

いて行われており、国内的には旧来の鉄道に対する自動車、国内航空、内河・運河・沿岸の水運の競争が激化しつつある。

交通機関の優劣は低廉・敏速・安全の優劣にかかる。快適は安全の高度化したものであり、便利は敏速または低廉の別名であり、大量能力は、結局敏速と低廉とをもたらしものである。したがって交通機関の競争は、これらの条件の改善を手段として行われる。現代経済社会では一般に低廉すなわち運賃の安いということがもっとも重視されるが、ある種の運輸では、運賃よりも敏速または安全がより重視される場合がある。しかしこの場合でも、敏速または安全な運送によって、何らかの経済的利益が期待されるのであって、結局運送のための間接的費用が低廉となるのを重視することが多いのである。交通機関の競争を破壊的な程度にいたらないように調整するためには国際間の競争では、国際条約または運輸業者間の協定によるほかないが、国内における競争に対しては各種の方策がある。まず国内の各種の交通機関の間に競争が行われる場合に、その競争を公正な競争たらしめる方策がある。公正な競争とは各競争業者が不正または不当な手段をもって競争しないことである。これがためには、交通機関に対する監督法規をもって、不正または不当の手段を禁止するか、または運輸業者相互間の協定をもって相互の競争手段を制限する方法がある。わが国の自動車に対する定額運賃料金制やアメリカの州際交通法における長短距離条項による運賃規制は前者の例であり、競争業者間における運賃協定等は後者に属する。不正または不当な競争手段に運賃の秘密割引または秘密割引がある。前者は運輸業者とある旅客または荷主以外の局外者に秘して、その旅客または荷主に対して運賃割引を行うことであり、後者は同様の手段で一度支払を受けた運賃の一部を払もどすことで、いずれも運賃切下競争を相手方に知らせずに行うものである。この場合定額運賃料金制が実施されている場合は、監督法規違反となり、協定が存在する場合は協定違反となつていずれも不正競争の責任を負うべきものである。つぎに各種の交通機関の競争は、平等な経営条件の基盤に立って行われなければならない。公正な競争とはいえない。一般企業の競争はほとんど問題なく平等な経営条件に立って行われているが、交通機関とくに異なる種類の交通機関の間の競争の場合には、経営条件の不平等な状態で競争を余儀なくされるものがある。たとえば鉄道が線路、停車場等すべて自ら建設維持しているのに対して、自動車は公道を、海運は公共経営の港湾を、航空運輸は公共経営の空港をほとんど無償で利用して、鉄道と競争しているようなのはそのもっとも顕著な例である。このような不平等な経営条件に立脚した競争が行われるときは、各種の交通機関の真の能率性と経済性を見出すことを困難ならしめ、結局国民経済が不合理な犠牲を強制されることになるのである。これらの経営条件を平等化すべきであるとする説は従来鉄道経営者によって主張されてきたが、近時アメリカの学者によっても称えられ「利用者負担の交通財務」(financing transportation on user basis)ということが主張されている。(工藤和馬)

こうつうきょのこうきょせい 交通機関の公共性 交通は人の社会生活のために発生し、人の生活目的を達成するための不可欠な手段である。かかる交通給付の人間生活にとっての社会的必須性を交通機関の公共性という。交通機関の公共性ということは、そのサービスが、(1) 日常生活上必需的なものであること (2) 公開的なものであること (3) 継続的なサービスを提供する交通機関は国家的職分を遂行

しつつあるものといえる。それゆえに交通機関の公共性の確保という見地から、国家は自らこれを建設してその経営に当るか、私営に委した場合でも、これに特別な監督干渉を加え、または財政的補助を与える。すなわち交通事業は、免許制度によってある程度の独占を認められるとともに、交通需要者に対して、適切な施設を提供し、差別的取扱をなさず、妥当な運賃を課することを要求されている。交通事業がこのような特別な規制にしたがうべきことはその法律的義務でもあり、また道徳的義務でもある。

交通機関の公共的性質は、交通機関の種類によってその程度を異にし、定期的輸送ことに旅客輸送においてもっとも強く現われる。したがって組織的、集約的交通機関としての鉄道の様子は、とくにこの公共性が大なるものといえる。

上に触れた交通機関の独占性はとくに鉄道において大きいことが従来一般に認められている。すなわち同一地域における鉄道間の競争は、激烈であり破壊的であつて、一方が完全に敗退するか、あるいは早晩カルテルまたはトラストが成立し、ついに完全に融合するまで進展する可能性のあることは、自由競争を原則とした米國および英國における19世紀中葉の鉄道の歴史がこれを示している。今日、米國において全鉄道を少数系統に統合する努力がつけられているが如き、また英國における1947年の交通事業の国営化の如き、あるいは1937年のフランス国営鉄道会社の成立の如き、いずれもこの独占化の傾向を示すものといえる。わが国においては、ついに明治39年鉄道国有法によって幹線鉄道が国有化されたことは周知のことである。しかるに、1920年代の後半からの自動車の急激な発達、これにつづく航空機のたい頭によって、これらの交通機関相互間ならびにこれと鉄道との間に激しい競争が展開されるにおよんで、ここに、この間の調整を図ることが公的政策として取上げられるに至つた。かくて今日における各種交通機関の間には、制限的競争または独占的競争が行われているものといえる。このように、19世紀中葉から第1次大戦までの鉄道の独占性がきわめて大きかった時代にくらべると、今日の鉄道の独占がきわめて不完全なものになったことは否めない。しかし交通機関に原則としてある程度の独占を認めることは、巨額の固定資本が重複して投下されることを防ぎ、運輸施設の偏在をさけることとなり、ひいてはその公共性を確保せしめるゆえんでもある。(大森一)

こうつうきょりよくかい 交通協力会 運輸省所管の公益法人。設立の目的は国鉄をはじめとする陸上交通業者相互の連絡を一層緊密なものとし、その円滑な協調進展を図るため、情報のしゅう集と広報啓蒙活動をすることにある。はじめ昭和18年財団法人陸運協力会として設立され、月刊「陸輸新報」、月刊「大和」等の編集刊行その他の事業を行ってきたが、戦後これらの事業を引つづき発展せしめるとともに、新たな情勢に即応し得るために昭和21・1・1会名を財団法人交通協力会と改め再発足した。本部は東京都千代田区、支部は大阪・門司・名古屋・札幌にある。

事業内容のおもなものはつぎのとおりであるが主として国鉄に関するPR活動を行っている。

(1) 新聞事業 [交通新聞](日刊)。

(2) 出版事業 [国鉄]、[国鉄線]、[交通技術](月刊)。  
[交通年鑑](年刊)。その他業務参考図書、業務関係規程類の刊行を随時行っている。

(3) その他の事業 交通界における各種事業または催し物等主催育成し、あるいはこれらに対する協力後援を行っている。