

# 私的交通の意味

生 田 保 夫

## 序

近代経済社会は主として資本主義という特殊な歴史体制を土壌にして発展してきた。一面では幾つかの矛盾を示しながらも活発な経済能力を実証し、一定の歴史的役割を確立してきた。その展開の広域性は高度に発達した社会的分業を支える交通体系の上に成り立って、今日の商品流通経済の一大特徴たらしめている。それは人類社会文明の今日的様相と言うべく、商品を中心とする物・サービスに限らず、人、その他諸情報も、それに結び付きつつ経済の連鎖体系を織りなしている。そこに生ずる一連の行動は、何らかの形で場所的移動=交通を行って経済目的を達成している。交通はかように経済活動に基本的に伴う現実行為として様々の様態を示しながら連続的に発生しているものである。それにもかかわらず、今日までのところ、交通の問題は大量輸送を建前とする鉄道等の公共交通機関の運営を中心に論じられ、こうした経済活動全体に伴う交通を総合的に捉える努力は限られてきた。交通は経済目的実現に伴い必然的に発生する経済的物理現象であって、公共交通機関によって実現せられる交通はその一部に過ぎないことを認識しなければならない。発生的に見れば、むしろ、その多くは公共交通機関を利用せず何らかの形で私的に実施されているのであって、科学の偏性を脱するためには、是が否でも、その問題に立入らねばならないはずである。交通の問題は、性質上、それ自体を直接に扱うことの難しい面が多く、何らかの形で他の経済行為の属性として扱われる傾向にある。実際、そのこと自体、方法論上に問題があるとも言える。本稿では、その点に留意しつつ、交通経済

学研究上、不可欠の研究分野である私的交通の問題を論ずるにあたり、まず、その概念について検討を加えておきたい。

## I 交通の捉え方に対する反省

経済活動の一環として行われる交通の定義・概念付けについては、今日まで幾つかの方法で行われてきている。それらを一覧に概括してみると、次の4点が主な特徴として指摘できる。第1は、そのいずれもが交通というものを人・物・情報の移動と捉える点で共通した認識を持っているけれども、その客体がどのような場面、状況、位置にあるかということ、すなわち、交通対象明確化の検討が殆ど等閑に付されてきた憾があるということである。第2に、交通の問題はそれ自体としてよりも常に何らかの経済事象に付随した問題として論ぜられるのが一般であったということ。それは交通需要の派生的性格という表現の中に端的に表わされている。第3は、その分析手法が、多くの場合、機関論的であり、本質的な性質を論ずる経済機能論としての扱いは限られたものでしかないこと。したがって、特定交通機関の維持、異種交通機関間の競争等の経営論争に焦点が合わされる傾向が強くなってきた。第4は、その結果として、立論の中心は公共交通機関・交通市場論に置かれ、応用経済論としての色彩を強めてきたことが指摘される。

第1の点は、今日までの交通経済に関する諸論において、最も重要な問題点であると言わねばならない。それについてまず問題になるのは、交通客体=交通対象をどのような経済過程にあるものとして捉えるかということである。従来

の一般的な認識からは、交通手段と交通労働に加うる第3の要素として位置付けられているものの、そこにおける交通対象とは、それ自体としてではなく、むしろ前2要素に対応した概念として、すなわち、一般的な意味での交通＝輸送を実施する各種交通機関の輸送対象として捉えられているということである。したがって、他の経済過程にある場合の経済財は、たとえ、それが移動状態にあっても、輸送過程には分類されないという意味で交通対象として認識されないか、または、当面、研究対象から除外するという扱いを受けてきたと言ってよい。しかしながら、経済活動の中で交通というものを普遍的なものとして捉えようとすれば、交通手段の形態、交通実施の場所および経済諸過程における位相上の地位にかかわらず、そこに共通した一連の統一的理解がなされてしかるべきである。むしろ、それぞれの時代によって用語の解釈に違いがあるのは事実で、交通という言葉も「取引」として、あるいは、「輸送を含む取引活動」といった今日の「流通」にかなり近い概念としてから、しだいに輸送および通信という部分にのみ限定したものとして理解されるようになってきたことが知られている<sup>1)</sup>。更に言えば、今日においてさえも、交通と輸送を異なるものとして扱う場合が無いわけではあるまい。しかし、一個の科学として統一した理論を形成しようとする過程では、こうした用語上の浮動性を排除する明確な枠付けが必要であり、日常的な意味での漠然とした交通を取り上げることで足りりとするわけにはいかない。元々、交通経済学の対象とするところは経済諸活動に現われる客体の移動現象であって、形態如何の論議は2次的に行われるべきに過ぎない。この場合、客体とは、人為、物、観念（情報）を包括した意味での経済財であり、交通とは経済財の場所的移動行為

であると一義的に解釈される。したがって、経済財が経済諸活動・諸過程の如何なる部位にあらうとも、それが経済価値実現目的からする不可欠の移動である限り交通経済学の対象であり、当然に「交通」自体であり得る。しかし、交通に対するかのような認識は必ずしも斯界の共通資産となっているわけではなく、一般的には、常識的な意味で対象に物理的形質の変化を与えない単なる場所的移動過程のみを交通とし、他の部面における経済財の移動は等閑に付された憾がある。それは確かに交通が最も顕著な形で現われる過程であり、重視しなければならない交通現象ではあるけれども、決して、斯学が対象とする交通全体の姿ではない。経済財の場所的移動は経済価値実現の過程で常に同時発生的に現われる物理現象であって、経済活動諸過程に直列した特定部位をなすといった種類のものではなく、並列的に連続発生しているものにほかならない。その意味において、交通経済学が経済現象を研究する一つの方法として理解されねばならないことは、既に指摘してきたところである<sup>2)</sup>。交通の概念をかように整理してみれば、留意すべきは、経済活動を生ぜしめる経済主体およびその諸動機、そこに生ずる交通需要の形態、そして、それに対応する交通実施形態・様式の点である。第1の点は、個人の生活維持という最も原始的な動機から、経済社会の歴史的発展各段階に照応した諸動機が挙げられ、殊に、この2世紀間は資本主義を主たる指導原理とし、交通経済もまた、それを基軸にしてきたことは周知のところである。しかし、それは経済社会体制の規制関係として巨視的に認識されるということであって、個別の特殊性を否定すべきではない。例えば、国民経済形成の基盤として先行投資されてきた鉄道を中軸とする公共交通機関の経営例を考えればよい。その主たる部分は資本主義経済成長の挺子として公益的役割を担う規制された事業として位置付けられ、自由競争市場から除かれた特殊産業部門として

1) C. Pirath, *Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft*, Berlin 1949, S. 1. L.L. Illetschko, *Transport-Betriebswirtschaftslehre*, Wien 1966, S. 1-3. E. Sax, *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Allgemeine Verkehrslehre*, Berlin 1918, S. 1-12. R. van der Borgh, *Das Verkehrswesen*, Leipzig 1925, S. 3-4.

2) 拙稿「交通市場の後退と私的交通」『流通経済大学論集』Vol. 13, No. 3 [48], 1979, 1, p. 25.

社会資本群に振り分けられてきた。こうした関係は、社会的分業の一部門として機能する交通業においてばかりでなく、経済活動に伴って発生する交通全般に共通する認識であると言って差し支えない。交通は経済価値実現に不可欠の行程であって、その行為部分のみを取り上げて収支計算することが絶対条件になっているわけではないということである。このことは、反面、経済財の移動という交通行為を全面的・的確に把握しようとする努力を怠らせることにもなっている。資本主義経済成長の過程で社会的分業の一大部門として発達してきたにもかかわらず、その基盤として位置付けられ、私的営利行為に強力な規制が加えられてきたことも、単なる公共性といった相対的評価論では処し切れない、より深い交通経済本質に関わる問題があると認識しなければならない。第2点は、交通需要の形態である。これは、交通が経済財の移動現象であるという本質に鑑み、交通需要とは言い条、すべての経済活動に関係する移動行為として理解されねばならず、単純に一般的な意味での輸送のみが交通需要の形態ではあり得ない。それは経済主体の行為・動機それぞれによって多様な需要形態となって現われてくる。因みに、ある財貨が原材料から製品に加工され、最終消費に至るまでに展開する位置関係に関する変化を想起すればよい。よく言われる、交通は財貨に物理的変化を及ぼさない場所的変化であるという定義も、財貨の物理的変化というものが如何なるものかを熟慮すれば、著しく不十分な定義であることが理解されるであろう。この場合、極めて明らかな事実は、従来交通論で最も頻繁に取り扱われてきた公共交通機関によって充足される交通需要は部分にしか過ぎないということ、むしろ、その大方は経済主体の私的管理下にある諸手段を通じて財貨の移動＝交通が行われているということ、これである。結局、交通経済学、より一層の発展を期すためには、従来、等閑視されてきた私的に実施される移動＝私的交通の十分な研究が不可欠であるということである。第3の交通実施形態・様式の問題は

第2点の需要形態から自ずと引き出されてくる問題で、多くは交通サービス供給形態の問題として取り扱われる。古くから挙げられる交通機関の基本要素は通路、運搬具、動力、(それに、ターミナル)であるが、これらはすべての財貨移動において当てはまる要素であって、特定の交通機関のみが該当するわけではない。例えば、工場における種々の作業工程、あるいは、家庭における諸作業等、これらはいずれも、この基本要素から成っていることを見逃してはならない。交通発生件数の大半は、実にもって、こうした一般的な意味での交通(輸送)以外の形態、すなわち、特定経済主体の管理下で実施される私的交通の枠内で行われているのである。交通という用語の適・不適は別にして、経済活動不可欠の行為である財の移動という点において、全く同質的存在であることを理解すべきである。

第2は、交通の問題が、それ自体としてよりも、何らかの経済事象に付随した問題として取り扱われるのが一般であるという点である。この考え方も、交通が経済活動における不可避の同時発生的現象であるという認識の稀薄が主因になっている。交通の本質が経済財の移動であるということを考えれば、交通を経済の付随的行為、すなわち、派生的行為として扱うことの不的確さは明白であると言わねばならない。交通需要が派生需要であるという見方は、経済の流れを直列的に配置する生産・交換・分配・消費、あるいは、生産・流通・消費といった分割法が基礎になっている。しかし、これらは各経済主体が各様の経済価値実現過程を相対的に分別したものであって、不断に連続する経済活動を個別にこのいずれかに厳密に配分することはできないのが実態である。生産者と呼ばれていても、実際の企業においては純粋に価値の生産のみを行っているわけではなく、ある経済主体の経済価値実現という相対評価(方向付け)上の主たる性質として位置付けられているに過ぎない。交通需要は何らかの本源的需要発生を前提として、それに付随して派生的に生ずると

いう従来の一般的な交通需要論は明らかに特定の静止状態を仮定し、交通はそれに直列して2次的に発生するという非現実的静態経済を意識・無意識の内に想定していると言わざるを得ない。現実経済は不断の移動過程＝交通行為の連続によって実施されているのであって、何らかの交通以外の先行する需要という意味での本源的需要プラス派生需要としての交通という形で交互断続的に展開しているわけではない。もし、仮に交通需要を派生需要として位置付けるとすれば、それは特殊な交通サービス供給形態の問題として考えねばならなくなる。言い換えれば、一般的な視覚上、固有の使用価値を変化させず、単に場所的移動行為を専らに行うという形の交通に限定し、その交通需要を当該経済財に対する需要との関係で位置付けるべく、公共交通機関、私的交通機関の別なく、交通サービスを専門に供給する独立システムの問題として論ずるということである。これは、交通の本質を十分に見極めることなく、経験的・現象論的に限定を加えた特殊交通論でしかない。しかも、その手法は交通サービス供給側面からの限定化であり、その結果として、社会的分業化された産業機構の1つとしての交通システム、すなわち、公共交通機関中心の議論になり、交通サービスを専らに供給するシステムの重要な部分である狭義の私的交通たる自家用交通さえも等閑に付されてしまうということになっている。いうならば、普遍性を持つべき科学としての交通経済学というより、交通サービス供給経営論という特殊各論的応用の問題として扱われているということにほかならない。したがって、主たる議論も、交通事業投資・資本の問題、派生需要としての交通需要特性分析、再生産過程における交通過程の意味・位置付けといった点に焦点が合わされることになってきた。第1の問題は、資本の源泉が公的機関にあるか、私的なものであるかという議論、それを各国・地域の経済発展段階に従って役割の位置付けを行う投資論が主流になっている。国民経済形成・確立・維持の基盤としての公共経済的交通投資論、私的営

利資本の投資対象としての交通事業およびその経営論等である。その目的がどこにあるかによって評価は異なるが、投資が本来、機会費用としての性格を持っていることからして、資本実体の維持ということが重要な問題になってくる。そして、特殊な産業資本として位置付けられる傾向があるということも注視しなければならない。第2の派生需要としての特性分析論は、弾力性理論<sup>3)</sup>を基軸として需要量の相対的安定性と運賃の関係を論じて交通市場の性格を明らかにし、一方では、交通事業経営に指針を与えるという役割も果してきた。しかし、派生需要という認識からする限られた範囲の需要を対象としたものが、交通需要全体の性質を論ずる方法としては不十分なものであることは言うまでもない。この場合の対象となっている需要は、自家用交通に代表される私的交通を含めた他の交通需要との間に大きな代替可能性があり、交通需要全体の性質を明らかにするものにはなり難い。そこでの交通需要量変動は必ずしも本質的意味での交通需要量の変動でないことに注意しなければならない。こうした見方に立つ限り、ある場合には、交通形態の著しい変化が交通需要量の減失として捉えられる場合さえあるであろう。第3の交通過程を再生産過程の中で如何ように位置付けるかという問題については、従来、交通過程は生産過程の一部であり、それは追加的生産過程であるという捉え方が一般的になってきた。その基底には、財貨が最終消費段階まで移動されなければ価値の実現は図れないという物理的状況の認識があり、その意味では交通の本質に対する接近度は増している。しかしながら、交通過程の理解は、依然として、ある段階からの移動部分に限定された形になって、それが追加的という表現方法を採用することになっている。経済財の生産という行為を厳密に物理的解析を加えていけば、こうした限定が適当なものでないことは明らかであるにもかかわらず、表面的な交通形態に囚われた形にな

3) 佐波直平『弾力性経済学』昭和41年6月、pp. 50-55.  
『改版・交通概論』昭和23年2月、第6章。

っているという点で経験論的・現象論的不足を免れ得ない。「運輸は直接的に使用価値を創造するものではなく、また、物のうちに何らかの物質的変化を起すものではないが、それは間接的に使用価値の創造作用に参加し、あるいは、使用価値の消費のために参加するものである。」<sup>4)</sup>という説明は、一般的な意味での交通過程を捉えるに最も確かな表現であること明白であるが、使用価値の創造に直接的・間接的の区別を行い、交通過程をして間接的部分のものと論ずることは、交通の本質を表現する上で述語上の曖昧さを禁じ得まい。その原因は、ここでの運輸が交通事業あるいは私的に行われる場合でも、形態上、専ら輸送のみを行う場合の交通を念頭に置いているということにあらう<sup>5)</sup>。本来、財貨の有用性を希求する使用価値創造という経済行為に直接的・間接的という区別は無い。ただ、そうした表現が採られるのは、対象の物理的態様に対する習慣的視覚上の区別を考慮しているからに過ぎない。だから、理論の整合上、別に、経営内部の輸送を取り上げ、「これは同一生産場所内の交通現象」であり、その発生原因は「生産過程のその時々技術的構成にある」<sup>6)</sup>という説明を必要とすることになる。交通経済学も社会科学の1つとして歴史上の経験に依拠していることを考えれば、用語上に一定の不整合が伴うことは止むを得ないかもしれない。現実の蓄積たる歴史はそれ自体論理の実証者であるが、それに依拠する経験論は、多くの場合、現象の形態に囚われる狭隘性を持つ。それが一個の科学として脱皮するためには、個々の現象に内在した共通する要素・特質を抽出し、整合性ある体系を導き出さねばならない。そして、交通の派生論的認識が供給面からする従来の方法論上に主因のあることを考えれば、先学の蓄積を整理しつつ交通の本質を明らかにし、斉一した所論展開の必要になってきていることは言うまでもないであろう。交通の本質を経済

財の場所的移動と一般的定義を行うことの必要性もそこにある。が、更に問題になるのは、従来の研究が公共交通機関・交通市場論中心に行われてきたため、各経済主体が自己の経済目的達成上、私的管理下になす様々の形態・様式での交通、すなわち、包括的な意味での私的交通の研究が殆ど行われていないということである。そこでの態度は、派生論を脱し、各種態様の交通が各経済主体の目的を実現する現実行為の諸変形であるという認識に立つものでなければならぬ。ただ、当面、最も重要な対象は狭義の私的交通たる自家用交通部分であることは言うまでもない。これは輸送を専ら行うものとして、形態上、公共交通機関と近似する部面が多いが、需要契機は一層多面的であり、派生的という意識は比例して弱くなっている。それだけ、交通の本質に一層近接、対応した研究対象であると言えよう。

第3は、従来の交通論における研究手法が多くの場合、公共交通機関を中心とした機関論に主眼が置かれてきたという点である。これは、今日までの交通論が産業革命発祥以来の鉄道を中心とした公共交通機関発達の上に成立してきたという経緯に由来していること、特に、各国国民経済形成期、その基盤として先行投資の行われてきた部門で、公・私にかかわらず、その経営政策が経済活動全般に大きく影響を及ぼす時代を長く歩み続けてきたという歴史に強く裏打ちされている。ある意味で、この歴史的事実は、如上、交通需要が派生的存在として扱われてきたことに対する批判ともなり得る。交通需要を派生的と論ずる背景となる本源的需要とは、本来、どのような意味のものか、少しく掘り下げれば、極めて漠然とした在存であることが分かる。その中には、本来、まず、人間が必要とする経済財という意識があるに違いない。しかし、因みに、衣・食・住の具体例を示しても、現実展開の在り方は財貨の連続的移動を絶対条件としている。言うならば、本源的需要として位置付けられたものの本体は、経済主体が生

4) 麻生平八郎『交通および交通政策』昭和29年9月、p. 26.

5) 麻生平八郎『交通経営論』昭和39年2月、pp. 39-42.

6) 麻生平八郎、前掲書、pp. 43-44.

存・成長するために必要とする客体を静止的に捉えたものに過ぎないのである。この事実を考えれば、経済活動の現実的最優先の絶対的必要条件は主体の諸動機・目的を具体化する交通手段の確保であることは瞭然であろう。経済活動が歴史の各段階における経験的観念に規定されていることは言うまでもない。しかし、それは一種の秩序形式であって、より原始的には実現行為に主実体がある。交通経済学は、この実現行為の部面を主たる研究対象とする研究手法にほかならない。したがって、歴史の局面、就中、大きな構造変化が生じつつある局面を捉えてみると、そこでは必ず大規模な交通経済の変化が先行的に現われている。それがどのような形をとるかは、その経済地域、経済主体がどのような自然的・技術的・経済的環境にあるかによって異なることは言うまでもないが、重要なことは、こうした局面における現象が現実経済の実体を明らかにしているという事実である。そして、このことが、一面で、従来の交通論が機関論中心になってきた理由でもある。経済の諸目的を実現する手段として交通手段は極めて様々な形態を採りながら、その機能を果している。別の言い方をすれば、現実社会の経済諸施設は巨大な交通構造物であるとさえ言い得るであろう。したがって、従来、交通論が機関論中心に展開されてきたことは、それなりの意味を持っている。問題なのは、それらの議論が公共交通機関経営論に集中されてきたことである。むしろ、国民経済の基盤という意識から、公共性という公準が敷かれてきたことは周知のところ、単純な経営論でないことは言うまでもないが、社会的分業機構の中に位置付けられる基幹産業部門として交通事業経営が前面に押し出されると共に、交通論は個別経済的所論に偏る傾向を示すようになってきたことが指摘される。この傾向の中で、元来、公共交通機関論が主流になってきた交通論が、更に個別化し、他の産業部門の場合に類似して企業の実体維持論的様相を強め、交通経済の本質的役割とか、社会的機能の面に対する議論は2次的になりかねなくなっ

ている。例えば、交通の社会的機能面を改めてシビルミニマムとかナショナルミニマムとして論じなければならなくなっていることもその一例であり、その意味では、国民経済形成期における交通問題に対する意識より後退したとさえ言えるかもしれない。また、こうした中では、当然に、各種交通機関間の関係が企業間競争的意識で捉えられる傾向が強まり、交通経済における資本合理性の追求と社会的要請の調整が多くの困難な問題を生む可能性を大きくしている。特に、公共交通機関の多くが前者への指向性を強める傾向の中では、後者は公共経済といった別の範疇からの接近さえ必要とされるようになり、経済活動の不可避的要素としての社会性を公共交通機関部門では必ずしも十分に果し得ないという傾向さえ見出される。この関係の中で、各経済主体は公共交通機関依存から、単なる人・物・情報を物理的変形無くして運ぶという単純な意味での輸送形態に固執することなく、様々の交通形態・様式を採用、転換することによって、経済目的達成の自律化を促進する方向を企図するようになってきた。言うまでもなく、自家用交通をその典型とする一連の私的交通システム化への脱皮である。これは単なる機関論的接近では処理できない問題が多く、交通の本質的意義、即、機能論的認識の必要度が極めて高い。問題は社会的分業に基づく再生産機構の中に各経済主体がどのように参与するかということにあり長距離輸送を新設工場の建設という如く立地論的処理に転換せしめて交通循環体系の変更を図ることが必要であるといったことも一般的に例示される。いずれにしても、各経済主体の経済目的を可及的速やかに達成する自律的体系の確立は一種の自然進化の法則に則った傾向とも言え、私的交通システムの成長は当然の成り行きとも言える。この過程で、公共交通機関は機能的には幾つかに分岐して、各機能に応じた公準の下に管理・経営される方向に向かうことになるであろう。その意味で、現在は交通の本質的理解に基づく機関論反省の内に、交通経済体系再編成の過渡期に入りつつあると言

えよう。

第4点。従来の交通論が機関論的傾向が強く、更に近年に至っては、公共交通機関についても企業経営的傾向を強めている状況下において、所論は交通市場論が最も重要な研究課題になっている。この視覚からする交通論は派生的に発生するとされる即時財たる交通サービスの需給均衡を公共交通機関がどのように達成していくかという点に最大の力点が置かれる。そして、この均衡を達成するための要は運賃を如何に決定するかという問題に集中して、専ら、その論理形成が交通論の主たる関心事になる。言うまでもなく、運賃は交通サービスの価格であり、市場経済論的価格決定システムは1つの相当有効な応用基準である。しかしながら、その対象たるサービス、就中、交通サービスと称されるものの実体が必ずしも十分究明されているわけではなく、主として有形財を対象として研究の進められてきた今日の市場経済論・価格論を簡易に応用できる性質のものでないことも注意しなければならないはずである。完全競争市場と完全独占市場を両極端として理論化された方法論として、元来、その成立からして市場形態に制約のある交通市場に適用するには相当の仮定・制約条件を必要とする。例えば、鉄道の場合に多く見られるような独占も、私的独占（たとえ私鉄であっても）という意味からは相当異なった性質のものである。自然独占性があるという技術的特性ばかりでなく、沿線地域の経済開発・成長の基礎として社会資本の役割が当初より課されているのが普通である。このことは、公共交通機関については程度の差こそあれ当てはまる。前述のように、近年、公共交通機関が企業性格を強め、経営の自由化方向にあることは事実であるが、重要なことは、他の産業部門にあっては社会的分業がほぼ完全と言ってよい程に達成され、需給の分離が明確になっているのに対し、交通部門においては、単純な輸送という面のみを取り上げて、私的に行われている部分が共存しているという状況にあることである。交通市場を通じての需要充足が部分で

しかないということは、交通経済研究の上で極めて重要な意味を持っている。言い換えれば、異なる対象の研究を通じて形成されてきた理論の応用は自ずから限界があり、交通それ自体を対象とした独自の研究成果の上に立った理論構成であることが望まれるということである。また、在来の公共交通機関が企業性格を強め、交通サービスを供給する企業として経営の相対的自由化を推進していくことは、それによって、従来、公共交通機関から交通需要者が享受してきた一種の公益の利用者余剰といった部分が相対的に縮小される傾向が強まりかねないということである。その結果は、元来、単純な意味での交通＝輸送は需要者にとって可能な限り縮減させたいという傾向があるから、より複合的な需要因子を持つ交通形態・様式に転換させることの希望が強まることにもなる。その傾向からすれば、公共交通機関に対する需要は相対的単純因子化指向と共に、限界需要的性格を強め、需要の弾力性も高まる傾向にあるのではないかと考えられる。こうした傾向は陸上輸送部門においてはかなり明瞭に顕われており、殊に、貨物トラック輸送の分野では極めてはっきりしている<sup>7)</sup>。公共交通機関・交通市場需給は交通経済全体の内の一部でしかないことを再度確認すると共に、それが必ずしも最重要の供給形態であるとは限らないことも銘記しなければならない。いずれにしても、在来交通論論争の中で最も軽視されてきた私的交通部分の研究が、交通経済学一層の発展には不可欠であることは余りにも明瞭であると言わなければならない。

以上のように、従来の交通論においては、研究の対象が必ずしも明確にされていなかったばかりでなく、それを主として経験的選択に委ね、立論の正当性を現実裏に是認せしめようとする傾向のあったことは否定できない。

交通需要が派生需要として捉えられてきたのも、主因は交通の本質的究明に疎漏があったか

7) 全日本トラック協会『トラック輸送産業の現状と課題』昭和52年3月、第1章。

らにほかなるまい。確かに、交通論研究の対象を公共交通機関・交通市場の需給関係にのみ置くとすれば、その需要者たる人あるいは物・情報の扱い主にとって交通需要は2次的存在であり、むしろ、可及的縮減が望まれる存在に違いない。しかし、それは、本来、産業経済構造がどのような再生産体系に仕組まれ、交通市場はどの程度の交通需要充足場面としての役割を果しているかという問題から引き出されねばならないはずのものである。

公共交通機関に対する需要が減少したということが直ちに交通需要全体の縮減を意味しないという事実の認識を必要とする。立地問題を含めて、産業経済構造が大きく変化しない限り、交通需要はそれ程大きな変化を生じはしない。交通市場から撤退した需要は、結局、何らかの形で私的に代替充足されているはずなのである。このことからしても、今日までの交通論は国民経済育成という歴史的課題の中で実施されてきた公共投資主導型の大規模な公共交通機関投資の歴史に端を発し、その実績の上に展開されてきたことを注視すると共に、その持つ限界を謙虚に認めねばならない。実際、この経緯からして、社会的分業最重要の一部門たる交通産業は明らかに需給分離接合のための市場を形成しているものの、それは他の産業部門に見られる商品流通市場の展開とは著しく異なったものとなっている。近年、交通事業が独占性低下による規制の緩和と共に他産業の如きより自由な企業活動に接近しようとする傾向を示していることを指摘したが、かと言って、依然として、その歴史的経緯から自由ではあり得ない。その役割からすれば、交通業の大半はやはり規制産業 (regulated industry) であることは避けられまい<sup>8)</sup>。そのことは、商品の運動を主たる研究対象とする経済理論の応用等も一定範囲のものでなければならないことを示唆している。かような反省に立ち、今後の研究を進めるにあたって交通経済の問題を分野別に概括整理すれば次の

ようになるであろう。その第1は、従来最も重視、研究されてきた公共交通機関の分野である。この分野は社会的分業の一部門として存在し、諸制約下でありながらも、資本主義社会においては市場経済論の応用性はある。特に、供給者間の競争関係が強まり企業性格を強める傾向の中では、妥当性を高めていると言ってよいかもしれない。第2は、社会的必需性に規定される交通分野である。所謂、ミニマム論ばかりでなく、時には、安全保障目的等を含む政策課題として取り上げられる分野でもあり、その任務は主として公共交通機関に課され、単なる市場経済論の範疇では議論され得ない規制産業分野としての問題を提起している。歴史的に見れば、むしろ、公共交通機関に対する認識はこの面からの評価の時代が長かったとも言える。近年、この分野の研究が公共経済学という新しい枠組の中で統一的に行われる傾向のあることも重視される。いずれにしても、以上の2分野は、従来、研究の進められてきたところであり、それぞれに一定の成果を挙げていることは周知の通りである。第3は、私的交通の分野である。この分野の研究が、従来、殆ど進められてこなかったことは再三指摘してきたところである。その原因が、交通の本質的機能に基づく総合的な研究というよりも、交通機関の政策的・経営論的現実を土台とした経験的対象選択に基づいた研究が主になってきた点にあることは指摘した通りである。しかしながら、経済財の移動が交通の本質であることを考えれば、公共交通機関以外の方法によって実施される私的交通分野の研究が著しく重要な意味を持っていることは明白であると言わなければならない。本稿は、正に、この点を注目している。

## II 私的交通の意味

如上、従来の交通論一般的傾向の反省に立って、本稿は私的交通の問題を取り上げようとしているが、それがどのような性質を持つものであるかを明らかにしていかなければならない。一般的には、公共交通機関によって行われる交通に

8) C. F. Phillips, Jr., *The Economics of Regulation*, Homewood Ill., 1965, pp. 3-7.



自動車は必ずしも自己の所有権に帰すべきものだが、既に示唆してきたように、この問題は単純な機関論的接近ではこと足りない、より広範・本質的な面を持っていることに留意すべきである。先の稿において、一般的な観念を整理してみれば、「私的交通とは、私的保有になる交通手段をもって、私的管理下に自らの交通需要を充足する交通様式」と定義されるかもしれないと述べておいた<sup>9)</sup>。しかし、また同時に、この定義の下に私的交通の意味を解するとしても、用語・叙述関係に一定の説明を必要とすることも触れた。ここでは、その問題を取り上げ、私的交通の意味を明らかにしていきたい。

### 1. 私的交通の定義事例

#### ——自家用トラックの場合——

交通の本質的機能からして、私的交通が単に一般的な意味での輸送を「私的」に実施する様式のみを指しているのではないことは既に明らかなどころであるが、問題の所在をより明確にし、また、議論の観念化を避けるためにも、まず、一般的な事例を参照しておくことは意味があるであろう。その一例として、ここでは、自家用トラックについて、主要各国で制度的にどのような定義を行っているかを見ておこうと思う。貨物輸送を例に採ることは、輸送需要の主体、輸送対象が明瞭に区分され、議論がより明確になるという配慮もある。

まず、第1に取り上げねばならないのは、わが国の場合であるが、実のところ、わが国では、自家用トラックについて、それ程詳細に制度上の規定が行われているわけではない。定義としては、道路運送法（昭和26年6月1日 法律第183号）第2条に定める道路運送事業の1つとして定義された公共交通機関たる自動車運送事業以外の自動車による貨物輸送という捉え方がなされていると言ってよく、同法第7章「自家用自動車の使用」には、「事業用自動車及び軽車両等運送事業の用に供する軽自動車以外の自

9) 拙稿、前掲論文、p. 33.

自動車（以下「自家用自動車」という）であって貨物の輸送の用に供するもの（以下「自家用貨物自動車」という）……」（第99条）と記されている。また、制限規定として、第101条と第102条に、自家用自動車は、(1)「有償で運送の用に供してはならない。」、(2)「運輸大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。」旨が謳われている。この場合、事業用自動車の「事業」たる自動車運送事業とは、「他人の需要に応じ、自動車を利用して旅客を運送する事業及び自動車（軽自動車を除く）を使用して貨物を運送する事業」（第2条2）であり。軽車両等運送事業とは、同様、「軽車両又は軽自動車を使用して貨物を運送する事業」（第2条5）である。このほか、「自家用自動車の一時輸入に関する法律」（昭和39年6月15日法律第101号）の第2条において、「車両を輸入した者が、その個人的な使用に供することをいい、有償又は無償で産業上又は商業上の運送の用に供することを含まない」自動車をもって「自家用」と定義している例が挙げられる。前法の定める自家用自動車輸送というのは、公共交通機関として営まれる事業用車両以外の自動車をもって、他人の需要以外の需要に対し無償で輸送する場合の様式を指し、後法では、より狭義に個人的な使用に限定したものとして定義されている。その要点は、(1)他人の需要以外という意味での自己の需要に関し、(2)自己の使用可能な自動車をもって、(3)自己の負担（無償）の下に行う輸送様式という条件に集約されると言えよう。ただ、前法においても、無償自動車運送事業の規定（第3条4、第45条の二）があり、無償という条件は必ずしも自家用にのみ限定されたものでないことが注記されるが、この条件が自家用の絶対条件の1つであることは明らかである。全体として、本法の規定に見られるように、自家用の概念は営業自動車交通以外の交通様式という捉え方がなされており、定義の方法も類推的な反対解釈としての域を出ていない。かような定義の下では、(1)自己の需要の範囲はどのように規定すべきか、(2)使用自

対する反対概念として捉えられるかもしれないなければならないという制限はないという解釈が成り立ち得ること、(3)無償といった場合、例えば、売却価格の中に買手の指定する場所まで商品を輸送する費用が限界的に、あるいは平均的に組み込まれているといった場合には、どのように扱われるかといった問題が曖昧のままに残されることになる。例えば、(3)の場合、むしろ、ここで取り上げられている貨物自動車運送事業が輸送の対価として受領することを認められている一定の利潤を含む意味での運賃・料金と異なることは言うまでもないが、商品の売却価格に輸送原価を算入するということは、一種の有償形態であると解せられないことはないであろう。

第2に、フランスにおいては、従来の鉄道保護中心的な政策から脱皮して、各種交通手段の調和に基づく有効な交通体系確立を目的とした1949年7月法(Loi de Finances du 5 juillet 1949)を受けて制定された1949年11月政令の規制適用除外トラック輸送の1つとして自家用トラック(transportés privés, transports exécutés pour son propre compte)を取り上げている。それによると、自家用トラック輸送とは、「(1)車両が自己の所有に属するか、または政令の定めるところにより、賃貸借(location)によって、自己の排他的使用にあるもの。(2)自らその貨物の所有者であるか、または、その貨物を売却し、借入れ、賃貸(または生産したか、あるいは加工、修理その他作業のために寄託をうけたものでなければならない。(3)輸送は自ら経営する他の業務に付随し、それを補完するものであること。」すなわち、「自己の計算において行われる輸送」と定義されている<sup>10)</sup>。この定義はわが国の道路運送法に規定されたものより一層明確になっている。第1は、車両が自己所有のもの、および、排他的に使用する借入れ車両も含めている点で、自家用とは必ずしも輸送手段の所有

を前提としていないことを明らかにしている。第2は、輸送対象の明確化が行われていることである。自ら所有する貨物は当然のこととして、売却貨物から寄託貨物の輸送までも含めていることは注目しなければならない。ただ、ここで例えば「売却」貨物の場合、その価格に輸送費を含めてよいのか等については不明確のままである。なお、第3の付随・補完としての役割については、自家用としては当然の規定であるが、輸送貨物の所有権が必ずしも自己に帰することを必要としていないこととの関係は多少不明瞭のように見えるかもしれない。また、自己の計算内における輸送という規定は、例えば、別法人になっていれば、親会社と子会社の間であっても、その間の輸送関係は自家用輸送にはならないといった意味のことである。

第3例は、西ドイツの場合である。自家用トラックの制度上の定義が各国それぞれに異なるのは、純交通経済論的接近というよりも、多分に、交通政策全般の中でどのように位置付けるかという方法が根底になっているためであることは言うまでもない。前2例の場合は、自家用トラックの扱いは必ずしも規制的側面が前面に押し出されているとは言えないが、西ドイツの場合は、公共交通機関、就中、鉄道斜陽化の対策として自家用トラックを規制しようとする含みが顕著であることに注意すべきである<sup>11)</sup>。傾向的に言えば、今日、いずれの国においても、単に公共交通機関保護という目的からばかりでなく、資源問題の見地から自家用車抑制策を講じようとする気運にあることは認めざるを得ず、私的交通に対する認識の深まりは、むしろ、そうした方向から進んでくる可能性が強いとさえ言える。そうした意味からして、西ドイツにおける自家用トラックに対する抑制論は1つの先

10) 運輸経済研究センター『自家用トラックの経済性に関する調査』昭和51年3月、pp. 47-48.

11) 杉山雅洋「西ドイツにおける自家用トラックの規制について」『早稲田商学』第262号、昭和52年2月、p.123 ff. 「自家用トラックについての一考察——西ドイツの事例を中心として——」『運輸と経済』第37巻第3号、1977年3月、pp. 60-63. 日本国有鉄道外務部編『欧米諸国の鉄道と交通政策』昭和43年9月、pp. 29-43.

行的な事例であると言えるかもしれない。現実の問題は、公共交通機関、殊に鉄道と競合する貨物部門中、大口需要者たる事業所の自家用輸送が主たる対象とされていることも注目すべきである。自家用トラックについての明確な定義も主としてこの分野のものとして現われており、一般的な *Eigenverkehr* ではなく、事業所によって行われる *Werkverkehr* (業務自家用輸送) の規定として明示されている。これについては1960年の第11回 EEC 閣僚会議協約第9条 (Art 9. VO Nr. 11 des EWG-Ministerrates vom 27. Juni 1960) にも取り上げられているが、それによると、「その貨物は事業所の所有又は分割払い購入になる車両を用い、事業所員によって輸送されねばならない。輸送は事業活動範囲内の補助業務たるに限定され、輸送貨物は事業所所有のもの、あるいは、事業所により売却、購入、貸与、借入、製造、加工、修理された物でなければならない。その輸送は事業所用貨物の調達、事業所からの搬送、事業所内移送および事業所外での自己使用目的のためのものでなければならない。」<sup>12)</sup> この規定は主体が事業所であり範囲は限定されているが、自家用トラックの定義例として参考にすべき点がある。内容的にはフランスの事例に類似している部分の多いことに気付くが、EEC という共通経済圏の問題として理解し得るところである。国内法としては、1969年制定の貨物自動車運送法第48条 (§ 48 des Güterkraftverkehrsgesetzes der BRD vom 22. 12. 1969) に、やはり *Werkverkehr* の形で規定されているのが見られる。その内容は次の5つから成っている。(1)輸送貨物は、消費、再販売、自家使用、業務用に賃貸したもの、精製、加工、仕上げ用に向けられるもの、および、その事業所で製造、採掘、組立てられたものでなければならない。(2)輸送は、その事業所への貨物搬入、事業所からの搬出、または、事業所内移送、事業所外での自己使用

目的のために行われるものでなければならない。(3)車両の運行は、他の事業所員や別業者でなく当該事業所員によって行われねばならない。自動車に載せたままで、または、内航船舶によりフッケパック方式輸送 (*Huckepackverkehr*) を行おうとする場合には、当該事業所は鉄道、内航船舶からの積卸しの際、一節規定の者以外の人員の労役によることも許される。(4)当該車両は事業所名義のもので、その者に属すか、分割払い購入したものでなければならない。ただし、従来からの自家用に使用していた自動車の短期不使用期間の代替車両使用および最大積載量4トン未満の無連結貨物自動車については、この限りではない。なお、この最大許可期間および監視の件については連邦議会決定の法令に従って連邦交通大臣が定める。(5)輸送は、当該事業所活動範囲内の補完業務に限らるべきものである<sup>13)</sup>。かように、貨物自動車運送法の規定は EEC 閣僚会議規定に比べ、範囲の限定ならびに但し書きが加えられ、一層詳細になっているが、基本的には殆ど変わっていない。輸送対象については自己の業務活動に向けられるという意味で支配されている状態にあるものとしており、その輸送は自己の名義および購入契約済状態にあることが条件で、他の所属になる車両チャーターによる輸送は認められないようになっている。したがって、輸送に従事する者も、一部の例外を除いては当該事業所に所属する者でなければならず、ここでの自家用とはかなり限定されたものであることが分かる。むしろ、一般貨物運送業者との間に期間輸送契約を結び、事実上、自家用に等しい輸送方式の実施が可能であるにしても、ここでの定義は *Werkverkehr* としての自家用輸送はこのような内容のものとするという限定定義と解さるべきであろう。

次に、第4例として、アメリカの場合を参照する。アメリカは近代啓蒙思想の実験場として、個人主義思想の宗主国的存在である。現行効力

12) F. Voigt, *Verkehr*, Erster Band, Erste Hälfte, *Die Theorie der Verkehrswirtschaft*, Berlin 1973, S. 38.

13) *Ibid*, S. 39.

を持つ世界で最も古い憲法の1つである合衆国憲法は、国家・人民の立場を明らかにし、アメリカ社会の秩序原則がいずれにあるかを明らかにしている。その歴史的経緯からして、社会の実体たる経済活動での個人主義が徹底追求され、諸法もそれを秩序付けるべく組織されていることは言うまでもない。個人主義を社会という集合体の中で公平に秩序付けようとするのは、個と全体の論理が対立し勝ちであるのと同様、現代社会では難しい問題にぶつかることが多い。それをある程度満足のいく範囲で実現させているのが、公正自由競争のシステムである。アメリカ社会における経済史は資本主義の弊害を内包しながらも、他方で常に、このシステム育成に努めてきたことも事実で、私的独占禁止諸法はむろんのこと、民事裁判制度が極めて活発に利用されていることはよく知られている。こうした中であって、交通機関に対する規制は、一面、例外的な感さえするところがある。しかし、それはアメリカ経済発展の歴史を辿れば直ちに明らかになることである。広大な国土に一定の社会的分業に基づく国民経済を成立せしめてきた歴史は、交通システム発展・充実の歴史であったと言って過言でない。国家成立の経緯からして、中央政府が統一した交通システムの経営・保有する歴史を持たなかった国にあって、なお且つ、国民経済を維持、発展せしめるためには、民間公共交通機関の公益的規制を不可欠とする。アメリカの交通政策史は、その殆どが、この面からの論理に基礎付けられていることを知らねばならない<sup>14)</sup>。アメリカ国内の陸上交通を監督する機関たる州際商業委員会(Interstate Commerce Commission)も、その名称通り州権的地方分権意識の強いアメリカ社会における州際取引関係の円滑化を促すべく制定された法律(Interstate Commerce Act, 1887)に依拠していることを注意しなければならない。その

内容は、事実上、交通規制法そのものであるが、Transportation Act と冠せられない理由はそうした経緯によっている。国民経済が成立した19世紀中葉における国内交通の主役は鉄道である。しかも、許認可事業として公益規制を受けながらも、私的事業として経営され、資本主義培養の温床として機能した歴史を持つ程に社会的影響力を持っていた<sup>15)</sup>。州際商業法制定は、鉄道の独占力行使に秩序立った規制を行うことにより、経済活動の成長を図ることを目的としていたのである。これはアメリカ資本主義成長の過程で頭われてきた私的独占の弊害に対抗する最初の本格的な連邦規制法である<sup>16)</sup>。アメリカ社会における個人主義の潮流は、その広大な国土に生まれ維持されているとも言われる。反面、その広さが経済成長の基礎であるとして、それを同時に結び上げるためには濃密な交通システムを必要とする。その意味で、アメリカほど交通の重要性を意識している国は寡少であるかもしれない。そのことが、鉄道を中心とした公共交通機関が陸上交通の主体であった時代に州際商業法を生み出した原因であるとも言えよう。かように、アメリカでは州際商業委員会(I. C. C.)という一定の司法能力さえ有する強力な独立委員会による交通行政が実施されており、公共交通機関は参入・離脱、運賃の認可、私的独占の排除、不公正競争の禁示等、強力な公益規制を受けて今日に至っている<sup>17)</sup>。しかし、規制は公共の利益を建前として行われているにしても、それが過ぎれば経済活動を抑制する隘路に

15) 鈴木圭介、中西弘次「アメリカ資本主義の発達と鉄道——南北戦争以前の時期を中心に——」(一)(二)(三)『社会科学研究』第22巻第4号, 1971, pp.1-44; 第5, 6合併号, 1971, pp. 50-120; 第23巻第2号, 1971, pp. 60-136。佐々木隆雄「南北戦争以後のアメリカ鉄道建設とその経済的意義」(一)(二)『社会科学研究』第18巻第5号, 1967, pp. 72-168; 第6号, 1967, pp. 1-82。拙稿「アメリカ国民経済の生成と鉄道建設——アメリカ鉄道経済の成立——」未刊。

16) M. L. Fair & J. Guandolo, *op. cit.*, pp. 24-33。D. Philip Locklin, *Economics of Transportation*, 6th ed., Homewood Ill. 1966, chap. 10, 11。

17) J. Guandolo, *Transportation Law*, 2nd ed., Dubuque Iowa 1973。D. V. Harper, *Transportation in America, Users, Carriers, Government*, Prentice-Hall N. J. 1978, chap. 19-25。

14) C. F. Phillips, Jr., *op. cit.*, chap. 14。M. L. Fair & J. Guandolo, *Transportation Regulation*, 7th ed., Dubuque Iowa 1972, chap. 1, 2。D. F. Pegrum, *Transportation: Economics and Public Policy*, Homewood Ill. 1968, Part III, IV。

なる場合もある。その目的を可としながらも、元来、鉄道規制を中心に成立した I. C. 法下、自動車時代に入っても営業貨物自動車免許制度が相当嚴重に行われて公共交通機関の充実を一面抑制する傾向さえあり、自家用トラックの急激な成長の一因となっているとも指摘されている<sup>18)</sup>。むろん、そうした貨物自動車運送事業に対する参入等の規制が厳しくなくとも、広大な領域に展開する経済活動を維持していくには、個別需要の十分な充足を行うことができにくい公共交通機関とは別に自家用交通機関の増加を必要としていることは確かである。元々、鉄道時代においてさえ、その技術的制約にもかかわらず、あれ程濃密な輸送網を築き上げたのは、鉄道資本の私的利益追求という論理からばかりでなく、すべての国民に公平な経済活動の機会を与える条件を提供する義務があるとする社会・政治風土が根底にあることも留意しなければならない。それが今日では自動車の発達によって私的手段による充足の方向に走っているというに過ぎない。鉄道の役割が後退し、また、2千数百万台に昇るトラック中、営業用のものは4%にも満たない事実<sup>19)</sup>を見れば、アメリカ国内経済に占める自家用トラックの地位がほぼ推察されるであろう。こうした状況にあって、アメリカは世界で最も自家用輸送の問題に意を注いでおり、それがまた交通政策に強い影響を及ぼしていることは注目すべきである。1970年代に入って急速に昇ってきた I. C. C. 免許制緩和要求はむろんのこと、1967年の運輸省 (U. S. Dept. of Transportation) 設立さえもそうしたことと無関係ではない<sup>20)</sup>。こうした歴史土壌と今日の状況を予備知識として、アメリカにおける自家用トラックの定義を見ていくことにする。

自家用トラックについての制度上の規定は1935年8月に可決承認された自動車運送法 (Motor Carrier Act, 1935, I. C. Act, Part II) に示さ

れている<sup>21)</sup>。同法第203条(a)(17)の自家用輸送者 (private carrier) の定義は次のようである。「自動車により貨物を自家輸送する者 (private carrier of property by motor vehicle) とは、一般貨物自動車運送事業 (common carrier by motor vehicle) および契約貨物自動車運送事業 (contract carrier by motor vehicle) に含まれない者であり、国内・外において、自身、賃借人、受寄者の貨物を自動車で輸送する者を指す。なお、当該輸送は販売、賃借、寄託を目的とするもの、ないし、事業の延長にあるものとする。」<sup>22)</sup> この定義はわが国の道路運送法に見られた定義と似て貨物自動車事業以外のものと間接的に示し、その目的、範囲および主体者の制限が示されている点で少しく異なる程度のものに過ぎない。元々、わが国の道路運送法は I. C. 法を参考にして作られたものであり、この類似性は当然のこととも言えるが、自動車普及度の遙かに先行しているアメリカにおいては、本法の規定だけでは極めて不十分であり、既に幾つかの準則的基準 (test) が確認されてきた。

その第1は、営業輸送と区別する基準としてわが国でも用いられている非有償性基準である。これは、有償基準 (compensation test) と呼ばれているところのものである<sup>23)</sup>。この基準は自家用輸送と営業輸送を区別する場合、直視的で、最も簡明な基準として極く一般的に受け入れられていることは事実である。しかし、厳密に検討すると、有償・無償の基準をどのように決めるかは必ずしも明確でないことが分かる。この点は既に若干触れたところであるが、例えば、次のような問題を考えねばならない。ある商品を自家用トラックで買手の指定地まで無償で輸送すると契約しながら、その費用を限界的あるいは平均的に商品価格の中に含ませている

18) D. V. Harper, *op. cit.*, pp. 555-557. 運輸経済研究センター, 前掲書, pp. 15-21.

19) American Trucking Trends, 1974, p. 4.

20) D. V. Harper, *op. cit.*, pp. 539, 562-565.

21) Interstate Commerce Act, Part II, sec. 203, Aug. 9, 1935, C 498, sec. 1, 49. Statute at Large 544.

22) Interstate Commerce Acts Annotated, Vol. 9, 1940, Supplement, 1941, p. 7885.

23) *Ibid.*, p. 7885. *op. cit.*, Vol. 11, 1942, Supplement, 1943, p. 9364. Vol. 12, 1944, Supplement, 1945, p. 10353.

場合である。これは一見して極めて重大な問題であることが分かる。何故ならば、実務界で行われている自家用輸送の大半は、この形で輸送費を商品価格に転嫁しているからである。常識的な公共交通機関利用における運賃授受手続の有無は形式であって、この基準の有効性審査の決定的論拠とはならない。実際問題として、営業輸送であっても、わが国の道路運送法（第3条2、第45条）の規定にもあるように、無償自動車運送事業の様式もあり得るのである。もし、この有償・無償性を基準として営業輸送・自家用輸送の区別をとしたならば、多くの自家用トラックは、公共交通機関として運行されている純然たる営業用トラックと純然たる自家用トラックの中間様式として、実態把握は殆ど不可能であるということになる。したがって、区別をこの基準に求めることは全く非実用的であると言わざるを得ない。現実には、すべての輸送費は何らかの方法で償われているという意味で有償である。強いて、そこに区別を付けるとすれば、それが荷主という立場で負担されているか、買手・売手という立場、あるいはまた、輸送手段保有者が負担するかという問題になるに過ぎない。この点、わが国の有償基準は車両保有者が輸送対象主から一定の補償を受けるという意味に解せられる。恐らく、有償という場合、このシステムが最も一般的であるに違いない。しかし、アメリカで問題になったこの買・売問題 (buy and sell problem) は、自家用トラックと営業トラックの区別を行う場合の基準問題に一石を投じたものであることは確かである<sup>24)</sup>。

第2に、結局、自家用と営業用を区別する基準として有償基準は不十分であり、他に何らかの基準を求めねばならない。この論争を通じて引き出されてきたのが主業務基準 (primary business test) と呼ばれるものである。元々、有償基準というのは営業輸送トラックを対象として議論されてきたもので、自家用トラックの定

義の中には、対価の授受関係は全く扱われていないことは前述の通りである。したがって、前者の有償に対応して無償を区分基準としたのは、表見的手続きとして採られたに過ぎないと見るべきものである。この点については、Schenley Distillers Corp. (48 M. C. C. 405 (409)), Lenoir Chair Co. (48 M. C. C. 259 (263-4)), Sarmiento and Zinni (52 M. C. C. 91 (94-5)) 等各ケースの裁定説明の中でもたびたび触れられている<sup>25)</sup>。いずれにしても、直接・間接の方法で何らかの補償がされていることは間違いないとすれば、自家用トラックの定義基準は、結局、2つの点にしぼられてくることになる。1つは、その輸送がどのような種類の業種にあらうとも、自己の保有（所有権を有しているとは限らない）する車両で輸送する場合を自家用輸送とする輸送手段基準とも言うべきもので、他は、その輸送者がどのような業務のものであるかを基準にする方法で、輸送を主たる業務とするもの以外の輸送を自家用輸送と区分する方法である。I. C. C. は後者の基準を採用している。この問題は1943年の *Woitishek Common Carrier Application* (42 M. C. C. 193(198)) ケース<sup>26)</sup>で裁定され *Woitishek* 基準 (Principle of the *Woitishek*) とも言うべきもので *Lenoir Chair Co.* ケースを経て1958年修正法で正式に取り入れられ、今日、自家用トラックに対する基本的基準となっている<sup>27)</sup>。この基準が確定されて以後の I. C. C. における自家用輸送者についての定義裁定を見ると、例えば、1959年報告では、「営業輸送 (for-hire carriage) と自家用輸送の区別は、運行者 (operator) の主業務を基準として決定すべきである。」 ([42 M. C. C. 193]—*Laingor*, 67 M. C. C. 255 (258)), 「本法における輸送者の地位は、輸送者の主業務が営業輸送であるか、非営業輸送事業に付帯 (in furtherance) した輸送であるかによる」

25) *Op. cit.*, Vol. 15, 1951, Supplement, 1951, p. 12166.

26) *Op. cit.*, Vol. 12, 1944, Supplement, 1945, p. 10353. M. L. Fair & J. Guandolo, *op. cit.*, p. 68.

27) *Ibid.*, pp. 69-70.

24) *Op. cit.*, Vol. 19, 1962, Supplement, 1966, p. 15474.

(Braum, 76 M. C. C. 124 (125)), 「委員会は, “主業務” の適用を製造業のみに限定するものではない。」(American Red Ball Transit Co., Inc. v. McLean Trucking, 67 M. C. C. 305 (318)) と述べられている<sup>28)</sup>。この主業務基準は, 結局, 輸送業者以外の者によって行われる付帯的輸送という輸送様式に力点を置いた区分法であり, 一応, 有償基準に見られる論理の循環性を回避し得ている。

第3は, 第2の主業務基準に照らして, 当該輸送者が真正な自家用輸送者であるかを判定する裁量基準とも言うべきもので, 実質基準(substantial test) と称されるものである。I. C. C. および連邦最高裁は自家用輸送を判断するに2つの基準を考慮している。その1つは, 「荷主を除いては, 当該輸送を管理, 監督, 支配する如何なる権限も有しない」ことであり, 他は, 「対価を目的とする貨物輸送業務に従事する者でない」こと, この2基準である(I. C. C. v. Moore, 236 F. Supp. 168 (173))<sup>29)</sup>。この場合, 荷主というものは必ずしも貨物の所有者であるとは限らないことは当然である。また, 後者の基準が, 有償基準と主業務基準を合わせたものであることは明らかであろう。更に, その輸送者が真正な自家用輸送者であるためには, 貨物の「真正な所有者, 賃借者, 受寄者(bona fide “owner, lessee, or bailee”)」であらねばならないことは言うまでもない<sup>30)</sup>。これらの基準を適用するにあたって, なお, 問題として残されているのは, 自家用輸送者の輸送手段についてである。自動車運送法(M. C. C.)上の規定は, 一般貨物自動車運送事業および契約貨物自動車運送事業以外の管理下にある車両という意味に解せられるが, 自家用輸送者が他から賃借した車両によって輸送することは, 真正な自家用輸送者として認められないかという問題が提議された。これについては, その車両がどのような

立場にある所有になるものかによって判断が異なっている。例えば, I. C. 法で認められている除外農産物(exempt agricultural commodities)輸送者から車両を賃借して自己の商品を輸送するような場合で, これは自家用輸送と認められている<sup>31)</sup>。これに対し, 契約貨物自動車運送事業から車両を賃借して行う場合には, その輸送は輸送過程の全責任を当該輸送業者が負うことになるので, 当然に自家用輸送にならないが, 車両をリースして行う場合には, 次のような見解が採られている。「真正な自家用輸送の条件は, 荷主が自家用輸送にかかわる個別の全責任(characteristic burdens)を引き受けねばならないということと共に, それを管理, 監督, 支配していなければならない」(Transport Rental System, Inc., Investigations, 94 M. C. C. 402 (409)) ということである<sup>32)</sup>。当該輸送に関し, 「荷主が I. C. C. の定めた安全基準に従う責任を持たず, 車両を利用する以外何らその事業との間の関係を持っていず……, 更に, 運転者についても雇用関係を持っていない場合には, 真正な自家用輸送というよりも営業輸送というべきものである。」(Schultz Transit, Inc., Investigation of Operations, 89 M. C. C. 305 (309))<sup>33)</sup>「主な問題点は, 實際上, 排他的権限を持つ当該輸送について管理, 監督, 支配するのは誰であるかということであり, その問題を解く基本的な要素は貸車人と貸与車両の運転者との関係にある。その運転者に対し荷主の排他的管理権が無い場合, その輸送は荷主の排他的支配・監督下にあるとは見做し難いから, 合法的な自家用輸送とは言えない。」(Frost Motor Exp., Inc., 89 M. C. C. 155 (157))<sup>34)</sup>したがって, 運転者付の貸車方式は営業輸送と見做されていることが分かる。結局, 自家用輸送か営業輸送かの区別は, その契約形態よりも, 実質的にどのような輸送様式によっているかに重点が置かれていると言え, その輸

28) I. C. Acts Annotated, Vol. 18, 1959, Supplement, 1959, p. 14258.

29) *Op. cit.*, Vol. 21, 1974, Supplement, 1974, p. 17038.

30) *Ibid.*, p. 17039.

31) *Ibid.*, p. 17039.

32) *Ibid.*, p. 17041.

33) *Ibid.*, pp. 17041-42.

34) *Ibid.*, p. 17042.

送についての排他的権利と共に、発生するすべての責任を引き受けるという点に判断基準があるということになる<sup>35)</sup>。このような輸送様式に対し、D. P. Locklin は準自家用輸送 (pseudo-private transport) と名付けているが<sup>36)</sup>、この2つの基準については、当該輸送が主業務の真正な範囲内 (in bona fide furtherance of the primary business) のものという主業務基準を第1基準として採ることにより、自家用輸送と営業輸送の区別はそれ程難しいものでなくなっていることは確かである<sup>37)</sup>。

かように、アメリカにおいて、自家用トラックは陸上輸送の中心的地位を占めており、適格基準に対する問題指摘は、I. C. 法によって厳しく規制されている営業輸送業者からの防衛的提起として行われてきたものであることが推察される。しかし、同様の問題を抱えながら、より行政的に鉄道保護といった具体的な目的を持って自家用トラック規制目的に定義を行ってきた西ドイツの場合に比べ、その扱いに柔軟性が認められる。それと軌を一にして、営業トラック免許制度の緩和を志向するむきが見えていることも留意しておかねばならない<sup>38)</sup>。

以上、主要4カ国における制度上の定義を参考例として挙げたが、それを整理してみると次のようになるであろう。

その第1は、定義の方法および背景である。交通関係諸法は歴史的に見て公共交通機関の促進・規制を主たる目標としてきており、自家用交通に対しては必ずしも積極的な接近がなされてこなかった憾が強い。したがって、その扱いは公共交通機関の定義を基準として、その対立概念といった趣が出ているのは否定できない。例えば、わが国の道路運送法における扱いは明らかにこの域のものであり、制度面での枠付けは殆どできていないと言ってよい。その様態が

如何ようなものであろうとも、公共交通機関以外のものをもって自家用交通とするという外枠定義法に留まっており、自家用交通問題を取り上げる場合の定義としては、いささか原始的であり過ぎる。結局、自家用交通の問題が制度的に明確な地位を得るためには、それなりの時間を必要としており、その点、欧米先進諸国においては自家用車の普及がわが国より遙かに先行しており、その捉え方に一定の深度が見られる。殊に、アメリカにおいては、その社会風土から自由交通に対する要請が強く、自家用車の最普及国として交通政策上、最も現実的な問題として扱われている。したがって、制度上も、自動車運送法 (Part II of I. C. Act) 上の定義に対する現実適用の面での裁定では、その本質論を加えて相当にはっきりした枠付けがなされてきていることが注目される。陸上交通の大宗的地位にある自家用車の問題を直接捉えることなしに今日の交通問題を論ずることはできないという実情を端的に表わしており、今後、一層、この面の制度的扱いの進むことが予想される。現行 I. C. 法も、元来、その精神は鉄道の私的独占の弊害を規制するところに発しており、国内交通促進が上位命題として掲げられて、特定公共交通機関保護のための規制法でないことを銘記すべきである。ヨーロッパ諸国の例は、この点で多少趣を異にしている。フランス、西ドイツいずれの場合も、自家用の定義は既に直截的になっているが、元来が鉄道保護政策の中に位置付けられたものとして制限的指向性を持っていることである。殊に西ドイツの場合、資本主義国の一雄でありながらも、その伝統とも言うべき管理国家的特徴を出して、鉄道を中心とする公共交通機関保護の論調下で規定されていることに注意しなければならない。

第2は、定義要素の問題である。ここでは自家用トラック輸送を具体例としているので、それに応じた要素の定義が必要である。その要素を列挙すれば、1. 輸送を行う主体、2. 輸送手段、3. 輸送対象、4. 運転者の地位、5. 輸送実施の範囲、6. 輸送管理責任、7. 輸送費決済、等

35) *Op. cit.*, Vol. 22, 1977, Supplement, 1977, pp. 18505-6. J. Guandolo, *op. cit.*, pp. 288-289.

36) D. P. Locklin, *op. cit.*, pp. 681-683.

37) J. Guandolo, *op. cit.*, p. 290.

38) 運輸経済研究センター、前掲書、pp. 17-21.



である。第1の輸送主体については、輸送を業とする者以外という領域化を行っている程度で、むしろ、全体の規定の中で、その地位を包括的に明らかにしようとする形になっている。また、アメリカの場合のように主業務基準を採るにしても、輸送を業とする者が自己の目的のために輸送を行うことは当然あり得るから、その場合には、有償基準、輸送対象の所有あるいはその持つ目的等が判断基準にされなくてはならないはずである。この点は、常識的裁量の範囲と考えるべきであろう<sup>39)</sup>。第2の輸送手段については、自己所有と厳密に制限している場合と、賃借した車両の利用を認めている場合の両方がある。ただ、アメリカの場合では、輸送に関する管理、監督、支配と全面的責任を真正な輸送の判断基準としており、輸送手段についても、それが基準になり、裁量の余地を残しているように見える。第3の輸送対象は、必ずしも自己の所有になるものに限定されないという点では共通している。賃借関係、受寄関係のものも含めており、現時点において輸送を直接の目的とする以外の契約関係によって管理、使用、収益、支配する状態にある財貨であれば認められると解しているように見受けられる。第4の運転者の地位は、輸送主体の経営内、例えば、その従業員といった関係にあるものでなければならぬと明記している場合もあるが、この点は裁量の範囲が広がっているようにも見受けられる。輸送主体と運転者の関係が雇用・被雇用関係にあることは必ずしも絶対的条件であるとは思われないが、その運行に発生するすべての責任を負担する義務および管理、監督、支配する義務・権利を有するという関係の成立している必要がある。第5の輸送実施の範囲は、輸送主体の業務活動範囲内の付带的あるいは補完的という意味で比較的簡明である。あくまでも、自己

の需要に応じたものでなければならないという趣旨である。第6の輸送管理責任については、ことの性質上、全面的に、輸送主体たる需要者が負わなければならないことは言うまでもない。この点が自家用輸送の地位を判断する場合の最も重要な基準と考えられる。第7は輸送費決済の方法である。輸送管理責任のすべてを負う義務がある輸送様式として、発生する輸送費は当然に輸送主体が負わねばならない。しかし、その負担が最終的に、例えば、輸送対象たる商品の価格や寄託主に転嫁されることが否定すべき理由は必ずしもない。わが国の道路運送法に定める「自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。」という文言も、「他人の需要に応じ」た輸送に対する直接の補償という意味であることは明白で、有償形式の限定が行われているものと解される。有償という意味を厳密に解析すると、実務上の基準としては極めて曖昧になり、形式上の限定を行うか、さもなければ、他の基準に枠付けを求めねばならなくなる。アメリカにおける主業務基準採用の経緯がそれを端的に表わしていると言えよう。

以上のように、4カ国の事例から知り得ることは、私的交通の一典型たる自家用トラック輸送の様式にしても、その定義は一定の裁量と形式的枠付けを必要とする余地があり、私的交通の本質的意味を明らかにする上で重要な境界問題を提供していると言えよう。

## 2. 私的交通の意味について

自家用トラックに関する各国制度上の定義は、私的交通に関する主として機関論的な接近方法ながら、問題の所在をある程度輪郭付けてくれる。しかし、私的交通の問題は単に機関論的識別で足りる性質のものではなく、より包括的な問題を含むものであることは既に指摘してきた通りで、むしろ、問題はそうした方法の反省の上に引き出されてきたものであることを再確認しておかなければならない。それは交通が経済財の移動であるという本質から引き出された問題であるが、「私的」と冠ぜられている限り、

39) 真正な自家用輸送者 (bona fide private carrier) と偽装者との区別については、「委員会は、一定の常識的証拠の助けを借りる……」(Smith Grain Co., Inc., Investigation of Operations, 86 M. C. C. 767 (769-70)) と述べている。I. C. Acts Annotated, Vol. 21, 1974, Supplement, 1974, p. 1704.

既に一定の制約を持った概念になっていることは言うまでもない。したがって、議論に先立って、「私的」というものの性質について若干触れておく必要があるかもしれない。

ここで「私的」という用語について、セマンティックな詳論を行う必要はない。しかし、それが複数の個体から成る集合の中で個体を特定化する場合に用いられる概念であることは確かである。したがって、個体を特定化する様式の形式は、すべて「私的」化への手立てであると見做さなければならない。重要なことは、「私的」という用語を単純に「社会的」という用語の対立概念として捉えることは、あまり適当でないということである。社会とは、元来、集合概念であり個体の形成物に外ならず、個体にとって対立的に重要なのは単なる集合としての社会ではなく、それを秩序付ける論理に規定された社会だからである。この論理が個体の社会的地位と行動範囲を規制して歴史性を生み出すことになる。「私的」とは単なる個体の別称ではなく、そうした歴史的性格を持った存在であることを考慮しておかねばならない。ここで扱い、取り上げる「私的」もまた、その歴史性に育かれた存在であり、目下のところ、資本主義社会における様態として捉えようとしている。資本主義社会は、生産手段の私的所有を基礎として、その拡大を希求する条理が資本と賃労働という関係を通じて一定の階級化を成し、更に、その生産関係の上に巨大な社会的分業に基づく産業経済を形成せしめているところに最大の特徴がある。ここでの「私的」も、そうした関係の中に位置付けられるべきものであるが、留意すべきは、個別経済活動に随伴する現象たる「私的交通」の「私的」とは、単純に私的利潤を追求する資本家的欲求に指向せられた資本主義的唯一物としての個体の問題として扱われるべきものではないということである。ただ、資本主義社会という歴史体制の中で生活する個体として、その生産関係から無関係ではあり得ないという意味での捉え方であって、個体＝個別経済体のあり方は、いまま少し幅を持ったものとし

て理解される。その意味では、単純な歴史的概念としてではなく、人類史に共通する問題意識を包蔵するものと解されるべきではある。元々、「私的」とは、個体が自身の目的を達成するために行う諸活動を社会の中に位置付けるための相対概念であり、目的形成と、その実現行為において歴史の制約を受けるというに外ならない。したがって、ここで扱っている意味での「私的」とは、個別経済体が自己の維持・発展のためになす自己目的的な経済諸行為の相対的枠付けをなす社会的制約概念と理解されよう。「私的」の意味をそのように捉え、以下、先の「私的交通」とは、私的保有になる交通手段をもって、私的管理下に自らの交通需要を充足する交通様式<sup>40)</sup>とする一応の定義に沿いながら、そこに含まれる問題を指摘、検討を加えて、その概念をより一層明確にしていきたいと思う。

第1は、私的交通がどのような形で現われるかという問題である。これは本質的な問題を含んでいる。既に指摘してきたように、交通は経済財の移動をその本質としており、経済活動に伴って発生する諸移動現象はすべて交通そのものにほかならず、日常的な呼称に限定された交通は限られた部分現象でしかない。問題は交通に関するこの公理に従って解析されねばならない。それに従えば、公共交通機関交通、私的交通の区別を行う以前の問題として、交通が、経済活動に伴って発生する移動行為の中に、交通、輸送、運輸といった呼称では呼び慣わされていない様々の形態で現われているという事実を確認しておかねばならない。経済学は経済活動を生産、交換、分配、消費の4部面から捉えるのを一般としている。しかし、これは生産要素の投入とそれから産出される付加価値展開の問題

40) 拙稿「交通市場の後退と私的交通」p. 33. F. Voigt は自家用交通 (Eigenverkehr) を次のように定義している。„Unter Eigenverkehr verstehen wir Raumüberwindung ohne Zuhilfenahme von Transportmitteln, die im Eigentum anderer stehen, insbesondere Verkehrsleistungen mit Hilfe eigener Verkehrsmittel zu Zwecken des Eigentümers.“ a. a. O., S. 38.

として理論化されており、現実諸活動がいずれの範疇に属するかの問題は2次的になっている。言い換えれば、現実諸活動の経験から、それらを規定する諸性質を抽出し、何らかの経済主体を定立して論理の統一性を与えるという方法が採られているということである。だから、日常的な用語法にもかかわらず、現実の諸活動を範疇別に分類することはあまり意味を持っていないということになる。生産は生産者が行うと言っても、実は、その者自体として存在しているわけではなく、現実の生産活動に携わっている者は範疇の統一体として存在しているというのが正しい。秀れて現実活動に対象を求める交通経済学が従来の経済学の中に入り込み難い理由はそこにある。先に従来の交通論が持つ特徴を検討した中で、交通は生産行為であり、その過程は追加的生産過程であるとする見解がほぼ通説化していることに触れたが、その場合の生産は、社会的分業機構の中で市場を経て商品としての地位を消失する資本再生段階までの資本論的規定と、財貨の効用すなわち使用価値が物理的に消失し始める段階までの2規定を論理背景としている。この両者が必ずしも一致する必要のないことは言うまでもない。現実には無限に変化・移動する物質の連続的代謝関係であるにもかかわらず、その過程で介在する何らかの経済主体の目的に制約された概念として定義されているのである。経済活動が経済主体の目的実現行為であるから、この展開は別に誤っているわけではない。しかし、交通が単なる生産過程の一部なり、追加的生産過程とする考え方が抽象性を持つものであることが示唆されるであろう。交通は、生産、交換、分配、消費、そのいずれの自体でも、部分でもなく、それらと規制関係を持つ現実の経済的物理現象であり、概念である。この点に関連して若干触れておかねばならないのは、近年、急速に議論の活発化してきた「流通論」との関係である。この議論が交換論にその発生を見ていることは言うまでもないが、今日までなお必ずしも定説を引き出し得ていず、また、その概念付けも、機能的複合性を帯びて

いるという点で科学としての必要条件たる一元性を得る水準に達しているとは言い難い。その基本的構成要素としては、需給情報伝達機能、所有権移転機能、物的流通機能、資本機能の4種が挙げられるのが普通であるが<sup>41)</sup>、物的流通機能1つを取ってみても、それ自体、加工、輸送、保管等の異なる機能を含む包括概念となっている。こうした機能の複合性は、現実諸問題から引き出され、その抽象化が十分に達成されていない場合に見られる一般的傾向であって、流通論にのみ限られたことではない。対象を限定し、そこに一定の斉一した論理を引き出そうとする科学的接近を行う場合、この複合性が定義の多元性をもたらすことは避けられず、どうしても一種の応用論に留まらざるを得ないことになる。一方で流通過程論として長く研究の俎上に載せられてきたものの、商業学あるいは配給論として論じられてきた歴史を持つ流通論が、実業面からする応用的多元性を内包しているのは止むを得ないこととも言える<sup>42)</sup>。しかし、応用論は手続的技術論に陥り易く、現実的不連続性に支配され勝ちである。その弱点を補って論理の連続的斉一性を確保するには、諸現象から帰納し、そこに流れる共通した本質的機能を解明する科学的方法の助力なくしては達成し得ぬところである。時に用いられる生産、流通、消費の3分法は、この不整備を含んでいることを注意せねばならない。交通が経済諸過程との間に規制関係をもって発生していることを考えれば、そのことの重要性は明らかである。流通論がそうであるように、交通論もまた、日常経験的理論に偏る傾向のあることは既に指摘した通りである。ただ、前者が包括的多元性を特徴としてきたのに対し、後者は公共交通機関を中心にした市場論、経営論に、あるいは自家用交通と呼ばれる様式において公共交通機関と類似した輸

41) 北島忠男、大野勝也、江田三喜男『流通総論』昭和51年5月、pp. 86-88.

42) 白髭武「流通学の成立」明治大学経営学研究所『経営論集』第24巻第2号、昭和51年12月、pp. 1-24. 北島忠男『現代流通論』昭和44年12月、pp. 10-28. 久保村隆祐、荒川祐吉編『商業学』昭和49年4月、pp. 69-73, 80-81.

送を行う場合の議論に限定されてきたという点で対照的ではある。しかし、経済財の移動を本質とする交通はそうした範囲に留まるものではなく、3分法、4分法いずれにかかわらず、すべての部門に関わっており、各部門はその役割によって交通の性質を規制するという関係にあると解すべきである。例えば、製造業における加工作業、ベルトコンベアーによる流れ作業、流通業における商品移動行為、消費者による家庭での諸作業、等々、これらはすべて交通の本質条件を満たす現象であり、最広義には、経済的要請に基づく物的変換＝位置変換はすべて交通現象たり得る。このように見てくると、私的交通がどのような形で現われるかという問に対する答は一義的に引き出されそうである。すなわち、私的交通は、経済主体の自己目的を達成するためになす排他的移動行為として様々の形態を採って現われるということである。したがって、例えば、経済展開過程を先の3分法にしたがって分けるとすれば、生産者交通 (producer's (manufacturer's) transportation)、流通者交通 (distributor's transportation)、消費者交通 (consumer's transportation) といった分類もできる。既に一般化されている industrial carrier や merchant carrier が、この分類系譜に属するものであることは言うまでもない<sup>43)</sup>。

第2は、交通手段の問題である。定義では「私的保有になる交通手段」によるとしているが、「排他的移動手段」として、「私的保有」の意味と、「交通手段」の形態問題について検討しておかねばならない。

第1の「私的保有」については、その本旨が排他性を指示するところにあることは言うまでもない。現実の社会関係の中で、この「排他性」を確保する方法は幾つかあろう。極く原始的に

は占有することによって得られ、近代社会においては、それに物権性を付与し占有権の存在を認めている。占有権とは自己の為にする意思をもって物を所持することによって成立する権利であり、外形的支配の上に成り立っているところに排他性を物理的に実証する最も原始的な様式であると言える。しかし、近代社会においては、占有を必ずしも排他性確立の絶対的条件とはしていない。殊に、私有財産制を認める資本主義社会にあっては所有権の存在を基礎にし、その取得によって占有状態の有無にかかわらず物(有体財)に対する全面的・包括的支配権を得、広範な排他性を確立することができる。私的保有がこの権利によって確立されている時、最も強力且つ広範な排他性を示すことは言うまでもない。排他性は、更に、物権的支配によらず、債権的支配の方法によっても達成できる。経済活動が人的関係の上に成立しているものである限り、有体財たる交通手段は何らかの形で特定人(自然人・法人を問わず)の所有ないし占有に帰している。しかし、また、その交通手段が占有主ないし所有主により直接使用されなければ私的交通たり得ないというわけではない。その交通手段によって生み出される交通サービスを排他的に使用する権利(債権)をもって私的交通を実施することは十分可能である。この場合、他人の交通手段を直接借り入れることによってなす場合と、他人が自身の交通手段によって生み出す交通サービスのみを排他的に使用する場合との2様式に分類される。前者の場合には、交通手段を占有して交通を実施する点で物権的支配と類似しているが、そこに債権・債務の関係(貸借契約)が成立している点で区別される。この方法は裸用船、レンタカー等といった例が挙げられる。また、後者は荷主・旅客と運送業者との間で長期・短期の契約を結び、専属的あるいは貸切りの方法で行われるもので、いずれの交通部門においても採用されており、契約輸送(contract carriage)と呼ばれている<sup>44)</sup>。かように、排他性を確立する方法は大別して3つあるが、そのいずれの様式によること

43) トラック運送に関連して、その領域を商品生産形態(public carriage)と自己生産形態(private carriage)に分け、後者を更に単純自己生産形態(merchant carriage, producer carriage)と独占的(自己)生産形態(industrial carriage)に分類している例も挙げられる。宇野耕治「トラック運送産業の構造と競争」日本交通学会『交通学研究』1975年研究年報, pp. 61-63.

差し支えない。その選択は利用主体の経済目的達成への可及的有効性を基準にして行われ、また、単一様式とは限らず複数様式の組合わせによって実施されることも当然にあり得る。このように考えていくと、先の定義の「私的保有になる」の意味はかなり広範であり、用語上あまり適切とは言えず、「排他的支配になる」と修正することが必要であるかもしれない。

第2の「交通手段」の形態については、先の経済諸過程に現われる交通の問題に結び付けて考えねばならない。技術的に見れば、交通手段は通路、輸送具（動力＋運搬具）、ターミナルの3要素から成るが、私的交通がどのような場面で実施されるかによって、それぞれの形態・組合わせは相当異なってくる。例えば、生産過程を主たる業務目的とする製造業の工場における加工工程での移動手段はベルトコンベアシステムの方法が採られるというように、3要素全体を私的保有する場合が一般的であろう。私的交通というのは、交通の本質からして、こうした特殊な交通形態も含まれることに注意しなければならない。それに接続した形で、フォークリフトや小型車両による場内輸送が、更には自家用トラックによる場外輸送が行われるというモデルが参照される。前者の場合には、作業工程移動と同様、3要素すべてを私的保有するのが一般的であるが、後者にあつては、ターミナル、殊に通路は公共施設の共同使用形態を採るのが一般になっている。この例からも分かるように、その交通がどのような場合に現われるかで、交通手段はそれぞれ異なった形を採って現われることになる。形態の相異から、交通現象の発生を見落したり、除外したりすることは避けねばならない。言い換えれば、交通手段とは、経済目的実現のために需要される経済財移動を実施する人類社会の全技術系を交通経済という視点から見たものにほかならない。交通という共通の性質からして、異なる技術手段間の相互代替性が大きいことも指摘しておかねばな

らない。かように、「私的保有になる」即「排他的支配になる」交通手段とはいえ、交通手段の技術的3要素をすべて排他的に支配する状態になければならないということではなく、部内交通では3要素すべてを排他的に支配する機会が多いが、反面、部外交通では、通路、ターミナルは自然空間、公共施設を含む共同使用空間を利用し、輸送具のみを排他的に支配して目的を達するのが普通となっている。私的交通が排他的支配になる交通手段の使用を条件とするのは、交通が経済財の移動という具体的直接行為、即、即時的経済行為であり、その手段なくしては目的的交通実施が不可能であるという物理的条件に由来している。この意味では、たとえ公共交通機関であっても、利用者が運送契約の上、輸送区間・時間の間は、その一部を排他的に支配することになり、私的交通の絶対的区分基準には必ずしもなり得ないという指摘がなされるかもしれない。私的交通としての様態は、これ以外の条件から全体としては十分に区別されるところでも、交通手段の問題のみに限れば、主として時間的条件による相対的判断に委ねられることになろう。ただ、時間的条件とは言っても、単純な長短の問題として捉えることは適当でなく、私的交通の目的に適った条件を備えていることが必要である。先の各国の例では、自己の車両と限定している場合と、賃借車両による場合も含める場合の両方があるが、いずれも、交通需要が発生する以前から排他的に支配する条件を準備・整えることが主たる要件となっている。私的交通の目的は必要に応じて即時に交通需要充足を可能にするのが第一であるから、時間的条件は交通発生前から排他的に支配されていることを前提として判断すべきではある。むろん、それは必ずしも常に物理的排他的支配がなされていなければならないわけではなく、一定の契約下にそのような条件が確立されていることでも足りる。また、排他的支配対象は必ずしも物理的に独立した交通手段である必要はなく、私的交通実施の条件を満す限り、部分空間であることも差し支えない。例えば、航空機の

44) E. W. Smykay, *Physical Distribution Management*, 3rd ed., N. Y. 1973, p. 136.

一部の座席を常時予約し、排他的支配下に置くというようなことは多くあり得る。

第3の問題は、「私的管理下」という点である。これは幾つかの課題を含んでいる。先の事例では、運転者の地位、輸送実施の範囲、輸送管理責任、輸送費決済等の問題が挙げられたが、更に輸送手段の管理を含め、これらはいずれも重要な具体的課題である。ただ、私的交通は単に常識的な輸送行為の範囲に留まるものではないから、より一般的な問題として扱う必要はある。以下、それぞれについて検討していくことにする。

まず、第1の運転者の地位。より包括的には、私的交通の直接的実施者という存在である。輸送の事例に沿って、この問題を考えてみると、(1)部内者である場合と、(2)部外者による場合を分けて検討する必要がある。(1)の場合には、交通需要の主体者自身が運転者になる場合と、被雇用者による場合の両方がある。例えば、家計における交通需要の大半は前者の形になるし、事業体による場合は後者の例が多くなる。いずれも私的交通実施の上で最も一般的な形であり、事実、最も即時性を確保し得る点で有効でもある。多くの場合、運転者の地位は専従化されておらず、業務の必要に応じて、その役割を果すという流動的な存在である。このこと自体、交通というものが多様な場面に現われる性質のものであることを暗示している。したがって、雇用関係も極く一般的な労務契約の下で成り立ち得るものであり、特筆すべきことはない。しかし、(2)の場合には若干の問題がある。部外者によるということは、多くの場合他の機関に雇用されている運転者によるという意味であるから、常識的な意味での管理下には置かれていないことになる。ただ、こうした形は契約輸送の場合に発生するのが普通であり、私的交通需要の目的に沿った契約に従って運転者が行動すれば、実質的な用は足りる。しかし、その運転者に対する管理責任は最終的に誰が負うかという疑問がないわけではない。一般的には、その運転者

が属する個人・団体の責に帰することになるが、需要者たる契約主の支配権が広範である場合には必ずしもそうではない。例えば、海運市場で一般化している定期用船契約 (time charter) の場合が挙げられる。これは、「乗組員が配乗されいつでも特定の航路に就航できる状態にまで準備された船舶を一定期間用船」する契約であるが、むしろ、この場合も、原則的には、乗組員の配乗、船舶堪航性の確保を条件として提供する義務があるので、船主は発生費負担および航海上の乗組員に関する責任を負わなければならないことになっている。しかし、用船者は、契約期間中、自己の目的に沿って自由に配船する権利を持ち、事実上、自社船と同様の排他的支配権を行使し得る。こうした条件の下で、実際には、航海に関する船主責任は堪航性付与欠如および船主の管理責任に関する過失に関係する場合に限定されるのが普通で、他の責任は用船者自身が負わなければならない<sup>45)</sup>。したがって、運転者に関する管理問題は、その運行状況に応じて変り得る可能性を残していると言える。ただ、原則としては、その帰属する所に直接の管理責任の存するのが普通である。

第2は交通手段の管理問題である。これは運転者の地位の場合と同様、管理責任がいずれに帰するかによって異なってくる。管理の責任は、結局、必要時に稼動し得る状態に維持・整備することにあるというに限られる。他に特別付記することはない。

第3は実施範囲であるが、これについては若干検討しておかねばならない。先にも触れたように、私的交通とは単に一般的な意味での輸送に限定されたものではなく、経済活動に伴って発生する各過程における場所的移動すべてに関

45) 定期用船契約は、一般に船舶賃貸借契約と労務契約との混合契約と解されている。織田政夫『海運経済論』昭和50年7月、pp. 183-184。なお、責任帰属の問題については次の論文参照。榎本喜三郎「定期備船契約下の船舶運航による第三者責任についての若干の考察」(上)(下)『海運』第579号、昭和50年12月、pp. 48-58; 第580号、昭和51年1月、pp. 88-98。戸田修三「定期備船契約の法的解釈——フルムーン号事件の正しい解釈のために——」『海運』第581号、昭和51年2月、pp. 8-22。

わって私的要請に排他的に応じた交通様式であるから、その範囲は著しく多岐に渡っている。端的に言えば、私的交通様式以外の方法で行われる交通を除けば、すべて、その範囲に属するということになる。「以外」の交通と言え、結局、公共交通機関を利用することによって生ずる交通ということになるが、私的排他性を強く示す契約輸送等に属する部分は除かれねばならない。単位交通距離の長短は別にして、現実には、発生交通件数中の大半は私的に処理されているのである。先の事例では、自家用トラック輸送の実施範囲は当該事業の業務に付帯した補完的輸送に限られ、しかも、アメリカの例で端的に示されているように、当該事業は運送業以外のものでなければならないという主業務基準が導入されていた。これが営業トラック輸送との区別を行うために、有償基準の批判を通じて生み出されたことは既に見てきた通りである。しかし、これまでの議論でも明らかなように、交通現象は別に一般的な意味での輸送に限られたものではなく、本質論からは、この基準もそれ程合理的なものではない。この基準は、企業形態を中心にしたトラックで、業者保護の目的をもって決定されている点で現実的妥協性を含んでいることは止むを得ない。ただ、一般的には、自己の経済目的達成のために私的に実施する交通であるという点で、普通の輸送形態のものが付带的・追加的交通として制限されるのは当然であると言える。

第4の管理責任の問題は、発生交通に対する責任の帰属論が中心になる。交通は生産と消費が同時に行われる即時財として、それ自体分離独立した財として機能することができない。したがって、交通に関する管理責任の問題は、それを生み出す手段、人員、範囲の管理責任問題として扱われざるを得ない。これらについては既に触れてきたので再論する必要はないが、原則として、手段、人員についてはその提供者に、範囲については交通実施指示者たる需要者に帰することになる。

第5は発生費用処理の問題である。責任帰属

の問題と絡み合い、最終的には配分方法の問題となる。発生費用が何らかの形で私的交通実施者の負担を経由することは当然であるが、最大の問題はそれらをどのような勘定科目に配分するかということである。現実の勘定科目は実務上の合理性が基準の1つになっているため、必ずしも、費用の発生原因に一致した配分がなされるものにはなっていない。殊に、ここで扱っている私的交通に関わる発生費用は、普通には様々の部門に分散された形になっており、ある場合には製造原価として、ある場合には一般管理費、種々の減価償却費勘定の中に、あるいはまた一般的な意味での輸送費として計上されてもくる。経済活動に伴って発生する移動、即、本質的な意味での交通の内、私的に実施されているものに関わる費用を個別に正確に把握することは、実務上、殆ど不可能に近い。比較的把握容易な自家用輸送の場合であっても、間接費計上のものはむろんのこと、直接費部分についてさえも的確な配分には困難が伴う。例えば、運転者の人件費は、運転を専従としている場合を別にして、それ以外の場合、改めて輸送費の中に振り分けを行うことは必ずしも実務的ではない。ここで取り上げている方法による交通に関わる発生費用は経済活動に伴って生ずる全費用中、移動に伴うものから成るわけであるが、ある意味では、その殆どが直接・間接にそれに関わる費用であるとも言える。したがって、これは、方法論の上に帰する巨視的な捉え方と、個別経済体の実務的必要に応じた微視的捉え方と2通りの問題として考えなければならない。多くは後者が中心的課題になるだろうが、この場合には実務的合理性が重要な基準の1つになってくるため、現実的妥協に左右され勝ちになる。ただ、私的交通化が進むということは、こうした問題を内部化して、実務的簡略化を図る効果を持っていることも現実面では見逃せない。

かように、「私的管理下」という問題も、実施面では多くの問題を含んでおり、実務上は慣習等に依存せざるを得ない部分が多い。

第4は、「自らの交通需要」についてである。先の事例からも明らかなように、自らの交通需要とは自己所有の財に発生する交通に限定されない。基本的には、自己の経済目的達成に関わる交通需要と解すべきもので、交通客体所有権帰属の問題とは別である。その意味で、この交通需要は特定経済主体の交通需要すべてを包括するものであり、私的交通の交通需要として区別されるのは充足様式の私的性に因るに過ぎない。したがって、現実局面では、他人の需要に応じて輸送サービス供給を専門にする公共交通機関が行う輸送と、私的に行われる輸送とが類似したものとして現われることは十分にあり得る。例えば、所有権が買手に移転した商品を売手が契約終了後行う場合の輸送は、有償・無償にかかわらず、他人輸送の關係に類似している。まして、何らかの形で有償に行われているのであれば、公共交通機関による輸送と変るところはない。先のアメリカの例に見られるように、自家用輸送定義の初歩的な基準として普通に採用されている有償基準が不十分なものとして排斥され、主業務基準に替えられたのも、そうした区別の曖昧さに原因していた。主業務基準は、その需要者が輸送サービスを提供することを専らにするもの、すなわち、その対価によって経営を成り立たしめるものでないことを証明する手立てとして採られたものにほかならない。したがって、他の業務を名目としていても、例えば、上記のような形での有償輸送を連続的に行い、それが主たる収入源となっているような場合には、明らかに営業輸送者であることになる。この間の判定は、主たる業務をどのような基準で定めるかに掛っている。恐らくは、収入比率が最も有力な基準の1つになろう。ただ、これらは私的交通とそれ以外の交通との接点問題であり、主たる需要は自己ならびに自己保有の財貨に発生する交通需要の意味で「自らの交通需要」を解すれば足りる。それがどのような形態・様式で行われるかの問題については既に触れた。

第5に、いま1つ触れておかねばならないの

は、公共交通機関・交通市場との關係である。今日、公共交通機関・交通市場の後退が着実に進んでいることは前稿で触れたが、それは私的交通の相対的増大を反映したものにほかならない。前述のように、私的交通は必ずしも自家用交通の形を採る必要はなく、私的排他性を高めていくことによって公共交通機関利用の方法で実施することも可能である。海運市場では極く一般的になっている長期運送契約、定期用船契約、その他用船契約による排他的使用、航空市場のチャーター契約を含む各市場における一連の契約輸送方式の拡大等、これらはいずれも、公共交通機関をして不特定多数の需要者に対し一定の対価をもって交通サービスを提供する common carrier としての地位を弱めることに寄与している。更に、従来、公共交通機関を利用していた者が私的手段による方式に転換していく例は枚挙にいとまなく、絶対的にも公共交通機関の地位後退は明らかになっている。公共交通機関は、マクロ的に見れば、経済の基盤として社会資本に位置付けられ、社会構成員全体あるいは不特定多数の需要者を対象とし、公共財・公共財的交通サービスの供給システムたることを重要な論拠としている。また、ミクロ的には、投下資本の維持・回収ないし、その収益性追求という資本論理と、マクロ要請とのバランス上に成立している。今日、資本の公・私にかかわらず、交通事業が企業的性格を強める傾向にあることは、公共交通機関のミクロ的指向を立証していると言えるが、それは資本の積極的要請というよりも、私的交通増大によって後退しつつある交通市場の中での自衛的行動が主と見るべきである。こうした市場の後退は、需要の(1)比率低下、(2)質的低下、(3)固定化傾向によって着実に進んでいるが、ここでは(3)について若干触れておく。需要の固定化傾向には、扱う対象の固定化と、いま1つ、経営の維持・安定を図るために、単一ないし複数の特定需要者との間に持続的輸送關係を結んで排他性を高めるという意味での固定化がある。重要なのは後者であることは言うまでもない。先にも触れたように、



交通サービスは即時財として、一般財貨のように生産要素から独立させることができないから、サービスを安定的に確保するためには、生産要素の排他的支配を行わざるを得ない。自家用交通はこれを内部化した形であるが、公共交通機関との間では、経営の一部が何らかの形で固定化されること、すなわち、交通資本の一部が特定需要者の排他的支配下に置かれるということになる。一般に、交通資本の従属化傾向と呼ばれている現象の1つであるが、これは正に交通市場に深く入り込んだ私的交通化の一局面にほかならない。「私的」とは言い余、その目的は自らの交通需要を充足する可及的有効な様式であることが前提である。したがって、今日、公共交通機関・交通市場が後退しつつあるということについては、それが、主として、量の経済＝規模の経済性に規律された分野であるという理由からばかりでなく、流動する交通経済の動きに即応する能力を欠いた経済構造にも問題があるということに思いを至さねばならない。

以上の如く、私的交通とは、排他的支配になる交通手段をもって、私的管理下に自らの交通需要を充足する交通様式であり、それは経済活動各分野において様々の形態・様式で現われている。そして、今日、着実に進行している公共交通機関・交通市場の後退という現象は私的交通化の動きを反映したものにはかならず、それが交通の本質に関わる問題であることに注目しなければならない。

## 結 語

交通は経済財の場所的移動を本質として経済価値実現を図る行為であり、単に一般的な意味

での輸送形態によってばかりでなく、経済諸活動全般に渡って様々の形で現われる。その要件を満たす限り、形態の異質をもって交通の範疇から除外することは、論理の一元的斉一性を希求する科学としての交通経済学の立場を否定することになりかねない。従来、交通論の多くが公共交通機関・交通市場に主たる研究対象を求め、他の場面で生ずる交通について殆ど触れてこなかったのは、交通の本質的機能に関する認識が必ずしも十分でなかったということばかりでなく、社会的要請という時代の潮流にもよっていた。実際、産業革命発祥以来、2世紀に渡る近代経済社会において、これらの交通システムが果してきた役割は評価してもし過ぎることではなく、その意味において、こうした方法が十分にレゾーン・デートルを持っていたことは認められなければならない。しかしながら、自家用車に代表される自家用交通の増大は、公共交通機関に対する補完的役割から脱皮し、代替交通手段として、更には、新たな交通分野を切り開いて独自の経済圏を形成しさえしている。それと共に、公共交通機関・交通市場の地位は着実に後退してきており、今日では、これら自家用交通の評価なしに交通の問題は語れなくさえている。こうした新たな時代の要請に直面して、交通経済学は従来の方法に加え、自家用交通を代表とする私的交通を含めた広範な理論展開の必要に迫られてきている。本稿は、こうした問題意識から、自家用交通を研究するにあたり、改めて交通の本質的機能について考察し、より包括的な私的交通の意味を検討してみたのである。今後、こうした視角からする研究が交通経済全体の方向を明らかにする上で重要な役割を果たすであろうことが期待される。