

または商用の通信は間接に商品の価値の増加にあずかるが、遊覧旅行の如きにあつては、交通機関の利用効果は交通という生産過程とともに消滅する。このように交通は距離にもづく障害を除去し、人・財貨および思想の場所的効用を増加するのであるが、それは交通機関の発達をまって初めてその機能を十分に発揮することができるのである。そしてこのことは経済上・社会上・政治上・軍事上に大きな影響をおよぼすに至る。

資本主義の一特質は世界的商品の大量生産であるが、この大量生産は拡大された市場を求める。市場の拡大ということは交通機関の発達によって可能となる。また反面交通機関の発達によってそのサービスが改善され、輸送費が低下すると、市場は拡大され、生産力の上に量的にも質的にも重要な影響をおよぼし、企業の大規模経営、資本の集中など資本主義的な発展をもたらしてゆく。またこれに伴って人口の都市集中の現象が起り都市交通問題を発生せしめる。いま輸送費の低下が市場の形成および拡大に及ぼす影響をおよぼすかをみるに、一般に輸送費の低下により商品の輸送可能範囲は増大し、販路は非常に増加する。すなわちもし交通機関が各方向に平等に発達し、その商品に対する同じ購買力を有する買手が平等に分布しているものとすれば、商品の販路はその運送能力の自乗をもって増加する。したがって輸送費が半減すれば、その販路は4倍となる。交通機関のサービスの改善、たとえば速度の増加、その他の輸送技術の改善によってもこれと同様な効果をもたらす。そしてこの場合輸送費の低下によりもっとも大なる影響を受けるものは、運賃の負担力の小さな廉価品である。われわれが一般に商品生産の発達という場合には、かかる大量生産の商品を指すのであるから、輸送費の低下による商品の販路の増大は、国民経済上にも一般の消費生活の上にも大きな効果をもたらすことがわかる。また販路の拡大は産業の立地に変化をおよぼし、生産上の場所的特殊化が顕著となり、地域的分業を促進する。そしてこれは全国的さらに国際的分業にまで発展する。またこの場合販売圏が拡大し、重複することによって競争の範囲と程度が増加し、その商品の価格の低落を促進する。このように商品の価格は低廉化するとも平均化する傾向をもつ。それは交通機関の発達によって各地域の需要と供給が平均されるからであつて、消費地の物価は下り、生産地のそれは上る。ことに通信機関の発達によって各地の市況が迅速に知らされ、時間的にも空間的にも価格の騰落の程度を減少する傾向がある。したがって各地の物価は長期間にわたってはなはだしく不均衡には止まり得ない。かくて交通機関の発達は産業の地域的分業、すなわち生産の特殊化を通じて消費の一般化・普遍化によって一般公衆の生活水準の向上をもたらす。

以上のように交通の経済的機能は、主として財貨の輸送という点から考えることができるが、社会的機能、とくに文化の発達普及という点については、むしろ旅客交通と通信がおもなる役目を果たすものといえる。すなわち交通は人々の国内的・国際的な旅行を容易ならしめ、地域相互間の社会的関係を密接ならしめる。したがって広範囲にわたって思想・風俗および生活様式を近づけ、相互の理解を進める。このことはとくに新聞・雑誌その他の刊行物の迅速な輸送ならびに通信・電話・ラジオ・テレビジョンの普及によって促進される。また国家の政治的統一は交通の発達をまって初めて可能となる。初期の交通機関の建設のおもな目的が、政治的統一にあつたことは明らかである。ビスマルクのドイツ統一のための鉄道建設計画の如き、またエリー運河の建設による合衆国の東部と中部との連絡統一、ならびに大陸横断鉄道建設による極西部を含めた合衆国の統一結合

の如き、さらにまた植民地を含めた英帝国の結合が有力な商船隊の保有によってなされた如きいずれもこの例である。これに反し国土の広大な中国の政治的統一が長い間進捗(しんちよく)しなかつたのは、交通機関の不備が大きな原因となっている。

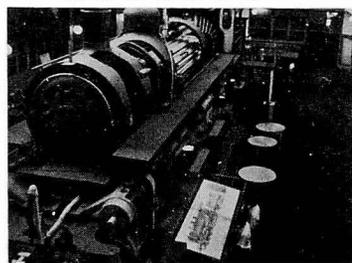
交通機関の整備が直接・間接に軍事におよぼす影響もまた看過されてはならない。ローマ帝国全盛時代の道路、およびシベリア鉄道の建設の目的が軍事的考慮にもついた如き、ドイツの鉄道網の戦略的配置が、第1次大戦において軍隊の機動力を発揮せしめた如き、また軍隊・軍需品の大量輸送において鉄道・船舶などが大きな役割を果たす如きいずれもこのことを立証するものといえる。さらに交通機関は戦闘機・軍艦・戦車などとしてそれ自身兵器となる。このように交通機関の軍事的意義はすこぶる大きいといへ、かかる破壊的な目的に使用することは本来の使命ではなく、これを社会・文化の向上をはかるために活用してこそ真の機能を発揮するものというべきである。(大森一)

こうつうはくぶつかん 交通博物館 交通文化の研究に資するとともに、一般社会に対してもその知識を普及するため、運輸交通についての参考品を収集陳列して一般に公開している施設。所在地は東京都千代田区。陳列室は下記の各室である。



交通博物館全景

1階 電気機関車室・電車室・模型鉄道室・蒸気機関車室・電化室・信号保安室・御料車室・信号機室・連結器室・自動車室・車輪室・客車室。



交通博物館内部

2階 防雪除雪室・線路室・トンネル室・船舶室・展示会室・図書室。

3階 航空室・旅客輸送室・歴史資料室・橋梁室・貨車室・映画室。

屋外 1号機関車・弁慶号機関車・善光号機関車・開拓使号客車・第7号御料車。

この陳列室に各種交通機関の実物や精密模型、解説図版など数千点が陳列されており、その展示面積は、4,271 $\text{m}^2$ 、総面積は6,341.7 $\text{m}^2$ 。

この博物館の起源は明治45・5時の鉄道院総裁後藤新平が、社会教育施設の1つとして鉄道に関する知識の普及をはかるため、鉄道院内に鉄道博物館掛を置き、参考資料の収集と保管の事務を開始させたことにはじまる。そして鉄道博物館を一般に公開したのは、大正10・10・14で、鉄道開通50周年記念事業として行われ、東京駅北口のガード下20室が当てられ、約1万点の展示品があつた。これはまもなく大正12年の関東大震災で焼失したが、その後同所に復興開館し、さらに拡充のため昭和11・4に現在の場所万世橋駅跡に3階建の新館を造って移転した。第2次世界大戦後、昭和21・2に名称を交通文化博物館として再出発したが、その陳列品も鉄道・船舶・自動車・飛行機