

技術移転・変容・開発からみた

近代日本における交通・運輸の発達

国連大学受託調査プロジェクト・チーム

明治以降の日本の交通・運輸・特に陸上のその発達段階を、その手段に基づいて区分し、各時代を特徴づけると次のようになる。

第一期Ⅱ明治前半期——馬背・人担・歩行の伝統的交通・運輸からの移行期。

第二期Ⅱ明治後半～大正前半——鉄道優位の確立。

第三期Ⅱ大正後期～第二次大戦——鉄道優位のもとでの混合交通・運輸。

第四期Ⅱ昭和二十年代——鉄道中心の復興期。

第五期Ⅱ昭和三十年代以降——自動車の進出と鉄道の凋落。

ここでは、当プロジェクト「交通・運輸」研究会主査山本弘文（法政大学教授）の報告に依拠して、戦前期の各時代の特徴点を要約してみた。

第一期——第一期は江戸時代に確立された宿駅制度を、明治維新政府が継承し、拡大することから始まった。

に、宿舎と人馬が常備され、幕府から任命された宿役人の指揮のもとで、休泊や輸送業務の運営が行われた。常備された人馬の数は、江戸と京都を結ぶ東海道の場合、各宿に百人と百頭、これに次いで重要な中仙道では、五〇人と五〇頭、残りの三街道は二五人と二五頭であった。この五街道以外の街道は、それより重要性が低く、交通量もより少なかったが、そこにも地方の領主達によって宿場が設けられ、交通量に応じた人馬が常備された。このような制度を引き継いだ明治政府は、それを全国に拡大した。しかし負担の増加に反対する村々の抵抗にあい、人馬の調達が極めて困難になった。そこで一八七二年に、沿道住民による道路輸送業務の請負いを宿ごとに認可し、次いで一八七五年には、業務の民間への全面的な解放——自由な出願と同一基準による免許——が実現することになった。このような道路輸送の自由化は、国内の政治的統一や民間産業の勃興と相まって、活況を呼びおこした。車輛の通行は維新以後、広く公認された。荷車やこれを用いて改造した人力

車にはじまり、牛車・馬車におよんだ。このうち牛車は、古くから知られ、江戸時代にも一部の地方で運行を認められていたが、馬車は全く外来のものであった。その導入は外国人によって開港後の一八六〇年代初頭に行われたが、当初は専ら、外国人専用の自家用馬車として横浜・神戸などの開港地周辺で用いられたに過ぎなかった。一八六九年には日本人によって経営される東京・横浜間の乗合馬車が初めて認可され、同年六月運行した。一八七二年には、街道上にいくつかの馬継ぎ所を設けた駅馬車が現われた。たとえば東京―高崎、東京―八王子、東京―宇都宮、境―福島、大阪―京都、函館―札幌などであった。馬車輸送は八〇年代に入るとさらに発展した。国内の馬車台数は、一八七五年の三六四台から、八〇年には一七九二、八五年には一万五二六、九〇年には三万一九六〇台へと激増した。この馬車輸送の特徴点は、当時の道路事情を反映して、途中、渡舟や馬背、人担による区間を含むつぎはぎ輸送であった点である。

第二期——明治維新は世界的には、鉄道時

代の最中に行われた。多くの外国人が、鉄道敷設権を求めて来た。しかし、それを排除し、官設官営方針が打ち出された。この方針は反面、国民経済にとつて必ずしも好ましいわけではなかった。政府資金の欠乏と私設鉄道の禁止によつて、鉄道建設は一八八〇年代半ばまできわめて停滞的であつた。八〇年代中頃から政府企業の大規模な払下げが開始されるとともに民営鉄道の認可も積極的に進められるようになった。このような政策転換の結果、鉄道建設は九〇年代半ばにかけて急速に進んだ。とりわけ、民営鉄道の發展はめざましく、一八九四年には、総延長三四〇〇キロのうち、二五〇〇キロが民営鉄道となつた。この頃には日本列島を縦横断する幹線鉄道もかなり建設され、本格的な鉄道時代が訪れることになつた。しかし鉄道資材の主要部分は国産でできず、レール・車輛の多くはイギリス、一部はドイツ、ベルギー、アメリカからの輸入に依存していた。その間に国産化の努力が続けられ、一九一〇年代にはほぼそれを達成した。さらに一九〇〇年にかけてほぼ形を整えた幹線鉄道は一九〇七年に、全て国産化された。他方、農村の振興、地域の開発のために、民間資本を活用することを目的に一九一〇年には軽便鉄道法、一九一一年には軽便鉄道補助法が制定され、地方鉄道を充実することに重点が移された。

鉄道は陸運・水運のつぎはぎ輸送の非効率を解決し、いたる所で長距離馬車輸送に打撃を与えた。その代表的なものは、東海道の長距離馬車輸送で、鉄道路線の工事が進むにつれて斜陽化し、ついに明治二十六年東海道線の開通とともに廃止された。しかし、鉄道の路線拡張に伴い各駅において鉄道貨物の取扱いに従事する通運業者の数が急速に増大した。鉄道沿線から駆逐された長距離馬車輸送は、鉄道駅と周辺を結ぶ鉄道貨客の短距離集配輸送に転換し、鉄道の補助的機能を果たすようになった。荷馬車台数はこのため増加し続け、一九二八年に三一万台を数えた。

第三期——関東大震災の時に大きな役割を果たした自動車は、その戸口から戸口への便利さと迅速性を買われてしだいに増加し、中短距離輸送の分野で、鉄道に影響を与えるようになってきた。一九二〇年には、六八九台にすぎなかつた貨物自動車が、一九三五年には、四万六九一八、小型四輪トラック一〇二一台に増加した。一九三〇年代には、輸送距離、二〇キロまでは三三%、五〇キロまでは四一%、一〇〇キロまでは一九%、一五〇キロまでは六%、二二〇キロまでは一%に相当する貨物を、自動車輸送が鉄道輸送から奪つたと推定されている。自動車輸送は、鉄道輸送の分野に進出しただけでなく、駅周辺の荷馬車輸送にも大きな影響を与えるようになった。

つた。

さらに市内交通においては、明治末より導入された電車が普及し、また、一九一〇年に約二四万台であつた自転車も、一九二〇年には二〇五万台、一九三〇年には五三三万台に増加した。この時期には、バスも導入され、一九三五年には二万八四二八台になり、乗用車の数も、四万五五八〇台に達した。このため、明治初めに日本で発明された人力車も、一八九六年の二万台をピークに以後急激に減少し、一九三五年には二万台になつた。乗用馬車もまた、一九一一年の八九三二台を最高に以後減少し、一九三〇年には二一七五台になつた。

このようにして、長距離輸送の鉄道を軸に中・短距離区間における自動車・荷馬車の相互補完と競合の関係が形成されてきた。市内交通の面では、同一路上を人力車・馬車・電車・自転車・自動車が行く混合交通が、特徴となつた。踏み砕かれ、乾ききつた馬糞が、風に舞い飛ぶ「馬糞公害」が騒がれたのもこの頃である。

この混合交通の問題は、多くの途上国にみられるもので、その生成と解消の過程のより詳細な研究は、今日の途上国の交通・運輸問題に示唆するところ大であらう。

(アンシエート・コーデイナーター)

多田博一