

【コラム：明治150年の交通の歩み】



1. はじめに

平成30(2018)年は、明治元(1868)年から起算して満150年に当たる。明治以降、近代国民国家への第一歩を踏み出した日本は、多岐にわたる近代化への取組を行い、国の基本的な形を築き上げていった。

一方で、昨今に目を向ければ、人口減少社会の到来や世界経済の不透明感の高まりなど激動の時代を迎えているが、近代化に向けた困難に直面していた明治期と重なっているところもあると考えられるところ、「明治150年」を迎える年を節目として、改めて明治期を振り返り、将来につなげていくことは意義のあることと思われる。

そこで、本白書においては、「明治150年」を記念して、「明治150年」の交通の歩みについて、道路交通、鉄道交通、海上交通、航空交通の順に紹介する(なお、本白書の第1部において、概ね平成以降を詳しく扱っていることから、本コラムでは主に昭和までを取り扱うこととする。)

2. 道路交通

<道路整備>

(1) 明治時代～戦時下

明治政府は、交通政策の面ではまず大量輸送機関である鉄道、海運の育成に力を注いだため、道路の整備については、道路交通機関の未発達もあって等閑視されがちであった。しかしながら、明治の中期以降には、大型荷馬車が荷物運搬に使用されるようになり、道路整備の必要性が増大した。

大正時代に入ると、第1次世界大戦の特需により、鉄道輸送のみでは輸送需要に応じきれなくなる一方、自動車の発達もあって、道路整備の必要性は一段と高まってきた。こうした情勢を背景に、大正8(1919)年に道路法が公布された。事業面では、大正9(1920)年に第1次道路改良計画が企画されたが、大正12(1923)年の関東大震災とそれに続く財政緊縮と公債発行停止により計画どおりの実施はみられなかった。

明治末に輸入された自動車は、昭和に入る頃から徐々に増加し始め、道路整備においても自動車交通を考慮する必要性が生じた。そこで、昭和4(1929)年には産業道路改良計画が策定された。しかし、これも不況による財政緊縮のため実施は大幅な制限を受けた。一方、世界的な不況の波の中で、失業対策としての道路事業が重視され、昭和6(1931)年には失業救済道路改良費が設けられ、昭和7(1932)年には産業振興を図る目的で産業振興道路改良事業が五箇年計画で実施されることとなった。また、昭和9(1934)年度以降、二十箇年計画により道路整備を促進することになり、時の社会情勢を反映した具体的な計画も策定された。しかしながら、いずれの計画も満州事変から第2次世界大戦に至る戦争のため、ほとんど計画どおり遂行されることなく消滅していった。

(2) 戦後

戦争による道路の酷使及び破壊の結果、終戦時における我が国の道路は荒廃著しいものであった。これを回復し、我が国の経済の復興と国民生活の安定のための新たな担い手として登場させることが当面の重要課題となり、道路整備は脚光を浴びることとなった。

しかし、当時の道路整備状況は極めて劣悪であり、道路予算もわずかなものであった。このため、道路交通量の増大に伴い次第に道路整備のための新たな制度の確立とその財源の確保を図らなければならないという認識の高まりを背景として、昭和27(1952)年には新道路法が、翌昭和28(1953)年には「道路整備の財源等に関する臨時措置法」が制定され、ガソリン税収を特定財源として計画的な道路整備が推進されていくこととなった。これらの諸制度によって、その後の飛躍的な道路整備の基礎が築かれ、昭和29(1954)年5月には第1次道路整備五箇年計画が閣議決定され開始した。

昭和30年代は新たな整備体系の下で道路交通施設整備が本格化した時代であった。昭和32(1957)年に、国土開発縦貫自動車道建設法と高速自動車国道法が成立したことにより、高速自動車道路を道路法上の道路として建設管理する体制が整い、高速道路建設への道が開かれた。

昭和40年代に入っても、車の交通量が増え、交通事故と交通混雑が一層深刻化し、振動、騒音の環境問題が新たに浮上した。昭和41(1966)年には、国土開発幹線自動車道建設法が施行され、国土開発幹線自動車道33路線、総延長7,600kmの予定路線が決定し、高速道路ネットワーク整備の考え方が示された。昭和46(1971)年には、政府は第6次道路整備五箇年計画を閣議決定し、計画の基本方針の1つに、「道路環境の改善」が取り込まれた。また、財源の不足を補う目的で自動車重量税の創設が決められた。

昭和50年代は、幹線的な交通施設整備にとっては受難の時代であった。特に昭和55(1980)年の第二次臨時行政調査会では、本四架橋の新規着工は凍結され、新規大規模プロジェクトの着工については、民間活力など新たな整備手法によることが前提とされた。一方、昭和40年代から整備が進められてきた各事業は、予期したほどの整備テンポには至らなかったまでもそれなりに順調な進捗をみせ、国土の主

軸を形成する高速交通体系の整備が進んでいった。また、交通空間、環境空間の位置づけの下に、道路機能の分化、多様化が進んだ時代であり、沿道対策が大きく前進し、自転車と歩行者の安全かつ快適な通行を確保し、良好な道路環境をつくることとなった。

各地域がその特性に応じて地域づくりを進めて行くには、高速道路等の基盤施設が必要であり、地域間の競争条件を均等化することが重要な施策と考えられた。そのためには高速ネットワークの全国的な展開が必要とされ、昭和62(1987)年に1万4,000kmの高規格幹線道路網計画を決定した。

<自動車運送事業>

(1) 明治時代～戦時下

我が国の乗合バス事業の第1号は、明治36(1903)年に広島において、トラック運送事業については、明治39(1906)年に東京を中心に開始されたが、当時は、自動車自体が高価な上に車両事故が頻発する等の理由により輸送需要も少なく、事業経営は不振を続けた。

大正時代に入って、自動車輸送を飛躍的に発展させる契機となったのは大正12(1923)年に発生した関東大震災であった。東京市内の鉄道、軌道のほとんどが破壊され、その復興に多くの時間を要する中、バスの運行が開始されたり、復興資材の輸送にトラックがその機動力をいかんなく発揮する等、自動車による輸送の社会的有用性が強く認識され、自動車運送事業が事業として確立するための地歩が築かれた。

昭和初期には、バス・トラック輸送が増大するとともに、鉄道輸送と競合するようになった。また、通運事業については、免許制がとられておらず、乱立の弊害が見られたため、事業者の増加の抑制及び企業の合同の推進がなされ、経営体制の改善が図られた。戦時体制の確立の中で、石油、タイヤ及びゴム等の自動車用資材に対する統制が強化され、昭和13(1938)年からはガソリンの配給制が実施され、昭和16(1941)年にはガソリンによる旅客自動車の運行が停止した。また、輸送力を軍需物資の重点輸送に振り向ける必要から、バス・トラック事業の企業合同が進められ、輸送力の確保及び輸送の計画化が図られた。通運事業についても、昭和16(1941)年には日本通運による一元的な通運体制への統合が確立した。

(2) 戦後

戦争により我が国の輸送体制は甚大な被害を被ったが、国民生活の維持と日本経済の再建のためには輸送力の回復を図ることが急務であった。しかし、終戦時には、自動車の生産、輸入は停止し、整備不良車や老朽車が大部分を占め、タイヤ、石油等の自動車用資材も大幅に不足していたため、事業遂行には非常な困難を伴った。そこで、運輸省は、国民生活及び経済再建に必要なバス路線の再開等のバス事業再建方針を策定するとともに、石油燃料の割当、車両の配給統制を通じて輸送力の重点配分を図った。また、戦時中に制定された陸運統制令の廃止や、自動車交通事業法の廃止と道路運送法の制定、道路運送委員会の設定などの施策が講じられた。こうして、自動車貨物輸送は、法制の整備、ガソリン等自動車用資材の供給の円滑化、朝鮮動乱を契機とする経済活動の活発化に支えられて著しい復興を見せ、車両の大型化、長距離化も進んだ。

昭和30年代、高度経済成長期における自動車輸送の発展はめざましく、トラック輸送は、昭和30年代末には鉄道の補完的地位を脱し、基幹輸送としての独自の分野を確立するに至った。通運事業についても我が国の重工業化の動きに伴って取扱量が増大したが、自動車の機動性を生かしてトラック兼業化の傾向が拡大した。また、バス輸送についても経済活動の活性化等を背景に利用者が増加し、路線の増加も続いた。このため路線免許をめぐる事業者間で激しい競争が行われることが多かった。また、自動車輸送の効率的な運営を図るため、昭和34(1959)年には自動車ターミナル法が制定された。一方、自動車交通が本格化するに伴って自動車事故も急増し、社会問題化するようになった。

昭和40年代においては、モータリゼーションが自家用自動車の普及を中心に爆発的とも言える展開をみせたが、この影響を受けてバスの輸送量は横ばいを続け、とりわけ、過疎地域においては人件費の上昇と需要の減少から事業経営は苦しい立場に追い込まれた。しかしながら、こうした地域においては、他にバスに代替する公共交通手段がなく、バスが住民の唯一の足としての役割を果たしているところから、地域住民の足を確保するために、赤字のバス事業者に対する各種の補助制度を発足させた。一方、大都市においては、激しい人口増加のため、交通渋滞が深刻化し、輸送効率が悪化した。貨物輸送については、経済成長に比例して輸送量が増大したが、これに対する物流部門の対応の立ち遅れが目立った。更に、自動車を巡る問題として、自動車の排出ガス、騒音等の公害問題が新しい行政課題となった。また、自動車事故件数は、昭和30年代に引き続き増加傾向を示し、事故死傷者数も増加し続けた。

昭和50年代においては、我が国の経済が高度成長から安定成長に移行し、国民の所得水準が上昇するとともに、価値観が変化・多様化し、このような中で交通サービスに対しては質的改造への要請が強まる等交通需要の内容の変化が見られた。そのうち、バスについては、高速バス路線網の充実や都市新バスシステムの導入等により、輸送力の確保及び信頼性の回復等輸送サービスの向上が図られた。タクシーについては、タクシー無線の高度化や乗合タクシーの普及が進められた。物流については、我が国の産業構造が重厚長大から高度加工型に移行するに伴い、多頻度小口輸送及びジャストインタイム等荷主

の新しいニーズに対応した物流が進展するとともに、消費者物流としての宅配便の普及が進んだ。また、昭和50年代初めから、欧米諸国が自動車の輸出入の不均衡を日本の非関税障壁によるものであるとして、我が国の輸入自動車に対する審査・検査手続及び安全・公害基準の改善を求めるケースが増加し、我が国として基準・認証問題への対応が迫られる状況も生まれた。

国民生活の向上等を背景とした輸送ニーズの高度化・多様化が進展すると、それに対応し、事業者がその創意工夫を活かした事業活動を迅速かつ的確に実施できるようにするため、規制緩和の要望が強まった。バス輸送については、昭和60年代に入ってもモータリゼーションの著しい進展とともに走行環境の悪化による定時性の喪失等による「バス離れ」が進展したことや、障害者・高齢者等の移動制約者の外出機会の確保のための交通施設及び交通機関の整備が求められてきた。また、トラック輸送については、いわゆるバブル期の活発な経済活動を背景に輸送需要が急増したことに伴い、労働力不足、環境問題、交通渋滞及び交通事故等いわゆる外部不経済が顕在化してきた。

3. 鉄道交通

(1) 明治時代～戦時下

我が国の鉄道は、明治5(1872)年の新橋・横浜間(約29km)の開通を第一歩として、明治末期までに、ほぼ全国の幹線網が完成されるに至った。この間、明治14(1881)年に発足した日本鉄道会社を始めとした私設鉄道も多数建設され、明治20年代には私設鉄道建設ブームが訪れることとなったが、明治25(1892)年に成立した鉄道敷設法により、鉄道建設は官設を建前とし、長期的展望にたつて、これを推進する方針が確立し、さらに、日清戦争後、明治39(1906)年の鉄道国有法により私設鉄道の買収が実施され、明治末期においては全国の鉄道の9割余を官設鉄道が占めることとなった。

大正期に入り、我が国経済の飛躍的な発展に伴い、鉄道事業も急成長をとげ、大正9(1920)年には、鉄道省を設置して総合的な鉄道行政を掌ることとなった。また、この時期には自動連結器及び空気ブレーキの採用をはじめとして、鉄道車両の国産化及び長大トンネルの建設等が図られ、鉄道技術も国際的水準に達した。

続いて、昭和期に入ると、自動車の普及を背景として、鉄道建設のみならず、特急の運行をはじめとしたサービスの改善に力が注がれる一方、都市化の進展に伴い郊外電車網が整備され、その初期にはほぼ郊外電車網の基礎が完成した。しかし、鉄道輸送も戦時体制に組み込まれることとなり、国有鉄道では昭和13(1938)年の輸送力拡充4か年計画により輸送力の増強を図る一方、同年に成立した陸上交通事業調整法により、民営鉄道の企業合同が実施され、東京地区4社の地下鉄は帝都高速度交通営団に統合された。

(2) 戦後

太平洋戦争を経て、鉄道施設は、線路・車両とも荒廃の極に達した。しかし、戦後の国民生活の安定と経済復興のためにその復旧に全力を傾けなければならなかった。

国有鉄道では、昭和23(1948)年には国有鉄道の輸送業務を国の超重点政策とすることが閣議決定され、優先的な資材の供給等がなされた結果、激しい戦後の混乱も緩和されるに至った。一方、民鉄においては、その荒廃ぶりは国有鉄道以上に著しく、昭和26(1951)年頃ようやく戦後の混乱から回復したが、朝鮮戦争を境に経営は再び悪化したため、中小民鉄の救済が図られた。

昭和30年代には、高度経済成長期を迎えることとなったが、戦中・戦後の設備投資不足が起因して、鉄道輸送力は輸送需要の増大に対応できず、この輸送力不足が経済成長のあい路となっていた。これに対処するため、国鉄は二次にわたる5か年計画を実施し、輸送力の拡大を図った。一方、大都市においては、通勤・通学のための輸送力確保という課題が生じ、この解決のために地下鉄の建設が進められ、地下鉄の郊外民鉄との相互乗り入れが実施された。また、大手民鉄においても3度にわたる輸送力増強計画が推進されたが、ラッシュ時の混雑は、解消するまでには至らなかった。

昭和39(1964)年に「夢の超特急」として東海道新幹線が東京・新大阪間で開業し、新幹線のもつ優れた機能への認識が高まると、国土の総合的かつ均衡ある発展に資するための高速交通体系を整備する観点から、昭和45(1970)年には全国新幹線鉄道整備法が制定され、東北、上越、成田新幹線(後に中止)の工事が着手された。民鉄においても、地下鉄建設に対する補助制度を改善するとともに、日本鉄道建設公団による民鉄路線の建設を実施すること等により、地下鉄やニュータウン新線の建設、既設線の複線化、複々線化の推進を図った。

鉄道建設が進展する一方、昭和40年代に入るとモータリゼーションの進展も著しく、このため鉄道輸送は伸び悩みをみせ、国鉄の財政は、昭和39(1964)年度には赤字に転落し、以後、深刻な経営悪化状態に陥ることとなった。国鉄の5か年計画は、安全の確保と輸送力の増強を図ろうとする第三次長期計画を経て、経営の改善に重点をおいた財政再建計画に移行することとなった。また、中小民鉄の経営も悪化し倒産が続出した。

昭和50年代、国鉄は、2度のオイルショックによる景気の悪化、急速なモータリゼーションの進展による合理化の遅れ及び労使関係の悪化等により、毎年多額の欠損額を計上し、長期債務残高も大きく増

加した。このように悪化した国鉄の経営を再建するため、4次にわたり再建計画が策定され、実行に移されたが、いずれも経営状況を抜本的に改善するには至らなかった。このため、昭和57(1982)年に第二次臨時行政調査会は国鉄事業の再建を緊急に着手すべき国家的課題の一つと位置づけ、国鉄の分割・民営化を答申した。これを受け、昭和58(1983)年に国鉄再建監理委員会が発足し、分割・民営化の具体的方法について検討に入った。

分割・民営化の検討は、昭和60(1985)年に「国鉄改革に関する意見」としてまとめられた。その内容は昭和61(1986)年に成立した国鉄改革関連8法に具現化され、これに基づき昭和62(1987)年4月1日に国鉄改革が実施され、国鉄は明治5(1872)年以来115年の歴史を閉じ、国鉄の事業は新たに発足したJRに承継された。鉄道整備では、青函トンネルと本州四国連絡橋の完成により四島が陸上交通機関で結ばれ、幹線鉄道網の整備にも更なる進展が見られた。また、この時期、21世紀の到来を見据えた鉄道行政の指針となる運輸政策審議会や運輸技術審議会の答申が相次いで出された。都市鉄道は、3大都市圏について運輸政策審議会の答申により鉄道網の整備計画が示され、特定都市鉄道整備積立金制度の創設・拡充により整備への支援措置の充実が図られた。また、宅地開発と一体化させた新たな鉄道整備スキームが実行に移された。さらに、都道府県単位や都市圏単位でも、地方交通審議会の答申により鉄道網の整備計画が示され、当該答申も踏まえ、全国的に鉄道整備が進められた。

4. 海上交通

(1) 明治時代～戦時下

嘉永6(1853)年のペリー提督が率いる4隻の「黒船」の浦賀沖来航に代表されるように、幕末以来、沿岸や近海への外国船舶の進出が著しく、その駆逐のための輸送力の向上や業者の育成が、明治維新後の大きな問題となった。

明治期には、日本の海運業は、産業の勃興・発展に即応し、帆船による自己貨物輸送から汽船による他人貨物輸送へと近代化を遂げ、政府の助成措置と海運業者の努力が相まって日清・日露の2度の戦争を契機として次第に海外に向けて進出していった。

大正に入ると第一次世界大戦によって我が国海運は空前の活況を呈した。

昭和初期においては、世界的な経済恐慌により我が国も深刻な不況に陥った。政府は、海運業及び造船業の不況救済のため昭和7(1932)年以来3次にわたる「船舶改善助成施設」を実施し、船腹調整及び船質改善を行うとともに不況に対する数々の施策を行った。

日華事変から太平洋戦争へと戦時色が濃厚になるに及んで、業界による海運の自主統制から官民協力による海運統制時代を経て、海運国家管理体制が実施されるに至った。

近代に入り、港湾整備の要請も高まった。周囲を海に囲まれた我が国では、港湾は、海運交通の連絡・生産・保管等の場として重要な機能を果たしてきた。明治時代に近代的港湾の整備が開始されて以降、国は、港湾の整備に積極に取り組んできた。明治40(1907)年には「重要港湾ノ制定及び施設ノ方針」が決定され、港湾の等級付け、港湾の建設及び管理の主体、港湾の整備に対する国の助成等についての方針が明確化された。これにより港湾は国の営造物であり、国又は国の機関である都道府県知事が港湾の建設及び管理を行うという考え方が確立され、この方針及び考え方に従って、その後の港湾行政が進められた。このような港湾行政の基本方針は、産業振興及び軍事的要請等その時々の方針を反映しながらも終戦まで維持された。

(2) 戦後

軍需物資の輸送に従事していた海運は、第二次世界大戦により、壊滅的な被害を被った。

戦後、我が国海運は、それまでの軍統制に代わって占領軍の管理下に置かれた。占領軍の対日海運政策は、最初は過酷なものであったが、東西陣営の対立が始まると、次第に緩和された。壊滅的な状態にあった我が国海運再建のため、昭和22(1947)年度から計画造船が開始された。昭和25(1950)年、我が国海運は多年にわたる船舶運営会体制に終わりをつけ、民営還元が実現した。デフレ政策による不況下の民営還元であったため、内航海運の船腹過剰対策として係船補助、低性能船舶の買い上げ等の施策が実施された。

終戦直後の公共事業は、連合軍司令部の統制下にあったこと及びその重点が食糧増産や都市の被災復旧事業におかれていたことから、港湾整備への投資もわずかであった。しかし、昭和22(1947)年には傾斜生産方式の導入に伴う生産基礎資材の輸送の確保が重要な課題となり、また、昭和25(1950)年の朝鮮戦争の勃発による我が国経済の復興、発展に伴い、港湾貨物も順調に増加したため、次第に港湾整備への要請も強まってきた。

このような状況下で港湾行政に関する諸制度の整備も並行して進められていった。昭和25(1950)年には港湾法が制定された。同法は、連合軍司令部からの指示を受け、港湾の管理運営に最大限の地方自治権を与え、国家的利益の確保、増進に必要な最小限度の監督・規制権のみを政府に留保するものであった。

昭和30年代に入ると世界経済の回復とスエズ運河の閉鎖により、海運市況の高騰をみた(いわゆる「ス

エズ・ブーム」)。この好況により海運企業の経営が急速に改善されたが、スエズ運河が再開されると海運市況は反落し、海運企業の経営は不振を極めた。このような情勢を背景として、政府は、三国間輸送助成及び移住運航費補助を実施し、一方、海運企業間の協調態勢の促進を容易にするため、海上運送法の改正等所要の措置を講じた。しかしながら、海運企業は、長期の市況停滞下にあつて引き続き経営不振を続けていたため、昭和35(1960)年に策定された国民所得倍増計画において大量の船腹需要が要請されていたが、そのような船腹需要には応えられる状態ではなかった。このため、海運企業の6グループへの集約化が行われた。また、内航関係においては、近代化・合理化が促進された。

港湾の整備は、高度経済成長を支える基盤として、港湾整備五箇年計画により進められた。港湾は、海運輸送の帰結点としての役割とともに、臨海部における工業開発のための基盤整備の面で大きな役割を担った。

また、防災関係では、海岸法や災害対策基本法が制定される等、災害対策に関する法制が整備されるとともに防災対策事業が飛躍的に増加した。

港湾運送事業及び倉庫業については、取扱貨物の増大に伴い、事業の質的向上を図るため、それぞれ登録制から免許制へ、届出制から許可制へと事業に対する規制が強化された。

昭和40年代、我が国経済は工業開発を原動力として、引き続きめざましい高度成長を遂げた。海運再建整備期間内に我が国海運の再建を図りつつ国民経済の要請する外航船舶の大量建造を推進するという海運政策は、いずれもその目的を達成し、昭和44(1969)年には我が国商船船腹量は2,400万総トンに達した。再建整備後の新海運政策は、引き続き安定した輸送の確保と国際収支の改善に資するため、昭和44(1969)年度から昭和49(1974)年度までの6か年間にわたり2,050万総トンの外航船舶を建造することを目標とし、かつ、国の助成は外航船舶の国際競争力を付与するため必要最小限にとどめることとされた。内航海運については、昭和41(1966)年の海運造船合理化審議会の答申を受けて、内航海運業法が改正され、内航海運業は登録制から許可制となった。また、外航ではコンテナ船の就航や輸送船等の大型化、内航では長距離フェリーの就航等、輸送革新が推進された。

港湾は、海陸輸送の結節点としての機能を果たすとともに臨海部において工業用地を提供する等経済成長を支える基盤として、数次にわたる港湾整備五箇年計画に基づき積極的にその整備が進められた。特に、港湾取扱貨物量の増大により輸送革新への要請が高まり、物資別専門埠頭の整備、国際海上コンテナ輸送の進展に対応した外貿コンテナ埠頭の整備、内質における中長距離フェリー航路の開設に対応したフェリー埠頭の整備等が行われた。港湾における事業活動の面でも、港湾取扱貨物量の増大に対応し、港湾運送事業の近代化が事業規模の拡大、荷役の一貫責任体制の確立等により進められたほか、倉庫整備五か年計画の策定等の施策が実施された。一方、港湾及びその周辺海域における公害問題が深刻化し、環境保全の要請を受けて対応がとられた。

昭和48(1973)年と昭和54(1979)年の2度にわたる石油危機は、世界的な景気の後退を招き、輸送需要の停滞は外航海運市況の長期的な不況をもたらした。特に我が国海運については、円高の進行等により、船員の人件費を中心とする船の維持・管理費がドルベースで上昇したため、国際競争力が急速に低下した。こうした状況を踏まえ、政府は日本船籍を中核とした商船隊の整備を図るための緊急対策を講じた。また、船員制度の近代化のための基盤整備を行った。

内航海運については、石油危機による景気の長期停滞、省エネルギーの進展による石油需要の減少及び素材型産業から加工組立型産業への産業構造の転換に伴う輸送貨物の軽量化による輸送量の伸び悩み等の変化により、構造的な不況に陥った。このため、船腹の最高限度量を決めて新規参入を制限する等の過剰船腹処理対策がとられた。

国内旅客船事業においては、時間価値の高まりに伴い、国民の高速化へのニーズが強まったことから、高速船・超高速船の就航が相次いだ。

港湾行政についても、高度成長から安定成長への転換等の経済社会の諸環境の変化を踏まえ、物流合理化、定住圏整備、エネルギーの安定的確保及び環境面への配慮等安定成長に対応した港湾政策の転換を図った。また、災害に対しても復旧中心から予防に重心を移していったほか、港湾技術の充実を図り、その技術を国際協力に活かしていった。

5. 航空交通

(1) 明治時代～戦時下

人類が初めて空を飛んだのは熱気球によるものであり、天明3(1783)年のこととされる。動力飛行機による飛行は、明治36(1903)年、ライト兄弟によるものである。第一次世界大戦では、飛行機が有力な兵器として登場し、欧州では大戦中に製造された航空機は約17万機とも言われている。

我が国の航空の歴史は、明治43(1910)年、日野及び徳川両大尉の初飛行によって始まった。大正後期に郵便物の輸送を中心に開始された民間航空輸送は、昭和に入ると旅客輸送も行うようになり、その後、我が国領土の拡大とも相まって国内のみならず海外にも航空路網が拡充された。また、このような民間航空の発達と並行して、行政機関の設置、国際航空条約の批准及び航空法等の制定・施行等、行政機関や法制度の整備も進められた。しかしながら、太平洋戦争の激化に伴い民間航空は、軍事輸送に吸収され、

戦争終結時には機材の大半を失う等大打撃を被った。

(2) 戦後

第二次世界大戦後、世界の民間航空は急速な発展をみたが、我が国においては、総司令部覚書により、民間航空活動は全面的に禁止され、わずかに航空保安部が空港、航空保安施設の維持管理を行っていた。しかし、民間航空の再開を求める機運は次第に高まり、また、アメリカ合衆国の占領政策の変更の影響もあり、昭和25(1950)年「日本国内航空輸送事業運営に関する覚書」により民間航空再開の端緒が開かれることとなった。

昭和26(1951)年、日本航空株式会社が設立された。同社は、日本航空株式会社法の制定により、半官半民の特殊会社となり、同法上国際線及び国内幹線を運営することが明らかにされた。

また、昭和27(1952)年の講和条約の発効に伴い、米国、次いで英国と航空協定を締結し、昭和28(1953)年には国際民間航空機関に正式加盟する等、国際航空界に進出するための体制の整備が進み、昭和29(1954)年、東京-サンフランシスコ間の定期運行も開始された。同時に行政面では、昭和27(1952)年、航空法が制定される一方、同年8月、航空庁が航空局に改組され、その後の航空に関する法制及び行政体制の基礎が形成された。

昭和30年代、我が国民間航空界は終戦直後の混乱期から脱して徐々に将来の発展に向けてその体制を固めていった。飛行場については、羽田飛行場及び伊丹飛行場が全面返還された。また、これより先、空港整備法が制定され、空港の整備が本格的に進められていった。航空路線網については、東南アジア線が開設され、また、ロサンゼルス乗入れに代表される太平洋線の充実が進み、国際航空が発展するとともに、国内航空においても全国的な路線網が形成された。昭和33(1958)年、大西洋路線のジェット化により世界の民間航空は本格的な発展期を迎え、我が国においても、ジェット化が進んだ。空港については、東京、大阪国際空港等においてジェット化に対応した整備が行われるとともに、新国際空港の必要性についても検討が重ねられた。また、地方空港の整備も進められて空港数は飛躍的に増大した。

昭和40年代には、モスクワ線の開設及び世界一周路線の開設が実現した。国内航空については、機材のジェット化・大型化の推進等により航空輸送量は増大し、航空運送事業の急速な発展に対処するため航空企業の再編成が進められ、離島辺地を主に運航する日本近距離航空、南西航空も設立された。大量高速航空輸送に対処するため、空港については、ジェット化・大型化に対応した整備が進められた。一方、機材のジェット化・大型化は、空港周辺の騒音問題を深刻化させ、航空機騒音防止法の改正により、民間防音工事をはじめとする空港周辺の環境対策が推進された。また、航空交通の安全対策の強化も図られた。

昭和50年代に入り、我が国の航空輸送需要は、第二次石油危機の影響で一時停滞したものの、昭和50年代後半からの景気の回復を受け急速に拡大した。航空輸送需要の拡大に対応すべく、第三次及び第四次航空整備五箇年計画が策定され、これを受けて空港整備が着実に進められた。一方で、引き続き航空機騒音問題は深刻化し、より一層の空港周辺環境対策が求められることとなった。また、相次ぐ航空機事故を契機として、航空保安施設の近代化及び乗員健康管理の充実が図られた。