

米 国 交 通 政 策 の 転 換

—— 鉄道を中心とする交通革命について ——

植 村 福 七

目 次

は し が き

一、米 国 鉄 道 の 現 状

二、米 国 交 通 協 会 理 事 会 の 建 議

三、大 統 領 諮 問 委 員 会 報 告 書

四、結 論

は し が き

先ず米 国 鉄 道 の 現 状 を 分 析 し、 か か る 事 態 を 生 ぜ し め た 米 国 の 交 通 政 策 に 関 す る 二 つ の 修 正 建 議 書 で あ る 米 国 交 通 協 会 理 事 会 報 告 書 と 大 統 領 諮 問 委 員 会 報 告 書 を 紹 介 し、 こ れ ら に 対 す る 私 見 を 述 べ、 わ が 国 の 交 通 政 策 に 如 何 な る 示 唆 を す る か を 検 討 し て み る の が こ の 論 文 の 目 的 で あ る。

米 国 交 通 政 策 の 転 換

一 米國鐵道の現状

一國の鐵道輸送力は線路、橋梁、駅舎の如き固定施設 (fixed plant) と機関車、客貨車の如き動的機關 (moving plant) 及びこれらを動かす人的要素に依つて制約を受ける。

1 固定施設

米國鐵道は一九五二年營業哩二二万余にして世界最大の延長をもっている。それは日本や西独の各約一萬哩、英國の二萬哩に比較するとそれぞれ二二倍、一〇倍でありカナダ四萬三千哩、仏國四萬千哩の約五倍に當る。米國鐵道の密度は地理的に人口密度の高い工業地帯である東部地方において高く、ついで中部、南部、西部の順になっている。この二二萬哩の鐵道は七七六の民間会社に依り所有經營されているが、このうち年間百萬弗以上の收入をあげている第一級鐵道一二七社が全延長の九六%に當る一八萬三千哩を所有し、旅客哩の九九%を扱っている。營業哩一萬哩以上の会社が四社、五千—一萬哩の会社二六社、百—千哩の会社八九社、百哩以下が三三〇社となっており、幹線鐵道はペンシルヴェニヤ、ニューヨーク・セントラル、ボルチモア・オハイオ、イリノイ・セントラル、グレート・ノーザン、サザン・パシフィック、サンタフェ等の一級鐵道中の大会社に依つて所有經營され、数多くの群小会社が地方的支線、培養線を所有し全國的鐵道網が構成されている。

地域別線路延長哩

米國交通政策の転換

地 域 別	第 1 級 鉄 道			全 鉄 道		
	会社数	路線哩	営業哩	会社数	路線哩	営業哩
東 部	49	32,108	53,328	344	51,291	55,223
南 部	29	39,077	45,887	189	46,953	49,240
西 部	49	112,366	126,759	243	125,183	132,136
計	127	183,551	225,974	776	223,427	236,599

註 1 級鉄道 年営業収入 100万弗以上
 2 級鉄道 “ 100万～10万弗
 3 級鉄道 “ 10万弗以下

2 動的 機 関

米國鉄道の動的機関の量と質とをみるに、先ず機関車は一九四〇年四万一、七二二両が一九五二年三万九、六九七両に減少している。機関車の内訳は蒸気機関車が一九四〇年四万一、七二二両の機関車総数のうち四万四一両を占めていたが一九五二年には二万六、七三七

営業哩減少傾向

年 次	営 業 哩
1861	31,286
1880	93,262
1900	198,964
1915	264,378
1925	261,871
1935	254,347
1940	246,739
1945	240,156
1950	223,779
1952	222,508

米國の鉄道哩数を歴史的にみれば第一次大戦直後（一九一六年）二六万五千哩あったに対して現在約四万哩減少している。赤字路線の取りはずしは一九二〇年代に現われ特に三〇年代の恐慌以来顕著になった。一九二〇―四三年間における路線廃止申請件数の九四％が許可されたが、これを理由別にみるに、道路との競争が主要理由で五八％、自然資源の涸渇に依るもの一九％、鉄道施設の合理化一〇％、工場の休止又は立地替七％、その他六％である。⁽¹⁾

機 関 車 数

年 次	総 計	蒸 気 機 関 車	電 気 機 関 車	ディーゼル機関車	その他	平 均 牽 引 力
1940	41,721	40,041	858	797	25	ボンド 51,095
44	43,612	39,681	863	3,049	19	53,153
45	43,530	38,853	842	3,816	19	53,528
46	40,691	28,964	817	10,888	22	56,497
50	40,494	25,640	788	14,047	19	57,267
51	42,473	21,894	817	16,979	—	58,476
52	39,697	16,737	790	22,118	52	59,966

第三十卷 第一号

客 車 の 種 類 (1954)

種 類	客車数
コ ー チ	14,977
コンベネーション・コーチ	2,021
食 堂 車	1,691
クラブ・ラウジ・展望車	439
パ ラ ー 車・寝 台 車	383
郵 便 車	1,680
荷 物 車・速達車・その他	13,529
旅客車以外の車両その他旅 客車	30
合 計	34,942

客車の減少傾向

年 次	客 車 数
1940	37,817
45	38,273
50	37,146
52	34,942
54	34,552

両に激減している。これは蒸気機関車がディーゼル機関車に代替せられたので、ディーゼル機関車は一九四〇年僅かに八五八両に過ぎなかったものが、一九五二年には二万二、一一八両に激増している。又平均牽引力も増加し一九四〇年五一、〇九五ボンドが一九五二年五九、九六六ボンドになった。

次に客車であるが客車数が最もよく鉄道旅客の減少傾向を反映している。即ち一九四五年三万八千両の客車は五四年三万四千両に激減している。一九四〇年末、第一級鉄道及びブルマン会社は二万七、七〇〇両の客車を有していたが五三年には二万二五〇両と一九・六％減を示

貨車の増加傾向

客車の新造と廃車

米国交通政策の転換

年次	貨車数	車当り平均積載噸数
1940	1,653,663 ^両	50.0 ^噸
44	1,769,578	50.8
45	1,760,297	51.1
49	1,753,766	52.4
50	1,721,269	52.6
51	1,777,878	52.9
52	1,783,352	53.2

年次	新造数	廃車数
1940	154	754
43	8	255
44	104	223
45	111	375
49	939	923
50	1,078	1,188
51	183	1,109
52	195	1,480

一三四・五仙に
対して五四年に
は二〇四・〇仙
に上昇している。
米国鉄道は二二
万余哩を従事員
一〇〇余万人で
動かしているこ
とになり、我国

従事員数及び人件費

年次	平 均 雇 傭 数	人 件 費	平均時金 間賃
1940	1,026,848 ^人	1,964,124,660 ^弗	75.1 ^仙
45	1,419,505	3,862,001,116	97.0
48	1,326,906	4,768,827,602	134.5
49	1,129,019	4,419,433,316	146.4
50	1,220,784	4,593,688,127	159.6
51	1,276,000	5,336,000,000	170.6
52	1,226,663	5,338,000,000	194.0
53	1,206,321	5,326,000,000	199.0
54	1,062,000	4,850,000,000	204.0

3 従 事 員 数

従事員数は一九五四年一〇六万人で、四八年一三三万人に対して二六万人減少を示している。しかし平均時間当り賃金は四八年の二六〇〇兩に過ぎない。
次に貨車数であるが戦前（一九四〇年）の一五六萬兩から戦後（五二年）の一七八萬兩と、二〇萬兩以上も増加している。
一貨車当り平均積載噸数も一九四〇年には五〇噸であったのが逐次増加して一九五二年には五三・二噸となっている。

鉄道旅客減少の趨勢

第三十卷 第二号

年次	輸送 人員	人			旅費 列車哩	客車哩	列車 速度
		定期	定期外	計			
1940	452,920	3,996,504	19,773,102	23,762,359	1,596,458	3,011,639,451	哩一
44	910,295	5,344,014	90,231,144	95,549,090	400,840,953	3,223,380,420	36.1
47	703,279	6,008,206	39,921,109	45,920,576	481,385,477	4,749,615,396	34.7
49	554,430	5,477,775	29,622,261	35,094,502	380,253,515	3,567,434,330	37.0
50	466,752	4,989,850	26,781,330	31,760,000	357,545,323	3,446,471,800	37.4
51	485,468	—	—	34,614,000	355,128,000	3,474,472,000	37.7
52	470,979	—	—	34,010,000	34,468,000	3,431,444,000	38.3
53	—	—	—	31,655,000	—	—	39.1
54	—	—	—	29,400,000	—	—	39.5

鉄道が一万余哩に四六万人要しているのに比較すれば我國の十分の一の労働力に依って運営されていると言える。

4 輸送成績

旅客輸送成績は一九五二年において四億七千万人、三四〇億人哩で、バスの二一億人哩、航空機の一・二六億人哩よりも多く集団交通機関として尙首位を保っている。しかし家用自動車の發達は顯著でその輸送量は鉄道の十数倍（四、一〇〇億人哩）に達している。次に競争交通機関との關係をみるに一九四〇年都市間旅客輸送の比率は鉄道六・四・五％、バス二六・五％、航空機二・八％であったが、一九五三年には鉄道四六・一％、バス二九・三％航空機二・五％に変化している。これは鉄道の輸送実績が相対的に減少しているのに対してバスが八五％、航空機が七五・九％増加したためである。又鉄道、バス、航空機の旅客輸送比較を人口当り人哩によってみれば一九四〇年度において鉄道一八〇、バス七四、航空機八であったが、一九五三年度において鉄道一九九、バス一二六、航空機九六と変化した。即ちこれは鉄道旅客は絶対的には増加しているがバス及び航空機の増加率に比して少いことを示している。旅

鉄道貨物輸送の趨勢

年次	輸送貨車数	発送貨物屯数	貨物輸送屯哩
1940	36,357,854	1,009,420	373,253,197
44	43,408,295	1,491,491	737,246,444
46	41,341,278	1,366,616	591,982,472
48	42,718,828	1,506,877	637,916,742
49	35,911,261	1,224,001	526,500,360
50	38,899,523	1,354,196	588,577,756
51	40,499,000	1,477,402	646,620,000
52	37,985,000	1,382,595	614,754,000
53	38,303,000	—	605,813,000
54	33,863,000	—	545,000,000

貨物列車走行哩と速力

年次	貨物列車 哩	貨車 哩	列車当 積載屯 数	列車ス ピード 哩	列車当 牽引 車数
1940	481,892,054	23,780,680	849	16.7	49.7
44	698,761,691	36,619,803	1,139	15.7	53.0
46	590,413,152	30,211,654	1,086	16.0	51.8
49	498,573,411	28,021,833	1,138	16.9	56.8
50	514,970,529	29,783,888	1,224	16.8	58.5
51	536,582,000	31,368,539	1,300	17.0	—
52	510,316,000	30,776,744	1,296	17.6	—
53	—	—	1,301	18.2	—
54	—	—	1,288	18.7	—

客列車哩は旅客人員ほど激減していないが、やはり鉄道旅客市場の不振を反映している。
 旅客収入は戦時中の最高一八億弗から暫次減少の一途をたどり、五四年には六億四、〇〇〇万弗となった。これは特に戦後短距離旅客が自動車に長距離旅客が航空機に蚕食され、鉄道は中距離旅客市場を主たる対象とせざるをえなくなったことを物語っている。

貨物輸送は鉄道収入の大部分を占め一七〇万両と言う老大な貨車に依って約一四億屯の貨物を輸送している。

主要貨物別輸送量 (第1級鉄道) (1951年)

品 目	屯 数
石 炭	439,470,666
鉄 鉱 石 ・ 鉄 ・ 銅	154,356,980
砂 利 ・ 石 材 ・ 粘 土	139,242,629
穀 類 ・ 小 麦 ・ 粗 粉	84,801,677
材木・丸太・枕木・パルプ材	74,542,566
石 油 ・ 石 油 製 品	46,889,745
肥 料	46,249,166
セメント・アスファルト	36,443,641
小 計	1,021,987,070
果 物 (柑橘類・野菜をふくむ)	27,909,717
紙 類	29,067,334
自 動 車 及 部 分 品	12,836,797
鉄 石 (除 鉄 鉱 石)	12,273,865
缶 詰 類	11,077,807
小 計	92,157,520
そ の 他	351,878,013
合 計	1,467,022,603
小 口 扱	10,378,920
総 計	1,477,401,523

鉄道貨物の大宗は石炭、鉄鉱石、鉄鋼、砂利、石材、穀類、木材、石油、セメント等である。貨物収入は戦後の経済成長を背景として予想以上の増収をつづけ、旅客収入の激減を補っている。戦前に比較すれば約二倍に増加している。

米 国 鉄 道 営 業 収 支 概 況

(単位: 弗)

年 次	収 入 総 額	貨 物 収 入	旅 客 収 入	郵 便 収 入	急 行 料 収 入	雑 収 入
1940	4,296,600,653	3,537,149,646	417,268,960	101,086,898	55,642,993	185,452,000
41	5,346,699,997	4,447,568,333	514,687,032	108,192,461	57,281,540	218,971,000
42	7,465,822,849	5,944,345,074	1,028,185,616	111,377,039	96,869,117	285,046,000
43	9,054,724,384	6,782,463,423	1,652,867,962	125,050,640	127,816,688	366,526,000
44	9,436,789,811	6,998,614,851	1,790,305,288	130,245,809	143,852,588	373,771,000
45	8,902,248,339	6,523,767,008	1,716,379,470	129,571,449	143,968,567	378,562,000
46	7,627,650,517	5,786,556,397	1,259,168,733	129,000,744	92,762,483	360,163,000
47	8,684,918,252	7,041,184,941	963,322,178	170,181,620	115,835,546	394,393,000
48	9,671,721,893	7,976,284,714	964,303,086	199,939,418	117,631,171	—
49	8,580,142,406	7,048,240,388	860,743,642	222,771,257	79,524,344	368,862,775
50	9,473,093,146	7,817,263,141	813,417,330	374,046,293	81,464,547	386,401,925
51	8,586,000,000	8,617,000,000	897,500,000	323,000,000	82,000,000	438,000,000
52	8,739,000,000	7,257,000,000	757,000,000	256,000,000	109,000,000	360,000,000
53	9,017,000,000	7,588,000,000	706,000,000	250,000,000	109,000,000	364,000,000
54	7,780,000,000	6,475,000,000	641,000,000	250,000,000	94,000,000	320,000,000

米 国 交 通 政 策 の 転 換

第三十卷 第一号

(10) 10

年次	支出総額	線路費	車輛費	運転費	税金	雑支出
1940	3,089,417,209	497,031,272	818,975,489	1,500,959,000	396,394,774	272,451,000
41	3,664,232,231	603,088,381	992,612,936	1,774,959,000	547,230,071	293,572,000
42	4,601,083,424	796,357,981	1,211,036,981	2,241,806,000	1,198,833,532	351,882,000
43	5,657,461,281	1,108,281,381	1,440,340,831	2,686,061,000	1,849,195,157	542,778,000
44	6,282,062,676	1,263,291,756	1,587,484,850	2,973,910,000	1,846,043,134	457,376,000
45	7,051,627,219	1,411,303,807	2,147,405,914	3,015,571,000	823,511,885	477,326,000
46	6,357,415,175	1,150,241,472	1,468,758,090	3,212,292,000	498,144,025	526,124,000
47	6,797,264,686	1,212,096,052	1,558,010,454	3,476,433,000	936,394,518	550,725,000
48	7,472,035,344	1,348,000,438	1,702,944,385	—	1,028,527,348	—
49	6,891,819,289	1,283,529,289	1,609,333,234	3,415,793,821	832,538,165	585,162,945
50	7,059,276,243	1,287,265,354	1,707,935,500	3,491,072,294	1,194,615,258	573,003,095
51	6,700,000,000	1,246,000,000	1,630,000,000	3,291,000,000	984,000,000	533,000,000
52	6,681,000,000	1,268,000,000	1,620,000,000	3,237,000,000	1,948,000,000	556,000,000
53	6,781,000,000	1,322,000,000	1,652,000,000	3,233,000,000	1,086,000,000	574,000,000
54	6,159,000,000	1,134,000,000	1,450,000,000	3,009,000,000	740,000,000	566,000,000

鉄道投資額と収益率

単位(円)

年次	総投資額	減価償却後の 純投資額	哩当り 投資額	総収入 (総支出+税金)	純投資に 対する割合	配当金	純収益額
1940	26,345,188,489	23,168,227,950	110,449	682,133,478	2.94%	159,314,900	188,851,151
41	26,636,483,488	23,300,631,239	111,352	998,255,786	4.28	185,845,723	499,765,137
42	27,002,538,349	23,404,194,095	113,364	1,484,519,296	6.34	202,270,132	901,712,555
43	27,655,120,313	23,654,529,995	115,288	1,359,768,421	5.75	216,543,689	873,478,025
44	27,892,795,327	23,396,921,589	117,771	1,106,327,148	4.73	245,978,212	667,188,402
45	28,299,037,463	22,606,513,846	119,664	852,147,005	3.77	245,991,950	450,433,645
46	28,507,209,963	22,548,967,331	121,074	620,120,069	2.75	234,581,736	287,138,553
47	29,106,036,852	22,891,188,451	123,215	780,694,270	3.41	236,465,562	478,874,571
48	30,081,589,893	23,624,386,717	127,625	1,002,010,549	4.24	289,246,512	698,056,643
49	30,624,615,622	24,028,408,760	131,784	686,487,380	2.86	251,947,002	438,157,662
50	31,420,626,042	24,647,196,140	135,076	1,039,705,834	4.22	312,098,689	783,572,488
51	31,077,781,000	24,265,696,000	139,332	903,000,000	3.54	337,339,000	625,000,000
52	31,822,114,000	24,896,307,000	143,238	1,078,000,000	4.16	344,094,000	631,000,000
53	—	—	—	1,109,000,000	4.19	—	739,000,000
54	—	—	—	835,000,000	3.13	—	472,000,000

営業経費も輸送量の増加、設備の近代化等のため年々増加しつつある。経費構成は運転費が四六%、車両費二〇

％、線路費一六％、税金一一％となっている。米國鐵道が年々相当額の税金を負担していることはわが國鉄が殆んど税金を負担せずに赤字にあえいでいるのと比較して興味あることである。

一九五二年度における米國鐵道の總投資額は約三一・八億弗で、減価償却後の純投資額は二四・九億弗で、一哩當り投資額は一四万弗である。營業収益は一一億であるから純投資に対する収益率は四・一六％となり、年額三億四、四〇九万弗の配当を行っている。

5 設備の近代化

以上の如く自動車及び航空機との激烈なる競争に対抗して、鐵道の生きるべき道は設備施設の近代化とサーヴィスの向上しかない。まず客車であるが旅客人員の減少と共に上記の如く減少の一途をたどりつつありしかも第一級鐵道及びブルマン会社所有客車のうち三九％が三〇年以上、六四・五％が二五年以上の老朽車であるため客車の近代化に努力しつつある。即ち客車の内部の審美的魅力化、エア・コンディションに依る快適化、車内の設備裝飾の近代化、ステンレス・スチールやアルミ合金より造られた軽快な普通コーチ車、ドーム式コーチ車の新造等である。

貨車は年々増備されつつあるが他方貨車の専門化と近代化が同時に行われつつある。即ち運送貨物の種類に依り貨車の種類も數十種を数え、農産物輸送用のボックス車、家畜運搬車から、石炭・鉱石運送用のホッパー、ゴンドラ、木材運搬のフラット車、生魚肉用の冷凍車、石油・化学薬品用のタンク車、トレーラー用車等がある。第二は貨車の近代化である。貨車はひとり専門化したのみならず各種荷主の輸送要請に対応するように諸種の近代化が行われてきた。一般的に不足勝のボックス車を増備する外新興工業の必要とする特殊型車を研究製作し、又陳腐化した車輛を新造車に代替えることにより貨車の近代化を行いつつある。現に毎年数万両の新車が入換えられ特に戦

貨車の種類 (1950)

車 種	車 輛 数
ボックスト車	714,568
フラット車	64,886
家畜車	46,334
ゴンドラ車	859,030
ホタツパク車	7,729
冷蔵車	19,076
その他	9,646
計	1,721,269

貨車の新造と廃車

年 次	新 造	廃 車
1940	60,455	54,846
44	38,970	24,589
49	80,815	85,577
50	40,340	72,669
51	86,627	54,496
52	64,347	59,889

後新興工業の要求する各種の貨車例えばタンク車、カバー付ホッパー車、機械的冷凍車等が増加しつつある。タ
ーク車の如きも新しい内張資材（ステレンレス・スチール、鉛板、ガラス、ゴム、プラスチック）及び内部
塗装方法が発達した化学製品のごれを防ぎ、耐久性に富み、早く清掃出来る等の利点をもつものが現われた。カ
ヴァー付ホッパー車は一九三〇年代初頭大量のセメント輸送のためにはじめて出現し、次第に粒状又は粉状の工業
原料輸送や小麦粉、砂糖輸送に用いられて現在約三万七、〇〇〇両に達している。又生果実、野菜、生肉等の輸送
に用いるため機械的に冷凍出来る設備をもつ車が出来た。従来の氷と塩の冷蔵車では温度を均一にしたり或いは零
点以下に調節出来ないが冷凍機械車では温度を機械的に調節出来る。又最近道路上のトレーラー輸送と競争するた
めトレーラーを鉄道車両に積載出来るビギー・バック車 (Biggy-back) が増加している。

以上の如く輪転資材の近代化と共に列車のスピード化、列車運転回数の増加を図るためには固定的設備の上にも
改善が行われなければならない。即ち重量ルール及び自動閉塞信号制度が広く採用されてきたことである。ルール

の平均重量は一九二一年の八〇—八九ポンドから三一年の九〇—九九ポンド、四四年九八ポンド、第二次大戦後一三〇—一三九ポンド程度の重量レールが広く採用されてきた。信号制度も手動式から自動式に切換えられ中央本部による運転コントロール制が増加しつつある。又駅舎については操作場等の能力が拡大され能率化されつつある。(2)(3)

これを要するに米國鐵道は財政支出に依る道路網の拡充に伴う自家用並びに營業用自動車の急速な發達、政府の助成に依る航空機の發達等に圧迫され、營業面も一九一五年二六万哩を境として年々減少する状態にある。これに對して鐵道は必死となり設備の近代化、サーヴィスの向上に努力しつつあるけれども本質的問題の所在は連邦政府の交通政策そのものの中にあるとみななければならない。かつて鐵道は独占的交通機關であつた。しかし現在鐵道はその独占性を完全に放棄し、競争交通機關の一つに過ぎない。連邦交通政策の考え方の基調もここから出發しなければならぬ。

(1) 路線の廢止は一九二〇年州際交通法第一条第十八項により州際交通委員會より「現在及び將來の公共の便宜及び必要を阻害しない」という証明を得なければ、又は得るまでは「その鐵道路線の全部或いは如何なる一部をも放棄し或いは營業を停止してはならない」と規定されてある。但し州内のみに立地する側線、操車線、一般蒸氣鐵道の一部として經營されていない都市間の電氣鐵道、郊外電車、市街電車はこの規定から除外されている。

(2) アメリカ年鑑一九五七年版、時事通信社第一七一—七七頁

(3) World Railways, 1954—55, Third Edition, pp. 94—182.

二 米國交通協會理事會の建議

一九五三年一月米國交通協會理事會 Board of Directors, Transportation Association of America は国会に對

して「国民厚生のための健全交通」Sound Transportation for National Welfare とする連邦交通政策修正の建議を行った。米國交通協會理事會は主要産業の幹部及び學識者八十四名を以て構成されており、會長はメトロポリタン生命保險會社副社長ジェームス・エル・マッデン、理事長はシカゴ銀行信託會社社長フランク・シー・ラッセで、交通機關代表は鐵道六、自動車六、船舶及び航空機各二、輸送管、エクスプレス業、荷役業、運送取扱業各一台合計二十三名入っているに過ぎない。この報告書作製に當って交通協會は進行委員會及び政策委員會と利用者（三三名）投資者（五三名）航空（九名）貨物運送取扱（七名）道路（一七名）輸送管（一三名）鐵道（二〇名）水運（二名）の八分科委員會を設け結論議案を作成した。この結論議案は二十一地方の公開討論に附議せられるとともに交通機關以外の四名の理事、二名の顧問、一名の秘書より構成された政策委員會 Policy Administration Board において検討され理事會に提案され、理事會においては二十一地方の公開討論の結果を勘案して最後の報告書を作成した。

報告書の概要は現在の連邦交通政策は現實の變貌した交通機關の實態に適合していない。若しこの儘放任しておけば鐵道を弱体化せしめ、鐵道を國有化に導く恐れがあることを指摘している。即ちこの三十年間における交通機關の主な實態上の變化は自動車、航空機の發達に依る鐵道の独占性の放棄である。然るに連邦交通政策は基本的には三十年以前の鐵道独占時代より余り變化していない。一九三三年緊急鐵道運輸法 Emergency Railroad Transportation Act, 1933 一九三五年自動車運送業者法 Motor Carrier Act, 1935 一九四〇年交通法 Transportation Act, 1940 を通じて、米國の交通政策は綜合的觀點よりする各種交通機關の調整政策の上においてやや前進した如く見えるけれども、本質的には各種交通機關内の調整を公正競争によつて行ふと言う点からみて競争の基盤になお多くの不公平なるものが存在していることを認めざるを得ない。

報告書による建議事項の概要は次の如くである。

1 運賃規制

運賃規制に関して二つの建議をなしている。第一は運賃改正の申請が出された場合その認否を急速に決定すべしとする要求である。第二は州際交通法第四条長短距離条項を廃止すべしとする主張である。いづれも現状よりみて妥当な要求と言わねばならない。

後述する大統領諮問委員会の答申によれば第一の運賃規制は現在の定額規制を最高最底額規制に改めること、第二の長短距離条項は実質的に廃止することを主張している。

2 交通機関の監督

(1) 鉄道営業の廃止に関する監督

収支相償わない不経済線の営業廃止に関して州委員会の決定に拘わらず営業廃止許可権を州際交通委員会に付与する如く法律を改正すべしと建議している。大統領諮問委員会勧告もこの問題を取上げている。

(2) 航空事業の特定運送業者の許可

州際間の航空事業に従事する特定運送者 (contract carrier) は従来許可を必要としなかったのであるが、鉄道、自動車、航空機、船舶の法制上の取扱を公平ならしめるため今後民間航空委員会の許可を受くべきことを建議している。

3 監督法規適用免除問題

(1) 従来特定運送業者の監督が公共運送業者のそれよりも寛大であったため、両者の競争が公正に行われなかったが、今後特定運送業者はすべて公正運送業者と同様の監督に服すべきであると主張している。

(2) 従来農水産自動車輸送は監督規定の適用を免除されていたがこれが濫用され公共運送業を不当に浸蝕するので免除適用の限界を明確にすべしと言うのである。

この兩つの事項は後述する大統領諮問委員会においては取上げられ勧告されている。

4 政府の交通機関関与の廃止

政府は民間企業である交通事業には国家の安全保障の必要ある場合の外関与しない方針を明かにすべきである。例えば現在の内国水運公社は解散すべきであり、小包郵便事業は自立経営出来るよう料金を改訂すべきであると主張している。

5 公共補助問題

交通協会理事會報告書は『われわれはあらゆる交通機関に対する公共補助の撤廃に賛成する。このことが立法化されることは政府と実業界並びに競争交通機関との間の關係を支配する健全な法則を確立するにあずかって力あるものと信ずる』と述べている。ここで言う公共補助 public aid とは連邦又は州政府の直接間接の補助及び免税等すべてを指すので、例えば公共道路を使用する自動車輸送、公共の費用を以て建設改良維持せられる水路、港湾を使用する船舶輸送、空港を使用する航空輸送がその公共施設を改良、維持するだけの使用料を支払わない場合はこれらの交通機関は公共補助を受けていると見做すべきである。

6 結 言

これを要するに米國交通協会の建議の要旨は現在の交通政策は基本的には鉄道独占時代の遺物であって、現在の如く自動車、航空機が発達して競争状態の下においては適當ではない。綜合的交通政策の基礎はこれを公正競争に置かなければならない。公正競争 (fair competition) とは各種交通機関の競争の基盤を合理的且つ公正なものと

し、これに依って各種交通機関はその特性に応じた合理的輸送分野を確立できるというのである。米国交通協会の意見はどちらかと言えば第三者的立場から連邦交通政策の革新を国会に建議したものとして注目されている。

連邦政府はこの米国交通協会の建議に呼応するが如く次に述べる「連邦交通政策並びにその組織に関する大統領諮問委員会」が設けられ今後の連邦交通政策の在り方について研究せしめた。大統領諮問委員会の答申の中にも米
(1)
国交通協会の建議を多く採り入れていることも注目に値する。

(1) Board of Directors, Transportation of America, "Sound Transportation for National Welfare", 1953.

工藤和馬「交通調整対策形成に関する新動向」「運輸と経済」一九五五・八月号

三 大統領諮問委員会報告書

上記のアメリカ交通協合理事会の建議に呼応するが如く連邦政府は一九五四年七月十二日「交通政策並びにその組織に関する大統領諮問委員会」Presidential Advisory Committee on Transport Policy and Organization を設けた。この委員会は商務長官シンクレア・ウィークスを議長とし、国防長官チャールズ・E・ウィルソン、国防動員局長アーサー・S・フレミングを正委員、財務長官ジョージ・M・ハンフレイ、郵政長官アーサー・E・サマーフィールド、農務長官エツラ・タフト・ベンソン、予算局長ローランド・R・ヒューズを特別委員とする七人構成委員会である。この委員会の答申「連邦交通政策の修正」Revision of Federal Transportation Policy はウィークス委員長より一九五五年四月大統領に提出せられた。答申の内容は鉄道・自動車・内航水運間の交通調整に関するものであるが以下鉄道政策を中心として考察してみよう。

答申書は 一、序論 二、勸告措置の二部に分かれ、その重点は答申伝達書に述べられているが如く

- (一) 運賃設定に当って各交通機関がもつ競争力をより大きく反映させること
- (二) 拡大しつつある経済且つその他能動的な経済力の伸長及び国家の安全上の要求に適する近代化せられ且つ財政的に強固な交通組織を維持すること

(一) 序 論

まづ序論は (一)米国は過去三十余年間を通じて交通革命に遭遇しつつあること (二)現在の交通政策は各交通機関の公正にして自由な競争を行うことを妨害していること (三)鉄道その他の公共運送業の健全な発展は公共の利益のため必要であることの三つの点に要約出来る。第一の交通革命は一九二〇年以降自動車及び航空機の発達による鉄道の独占的地位の崩壊を意味するものである。報告書中には次の如く述べられている。『一九二〇年当時鉄道は……都市間輸送においては、実質的に独占的位置を保持していた。今日ではこれと顕著な対照を示し、商品又は人のある場所から他の場所へ経済的にして迅速且つ安全に輸送するために種々の輸送機関を自由に選択することができ。』かくの如き鉄道の独占の崩壊は連邦政府及び州政府に依る道路の建設改良、航空事業の保護育成、内国水路及び港湾の改良等の政策の結果である。連邦政府は一九三三年緊急鉄道運輸法の制定以来鉄道と自動車との交通調整のために調査研究を行いその結果一九三五年自動車事業者法、一九四〇年交通法等を制定して綜合交通政策の樹立に少なからざる前進を示したけれども、鉄道が独占的交通機関より競争的交通機関へ性格変更したと言う本質的事実を看過し、『鉄道は独占事業であるとする歴史的仮説に基いて』統制を行ったため鉄道事業の不振を招き、その不振の代価は『正確に計算することは不可能であるけれどもその額は年間数十億弗に達するものと信ぜられ、

かような事態に対して緊急且つ適確な措置がとられなければならない』と強調している。

第二に現在の交通政策は『多くの点において交通機関の最も経済的利用の実現を阻害しているかあるいはこれに不当な制約を課している』と指摘している。各種交通機関はそれぞれその経済的特質に適應する輸送分野をもってゐる。かかる輸送分野の設定は交通機関の公正にして自由な競争に依つてのみ達成せられる。即ち交通機関の最も経済的な利用は公正にして自由な競争を行わせることによる外実現できない。現在の交通政策は公正競争を阻害している。

第三は鉄道等の公共運送業は他の交通機関よりの競争的圧力と公共運送業に課せられている過重な制約とに依り財政状態を悪化せしめ、これがため優秀なサービスの提供したり敏速な技術的發展を推進することができない状態にある。しかし鉄道等の公共運送業の健全なる發達は公共の利益のために必要であると主張している。

(二) 勧告措置

1 主要目的—以下述べる勧告措置即ち連邦交通政策修正の主要目的は次の如くである。

(i) 運賃設定については各交通機関のもつ競争力をより大きく反映させる自由を認め、次の事項の達成を図ること。

(a) 各交通機関を活潑なる競争状態に置き、技術的發展を促進し、今までと異なる運賃及びサービスの觀念を確立すること。

(b) 各種交通機関をして荷主旅客に対するサービスの最高能力によって各々の実力を反映させること。即ち徹底的公正競争を行わせて、利用者の選択によって交通機関間の輸送分野の確立を図らんとするのである。

(ii) 近代化せられ且つ財政的に強固な公共運送業制度を確保すること。

(イ) 終局的消費者の負担すべき輸送費を最底ならしめるため、あらゆる交通機関の能率及び経済性を最高度に増進せしめること。

(ニ) 国防動員又は戦争の場合に対処して、能率的交通機関を発達させること。

これを要するに運賃規制において弾力性をもたせ、各交通機関の競争を公正にして自由ならしめ、これによって各交通機関の最も経済的な輸送分野の設定を図ることが一方において鉄道の財政的位置を強固ならしめ他方において荷主旅客の最終的輸送費を低廉ならしめると共に、国防上の要請にもかなうものであるとしている。

2 具体的勧告措置

前項に述べた目的を達成するために次の大小十二項目からなる具体的勧告がなされた。

イ 連邦交通政策宣言の修正

連邦交通政策宣言は一九四〇年交通法の前文として挿入せられたもので、米国の総合的交通政策の前進を示すものであった。

『ここに国会の連邦交通政策として次の如く宣言する。すべての交通機関について各々の固有の利点を認識し且つこれを維持すべく施行された本法の規定に基いて公正且つ中正な規則を定め、安全・適当・経済的、且つ能率的な用役を促進し、交通全般並びに個々の運送人の間に健全な経済状態を育成し、輸送用役に対し合理的運賃・料金の設定と維持とを奨励し、不正な差別扱、不当な特典又は利益供与及び不公正又は破壊的な競争を排除し、諸州及びその正当な権限をもつ官吏と協同し、公正な賃銀及び公正な労働条件を奨励する。これらは、すべて米国の交通、郵務、国防の要請を充たすに適当な水路、道路、鉄道及びその他の方法による全国的な交通体系を発展させ協調させ且つ維持する目的を持つものとする。この法律のすべての規定は上記の政策宣言を遂行する目的をも

ってその運用と施行とに当らなければならない。』

現行の政策宣言は『各々の固有の利点を認識し且つこれを維持すべく……公正且つ中正な規則を定め……交通全般並びに個々の運送人の間に健全な経済状態を育成し、輸送用役に対し合理的運賃料金の設定と維持とを奨励』すべきことが明言され、明かに総合的交通政策が標榜せられているが各交通機関の競争、運賃の調整に当たっても経営者の判断よりも梓に定められた規制によつたため真の公正競争引いては輸送分野の確立が達成出来なかつた。そこで次の如き連邦交通政策宣言が勧告されている。

『ここに国会の連邦交通政策として次の通り宣言する。(1)国防、郵務及び交通上常時最も適切な状態にあり且つあるべき水路、道路、鉄道及びその他の方法による強力、能率的且つ財政的に健全な国内交通事業をダイナミックな競争の下に自由企業として整備し発達させること (2)各種交通機関が相互に合理的な最低運賃を下らない運賃又は合理的な最高運賃を超えない運賃をもつて充分競争することを奨励促進し、もつて技術的革新、新運賃と輸送技術の発達、輸送及び経営能率の増進、施設と車両の完全使用及び用役、経済、能率並びに交通利用者、最終消費者に提供する便宜に対する最高基準の設定を奨励すること。但し不公正な差別扱、不当な特典又は利益、あるいは不当な損害を与え更に競争のない輸送に対し過重な運賃又は不合理な料金を設定するようなことがあってはならない (3)各州及びその正当な権限を有する官吏と協同し、且つ公正な賃金及び公平な労働条件の設定を奨励すること (4)交通事業の経済的規制は公衆の利益に合致する限り、原価及び用役上の長所を含む各種機関固有の経済的長所をして各交通機関の競争力に反映せしめるよう極力緩和すること (5)かかる最底限度の経済的規則は個々の交通機関に対して特別の拘束、条件又は制限を設けることなく公正且つ公平でなければならない。本法の規定は、すべて上記の政策宣言を遂行する目的をもつて、解釈し、施行し、且つ実施しなければならない。』

以上の政策宣言修正に伴い (一) 運賃設定に当り競争力をより大きく反映させるために (a) 最高最低賃率規制 (b) 賃率適用停止権 (c) 長短距離条項 (d) 託送量賃率の制定又は改正、(二) 近代化され財政的に強固な公共運送業制度の維持のために (a) 自家用自動車運送人の定義の明確化 (b) 特定運送人の定義の明確化 (c) パラ積貨物の除外 (d) 貨物運送取扱業者団体 (e) 不経済営業 (f) 農産品の除外について具体的勧告を行っている。

口 運賃設定に当り競争力をより大きく反映せしめる措置

a 最高最低賃率規制 Maximum minimum rate control

最高最低賃率規制につき次の如き勧告を行っている。『州際交通委員会の有する法的規制権を合理的な最底又は最高運賃の決定に関する事項に限定すること。但し不当な差別的取扱い及び特典を違法とする現行規定には変更を加えないこと』この勧告は州際交通委員会の鉄道その他の公共運送業者の運賃規制について、現行の定額規制制方法を改正し、単に最高賃率と最底賃率のみを規制し、その中間においては各交通機関が自由に運賃操作出来るようにすべしと言うのである。ただし勧告は不正な差別、不法な優先の禁止に関する現行規定はこれを存置することを主張している。鉄道の賃率規制に関しては一九三四年に和蘭、一九四七年前後に仏国その他の中欧諸国、一九五三年に英国が定額規制主義を捨て、最高額規制又は最高最底額規制主義をとっている。米、独、伊、日、日本は今尚定額規制主義をとっている。特に米、独、伊、日、日本は一九五三年自動車運送業者法において自動車賃率に対しても定額規制を行なったけれども実効をあげていない。その理由は定額規制は鉄道賃率においては実行できるけれども、自動車の他の交通機関に対しては殆んどこれを強制することはできないためである。

勧告が最高最底賃率規制を提案したのはかかる不公正競争を是正すると共に弾力性ある賃率規制に依り各交通機関に経済的輸送分野を確立せんとする目的である。勧告書はこの点次の如く述べている。『要するに、これらの

賃率規制（現在の）は一部は法的規制によって強制されたもので、この結果各交通機関の実際の能力に応じて輸送を分配することから期待しうる経済上の利益を公衆から奪い取っている。同様にこのような賃率規制はもし運賃競争に対する制限がその在り方と時宜について今少し緩和されたなら行使できるであろうような多くの有効な選択権を荷主から奪い取っている。しかし乍ら規制のない運賃競争は運賃水準を不当に低下される恐れがある、交通機関間に法律で認められた範囲内で輸送競争が行われることは確かに一般に運賃を最高水準内に抑えておくことに役立つものであるが、一方において州際交通委員会は交通機関が競争の対象とならない輸送に対して過重運賃を課すことを禁止する権限を付与されていなければならない。』

勸告に依れば州際交通委員会は賃率規制に関して次の権限をもつべきものと提案されている。

1 委員会は適正且つ合理的な最低賃率を制定する。合理的と否とは賃率がその確認しうる直接費 (direct ascertainable cost) を賄いうるか否かによって決定すべきである。

2 委員会は適正且つ合理的な最高賃率を決定する。委員会はその輸送における総原価を償いえない賃率を強制することは出来ない。又委員会は交通機関がある輸送で競争を行うため競争のない輸送に対して高か過ぎるか又は不当な賃率を課すことのないように注意しなければならない。

3 委員会は不正な差別や不当な優遇を防止するために必要な賃率の相互関係を考慮しなければならない。この権限は州委員会が決定した州内賃率が州際交通に不当な重荷を負担させる場合州内賃率と州際賃率との調整を行う権限を含む。

要するに鉄道及びその他の公共運送業者は委員会の認可を受けた最高最低賃率の間で、不正な差別や不当な優遇にわたらない限りにおいて自由に適当な賃率を定めて実施出来るよう州際交通法を改正せんとするのである。

a 賃率適用留保権 Suspension powers

現行法の下では委員会は鉄道その他の公共運送業者が実施又は改正せんと申請した賃率に対し、適当でないと考えた時、又は利害関係者が異議を申出た場合は、妥当な賃率が定められるまで申請賃率の適用を停止することが出来る。勧告によればこの停止期間を現行の七カ月より三カ月に短縮すると共に、異議に対する賃率の妥当性の挙証責任がすべて申請人にあったのを異議申立人が交通機関でない場合に限り挙証責任を課すよう改正せんとするものである。勧告は次の如く述べてある。『州際交通委員会の持つ運賃改正の申請を一定期間留保しうる権限は一層強い制限を付した上これを存続すること。留保期間はこれを三カ月に短縮すること及び運賃改正の申請があった場合に異議申立人が運送業者でない場合にのみ申請人に挙証の義務を課する規定を引続き存続すること。』

c 長短距離条項 Long and short haul clause

現行州際交通法第四条長短距離条項を『鉄道又は水運業者が現実の競争に直面しており且つ適用賃率が合理的最低賃率よりも低いものでないとき、同一路線上、同一方向、同種輸送に対して長距離運賃が短距離運賃より安くすることについて委員会の事前承認を必要としないように改正すること』を勧告している。即ち (一) 競争が現に存することと (二) 合理的最低賃率を下らない条件の下において長短距離条項は実効を失うわけである。長短距離条項は一八八七年最初の州際交通法が制定されて以来鉄道及び水運業者の独占利用に依る不当な差別待遇防止のため設けられたものであるが、その後自動車の発達及び自動車運賃にはかかる条項の適用は困難であるため鉄道、水運、自動車れとの競争を不公正ならしめるからである。

d 託送量賃率 Volume freight rate

『競争に対抗するために設定した託送量賃率であって、それぞれの運賃の差異が運送原価の差異に基づくものであ

る場合は、かような託送量賃率は適法として認めること』を勧告している。託送量が増加すればする程単位数量当たり運送原価は低下するから、競争の目的のためにこれに応じて運賃を低減することは一般価格やサービス料金が大量取引において原価の低減の理由で引下げられるのと同様であるというのである。この場合このような制度は同一条件の荷主に平等に適用され更にこの運賃が運送原価を償いうることを前提とする。

ハ 近代化され財政的に強固な公共運送業制度の維持のための措置

次に報告書は公共運送業者の近代化と財務状態の強化について勧告を行っている。『公共運送業者が米国運輸組織の中核として認められてきたことは歴史的事実である。しかるに近年公共運送業者の財政強固な運輸制度を維持することを阻害するような幾多の事情が起った。それは自家用自動車の急激なる増加、比較的規制程度の低い特定運送業者、一部法的規制を免除せられているバラ荷積水運業者等の増大である。これ等の結果として鉄道その他の公共運送業者は利益のある輸送源を喪失し、他方利益のない輸送にしばられているため欠損を来していると言うのである。』

a 自家用自動車運送業者

『自家用自動車運送業者の定義を改めて、公共運送人又は特定運送人に該当しないものであって、自己の所有に属する財産であるがその者が輸送の目的を以て獲得したものでない財産を輸送するものという定義すること』を勧告している。現在の問題点は自家用の名義で営業を行う偽自家用自動車の増加であるので、自家用自動車の定義を明確にして、不正自家用自動車を取締らんとするのである。しかしてその爾後対策として『自家用自動車運送業者として合法的に輸送に従事していた者で州際交通法の新しい規定により自家用自動車運送業者として輸送を継続する資格を失うこととなる者には、定められた期間内に申請すればそれぞれ該当する場合に応じて特定運送業者又

は公共運送業者としての免許を付与すること』を勧告している。

b 特定運送業者

『自動車及び水上運送の特定運送業者の定義を改め、有償運送であるが有償という点を除けば真の自家用運送業者と同一の性格をもつ運送であって、その最低運賃料金はなく實際適用される定額運賃料金の届出を要するものをいうと定義すること』を勧告している。これは従来特定運送業者に対しては最低運賃届出主義をとっていたがこれを実施運賃届出主義に改めんとするものである、この勧告の目的は特定運送業者が本来の性格から逸脱して公共運送（公共運送に従事するためには「公共の便益と必要」のためであるという証明を必要とする）に従事することを防止し、これに依って公共運送業者を保護せんとする意図である。

c バラ積貨物規制免除の廃止

現行州際交通法第三編第三〇三条（c）によれば『三種類以下の貨物のバラ積船舶輸送に従事する特定運送業者に対しては一般船舶の特定運送業者に適用する規制を免除している。』勧告は『バラ積貨物輸送に従事する船舶運送業者に対する規制免除規定を廃止し』船舶公共運送業者との競争を公正競争たらしめんとするものである。

d 貨物運送取扱業者団体

米国の荷主又は荷主団体が鉄道又は自動車の車扱を受け運賃を低廉ならしめる目的で貨物を積合せ又は荷捌する等運送取扱業者と同一行為をする場合は非営利的である理由で規定の適用を免除せられていた。（州際交通法第四〇二条（c）の（1））しかし実際は非営利的であることを条件としているにも拘わらず、これに要する総経費を含む諸経費を負担しており、これらの経費は運送業者に支払われる運賃額を上回っている。従って勧告は『明確な法的

規準を設けてどの荷主又は荷主団体が除外規定の適用を受けるかを決定すべきである』と提議している、これは正規の運送取扱業者の活動を不当に妨害させないためである。

e 不経済営業 Service deficit

自動車の発達以来鉄道が利益のあがらない旅客営業に苦しんでいることは明白な事実である。一級鉄道は一九三〇年以来一九四二―四五年までの戦時を除き毎年旅客営業において欠損を蒙っている。一九三六―四〇年までの欠損額の年平均額は二億五千万弗に達し、更に一九四八―五三年までの年平均額は殆んど六億二千五百万弗に増加し一九五三年には七億五百万弗に達する最高の欠損額を示している。従って勧告は『交通機関がある輸送を継続することが欠損となり又は他の州際交通に不当な負担をかける場合で、その輸送を止めても合理的代替交通機関がある場合にはたとえ関係州政府がその輸送継続を命令しても、州際交通委員会にその命令を取消す権限を与えるよう規定すべし』と主張している。鉄道が不経済旅客営業を廃止せんとする場合、まず地方利益の代弁者及び鉄道従事員が反対する。この場合全国的交通の発展と言う視点に立ち地方利益をある程度犠牲にせんとするのである。

f 農産品自動車輸送の規定除外

州際交通第二編第二〇三条(b)の(4)によって農産品を運送す貨物自動車は諸規定の適用を免除せられていたがこれらの規制除外の範囲が拡大されて州際交通法本来の目的を逸脱しつつあること並びに規制除外貨物か否やの区別が明確を欠いているために屢々提訴事件となった等のために、勧告はこの免除適用の限界をより明確に規定し法律の目的に合致せしむるべしと提議している。

二 官公用特別運賃

最後に官公用特別運賃に関して附加的勧告を行っている。州際交通法第二二条によれば交通機関は任意に官公用

特別運賃を設定できるようになっている。然し実際はこの規定を濫用することによって公共的利益に反する弊害を生みつつある。しかし官公用特別運賃は官公用輸送という特別の要請を満たすものであるのでそのまま存置し現在あるが如き濫用を阻止するよう規定を改正しなければならない。勧告は官公用特別運賃にある程度の制約を加え原則として官公用無賃輸送や割引運賃輸送を運賃表をもって公表せしめんことを提案している。⁽¹⁾

- (1) Presidential Advisory Committee on Transport Policy and Organization, "Revision of Federal Transportation Policy," 1955.

工藤和馬「米國交通政策革新の前進」「運輸と経済」一九五六・三月号

四 結 論

米國交通政策の欠陥を規制機構上の欠陥と政策上の欠陥に分けて觀察してみる。

1 規制機構上の欠陥

米國交通政策の欠陥を一言で言えば交通政策上の綜合的視野の欠除である。この綜合性の欠除は米國における交通行政機構上の欠陥に帰因する。元來米國交通行政機関の本筋は司法、行政、立法の性格をもつ「第四政府部門」Headless fourth branch of the Governmentと言われている州際交通委員会 Interstate Commerce Commissionである。州際交通委員会は一八八七年州際交通法に依って設立せられ過去七十年間色々な曲折を経て現在任期九年の委員十一名より第一部（総務・報告・会計関係）第二部（運賃・料金・評価等の營業関係）、第三部（配車・施設・保安等の運輸及び運轉関係）、第四部（財務関係）、第五部（自動車関係）の五部構成で、第一部より第四部までは鉄道、内河水運、沿岸航路を機能的に分掌し、第五部は自動車のみを管掌している。事務局組織は事務総長の

下に調査局、水運及運送取扱業局、配車局、安全保安局、機関車検車局、営業局、自動車運輸局、運輸経済及統計局、評価局、財務局、会計局、公式事件局、法務局、非公式事件局の十四局が設けられている。航空機以外の交通機関の事業開始及び廃止に関する免許運賃料金規制の責任はすべてこの州際交通委員会がもっている。航空機に関しては独立した民間航空委員会 (Civil Aeronautic Board 以下C・A・Bと言う) が存在している。

これらと併行して商務省 (Department of Commerce) も交通運輸に関して広汎な権限をもち、現在管掌機関として次の如きものを有する。

- (1) 民間航空局 (Civil Aeronautic Administration)
民間航空局と前記C・A・Bとの関係はC・A・Aは空路及び空港等基礎的施設の設置計画、航空輸送の安全に関する規則の公布及びその技術的管理、航空運輸援助計画の運営管理に当り、概して航空輸送の総合的行政機関であるのに対してC・A・Bは営業の免許、運賃料金規制を行う規制管理機関である。
- (2) 沿岸・陸地測量部 (Coast and Geodetic Survey)
- (3) 気象局 (Weather Bureau)
- (4) 内陸水路公社 (Inland Waterway Corp.)
- (5) 公共道路局 (Bureau of Public Roads)
- (6) 海事委員会と海運局

従来海運関係は独立した規制機関である海事委員会 (Federal Maritime Board) が存在していたけれども、一九四九年行政組織委員会 (フーパー委員会) の勧告に依り商務省内に移管され、海事委員会は免許運賃関係を管掌している。これに対して海運局 (Maritime Administration) があり海運行政を管掌している。

尙国防省 (Department of the Defense) が国防的見地より交通に対して関与するのは当然である。大戦中は国防運輸局 (Office of Defense Transportation) が設けられ戦時中の交通を処理してきたが現在は緊急監理局 (Office of Emergency Management) の内へ組入れられている。又国家保障資源委員会 (National Security Resources Board) は非常時態における輸送要請に応ずるため、輸送資材、輸送施設、生産設備等の確保につき管理している。これらの交通管理及び政策機構の多岐性に禍され政府の助成資金支出政策もまちまちで、輸送施設の不均等な過剩膨脹をきたし引いては輸送能力の不均衡を招来している。規制機関の不統一性⁽¹⁾に関しては前記両報告書には指摘されていないけれども学者の間においては夙に問題にされているところである。

2 政策上の欠陥

連邦交通政策の基調は各種交通機関の公正競争に依る合理的輸送分野の確立にある。

ところが管理機構の多岐性に依り交通政策の総合性が欠除している。たとえば連邦政府の道路改良費は一九四四年を境として急激に増大しその支出対象も二級道路及び市街路迄含めるに至った。河川港湾の改修費も増加の一途を辿り、また航空運輸発展上の施設の建設拡充は更に広汎且つ長期的な政府支出を要した。連邦政府はこの三十年間に三、〇〇〇万弗を上回る資金を交通部門に投じてきたと言われている。かような無制限な且無計画な政府資金に依って拡充される交通施設と何等政府の補助を受けない鉄道輸送施設が平等な基礎の上に立って公正競争が出来ないのみならず鉄道の如き完全な独立採算的交通機関の財力を弱化せしめる結果となる。

これを要する私見に依れば連邦交通政策の是正は

- (1) 第一に州際交通委員会、民間航空委員会、商務省交通関係機関綜合する交通省 (Department of Transportation) の設置即ち規制官庁の統一である。

(2) 第二に政府資金により輸送施設を供与し維持する場合はこの費用の大部分を一般納税者でなく直接利用者に負担せしめること。

(3) かくて各交通機関の競争の基礎を公正且つ自由ならしめ、公正競争原則の下においては各種交通機関間にそれぞれ経済的特性に応ずる合理的輸送分野が確立される。

(1) Van Metre: Industrial Traffic Management, 1953, Dearing and Owen: National Transportation Policy, 1949,

(昭和三二・二・二六)