

多くの場合旅客交通ならびに高価品、中価品の輸送は定期交通であり、かさ高廉価品の輸送は不定期交通によるものが多い。

参考文献 佐波宜平著 交通概論 昭和29。島田孝一著 交通経済学研究 昭和13。麻生平八郎著 交通及び交通政策 昭和29。Bonavia, M. R., The Economics of Transport, 1954。Borgh, R. v. d., Das Verkehrswesen, 1925。Pirath, C., Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 1949。(大森一)

こうつうえきむ 交通役務 (英) traffic service 交通は人または物の場所的移動であるが、この移動を交通機関によって行う場合に、交通機関にかかる移動を行うために提供する機能を指す。交通機関の活動を生産とみる場合には、交通機関は交通役務を生産しこれを供給する事業とみることができる。この場合、交通役務は生産と同時に消費されなければその効用を発揮することができない。すなわち生産物を貯蔵することができない特質をもっている。このような生産物を、通常の有形生産物に対比して即時財 instantaneous commodities と呼ぶが、交通役務の生産すなわち交通機関の経営が即時財の生産という特殊性をもっているために、一般生産事業の経営に比較して経営上種々の特質を保有することになるのである。交通に対する要求すなわち交通需要は量的にも質的にも多種多様であるからこれを充足する交通役務の量および質に対しても多種多様の要求が現われることは当然であるが、一般的に交通役務に対しては迅速、安全および低廉であることが根本的に要求され、さらに進んで快適、正確、大量能力、便利等が要求される。(工藤和馬)

こうつうきかん 交通機関 人、財貨および思想の場所的移動すなわち交通は、これを補助する手段および設備によってはじめて可能となり、または容易となる。かかる物的用具を交通機関と称する。

交通機関の技術的要素として一般に通路、運搬具および動力の3つがあげられる。(1) 通路とは交通客体の移動する経路を指し、出発地点、中間路および到着地点をもつ。このうち中間路は鉄道、道路、電信電話線、管路などのように、専門的な技術的施設を必要とするものもあるが、河川、海洋、湖、空路のように、主として自然的なものから成立し、ほとんど人工を施す必要のないものもある。しかしこれらはいずれにしても、発着点としての人工的設備をもたねばならない。停車場、港湾、空港、無電台の如きはこれである。したがって現今では全然人工を加えない通路はないものといえる。通路は摩擦抵抗が少なく、堪重力の大なることが望ましい。(2) 運搬具とは通路の上において、交通客体を移動せしめる用具をいうのであって、そのもっとも原始的なものは人および駄獣であって、今日でも担夫交通なるものがアフリカ、南アジア、中部オーストラリアに存在する。しかし文化の発達した国で一般に用いられているものは、鉄道車両、自動車、船舶および航空機である。運搬具を特別に必要としないものに無線電信などがある。人および動物の歩行もこれに類する。また有線電信では電線が、管路輸送では管路がそれぞれ通路たるとともに運搬具を兼ねている。運搬具は大なる輸送能力を有すること、交通客体を安全に保護し得ること、通路を破壊しないことが望ましい。(3) 動力とは運搬具を動かす力であって、もっとも原始的なものは人力、動物力、風力、水流などであるが、今日では蒸気、石油、電気、ガス、圧縮空気などを機械的に利用するのが常である。すなわち蒸気機関は鉄道および船舶に、ガソリン内燃機関は自動車、航空機に、重油内燃機関は船舶、自動車に、またディーゼル電気力も鉄道に利用されている。さらに最近では液体燃料による噴射推進ジェット機関が現われ、近き将来原子力の利用も可能となる

であろう。動力は強大にして持続性を有することが望ましい。

交通機関は以上の3要素から成るのであるから、これらの要素が調和し均衡を保つことによって初めて交通機関としての機能を十分に発揮することができるのである。したがって交通機関の発達というのも、技術的にはこれらの三要素の平行的な改良にはかならないのである。鉄道輸送のように、三要素が同一機構のうちに含まれ、同一の経営主体によって運営される場合には、三要素の平行的な技術的改良はおのずからまたは容易に実現されるのであるが、道路輸送のように、通路としての道路が多くの場合国家または地方公共団体によって建設維持され、経営主体を異にする自動車輸送がこの上で行われる場合には、三要素の間に調和がとれず跛行的(はこうてき)な発達をきたしやすい。わが国の道路の改良が、自動車の急激な増加に伴わないのはこの典型的な一例である。しかし一般的にいえば、経営主体のいかににかかわらず、運搬具と動力の発達が通路の改良を促すものといえる。

交通機関は交通客体の場所的移動を容易ならしめる設備であるから、距離的障害をできるだけ容易に・短時間にかつ少額の費用で克服し得べきことがその具備すべき要件となる。すなわちこれがためには、交通サービスの内容を構成するところの延長分岐性、大量輸送性、安全性、正確性、迅速性、快適性などの要件を備え、かつサービスを提供することについて必要とする費用が、交通客体の運賃料金の負担力に適應するようなものでなければならぬ。しかるにこれらの要件は必ずしも普遍性を有するものではなく、相容れない関係に立つ場合が多い。たとえば速度を大ならしめようとすれば安全性が害される如くである。ことにサービスの改良と、輸送費とはその背反的關係が目立つ。たとえば快適性、安全性、迅速性などの増大は、多くの場合輸送費の増加をもたらす。しかしながら、他方交通客体の種類によってその第一義的に要求するところの条件を異にする。たとえば旅客交通は安全性、迅速性、正確性、快適性などを重視し、貨物交通は旅客交通にくらべて一般に廉価性に対する要求が強く、ことに運賃負担力の小さいかさ高品は廉価性をもっとも尊ぶ。このように交通客体の種類によってその要求するところの第一義的な条件を異にするため、各種の交通機関の存在が経済的にも容認されるのである。換言すれば各種の交通機関の存在理由は、その提供するサービスの性質または経済性において、何らかの特質を有することにあるのであって、その間各種の交通需要の配分が行われ、各種の交通機関の活動分野の概括的規定もまた可能となるのである。(大森一)

こうつうきかんのきょうそう 交通機関の競争 2地点の間に2個以上の運輸事業(通常、交通機関の競争という場合には通信機関の競争は含まない)が存在する場合には、業者の間には旅客貨物争奪の競争が行われる。この場合、運輸事業が同種であると異種であると問わない。鉄道、自動車、航空運輸、水運等の同種の事業相互間ももとより、異種の事業の間にも競争が行われる。交通機関の競争は、地域的に固定している運輸需要を対象とするものであるから、一般に激化する傾向をもち、多くの場合浪費を生ずるものであるが、一方競争の刺激による交通機関の改善進歩もある程度期待できる。したがって国家は一方では破壊的な競争を防止するとともに、ある程度の競争を維持しようとする交通政策を採る場合が多い。たとえば事業開始に免許を必要として、事業の質と量を調節するとともに、競争を公正ならしめるための運賃統制等の対策を講ずることが行われる。

近代交通機関の競争は、国際的には国際海運・国際航空にお