

を容易ならしめたものである。第2集は自動車に関するものを集録する予定であったが、その資料は戦災のため紛失し、世に出るに至らなかった。(小林倉雄)

こうつうじゅよう 交通需要 人、物および通信の場所的移動、すなわち交通機関の輸送給付に対する需要をいい、交通需要の主体となる者、すなわち旅客、荷主、通信委託者等を**交通需要者**という。

交通需要の量は、交通機関の種類ならびに輸送力の大小、運賃、提供するサービスの良否にもとづくほか、他律的には地域人口の増減、生産貿易の消長、消費の傾向、運賃負担力等によって影響される。

交通需要の傾向を過去の実績についてみれば、だいたいにおいて景気変動とその波動を同じくしているが、その時期には多少のずれがある。すなわち景気の下降期における交通需要、とくに商品輸送の後退は、物価の低落に遅れ、生産の減少に先行するのが通例である。また消費財関係の輸送は、一般に生産財にくらべて時期的にも遅く不況の影響を受け、かつ変動の幅も小さく、不況の度合がはなはだしく深刻でないかぎりこれより大きく影響されない。旅客の変動は概して消費財関係のそれと類似しているが、そのうち定期客への影響が早く起き、それは一般的な生産の低下の時期と相前後して現われ、定期外旅客はこれによりいくらか遅れて後退に転ずる。なお以上の傾向は景気回復期にも右同様のコースで上昇が開始されるのが通例である。

年間の月別波動も、特別の原因がある場合のほかは、毎年だいたい同様の傾向をたどっている。すなわち貨物輸送においては、年末および3月を最盛期とし、7、8のいわゆる夏枯期にもっとも少なく、旅客輸送においては8月と4月の学校休暇期にもっとも多く、6月と2月にもっとも少ないのが通例となっている。

交通需要には、現に交通機関の輸送給付の対象とされるものと、将来その対象となりうべきものがあり、その両者を合わせたものに対する需要実績の比率を、交通需要率または**交通利用率**と呼んでいる。将来交通需要の対象となりうべきものは、**潜在的な交通需要**と呼ばれるものであって、交通機関の内部的、外部的要件の充足によりその開発が可能とされる。

交通需要開発の方法としては (1) 交通サービスの内容および運賃料金の改善 (2) 団体募集、特別割引その他広告・宣伝等による旅客貨物の誘致 (3) 沿線における土地開発、工場、住宅等交通需要源の培養 (4) ホテル、百貨店等交通需要開発に関連する事業の兼営等が行われる。

参考文献 カール・ピラート著 交通経済の原理。運輸調査局編 不況と輸送。(本山 実)

こうつうせいさく 交通政策 (英) transport policy (独) Verkehrspolitik (仏) sur communication 交通が量的にも質的にも発達をとげ、その機能を最もよく発揮し得るようにするため、国家および地方公共団体がとる施策である。交通客体の場所的移動は交通機関によって行われるものであるから、交通政策は結局、交通機関に対して加えられるものとなる。交通政策の動因としては、交通機関の (1) 社会公共性ならびに (2) 国家公共性をあげることができる。前者は一般公衆にとって日常必需的な、主として定期的サービスを提供する独占性の強い鉄道・自動車などの運輸機関ならびに通信機関一般について強く現われ、後者は商業政策、貿易政策、国防などにとくに関連の深い海運および航空輸送機関に強く現われる。しかしこの2つの動因は互に関連し交錯するものである。たとえば鉄道が

国防にも不可欠であり、国際的な定期航空であっても、そのいちじるしい発達とともに社会公共性を増しつつあるが如くである。したがって両者は確然と区別しうるものではなく、ただそのいずれに交通政策としての重点がおかれているかの問題である。概していえば (1)については監督という点が強く現われ (2)については直接的な保護または補助ということが前面にでてくる。

交通政策のおもな課題は 1 交通機関の建設 2 その経営ならびに 3 建設および経営についての統制に関するものに大別することができる。

1 建設政策 交通機関の建設または改良が経済上是認されるためには、これによってもたらされる利益がその費用を償うようなものでなければならない。ここにいう利益とは社会的利益を含めた広い意味のものであって、これを計数的に見積ることができない場合が多い。このことは交通機関の経営が公営だと私営だとを問わず、また有償・無償のいかんを問わず妥当する原則でなければならない。交通機関の建設には、一般に多額の固定資本を必要とするから、一国の資本が浪費されてはならない。したがって建設に当っては、国土計画的な見地から一国全体として均衡のとれた交通網の設定、交通機関の種類の決定、その個性化の原則にしたがって行うこと、ならびに交通の連絡一貫性を確保するための軌間・設備などの規格の統一を図ることが重要である。私営に委した場合には免許によりその建設を規制する必要がある。また国家的補助を行う必要の生ずる場合もある。鉄道建設の初期において、各国がその資本の調達を容易ならしめ、用地の賦与、地上工事の国家負担を行ったことなどはこの例である。

2 経営政策 (1) 経営形態と経営主義 交通機関の経営を国家または地方公共団体によって行うか、または私企業にこれを委すかということは、いずれの経営形態によった方が、よりよく公共性を確保できるかということによって決せられなければならない。したがってこれは一国の政治的・経済的事情ならびに交通機関の種類によって異なるものであって、概括的に公営・私営の優劣を論ずることはできない。ア 道路・河川・運河・港湾・空港のような公開の通路の経営は、その利用が一般に普遍的であるため公営として、無償主義または手数料主義によるものが多く、イ 自動車・船舶・航空機のような公開の通路上の運送事業は営利主義による私営が多い。ウ 鉄道のような非公開の通路上の運送事業については、公営・私営の論争がこれに集中されてきたようであるが、今日の世界的傾向としては、国営化されるとともに、公共企業体として経営上の自主性を強調するものが多い。エ 郵便、電信、電話などの通信事業は国家的見地から国営のものが圧倒的に多い。(2) 運賃料金政策 不定期自動車、不定期船のように、国内的または国際的競争の下に、交通サービスの需要者と供給者との間に個々の場合において定められる、いわゆる自由運賃に対しては、公的干渉が加えられる場合があるとしてもその程度はきわめて少ない。これに反し鉄道、定期自動車のような組織的、集約的交通機関にあっては、ある程度の独占が法律上でも認められ、運賃の設定に当って、需要者の意思もこれに反映するとはいえ、交通事業者の側においてこれを定め、需要者はこれを受諾せざるを得ないところの、いわゆる表定運賃である。したがってその独占性を利用してその制定が一方的に陥るおそれがあるから、適切な規制をこれに加えなければならない。それ故に運賃政策という場合には、主としてこの表定運賃に対するものをいうのである。運賃に対する要求または条件として、一般に妥当・公平・安定・簡明・公表などがあげられる。これらの要求は、交通事業