

第1章 「国鉄 = 悪」か？

今までに見てきたように、日本国有鉄道は様々な構造上の問題点を抱えて事実上倒産した。しかし、日本の鉄道網が全国一元管理の下で整備されてきたことは日本社会に様々なメリットをもたらしている。

この章では、こうした日本国有鉄道のメリットを振り返ることで、国鉄改革末期に見られた「国鉄 = 悪」の図式を再検討する。

第1節 日本の屋台骨であった国鉄

日本国有鉄道は巨大な組織であった。沖縄県を除く全国各地に鉄道交通網を張り巡らせ、その維持にあたった。この路線網の維持には莫大な費用が必要であったが、日本の産業発展のために全国一体となった交通網が必要不可欠であった。

終戦直後、すなわち日本国有鉄道の黎明期には道路網はほとんど未発達であった。いくら戦争で鉄道網が荒廃したとはいえ、日本の主要な交通網は鉄道であった。例えば占領軍は8両のディーゼル機関車(後の国鉄 DD12 型)を持ち込み、占領軍専用線の入替えなどに使用した。さらに彼らは大量の自動車を持ち込んだにもかかわらず、状態の良い客車から接收し、専用の「白帯列車(占領軍専用列車)」を走らせたほどであった。一方敗戦国の国民は深刻な車両不足の中、整備の行き届かない客車、しまいには貨車や機関車にまで乗り込み、頻発する事故に怯えながら食料買い出しや引き上げ・復員を敢行した。長距離の移動には鉄道というのが常識であった。

また、戦後の復興から奇跡の経済発展を遂げる間も国鉄は日本の動脈であり続けた。例えば1961(昭和36)年(東海道新幹線開業の3年前)の自動車保有台数は211万台であった。これは、現在の1/26であり、国民44人に1台という割合である。1961年はちょうど道路整備第3次計画の初年にあたる。この後急速なモータリゼーション(第1部第3章参照)によって自動車が鉄道を凌駕するが、このころは産業界でもまだ一般的ではなく、主要な交通網は鉄道であった。

道路網の整備も非常に遅れていた。1953(昭和28)年当時、日本の道路総

延長は 870,246 kmのうち舗装率は 2%に満たず、国道だけでも延長 24,052 kmのうち舗装道路は 3,190km に過ぎなかった。10 年後の 1963 (昭和 38) 年になっても国道舗装率は 4 割に過ぎず、国道は酷道、県道は犬道と呼ばれていたのである。(なお、1991 (平成 3) 年現在、道路総延長は 1,120,461 km、国道総延長は 47,000 kmにのぼり、国道の 98%、道路全体でも 7 割が舗装されている)

したがって、鉄道網は国民の足として維持せねばならなかった。それは業界の要請であった。国鉄は遠距離逓減制の運賃体系(輸送距離に比例して運賃が割安になる)を導入してこの要請に答えた。モータリゼーションが始まる前の日本において、国鉄は基幹交通だったのであり、産業復興・産業発展のための必要不可欠かつ当然の存在だった事は既述のとおりである。

当然の存在である国鉄は日本人の生活にも密接に関係していた。通勤通学はもちろん、市場を流通するほとんどの物資が国鉄によって輸送されていた。国鉄が止まると生鮮食料品の入荷が止まり、結果庶民の台所を襲うような事もあったのである。1972(昭和 47)年のパンダブームの時の嘘かまことか「パンダ縫イグルミ貨車一杯送レ」の電文は、国鉄貨物輸送がつい最近まで陸上貨物の主役だったことを物語っている。

こうして日本社会に密接に関連した国鉄は非常に正確であることで有名だった。この正確さは蒸気機関車時代に由来する機関士と機関助士の主従的な関係など、国鉄内部の封建的体質に由来するものであった。または国民の鉄道という誇りが職員を支えていたという説明もできる。それはとにかく、全国津々浦々まで非常に正確に列車が運行されたことが国民の信頼と支持を得るのに役立った。

また、戦後の混乱期の一時期を除くと非常に安全だということもあげられる。例えば 1964 (昭和 39) 年に開通した東海道新幹線は従来の鉄道技術の粋を尽くして設計された巨大な輸送システムであるが、この新幹線は現在に至るまで過失事故死者なしという世界でも稀に見る記録を更新し続けている。さらに、新幹線の成功を元に、そこで開発された様々な安全装置はその後在来線にも設置され、鉄道の保安強化に役立っている。

一方、全国が一元的に管理されているので指令系統が中央から一本化されていたことも見逃せない。全国一元管理により鉄道の規格・資材・方式などが完全に規格化され、資材コストの削減につながっている。