

駅伝の中心は問屋場(伝馬所)であり、官公用に供する馬匹・人足を常備するほか、一定の料金を徴して民衆のために人馬の継立や、貨物のあつ旋を行った。大部隊の往来に際しては、常備の人馬のみでは不足を告げたので、隣接の村落に対して人力および馬力を供給すべき義務を課した。これが助郷(すけごう)の起りである。助郷制度は、江戸時代を通じての農村疲弊の一大原因となったが、明治5年各駅伝馬所の廃止とともに廃止され、いっさいの荷物は、新設の陸運会社で運送されることとなった。

通信制度としての飛脚の発達もいちじるしかった。最初に起ったのが幕府経営にかかる継飛脚、ついで大名飛脚、さらに町飛脚が起った。この町飛脚は、江戸時代の民営企業の主要なもの1つとして発展し、明治4年郵便制度の規定されるまで続いた。なお廃業した飛脚問屋は、陸運元会社(後の内国通運会社)を設立した。

上記交通の発達に対し、その妨げとなる制度があった。その1は要衝に設けられた関所であり、通行には関所手形、女手形、鉄砲改手形等の通行証が必要とされた。その2は交通の要衝に当る河川であり、たとえば富士川、大井川等には橋梁(きょうりょう)等の施設をなさず、故意に交通を妨げた。いずれも徳川幕府の軍事的必要から生じたものであった。

消費都市江戸への物資輸送はじめ陸路によったが、その需要の増加に伴って次第に海運が利用されるようになった。ことに菱垣(ひがき)回船(船積貨物の転落を防ぐために両げんに竹を交差して菱[ひし]の形の垣を設けた。元和元年大阪に起る)が起ってから一段の発展をみた。ついで樽(たる)回船(速力が非常に速いので小早とよばれ、酒を積んで大阪から江戸に送った船が発達したもの)が起り、両者間の競争によって江戸・大阪間の海運は、いっそう盛んとなった。また日本海沿岸からは津軽海峡を経て奥羽米を回送する東回海運が発達し、また日本海沿岸から下関海峡を通過して大阪に入港する西回海運も発達した。これら北国および東北地方より来航する船舶を北前船と称した。

4 最近世(明治初期以降) 徳川末期、鎖国政策は放棄され、広く海外との交通が開始されるにおよんで、海外の文化は怒とりの如く浸入し、交通制度および交通機関のすがたは一変した。わが国の場合の交通の変革は、中世初期の制度から一躍近世のそれへと一転したのであり、ほかにみられないいちじるしい特色とされる。乗馬は馬車にかわり、乗合馬車が東京・横浜間を走り(明治2)、かごは人力車となった(明治3)。明治5年には鉄道の出現となり、まず官線が京浜間に開通して逐次延伸し、14年には私設鉄道日本鉄道会社が起り、官線の延伸と私鉄の興隆によって鉄道網は次第にひろがった。39年の鉄道の国有化により、わが国鉄道はさらに新たな発展段階を画し、第1次大戦を経て大きく発展した。また明治末期にあらわれた自動車は、第1次大戦と関東大震災を契機として急速に発達し、鉄道独占の陸上交通界に新しい競争者となってあらわれた。

海運にあっては明治初年汽船が建造され、その後征台、日清、日露、第1次大戦等数次の戦争を経て異常な発達を示し、わが国をして一躍世界第3位の海運国たらしめた。

航空は明治43年徳川大尉の飛行にはじまるが、昭和4年には国内定期が開始され、その後は目覚ましい躍進を示した。

通信にあっては明治2年東京・横浜間通信線開設とともに公衆通信が開始され、また電話は明治10年に導入され、官用として使用を開始し、明治23年に公衆化され、ともにその後いちじるしい発達を遂げた。

第2次大戦の敗戦と戦禍は交通機関にもいちじるしい打撃を与え、とくに海運と航空の面に甚大なものがあった。鉄道はいち早く再建され、戦前にもました発展を示しているが、自動車はそれにもまして発展し、今日では鉄道と自動車との間の調整が交通政策上の課題として重要視されるに至っている。——交通。交通政策。鉄道史。通運史。

参考文献 島田孝一著 交通経済学研究 昭和15。麻生平八郎著 交通および交通政策 昭和29。三井高陽著 世界交通史話 昭和16。大島延次郎著 日本交通史概説 昭和28。国際交通文化協会編 交通文化1~31 昭和13~25。(中村英男) こうつうじぎょうちょうせいしんぎかい 交通事業調整審議会 陸上交通事業の調整に関する運輸大臣および建設大臣の諮問機関。

当初は交通事業調整委員会と称したが、行政機関の諮問機関は「審議会」と統一して称されることとなったので(国家行政組織法第8条)、本委員会も昭和24年政令第170号により交通事業調整審議会と改称された。

この審議会は*陸上交通事業調整法(昭和13年法律第71号)にその設置の根拠を有し、総理府に設置されたが(総理府設置法第15条)、総理府設置法の改正(昭和25年法律第32号)の際この審議会の項が削除されたので現在は設置されていない。したがって、その根拠法規たる陸上交通事業調整法もその機能が停止されている。

この審議会に関する事項は、交通事業調整審議会令(昭和13年勅令第543号)によって定められている(陸上交通事業調整法第4条)。

審議会は内閣総理大臣の監督の下にあるが、その主務大臣は運輸大臣および建設大臣である。

審議会の所掌事務は、主務大臣の諮問に応じて陸上の交通事業の調整に関し、調整の区域、調整すべき事業の種類および範囲、兼業の処置、調整の方法、調整区域内交通事業の免許、調整法違反者の処分等について調査審議し、また調整に関する重要事項を関係大臣に建議することである。

会長は内閣総理大臣、副会長は運輸大臣および建設大臣であり、委員は関係官庁の職員、両院議員、学識経験者の中から選ばれ、その数は35名以内である。なお特別の事項を調査審議するため必要があるときは臨時委員を置くことができる。

この審議会は、昭和13・8成立し、第1回総会において、さしあたり調整を要する地方として東京市およびその付近、大阪市およびその付近、富山県、香川県ならびに福岡県の5地方を選定し、まず東京市およびその付近の問題を採り上げることに決定し、2年余を費して結論をみた。今日の東京における帝都高速度交通営団(地下鉄)の設立およびブロック別交通体系の決定はこの答申にもとづくものである。つづいて富山地方の交通調整についても答申した。その他の地方については、調整予定地と決定したため、審議会の決定をみない前に自主的に調整が行われた。——交通事業の調整。陸上交通事業調整法。(岡田 稔) こうつうじぎょうのちょうせい 交通事業の調整 交通機関の調整も同義で、広義には多数かつ多種の交通事業または交通機関を、おのおのその適正な地位におらしめて、しかも相互間の協力をなさしめつつ、総合的に交通事業または交通機関の健全な発展を図るために行われる諸施策。狭義には2以上の交通事業または交通機関が競合関係にある場合に、両者の間の浪費的な競争を可及的に避け、おのおのをその特長に応じて発展せしめるための諸施策をいう。このような施策が必要となったのは、主として1920年代以後自動車運輸が発展して、従来の鉄