

## III 道 路

## (1) 戦時下の自動車工業

1920年代から日本フォード、日本GMの圧倒的な支配が続いていた自動車工業は、1936(昭和11)年5月に公布された自動車製造事業法によって、一つの転機を迎えた。この法律の背後には、世界恐慌後の国際緊張の高まりのなかで、普通自動車の国産化体制を急速確立し、有事に備えるという、軍事的な動機があった。そのため年産3000台以上の自動車を製造する企業を許可制とし、これに対して税制上の優遇措置や資金調達上の制限の緩和などの保護助成を与える半面、外国企業に対しては営業規模の制限(年間組立台数を日本フォード株式会社1万2360台、日本GM株式会社9470台以内に制限)や輸入関税の引上げによって、その支配力の削減をはかることになった。許可会社には、同年9月、(株)豊田自動織機製作所(1937(昭和12)年8月、トヨタ自動車工業株式会社創立)と日産自動車(株)が指定され、それぞれ製造計画が定められた。製造台数はその後、機械設備の充実や工場の拡張(日産横浜工場の充実や豊田<sup>ころも</sup>拳母工場の建設)によって急速に増加し、1940(昭和15)年ころには、軍用トラックを中心とした国産化体制をほぼ確立したが、資材不足の深刻化にともない1943(昭和18)年以降急激な減産に転じた。この間、日本フォード、日本GM両社は、円為替の下落や輸入関税の引上げ(1936(昭和11)年12月)などによっ

第3表 自動車生産台数(1937—1945(昭和12—20)年)

年 度	普 通 車			小 型 車				電 気 自 動 車	合 計
	トラック バ	乗用車	計	四輪車	三輪車	二輪車	計		
1937	7,643	1,819	9,462	8,593	15,230	2,492	26,315	68	35,845
1938	13,981	1,774	15,755	8,633	10,685	2,483	21,801	155	37,711
1939	29,233	856	30,089	4,425	8,194	2,429	15,048	97	45,234
1940	42,073	1,633	43,706	2,335	8,252	3,047	13,634	184	57,524
1941	42,813	1,065	43,878	2,620	4,666	2,596	9,882	207	53,967
1942	34,786	705	35,491	1,697	3,821	2,189	7,707	175	43,373
1943	24,600	207	24,807	1,072	2,259	1,965	5,296	164	30,267
1944	21,434	19	21,453	309	1,338	1,029	2,676	122	24,251
1945	6,084	—	6,084	—	380	125	505	?	

(出典) 前掲、『近代日本輸送史』、454、455ページによる。

第4表 普通トラック・バスの生産と軍民別用途(1937—1945(昭和12—20)年)

年 次	全国生産台数	左のうち民需	左のうち軍需	トヨタの生産台数	日産の生産台数
1937	7,643台	43.7%	56.3%	3,023台	1,356台
1938	13,981	74.7	25.3	3,719	7,943
1939	29,233	57.0	43.0	10,913	12,326
1940	42,073	48.9	51.1	13,574	12,899
1941	42,813	42.5	57.5	14,331	17,056
1942	34,786	44.4	55.6	16,261	15,974
1943	24,600	16.7	83.3	9,774	9,958
1944	21,434	16.1	83.9	12,701	7,074
1945	5,487	71.1	28.9	3,275	2,001

(出典) 豊田自工(株)『トヨタ自動車20年史』, 日産自動車(株)『日産自動車社史』より作成。

(注) トヨタ, 日産の生産台数はバスをふくまない。

て打撃を受けたが, さらに輸出入品等臨時措置法(1937(昭和12)年9月公布)による厳しい輸出入統制のため, 事業の継続が困難となり, 1939(昭和14)年に生産を停止した。しかし軍需によって緒についた普通車の国産化体制も, 敗戦によって烏有に帰することになったのである。

## (2) 道路輸送業者の統合

昭和恐慌期を通じて合併・整理を迫られた道路輸送業は, その後, 準戦時体制期および戦時体制期を通じて, さらに徹底した合同と国家統制を余儀なくされた。

鉄道貨物取扱業に対する国家統制は, 満州事変の勃発(1931(昭和6)年9月), 国際連盟脱退(1933(昭和8)年3月), ロンドン海軍軍縮会議脱退(1936(昭和11)年1月)など国際関係の緊張を背景に, 1930年代後半からしだいに強化された。いわゆる小運送二法(小運送業法と日本通運株式会社法)の公布(1937(昭和12)年4月)と, これにもとづく小運送業者の合同および日通への統合がそれであった。

小運送業法と日本通運株式会社法は, 相互に密接な関連のある小運送業(鉄道貨物取扱業)の統制法であった。すなわち小運送業法は, 従来自由に開業できた小運送業を免許制にして, その乱立を防ぐとともに, 日本通運株式会社法は, 半官半民の統轄会社を設立して, 小運送業の全国的な統轄と統制をはかろうとするものであった。同社の創立は1937(昭和12)年10月1日に行われたが, 資本金3500万円は, 政府出資800万円, 国際通運株式会社ほか有力計算

第5表 小運送業における日通の占有率(1939—1946(昭和14—21)年)

年 度	資 本 金	従 業 員	取 扱 貨 物	自動車台数	荷牛馬車台数
1939	10.2%	2.5%	6.2%	4.0%	13.5%
1940	8.8	3.3	9.4	3.9	16.2
1941	10.5	3.8	30.3	4.0	23.1
1942	28.6	47.8	55.1	52.2	51.3
1943	47.6	53.6	54.8	60.4	61.1
1944	44.3	55.6	61.5	62.0	60.5
1945	?	62.6	72.2	?	?
1946	83.7	77.2	?	87.1	91.3

(出典) 日本通運株式会社『社史』, 399, 400ページより引用。

会社6社の現物出資1624万5000円、国鉄共済組合950万円などから成り、国際通運ほか6社は、その純資産を現物出資して、9月末に解散した。その結果、交互計算、貨物引換証の発行と整理、各種元請業務など既存7社の統轄業務は、すべて日本通運株式会社に引継がれ、各駅の貨物取扱業者は、すべてその統轄に服することになったのである。しかし各駅の業者数は、日通法と同時に公布された小運送業法が、既存業者の反発を危惧して公布前の全業者を免許したため、1938(昭和13)年3月末現在7789にもとのぼり、年間貨物取扱量5000トン以下の零細業者が、全体の60%を占めた。そのため1938(昭和13)年後半から1941(昭和16)年にかけて、各駅の業者を1駅1店の合同会社に集約する運動が、鉄道省の指示にもとづいて進められ、1941(昭和16)年6月までに全国の国鉄駅の90%が1駅1店(総計5010店)となった。そしてさらに同年9月から、これらの各駅合同会社の日通への統合(吸収合併)が進められ、鉄道貨物取扱業(小運送業)における同社の独占体制が確立することになったのである。

他方、路線バス、タクシー、トラックなどの自動車交通事業も、日中戦争の勃発(1937(昭和12)年7月)以後、ガソリン・車両・部品の補給が逼迫し、代用燃料への切換え、競合路線の廃止、企業の整理・統合といったきびしい国家統制を余儀なくされた。なかでも1938(昭和13)年3月に始まったガソリンの消費規制は、第6表に見られるように追年厳しさを加え、1941(昭和16)年8月には、米国の対日石油輸出禁止によって、バス・ハイヤー・タクシーへの割当てが、ほぼ全面的に停止された。トラックの場合はバス・タクシーより削減率が低かったが、1941(昭和16)年10月には4分の3以上の削減率となり、大部

第6表 部門別ガソリン消費規制率(1938—1941(昭和13—16)年)

年 月	総 量	バ ス	ハイヤー タクシー	トラック	乗 用	特 殊
1938年 5月	16%	17%	22%	19%	—%	0%
1938年 10月	34	36	42	27	55	12
1939年 5月	48	50	58	38	91	25
1939年 10月	56	63	68	46	87	2
1940年 5月	59	63	73	50	89	—
1940年 10月	64	70	83	50	96	17
1941年 5月	75	81	91	62	98	17
1941年 10月	87	100	100	76	100	19

(出典) 日本乗合自動車協会『バス事業五十年史』, 302ページより引用。

第7表 路線バス事業の推移(1936—1945(昭和11—20)年)

年 度	事業者 数	路線延 長	実在車 両数	総走行距離	輸 送 人 員	収 入	支 出	益 金
		km		1,000 km	1,000人	1,000円	1,000円	1,000円
1936	2,747	98,836	28,745	948,540	1,464,386	123,569	109,867	13,701
1937	2,422	95,834	24,344	1,009,981	1,654,936	141,267	128,690	12,576
1938	2,175	94,436	24,024	826,424	1,962,110	148,765	132,518	16,247
1939	1,966	90,222	23,181	689,999	1,763,458	160,364	144,610	15,753
1940	1,641	86,688	22,394	632,806	1,872,880	177,438	174,515	2,923
1941	1,495	85,841	21,965	530,306	1,739,630	172,236	170,983	1,252
1942	1,145	85,718	21,744	389,234	1,480,628	171,388	171,037	350
1943	414	83,600	21,502	353,626	1,302,543	258,147	257,849	297
1944	322	82,155	16,769	228,780	1,256,930	247,784	246,825	598
1945	256	81,655	11,119	161,151	808,910	191,769	191,756	13

(出典) 日本国有鉄道『日本陸運10年史』第2巻, 599ページより引用。

(注) 1945(昭和20)年の路線延長のうち, 休止路線延長は40%にのぼった。

第8表 貨物自動車運送事業者数の推移(1939—1945(昭和14—20)年)

種 別	第一次統合前 (1939・6・30 現在)	第二次統合前 (1942・12・30 現在)	第二次統合後 (1945・1・30 現在)
業 者 数	26,548	3,221	340
普 通 車 数	44,454	48,483	46,140
小 型 車 数	12,055	14,055	12,475
1事業者当たり保有車両数	1.8	16.7	147.9

(出典) 日本国有鉄道『日本陸運10年史』第2巻, 614ページより引用。

(注) 1事業者当たり保有車両数は, 普通車1両=小型車3両として算出。

第9表 自動車輸送力の推移(1936—1945(昭和11—20)年)

年度	バス			ハイヤー・タクシー			トラック			合計 実動車数
	実在車数	実動車数	%	実在車数	実動車数	%	実在車数	実動車数	%	
1936	28,745	23,433	85	37,005	31,454	85	51,338	43,637	85	98,524
1937	24,344	19,475	80	35,170	29,895	85	52,995	42,464	80	91,834
1938	24,024	16,816	70	33,100	28,135	85	55,063	38,544	70	83,495
1939	23,181	15,067	65	31,643	25,314	80	54,461	35,400	65	75,781
1940	22,641	13,584	60	29,497	23,598	80	60,517	36,915	61	74,097
1941	23,049	11,524	50	27,775	22,220	80	54,263	29,844	55	63,588
1942	22,791	10,483	46	18,468	12,004	65	56,319	29,285	52	51,772
1943	21,254	8,926	42	15,879	8,733	55	59,864	23,274	35	40,933
1944	19,870	7,351	37	13,623	5,531	41	44,673	18,304	41	31,186
1945	11,109	4,629	41	7,870	3,387	43	44,521	16,473	37	24,489

(出典) 日本国有鉄道『日本陸運10年史』第2巻、600ページより引用。

(注) 実動車数は推定値。

分、代用燃料に依存しなければならなくなったのである。

また燃料・資材の節約と効率的な利用のため、業者の整理・統合も足早に進められた。その模様は第7表および第8表の通りであり、路線バスについては、1942(昭和17)年8月の鉄道省指令によって、極限的な統合が実施された。その結果1945(昭和20)年には、1936(昭和11)年の業者数の10分の1以下に激減することになったのである。

このような整理・統合は、もともと零細業者の多かったトラック業界では、軍需輸送との関係で、さらにドラスティックに進められた。とくに1940(昭和15)年9月および1942(昭和17)年12月の政府指令にもとづいて進められた第一次および第二次統合は、きわめて大規模な政策的統合となり、従前の業者数を80分の1近くに減少させることになったのである。

しかしこのような措置にもかかわらず、燃料・資材の補給は、戦局の推移にともなって悪化の一途をたどり、バス、タクシー、トラックなどの稼働率は年を追って低落した。その模様は第9表の通りであり、1943(昭和18)年以後は、40%を下回る状態となったのである。敗戦時の実動車数は、1936(昭和11)年の4分の1以下となっていた。

[山本弘文]