

我が国の道路行政と自動車工業の変遷 第2報 昭和時代（前期）（1926～1945）

太田博雄

1 はじめに

明治・大正時代の道路行政は、内務省の土木局が担当した。道路行政が制度的に確立したのは、明治6年（1872年）、基礎となる諸制度は明治10年（1877年）までに、そして、明治18年（1885年）で道路に関する法体系は一応整えられたといえるが、道路の種類、等級、路線認定の基準、道路の管理、費用不担等に関する規定が整備され道路に関する最初の法体系の基が固まったのは、大正8年（1919年）公布の「道路法」であった。この法は、昭和27年（1952年）に現在の道路法が制定公布されるまで我が国道路行政の中心として重要な役割を果たすことになる。

我が国の自動車の紀元は、明治33年（1900年）であり、明治時代使用した自動車は、ほとんどが欧州よりの輸入車であった。そして、大正時代に入って僅かながら国内生産が行われるようになり大正7年（1918年）制定公布の「軍用自動車補助法」が国産自動車工業の育成と振興に大きく貢献した。大正末期には外資メーカー2社（フォード、GM）が進出し日本の自動車市場を支配するようになった。

大正12年（1879年）9月1日の関東大震災は、復興事業を中心に道路技術の発展と自動車の普及に貢献した。しかし、この震災の影響で国家財政事情の緊縮もやむなく、これが道路予算の圧縮へと波及し道路改良等が計画どおりに行われず自動車の普及増加に対し道路整備事業が遅れをとった。

今回は、我が国の道路行政と自動車工業につき、昭和時代の前期について報告する。

2 道路に関する諸制度の変遷

2-1 道路法とその関連制度

道路法（大正8年4月公布）の制定に伴う法令その他の制度の整備は、ほとんど大正8年（1919年）から11年（1922年）の4年間にひとまず完了されたが、その後の我が国の社会、経済情勢の推移に伴う制度の追加または手直しも当然行われた。最も著しいものは、戦時体制下における特別な行政であった。これらの道路法の下における昭和初期の道路行政を反映する諸法令の制度には次のようなものがある。

2-1-1 道路標識令（昭和17年（1942年））

内務省は、道路警戒標及び道路方向標については、大正11年（1922年）11月9日に内務省令第27号をもって、簡単な様式を定めたが、その後の道路交通の状況、特に自動車交通の増大などによって、道路標識の整備をはかる必要を生じ昭和17年（1942年）5月13日内務省令第24号をもって「道路標識令」を定めた。この道路標識令は、現在の道路標識令の土台となったものである。

道路標識の種類

- ①警戒標識（8種類）道路の屈曲部及び交差点等を表示するもの
- ②禁止標識（12種類）通行止め、左折禁止、駐車禁止等
- ③制限標識（2種類）重量または速度の制限を標示するもの
- ④指導標識（4種類）横断歩道、自動車駐車場、一方交通その他交通上指導を必要とするものを標示するもの
- ⑤案内標識（1種類）

それぞれの標識を設置すべき場所、規格、構造、色彩などについても詳細に定めている。

2-1-2 道路法戦時特例（昭和18年（1943年））

政府は、昭和18年3月17日法律第76号をもって、「許可認可等臨時措置法」を制定した。これは大東亜戦争を遂行するために、行政の簡素化を図ろうとするもので、それぞれの法律において許可、認可、承認、協議、報告などを必要とする事項を、これらの措置を要しないこと、あるいは、許可または承認を受けなければならない事項を報告で足りること等を勅令で定めることができるように措置した法律である。道路関係では、この法律を受けて、昭和18年12月27日勅令第944号をもって「道路法戦時特例」を定めた。例えば、先に内務省令第6号で、非常災害の場合6ヵ月をこえない期間の範囲内で、管理者が私人等に対して有料の橋または渡船場の設置を承認する場合は、監督官庁の認可を得ることを要しないこととなっており、それ以外は監督官庁の認可を要したが、この勅令によって、すべて道路法第26条の規定による許可または承認を要しないこととしたのは、その一例である。この勅令の制定によって、内務大臣の認可を要する事項は、実効のあるものとしては、府県道の路線の認定はまたは重要な変更だけであって、それ以外はほとんど認可申請の実例はないといっても過言ではないほど簡素化された。

2-1-3 道路行政機関

明治10年（1877年）1年内務省土木寮は、土木局と改称し、大正、昭和まで道路行政の主管局となって長い寿命を保ってきた。しかし、昭和16年（1941年）の内務省の機構改革によって土木局と計画局が統合されて、同年9月に新たに国土局が新設され、土木局はその長い歴史を閉じた。国土局では従来の第一技術課、第二技術課が廃止され、道路に関する技術の分野も道路課が所管することとなり、道路行政の中心は道路課に集約された。

昭和16年9月の改正後の内務省分課規程によると道路課の所管事務は次のとおりである。今日の重要課題となっている下水道も道路課の所管となっているのは注目される。

道路課

1. 道路ニ関スル事項

軌道ニ関スル事項

上水道，下水道ニ関スル事項

前号各関係工事ニ関スル事項

1. 自動車事業及自動車運輸事業ニ関スル事項

1. 本省直轄道路工用船舶及重要機械器具ノ運用ニ関スル事項

国土局には、道路課のほか、総務課、計画課、河川課及び港湾課があった。

3 昭和前期の道路改良計画と予算

3-1 概 要

昭和元年（1926年）から昭和20年（1945年）までの道路予算，道路計画の消長については，経済の変動と戦争，更に具体的にいうならば恐慌の後の大不況，不景気と満州事変から支那事変，そして破局的な大東亜戦争の影響を無視することはできない。すなわち，最初の方は経済不況の対策としての失業救済を目的とする道路計画が立てられ，その次は戦争を遂行するための国策の一環としての道路事業が営まれ，遂には戦争末期には一切の国の事業が戦争目的に集結され道路事業もそのためにほとんど冬眠状態となるまで圧縮されるという経過をたどった。

3-2 失業救済の時代

我が国における道路改良の最初の長期計画は，第1次道路改良計画で大正9年（1920年）を初年度とする30箇年の長期にわたるものであったが，わずか10年を出ないうちに日本経済は大きな変動に見舞われ国内の経済が極端に停滞した。したがって昭和4年度から14年（1939年）までの産業道路改良計画は，初年度において早くも実行不可能となり画餅に帰した。

経済の不振は昭和5年（1930年）においても依然と回復しなかった。昭和6年度において既定計画による道路予算の計上額はわずかに100万円にすぎなかった。しかし，経済界の不況によって多数の失業者が発生したので，これを救済しなければならないことと，道路改良が急務となってきたことから，失業救済道路改良予算を新たに設けた。従来の道路改良計画においてはもっぱら補助事業によってきたのであるが，昭和6年（1931年）11月26日政府は内務省所管の失業救済事業を決定し道路改良事業を実施することとした。この時から道路の国道直轄事業が定着するようになり道路予算も飛躍的に増額された。

失業者の救済と同時に道路改良の促進を図ったが，失業対策のためには積極的に事業を興して産業の振興を図るのが必要であり，一方道路の改良も急務であることから新たな産業振興道路改良事業を計画することとなった。この計画は，昭和7年（1932年）度を初年度とする5箇年計画で自動車の発達によって要求される道路改良に応じ自動車の機能を産業の進展に利用することとし国道直轄工事の制度化が確立された。

昭和8年(1933年)度に入っても経済界の不況は依然として好転せず農村の疲弊も甚だしく政府は時局匡救道路改良事業を始めた。また、10月2日に第2次道路改良計画を決定した。これは昭和9年(1934年)の産業振興道路改良5箇年計画を吸収するとともに、昭和9年度を初年度とし昭和29年(1954年)度までの20箇年計画とするもので第一次道路改良計画の改訂計画であった。なお、経済不況は、昭和10年(1935)度をもってようやく終りとなり昭和11年(1936年)度からは特別な予算を編成する必要がなくなった。

3-3 戦時体制下における道路計画

昭和11年(1936年)我が国はロンドン軍縮会議よりの脱退を通告し無制限建艦競争に入った。これに伴って常時戦争に備える体制をとらなければならなくなった。このような国際

情勢に対応した産業強化の一環に既定の第2次道路改良計画の実行方法として、昭和12年(1937年)度を初年度とする産業伸長道路改良5箇年計画を樹立した。この計画の目的は、全国を通じて自動車運輸の便を促進し各種産業の基礎的条件を改善しあわせて一朝有事の際における動員の円滑迅速を確保することにあった。具体的な計画としては全国の産業上重要な地点を連絡する国道及び指定県道の区間を一体として改良工事を施行するものであった。しかし、昭和12年7月7日の日支事変の勃発により、この計画は実現に至らなかった。すなわち、産業基盤の根幹ともいふべき道路整備より戦時体制の強化の方がより急務とされたからである。

それ以降道路改良計画で注目すべきものは、道路舗装である。我が国の道路の改良が遅れているのはもちろんであるが、なかでも舗装は著しく遅れており、既に改良がすすんでいるにもかかわらず舗装が行われていない区間が多かった。このような状態では道路としての機能を十分發揮させることができず自動車交通の利便を損ね、また自動車の車体その他の損耗が大きいので政府は昭和14年(1939年)10月土木会議に諮問して道路舗装計画を樹立した。この計画は昭和15年度及び昭和16年度の2年度を計画期間とするもので舗装区間の採択基準は、1日自動車交通量が平均300台以上あること、重要な工場等、港湾、鉄道及び飛行場等の交通施設と密接な関連を有すること、市街地または人家連担地であること等であった。なお、実施の段階では昭和17年度までの3箇年計画となった。

昭和15年(1940年)度における新規の事業として注目されるのは重要道路整備調査である。この調査は、我が国の道路の現状が大都市及びその付近の他は、ほとんど未改良の状態であるばかりでなく、その路線の分布等が必ずしも近代交通需要に即さなかったからである。国際的に見れば日滿支の3国を一体とする交通体制の確立を急務とする情勢でもあり国内重要幹線道路もまたこれに順応して急速に整備改良を図る必要があった。そこで、昭和15年からの3箇年計画で重要

表1 道路改良事業等予算
(単位：円)

年 度	予 算 額
昭和6年 C.Y. 1931	28,500,000
7 1932	58,875,167
8 1933	61,923,133
9 1934	36,369,000
10 1935	21,896,443
11 1936	13,588,469
12 1937	14,260,657
13 1938	12,488,500
14 1939	17,708,666
15 1940	20,324,362
16 1941	24,132,523
17 1942	23,543,790
18 1943	27,505,428
19 1944	51,965,783

表2 道路延長及び舗装道路

(単位：キロメートル)

年次, 年度	一般国道		都道府県道		市町村道		計	
	実延長	舗装道	実延長	舗装道	実延長	舗装道	実延長	舗装道
昭和2年 C.Y. 1927	8,237		89,315		848,824		946,375	
3 1928	8,232		94,866		839,564		942,662	
4 1929	8,290		97,209		836,693		942,192	
5 1930	8,342		98,400		837,222		943,965	
6 1931	8,355		100,423		842,713		951,490	
7 1932	8,365		102,101		846,495		956,962	
8 1933	8,372		104,150		856,028		968,550	
9 1934	8,554		103,307		865,220		977,082	
10 1935	8,463		107,358		855,622		971,442	
11 1936	8,609	1,197	109,100	2,604	788,294	4,593	906,003	8,394
12 1937	8,615	1,296	110,675	2,930	786,815	5,277	906,105	9,503
13 1938	8,617	1,388	111,284	3,130	795,421	5,547	915,322	10,065
14 1939	8,730	1,448	112,132	3,367	803,659	6,589	924,521	11,404
15 1940	8,740	1,601	113,179	3,755	817,674	6,549	939,593	11,905
16 1941	8,739	1,652	113,461	3,978	804,885	5,911	927,085	11,541
17 1942	8,895	1,688	114,229	4,183	806,166	5,890	929,290	11,761
18 1943	8,910	1,685	115,343	4,741	797,872	5,872	922,126	12,298
19 1944
20 1945	9,446	1,619	115,061	4,026	774,450	5,449	898,911	11,143

〔調査〕建設省「道路統計調査」。なお、昭和10年までは、「総延長」である。

道路網の選定及びその改良の順序、方策並びに自動車専用道路の要否等の各種の調査研究をしようとするものであった。

昭和18年（1943年）には東京～神戸間の自動車国道調査を実施している。これは戦後の高速自動車路の発達の土台となったといえる。しかし、戦争の激化により翌19年（1944年）で調査は打ち切られている。同じ昭和18年に内務省国土局が総延長5490kmの全国的な自動車国道網の計画を立てている。

このように、戦時中においても数々の道路整備計画が樹立されたが、いずれも計画と実行は大きくずれる結果となり、その時の経済及び社会情勢によって道路整備は大きく揺れ動きながら昭和20年（1945年）を迎えている。

3-4 重要道路整備調査と全国自動車国道網計画

高速道路の建設が初めて計画されたのは、昭和15年（1940年）、当時の内務省土木局が始めた「重要道路整備調査」においてである。当時、既にドイツにおいてはアウトバーン、また、アメリカではパークウェイに始まりターンパイクが建設されていた。このような高速道路建設に刺激されたことと軍事輸送等政策的な観点から今日の高速道路の萌芽となる全国的な自動車国道網体系が計画されたのである。

重要道路整備調査は、全国的な道路の現況、交通量などの交通情勢調査、人口、生産量、工場数、自動車の保有台数等の経済要素の調査よりなり、自動車国道建設のための基礎資料の収集、分析が行われている。この調査は、昭和17年（1942年）までの3年間にわたって続けられ、この調査結果をもとに昭和18年（1943年）総事業費65億4500万円、延長5490kmに及ぶ全国自動車国道網計画がつくられた。

自動車国道網の性格を知るには、同時に作成された「自動車国道説明書」が有益であろう。説明書の概説において「近代道路交通は、自動車交通を基調とし、運営にあたっては、鉄道との調整を図り、陸上交通の総合的機能を発揮すべきである。我が国の自動車政策は、大東亜共栄圏の防衛を全うし、文化的経済的進展に対処するため、自動車生産能力を増強して、自動車保有量を確保することにある。従って、そのためには、道路を整備し自動車の有効適切な活用を図り陸上輸送力の増強と自動車保有量の飛躍的増加を助長すべきである。しかし、我が国の道路の発達は低調で自動車政策の遂行が妨げられる恐れがある。

道路を整備するには、現在国府県道の改良は当然だが混合交通のために、いかに改良しようと

表3 自動車国道網調査（昭和18年5月7日）

区 間	延 長 (km)	工 事 費 (千円)	資		材
			鋼材 (トン)	セメント (トン)	木材 (㎡)
東 京～清 水	151.1	177 400	40 400	151 600	126 900
清水～名古屋(四日市)	245.0	288 000	65 500	247 500	205 800
名古屋(四日市)～神戸	158.3	200 100	42 300	159 900	133 000
神 戸～福 岡	527.0	665 500	161 300	604 000	463 800
福 岡～長 崎	138.6	163 400	37 100	140 000	116 300
東 京～青 森	700.0	805 000	187 300	707 000	588 000
野 辺地～大 間 崎	90.0	90 000	24 100	90 900	75 600
東 京～直 江 津	270.0	314 200	72 300	272 700	236 800
名 古 屋～敦 賀	140.0	163 000	37 500	141 400	117 600
大 阪～舞 鶴	100.0	117 000	26 800	101 000	84 000
敦 賀～舞 鶴	80.0	93 900	21 400	80 800	67 200
青 森～直 江 津	370.0	667 500	152 300	575 700	478 800
吉 岡～秋 田	200.0	234 000	53 500	202 000	168 000
直 江 津～敦 賀	300.0	350 000	80 200	303 000	252 000
長 野～名 古 屋	226.0	265 000	60 400	228 300	189 800
舞 鶴～米 子	232.0	272 400	62 100	234 300	194 900
米 子～下 関	232.0	390 000	88 900	335 300	278 900
岡 山～米 子	128.0	150 400	34 300	129 300	107 500
広 島～浜 田	112.0	131 200	30 000	113 100	94 100
(小 計)	4700.0	5 538 000	1 277 700	4 818 800	3 969 000
函 館～留 萌～稚 内	540.0	626 000	144 500	545 400	453 600
大 泊～久春内～安 別	250.0	290 000	66 900	252 500	210 000
(小 計)	790.0	916 000	211 400	797 900	663 600
合 計	5490.0	6 545 000	1 489 100	5 616 700	4 632 600

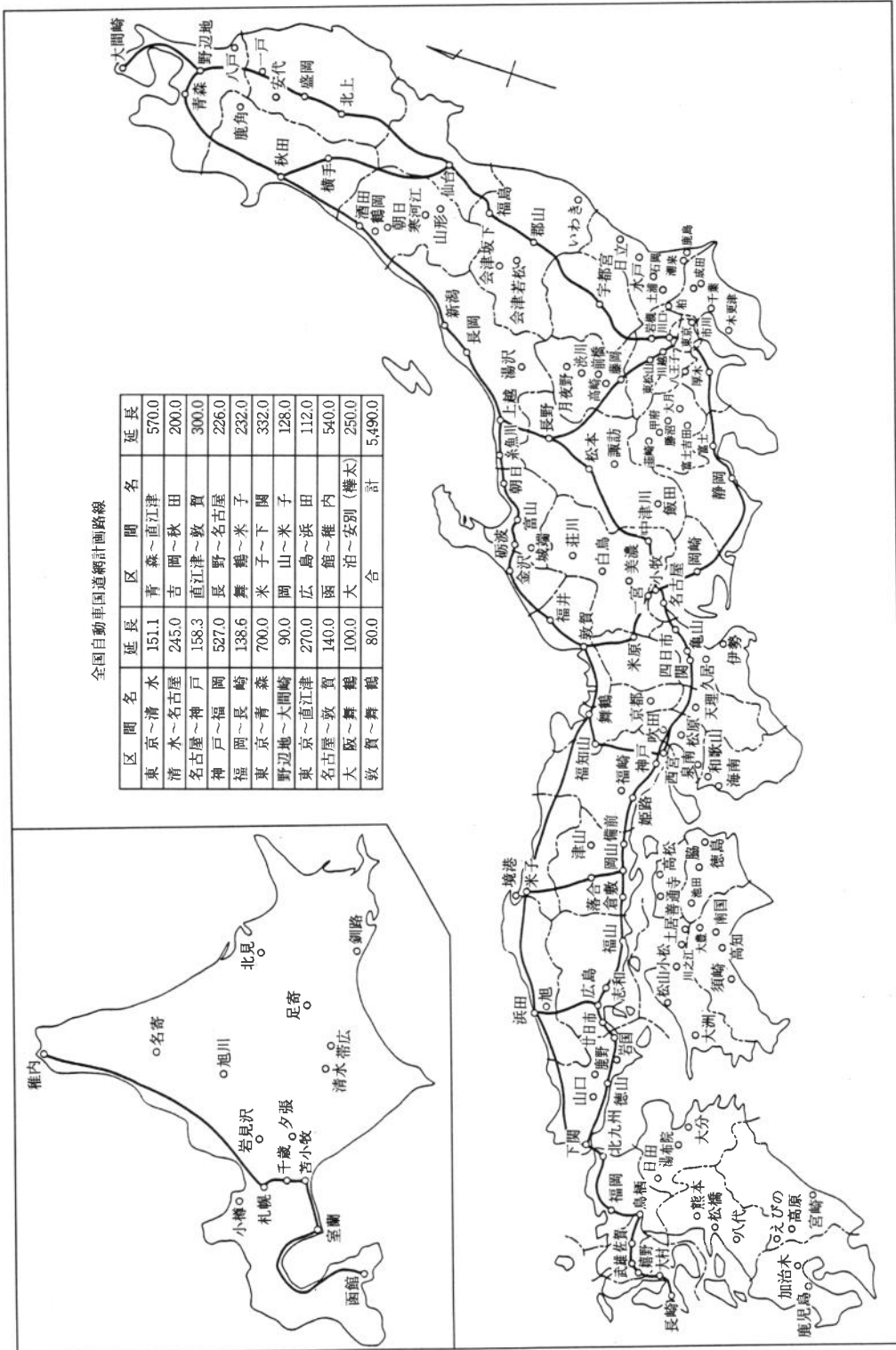


図1 全国自動車国道網計画図

計画道路

輸送経済距離の大幅な伸長は期し難く鉄道の補助的役割を果たすにとどまり自動車輸送機能を十分に発揮させることはできない。自動車国道の建設は、この点において意義を有する。すなわち、自動車国道は、自動車専用道路であり、その構造によって自動車の性能を極度に発揮させ従来の自動車輸送距離を是正し、また国府県との連絡により鉄道との運輸調整を円滑にして自動車政策の遂行を助長できる。……」と自動車国道の意義と背景を述べた後、自動車国道の特徴と必要性について以下のように説明している。

- (1) 道路は、自動車保有台数の増加に対応して同率もしくはそれ以上の程度で整備されるべきであり自動車国道網の建設は、最も的確に目的にかなうものである。
- (2) 鉄道輸送が急迫している現状を考えれば、陸上輸送の増強を鉄道のみで行うことは期待できず自動車による道路輸送の整備が必要である。このためには、既存国府県道の改良、建設では不十分で自動車専用の国道を建設し鉄道輸送を便塞しつつある中距離の貨物及び旅客輸送を移し高速輸送を可能にするのが得策である。
- (3) 自動車国道により広範な沿道の土地利用条件が著しく改良され、特に工業立地上、原材料、燃料、製品等の輸送距離、時間の短縮は、その地方の工業的開発に飛躍的な良好条件を与え工業分散を助長するとともに各地域の有機的結合を強め同時に都市人口の地方分散を容易にさせる効果は大なるものがある。
- (4) 鉄道との比較
 - a) 鉄道と新幹線の比較 広軌鉄道は、専用の機関車、貨客車等を特別に建設する必要があるばかりでなく在来の狭軌鉄道への乗り込みが不可能で積卸しに手数料がかかるが自動車国道にはこのような短所がない。
 - b) 広軌鉄道は、相当な長距離区間が完成して初めて効用を発揮するが自動車国道は150kmないし200km程度の完成によってその地方の自動車交通の面目を一新し鉄道輸送を緩和できる。特に鉄道貨物の半数以上が200km未満の中距離、近距離輸送物質である現状においてはなおさらであろう。
 - c) 広軌鉄道は、その性質上、停車場を少なくすべきものなるがゆえに、沿線開発に効果が少ないが自動車国道は沿道の必要地点で在来道路へ連絡できるため広範囲に産業立地条件を改良し、したがって工業分散の国策をあわせて遂行できる。
 - ① 鉄道が、爆撃、水害等により橋梁その他主要部分を破壊されると相当長期にわたり物資輸送力を喪失するのに対し自動車国道は破壊地点において一般道路により迂回しうるため物資輸送力に及ぼす影響は僅少である。
 - ② 自動車国道建設によって特定に急を要するもの等特定物資及び特定人の長距離、高速度輸送を任意の時刻になしうる。
 - ③ 鉄道と自動車国道とを平行させても相侵すことなくまた不経済でないこと。鉄道輸送の目的は旅客貨物の大量長距離輸送にあり自動車国道の使命は中距離高速度輸送に

ある。また、輸送貨物の種類においても経済上、各々その適性輸送物資があり両者は元来その使命を異にしている。したがって、両者の輸送配分の合理化によって相互に完全な交通輸送機能を発揮しうる。

この説明にみられるように、当時の道路政策は、自動車保有量の増加と増加に対応する道路整備、軍事輸送の要請による輸送体系の確立を基調として自動車特に貨物自動車の飛躍的増大を図ること、自動車、鉄道間に適正な輸送配分を行い陸上輸送力の強化を図ること、自動車事業について鉄道並びに道路との総合的運用を図ること等にあった。

自動車国道設計方針としては

- ① 人馬及び低速車の交通を許さないこと。
- ② 鉄道軌道及び他の道路との交差をすべて立体交差とし国府県道との連絡は重要路線においてのみ行い連絡点との間隔は10～20kmとすること。
- ③ 路線の選定に天災その他において鉄道及び現在道路と同時に災害を受けるおそれのある地点をできるだけ避けること。
- ④ 橋梁及び重要構造物に対しては、特に防空その他を考慮して位置を選定し構造を簡易にし種類を統一することとしている。

構造の概要は

- ① 幅員 有効幅員各7.5m復帯（高級舗装）、中央地帯復員2.0m、路側地帯復員1.5m、総幅員20.0m
- ② 設計速度 平坦部150km/h、丘陵部125km/h、山岳部100km/h
- ③ 縦断勾配 平坦部1200m以上、丘陵部800m以上、山岳部500m以上
- ④ 路面上有効高 4.5m以上
- ⑤ 盛土の高さ 特殊の箇所を除き3m以上

となっている。

自動車国道網並びに計画大要においては「国防上の要請並びに国土計画的見地に基づき、自動車の高速度交通に適する国内主要交通幹線として、新たに自動車網計画を策定し、自動車による中距離輸送を助長し、他の国道と相俟って、国内各ブロック相互の物質交流を容易にさせるとともに、全国土の有機的結合を図る」と述べられており、また、本計画は、自動車の中距離輸送を急速に助長する要ある区間より順次建設に着手するものとし、「東京～福岡」間を、最も急務を要するとしてとり上げおおむね15年間で建設し、その第1次5箇年計画で、中距離物質輸送の最も緊迫した「東京～清水」、「名古屋～神戸」間を建設することとしている。

自動車国道網計画のうち、最優先区間として東京～神戸間が最初にとり上げられた。この区間の調査を更に進める必要から、昭和18年（1943年）より「国道建設調査費」によって具体的な調査が始められたが、その中で最も調査が進み実施計画をつくるまでに至ったのは中距離物質輸送のために緊急区間として調査の進められた名古屋～神戸間である。

調査は、昭和18、19年の2年間にわたり4万円の調査費によって進められ名古屋～神戸間の全路線について1/10000の地形測量調査、重要構造物については1/500の測量、路線の選定、踏査等が行われた。その結果、路線は、天災ないし爆撃などにより鉄道及び道路が同時に被害をこうむる地点を極力避け木曾川に沿った山間部を通るいわゆる木曾川ルートと称される路線（現在の近畿道名古屋大阪線に近い）が選定され総延長は201km、概算建設費2億円と積算された。この調査結果をもとに内務省土木局より建設のための予算要求もなされたが認められなかった。この後、自動車国道の計画は戦況悪化のため中断し戦後昭和26年（1951年）の調査の再開を待つことになる。

なお、当時の計画は、現在の高速国道のような有料道路としてはとらえられておらず、あくまでも無料公開の原則に基づく道路として建設が予定されていた。

4 自動車工業の変遷

昭和の初頭、国産車メーカーはダット自動車製造、(株)石川島自動車製作所、東京ガス電の三者が操業していた。日本フォード自動車(株)、日本ゼネラルモーターズ(株)の外資勢は圧倒的な資本、技術、さらには強力な宣伝と月賦販売システムで国内市場を支配した。企業的な萌芽をみてもからまだ数年、極めて弱体だった当時の国産車工業は外資勢の圧迫に遭って自立体制を確立するいとまもなく在立の基盤を失うかに見えていた。大正7年（1918年）以降施行されてきた軍用自動車補助法（大正7年3月23日法律第15号）が、この危機を救う役割を果たした。国産三者は軍用保護トラックの製造に活路を求め、相次いで保護自動車の検定試験に合格、その製造に専念し辛うじて自動車工業の命脈を保ちながら時運の展開に望みをかけていた。

昭和6年（1931年）満州事変の勃発を皮切りに同9年にかけて、国際連盟の脱退、ワシントン海軍軍縮条約廃棄と日本は国際的孤立を深め非常時意識が浸透した。こうした情勢を背景に自動車の燃料確保の問題は深刻な論議を呼びジーゼル機関の研究熱が高まった。

これより先の昭和8年（1933年）9月1日、株式会社豊田自動織機製作所取締役会は自動車の製造を社業に加えることを決議し、この日をもって同社の組織の中に自動車部を創設した。そして昭和10年（1935年）8月トヨタのトラック第一号車が完成、その年11月東京で発表会が開かれた。トヨタ自動車工業（自動織機自動車部が昭和12年（1937年）に独立）の歴史的な第一歩がここに踏み出された。続いて昭和11年（1936年）4月乗用車の生産を開始、その年の9月発表会が催された。

昭和8年（1933年）自動車取締令改正（無免許で運転できる小型車の規格が750ccに引きあげる）により小型車発展の機運が高まり国産オオタ号の創始者太田祐雄氏の製造活動が始まり昭和10年（1935年）三井系の資本をえて高速機関工業株式会社を創立、翌11年にスポーツタイプの車を発売してオオタの名を高めた。

昭和12年（1937年）7月に勃発した日支事変、大陸の戦線は果てしなく広がる形勢にあった。

軍部の要請に基づき日本内燃機株式会社が設計、製作に当たった「くろがね4輪駆動車」は第一線部隊の指揮官用、伝令用に使用され昭和12年から16年にかけて年間1500台前後納入された。国内にあっても昭和7年（1932年）以降くろがね3輪車として大衆に親しまれた。

(株)石川島自動車製作所は、ダット自動車製造(株)を昭和8年（1933年）3月に吸収合併し、社名を自動車工業(株)（現いすゞ自動車(株)）に改めた。この新会社は軍用車と商工省標準型式車の生産に主力を集中する必要から合併によって手直ししたダットサンの製造権を日産自動車の前身戸畑鑄物(株)自動車部に無償で譲渡、ここに日産自動車によるダットサン全盛時代実現への素地を整えた。

昭和8年（1933年）12月、資本金1,000万円の自動車製造(株)が横浜市に設立され戸畑鑄物自動車部の設備と人員を引き継いで操業に入った。この会社が翌9年（1934年）社名を日産自動車(株)と改称し現在に至っている。

昭和12年（1937年）8月、資本金300万円のトヨタ自動車工業(株)が発足した。昭和14年（1939年）乗用車の量産体制を整えたが戦時体制の強化に伴う乗用車生産制限措置のためわずかに83台を生産したのみで終わっている。

日本フォード、日本GMの両者は、自動車製造事業法（昭和11年（1936年）公布）に基づく活動制限のため、昭和13年（1938年）以降すでに事業を閉鎖していた。この結果国内市場はようやく国産車メーカーの手中に帰したものの戦時体制強化に伴う措置のため生産事情は悪化の一途をたどっていた。そして、昭和16年（1941年）、太平洋戦争へと突入するにおよんで暗雲は再び自動車工業の前途に広がっていった。戦局不利の度が増すにつれ、もはや自動車の正常な生産活動は望みえない状態に追い込まれていった。

一方、ガソリンの消費規制は昭和13年（1938年）から実施され、年毎の規制強化に並行して代燃車への転換が奨励された。そして、昭和16年（1941年）の末にはガソリン車は大型小型を問わず、すべてが代燃車に転換した。

乗用車の生産は、昭和15年（1940年）以降軍需用を除いて禁止された。そして太平洋戦争突入後はあらゆる資材が航空機用の生産に優先割当され乗用車の生産は事実上不可能な状況にあった。こうした状況下の昭和17年（1942年）10月、陸軍省、商工省から自動車技術委員会に対し、

表4 全国普通自動車保有台数

年度, 年次	台数	備考
昭和元年 C.Y. 1926	40,070	内閣資源局調
2 1927	51,762	
3 1928	66,379	
4 1929	80,370	
5 1930	88,708	
6 1931	97,256	
7 1932	100,932	
8 1933	104,932	
9 1934	112,540	
10 1935	120,926	
11 1936	126,248	
12 1937	128,735	
13 1938	127,053	
14 1939	119,713	運輸省調
15 1940	122,831	
16 1941	113,602	
17 1942	106,395	
18 1943	103,396	
19 1944	94,625	
20 1945	90,781	

我が国でも自給しうる高級乗用車の仕様について依頼してきた。同委員会を通じてこの旨をうけたトヨタ、日産、ジーゼル自動車工業（自動車工業(株)と東京ガス電が合併してできた新会社）の3社は、直ちに試作に着手、それぞれ技術をつくした試作車を完成させた。しかし、戦局はすでに敗戦の様相を濃くしつつあり、結局生産に至らずに終わった。当時乗用車の生産禁止状態のなかでの試作活動だけに試作に携わった技術者達の熱の入れようには格別なものがあり、この熱意が乗用車技術の進歩と保存に大いに役立ったのである。これらの乗用車を最後として苦難の道を歩んだ戦前の自動車工業史はその幕を閉じることになる。

5 外資系2社の功罪

日本フォード自動車(株)及び日本ゼネラルモーターズ(株)の米系二大自動車会社の日本進出は、良きにつけ悪しきにつけ日本自動車業界に大きな影響を及ぼした。

まず、日本自動車市場の相貌はここに一变し、欧州車の後退は決定的となり他面では膨大な資本力にものをいわせ強力な宣伝力と月賦販売システムで市場を支配し、まだ弱体な国産自動車工業の上に圧迫としてのしかかり萌芽のまま止めるか、さもなくば限られた軍用保護トラックに余命をつなぐほかない弊害を伴い発足以来10年間の長期にわたり大きな問題を残す結果となり国産自動車工業の基礎が根底から危機にさらされた。

さりとて、悪い面ばかりでなく、両者で米国式に教育された多くの人々が自動車販売及び工業界に貴重な体験者として迎えられ以後の発展に大きな役割を果たし、特に自動車製造工業界の面からみれば製造技術向上の大きな原動力となった。さらに部品下請会社の場合では、以後の国産車製造会社の下請となり優良部品メーカーの輩出となった。過去において部品からいっさいを製造した自動車製造会社の生産を容易にする形は、関連産業の発達に大いに役立つこととなったのである。いわば両者の功罪は相半ばするものといえよう。以下2社の概要を示す。

日本フォード自動車株式会社

資本金 400万円

所在地 横浜市子安

創立 大正14年2月（創業開始）、販売開始大正14年6月

組立工場 総敷地坪数 2500坪（8,250m²）

建坪 1100坪（3,630m²）

表5 道路延長及び自動車保有台数の増加率
(昭和2年基準)

年次, 年度	道路延長	保有台数
昭和2年 C.Y. 1927	1.000	1.000
3 1928	0.996	1.282
4 1929	0.995	1.552
5 1930	0.997	1.713
6 1931	1.005	1.878
7 1932	1.011	1.949
8 1933	1.023	2.027
9 1934	1.032	2.174
10 1935	1.026	2.336
11 1936	0.966	2.439
12 1937	0.967	2.487
13 1938	0.977	2.454
14 1939	0.988	2.312
15 1940	1.005	2.372
16 1941	0.991	2.194
17 1942	0.994	2.055
18 1943	0.987	1.997
19 1944	...	1.828
20 1945	0.961	1.753

昭和2年基準

工場内容 シャシ組立ライン，部品室，材料品貯蔵倉庫，ボイラー室，陳列室，車体工場，車体乾燥炉，電気溶接機，グリス洗浄機，グリス焼取機，シャシ，コンベアライン，ボデーコンベアライン，近代式トランスフォーマー室，工場内暖房装置，通風と採光の現代的工場設計，防火装置，ガソリン及び潤滑油供給装置及び修理学校等。

日本ゼネラルモーターズ株式会社

資本金 800万円

所在地 大阪市大正区鶴町

創立 昭和2年1月，開業，昭和2年4月

敷地坪数 15,069坪 (49,727m²)

工場内容 第1工場，第2工場，部品倉庫及びサービス工場等

従業員数 職員約200名，工場従業員約700名

生産車種 乗用車8種，貨物車4種

創業以来の自動車生産台数 80,000台

6 おわりに

昭和時代前期をまとめると次のようになる。

(1) 道路行政について

- ① 昭和初頭まで道路事業は，国の直轄ではなく補助事業であった。
- ② 昭和7年（1932年）度，国道直轄工事の制度化が確立され道路予算も飛躍的に増額された。しかし，戦争遂行のため予算どおり執行されることはなかった。
- ③ 道路改良計画の発端は，経済不況による失業者の救済と自動車の発達による道路改良が急務となったからである。
- ④ 道路改良計画をみると，それは失業救済と戦時体制下の2つの時代に分けることができる。
- ⑤ 昭和14年（1939年）道路舗装計画が樹立された。一般国道の舗装率を示すと，昭和11年13.9%，14年16.5%，20年17.1%である。
- ⑥ 昭和16年（1941年）内務省の機構改革により道路行政は，新設された国土局となり，その中心は道路課の所管となった。
- ⑦ 昭和17年（1942年）現在の道路標識令の土台となった「道路標識令」が定められた。
- ⑧ その他注目すべき事項に，昭和15年（1940年）重要道路整備調査，昭和18年（1943年）戦後の高速自動車路の発達の土台となった東京～神戸間の自動車国道調査の実施及び全国自動車国道網計画延長5490kmがある。

(2) 自動車工業について

- ① 昭和初頭の国産車メーカーは、3社が操業していた。しかし、企業的には極めて弱体で存在すら危ぶまれた。
- ② 大正7年(1918年)に施行された「軍用自動車補助法」は国産車メーカーの危機を救う役割を果たした。
- ③ 昭和8～12年(1933～1937年)の間に、現在のいすゞ自動車(株)、日産自動車(株)、トヨタ自動車(株)が分離独立及び吸収合併等により発足している。
- ④ 外資系2社は、資本及び技術力等で国内市場を支配していたが、昭和11年(1936年)公布の「自動車製造事業法」により、同13年(1938年)以降は、事業閉鎖したため国内市場は国産メーカーの手中に帰した。
- ⑤ 各メーカー共、戦時体制強化に伴う措置のため生産事情が悪化し、特に乗用車の生産は禁止され苦難の道を歩まされた。

上記において、昭和時代前期は、道路整備計画の樹立がなされたものの経済不況及び社会情勢(戦争)により計画と実行が大きくずれ道路延長の伸びは、ほとんどなかった。

一方、自動車の保有台数は、戦争の拡大につれ、その伸びが止まったものの昭和12年度までは順調であった。

従って、自動車保有台数の増加に対応して道路延長の伸びが同率もしくはそれ以上の程度で整備されるべきものとすれば、道路整備は、大きな遅れをとったといえる。

参 考 文 献

- (社)日本道路協会「日本道路史」昭和52年度版
日本土木史編集委土木学会「日本土木史」昭和49年度版
小磯勝直「明治・大正・昭和 国産車三代の変遷」
直鍋康男「我国に於ける自動車の変遷と将来の在り方」
日本統計協会編「日本長期統計総覧第2巻 昭和63年1月30日発行」
通商産業省重工業局自動車課編「日本の自動車工業」
中尾充夫「世界自動車工業概史」
警視庁史編さん委員会「警視庁史 昭和前編」
柳田諒三「自動車三十年史」
建設省編「建設白書 昭和62年度版」
自動車工業会編「日本自動車工業史稿(2)」
太田博雄 中日本自動車短期大学論叢 第21号(1991), 8