

1 近代以降の交通手段の変遷と私たちの生活・文化



大島 登志彦
OSHIMA Toshihiko

高崎経済大学 / 経済学部 / 教授
鉄道史学会 / 会長

大昔の移動手段といえば徒歩であり、現在でも基本的な交通手段である。やがて人間社会は発達し、船、自動車、鉄道、飛行機など、現在では多くの交通手段が存在している。私達の生活・文化とともに発達してきた交通手段の変遷に迫る。

明治初旬まで(第1期)の交通手段の概要

交通手段の変遷は、歴史の一端として、概説的に各方面で語り継がれてきたが、系統だった考察や学術研究は乏しかったと考える。すなわち、交通史学においては、研究の主体が長らく近世以前が主体だった上、交通の発達というより、ある時代の交通事情の一端(特定の街道や宿場、助郷等)を解明する研究が多く、数百年に亘る変遷を捉えたり、時期区分する傾向は弱かった。また、鉄道史学では、近代以降の鉄道建設に関わる研究が多く、市民がそれを如何に利用して文化が発生したか、という立場の研究は少なかつたと考える。

筆者は、20世紀初頭以降、百十数年間のわが国の路線バスの歴史の変遷の研究を通して、国内の交通機関の利用目的や傾向を考察したうえで、観光と関わる近代交通の変遷を時期区分して考察してきた。歴史的に交通手段を捉えていく認識や観光の原点などを捉えることは困難と考えるが、陸上輸送に関しては、近世以前は、概ね徒歩と畜力に頼っていた。

江戸時代には、街道整備や参勤交代などが進み、今日の交通手段の原点に繋がったといえるし、松尾芭蕉の『おくのほそ道』や十返舎一九の『東海道中膝栗毛』等、伊能忠敬の日本地図の作成も含めて、国民の国土や地形、観光等に対する好奇心は強かったと考える。社寺参詣や湯治も、近代交通機関の整備を促したことは確かであろう。また、貨物輸送は、北前船や樽廻船などの内航海運が、重要な役目を担っていた。

本稿では、苦難を伴う移動で到達するのが精一杯だった近代黎明時から、航空機や新幹線・高速道路網が

拡充されて、日本列島が日帰り移動圏に組み込まれて、移動の苦難がほとんどなくなった今日までの国民の主要交通手段の変遷を、5つに時期区分(表1)して、特徴やキーワードなどを盛り込みながら概観する。併せて、利便の向上と高速化された日本の交通体系の特徴やその弊害等を、観光開発も含めて考察していく。

明治初期の富国強兵・殖産興業の国策の中で、1872年、新橋-横浜間にわが国で最初の鉄道が開通すると、国内の主要鉄道網や道路網が整備されていく。それが近代交通の走りとなっていくので、1880年頃を境に近代交通以前の第1期と、それが黎明する第2期に区分できよう。

明治中期から大正期にかけての交通手段の概要(第2期~第3期)

国土を縦貫する幹線鉄道網は、明治前期の財政難から、一部私鉄に頼る路線もあったが、急速に整備されていく。また、現在の大手私鉄に繋がる電気軌道や電灯会社が、温泉や社寺参詣地を鉄道で繋ぐ傾向にあった。大都市やその近郊都市間では、馬車軌道が発達するが、1895年に京都市内で電車が開業した(写真1)のを契機に、各地で市内電車が導入されていく。交通機関の発達やお雇い外国人が保養する習慣等にも刺激されて、病氣療養の湯治やサナトリウムでの滞在も盛んだったといわれる。また、石川啄木や与謝野晶子、若山牧水などの有名詩人が、全国各地を探訪して多くの詩歌を詠んできた。

路線バス(当初は乗合自動車と称していた)は、1903

表1 交通手段変遷の時期区分・概要と用語

区分期間	各期の区分名称(総合的特徴)交通機関の種類	各期を特徴づける新たな交通機関や施設	交通を支える用語・キーワード	交通に関わる社会情勢の変化通信・荷物の輸送など
第1期 1880年頃まで	近代交通以前 業務・宗教(社寺参詣等)的=徒歩 内航海運:北前船、樽廻船	五畿七道、五街道・脇往還 地図の作成=伊能忠敬 松尾芭蕉「おくのほそ道」	宿場、東海道五十三次 参勤交代・大名行列 旅籠、風待ち港・河岸	鎖国→開国・不平等条約・明治維新 外国人が日本を紹介 飛脚、駅通、郵便馬車
第2期 1880~1920年頃	近代交通の黎明 幹線鉄道網の整備・国有化 道路制度(国道・県道・里道) 市内交通:馬車・人車→路面電車	汽笛一声、食堂車・展望車 大手私鉄が都市近郊へ電車 社寺・仏閣参詣の交通 バス・タクシーの生誕・黎明	旅行案内・錦絵・鳥瞰図 駅弁・駅前旅館 温泉案内=湯治・サナトリウム 内国勸業博覧会・共進会	富国強兵・殖産興業 お雇い外国人・高官の避暑・別荘 詩人が全国を歴訪 ラジオ、郵便・鉄道手小荷物
第3期 1920~1960年頃	成熟・発展期 (戦時十数年の中断あり) 主要鉄道網が列島縦断 バス路線網が成熟・発展	急行列車の増発と愛称 ケーブルカー・ロープウェイ(山岳参詣・登山) 国立公園・自然公園(広域自然観光) 有料道路・スカイライン	時刻表、ガイドブック、絵葉書・栞 観光地を周遊(周遊指定地) スーツケース・赤帽 遊覧バス・バスガイド	集団就職・観劇・観戦の交通充実 関東大震災→バスが生活・観光に機能 テレビ、交換手を介した電話 有線・電報・タイプライター
第4期 1960~1990年頃	整備・増強・再編期 航空機の利用急増 新幹線・高速道路網の整備 路線バス・ローカル鉄道の盛衰 道路改修・自家用車の普及	新幹線、航空交通(旅客機) 日本列島改造、ディスカバー・ジャパン ブルートレイン→電車特急 長距離バス(昼間一般道→夜行高速) ワンマンバス・廃止代替バス	ジャンボジェット機・シュワーズ 「夢の超特急」・みどりの窓口 周遊券、整理券、道路渋滞 ドライブ(イン)・レンタカー・フェリー オート三輪→ライトバン→ハッチバック	高速・大量輸送の追求 高度経済成長→オイルショック・不況 公共交通利用の減少と輸送格差 核家族化・家庭電話、カラーテレビ FAX、ワープロ、クレジットカード
第5期 1990年以降	競争・見直し・ゆとり期 航空・道路交通の拡充 新幹線建設促進、楽しむための移動 国鉄など交通業界の民営・分社化 ローカル輸送の個別対応	地方空港整備、格安航空(LCC) 青函トンネル・瀬戸大橋、豪華列車 高速・ツアーバス、SL・トロッコ列車 観光周遊バス、コミュニティバス デマンド交通、バリアフリー	新幹線「のぞみ」、アテンダント 並行在来線、第3セクター グランクラス、駅からハイキング EV車、ワンボックスカー 道の駅・サービスエリア・日帰り温泉	バブル崩壊・規制緩和・格差社会 少子高齢化、インバウンド 環境に優しい・持続可能 パソコン・スマホ・電子メール 通信販売、宅配便、ICカード

・記載事項は、概ね各期とも上から長距離高速交通から生活交通の順
・区分や期間、上枠は目安としての事項であり、主要傾向や新たに登場したものを記載した
各種の文献や図録、パンフレット、時刻表、インターネットの用語解説(Wikipedia等)などを参照して筆者作成

年に京都や広島で開業したのが国内では最初とされる。タクシーは、1912年に有楽町に設立された会社が、メーターを搭載したT型フォード6台でスタートした。いずれも、当初は需要自体がまだ少なかった上、個人経営者が競って客引きや運賃値引きを街頭で行なうなど、まだ制度が安定した事業として成り立たず、成長したのは関東大震災(1923年)以降だったといわれる。

第3期は、全国的に幹線鉄道網が形成され、大手私鉄も近郊への路線延長と積極的な沿線の観光開発を手懸けるようになった。道路整備に伴って路線バスも拡充され、観光地を巡る遊覧バスも走り始めた。山間・渓谷地域では、国立公園などの制度が制定され、ロープウェイやケーブルカーが各地で開業し、山頂近くまでの社寺参詣や湯治が容易にできるようになった。

第二次世界大戦前後十数年間の交通発達や観光開発は休止した。しかし筆者は、長期的スパンで見ると、交通発達の基調は1960年代まで継続したと考えて、表1の時期区分では、成熟・発展期として捉えた。

日本の交通網整備は、明治初期から鉄道主導で進んだため、道路は、戦後の高度経済成長期初期にはまだ劣悪だったと言われる。筆者の経験でも、1960年前後は、主要国道でも未舗装区間が多く、大型のトラック



写真1 京都市電の前身ともいえる1895年に開業した京都電気鉄道のN電(2018年3月、梅小路公園市電のひろばにおいて蓄電池で保存線を運行している)

やバスが砂煙を上げながら水溜りや轍を苦戦しながら走行していたのを思い出す。幅員も狭く、対向車が来ると、片方が待つてすれ違うのが当たり前だった。

道路整備が遅れていた1960年代前半頃までは、鉄道のない地域において、国民の主要移動手段は路線バスだった。高度経済成長に伴う都市と農村部の交流が盛んになったことや、高校進学率の急増などにより、車両は大型化してその輸送人員は急増し、路線網や運行本数、運行時間帯などは大幅に拡充された(図1)。

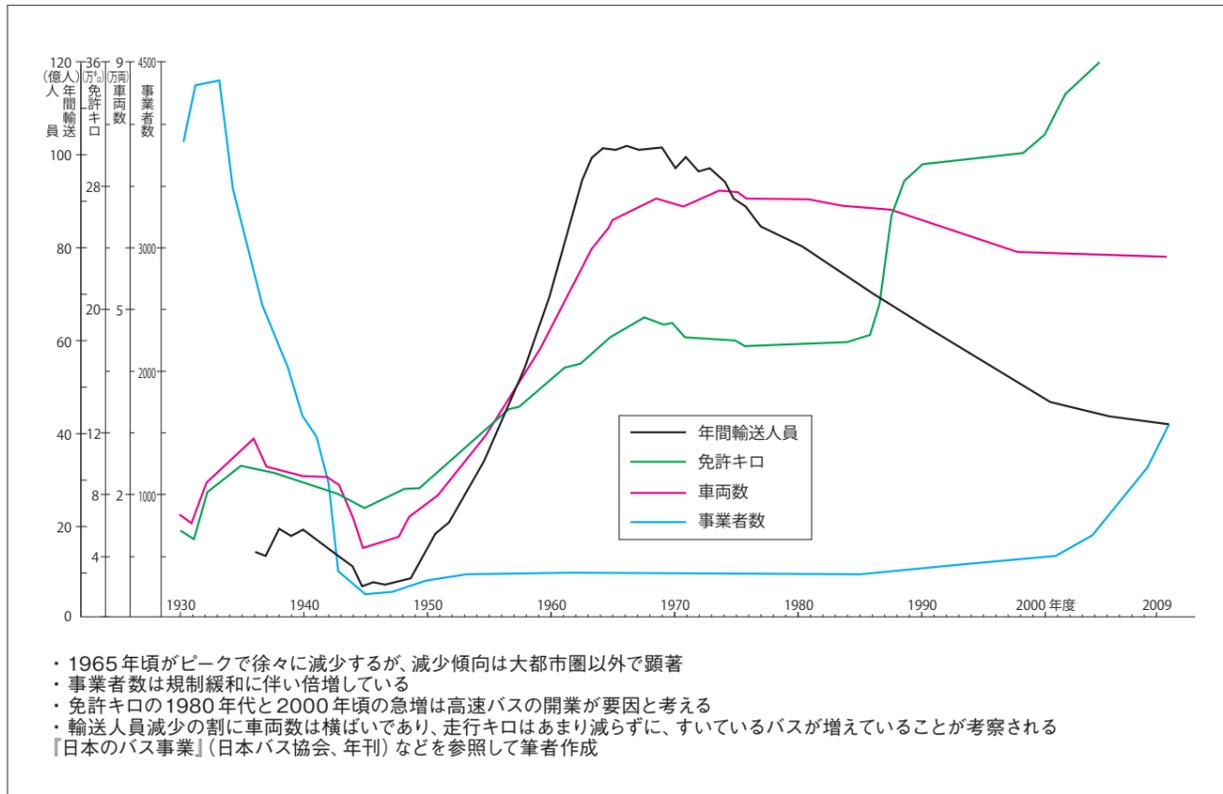


図1 日本の乗合バス輸送事情の変遷



写真2 主要幹線を走る長大旅客列車(1975年頃、東北本線南仙台付近、当時の客車はデッキ付の手動ドアであり、朝の混雑列車はデッキにぶらさがって乗っている人もいた)

鉄道は、全国をくまなく網羅するまでに拡大し、各地の産業発達を支えた必要な原材料や製品はもちろん、第二次世界大戦中には軍事輸送に威力を発揮してきた。また、主要幹線でも単線区間が多く、列車本数が制約されていたため、急行・普通列車とも機関車が長大な客車を牽引して、旅客の需要に対処していた(写真2)。そして、国土の山がちな地形に沿って建設され、沢伝い

をS字カーブしながら登坂し、短いトンネルで山越える線形を採っていたため、補助機関車を連結して走る区間や単線でスイッチバック構造の駅も多い輸送の隘路となり、急行列車でも、現在の普通列車より所要時間は長かった。

当時の旅行や出張は一大イベントで、手荷物を別便で送り(チッキ)、主要駅には荷物を運ぶ赤帽が常駐していた。長距離の旅は、駅弁や夜行列車と付き合っ、緊急業務が生じると電報を打つなど、鉄道旅行は情緒に富んでいた(図2)。

第二次世界大戦後の高度経済成長からバブル時代(第4期)の交通手段の再編

1960年代以降、高速道路の相次ぐ開業も含めて、道路事情は急速に改善され、国民所得の向上や技術革新も相まって、自動車交通が発達した。自家用車は、時間に拘束されない上、プライバシーを保てる移動空間を可能としたのが、普及の大きな要因だったと考える。バスは、自家用車の普及などにより、路線バス部門は衰退したが、国民生活の向上に伴って観光旅行が増えて貸切バス部門が成長した他、高速バスが拡充されていった。

36.10.1改正 高崎—軽井沢—長野—直江津—長岡 (信越本線・下り) (北陸新幹線長野開業直前の普通列車と同等) (そのうち横川—軽井沢間だけで50分を要していた)

区間	駅名	時刻	備考
高崎—軽井沢	高崎	10:00	
	高崎南口	10:05	
	高崎西口	10:10	
	高崎東口	10:15	
	高崎北口	10:20	
	高崎南口	10:25	
	高崎西口	10:30	
	高崎東口	10:35	
	高崎北口	10:40	
	高崎南口	10:45	
軽井沢—長野	軽井沢	10:50	
	軽井沢南口	10:55	
	軽井沢北口	11:00	
	軽井沢南口	11:05	
	軽井沢北口	11:10	
	軽井沢南口	11:15	
	軽井沢北口	11:20	
	軽井沢南口	11:25	
	軽井沢北口	11:30	
	軽井沢南口	11:35	
長野—直江津	長野	11:40	
	長野南口	11:45	
	長野北口	11:50	
	長野南口	11:55	
	長野北口	12:00	
	長野南口	12:05	
	長野北口	12:10	
	長野南口	12:15	
	長野北口	12:20	
	長野南口	12:25	
直江津—長岡	直江津	12:30	
	直江津南口	12:35	
	直江津北口	12:40	
	直江津南口	12:45	
	直江津北口	12:50	
	直江津南口	12:55	
	直江津北口	13:00	
	直江津南口	13:05	
	直江津北口	13:10	
	直江津南口	13:15	

・同年初登場した特急の停車駅は上野・高崎・横川・軽井沢・長野・直江津・長岡のみだった
 ・高崎—長野間は特急でも2時間半(北陸新幹線長野開業直前の普通列車と同等)、そのうち横川—軽井沢間だけで50分を要していた
 ・列車には1・2等車、主要駅に弁当・洗面所・赤帽の記号があり、多くの駅で電報を扱っていた
 1961年10月国鉄監修時刻表(日本交通公社1977年復刻)を転載

図2 1961年の主要幹線(信越本線)の時刻表

鉄道交通も、新幹線の建設や幹線鉄道で線形の改良や電化が進められて、特急列車の増発も相まって、大幅なスピードアップと近代化が図られた。そして、国鉄の分割民営化(1987年)頃までは、鉄道が幹線交通の主導だという認識は続いたと考えるが、国鉄の相次ぐ運賃値上げや累積赤字の増大、春闘による列車の運休等が重なって、鉄道利用への志向は弱まっていった。すなわち、夜行列車や食堂車・駅弁等を含む鉄道旅行は、自家用車利用の家族旅行や航空機などに押され、若者の周遊券やユースホステルを利用した節約型鉄道旅行は、高速バスに侵食されていく。

輸送密度の低い国鉄ローカル線は、気動車の導入で快適になったが、自家用車の普及で成人の利用は激減し、高校生などの通学と高齢者の通院目的などに限定されていく。また、道路整備や宅配便の普及で、鉄道による貨物輸送は激減し、国鉄再建計画の一端で、特定地方交通線として、国鉄・JRから経営分離さ

れていった。

航空交通は、成田空港が地元の根強い廃止運動の中で開港が遅れていたが、海外旅行ブームにも後押しされて、大幅に拡充された。国内旅行も、国鉄運賃などの相次ぐ値上げも含めて、時間短縮の要望や航空運賃の割高感が軽減されたことなどから、航空機利用は大衆化して、首都圏から新幹線網以遠の主要都市への移動は、大方が航空機利用にシフトしていった。

高速道路や新幹線、航空機が国民の交通手段に仲間入りした頃の1960年代には、「せまい日本そんなに急いどこへ行く」という標語がはやり、一辺倒に進む高速化や多忙性を牽制する世論も残っていた。しかし、日本の経済発展の根底にある「時は金なり」の発想を当然とする社会に移行し、高速性のみを重視した交通手段が、次々に整備されていった。

表2 日本国内の戦後の交通モード別の輸送人員の変遷

年度	輸送人員(単位:千人)					
	自動車	鉄道	うちJR	旅客船	航空	計
1950	1,515,000	8,391,932	3,095,194	97,348	—	10,004,280
1955	4,261,000	9,780,980	3,849,219	73,920	361	14,116,261
1960	7,900,743	12,290,380	5,123,901	98,887	1,260	20,291,270
1965	14,863,470	15,798,168	6,721,827	126,007	5,194	30,792,839
1970	24,032,433	16,384,034	6,534,477	173,744	15,460	40,605,671
1975	28,411,450	17,587,925	7,048,013	169,864	25,467	46,194,706
1980	33,515,233	18,004,962	6,824,817	159,751	40,427	51,720,373
1985	34,678,904	19,084,820	7,036,475	153,477	43,777	53,960,978
1990	55,767,427	21,938,609	8,357,583	162,600	65,252	77,933,888
1995	61,271,653	22,630,439	8,982,284	148,828	78,101	84,129,021
2000	62,841,306	21,646,751	8,670,971	110,128	92,873	84,691,058
2005	65,946,689	21,953,959	8,683,082	103,175	94,490	88,107,378
2010	(6,241,395)	22,669,011	8,818,311	85,047	82,211	(29,077,664)

注)
 ・1987年度より、自動車には軽自動車を加えたので、1986年度以前と連続しない
 ・1994年度の自動車の数値には、1995年1～3月の兵庫(営業用バス等を除く)を含まない。1995年1・2月の自動車の数値には、兵庫県の数値(営業用バスを除く)を含まない
 ・2010年度の自動車の数値は、東日本大震災の影響により継続した数値でないため、合計も継続した数値になっていない
 ・鉄道は、うちJRの輸送人員の1987年度分以降は、JR各社間の重複等があり、前年度までと連続しない
 ・旅客船の輸送量については、1972年度までは定期のみ、1973年度からは定期と不定期をあわせたものである
 ・航空は国内航空は定期便のみの数値である
 出典:国土交通省 総合政策局情報政策課「交通関連統計資料集」より作成

規制緩和に伴う競争のなかでゆとりを求めた交通手段の多様化(第5期)

昭和末期は、専売公社と電電公社に続いて1987年に国鉄が分割民営化され、さらに翌年には、半官半民だった日本航空が完全民営化された。また、2000～2002年にかけて交通業界の規制緩和が行なわれ、2006年には道路運送法が大きく改正されるなど、1990年前後以降、公的に支えられてきた運輸通信業界は大きな転換期にあたった。航空業界における地方空港の新設・整備や格安航空会社の誕生、航空会社同士や新幹線との競争激化、地域鉄道を担ってきた中小私鉄の十数路線が利用者の減少と不採算を理由に廃止されたことなどが、顕著な傾向と考える。

また、各方面で、高度経済成長やバブル経済で膨れ上がった経営形態や規模が見直され、地域間交通を担うバス業界では、平成の市町村合併も重なって、多くのバス事業者が貸切部門や運行区域ごとに子会社・分社化し、コスト削減や不採算部門の分離などを図る動きが見られた。

第5期初旬の1990年頃、自家用車が大方の世帯に普及し、減少し続けた地方のバス利用者は、底をついたといわれた。しかし、車の台数は増え続け、運転免許を持

たない高齢者は激減していった。かつてバスのお得意客だった高校生も、少子高齢化で減少し始めて家族の送迎も進み、地方都市などのバス利用者はジリ貧になっていった。その傾向の中で路線網とは別のフレームで、福祉や交通弱者の足を確保する目的の通称コミュニティバスが、全国的に自治体などが主導で導入されるようになった。

コミュニティバスは、市町村独自の愛称と塗色の車両で運行され、100円・200円の均一運賃で、社会通念となったバリアフリーのノンステップバスが採用される傾向にあった。また、地方都市や中山間町村における従来からの廃止代替バスも、コミュニティバスに組み込まれる傾向になった。そして、極端に輸送需要が減少した路線・地域には、デマンドバス(タクシーとバスの中間的性格を持つ公共交通)や、利用を高齢者等に限定した福祉バスも、各地で導入される傾向となった。

公共交通は、従来移動の手段という認識が強かったが、大手鉄道事業者などによる関連事業として、大規模に行なわれてきた観光開発と密接に関係してきた。そして、SLブームが沸き起こった1970年代以降、国内にSLを動態保存して列車を運行させる要望が高まると、大井川鉄道は、観光の目玉として1977年に早くもSL列車を運行し始めた(写真3)。その後、JR各社や秩父鉄道、



写真3 SLの動態保存の先駆となった大井川鉄道(千頭駅、2017年9月、1975年に現役から退いたSLだが、動態保存が要望され、1977年からSLの営業運転を行なっている)



写真4 レトロ調に新造されて観光地で運行されている巡回バス(群馬県草津町、2017年6月、最近ではバス車両の規画化で少なくなっている)

真岡鉄道等でSL列車の運転が始まり、鉄道が観光の一端を担うようになった。JR以外は集客力の高い関東周辺が多いが、鉄道が観光客の誘致と地域活性化に果たす役割は大きい。また、車内や沿線の風景を満喫できるリゾート列車やトロッコ列車を運転する鉄道・線区が増えている。

一方、都市域を母体とした地方の自治体の多くは、平成の市町村合併により、観光スポットや温泉も含めた農山村地域まで包括する傾向になった。また、鉄道事業者の観光開発が下火になるなかで、地方創生の一環として、観光活性化政策が重要な課題になった。

その流れの一環として、鉄道駅から離れた観光地へのアクセスとして、自治体がシャトルバスや観光タクシー等、観光周遊バス等を運行する地域が増えている。この種のバスは、当初はやりだしたレトロブームやアンティークの流れを受けて、ボンネット型やレトロ調で新造する傾向が見られた(写真4)。しかし、利用が減少し続けるバス事業の不況は、車両製造も画一化へ向かい、ユニークな車体のバスは、次第に影が薄くなっている。

近年は、JR九州の「ななつ星」などに端を発する豪華な観光周遊列車や新幹線のグランクラスが、広く周知され始め、高齢の富裕層だけでなく、豪華な交通観光旅行が普及しつつある。このように、交通機関に乗って楽しむ移動も観光の一環となり、それが鉄道会社や自治体の地方創生の目玉になる傾向も強まっている。

なお、こうした第二次世界大戦後のめまぐるしい各交通手段のモードごとの盛衰のなかで、各々の輸送人員は、大きく増減してきたと考える。しかし、表2を見る限

り、1950～1970年代に自動車と航空機の急増が見られるものの、1970年代後半以降、大きな変動はなく推移してきた。増減は生じていない。輸送人キロも同様の傾向であり、そのことは、輸送需要のベースの部分が増大してきたため、傾向が表れる大きな割合の変動に至らないものと考えられよう。

おわりに

本稿では、近代以降のわが国の交通手段の変遷を、特徴やキーワードを記載して、5期に分けた区分表を作成した上で、各期の概要を考察した。筆者が主に研究を進めてきた地方鉄道や路線バス等の陸上公共交通を主体としながら、航空や道路等も含めながら考察した。そのため、記述が断片的となり、連続性が不透明な事項や、重要な事項でも記載が漏れている部分もあると思われる。また、5つの区分についても、その数や内容、区切りの時期数等も、一つの試案としての記述なので、各界の読者の方々は、各種の交通手段の変遷概要やそれらの時代背景の一端を思い起こし、日本の交通史の一端を垣間見ていただければ幸いである。

- <参考文献>
 1) 復刻版も含めた『時刻表』(日本交通公社)
 2) 日外アソシエーツ編集部編『日本交通史事典トピックス1868-2009』(2010年、日外アソシエーツ)
 3) 原口隆行『絵葉書に見る交通風俗史』(2002年、JTB)
 4) 平山昇『鉄道が変えた社参詣』(2012年、交通新聞社)
 5) 白川淳『鉄道博物館データブック』(2013年、鉄道図書刊行会)
 6) 武部健一『道路の日本史』(2015年、中公新書)
 7) 老川慶喜『鉄道と観光の近現代史』(2017年、河出ブックス)
 8) 大島登志彦『群馬・路線バスの歴史と諸問題の研究』(2009年、上毛新聞社)全頁
 9) 大島登志彦『観光地における路線バスの意義・役割とその変遷』『観光地への公共交通アクセスの変遷と役割、効果に関する調査研究』(2017年、日本交通政策研究会)