

る。組合の威力はきわめて強く既述のように給与や労働条件の改善向上に資した所はすこぶる大きい。

しかし鉄道労働争議によるストライキは全国的・地域的に経済社会に及ぼす影響がすこぶる大きいから、これを防止または早期に解決するために法令の章に述べたような鉄道労働立法が完備されたものと見られていた。しかるに第2次大戦の物価騰貴以来鉄道労働は他種産業にくらべて相対的に有利でなくなってきたため、また鉄道会社側も運賃の対物価修正引上の遅延ならびに低位のため、財政困難であったから戦後しばらく大規模な労働争議が起った。政府は戦時大権(戦後もしばらく存続)によって鉄道を形式上国家(陸軍省)接管としてストライキを不法化して防いだ、それでも諸所に山ねコストを頻発したため将来の鉄道労働法改善が懸案になっている。

8 輸 送

アメリカ鉄道の輸送業務は近代化・合理化が進められ、第2次大戦以後逐年その能率は向上されている。貨物業務は比較的順調に伸びているのに対し、旅客業務は自動車の復興と航空の発展により縮減傾向がいちじるしいが、これに対しても鉄道としては旅客吸引策と業務の経済化に少なからぬ力を入れている。

貨物輸送は戦時中は総量 30 億 t に達した。戦後 1949 年の不況には 23 億 t まで減ったがまた漸増している。(数鉄道にまたがるため発送トン数は輸送トン数の約半分である。)第 11 表を見るとトナマイルの増加は平均輸送距離の延伸を示し、列車マイルは減少気味であるが、1 列車平均トン数の著増は列車単位の増大を意味し、能率化を現わしている。列車の長さ 1 マイルをこすものもあり、1 列車牽引量のレコードは 13,500 t に達している。貨物列車速度の著増もサービスの改善と効率の増大を示している。貨物の種類では石炭がやはり第 1 位を占め、穀類・鉱石・林産品が大きく、小口扱商品も相当の量を示している。

第 11 表 アメリカ鉄道輸送統計表

年 度	貨 車 数	載 貨 車 数	輸 送 トン数	ト ン マイル	貨物列車マイル	貨物列車平均トン数	貨物列車平均速度	旅 客 数	人マイル	旅客列車マイル	客 車 マイル
	千両	千両	百万 t	百万	百万	ト	マイル		百万人	百万	百万
1916	46,420	2,179	362,444	641	702	11.3	1,005	34,585	582	3,425	
1940	36,357	1,843	373,253	481	849	16.7	452	23,762	391	3,011	
1945	41,918	2,823	681,000	652	1,129	15.7	891	91,717	481	4,749	
1950	38,902	2,570	588,577	516	1,224	16.8	486	31,760	357	3,446	
1951	40,497	2,809	646,630	528	1,301	17.0	483	34,613	355	3,474	
1955	37,800		620,000		1,378	18.6		28,500			

1916 年は不明につき 1921~25 年の平均値。1955 年の旅客列車平均速度は 39.8 マイル

旅客輸送では、旅客数は戦時中 9 億人をこえたが、軍事輸送の縮減・一般乗用自動車の復活とともに再び激減傾向を示し、長距離航空の発達に伴ない、プルマン旅客も著減している。1 列車の平均客車数はほとんど 10 両に達しているが、1 列車の乗客数は 100 人に達せず 1 客車 10 人に過ぎず、赤字輸送を如実に露呈している。そのため線区によっては旅客列車を縮廃したり、ディーゼル動車を投入したりしている。それでも優秀設備の高級列車の数は相当数運転され、その時速も 70~80 マイルに達するものが少なくない。通勤旅客はわが国にくらべてきわめて少なく、1951 年 48 億人マイル、非通勤客は 297 億人マイルである。

第 12 表 最近鉄道貨物種類別積載車数 (千両)

年 度	穀類	家畜	石炭	コークス	林産品	鉱石	小口扱商品	その他	計
1949	2,583	551	6,217	588	1,952	2,210	4,588	17,219	35,911
1950	2,465	491	7,239	727	2,225	2,528	4,269	18,955	38,902
1951	2,567	497	7,502	837	2,363	3,004	3,866	19,838	40,497
1955	2,630	447	6,640	615	2,263	2,875	3,235	19,138	37,840

旅客にくらべて郵便ならびに小荷物(エクスプレス)の輸送量はわが国の割合より多く、収入もこれに比例している。

9 営業・運賃

(1) 営業 貨客の誘致すなわち鉄道輸送サービスの販売部門の業務は、アメリカ鉄道では営業局 (Traffic Dep.) が担当しているが、鉄道の生産設備能力が膨大で競争の激烈な事情の下ではこの営業活動は鉄道企業においてきわめて重要であり、広告宣伝その他の活発な販売活動が行われている。旅客業務は多くの鉄道では赤字部門であるが、それでも主要列車や新設列車については美麗で力的な多数の宣伝パンフレットが大量自由に配布され、旅客列車時刻表もアメリカでは会社ごとにまた線区ごとに大小さまざまなものが大量につくれ無料自由に入手することができる。貨物の誘致についても猛烈な宣伝工作が行われ、工場誘致などについても積極的な手が打たれている。これらは貨客が設備能力にくらべて過剰気味な上独占性のまだ相当強いわが国鉄などでは到底想像できない程度のものであり、営業部門は輸送部門に対して優位に立ってこれを指示している状況である。他線との連絡運輸協定や運賃の設定・その引合等もこの部門の重要任務である。

(2) 運賃作成の方式 アメリカでも鉄道監督の中心は運賃である。その監督方式は法令および監督の章にやや詳しく述べてあるが、根本原理は「公正合理性」の確保と不当差別待遇の禁止にある。「正直にして能率の良い経営の下において要した営業費」と必要な新投資を吸引するに足る「公正資本に対する公正報酬」の合計額が運賃総収入と等しくなるよう、すなわち最低のコストにより良きサービスの提供を原則としている。この原則は事実上は競争の存在等によりうまく作動していないことは随所に述べた。また運賃設定の手続は届出・公示・異議申立・各種申請・審問等によっていることも監督の章に述べた。

(3) 旅客運賃制

度 距離正比例を原則とし、等級も普通(コーチ)とブルマンのみで比較的単純である。週末・季節・回遊・往復等について運賃割引がしばしば

行われるけれども、通勤についてはわが国のような割引率が高い上使用回数無制限な定期券制度は行われず、10 回、月 45 回、月 60 回等回数券式のものが主であり、割引率も低目である。

旅客賃率(コーチ)は 19 世紀末 2~3 セント/マイルを持続していたが、第 1 次大戦の後 3.6 セントまで上げられた。しかし 1930 年代の不況はこれを 2~3 セントに戻し、南部では 1.5 セントに、西部では 1.8 セントに下げた時期もある。1938 年には 2.5 セントに上った。第 2 次大戦中および戦後は再々の引上げが行われているけれども、自動車・航空との対抗上到底コストを償う所まで上げ得ないのである。最近では東西南の 3 地帯で多少の相違はあるが 1 マイル 3~3.3 セント、プルマン(1 等)運賃は 4 セントである。なおプルマンは別に使用料をとるがわが寝台車と異なって 1 夜制ではなく距離制を原則としている。人マイル当り平均収入は 1951 年において 2.60 セントとなっている。

いま、1956 年春現行の大陸横断(サンフランシスコまたはロスアンゼルスとニューヨーク間)につき鉄道と航空・長距離バスの運賃(所要時間も)を比較して見るとつぎのとおりで、いかに鉄道が競争上困難な立場にいるかがわかるであろう。