

(高橋芳雄)

こうつうさいけん 交通債券 帝都高速度交通営団法(昭和16・3法律第51号)の第20条ないし第29条の規定によって発行される、同営団の対外固定負債を表示する有価証券をいう。同債券は額面50円以上無記名利札付(ただし応募者または所有者の請求によって記名式とすることができる)とし、割引の方法をもって発行することができる。その発行については、払込資本金の10倍を限度とし、借替に際してはこの制限によらず発行できる。ただしこの場合、発行後1月以内に超過して発行した額面金額に相当する旧交通債券を償還しなくてはならない。本債券の発行については主務大臣(運輸建設各大臣)の認可が必要である。同営団の交通債券発行総額は77億6,250万円(昭和32・3・31現在)であり、資本の110%に当る。(森島吾吾)

こうつうし 交通史 人および貨物の移動を指す交通のみならず、人間の意思の伝達を行う通信をも併せた交通についての組織、制度、機関、数量等の変遷を記述したものをいう。交通史は交通学あるいは経済史の一部門として研究されるが、法制史、政治史、文化史等の研究とも関連が深い。交通史の時代区分は学者により説を異にするが、ここでは一応古代、中世、近世、最近世の4期に分った。

西洋交通史

1 古代(ローマ時代の終りまで) もっとも古い交通路の一つとしてあげられるものには、北欧と南欧を結ぶ琥珀(こはく)道路がある(紀元前2,500。北ドイツの琥珀が南方の金属武器、穀物等と交換された)。また中国人は早くから東洋と西洋とを結ぶ陸上交通路を開いていた。海上ではフェニキア人が地中海から欧州・東洋方面にまで活躍していた(紀元前500ころ)。

ペルシャ、ギリシャ時代には軍用道路が次第に発達したが、ローマ時代に入り大いに発達し、ローマ帝国の最盛期には延長14万kmにおよび「すべての道はローマに通ず」とさえいわれ、駅制(各地に旅舎とうまやをおき、馬車や牛車を備えて人および物の輸送に当らしめた制度)もきわめて組織的に発達した。

2 中世(ローマ滅亡後15世紀末葉まで) ローマ帝国が滅亡したからは、善美をつくしたローマの道路や駅制は次第に荒廢した。陸上交通が不便となるにしたがって水上交通が盛んとなり、たとえばハンザ同盟の諸都市が水運の便のあるところを根拠として商業的活動に当った。また海上における交通も相当発達し、イタリアの諸都市の運用した船舶は、西部欧州に堂々たる海運を経営した。15世紀末葉には航海術の進歩により、喜望峰迂回(うかい)によるインド洋航路の発見(1486)、米大陸の発見(1492)があって、近世への幕開きとなる。

3 近世(16世紀~18世紀末葉) 近世の交通は海運にあっては造船術・航海術の発達とともに、重商主義の下に海外の商業や植民が企てられたので、遠洋航海のいちじるしい発達をみた。陸上交通についても、重商主義と中央集権主義の影響を受けて、道路の改良が行われた。ことにフランスの示した道路網の完成はきわめていちじるしい。また運河の開さく、河川の改修による内水路の発達も顕著であり、フランスはもとより、北欧諸国の全域にわたった。英国では18世紀末葉にはいわゆる運河熱時代(canal mania)を現出した。

4 最近世(19世紀初頭以降) 18世紀中葉、ジェームス・ワットの蒸気機関の発明(1784)は、イギリスに産業革命をもたらし、19世紀初頭交通機関への蒸気機関の応用は、交通革命とよばれる交通事情の一大変革をもたらした。1807年バドソン河の蒸気船の処女航行は汽船のはじまりであり、1838年にはグレート・ウェスタン号が大西洋を14日間で横断した。その後の

汽船の発達には加速度をもって進んだ。

陸上交通では1825年ストックトン・ダーリントン間に世界最初の鉄道が生れ、その後10年を出ないうちに欧米諸国に伝ばし、産業革命を推進し、資本主義経済を急速に発展せしめた。道路もまた19世紀以後長足の進歩をみせ、ことに1815年英国のマカダムの努力により大いに進歩した。

交通への電気的应用は通信にはじまり、ついで運輸に利用された(1844アメリカ合衆国における電信会社の設立、1877ドイツにおける電話の公衆利用、1881ベルリン近郊における電気鉄道の公共運送)。かくて交通技術は根本的に変革され、交通業は近代的なすがたを呈するに至った。

1866年カール・ベンツ(独)による内燃機関の発明、その3輪車への応用は自動車のはじまりであり、ヘンリー・フォード(米)の大量生産の開始(1911)は、20世紀における交通革命(第2次)の端緒となった。第1次大戦後の自動車の急速な普及発達は、次第に陸運界における鉄道の王座をゆるがし、今日では鉄道と自動車との間の調整対策が世界交通界の共通の課題とさえなるに至った。

空飛ぶ夢は1903年ライト兄弟により実現されたが、1910年欧州では郵便物・貨物の航空輸送が行われ、2度の大戦によって航空機は長足の進歩を遂げた。

通信にあっては、1902年イタリアのマルコニーの発明にかかる無線方式がその後急速な進歩を遂げ、ラジオ、テレビジョンにまで発展した。

日本交通史

1 古代(平安時代末期まで) 大和時代から国家の統一とともに政庁の所在地を枢軸として交通は次第に発達し、西暦紀元前6世紀のはじめには山陽道が開かれ、西暦紀元前2世紀には東海・南海の両道も通じた。しかし交通路線の確保とその整備は、大化の改新(625)以後のことであり、その原動力となったものは大陸文化であった。すなわち大化の詔によって関が設けられ、駅馬が備えられ、駅鈴(駅馬を使用するための一種の証符)が定められたのであるが、大宝令とその完成と見るべき養老令によって法的内容が備わったのであり、いずれも中国の駅制が参考とされたものであった。その後徐々に交通は発展し、奈良時代を経て、平安時代に入ると駅制の枢軸は京都を中心として開かれた。しかし平安時代中期ころから世の乱れとともに中央の権力が地方におよばなくなり、交通路は荒廢し、駅制は崩壊した。

2 中世(鎌倉時代~安土桃山時代) 源頼朝が政権を握ってからは、駅制の枢軸は鎌倉が中心となり、その道路は古代ローマのそれに一脈相通するものがあつた。室町時代に入るとともに戦乱にわざわざいされて交通の発達は見られず、ついで戦国時代に入ると、群雄は領内交通の整備につとめたのみで、全国を通ずる統一的交通路は顧みられなかった。しかし織田信長が海内の統一を試み、秀吉がこれをついでからは、道路が大規模に開けて、江戸時代の統一的交通の素地をつくった。

3 近世(江戸時代) 慶長8年(1603)徳川家康が幕府を開いてから江戸は交通の中心となった。家光による鎖国制度の樹立以来、国内交通は発展の歩を進め、また参勤交代の制度は、人と物資の移動を盛んにした。江戸時代の主要な交通路は江戸を中心として5つの幹線があつた。東海道、中山道、日光道中、甲州道中、奥州道中。上記の幹線に対して脇(わき)街道またはわき往還とよんだ支線があつた。水戸路、美濃路、佐屋路、伊勢路等。そして駅伝の制がこれら交通路の利便を増加し、宿場のいちじるしい発達を促した。