

一 運送事業の史論 一

(49) GHQと運送事業

〈物資の欠乏で苦汁〉

物資の欠乏は、敗戦直後のこととてわが国全体のことであったが、昭和20年8月以降は混乱の中で支離滅裂な状況から、再スタートをきったのであった。

トラック運送事業は戦中から厳しい物価統制のもとで、事業を進めて来たのであるが、敗戦の混乱の中で、その状況は暗澹たるものであった。戦中は企業統合で事業所の集約、働き手は戦地へと赴き、事業は政府の統制で軍需物資の輸送が大半という中で、終戦を迎えた。

さて、GHQについては、本連載3回目で触れた。しかし、簡単かつ皮相的であるため、GHQと運送業との関係の核心に迫るまでに至っていないため、もう一度触れておく。

GHQとは、日本を管理し直接実施する機関として、実質米国が組織する「連合軍総司令部」のことである。様々な対日占領政策が打ち出された。民主化政策、農地改革、労働改革、財閥解体、女性解放など従来制度を抜本的に変革する政策が断行された。交通分野では、GHQの下部機関ながら、独立した権限をもつCTS（民事運輸局）がすべてを取り仕切った。トラック運送事業もCTSの許可なくして動くことはできなかった。

このCTSには5つの部が設けられ、自動車に関しては「道路運送部」が所管した。初代部長の名はパウエル。特に最初は運輸行政機構の変革から着手した。つまり、陸運監督庁をはっきりさせるべく現業部門の鉄道事業を分離し、運輸行政に特化させた。

トラック運送事業者は、統計的には昭和21年8月からの数字になるが、340業者、車両数・普通

車3万5165台、小型車7048台(いずれも日本自動車年鑑)となっている。戦後の混乱時期はまさに半身不随であって、ガソリン、タイヤ、部品などばかりでなく、代用燃料すら手に入らなかった。

そこで、戦災復興、民生安定が早急に求められた。自動車輸送力の回復は、占領軍自体も必要とした。運輸省はGHQに対して「復興計画」を提出した。①トラック＝民生安定、経済復興等のため、昭和20年下期分として6350万トン、同21年度1億3377万トンの輸送を必要とする。そのためには、国内車両生産能力とも勘案して3万1937台を補充する。②バス、③乗用車＝略。④老朽車代替＝トラック2万台。

これに対して、GHQは大要を認めるものの乗用車は贅沢品として認められず、バス輸送にすべきとして拒否された。トラックについては、旧軍用のもの1万余台をうけ、さらに21年夏にはトラック8518台(うち民間事業者2994台)、トレーラ9344台(うち民間事業者4112台)の占領軍用車の払下げを受けた、という記録がある。

以下、「大和運輸五十年史」(昭和46年3月刊)から引用する。

「燃料事情もきわめて窮状にあった。昭和20年度は主として旧軍部保有ガソリン4万4745klの配給があったものの、これはわずか6700台を年間稼働せしめうる程度の数量にすぎなかった。21年にはGHQの好意により、割り当て12万6236kl(現物化11万6550kl)までえられるようになり、さらに22年には23万klまで輸入を許可されることとなり、ようやく惨状から脱出できる見込みがたってきた。」

このように、占領下のわが国はGHQの采配下におかれ、指図された。まさに死命を制せられたのである。

〈自家用車とのトラブル〉

だが、輸送需要は復興が進むとともに大きくなり、自家用トラックの増大も目を見張るほどの大きさになってきた。自家用トラックの方が多く存在し、「輸送復興への貢献度は極めて大きかった」(上記・資料)のである。このため、自家用トラックの台数は増え続けた。この結果、違法行為の増大を招いた。

「自家用車の進展は、一方の営業用の供給能力の不足と相まって必然的に営業類似行為を多発し、両

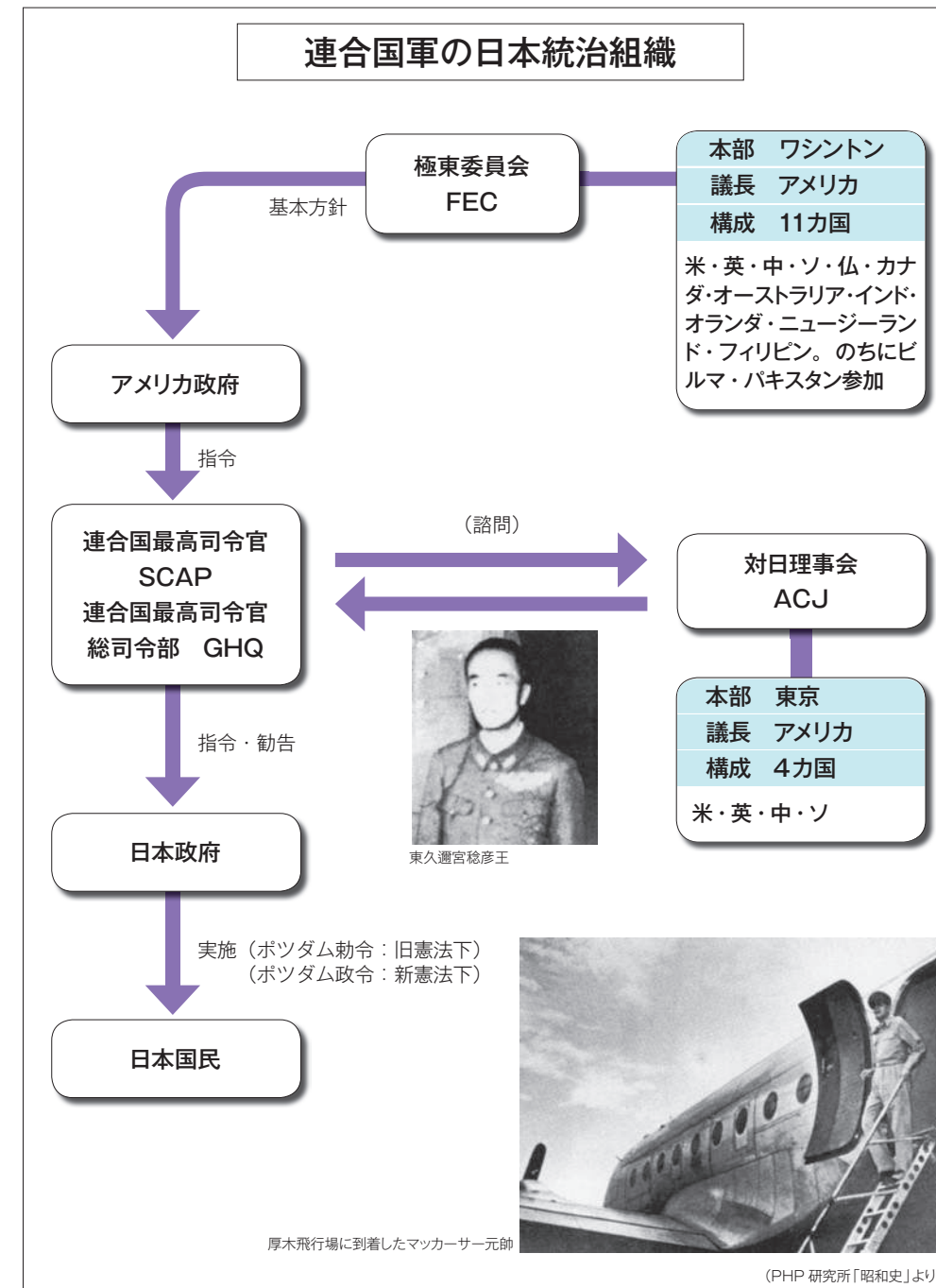
者間の紛争が絶えなかった。それに加え法制上からも、営業用車と自家用車と包括する規律がなく、また自家用トラックの営業類似行為を判然と取締る体制もできていなかった。ようやく道路運送法の第1次制定で、自家用車の適正使用を企図したものの、これは方便的な感があり、問題の根本解決にはならなかった。」

「昭和23年9月、運輸省は『貨物自動車余剰輸送力活用方策』をきめ、これを施行した。この方策の骨子は、自家用車の片道輸送の空車を営業者の責任において、貨物輸送を行わせるもので、営業者

と自家用使用者との契約により実施させるものである。これは、営業用車と自家用車の総合輸送力発揮を目的にしたものであった。しかし、遺憾ながら実績は芳しくなかった。この奨励策は26年の道路運送法の大改正により、消滅したものの、その影響は逆に自家用車の営業行為を安易にした、といえる。」(上記・資料より)。

〈行政機構の変化〉

終戦は、わが国のあり方を根本から変革するものであった。GHQはそのために、あらゆる方策を講じた。「日本トラック二十年史」(昭和42年2月刊)は、優れた業界史であり、戦後初めての業界歴史書の傑作である。同書より終戦直後の業界を取り巻く行政等の動きをみることにする。



「終戦は、自動車行政の面においては、まず機構の変化をもたらした。昭和20年6月には自動車運輸行政、自動車ならびに同部品の整備を含む自動車行政の統合が行われ、統合された行政権は、陸軍省陸運部として運営されていたが、帝国陸軍の武装解除に伴って、昭和20年8月31日、また内閣に移管されることになって、自動車行政はもとに復帰した。陸上運輸行政は運輸省が以前のように主管することになり、自動車行政は運輸省の手によって行われることとなったのである。

終戦直後の混乱を脱して、わが国の行政能力が逐次回復を見せるのは、昭和20年10月頃からであったといわれるが、自動車行政の重点は、占領軍の軍施設工事用、軍用物資輸送等の輸送要請を充足すること、戦災復興輸送、民生安定に必要な各種輸送、輸入食糧品輸送等を円滑に処理すること、それらによって連合国側の信頼を得るようにするとともに、国内においては一日も早く民生の安定と国家の再建に資するよう輸送を指導することにおかれていたのである。

そのような輸送を確保するために、トラック運送事業の事業形態はどのようなものが適当なのか、こ

れが当面自動車行政の直面する問題となった。というのは、終戦によって、自動車運送事業は自由営業となったという受け取り方をするものも現れ、また終戦に伴って復員軍人などが新たに免許を受けて、自動車運送事業を経営しようとする申請がかなり増えてきたためであり、また、一方戦時政策の一環としてすすめられた企業合同による統合体をそのままに維持せしめるかどうかとも問題となったからである。

この問題に対して運輸省は新規免許抑制、統合体解体抑制の方針を明らかにする。これはひとまず既存業者を安んじて主要輸送に専念できるようにとの措置であった。運輸省はこの時、どのような形でも新規免許は認めないこと、統合体の解体は抑制すること、自家用の無免許営業は厳重に取り締まることの方針を示した。

しかし、戦前から続いた自動車交通事業法は昭和21年8月に改定を予定したもののGHQのCTSからのクレームで廃止が決まり、アメリカの制度にならった新法が検討され、第1次道路運送法が誕生することとなり、自家用問題も新たな局面を迎えることになるのである。第1次の道路運送法は、運輸省とCTSとの「密接な連絡のもとに検討が進

められ」(20年史)、昭和22年12月16日公布、23年1月1日施行となったのである。

〈第1次道路運送法の成立〉

この法律は、いかにもアメリカ的出現状に適さないという観点から、26年に廃止、同年に新しい改正道路運送法として生まれ変わるのである。それでも、自動車交通事業法に代わる見主的事業法の誕生は、戦後の新しい1ページを開いた記念すべき法律であった。同法の特長は概ね次の通りである。

第1は、行政権行使を民主化したことである。行政官庁は免許等に関する処分中、重要なものは、必ず道路運送委員会の意見を徴し、その意見を尊重して処分を行わねばならないことが義務付けられた。又道路運送委員会の民主的運営を保証するため、同委員会は議案のうち内部関係事項を除き、他はすべて公聴会を開いて関係者の意見をきいて、その上で決定すべきことが政令で定められたのである。道路運送委員会は中央及び地方に設置されたが、これは諮問機関ではなく、運輸大臣の権限行使を拘束する性格をもったものであった。

第2は、自動車運送事業組合及び全国連合会に関する規定を削除して、業者の組織は業者の自由にまかせ、新法は全くこれに関与しないことになった。(自交法の昭和18年の改正で統制団体となった、自動車運送事業組合などの事業者団体は、解散して民主的な事業者団体として再出発することとなった。)

第3は、運送契約に関し、一般荷主、旅客に対して契約内容をよく知らせるため運送約款、運賃、料金その他の運送条件を定め、運輸大臣の認可を受け、それを一般に公示すべきことを定めた。これは利用公衆の保護を図り、事業者の恣意を防ぐ意味のものである。

第4は、特定自動車運送事業と自家用自動車に関する規定が設けられ、輸送秩序を確立させようとした。終戦後、旅客・貨物運送とも特定事業が多くなったので、一般運送事業とは別に特定自動車運送事業についての規定が設けられ、自家用自動車については、一章が割かれて有償運送の禁止及び賃賃の制限、使用の制限が

規定されたが、輸送秩序確立のためには十分なものではなかった。

第5は、車両の検査、車両の整備及び自動車の登録等について1章が設けられた。

第6は、新しい道路運送の監理機構が決まり地方行政庁としては、新たに運送行政の専門官庁として都道府県所在地及び北海道の数市におかれる道路運送監理事務所が設けられ、また交通経済上一つの圏をなすと認められる全国の9地区圏内を統括する特定道路運送監理事務所が併設されたのである。(以下、略)

(以下、次号)

