

交通問題における日本の役割

大 来 佐 武 郎*

Japanese Role in Transport Development

Saburo OKITA*

明治以来の日本の交通体系の発展をふり返ってみると、大づかみにいって、なかなか賢明な選択が行なわれたと思われる。徳川時代は沿岸海上輸送が遠距離、大量貨物を受け持った。内陸では細い道を、人の肩や駄馬で運ぶということであった。明治に入ると鉄道の大拡張が始まる。石油資源に乏しい日本としては、鉄道ならば国内の石炭や水力電気に頼れるという資源政策的利点もある。また、当時の貧しい国民の所得水準からすれば、鉄道が国のすみずみまで文明の恩恵をひろめるうえに役割を果たしたと思われる。また、山や川の多い日本の国土、地形のもとでは、道路よりも鉄道のほうが、必要な運搬量に対する投資額が少なくすむという利点もあった。

自動車時代の訪れは、事実上、第2次大戦後のことといてよい。昭和30年代の初期に建設省の招きで来日したワトキンス名神高速道路調査団が、「日本の道路は信じ難いほど悪い」と述べ、「日本には道路予定地はあるけれども道路はない」（欧米的なセンスでは、舗装されていない道は道路に入らない）ともいっていた。当時、筆者は経済企画庁の総合計画局長を務め、この調査団のメンバーとはしばしば会談したが、当時の日本の道路の貧弱さには呆れていたようだ。

その後、道路の整備が急速に進み、現在見るような自動車時代を迎えることになった。国の経済力も高度成長で膨らみ、石油資源は乏しいが、工業製品の輸出によって得た外貨で、石油の輸入が可能になっている。しかし、自動車時代の到来といっても、アメリカの都市のように“通勤は自家用車で”というところまではいかない。そのかわりに、大都会では地下鉄、高速電車等が活用されている。アメリカで大きな話題になったサンフランシスコのBART (Bay Area Railway Transport) も、その後の話では、お客が少なくて経営困難とのことである。

日本の自動車保有台数は3000万台を越えたが、まだわが国の場合は、経済活動の手段である面が強い。アメリカのエネルギー節約外交にしばしば取り上げられているような車の小型化は、先刻行なわれているし、通勤のためのマス・トランジットの建設もすでに進んでいる。この点、わが国の交通システムは欧米よりもエネルギー節約型になっているといえる。

いまひとつ、わが国の交通システムで注目されるのは、沿岸海上輸送が重要な役割を占めていることである。トンキロで見れば、現貨物輸送量の50%が内航海運で運ばれている。10年ほど前に、筆者は“アジア・シーウェイ”という構想を唱えたことがある。当時、国連のE C A F E (現在のE S C A P) でアジア・ハイウェイ構想が打ち出されていたが、島や半島の多い東および東南アジアでは、港を整備して沿岸航路でこれをつなぎ、港から内陸部にフィーダー道路を作ることが、最も資本節約的であり、地域開発効果も大きいという考え方である。

東南アジア諸国では、交通システムがバラバラで経済発展とうまくかみ合っていない場合が多い。経済発展はまた、交通システムの整備を可能にする。開発途上国の今後の発展のために、過去の経験を参考としつつ、日本が貢献できる分野は大きい。このためには、国際的に活動できる学者、専門家の数を大幅にふやすことが急務である。

* 日本経済研究センター会長
Chairman, Japan Economic Research Center
原稿受理 昭和53年4月5日