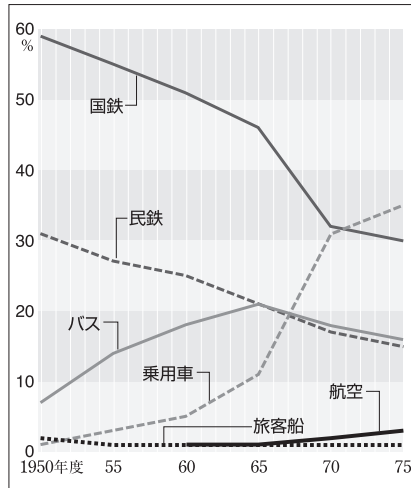


輸送機関別国内旅客輸送分担率の推移

解説 老川 慶喜



19 55(昭和30)年から1973年にかけて、日本は空前の高度経済成長を経験し、人々の生活の有様が大きく変わった。よく指摘されるのは、テレビ・電気洗濯機・電気冷蔵庫などの家電製品が各家庭にいきわたったということや、スーパーマーケットが急成長し、流通のあり方が大きく変容したということなどである。

しかし、この時期には交通の有様にも大きな変化が現れた。グラフ(上図、教科書『詳説日本史改訂版』〈日B309〉p.399)は、国鉄・民鉄・バス・乗用車・旅客船・航空の輸送機関別に旅客輸送の分担率を示したものである。一見してわかることは、国鉄と民鉄の分担率が一貫して低下していることである。鉄道は、明治の中頃から陸上輸送機関の「王座」としての地位を築いてきたが、その地位を維持できなくなった。鉄道にかわって分担率を急激に高めたのは乗用車であった。高度経済成長期にはモータリゼーションが驚くほどの早さで進行し、鉄道の陸上輸送機関の「王座」としての地位をゆるがすことになったのである。

グラフが語るのは、以上のようにモータリゼー

ションの進行による鉄道の輸送分担率の低下という事実であるが、さらに何を読み取ることができるか、もう少し掘り下げてみたい。

アメリカでは、1910年代にフォードシステムが採用されてから自動車の大量生産が開始され、自動車が鉄道をおびやかす存在となっていた。日本でも自動車が鉄道のライバルになるということは、すでに戦前期の鉄道官僚木下淑夫の論文「国有鉄道の将来」(1923年)などで指摘されていた。1920年代にはバスやトラックが地方交通に徐々に進出するようになっていたが、第二次世界大戦終了期までは工業生産力の水準、道路事情などから、欧米諸国に比べると自動車の普及は遅れていた。

戦後、1950年6月に勃発した朝鮮戦争の特需によって自動車生産が復活し、以後目覚ましい発展をとげた。1950年度の乗用車の生産台数はわずか1,683台であったが、51年度には5,118台となり、約3倍となった。1960年代に入るとさらに活発となり、60年には14万台、65年には61万台と増加し、70年には258万台となった。1950年度の乗用車保有台数は5万台にも達しなかったが、70年度には

670万台をこえている。1965年に自動車貿易自由化の対象品目となると、自動車の輸出が飛躍的に増加し、自動車工業は日本の重工業の中心的位置を占めるようになった。

高度経済成長期のモータリゼーションの背景には、このような日本の自動車工業の発展をみとることができる。日本の自動車メーカーのなかには、トヨタ・日産・ホンダのように、世界的な自動車メーカーになるものも現れた。中東からの安価な石油の輸入が高度経済成長を支えたが、それは自動車の普及をうながす要因でもあった。

しかし、グラフをよくみると、同じ自動車でも乗用車の分担率は一貫して上昇しているのに対して、バスの分担率は1965年度を境に低下している。バスの1955年度における分担率は14%、65年度には21%と増加したが、70年度には18%、75年度には15%となった。この間、1968年度に乗用車の分担率が22%、バスの分担率が20%となり、乗用車がバスを上回っている。つまり、乗用車のような私的交通手段の分担率は一貫して増加しているが、同じ自動車でも公共交通手段としてのバスの分担率は低下しているのである。

私的交通手段としての乗用車はしばしば「マイカー」などと呼ばれるが、高速道路の建設や道路改良の進展によってマイカーの利用が急激に増加した。マイカーの利用にともなって、鉄道や大型バスを利用して観光地をめぐる団体旅行の人氣がなくなり、少人数での家族旅行や友人どうしでの個人旅行が人氣を博した。かつて多くの会社が大型バスを連ねて熱海の温泉旅館に泊まって社員旅行を楽しんでいたが、そうした光景もだんだんみられなくなった。マイカーの普及は、観光旅行のあり方にも大きな変化をもたらしたのである。

さらにマイカーの普及は、様々な社会問題をもたらした。都市部では自動車が道路にあふれ、交通渋滞が慢性化し交通事故も増えた。交通事故による死者は年間1万人以上にもものぼり、「交通戦

争」という言葉も生まれた。さらに大気汚染も広がり、交通公害が深刻な問題となった。こうしたなかで湯川利和は『マイカー亡国論』（三一書房、1968年）を著し、マイカーの普及がもたらす諸問題をえぐり出し評判となった。

マイカーの普及は、過疎地の鉄道から乗客を奪い、地方ローカル線の赤字問題を引きおこした。過疎地では廃線となる鉄道があいつぎ、地域社会から鉄道が消えた。マイカーを利用できない人々は「交通弱者」と呼ばれ、移動の手段を失った。

そうしたなかで、国鉄の地方交通線の赤字問題が取り上げられ、地方交通線を整理すべきだとの議論がわきおこった。1980年12月に公布された日本国有鉄道経営再建特別措置法は、輸送密度の低い地方線をバスに転換すべきだとした。地方の中小私鉄も同じ問題を抱えていた。

過疎化の問題は、高度経済成長の構造的な問題に立脚しているので、鉄道をバスに転換しても解決するものではなかった。地方交通線は、地域の住民にとっては、生活を支える命綱でもあったので、地方交通線がなくなるとかえって過疎化が進み、バス転換後にはさらに乗客が減少し、やがてバス自体も廃止に追い込まれていった。

なお、旅客船の分担率はほぼ一定しているが、1960年代の半ばから航空の輸送分担率が増加している。1960年代には、日本航空(国外路線)、全日空(国内幹線)、東亜国内航空(国内ローカル線)の航空3社による分業体制が成立し、国内でも航空機の利用が増加していったのである。

このような輸送機関別輸送分担率の変化は、貨物輸送においてもほぼ同様であった。国鉄の貨物輸送がトラックに移り、鉄道の貨物輸送における分担率は急激に低下していった。こうした国鉄の輸送分担率の低下を背景に、1987年4月に国鉄の分割民営化が実施され、今日のJR体制が成立したのである。

(おいかわ・よしのぶ/立教大学名誉教授)