

1969—1970(昭和44—45)年には旅客扱いをしない純貨車渡船にも航海速度18ノット、貨車搭載量55両の「渡島丸」型(約4090総トン)3隻が就航し、1970(昭和45)年には青函航路の輸送能力は最大となった。

宇高航路でも1966—1968(昭和41—43)年に「伊予丸」型(3084総トン)4隻が就航した。ここでも大型化、ディーゼル機関の採用とともに、従来の航海速度12ノットから15ノットへのスピードアップが実現し、宇野・高松間の所要時間は1時間に短縮された。

しかしながら、鉄道連絡船は1960年代後半を最盛期として、1970年代に入って急速にその重要性が失われてゆく。それは航空交通の発達によって、首都圏・北海道間、京阪神圏・四国間の旅客流が鉄道をはなれて航空中心に移り、貨物輸送もまた鉄道から道路交通優位に転じたからである。自動車航送の普及はこの面で鉄道連絡航路の重大な脅威となった。

青函航路においてはすでに青函トンネルの建設が進み、宇高航路においても3カ所におよぶ本州・四国間の連絡橋の工事が行われている。これらのトンネルや橋梁の完成は鉄道連絡航路の終焉をもたらすことは当然のことであるが、これらをもってしても鉄道の重要性を回復することは困難であると考えられている。

#### [注]

- 1) 郊外電車または都市間電車が一部区間で街路上に運転されているものを除く。

[青木栄一]

### III 道 路

#### (1) 自動車工業の発展

戦後の経済復興のなかで、小型三輪トラックなどを中心に生産を再開した自動車メーカーは、1955(昭和30)年ころから相ついで設備の更新に着手した。なかでもトヨタ、日産、いすゞ、日野の四大メーカーは、政府、世界銀行、米国輸出入銀行などから大型融資を受け、老朽化した設備の根本的な更新を進めるとともに、豊富な熟練労働力の再編成によって、その生産性を急速に高めた。その結果、生産台数は、1955(昭和30)年度の16万2000台から1965(昭和40)

第4表 自動車生産台数(1955—1980(昭和30—55年))

年 度	乗 用 車	ト ラ ッ ク	バ ス	軽自動車	計
1955	22,377	135,129	4,808	552	162,866
1960	146,818	380,916	9,201	307,883	844,818
1965	613,830	799,623	19,254	546,250	1,978,957
1970	2,580,042	1,519,290	44,384	1,323,946	5,467,662
1975	4,548,498	1,988,976	36,439	557,086	7,130,999
1980	6,898,233	2,997,378	101,426	1,179,851	11,176,888

(出典) 運輸省『陸運統計要覧』による。

(注) 2輪車をふくまない。

第5表 自動車保有台数(1955—1980(昭和30—55年))

年度末	登 録 車 両				軽自動車	計
	乗 用 車	ト ラ ッ ク	バ ス	特殊用途車		
1955	157,802	693,012	35,162	34,087	4,492	924,555
1960	440,417	1,321,601	57,770	74,252	410,461	2,304,501
1965	1,877,912	2,870,249	105,386	163,608	2,230,872	7,248,027
1970	6,776,949	5,460,393	190,066	351,661	5,409,611	18,188,680
1975	14,822,093	7,381,024	219,945	595,798	5,387,138	28,405,998
1980	21,543,500	8,682,978	229,429	794,025	6,722,845	37,972,777

(出典) 運輸省『陸運統計要覧』による。

(注) 2輪車をふくまない。

年度の197万8000台、1980(昭和55)年度の1117万6000台へと飛躍的に増加し(第4表)、保有台数も1955(昭和30)年度末の92万4000台から、1965(昭和40)年度末の724万8000台、1980(昭和55)年度末の3797万2000台へと急増した(第5表)。そして1965(昭和40)年度には完成乗用車の貿易自由化、1971(昭和46)年度には自動車産業の資本取引の自由化が実施され、はげしい国際競争の時代に入ることになったのである。わが国の自動車輸出台数(二輪車を除く)は、1955(昭和30)年度の1689台から、1980(昭和55)年度の615万台へと激増した。

## (2) モータリゼーションの進展

以上のような自動車産業の発展と保有台数の増加にともなって、国内貨客輸送に占める自動車の分担率も、急速に上昇した。まず貨物輸送についていえば、1955(昭和30)年度の95億1000万トンキロ(11.7%)から、1960(昭和35)

第6表 輸送機関別国内貨物輸送量・分担率(1955—1980(昭和30—55)年)

(単位 100万トンキロ・%)

年度	合計	鉄 道		自 動 車		内 航 海 運		航 空	
		実 数	分担率	実 数	分担率	実 数	分担率	実数	分担率
1955	81,787	43,254	52.9	9,510	11.7	29,022	35.5	1	0.0
1960	138,901	54,515	39.2	20,801	14.9	63,579	45.8	6	0.0
1965	186,346	57,298	30.7	48,392	26.0	80,635	43.3	21	0.0
1966	209,502	55,894	26.7	64,912	31.0	88,664	42.3	32	0.0
1970	350,656	63,423	18.1	135,916	38.7	151,243	43.1	74	0.0
1975	360,779	47,347	13.1	129,701	36.0	183,579	50.9	152	0.1
1980	439,064	37,701	8.6	178,901	40.7	222,173	50.6	290	0.1

(出典) 運輸省『運輸経済統計要覧』による。

年度の208億トンキロ(14.9%)、1965(昭和40)年度の483億9000万トンキロ(26.0%)と急伸し、1966(昭和41)年度にはついに鉄道の輸送量および輸送分担率を凌駕した(第6表)。これに対して鉄道の分担率は、1946(昭和21)年度の75%をピークとして逐年低下し、輸送量(トンキロ)も1970(昭和45)年度をピークに急減局面に入った。そして1980年代には、内航海運と自動車、国内の輸送市場を二分することになったのである。

他方、旅客輸送の分野においても自動車の急伸が目立ち、1971(昭和46)年度には3124億7000万人キロ(50.6%)に達し、鉄道のそれ(2900億4000万人キロ、46.9%)を凌駕した。両者の格差はその後、年を追って広がり、鉄道輸送の後退は抑止できないものとなった。一方、1970年代には航空旅客の増加も目立ち、輸送量と分担率も、1970(昭和45)年度の93億1000万人キロ(1.6%)から1980(昭和55)年度の296億8000万人キロ(3.8%)へと、急伸することになったのである(第7表)。

上述のような道路輸送の発展のなかで、業者数も、区域トラック業者およびハイヤー・タクシー業者を中心に、急増した(第8表)。しかしその反面、この分野の企業は、路線トラックや乗合バスにくらべて小規模なものが多かった。いまそのうちトラック事業についてみれば第9表の通りであり、区域トラック事業の場合、車両数201台以上の企業は全体の0.3%、従業員301人以上は0.27%、資本金1億円以上は1.1%にすぎなかった。そのため「時には運賃ダмпピング、過積み、過重労働など、いわゆる輸送秩序の確立を阻害するいくつ

第7表 輸送機関別国内旅客輸送量・分担率(1955—1980(昭和30—55)年)  
(単位 100万人キロ・%)

年度	合計	鉄 道		自 動 車		旅 客 船		航 空	
		実 数	分担率	実 数	分担率	実 数	分担率	実 数	分担率
1955	165,826	136,112	82.1	27,500	16.6	1,996	1.2	218	0.1
1960	243,275	184,340	75.8	55,531	22.8	2,670	1.1	734	0.3
1965	382,481	255,384	66.8	120,756	31.6	3,402	0.9	2,939	0.8
1970	587,178	288,816	49.2	284,229	48.4	4,814	0.8	9,319	1.6
1971	617,848	290,040	46.9	312,477	50.6	5,026	0.8	10,304	1.7
1975	710,711	323,800	45.6	360,868	50.8	6,895	1.0	19,148	2.7
1980	782,031	314,542	40.2	431,669	55.2	6,132	0.8	29,688	3.8

(出典) 運輸省『運輸経済統計要覧』による。

第8表 道路輸送業者数の推移(1955—1980(昭和30—55)年)

年度末	ト ラ ッ ク 事 業				バス・ハイヤー・タクシー事業				
	路 線	区 域	その他	計	乗 合 バ ス	貸 切 バ ス	ハイヤー タクシ	その他	計
1955	528	8,323	928	9,779	346	428	3,559	32	4,365
1960	533	13,017	1,382	14,932	347	442	6,666	24	7,479
1965	489	19,368	1,875	21,732	362	529	16,756	14	17,661
1970	425	22,560	2,258	25,243	359	559	30,892	38	31,848
1975	379	28,253	2,514	31,146	364	661	53,797	89	54,911
1980	356	31,334	2,943	34,633	355	755	54,438	165	55,713

(出典) 運輸省『陸運統計要覧』による。

(注) トラックのその他は「小型」をふくむ。

第9表 規模別貨物自動車輸送事業者数(1979(昭和54)年3月末)

(1) 車両数別

業種	両									
	1—5	6—10	11—20	21—30	31—50	51—100	101—200	201—500	500以上	計
路線トラック	101	44	63	28	34	40	25	18	14	367
構成比 (%)	27.5	12.0	17.2	7.6	9.3	10.9	6.8	4.9	3.8	100.0
その他トラック	9,066	9,151	8,661	3,075	1,827	853	229	61	17	32,940
構成比 (%)	27.5	27.8	26.3	9.3	5.5	2.6	0.7	0.2	0.1	100.0
計	9,167	9,195	8,724	3,103	1,861	893	254	79	31	33,307
構成比 (%)	27.5	27.6	26.2	9.3	5.6	2.7	0.8	0.2	0.1	100.0

(2) 従業員数別

業種	人	1—10	11—20	21—30	31—50	51—100	101—200	201—300	301—1,000	1,000以上	計
	路線トラック	100	46	29	39	41	40	25	30	17	367
構成比 (%)	27.3	12.5	7.9	10.6	11.2	10.9	6.8	8.2	4.6	100.0	
その他トラック	14,078	10,034	4,069	2,864	1,345	372	89	73	16	32,940	
構成比 (%)	42.7	30.5	12.4	8.7	4.1	1.1	0.3	0.2	0.0	100.0	
計	14,178	10,080	4,098	2,903	1,386	412	114	103	33	33,307	
構成比 (%)	42.6	30.3	12.3	8.7	4.2	1.2	0.3	0.3	0.1	100.0	

(3) 資本金別

業種	万円	1—100	101—300	301—500	501—1,000	1,001—3,000	3,001—5,000	5,001—1億	1億以上	その他	計
	路線トラック	16	51	29	50	86	53	29	52	1	367
構成比 (%)	4.4	13.9	7.9	13.6	23.4	14.4	7.9	14.2	0.3	100.0	
その他トラック	2,907	7,423	5,339	6,463	2,437	530	263	344	7,234	32,940	
構成比 (%)	8.8	22.5	16.2	19.6	7.4	1.6	0.8	1.1	22.0	100.0	
計	2,923	7,474	5,368	6,513	2,523	583	292	396	7,235	33,307	
構成比 (%)	8.8	22.4	16.1	19.6	7.6	1.7	0.9	1.2	21.7	100.0	

(出典) 全日本トラック協会『トラック輸送産業の現状と課題』, 20ページより引用。

(注) 資本金額別の「その他」の欄は個人および公営企業。

第10表 道路交通事故(1955—1980(昭和30—55)年)

暦年	事故件数	死者数	傷者数
1955	93,981	6,379	76,501
1960	449,917	12,055	289,156
1965	567,286	12,484	425,666
1970	718,080	16,765	981,096
1975	472,938	10,792	622,467
1980	476,677	8,760	598,719

(出典) 運輸省『運輸経済統計要覧』昭和57年版, 128ページより引用。

かの現象を生み」<sup>1)</sup> 落とすことになったのである。

このような事情のなかで、交通事故も急増した。いまこれを1955(昭和30)年から1970(昭和45)年までの15年間について見ると、件数で7.6倍、死者2.6倍、傷者12.8倍という激増になっている(第10表)。なかでも1955(昭和30)年

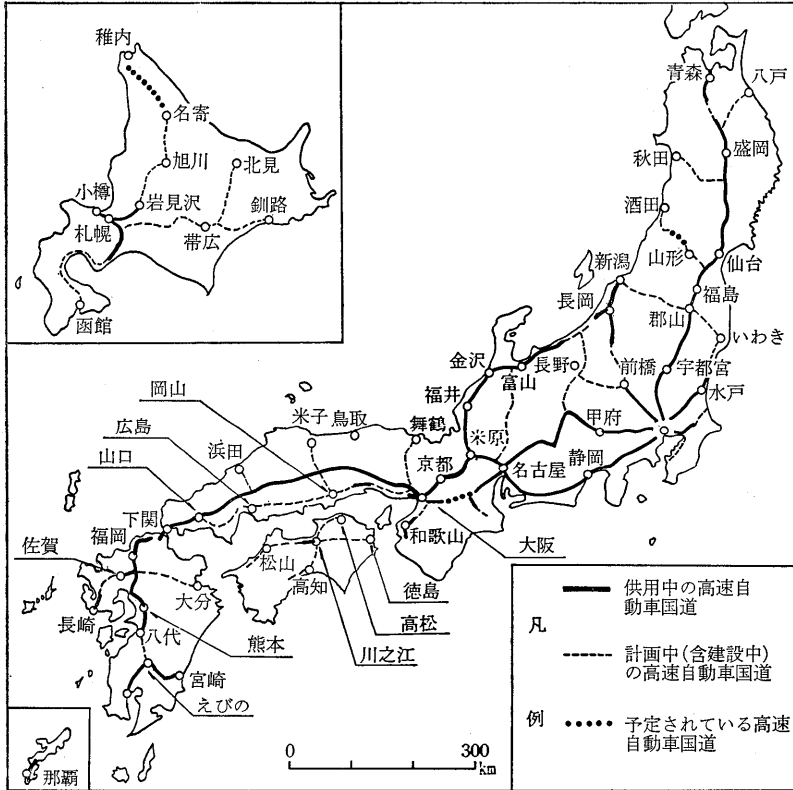
から1960(昭和35)年までの5年間は、最も増加率が高くなっているが、その原因は、自動車の急増に対して信号機や歩道、ガードレールなどの保安施設が追いつかず、また運転者や歩行者の安全訓練も行き届かなかったからであった。その結果1975(昭和50)年まで、毎年1万人以上の死者をだすことになったが、1970(昭和45)年以降は、保安施設の整備や交通取締りの強化などによって、ようやく漸減に転ずることになった。なお1960年代には、騒音や排気ガスに対する市民の批判が高まり、これに対する規制も強化された。

### (3) 一般有料道路と高速道路の建設

このようなモータリゼーションの進展のなかで、一般道路の改修・整備を通ずる有料道路の建設や、新しい高速自動車国道の建設が進んだ。一般有料道路の建設は、当初建設大臣が「資金運用部特別会計」から年利6%の資金を借入れ、これを直轄工事に支出するほか、地方道の整備のため年利6.5%で都道府県に貸付け、改修・整備の後有料道路とするというかたちで、1952(昭和27)年からスタートした。しかし1956(昭和31)年4月に日本道路公団が設立され、資金運用部からの借入れによって有料道路の建設を進めた従来の制度が廃止された。同公団は設立と同時に、建設省直轄工事として施行された8路線を引継いだほか、府県貸付事業として整備されてきた26路線を同年7月から9月にかけて引継ぎ、有料道路の総合的な管理者としての態勢を整えた。そして引続き政府出資金、補助金、道路債券の発行などによって、一般有料道路や高速自動車国道の建設を進めることになったのである。

以上のような既存道路の整備と有料化の開始に続いて、1957(昭和32)年4月には、日本列島を縦貫する幹線自動車国道の建設のため、国土開発縦貫自動車道建設法と高速自動車国道法が公布・施行され、これにもとづいて新しい自動車国道の建設が、日本道路公団によって進められることになった。これは、大型車両の長距離・高速運転に耐える幹線自動車国道をあらたに建設し、国土の再開発をはかるという点で、既存道路の整備を中心とした一般有料道路と、本質的に異なるものであった。

このような高速自動車国道の建設は、名神高速道路の着工(1958(昭和33)年10月)を皮切りに精力的に推進され、1963(昭和38)年7月尼崎・栗東間、1965(昭和40)年7月西宮・小牧間全線の開通を見たほか、1965(昭和40)年4月に



第3図 高速自動車国道網(1985(昭和60)年3月).

は中央自動車道の調布・河口湖間，東名高速道路の東京・名古屋間の起工式が相次いで行われた。そして1968(昭和43)年4月には東京・厚木間，12月には八王子・相模湖間などが相次いで開通し，1969(昭和44)年5月には東京・小牧間が全通することになったのである(中央自動車道は1982(昭和57)年11月全通)。

次に首都高速道路公団(1959(昭和34)年6月設立)，阪神高速道路公団(1962(昭和37)年5月設立)などによって都市高速道路の建設も進められ，1980(昭和55)年4月1日現在，前者は138.7km，後者は103.3kmを利用して供しているほか，名古屋市，福岡市，北九州市でも，名古屋高速道路公社，福岡北

第 11 表 道路法に基づく有料道路の供用延長(1980(昭和 55)年 4 月)

道 路 種 別	高速自動車国道	都市高速道路	一 般 有 料 道 路		
			道 路 公 団	地方道路公社	地方公共団体
供 用 延 長	2,579.1 km	252.9 km	781.6 km	767.5 km	784.7 km

(出典) 建設省『道路行政』1980(昭和 55)年度版による。

九州高速道路公社によって都市高速道路の建設が進められている。また地方道路公社法(1970(昭和 45)年 5 月、公布・施行)にもとづいて、各府県に設立された地方道路公社や地方公共団体も、有料道路の建設と経営を行っている。いまそれらの供用延長を表示すれば、第 11 表の通りである。

[注]

- 1) 全日本トラック協会『トラック輸送産業の現状と課題』, 17 ページ。

[山本弘文]

## IV 内 航 海 運

### (1) 経済高度成長と内航海運対策

1955(昭和 30)年、いわゆる「数量景気」ではじまる日本経済は高度成長期を迎える。以後、短期間景気の後退することがあっても 1973(昭和 48)年オイルショックまでの間、国民総生産は実質で年平均 10.4% の高成長を記録した。しかし 1974(昭和 49)年にはじめて国民総生産は年 1.3% のマイナス成長となり、以後高度成長から安定成長へと移行していった。

この間、内航海運は日本経済の動きを忠実に反映し、1955(昭和 30)年輸送トン数を 5900 万トン、翌 1956(昭和 31)年 6988 万トンとし、戦前 1934—35(昭和 9—10)年の水準を回復したのを出発点として、1973(昭和 48)年まで着実に増加させていった。国内総輸送量に対する輸送分担率は、輸送トン数の面では伸長は著しくないが、トンキロではその内航海運としての特性を発揮し、伸長にめざましいものがあり、1973(昭和 48)年には 51% にまで達した。また、貨物輸送のみでなく、この間、旅客輸送についても伸長がめざましく、特に 1965(昭和 40)年以降モータリゼーションに結びついたフェリー化の進展するなか