

||||||| 資 料 |||||

「計画・市場」とトラック実車率

吉 村 弘

1. はじめに

人は何かに遭遇すれば「感じ」や「直観」を得る。とくに外国における新しい経験はこれを促す。「感じ」や「直観」はすべての基であり、出発点であるが、それらを単なる「感じ」にとどめないうで、できれば、どうにかして数量的に把握したいと考えるのもまた自然である。もとより、「感じ」そのものは数量化しえないので、それに関連する、ごく一部分を扱うにすぎないことは承知の上である。以下で示す2つの調査も、この考え方に沿うものである。

調査のもととなっている旅行は、「日ソ経済視察団」(団長・大崎平八郎横浜国立大学教授)の一員として訪ねたソ連旅行と、その後、同団から分かれて数人で引きつづき訪ねた東欧諸国の旅行である。日程は1982年8月26日から9月28日に及ぶ。訪問国の方々をはじめ、同団の方々、とくに東欧をいっしょに旅行してアンケート調査の回答者となって下さった方々に謝意を表したい¹⁾

調査は数多くの制約のもとでなされており、一般性を主張するには問題があるが、しかし、「計画」と「市場」のある面を比較し、またその効率性の——それが極めて狭い意味の効率性であるとしても——一種の測定例とみなすことはできるであろう。ただし、調査結果は、単に「計画」や「市場」という制度的要因だけを反映するものであり、各国の歴史的・伝統的・民族的特性や自然的・地理的特性を反映していない、と筆者が考えているわけではない。

2. トラック実車率調査

トラックは、社会制度にかかわらず、空車で走るより実車で走る方が効率よく利

1) もとより、本稿の責任はすべて筆者のみにある。

用されているといえよう。ハバロフスクの第2日目に空港へ向かうバスの中で、行きかうトラックにあまりにも空車が多いので、これは何かある、と思って調査を思っていたわけである。

トラックは次の3種類に分けた。

- (a) 荷物を積んでいるもの (実車)
- (b) 荷物を全く積んでいないもの (空車)
- (c) フードで被われていて実車か空車か確定できないもの (未確定車)

ここに調査対象としたトラックは次のようなものである。

- ・軍用車は除く。
- ・冷凍車などのように硬質の箱で被われていて実車か空車か常に判定しえないものは除く。
- ・ミキサー車やタンクローリーなど特殊車は除く。
- ・ヴァン形式の車は除く。
- ・乗用車の後に連結している荷物車やキャンピングカーは除く。
- ・トラックの荷物台に人間が乗っている場合も実車とみなす。

後に示す実車率の定義には影響しないが、「未確定車」は、たまたまフードで被われていたために「実車」か「空車」か判定できなかったものであり、したがって、硬質の箱で被われていて何時調査しても実車か空車か判定しえないものは含まれていない点に注意されたい。

実車率を次のように定義すれば、調査の主要な結果は表1のとおりである²⁾

2) 今回の旅行で、ウイーンからプラハまでの旅程を御同行願った広島大学助教授香川敏幸氏から、氏が引きつづき訪問された東ドイツより、トラック実車率について次のお便りをいただいた。「9月27日(月)12時15分～45分までの30分間、ウンター・デン・リンデンのフリードリッヒ通りと交差する地点で、例の調査を試みしたのでとり敢えずお知らせ致します。トラック総数34台、幌ないしコンテナ式で内容の確認できないもの23台、無積載6台、有積載5台です。」

「未確定車」の概念は本文と異なるが、実車率の定義には影響しない。これによると実車率は45.5%となり、本文で示したチェコスロバキアのそれより若干低くなる。もし、本文での推論を若干でも一般化することの危険を敢えて冒すならば、東ドイツの「計画」の程度は、ユーゴスラビアやハンガリーよりはかなり強く、チェコスロバキア程度か若干それより強いが、しかしソ連ほど強くはない、ということになる(以下の本文、とくに図7参照)。

御多忙の日程をさいて調査していただいた香川先生に深謝いたします。

表1 トラック実車率 (%)

ソ連 (モスクワ, キエフ)	38.1
チェコスロバキア (プラハ)	49.1
ハンガリー (ブダペスト)	51.3
ユーゴスラビア (ベオグラード, ザグレブ)	53.6
オーストリー (ウィーン)	60.8
日 本 (東京)	71.5

$$\text{実車率} = \frac{\text{実 車}}{\text{実車} + \text{空車}}$$

調査は旅行中という制約はあったが、互いに比較可能とするために最大限の注意を払った。すなわち、調査の日時・場所の選択に注意し、サンプル数もできるだけ多くとるよう努めた。日時選択の基準は、「通常の労働日であって、勤務時間の開始30分経過後から終了30分前までの間に調査時間を設定する」という方針をとった。また、場所選択の基準は「街の中ではあるが、街の中心部（繁華街）から若干はずれ、郊外から街の中心部に入るトラックと街を通過するトラックの双方を含んでいる場所で、すぐ近くで道路工事や大規模建設が行なわれていないところ」とした。以下の本文および詳しくは表2に示すように、この基準に合致しない調査も含まれている。

モスクワでは「未確定車」は調査していない。またソ連では、団体行動であったため、当地の労働者の勤務時間中に筆者の自由時間をとることがむずかしく、そのため、移動の際のバスの中から調査した。なお、ソ連では、モスクワの調査地点が、どちらかといえば街の中心部にやや近く、他方、キエフの調査地点が、中心部から若干はずれ過ぎている。しかし、表2にみられるように、両市の実車率の格差は小さい。

ブダペストでは、2回の調査がいずれも通常の勤務時間外であり、サンプル数も少なく、この点に注意しておかなくてはならない。勤務時間中に調査の時間を設定することができなかったのが心残りである。

ユーゴスラビアでは、朝早く調査しているが、これは、同国の勤務時間が朝早く始まるためである。ちなみに、一般には朝6時から午後2時までということであり、われわれの訪ねた Institute of International Politics and Economics の職員は朝7時から午後3時まで勤務するということであった。

表2 トラック実車率調査結果

		モスクワ	キ エ フ			ブダペスト		
			A	B	A	B		
月/日(曜日)		9/3(金)	9/6(月)	9/6(月)	9/10(金)	9/11(土)		
時間		14:50~15:35	9:10~9:50	13:40~14:25	17:00~17:30	13:10~14:10		
場所		ホテル・コスモス~貿易センタービル~中華飯店~ホテル・コスモスの間(バスの中より)	インツーリスト・ホテルからカリタ村へ行く間のうち、ドニエプル川を渡った直後から、主要道路がカリタ村に右折する地点までで、Aは往路、Bは復路(バスの中より)		ドナウ川畔、自由橋右岸のホテル・ギャレルト前		ブダペスト城下、チェーン橋右岸で、その橋の下の道路	
トラック数		実車 空車 未確定車	実車 空車 未確定車	実車 空車 未確定車	実車 空車 未確定車	実車 空車 未確定車	実車 空車 未確定車	
	時間別	14:50~15:35 54, 102, ?	9:10~9:50 55, 114, 8	13:40~14:00 17, 19, 2	17:00~17:15 4, 3, 0	13:10~13:25 6, 2, 0		
	トラック			14:00~14:10 27, 29, 5	17:15~17:30 4, 6, 0	13:25~13:40 2, 2, 0		
	数			14:10~14:20 30, 23, 4		13:40~13:55 2, 5, 1		
	計			14:20~14:25 12, 30, 3		13:55~14:10 2, 1, 0		
実車率(%)		34.6	32.5	46.0	47.1	54.5		
		38.1			51.3			

ウイーン	ベオグラード		サグレブ	プラハ	東京
	A	B			
9/14 (火) 11:05~11:45	9/16 (木) 8:00~9:00	9/17 (金) 6:45~7:45	9/23 (木) 8:40~9:45	9/24 (金) 13:00~13:40	9/28 (水) 14:50~15:50
地下鉄ヒーツ インガー駅前 陸橋下の道路	マーシャル道 路とニエゴセ ヴァ通の交差 点	29ノヴェンバ ー道路が、パ ンチェヴァス キ橋下を通る 地点	ウミエトニチ キ・パビリオ ン前で、トミ スラヴォーグ 通と1945年5 月通との交差 点	モルダウ川畔、 シュベルミイ 橋右岸で、そ の橋の下の通 路	国電田町駅前、 三菱銀行前交 差点、港区芝 5丁目33-1 路
実 空 未 車 車 確 定 車	実 空 未 車 車 確 定 車	実 空 未 車 車 確 定 車	実 空 未 車 車 確 定 車	実 空 未 車 車 確 定 車	実 空 未 車 車 確 定 車
11:05~11:20 12, 8, 10	8:00~8:15 5, 3, 1	6:45~7:00 32, 28, 9	8:40~8:55 9, 5, 13	13:00~13:10 30, 15, 14	14:50~15:05 93, 41, 21
11:20~11:35 16, 15, 16	8:15~8:30 5, 0, 4	7:00~7:15 22, 28, 13	8:55~9:30 朝 食	13:10~13:20 8, 14, 11	15:05~15:20 76, 32, 17
11:35~11:45 17, 6, 11	8:30~8:45 5, 8, 10	7:15~7:30 32, 25, 15	9:30~9:45 8, 4, 8	13:20~13:30 9, 15, 7	15:20~15:35 106, 35, 25
	8:45~9:00 5, 4, 7	7:30~7:45 26, 24, 11		13:30~13:40 7, 12, 3	15:35~15:50 99, 41, 24
45, 29, 37	20, 15, 22	112, 105, 48	17, 9, 21	54, 56, 35	374, 149, 87
	57.1	51.6	65.4		
60.8	53.6			49.1	71.5

実車率は長期的平均的には本来50%以上であるべきである。というのは、どんな車でも、少なくとも片道は荷物を積んでいるはずであるからである。しかしながら、この調査結果では50%未満のケースも生じている。

わずかな調査回数によって一般的な結論を引き出すことはできないであろうが、しかし、「計画と市場」について何らかの示唆があるようにも思われる。

調査結果によると、日本の実車率が最も高く、ソ連のそれが最も低い。この両国の違いは、あらためて調査しなくても、注意して見るだけで相違があることは誰れの目にも明らかであるだろう。ただ、調査してみて、あまりにも相違が大きいのので、びっくりすると同時に、調査を繰り返せば格差が若干は縮小するのではないかと思う。

データには現れていないが、調査中に気づいたことがいくつかある。第1に、実車率の高い国ほど、トラックの種類が豊富で、とくに中小型車が多く、逆に実車率の低い国は大型トラックが多い。第2に、実車率の高い国ほど、多様な形態の荷物の混載が多い。第3に、実車率の高い国ほど梱包が進んでいる。第4に、今回は調査していないが、国によって全交通量に占める乗用車・バス・トラックなどの割合に著しい相違があり、第5に、乗用車の車体の色彩・手入れの良さに大きな相違がみられる。とくに日本は、トラックの種類が極めて多く、小口混載および梱包が進んでいる。

3. 「計画」と「市場」についてのアンケート調査

今回の1ヵ月余りにわたる旅行を通じて、訪ねた5ヵ国について何らかのイメージが形成された。そのイメージは、出発前に書物や人伝えに聞いたことを確認した点もあれば、認識を改めた点や新たに得た印象もあるであろう。そこで、まだ印象がホットで、あれこれ整理したものにならないうちに、その印象を調査しようとしたのが以下で示すものである。アンケートは、最終訪問国チェコスロバキアの最後の朝食時に行なった。

調査日時：1982年9月26日8時30分

調査場所：チェコスロバキア、プラハ、パークホテルのレストラン

調査対象者(回答者)：今回の旅行において日本出国から入国まで同一行動をとった経済学者4人(筆者も含む)

調査内容：表3の表側にある7項目に関して、各国(その首都)についての印象を順位で記入する。

調査方法：前日の夜に作成していたアンケート用紙に、互いに相談することなく、素早く回答を記入してもらって、すぐ回収した。アンケート用紙は、表3のうち表頭と表側の他は白紙である用紙を用いた。調査に先だって若干の趣旨説明を行なった。そのさい、回答者からのアドバイスにより、当初予定していた「点数表示」による回答を改め、「順位表示」とした。

さて、調査結果は表3のとおりである。

表3 旅行中の経済学者4人に対するアンケート調査（順位）

上段の4つの数字は4人の回答（同じ位置の数字は同一人の回答）
下段の（ ）は平均値

	ソ 連 (モスクワ)	ハンガリー (ブダペスト)	オーストリー (ウィーン)	ユーゴ (ベオグラード)	チェコ (プラハ)	日 本 (東 京)
(1) 「計画」の強さ	1, 1, 1, 1 (1.0)	3, 3, 3, 3 (3.0)	5, 5, 5, 5 (5.0)	4, 4, 4, 4 (4.0)	2, 2, 2, 2 (2.0)	5, 6, 6, 6 (5.75)
(2) 「市場」の作用の強さ	5, 6, 6, 6 (5.75)	4, 4, 4, 4 (4.0)	1, 2, 2, 2 (1.75)	3, 3, 3, 3 (3.0)	6, 5, 5, 5 (5.25)	1, 1, 1, 1 (1.0)
(3) 自由（言論，出版，信教 などの）の程度	5, 6, 6, 6 (5.75)	4, 4, 4, 4 (4.0)	1, 2, 1, 1 (1.25)	3, 3, 3, 3 (3.0)	6, 5, 5, 5 (5.25)	1, 1, 2, 1 (1.25)
(4) 街の活気	5, 3, 4, 6 (4.5)	4, 4, 4, 4 (4.0)	1, 5, 6, 2 (3.5)	3, 2, 2, 2 (2.25)	6, 6, 5, 5 (5.5)	1, 1, 1, 1 (1.0)
(5) 街の落ちつき，美しさ	1, 3, 1, 5 (2.5)	2, 2, 3, 4 (2.75)	4, 1, 4, 1 (2.5)	5, 6, 5, 6 (5.5)	3, 4, 2, 2 (2.75)	6, 5, 6, 3 (5.0)
(6) 客に対する愛想の良さ	6, 6, 6, 6 (6.0)	4, 4, 4, 3 (3.75)	2, 5, 2, 3 (3.0)	3, 3, 3, 2 (2.75)	5, 2, 5, 3 (3.75)	1, 1, 1, 1 (1.0)
(7) 住みやすさ（総合）	5, 6, 4, 6 (5.25)	4, 2, 3, 4 (3.25)	3, 4, 5, 3 (3.75)	2, 3, 2, 2 (2.25)	5, 5, 6, 5 (5.25)	1, 1, 1, 1 (1.0)

回答者のバックボーンとなっているであろうと思われる「経済学」の相違にもかかわらず、多くの点で4人の回答に一致点を見い出さう。4人とも20年前後経済学を職業として研究してきた者で、いずれも計画経済についての専門論文を幾編か公表している。しかしながら、4人のうち2人は専ら、いわゆるマルクス経済学を、また残りの2人は専ら、いわゆる近代経済学を学んできたと言って差しつかえないであろうと思われる。

旅行の途中で4人の間で交わされた、広く各方面にわたる議論においては（あるいは他の同行者がいた場合もあるが）、数々の見解の相違があつたにもかかわらず、アンケート結果にこのような一致点があつたのは、アンケートを集計した直後には、

新鮮な驚きであった。しかし、その後落ちついて考えてみれば別に不思議なことのようには思われない。

旅行直後の印象である点、しかも4人ともそろって初めての訪問である点、さらに回答者のバックボーンとなっていると思われる経済学が多様であるにもかかわらず回答内容がほぼ一致しているという点は、このアンケートの信頼性を高めるであろう。しかし、いずれにせよ、わずか4人の回答であることはいくら注意してもしすぎることはない。

表3にもとづいて、「計画」と「市場」に焦点をあてて図示したのが、図1～6である。これより、次の点を指摘することができる。

1. 「計画」が強いところほど、「市場」の作用は弱い。
2. 「計画」が強いところほど、したがって「市場」の作用が弱いところほど、自由の程度が弱く、街の活気が少なく、愛想が悪く、おおむね住みにくい。
3. 「計画」が強いところほど、したがって「市場」が弱いところほど、おおむね街が落ちついていて美しい。

図1 計画と市場

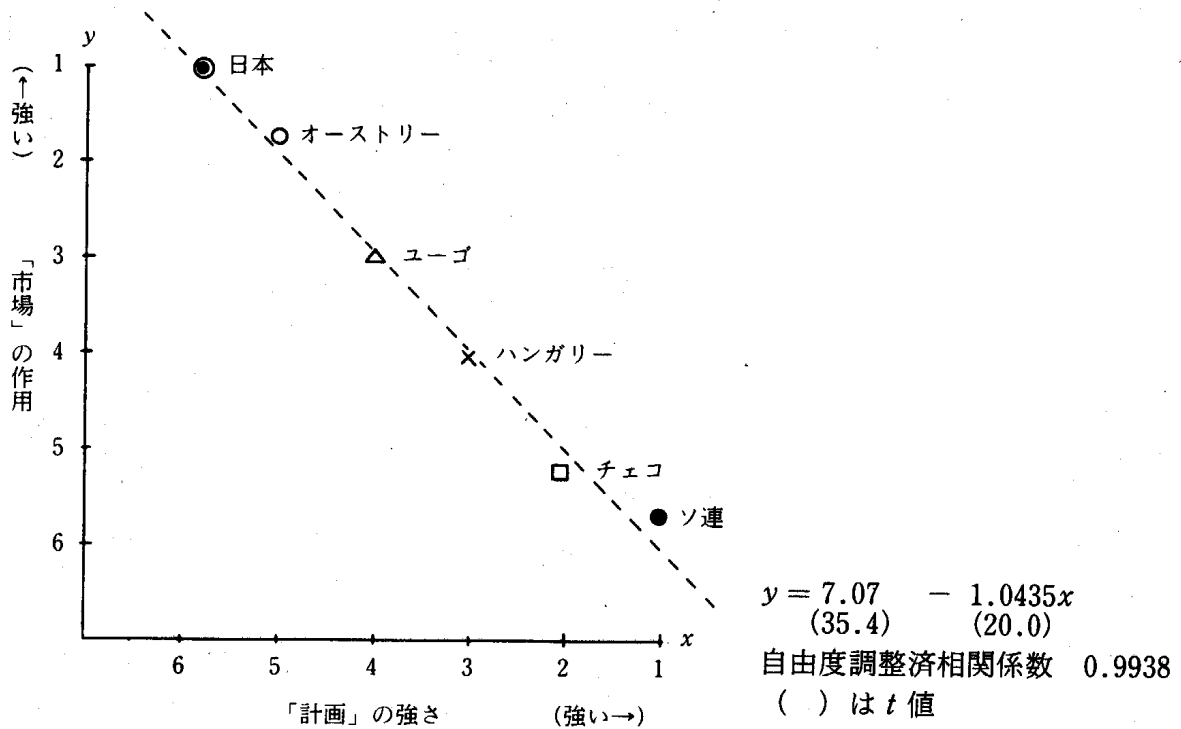


図2 計画と自由

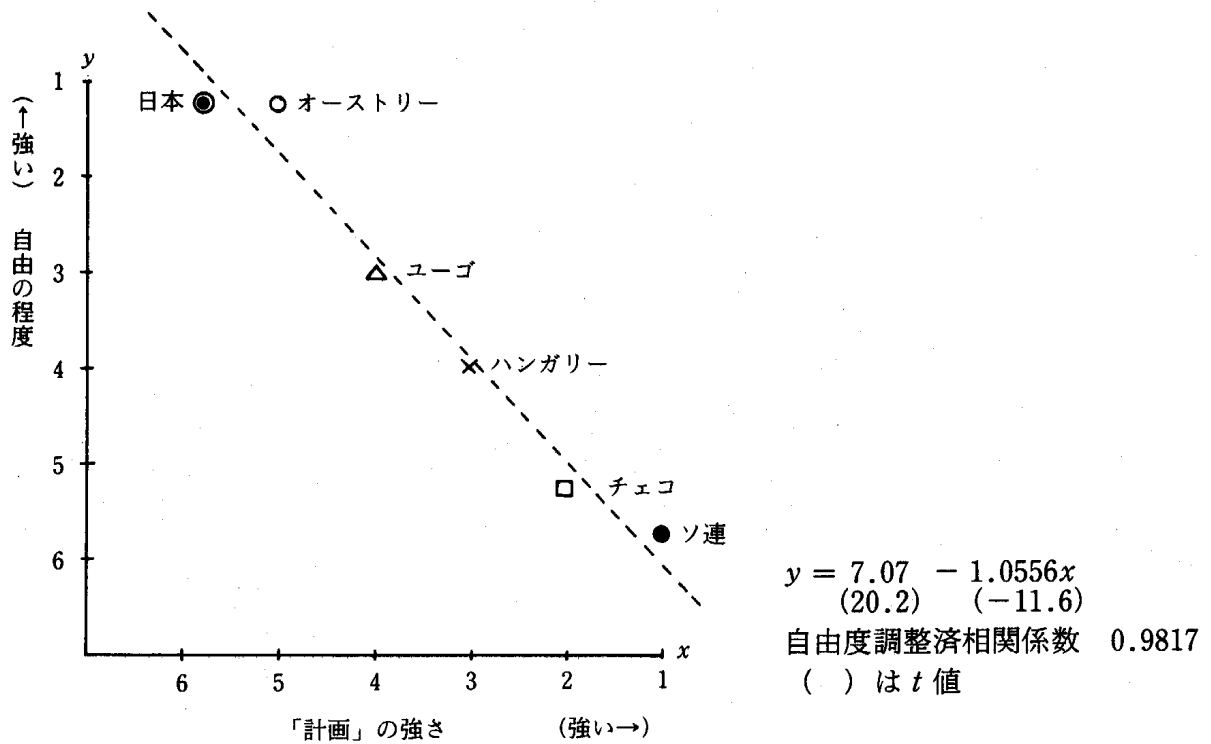


図3 計画と街の活気

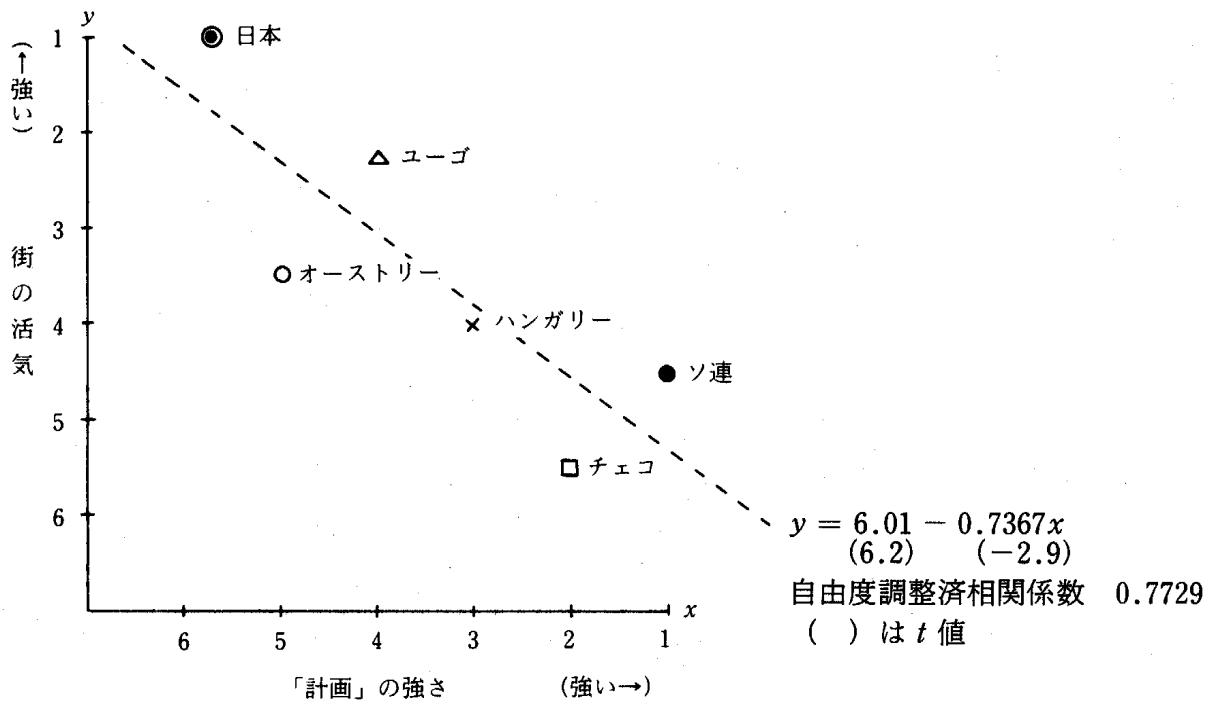


図4 計画と街の落ちつき・美しさ

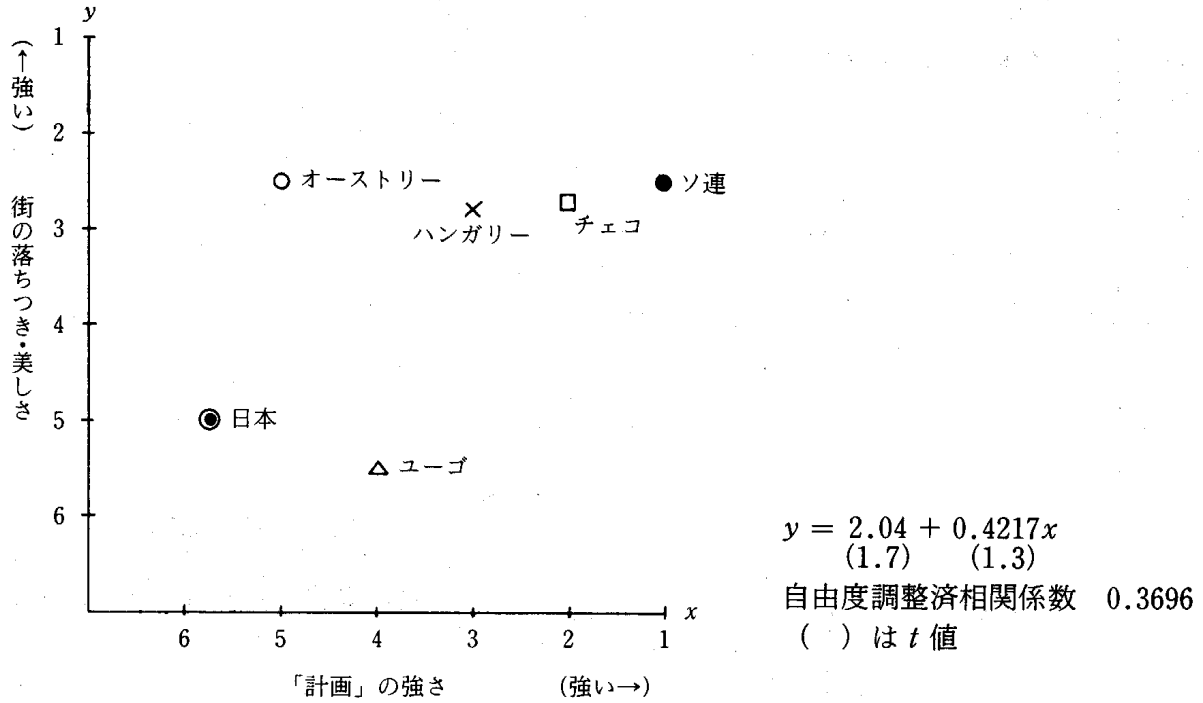


図5 計画と愛想

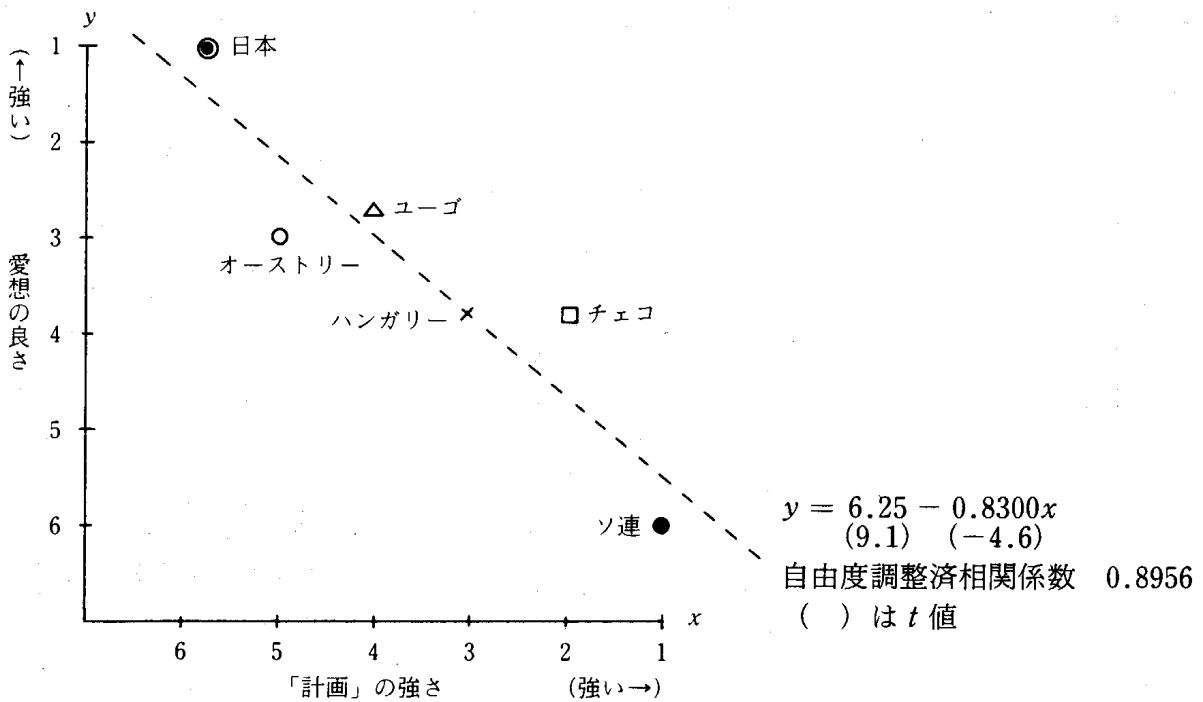
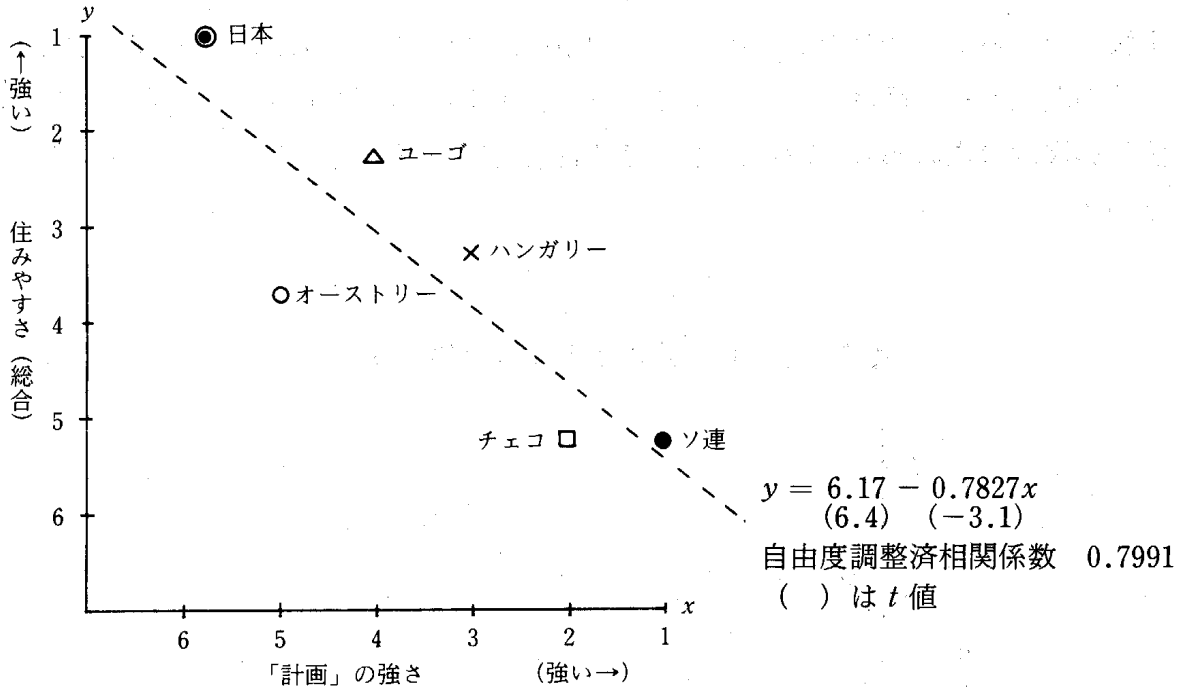


図6 計画と住みやすさ



アンケートの性質上、「計画」の強さ、「市場」の作用、自由の程度、活気、落ちつき・美しさ、愛想、住みやすさ等の内容を各回答者がどのように把握しているかは分からない。しかし、アンケート結果にかなりの一致点があるのは否定できない。以上の結果は、6カ国についての限られた印象にもとづいて各項目の間の関係を構成したものであり、たとえば、「計画経済は、その本来の性質によって、常に愛想が悪い」ということを意味しているわけでないのは、もちろんである。

「街の落ちつき・美しさ」についての回答では4人の見解にかなりの相違がみられる。その原因としては、1つには、確かに見解の相違があったかも知れない。いま1つは、「落ちつき」と「美しさ」を1つの質問にまとめたために生じたと考えられる。これはアンケート作成上の欠陥である。アンケートの回収後、複数の回答者より、「落ちつき」と「美しさ」のどちらに重点をおくかで回答が異なるのではないかと指摘されて、筆者もそれに気がついたが、すでに手遅れであった。

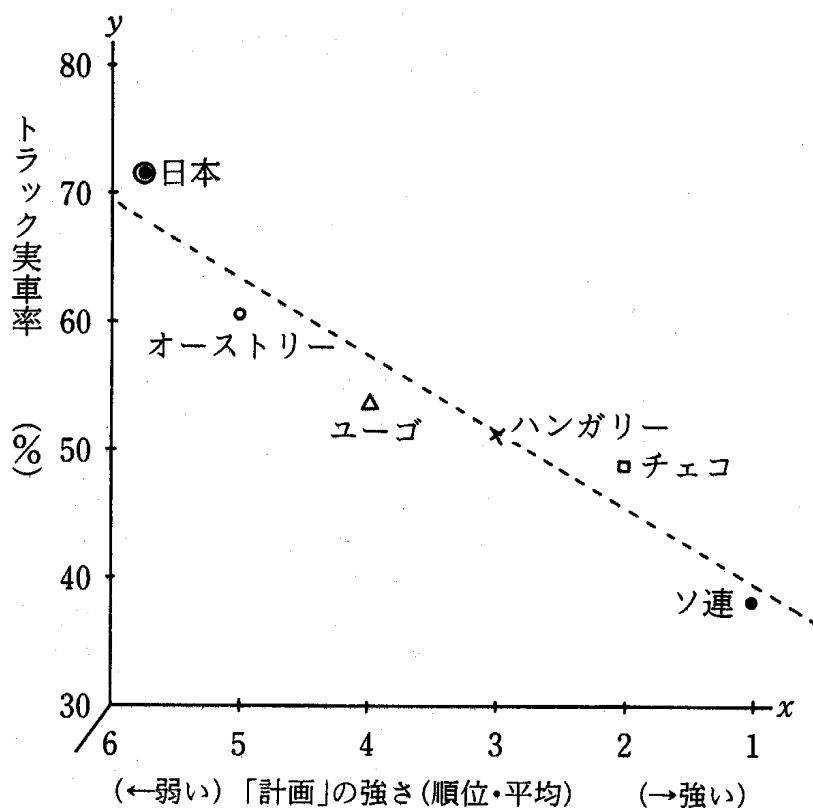
4. 「計画」および「市場」とトラック実車率

以上の2つの調査結果を結びつけたものが図7・8である。これより、「計画」が強いところほど、また「市場」の作用が弱いところほど、トラック実車率は低い、

という関係がみられる。

もとより、この関係は、「計画」あるいは「市場」とトラック実車率の因果関係を主張しているものではない。とはいえ、現在の「計画経済」諸国についての文献は³⁾上述の関係をその経済メカニズムによって説明するのに資するようと思われるが、詳しい展開は次の機会に譲り、ここでは調査結果の報告と若干のコメントのみにとどめる。

図7「計画」の強さとトラック実車率



$$y = 33.3 + 6.0018x$$

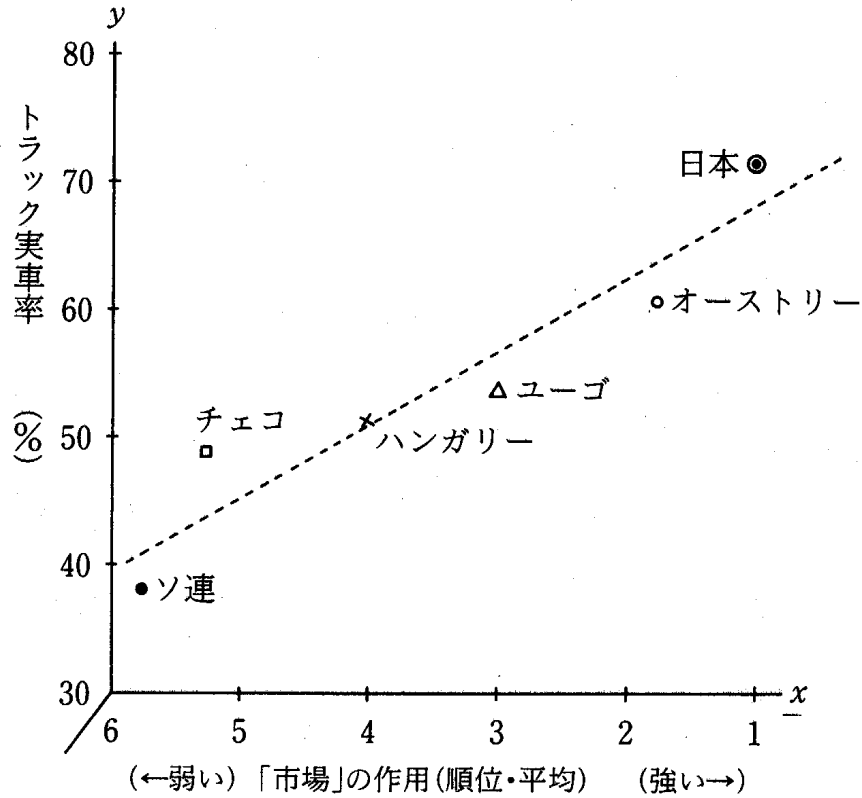
(10.0) (6.9)

自由度調整済相関係数 0.9502

() は t 値

3) たとえば, A. Nove, H. Hohmann and G. Seidenstecher, *The European Economies in the 1970s*, Butterworths, 1981. および, H. Höhmann, M. Kaser and C. Thalheim (ed.), *The New Economic Systems of Eastern Europe*, C. Hurst & Company, 1975. を参照。

図8「市場」の作用の強さとトラック実車率



$$y = 73.6 - 73.6x$$

(19.8) (-5.9)

自由度調整済相関係数 0.8547

() は t 値

(付記)

今回の旅行で訪問した WIENER INSTITUT FÜR INTERNATIONALE WIRTSCHAFTSVERGLEICHE の Dr. Gerhard Fink に、本稿の表 1 に示した結果を、若干のコメントを付して送付したところ、同氏は loaded ratio (実車率) に興味を示した後、次のコメントを寄せられた。“I am not absolutely sure whether a high ratio is really an indicator of high efficiency, because a case of disorganized transport where always some goods are left at the trucks is always thinkable.”