

経営上の弊害ことに独占の弊害を除き、一般利用者の利益を確保し、さらに国民経済の発達に資するという見地から生ずるものにほかならない。このため各国においては、私営交通事業の運賃に対し立法的・行政的または司法的干渉を加え、国営交通事業については、わが国有鉄道のように、運賃の設定・改正に当って国会の議決を必要とするものもあるが、民主主義的な諸国の多くは特別な機関を設けて、その議決または審判に当らせている。(3) 交通サービスに関する政策 サービスの内容を構成する主たる要素は安全性、正確性、規則性、迅速性、快適性などであるが、このうち安全性の確保とサービスの継続ということが根本的な条件である。安全性ということとは、交通機関の利用者・交通従業員ならびに一般公衆が危険にさらされないことを意味するのであって、このことは運転上の物的設備の完備、運転速度、従業員の訓練、適切な労働条件ならびに一般公衆の交通規則の遵守などによって達せられるのであるから、これらに関する厳重な規定が必要となる。またサービスの中断されることは、社会上にも経済上にも大きな影響をおよぼすから、とくに利用者を保護する意味において、交通事業における営業の休止または廃止はみだりに許されないことになっている。またサービスの継続ということは交通労働とも関連する。したがって普通一般の産業におけるものとは異なる労働関係における法律上の取扱をなし、労働紛争の生じた場合、同盟止業と作業場閉鎖を法律上制限または禁止し、サービスの中断をできるかぎり避けようとしている。

3 統制政策 過去2,30年間における新式交通機関の台頭、ことに自動車の発達各種交通機関相互間の競争を激化した。交通事業における自由競争は一國の資本の浪費となり、国民経済上にも大きな影響をおよぼすから、各種の交通機関の特性を考慮して、おのおのその所を得せしめ、一般公衆の需要に応じてこれをもっとも能率的かつ目的的に運用せしめなければならぬ。ここに交通統制の必要を生ずるのである。したがって国家は交通機関の建設についてもこれを規制して、各種交通機関の調和を保たしめ、交通サービスの調整または統合を図り、各種の交通機関がおのおのその活動分野に応じて最高度の能率を発揮しながら、そのサービスを提供するよう指導的な立場をとらなければならない。換言すれば交通企業者間の任意的協調によっては、交通事業調整の目的が達せられない場合に、国家の干渉が必要となるのである。したがって今日においては、交通統制は交通政策のもっとも重要な課題の1つとして採り上げられているのである。

参考文献 島田孝一著 交通政策。大森一二訳 ジョンソン交通政策 昭和28年。Dearing, C. L. and Owen, W., National Transportation Policy, 1950. Grunzel, J., System der Verkehrspolitik, 1908。(大森一二)

こうつうとうせい 交通統制 公共の福祉増進を目的として、交通需要に対し最小の費用をもってもっとも適切な交通役務を供給するために、交通機関の統一の機能(始点より終点まで一貫した輸送を行えるような運送機能)を強化することである。換言すれば交通需要に対し最小の費用をもって最大の運送役務の充足を図るために必要とする供給状態に、交通機関を体系化することである。

これを具体的にいえば、運輸営業開始についての免許、運賃改正についての認可、運輸行為の禁止等法律もしくは行政命令によって私的行為を制約し、運輸能率を合理的に総合的に発揮する如きである。この場合の要件としては公共の利益と企業の利益とが両立して行われるように措置される。

交通統制と交通調整との関連性については種々の解釈があるが、交通調整は交通業者間の営業行為や施設等の調和を図ることであって、調整のあつ旋を交通事業者団体もしくは行政官庁自ら行うことがある。しかしながら広義的な交通調整は、通念的に広く各種交通機関間の調整の意義をもつものであるから、これに対する交通統制は交通調整の目的を達するための手段とみるのが妥当である。(高野善次)

こうつうどうとく 交通道徳 交通秩序を維持するに必要な旅客の行動の規範、すなわち行為の善悪・正邪の原理およびその作法に対する合目的的な価値判断が、良心によって保持されるものをいう。

交通機関がますます発達するにつれて、その本質的な要素である安全・正確・迅速・快適がより多く要請される。この社会的な要求をできるだけ充足するために、いかに行動すべきか、すべきでないかを示す規範、またそのようなものとして行動を指導し、評価する原理の意識からなりたっている。

とくに近代交通機関には、不特定多数の人々が異なった目的をもちながら刻々出入りし・変化し・場所的に移動するので、その秩序を維持するために必要な法律的規正はもちろん必要であるが、同時に道徳律によってその程度が保持されることが好ましい。

つぎにこの交通道徳を確立する道は一般道徳の高揚にあるが、交通上においてはとくに常時交通機関を利用する通勤通学者の道徳意識を高めることが近道なので、各地域ごとに通勤通学者自治会が結成され、通勤通学者相互間で自律的に交通道徳の高揚を図っている。(橋本外喜久)

こうつうどうとくきょうかい 交通道徳協会 終戦後の輸送の混乱期に秩序ある旅行のできることを念願し、交通道徳の高揚を図ることを目的として昭和23・5・4 運輸大臣の認可をえて設立された財団法人。昭和27年に国鉄をはじめ各交通業者との協力態勢を強化するため改組した。現在本部は東京都千代田区にある。

事業内容は学生生徒その他の青少年の修養団体、大都市付近の通勤通学者、一般旅客大衆、交通従業員等を対象に (1) 交通道徳の高揚に関する調査研究およびその運動 (2) 交通道徳に関する講演会・講習会の開催 (3) 交通道徳に関する図書・雑誌の出版を行っている。たとえば旅を楽しむ運動、青少年交通安全教育運動、車内禁煙運動、ゆかたで車外に出ない運動、車内の忘れ物注意運動等各種の運動によって交通道徳の高揚を呼びかけ、公德袋(くずもの入袋)を配布して列車内の清潔保持に協力を求め、また駅ごとに通勤通学者自治会を結成せしめ、自発的に通勤通学者の旅行秩序維持に努めるよう指導助成し、その他ポスター・壁新聞・パンフレット等を随時印刷配布して交通道徳の高揚に努めており、機関誌「交通道徳」を隔月発行している。(高橋芳雄)

こうつうのきのう 交通の機能 生産とは財の効用または価値を増加する行為であるが、これは財の形態を変化することにより、またはその位置を変えることにより、あるいはそれを貯蔵・保管することにより、その形態の効用、場所の効用(位置の効用)および時間的効用をいっそう大ならしめることにほかならない。交通は人・財貨および思想をいっそう有用な場所へ移転することであるから、位置の効用を増加せしめ、または場所的隔離に伴う不効用を除去するものである。したがって交通は一種の生産過程とみることができる。そして商品の輸送のような場合には、交通機関の利用効果が商品自身の価値の上にあらわれる。人および思想の交通の場合、たとえば商用の旅行