

は最も遅れた。しかし、1919(大正8)年より本州における自動連結器採用計画と並行して貨車航送の計画が進められ、1924(大正13)年、「翔鳳丸」^{しやうほう}「飛鸞丸」^{ひらん}「津軽丸」^{つがる}「松前丸」^{まつまえ}(各約3400総トン)が竣工し、本州における自動連結器への取り替え直後の1925(大正14)年8月より貨車航送が開始された。この4隻は後年の日本の鉄道連絡船のプロトタイプとなったもので、吃水線の約2m上に船体をほぼ全通する車両甲板があり、船尾の開口部から貨車を出入させる。客室は車両甲板の上と下に設けられた。15トン積貨車25両を積載でき、当時の商船には珍しい蒸気タービン船であって、最大速度は17ノットに達した。その後、貨物輸送の増加に応じて、旅客設備のない貨車航送船「第一青函丸」と「第二青函丸」がそれぞれ1926(昭和元年)と1930(昭和5)年に就航した。この2隻は15トン積貨車43両という大きな積載力をもっていたが、速度は14ノットでやや遅かった。

下関・釜山間(関釜航路)は接続する鉄道の軌間が異なるために貨車航送は問題とならなかったが、輸送需要の増加に応じて大型化・高速化の道をたどり、沿海航路では最も大型・高速(20ノット以上)、かつ豪華な客船が就航するようになった。

北海道と樺太の鉄道網の整備ともなって、1923(大正12)年には稚内・大泊(現コルサコフ)間にも鉄道連絡航路が開始されたが、自動連結器の高さが異なっていたため、貨車航送は行われなかった。したがって、一般の貨客船型が用いられたが、砕氷能力をもっていた点に特色があった。

[注]

- 1) 1mあたり37kgの重量のレール。ヤードポンド法表示では、75ポンドレール(1フィートあたりが75ポンド)となる。

[青木栄一]

III 道 路

(1) 自動車の輸入増加と国産車の育成

関東大震災(1923(大正12)年)から日中戦争勃発(1937(昭和12)年)までの時期は、恐慌期の合理化政策を経て、戦時経済への傾斜が急速に深化していった

時期であった。この間道路交通の分野では、車両や部品の輸入を通じて、モータリゼーションが一段と進展する反面、輸送コストの低減や輸送体制の整備のために、道路輸送業者の整理と統合が速い足どりで進んだ。すでにふれたようにわが国の自動車交通は、輸入乗用車を中心として、1910年代からしだいにさかんになり、1920(大正9)年前後にはハイヤーやタクシーのほか、乗合自動車も各地にあらわれた。そして大震災後の復興期には、導入がおくっていたトラックの輸入も増加し、都市周辺の緊急輸送に威力を発揮しはじめたのであった。他方、この時期には、従来のヨーロッパ系の車両にかわって、フォードやGM車の輸入が急増し、1925(大正14)年には日本フォード株式会社が横浜に、1927(昭和2)年には日本ゼネラル・モーターズ株式会社が大阪に、いずれも本社の全額出資によって設立された。その結果両社は、完成車の輸入と輸入部品の組立てによって、わが国の幼弱な自動車工業を圧倒し、1930年代なかばまで、日本市場を支配することになったのである(第3表、第4表)。この間わが国の自動車工業は、大地震の被害や外国車の進出によって危機的な状態を続けたが、1930(昭和5)年ころから、国際収支改善のための国産車振興政策が本格化し、政府の指定した標準型トラック、バスの製作に対して、補助金が交付さ

第3表 自動車および部品輸入額(1922—1933(大正11—昭和8)年)

年 次	完 成 車		部 品	合 計
	台 数	金 額		
1922	752 両	2,216 千円	5,093 千円	7,309 千円
1923	1,938	4,955	8,527	13,482
1924	4,063	8,772	12,413	21,185
1925	1,762	4,630	7,062	11,692
1926	2,381	5,324	10,397	15,721
1927	3,895	8,063	10,218	18,281
1928	7,873	13,770	18,474	32,244
1929	5,018	9,545	24,062	33,607
1930	2,591	4,896	15,876	20,772
1931	1,887	3,378	12,951	16,329
1932	997	2,894	11,927	14,821
1933	491	1,864	12,806	14,670

(出典) 東洋経済新報社『日本貿易精覧』による。

(注) 1,000円未満切捨。

第4表 外国車組立台数(1929—1936(昭和4—11)年)

年次	台数	年次	台数
1929	29,338 両	1933	15,082 両
1930	19,678	1934	33,458
1931	20,109	1935	30,787
1932	14,087	1936	30,997

(注) 商工省調べ。尾崎正久『日本自動車史』、自研社、1942(昭和17)年、より引用。

第5表 自動車生産台数(1930—1937(昭和5—12)年)

年度	普通車			小型車				電気自動車	合計
	トラック バス	乗用車	計	四輪車	三輪車	二輪車	計		
1930	458	—	458	—	300	1,350	1,650	—	2,108
1931	434	—	434	2	552	1,200	1,754	—	2,188
1932	696	—	696	184	1,511	1,365	3,060	—	3,756
1933	1,055	—	1,055	626	2,372	1,400	4,398	—	5,453
1934	1,077	—	1,077	1,710	3,438	1,500	6,648	—	7,725
1935	1,181	—	1,181	3,908	10,358	1,672	15,938	25	17,144
1936	5,004	847	5,851	6,335	12,840	1,446	20,621	29	26,501
1937	7,643	1,819	9,462	8,593	15,230	2,492	26,315	68	35,845

(出典) 運輸経済研究センター・近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』、454、455ページによる。

れることになった。その結果、1932(昭和7)年3月には、有力三社(株式会社石川島自動車製作所、ダット自動車製造株式会社、東京瓦斯電気工業株式会社)の協力によって、標準型自動車5種(トラック2種、バス3種)の試作車が完成し、また1934(昭和9)年6月には日産自動車株式会社、1937(昭和12)年8月にはトヨタ自動車工業株式会社が設立されるなど、国産化体制が整いはじめた。しかし普通車の生産はなかなか軌道に乗らず、1937(昭和12)年頃までは気筒容積750cc以下の小型車が大部分であった(第5表)¹⁾。

(2) 自動車交通の発展

1920年代から1930年代の道路交通は、馬車・人力車・荷車など旧タイプの輸送手段の減少と、自動車・自転車の急増によって特徴づけられる。なかでも、乗合自動車や自転車との競争にさらされた乗合馬車と人力車の減少がいちじるしく、1937(昭和12)年には1920(大正9)年の、それぞれ6分の1および7

第6表 1928—1937(昭和3—12)年諸車台数

年度	馬 車		牛 車	荷 車	人力車	自 動 車			自転車
	乗 用	荷積用				オート バイ	乗 用	貨 物	
1928	2,232	315,933	85,278	2,116,281	43,463	19,028	40,281	20,252	5,025,124
1931	1,545	296,560	94,960	1,752,962	36,618	24,560	62,419	34,837	6,000,450
1934	1,320	299,702	101,041	1,565,936	23,247	42,057	70,481	42,059	6,895,256
1937	1,096	306,793	111,146	1,519,334	15,376	?	75,740	52,995	7,878,463

(出典) 『日本帝国統計年鑑』より作成。

第7表 自動車保有台数(1930—1937(昭和5—12)年)

暦年	普 通 車				小 型 四 輪 車			三輪車	二輪車	特殊 用途 車	合 計
	トラック	バ ス	乗用車	計	トラ ック	乗用車	計				
1930	30,881	17,522	40,305	88,708	—	—	514	2,513	14,284	587	106,606
1931	34,837	21,226	41,193	97,256	—	—	572	5,260	14,638	515	118,241
1932	35,939	22,825	41,457	100,221	—	—	630	9,074	15,048	163	125,136
1933	38,199	24,822	41,911	104,932	302	590	892	11,753	11,229	6,006	134,812
1934	42,060	26,328	44,153	112,541	607	1,223	1,830	24,388	13,330	4,493	156,582
1935	46,918	28,428	45,580	120,926	1,021	3,968	4,989	30,842	14,807	4,688	176,252
1936	51,338	28,745	46,165	126,248	4,272	6,194	10,466	39,891	14,220	4,411	195,236
1937	52,995	24,344	51,396	128,735	8,137	8,658	16,795	47,859	16,131	4,616	214,136

(出典) 前掲、『近代日本輸送史』, 466, 467ページによる。

分の1に減少した。これに対して荷馬車・牛車・荷車はかなり抵抗力が強く、牛車の場合には一貫して増加傾向をたどった(第6表)。これはトラックの急増(1937(昭和12)年には1920(大正9)年の60倍)にもかかわらず、地方道の整備が不十分なため、運行範囲が限られたためであった。いうまでもなく貨物の場合には旅客と違って、軒先での集荷とそのための地方道の整備が、ぜひとも必要であった。客馬車・人力車の急速な衰退と荷馬車・牛車・荷車の抵抗力の背後には、このような道路事情があった。

しかし自動車の保有台数は、前述のような外資系会社の供給によって、この時期に急増し(第7表)、1930年代初頭にはその貨客輸送量も、近距離圏の鉄道輸送をおびやかすほどになった。事実、1930(昭和5)年の鉄道省調査によれば、50km 以内の貨物輸送の41%、旅客の12%が民営自動車に奪われていた。

第8表 東京市内の輸送機関別輸送分担比率(1926—1935(昭和元—10)年)

年度	輸送人員合計	分 担 比 率 (%)					
		市 電	省 電	地下鉄	私 鉄	バ ス	タクシー
1926	881,613,452人	50.1	27.6	0.0	14.3	5.9	2.1
1927	974,590,162	45.1	28.5	0.0	15.1	7.8	3.5
1928	1,099,088,513	40.5	29.0	0.7	16.4	8.4	5.0
1929	1,153,535,430	36.5	28.8	0.7	17.0	9.2	7.8
1930	1,106,740,822	33.4	29.1	0.9	17.2	10.8	8.6
1931	1,076,450,698	31.2	28.9	1.0	16.7	12.9	9.3
1932	1,102,482,423	27.3	28.4	1.3	16.4	14.7	11.9
1933	1,177,444,847	25.1	28.2	1.5	16.0	16.4	12.8
1934	1,275,687,499	22.5	27.9	2.0	15.6	18.0	14.0
1935	1,373,891,385	21.4	27.9	2.1	15.6	17.8	15.2

(出典) 東京市電気局編『東京市都市交通統計資料』, 1936(昭和11)年, 36ページより作成。

そのため同年12月には、鉄道省自身も省営バスの開業に踏み切り、1936(昭和11)年末までに計58におよぶ営業路線(1980km)を開設することになったのである²⁾。

このような自動車の進出は、都市交通においてとりわけ顕著であった。いま東京市電気局編『東京市都市交通統計資料』(1936(昭和11)年)によって、その模様をみれば、第8表のとおりであり、1935(昭和10)年度にはバス・タクシーの輸送人員は、全輸送人員の3分の1を占めるにいたっている。同年度の市内乗合自動車企業は、市営1、私鉄兼営11、その他35をかぞえ、その保有車両数2578両・運転手3327人・車掌3460人にのぼった。またタクシー企業は1万4674、保有車両数2万3160両にのぼったが、そのうち1万604企業は1台業者であった。しかし、その輸送人員は逐年増加し、1935(昭和10)年には私鉄のそれに迫ることになったのである。なお自動車運輸業は、1933(昭和8)年10月の自動車交通事業法の施行によって、鉄道大臣が免許者となり(従来は各地方長官)、統一的な免許基準にもとづいて免許することになったので、小業乱立の弊害はかなり改善されることになった。

(3) 鉄道貨物取扱業者の統合

すでにふれたようにわが国の鉄道貨物取扱業は、第一次大戦中の好況期を通じて、小業者の乱立をさらに強め、鉄道貨物の輸送効率を両端において大きくそこなつたばかりでなく、資力信用や業者間の貸借を清算する計算制度の点で

も、多くの欠陥を露呈した。業務の性格上、大戦後、外国資本との競争に直面することのなかったこの業界も、このような国民経済に対する悪影響のために、早急に改革を迫られることになったのである。

1919(大正8)年6月から実施された鉄道運送取扱人公認制度は、このような業界の体質改善をはかるために、多数の鉄道貨物取扱業者のうちから、資力信用の比較的すぐれたものを選定し、これを一般に公表することによって、業者の淘汰と業界の体質改善に寄与しようとしたものであった。しかし鉄道院は、そこではまだ、具体的な便益の供与によって業者の淘汰を行うような措置をひかえ、業界の自主的な改革を援助するため、「公認」の意思表示にとどまったのであった。しかしもともとその業務が、時間的・場所的にいちじるしく分散し、大規模な輸送手段の効率を十分発揮しにくいこの業界では、戦後恐慌期の失業人口の増加と低賃銀などの要因も加わって、競争による自然淘汰や自主的な改革はきわめて困難であった。そのため、こうした期待にもとづいた「公認制度」は、程なく限界に直面しなければならなかったのである。

このような結果、「公認制度」の制定によって業界の改革にのりだした鉄道当局は、その目的の達成のため、さらに業界への介入を強めなければならなかった。鉄道貨物取扱業の合同を求める1926(大正15)年6月の鉄道省の声明がそれであった。この声明とその後の新貨物制度に関する当局の発表によれば、新しい施策の要点は、一部の小口取扱貨物について、鉄道が戸口(後に戸口から戸口まで、すなわち集配とも)までの輸送責任を負い、当局の方針に沿って合同した団体にその配達(後に集配とも)を委託するというものであった。このような方針は一部の業者から、旧来の慣習と営業の自由をおびやかすものとしてはげしい攻撃を受けた。しかしその営業の大部分を鉄道に依存した業界は、結局、当局の新しい方針に沿って、合同への道を歩むことになったのである。

業界の合同は、このような事情を背景にして、中央・地方のそれぞれにおいて、ほぼ1926(大正15)年秋から1928(昭和3)年春にかけて行われた。まず中央での合同は、内国通運、国際運送、明治運送の三大会社の出資によって、1926(大正15)年10月、合同運送株式会社が東京に設立された。同社はその後約1年の間に、全国各地の有力計算会社を相ついで合併し、1927(昭和2)年10月には、特別小口扱貨物その他の集配元請を担当する、総括請負人に指定され

た。そして1928(昭和3)年3月、同社と上記三社の合併によって、中央における独占的運送請負会社(国際通運株式会社)が成立することになったのである。

他方、各駅の貨物取扱業者の合同は、上記有力会社の店舗もふくめて、ほぼ1927(昭和2)年から1928(昭和3)年にかけて行われた。その結果、各駅には、新貨物制度の集配を担当する合同会社が相ついで誕生することになったが、それらの会社はいずれも、1927(昭和2)年10月以降、特別小口扱貨物その他の集配下請人に指定され、あらたに総括請負人となった国際通運株式会社のもとで、各駅の貨物の発着取扱や積卸・集配などの業務に従事することになったのである³⁾。

[注]

- 1) 柳田、前掲書、337ページ以下参照。
- 2) 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第8巻。
- 3) 前掲『国有鉄道の小運送問題』、日本通運株式会社『社史』第4章。

[山本弘文]

IV 沿岸海運と河川舟運

(1) 世界恐慌と沿岸海運

第一次世界大戦後の海運不況は、1923(大正12)年の関東大震災で一時活況をとり戻した。しかし再び不況となり企業整理の進む中で、1929(昭和4)年10月、ニューヨーク株式暴落を契機に世界恐慌がはじまり、海運株の暴落がおり海運企業はますます不況へと落ち込んでいった。そして、1931(昭和6)年1月には繋船は32万トンを超え、備船料は最低を記録した。しかし、同年9月満州事変がはじまり、年末に金輸出再禁止が行われ、次第に景気の立直りが見られるようになる。

こうした中で政府は翌1932(昭和7)年5月海事審議会を設置して海運界の景気浮揚策をたてた。その結果、同年10月第一次船舶改善助成施設が3カ年計画をもって発足した。これは、過剰船腹を整理し、新鋭船の充実をはかるため、船齢25年以上1000トン以上の老齢船を解体、速力13ノット半以上4000トン以上の貨物船を作る場合、新造船の速力・トン数に応じて、トンあたり45