

## ベルギー国内交通体系の変化と現状

— 日本との比較 —

村尾 質

## △目 次▽

はじめに

- 一 ベルギーの国民経済——規模と水準
- 二 経済成長と国内・客貨輸送量
- 三 国内旅客輸送の推移と現状
- 四 国内貨物輸送の推移と現状
- 五 貨物輸送の産業組織
- 六 モーターゼーション進展度のベルギー・日本間の差異の原因について
- 七 生産力の発展＝資本蓄積と労働力の集中
- 八 ベルギー国鉄(SNCB)の略史と現況

## はじめに

ベルギーという国について、その自然も歴史も、その社会と政治と経済についても、わが国では余りよく知られていないように思われる。たしかにベルギーは後述するように、わが国に

較べて国土も人口も一割程度の小さい国であり、またわが国との文化と経済の交流もそれ程密接ではなかったから、それもやむをえないことかもしれない。

だが私は、当大学の昭和五八年度短期在外研究生としての研究の場としてベルギーを選んだ。

ベルギーは規模は小さいながら後述するように、わが国のレベルを超える先進国であるといえよう。それゆえここでは、筆者の専攻する交通の分野ではモーターゼーションが大いに進行している。だがベルギーでは、本論で明らかにするように人間交通面でのモーターゼーションはわが国以上に進んでいるが、貨物輸送の面ではむしろわが国のほうがモーターゼーションが進行しているのである。

このような傾向はベルギーだけでなく(貨物モーターゼーションが深まっているイギリスを例外として)他の欧米先進諸国に共通の現象である。そうだとすれば、前述のような人間交通と貨物

輸送におけるモータリゼーション進展度の日本との差——とりわけ貨物について——を生ずる原因を、ベルギーについて明らかにすることは、欧米諸国全体との差を明らかにすることにも通ずるであろう。この点を明らかにすることが、今回の私の在外研究の最大の目的であった。さらにわが国では余りよく知られていないベルギーの交通経済について、多少なりとも知識を学界に提供することが第二の研究目的であったわけである。

今回の筆者の在外研究の本拠を、ベルギー交通省 (Ministère des Communications) の資料センター (Centre de Documentation) に置かして頂いたのであるが、同センターでは考えうる最良の研究条件を筆者に与えて下さったものと感謝している。とりわけ資料センター所長のトンペール氏 (Mr. TOUMBERG) には公私にわたって懇篤な指導とお世話を頂き、心から感謝している。そのほかの同センター職員、関係官庁、国鉄 (SNCB)、団体、研究所など多くの方々の指導と協力を頂いたことを記して謝意を表したい。

# 一 ベルギーの国民経済——規模と水準

ベルギー経済の事情について、ここではその規模と産業構造および国民所得の水準という点に焦点を絞って簡単に述べることにする。

ベルギー国民経済の規模はわが国よりかなり小さく、全体としては日本の一〇分の一程度とみてよいであろう。すなわち表1にみるように、人口、国土面積ともベルギーは日本の約八

表 1 ベルギーと日本の経済的諸指標比較

区 分	単 位	ベルギー		日 本		比 率 (A/B)
		実 数 (A)	時 期	実 数 (B)	時 期	
人 口 (a)	1,000人	9,863	1981. 1. 1	117,060	1980. 10. 1	8.4%
国 土 面 積 (b)	km <sup>2</sup>	30,519	1981. 1. 1	377,728	1981. 10. 1	8.1
人 口 密 度 (a/b)	人/km <sup>2</sup>	323	1981. 1. 1	310	1980. 10. 1	104.2
国 民 所 得	100万米ドル	108,026	1980年度	909,059	1980年度	11.9
1人当り国民所得	米ドル	10,956	1980年度	7,729	1980年度	141.8
国内旅客輸送量	100万人キロ	76,091	1980年度	782,031	1980年度	9.7
国内貨物輸送量	100万トンキロ	30,627	1980年度	439,064	1980年度	7.0

(資料) ベルギー：人口、国土面積……“ANNAIRE DE LA BELGIQUE. 1981” (ベルギー・国立統計研究所 INS, 経済省共編)

国民所得、1人当り国民所得……『国際統計要覧・1983』(総理府統計局)

国内旅客輸送量、国内貨物輸送量……“Les Transports En Belgique・1983” (ベルギー・交通省編)

日 本：人口、国土面積……『経済要覧・昭和58年版』(経済企画庁調査局)

国民所得、1人当り国民所得……ベルギーに同じ。

国内旅客輸送量、国内貨物輸送量……『運輸経済統計要覧・昭和58年版』(運輸省大臣官房情報管理部)

(注) ベルギーの国内貨物輸送量は日本の数字に合わせるため、パイプラインによる輸送を除いてある。

表 2 国民総生産の産業別構成(単位:%)

産 業 別	ベルギー	日 本
農 林 水 産 業 (第1次産業計)	2.5 (2.5)	3.4 (3.4)
鉱 業	0.7	0.5
製 造 業	25.5	29.4
建 設 業	6.2	8.6
電 気・ガ ス・水 道 業 (第2次産業計)	3.7 (36.1)	2.8 (41.3)
卸 売・小 売 業	10.2	12.2
金 融 保 険 業	5.6	4.6
不 動 産 業	5.5	10.1
運 輸 通 信 業	9.2	6.7
サ ー ビ ス 業	13.5	11.4
政 府 サ ー ビ ス 業	9.9	8.5
対 家 計 民 間 非 営 利 業	7.6	1.7
(第3次産業計)	(61.5)	(55.2)
合 計	100	100

(資料) ベルギー: "Les Comptes Nationaux de la Belgique 1970-1981"  
(国立統計研究所: INS) p. 8-10.  
日 本: 『経済要覧・昭和59年版』(経済企画庁調査局) p. 52-53 から算出した。

(注) 1. いずれも名目価格による。  
2. ベルギーは粗付加価値 (Valeur ajoutée brute) により、日本は国内総生産によって計算したもの。

なお付言しておくなら、前述のような国民総生産の伸びにおけるベルギーと日本との大きな差の大部分は、一九六〇年代までに生じたのであって、七〇年代に入ってからはその程大きな格差はみられなくなっている。それに応じて輸送量の伸びの差も大いに縮まった(特に旅客ではほとんど同程度の伸び)。

伸びにも差があるが、しかしその差は国民総生産の場合ほど大きいものではない。すなわち貨物の場合は指数にして日本はベルギーの約二倍の伸びであるが、旅客については一・三倍弱の伸びにすぎないのである。

%、国民所得は約一二% (一九八〇年度、国内旅客、貨物の輸送量はそれぞれ一〇%、七%といった状況である。人口密度は日本 (三一〇人/平方km 当り) よりやや高い (三三三人) が、ベルギーは全国土がほとんど平地なので、平地当り人口密度は日本の数分の一程度であらう。

ベルギーは産業構造の高度化した国である。国民総生産の産業別構成を表2によって見ると、第一次産業の比重は二・五%とわが国より小さく、第三次産業の比重は六二%とわが国より大きい。とりわけ対家計サービス関係(私立学校や老人ホームなどの比重が大きいのである。そして製造業と建設業の比重がわが国より若干小さいため、第二次産業の比重は三六%とわが国(四一%)より小さくなっている。これは典型的な先進国経済の

型であるということができよう。

このような産業構成の下で、ベルギーの所得水準は高い。前出の表1に見るように、一人当り国民所得水準は日本より四割増であり、世界的にみても第六位(フランスが第七位。日本は第一五位)にある(後掲表20参照)。

## 二 経済成長と国内・客貨輸送量

ベルギーにおける戦後の国民総生産の推移は表3に示す通りである。これによると一九六〇年度一一〇として一九八一年度には二一七と二倍強の伸びである。わが国の場合は、同期間に約七・八倍の伸びであり、経済成長のテンポの差はきわめて大きい。これに対応して同じ表にみるように、客貨の輸送量の

表 3 ベルギーと日本の国民総生産、国内客貨輸送量の比較

年 度	国民総生産 (実質)				国内旅客輸送量				国内貨物輸送量			
	ベルギー (1970年価格)		日 本 (1975年価格)		ベルギー		日 本		ベルギー		日 本	
	10億FB	指数	10億円	指数	100万・ 人-km	指数	100万・ 人-km	指数	100万・ t-km	指数	100万・ t-km	指数
1955	699.1	87.9	16,898.4	66.6	24,348	81.7	165,826	68.2	17,788	90.0	81,787	58.9
60	794.9	100	25,389.3	100	29,810	100	243,275	100	19,769	100	138,901	100
65	1,020.0	128.3	68,991.9	271.7	...	...	382,481	157.2	21,375	108.1	186,346	134.2
70	1,291.8	162.5	117,591.4	463.2	57,574	193.1	587,178	241.4	27,440	138.8	350,656	252.5
1975	1,537.4	193.4	147,654.7	581.6	70,604	236.8	710,711	292.1	27,088	137.0	360,779	259.7
80	1,762.3	221.7	189,787.2	747.5	76,091	255.3	782,031	321.5	30,627	154.9	439,064	316.1
81	1,728.0	217.4	197,065.0	776.2	...	...	790,338	324.9	30,059	152.1	427,487	307.8

(資料) 1. 国民総生産：ベルギーは“Les Comptes Nationaux de la Belgique・1970-1981” (国立統計研究所：INS), p.5……1965 以前の数字も掲載されている。

日本は『経済要覧・1983』(経済企画庁)。

2. 国内旅客および貨物輸送量：ベルギーは主として“Les Transports En Belgique・1983” (ベルギー交通省) による。

但し詳細については旅客は(表4), 貨物は(表10)の「資料」の欄を参照されたい。

日本は『運輸経済統計要覧・昭和58年版』(運輸省大臣官房情報管理部)。

(注) 1. ベルギーの国民総生産は1975年度から基準価格年度が変更になったが、1970年度は新旧両価格で表示されているので、1975年度以降も1970年価格に換算して接続させた。FB はベルギー・フラン。

2. 国内貨物輸送量には鉄道小口貨物を含む(ベルギー、日本とも)。パイプラインによる輸送は含まない。

ここで二つの現象に注目しておかなければならない。その一つは、日本では旅客と貨物の輸送量の伸びがかなり並行しているのに対して、ベルギーでは旅客の伸びのほうが明らかに貨物を上回っていること、第二にはわが国の客貨およびベルギーの貨物の指数は国民総生産の伸びを下回っているのに対して、ベルギーの旅客輸送のみは国民総生産の伸びを上回っていることである。

### 三 国内旅客輸送の推移と現状

#### 1 輸送量の推移

ベルギーにおける国内旅客輸送量の推移を表4に示す。ここで留意を要することは、国際旅行者の扱い方について、輸送手段の間に不統一があることである。すなわち国鉄についてはベルギー国内で乗車券を購入した人がすべて計上されている(外国からの客は含まれない)が、人キロ表示の場合、国際旅行についてはベルギー領土内走行部分のみが計上され、その列車が外国領土内に入ってからの方は含まれていない。これに対してバス(主として観光バス)および自家用乗用車については領土外の走行部分も含まれているのである。

なお国土の狭いベルギーでは、国内交通については航空旅客はきわめて少ない。このため統計も



表 4 輸送手段別の国内旅客輸送量〔ベルギー〕

(単位: 100万人キロ)

年 度	鉄 道			バ ス			自家用 乗用車	合 計
	国 鉄	その他	計	乗合バス	観光バス	計		
1 9 5 0	7,047	3,985	11,032	...	...	...	5,913	...
5 5	7,583	3,088	10,671	2,485	1,181	3,666	10,011	24,348
6 0	7,893	2,109	10,002	3,218	1,882	5,100	14,708	29,810
6 5	8,008	1,455	9,463	5,225	3,040	8,265	...	(17,728)
7 0	7,567	864	8,431	5,758	3,567	9,325	39,818	57,574
7 5	7,650	756	8,406	6,673	2,946	9,619	52,579	70,604
8 0	6,963	776	7,739	5,758	3,317	9,075	59,277	76,091
8 1	7,078	751	7,829	5,487	3,647	9,134	...	(16,963)
8 2	6,879	...	...	...	3,445	...	...	...

(資料) “Les Transports En Belgique・1983” (ベルギー交通省) による。

{ 鉄 道……p. 17. 但し国鉄の1982年度は同上・1984の草稿による。  
 { 乗合バス……p. 72および p. 76. } 1955年は同上資料・1967年版 p. 87 による (STI の  
 { 観光バス……p. 136. } バスは含まれず)。

但し自家用乗用車については、1950、55、60年は “Statistiques des Transports en Belgique・période 1950-1960” (ベルギー交通省), p. 71による推計値。

1970年以降はF. BEFAHY 氏の研究論文 Le Transport de Voyageurs par Voitures Automobiles en Belgique” (推計値) によるもので、1980年までしか得られなかった。

- (注) 1. ハイヤー、タクシーおよび航空の統計は作られていない。  
 2. 鉄道の「その他」とは SNCV, STI など地方および都市の公共鉄道・軌道である。  
 3. 国鉄の数字は国際旅行客を含めて、ベルギー国内で乗車券を購入した人数について、ベルギー領土内走行キロ (領土外走行部分は除く) を乗じてある。  
 4. バス (乗合、観光とも) はベルギーで登録された車両によるもののみであるが、外国の領土内走行部分も含まれる。  
 5. 自家用乗用車は推計方法からみて外国の領土内走行部分も含まれるものと推定される。  
 6. …印は不明のもの。

公表されていないのである。

表4の数字を一九六〇年度＝一〇〇とする指数に換算したのが表5である。これによると最大の伸びを示したのはやはり自家用乗用車であり、一九六〇年度から一九八〇年度までに四倍の伸び (但し非公式推計数値を含む)、次いでバスが八割の伸び、そして鉄道計 (都市内および地方鉄道・軌道を含む) は八割弱 (国鉄は九割弱) に減少している。

わが国の場合は同じ期間に自家用乗用車は四九倍に伸びたが、鉄道も七割の伸びを示した点がベルギーとは異なる (表6参照)。

## 2 輸送手段別シェアの変化

前述のような輸送手段別輸送量の推移を反映して、ベルギーの輸送手段別輸送量のシェアは表7のような変化をみせた。すなわち最大の伸びを示した自家用乗用車は一九六〇年当時すでに四九%とちょうど半分の比重をもっていたのであるが、一九八〇年度には七八%つまり約八割までシェアを伸ばした。この自家用車の伸

表 5 輸送手段別・国内旅客輸送量の推移指数(1960年度=100)〔ベルギー〕

年 度	鉄 道			バ ス			自家用 乗用車	合 計
	国 鉄	その他	計	乗合バス	観光バス	計		
1 9 5 0	89.3	189.0	110.3	...	...	...	40.2	...
5 5	96.1	146.4	106.7	77.2	62.8	71.9	68.1	81.7
6 0	100	100	100	100	100	100	100	100
6 5	101.5	69.0	94.6	162.4	161.5	162.1	...	...
7 0	95.9	41.0	84.3	178.9	189.5	182.8	270.7	193.1
7 5	96.9	35.8	84.0	207.4	156.5	188.6	357.5	236.8
8 0	88.2	36.8	77.4	178.9	176.2	177.9	403.0	255.3
8 1	89.7	35.6	78.3	170.5	193.8	179.1	...	...
8 2	87.2	...	...	...	183.0	...	...	...

(資料) (表 4) から算出。

表 6 輸送手段別・国内人間輸送量の推移指数(1960年度=100)〔日本〕

年 度	鉄 道			バ ス			乗 用 車			旅 客 船	航 空	合 計
	国鉄	民鉄 (私)	計	営業 用	自家用	計	営業 用	自家用	計			
1 9 5 5	73.6	74.3	73.8	54.0	19.1	53.0	47.8	26.8	36.2	74.8	29.7	68.2
6 0	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
6 5	140.4	134.8	138.5	171.7	537.9	182.1	217.3	461.6	352.3	127.4	400.4	157.2
7 0	153.0	164.2	156.7	192.4	1,643.2	233.9	374.1	2,543.5	1,572.5	180.3	1,269.6	241.4
7 5	173.6	179.8	175.7	187.4	2,382.9	250.1	301.7	3,692.8	2,174.9	258.2	2,608.7	292.1
8 0	155.8	201.1	170.6	173.0	2,900.7	250.9	314.7	4,788.5	2,785.9	229.7	4,044.7	321.5
8 1	155.0	205.6	171.5	171.4	2,830.5	247.3	314.3	4,898.4	2,846.4	229.7	4,227.8	324.9

(資料) 『運輸経済統計要覧・昭和58年版』から算出。

(注) 1. 航空は不定期運送事業に係る輸送を含む。

2. 人キロによる指数である。

表 7 国内旅客輸送量の輸送手段別構成比〔ベルギー〕 (単位: %)

年 度	鉄 道			バ ス			自家用 乗用車	合 計
	国 鉄	その他	計	乗合バス	観光バス	計		
1 9 5 5	31.1	12.7	43.8	10.2	4.9	15.1	41.1	100
6 0	26.5	7.1	33.6	10.8	6.3	17.1	49.3	100
6 5	(45.2)	(8.2)	(53.4)	(29.5)	(17.1)	(46.6)	...	(100)
7 0	13.1	1.5	14.6	10.0	6.2	16.2	69.2	100
7 5	10.8	1.1	11.9	9.5	4.2	13.6	74.4	100
8 0	9.2	1.0	10.2	7.6	4.4	11.9	77.9	100
8 1	(41.7)	(4.4)	(46.2)	(32.3)	(21.5)	(53.8)	...	(100)

(資料) (表 4) から算出。

(注) 1. カッコ内は自家用乗用車を除く構成比。

2. ベルギーの領土外走行部分の扱い方が国鉄とバス、自家用乗用車では異なる(表 4 の注 3, 4, 5 参照) ので注意のこと。

表 8 国内旅客輸送量の輸送手段別構成〔日本〕

(単位：%)

年 度	鉄 道			バ ス			乗 用 車			旅客船	航空	合計
	国鉄	民鉄	計	営業用	自家用	計	営業用	自家用	計			
1955	55.0	27.1	82.1	13.9	0.1	14.1	1.5	1.0	2.5	1.2	0.1	100
60	51.0	24.8	75.8	17.6	0.5	18.1	2.1	2.6	4.7	1.1	0.3	100
65	45.5	21.3	66.8	19.2	1.8	21.0	2.9	7.7	10.6	0.9	0.8	100
70	32.3	16.9	49.2	14.0	3.5	17.5	3.3	27.6	30.9	0.8	1.6	100
75	30.3	15.3	45.6	11.3	4.2	15.5	2.2	33.1	35.3	1.0	2.7	100
80	24.7	15.5	40.2	9.4	4.7	14.1	2.1	39.0	41.1	0.8	3.8	100

(資料) 『運輸経済統計要覧・昭和59年版』による。

(注) 1. } (表6)に同じ。  
2. }

びによってバス  
のシェアは(絶  
対量の増大にもか  
かわらず)一七%  
から一二%へ縮  
小し、鉄道(絶  
対的にも減少)は  
三四%から一〇  
%へと、バス以  
下の地位に甘ん  
じなければなら  
なくなつた。以  
上の数字から、  
ベルギーの人間  
交通におけるモ  
ーターゼーショ  
ンの進行の急速  
さと鉄道の後退  
が読みとれよう。  
わが国の場合  
は表8にみるよ  
うに、同じ期間  
に自家用乗用車  
のシェアが二・

六%から三九%へと急増したが、ベルギーに比べればなお半分  
にすぎず、鉄道(民鉄を含む)はなお四〇%とベルギーの四倍の  
比重(ベルギーの一九六〇年当時より大きい)をもっている。とりわ  
け民(私)鉄は同じ期間に絶対量で倍増(表6)しており、シェ  
アでも一九七〇年以來一五%の線を堅持しているのである。  
以上の観察から、わが国では人間交通面でのモーターゼーシ  
ョンの進行はベルギーよりはるかに小幅なものであったことが  
理解できよう。

### 3 ブリュッセルの都市内公共交通

#### (1) ブリュッセルの公共交通体系

ブリュッセル市内および周辺地域にはトラム(路面電車——都  
心部では多く地下に潜る)とバスの路線が縦横に張りめぐらされ、  
メトロ(地下鉄)が東西に一本(両端が二またに枝分れしている)走  
っている。

これらの交通機関はブリュッセル都市内交通公社(STIB: Société  
des Transports Intercommunaux de Bruxelles) によつて一元的に運営  
されている。したがつて乗車券はトラム、バス、メトロに共通  
である。

これらの大量公共交通機関は運賃が安く運転間隔も頻繁(後  
述)で、市民に親しまれ愛用されている。このためブリュッセ  
ル市内および周辺住民の生活にとってマイカーは不要であると  
いえる(筆者の体験による)。但しほとんどの市民がマイカーをも  
っていることは事実であるが。

表 9 STIB の活動に関する諸要因

区 分		1970	1980	1982
路線延長(km)	路面電車(トラム)	175.6	150.3	150.0
	バ ス	196.7	260.8	258.8
	地下鉄(メトロ)	—	11.7	24.4
	計	372.3	422.8	433.2
停 留 所 (駅) 数		…	2,028	1,948
駅 間 間 隔 (m)		…	379	392
車 両 数	路面電車(トラム)	774	445	405
	バ ス	491	607	610
	地下鉄(メトロ)	—	57	80
	計	1,265	1,109	1,095
従 業 員 数 (人)		5,118	6,523	6,486
平均運行速度 (km/h)	路面電車(トラム)	17.3	17.2	17.5
	バ ス	19.8	19.7	20.7
	地下鉄(メトロ)	30.5	30.7	30.2
旅 客 数 (1,000人)	普 通 客	147,058	90,599	84,248
	定 期 客	20,249	117,658	118,674
	そ の 他	7,732	4,341	4,082
	計	175,039	212,598	207,004

(資料) “Renseignements Généraux et Techniques・1982” (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles) p.12, 48.  
49.

現在。

乗車券(一回分)……三〇ベルギー・フラン

回数券(五回分)……一一〇 “ ”

“ (二〇回分)……一七〇 “ ”

(二ベルギー・フランは約四・七円——一九八三・六・三〇現在

——東京銀行本店調)

これらの乗車券はトラム、バス、メトロに共通であり、かつ

同じく表 9 にみるように、一九七〇年度から八二年度までの間に、トラムの車両数は五二%へほぼ半減した。しかしバスは二四%増、メトロもゼロから八〇台増で、これらの合計では若干(二三%)の減少である。

#### (4) 走行状態

ブリュッセル都市内公共交通の運行状態はどうなっているのであろうか。同じ表によって見ると、平均運行時速はトラム一七km、バス二〇km、メトロ三〇kmとなっている。この実績は一九七〇年以来変化していない。

また運転間隔はトラム、バス、メトロを通じて、市内では日中はほぼ五〜一五分以内である(筆者の体験による)。

なおこれらの交通機関の平均停留所(駅)間隔は短く、表に見るように四〇〇m以下となっている。筆者の体験でも、歩いて五分以内で必ずトラム、バスまたはメトロのいずれかまたは両方の停留所に到着できた。

#### (5) 運賃

STIB の運賃は次のようになっている(一九八三年九月

市内および近郊の全路線に有効である。回数券で乗車するとき、車内または主要停留所に備えつけられた乗車時刻スタンプ機で乗車時刻を刻印し（乗客が回数券をスタンプ機に挿入すると自動的に刻印される）、その刻印時刻から一時間内の乗換えなら自由である（乗車時刻を再度刻印しなくてよい）。しかも刻印される時刻は切上げ方式、つまり一〇時〇五分に乗車すれば一一時と刻印されるから、その場合は最初から一時間五五分後の一二時まで乗下車、乗換え自由ということになる。だから買物など二時間足らずの用を、回数券によって一七ベルギー・フラン（約八〇円）で足せる勘定になるのである。

#### (6) 乗客数

表9に見るように、一九八二年度のSTIBの乗客数は約二億人である。一日当り約五万人ということになる。一九七〇年度には約一・八億人であったから、この間のモータリゼーションの進行にもかかわらず乗客数は一八%増加したことになる。但し一九八〇年度に較べると八二年度には三%減少している。

トラム、バス、メトロ別の旅客数統計はえられなかったが、前述の車両数の推移からみて、おそらくトラムは減少、バスとメトロが増大ということであろう。

表 10 輸送手段別の国内貨物輸送量〔ベルギー〕

(単位：100万 t-km)

年 度	鉄 道	トラック	内陸水運	パイプ ライン	合 計
1950	5,579	6,343	3,207	—	15,129
55	6,693	6,478	4,617	—	17,788
60	6,362	8,181	5,226	—	19,769
65	6,698	8,534	6,088	—	21,320
70	7,777	12,869	6,735	270	27,651
74	9,146	...	6,855	1,472	...
75	6,728	15,189	5,124	1,535	28,576
1980	7,999	16,738	5,853	1,802	32,392
81	7,528	17,056	5,442	1,668	31,694

(資料) 1. 1965—1981

“Les Transports En Belgique - 1983” (Ministère des Communications) p.167 (鉄道の1974年は、p.32)。

2. 1950—1960

○国鉄は1)に同じ。p.32(SNCB), p.43(SNCV)。

○トラックは “Statistiques des Transports en Belgique - période 1950—1960” (Ministère des Communications) p.110。

○内陸水運は1.に同じ。p.93。

(注) 1. 国際（輸出入および通過）貨物もベルギー領土内走行部分（外国の輸送手段によるものを含む）のみは含まれている。

2. ベルギーの航空貨物はほとんど国際貨物であるため省略されている。

3. 1974年は鉄道の戦後最高値であるため記入したが、トラックについては上記(注)1の条件を満たす数値が入手できない（輸出入貨物のベルギー領土外走行部分も含まれる数値のみ）ため不明。

4. ベルギーにおける「年度」は暦年に同じ。

旅客の種別人数では表9から分るように、普通客四一%、定期客五七%、その他二%となっている。

#### 四 国内貨物輸送の推移と現状

##### 1 貨物輸送量の推移

ベルギーにおける輸送手段別の国内貨物輸送量を表10に示す。これを一九六〇年度＝一〇〇とする指数に換算したのが表11で



表 11 国内貨物輸送量指数の推移 (1960=100) [ベルギー]

年 度	国 鉄	トラック	内陸水運	パイプ ライン	合 計
1 9 5 0	87.7	77.5	61.4	—	76.5
5 5	105.2	79.2	88.3	—	90.0
6 0	100	100	100	—	100
6 5	105.3	104.3	116.5	—	107.8
7 0	122.2	157.3	128.9	100	139.9
7 5	105.8	185.7	98.0	568.5	144.5
1 9 8 0	125.7	204.6	112.0	667.4	163.9
8 1	118.3	208.5	104.1	617.8	160.3

(資料) (表10) から算出。

(注) トンキロによる指数である。

一九六八年から稼働が始まったが、一九七〇年から八一年までの間に六倍以上に伸びた。  
わが国の場合について表12をみると、最大の伸びをみせたトラックは、同じ期間（一九六〇～八一年度）に八・七倍の伸びであり、ベルギーの場合の約四倍強の伸び率である。内航海運も三・三倍に伸びており、ベルギーのトラックを上回る伸びを示している。これに対して鉄道はこの期間に六三へと、約四割

ある。  
これによると最大の伸びを示したのはトラック輸送であり、一九六〇年に比べ約二〇年後の一九八一年の指数は二倍強である。だが国鉄も八〇年度には一二六、八一年度には一八とゆるやかながら伸びを示しており、わが国の鉄道旅客の場合とやや似ている。内陸水運（河川および運河）は一九七〇年まで漸増の後漸減に転じている。またパイプ・ラインは

弱の絶対的減少をみせている点がベルギーとは決定的に異なるところである。ここにベルギーと日本の貨物輸送の動きにおける最大の差が存在する。  
なおトラック輸送量（トンキロ）の営業用対家用別構成は、ベルギーでは一九八一年度に五五・六％対四四・四％とわが国（五九・七％対四〇・三％）より自家用の比重が若干大きい。しかし一九六五年度には自家用の比

表 12 国内貨物輸送量指数の推移 (1960=100) [日本]

年 度	道 鉄			トラック	内航海運	定期航空	合 計
	国 鉄	民(私)鉄	計				
1 9 5 0	62.2	58.5	62.1	26.1	40.1	...	(46.6)
5 5	79.4	74.8	79.3	45.7	45.6	19.0	58.9
6 0	100	100	100	100	100	100	100
6 5	105.3	96.4	105.1	232.6	126.8	350.0	134.2
7 0	116.5	107.0	116.3	653.4	237.9	1,233.3	252.5
7 5	86.9	83.4	86.9	623.5	288.7	2,533.3	259.7
1 9 8 0	69.0	80.2	69.2	860.1	349.4	4,833.3	316.1
8 1	62.3	74.8	62.5	871.6	333.1	5,450.0	307.8

(資料) 『運輸経済統計要覧・昭和58年版』（運輸省大臣官房情報管理部）から算出。

(注) トンキロ指数である。

表 13 国内貨物輸送量の輸送手段別構成〔ベルギー〕

(単位：%)

年 度	国 鉄	トラック	内陸水運	パイプ ライン	合 計
1950	36.9	41.9	21.2	—	100
55	37.6	36.4	26.0	—	100
60	32.2	41.4	26.4	—	100
65	31.4	40.0	28.6	—	100
70	28.1	46.5	24.4	1.0	100
75	23.5	53.2	17.9	5.4	100
1980	24.7	51.7	18.1	5.6	100
81	23.8	53.8	17.2	5.3	100

(資料) (表10) から算出。

(注) トンキロによる構成比である。

前述のような輸送手段別輸送量の動きを反映して、ベルギーにおける国内貨物輸送量の輸送手段別シェアは表13に見るように変化した。

ベルギーでは一九五〇年当時、すでにトラックの比重が四二%で国鉄の三七%を超えていた（これはイギリスより少なくとも五年、西ドイツ、フランスより一七〜二〇年、またわが国より少なくとも一六年早い）。そしてその後一九六五年頃まではこの構成比に大きな変化がなかった（水運の若干の増大が、一九六〇年代後半に入るとト

## 2 輸送手段別シェアの変化

重のほうが大きかった（五五・二%——日本は五三・七%）のが逆転している点はわが国の場合と同様である（表10および表12と同じ資料による）。

トラックの比重が増大し始めて七五年にシェアは五〇%を超え、国鉄と内陸水運のシェアがそれぞれ減少した。だが国鉄のシェアは減少したとはいえ、一九八一年度になお全体の約四分の一の比重を維持しているのである。内陸水運は二〇%未満に減少している。わが国の場合表14にみるように、鉄道の比重は一九六〇年度の三九%から八一年度には八・六%へと一〇%以下に減

表 14 国内貨物輸送量の輸送手段別構成〔日本〕

(単位：%)

年 度	鉄 道			ト ラ ッ ク			内航海運	航 空	合 計
	国 鉄	民 鉄	計	営業用	自家用	計			
1955	52.0	0.8	52.9	4.6	7.1	11.7	35.5	0.0	100
60	38.6	0.7	39.2	6.9	8.0	14.9	45.8	0.0	100
70	17.8	0.3	18.1	19.2	19.5	38.7	43.1	0.0	100
72	15.0	0.2	15.3	19.7	19.8	39.5	45.2	0.0	100
1975	12.9	0.2	13.1	19.2	16.8	36.0	50.9	0.1	100
80	8.4	0.2	8.6	23.6	17.2	40.7	50.6	0.1	100

(資料) } (表6) に同じ。

(注) 1. }

2. トンキロ比である。

少したのであるが、この点を今少し正確に比較してみよう。  
ベルギーと日本の貨物輸送量の輸送手段別シェアを見る場合、わが国では地理的条件に規定されて内航海運の比重が圧倒的に大きいこと、またベルギーではパイプライン輸送が含まれているのにわが国ではその統計がないといった差がある。それゆえ鉄道とトラックのシェアの両国間の比較をする場合、全輸送手段を含めた統計によるのではなく、この二つの輸送手段のみについてのシェアを比較するほうがより正確であるといえよう。そのような目的で作ったのが表15である。

この表によると、わが国では一九五〇年当時鉄道（ほとんどすべて国鉄）は八五％とほとんど独占に近い比重をもち、トラックは一五％にすぎなかったものが、一九六六年度に両者の比重が逆転し（統計は省略）、一九八一年度には鉄道一六％、トラック八四％と、両者の相対比重は完全に逆転した。これに較べてベルギーでは、一九五〇年度においてすでにトラックの比重が鉄道のそれを超えていたのであるが、その後七〇年代前半までにトラックの比重が増大して行った。しかし七〇年代後半以降、両者の比重は動かなくなっている。そして一九八一年度には鉄道が約三割、トラックが七割という比重となっているが、この鉄道の比重はわが国の場合の二倍である。これによってみると、わが国に較べてベルギーにおける貨物モータリゼーションは、そのテンポにおいても深さにおいても、わが国よりかなり緩やかなものであったことが理解できよう。

表 15 鉄道とトラックの輸送手段別構成の推移

(単位：％)

国名	年 度	鉄 道	トラック	合 計
ベルギー	1950	46.8	53.2	100
	55	50.8	49.2	100
	60	43.7	56.3	100
	65	44.0	56.0	100
	70	37.7	62.3	100
	75	30.7	69.3	100
	80	32.3	67.7	100
	81	30.6	69.4	100
日本	1950	85.4	14.6	100
	55	82.0	18.0	100
	60	72.4	27.6	100
	65	54.2	45.8	100
	70	31.8	68.2	100
	75	26.7	73.3	100
	80	17.4	82.6	100
	81	15.8	84.2	100

(資料) ベルギーは表10から作成。  
日本は表12と同じ資料から作成。

### 3 輸送距離帯別の国内貨物輸送量——国鉄とトラックの比較

ここでベルギーと日本における貨物モータリゼーションの進展度をいっそう精確に比較するため、国内貨物の輸送距離帯別輸送トン数について、鉄道とトラックのシェアを表16および表17によって調べてみよう。

但し表16は決して正確なものではなく、大胆な仮定を入れて筆者が作成したおおよその推計値である。というのは、ベルギーでは現在この点についての既存の統計が公表されておらず、トラックについてはベルギー統計研究所（INS）の統計があり、国鉄についてはECの統計がある（表16の欄外参照）のだが、これら両統計には内容上のくい違いがあるからである（くい違い

表 16 国鉄とトラックの距離帯別輸送トン数の構成〔ベルギー——推計表〕

(実数単位: 1,000トン)

区分	距離帯	1980			1981		
		国鉄	トラック	合計	国鉄	トラック	合計
実数	～50km未満	14,200	240,899	255,099	15,700	232,220	247,920
	50～100 "	13,100	49,192	62,292	12,300	48,336	60,636
	100～200 "	32,100	30,871	62,971	31,600	30,840	62,440
	200km以上	11,800	15,738	27,538	10,100	17,068	27,168
	合計	71,200	336,700	407,900	69,700	328,465	398,165
構成比(%)	～50km未満	5.6	94.4	100	6.3	93.7	100
	50～100 "	21.0	79.0	100	20.3	79.7	100
	100～200 "	51.0	49.0	100	50.6	49.4	100
	200km以上	42.8	57.2	100	37.2	62.8	100
	合計	17.5	82.5	100	17.5	82.5	100

(資料) 1. 国鉄は eurostat—Statistical Yearbook・Transport, Communications, Tourism・1980 および 1981 (Statistical Office of the European Communities)

2. トラックは Les Transport Routiers de Marchandises Effectués par les Véhicules Belges en 1980 および en 1981 (ベルギー国立統計研究所: INS)

(注) 1. トラックがトン数表示であるのに対して国鉄はトンキロ表示であり、かつ両者は距離帯区分を若干異にするので、国鉄については一定の仮定下に算出した推計による概数値を用いてある。

2. トラックの数値は1トン車以上の車両によって輸送された貨物である。

3. いずれも輸出入貨物量のベルギー領土内走行部分を含む。

4. 国鉄には通過貨物を含みトラックには含まないが、トラック貨物におけるその比重は小さい(10%程度)ので、その影響は大きくない。しかしトラックの比重が実際より多少小さく示されているとみるべきである。

の内容については表16の注1および4参照。

ともあれこの表によると、ベルギーでも一〇〇km以内の近距離貨物では当然トラックが圧倒的な比重をもっているが、一〇〇～二〇〇km圏になると国鉄とトラックの比重が早くも均衡する。しかし二〇〇km以上になると(ベルギーの国内輸送は最長でも三〇〇km余)再びトラックのほうが優位に立つ。この数値には若干疑問をもたざるをえず、二つの統計(INSとECの)の調整の際、国鉄の二〇〇km以上圏への配分が過少であったためかもしれない。しかしやや不合理と思われる程の配分によってその分をふやしてみても、それ程大きな変化はなく、前記の傾向自体は事実を反映しているのかもしれないと考えざるをえなかった。

表16のベルギーの数値がそれ程誤ったものでないとするれば、わが国の状況とは大きくかけ離れたものであることが、表17に掲げた日本の数値との比較によって明らかとなる。ここから言えることは、わが国では五〇〇km以上の長距離貨物でもトラックが八割以上、国鉄は二割以下の比重となり、トラックは今や長距離貨物の領域でも完全に鉄道を圧倒する主要輸送手段となっているのに対して、ベルギーでは三〇〇km

表 17 国鉄とトラックの距離帯別輸送トン数の構成〔日本〕  
(単位：%)

距 離 帯	国 鉄	ト ラ ッ ク	合 計
～ 50km	0.5	99.5	100
51～100	3.9	96.1	100
101～200	8.9	91.1	100
201～300	12.7	87.3	100
301～400	10.3	89.7	100
401～500	10.7	89.3	100
501km～	17.2	82.8	100

(資料) 『陸運統計要覧・昭和57年版』(運輸省大臣官房情報管理部)

(注) トン数の構成比である。

以内の中距離帯でもようやく五割ないし六割を占めるところの、中距離圏輸送手段としてようやく鉄道と同等の地位を得た段階にある、ということである。

以上のような観察からも、ベルギーにおける国内貨

物のモーターライゼーションの進展は、わが国に較べてかなりの程度緩やかなものであることが理解されるであろう。

## 五 貨物輸送の産業組織

### 1 市場構造

ベルギーにおける貨物輸送においては、国鉄を中心としてその周辺に多くのトラック運送業者と内陸水運業者が激しい競争を挑むという形となっている。すなわち全輸送量の四分の一を占める国鉄(SNCB)を寡占的核として、その周辺に競争的周辺部分が存在する型である。わが国の約一五年前頃の状況に近い。それは国鉄のシェアがすでに一〇%を割って寡占的核とはいえない型となっているわが国とは趣を異にする、以下トラッ

ク運送業と内陸水運業の市場構造について述べよう。

#### (1) トラック運送業

ベルギーのトラック運送業に対しては国による事業免許制度が設けられており、職業能力証明のための国家試験(講習の受講義務と筆記試験、面接試験)もある。だがこの比較的新しい制度の開始(一九七八年度から)以前の一九六〇年度以来、表18にみるようにトラック運送業者数は減少し続けている。にもかかわらず一九八二年度現在なお約八、六〇〇の業者が存在する(トラック輸送量との比からみればわが国より過大と思われる)。

表19の数字から理解できるように、これら業者の大多数(七五%)は車両数四台以下の零細業者であり、二〇台以下を含めると全体の九四%に達する。特に規模の小さいのは「P免許」

表 18 トラック運送業者数の推移  
〔ベルギー〕 (単位：社)

年 度	P 免 許 企 業	V 免 許 企 業	合 計
1 9 6 5	6,102	7,572	13,674
7 0	3,846	7,733	11,579
7 5	3,356	7,665	11,021
7 6	3,047	7,576	10,623
7 7	2,780	7,435	10,215
7 8	2,736	7,308	10,044
7 9	2,527	7,201	9,728
8 0	1,710	7,009	8,719
8 1	1,857	6,936	8,793
8 2	1,799	6,833	8,632

(資料) Les Entreprises de Transport Routier de Marchandises en Belgique depuis 1965 (Institut du Transport Routier: ITR. 1982年2月)

(注) 1. P免許企業、V免許企業については本文参照。  
2. 各年1月1日現在の数値。



表 19 トラック運送業者の保有車両台数別構成

(単位：%)

年 次	P 免 許 企 業				V 免 許 企 業				合 計			
	1~4台	5~20台	21台以上	計	1~4台	5~20台	21台以上	計	1~4台	5~20台	21台以上	計
1970	98.4	1.5	0.2	100	81.3	15.5	3.3	100	87.0	10.8	2.2	100
75	97.2	2.7	0.1	100	74.3	29.8	5.9	100	81.3	14.6	4.1	100
80	95.8	4.0	0.2	100	69.9	22.7	7.4	100	75.0	19.0	6.0	100
81	94.7	5.0	0.3	100	69.6	22.9	7.6	100	74.9	19.1	6.1	100
82	94.1	5.7	0.3	100	69.5	22.9	7.6	100	74.6	19.3	6.1	100

(資料) (表18)と同じ資料から算出。

(注) (表18)に同じ。

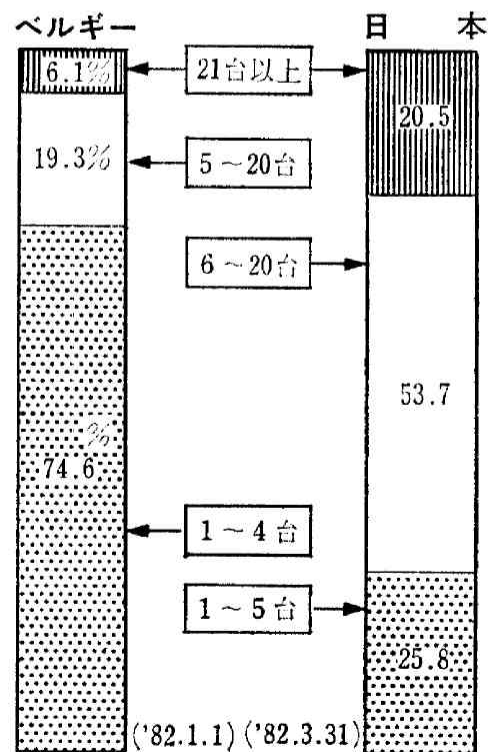
業者（事業所所在都市の中心から二五kmの半径内の輸送が許される。「V免許」業者は「全国免許業者」である。ベルギーのトラック運送業者の企業規模が日本以上に中小・零細であることは、図1によって容易に理解できよう。

このような市場構造であるから、わが国の場合と同様トラック運送業者の荷主企業への従属度は強く、たとえば道路貨物輸送収入の五〇%以上を特定の荷主に依存している業者が全体の四八%にのぼるといふ調査がある。

(2) 内陸水運業

一方内陸水運業（河川や運河を航行——国際輸送も多い）の業者数や企業規模については資料を入

図 1 トラック輸送企業の規模



手できなかったが、ベルギー交通省の内陸水運規制事務所 (ORNI: Office Régulateur de la Navigation Intérieure——在アントワープ) 副顧問官の説明によると、現在（一九八一年）ベルギーには小型船を中心に約一、六八〇隻の内陸水運船舶が存在し、その多くが船一隻所有のいわゆる「一ばい船主」で水上生活者だということであったから、これまたトラック運送業に劣らぬ、あるいはそれ以上の零細業者の集まりであると推測される。それゆえこの市場も、トラック運送業に似た多数の中小・零細業者によって構成される原子的構造の市場であると推定されるのである。

2 運賃制度

(1) トラック運賃<sup>(3)</sup>

## a 国内運賃

ベルギーにおけるトラックや内陸水運の運賃は、制度的にわが国とかなり異なっている。まずトラックの国内運賃について言うなら、ベルギーでは一部の例外を除き自由運賃であり、わが国のような認可運賃制度などはない（わが国でも事実上は自由運賃に近いが）。ただ石炭と鉄鋼関係（国内輸送部分のみ——原料を含む）については欧州石炭鉄鋼共同体によるC.E.C.A<sup>\*</sup>運賃というものがある。この運賃は義務的運賃であって、これへの違反は法律違反とみなされ、制裁規定がある。そのほかダンプトラックに対する参考運賃（*Tarif de référence*）があり、これは義務的運賃ではないが署名者による違反は公表されることになっている。さらに鉄道小口貨物集配運賃、引越荷物運賃、甜菜（てんさい）輸送運賃（これは季節的輸送になる）などがあるが、いずれも義務的運賃でなく制裁規定はない。

## b 国際運賃

EC創設に参加した六カ国（ベネルクス三国、フランス、西ドイツ、イタリア）の間のトラック輸送については、それぞれ関係国相互間との協定による「EC内相互義務的運賃」（*Les Tarifs Bilatéraux CEE Obligatoire*）という運賃がある。ベルギーの場合相手国によって四種の運賃（ベネルクス三国内は一種）が存在する。

そのほか前記六カ国以外の加盟国間輸送については「EC内相互参考運賃」（*Les Tarifs Bilatéraux CEE de Référence*）というのがある。

前記「義務的運賃」は文字通り義務的な運賃であって、違反は法律への違反とみなされ、制裁規定のあるきびしいものである。

る。しかし前述の「参考運賃」は勧告的なものであって、義務的運賃ではないから制裁規定もない。

「義務的運賃」は基準運賃の上下一五%幅（一九八三年一月までは上限から二三%の幅内）の伸縮が認められている。また景気動向や各国通貨交換率の変動に応じて柔軟に変更される。

この「義務的」運賃について注目されることの一つは等級制運賃になっていることである。よく知られているように、等級制運賃はA・C・ピグーのいう第三級の差別価格であると考えられ、何らかの独占力（たとえば鉄道のような）がその基礎となっているといわれているが、その意味ではEC六カ国のトラック国際運送業者は何らかの独占力を保有しているものといわなければならないことになる。だが現在ベルギーには五、〇〇〇に近い国際トラック運送業者が存在しているのであって、独占力の存在は想像し難い。そうだとすれば、そこでの等級制運賃の存在を可能ならしめているものは、制裁規定を基礎とする国家権力である、と考えるをえないのではなからうか。

ともあれベルギーにおいてトラックの国際輸送の最大部分が等級制運賃になっていることは、一九世紀以来の独占に依拠する国鉄運賃の等級制運賃の不利さ（費用にもとづく運賃によるトラックに高級貨物をとられる）をかなりカバーしてくれているであろう。

国際トラック輸送の最大部分を占めると思われるEC内六カ国間の輸送に関する運賃がこのようにリジッドなものであるのに対して、ベルギー国鉄の運賃はきわめて弾力性に富んだもの

であり、国際貨物の大口固定荷主に対しては六割もの割引をすることがある（SNCB担当官からのヒヤリングによる）とのことである。この点わが国とは全く逆の関係にあるわけであり、市場競争において国鉄に有利となる。

## (2) 内陸水運の運賃<sup>(4)</sup>

現在ベルギーでは、内陸水運の運賃は自由運賃制度ではない。すなわち荷主企業は個々の水運業者と個別的に取引することが許されておらず、発注すべき仕事を交通省の下部機構である内陸水運規制事務所（ORNI……前出）に申し出なければならぬ制度になっている。これは外国船にも適用される。アントワープ港にあるORNIには荷主と水運業者と専門家の三者代表それぞれ同数（三分の一ずつ）の委員によって構成される委員会があり、この委員会が荷主から申し出のあった仕事についての運賃等をきめるのである。そしてその仕事の内容と運賃が、アントワープ港のORNI事務所の隣にある取引所（Bourse<sup>（5）</sup>）において、毎日午前十一時に公表される。そこに毎日水運業者が集まって自由な申込みが行なわれ、担当官がこれを承認すればその取引は成立するわけである。

ベルギーでも一九四〇年までは内陸水運の運賃も自由運賃であったが、その後前述のような制度に改められた。交通省海運・内陸水運部長の説明によると「以前の自由運賃制度の下では、多数・零細な水運業者が荷主の圧力によって過度の低運賃を強いられた非常に苦境に陥っていたが、業界の健全な発展のためには現在のような制度が必要だ」とのことである。現在フラ

ンス、オランダでも内陸水運の運賃に規制が加えられており、ドイツはかなり自由だが若干の規制がある。スイスは自由運賃のため業者は苦境にあるとの話であった。

なお本稿では国鉄運賃については省略するが、貨物運賃は等級制（国内、国際とも）運賃であること、しかし値下げについては柔軟であること（前述）のみを記しておく。SNCBを含む欧州諸国の国鉄貨物運賃が一般に今なお等級制運賃を維持しているのは、それらの国では貨物モーターゼーションの進行が遅く、国鉄が今でも寡占的核の地位を保っていることと関連があるのであろう。

## 3 産業組織の小括

以上ベルギーの国内貨物輸送の産業組織をみてきたが、要約していうなら市場構造はわが国とかなりよく似ている。但しベルギーでは国鉄が今なお寡占的核の地位を維持している点がわが国とは異なる。しかしその周辺に多数の中小・零細な競争者が存在する点はわが国と非常によく似ている、ということができる。

だがベルギーと日本とでは運賃制度が大いに異なっている。すなわちベルギーでは国内トラック運賃はおおむね自由だが、国際トラックの最大部分や内陸水運の運賃は規制されており、これらに比べれば国鉄運賃が——表定運賃が定められているとはいえ——むしろ最も柔軟性に富むものとなっているのである。

このような運賃のあり方が市場競争に大きな影響を与え、国鉄に有利に作用していることは確かであろう（六・二・①②参照）。

## 六 モーターゼーション進展度のベルギー・日本間の差異の原因について

三節および四節で見てきたように、ベルギーと日本では人間交通および貨物輸送におけるモーターゼーションの進展度になり大きな差がある。すなわち人間交通についてはベルギーのほうが大幅にモーターゼーションが進展し、貨物輸送については逆に日本のほうが深化している。その理由は何か。この問題を考察するのが本節の課題である。

### 1 人間交通におけるモーターゼーションの進展度の差異の原因

すでに見たように、ベルギーでは現在国内交通量（人キロ）全体に占める鉄道のシェアが一〇％に著減しているのに対して、わが国ではなお四〇％を維持している。その差を生じた原因は何か。

この問題は社会学とか心理学とも関連があるかもしれない。だがそのような側面についての考察は筆者の能力を超えるものである。しかし問題を経済的側面に限定したとしても、なおかなり難しい問題を含んでいるように思われる。ここではただ筆者が思いついた四つの問題点について述べることにする。

人間交通におけるモーターゼーションの基礎は、いうまでも

なく個人所有の乗用車（以下「マイカー」という）の普及によるものであり、マイカーの普及度がそこでのモーターゼーションの進展度を基本的にきめるとみて誤りはないであろう。ところでマイカーの普及率は所得の高さと関連があるといわれる。表1で見たように、わが国の一人当り国民所得はベルギーの約七割であるが、乗用車の普及率（一九八〇年現在）は人口一、〇〇〇人当りベルギーは三二〇台、日本は一七六台、つまり大づかみにいえばベルギーは三人に一台、日本では六人弱に一台という割合である。従って日本のマイカー普及率はベルギーの約二分の一ということになる。一人当り国民所得差三割（ベルギー基準——一九八〇）によって日本のマイカー保有率の低さ五割を説明できるがどうかは速断し難いところであるが、ここで一つの作業を行なうことによってこの問題に接近してみよう。

その作業というのは、世界の一人当り国民所得の高いほうから一五カ国（日本が第二五位）をとって、これらの国における一人当り国民所得と人口一、〇〇〇人当り乗用車台数との順位相関係数を調べてみることである。その順位表は表20に示す通りである。この表から順位相関係数を算出してみると、その値はプラス値ではあるが〇・三八と低い。もし地理的条件を異にする（土地が広大）アメリカ、カナダ、オーストラリアの三国を除いて同様に計算すると、〇・四七と若干高まるがなお〇・五に達しない。しかし国民所得一万ドル以上の国のうちアメリカを除く八カ国について同じ係数を算出してみると、マイナス〇・七七とやや強い逆相関を示すのである。とはいえ一人当り国民

表 20 主要国の「1人当り国民所得」と「人口1,000人当り乗用車台数」の順位比較表

国名	1人当り国民所得	順位	人口1,000人当り乗用車台数	順位
	(米ドル)		(台)	
スイス	14,893	1	353	6
スウェーデン	13,146	2	343	7
西ドイツ	11,759	3	377	4
ノルウェー	11,529	4	302	10
デンマーク	11,436	5	271	12
ベルギー	10,956	6	312	9
フランス	10,824	7	356	5
オランダ	10,662	8	322	8
アメリカ	10,094	9	528	1
オーストラリア	9,348	10	404	3
カナダ	9,133	11	417	2
オーストリア	8,999	12	299	11
フィンランド	8,884	13	257	14
イギリス	8,222	14	269	13
日本	7,729	15	203	15

(資料) 総理府統計局「国際統計要覧・1983」による(但し「人口1,000人当り乗用車数」は上記資料による各国の「年央推計人口」と「乗用車台数」から筆者が算出した)。

(注) 1980年の数値。

所得の順位が一二番(オーストリア)から一五番(日本)までの四カ国だけについてみると、二つの変数の順位が非常に接近していて、この付近の所得水準ではこれら二つの変数の関係が密接であるかのように見える。しかしながら一方で所得順位四位のノルウェーが乗用車保有率一〇位、五位のデンマークが一二位という事実をみれば、やはりこの程度の所得水準に達した先進国内部については、所得差によってマイカー普及率の差を説明することは難しいように思われる。そうだとすれば、前述のベルギーとの三割の所得差によって五割の乗用車普及率の差を説明することは妥当とはいえないであろう。

所得水準以外の要因についてベルギーと日本との乗用車普及

率の五割差を説明するものとして、駐車場の確保難いし高価格ということが考えられる。わが国では地価が欧米諸国に較べて異常に高く、このため駐車場の確保が困難あるいは非常に高価になることである。これは車のオーナー固有の駐車場であると有料駐車場であるとを問わない。そしてこのことは、単にマイカーの保有を困難にするだけでなく、マイカーによるトリップを抑制する作用をもっているであろう。

日本において乗用車によるトリップや旅行を抑制しているという一つの要因として考えられるのは、道路容量の不足ということである。わが国の道路は欧米諸国より低水準にあるため、現在程度の乗用車保有率でも欧米水準以上の道路混雑をひき起し、そのことがわが国の乗用車によるトリップを抑えているのかもしれない。

ベルギーと日本の乗用車保有率の差を生み出す一つの原因として考えられることは、日本では民(私)鉄が発達しているということである。鉄道は大都市の郊外や周辺部都市と大都市の都心部との間の大量の人間交流を可能にする点で、外国にみるバスや路面電車よりはるかに大きな力を発揮する。だが外国ではそのような鉄道網として国鉄しかないため、路線の網の目が疎にならざるをえないのである。ブリュッセルの場合、周辺都市(さらには外国)から都心に集中する鉄道(国鉄)路線は七本であるが、東



京の場合は国電が七本（新幹線含む）、私鉄が九本（千代田線、日比谷線を除く）、合計一六本とブリュッセルの二倍以上の本数である。国鉄だけでは到底これだけの路線本数をもつことにはならなかったであろう。私鉄がわが国の都心と近郊を結ぶ鉄道路線網を密ならしめるために重要な役割を果たしていることは否定し難い事実であるが、そのことがわが国における乗用車の必要度を低下させているものと思われる。事実わが国の大都市周辺住民の大部分にとって、マイカーは決して必需財ではなく（特別の家庭事情のある人を除けば）、主としてはレクリエーション等のための嗜好財にすぎないといっても過言ではないであろう。

だがベルギーを含めて欧州諸国には私鉄がほとんど発達していないのに、なぜ日本においてのみ発達したのか。筆者は今これに答える力がない。だがそれは何らかの歴史的事情の差にもとづく事実として認めるほかないであろう。そしてその事実が、わが国と欧州諸国との乗用車保有率の差を生み出す重要な理由の一つとなっているものと考えざるをえないのである。

以上のような考察の結果、ベルギーと日本の間の乗用車普及率の格差、したがってまた人間交通におけるモータリゼーションの進展度の差の原因として考えられるものは、両国における所得差ではなく、地価の差にもとづく駐車場確保の難易度の差と道路容量の差、そして大都市周辺の民（私）鉄路線網発達程度の差の三要因である。

## 2 貨物輸送におけるモータリゼーションの進展度の差異の原因

四節で明らかにしたように、ベルギーにおける貨物輸送モータリゼーションの進展度は、旅客交通の場合とは逆にわが国に比べてかなり緩やかなものである。その理由は何か。この点についての筆者の見解を要約すると次の通りである。<sup>(7)</sup>

①わが国の国鉄運賃は一九八〇年四月まで、費用によらず運賃負担力にもとづく伝統的な等級制運賃であった（長年の間に次第に緩められてきてはいたが）ため、原価にもとづく運賃を基礎とするトラックとの競争において、高級貨物について国鉄は不利となり、貨物をトラックに奪われる一要因となっていた。この点でベルギーでも国鉄貨物については同様であるが、トラック国際貨物の最大部分を占められると思われるEC内主要六カ国内の運賃（EC内相互義務的運賃）は、すでに述べたように国鉄と相似の等級制運賃になっており、しかもこれが義務的運賃として罰則を伴うリジッドなものであるため、国鉄は自らの等級制運賃による不利（前述）をカバーし得ていることになるわけである。

②ベルギー国鉄の運賃は、競争機関の状況と経営上の判断によって、運賃を償う範囲内において自由に割引くことができることになっている。大口固定客には六割も割引くことがあることについては五節の2(1)bで述べた。これに対してトラックの国際貨物の最大部分を占めるEC内六カ国との間の貨物運賃は、前述のように違反を許されないリジッドなものであるため、運

表 21 トラック運送業と国鉄労働者の賃金格差指数〔日本〕  
(国鉄・男子労働者=100)

年次	賃金格差指数 (国鉄・男子労働者=100)	実労働時間当り 現金給与額
1961	...	...
	(82.1)	(59.9)
67	77.7	59.5
	(84.2)	(60.1)
72	87.8	68.1
	(93.6)	(72.9)

(資料) 『賃金センサス』(各年版)(労働省大臣官房統計情報部)

- (注) 1. カッコ内はトラック運送業の従業者1,000人以上企業労働者の格差指数。  
2. いずれも男子労働者。

物モータリゼーションがほぼ完成した一九七二年(この時点以降は労働省『賃金センサス』の国鉄労働者の賃金統計が削除されたのは、研究者としてはなはだ残念である)には同じく六八となお三割強低かった(名目賃金

賃競争において国鉄のほうが表定運賃上は不利であっても、実際には安くなることが少くないものと思われるのである。これはわが国の場合に比べて国鉄を有利にする重要な条件の一つであるといえよう。

③第三にあげられる理由として、国鉄労働者とトラック労働者の間の賃金・労働条件の格差という点で、ベルギーと日本とはかなりの差があるということである。

わが国では表21にみるように、貨物モータリゼーションが最も進展しつつあった一九六七年度において、実労働一時間当り賃金(年間賞与等含む)では、国鉄労働者1100としてトラック労働者はわずか六〇と四割もの差があった(いずれも男子)。貨

総額でも低い。

これに対してベルギーの場合、国鉄労働者とトラック運転者(前述日本の場合にはトラック運送業・男子労働者)の労働時間当り賃金(トラック運転者には年間賞与を含む。国鉄労働者には年間賞与なし)は表22のようになっている。これによると一九八二年において、週間賃金額(名目)ではトラック運転者のほうが三割近く高いが実労働時間が六割余り長く(ベルギーのトラック運転者も長時間労働が多いことを、労組連合体UBOTでの面接調査によって知ることができた)、このため実労働時間当り賃金では約二割程低くなっている。とはいえ、これらトラック運転者は夏のバカンス期には一カ月の無給休暇をとるのが習慣的とのことであるから、生活には余裕があるものと推測される。

日本のトラック労働者の国鉄労働者に比べての実働一時間当り賃金の大きな格差に較べて、ベルギーのトラック運転者の場合の格差は小さい。しかもその絶対額において余裕ある生活を可能にする高水準のものであることは——これら交通機関における営業費用に占める人件費の比重が、わが国ではほぼ五〇%にのぼることを考えれば——両国におけるトラックと鉄道の相対的なコスト比に対して、ひいては市場競争にも大きな影響を及ぼしてきたであろうことが推定できる。この点もベルギーの国鉄をトラックに対して、日本の国鉄より有利ならしめている重要な要因であるといわなければならないであろう。それが両国における貨物モータリゼーションの進展度の差について、重要な役割を果たしてきたものと思われる。

表 22 国鉄労働者とトラック運転者の  
実労働1時間当り賃金等の比較  
〔ベルギー〕

(金額単位: FB)

区 分	国鉄労働者	トラック 運 転 者
年 間 賃 金 (a)	553,030	705,000
週 間 賃 金 (b)	10,635 (100)	13,558 (127.5)
週間実労働時間 (c)	38 (100)	62 (163.2)
実労働1時間当り賃金 (b/c)	279.9 (100)	218.7 (78.1)

(資料) 国鉄労働者は公務員労組の連合体  
CGSP 刊 “CHEMINOS” (2d semestre  
1982) による。

トラック運転者は Fonds Social pour  
le Transport 調。

- (注) 1. いずれも1982年1月賃金。但し国鉄  
労働者については1979年1月賃金を基  
礎として、1981年まで年々の消費者物  
価指数上昇率に比例した indexation が  
あったものとして14.78%を乗じた(19  
82年以降は政府決定によって indexa-  
tion が行なわれていない)。
2. 国鉄労働者の賃金は初任給と上級カ  
テゴリーで29年勤続者の平均賃金。な  
お賞与は支給されない。  
トラック運転者は7~15トン車運転  
者の平均的賃金。年間10万フランの賞  
与を含む。実働11ヵ月(無給のバカ  
ンスが1ヵ月)とする。
3. 週間実労働時間は、国鉄労働者につ  
いては国家公務員の所定労働時間。ト  
ラック運転者は全国労使協約(労働省  
が介入)による週間最高労働時間。
4. 単位 FB はベルギー・フラン(約4.5  
円—1983年9月現在)

④次に考えられる理由は、荷主企業の物流高度化努力にもと  
づく輸送の時間要因への要求のシビアさについての、ベルギー  
と日本との差異ということである。

わが国ではこの二〇余年来、企業における物流高度化(合理化)  
の一環として在庫量を極力節減する努力が進められつつある。  
もちろん「意図された」在庫量の節減である。在庫費を節減  
し、それによる流通資金の節減と生産的資金の相対的増大、さ  
らに在庫期間の縮小による商品の回転速度、したがってまた資  
金の回転速度を速めることなどによる利潤率上昇の効果が期待  
されるわけである。

このような在庫量節減の先鞭をつけたのは、トヨタ自動車

三〇分以内に納入することが義務づけられている。この方式は  
たちまち他の自動車メーカーへ、さらには家庭電気等の組立工  
業その他のメーカーの間にも広がって行った。

このような厳しい納入時間の条件を満足させるものは鉄道  
や海運ではなく、トラックにほかならないことは明らかである。  
今や納入時間が守られることは、生産の流れを遅滞なく進める  
ための絶対条件なのである。こうしてわが国では、荷主企業に  
おける物流高度化Ⅱ在庫縮小の努力が、貨物モーターゼーショ  
ンを促進する重要な要因となった(現在も)のである。

この点についてベルギーの場合はどうであろうか。ベルギー  
全国道路輸送業者連盟(UNBTR)の役員ティルリンク氏の説

(株)が一九六〇年代初頭  
以来実行しているスーパ  
ー・マーケット方式(ジ  
ヤスト・イン・タイム方式  
とも呼ばれる)であると思  
われる。この方式は下請  
メーカー等からの部品納  
入の流れと生産の流れを  
同期化(Synchronise)する  
という思想にもとづいて、  
部品在庫ゼロを目標とし、  
部品納入メーカーは指定  
日時のプラス・マイナス

明によると、ベルギーでは労働者のストライキが多いため、在庫ゼロにするとストのたびにたちまち親工場の生産がストップすることになるので、在庫ゼロは不可能である。「日本の労働者は企業と共に働く」と言われているが、ヨーロッパの労働者は「アンチ企業」なのだ、ということであった。なお同氏の説明によると、ベルギーでも在庫縮小の努力は行なわれており、たとえば自動車メーカーのルノー（ベルギーにノックダウン工場あり）の部品在庫量は一八六六年には二一日分であったが、現在（一九八三年）では八日分に縮小されている。しかしベルギーにおける物流高度化の方向は、今後ともコンピュータ化と省力化に向けられるだろうという意見であった。八日分の在庫があれば、鉄道輸送による部品納入も可能となるであろう。

以上述べてきたように、日本とベルギーでは在庫縮小の程度を異にしており、そのことが両国の貨物モータリゼーション進展度の差の重要な理由になっているものと推測される。だがそのような在庫量縮小可能性の差をもたらした理由は経済的条件の差ではなく、前述のように社会的な差なのである。企業別組合の組織形態をもつ日本の下請工場労働者はストライキを行なうことができず、職能別あるいは産業別組合をもつヨーロッパの下請工場労働者はストライキを打つことができるという社会的な差なのである。

⑤ベルギーと日本における貨物モータリゼーション進展度の差の理由としていま一つ考えられる要因は、貨物モータリゼーションとそれぞれの国の自動車工業の発展の関係の差というこ

とである。

わが国の自動車工業は欧米諸国より遅れて戦後ようやく発展の緒についたのであるが、その発展は欧米先進諸国のように乗用車工業を中軸として進むのではなく、トラック生産を中心に発展を始めた。そして乗用車生産台数がトラック生産台数を超えたのは、ようやく一九六八年のことである。そして最近（一九八一年度）でもトラックの生産台数は全体の三七%と、なお大きな比重を占めているのである。<sup>(9)</sup>このような形のわが国自動車工業の発展が、わが国の貨物モータリゼーションの進展にとつての好条件となり、逆に貨物モータリゼーションの進行が、なお幼弱であったわが国の自動車工業に必須の市場を提供して、その発展を促進するという相互依存の関係をもっていた。その自動車工業がわが国の高度経済成長の戦略産業として、国の手厚い育成・保護政策を受けるといふ関係にあったわけである。

これに対してベルギーの場合はどうであったか。ベルギーには戦前ミネルヴァという民族的大資本の自動車メーカーが存在していたが、戦後の国際競争の中で敗退して消えていった。現在はフォルクス・ワーゲン、ルノー、GM、ボルボ、ファースト・モーターズ・カンパニー（西ドイツ）の外国系五社がベルギー領内でノックダウン生産をしているが、その生産内容は表23に示す通りである。<sup>(10)</sup>

この表の数字から分るように、現在ベルギーの自動車生産台数の八五%が乗用車であり、バン型車を入れると九五%となる。これに対してトラックの比重は（バン型を除き）小型車、トラク



表 23 ベルギーにおける自動車の車種別生産台数

(単位：台)

車 種	1 9 7 9		1 9 8 0		1 9 8 1	
	台 数	構成比 (%)	台 数	構成比 (%)	台 数	構成比 (%)
乗 用 車	898,866	83.3	791,502	85.2	761,729	85.2
バ ン 型 車	130,455	12.1	90,498	9.7	90,284	10.1
小 計	1,029,321	95.4	882,000	94.9	852,013	95.3
小 型 バ ス	4,813	0.4	4,801	0.5	3,906	0.4
小 型 ト ラ ッ ク	30,318	2.8	28,219	3.0	27,079	3.0
ト ラ ッ ク	9,029	0.8	11,776	1.3	9,457	1.1
バ ト ス	1,878	0.2	1,431	0.2	1,324	0.1
ト ラ ク タ ー	3,366	0.3	633	0.1	293	0.0
特 殊 車	255	0.0	145	0.0	88	0.0
小 計	49,659	4.6	47,005	5.1	42,147	4.7
合 計	1,078,980	100	929,005	100	894,160	100

(資料) ベルギー自動車・自転車工業連盟 (FEBIAC) 調。

ターを含めても、四％前後にすぎないのである(日本では三七％前出)。

このよ  
うな両国  
の自動車  
工業にお  
けるトラ  
ック生産  
の比重の  
差という  
ことが、  
それぞれ  
の貨物モ  
ーターゼ  
ーション  
の進展に  
対して具  
体的にと

のような影響をもたらしたであろうか。そこで考えられることは、自動車メーカーによるトラック販売競争という点で、日本とベルギーでは大きな差があったであろうということである。

ベルギーの自動車メーカーの販売競争において、重要なのは乗用車であつてトラックではなかった。だが一九六〇年代までのわが国では、事態は全く逆であつた。したがつてわが国では、トラック販売のためのマーケティングや宣伝・広告、アフター・ケアの充実、割賦販売の強化など多くの手がうたれ、そのことがトラック販売の拡大、ひいては貨物モーターゼーションの進展を加速したであろうことは否定できない。一九六〇年代までの貨物モーターゼーションの中心が、大企業荷主よりむしろ自家用トラックの主軸をなす中小企業荷主であつたこと、また現在でも自家用トラックがトラック販売の主流をなしていることを考えれば、このことはいっそう肯定されうるであろう。

もとより自動車メーカーのトラック売込み競争が、わが国の貨物モーターゼーション進展の原動力となつたと考えるべきでないことはいうまでもない。だが客観条件が成熟している中では(国産車がなければ輸入車に依存してでも、貨物モーターゼーションは現状よりは遅れたとしても)かなりの程度まで進展したであろう、それが貨物モーターゼーションを大きく促進する要因となつたことは確かであろう。そしてベルギーではこの要因が欠けていたと見るのできるのである。

以上にあげた五つの要因が、ベルギーにおける貨物モーター



ゼーション進展が日本よりはるかに緩やかなものであり、国鉄貨物輸送がなお相当の地位を保ち得ている理由であると考え、筆者としてはブリュッセルにおいてこの研究を行なう前には、以上のほかベルギーと日本とのトラック運送業の産業組織の差（ベルギーではトラック運送市場が日本は多数の中小・零細企業によって構成されていないのか）、トラック公害への規制の厳しさの差（ベルギーでは規制が日本よりきびしく、このことがトラックのコスト高を招いているのではないか）、また軽油燃料の価格の差（ベルギーのほうが軽油税率が割高なことがその価格を高め、トラックの輸送コストを高くしているのではないか）、さらに国の政策の差（ベルギーでは国鉄貨物重視、トラック輸送抑制のための何らかの政策がとられているのではないか）、といった仮説をもたてていたのであるが、ブリュッセルでの調査の結果これらの仮説は当たらないことが明らかとなった（詳細は前記注7の拙論を参照して頂きたい）。先にあげた四つの要因のうち、①②は運賃に関する要因であり、③は輸送費用したがってまた運賃に関する（輸送の質にも関連する）要因、④は輸送の質に関する需要側の要因、⑤は貨物モータリゼーションの背景をなす要因である。

これら五つの要因のうち、特に重要なものは②③④であり、⑤は加速要因であると考えられる。しかし現実にはこれらすべての諸要因が複合的に作用して、両国における貨物モータリゼーション進展度の差異をもたらしたものと考えられるのである。

## 七 生産力の発展＝資本蓄積と労働力の集中

前章までに明らかにしたベルギーにおける交通体系の推移と特徴は、それに対応する資本蓄積と労働力の集中によって裏付けられている。以下その概要を明らかにしよう。

### 1 鉄道における資本蓄積

#### a 営業路線延長

まず鉄道の基礎構造（infrastructure）としての鉄道・軌道の営業路線延長の推移を表24によって見てみよう。

これによると現在（一九八一年度末）のベルギー国鉄（SNCB）の営業路線延長は三、九三〇km（日本の一八％）である。一九五〇年度末に較べて二二％減少したことになる。SNCV（地方鉄

表 24 鉄道、軌道の営業路線延長の推移〔ベルギー〕

（単位：km）

年度末	国鉄 (SNCB)	SNCV	STI	合計
1950	5,044	4,035	500	9,579
55	4,918	2,206	469	7,593
60	4,631	966	420	6,017
65	4,441	579	395	5,415
70	4,165	282	312	4,759
75	3,998	216	269	4,483
80	3,971	200	267	4,238
81	3,930	200	270	4,200
82	3,920	...	...	...

（資料）（表4）に同じ。p. 24, 38, 45。但し国鉄の1982年は“rapport annuel sncb. 1982”（ベルギー国鉄刊）p. 29による。

（注）1. 年度末とは各年12月31日。

2. SNCV, STI の性格については本文参照。

3. …印は不明

表 25 鉄道営業路線延長の推移〔日本〕  
(単位: km)

年 度 末	国 鉄	民 鉄	合 計
1950	19,786	7,615	27,401
55	20,093	7,578	27,671
60	20,482	7,420	27,902
70	20,890	6,214	27,104
80	21,322	5,594	26,916
81	21,419	5,610	27,029
82	21,387	5,625	27,012

(資料) 『運輸経済統計要覧・昭和59年版』  
(運輸省大臣官房情報管理部)

 表 26 ベルギー国鉄の機関車数  
(単位: 台)

年 度 末	総 数	うちディーゼル車	うち蒸気機関車
1950	2,900	5	2,697
55	2,420	122	1,900
60	1,887	254	1,070
65	1,668	741	306
70	1,536	874	—
75	1,679	911	—
80	1,794	929	—
82	1,835	911	—

(資料) “Les Transports En Belgique・1983”,  
(ベルギー交通省) p. 26. 但し1982年  
は“rapport annuel snbc・1982” (ベル  
ギー国鉄) p. 37による。

 表 27 ベルギー国鉄の客貨車数  
(単位: 台)

年 度 末	客車数	手荷物車	貨 車	小荷物車
1950	4,498	569	85,685	1,760
60	3,375	245	66,474	1,067
70	2,567	120	44,651	378
75	2,389	73	47,772	324
80	2,388	80	42,876	208
82	2,375	73	40,540	113

(資料) (表26)に同じ。p. 27。

道国有公社)とSTI(都市内交通公社)——そのうちブリュッセルのSTIBについては三・三で前述)の営業路線延長は国鉄以上に急速に縮小(特にSNCF)しており、国鉄とこれらの合計では同じ期間に五六%の縮小となっている。

表25による日本国鉄の数字では、一九五〇年度末から八二年  
度末までの間に営業路線は八%程伸びているが、民鉄のほうが  
同じ期間に二六%縮小している。結局国鉄と民鉄を併せると  
一・四%の減少とほとんど保合いであって、ベルギーとは大い  
に異なっている。わが国の国鉄がこの時期における国鉄の退潮  
にもかかわらず営業路線が多少とも伸びているのは、地方交通  
線などのいわゆる政治路線の問題もあるかもしれないが、全体

としての旅客輸送量がなお堅調を維持している(表6参照)こと  
も影響しているものと思われる。

なお国土面積一平方km当りの鉄道路線延長(民・公営鉄道を含  
む——一九八一年度末)は前出諸表から計算すると、日本の七二  
mに対してベルギーは一三八mと約二倍の密度をもっているの  
である。

#### b 車両数

ベルギー国鉄の機関車数は表26に示すように、一九五〇年度  
から八二年度までの間に三七%減少した。また旅客車数は四七  
%、貨車は五三%の減少である(表27)。一九六〇年に較べて輸  
送量が減少した客車数より、輸送量の増加した貨車数のほうが

大きく減少したのは、車両の大型化によるものであろうか。SNCB以外のSNCV（前出）では、旅客電動車が一九五〇年の一、五二七台から一九八一年の一七七台へと八八%の減少、付随車が同じ期間に一万一、四六三台から二五〇台へ九八%の減少（SNCVはバスを主事業に転換した）を示している。またSTI（前出）では電動車と付随車と合わせて、一九五〇年度の八、一四八台から一九八一年の三、二五六台へ六〇%の減少をみせたことになる。<sup>(12)</sup> わが国では同じ期間に国鉄、民鉄合わせた機関車数は三三%減、旅客車数は九二%増（主として電（動）車の増加による——国鉄、民鉄とも）、貨車数は一〇%減となっており、<sup>(13)</sup> 旅客車数はベルギーとは逆に増加していることが特徴的である。

### c 小括

以上みてきた鉄道路線延長と機関車、旅客車、貨車の一九五〇年度から一九八一（八二）年度までの推移をみると、わが国では鉄道路線延長と旅客車数がベルギーとは逆方向に増加傾向を示しており、これは基本的にわが国では旅客輸送において鉄道がその比重を低下させつつあるとはいえ、絶対量において増加したという事実を反映しているものといえるべきであろう。ベルギーでは人間交通におけるモータリゼーションが激しく鉄道旅客数が大幅に減少したこと、その反面国鉄貨物量が伸びたとはいえその幅は小幅であったという事実が、前述のような日本の場合とはかなり異なる鉄道の資本蓄積形態に影響をもたらしたものとみられる。

## 2 道路輸送における資本蓄積

### a 道路の現状

ベルギーにおける一九八〇年現在の道路総延長は一二万五、〇〇〇km、うち自動車専用高速道路は一、一九二kmである。<sup>(14)</sup> これはわが国の道路総延長の一一%（高速道路は四六%）に当る。国土面積一平方km当りの道路延長は四・一〇km（前出諸表から算出）で、わが国（二・九六km）の場合より四割弱（日本基準）道路網は密である。道路総延長に対する高速道路延長の比重は〇・九五%で、わが国の〇・二三%の四倍の比重をもっている。なお道路舗装率は九四%で、わが国の四六%を大きく引き離している。<sup>(15)</sup>

### b 自動車の増大——個人乗用車を含む

ベルギーにおける自動車保有台数の推移は表28に示す通りである。これによると一九五〇年度から八二年度までの間に、乗用車台数（このうちの大部分は個人用乗用車であるから、その増加は資本蓄積とはいえない）は一二倍に、バスは八倍に、トラックは三・三倍に伸びた。総台数では約九倍の伸びである。トラック台数の伸びがバスを下回っている点がわが国とは大きく異なる。わが国の場合、同じ期間に乗用車が四八四倍、バスが一一倍、トラックが三一倍、総台数では九三倍に伸びており、ベルギーの場合とは大きな開きがある。わが国で乗用車の普及が本格化した（いわゆるマイカー時代の開始）は一九六五年からであり、この年を基準にした一九八二年度の自家用乗用車台数の伸びは六四倍となっている。ともあれ右の数字のベルギーと日本との開きは、モータリゼーションの開始時点の差にもとづくものと思

表 28 自動車の保有台数〔ベルギー〕  
(単位: 1,000台)

年 度 末	乗用車	バ ス	トラ ッ ク	合 計
1950	274	2.3	142 (一)	418
60	753	5.6	171 (一)	930
70	2,060	16.2	360 (85)	2,435
75	2,614	19.6	409 (106)	3,042
80	3,159	19.6	462 (127)	3,641
82	3,231	18.7	455 (134)	3,705

(資料) (表26) に同じ。p. 113。

- (注) 1. トラックには小型トラック、トラクター、農業用トラクター、特殊車を含む。  
2. トラックのカッコ内は農業用トラクター(内数)。道路交通事務局は農業用トラクターが農業用に用いられているか、本来のトラクターとして用いられているかを判定できないとしている(原注による)。

表 29 内陸水運船腹量の推移〔ベルギー〕

年 度	隻 数(隻)	積 載 ト ン 数 (1,000トン)
1 9 5 0	3,374	1,061
5 5	4,386	1,523
6 0	5,128	1,953
6 5	5,212	2,294
7 0	4,843	2,244
7 5	3,916	2,096
8 0	2,811	1,607
8 1	2,678	1,571

(資料) (表26) に同じ

(注) 動力船のみであり、被曳航船等は含まない。

表 30 外航船舶量

年 度 末	隻 数(隻)	総 ト ン 数 (1,000総トン)
1 9 5 0	94	425
6 0	97	677
7 0	89	974
7 5	94	1,357
8 0	91	1,742
8 1	99	2,065

(資料) (表26) に同じ。p. 176。

われる。わが国の場合一九六三年度を基準とすれば、ベルギーの場合とほぼ同程度の総台数の伸び率となる。つまり一三年の遅れという勘定になる。

なおベルギーのトラック台数の八九%までが自家用トラック(一九八二年度末)<sup>(17)</sup>である点はわが国と相似(同九三%)である。

### 3 船舶数の推移

#### a 内陸水運の船舶

ベルギーにおける内陸水運の船舶量の推移は表29に示す通りである。これによると一九五〇年度一〇〇として、一九六五年度にピークに達して隻数では一五四、積載トン数では二一六

に達した後漸減し、一九八一年度にはそれぞれ七九、一四八となつてゐる。しかしトン数ではなお五〇年度水準を五割程超えているものの、ピーク時の一九六五年度に較べれば三割余の減少である。

#### b 外航海運の船舶

一方外航船舶数は表30に示すように、隻数では一九五〇年度の九四隻から八一年度の九九隻へと微増であるが、総トン数では四・九倍に伸びている(船腹の大型化が推定できる)。外航海運貨物量はモーターゼーションの影響を受けないため、同じ期間に積出量(トン)で三・五倍、積卸量で五・一倍に伸びていることを反映しているわけである。

表 31 パイプラインの延長

(単位: km)

区 間	距離	使用年	開始月	始日
ブリュージュ—ゲント	50	1968.	5.	11
ロッテルダム—アントワープ (ベルギー領土内)	34	1971.	6.	1
カロ—フェリュイ	86	1971.	8.	14
フェリュイ—アントワープ	84	1971.	8.	20
フェリュイ—リュイアン	63	1971.	12.	17
アントワープ—ジュレーン (ベルギー領土内)	141	1978.	4.	18
合 計	458			

(資料) (表26) に同じ。p. 209

## 4 パイプライン延長の推移

ベルギーにおいてパイプラインの稼働が開始されたのは一九六八年五月であり、一九七八年四月までに六本のパイプラインが稼働するようになった(表31)。現在のパイプライン総延長は四五八kmである。わが国では原油用のパイプラインは二二八kmであるが、天然ガス用のパイプラインが二、一九九km、合計二、四二七kmあり、ベルギーの約五倍である(にもかかわらずわが国ではパイプラインによる輸送量の政府統計が公表されていない)。

## 5 航空機数の推移

ベルギーにおける航空機数の推移は表32にみるように、一九八一年度には一九五七年度基準で二・九倍、七〇年基準で六・七%増となっている。わが国の場合は同じ基準年でそれぞれ七・九倍、五八%増となっており、五七年基準ではわが国の倍率のほうが大きい。七〇年基準ではベルギーの

表 32 航空機の機数〔ベルギー〕

(単位: 機)

機 種	1957	1970	1981
プロペラ機	220	456	760
単 発	90	52	86
双発以上	310	508	846
計			
ジェット機	—	11	32
双 発	—	5	6
3 発	—	11	11
4 発	—	27	49
計			
合 計	310	535	895
ヘリコプター	—	6	21
グライダー	...	...	318

(資料) (表26) に同じ。p. 198。

(注) ヘリコプター、グライダーを含まない。

ほうが若干大きくなっている。

これを航空旅客輸送量(人・キロ——ベルギーはほとんど大部分が国際旅客)の推移と比較してみると、総輸送量は一九五五年基準でベルギーが八倍、わが国は一七三倍と圧倒的な差がある。一九七〇年基準でもベルギーは二・二倍、わが国は三・六倍とそれ程の差ではないが相当の差がある。前述の航空機数の伸びにおいては、一九七〇年基準ではベルギーのほうが若干大きかったが、輸送人キロの伸びとの関係からみると、わが国では航空機の大型化がベルギーより顕著だったのではないかと推定されるのである。

## 6 運輸

交通部門への労働力の集中は生産力の発展は資本蓄積と労働力の集中の結合によって実現される。いまベルギーと日



表 33 陸運交通部門への労働力の集中

(単位: 人)

輸 送 手 段	ベ ル ギ ー		日 本	
	1970	1982	1970	1982
国 鉄	56,685	66,346	459,677	386,677
" (欠員除く)	(50,319)	(58,088)	—	—
S T I	5,118	6,486	—	—
民 (私) 鉄	—	—	116,362	102,538
ト ラ ッ ク 運 送 業	?	24,298	514,817	841,172

(資料) ベルギー: 国鉄は“rapport annuel snbc-1982” (ベルギー国鉄年報)。

STI は (表 9) に同じ。

トラック運送業は ITR 資料 (ONSS 統計)。

日 本: 国鉄とトラック運送業は『陸運統計要覧』(各年版) (運輸省大臣官房情報管理部)。

民 (私) 鉄の1970年は『私鉄統計年報・昭和45年度』。1982年は『民鉄統計年報・昭和57年度』。

(注) 1. ベルギー国鉄は年度平均人員。STI は各年12月31日現在。トラック運送業は1982年現在。

2. 日本の国鉄は年度平均人員。民 (私) 鉄は年度末現在人員。

トラック運送業は1981年度末現在。

本における一九七〇年以降の交通運輸部門 (但しデータ入手の関係で陸運交通部門のみしか採りあげることができなかった) への労働力の集中状況を表33に示す。

これによるとベルギー国鉄労働者は、一九七〇年度から八二年にかけて一七% (九、六六一人) の増加をみせている。STI (都市内交通公社) も二七% (二、三六八人) の増加である。STI はともかくとしても、旅客量および車両数、営業路線延長がす

べて減少傾向にあるベルギー国鉄の職員数が増加しつつあることは、注目すべき現象であるといわなければならない (一九八一年度から八二年度にかけては二%・一、二八七人の微減。但し八一年度には微増)。

トラック運送業については一九七〇年度の数字がえられなかったが、一九八二年度には約二万四、〇〇〇人である。これはわが国の二・九%にすぎない (輸送トンキロは九・四%)。これらの数字から労働生産性 (一人当り輸送トンキロ) を算出してみると、ベルギーは日本の三・二五倍になる。これは車両が日本よりかなり大型のものが多く、走行速度が速いこと、などによるものである。なお資料は入手できなかったが一九七〇年以降一九八二年までに、おそらく車両数の増大 (二六%増) にほぼ比例したトラック運輸労働力数の増加があったものと推測される。同じ表によってわが国の場合をみると、同じ期間に国鉄が一六% (七万三、〇〇〇人)、民 (私) 鉄部門が一二% (一万三、八二四人) の減少をみせているのに対して、トラック運送業は一九八一年度までに六三% (約三万六、〇〇〇人) と大幅に増加している (この間のトラック台数の増加は五七%で、ほぼ労働力数の増加と並行している)。このような状況はベルギーとは大いに異なるものであり、とりわけベルギーでは国鉄を含む公共旅客輸送部門の労働者数が増大していることが、わが国とは決定的に異なっているのである。

## 八 ベルギー国鉄（SNCB）の略史と現況

### 1 ベルギー国鉄略史<sup>(21)</sup>

#### (1) 創生期

イギリスでストックトン——ダーリントン間に世界で初めての公共蒸気鉄道（貨物）が運転を開始する四年前（一九二二年）に、イギリス人トーマス・グレイがベルギーのブリュッセルとシャルロワを結ぶ鉄道の計画を、独立前のベルギー地方政府に提出している（実現しなかったが）。イギリスでリバプール——マンチェスター間に客貨公共蒸気鉄道が開始された一八三〇年（それは革命によるベルギー独立の年でもあった頃から、ブリュッセルの臨時政府は鉄道建設に興味を示し始め、調査と計画に着手する。独立後の一八三二年三月ベルギーのレオポルド一世は、政府がアントワープからリエージュまでの鉄道路線（未建設）について、永久譲渡の入札を行なうことを許可する法令に署名するが、当時のイギリス主導の鉄道建設に好意的でなかった産業界には入札に応ずるものがなかった。

そこで唯一の解決策は国が鉄道網を保有することであった。一八三二年六月、政府が鉄道路線建設のための国債を発行することを認める法案が国会に提出された。この法案は長い間眠らされた後、一八三四年三月大差で可決される。かくして国は鉄道路線の建設に着手し、蒸気機関車の試運転、車両の発注も行なわれた。事業の本格的開始は一八三五年五月までに確認された。そして一八三五年には早くも四二万人の旅客が輸送され、

一八三八年一月には貨物列車がブリュッセル——マリーヌ——アントワープ間に、八月にはゲント——オステンド間の輸送が開通した。一八三八年末現在の鉄道路線延長は二二五kmに達し、年間旅客数は二二四万人にのぼった。

#### (2) イギリスの時代

一八四三年末には、鉄道はほとんどすべての重要都市および工業中心地と辺境を結びつけるに至っていた。だが当時国によって実現された鉄道交通は主として旅客に関するもので、貨物輸送についてはほとんど無視されていた。

一八四一年初頭、アントワープ——ゲント間四九kmの狭軌路線について、初めて私企業への譲渡が許可された（実際の譲渡は一八四五年）。

一八四五年になると、ベルギーでの鉄道建設を目差して多くの会社がロンドンで設立された。そしてこの年、イギリスの一家がモン——マナージュ、リエージュ——ナミール間の路線の譲渡を得た。それ以来イギリス人たちは、ベルギーでの鉄道建設を指導しようとしていた。一方ベルギー独立（一八三〇年）後の数年間、ベルギーの資本家たちは鉄道への投資を躊躇しており、この間ブリュッセル政府の呼びかけに応じたイギリス人たちが鉄道に投資した。かくして鉄道は主としてイギリス人たちの力によって急速に広がって行き、いわゆる「イギリスの時代」を現出したのである。

#### (3) ベルギーの時代

ベルギーの資本家たちの間にも、一八五〇年代半ばごろから

ようやく変化が起り始めた。イギリス人たちの成功に勇気づけられたベルギーの資本家たちが、国による経営権譲渡制度のなかに漸く入るようになってきた。この頃国は路線の建設を請負の形で私企業に委せていたので、路線はベルギー資本家の手によって張りめぐらされて行つた。こうして「ベルギーの時代」が始まったのである。

ちょうどこの頃ベルギーにとってひとつの危機が突発した。それはフランスのナポレオン三世の政府が、一八六七年ベルギーのルクセンブルグ大公鉄道を、フランスの「東鉄道会社」(Chemins de Fer de l'Est) に——ベルギー資本からの融資の下に——買収させようとしたことである(ルクセンブルグ大公鉄道は、ベルギー領ルクセンブルグ地方からルクセンブルグ大公国に通じていたものと推定される)。この計画はナポレオン三世がベルギーをフランスの影響下におき、その中立主義(ベルギーは一八三〇年の独立に際して永世中立を宣言)を放棄させることを狙いの一つとするものであったといわれている。ブリュッセルでは直ちに緊急閣議が開かれ、すべての鉄道の委譲を政府の承認の下におくという法案を国会に提出、一八六九年二月、議会は圧倒的多数でこれを採択した。ナポレオン三世は法の撤回を強硬に求めてきたが、イギリスの斡旋によってベルギーに対して賠償を求めることに限定してきたことによって事態は落着し、ベルギーは危機を回避することができたのである。

一八七〇年当時、国は八六三kmの路線しか持たなかった。三九の鉄道企業が存在し、これらの企業が二二三一kmの路線を

委託によって管理していたが、同じ年に国が Société Générale d'Exploitation 社の路線の一部を買収した。また一八七二年スパ——ペパンステの路線も買収したがこれはその翌年ルクセンブルグ大会社 (La Grande Compagnie de Luxembourg) となった。

#### (4) 集中化と戦争と国際協力

一八八四年五月、「地方鉄道国有公社」(SNCF: Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux) が設立された。これは地方都市で狭軌の鉄道サービスを供給する国営企業である(現在はバスを主事業に転換している——前述)。

国は一八九七年のグラン・サントラル社(ベルギーを北から南へ貫いてフランスの鉄道と結びつく——路線延長六一九km)の買収を手はじめに、いくつかの私営鉄道を買収していった。またこの頃、国は貨物輸送にも力を注ぐようになっていった。そして一九一四年、第一次世界大戦が始まる直前には、国の鉄道従業員は七万八、六五九人の大世帯になっていたのである。

一九一四——一八年の間、ベルギーも第一次世界戦争に見舞われる。ベルギーは中立を犯したドイツ軍によって占領され、鉄道もドイツの軍用鉄道として優先的に使用されたが、定数の半数に近い機関車がフランスに移され、ドイツ占領軍の手から免れていた。適切な維持対策も講じられないままドイツ軍によって酷使された機関車は、休戦の後無数の検査と修理と買換えが必要となっていた。

それより前、ベルギーは欧州各国鉄道の国際協力についても早くから大いに尽力してきた。すなわち一八七二年、ベルギー

政府代表は鉄道の時刻表と国際的直通サービスに関する諸問題を解決するためのヨーロッパ会議に出席した。一八八二年には鉄道路線および国際通過に関する技術的規則を決める諸国間協定に参加、さらに一八九一年、ベルギーは国境駅での接続(乗換え)とそこでの税関手続の軽減について、欧州旅客列車時刻表会議(CEH: Conférence Européenne des Horaires des Trains de Voyageurs et de service direct)の決定に従うことに同意した。次いで一八九二年、ベルギーは鉄道旅客および貨物の輸送の権利と義務に関するベルンの国際鉄道輸送中央事務局(Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer)の協約に署名した。この時以降国際車両証という単一の書類によって、列車をヨーロッパの端から端まで走らせることが可能となった。そして一九〇三年には、規則の統一化と調停を促す任務をもつ国際鉄道輸送委員会(Comité International des Transports par Chemins de Fer)の設立に協力して働いている。

#### (5) ベルギー国鉄公社の創設

##### a 創設までの経過

すでに述べたように、一八九七年以降国が民営鉄道の買収を推し進めた結果、一九一二年には国の鉄道路線延長は四、七八六kmに達し、民営鉄道の路線は二七五kmにすぎなくなっていた。この頃から国有鉄道公社を設立する法案が何度か準備されたが実現するに至らなかった。

当時の国有鉄道公社設立構想の背景として、国の鉄道直営に對するある種の批判が出はじめていたことが指摘されている。

それというのは、国の直営鉄道は政治的な力によって左右されやすく、そのことが経営的利害への有害な束縛ないし干渉となっていたということ、さらには行政組織の複雑さがしばしば意志決定の適用を遅らせ、それがハンディキャップを作っていたということである。

だがこのような批判を背景としながらも行き悩んでいた国有鉄道公社の設立が、一九二六年に至って一挙に実現した。その理由は当時のベルギーが直面していた経済情勢にある。それは一九二六年にベルギー・フランが危機に瀕し、一方国は六〇億ベルギー・フランに近い流動負債(一時借入金)を負っていた。国内信用の乱発を除けば、増税や借金による財源によってこれを緩和することができない情況にあった。当時膨張していた国有鉄道路線の維持のための経営費用は、国の一般財政予算に含められていた。今や国の財政、そして国有鉄道の再編成は不可避となっていた。ここにおいて政府は、国有鉄道公社を設立することによって、国庫から国の鉄道に対して投資され、固定化されている資本を流動化(減価償却を行なうことによって——筆者注)し、かつ国の財政負担を軽くしようとしたわけである。

法案は一八二六年七月八日議会上に提された。ある人はこれをもって国の鉄道を資本家に売り渡すものだとときめつけ、また他のある人はこれを社会主義を指向するものだと批判した。しかし七月一七日、下院での票決では九六・四、棄権二という圧倒的多数で、また同月二二日上院では満場一致で可決された。

一九二六年九月一日、新公社が国家によるコントロールの下



に経営を開始した。その名称は Société Nationale des Chemins de Fer Belges (ベルギー国有鉄道公社) といふことになった。当初の略称は現在のものとは若干異なり、SNCFB であったが、一九三七年フランス国鉄 (Société Nationale des Chemins de Fer Français) が設立され、その略称が SNCF とされたので、その翌年混乱を避けるためベルギー国鉄の略称は SNCB に変更された。

#### b 国鉄公社の機構

SNCFB の行政機構として経営評議会 (Conseil d'Administration) が置かれ、この評議会が全路線の管理についての全責任をもつことによって、行政的独立性と事実上の自治権が保障された。

また財政的な独立性は、配当金をもちうる一一億ベルギー・フランの株式によって実現された。この株式は国に割当てられた。

この経営評議会は二二名の委員から成り、そのうち各三名は株主総会および従業員労働組合 (これは革命的な変化とされた。この点が法案審議過程で「社会主義的だ」と批判されたものと想像される) から選ばれることになっていた。さらに二〇名から成る労使同数の委員会を作り、そのうち一〇名は SNCFB 職員の中から選ばれ、国王によって任命される投票権のない司法官が全体を総括した。この委員会は労働条件 (八時間労働制、週休、休暇、年金等) や安全、衛生の問題を処理する権限を与えられていた。SNCFB に対する国のコントロールは、前記経営評議会の

代表および交通大臣、大蔵大臣による六人の委員の集団によって行なわれる。

SNCFB 発足当時の諸要因は次の通りであった。

従業員数	一一九、八八六
路線延長	四、七九一 km
駅・簡易駅・停留所数	一、三六八
蒸気機関車	四、六二四
旅客用有蓋車	一、六〇二
貨車	一一三、九四一
自動車	九、三一九

なお一九三三年には路線延長は五、一三五 km に達している。

#### (6) 第二次世界戦争

戦争の危機が高まる中で、SNCB とベルギー軍は戦時の対応策プランの研究を進めていた。そのような中で一九四〇年五月一〇日の夜明け、ヒットラーのドイツ軍は突如再びベルギーの中立を破って攻撃してきた。ベルギーは降伏し、占領された。そのなかでベルギー国鉄経営の責任者たちは、国民の食糧補給を確保するために破壊された鉄道網を回復・維持することと、ドイツ軍の戦争努力を妨げるための状態を保つという二つの要求のディレンマに悩まされていた。

この間にレジスタンスの活動も次第に激化し、非合法の戦に参加する鉄道員もふえていった。そして記録された活動だけでも、サボタージュ二九〇件、脱線六〇件、機関車の破壊一四、その他の車両の破壊若干、鉄橋破壊六件、そのほかブレイキ導



管や信号ケーブルが切断され、転轍器や交差点が使用不能となるケースも多かった。そしてこの間に生命を失った国鉄職員は三、〇二名にのぼったのである。

一九四四年九月三日夕、連合軍がブリュッセルに進駐してきた。平和が回復した。

#### (7) 戦後の再建努力と経営難

一九四五年五月SNCBは解放されたが、四、九四三kmの路線のうち使用可能なものは二、九一六kmにすぎず、鉄橋の一七％は破壊されていた。だが再建の仕事がSNCB自身によって直ちに開始された。一九四九年にはブリュッセルに三つの新駅ミディ駅が開設される。これはベルギー最大の旅客駅である。一九五六年にはヨーロッパ大陸では初めての自動車同行列車、自動車同行寝台列車のサービスを始めた。またヨーロッパ国際急行列車 (TEE: Trans-Europe-Express) の実現に向かって（一九五七年に実現。現在も活躍している）情熱を傾けた。

一九六六年にはSLによる運転が終りを告げた（貨物部門は一九六七年まで）。路線の電化も積極的に推進され、電化路線率は一九六〇年の二〇％から七〇年には二九％、そして一九八二年十二月末現在では四五％に上昇している（わが国では四一％——一九八二年度末）。

だが一九二六年の設立当初にはほとんど市場での独占者に近かったベルギー国鉄も、戦後はモータリゼーションの進行や航空機、パイプラインの進出によって、きびしい市場競争に直面している。一九六〇年代初頭から地方路線の簡素化、廃止など

が進められてきた。路線延長も一九八二年末には三、九二〇kmにまで縮小した。そして一九七五ごろからSNCBは大幅な財政赤字（補償金受入後）に陥り、国の膨大な補償によって維持されるようになった。SNCBは正に財政的苦境にある。

だが一方には、熱心な国鉄擁護派も存在する。かれらはSNCBが毎日確保している通勤輸送なしではベルギー経済は成り立たないし、またSNCBが第三者に発注する資材、サービスおよび労働力の需要がなければ、少くとも毎年一万人が失業するであろうと主張する。かれらはまたホーバー・クラフト方式や電磁リニア方式によって時速三〇〇kmも夢ではなく、今や鉄道技術への新しい関心が燃え上りつつあると期待する。

ベルギー国鉄擁護派の眼はヨーロッパ大陸に向けられる。彼らはいう。鉄道の将来は大陸の将来と結びついており、そして大陸諸国間の協力が不可欠だ。しかしながらこれまで、この協力は国家単位の活動に分割されてきた。だが今や、ほとんどすべての指導者の意志は『ヨーロッパ鉄道公社』への統合にあると。

ベルギー国鉄の将来は果してどうなるのであろうか。以下述べるSNCBの財政事情とこれに対する政府の政策、国民の世論をみることによってその将来をト（ぼく）すべきであろう。

## 2 ベルギー国鉄の現況——財政事情

ベルギーの交通運輸におけるSNCBの地位については三節および四節で述べた。またその路線延長、機関車数、車両数そ

表 34 SNCB の損益額の推移

(単位：100万 FB)

年 度	粗利益額	償却後 利益額	年 度	粗利益額	償却後 利益額
1955	461.0	24.2	1970	1,144.5	-8.3
56	522.9	5.4	71	-104.4	-41.5
57	15.6	-569.0	72	3.3	-60.2
58	313.5	-245.4	73	-101.2	-94.2
59	646.5	27.4	74	-257.7	-48.8
1960	601.1	-31.8	1975	-1,070.0	-1,202.8
61	267.8	-404.5	76	-2,095.1	-1,957.0
62	245.2	-505.4	77	-1,316.5	-1,224.6
63	724.6	-27.0	78	-172.4	-104.3
64	648.1	-118.6	79	-153.2	-79.4
1965	848.7	-27.2	1980	-889.3	-863.5
66	746.0	-114.1	81	-5,944.0	-5,869.9
67	725.6	-270.4	82	-5,133.5	-5,372.0
68	1,067.1	-26.0			
69	1,086.1	-33.1			

(資料) 『ベルギー国鉄統計年報・1982 (“rapport annuel sncb・1982”) p. 87による。

- (注) 1. 一印は欠損。  
2. 単位の FB はベルギー・フラン。

して労働力数についても七節で述べたので、ここではもっぱら SNCB の財政状態について述べることにする。

(1) 財政赤字の状況<sup>(23)</sup>

ベルギー国鉄もわが国の国鉄同様、否それ以上の財政赤字に悩まされている。以下その状況を眺めてみよう。

一九五五年度以降の SNCB の損益額の推移を表 34 に示す。これによると消却前(粗利益額)には一九七〇年代初頭まで黒字

であった(但しこれは国の補償金受入後であって、一九六三年度でも総収入の三割は補償金であった——表 36 参照)。償却後では一九五七年以来ほとんど赤字であり、それは一九七五——七七年の間に大幅化した後、一九八〇年、とりわけ八一年以来いっそうの大幅化(補償後の赤字)をみせた。赤字の直接的原因是表 35 にみるように、費用の増加に対して収入が追従できなかったことであり、その意味でスタグフレーションの影響が大きかったものとみられる。SNCB 担当官の説明によれば、赤字はほとんど旅客部門の赤字にもとづくものであるという(根拠データは得られなかった)。

だが右に見た財政赤字は国の補償金受入後の赤字なのであって、補償金受入前の赤字は表 36 の(A—C)から理解できるように、自己収益額を上回る膨大な額にのぼるのである。その結果営業係数も、補償金受入前(C/A)では二五〇(受入後は一一〇程度)を超えているのである。

(2) 国による補償の状況

a 補償金の額と比重

SNCB の前記のような大幅な財政赤字に対して、国は膨大な補償金を年々投入している。表 36 から分るように、一九八一年、八二年度には、SNCB の収入総額の半分を上回る五七% (約三五〇億ベルギー・フラン——一九八一・六・三〇現在の交換率(表 39 の注 2 参照)で円換算約二、〇〇〇億円)が国の補償金なのである(一九七五年度には六二%とさらに大きかった)。だから一九八一、八二年度には運賃等の自己収入は収入全体の四三%程

表 35 SNCB の客貨別収入と費用および利益額 (1971—82)

(単位: 100万 FB)

年 度	収 入			費 用	粗利益額	償却後利 益 額
	旅 客	貨 物	計			
1971	10,889.9	9,079.4	21,223.3	21,327.7	-104.4	-41.5
73	13,785.1	10,576.7	25,868.1	25,969.3	-101.2	-94.2
75	19,529.6	9,950.7	31,050.3	32,120.3	-1,070.0	-1,202.8
77	22,292.1	11,521.2	37,138.4	38,454.9	-1,316.5	-1,224.6
79	25,753.8	13,477.7	44,000.8	44,154.0	-153.2	-79.4
1980	27,878.1	14,319.6	47,130.8	48,020.1	-889.3	-863.5
81	28,980.3	13,706.5	47,339.7	53,283.7	-5,944.0	-5,869.9
82	30,248.6	13,822.2	49,222.9	54,356.4	-5,133.5	-5,372.0

(資料) (表34) に同じ。p.87。

(注) 1. 国の補償金受入れ後の収入、費用および利益(損失)額である。

2. (表36) に掲げた1981, 82年度の収入(費目別を含めて)、費用と合致しないのは、費用への補償金の扱い方が異なるからである。償却後利益額は合致している。

表 36 自己収益、補償と損益の関係および営業係数 (SNCB)

(単位: 100万 FB)

区 分	1963		1975		1981		1982	
	金 額	構成比	金 額	構成比	金 額	構成比	金 額	構成比
自己収益(A)	11,941	69.7	18,368	37.9	25,792	43.2	26,937	43.6
国の補償金								
収入へ算入分	2,584	15.1	12,682	26.2	22,541	37.7	22,651	36.7
費用へ算入分	2,599	15.2	17,390	35.9	11,418	19.1	12,190	19.7
小 計	5,183	30.3	30,073	62.1	33,959	56.8	34,841	56.4
収入合計(B)	17,124	100	48,441	100	59,751	100	61,778	100
費 用 (C)	16,400		49,511		65,621		67,150	
損 益 (B-C)	724		-1,070		-5,870		-5,372	
" (A-C)	-4,459		-31,143		-39,829		-40,213	
営業係数(C/B)		95.8		102.2		109.8		108.7
" (C/A)		137.3		269.6		254.4		249.3

(資料) 表34と同じ資料の1975年版(p.49)および1982年版(p.85)による。

(注) 1. 「国の補償金」は損益計算書に含まれる収入のみ(1981, 82年度は退職金、年金等への補償は含まない)。

2. 「費用」は国の補償金(マイナス費用として計上されている)受入前の数字。

度であった。  
わが国の国鉄  
の場合、国の  
助成金は営業  
収入全体の約  
一〇％(損益  
勘定のみ)――  
一九八二、八二  
年度)であつ  
たから、ベル  
ギー国鉄に対  
する国の補償  
がいかに大き  
いものである  
かが理解でき  
よう。

いまベルギ  
ーと英・独・  
仏および日本  
の五カ国の国  
鉄における総  
経費に対する  
自己収益、補  
償金、欠損額

表 37 主要国鉄の自己収益、補償金、欠損の比率  
(総経費=100) (単位：%)

国 名	年 度	自己収益	補償金	欠 損	合 計
ベ ル ギ ー	1981	39.3	51.8	8.9	100
	1982	40.1	51.9	8.0	100
フ ラ ン ス	1981	77.1	21.1	1.8	100
	1982	73.0	22.5	4.6	100
西 ド イ ツ	1981	57.6	30.2	12.3	100
	1982	57.3	29.5	13.2	100
イ ギ リ ス	1981	74.0	23.2	2.8	100
	1982	68.8	30.0	1.2	100
日 本	1981	67.6	7.2	25.2	100
	1982	67.0	7.9	25.1	100

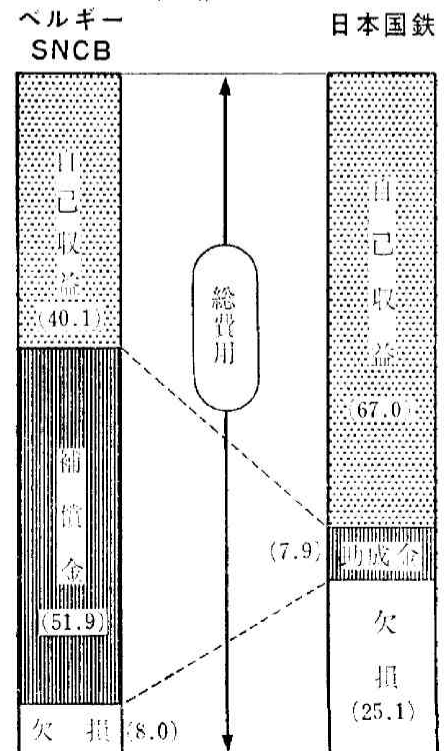
(資料) ベルギーは(表36)から作成。

その他の国は真島和男「鉄道助成の論拠と助成構造の展開」(各国の鉄道営業報告書および『日本国有鉄道監査報告書』から作成されたもの)。日本交通学会『交通学研究・1983年研究年報』p. 140。

- (注) 1. 損益計算書から作成されたものであり、資本勘定、年金勘定は含まれない(西ドイツは恩給関係を含む)。  
2. 欠損は補償金受入れ後。

の比率を調べてみると、表37に示すようにベルギーは自己収益の比重が五カ国中最も小さく、補償金の比重は最高である。そして欠損の比重はドイツに次いで大きい。日本は自己収益比率が高く(フランスに次ぎイギリスと並ぶ)、欠損の比重も大きく(外国では赤字がおおむね毎年補填される)、補償金の比重はきわだって小さいのである。これをSNCBと日本国鉄について比較したのが図2である。

図 2 総費用に対する自己収益等の比率(1982年度) (単位：%)



#### b 補償金の内訳

ベルギーにおける国鉄に対する国の補償は、ECの原則にもとづく明確な論拠によって行なわれている。このためわが国の場合に較べて補償目的が明快であり、合理的な補償であるという印象を与える。補償金の目的別内訳は表38に示す通りである。これによると最も大きいのは公共義務負担補償であり、全体の四五%前後を占める。そしてその大部分は定期への割引義務および政策的運賃抑制に対する補償である。統計は示さなかったが定期のうち最大の比重(定期への補償の約六割)をもつのは通勤定期である。貨物輸送部門への公共義務補償は〇・一%以下とネグリジブルである。基礎構造(infrastructure)負担への補償つまり他の輸送手段とのイコール・フットイングのための補償の比重は、一九七五年頃には大きかったが最近は大きくない。

表 38 国の補償金の補償項目別構成 (SNCB)

(単位：%)

区 分	1975	1981	1982
I 公共義務負担への補償			
a. 旅客輸送部門			
各種定期	23.6	21.9	21.0
その他割引等	3.7	5.2	4.9
政策的運賃抑制	10.2	14.8	15.0
(旅客計)	(37.5)	(41.9)	(40.9)
b. 貨物輸送部門	1.7	0.1	0.0
路線利用維持負担	1.0	4.6	4.1
小計	40.2	46.7	45.0
II 過去債務等の負担補償	—	14.4	18.6
III 基礎構造負担等への補償	24.3	9.2	5.6
IV 人件費の標準化			
退職金、年金	28.0	29.4	30.5
その他の人件費	0.4	0.3	0.3
小計	28.4	29.7	30.8
過去の標準化不足負担	7.1	—	—
合計	100	100	100

(資料) (表36) と同じ資料(1975は p.63, 1981, 82は p.83)から算出。

## (3) 国民経済的負担とこれへの対応

## a 国民経済的負担

前述のようなベルギー国鉄の赤字とこれに対する膨大な国の補償は、ベルギー国民経済にとってどの程度の負担になっているのであろうか。表39によると、人口一人当り欠損額(補償後の公表数字)ではベルギーは日本の四割に満たないが、欠損額と補償金の合計(実質欠損額)ではベルギーのほうが二倍の大き

さ(円換算で国民一人当り約三万二、七〇〇円)である。またGNPに対する欠損・補償金合計額の比重(表の下方のB)も、一・五%と日本の二倍強である。これらの数字からみる限りベルギー国鉄の財政赤字は、国民経済的にわが国以上の大きな負担になっているものと推定される。

## b 国鉄赤字財政への国民的対応

ではいったいベルギー国鉄および国民は、このような国鉄財政の赤字に対してどのような反応をみせ、対応しようとしているのであろうか。

SNCBでは償却後収支が赤字となった一九六〇年代初頭から、すでに述べたように地方路線の簡素化と廃線などの努力に着手している。また一九八四年度からは人員整理を含む合理化に着手の予定である。この問題に関連して一九八二年から八三年までの間に、二度にわたってSNCB従業員組合によるストライキが行なわれた。そうであるとすればSNCB当局も、ようやく財政赤字の解消に向って本格的にとり組もうとし始めているのかもしれない。

だがベルギーの運輸交通あるいは国鉄問題の専門家たちは、この問題についてどのように考えているのであろうか。筆者はこの問題についてベルギー交通省運輸局の担当官、SNCB財政局の担当官、そしてブリュッセル自由大学のヴレボス教授(交通経済論担当。多くの政府委員会等の委員長ないし委員を兼務する長老格のひとつ)の三氏に対して、SNCBの財政赤字の問題性について訊ねてみたが、その答えは異口同音に「SNCBの財政



表 39 国鉄の欠損・補償金の国民経済的負担  
(1981年度)

——ベルギーと日本の比較——

区 分	単位	ベルギー	日 本
人口 1 人 当 たり	A 公表された欠損 F B 円	595 3,439	— 9,277
	B 欠損・補償金 合計 F B 円	5,492 31,744	— 15,542
対 GNP 比	A %	0.164	0.428
	B %	1.510	0.717

- (資料) 1. 欠損と補償金については、ベルギーは(表34)と同じ資料により、日本は『日本国有鉄道監査報告書』(補償〔助成〕金は昭和57年版 p.265)による。  
2. 人口についてはベルギーは“ANNAIRE DE LA BELGIQUE・Tome 101・1981”(INS)により、日本は経済企画庁調査局『経済要覧・昭和58年版』による。  
3. GNP についてはベルギーは“LES COMPTES NATIONAUX DE LA BELGIQUE・1970—1981”(INS)により、日本は上記に同じ。

- (注) 1. 「区分」欄のAは損益計算書の補償金受入れ後の欠損。BはAに補償金(損益計算書に含まれないもの——ベルギーは年金等補償、日本は資本勘定、特別勘定——を含む)を加えたもの。  
2. 「人口1人当たり」についてベルギー・フランと円の換算率は、1981年6月30日現在の official レートの売と買の算術平均(東京銀行本店調べ)=5.78円/F B。

赤字はたしかに問題だが、それに対してはECの原則に従って補償が行なわれている」というものであった。筆者の語学力(フランス語)の弱さから質問に迫力がなかったのかもしれないが、全く同じ答えが返ってくるという点に、かれらの共通の考え方が読みとれるようにも思われる。このような考え方に立てば、問題は国の補償金受入れ後になお大幅赤字を出すようになった一九八一年以降にやっと生じたことになる。だがそれが今後永続化するのかどうかは未だ分らないのだ(一九八〇年度には、

補償金受入れ後の欠損は八億六、四〇〇万ベルギー・フランと小さかった。筆者のブリュッセル滞在の半年間の新聞記事(毎日全紙面を丹念に読んだわけではないが)にも、国鉄の赤字財政問題に関する記事や論説、解説などを一度も見かけたことがなかった。

これら全体を通じて筆者が受けた感じでは、ベルギー国民は国鉄の赤字財政問題を日本人程深刻に考えていないのではないだろうか、ということである。赤字財政といえばSNCB以上の苦境にあるのがSTIB(ブリュッセル都市内交通公社——前出)である。STIBでは支出に対する自己収益の比率は一九八一、八二年ともわずか二三%(SNCBでは約四〇%)である。それゆえ補助金受入れ前の営業係数は四二九(一九八二年度)と、わが国国鉄の地方交通線並みである。しかし運賃は非常に安く(三・三・(5)参照)、しかも毎日夜半の一二時半頃まで、郊外に來ると乗客二、三人以下という空車同然の路面電車(トラム)を走らせているのである。市民はこれに対して何の批判もしないようにみえる。逆に減便・廃線計画に対する抗議のポスターをバス停留所でみかけたことがある。

SNCBについて、国は一九七五年度以来の大幅赤字に対して一〇年近くにわたって、前述のように多額の補償金を投入し続けている。これに対してSNCB当局が、人員整理を含む合理化計画をうち出したのは、やっと一九八二年度——この年から補償金受入れ後大幅赤字になった——以降のことである。

このようにみてくるとき、ベルギーの交通問題専門家も一般国民も、正当な理由——ECの原則が公認しているような——があるなら、SNCB（補償は旅客部門のみに行なわれている）やSTIBなどに対して相当程度の一般財源による補償を行ない、その経営を維持するのは当然であり、正当なのだという考え方が心の底に流れているのではないかと推測せざるをえない。

右のような推測がもしも当たっているとすれば、ベルギー国民のなかには国鉄やSTIBといった大量公共交通機関のサービスは、教育や医療と同列の準公共財的なものであるとする合意（コンセンサス）が成立しているとみることができるとはいえないであらうか。

- (1) この問題については拙稿「ベルギーにおけるトラック運送事業免許と運賃の制度」（日通総合研究所『輸送展望』一九八四年夏季号、No.191）を参照して頂きたい。
- (2) Structure du Secteur du Transport Professionnel Routier de Marchandises en Belgique (ITR, 1976) p.11,12.
- (3) ベルギーのトラック運賃の詳細については前記(1)参照。
- (4) この問題については拙稿「アントワープで見たベルギーの“内航”と運賃制度」においても述べておいた（内航ジャーナル欄『内航海運』一九八四・三、No.236）。
- (5) この問題については拙稿「ベルギー国鉄（SNCB）の現状——運賃と財政問題を中心に」（財・運輸調査局『運輸と経済』一九八四・五、第四四巻第五号）を参照して頂きたい。
- (6) 総理府統計局『国際統計要覧・一九八三』の数字から算出。
- (7) この問題についての詳細は拙稿「貨物モータリゼーションの基礎的要因の考察——ベルギーと日本の比較分析」（運輸経済研究センター『MOBILITY』1984, spring No.55）を参照して頂きたい。

- (8) 在ブリュッセルのFonds Social pour le Transportでのヒヤリングによる。
- (9) 日本自動車工業会『自動車統計年報・第10集・1982』による。
- (10) 戦前の事情を含めてベルギー自動車・自転車工業会（FEBI AC）でのヒヤリングによる。
- (11) 日通総合研究所『輸送手段変化の実態分析』（昭和三十九年刊、E D-10）八頁。
- (12) ベルギー交通省「Les Transports En Belgique・1983」による。
- (13) 運輸者大臣官房情報管理部『陸運統計要覧・昭和五八年版』による。
- (14) IRF: International Road Federation “World Road Statistics・1977-1981”による。
- (15) わが国の道路延長については運輸省大臣官房情報管理部『運輸経済統計要覧・昭和五九年版』、国土面積については表1による。
- (16) 前出(13)に同じ。
- (17) ベルギー交通省“Parc des Vehicules Utilitaires——avril 1983”による。日本は前出(13)に同じ。
- (18) 通商産業大臣官房調査統計部『本邦鉱業の趨勢・昭和五七年』による。
- (19) 前出(15)の道路延長に同じ。
- (20) ベルギーは前出(12)に同じ。日本は前出(15)の道路延長に同じ。
- (21) この部分は Joseph Delmelle “Histoire des chemins de fer belges” Editeur Paul Legrain, Bruxelles・1977の要点のみの抄訳であって、一つの研究成果といえるものではない。
- (22) 同右書、六〇—六一頁。
- (23) この問題については前出(5)を参照して頂きたい。
- (24) 日本国有鉄道監査委員会『日本国有鉄道監査報告書』（各年度版）による。