



## 鐵道旅客運輸論(上)

伊藤, 重治郎

---

**(Citation)**

經濟學商業學國民經濟雜誌, 16(2):191-217

**(Issue Date)**

1914-02

**(Resource Type)**

departmental bulletin paper

**(Version)**

Version of Record

**(URL)**

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00052160>



論說

鐵道旅客運輸論(上)

早稻田大學教授

ドクトル、ガブ  
フィロソフイー

伊藤重治郎

一、鐵道收入上ニ於ケル旅客ノ地位

第一期 第二期 第三期

二、旅客ノ密度

一、旅行ノ便宜 (イ)運輸機關 (ロ)社會事情

二、旅行ノ能力

三、旅行ノ價值

一、鐵道收入上ニ於ケル旅客ノ地位

森林又ハ鑛山ノ開發等特殊ノ目的ヲ有スル鐵道ハ別ナレドモ、一般ノ鐵道ヲ概括的ニ觀察スレバ、其初期ニ於ケル收入ノ財源ハ主トシテ之ヲ旅客ニ仰ガザルベ

カラズ。開通後稍年處ヲ經、鐵道其物モ發達シ、經濟組織社會制度亦漸ク改マリ來ルヤ、貨物收入ハ大ニ増加シ旅客收入ノ地位ハ爲メニ著シク低下スルヲ免レズ之ヲ第二期ニ見ル事ヲ得ベシ。然ルニ更ニ進ンデ產業狀態發達シ來ルヤ、必然富ノ増加ヲ伴ヒ、文化ノ普及、向上ヲ來シ、工場勞働者ノ増加ハ通勤及遊樂ノ必要竝ニ餘裕ヲ生ジ、從テ旅客交通ヲ増スベキヲ以テ、尠クトモ貨物運送ノ増加ニ隨伴シテ甚シク之ニ後ル、事ナク、假令貨物收入ト相若ク迄ニハ至ラズトスルモ、略之ニ近ヅキ來リ依然收入上一大重要部分ヲ占ムル事ナルベシ。請フ少シク之ヲ說カン。

(一)鐵道ノ初ニ於テ主トシテ收入ヲ旅客ニ得ル所以ノモノハ、要スルニ貨物收入少キニ因ルモノニシテ、コレ(一)鐵道ノ技術未ダ發達セザルガ爲メニ、在來ノ貨物ヲ舊來ノ交通路ヨリ奪フニ足ル程ノ低賃率ヲ供給スル能ハザル事(二)未ダ新產業ヲ起スニ遑アラザル事(三)及ビ商習慣、社會組織未ダ鐵道運送ニ適合スベク改メラレザルニ因ル。然ルニ旅客運送ニ至テハ其速力ノ輕快ナル點ニ於テ、在來各種ノ運送機關ニ優リ、宿泊料其他ヲ考量スレバ勞費ノ上ニ多大ナル節約トナルヲ以テ、殆ド初メヨリ之ヲ獨占スル事ヲ得ルナリ。サレバ鐵道ノ始ヲ以テ許サル、リヴァブー

ル、マンチエスター鐵道ニ於テ、會社當局者ノ收入豫算ハ旅客收入ヲ一年一萬磅ト立テタルニ開業初年ニ於テ、既ニ十八萬千八百磅ニ上リ、貨物收入ハ會社當局ガ里蔓兩市間ニ水運貨物ノ非常ナル停滯ト、兩市間運河會社ノ莫大ナル收益ヲ擧ゲツツアルニ考ヘ、一年ノ收入五萬磅ト算シ居タルニ拘ラズ、一八三三年ニ至リ漸ク八萬磅ニ上リタルニ過ギズ。一八四二年ニ於テスラ英國諸鐵道ノ貨物收入總計ハ全收入ノ三割三分ニ過ギザリシトイフ。佛國幹線鐵道アンテレジニエタルノ統計ヲ見ルモ、一八四五年ニ於ケル旅客收入總額ハ一千六百餘萬法ニ上レルニ貨物收入ハ一千百萬法ニ止マリ、前者ハ後者ヨリ多キ事恰モ五割ニ達セリ。之レヲ我邦ノ數字ニ徵スルモ、明治二十三年度ニ於テ全國ノ貨物收入百七拾七萬七千圓ニ對シ旅客收入ハ五百拾四萬九千圓ニシテ、後者ハ殆ド前者ノ三倍ニ上レリ。我ガ勞働賃金低廉ニシテ、農業人口比較的多クヲ占メ、多年ノ因襲上時間ノ觀念甚ダ乏シキガ故ニ旅行機關ノ選擇ニ際シテモ、歐米人ノ如ク單ニ時間節約ノ故ヲ以テ高賃金ヲ拂フノ犧牲ヲ意トセザルモノ割合ニ少キニモ拘ラズ、兎ニ角鐵道ノ初期ニ於テ右ノ如キ數字ヲ示セルハ鐵道ガ旅客運送ニ適セルヲ證スルモノトイフベク、近時ニ於テモ亦旅客ハ漸次鐵

道ニ依ル傾向ヲ認ムル事ヲ得ベシ。試ニ大阪商船會社ガ最近十年間ニ運送シタル荷物量ヲ見ルニ、明治三十六年ニ於テ一千八百八拾餘萬箇、四十五年ヨリ大正元年ニ亘ル一年間ニ於テハ四千二百九十萬箇、即チ二倍ト二割餘ニ増加シ、其賃金收入額ハ三倍セルニ拘ラズ、旅客取扱數ハ三十六年ニ於ケル百八十三萬人ニ對シ四十五年、大正元年ノ一年間二百十五萬五千人ニシテ、其増加額僅カニ一割七分ニ過ギズ。(尤モ賃金ハ二倍セリ)然ルニ鐵道乗客ヲ見レバ、三十六年ヨリ四十四年度迄ノ九年間ニ六割餘ノ増加ヲ示シ、假リニ九州線ノミヲ取ルモ五割ノ増加ヲ示セルヲ見ル。又大阪海事局ノ調査報告ニヨレバ、大阪下關間ノ旅客ハ明治三十八年ニ四十二萬餘人ヲ算シタルニ、四十三年ニハ三十四萬七千人ニ減少セリ。此間ニ於テ鐵道旅客ガ増加セルハ明白ニシテ、三田尻、下關間ノ通過旅客ノミヲ見ルモ片道平均二十七萬人ヨリ三十五萬人ニ増加セリ。

(二)然ルニ貨物收入ハ鐵道ノ發達ト社會ノ變化ニヨリ驚クベキ步調ヲ以テ増進シ來リ、竟ニ旅客收入トノ地位ハ其輕重ヲ逆ニスルニ至ルベシ。例ヘバ我邦ハ歐米ノ如ク鐵石炭等ノ荒荷殆ド無ク、沿岸航海ノ競争アルニ加ヘテ鐵道アツテ以來歲

月ヲ經ザルガ爲メ、貨物運輸ハ尙未ダ甚ダ少キニ拘ラズ、既ニ駸々タル進歩ヲ示シ、今ヤ殆ド旅客收入ト相若クニ至リ、幾クモナクシテ之ヲ凌駕セントスルノ勢ヲ示シツ、アリ。試ミニ明治二十三年以來ノ收入ヲ見ルニ左ノ如シ

旅客收入金額(圓)

貨物收入金額(圓)

二十三年度	五、一四九、〇〇〇	一、七七七、〇〇〇
三十三年度	二六、五四一、〇〇〇	一五、四二六、〇〇〇
四十四年度	四五、一〇五、〇〇〇	三五、七九六、〇〇〇
四十五年度	五〇、一二七、〇〇〇	三九、九七一、〇〇〇
四十五年度ノ數字ハ國有鐵道ノミ其他ハ全國ナリ	五五、七六四、〇〇〇	五〇、一四五、〇〇〇

佛蘭西ノ數字ニヨルモ、鐵道ノ初期ニ於テハ曩ニ記セシ如ク旅客收入ハ貨物收入ヨリモ五割多クヲ占メ居タルニ、久シカラズシテ此地位ハ轉倒シ一八六五年ニハ旅客收入一億八千四百萬法、貨物三億一千四百萬法トナリ、即チ客一ニ對シ貨物一、七ノ比ヲ示スニ至リ、一八八五年ニ於テモ此比例的關係ハ依然トシテ保タレ居タリ。英國ニ於テモ一八四二年ニ於ケル貨物收入ノ總收入ニ對スル割合ハ三割三分ナリシニ、七〇一七二年ニハ五割六分ヲ占ムルニ至リ、八二一八三年ニハ五割九

分九厘迄ニ進メリ。

普魯西ガ大部分ノ私設鐵道ヲ國有ニ移シタル當時ニ於テ、普國ノ貨物收入ハ頗ル大ナル發達ヲ遂グ居リ、其收入(一八八一—一八八二年)六億一千二百萬麻克ニシテ、之ヲ旅客收入ノ二億四千五百萬麻克ニ對比スレバ實ニ二倍半ノ多キニ居ル。現今重要諸國中、貨物收入ノ著シク旅客ヨリ多キモノハ露西亞、北米合衆國、奧太利、匈牙利ニシテ、孰レモ貨物收入ハ旅客收入ノ三倍内外ヲ得ツ、アル有様ナリ。蓋シ是等ノ諸國ハ農業國ニシテ、大量貨物ノ出廻リアルニ旅客交通ハ他ノ商工業國ノ如クナル能ハザルガ爲ニシテ是等ノ諸國中米國ヲ除キテハ俄カニ工業國トナラン事決シテ容易ナラズ、旅客交通モ急ニ増スベキ道理無キヲ以テ、米國以外ノ斯數國ハ貨物偏重時代ノ代表者トシテ今後モ若干年ノ間ハ改マル事無カルベキナリ。

(三)獨リ米國ニ至テハ部分的ニイヘバ既ニ其時代ヲ脱シテ再ビ旅客ノ割合ヲ恢復スルノ域ニ入レルモノナリ、同國鐵道統計上第一區ト稱スル東端ノ一小區即チコンチツチカット、マサチユウセツツ、ヴァモン、メーンノ四州ニ於テハ貨物收入七千八百萬弗ニ對シ、客車收入(小荷物ヲ含ム)五千九百八十萬弗ニ上リ、歐洲中最大

ノ收入ヲ旅客ニ仰ゲル瑞西ニコソ及バザレ之ニ次グ伊太利ヨリモ旅客收入ノ割合多キ程ナレバ況ヤ其他ノ英佛等ニ優ルハ論ナシ。

社會ガ工業ヲ主トスルニ至リ文化亦進歩シ來レバ旅行ノ必要ト餘裕ヲ生ジ來ルガ爲メ旅客ヲ増ス事ニ就テハ後ニ説ク所ニヨリ一層明ナルベキモコレ諸國ノ統計ニ明ナル所ニシテ英國ノ如キ種々特殊ノ事情アリト雖モ古來其旅客收入ハ重要ノ地位ヲ占メ貨物ノ收入ノ増加ノ頗ル著大ナルモノアルニ拘ラズ殆ド相下ラザルノ步調ヲ以テ増加發達シ大凡兩者ノ總收入ニ對スル釣合ヲ相變ラズ維持シ來レル主トシテ同國工業進歩ト文化ノ古キニ歸セザルベカラズ佛蘭西ノ如キモ一八八五年ニ於テ旅客收入一ニ對シ貨物ガ一七七ヲ示シタルヨリ九五年ニハ減ジテ一六二トナリ一九〇年ニハ更ニ一五三トナリ一九〇九年ニハ一對一五七ノ比ヲ示セルニ徴スルモ將タ獨逸今日ノ兩者ノ比ヲ以テ三十年前ノ夫レニ對照スレバ聊カトハイヒナガラ旅客收入ノ步合ノ増加シ來レルヲ認ムルニ考フルモ旅客收入増加力ノ確實ナルヲ知ルベキナリ。

獨逸佛蘭西白耳義等ニハ内水路ノ系統脈絡整然トシテ規模亦大ニ國家ト公共

團體ガ財力ヲ傾ケテ之ヲ補助獎勵セルガ爲メ、貨物ハ尠カラズ之ニ依頼シ、其運送噸數ハ鐵道ノ三分ノ一(佛)乃至五分ノ一(獨)ニ過ギズト雖モ、ヨク鐵道貨物ノ増加ニ伴ヒテ發達シツ、アルヨリ觀レバ、將來ニ於テモ是等ノ國ニ於ケル貨物ノ増加ハ之ヲ鐵道ト水路トニ分タザルベカラザルベシ。反之旅客ノ増加ハ鐵道ノ獨占ナルベシトセバ、旅客收入割合ノ増加スベキ見込ハ薄弱ナリトイフベカラズ。少クトモ此ガ今日ノ地歩ヲ保タン事ハ決シテ困難ニ非ザルベシ。

我邦ノ貨物收入ハ近キ將來ニ於テ旅客ヨリモ急速ナル步調ヲ以テ増加スベク、我全收入ノ大部分ヲ負擔スルノ時代モヤガテ來ルベシト雖モ、旅客收入ハマタ堅實ナル發達ヲ遂ゲテ更ニ次テ來ルベキ時期ニハ、假令貨物ト同額迄ニ達シ得ズトスルモ、大シテ遜色無キ程度ニ近ヅキ來ルベキヲ信ゼント欲ス。今一九〇九年度世界諸國一籽當リ旅客貨物收入額ト其總收入ニ對スル割合ヲ比較シ來レバ、諸國ノ鐵道發達時期中奈何ナル道程ニアルヤヲ暗示スルモノアルト共ニ、又其國情ノ相違ヲ示シテ頗ル興趣アルヲ覺ユルナリ。

第一表 每秆旅客及貨物收入割合表 (一九〇九年)

	一秆平均收入	内旅客收入	總收入ニ對スル割合%	貨物收入	總收入ニ對スル割合%
英吉利	三一、〇〇〇 <sup>円</sup>	一〇、五六〇 <sup>円</sup>	三四・〇	一八、五六〇 <sup>円</sup>	五九・七
白耳義	二六、六〇〇	八、四八〇	三一・八	一七、二四〇	六四・八
獨逸	二四、六〇〇	七、一六〇	二九・〇	一五、八〇〇	六四・二
瑞西	一八、三六〇	八、五二〇	四六・四	九、〇八〇	四九・四
佛蘭西	一七、六八〇	五、九六〇	三三・七	一一、四〇〇	六四・四
奧太利	一七、二八〇	四、二八〇	二四・七	一二、一二〇	七〇・〇
伊太利	一五、二〇〇	五、七二〇	三七・六	八、八〇〇	五七・八
露西亞	一四、六〇〇	二、六八〇	一八・三	九、九二〇	六八・三
北米合衆國	一二、四四〇	二、八四〇	二二・八	九、三二〇	七四・九
日本	一一、一二〇	五、八四〇	四八・五	五、〇四〇	四八・二
匈牙利	九、〇八〇	二、四〇〇	二六・四	六、二四〇	六八・七
獨逸及伊太利ノ二國ハ一九〇九—一九一〇年度、露西亞ノハ一九〇八年度ノ數字ヲ充當セリ。而シテ旅客ト貨物トノ收入合計が一秆平均收入金額ト符合セザルハ即チ雜收入額ナリトス。					

二、旅客ノ密度

右ニ掲ゲタル諸國旅客收入金額ヲ見ルニ英國最モ多クシテ一年一秆壹萬圓、白耳義、瑞西、獨逸之ニ次ギテ同七八千圓、第三位ハ佛、日、伊ノ三國ニテ六千圓弱、夫ヨリ

埃太利ノ約四千圓ヲ介シテ下位ニアル米、露、匈ノ貳千五百圓内外ニ至ル。大體上四階段ヲ爲セルニ似タリ。其最高ニアル英國ト最低位ニアル米露匈ヲ對比スレバ英ノ收入ハ是等ノ四倍ニ上リ、佛、日、伊、埃ニ對比スルモ英ハ殆ド二倍ニ上ラントス。抑モ如斯多大ノ相違ヲ生ズル所以ノモノハ一ニハ諸國旅客賃率ノ相違ニ因ルモ、主トシテ之ヲ旅客輸送密度奈何ニ歸セズンバアラズ。第二表參照今先ヅ旅客密度ノ差違ノ由テ來ル所以ヲ見ルニ(一)旅行ノ便宜(二)國民旅行ノ能力(三)旅行ノ價值ニ大別スル事ヲ得ベク、更ニ之ヲ細別スレバ左ノ如キ分類ヲ得ベキ也。

### 一 旅行ノ便宜

イ 運輸機關 (1) 旅行機關ノ善及 (2) 旅行便(發車回数)ノ頻繁  
(3) 設備及勤勞ノ良否 (4) 賃金ノ高低

ロ 社會事情 (1) 旅行附屬設備ノ整否(旅館、案内ノ類)  
(2) 衣食住其他ノ制度

### 二 旅行ノ能力

1 財力 2 時間 3 智識及習慣

### 三 旅行ノ價值

1 職業 2 國情 3 智識、趣味

(一)運送ノ供給ハ其需要ヲ待テ初メテ現ハル、モノナルガ故ニ先ヅ社會事情、國民特殊ノ要求ヲ説テ、而テ後運輸機關ニ入ルヲ合理的順序ト爲スト雖モ、今便宜上先ヅ(イ)運輸機關ノ方面ヨリ聊カ説明ヲ試ミンニ、假令奈何ニ他ノ諸條件ノ具備スルアリトモ、運輸便宜ノ(1)普及スルニ非ズンバ旅行ノ不可能ナルハ明白ニシテ、今諸國鐵道ノ旅客密度ニ配スルニ其面積當リ線路延長ヲ以テスルトスレバ、偶日本ノ如キ例外ノ場合無キニ非ズト雖モ其他ニ於テハ乘客ノ多寡ハ線路普及ト密接ナル關係アルヲ發見スベシ。

第二表 諸國鐵道旅客密度表 (一九〇九年)

	一料上通過人	每料旅客收入	面積百平方料當 リ線路延長(料)
英	九二七、〇〇〇	一〇、五六〇 <sup>甲</sup>	一一・九
白	(1) 六〇八、〇〇〇	八、四八〇	二八・一
日	五八三、〇〇〇	五、八四〇	一・五
獨	四七二、〇〇〇	七、一六〇	一一・一
瑞	四〇七、〇〇〇	八、五二〇	一一・一
佛	三三五、〇〇〇	五、九六〇	九・一
奧	二〇一、〇〇〇	四、二八〇	六・五
匈		二、四〇〇	

露 三〇九、〇〇〇  
 二、六八〇  
 米 一二七、〇〇〇  
 二、八四〇

一〇一  
 四〇一

(1) 通過人數ノミハ一九〇七年ノ數字ヲ充當セリ。

右ノ數字ニ因テ看取シ得ベキハ——日本ハ全ク例外トシテ——每糶旅客收入ノ大小ハ略通過旅客ノ多寡ニ準スルモノナル事トシテ、瑞西ガ之ニ反セルハ其外國漫遊旅客多ク平均乘車賃金ヲ高カラシムルニ因ルモノトス。日本ニ於ケル旅客通過數ノ多キ所以ハ歐洲ト反對ニコレ線路ノ普及セザルニ因ルモノナリトイハザルベカラズ。面積當リ數字ヲ見ル迄モ無ク、試ミニ我地圖ヲ一瞥スレバ、鐵道便宜ノ既ニ至レルハ人口最モ稠密文化進メル地方ニシテ、唯サヘ一平方哩當リノ人口ハ歐洲諸國ニ比シ遙カニ多キ我邦ナルガ故ニ、今日其最モ繁華ナル部分ニ敷設セラレアル鐵道ハ歐米ニ比シ遙カニ多クノ涵養人口(tributary population)ヲ有スルヤ必セリ。假リニ諸國ノ鐵道ノ延長糶數ヲ以テ其人口ヲ除スレバ、英、埃、匈、獨ハ每糶一千乃至一千二百餘人、白、佛、瑞ハ八百人内外ナルニ、我邦ノ如キハ實ニ六千八百人ニ上リ、歐洲諸國ノ五倍乃至八倍ヲ有ス。我國ノ如ク鐵道便宜ヲ利用シ能ハザル地方多キ時代ニ於テ、全部ノ人口ヲ現在哩數ニテ除シ以テ鐵道哩ニ對スル涵養人口ヲ判セ

ントスルハ聊當ヲ失スルノ嫌無キニ非ズト雖兎モ角現在ノ我ガ鐵道ハ歐洲ノニ比シ每籽彼ヨリ多クノ涵養人口ヲ有スル事ハ爭ヒガタキ所ニ屬ス。コレ日本ノ場合ハ全ク例外ナリトイフ所以ナリ。

(二)發車回數ノ頻度ハ時間ノ上ヨリ觀タル交通便宜ノ普及ニシテ、之ガ乘車ノ繁閑ニ影響スルハ素ヨリ論ナシ、蓋シ鐵道ハ同ジ一哩ト雖モ其働キ奈何ニヨリテ雲泥ノ差ヲ生ズベク、單ニ哩數ノミヨリ觀テ鐵道便宜ノ普及程度ヲ判セントスルハ大ナル誤トイハザルベカラザル也。但シ諸國ガ其線路上ニ旅客列車ヲ走行セシムル頻度ノ統計ハ材料ノ不足ナル爲メ、茲ニ之ヲ示ス能ハザルハ甚タ遺憾ナリト雖モ、一九〇八年英獨佛三國ニ於ケル平均一籽上列車走行籽數ヲ見レバ、此三國ニ於ケル各種列車發着回數ノ割合ヲ察スルニ足ラン。即チ英ハ一八二七六籽、獨ハ一一八一二籽、佛ハ八五〇八籽ニシテ、獨ハ佛ノ四割増、英ハ佛ノ略二倍ニ相當ス。之ヲ第二表ノ每籽通過人及旅客收入額ニ對比シ來ルトキハ其割合ノ凡符合スルヲ認ムベキナリ。更ニ鐵道活動ノ他ノ標準タル機關車及客車數ヲ比較シ來ルモ亦略同様ノ比例ヲ爲セルヲ發見スベシ。(註)

註	線路千哩ニ付	英(一九一〇)	獨(〇九)	佛(〇九)	日本(一九一〇)
機關車數	九七六	七〇四	四八八	四六〇	
客車數	二、二五四	一、四七二	一、一四九	一、二六〇	

(三)設備ノ良否ニ至テハ諸國皆事情ヲ異ニスルヲ以テ之ヲ概論スベカラス、殊ニ設備ナルモノハ性質上到底簡單ナル標準ヲ以テ比較スル能ハザルヲ以テ、寧ロ最モ簡單ニシテ而モ専門家が設備ハ勿論營業組織一切ノ整備ヲトスル標準トナス事ヲ得ベシトスル速力ニ就テ見ンニ、二十年前(一八九〇)倫敦及西北鐵道ノ支配人フインドレイ氏ガ工藝協會ニテ朗讀シタル論文ニヨレバ、當時英國ニ於テ一時間四十一哩以上ノ平均速力ヲ有スル列車日々六百七十アリ、此走行哩數六二、九〇四哩ナリトイフ。然ルニ當時歐洲ノ鐵道中最モ之ニ近ヅキ得タルモノハ佛國ノ北鐵道ノ三六哩列車若干東方鐵道ノ三四哩半ノ速力アルモノ兩三、オルレアン鐵道ノ三五哩半ヲ走ルモノ十二列車ニシテ、其他佛及白ノ急行車ハ皆三二哩ノミ。北獨逸ニハ三四哩半ヲ走ルモノ四十列車アリシモ其他ハ皆三二哩ヲ超エズ、南獨逸及奧伊露等稀ニ三四哩ヲ行クモノアルモ、多クハ二九哩乃至三一哩ナリト。

二十年後ノ今日ニ於テ諸國ノ鐵道孰レモ大ニ進ミタルハ事實ニシテ、速力ノ大

ナルニ於テ米國ノ一列車ハ遙カニ英國ヲ拔ケルアリ、佛國ニモ英國ト速力相同ジキモノ多ク出セリト雖モ、諸種ノ調査ヲ綜合スルニ最モ多クノ高速力車ヲ有スルハ即チ英國ニシテ五十哩以上ノ距離ニ於テ一時間平均五十五哩以上ノ速力ヲ有スル列車ヲ舉レバ英國六ヲ有シ、佛ハ四、獨、米各一ノミ。若シ四十哩内外ノ比較的、短距離區間ヲモ數ヘ來ラバ更ニ英國ノ數ヲ増スニ至ル。

(四)賃金ハ旅行ノ速度即時間ト合セテ旅行ノ費用中ノ二大要目ナリ。乍併モト賃金ハ絶對的ノモノニ非ズシテ其設備勤勞ト對照シ、又國民ノ支拂能力ト對照スルニ非ズンバ多クノ意味ヲ有スルモノニ非ズ。故ニ後ニ重子テ旅行能力ト對照シテ説ク事トスベク、茲ニハ唯賃金ノ高下、速度ノ加増、設備ノ改善ガ、奈何ニ旅客ノ多寡ニ影響スルヤニ關シ二三ノ例ヲ説クニ止ムベシ。例ヘバ英國最初ノ客車中ニハ無蓋車スラ使用セラレ、僅カニ日蓋アルモノモ、四邊風雨ニ曝サレ居タルモノアリ、一八四四年ノ議會特別調査委員ハ却テ衛生上有害ナリトシタル位ニシテ、特ニ三等車ノ如キハ座席モ無ク、屋根モ無ク、爲メニ帽ヲ吹飛バサレ、煤煙ノ飛火ニヨリテ衣服ニ燒穴ヲ生ズル等ノ苦情アル程ナリシヲ、一八四四年ノ委員ノ建議ニ基キ、所謂

「議會列車」ノ制度ヲ興シ、三等乗客ニ對シ、座席ヲ設ケ圍障及屋蓋等風雨ニ曝サレザルノ設備ヲ爲シ、每停車場ニ停車シ、停車時間共平均毎時間十二哩ヲ下ラザル速力ヲ以テ賃金一哩一片ヲ超ヘザル列車ヲ、日曜ヲ除キ毎日尠クトモ一回宛各鐵道ノ兩端ヨリ發車セシムベキ事トシタルガ、其結果トシテ一八四六年ヨリ一八五〇年ニ至ル間ニ於テ英蘭及ウエールスニ於ケル一等乗客ハ一六、三%ノ増加ニ過ギズ、二等ハ四六、九%ヲ増シタルニ止マリ普通三等ハ二、二%ノ減少ヲサヘ示セルニ、議會列車」ノ乗客ハ實ニ三三、〇%ナル激増ヲ呈シタリ。

英國ニ於テハ一八七〇年頃今一ツノ著シキ實驗ヲ爲ス事ヲ得タリ。蓋シ其頃以前ノ英國諸鐵道ハ急行列車ハ一二等ノミトシ、三等列車ハ停車回數多ク、速力遲緩ニシテ、設備モ亦劣惡ナリシニ、一八六八、九年頃ヨリ三等客車ヲ急行列車以外ノ重要列車ニ連結スルノ風起リシガ、一八七二年ニ至リ、ミッドランド鐵道之ヲ一切ノ列車ニ連結スル事トナセシヨリ他ノ諸會社モ之ニ倣ハザルヲ得ザルニ至レリ。超ヘテ一八七五年同社ハ百尺竿頭一步ヲ進メ、從來一、二、三等ノ三階級ヲ有シタルニ同年二等ヲ全廢シ、三等ノ設備ヲ改良シテ略從來ノ二等程度ニ進メ、一等ノ賃金ヲ

低減シテ一哩一片半即チ凡ソ從來ノ二等同様トナセシガ、他ノ英蘭ニ於ケル六大  
 會社中三大會社ト蘇格蘭ノ鐵道全部ハ之ニ倣ヒ、然ラザルモノモ一等賃金ヲミツ  
 ドランド同様一片半ニ引下ダ、二等モ亦一片四分ノ一ニ引下グルニ至レリ。サレバ  
 六十八九年ヨリ七十五年以後兩三年ニ亘ル間ノ旅客増加ハ、其前後ニ比シテ明カ  
 ニ際立テルモノアルヲ見ル、即チ左ノ如シ。

一八五八—一八六二年	五年間増加額	四、四三九、〇〇〇 <small>人</small>	一八六三—一八六七年	五年間増價額	一〇七、五九〇、〇〇〇 <small>人</small>
一八六八—一八七二年	同	一、五、一八六、〇〇〇	一八七三—一八七七年	同	一、六、六七〇、〇〇〇
一八七八—一八八二年	同	一〇五、二九七、〇〇〇	一八八三—一八八七年	同	六、八四〇、〇〇〇

又匈牙利政府ガ一八八九年大英斷ヲ以テ舊來ノ賃率ニ大引下ヲ施コシ地帶賃  
 率制度ヲ實行スルヤ其前年ニ六百萬人ナリシ旅客ハ一八九一年ニハ四倍シテ、二  
 千五百七十萬人トナリ、一八九五年ニハ三千四百三十萬人トナリ、列國ノ鐵道關係  
 者ヲシテ驚異ノ眼ヲ瞪ラシメタリキ。コレ賃率制度改正ノ結果タルヨリハ其大ナ  
 ル引下ニヨルモノナリシハ後ノ成績ニ徴シテ明ナル所ナリ。

(ロ)社會事情トシテ舉グベキモノハ旅館、料理店、茶店案内組織ノ類ナリ。同ジク外  
 國漫遊客ノ招致ニ意ヲ有シ乍ラ我邦ノ如キ、旅客案内ノ組織ニ至テハ遺憾ナガラ

皆無トイハザルヲ得ザルナリ。試ミニ歐米ノ都市ニ赤毛布トシテ觀光ノ客トナラシカ團體遊覽ノ組織ハ到ル處ニアリ、恰カモ往時ノ驛遞馬車ノ出發ノ如ク、毎日定時ニ客ヲ集メ、一定ノ順路ニ從ヒ、智識ト經驗アル案内者之ヲ率ユルヲ以テ、短時間内ニ主要觀光場所ヲ遍歴シテ相當概括的智識ヲ得ベシ。其制度ハ永久恒在ニシテ組織整然、賃金低廉、且ツ長短滯留ノ各種ノ需要ニ適スベキ各種ノ巡路アリ、又市内近郊外國ノ各種アリ、奈何ナル不知案内漢ト雖モ何等ノ用意ヲ要セズシテ極メテ手輕ニ旅程ニ上ル事ヲ得ベシ。之ヲ我ガ現狀ニ對比シ來レバ僅カニ三四十年後レタルノ感ナクンバアラス。旅館等ノ制度ノ如キモ、稍長途ノ旅行ニハ旅館ノ宿泊料ハ或ハ却テ汽車賃ヨリモ多額ニ上リ、其座臥ノ快不快ハ素ヨリ汽車中ノ便宜以上ニ感觸ニ上ルヲ以テ、其整備ト費用ノ多寡ハ頗ル重大ナル問題ナリトス。

社會制度ノ旅行ニ關スルハ亦案外ニシテ、例ヘバ我邦ノ衣食住制度ヲ以テ歐米ノ夫レニ比較シ來ラバ蓋シ思半ニ過ルモノアラン。先ヅ衣服ニ於テ我邦ノ如ク綿布、絹布ヲ原則トセルモノハ保溫防水ノ力ニ乏シク加フルニ汚損シ易ク其仕立方ニ於テモ歩行ニ便ナラズ、婦女子ハ特ニ其困難ヲ有シ、袖又ハ裳ノ翻々タルハ叢林

ヲ潜リ機械工場ニ入ルニ適セズ、殊ニ衣囊少クシテ物品ノ携帶ニ不便ニ裁斷方幼稚ナルガ爲少シク運動スレバ忽チダラシナクナリ、襟ノ如キ小部分汚損スルモ別ニ洗滌スルノ便ナク特ニ履物ニ至テハ足駄ノ如キ電車汽車ノ如キ文明ノ交通機關ニ適セズ、サレバトテ草鞋ハ以テ人ヲ訪フベカラズ、要スルニ我服制ハ極メテ旅行ニ不便ナルモノナリ、食物ニ至テモ我が米飯ノ携帶ニ不便ニシテ、殊ニ保存ニ堪ヘザル到底「パン」ノ比ニ非ズ、彼ノ燻肉、蒸焼肉ニ比スベキモノハ纔カニ鹽物漬物アルノミニシテ而モ携帶上ノ不便竟ニ彼ニ一籌ヲ輸セザルヲ得ズ、若シ夫レ住居ニ至テハ歐米ハ土足ノ儘家ニ入ルノ譏ヲ免レザルヤモ知ルベカラザレ共、其出入ニ便ナル到底我家屋ノ及ブ所ニ非ズ、特ニ其構造堅固ニシテ戸締確實ナルガ爲メ盜火ノ憂少ク、一家ヲ舉テ出遊スルモ留守ヲ要セズ、一人出遊スルモ門鍵ヲ携フルヲ以テ之ガ爲メニ家人深夜迄坐シテ待ツノ痛苦無ク、兎モ角モ外出ニ便ナルノ事實ハ之ヲ認メザルヲ得ザルナリ。

社會制度トシテハ休日ハ大ニ旅行ニ影響スルモノナリ、歐洲諸國ニハ休日遊覽(Holiday excursion)ナルモノ到ル處ニコレアリ、近時我國ニモ四時ノ遊覽ニ日曜

大祭日ヲ機會トシテ割引列車ヲ運轉シ又ハ割引乗車券ヲ發賣ス。若シ歐洲諸國ニ於ケルガ如ク、國民一般ノ慣習トシテ日曜其他ノ休暇ヲ統一勵行スル事ト爲サバ大ニ遊覽客ヲ増ス事ヲ得ルナルベシ。大正二年七月ノ新聞紙ハ報ジテ曰ク七月九日ヨリ十四日迄ノ新橋驛乗降客ハ毎日乗降共各四千人乃至七千人ナリシニ、孟蘭盆タル七月十六日ハ乗車一萬四千五百、降車一萬五千四百ナル破格ノ數ヲ示セリ云々ト。亦以テ國民的休日ノ勢力ヲ察スルニ足ラン。

(二)旅行能力中最モ重要ナルモノハ財力ト時間ノ餘裕ナリ。今先ヅ購買能力ヲ論ズルニ先チ運送ノ代價ヲ示サンニ、諸國ノ旅客平均收入左ノ如シ。

第三表 諸國鐵道一人料平均收入表 (一九〇九年)

北米合衆國	二・三九四	瑞	西	一・七五五	佛	國	一・四三五			
奧	太	利	一・二四八	獨	逸	一・一九七	匈	牙	利	一・一八九
日	本	〇・八六九	露	國	(〇・八)	〇・八五四				

之ニヨレバ日本ノ平均賃金ハ八厘六毛九絲ニシテ、獨逸ニ比スレバ二割半安ク佛國ニ比スレバ四割安ク、米國ニ比スレバ實ニ殆ド三分ノ一ニ近カラントス。一見賃金ノ安キヲ誇ルベキニ似タリト雖モ、我が設備ト勤勞ニ對比シ來レバ我ノ安キ

モノ果シテ眞ニ安キヤ否ヤ一疑問ナラザルヲ得ズ(例へバ我ノ最高速力車ハ大阪新橋間三五哩運轉時間十一時間七分ニシテ平均一時間三十一哩九ニ相當シ其他ノ諸幹線ニテハ平均二十四哩ヲ高速トナス)乍併是ハコ、ニ論外トシ國民ノ運送ヲ購買スル能力ニ比シテ高低奈何ヲ檢センニ日本ノ勞働者ノ最低平均賃金ハ五拾貳錢五厘ニシテ獨逸ニ對シテハ三分ノ一以下米國ニ對シテハ五分ノ一ニモ滿タズ我鐵道院ノ傭人七萬人ノ一人平均給料月額拾四圓九拾四錢ニシテ(四十四年)普魯西鐵道ノ之ニ相當スル者ハ(Arbeiter)二十九萬九千人一人一箇月平均四拾五圓五拾錢(一年一〇九四馬克ニシテ一九〇八年也)ヲ得米國鐵道ニ於テモ何等專業無キ者及ビ一般勞働者(All other employees and laborers)ノ平均日給一弗九十八仙其他鐵道關係勞働者中最低賃ヲ得ツ、アル線路夫中格別ニ低廉ナルモノニテモ一日一弗三十八仙ノ平均給料ヲ得ツ、アリサレバ日本ノ勞働者ガ其一日ノ所得ヲ以テ日本ノ運送平均約六十糎ヲ購ヒ得ルニ對シ獨逸ノ勞働者ハ獨逸鐵道ノ運送百三十糎ヲ米國ノ勞働者ハ米國ノ運送百十餘糎ヲ購ヒ得ル計算ナリ我國民ノ購買力ニ比スレバ我賃金決シテ安シトイフベカラザル也。

乍併一步進デ考フレバ運送ノ購買力トシテハ單ニ一日若クハ一箇月ニ收得スル總收入賃金ヲ以テ標準トナスベキニ非ズ先ヅ此中ヨリ生活上ノ必要費ヲ差引キタル殘餘ヲ以テ乘車力ト見ルノ理ニ近キヲ思ハズンバアラズ岡商務局長ガ英國商務院一九〇三年々報所載トシテ引用セル所ニヨレバ諸國職工一年ノ收入支出ト其殘額ハ實ニ左ノ如シコレ職工ニ對スル數字ナリ若シ勞働者トセバ日本ノハ之ヨリモ遙カニ少キ總收入ナルガ故ニ果シテ必要費ヲ差引キテ殘餘金ヲ生ズベキヤスラ問題タラザルヲ得ズ何ゾ鐵道運送ノ購買力ヲ論スルヲ須キンヤ。

	職工一年收入	同支出	差引殘
北米合衆國	一、四〇九 <sup>円</sup>	一、〇七〇 <sup>円</sup>	三三七 <sup>円</sup>
英 國	一、一二一	八六五	二五六
佛 蘭 西	九三三	六八六	二四七
獨 逸	六六九	五九六	六九
日 本	二五二	二四四	七

日本ノ數字ハ岡氏編纂ニヨル。若シ鐵道傭人ノ收入ヲ一年ニ積算スレバ百七拾九圓貳拾八錢ニシテ右ノ數字ヨリモ遙カニ少シ、而シテコレ日本ノ勞働者ノ平均取得ニ近キモノナリ。

尤モ勞働者ガ其工場職場へ通勤スル爲メノ乘車賃ハ生活ノ必要費トシテ先ヅ控除スベキ部類ニ屬スベキモノナルガ、日本ノ如キハ工場産業未ダ大ナル發達ヲ

遂グズ、大都市ノ弊モ未ダ歐米ノ如クニ至ラズ、假令既ニ其弊ノ痛酷ナルモノアルモ、勞働賃金ノ低廉ナルノミナラズ、種々雜多ノ事情ノ爲メ、郊外又ハ蒸氣鐵道運送ヲ必要トスル程ノ距離ニ住居セルモノ殆ドコレ無キヲ以テ、右ノ論結ヲ改ムル事無カルベシ。

時間ノ點ヨリ觀タル旅行能力ニ至テハ工業地方ト農業地方トハ好箇ノ對照ヲ爲スモノナリ。工場勞働者ハ就業日時規律的ナルガ故ニ休暇日時モ亦規則的ニ得ラルベク、休暇ノ時間短キ代リニ頻繁ナル事ヲ得ベシ。而シ其賃金收得モ年中ヲ平均シ、毎週又ハ毎月間斷ナク收得スルガ故ニ、一時ニ巨額ノ支出ニ堪ヘザルモ、度々ニ小額ノ支出ヲ苦痛トセズ。農業勞働者ハ休暇ハ作物ノ季節ニヨリ收入亦收穫時期ニ拘束セララル、ヲ以テ總テ工業勞働者ノ反動トナリ、彼ハ短距離乗車ヲ屢スルノ便アルニ此ハ稀レニ長距離旅行ヲ爲シ得ルノ便ヲ有ス。コレ英、白、獨等ノ工業國ニ乗客多キ一重要原因也。

旅行能力トシテ地理、人情、言語、風俗ノ智識ヲ必要トスルト共ニ旅行ノ習慣ヲ數フベキハ蓋シ辯ヲ俟タザルベク、彼ノ歐米人が暑中休暇ヲ利用シテ太西洋ヲ橫斷

スル事恰カモ比隣ヲ訪フガ如ク、其發途ヲ見送ル者スラ殆ドコレ無キモノ少カラザル程ナルヲ、我邦人が僅々百哩ノ旅行ニスラ仰々シキ送迎ヲ爲スガ如キ、主トシテ旅行慣習ノ養ハレザルニ由ルモノニシテ、一步門外ニ出レバ天然人爲ノ危難ニ備ヘザルベカラザリシ舊幕時代ノ記憶ガ消エザル限り、俄カニ此種ノ思想ハ改マラザルベシ。

時ノ利用法ヲ考フルモ社會制度ト相待テ乘車回數ヲ左右スル事亦尠シトナサズ。歐米ノ社會ニ於ケルガ如ク、每週日曜日ニ從テ一定ノ事務ヲ定メ、毎日ノ時間トシテハ食事訪問執務遊樂ノ時刻ヲ一定シ、社會ノ制度トシテ一樣ニ之ヲ守ル時ハ僅少時間ノ餘裕ヲ利シテ或ハ郊外ヨリ店舗事務所等ニ通勤シ、或ハ散策遊樂ヲ試ムル事ヲ得ベキナリ。

(三)旅行ノ價值ハ旅行ヲ業務上ノ乘車ト娛樂修養上ノ乘車ノ二種ニ區別シテ觀察スル事ヲ要ス。業務上ノ旅行トハ商人ガ商品賣買ノ爲メニ取引先トノ間ヲ往來スル如キ本支店間ノ聯絡ノ爲メニスルモノ、如キ業務上ノ視察調査ノ爲メニスル旅行ノ如キ即チ是レニシテ旅行者其人ニトリテハ是レ直チニ生利行爲ニシテ

直接其生存ヲ支フル一手段タルガ故ニ其價值ノ大ナルベキハ辯ヲ俟タズ、然ルニ此種ノ乗車ノ必要アルモノ、マタ效果ヲ收ムルモノハ主トシテ商工業者ニシテ農業者ノ如キハ之ニ反ス。又住宅ト勤先又ハ職場トノ往來ノ如キモ、都市ト郊外トノ生活費ノ相違ヲ利シ、清新ナル空氣、新鮮ナル食物ニヨリ健康ヲ保持シ、精力ヲ旺盛トスルノ利亦大ニコレアリ。但シコレトテモマタ商工業社會ニ當嵌メ得ベキ論斷ノミ。是レ露米及匈牙利ガ旅客收入少キ大原因ナリトス。

土地ノ事情ニヨリテ旅行ノ價值ヲ異ニスルハ名勝、古蹟、地質、生物等ノ關係ナリトス。伊太利ガ旅客收入上佛蘭西ト同位ニ在ルハ即チ名勝古蹟ニ富ムニ因ルモノニシテ、瑞西ノ旅客收入ガ英國ニ次グ所以ノモノハ實ニ其風光ニ存ス。日本ノ風光甚シク彼ニ劣レルニ非ズト雖モ、未ダ世界ニ知ラレザルト、邦土遠隔ニシテ、時間ト費用ヲ要シ、而テ風俗習慣ヲ異ニシテ未ダ彼ニ適スルノ設備成ラザルニ因ル。我レニ古蹟少キニ非ズト雖モ、概テ皆日本歴史上ノ古蹟ニシテ世界歴史上ノ古蹟ニ非ザルナリ。是等ハ俄カニ改ムル能ハズト雖モ、獨リ、地質ト生物ニ至テハ、大ニ研究シテ靈泉ヲ世界ニ紹介シ、貴重又ハ新奇ノ礦物ヲ探究シ、珍異ナル諸生物ヲ發見シ來

ラバ大ニ旅客ヲ増ス事ヲ得ベシ。世界各地是等ノ故ヲ以テ旅客ヲ惹ケルモノ枚舉ニ違アラズ。

最後ニ旅行ノ價值トシテイフベキハ山川草木禽獸ヲ了解スルノ智識ト之ヲ賞翫シ得ルノ道念アル事コレナリ。山川ハ單ニ風物ノ美ナルヲノミ愛セズ、其歴史ヲ樂ミ其地質ヲ考ヘ其組成ノ道程ヲ察シ、種々ノ生物及社會ノ由テ起レル所以ヲ究ムレバ、半日ノ旅行モ興味津津々タルモノアルベク、地質、博物、動物、社會等ノ智識ヲ蓄ヘテ自然ニ對スレバ、或ハ百年ノ舊知ノ如ク、或ハ懇切ナル良師友ノ如クナルベシ。コレ今日ノ學生ガ飄々トシテ短鞋山川ヲ跋涉スル大原因ナラズンバアラズ。而テ又酒池肉林ノ俗ヨリモ山紫水明ヲ友トスルノ道念アルニ非ズンバ假令財力ト時間トヲ有スルモ竟ニ旅窓ノ客トナル事ナカラシ。思フニ英國ガ旅行國民トシテ世界ニ冠タル所以ノモノ十八世紀ニ於テ諸般ノ發明ヲ遂グ産業革命ヲ終リテ農業國ヨリ漸ク工業國トナリ、從テ國民ノ財力モ一般ニ増加シ、生活モ亦工場生活トナリテ休日ノ惠ニ浴シ、加フルニ他ノ歐洲諸國ニ先ジテ道路ヲ改良シ驛遞馬車ノ制ヲ起シ、旅行ヲ容易ニ、廉價ニ、迅速ニシタルト、特ニ同國ガ歐洲ト隔絶シテ早クヨリ

戰亂ノ渦ヲ免レ、文物盛ニ起リテ早クヨリ天文、地質、博物、生物ニ關スル碩學出デ是等ノ思想早クヨリ普及シタルガ爲メ相集マリテ旅行ノ大ヲ致シタルモノナルベシ。要之商工業國ハ農業國ニ比シ國民ノ旅行能力ハ金錢、時間其他ノ點ヨリ觀テ大ニ旅行ノ價值モ亦大ナリ。左ニ諸國人口一人當平均鐵道乘客數ヲ示シテ以テ諸國國情相違ノ一端ヲ示サントス。

第四表 人口當旅客數 (一九〇九年)

英國	二八・一 <sup>人</sup>	白 國	二一・七 <sup>人</sup>	瑞 西	二五・〇 <sup>人</sup>
獨 逸	二四・二	佛 國	二二・五	米 國	一〇・一
日・本	二・七				
埃匈國(一八九七年)	四・〇	露國(一八九七年)	〇・五		

(此項了)