

會學濟經學大國帝都京

叢論 經 濟

號 一 第 卷五十二第

行發日一月七年二和昭

論 叢

公益團體の課税

法學博士

神戸 正雄

マルクスの農業労働者に関する見解

法學博士

河田 嗣郎

ミルのエソロヂー論

文學博士

米田庄太郎

時 論

上海中立に關する一考察

法學博士

末廣 重雄

說 苑

宗門人別改制度の沿革

經濟學士

菊田 太郎

工業分布論に關する文獻

經濟學士

黒 正 巖

雜 錄

精神労働者と獨逸所得税法

法學士

沙見 三郎

獨逸都市に於ける乗合自動車交通

經濟學士

山口 信男

スミスとリストの經濟發達階段説

經濟學士

上田藤十郎

京都帝國大學經濟學會大會記事

法 令

國債整理基金特別會計法中改正・不良住宅地區改良法・土地貸賃價格調査委員會法・土地貸賃價格調査委員會法施行規則

獨逸都市に於ける乗合

自働車交通の現状

山口 信男

近時、我國に於ても、都市人口の急激なる膨脹につれて、都市に於ける交通需要は異常なる發展を遂げ、從來の路面電車丈では、到底、之に應じ得ないこととなつた。そこで、この缺陷を補はんがために、一方、高速力電車が計畫せられると共に、他方、乗合自働車やタクシーが著しく發達するにいたつたのである。

近著 G. Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. XXII. Jahrgang, 4. Lieferung には Dr. Oskar Büchner, Person-enverkehr im Jahre 1924 なる論文が載つてゐる。これは、Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Berlin である右ブエヒナー氏が、一九二四年度(曆年又は營業年度)に於ける都市交通の實狀について、人口五萬以上獨逸都市八十五市に對して發したる問合狀に對する各都市の報告を基礎としてなせる精細なる統計的研究である。一九二四年度と云へば、既に三年前ではあるが、この種の研究としては、これは、恐らく最新のもので云ふて不可ないであらう。同氏は、この論文に於て、都市の人工交通を、鐵道交通、市街電車交通、乗合自働車交通、「ドロシニケ」交通、高速度電車交通、船舶交通、空中交通の七項に

分つて、研究して居るのであるが、私は、その中にて特に、乗合自働車交通の項を左に紹介して、我國讀者の參考に供したいと思ふ。

乗合馬車は、永らくの間、各地に於て、都市に於ける唯一の大量輸送機關であつたが、その後、市街電車の發達につれて、漸次衰へて行つたのである。ところが、數年來、各地に於て、乗合車交通が再び盛んとなつて來たのである。しかし、それは、從來のものは、全く性質を異にして居る。蓋し、同じく乗合車と云ふも、近時のそれは、從來のもの、如く、馬車ではなくて、自働車であり、また、從來乗合馬車は、殆んど専ら、都市内部の交通に貢獻したのに反して、現時の乗合自働車は、専ら都市の内部と外部との間の交通を助けてゐる、と云つてもよいからである。ひゞり、ベルリン市に於ては、その境域が、以前の大ベルリン區を合併して以來、著しく擴張せられたので、乗合自働車線の終點は、すべて、市の境域内に存してゐる有様であるから、ベルリン市にあつては、乗合自働

車は、市街電車の補助機關たるの役割を勤めてゐるのである。尤も、ベルリン市の周圍には、多數の自働車線が通じてゐるが、これらの線は、一九二四年に於ては、未だ、ベルリン市の境域に觸れてゐないから、今度の調査に當つては、之は除外せられて居る。

獨逸に於ける、この新しい形式の乗合車交通、即ち乗合自働車交通は、最近に於て自働車の建造方法が大いに改良せられた、めに、發達したのであるが、他面に於て、幣制の安定したことも、その發達を喚起した重大原因である。だから、多數の都市にあつては、乗合自働車企業は、一九二四年度に於て、漸く、開業の運び

第一表 一九二四年度の定期的乗合自働車交通

都 市	企 業 營 業 又 業 營 業 開 始 時 期	形 式	營 業 線 路	總 延 長 (杆)		一 般 市 外	用 車 輛	一 車 平 均 乘 車 料 金 (布)	營 業 成 績
				數	座 立				
大 都 會									
私 營									
ラ 曆 (四 月)									
一七二四・〇									
一三三・〇									
一五									
三六									
不詳									
三〇									
四〇〇・〇									
六四〇									

となつたのである。また、他の諸都市からは、當市に於ては、乗合自働車は今正に計畫中に屬するとか、近く開業せられるであらうなどと、報告して來てゐる次第である。従て、以下掲げる一九二四年度の報告も、また全く過渡的のものであるの外はないが、それでも、それは、全然價值なきものでもなからう。

ピユヒナー氏は、かく前置きして、さて本題に入り、乗合自働車交通を、定期交通と不定期交通とに分ち、まづ、前者から説明して居る。そして、豫め、前者についての總括的なる統計表を掲げて居る。第一表がそれである。

雜錄 獨逸都市に於ける乗合自動車交通の現状

第二十五卷

一三六

第一號 一三六

都 市

企業
營業
又營業
形年
は始
期時
度期

營業
線路
總延長(軒)
數
一般市内
市外

使用
車輛

一車平均
乘車料金(布)
座立
一軒
最低
料金

營業
成績
車輛走行軒
乘車人員

都 市	企業 營業 又營業 形年 は始 期時 度期	營業 線路 總延長(軒) 數 一般市内 市外	使用 車輛	一車平均 乘車料金(布) 座立 一軒 最低 料金	營業 成績 車輛走行軒 乘車人員
ハンブルク	混 曆	四二七 九八	九	三〇 九 不詳 二五	一七、七〇七 六九、五六
ミュンヘン	混 曆	二〇七 八・六	三	三三 一 〇一、七五〇	一〇、三三二 二、三六
ドレスデン	混 會	一 一〇〇 四〇	二	三三 〇 七・五 三	三、八〇〇 一、四〇〇〇
プレスラウ	ラ 會	三〇〇 三〇	三	三三 〇 五・一 〇 不詳	一、〇〇一 四、〇三
ハノーヴァー	ラ 曆(十月) 私 曆(十二月)	一 一九〇 六〇	一	三三 六 〇 〇 不詳	八、七一一 九、〇六
ニュルンベルク	ラ 會	一 二八〇 三〇	一	三三 〇 〇 〇 不詳	三、六二〇 〇 〇 不詳
ブレームン	私 曆(十月)	二 九〇 九 〇	三	三八 一 〇 〇 不詳	五、〇三三 四、九〇
ステットリン	ラ 會	一 二〇 九 〇	一	三六 一 〇 〇 不詳	三、〇三二 〇 〇 不詳
キ ー ル	私 曆(十月)	一 一八 〇 三〇	二	三六 六 〇 〇 不詳	六、四一 二、九三
中 都 會	私 曆(十月)	一 三〇 〇 六〇	一	三六 八 〇 〇 不詳	七、一〇〇 〇 〇 不詳
カッセル	私 (七月) 私 (九月) 私 (九月)	一 三〇 〇 三〇	一	三六 三 〇 〇 不詳	三、一〇〇 一、五〇〇
ブラウエン	混 會	一 一五〇 二・五	一	三六 三 〇 〇 不詳	三、一〇〇 一、五〇〇
ミュンスター	私 曆(八月)	一 一〇〇 四・五	一	三六 三 〇 〇 不詳	三、一〇〇 一、五〇〇
ウクスバードン	公 會	四 〇〇 〇 〇	八	三六 〇 〇 〇 不詳	一、五〇〇 〇 〇 不詳
小 都 會	混 會	一 五五 一・五	一	三六 〇 〇 〇 不詳	四、四四四 七、五三
フライブルク	混 會	二 二五 八・五	三	三六 〇 〇 〇 不詳	四、四四四 七、五三
ラ 會	混 會	三 六〇 五・〇	二	三六 〇 〇 〇 不詳	一、七〇三 九、二〇

オスナブリュック	私曆	三六〇	不詳	六	三三	二〇七〇	不詳	約六,〇〇〇	約一〇,〇〇〇
グライウイック	公會(六月)	一一〇	八〇	一	三三	八	八	不詳	一八,〇〇〇
ツイツカウ	混曆	二一〇	不詳	五	三三	〇	不詳	約三,〇〇〇	三三,〇〇〇
ヒンデンブルク	公會(六月)	一九〇	六〇	二	三六	八	不詳	〇	五,三三三
ポッツダム	公會	五五〇	不詳	六	八	一	七五	不詳	二〇,〇〇〇
フレンスブルク	私曆	五	不詳	五	三	一	不詳	不詳	不詳
ポイセン	ラ	一九〇	一七〇	三	三〇	五	八	不詳	八,〇〇〇
コブレンツ	公會	三三〇	不詳	六	三六	六	一〇	不詳	五,三三三

〔備考〕「私」私企業。「ラ」ライヒス・ポストの經營。「混」混合經濟企業。「公」國家企業以外の
「公企業」。「曆」曆年。「會」會計年度。

右の表に依て明かであるやうに、定期的乗合自動車、即ち日々一定の運轉計畫に従て經營せられる乗合自動車は、一九二四年度に於ては、開ひ合せたる八十五都市の内にて、二十三都市にのみ存して居り、就中、大都會¹⁾二十三市の内十市、中都會¹⁾二十二市の内四市、小都會¹⁾四十市の内九市に存在して居るのである。だから、一九二四年度について云へば、大都會の方が、小都會よりも、乗合自動車の施設に於て、優つてゐるわけである。

調査せられた諸都市に存在する乗合自動車企

業は、すべて、二十八あり、その内、十は Reichspost の經營にかゝり、三は國家企業以外の公企業であり、五は混合經濟企業であり、残りの十は私企業である。但し、同じく私企業と云つても、ヘルミン市の Allgemeine Berliner Omnibus-A-G. (略して Abog. 云々)の株式の過半は、同市の所有するところである。八つの、國家企業以外の公企業並に混合經濟企業の内、ウキスバーデン市及びヒンデンブルク市の二企業は、純市企業である。反之、ドレスデン、ブラウエン及びツイツカウの三市の乗合自

1) 元來、Statistisches Jahrbuch deutscher Städte に於ては、獨逸都市を、人口五萬乃至十萬の小都會と、十萬乃至二十萬の中都會と、二十萬以上の大都會とに分ち、この區別に基いて、すべての數字を取扱つてゐるのである。ビヒナー氏の本篇も、また、その例に洩れないのである。

働車企業は、州立の Kraftverkehr Freistaat Sachsen-A-G. によつて經營せられて居り、また、グライウィッツ市の乗合自動車企業の設立には、國、州、縣、多數の郡及び都市が、關與して居るのである。尙、これらの企業は、その法律上の形態より分てば、六企業は株式會社であり、四企業は有限責任會社であり、二企業は合名會社であり、四企業は個人商會である。そして、その外に、二つの純市企業と Reichspost の經營にかゝる十企業とがあるわけである。

一都市にして一つ以上の乗合自動車企業の存するものは、ベルリン(二)、ハノーヴァー(二)、カッセル(二)、ウキスバーデン(二)の四市である。また、總計二十八の企業の中にて、一九二四年度を通じて營業したものは、たゞ十五にすぎず、他は、該年度の経過中に營業を開始したものである。そこで、比較するのに便利なやうに、第一表に於ては、各箇の企業を、別々に掲げて置いた。

既述の如く、ベルリン市に於ては、乗合自動

車線は市の境域内に終つてゐるが、これは唯一の例外であつて、その他の都市に於ては、すべて、市の領域外にも運轉されてゐるのである。しかも、多くの都市に於ては、第一表の示す如く、この市外交通の方が、市内交通に比し、より盛んなのである。

定期的に乗合自動車の往復する線路の數は、線路總延長と同様に、各都市に於て、種々様々である。僅かに一線しか持たない都市が七市ある。四都市は二線を有し、七都市は三線を有し、二都市は四線を有し、五線を有する都市が二市ある。六線以上を有する都市は、ひとりベルリン市あるのみであつて、同市には、合計十八線あるのである。また、一線の平均延長も、ハンブルク市の三・七料を最短とし、最も長きプラウエン市の三三・三料にいたるまで、都市により、長短様々である。使用車輛數は、ベルリン市を除いては、極僅かなものである。十市に於ては、一線に使用されてゐる車輛は、平均各一車であり、八市に於ては、各二車であ

る。たゞ、ベルリン市にあつては、平均九車が各線に運轉されてゐる。その他の都市にして一線の運轉車輛平均数の最大なるものは、フライブルク市の四車である。

今、第一表を基礎として、各都市に於ける、乗合自働車線路數、一線平均延長及び一線運轉車輛平均數を算出すれば次の如くである。

第二表

都市	線路數	一線平均	
		延長(軒)	車輛平均數(軒)
ベルリン	一八	八・九	九
ハンブルク	四	三・七	二
ミュンヘン	二	一〇・四	二
ドレスデン	一	一〇・〇	二
ブレスラウ	三	二〇・〇	一
ハノーヴァー	二	二三・三	一
ニュルンベルク	二	二〇・〇	二
ブレーメン	一	一一・〇	一
ステットリン	一	一八・八	二
キール	一	三〇・〇	一

雜錄 獨逸都市に於ける乗合自働車交通の現状

カッセル	三	三〇・〇	一
ブラウエン	三	三三・三	三
ミュンスタト	四	一六・〇	一
ウヰスバーデン	三	九・〇	一
小都會			
フライブルク	三	二八・七	四
オスナブリュック	三	九・三	二
グライウイツ	一	一二・〇	一
ツイツカ	二	五・〇	三
ヒンデンブルク	一	九・〇	二
ポツダム	五	七・二	一
フレンスブルク	五	不詳	一
ボイセン	一	一九・〇	三
コブレンツ	三	一五・〇	二

また、車輛の乗客收容力について見るも、各都市の間に於て、また各企業の間にも於て、著しい差異を見出す。ミュンヘン、ニュルンベルク、ブレーメン、フレンスブルク、ポツツダムの五市の車輛や、ウヰスバーデンの市營でない方の企業の車輛の如きは、單に座席を有するのみである。乗客收容力の最も大なるものは、ウヰスバーデンの市營の乗合自働車であつて、四

十四箇の座席と、十八箇の立席とを持つて居るのである。反之、收容力最も小なるものは、ミンヒエンリガルヒンク間の線を走行してゐる Reichspost の車輛であつて、單に十三箇の座席を持つてゐるにすぎない。

夜間運轉は、一九二四年度にあつては、ベルリン市の外に、ミンヒエン及びヒンデンブルクの兩市に於て行はれてゐるのみである。そして、ベルリン市にあつては、夜間運轉は、二線に於て、午後十二時から午前四時に到るまで行はれ、ミンヒエン市に於ては、午後十時から十二時まで、ヒンデンブルク市に於ては、午後八時から午前六時まで、行はれてゐるのである。

次に、乗合自動車の乗車券制度は如何と云ふに主として、片道乗車券制が行はれてゐる。尤も、九都市に於ては、この外に、定期乗車券も利用されてゐるが、その利用範圍は極めて狭い。即ち、一九二四年度に於ては、大都會の内にて、ハンブルク市にあつては、二九三八枚の

週極め定期券と九八枚の月極め定期券とが、ブレスラウ市に於ては、一五二枚の週極め乃至月極め定期券が、ニュルンベルク市に於ては、四一枚の週極め定期券と六枚の月極め定期券とが發行されて居り、中都會の内にて、カッセル市に於ては、三六五枚の週極め定期券と三枚の月極め定期券とが、ウキスバーデン市に於ては、八〇〇枚の週極め定期券と二〇〇冊の十回分回数券とが發行されて居り、また、小都會の内にて、オスナブリュック市にあつては、毎月、約二〇〇枚の往復券、週極め定期券及び月極め定期券が、ヒンデンブルク市に於ては、三枚の週極め定期券と四五枚の月極め及び學生定期券が、ポイセン市に於ては、二枚の週極め定期券と二五枚の月極め定期券とが、コブレンツ市に於ては、三六枚の月極め定期券が、それぞれ、發行せられて居るのである。尙、定期乗車券を用ゆる乗客數は、ブレスラウ市の場合を除いては、すべて、前掲第一表中の、「乗車人員」の中に算入してある。

乗車料金の額については、完全なる數字を得ることが出来なかつた。しかし、片道乗車に對する一籽平均料金については、若干の報告に接したが、それによれば、一籽五布乃至十布である。最短距離に對する最低料金は、これまた、報告を得たもの丈について見れば、十五布である。

定期的乗合自動車の營業成績については、もちろん、一九二四年度全期を通じて營業せる各企業又は各線を比較する外はない。今かゝる企業について、一線平均乗車人員數、及び一線平均走行車輛籽數を算出してみると、第三表の如くである。

第三表

都 市	一 線	
	乗車人員	走行車輛(籽)平均
大 都 會		
ベ ル リ ン	二、八二六、九五〇	四九八、五四五
ハ ン ブ ル ク	一九九、六五〇	四四、二九三
ド レ ス デ ン	二四〇、〇〇〇	五七、八〇〇
ブ レ ス ラ ウ	一五、三五一	一〇、〇一七

雜 錄 獨逸都市に於ける乗合自動車交通の現状

ニュルンベルク	二一、四八五	三二、五一二
ステットイン	二、九二三	六、四五一
中 都 會		
ブ ラ ウ エ ン	七四、二三九	五一、七七三
小 都 會		
フ ラ イ ブ ル ク	二六、二〇一	四五、六九一
オ ス ナ ブ リ ュ ッ ク	約六〇、〇〇〇	約九六、〇〇〇
ツ イ ッ カ ウ	一一〇、九七七	約一六、一五〇
ポ ッ ツ ダ ム	八五、〇八七	三二、〇四二
コ ア レ ン ツ	一八、七三七	二一、八六五

最後に、一九二四年度に於ける、不定期的な乗合自動車交通、即ち觀光、回遊を目的とする貸切乗車については、十八市から報告があつたが、これらの報告は、少くともその一部のもの、遺憾乍ら、非常に不完全なものであつた。(第四表参照)。

この十八市に於ては、合計三十二の企業が貸切運送に従事してゐるが、その内、十七丈が貸切運送を専業とし、他は定期的運送の傍ら貸切運送を行つてゐるのである。

り、八は Reichspost の經營にかゝり、一（ウキスパーデン）は純市企業であり、残りの五企業は、他種の公企業、又は混合經濟企業である。

一九二四年度の營業成績については、これらの企業の内一部分が報告して來たのである。これらの報告に基いて、何等かの平均數を算出するには、事情が各都市に於て餘りに相違してゐるから、こゝには、それを試みないことゝする。

第四表 一九二四年度の不定期的乗合自動車交通

都・市	企業	
	營業	成績
大都會	一 内貨切	報告せ
	一 車輛走	乗車
	一 般	專業
	一 行	料人員
	一 員	
ベルリン	四	二二五、五五五、五九
ハンブルク	一	二六、〇一〇、二四、四五
ケルン	六	不詳
ミュンヘン	一	一三、〇〇〇、一六、一一
ドレスデン	一	不詳
ブレスラウ	一	一三、四一、五、六六

フランクフルト・アム・マイン	一	不詳	約八、〇〇〇
シュトゥットガルト	一	一七〇、三三	二、五七
ブレイメン	一	一四	不詳
中都會			
ブラウエン	一	一五、五二〇	七、八四
ウキスパーデン	二	二二、〇〇〇	五、五〇〇
小都會			
フライブルク	一	一、二、四六	二、八三
オスナブリュック	一	不詳	不詳
グライウイツ	一	一約、〇〇〇	約二、二〇〇
ハイデルベルヒ	一	一、一、四六	不詳
ポッツダム	一	一三、〇七	六、八七
ポイゼン	一	一六	一、四
コブレンツ	一	一三、八二	三、四四