

1. 緒言

近年、経済社会の発展に伴って、輸送需要の増大と、値的变化が著しく、輸送方式が多様化されるにやよび、これに対応する交通施設の整備を行なうために、各交通機関と結合した複合的な施設の必要性が急速に高まって来た。

総合交通体系は、各輸送機関が、それぞれの持つ特性を活かし、その協同体制下で、迅速、正確、低廉など、国民経済的に見て最も効果的、経済的な輸送方式を演ずることを狙いとしているものと考えられる。

国民経済的に見て、最も合理的な各輸送機関の輸送分担を実現せよとする場合には、まず各輸送機関の均衡のとれた競争条件下における、標準的な費用便益を把握する必要がある。

この研究は、現在の各輸送機関の間の競争条件において、問題となる点を抽出し、これらの点について、今後わが国において進めるべき方向について考察したものである。

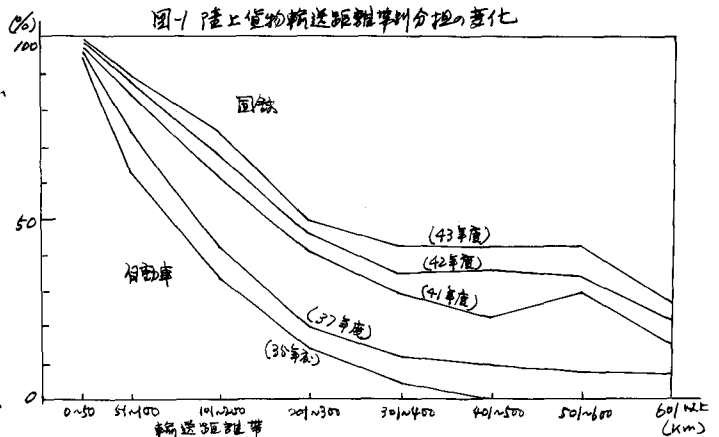
2. 競争条件の平等化の必要性

図-1は、陸上貨物輸送距離別シエアーの変化を示したものであるが、全体的に見て、自動車の中長距離輸送への進出が著しい。昭和35年と昭和43年とを比較すると、自動車のシエアーは、10/1~20/2kmで約2倍、20/2~30/3kmで約3倍、30/3~40/4kmで約4倍となっており、50/4~60/5kmでは、従来あまり見られなかった自動車輸送が、35%のシエアーを有するに至っている。

これは、自動車輸送が国鉄に比較して相対的に有利性を示してきたことによるものであるが、元来各輸送機関のコストの前提となる競争条件が、現実においては、歴史的沿革的な理由などにより、必ずしも均等ななっていることも一因となっている。またそれぞれの輸送機関について、内外的条件において、いかなる状態にあるか競争条件にあるかは、議論の余地があると思われるが、特に国鉄においては、従来それが唯一の近代化交通機関であった時代の諸制が、現在においてもなお存続しており、それが他の輸送機関との競争上国鉄に著しく不利になっているものが多い。

総合交通体系の確立にあたって、それぞれの交通機関の果たすべき役割りを論ずるには、これらの競争条件の不均衡が是正された条件で行なうことが必要である。

図-1 陸上貨物輸送距離別シエアーの変化



3. 競争条件の平等化について問題となる事項

(1) 投資政策上の問題

(a) 建設費、運営費の負担

表-1は、各輸送機関における収入と支出を比較した一覧表である。交通施設の整備に關し、國の負担、あるいは國と地方との負担割合は如何にするかについては、今後の交通施設整備についての重要な問題であり、それぞれの交通機関の歴史的発展過程をも含めて慎重に検討する必要がある。

(b) 道路の破壊度にながらるる費用負担

昭和42年度の重量トラックの燃料費負担は、表-2のようになっている。

土れる。米国で行なわれた AASHTO 道路試験の結果では、軸重Pの一定の通過数に耐え得る車道舗装のもつての厚さは、おおむねPの2/3乗に比例し、また任意の厚さと構造をもつ道路について、軸重Pの車両の通過によって生ずる破壊は、おおむねPの4乗に比例するこゝが認められている。わが國の現状では、重車より軸重の大きい貨物自動車の方が軽い燃料費と、なっているという不均衡がある。

また自動車利用者と、非利用者との間の費用負担の合理化という面から、利用者税と一般財源との投入比率をいかにするかという問題がある。

(2) 規制政策上の問題

この問題は主として國鉄が、唯一の独占的な近代交通機関であった時代からの新法を存続していることから生じている。競争条件の上で、検討を要する事項をあげるとつぎのとおりである。

(a) 運賃制……貨物の従価率級制、全國一律対キロ運賃制、

(b) 公共輸送義務……東京線の営業停止の困難性。

(c) 固定資産税捐金額の負担。

4. おおむね、各種の輸送機関において、競争条件の不平等な事象のついで述べたが、何が公平な競争条件であるかは、更に検討を要する所であり、またその公平な競争条件に近づけるための手段もまた今後の課題である。しかしながら、競争条件の平等化の問題は、単に衰微しつつある交通機関の破壊を目的とするのではなく、國民経済的に最も効率的な投資配分を行なうための、基本的な判断を誤らないために、更に検討の進められるべき問題である。

表-1 輸送機関の收支比較

(単位: 億円 昭和42年度)

種別	國鉄	道路	港湾	空港
収入	利用者負担	ガソリン税等 有料道路通行料 自動車税等 交通反則金	岩壁使用料 入港料 トンネル 船舶引込料	着陸料等 通行料
	小計	8,605	6,539	40
	借入金	国庫借入金 地方債 その他	2,246	
	小計	3,788	2,246	
支出	政府補助金	-23	2,681	866
	計	12,560	11,466	159
	工事費	2,780	8,276	929
	工事費以外の 資本費	94 借入金返済 料子 新制制費 小計	(5,708) (2,368) 225 13 8,514	24 18 971
支出	維持管理 運賃費	645 160 小計	2,744 (1,777) (945) 208 2,952	69 9 4 62
	計	12,560	11,466	159

表-2 重量トラックの燃料費負担と受益額 (億円)

負担額		負担すべき額	
項目	税額 (A)	項目	軸重4トン比計算(B)
揮発油税 + 地方 道路税	122	道路修繕費	1,054
軽油引取 税	679	道路修繕費	2,379
石油ガス税	0	交通施設費	42
自動車税	95	交通警察費	27
計	(A) 896	計	(B) 3,502
負担率			(C) 2.313
			(D) 25.6%
			(E) 38.7%