

日本の鉄道・バス いまむかし

交通ジャーナリスト

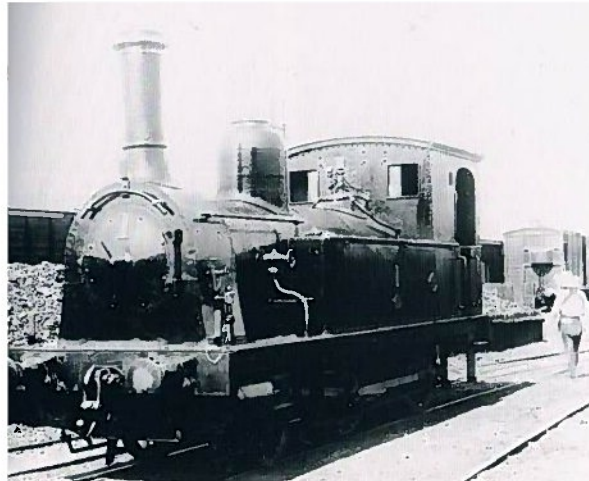
鈴木文彦

「提供/社史より」と記載された写真以外は制作者撮影

鉄道のあゆみ

幹線鉄道の発達(明治期)

1872(明治5)年の新橋～横浜間開通で始まった日本の鉄道は明治期に幹線網が完成<1号機関車/鉄道博物館提供>



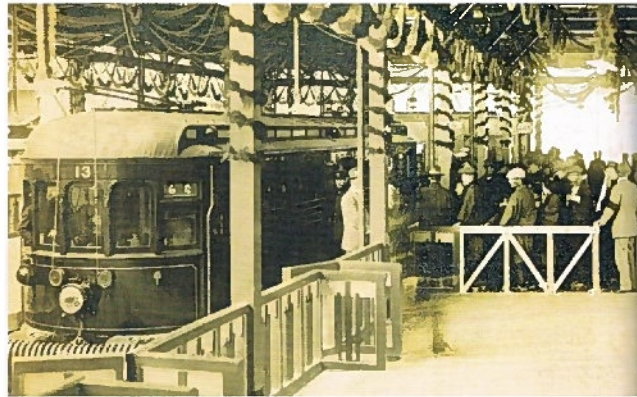
局地鉄道の発達(明治期)

鉄道建設がブームとなり各地に小規模な鉄道が発達した<南和鉄道/近鉄社史より>



私鉄の発達(明治期)

都市を中心に民間による電気鉄道が多数登場した
＜大阪電気軌道／近鉄社史より＞



市内電車の発達(明治～大正期)

馬車・馬車鉄道からの転換で各地の市街地に路面電
車が発達した＜駿豆鉄道／青木栄一氏提供＞



軽便鉄道ブーム(明治末期～大正期)
簡易規格の軽便鉄道が全国的に拡大、ローカル鉄道の時代が始まった<井笠鉄道>

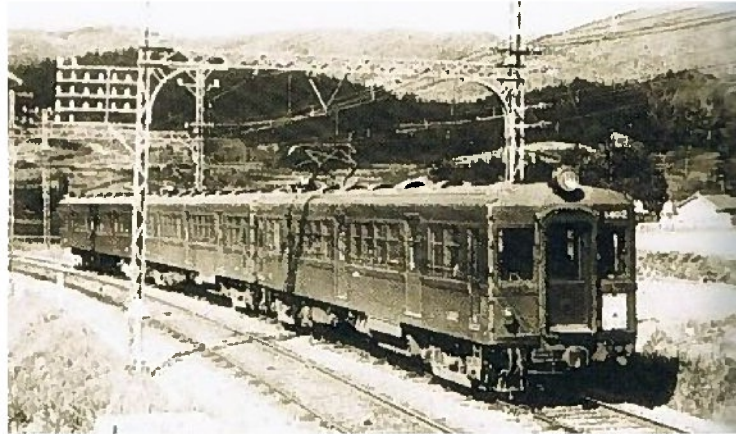


産業を支えた鉄道(戦前～1960年代)
日本の基幹産業となった鉱工業や林業を支えたのは
鉄道貨物だった<筑豊本線の石炭列車>



高速電車の発達(戦前)

都市圏及び都市間を走る私鉄が電車による高速化を図った<大軌参急電車/近鉄社史より>



基幹交通としての鉄道～SL全盛時代

戦後の鉄道は旅客・貨物とも日本の輸送の主力となり
蒸気機関車が産業や生活を支えた<国鉄吉都線>



幹線鉄道の近代化(1960年代)
国鉄の本線クラスの路線では電化・無煙化が進んだ
＜山陰本線のディーゼル機関車＞



国鉄優等列車網の発達(1960年代)
全国の幹線に特急列車が運転され、専用の電車・
ディーゼルカーが製造された＜中央東線＞



私鉄ロマンスカーの発達(1960年代)
都市間および観光地を結ぶ私鉄に「ロマンスカー」が
増加した<近鉄ビスタカー/近鉄社史より>



新幹線の登場(1964年)
東海道新幹線が開業し、東京～大阪間が3時間に。そ
の後山陽、東北・上越と延長



ローカル線の近代化(1960～70年代)

ローカル線の無煙化が進み、気動車(ディーゼルカー)による
スピードアップが進んだ<国鉄奈良線>



大都市の通勤ラッシュ(1960～70年代)

首都圏と近畿圏の通勤ラッシュが激化し輸送力増強
が迫られた<国鉄阪和線>



大都市での地下鉄の発達(1980年代)

東京・大阪などは戦前からだがこの時期全国の主要都市で
地下鉄建設が進んだ<京都市交通局>



都市圏鉄道の改善(1970年代)

首都圏を中心に通勤輸送改善のため高架化・複々線化や相
互直通運転が進められた<中央線の地下鉄直通電車>



国鉄の経営悪化～再建へ(1970～80年代)

国鉄は輸送減から赤字経営に陥り、労使関係も悪化、再建議論へ＜動労・国労による順法闘争中の新宿駅＞



国鉄ローカル線の第三セクター化(1980年代)

国鉄再建法により特定地方交通線の廃止が進み、地域が出資する第三セクター鉄道に転換された＜三陸鉄道＞



JR各社独自の発達(1990年代)
1987年に国鉄が民営化され、JR6社に分割、次第に
車両も各社仕様に＜JR東日本常磐線＞



厳しさ増す地方鉄道(1990～2000年代)
地方私鉄は利用者減と施設老朽化に悩まされ、分社
化など経営体制の変更も行われた＜伊賀鉄道＞



全国ネットに近づいた新幹線

2011年までに新青森から鹿児島中央まで新幹線がつながり
高速鉄道網が充実<山陽・九州新幹線直通「さくら」>



高速化・ハイレベル化する幹線鉄道

JR・私鉄ともに優等列車のスピードアップとサービスアップが
進んでいる<近鉄伊勢志摩ライナー>



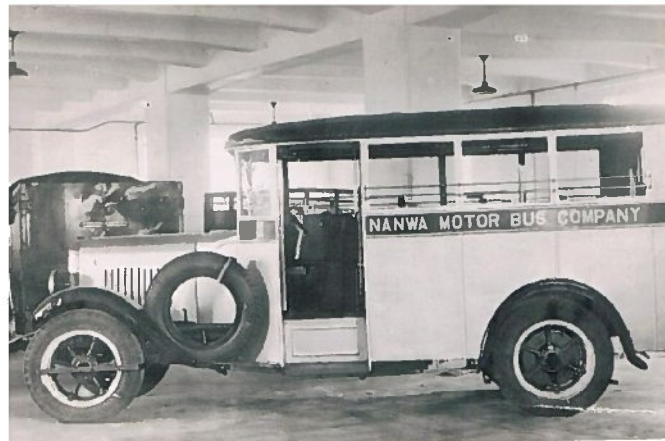
バスのあゆみ

日本のバスの始まり(1903年)

日本最初のバス営業は京都市内。開業日にちなんで
9月20日が「バスの日」に＜日本バス協会提供＞



各地にバス事業が発達(大正～昭和初期)
大正中期に全国で開業、関東大震災後に急速に普及し小規模事業者の乱立状態に＜南和自動車/奈良交通提供＞



省営バスの登場(1930年)
鉄道の先行・代行・短絡・培養を目的に省営バスが開業、車両も国産車が使用された＜省営1号車/中国JRバス提供＞



遊覧バスの発達(昭和初期)

戦前の行楽ブームで観光目的のバスが各地に展開、オープンバスもあつた<春日奥山周遊バス/近鉄社史より>



バスの代燃化(戦時中)

戦時体制に入るとガソリン規制により木炭・薪などで走る代燃車に代替、戦後しばらくまで使用された<奈良交通提供>



交通事業の戦時統合

戦時体制下で無駄を省くため地域ごとに民間事業者を統合、
近鉄も奈良交通もこの時期に成立した＜奈良交通＞



戦災からの復興

物資不足の中、必死の復興輸送が行われた。米軍払下げ車の
改造バスも活躍＜京王電鉄提供＞



輸送力増強～トレーラーバス(1950年代)

大量の需要をさばくため、都市部や幹線で日野製トレーラーバスが活躍した<京王電鉄提供>



長距離バス路線の発達(1950年代)

道路とバス車両の発達により、エリアを越えた長距離バス路線が増加<大阪内本町2丁目/青木栄一氏提供>



トロリーバス(～1960年代)

架線から集電してバスを動かす路面電車のバス版。7都市で運行したが道路混雑で1972年までに廃止<横浜市>



庶民の足-ボンネットバス(1950～60年代)

バス黄金時代とまで言われた時代、バスは津々浦々まで走り、生活を支えた<立川バス>



車掌さんが乗務していた時代(～1960年代)

ワンマン化以前のバスは女性を主体に車掌が乗務して切符を切り、案内誘導をしたく西武バス提供＞



高級化する長距離バス・観光バス(1960年代)

バスの長距離化によりデラックスな仕様のバスがデビュー＜近鉄ビスタコーチ/近鉄バス提供＞



観光バスの発達(1970年代)

観光バスは冷房・リクライニングシート・空気ばねが標準に。
のちにサロンカーなども登場<奈良交通>



高速バスの時代へ(1960年代後半～)

名神・東名・中央道などの開通で高速道路を走る路線
バスが発達した<国鉄ハイウェイバス>



都市圏での輸送力増強(1970～80年代)

都市圏のベッドタウン輸送に対応してバスの大型化が進んだ。乗降性のよい3扉車も<奈良交通>



新しいバスシステム(1970～80年代)

バスをより便利に使いやすくするためさまざまな取り組みが行われた<デマンドバス東急コーチ>



高速バスの発達(1980～90年代)

長距離高速バスが急速に全国展開、特に夜行バスの
車両・サービスの進化が著しかった<奈良交通>



厳しさ増すローカルバス

マイカーへの転移と過疎化で地方のローカルバスは利用が
減り苦境に。代替バス化も進んだ<篠山市の神姫バス>



ファンタスティックバスの展開(1980年代～)
レトロ調など遊び心いっぱいのバスが各地の観光路線に。
最新の伊勢神宮「神都バス」<三重交通>



リフト付きバスの登場(1990年代)
車いすの路線バス乗車に対応したリフト付きバスが開
発され、バリアフリー化のスタート<大阪市交通局>



バスのバリアフリー化(1990年代末～)
誰でも乗りやすいスロープ付きノンステップバスが登場しその後の路線バスの主力に<九州産交バス>



バスの環境対応(1990年代～)
黒煙やNOx・CO₂削減に向けて様々な低公害車が開発され、ハイブリッドバスが主力として増加<アルピコ交通>



新世代のバス～連節バス

大量の需要があるところには全長18m 120人が乗れるヨーロッパ型の連節バスが投入されたく岐阜乗合自動車＞



高速バスの拡充

高速道路の延長により都市間高速バスは全国的に発達、バス事業の柱に＜淡路島を走る徳島バス＞



二極化する高速バス

高速バスは廉価を求めるニーズと高級志向に応じて二極化。個室タイプ14人乗り夜行バスも＜中国バス＞

