

年次 記号形式	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	計
モハ 11	5	5	15	27	25	11	29	15			132
クハ 16	4	11	15	18	23	29	40	31	28	22	221
サハ 17				10	10		1				21
モハ 14										3	3
クハ 18										3	3
計	9	16	30	55	58	40	70	46	28	28	380

の割合が増加してきたが、戦後なお過半数の木造車を保有し、木造車の車齢もはなはだ古く平均車齢 30 年にも達するのみならず、戦争中の修繕程度の低下および戦後の社会混乱による人為的破壊等で、戦後の客車の破損状態はまったく昔日の面影なく、無残な様相を呈した。この中でも構造上の強度が弱く、車齢の古い木造車においてとくにいちじるしく現われたのであるが、これを快適なサービスを提供し得るように復旧するには、これらの木造車はあまりにも古く、多額の経費を投じても依然として木造車であり、保安度は低く、鋼製車と同程度のサービスを提供し得る客車とすることはできない。そこで根本的に木造客車の一掃が企てられ、これを経済的に行うため、鋼体に改造することが得策と考えられたのである。この改造は木造客車(車長 17m) 5 両を、鋼製客車(車長 20m) 4 両に改造するものである。定員は 80 名が 96 名になるため、輸送力としても大きな変化がない。この工事は昭和 24 年以降継続して施行され、昭和 30 年度で一部の事業用客車を除き、木造車を一掃した。年度別の施行両数は下表のとおり。

年度	24	25	26	27	28	29	30	31
年首木造車両数(営業用)	5,694	5,196	4,304	3,375	2,449	1,634	849	0
年首全両数(営業用)	11,072	11,029	10,781	10,661	10,730	10,607	10,687	10,768
鋼体化両数	254	515	550	686	490	485	550	0

(横山勝義)

こうつう 交通 われわれが社会生活、経済生活を営むに当っては、必然的に人と人との間に相互関係を生じ、その間のつながりが強固となり、かつ拡大せられるほど、それは充実したものととなる。しかるに、このことは空間的・距離的障害によってはばまれている。かかる障害を人・財貨および思想の場所的移動によって克服する行為を交通という。交通をこのように社会的または経済的現象として取り扱う場合には、およそつぎのような条件を備えていなければならない。

1 交通現象の本質は場所的移動である。したがってわれわれが現代の経済生活においてしばしばみとところの、移動の伴わない交換現象はここにいる交通現象とはいえない。たとえば不動産の売買、取引所における取引の如きである。これに反し交換のない移動現象はそれが一般運送人によって行われると、自家運送人によって行われるとを問わず交通現象とみなされる。

2 事物の所在の変更が単なる自然的・物理的現象である場合、たとえば暴風雨によって河川の上流にある樹木が倒れて河口まで流されたとしてもそれは交通ではない。交通たるには人の意思的行為たることを必要とする。

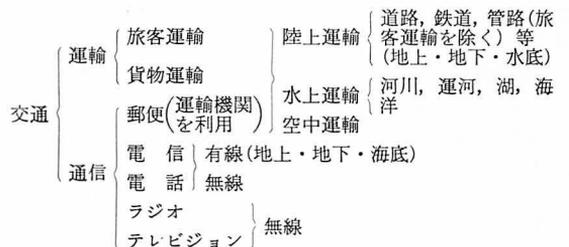
3 交通は距離的・空間的障害のあることを前提とするのであるが、ここにいる距離とは社会的通念における地理上の相当な距たを意味するのである。したがって 1 工場内における原料とか製品の小範囲な運搬の如きは交通とはいえない。しかし

大製鉄会社がその所有する炭坑から工場へ、自己の船舶をもって石炭を遠距離にわたって輸送する場合には、たとえ同一経済単位内の移動であっても交通現象である。

4 交通客体の移動に当って交通手段または交通機関を利用するものでなければならない。たとえば山野の歩行、海浜における水泳の如きは交通経済現象を構成しない。交通機関という経済上の設備たる運輸機関としての道路、自動車、鉄道、船舶、航空機などを利用することによって、人の移動が交通経済現象となるのである。

交通においては以上のように、場所的隔離が本質的な要素であるが、場所的隔離に伴う時間的障害は場所的隔離が克服される速さと同一の程度において減少する。ここに運輸と通信との差異が生ずる。運輸においては、場所的隔離に伴う時間的障害を無視し得ない。たとえば航空機の発達によって、いかにその速度が増大したとしても、電気通信のそれに比すべくもない。これに反し通信においては、郵便を除き(郵便は思想を伝えるものであるから通信であるが、書状という有体物となるから、その送達は運輸機関によるものであり、時間的には運輸間の速度に依存する)電信・電話などによれば、たとえ空間的には大きな距りがあっても、時間的な障害はほとんど感ぜられないものといえる。したがって交通客体の移動の速度すなわち時間的障害という点からみると、運輸と通信には本質的な差異がある。

交通は種々の標準によってこれを分類することができる。すなわち交通客体によって、(1) 人の交通(旅客運輸) (2) 財貨の交通(貨物運輸) (3) 思想の交通(通信)に、また通路によって(1) 陸上運輸 (2) 水上運輸 (3) 空中運輸 (4) 管路運輸 (5) 有線・無線通信に分たれる。これを表示すればつぎのとおりである。



距離によって分類すると(1) 近距離交通と(2) 遠距離交通となる。前者は都市内交通、郊外交通および地方近隣交通を指し、後者は全国的交通から国際的交通にわたる。また交通領域が一国内に止るか、外国にまたがるかにより(1) 国内交通と(2) 国際交通に分つことができる。アメリカ合衆国では 1 州内のものと 2 州以上におたる交通を区別して(1) 州内交通と(2) 州際交通に区別している。ある交通機関が一般公共の用に供せられるか否かにより(1) 公共的交通と(2) 非公共的交通に分たれる。前者は一定の条件を備えた交通客体に対しては、その利用をこぼむことができない交通機関による交通である。後者は特別の目的のために用いられる私用の専用鉄道・自動車・船舶・航空機などによるいわゆる自家用交通をいう。また 2 地点間が直結されているか否かにより(1) 直通交通と(2) 連絡交通に分たれる。前者は通路に中断なく途中において積換または乗換を必要としないものであるが、後者は一般に 2 つ以上の交通機関を必要とする。交通サービスが時間を定めて定期的に行われるか、またはその時の需要に応じて不定期に行われるかにより(1) 定期交通と(2) 不定期交通に分たれる。