ニ依ル時ハ其ノ後援ニ手放ヲ要スル故ニ他種運送ノ場合ニ不便ナル事アリ

四八

第二項 鉄道ト内國水運トノ競争

鉄道ト水運トハ其ノ運力ニ於テハ莫ヲ要スル旅客及貨物ハ鉄道ヲ撰フ可ク彼ツテ此ノ兩者ニ競争ヲ引キ起スコト少シ然レトモ大量貨物ハ水運ニ依ル方便宜カラズ又莫ヲ要セザル便宜ハ此ノ兩者ノ競争ノ位置ニ立ツモノナリ故ニ競争ノ結果何カモ至ルカ或ハ其ノ一方ハ繁榮スルノ止ムトモ至ル可シ内國水運ト云フモ天候ノ河水湖沼タル申アリ或ハ人力ニ依リ開墾セル運河タル事アリ其ノ建設費又ハ修繕費等相等シカラス依ツテ其ノ運送ノ費用又運送ノ條件ヲ異ニスルヲ以テ其ノ運賃モ亦各々懸絶アル可免レナル可ク鐵道及内國水運ノ運送費ハ何レカ低廉ナルトモ運送ニ斷スルカラス

四四ノ特殊事情ニ依ルハトモ其ノ生産費ノ大ナル方ハ遂ニ其ノ競争ニ失敗スルモノナリ

第三項 鉄道ト海運トノ競争

鉄道ト海運トノ交通路ハ合衆國レカ如クモ亞細亞航路ニ於テハ鐵道ト並行セル場合アリ或ハ地形ニヨリテハ海運ニ依ル方便利ナル事トモ非ス斯クノ如ク場合ニ依リテハ往々ニテ兩者ノ競争ヲ見ル所ナリ

第九章 運賃

第一節 運賃ニ関スル學說

第一項 生産費說 Cost of Service

鉄道運賃ノ決定ハ公平ナラサル可カラズ然レトモ其ノ公平ナリ

四九

トノ標準ハ何ヲ以テスヘキヤ、是ニ関シテ生産費説ナルモノアリ、此ノ事説ニ依レハ運賃ノ決定ハ其ノ運送ニ要スル定率ノ影響ニ依ラントスルモノニシテ是ニ依ルハ凡ソ次ノ如キ標準ニ依ル

- (一) 重量ノ大小
- (二) 容積ノ大小
- (三) 距離ノ遠近

貨物及旅客ヲ運送スルニ当リテ其ノ距離ニ依リテ運送費ヲ増加スル如キニ其ノ運賃モ亦其ノ長短ニ依リテ區別スヘキハ勿論ナレトモ是ニ関シテ二個ノ方法アリ

A) ハ運送距離ニ比例シテ運送費ヲ増加スルモノニシテ (B) ハ運送距離減ノ方法ナリ。

註 短距離タルト長距離タルトヲ不同準備料ハ略公一ナレハ此ノ意味ニ於テ遞減法出現セルモノナリ

理論上ヨリ言ハハ運賃率ハ遞減法ニ依ルヲ可トスルカ如シ、何トナレハ貨物ノ運送費ハ其ノ距離ニ正シク比例シテ増減スルモノニ非

ズシテ距離ノ増大ト同時ニ其ノ割合ヲ減スルヲ以テナリ

運賃ニ関スル費用ハ是ヲ二個ニ区分スルヲ得ヘシ

(一) ハ起矣及終矣ニ於ケル Terminal Cost 即チ貨物ノ積卸

ニ関スル費用ニシテ他ノ一ハ Moving Expense 即チ内地貨

物ニ貨物ヲ移動セシムルニ要スル費用ナリトス

後者ノ場合ニ依リテハ大体ニ於テ運送費ハ其ノ距離ニ比例セル

モノナリトスヘトモ前者ニ在リテハ然ラス、何トナレハ運送ノ距

離長短ニ拘荷物ノ積卸ハ二回ヲ要スル而已ヲ以テナリ

荷造

荷造ノ方法ニ依リ取扱上便不便ノ差異アルヲ以テ運送費ニ影響

八 危険ノ程度

六 速度

七 車輛ノ種類

第二項 負担力説（價值説ニ訣當ス）

What the Traffic will bear
荷主又ハ旅客、支払得ル能力即チ負担力得ル程度ニ依リテ運賃ヲ決定セントスルモノナリ

Terminal Cost (or Constant Cost)

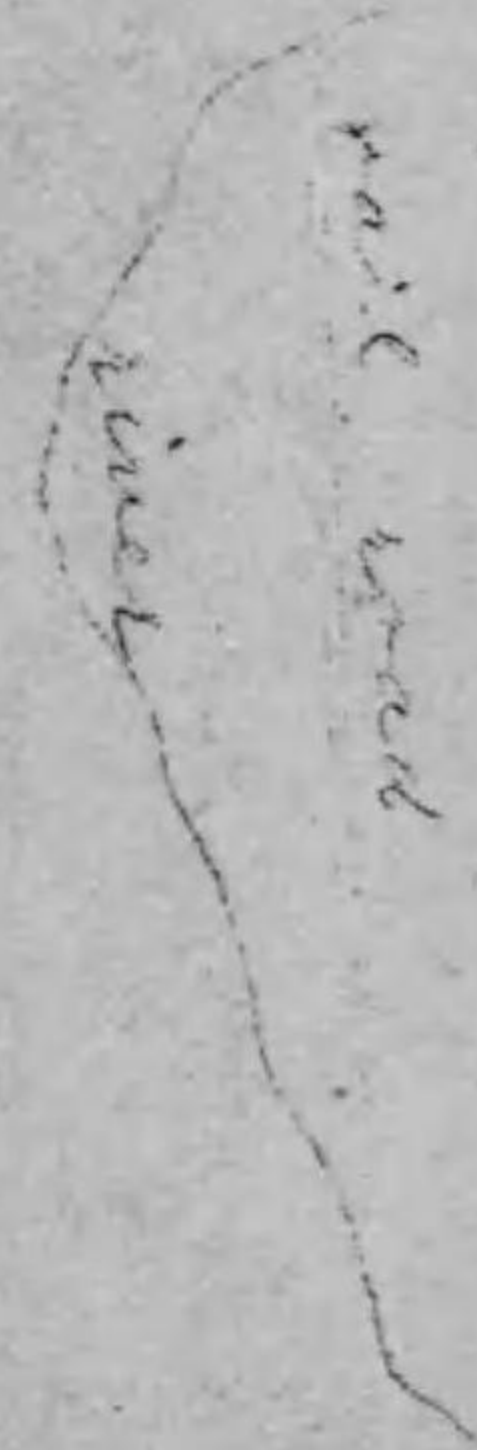


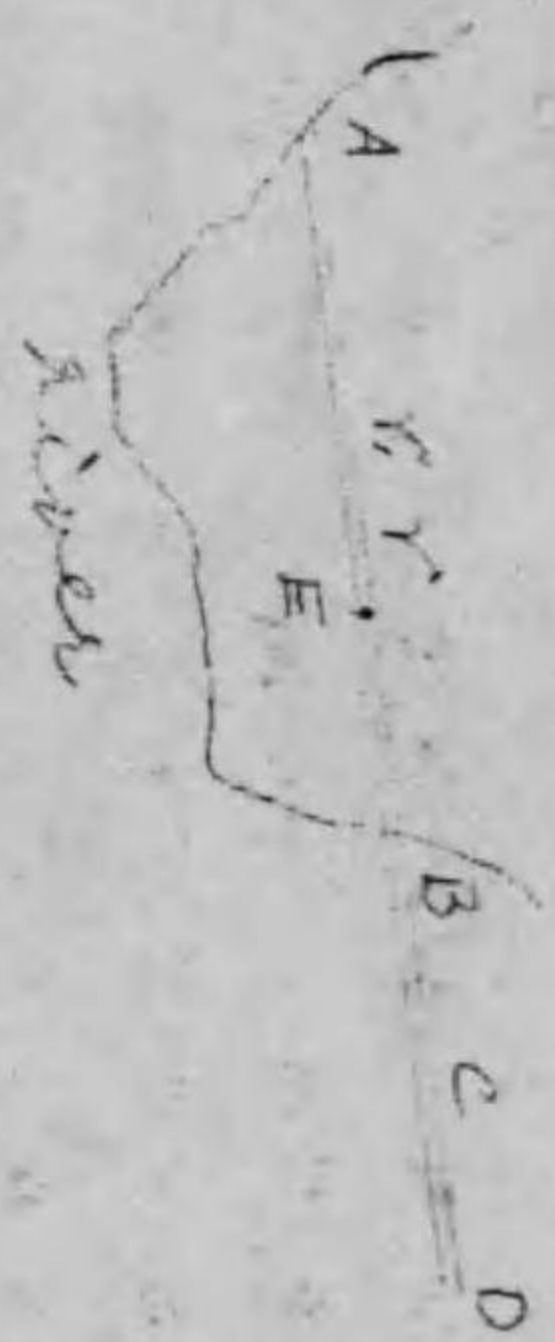
要スルニ生産費説ハ運賃ノ最低限ヲ示シ負担力説ハ運賃ノ最高限ヲ示スモノナルカ故ニ運賃ハ結局其ノ中間ニ於テ決定スルモノナリト云フ可シ、然レテ前者ノ主張ヲ合シテ次ノ如ク結論ニ達ス可シ
一、原料品、非製造品ノ如クハ生産費ヲ標準トシ運賃ノ決定

- 一、輸送ヲ可能トラシム可シ
- 二、高價ナル貨物ハ負担力大ナルヲ以テ定率ノモノニ對シテハ負担力ニ應ジテ運賃ヲ決定スルニ
- 三、運賃ハ通例生産費以下即チ**剩價**以下ニ低下スルモノニ非ズトスルニトモ經濟政策上又ハ政策（社会）上ノ見地ヨリ父スルニ可キナル場合在リ

第二節 競争力運賃ノ及木ノ影響

競争ニ付テハ前章ニ於テ已ニ述ベタル如クシテ競争存在スル場合ニハ生産費ト公認スルモノハ大ニ進メ運賃ヲ以テ營業ヲナスニ至ル可シ、競争ト称スルモノハ公認ニ至レル場合ト然ラザル場合トナリ





第三節 運賃ノ種類

第一項 適用範囲ニ依ル區別

運賃適用ノ範圍ニ依リテ

地方運賃 *Local rate*

運帶運賃 *Through rate*

トニ區別ス前者ハ一線内ニ適用セラルハモノニシテ後者ハ一線以上ノ直通運賃入ハ船組トノ連絡ニ適用セラル

第二項 適用ノ條件ニ依レル區別

運賃條件ニ依リテ區別スレハ

普通運賃

特別運賃ニ區別シ得ヘシ。前者ハ一般普通ノ條件ヲ以テ運送スル場合ニ適用セラレ、モノニシテ後者ハ特殊ナル條件ヲ以テ運送スル場合ニシテ而シテ適用セラレ、モノナリ。如シテ特別運賃ハ一又ハ全般ノ貨物、全一量全距離ニ運送スルニ當リテ要レル運賃ヲ適用スルモノニシテ其ノ主ナル理由ヲ挙クレハ左ノ如シ

第一、経済政策ノ理由ニ依ルモノ

経済政策ノ理由ニ依リテ特別運賃ヲ制定スル事ハ各因ノ大ニ行フ処ナリ

A、輸出入運賃

國際貿易ヲ助長セシムル目的ヲ以テ輸入貨物又ハ輸出貨物ニ對シテ特別ニ低率ナル運賃ヲ課シ内地間ノ運輸ニ於ケル一般貨物ニ對スルトハ異ナル運賃率ヲ制定スルモノナリ、近年我國ニ於テモ滿州ニ棉布棉糸ノ輸出ヲナスニ當リ三線連絡

五五

省船線

江船

朝鮮線、滿鉄線、ノ運賃ヲ特別ニ制定シテ輸送獎勵ノ策トセリ
然レモ吾國ノ如ク爲國ニ在リテハ鐵道運賃ノ外田ニ及ハルハ影響
警ハ重大ナルモノニ非ハシテ寧ロ此ノ政策ハ大抵廢斷鐵道ニ以
シテ行ハル、然ナリ。即チ米大陸横斷鐵道ノ如クハ其ノ一例ニ
シテ全一ノ貨物ニシテ内國商業ニ關スルモノト外國貿易ニ關ス
ルモノトヲ區別シ各々異ナレド運賃率ヲ適用セリ

B. 通過運賃

通過運賃ハ外國貿易上ノ貨物ヲ自國線ニ依リテ通過セシメシ
カ爲メニ其等ノ貨物ニ對シテ特別ニ低率ナル運賃ヲ課スルモノナ
リ

C. 産業獎勵運賃

製造工業ノ獎勵ノ目的ヲ以テ石炭ニ對スル運賃ヲ低率ナラシ
ムルカ如ク或ハ其ノ他ノ原料品ノ輸送ニ關シテ特別運賃率ヲ制定ス
ルカ如ク是也

D. 物價政策ニ關スル運賃

第二、政策社會上ノ理由ニ依ルモノ

社會政策上ノ見地ヨリ鐵道運賃ヲ制定スル事ハ往々ニシテ行ハ
ル、所ナリ。例ハハ物價騰貴ノ際ニ米價引ケ落トシテ米穀運輸ニ
對スル特定運賃ヲ定ムルカ如クハ經濟政策上ノ所應タルニ止マラ
ズ社會政策上ヨリ是ヲ行フノ必要ナル事勿論ナリトス

第三、

競争上ノ理由ニ依ルモノ、(山陽鐵道ト内海航路トノ割引ノ
例)

第四、營業上ノ理由ニ依ルモノ

鐵道ノ營業政策上特ニ運賃ヲ低減スル事アリ。例ハハ或ル季節
カ運輸困難ナルカ故ニ其ノ期間大特別ナル運賃ヲ制定シテ貨物ノ
吸收ニ努ムルカ如ク是ナリ

第三項 運送ノ目的物ニ依ル區別

- (A) 運送ノ目的物ヲ標準トシテ區別スレハ
- (B) 旅客
- (C) 手荷物
- (D) 小荷物
- (E) 大貨物
- (F) 貴

重活

(F) 死体

(G) 動物

第四項 運送ノ速度ニ依ル區別

(A) 急行便

(B) 普通便

第四節 旅客運賃

旅客ノ等級ハ旅客ノ要求希望又ハ習慣等ニ依リテ決定スルモノナリ。英國ニ於テハ当初單級制ナリシヲ後ニ級制ニ改メテ第一級制ヲ採用スルニ至レリ。又級制ニ於テハ四級制ヲ採用シ英國ニ於テハ第一級トシテ三級制ナリトモ實際ニ於テハ級制ノ別ナリ。從テ三級制ヲ採用セルト云ハナリ。我國ニ於テハ最初ヨリ今日ニ至ル迄一級制ナリ(市街鐵道ハ例外ノ四級單級制度也)

次ニ旅客賃率ト關連シテ考フヘキハ手荷物ノ輸送ナリ。手荷物ハ或ル程度迄ハ無賃ヲ以テ輸送スルモノナリ。十九リ以テ旅客運賃中ニ算入

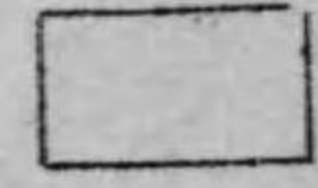
費用ヲモ包含セラレ、半ト成ル。故ニ此ノ賃率ハ手荷物ヲ攜帶セザル旅客ニ對シテ公平ヲ欠ク。高率ヲ課スル結果ト成ル可シ。故ニ近年和蘭、白丹、暹羅等ニ於テハ手荷物ノ無償輸送ヲ停止スルニ至レリ。

大正十三年二月十七日印刷
大正十三年二月十九日發行

太田黒大倉通論與附

定價金四拾錢也

不許
複製



著述者 太田黒敏男
東京市本郷区本郷六丁目二番地

發行兼印刷者 石田嘉一
東京市本郷区本郷六丁目(舊大赤門前)

印刷所 文信社

東京市本郷区本郷六丁目赤門前

發行所 文信社

電話岩川三一四七番
振替口座東京三〇九一八番

14
723

終

