

特集に当って

矢部 眞

1. はじめに——4年間の活動と前史

前主査のご好意による研究グループの1年、正規部会と延長の3年、計4年の活動が2月です。この間、開催回数45回（お話は28回、2回以上の方を含めて講師は25人、自由討論15回、見学会2回—H S S TとC T M試乗）主なテーマは国鉄の民営分割の是非とT G V関係だった。

編集委員会のご指示で特集号となり、メンバーの意をもとに選択したがその責任は筆者にある。なお、この研究会の歴史は長く発足以来のメンバーも少なくないので簡単にふれておく。以下、名称、氏名(主査、幹事の順—敬称略—)、期間である。

(1) 交通システム(筆者、富澤健一、1974—1976)

1975年I F O R S日本大会で交通がテーマとなることが予想された。複数の先輩にお願いしたが、大会を控えて要職につかれたので“槐より始めよ”になった。新幹線、新交通システム、道路の交通管制等紹介するためである。幸いにワークショップの委員長には河田龍夫博士が当られ、森村英典博士と筆者が補佐役となった。見学会も含めて目的を達成できたと思う。メンバーの協力が良く、解散も惜しいので1年間延長した。

(2) 都市計画と交通(馬場知己、西木俊彦、1977—1979)

“都市計画とはしょせん交通問題”と喝破され

やべ まこと 工学院大学 工学部 生産機械工学科
〒160 新宿区西新宿1—24—2

た馬場博士が担当された。オイル・ショックの時期で省エネが主だった。地域冷暖房計画実施にさして“大地震等一切考慮しなかった”は1つの識見と感心させられた。新宿西口の新地下道の安全は万全とのお話のあと、静岡駅前の古い地下道での火災事故発生。ガス爆発とは…気づかなかった。

(3) 交通問題(横山勝義、杉野隆、1980—1982)

宅急便成長の秘密。都電廃止は美濃部都政の失敗と考えていたが、前任者が法制化していたことを知った。多忙なメンバーではあるが、主査のご指示で手分けして要旨集を作成した。

(4) 交通問題(筆者、八戸英夫、1983—1986)

2. 交通と交通機関の本質

交通とは社会の経済活動を担うインフラストラクチャ(以下“基礎”という)であり、通信と同じサービス業である。国土の広大な米中を比較すると、有事のさいまとまる米国、豊作と凶作が併存し、平時でもまとまり難い中国との差は正にこの基礎の差にある。ただ、通信は情報伝達。交通は質量がある人・物の輸送だからより困難。なお基礎はもちろんこの外にもある。レジャー・レクリエーションもその1つ。サービスとは何か？これが東京ディズニーランドをとりあげた理由である。

より平準化の容易な製造業と対比して、まとまりは悪いが、交通について思いつくまま記す。

(1) 波動とローカリティ—在庫がきかない—

1日、1週、盆・暮等の生活のリズムのため、

交通には波動が避けられないうえ、電力同様に在庫がきかない。したがって、交通量は所・時の函数。いいかえるとローカルティがある。これを無視して全国一本化して失敗したのが国鉄。また、道路事情は地場業者が詳しい。資本力だけではダメ。地場業者と連携して成功したのが宅急便。

(2) 製造業だけでなく、サービス業も重要

左から右へ回すだけで儲けるから商業は怪しからんというのが戦時軍部の考え。短見である。商人はより良い、より安い品を探して市場へ提供。だから、新製品開発、物価低下ができる。競争のない所はダメ。カルテルは内外ともに長い目でみると失敗する。また、開発助成以外の補助金もダメ。ただ、交通でも大量製造・同販売と似たところがあり、大量輸送化で単価切下げとなる。大口の貨物だけに目を奪われ、手のかかる、いわゆる小口扱いを怠かにしたのが官業一鉄道・郵便一の失敗。

(3) 到達時間の重要性

維新後急速に文明開化の必要に迫られ、国が事業主となった。長い間、その投資効率の向上が計られた。一例、貨物列車は操車場で編成され50両の貨車がないと翌日まわし。これでは荷主はたまったものではない。なお、旅客は新サービスで戻るが、いったんトラックに逃げた貨物は戻らない。

(4) 交通機関の本質—安全・迅速・低廉・快速

上記の4項目だと小学校6年時(昭4)に習った。“対象は?”“市電”。帰宅してスポーツ・クーペに乗っていた亡父へ。“市電?”と大笑。しかし、本質はそうだろう。ところで、迅速と低廉の間に“便利”を加えたい。今は知らないが、国分寺駅では間合いが17分もあり呆れた。せいぜい5分が最大では?

3. 国鉄はなぜダメになったか(表1参照)

一言でいえば官庁だったから…。官庁の特質は前例尊重とタテ割り。ささやかな筆者の提言もほとんどボツ。タテ割りについては触れないが、天下国家というが、よく聞くと我田引局。もう一つ、民主主義の下では、政治家⇒官僚⇒国民⇒政治家(⇒は優位を示す)。北海道より多額な補助金を獲得し、新幹線、高速道を建設した政治家。良好な人間関係を築くには時間がかかるが、破壊は一瞬。上司がウソをつけばそれで終り。ウソをついたトップ、国民の批判をよそに組織力の誇示のためにストを実施した軽率な労組。“赤字の貨物は止めよ”と評論家。貨物従業員削減を忘れ、赤字ますます増加。

4. 特集に当って

東武の渡辺重幸氏“駅を情報センターにせよ”，西武の大木英夫氏“弘済会を自前に…”入れたかったが…。超電導による磁気浮上方式は日本だけ、最近の進歩で実現の可能性も生れた。田中壽氏に…。北野嘉幸氏“首都圏鉄道網整備計画”，上田亀之助氏は在外体験も豊富で旅行家…。

なお、安全について一言。新幹線建設に当り技術系のトップが“10年以上使用・確立した技術以外採用せず”だったが、ただ1つの例外がある。従来方式で7割できていた信号回路に信頼性技術を導入した。この提唱者は国鉄ORセンターを設置し苦勞された某先輩だったことを述べておく。

主要5カ国の鉄道状況を次ページの表1に示す。

表 1 主要5カ国の鉄道状況

内容	番号	国名		英	仏	独	米		日
		項目					Amtrac (旅客)	Conrail (貨物)	
歴史	(1)	営業開始年 (私鉄・官鉄)	1825(私鉄)	1832(私鉄)	1835(私鉄)	1830(私鉄)		1872(官鉄)	
		同地点	61km Stockton -Darlington	Lyon 近郊	Nürnberg 近郊	Baltimore-Ohio		新橋-横浜	
歴史	(2)	国営化年	1948	1938	1920	国営化 Amtrac (旅客) 1971	一級鉄道 28社 Conrail (貨物) 1976	1906(官営化) 1949国鉄 (JNR)	
	(3)	営業*	14,364	23,877	21,856	312,151		20,837	
経営状態	(4)	収入(億円)	8,071	11,539	15,143	1,749	7,867	67,890	35,686
		支出	13,486	19,695	25,645	3,508	6,717	62,045	52,190
		差	△5,415	△8,056	△10,702	△1,839	1,153	5,845	△16,504
(5)	政府補助額(億円)	4,404	10,136	11,258				6,328	
▽ 84 年度	(6)	職員数 (1960年 100%)	190,046(37)	248,349(70)	259,554(63)	21,000	39,046	3,203,030	326,025(73)
	△(7)	職員1人当りの輸送量 単位一千人トッ。一 (1960年 100%)	275(217)	492(189)	381(179)	349	316	4,590	675(168)

(1) 日本以外は私鉄で開始している。英国では鉄道が儲かるということで、私鉄が沢山できた。

(2) 独、仏は早く国有化した。仏国は5大私鉄が合併した。米国では日本と異なり、いわゆる“運輸省”ができたのも戦後かなり経過してからだった。また、旅客輸送が航空機、自動車により潰滅したので、旅客は全国的に“Amtrac”としたが赤字を出している。貨物のほうは“Conrail”という国営企業にしたが、黒字となったので払下げられる予定である。Union Pacificという鉄道会社が大西洋と太平洋を結んだのは1869年(奇しくもスエズ運河開通と同年——スエズ地帯が無風地帯だったので帆船が没落した)で、この年から東部の文化が急速に西岸へ達するようになった。なお、この横断鉄道建設には、連邦政府が土地入手等、なみなみならない援助をした。日本では明治39年、国防上の理由から官営化した。官営は東京・神戸間の東海道線だけで、東北線(日本鉄道KK)、山陽線(山陽本線)等私鉄であった。面白いことに、特急運転、食堂車、寝台車等のサービスは山陽鉄道のほうが早かった。そこで、官営になって活躍した鉄道人——営業関係、技術関係ともに——には旧私鉄出身

者が多かった。なお、第2次大戦前から大戦中にも私鉄が国営化された。

(3) 営業キロは比較のため旅客輸送に限ってある。区間が等しければ単線でも複線でも同一営業キロになる。

(4) 米国のConrailと1級鉄道を除いてはどれも赤字である。

(5) 政府補助額 日本より独、仏の額のほうが大きいことに注意願いたい。大陸国家の常として、鉄道が準軍事産業であることを国民が認識しているためだろう。第二次大戦末期ナチスに対する抵抗運動の中核が鉄道員だったこともあろう。

(6) 職員数 仏国鉄は路線廃止や職員の削減が日本より容易と思われる。結局、民営・分割は国を挙げて国鉄職員の削減——用地と引替で……をしたといえよう。

(7) 職員1人当りの輸送量1960年より低下しているが欧州鉄道より多いことに注意されたい。

(8) その他 ソ連、中国の職員数はハッキリしていないが、200万、170万といわれている。しかも黒字だといえるが、計算方法が異なっているためであろう。