

同 (不正競争一例)

電車とバスの不正無駄競争の實情は東京市が充分認めてゐるのみならず郊外の軌道會社が何れもバスを兼營してゐる事實が總てを物語つてゐる。

## 東京自動車業組合の紛争

### 貨物部獨立運動纏末

大震災によつて自動車運輸事業が急激に發達したことは屢説したところであるが、トラック事業も亦この例に洩れず、素晴らしい飛躍振りを示したのであつた。震災前は貨物自動車は數に於ては勿論事業内容からしてもハイヤクシーに押され氣味であり、従つて組合の指導權といふものも永い間旅客側が掌握して居つたのである。しかし震災後の貨物自動車の膨脹につれて今まで萬事旅客側に押されてゐた不滿が爆發し、先づその魁として京橋支部の貨物部獨立運動となつて現れたのである。

當時京橋區内の貨物業者は百餘名であつたが小倉八三郎氏を中心としたそのうち七十餘名が先づ京橋支部内に貨物部を獨立させようとの運動を起し、その創立總會を大正十三年七月二十日、築地の鳥安に開催し、その結果選ばれた京橋貨物部の役員は左記の人々であつた。

貨物部長 小倉八三郎、常任幹事 石井周作、同 鈴木豊吉、幹事 西脇五郎、田崎武尾、寺澤慈三、會計岡崎孝之

これらの人々は各地區の貨物業者を勧誘して互に連絡をとり、全市の貨物業者の蹶起を促すべく、顧問に府會議員向山東京自動車業組合の紛争

庄太郎氏及び警視廳出身の辯護士芝田敏造氏を推して、組合の貨物部強立運動を展開し本部にこれを建議したのであつた。この運動に呼應して城西支部も亦貨物部獨立の烽火を擧げたのであつた。

こゝに於いて組合本部は事態捨て置けずと、大正十三年十月三日役員總會を開催し、京橋支部及び城西支部よりの貨物部獨立に關する建議につき審議した結果、大體に於て同意することとし、これを左の委員に附託することとなつた。

渡邊勝三郎、金子秀吉、吉田市恵、千葉謙二、小倉八三郎、加藤猪三次郎、柳田諒三、近藤富次郎、半田善八、渡部龜吉、山中良作、飛田春次郎、仲田多重、鈴木竹次郎、金森政信

かくてこの委員會は同年十月十八日商業會議所樓上で開催、出席者は仲田、金森、金子、加藤、千葉、小倉、近藤、渡邊、吉田、柳田、鈴木、半田の各氏で、小倉委員應援のため京橋貨物部員數十名は傍聽席に押しかけ、ために議場はいやが上にも緊張し、多數横暴の聲、傍聽席より起り、喧噪を極めた。大勢は組合に乗客部と貨物部の兩部を置くこととなり組合規約を改正することを承認したが、猛り立つた貨物部の傍聽者は手摺しと見たのか、怒號の聲を浴びせて、退場するもの、或は入口に委員を掴へて議論をする者等、會場の内外は人々が群つて一時は仲々の騒ぎであつた。

次いで十月二十日組合事務所、規約改正に關する委員會が開かれ、金子秀吉、小倉八三郎、仲田多重の三氏によつてその改正草案が起草され、廿四日の役員會にこれを上提したのであつた。この規約改正草案は

- 一、第一條の本文に「但し乗客及貨物の兩部を置く」と挿入すること
- 二、第四條中「概要の地に支部を置くことあるべし」とあるを「ことあるべし」を削除すること
- 三、第二十七條中「副支部長名譽會計は」の間に「幹事」の二字を挿入し、同條の但書を「但し支部には支部長一名、副支部長二名

幹事若干名を置く」と改訂すること、

等であつたが、役員會では第四條、第三十七條及第六十六條の改正のみを可決し、肝心の乗客及貨物の兩部を置くことに就ては議論沸騰して容易に決せず、採決の結果、十二對二（棄權二）で否決されてしまつたのであつた。反對論者の主張するところは、組合は自動車運輸業者全體の組合なるが故に、特に兩部設置の文字を規約に挿入する必要はないと云ふのであつたが、一方貨物部側から見れば、組合役員は多く旅客側で占めて居り、規約改正を否決したのは貨物業者を無視するものであると、いきまき、組合内は末曾有の險惡な空氣が漲つたのであつた。

大正十三年十月廿七日、丸の内報知講堂で開催された第九回定時總會に於て、この組合規約改正案を上提したのであつたが、議場騒然、貨物部の場外示威運動等もあつて殺氣立ち、ために議事不能に陥つたので出席者が規定の員數に達しないといふことを理由に規約第四十條により假決議として散會したのであつた。

貨物部獨立の急尖鋒であつた小倉八三郎氏は規約改正の経緯面白からざるものありとし、この總會直後、評議員辭任の申出があり、これに對し十月三十日の役員會で小倉氏の辭表を一時保留することに決し、その後一月十六日の役員會でこれを認めることとなつた。

この貨物部獨立運動が起ると、組合の會合は何時も殺氣立つて果ては立廻りさへ始まる騒ぎに、到頭自動車組合の會場には何處も貸してくれなくなつた。臨時總會を開くことになつて方々會場を交渉したが、報知講堂でも、商業會議所でも斷はれて漸く日本工業俱樂部を借りて規約改正に關する臨時總會を開催出來たのは大正十三年十一月七日のことであつた。

この日の出席者は百二十四名、委任状五百三十三名、合計六百五十七名で員数は不足であつたが開會することとなり、金子副組長が議長席に就て開會を宣した。然るに遅れて出席した京橋貨物部員は、今日に限つて時間を正確に開會するとは怪しからぬと憤慨し、議長々々と連呼して發言を求め、足踏みならすもの、手を拍ち続けるもの、立上つて演説を始める者、これらを制する役員と會場の諸々方々で小競り合ひが始まり、議長の説明は徹底せず、議事の進行不可能と見た金子議長は散會を宣して退場してしまつたのであつた。しかし議長は散會宣言も喧騒のため議場に徹底せず、又この宣言を不當として演壇に駆け上つた小倉八三郎氏、續いて伊藤寅二氏その他の貨物部員は隨所に演説を始め、幹部側も總立ちとなり、腕を巻くもの、椅子を振り上げるもの、中には取つ組合ひまで始まつて、一時はあはや血の雨とならうとした際、日比谷署より警察官十數名が駆けつけて幸いに事なきを得たのであつた。

この臨時總會の席上一人の絆纏着の壯漢が立つて幹部攻撃の熱辯を振つてゐた。これこそ慧星の如く始めて業界に姿を現した新倉文郎君であつたのである。當時同君は福島元治君の綾瀬自動車商會の支配人格をして居り、當日はたま／＼東京驛までトラツクに便乗して來たついでにこの議場に臨み、持つて生れた血の氣の多いところから一日にして反幹部派の一勢力となつてしまつたのであつた。

その頃恰度私は折悪しく風邪を引いてそのために總會には二回共出席出来なかつたのであるが、臨時總會散會後、吉田副組長はわざ／＼病床を訪問され、審さに臨時總會の経過を知ることが出来た。そこで私は事態の容易ならざるを知り、奮然起つて幹部側の主力となつて事態の解決に努力せんと決意したのであつた。

當時組合改革の急尖鋒は江東方面で新倉文郎氏、京橋では小倉八三郎、伊藤寅二、稻葉定藏の諸氏を中心とするその他

の貨物部員、日本橋では柏崎久五、梁瀨幸三郎氏等、その他芝では杉山萬次郎氏、神田の福岡氏、赤坂の三矢萬吉氏等であつたが、私はこれらの強硬派と個別に面接しその意見を聞いた結果、これら改革派の主張に誠意あることを知り、柳田は組合を賣るものだと罵倒するものもあつたが、私は斷乎たる決意の下に、先づ地元の柏崎、梁瀨の兩氏を通じて改革派の諸君に私の意のあるところを傳へて貰ひ、お互ひに手を握つて業界の向上のために努力せんとしたのであつた。その結果、東京ステーションホテルに於ける兩者の會見となり、新倉文郎氏改革派を代表して幹部側に警告を興へ、幹部側又組合改革に向つて進むを誓ひ、顧問の水嶋峻一郎氏が仲裁人となつて、茲に兩者相譲らざりし組合紛争も一應の終結を見ることが出来た。

組合は直ちに組合改革の具體案を樹立するため臨時協議會を設け、兩派より委員を擧げて、善處せしめることとなつたが、その委員の顔觸れは次の二十氏であつた。

新倉文郎、金子秀吉、兼松壽三郎、柏崎久五、吉田市恵、仲田多重、野本浪作、小倉八三郎、奥山與藏、柳田諒三、近藤富次郎、小林榮藏、水嶋峻一郎、三矢萬吉、白井清作、飛田春次郎、廣瀬房信、飛田野武彦、鈴木竹次郎、杉山萬次郎。

而してこの委員會は組合規約改正の具體案を練り、支部を獨立することとし、翌大正十四年三月十六日臨時總會を招集して、これらの改革案を上提したのであつた。この臨時總會は鐵道協會で開催され、改革派の急尖鋒であつた小倉、新倉の兩氏が委員として原案の説明に當り、滿場異議なく原案を可決、直ちに改正規約を警視廳に上申し新規約の認可指令が太田警視總監の名を以つて下附されたのは同年六月一日のことであつた。これによつて組合は貨物部を獨立せざる代りに一市五郡に十二支部を置くことになり、改革派の希望を抑えることに成功したのであつた。

當時の支部區劃は次の通りであつた。

第一支部(神町) 第二支部(神田) 第三支部(日本橋) 第四支部(京橋) 第五支部(芝、荏原一部) 第六支部(赤坂) 第七支部(四谷豊多摩一部) 第八支部(小石川、本郷、牛込、北豊島一部) 第九支部(淺草、下谷、南足立、北豊島一部) 第十支部(本所、深川南葛飾) 第十一支部(澁谷、豊多摩一部、赤坂一部、荏原一部) 第十二支部(麻布)

### 告訴事件と支部の獨立

大正十三年、貨物部の獨立運動に端を發した組合騒動も翌十四年、十二支部の設置といふことで結末を告げたが、昭和五年二月再び組合規約を改正し、今までの十二支部を左記二十三支部に増設することゝなつた。

麹町、神田、日本橋、京橋、芝、赤坂、四谷、牛込、小石川、本郷、下谷、淺草、本所深川、麻布、荏原南(東海道方面) 荏原中、

(目黒蒲田方面) 荏原北(荏原玉川線方面澁谷代々幡一部) 豊多摩北豊島東(尾久田端三河島日暮里方面) 北豊島、南足立、南葛飾  
この支部増設は云ふまでもなくその後にはける組合員の増加、特に新市域方面の膨脹に備へ且つ組合の統制力を強化するためであつたが、これがため大正十一年組合に附與された奥書權はこれらの支部に移管されることゝなつたわけである。この支部設置に關しては組合はその基本金の一部を支部設立基金として、各支部に貸付けることゝしたのである。

大震災より既に數年を経過して、東京に於ける自動車事業は復興の波に乗つて極度に膨脹し、従つて組合員もその數を非常に増してゐたのである。しかも歐洲大戰の齎した我が經濟界の好況も、大戰の終熄と共に反動的な不況を招來し、その

現れとして金融恐慌があり、一般經濟界の活動は萎微沈滞するに至つたのである。この状態がわが自動車界に反映しないわけには行かなかつた。自動車業界の競争は激甚となり、統制は破れ結束は亂れ、既存業者は新規業者或は不正業者の輩出に脅かされること甚しく、これらの現象は組合内に於ても如實に現れ疑心暗鬼を生んで種々のデマ中傷が飛ぶに至つたのである。これが絶頂に達したのは昭和五、六年で、先づ、淺草支部長山口留次郎氏は當時副組長であつた小西文次郎氏を相手取つて本部に不正事件ありと告訴したのに端を發し、組合内は蜂の巢をつゝいた様な騒ぎとなつたのである。

私は昭和六年四月堀内良平氏の後をうけて組合長に選舉され就任したのであつたが、かゝる内訌問題が惹起するに至つたのは自分の不徳の致すところであるとし、昭和六年七月一日の支部長會議に於て引責辭職を言明し直ちに辭表を提出したのであつたが、容れらるゝところとならず、七月十一日の理事會に於ては満場一致辭表の撤回方を懇請して、組合受難時期に善處して組合の救済更生に努力されたいとのことであつたので、全役員と共に先づ所謂不正問題の根元をつきとめることに努力したのであつた。

そこで他の役員諸君と種々調べてみると去る昭和四年の十月に今までの十二支部を二十三支部に増設した際、各支部の殘餘金分配に際して二三の支部で不正のあつたことが判明したのである。例へば當時第九支部は後の下谷、淺草、北豊島南足立の四組合の前身たる四支部に分轄されたのであつたが、組合の決議によつてその殘餘金四百圓は百圓宛各支部へ分配さるべきであつたところ、下谷、淺草の二支部には分配金納入記帳済みとなつてゐたが、南足立には未納入、北豊島は不明で金二百圓の支途は不明となつてゐたのである。更に又支部へ支給した本部からの基本金が支部の帳簿に記入洩れとなつて居り、中間で行衛不明となつてゐるといふ事實も判明したのである。これらが因をなして本部に不正事實ありと針

小樺大に傳へられ、山口留次郎氏の告訴問題となつたのであるが、後日になつて私は新倉副組長、吉金、北郷の兩會計並に關係者立會の上、本部對支部の會計につき帳簿その他を照合した結果、本部には誤りがなかつたことが明らかとなつたのである。

當時山口氏の告訴事件を取扱つたのは東京區裁判所の市原檢事であつたが、私より組合内部の事情を屢々陳べて、この大世帯の組合を切り盛りすることの困難さをよく諒解され、結局私を信用されて萬事白紙を以つて私に解決方を一任されたのであつた。この告訴事件は山口氏によつて取下げられたが、この事件で小西文次郎氏も失脚され、業界に可成りの野望を持つてゐた山口留次郎氏も業界を去るといふことで漸く結末を見ることゝなつたのである。

組合本部の不正事件なるものゝ本體は漸く突きとめ得たのであるが、現状のまゝでは絶対に組合を維持してゆくことは經濟的にも統制上にも頗る困難事であると見た私は一大決心をもつて組合の更生案を提案したのである。この更生案なるものは各支部を獨立組合とする、本部はその聯合會本部とするにあつて、この際本部を解散してその會計を清算事務に移して本部の資産を公開しようと云ふのであつた。

### 組合更生案

- 一、本部組織更生案
- 二、家具什器は無條件にて其儘新聯合會の所有とす

- 三、現金基本金中更生當時の一般經費を以て諸般の支拂をなし目つ職員の解雇手當を支終し不足は之を基本金中に仰ぎ且つ豫算約五千圓程度に於て本組合創立當時よりの功勞者乃至は役員に紀念品を贈呈す
- 四、更に現金五千圓を新聯合會の基本金となす
- 五、現在の本部役員五名を以て聯合會第一回發會式迄の事務を處理せしむ
- 六、殘金の基本金は之を各支部へ寄附す

#### 一、東京自動車業組合聯合會(本部)

- 一、一市(十五區)五郡中に包含せらるゝ自動車業組合
- 二、正會員、特別會員(贊助員)名譽會員
- 三、費用は正會員各團體分擔金と特別會員の維持費
- 四、加入脱退は理事會の決議
- 五、役員、會長一、副會長二、會計二、理事若干名(内常任理事二名)代議員若干名(二十人に一人の割)
- 六、會議法會計等一般規定參考

聯合會々計豫算		月	年
俸給手當	三〇〇、〇〇		三、六〇〇、〇〇
電話通信	五〇、〇〇		六〇〇、〇〇
家賃	一〇〇、〇〇		一、二〇〇、〇〇

東京自動車業組合の紛争

會	議	費	一〇〇、〇〇	一、二〇〇、〇〇
旅	費	五〇、〇〇	五〇〇、〇〇	
雜	費	五〇、〇〇	六〇〇、〇〇	
事	業	費	一、〇〇〇、〇〇	
臨	時	費	五〇〇、〇〇	
豫	備	費	九〇〇、〇〇	
聯	合	會	二五〇、〇〇	三、〇〇〇、〇〇
合	計		一、〇〇〇、〇〇	一三、〇〇〇、〇〇

一ヶ月平均約 一、一〇〇圓  
 加入者四千人として分擔一人一ヶ月參拾錢

三、支部に對する整理

- 一、基本金約參萬圓の分配方法は各支部員數に比例し最近二ヶ月間の支部組合費納入成績指數に比例し之を交附す
- 二、支部は各獨立して公認組合たる様此際本部にて取扱ふ
- 三、前に貸付けたる基本金と今回交附の基本金とを合計し其半額以上を新組合の基本金として保留せしむ
- 四、集金台帳は各支部に交附す
- 五、前東京自動車業組合の名を以てなしたる印鑑等は之を返附すべし

六、各支部書記の勤續者に對する從來の本部關係は之を打切る

四、各 組 合 (支部)

- 一、東京 自動車組合として公認たること
- 二、加入金は徴收せざること
- 三、大體行政區(區郡)にて組織の事
- 四、役員、組長一、副組長(二―三)會計二幹事若干名(十人に一人の割)
- 五、總會は年二回
- 六、一般的事項は役員會にて決定すること
- 七、規約の大體を各組合共通一致せしむること
- 八、防止會との連絡關係―署長及名譽職(市府議以上)の相談役顧問等
- 九、事故防止會の豫算は必ず組合費に計上すること

かくてこの組合更生案は昭和六年七月十一日の理事會に於て滿場一致承認を見、これが實行委員を擧げてその具體化に邁進し、遂に昭和六年十二月十二日午後一時から電氣俱樂部に於て最後の總會を開催して東京自動車業組合の解散を決議清算人を擧げて殘務整理に當らしめたのであつた。この解散は附帶條件として各支部を中心とする獨立公認組合の創立認可を得て効力を發生すとしたのは當然であつた。

十二月十五日、私は新倉、加藤兩副會長及篠田會計の三氏を帶同して警視廳に出頭して組合總會の解散決議と共に、各

支部の獨立組合認可申請書を提出した。越えて昭和七年二月十八日警視廳よりの通告に接し各支部の代表と共に出頭して獨立組合認可指令の交附を受けたのであつた。こゝに東京府下一市五郡の自動車業者を以てする廿三支部は獨立組合として認められ、更に都下の乗合業者は別に東京乗合自動車業組合を結成して聯合會に加盟し、こゝに東京自動車業組合聯合會は組合内紛問題から端を發して二ヶ年餘にして誕生するに至つたのである。

昭和七年十二月、歌舞伎座に於てその創立總會が功勞者及永年勤続従業員の表彰式と共に盛大に開かれた。時の警視廳保安部長林信夫氏は來賓として一場の演説を行ひ、夏目漱石の「草枕」の一節「智に働けば角が立つ、情に棹させば流される、意地を通せば窮屈だ。兎角に人の世は住みにくい」の名句を引用して業者を訓戒されたことは私の記憶に未だに新しいところである。

大正十三年四月の組合騒動が震災後の自動車、特に貨物自動車の異常な發達に因するものとすれば、昭和五、六年の組合騒動は業者が餘りに好況に慣れて、一旦不況に遭遇するや、俄然無統制に陥つた結果であると見ることが出来る。

## 自動車交通事業法の制定

### 乗合自動車事業の亂立

關東大震災を轉機として、自動車に對する一般の認識は百パーセントに深められ、自動車の利用價值を最大限に活用せんとする氣運が頗る濃厚となつた。大震災對策の緊急勅令として、大正十二年九月十七日より大正十三年三月三十一日迄貨物自動車以外の自動車並に其部分品及び原動力機に對しその輸入税が半減される措置が講ぜられるに及び、自動車交通事業は急激な飛躍を示すに至つた。殊に自動車運輸事業——乗合自動車事業の發達は目覚ましいものがあり、關東震災當時の大正十二年に比すると大正十三年は實に車輛數に於て百十三%の激増振りを示し、更に大正十四年には百七十一%、同十五年には二百五十九%、昭和二年に於ては遂に二百九十四%といふ増加振りを示すに至つた。このやうに逐年著しい増加率を示し、事業が飛躍的發展を遂げて來ると、これに併行して自動車事業を新しく營業せんとする新規出願が増加の傾向を辿り、更に事業者相互の競争相剋が漸次表面に出て來るやうになつた。

自動車事業の營業免許に就ては、大正八年、内務省令第一號を以つて公布された自動車取締令に依つて各府縣の取締規

則が統一され、同令に基いて夫々地方長官が免許することになつてゐたので、地方長官の裁量如何に依つては自動車事業はどのやうにも扱はれたのである。殊に乗合自動車に於ては取締令が施行されると同時に内務省より地方廳に對しその取扱ひに就いて

一定の路線又は區間に據る自動車營業は道路交通に至大の利便を與ふるものなりと雖も、道路の築造並に其の維持修繕に對し重大なる影響を及ぼすものなると共に、軌道の如き特許企業にも影響すること尠からず候に付本營業免許に際しては道路交通取締令の見地よりせず、道路の實體に關し十分考慮を加ふると同時に一般交通上の關係にも留意せられ特に左の要項に關し慎重なる考慮を盡し道路政策上遺憾なきを期せられ度し

- 一、運轉道路管理者の意見を徴すること
- 二、運轉道路の状況を精査し道路の保護上並に道路交通の保安上適當なる條件を附すること
- 三、起業の計畫を考査し成業の見込あるものに限り免許を與へ、開業日ならずして廢業するが如きことなからしむること特に自動車營業免許の出願競合する場合に於ては慎重考慮すること
- 四、出願に係る自動車營業の免許が既特許の軌道又は既免許の無軌條式電車若しくは自動車營業に及ぼす影響を考査し是等の起業が相兩立すと認むる場合に於て出願を免許すること
- 五、軌道又は無軌條式電車と自動車營業の許可出願とが競合する場合に於ては特に永年に亘り地方交通の状況を精査し其の許否を決定すること

等の諸點に關し詳細な指示が行はれたのであるが、この内務省の方針は全く地方府縣に徹底せず、乗客利便を専ら目の標として一路線數營業主義を可とする府縣にあつては極端な開放主義を以て方針となし、出願即時免許と云つた極端な現象も現はれ、先願権も既得権もなく弱肉強食の暗闘が各地に繰り展げられ、昭和三年頃より政黨員の利權運動或は情實關係から同一路線に於て朝に一業者、夕に數業者と云つた濫許振りを示した。この政黨員の利權運動は實に極端に行はれ政黨政治墮落の一端を爲すものであつた。九州の或る縣の如きは政友系バス、民政系バスと云つた政黨色を公然と示し、選舉運動が一度び開始されるや、公益機關たるべきバスは瞬間にして政治運動の機關たるの奇觀を呈し、反對派 乗車を拒絶するといふ程であつた。このやうな状態であつたから政黨が内閣を組織すると、忽ちにして自黨派の業者に新しい路線を免許することとなり、甚しいところでは一路線に十業者から二十業者の地方もあつたのである。かうした同業者の亂立濫許は事業そのもの、經營不振を招き、事業の健全な發達は期待されぬ情勢となり、他方、鐵道軌道に影響するところ又大きいものがあつたので、漸くにして自動車事業に對する一貫した行政方針の確立が要望され、且つ乗合自動車の如き公共事業に對しては地方廳に委任することなく中央に於て地方の交通事情、出願者の資格能力等を考慮の上之れが免許を行ふべきであるとの聲が高まつて來たのである。

當時、事業者の極端な競争振りを物語るものとして、次のやうな陳情書が昭和三年九月、日本乗合自動車協會から總理大臣、内務大臣に提出されてゐる。

### 乗合自動車路線認可の儀に付陳情

自動車交通事業法の制定



乗合自動車の發達は都府を通じて日に月に著しく既に營業者數三千、道路延長二萬哩を超過し、鐵道軌道と共に民衆生活に欠くべからざる公共運輸機關に相成、政府及各府縣の道路計畫に伴ひ、今後益々發達すべきは明白に御座候、我等營業者は公益事業の本質に鑑み平素業務の改善を怠らず、起業以來路線の開拓に多大の犠牲を拂ひ永遠の事業として銳意努力罷在候處、最近各地方に於て企業の本たる既得路線に併行して新規の出願競合し地方廳中理由なくして濫許せられたるもの決して數府縣に止まらず、眞に痛恨の至りに不堪候、政府は夙に本業に特許主義を採用せられ一路線一營業を原則とせられ居候に拘らず政黨員の利權運動或ひは情實關係に依り、頻々として既得權の侵害せられ候事は我等營業の基礎を顛覆し我等は安心して其業を營む能はざるのみならず、共倒れの悲境に陥り車輛の改善等は行ふに由なくして事故を頻發し双方の乗務員は紛争を事とし血を見るの前例は乏しからざる處に御座候(後略)

以上の如く乗合自動車事業の亂立に惱む事業者の數は益々増加の一途を辿り、事業の免許權を中央に一元化する以外には解決は殆んど不可能視されるに至つたのである。

### 自動車行政の無統制

自動車交通事業に對する監督法規は大正八年一月内務省令を以て公布せられた自動車取締令が制定される迄は各府縣の警察規則を以て規律されてゐた。前編で述べたやうに本邦で最初の取締規則を制定したのは愛知縣で、明治三十六年八月二十日「乗合自動車營業取締規則」として公布され、次いで京都府が同年十月二十八日府令第三十九條を以て「自動車營

業取締規則」を發布してゐる。前者は乗合自動車と明らかに記してゐるが、後者も亦その取締對象は主として乗合自動車に置かれてゐたことはその制定の経緯からして明瞭である。自動車事業が漸次發達して來るに伴ひ、愛知、京都の取締規則に倣つて、各府縣でも相次いで規則が制定せられたが、夫々の立場から制定してゐるので極めて區々たるものがあつた。このやうに各府縣の取締規則が統一を缺きらひがあつたこと、自動車事業は益々發達の一途にあつたので、内務省では前述のやうに一貫した取締法規を制定、各府縣の取締規則は一應廢止せしめて内務省令に基く新たなる規則を制定せしめることになつたのである。

この自動車取締令は、自動車は如何なるものかを規定した第一條から、附則を加へた全文三十七條から成るもので、その主なる規定は自動車の最高速度を定め、自動車の構造装置として轍は護謨製とすること、二箇以上の制動機を備ふべきこと、變速機、速度計、音響器等の装置を行ふこと、運轉手の資格等に就て規定した外、自動車に依つて運輸の業を営まむとする者であつて一定の路線又は區間に據るものは營業地の地方長官、其の他のものは營業所々在地の地方長官に願出て其の免許を受くべきこと、事業の讓渡、廢止は許可なくしては出來ないこと等が規定せられた。然し乍らこれ等の規定は殆んど各府縣で採用してゐたので單に各府縣の方針を踏襲したに過ぎず事業の免許權は依然として、地方長官に止められたのである。内務省としては例へ事業の免許權は地方長官に委任するとしても事業の免許に當つては地方の交通事情道路關係を考慮する他に、特に既特許の軌道又は既免許の無軌條式電車若くは自動車營業に及ぼす影響を考查し是等の起業が相兩立すると認むる場合にのみ新規出願を免許する方針を各地方廳に指示したのであるが、しかしこの方針は殆んど實行されなかつたため、斯かる行政方針では自動車事業の健全な發達は到底期待し得ぬとして乗合自動車法の制定を意圖し

たのは大正十五年のことで、これが實に自動車交通事業法の母胎となつたものである。大正十五年地方長官會議に於ける内務大臣の乗合自動車法諮問要旨は次の如きものであつた。

近時乗合自動車の發達著しく營業區間三千有餘、此延長一萬二千里に及び地方交通に資する所極めて多大なるものあり仍て益々此種事業の助勢に力め交通上の効果を收めざるべからずと雖、其の眞價を發揚せしむるが爲には、統一せられたる交通網の下に他の交通機關との關係を考慮して運輸の連絡を圖り自動車利用の爲にする道路の負擔を合理的ならしめ、事業の良否が國民經濟生活と緊密の關係を有するを以て、其の事業の監督を嚴にすると共に此種事業の發達を助成するの必要あり、仍て乗合自動車法を制定せむとす、之に對する腹藏なき意見を述べられんことを望む。

内務省が所謂道路保安、交通警察の立場から一步進んで事業の助成發達に乗り出さんとした意圖がこれをもつても窺はれるのであるが、この乗合自動車法の要綱は次のやうなもので、後年制定された事業法はその基本事項を餘すところなく承け繼いでゐると云へよう。

### 乗合自動車法要綱

- 一、自動車に依り一定の路線に於いて旅客運輸の業を營まむとする者は主務大臣の特許を受けること
- 二、乗合自動車運輸の爲にする施設に付ては地方長官の認可を受けること

三、前項の施設の爲にする道路に關する工事又は道路の占用に付ては道路管理者の許可又は承認を受けたるものと看做すこと  
道路の占用料に付ては命令の定むる所に依ること

四、道路管理者は乗合自動車運輸業者に對し道路に關する工事又は道路の維持修繕の執行を命令するを得ること

五、道路管理者は命令の定むる所に依り乗合自動車運輸業者に對し道路に關する費用を負擔せしむること、此の場合には道路法第三十九條及第四十條の規定を適用せざること

六、旅客の運賃其の他運輸に關する料金並運輸時刻に付ては地方長官の認可を受けしむること

七、主務大臣の許可を受くるに非ざれば運輸の全部又は一部を廢止又は休止するを得ざること

八、公益上必要がある場合に於いては公共團體は主務大臣の認可を受け乗合自動車を運輸の爲にする設備の全部又は一部を買収するを得ることこの場合に於いて公共團體は特許に因りて生ずる權利義務を繼承すること

九、前項の買収價格は當事者間の協議に依る、協議調はざるときは鑑定人の意見を徴し主務大臣之を裁定すること

一〇、乗合自動車運輸會社の株金の一回拂込金額は株金の十分の一迄下るを得ること

一一、乗合自動車運輸會社は株金全額拂込前に於いて資本を増加し得ること

一二、特許に屬する權利義務を他人に讓渡するときは主務大臣の許可を受けしむること

一三、本法に規定する主務大臣の職權は本令の定むるところに依り之を地方長官に委任すること

一四、乗合自動車運輸業者が法令若くは法令に基きて爲す命令又は特許許可若し認可に附したる條件に違反し其の他公益を害する行為を爲したるときは特許の全部又は一部を取消すこと

一五、主務大臣又は地方長官は乗合自動車運輸業者に對し公益上必要な處分を爲すことを得ること

一六、行政執行法第五條及第六條の規定並に之に基きて發する命令は本法若は本法に基きて發する命令又は之に依りて行ふべき作爲若は不作爲を強制する場合に之を準用すること

一七、本法に基きて發する命令又は之に依りて爲す處分に依り義務に屬する費用は國稅滯納處分の例に依り徵收すること

一八、特許を受けずして乗合自動車運輸を經營したる者は百圓以上二千圓以下の罰金に處すること

一九、本法は自動車に依り一定の路線に於て荷物運送の業を營むものに準用すること

二〇、従前爲したる免許、許可若しくは認可は本法施行後六ヶ月内に取消さざるものに限り効力を有すること

この乗合自動車法は遂に種々の事情から陽の目を見るに至らなかつたが、内務者はその後も益々増加する自動車事業に對する取締指導、或ひは確固たる行政方針の確立に就て機會ある毎に地方廳に諮問を行つてゐたのである。しかし當時これに對する地方各府縣の意嚮は極めて區々であつて、乗合自動車が一路線一營業主義の原則を固守すべきことを主張する地方廳に對し「自動車營業に今日免許主義を採用する如きは時代遅れの甚だしいもので寧ろこの際届出主義に改めて全然自由營業に委せるべきである、警察取締は自ら別の方針で進み得る」といふ府縣もあり、或ひは「事業が經濟的にどうであらうと當局としては交通警察の立場から免許に當ればよい。」「單に地方鐵道を保護すると云ふことは以前ならば免も角も今日としては其の理由は乏しい、既に時代の要求が自動車に向つてゐる以上其の發展と向上を期せしむべきである」等々各府縣共に確固たる方針を持つてゐなかつたのである。

### 自動車事業と各省の確執

このやうに自動車事業に對する行政方針が、中央、地方共に不徹底不統一で今後の自動車事業を如何に監督すべきか、重大問題となつて來たのであるが、斯かる折柄、逓信省では水陸運輸に關する事項は逓信省の所管であつて内務省の權限外であることを主張し、内務省單獨で制定せんとした乗合自動車法は不都合であると申入れを行つたのであつたが、昭和二年八月二十六日、突如逓信省は地方廳に對し訓令を發し、一、路線の總哩程二十哩以上のもの、二、府縣廳所在地（近郊地を含む）又は市制施行地（近郊を含む）相互間を連絡するもの、三、東京市、京都市、大阪市、横浜市、神戸市、名古屋市内に於て營業するもの、四、鐵道軌道其他一定路線に據る交通機關との競争線と目すべきもの、以上の一に該當するものを許可せんとするときは、起業の主要を具し逓信大臣に稟伺すべし、營業の讓渡、相續又は廢止又は路線の新設廢止若は變更を許可せんとする場合も亦同じといふ指示を行つたので、こゝに内務、逓信兩省の自動車事業を繞る權限争ひは表面化するに至つたのである。

この逓信省の投じた一石は各方面に甚大なる影響を及ぼし、自動車事業の監督官廳は果してどこであるのかと、今更らゝの如く業者を困惑せしめたのであつた。自動車事業の監督權を繞る當時の各省の態度をみると甚だ興味深いものがある。

### 〔逓信省〕

明治三十一年勅令第二九五號で制定された逓信省官制に、「逓信大臣は官設鐵道郵便物小包郵便物、郵便爲替郵便貯金電信電話及航路標識を管理し、私設鐵道、電氣造船水陸運輸に關する事業及航路船舶海員を監督す」と規定されてゐるので、乗合自動車事業の許可權は當然逓信省にあるべきであつて、今迄地方廳に一任してゐたことに就ては一部の非難はあつたが、今後の自動車事業の發達に鑑み今回の訓令を出すに至つたのは當然で、主務官廳は飽迄も逓信省であるといふのである。

## 〔鐵道省〕

鐵道省は國有鐵道を經營し之に附帶する事業を執行し、地方鐵道と軌道を監督するの外南滿鐵道を監督するだけの權限しかなかつたが、新興交通機關たる自動車の飛躍的發展に伴ひ、鐵道對自動車の關係は極めて重大となり、その影響するところが大きかつたため早くから自動車事業の免許に就ては地方廳一任とせず、又内務省の單獨に任せず、鐵道省をも參劃せしめることを主張して來たが、その都度内務省に拒否されて來たのである。然し乍ら鐵道省では機會を見ては陸運事業の凡てを鐵道省の主管たらしめるべく運動を行つてゐたのである。

## 〔内務省〕

道路の管理者たる内務省は自動車の發達に刺戟され大正八年自動車取締令を制定以來、道路と交通は表裏一體たるべき關係にありとし、宛然自動車交通の主務官廳たるの役割を示して來たが乗合自動車法の制定をも意圖したゞけに、極めて

強硬な態度を持し一步も譲らざる氣勢を示してゐた。

以上の如く自動車主務官廳を繞る逓信、内務、鐵道三省の權限争ひは逓信省の訓令によつて果然爆發し、更に内務省道路課田中事務官の筆禍事件によつて最高潮に達した。

田中事務官は逓信省が訓命を發するや、逓信省の態度に憤激し、雜誌「道路の改良」に「乗合自動車の主管省に就て逓信省の反省を求め、訓令の不遵守を勸告す」と題する激越な一文を發表し、逓信省の行爲を徹底的に糾弾したものであつた。田中事務官はその一文の中で「逓信省が乗合自動車を主管する爲に訓令したことは道路法を改正せざる限り違法の沙汰であるばかりでなく、立法論的見地に基いて考察しても、乗合自動車の業態からして逓信省や鐵道省の主管に屬せしむることは不得策であつて、矢張り道路を主管する内務大臣の權限に屬せしむべきものである。今立法論は暫く措き、違法の下に發せられた逓信省訓令の効力に就て考察すれば、固より各省大臣は主管事務に就て各地方長官を指揮監督する權限を有し、地方長官は各省大臣の指揮監督を受け法律命令を執行し部内の行政事務を管理するのであつて、逓信大臣の指揮監督に服すべきは勿論であるが、其の命令に服従すべき事の範圍は逓信大臣の主管する事項の外に出ない。従つて地方長官に於ては右訓令が正當の職務範圍内に於て發せられたものかどうかを審査した上で、之に服従すべきか否かを決定する權能を有するが故に、違法の下に發せられた訓令を濫に遵守するは其の職責を全うする所以でないから、依然從來の取扱に依るべきである。こと茲に至つては右逓信省訓令は無意義なものとなるを以て、逓信當局、誤を改むるに憚ることなく一日も早く訓令を取消し以て路政の進展を期すべきことを當局に勸告す」と結び、地方長官に對し逓信省訓令の不遵守を示唆した。又同じ文章の中で鐵道省に關しては、「若し立法論的見地からして交通行政を統一する意見であるとすれば、現

業に屬する國有鐵道の經營と分離して水陸交通機關に對する監督行政を統一することこそ吾人の希望する所である。併し乍ら之を爲さず現在官制の下に於て其の主管爭議を爲すが如きは無用の閑事である」と痛論してゐる。この田中事務官の一文は當時官界に唯ならぬ波紋を捲き起し、逓信、鐵道兩省より猛烈な抗議が提出されて遂に同事務官は懲戒を受けたのであつた。

かくの如き自動車行政の不統一は、當然乗合自動車事業界にも反映し、自動車行政の主體は何れの省にあるかとの疑惑を抱くと同時に、業者間の醜い路線の爭奪戰が各所に行はれるやうになつたので、行政審議會でも陸運事業の監督權問題を重視するやうになり、慎重な審議を行つたが昭和三年十月、閣議に於て自動車事業の監督權は逓信省より鐵道省に移管されることとなり、同年十一月改めて鐵道省より訓令第一號を以てさきに逓信省が發した訓令と同一内容の稟何事項に關して各府縣に通牒が出され、こゝに陸運監督權を繞る内務、鐵道、逓信三省間の確執は結末を告げたのであつた。

### 鐵道省移管と單行法の制定

自動車事業の主務官廳が鐵道省と決定され、改めて地方廳に逓信省と同一内容の稟何事項を指示したが、その範圍は極めて小さいものであつたため地方廳の路線濫許の弊風は依然として跡を絶たず、同業者間の相剋は益々烈しく、熊本縣の如きは一路線に四十三業者、鹿兒島縣に於ては三十六業者と云つた驚くべき状態を呈し、これらの業者は惡戰苦闘の擧句相互協定を締結して交互に一晝宛時間を定めて運轉を行ひ辛うじて營業を續けるといふ有様であつた。これがため事業者

の間に乗合自動車も鐵道軌道同様に特許主義とする様法律の制定を要望する聲が次第にたかまり、自動車事業の主務官廳が鐵道省と決定するや、鐵道省に對し猛烈な運動が開始された。

かかる業界の動向を反映した鐵道省では乗合自動車相互の無用有害の競争を避けしめ、之れが發達助長に必要な法規の制定を意圖するやうになり、昭和四年四月二十四日監督局内に陸運課を設置し、初代課長に五十嵐明氏を任命して、事業立案の準備に着手したのであつた。この自動車事業に關する新法規の立案に當つて鐵道省が最も苦心を拂つたのは、自動車と鐵道及軌道との行政關係であつた。この三者が一體となつてこそはじめて陸運事業の發達、産業の開發が期待出来るのであつて、これがためには乗合自動車の免許權を地方長官に委任することは種々の弊害を齎らすことが豫想されるので、事業法の制定を機會に乗合自動車の免許權を地方長官より主務大臣に所屬せしめることを至當と結論するに至つたのである。

昭和四年十二月二十八日、鐵道省は自動車事業法案並に附屬法律の要綱を發表したが、この法案は實に自動車交通事業法の基礎を爲したもので、その内容を摘記すれば、次のやうなものであつた。

- 一、適用範圍（所謂乗合自動車、定期貨物自動車、専用道路による自動車、國營自動車）
- 二、事業の基準（一定規格による自動車の使用、標準車輛數の保持）
- 三、經營の免許
- 四、事業の義務（軍事輸送、郵便物運送及新聞紙運送の義務等）
- 五、免許有効期間（自動車事業は五年以内、専用道路は三十年以内）

- 六、事業の監督（事業報告及監査、事業計畫の變更、一路線に多數業者ある場合の共同經營、損害保險等）
- 七、條件の附加及職權の委任（條件付免許及監督權の地方長官委任）
- 八、専用通路の抵當（鐵道抵當法に準ずる金融、抵當權の範圍）
- 九、専用通路用地
- 十、免許の取消
- 十一、罰則
- 十二、國營事業
- 十三、經過規定

この中で特に注目されるのは遊覽自動車及び貸切自動車（ハイヤータクシー）に對しては本法を適用せざるも別に命令を以て之に關する規定を設けるといふ點と、國營自動車に對しても同法の適用を受くることとなつてゐる點である。

この法案の要綱發表によつて自動車業界は將來の安定感にしばし安堵の色を浮べたが要綱の内容を検討するに伴ひ、尙若干業界の現状を無視する點が見受けられたので、各種の希望意見が出たが、法案に對する一般業界の意嚮を綜合すると次の如きものであつた。

- 一、免許の有効期間を徹廢され度し  
從來業者の犠牲的活動に依つて得た既得權を侵害するに等しいものである。
- 一、路線一營業を法文化され度し

業界多年の宿望であつて將來業界の進展に對する唯一の方法であるから成文によつて自動車事業法中に加へられたい。

- 一、民營中國營と重複する場合には必らず既得權を認められ度し
- 一、自動車事業法に規定の無い一般自動車運輸營業の許可も亦同法に精神に基きその方針を樹立せられ度し
- 一、法案の速急なる實施を圖られ度し

自動車事業法案は一般に好感をもつて迎へられたが、この自動車事業法案とは別個に内務省に於ては土木局が中心となつて道路行政の立場から自動車道法の制定を急ぎ、鐵道省の事業法の決定に相前後して、法律案を決定しその要綱を發表したのである。鐵道省の事業法と云ひ内務省の自動車道法案と云ひ何れも自動車を基調として成案されたものであつたがこの内務省の自動車道法案は鐵道省の事業法案に盛られた自動車通路に重複するのみならず相當な喰ひ違ひがあつた。例へば自動車道を國又は公共團體が公益上買収する場合、鐵道省は別に規定を設けず土地收用法に依らしむることゝしてゐるに對し、内務省は規定を設け鑑査委員會の設置をも規定してゐる。このやうにして兩省の法案はそのままでは議會提出は到底不可能なことであつた。そこで兩省間でしばしば折衝を重ねたのであるが、權限の問題から容易に妥結を見るに至らなかつた。然し乍ら自動車事業の發達は増々著しいものがあり、一日も放置出來ぬ状態にあつたので、兩省では改めて慎重審議を行つた結果、兩法案を合體して自動車交通事業法案を決定、第五十九議會に鐵道、内務兩省より上提されたのである。

### 自動車交通事業法案提案理由書

自動車に依る運輸交通の發達は近時著しいものあり、殊に一般交通の用に供する爲路線を定め定期に自動車を運行して旅客又は物品を運送するもの及自動車専用道路に在りては其の效用鐵道軌道と比肩し交通機關として重要な地歩を占む、之を免許事業として一面之に特別の監督を加ふると共に他面之が助成の途を招き以て其の健全なる發達を圖るの要あり、是れ本案を提出する所以なり

又江木鐵道大臣は貴衆兩院の本會議に於て次のやうに提案理由の説明を行つてゐる。

「自動車交通事業法案は近時著しき發達を遂げましたる自動車運輸交通の統制を圖りますと共に、道路の補充的施設の

一として自動車専用の道路を開設するの途を開き、併せて事業の發達を促さんとすることにあります。」

同法案は昭和六年二月二十八日衆議院同三月二十四日には貴族院を何れも通過して成立を見るに至つたが、衆議院に於ては次の如き二項目に亘る希望決議が附されて可決されてゐる。

### 希望決議

一、國に於いて自動車運輸事業を經營したるため既存の地方鐵道又は軌道に損害を與ふる場合に於ける補償問題に關しては政府に於いて更に十分なる攻究を遂げ速かに適當なる方策を樹てられんことを望む。

二、國に於いて經營する重要な自動車運輸事業については鐵道會議の諮問を経ることの制度を設けられんことを望む

鐵道、内務兩省では同法案が議會に協賛を得たので昭和六年四月一日法律第五十二號を以て公布し、直ちに施行細則及び關係勅令案の成案を急いだが、各方面の意嚮を汲んで極めて慎重な態度を以て案の審議を行つたため同法公布以來滿二ヶ年を経過した昭和八年八月漸く同法施行細則及附屬命令の公布と同時に實施を見るに至つたのである。内務省が乗合自動車法の制定を意圖した大正五年から數へると實に八年を経過して漸くに自動車交通事業法が施行されたわけであるが、この事業法の施行によつて我が乗合自動車事業界は他の自動車事業界に一步先んじて事業の統制に入ることとなつたわけである。

第三編 混亂時代

— 滿洲事變より支那事變まで —



## 概 説

昭和二、三年の經濟恐慌に依つて一般經濟界は大混亂を生じ、其れが政治部面に反映して空前の混亂期を形成した。これが支那事變に至る十年間の特徴である。

この時代は又不思議な程あらゆる方面に混亂を見た時期で、歐洲大戰前後から大震災を経て昭和に至る約十年間は、前編に於て述べたやうに自動車界は非常に急速な發展を遂げ、又一般經濟界も極めて順調な發展期に屬してゐる。それが昭和に入り、二年四月臺灣銀行の休業を契機に十五銀行始め各地の銀行が休業を始め、街には取付け騒ぎの行列が作られると云ふわけで、全國的な財界恐慌時代が現出され始めると、最早、昨日までの順風に帆を上げた如き其の儘の發展を続けることが出來ず、何人も想像してゐなかつたやうな一大混亂期を招來してしまつたのである。これから後の各種の事件は委くこの大混亂の現れであつた。

これを一般社會的政治的事件に見ても、今更らながら當時の不安定な様相が窺はれるのである。第一は昭和三四年とつゞく共産黨事件と全國的な勞働爭議、又一方には恐慌切抜策として昭和四年濱口内閣の金解禁があつたが、依然たる緊縮政策が一般に不評であつた折柄、滿洲、支那に於ける排日運動が漸く強力となつて、同じ昭和四年には漢口に排日暴動が起つて邦人の大部分は引上げの餘儀なきに至つた。この頃にはもう英米の日本に對する壓力も相當強く、五年四月には例

のロンドン海軍條約が締結され、これが又國內の國粹主義者方面を刺戟して、十一月濱口首相の狙撃事件が起り、右翼思想擡頭の氣配が看取された。次いで昭和六年には滿洲事變が勃發し、七年滿洲國の建國となり、上海事變、リットン報告書問題から國際聯盟退となり、そして對外的には益々孤立化してゆくやうになると、右翼團體の活動が俄然活潑となり、往年の左翼以上の大事件が相次いで惹起される事態となつた。即ち昭和七年血盟團事件、五一五事件があり、八年神兵隊事件、九年統天塾事件、死なう團事件、十年少年血盟團事件、相澤中佐事件、十一年二、二六事件、とこれまた毎年連続して各種の事件を惹起して居る。以上の他、何等思想問題には關係なく惹起された混亂も數ふるに俚なき程で、私鐵疑獄、市會疑獄、教育疑獄、東京瓦斯疑獄、勳章疑獄等の疑獄事件が相當數に上つてゐることも混亂期の特徴として掲げることが出来る。

斯の如き一般社會狀勢の不安と混亂とは、其のまゝ又我が自動車界にも反映された。先づ第一に、各方面とも營業不振と云ふ大きな原因に依つて動かされてゐるのであつて、これは一般經濟界が前古未曾有の不況に際會してゐた際であるから素より當然のことではあつた。これがタクシーやトラック業者方面に現れたものが業者間の對立競争と料金の混亂であり、組合の紛争であり、第一次、第二次、第三次に亘るガソリン争議であり、タイヤ界に現れたものがブリツヂストーンダンロップ、ヨコハマゴム三社の全く採算を度外視した競争となり、又バスに現れたものが一路線一營業の確立と、省營バス排撃運動であつた。更にまた震災後、順次發展して來た我がパーツ工業が、昭和三、四年の恐慌以後、對米爲替の下落から輸入パーツの急騰を來した間隙に乗じて、遽かに活潑な活動を開始して來た爲め、こゝに輸入品對國産品の抗争を生むに至つた。

以上の如き混亂はやがて何等かの纏りを見せて終結しなければならぬものであつた。各業界ともこの混亂期を通じて早かれ遅かれ次第に事業の合理化、統制整理へとそれまでの墮勢から一轉して意識的に立上らねばならなかつた。時局はそのやうな進展を見せて來たのである。

## ガソリン争議を繞つて

### 第一次ガソリン争議

我が國の石油事情に就ては大東亞戦争以前までは完全に米英に支配されてゐたことは云ふまでもない。米國スタンダードは早くも明治二十五年、恰も我が新興資本主義の勃興期に當つて、東洋市場に目をつけて横濱にその支店を設けた。更に明治三十三年には英國ロイヤルダッチシェル系のライディングサンが本邦に進出してゐる。この兩社の競争は激甚を極め、我が貧弱なる内地産油を擁する國産石油業者との間にも亦深刻な競争が行はれたが到底我は彼等の敵ではなかつた。この實情に對し、日本石油、寶田を始め數多の群少石油業者は明治三十七年資本金五十萬圓の國油共同販賣所を設立して統制を圖つたが、外國會社の壓迫と、加ふるに石油企業熱に浮かされて簇生した群少石油業者の足並みが揃はなかつたために明治三十九年にはこの共同販賣所も解散するの止むなきに至つてゐる。その後日本石油並に寶田石油は各々群少石油業者を買收し、この兩社とスタンダード、ライディングサンの四社間に石油販賣協定を行つたが、明治四十三年には決裂を見、爾來、我が石油市場は自動車事業の發達を見る一方益々混亂を極めるに至つたのである。日本石油と寶田とが合併し

たのはずつと遅れて大正十年のことである。

私は今、石油資源に乏しい我が國に於て、永い永い間何故石油の重要性を忘れその安易さに慣れて來たかといふことを深く顧みる必要があると思ふ。自動車の燃料が殆んど代用燃料となつてゐる今日、ガソリンに就て語ることは昔語りに過ぎないが、一昔前までは我々自動車業者は實に無駄なガソリンの使ひ方をして來たものである。東京にガソリンスタンドが現れたのは大正八年頃、安全自動車をやつたのが最初であるが、それ以來、諸々方々のガソリンスタンドでは煙草やお茶のサービスが行はれ、ガソリンガールが唇を紅くしてさかんに通りすがる自動車に秋波を送つたものである。それほど石油販賣界は激烈な競争と無統制が行はれてゐたのである。それは同時に我が自動車界の姿でもあつたのである。そしてこれを左右してゐたものが英米資本主義でなかつたと誰れが否定出來やうか。

昭和三年、ロンドンに於て英米石油業者より成る石油會議が開かれた。當時アメリカの産油を激増し、其の最高日産二百九十八萬バレルと云はれ、世界的に油價の下落を來してゐたのである。このためにこの國際石油會議は産油制限を議したのであるが、我が市場がこの影響を受くることは當然であり、その上に當時我が國經濟界は不況のどん底にあり、自然對外爲替の暴落を來してゐたのである。

そこで昭和四年六月十六日、日石、小倉、三井、三菱、ライディングサン、スタンダードの六社は協定して函當り八十錢乃至一圓の値上げを行はうとしたのである。その値上理由とするところは産油制限、爲替の變動並に各社間の競争によつて軟化した市場を引締めるといふことにあつたのである。

従來行はれたガソリン値上は各社單獨に行はれた上に、各社の競争販賣によつてその實行力は極めて薄弱であつたので

あるが、このたびの値上は各社の協定に依るものであり、従来とは比較にならぬ強力なものであつたのである。この値上は都下の大新聞に一齊に発表されたのであるが、この値上廣告を逸早く発見して組合本部に急報したのは新倉文郎、兼松壽三郎の兩君であつた。そこで組合では同年六月二十七日急據理事會を開催し、左の諸君を實行委員に擧げて、値上反對の決議を行つたのである。

大山善太郎、福岡庫治、柏崎久五、小倉八三郎、新井猪太郎、池谷松三郎、竹内半市、小川兼四郎、白井清行、大木又右衛門、島田金次郎、金森政信

### 決 議

今回日本石油會社並スタンダード會社を盟主として協定發表せられたるガソリン値上は業界の實情を無視し何等根據なき極めて不當なるものたることを認め、茲に役員會の決議を以て絶對反對を聲明し其の膺懲を期す。

右決議す

昭和四年六月廿七日

### 東京自動車業組合

石油業者の値上理由は前に述べた通り産油制限と爲替の變動といふことにあつたが、ガソリンの最大の消費者たる自動車業者側から云はすれば、今回の値上はガロン五十八錢といふ一躍二割五分以上の値上げであり、而も夏枯れ時を狙つて

値上げを行ふなどは今日までの情誼にもとるといふのであり、新倉文郎、飛田野武彦、武田光次郎の三君などは陸軍自動車學校を訪問して参考意見を徴するとか、實行委員は各石油會社を歴訪して強硬に反對運動を行ひ、この反對氣勢に怖れて石油會社は容易に値上を實施し得なかつたのである。

當時の組長堀内良平氏は東京商工會議所の議員であつたので、組合は猛烈な反對運動を行ふ一方、堀内組長をして商工會議所の副會頭大山斐瑳麿氏を煩はすことに成功し、昭和四年七月廿七日、大山氏を調停者として組合と六社との間に左の覺書を交換することが出来たのである。

### 覺 書

一、六社協定に依る今回の値上發表は之を撤回す  
但し爾後價格の變更は各社自由の立場に於て之を爲す

昭和四年七月廿七日

### 大山斐瑳麿

かくて約一ヶ月に互る値上反對運動は協定値上を紛碎して大成功裡に終結を見たのである。これが第一次ガソリン争議の経過である。而してこの第一次ガソリン争議で獲得した「爾後價格の變更は各社自由の立場に於て爲す」といふ覺書はその後のガソリン争議で組合側の切札となつたことは勿論である。

尙この時のガソリン争議で六社を代表して専ら消費者側と折衝したのは日本石油の重役であつた田中次郎氏であつた。

ガソリン争議を纏つて

同氏は一寸した言葉の行き違ひから組合代表の小西文次郎君と猛烈に渡り合ひ、遂に社長の橋本圭三郎氏を矢面に立てねばならぬ破目になつてしまつた。橋本社長が我々自動車業者に直接會はれるやうになつたのはこれが最初である。田中氏はこんなことが原因で不幸失脚しその後間もなく病死されたが、同氏は當時組合顧問であつた水嶋峻一郎君のゴルフ友達で又私にとつてもゴルフの先輩であつた。そんな關係で水嶋君も大變心配して大山副會頭乗り出しに相當影の努力をされたのであつた。

## ガソリン税創設

昭和六年、時の若槻民政黨内閣は新財源の捻出に悩んだ結果、遂にガソリン税の創設に着目したのであつた。若槻内閣は組閣當初から國民の負擔軽減を表明してゐた關係から露骨な増税は出来なかつたが、赤字埋めに四苦八苦の結果この新税となつて現れたのである。

大藏省が同年六月五日、省議でガソリン税創設を議するや、これを知つた全國の自動車業者は今まで自動車税その他重税に苦しんでゐた上に更に重荷を負はされることとなるので一大恐慌を來し、日本自動車業組合聯合會は全國關係團體を動員してガソリン税反對の猛運動を開始したのであつた。先づ數十臺の自動車に分乗してガソリン税新設反對の赤旗を翻して首相官邸に開議中の首相藏相を訪問反對陳情をなし、各關係官廳、政黨本部、新聞通信社等を歴訪し、飛行機からは反對ビラを撒布し、或ひは市内の各ガレージには一勢に立看板を立てるなど、その運動は仲々華々しいものがあつた。

大藏省の新税創設に刺戟されたか九月に入つて東京市もガソリン税の徴收計畫を樹て、おまけに商工省までがガソリンの輸入關稅引上げを策するに至つては全國の自動車業者は云ふまでも石油業者も亦反對運動の陣營に参加したのであつた。

この猛烈な反對運動に大藏省が十月十日の省議で決定したのは一ガロンに付十錢といふのであつたが、十一月二十七日の省議では一ガロン七錢となり、これを原案として議會通過を圖つたのであつたが、日に／＼猛烈となる反對運動のため十二月九日には結局ガロン一錢五厘と落着いたのである。

ところがそれから三日後の十二月十二日に閣内不統一のため若槻内閣は瓦潰し、これに代つて犬養政友會内閣が登場したのである。犬養内閣は組閣と同時にガソリン税新設中止を聲明したので、こゝにさしにも全國業者を憤激させたガソリン税もお流れとなつて終つたのである。

## 第二次ガソリン争議

大藏省がガソリン税創設を目論み、これに對して自動車業者も石油業者も共同戦線を張つてその反對運動をなさんとしつゝあつた昭和六年十月、スタンダードを中心としてガソリンの値上が發表されたのであつた。東京自動車業組合は直ちに起つて、昭和四年の第一次ガソリン争議當時の覺書をたてにとつて、今回の値上の急先鋒と見られたベガサス不買運動を以て一矢を酬いんとしたのであつたが、この値上は結局氣先を制せられて實行不可能となり、自動車業者側は戦はずし

て勝を収め、共にガソリン税反対の運動に協力したのであつた。當時東京自動車業組合が全国の組合に發した檄文は次の如きものであつた。

昭和四年當組合と六大會社との間にガソリン値上に對し紛争を來し當時六社より爾後協定値上を爲さざる事、價格の變動は各社独自の立場に於て之れを爲す事の二條件を附し一と先づ解決を告げたることは組合員諸君の記憶に今尙新たなるものありと信じ候然るに最近六社の間に再び値上の氣運を見、且つスタンダードペガサス印の如きは最も頑強に之が實施をなしつゝあるの實情にして、組合が日頃監視を怠らざりしは各社間に販賣先協定を密約し依て以て市價の値上げを策するの極めて巧妙なる協定値上實施を憂慮せる次第にして豫め組合よりかゝる不信の事實なき様警告を發せんとせる折柄、突如としてスタンダードを中心とする市價の値上を見たるは誠に遺憾に被存候就而組合員諸君の團結と義憤とに訴え前述の覺書違反に依る正々堂々の反對を敢て天下に宣明せんとするものに御座候、蓋しガソリン市價は協定に依る値上にあらざれば特殊事變のなき限り絶對不可能なるは論を俟たざる處にして世界的不況と諸物價の低落、加ふるに自動車界昨今の實情とは何者もガソリン市價値上に味方するもの無之再び絶對反對を叫んで諸君と共に左記件々の實行を誓ひ以て横暴なる値上を根底より覆さんとする次第に御座候

昭和六年十月 日

東京自動車業組合

組 長 柳 田 諒 三

左 記

- 一、値上實行の急先鋒たるガソリンの不買同盟斷行（但し之に對する具體的通知は第二報を待たれよ）
- 二、實行方法に付ては當該支部役員に御相談ありたし
- 三、従業員諸君に徹底せしむる様願たし
- 四、ガソリンガール等の勸誘宣傳に乗らざること
- 五、右は市價の下落を見る迄續行すること

昭和六年十月のガソリン値上は難なく阻止することは出来たが、これは第二次ガソリン争議の前奏曲であつた。若槻内閣の崩壊によつてガソリン税創設をも阻止し得て凱歌を擧げたが、年末若槻内閣に代つた犬養政友會内閣は十二月十四日金輸出再禁止を斷行し、これがため對米爲替の暴落から、石油業者はこれを理由としてガソリン三錢の値上を發表したのである。

東京自動車業組合は直ちに次の如き反對理由を石油各社につきつけてガソリン値上絶對反對の猛運動を開始したのであつた。

聲 明 書

金輸出再禁止に依る爲替相場の變動を理由として今回各社協定の上全國的にガソリン市價三錢値上を發表し其實行を見

ガソリン争議を纏つて

んとするは甚だ遺憾なるのみならず、今回の不當値上を容認するは更に來春三月末頃（現在のストック品一掃の折）再値上げを認むる前提となり由々敷問題と被存候間茲に組合員一致協力して之が絶對反對を聲明す

反 對 理 由

- 一、協定値上は先年來事業界に對する各社の紳士契約に違反するものなり
- 二、爲替關係に依る値上とすれば内地産油及爲替の影響を受けざる輸入ガソリンは其の値上理由絶對になし
- 三、從つて各種ガソリンに於て其の價格の相違するを至當とす
- 四、爲替相場の變動は米國精製ガソリンに於て一ガロン二錢、米國原油による製品換算に於て一ガロン一錢の割合に過ぎず
- 五、此程度のもは値上げせずとも現在の業界の不況に對して他に良策あらん
- 六、且つ各社が有するストックは來春三月頃迄の需要を満すに十分なる故其以前の値上は暴利と言はざるを得ず
- 七、先般のガソリン税反對運動の實際に見るも業界は其價格を防止する爲め最善を盡し依て以て石油會社と共存共榮の方途を講ぜり然るに各社は其課税額を販賣價格に轉嫁する心底にて何等の反對運動さへなさず、之が德義上よりするも斯かる火事泥式値上は出來ざる筈なり
- 八、且つガソリン税反對の折の石油會社の反對理由は其の課税額を負擔するものは供給會社にして一般需要家たる自動車業者に非ずと斷言せる事實に徴し業界は敢て各社の猛省を促し其の良心に問はんとするものなり

(附 記)

如上の理由に依り吾人は此際各種ガソリンの一齊値上に反對す、且つ品質、景品等の實際を監視し新年早々全国的に具體化する反對運動の猛火を見られよ

昭和六年十二月

東京自動車業組合

組 長 柳 田 諒 三

而して忠實にも卒先して値上げを實行したスタンダード（ベガサス）に對し、反對運動は不買同盟となつて集中されたのであつた。當時東京自動車業組合が撤布したビラの内容は次のやうなものであつた。

ガソリン値上絶對反對

- 1、不買同盟はお互のため、業界のために萬難を排して斷行しませう
- 2、ゼネラルはベガサスと異名同種のものです
- 3、値上をしないガソリンを買ふことにしませう
- 4、安いガソリンはどん／＼市場へ出て來る様子です
- 5、ベガサス以外のガソリンが結束して値上げする時は更に第二段第三段の反對運動を發表します
- 6、結束して協定値上の牙城に突撃しませう。
- 7、この位の事が出來なければ今後自動車業者には何事も出來ぬ事になります
- 8、僅か五ガロンのガソリン買入が値上阻止の成否の岐るところです
- 9、この運動が失敗するやうな自動車業者は破産あるのみです

ガソリン争議を纏つて

10、我等の生命線——ガソリンの絶対反対

昭和七年に入つてこのペガサス不買運動は全国的となつて行つた。そして六社を牽制しつゝ一方では共同購入の武器を以て販賣陣の切り崩しを行つたので市場は益々混亂し販賣戦は激化して行つたのである。そこで石油各社は一月九日石油販賣業者の團體である石油協會を通じて各販賣店にガロン三錢上げの嚴守方を通達する一方亂賣防止に嚴重な監視を行つたのであるが、自動車業者と石油會社との間に板挟みとなつた販賣店では不正販賣を行ふものが出て来るやうになり、市内の各スタンドには所謂カクテルものゝ粗悪品が出現するやうになつたのである。そこで警視廳ではその取締りに乗り出した程で、然しその取締りは奏効せず、益々募る一方となり、遂には全国的にカクテル時代が現出するやうになつた。ところで不買同盟の一斉射撃をうけたスタンダードは何を思つたか一月に入つて他社に卒先して突如ガロン五錢の値下を發表したため、こゝに完全に石油會社の陣營は總崩れとなり、この昭和六年末から七年初頭にかけてのガソリン争議、所謂第二次ガソリン争議も消費者側の勝利となつて終つたのである。

かくて今度の協定値上も失敗に歸したが、石油市場は益々混亂し、カクテル油は氾濫する一方となつたが、こゝに特記すべきはこの争議を通じて各所に自動車業者による共同購入組織が生れたことである。

### 第三次ガソリン争議

昭和六年末のガソリン協定値上はス社の裏切りと業者側の結束によつて一蹴されたが、石油業者は虎視眈々と次の値上げの機會を狙つてゐたのである。昭和七年六月中旬には國産及び外油の値上げ氣運が動いてゐた。しかし一方名古屋方面では皮肉にもガソリン市價が暴落するといふやうな珍現象さへ呈したのであつた。かくの如く再び全国的な安値時代が再現するのではないかと豫想された矢先き、同年八月二十五日、石油六社は協定を以つて一舉ガロン十錢の大巾値上を發表したのであつた。即ちガロン三十三錢から一時に四十三錢に上げやうといふのである。當時既に改組を終了した東京自動車業組合聯合會はこの値上發表の翌日急據理事會を開いて今度の値上の急先鋒はライ社であるといふので貝印ガソリン不買同盟を起し、新倉君を争議委員長として死者狂ひの反抗争を開始した。

次々に檄文は撒布され、全市の自動車には「貝印不買」のステッカーが貼られ、自動車業者は胸にそれ〴〵貝印不買の徽章をつけて反對運動に奔走するといふ今までにない深刻な反對運動となつて行つたのである。

當時の檄文の二三を紹介して自動車業者の反對理由を知ることゝしよう。

#### ガソリン協定値上絶対反対

貝印  
赤貝貝  
黒貝貝  
同三號  
不買同盟断行

- 1、ガソリンは現在の自動車賃金から見ても一ガロン三十錢でも高過ぎる
- 2、出荷を停止してまでも十數萬圓の保證金を積んでまでも不當に協定値上を敢行せんとする石油會社の横暴を膺懲せよ

ガソリン争議を續つて



- 3、強大なる資本力を以て連二無二弱者の膏血を絞らんとする石油會社の非道を擊破せよ
- 4、協定値上は昭和四年石油會社と業者との間に成立した契約を蹂躪するものである
- 5、爲替相場の影響を受くること最も少いライ社が他社同様の値上を爲すは不當である
- 6、過去二回のガソリン値上反對に際し日石、ス社の虚に乗じて不當利得を占めた者はライ社である。
- 7、卒先値上通告を發した者はライ社である
- 8、各員協力一致、眞向にライ社を撃て、撃て!!
- 9、不買斷行によりライ社を崩壊すれば、ガソリン市價は立所に下落して、又元の三十錢になる
- 10、我等の死活は各人が不買を死守すると否にかゝる、斷じて我等の生命線を護れ、業界の死活この一戦にあり

昭和七年八月 日

東京自動車業組合聯合會

檄 (第三報)

- 一、六社は遂に其假面をかなぐり棄てた、怖るべき毒牙を露出した、即ち最初から平均三割の出荷停止を敢行し、品不足に依る不當釣上げを斷行してゐる
- 二、ガソリンは自動車の糧食だ、自動車は一般民衆の足である、生計必需品經濟化の爲に寸刻も缺くべからざる立役者である、六社は遂にその糧食を絶つた、我等の自動車は斯くて路上到る處に立往生するであらう

- 三、唯會社の利益の爲に陋劣極まる奸手段を以て不法値上を強行する會社の内容は追て曝露する
- 四、我等自動車業者は飽迄五百萬市民の味方である、都下十萬人の自動車関係者は路上に餓死するとも、不當に料金や運賃を釣上げすることは出来ぬ
- 五、ガソリンの品攻めといふ殘忍非道の惡辣手段によつて一時間でも路上に立往生させられる我々の苦しみは、徹頭徹尾膽に銘じて忘るゝ能はざる聖代の一大奇事だ、百年不斷の不買同盟を結ぶ覺悟が必要だ。
- 六、返すもこの不法壓迫に屈するな、敢然起つて不法を膺懲するは建國以來の日本魂だ、焔々として燃え上る正義の巨火は必ず非道を焼き盡さねば己まぬ

昭和七年九月一日

東京自動車業組合聯合會

檄 (第三報)

- 1、今一息で貝印(英國ライジングサン社)のガソリンは一滴も賣れなくなる、
- 2、日石やス社その他こまかい會社は得たりとばかり内證で賣出してゐる、
- 3、出荷制限が徹底的に行はれてゐるならもう東京のガソリンは拂底して自動車が路上に立往生するわけだ、どうかこうか間に合つてゐるのはライ社以外の會社が裏切つてゐる何よりの證據だ、
- 4、二三日中に六社が大喧嘩をおつ始めるにきまつてゐる、各社の出荷制限は我々業者を苦しめる以外にガソリン小賣業者をツブシ

ガソリン争議を續つて

て了ふ六社の魂膽からだ

- 6、自分達のツブされるのを知らずに、いゝ氣になつて六社の値上を支持してゐる彼等の馬鹿さ加減が氣の毒だ、
- 7、出荷制限してまで値上しなければならぬと云ふのは眞の値上の必要がない的確な證據である
- 8、結束せよ、膺懲せよ、協定値上打破!!

昭和七年九月

東京自動車業組合聯合會

しかし今度の協定値上は從來と異つて六社側も相當強硬で、各社は保證金を積み協定違反に備へる一方、出荷制限を行つて反對運動に對抗して來たのであつた。大體昭和七年上半期のガソリン市場はライ社並にス社の英米二社が地盤擁護のため國産社、特に小倉、三菱の進出を封じるために極端な亂賣を行ひそのために非常に軟化したのであつた。その結果國産社中には没落に瀕するものさへ出て來る有様で、そこで商工省は燃料國策の立場から國産社擁護のために六社協定に乗り出したのであつた。この間當局の斡旋一ヶ月を要し、漸く八月六社の協定が成立したのであるが、それだけに六社側としてはこれまでの相互の競争に疲れ果てた後であり、協定嚴守には懸念なものがあつた。しかも小さい國産社擁護のために結果として英米二社にそれ以上の利益を與へたといふのもこの協定の珍現象であつた。

とまれこの六社協定に對して、自動車業者の反對運動は物凄じものがあつた。今回の協定値上には商工省が參劃したと云ふので新倉委員長等の組合代表は商工省に新倉鑛政課長を訪問してガソリン値上の不當を難詰し、こゝに兩新倉の一騎

打ちを現出したが、新倉鑛政課長は燃料國策の立場からといふ一本槍で應酬し遂にこの會見も物分れとなつたのである。

九月五日、本所公會堂に於て業者大會が開かれ、値上反對の氣勢を上げると共に左のやうな決議及び聲明を行ひ、爾今五日をガソリン記念日として忘れざることを誓つたのであつた。

### 決 議

- 一、我等は今次の六社協定に依るガソリン値上に絶對反對し貝印不買同盟を以て之か壊滅を期す
  - 一、商工省が販賣數量協定に參與し出荷制限を默認し市價の不法釣上に利便を與へ國民大衆並に我等業者の苦痛を無視して寧ろ外國會社に不當利益を獲せしめたるは非國民的態度の甚しきものなり、仍て斷々乎として之が膺懲を期す
  - 一、爾今毎月五日を以てガソリン記念日と定め將來百年の闘争を誓ふ
- 右決議す

### 聲 明 書

- 一、ガソリンは現在の自動車賃から見ても一ガロン三十錢でも高過ぎるのである。然るに供給六社（日石、三菱、小倉、スタンダードライディングサン）は昭和四年七月廿七日大山東京商工會議所會頭立會の下に我等業者との間に締結せる左記契約を蹂躪し暴慢なる協定値上を實行した。

### 覺 書（略）

然も此協定は頗る念入のものである、即ち六社は出荷停止の苦策に依り自動車を往來のまん中に立往生せしめ、依て以て業者の死活

ガソリン争議を繞つて

を制すると一方國民大衆の足を其生計必需品を奪去らんとしてゐる、又十數萬圓の保證金を積んで遮二無二六社の結束を固め其強大なる資本力を振擧して徹頭徹尾業者を壓迫せんとしてゐる。

斯の如きは商業道德上非紳士的行爲の甚しきものたると共に、國民大衆の生活を脅かしさらでだに混亂せる現下の階級的闘争に更に一大波紋を起すものである。我等は徹底的に彼等の非道を排除し彼等の暴戾を膺懲しなければならぬ。

二、今次のガソリン協定値上に商工省が参入してゐることは國民の見通すべからざる重大事實だ、我等が商工省に就て責任ある説明を求めたるに對し當局は販賣數量協定に參與したこと、出荷制限價格の昂騰を默認したことを肯定してゐる。然もこの陰謀が石油會社の損失減少を目標とし産業統制の立場に於て爲したものであつてそれが一般民衆にどう響くかといふことについては何等の考慮を拂はなかつたといふことである。

處が日石の一例について見ても相憎毎期配當を續けてゐるではないか、損失減少に非ずして利益増進が目標であるといふことにならぬ又一般民衆が不利益を蒙り自動車交通運輸業者が擧げて絶滅するといふことになつては何の産業統制ぞ叫ばざるを得ない。

殊に商工省のこの所謂産業統制に依り損害と不便を蒙るものは國民大衆と我等業者であつて、遂に莫大の利益を得るものは一二の内國會社と其他は總て外國の會社である。何のことはない商工省は國民を苦しめて外國人の金儲けの手助けをしてゐるのである私等は業者としてよりも寧ろ一國民として斯る非國民的態度を是正せしむるの責任を痛感する。

三、貝印不買同盟は業界の總動員により先づ不法協定の一角を斬崩さんが爲である、同時にライ社が爲替相場の影響を受くることも最も少きに拘らず卒先値上の通告をなし、又先年日石、ス社の不買同盟に乘じ不當の巨利を博しながら今回の擧に出たことを膺懲せんが爲である。

四、我等業者はガソリン不當値上に對し將來百年の闘争を誓ふものであることを此際特に宣明して置く

この五日の業者大會は委員を擧げて商工省に吉野次官を訪ひ、業者の反對理由を陳情し、これに對し吉野次官は業者のため六社間を斡旋して善處する旨の言明をしたのであつた。しかしこのガソリン争議は日を追ふて全国的に席捲して行つた。東京に呼應して大阪、京都、名古屋その他の地方都市でも續々貝印不買同盟は行はれ、九月十四日には東京に於て全國關係代表者會議が日本自動車業組合聯合會主催の下に開催され、次のやうな決議を行ひ結束を固めたのであつた。

### 決 議

- 一、我等は今次の六社協定に依るガソリン値上に絶對反對す。
  - 一、出荷制限其他不法壓迫に依り六社の協定値上に利便を與へたる商工省の態度は民衆並に業者の苦痛を無視し、産業統制の大局を誤るの甚しきものなり、仍て之が再認識と政策の是正を望む
  - 一、我等は目的貫徹の爲め、全國業者を總動員し業界の運命を賭して闘争に入ることを宣誓す
- 右日本自動車業組合聯合會全國各團體代表者會議に依り決議す

昭和七年九月十四日

日本自動車業組合聯合會

會長 柳 田 諒 三

更に同日反對運動の實行方法として次の決議を行つた。

ガソリン争議を纏つて

### 決議事項

- 一、全國各府縣團體は此際急遽總會を開き本部統制の下にガソリン協定値上絶対反對に對する實行委員數名を選出し以て本運動目的貫徹の爲に最善の努力をなすこと
- 二、六社協定の切崩し方法として爲したる東京本部の具印不買同盟を滿場一致承認す
- 三、具印不買の實行に對し出荷制限其他の不法壓迫に依り暫く忍従の己むなき地方と雖も將來に向つて之が取引關係を根底より覆す手段を採ること
- 四、本運動目的貫徹の最後的手段として本部の指令に依り即時全國的車輛休車の準備をなすこと
- 五、販賣數量協定に依り今回の六社協定値上に利便を與へたる商工省の態度に對し問責決議文を提出すること

昭和七年九月十四日

日本自動車組合聯合會

全國各團體代表會議

問題は更に惡化して全國的一齊休車にまで發展して行つたのである。

九月廿五日、突如東京自動車業組合聯合會は都下各加盟組合に對して、同日午前九時を期して商工省に各車輛一輛を驅つて參集すべしとの指令を發した。この日、商工省前から昭和通りにかけて商工省を包圍した自動車は實に千五百輛、所轄築地署は署員を非常呼集して市川署長自ら陣頭に立つて慰撫鎮壓に努めたが、業者の氣勢は尙上るばかりで、自動車の

屋根に上つて演説する者もあり、喚聲を擧げて商工省當局と交渉中の各委員を激勵するのであつた。この日の都下各新聞は一齊に「自動車業者遂に商工省を包圍す」「圓タクゼネストか」等の見出しをかゝげてこの自動車業者の必死の抗爭を同情的に傳へたのであつた。この日の示威運動の成功は次に行ふべき一齊休車の下準備として、組合の統制力の實際を測る上から云つて効果的なものであつたと云へやう。

九月廿七日、上野公園自治會館に於てガソリン値上反對のための全日本自動車業者大會が開かれた。各地から集つた業者代表二百數十名に東京の業者を加へて會衆二千餘名、この日上野署は二千名の正私服警官を動員して嚴戒網を布いたのであつた。

### 決議

- 一、我等は全日本自動車業者一致の決意により徹頭徹尾ガソリン協定値上を粉碎し更に自動車事業の統制が我石油産業統制の根本義たる所以を明かにし、以て業界百年の計を樹立せんことを期す
  - 二、右最後の手段として茲に全國的休車を斷行し、死力を竭して目的の貫徹に邁進せんことを誓ふ
- これが同日の全日本業者大會の決議の内容であるが、この決議文に於て自動車事業の統制といふ問題に觸れて來てゐることは注意すべき點であらう。

かくてこのガソリン抗爭は一齊休車即ち自動車業者の傳家の寶刀を抜くぞくと見せて十月に入つた。この間組合本部は移動式の作戦を取り先づ第一に四谷某旅館に秘密本部を設け、こゝに出入する對策委員は數名の最高幹部に限り、而も石

ガソリン争議を繞つて

油會社や新聞記者連に喚ぎつかれぬやうにその出入にも非常な注意を拂つたものである。而して八月二十六日、闘ひを宣して以來三ヶ月に亘る自動車業者のガソリン抗争は漸く膠着状態となり、この上は最後の切札である一斉休車の断行あるのみとなつた。そこで組合本部は十月十五日午前一時を期して東京を始め關東一圓の乗合自動車を除く五萬臺の自動車に對し一斉休車を断行すべしとの最後指令を發したのであつた。既に矢は弦を離れたのである。既にこの事あるを覺悟して業者の準備は完了してゐる。十五日の朝からは一臺のタクシーも、一輛のトラックも帝都から姿を消すこととなるのだ。この險惡な情勢を見てとつた時の警視總監藤沼良平氏は長期間に亘るガソリン争議は需給兩者の相剋を一層激化せしめるものであり、事態をこのまゝに放任するならば帝都の交通治安は破壊せられ、且つ思想上にも甚大な惡影響を及ぼすといふので、十月十四日午後九時即ち一斉休車断行の前夜強制調停に乗り出すこととなり、商工省岩切政務次官と共に、消費者代表として私と新倉文郎君、石油會社代表として日石社長橋本圭三郎氏他一名を招致して次の解決覺書を交換することとなつたのである。

### 解 決 覺 書

- 一、昭和四年の覺書の解釋に關し双方其意見を異にするは甚だ遺憾とする所なり
- 二、六社は常に市中販賣ガソリンの品質數量の正確を期し之が完全なる實現に關し最善の努力を拂ふべし
- 三、現在の値段は尙原價に達せざるを以て此上之を値下するが如きは乍遺憾堪へ得ざる處なり但し目下考慮中の値上については自動車業と共存共榮の關係に鑑み即時實行は之を延期す、尙本月中は一ガロンに付二錢の割戻をなす。

### 四、値段の變更に際し官廳並に消費者に對し豫告をなす

昭和七年十月十四日

最初この覺書中、十月中の割戻しは一錢であつたが、藤沼警視總監の取計ひで二錢となつたものである。

この夜、私共は警視總監室を出て三菱廿一號館の組合本部へ歸つて來たのであるが、誠に感慨無量なるものがあつた。殊に新倉君は争議開始以來自宅へも歸らず、寢食を忘れての奮闘であつた。連日の演説に喉は潰れ、眼は血走り、而も當夜は世間を騒がせて相濟まぬと留置される覺悟で和服姿に着換えて總監の招致に應じたのであつた。多感な新倉君は尙尙志満々として、この敗北に男泣きに泣いたのである。しかし強制調停とあつては潔きよく服さねばならない。

組合本部へ戻ると既に一斉休車の指令が發せられた後で、組合役員の意氣は軒昂たるものがあり、強制調停何ものぞの激越な空氣が漲つてゐたのである。直ちに役員會を開催して強制調停の結果を報告した。しかし猛りに猛つた一部の役員は仲々に承服しない。ある者は土足のまゝテーブルに上り幹部は腰抜けたと叫び、一斉休車を断行するのみと喚き一時は仲々收拾出来なかつたのである。

### ガソリン市價變遷一覽

年 次	ガロン當リ
昭和元年	六四錢
二年	五九

ガソリン争議を繞つて

備 考

三 年	五七
四 年	五四
五 年	四五
六 年	四〇
七 年	三九
八 年	四五
九 年	三八
十 年	四三
十一年	四六
十二年	五六
十三年	六四
十四年	六四
十五年	八三

第一次ガソリン争議

第二次ガソリン争議 ベガサス不買運動

七月一日内外六社の協定成立 第三次ガソリン争議

松方ソ油輸入

六月一日松方ソ油を加へ七社協定成立 七月一日石油業法實施

十月 國産揮發油聯合會成立

一月一日ガロン當三錢五厘値上 十月松方國産側へ買収

四月石油聯合會創立

五月一日より消費規正

八月より値上

實はこの時の争議については藤沼警視總監は最初から我々の立場に頗る同情的であつた。従つて私は終始總監と連絡をとつて遂一狀況を報告してあつたので、總監としても陰に調停の道を講じつゝ我々の運動が最高點に達するまで放任され

てゐた感があつた。しかし事態が一齊休車斷行とまでになつては傳家の寶刀を抜かねばならなくなり遂に十三日、十四日にかけて公然調停に乗出されたのである。十四日の夜私は組合員の大激論大混亂も斷乎押切つて業者の爲め將又社會公衆の爲め争議打切りを宣言し解散の命を下して無量の感慨を胸底に歸宅したが、争議打切りを全國に放送せねばならぬといふので、私が解散を宣言したのは放送時間の九時に十五分前といふきほどい時だつた。

この調停に對する組合員の心理といふものは騎虎の勢で口には強硬論を唱へてゐたが腹では實は和戦を望んでゐたものが多く、卓を叩いて柳田軟弱を叫んだものも後日になつて私のところへわざ／＼禮を云ひに来たものも少くなかつた。

かくてさしもの第三次ガソリン争議も藤沼警視總監と岩切商工省政務次官の斡旋によつて終幕を告げることとなり、同年十一月にはタクシーの車籍制限が行はれて、我々の念願した事業統制の曙光が漸く見られることとなつたが、この争議の敗退にも拘らず、自動車業者に希望を持たせたものは松方幸次郎氏によるソヴィエト油の輸入問題であつた。

松方日ソ問題

第三次ガソリン争議は自動車業者の満足は得なかつたが、しかし我々は決して希望を捨てなかつた。それは松方氏によるソヴィエト油が輸入されるといふことを知つてゐたからである。第三次ガソリン争議終了に際して我々が發表した聲明書中で次のやうにこの氣持を語つてゐる。

「今次ガソリン争議は不幸消費者側の惨敗に終了したと見ることは早計の譏を免れぬものである。ガソリン市價に對する

經濟鬭争は將來益々深刻化するもので、今次の争議は斯る鬭争を持続する表はれであつて、來るべき松方日ソ油の本邦市場進出に依つて最後の戦の勝敗が決する事になるのである。業者は宜敷く經濟的準備を整へて且つ熱烈なる支持を松方氏の石油事業に捧ぐべきである。」

我々が強制調停の土壇場まで、あらゆる誘惑や中傷にも屈せず戦ひ抜いたのは實に松方日ソの出現を確信し期待してゐたからである。實を言へばまだ第三次ガソリン争議の起る前、昭和七年五月のことであつた。私は新倉、柏崎兩君と共に元旭石油の販賣部長をしてゐた高橋見爾氏の紹介で松方幸次郎氏に會つたのである。いや松方氏の招待をうけたと云ふ方が正確である。場所は築地の「山口」で、その時私共は松方氏からソヴェトからガソリンを輸入する計畫を打ち明けたのであつた。そしてガソリンの最大の消費者たる我々自動車業者の意見を徴されたのであつた。その結果、當時ガソリン三十八錢の市價であつたが、市價三十五錢を目標としてソ聯通商部と商議をすゝめようと云ふことになり、松方氏は我々に今後の協力を望み、我々も亦同氏の成功を業界のために祈つたのであつた。

松方氏のソ油輸入の眼目とするところは、我が國が石油の自給自足國でないこと、従つて非常時石油國策樹立のためには、國內石油資源の開發について政府も民間も最大の努力を拂はねばならぬと同時に、これと併行して我國への石油供給を英米二ヶ國に獨占せしむることなく、平時からそれ以外の産油國へも通じて置くことが必要である、而して我が國の現在のガソリン總供給高を二億二千萬ガロンと見れば、純國産は僅か一割強の二千萬ガロンに過ぎず、二億ガロンといふものは何れも外來品であり、従つてガソリンの輸入値段がガロン當り一錢の値下りを見たとなれば總體に於て二百萬圓の對外支拂勘定を現金によつて經濟することが出来る、といふのであつた。

松方氏とソ聯通商部との交渉は順調に進んだ。そして本契約締結のためにソ聯へ向けて出發したのは實に對六社と我々との鬭争の火蓋が切られた直後の昭和七年八月二十七日のことであつた。當時松方氏の訪ソに對して甚大な關心を寄せたものは業界では松方氏から直接その意圖を打ち明けてゐた私共三名以外には全然なかつたのである。

モスクワに於ける本交渉はとん／＼拍子に進んで僅か九日間で豫期以上の有利な條件で調印に至つたといふことであつた。何しろ社會主義國と資本主義國との會商である。このやうに短時日の内にしかも圓滿に成立したといふのも、當時、日ソ關係がやゝ好轉を示しつゝあつた時期であり、松方氏もかつて川崎造船とウスリー鐵道との北滿特産物の輸送に關する協定の締結以來ソ聯側に非常な信望を得てゐたことなど、時期と人々に恵まれてゐたからであつた。

九月二十五日モスクワに於て調印が終るやこのニュースは全世界に齎らされた。英米兩國の石油業者に一大衝激を與へたことは當然である。アメリカの一新聞は當時日ソ石油協定の政治的經濟的重要性を強調し、「日本は公然と戰爭準備をしてゐる。その海軍をアメリカ石油から完全に解放しやうとしてゐるのだ」と云はしめた程である。これと同時に、違つた意味で大きな反響を呼んだのは折柄、六社協定に對して苦闘の眞最中であつた我が自動車業界であつたのである。

「松方氏によつてソヴェトからガソリンが来る。」これはどれ程これまで英米石油資本に惱まされた自動車業者に大きな希望を與へたことであつたらうか。十月七日、松方氏を乗せた天草丸は敦賀に入港した。我々自動車業者は代表として新倉文郎、白井清行その他の諸君を特派して歓迎文と共に松方氏を迎へた。而して新倉氏のみは松方氏と共に神戸に赴き、翌八日午前十時から午後三時までの約五時間、神戸の十五銀行の地下室で會談したのである。十五銀行と云へば松方氏が川崎造船所時代にこの銀行に取付け騒ぎまで起させた憶ひ出深い銀行である。この銀行の地下室で松方氏最大の支持者た

る全國自動車業者の代表と會見したことは氏にとつても感慨深いものがあつたことと思ふ。

この會談に於て新倉氏からは現在行はれてゐるガソリン争議の經過と、更に遡つて昭和四年以來の第一次ガソリン争議の顛末が述べられ従来よりの六社對業者の關係並にガソリン市場の現状が報告され、今後のガソリン問題の歸結點並に見透しを述べ、併せて松方ソ油に對する全國業者の萬腔の期待を傳へるところがあつた。これに對し松方氏からはモスクワに於ける協定の経緯を述べ、それが如何に有利に展開されたか、例へば氏が調印を終つて歸路に就いた時、ソ聯側は浦鹽に打電して協定内容を更に松方氏の云ひ分通り訂正したなどを語り、業者の涙ぐましい程に絶大な期待に感謝し、この業者の期待を調印以前に知れるならば更に有利な條件を確保したであらうと残念がつたといふことである。この會見に於ては更に進んで現在自動車業者のガソリン消費量、及びソ油の購入方法等についても具體的な協議が行はれたのであつた。

十月十日の東京驛頭は物凄いものであつた。松方氏が東京驛に降り立つや雲霞の如く押し寄せた自動車業者に圍繞されて、さながら凱旋將軍を迎へるが如き熱狂的歓迎をうけたのであつた。群集の中からは「救世主萬歳！」の聲さえ上つたのである。

この自動車業者の松方氏に對する熱狂的支持は六社にとつて一つの大きな脅威でもあり、同時にガソリン争議の有効な示威運動でもあつたのである。

ところで前に述べたやうに第三次ガソリン争議は自動車業者の敗北に終つたけれども、我々は最後まで希望を捨てず、ソ油に對する共同購入によつて我々の事業の食糧であるガソリンの確保に努むることとなり、一方松方氏は松方日ソ石油

販賣會社を創立して鋭意ソ油輸入準備に當つてゐたのである。

松方日ソが採つた販賣方法は

- 一、保證金制度（又は前金取引方法）
- 二、代理店を設置せず消費者の自家販賣方法といふのであつた。

そこで昭和八年一月日本自動車業組合聯合會は松方氏との間に一手引受けの契約をなし次のやうな取引方法を各加盟組合に通知したのであつた。

前略 豫て御報告申上置候松方幸次郎氏の露油に就き當聯合會に於て一手引受けの契約を締結し全國自動車業者の希望所要數量を一括し原價を以つて之を各位に直接配給するの革命的取引を斷行する事に相成候に就ては御希望の各位は左記條項に依り可成貴組合又は協會を通じて御申出相成度此段御通知申上候 匆々

昭和八年一月

東京市麴町區丸の内三丁目二番地三菱廿一號館

日本自動車業組合聯合會

會長 柳 田 諒 三

全國自動車業者殿

ガソリン争議を繞つて



- 一、ガソリンスタンド設備は各人の負擔たること
- 一、ドラムによる配給希望者と雖も當分之設備は各人に於てなすこと
- 一、露油は不取敢關東地方——鶴見、名古屋地方——名古屋、關西地方——尼ヶ崎、九州地方——一個所の各大油槽所よりタンク自動車によつて正味配達するものとす
- 一、一ヶ月分の所要豫定數量に該當する保證金を前納すること
- 一、預り證は松方幸次郎氏より各個人宛提出すること
- 一、右保證金は有價證券にても差支なし
- 一、保證金の提供期日は三月中旬に當聯合會より通知す
- 一、露油の配給は五月下旬の見込
- 一、品質はライ社黒貝印以上の規格を保持す
- 一、價格は松方氏と聯合會との契約原價による故に常に他の同業會社製品より低廉なること
- 一、小賣分配價格は聯合會の指定により全國的に統一すること
- 一、其他の事項は所屬組合につき御問合せ相成度し

追て別紙申込書至急御提出願上候(期限貳月中)

以 上

松方日ソは豫定より遅れて昭和八年八月六日、ノールウェー備船「ノールレ號」によつて最初の一萬九百九十九噸の入荷

を見、九月一日より販賣を開始したのであつたが、豫期した如く内外六社との間に猛烈な競争が行はれ、第一船入港と同時に市價四十九錢は直ちに五錢方の下落を見、九月一日からは三十八錢、三十六錢、三十三錢、三十錢と日を追ふて慘落を見るやうになり、再び市場は大混亂を巻き起したのであつた。

一方自動車業者の共同購入は最初の意氣込みに反して、東京に於ては日本橋、深川、荏原南部その他、地方に於ては福島、埼玉、栃木等に過ぎず、情けないことには市價の慘落によつて共同購入の如き七難しいことはしなくともよいといふ徒輩が多く、この空氣が全國業者の大部分を占めて、遂に松方日ソ瓦壞の遠因をなしたのである。

松方日ソを中心とするガソリン市場の混亂は約一ヶ年つき、この間數回に互る六社側からの妥協申込みに對し「ソ油の進出がかくも市場に影響を與へた事は氣毒であるが、ソ油以上に英米二社が競争的態度に出て油價暴落の重大原因をなしてゐる」としてこれを拒絶し來つた松方氏も、遂に昭和九年六月、石油業法實施を前にして、我々自動車業者の協定加入反對を斥けて七社協定成立を見るに至り、更に昭和十一年十月には内地會社によつて買収されるに至つたのである。

松方氏のガソリン市場に對する功罪は色々取上げられるであらうが、少くとも英米二國のみに頼るなど我々に身を以て教えてくれたことは大きい功績と云はねばならない。

## 七社協定問題

六社側はソ油進出に抗戦するため、昭和八年八月二十九日、商相官邸に岩切政務次官、福田鑛山局長を訪問して、ガソ

リン争議を續つて

リンが重要産業統制法による指定品目である關係上、當局に於て統制法第二條の統制規定を適用してガソリン市場の混亂を防止されたいとの陳情をなしたのであつた。これに對し商工省當局は熟議の結果、ガソリン市價が消費者大衆に及ぼす影響が極めて大きいこと、所謂公正妥當な價格を決定することが至難であること、松方日ソの輸入數量が不明なること、且つ商工省は燃料國策につき目下關係各省及び資源局と共にその具體案を作成中であるといふ理由から、六社側の希望に副ひ得ないといふことになつたのである。

そこで六社側はこの上は徹底的にソ油擊減を期さねばならぬと、松方日ソが直營スタンドガロン四十錢、特約店三十九錢であるに對し、六社側はスタンド賣を四十錢とし、且つ地方の情勢に應じて各社各販賣店共自由競争勝手たるべきことの方針を決めたのであつた。そこでガソリン市價は日を追ふて軟調を來し、遂にガロン三十錢にまでなつたのである。

これと同時に我が石油國策問題をめぐつて日石橋本社長と松方氏との間に激しい論戰が取り交はされた。橋本氏は「ソ油の輸入は我が國の石油事業の基礎を破壊するものであり、従つて燃料國策を無視した反國家的のものである」と云ひ、松方氏がソ油輸入以前に學友である橋本氏に相談を持ちかけた時に、國家的に見て原油を輸入すべきが得策であると忠言したにも拘らず、松方氏が精製油を輸入したのは石油市場を混亂させる以外の何ものも齎らさなかつたと云ふのである。

これに對し松方氏は、ガソリン市價下落の影響は單に外來品に對してばかりでなく我が純國産品にも響くが、我國石油界の全般から見れば僅かに一小部分に過ぎない一部國産社の利益を増大するために、より大なる利益を英米兩社に提供し、このために蒙る國家的損失の如何に甚大なものであるかを思へば、今回の露油輸入は實に國家的事業として我國に貢獻す

る所大なるものがある。而も燃料國策の見地から内地石油業の基礎を危くするまでの販賣競争は避けてゐるつもりであると、應酬したのであつた。

松方ソ油對六社の販賣戰は激甚を極め、ソ油又三十五錢にまで引下げてこれに對抗するかと見れば、英米兩社も亦猛烈な販賣競争を行つて、六社側の歩調は全く亂調となつたのである。この状態は約一年間つゞいた。

殊にこの競争によつて一番の打撃をうけたのは日本石油で、日石は先づ商工省を動かして對松方氏との協調に乗り出し松方氏と數回に互る妥協申込を行つたのである。しかし松方氏は頑として聞かず、ソ油の進出が市場を混亂させたのはお氣毒であるが、ソ油以上に英米二社が競争的態度に出たのが、油價暴落の最大原因をなして居るのであり、又當方の販賣價格は一營利會社として採算上妥當と認めた價格であり、協定して暴利を貪るのは不徳義であると、この妥協を拒絶されたのであつた。しかし日石側は松方日ソの協定參加の望みを捨てず昭和八年十一月廿四日には橋本氏及三菱石油の舟越氏とが中島商相を問ひ松方日ソ對協定六社の協調斡旋方を懇請し、商相としても時期到れば何時でも協調に乗り出すことになつたのである。

この間岩切商工政務次官は個人の資格で兩者の間を斡旋し、漸く昭和九年一月十二日には鑛山懇話會常任委員長田中隆三氏の仲介で松方氏と橋本氏との第一回會見が行はれたのであつた。しかし割當量の問題から不調となり、二月九日には兩者の仲介の勞をとつた田中隆三氏も手を引き、再びガソリン市場は混亂を持續するに至つたのである。

しかし石油事業法の實施を前にして、六社側は飽くまで松方ソ油を協定に參加せしめて市場の安定を圖らうと念願し、特に日石橋本社長は商工省、松方、六社間の協調促進に奔走した結果、松本商相、吉野次官の兩者に對する協調勸告とな

り、漸く昭和九年五月七日、六社、松方及ソヴィエト通商部との第一次圓卓會議にまで事を運んだのである。この圓卓會議の中心問題は何と云つても販賣數量の問題で、六社の内國産側は最初松方氏に對し松方氏の輸入豫定數量たる年三萬トン、約百七萬噸前後を提案したのに對し、松方氏は割當増量を要求し、一方英米二社は國産側提案の割當數量に更に削減を要求し仲々涉どらず、幾度か決裂の危機を孕んだが、昭和九年六月十九日の第六次會議に於て、遂に六、七、八月の三ヶ月間の暫定協定を見るに至つたのである。この七社協定で販賣數量は松方氏の割當一ヶ月十九萬五千噸を認めることとなつたが、同時に問題となつてゐた販賣價格の問題も、六社側は大體ガロン四十五六錢を妥當とするに對し、松方氏はガロン四十錢を主張し、結局商工省へは四十五錢案を提示したのであつたが、商工省は松本商相の議會に於ける答辯もあるので、四十錢以上は認めぬといふ方針であつたので、六月廿六日から協定値段ガロン四十錢が實施されることとなつたのである。

我々自動車業者は松方氏の協定参加の情勢を逸早く知つて、昭和九年の初め全國ガソリン對策聯盟を結成し、山口縣の田中歌郎氏を會長として、松方氏の協定加入反對、ガソリン問題の解決のために努力して來たのである。この全國ガソリン對策聯盟成立の経緯に就ては別に述べようと思ふが、とにかく我々自動車業者の反對運動にも拘らず、松方日ソは我が業界を無視して七社協定に参加したのである。業界の内部では販賣當初の松方氏が六社値段の下廻りと協定に加入せずとの聲明を裏切つて七社協定に参加したのは背信行爲であるとし、今度は逆に松方ソ油不買運動を起さうといふ聲を起つたのであるが、しかし考へて見れば、自動車業者の松方氏支持は懸聲ばかり多くて共同購入その他、餘りにも實質が伴はなかつたと云へる。自動車業者の多くはガソリン市價の暴落をよいことにして漁夫の利を占めんとするもので、その結果

は自動車事業を益々安易に流れ無統制に陥らしめてゐることに氣付かなかつたのである。

七社協定の最後の取決めが行はれた昭和九年六月十九日、同じ日の午後から全國ガソリン對策聯盟は丸ビル集會所で全國代表者緊急會議を開催し、その對策を協議したのであつた。この日午前、私は新倉、小倉、新井の諸氏と共に商工省に吉野次官 訪れ、七社協定による大巾値上げ反對を陳情したのであつたが、吉野次官は、協定成立及び石油業法實施に伴つて値上げをするとしても、現在市場より見て適當と思はれる程度の値段を以て裁定したいとの意嚮を知り得たのである。これに基いて同日の會議は自動車業者としての態度を協議したのであつたが、四圍の情勢よりして松方氏の協定参加も亦已むを得ずとの空氣が濃厚で、結局販賣價格の點に就き、國策上、七社側及び自動車業者の三方面から妥當な價格を見出すべきであるとし更に運動することとなつたのである。かくて七社側は協議の結果、六月廿二日に至つて左の如く決定を見た。

- 一、協定期間は六、七、八の三ヶ月とす
  - 二、松方日ソの割當數量は各月十二萬五千噸とす
  - 三、協定値段は六社側東京標準物一ガロンに付四十錢、松方日ソは一錢安
- 但し月末までは一ガロンに付一錢を割戻す

我々自動車業者はガロン三十六錢を主張して來たのであるが、商工省當局は我々に對し、七社側が一躍五錢を讓歩したことでもあり、且つ石油の世界的標準から云つてもガロン四十錢は決して高いものでないから、業者側も市場百年の安定と燃料國策の完全な遂行のため我慢して貰ひたいと話もあつたので、我々は遂にこれを承認したのであつた。かくて六月

廿六日から新定價が實施されることとなり、さしもに騒がれた石油協定問題もこゝに落着いたのであつた。

## 石油業法の實施

かくて混亂を極めた我がガソリン市場も七社協定によつて安定を見るに至つたが、この七社協定を促進せしめたものは昭和九年七月一日から實施された石油業法であつた。

政府は燃料國策樹立のため大正十二年關係各省による協議會を設置し、大正十五年商工省内に燃料調査委員會を設置して鋭意これが研究對策を講じて來たのであつたが、その結果、昭和九年三月廿七日、石油業法の公布を見るに至つたのである。

抑々我が國の石油市場は英米二ヶ國に獨占されて居り、國産油は我が需要量の一割も充してゐないのである。非常時局下にあつて石油の重要性は益々加重し、産業上、軍事上飽くまでも燃料の自給自足を圖らねばならないと云ふのが我が燃料國策の根本方針なのである。従つてこのために、一、内外石油資源の開發確保、二、國內石油業の發達促進、三、代用燃料工業の振興、四、燃料の消費節約といふことが考慮されて來るわけであるが、石油業法の實施は我が燃料國策上、新轉期を劃したものと云ふことが出來やう。

石油業法の骨子とするところは全體次の四項目である。

### 一、石油精製業及石油輸入業の許可に關する事項

### 二、石油精製業及石油輸入業の合理的遂行に關する事項

### 三、石油の保有義務に關する事項

### 四、各種監督に關する事項

而して第一項中輸入業の許可制に就ては之れに依つて輸入の調整と製油業の統制を圖ると共に常時圓滿なる供給を圖り市場の混亂を之れによつて抑制せんとするにある。

第二項に就ては石油業者は毎年、石油の輸入數量、生産數量、販賣數量等に關する事業計畫を定め、商工大臣の認可を受けることとなつて居る。即ちその認可を得た事業計畫に基いて石油業者は事業を遂行せねばならず、政府はこれによつて事業の合理的遂行を助成せんとするにある。

第三項は石油の保有義務であるが、之れによつて常時一定量の石油を保有せしめ、供給の確保を期し以て一朝有事に備へんとするにある。

而して保有の一定量とは一年間の輸入數量の六ヶ月分といふ事に規定されてゐる。第四の事項に關しては石油業が許可制によつて事業の獨占化を來し、ために販賣價格の釣り上げ等、消費者に不利を來し、乃至は事業の安定に慣れて技術の進歩、設備の改善等の停滞を來す虞れも生じて來るので、之れらの弊害を國家權力を以て監督匡正せんとするにある。

而して以上の大綱に則つて業法を運用するために政府の諮問機關として石油業委員會が設置されたのである。

以上が石油業法の大體の骨子であるが、業法實施に當つて最大の難點は保有義務に關してであつた。その設備費だけでもライ社三千萬圓、ス社千萬圓、日石千三百萬圓、小倉五百萬圓、三菱八百萬圓と謂はれ、殊に英米二社は他國の國防に

參劃する事を肯せず、二ヶ年に亙つて商工省との間に紛争が続けられ、その間便法として六ヶ月分の貯油量を三ヶ月に改訂したが、漸く昭和十一年六月末になつて、英米二社は三井物産をして貯油を代行せしむることによつて一應の解決を見たのである。又貯油義務に關しては國家が一部の補償することとなりこれ又昭和十一年七月十三日石油保有補助金交付規則の公布を見た。

しからばこの石油業法に對して我々自動車業者は如何なる態度をとつたか？ 我々は石油業法の實施以來政府の方針は屢々改變され、貯油義務に要する負擔が我々消費者に轉嫁され、且市價の釣上げを來すことを怖れ、昭和十一年五月全國自動車業聯合會並に東京自動車業聯合會の名を以つて次のやうな陳情書を貴衆兩院及關係當局に提出したのであつた。

又昭和十一年一月十四日の關稅調查委員會で改正礦油關稅定率法律案が決定し六十九議會に於て石油輸入關稅の引上が上提され、石油業法問題と共に院内に於ては業界選出の堀内良平、坂下仙一郎、山田順策の三代議士の他、加藤鏖五郎、植原悅次郎、小山倉之助等の各代議士が我々のために奮闘されたが、我々は外部にあつてこれが反對運動を行つた。當時關係方面へ提出した陳情書を掲げることとする。

陳情書

(貴族院提出)

一、石油業法に關する件

昭和九年三月廿七日法律第二十六號ヲ以テ發布相成候石油業法ハ其ノ實施上必然的ニ立法ノ意圖ト背反スル事態ノ發生スベキコトヲ憂慮シ全國自動車業者ハ曩ニ之ガ錯誤事實ヲ指摘シ御考慮方陳情致候處御採擇被下格別ノ御詮議ニ依リ同法通過ノ際院議ヲ以テ左記

附帶御決議ヲ賜リ候段誠ニ有難感銘罷在候

記

貴族院附帶決議

一、政府ハ我國内外ノ狀勢ニ鑑ミ速ニ石油ノ供給及保有ノ完備ヲ期シ國防ニ資スルト共ニ市價ノ急激又ハ不當騰貴ヲ防キ國民生活ニ不安ナカラシムル方策ヲ講スベシ

前段ノ經過ニ則リ政府當局ハ勿論右院議ノ御趣旨ヲ尊重シ適正ナル運用ニ萬違算ナキヲ信賴シ他面全國消費者大衆モ亦内外割下ノ諸狀勢ヲ熟慮スルニ石油業法完成ノ緊切ナル事實ヲ痛感シ小情ヲ離レ國民的信念ヲ以テ隱忍自重懸命ノ努力ヲ傾注シテ只管其完成ニ精進致居候

然ルニ其後商工省ノ石油業法運用ノ結果ヲ見ルニ悉ク吾等ノ期待ニ反シ不當偏頗ナル措置相次グノミナラズ石油業法ノ樞要ナル石油ノ輸入調整ヲ過リ且ツ石油保有義務實施上幾多ノ醜態ヲ天下ニ曝露セルハ誠ニ遺憾至極ニ被存候蓋シ創定ノ貯油義務制定ノ欠陥ハ當局ニ何人ヲ配スルト雖モ公明圓滑ナル運用不可能ナルコトハ理明ニシテ即チ現實ノ如ク需給兩者ノ利害均衡ヲ極端ニ偏重セシメ一部供給者ハ無限ノ利欲ヲ恣ニスルニ反シ一方消費大衆ニ對シテハ其拒否力ノ弱小ナルニ乘ジテ不當ニ石油業法實施上發生スル所要經費全部ヲ轉嫁重壓シ爲メニ消費大衆ハ日常寸時ヲ惜ミテ刻苦勵業ヲ續クルモ尙ホ生活ノ不安ニ戰キツ、衰滅ノ一途ヲ辿ルノ止ムナキ悲惨ナル狀態ニ有之候之皆石油業法ノ欠陥ヲ一部消費者ノ負担填補ニ據テ完成セントスル無理ニ由來スルモノニテ寔ニ民情ヲ無視スル暴政ト難ゼザルヲ得ズ候殊ニ非常時國政ヲ案スルノ誠心ハ赤子ノ齊シク變ラザル處從テ吾等消費者ト雖モ敢テ特別ノ恩澤ヲ希フニハ無之候、況ンヤ國家ニトリテハ石油事業モ自動車事業モ共ニ不可分ノ重要産業タル以上速カニ共榮ノ方途ヲ樹立シ内ニハ各々其ノ本分ニ精勵シテ國礎ノ宏堅ニ努メシメ外ニハ一體トナリ國威ノ顯揚ニ盡サシムル嚴切ニ政治ノ改革徹底ヲ期待致候

ガソリン爭議を續つて

以上之レヲ要スルニ從來政府當局ニハ石油業法實施上確固タル信念ナキ事實明瞭ニシテ先途愈々不安措ク能ハズ依而愛ニ主要消費者タル全國自動車業者ハ斯業使命ノ重大性ヲ自覺シ安危兩時俱ニ使命ニ殉スルヲ以テ本懐トシ再省三思堅キ決意ヲ以テ左記各項ニ對シ正當ナル御處理垂レ賜リ度伏テ奉悃願候

一、法ノ尊嚴ト院議ノ尊重ヲ切望ス

イ、石油業法ハ實施中途貯油問題ニ關シ止ムナク一部ノ改正ヲ見ル此點定ニ遺憾トス

ロ、石油業法運用ノ結果ハ同法附帶決議ノ趣旨ニ反シ急激不當ニガソリン市價ヲ昂騰セシメタル結果主要消費者ハ危急存亡ノ分岐ニ當面ス依テ政府ハ速カニ之が匡救ノ實ヲ示サレシコトヲ望ム

二、石油保有制度ニ對スル所信ヲ明確ニスベシ

石油業法ノ全生命タル保有義務實施ニ際シ當局ノ過誤ニ基ク幾多ノ困難ナル事實アルヲ悉知セル消費者ハ國策遂行上ノ大義ニ立脚シ前項ノ不當價格ニ一時忍從スルノ態度ニ出デタルモ最早外油ニ之レガ實施ノ誠意ナキヲ確認セル今日當局ノ逡巡遲疑ハ吾人ノ斷シテ認容成難キ所トス依テ政府ハ速カニ斷乎タル對策ヲ明示シ國民大衆ノ協カト支持ヲ受クベシ

三、不當負擔ノ轉嫁ヲ拒否ス

石油國策遂行上ノ必要經費ハ國庫負擔ヲ當然トス現行石油業法ノ運用ノ過誤ヨリ發生スル凡ユル迷惑ノ終局ヲ悉ク消費者ニ轉嫁重壓スルハ民情ヲ無視スル暴政ト云フベク速カニ之レカ是正ヲ望ム

四、石油消費節約制度ノ設定ヲ望ム

消費者ニ我國石油資源ノ僅少ナル事實ヲ深ク認識セシメ一滴ノ冗消ヲモ省キ不斷ニ非常時ニ處スルノ工夫ト訓練ヲ勵行セシムル適當ナル制度ノ設定及アルコール強制混用等ノ方途ヲ講セラレタシ

五、ガソリン市價裁定ノ是正ヲ望ム

商工省從來ノガソリン市價裁定慣例ハ左記ノ如ク矛盾弊害頗ル多ク何等ノ根據ナシ依テ明確ナル理由ト數字の基準ヲ公表シ嚴トシテ需給兩者間ノ公正ナル裁定ニ出スベキモノトス

六、石油國策樹立並業法運用ノ諮問機關ヲ設置セラレタシ

石油ニ關スル國內ノ權威者並ニ有力密接ナル關係者ヲ網羅シ健全ナル燃料國策確立運用ニ便スル爲諮問機關ノ設置ヲ望ム

七、石油業者ニ對スル監督責任ヲ明確ニセラレタシ

政府ハ此際非常時燃料對策トシテ當然起リ得ベキ國庫負擔ヲ充分覺悟スルト共ニ國內石油會社ニ對シテモ資産内容ノ整理經營ノ合理化及配當制限等ヲ斷行シ吾人年來ノ主張タル政府石油業者並消費者三方面ノ舉國一致ノ協力ニ依リテ燃料國策ノ大本ヲ樹立セラレシコトヲ望ム

### 陳 情 書 (衆議院提出)

#### 石油關稅引上反對に關する件

今回政府提案ノ石油(特ニ揮發油)ニ對スル礦油關稅改正案ハ其増徴額ヲ以テ石油貯藏義務ニ對スル補助金ノ財源ヲ捻出シ一方原油ト精製油トノ差率ニヨツテ國內石油工業ノ振興ニ資セントスル一見適切ナル措置ノ如ク考ヘラルモ事實ハ之レニ反シ余リニ不當矛盾セル本案ニ對シ吾人ハ左記理由ヲ具シ茲ニ絶對反對ヲ表明シ候ニ付テハ我國ノ燃料問題ノタメニ特別ノ御詮議ヲ賜リ以テ之カ對策ヲ課ル事ナキ様願度及陳情候也

記

ガソリン爭議を纏つて

一、ガソリン値上ヲ誘致スベキ關稅増徴ハ先般ノガソリン價格裁定ノ精神ニ反スルモノデ關稅引上部分ガ石油業者ノミノ負擔ニ歸スベキモノデアラ故過般ノ二錢五厘値上ノ消費者負擔ト相殺セラル、公平ノ措置ナリト云フガ如キハアマリニモ失當ノ說デアラ今回ノ關稅負擔ガ石油業者ニ當然ノモノデアラナラバ貳錢五厘ノ値上ハ不當裁定デアリ其値上ケナクシテハ石油業者ノ採算困難ナリト斷シタルモノニ如何ニシテ關稅増徴負擔ノ能力アリトスルカ

二、貯油義務ノ補助金ハ二百余萬圓、關稅増徴額ハ四百余萬圓ト云フ然ラバ差引二百余萬圓ハ補助金デナクシテ負擔金トナルトナルモノデアツテ政府ハ果シテ貯油義務ニ對スル成算ト誠意アルヤヲ疑ハシムルモノデアラ

四、原油ノ關稅増徴額ハ極メテ僅少ナルガ故ニ國內製油業者ハ微々タル負擔ニテ足レリトスルナランモ前項ノ外油ガ其不利ヲ知ツテ直チニ國內製油業者ニ轉セントスルガ如ク考フルハ痴人ノ夢ニ等シク寧ロ之レニ刺戟セラレテ原油價格ノ引上ゲヲ敢行スルト見ルガ至當デアラ

五、外國原油ト國內原油トノ間ニ關稅ニヨル保護差ヲ附シ依テ以テ石油ノ國內資源開發ヲ企圖セントスル保護關稅政策ガ我石油國策ノ大局ナリトスル見解ノ根本的相違ハ之レヲ後日ニ讓ルモ外油ノ貯藏ニ對スル補助金ノ交附ト矛盾撞着ノ甚シキモノデアツテ我領土外ニ石油資源ヲ獲得スル事ヤ代用燃料工業ノ確立等更ニ重要ナル國策アルヲ痛感スルノデアラ  
要スルニ吾人ハ消費者トシテノ眼前ノ小利ニノミ立脚シテ關稅引上ニ反對スルモノニハ無之國民ノ協力ニヨル燃料國策ノ大本ノ樹立ノ急務ヲ力説スルト共ニ政府ハ宜シク關稅引上ノ如キ姑息ノ手段ヲ排セラレンコトヲ切ニ不堪候

昭和十一年五月

東京市麹町區丸ノ内二ノ二(丸ビル六階)

全國自動車業聯合會  
東京自動車業聯合會

### その後のガソリン問題

七社協定と石油業法の實施によつて、ガソリン市場は一應安定を見るやうになつたが、七社協定の期限が八月末をもつて切れると再び市價の動搖を來すやうになつた。そこで日石、三菱、小倉の國產三社は國產揮發油聯合會を結成して市價の引締めにかゝつたのである。

この揮發油聯合會は内地市場に於ける揮發油需給の調節を圖り、無益の競争を避けて公正妥當な價格を維持するために石油業法によつて國家から許可された販賣數量を各社に割當て、販賣價格を協定するといふのが主なる目的で、そのために積立金各五萬圓、保證金各五萬圓として協定違反の場合はこれを沒收するといふ強いものであつた。同時にこれによつて今後の我が石油市場の統制を國產側がリードしてゆかうといふのである。この聯合會の成立によつて従來協定崩壞の因をなした石油會社と特約販賣店との間の積立金補助金又は割戻金制度などいふものは廢止されたのである。

さてこの國產揮發油聯合會は昭和九年末、石油業法實施による貯油義務遂行其他を理由として、ガロン十錢の値上方を商工省に申請したのであつた。商工省では十二月二十七日の省議に於て、貯油設備負擔は既に前の價格決定の際考慮されてゐるので承認は出來ぬが、原料運賃その他の係費は騰貴して居り、且つガソリンの副産物たる燈油、機械油等の市價が

ガソリン争議を纏つて

低落してゐることは國産社の保護助成のために面白くないからといふ理由で、ガロン三錢五厘の引上げを承認することに決定したのである。これと同時に、英米及松方日ソの三社と共同申請すべきことを條件としたので、直ちにこれを行ひ、十年一月一日からこれを實施することに、翌十二月廿八日發表を見たのであつた。

これに對して我々自動車業者はどういふ態度をとつたかと云へば、東京に在る全聯及び東聯の幹部は僅かに反對陳情をしたのみでいづれも靜觀の態度を保持して何等積極的運動に出なかつたのである。これは東京側の幹部は既にガソリン争議に疲れ果てゝゐたといふ以外に、石油業法遂行といふ燃料國策樹立上重大なる問題を輕々しく扱ふべき時期でなく、寧ろガソリン市價の不安定のために招來した事業の無統制を是正し、この際將來のために營業統制の確立に向つて進むべきであるとしたのである。

しかし大阪を中心とする關西の自動車業者はこれを承服しなかつた。全聯、東聯の幹部は石油會社に買収されたとし、全聯の不信認の聲さえ上つたのである。そして大阪に於て西日本自動車業者代表會議を開催し、値上絶對反對、一齊休車斷行を決議し更に値上額の支拂保留を實行してガソリン争議の舞臺は東京から大阪に移つた觀があつた。

東京の業者から云はせれば、もう一つこんな氣持があつたのである。今までのガソリン争議で散々東京側に苦勞をさせて、何にもしないで得をしたのは大阪等の地方側であつた。松方日ソ支持でも大阪側はどれだけの誠意を示したか、全聯の不信認は片腹痛いといふのであつた。

しかし全聯不信認となれば捨て置けぬので私は昭和十年一月西下の機會を得て、大阪に於て同地の業界有力者である山口福則氏、安本大阪タクシー協合理事長等に會つて種々懇談し、大阪側から種々釋明するところあつて双方諒解の上一先

づこの全聯不信認問題は落着いたのであつた。

大阪業者側は値上額の支拂を保留することによつて今度の値上を阻止しやうとしたが、大阪揮發油組合は強力な統制力をもつてこれに對抗して供給停止の策に出たのであつた。

その後四月に入つて國産揮發油聯合會は早山、愛國の二社を加え、更にこれに英米二社及び松方日ソを加えた八社による協定値上の申請を策したのである。この情勢を見てとつた大阪側業者は、大阪タクシー協會を中心として全国的に値上反對の猛運動を起すこととなり、大阪代表者は再三上京し當局者にこれが反對陳情をなし、五月十五日、石油業者がガロン七錢の値上を申請したことに刺戟されて、六月三日には大阪タクシー協會の主催で六大都市ガソリン値上反對會議を大阪に開催することとなつた。一月以來の險惡な空氣にあつた東京側と大阪側との關係はこゝに全く對立的となり、東聯は大阪側のやり方は東聯の存在を無視するものであると、同じ六月三日に東聯では燃料對策委員會を開催し、大阪の會合には出席しないことを申合せたのであつた。そこで大阪側は周章してわざ／＼諒解運動のため特に人を東京に派し、その結果全聯の燃料對策委員長たる柏崎君一人が大阪の會議に出席したのであつた。この大阪會議の翌日、全聯でも常任理事會を開催した。

石油業者の値上申請に對し、商工省當局は、

一、石油業者はガソリン値上を必要としてゐるやうであるが、現在の協定値段は一ガロン四十三錢五厘となつてゐるにも拘らず、市價は四十一錢程度でそこに二錢五厘の開きがある。値上の必要があれば先づこの協定値段を實行すべきであり、自動車業者は又これを支拂ふ用意が必要である。



二、石油業者は採算上値上げの必要があるとしてゐるが、一方その販賣振りを見ると充分まだ營業を合理化し得る餘地がある。營業の合理化を行へば敢て値上の必要はあるまい、といふやうな意嚮を示したのであつた。

かくて石油業者は販賣陣營整備を期することとなり、昭和十年十月には日石、小倉、早山、愛國の國産四社によつて松方日ソを買収することとなり、資本金百七十萬圓の日ソ石油株式會社の成立を見、十一月から建値四十六錢の値上りを見更に昭和十一年四月には從來の國産揮發油聯合會を改組強化して、石油聯合株式會社を設立したのであつた。

而して昭和十一年五月に石油業者は原油及運賃の値上りと石油關稅を理由にガロン五錢の値上げを行つたのであつた。この機會に自動車業者は營業統制、商業組合結成による更生案によつて事業自體の進むべき道を見出したのであつた。この昭和十一年五月のガソリン問題経緯は次のやうであつた。

五月一日、石油業者は東京自動車業聯合會に對して來る八日からガロン五錢の値上を行ふ旨を通告して來たのであつた。そこで組合は即日燃料對策委員會を招集して、値上絶對反對を決議し、翌日は商工省及び石油會社を歴訪して反對意見を述べて争議に入ることを聲明したのであつた。

急 告 (第一報)

今回のガソリン値上げは左記の理由により絶對反對を表明し全員協力一致目的貫徹に邁進する事となりました。

記

一、ガロン五錢「五十一錢」ノ値上げハ従前ノ裁定價格四十六錢ガ實施サレナカッタ實情(普通小賣値段四十二、三錢)ヨリ見テ十

錢近イ不當大巾ノ値上げデアアル

二、今回ノ値上中ニハ來ルベキ帝國議會ノ協賛ヲ經テ初メテ効力ヲ發生スベキ關稅引上額ガ含マレテ居ルコトハ國法無視ノ暴舉ト云フベキデアアル

三、商工省當局ハ先般來自動車業者ノ切ナル陳情ニ對シ石油會社ト消費者トノ隔意ナキ懇談ヲ遂グル様配慮スルト再度公約シナガラ突トシテ抜打的値上げノ發表ヲ見タコトハ昭和七年ノガソリン争議當時ノ覺悟ノ精神ニ反スルモノデアアル

四、今回ノ値上げ理由ハ原油並運賃ノ騰貴ニ依ルト稱シ石油業者ハ何レモ不當ノ數字ニ立脚シテ六、七錢ト計算シテ居ルガソナ馬鹿ノシイ數字ニハ絶對ニナラヌ

五、運賃ハ國際狀勢ヨリ見テ常ニ變動極マリナイモノデア之ヲ以テガソリン價格ヲ云々スルコトハ失當デアアルノミナラズ昨今ハ平均運賃ニ落付イテ居リ且ツ運賃ノ點デハ常ニ一ガロン二錢以上ノ損失ヲシテ居ル管ノ日ソ石油ガ今期ノ決算ニ於テ一ガロン二錢ノ利益ヲ計上シテ居ル事實ヨリシテ石油會社ノ云ヒ分ハ成リ立タヌ

かくして我等はこの石油の値上げと日頃の嚴重過ぎる取締とから遂に滅亡の一途を辿る事となります

茲に不取反對の理由を具して組合員諸君に訴へ且つ一糸亂れず反對運動に御協力願ふと共に費用として各自一台に付金五十錢也の負担金を據出する事になりました。元より篤志家の御寄附は更に之を希望いたします。

右御通知旁々御依頼まで

五月 四 日

東京自動車業聯合會  
所屬各自動車業組合

ガソリン争議を纏つて

二五七

七日に至つて石油會社側は八日からの値上は一日延期する旨を發表、東京自動車業聯合會は八日傘下各組合より値上反對闘争實行委員三名、連絡係一名を任命して、争議態勢をとつたのであつた。同日石油會社から五月中値上實施を延期する旨の通告があつたので、九日には組合は役員會を開いて、満場一致新倉會長に善處方を一任することゝなつた。そこで新倉會長は次のやうな五ヶ條の覺書を石油業者及び商工省に提出した。

覺 書

- 一、五月中値上實施延期の誠意を認めこの際抗争を中止す
  - 二、六月一日よりの價格に就ては數字的に充分檢討するの懇談を重ねられたし
  - 三、團體又は特定の個人に對し直接取引の途を開かれたし
  - 四、石油聯合會社に對しては第三項の精神に違反せざることを要す
  - 五、自動車營業の統制に關しては共存共榮の本義に鑑み最善の協力を致され度し
- 恰も十日から名古屋で開かれた全國自動車業聯合會の年次大會ではこのガソリン値上問題を中心に石油業法及石油關稅引上問題につき全國業者の熱烈な討論が行はれ、一方六十九議會では委員會に於てガソリン問題に就て各代議士から反對意見の質問が行はれてゐたのであつた。しかしこの關稅引上も自動車業者の反對陳情にも拘らず議會の通過を見るに至つたので、組合は石油會社と會見して値上の數字的檢討を行つたのである。その結果は

- 一、揮發油製造原料として輸入する加洲原油三十九度ボトメの物が本年二月二十六日より一バーレルに對し米貨三十二仙高（一バーレル一弗三十八仙が一弗六十仙）となる關係上、七七三二バーレルが一噸となる故これに乗じたる二弗四十七仙強が原油一噸の値上りで、現在の對米爲替相場二十八弗八分の七により邦貨に換算する時、八圓五十六錢九厘となり、更に原油一噸による揮發油製出高百七十二ガロンに割當るときは揮發油は一ガロン五錢高となる。
- 二、原油の運賃は昨年十月頃原油一噸に付九圓であつたが、現在は十一圓五十七錢二厘で、揮發油一ガロン一錢五厘の値上げとなる。

以上の合計は揮發油一ガロン當り六錢五厘の値上となる。これが石油聯合會社から提出された數字で、業者側は再三熟慮檢討した結果數字的に見て最高ガロン四錢五厘の値上げはやむを得ずといふ結論を得たのであつた。

然し今回の値上は石油輸入關稅一錢強を含む五錢の値上げであり、石油業者の實際の値上りは四錢弱であり、こゝに業者側の檢討した數字と接近することゝなるので、今回の値上はやむなしといふことになり、昭和十一年五月廿五日の燃料對策委員會は満場一致今次の値上を承認し、同時にこの値上げによつて營業の立ち行かぬといふことが考へられるのでこれが對策として營業統制、及び營業の合理化或は共同購入等に就ては新倉會長及燃料委員長たる仲田太理穂の兩氏に一任することゝなつた。

そこで新倉、仲田の兩氏は五月三十日、日石本社に於て石油業者と會見、次の如く争議打切りを聲明すると同時に營業統制に關する重大な申入れを行つたのである。

- 一、數字的檢討の結果、今回の値上額五錢部分を切離して考へる時、原油と運賃の騰貴並に關稅引上額を加へたる商工

省裁定については之れを反駁すべきものを見出し得ない。しかし舊來の價格に加算したる一ガロン五十一錢に就ては遺憾の點が多い。しかもガソリン精製の實際より見ればガソリン及重油以外に多量の無駄がある。石油業者はこの無駄の部分につき更にクラッキング精製を加へてその増量を圖り、消費者又之が使用を奨励することこそ資源に乏しき我が燃料國策に對する需給兩者の心構へであると信する依つて分解揮發油につき相當額の引下げを斷行せられたい。

二、共同購入に就ては我々は先般來商工省當局並に石油會社の公約を信じ其實施を促進するものであつて、中間經費を節減し實際取引の合理化を期することが斯業の大勢であることを確認されたい

三、石油聯合會社は前項の精神に則り屋上屋の營利事業たることを許さない。従つて之に要する經費は各石油會社の負擔に於てなされるべきもので、賣價に轉嫁する事は我々の認めざる處である。要は將來前項の共同購入の理想を普及實現すべき重要な役割を有するものである。

四、自動車營業の統制については共存共榮の主義に鑑み官廳と協調せられて各地の實情に即し最善の方途を講ぜられたる事。

これに對し石油會社側はいづれも共鳴の意志を明らかにし、こゝに昭和四年以來數次に互るガソリン爭議に終止符が打たれることゝなつたのである。

この結果、昭和十一年末には商工省内に自動車營業改善調査委員會が設けられ、關係官廳及び業界有力者並に學者を網羅して、自動車事業の改善策が研究されることゝなり、更に石油聯合株式會社は東京自動車計器株式會社を創設して、メーター器の製作販賣を行ふことゝなり、業者は統制への第一歩として商業組合の設立に邁進することゝなつたのである。

## 自動車業者團體の混亂

### 日本聯合會熊谷大會の纏末

昭和三年創立を見た日本自動車業組合聯合會は昭和四年御大典の年京都に於て全國大會を開き、翌五年には宇都宮市に於て、六年には千葉市で、更に昭和七年には大阪に於て全國大會を開催したが、昭和八年四月、埼玉縣熊谷に於て開催された第七回大會を最後として一應の終止符を打つことゝなつた。

この熊谷大會の纏末を述べる前に、前年大阪で開かれた第六回大會の経緯に少し觸れてをきたい。

日本自動車業組合聯合會は第五回千葉大會に於いて次期大會開催地は大阪市と決議されたので、昭和七年大會を大阪に於て開催すべく、その年新倉、柏崎の兩氏を大阪に派して大會開催準備に就いて大阪側業者と打合せを行はしめたのであつた。ところが古川千代三、小椋其治、酒井朋三氏等を中心とする貨物自動車營業組合は本部の提議を欣然受け入れて大會開催を快諾したのであつたが、タクシー側はどうしても承知してくれない。大阪のタクシーは、大タク、キンタク、白谷、小型、日本、安全によつて六社聯盟を結成して居り、菱井源三郎氏がこれの主事をやつてゐたが、元來地元に於て

も貨物側とタクシー側とは事毎に反目し合ふやうな關係にあつたのである。それが今度の大會開催といふこととなつても、貨物側は気持ちよく引受けたのであつたが、タクシー側はどうしてもウンと云はない。かうした態度はその年の夏惹起したガソリン争議に於ても大阪のタクシー側は日和見の態度を持して立たなかつたことを見ても判るが、新倉氏等は大阪タクシー側に大會開催を承諾させねば使者の役が勤まらぬと、十數回に亘つて六社聯盟の中心である大タクの山口福則氏に大會開催引受方を懇請し、最後には費用も出して貰はなくともよい、たゞ大會に出席してさえくればよい、地元の對立確執を地方から來るお客様に見せるやうでは恥ではないかとまで話したのであつたが、新倉氏等の努力も空しく大阪タクシー側の容るゝところとならず、遂にその年開かれた大阪大會は同地の貨物業者を中心として開くといふ始末であつた。

ところで翌年開かれた熊谷大會は前年のガソリン争議の後であつたためと、當時道路損傷負擔金問題が全國に矢蓋しくなり、殊に主催地の埼玉縣は逸早くこれを徴收しようとしてゐたことゝて、頗る氣勢が舉り全國よりの出席者極めて多く、又大阪からは同市の貨物業者のみならず、タクシー業者も亦多數出席するといふ盛會であつた。

ところが大會第三日目に至つてはしなくも副會長問題に端を發して大阪、茨城、千葉、京都等が聯合會を脱退するといふ騒ぎとなつた。元來聯合會としては大會開催地に對する儀禮的習慣から副會長は地元から一名擧げるといふことが不文律となつてゐた。そこで熊谷大會に於ても當然埼玉縣から一名副會長が選ばれるといふことは既定の事實となつて居り、更に前々年に開かれた千葉は會員數及びその會費負擔額から云つても東京に次ぐ有力組合であり、更に東京は各官廳の所在地であり、聯合會本部のあるといふ點からこの三府縣組合から副會長を選出するといふことはもはや問題でなく、定員四名の副會長のうち残る一名をそれでは何處から出すかといふことが問題となつてゐたのである。然るに明年の大會は茨

城縣で開催することに既に理事會に於て決定して居り、この茨城大會を順調に進めてゆくためには豫じめ副會長を茨城から選出してをきたいといふので、茨城縣の折本宗七君を推す意見が東京の土倉木二君等から出たのであつた。従つてこの意見を取り上げ同時に大阪京都等關西側の副會長を重任とすれば副會長を増員せねばならぬのであるが、規約の變更となるとそう簡單にゆかぬので、大會は議事を中止して長時間各關係代議員と折衝を重ねたのであつたが、いづれも自説を固持してゆづらず、止むなく副會長問題は保留として未解決のまま大會を再開したのであつた。未解決のまま、とは云つても首腦部としては解決の見透しは充分あつたわけであるが、愈々再開となるや大阪のキンタクの社長であり、タクシー營業組合長の佐田君は矢庭に登壇して、副會長を關東側で獨占するは怪しからぬといきまき、東京本部側を論難して大阪側の脱退を聲明したのであつた。これが導火線となり京都の富井新太郎君も起つて脱退を聲明、更に千葉、茨城も脱退を聲明して引上げてしまつたのである。この思ひがけない出來事に當時議長席にあつた私は一時呆然とした程であつたが脱退組に關係なく埼玉縣の齋藤及矢嶋氏達の熱心なる厚意に依り盛大裡に祝賀の宴を開き無事に大會の幕を閉ぢる事を得たのである。

佐田君の行爲は大阪側としても全く豫想外のことであつて、佐田君一個人の誤解から發して勢ひの赴くところ脱退聲明とまでなつてしまつたのであるが、その波紋は大きく他の組合の脱退とまでなつてしまつた。この大會に出席した大阪の山口福則君、古川千代三君等は散會後も残つて佐田君の輕舉盲動を抑え、且つ事後收拾に努力されたが、遂に解決つかずこの熊谷大會を最後として日本自動車業組合聯合會は一應の終末を告げ、昭和十年全國自動車業聯合會として再發足するまでは、自動車業者の全國的組織として全國ガソリン對策聯盟がこれに代つてゐたのである。

## 東京聯合會の分裂

この熊谷大會の餘燼は東京側にも及ぼしたのであつた。東京の組合は前編で述べたやうに昭和七年各支部の獨立による改組を完了し東京自動車業組合聯合會として更生し、その年のガソリン争議にもその強固な團結力を發揮したほどであつたが、熊谷大會紛糾のもととなつた副會長問題は茨城縣の折本君を副會長に推さうといふ土倉木二氏等の策謀に端を發したもので、原因は寧ろ東京自體にあつたのである。

と云ふのは他のところで述べてをいたやうに昭和七年のガソリン争議の結果車籍制限が行はれ、更に後になつて名儀貸の禁止と同居營業制の確立が行はれたが、群小タクシー業者の亂立愈々激しく、タクシー統制に關する意見は業界の内外から熾んに吐かれるやうになつた。従つてこれらの統制意見に就いて業者間の意見も亦區々であつたがこれを大別すれば企業單位の向上によつて業界の明朗化を圖らうといふ意見と、現状維持をもつて善處してゆかうといふ意見とに分けるとが出来る。前者を代表する幹部側と後者に屬する小業者の多數組合員並に車庫業者との間に意見が對立するのは當然で、メーター制の實施といふことからしても既に對立を見てゐたことは既に述べた通りである。かうした關係が熊谷大會にも反映したものと見られやう。又同年五月十二日警視廳が試験的に行つた圓タク流し禁止に對しても、これらの多數派は流し禁止反對同盟を結成して、これをもつて組合の改革運動を行はうとしたのである。この反幹部派と稱されてゐた人々は土倉木二、白石伍藏、小島利助、久保正次郎、塚原清滿、玉井市太郎、高田儀三郎の諸氏であつた。

私は熊谷大會の不始末が東京側の不結束に端を發してゐたといふのは會長として誠に申譯けないことであるといふので東聯合會長を辭任し、更に新倉、新井政吉、柏崎、篠田鎮雄その他の諸氏も辭表を提出したのであつた。その結果小倉康臣氏が會長に就任したが前東京自動車業組合の殘餘金四萬圓餘によつて警視廳に寄附した昭和通りのクロノプラン信號器完成後僅か一二ヶ月で辭任され、次いで土倉木二氏が會長白石伍藏氏が副會長となり、丸山鶴吉氏を總裁にかつぎ出したが、その頃は既に東聯内部は紊亂極度に達し、丸山氏もその真相を知つて間もなく總裁を辭任された。それにしても東聯はこれら反幹部派によつて乗つとられた型となつた。

そこで昭和九年五月、新倉、新井氏等は丸ビル六階に東京自動車業聯合協會を結成し、東聯側に参加せざる都下各組合を糾合し、更にこれが中心となつて全國的組織として全國ガソリン對策聯盟を結成した。この全國ガソリン對策聯盟は松方ソ油支持を表明し飽くまで共同購入により燃料問題の根本的解決を圖らんとする外、當時ガソリン税に代る道路損傷負擔金徵收問題が全國的に席捲しつゝあつたのでこれに對する反對運動を起すこととなつたのであり。私が會長となり副會長には松方支持に最も熱心な山口縣の田中歌郎氏が就任した。しかしこの聯盟は翌九年六月松方氏が七社協定を結ぶに及んで自然解消のかたちとなつた。

東聯の分裂に關しては當時五人組と稱された林喜代次、阿部貞治、久保正次郎、犬飼龜吉、故松波綠三郎氏等の中堅幹部諸君が兩派の仲に入つて調停の勞をとつたのであるが、その頃は兩派の溝は相當深いものとなり、土倉氏一派の東聯側は尙元の三菱廿一號館の本部に陣取つてゐたが組合費の徵收意の如くならず財政難を來して遂に本部の什器一切を競賣に附するなどの醜體をさらけ出した。そして土倉、白石、塚原、高田氏等は昭和九年九月東京圓タク業組合を新に結成、内

幸ビルに本部を設けたのである。東京圓タク業組合は後に大東京自動車業組合と改稱され、土倉氏の後、白石伍藏氏が組合長となつたが、白石氏は當時内國石油會社を中心とするガソリン値上氣運に抗して飽くまでガソリン値上反對運動を起さんとひとり主張し同組合の方針と合はず、「容れられず故山に入りし南洲の苦衷を想ふ心切なり」といふ悲壯な歌を残して組合を去り、後任會長として土倉木二氏の紹介で當時東京府市會議員であつた山田清氏が就任した。これが山田氏が自動車界と結びつく最初である。

東聯の分裂及び圓タク組合の結成を通じて觀取されることは、松方日ソ石油の出現に脅威を感じた六社側が内國石油を中心として、前年のガソリン争議に威力を發揮した自動車業者の陣營を切り崩してこれを弱體化せしめんとする意圖のもとに、松方日ソを支持する幹部派に反對する群少自動車業者を陰に支援したもので、圓タク組合が掲げた綱領の中、鑛山税の撤廢、油井試掘補助金の増額等を見てもそのことがうなづけると思ふ。又ガソリンの値上に對しては料金の値上げをもつてせんとするが如き、既にガソリン値上を承認してゐるやうなもので、白石氏が容れられなかつたのも無理もなかつたわけである。この當時の紛争には業界新聞の記者諸君が多數介入して一層混亂を助長して收拾つかざるものとした。あらゆる悪性の宣傳が行はれ、告訴事件などもあつて、業界史始まつて以來の不祥事件であつたが、勿論これらは業界自體の有する根本的弱點を反映したものと云へよう。

扱昭和九年六月に入つて松方氏の七社協定加入となり、翌十年一月からガロン當三錢の値上げが行はれた。こゝに至つて自動車陣營の分裂の愚を覺つた業者間にはぼつ／＼合同の氣運が醸成され、昭和九年十一月東京市會に道路損傷負擔金徴収案が上提されるや、これが阻止のため兩派とも結束してこれに當りしぼつ／＼共同闘争が行はれたのであつた。かうし

た氣運を見てとつた日刊自動車新聞社々長木村正文氏は丸ノ内會館に兩派首腦部を招じて合同の議を提議し、その後しぼつ／＼警視廳の保安部長室に於て協議した結果、遂に十年三月二日鐵道協會に於て兩組合の合同大會を開催し得るに至り、會名は中里保安部長より「東京自動車業聯合會」と名付けられ、初代會長に私が就任し、山田清氏は常任顧問として樞機に參劃することゝなつた。副會長には土倉木二、新倉文郎、新井政吉、小倉康臣、小川兼四郎の五君が就任したが、私の會長就任は事態の收拾のため止むを得ず一時お預りしたのであつて、同年八月辭表を提出、承認を得たので後任會長には新倉君が就任した。又これと同時に全國自動車業聯合會長も辭任し、山田清氏が後任會長に就任した。尙合同後も塚原清満氏一派は東京貸切旅客自動車業組合を設立して圓タク組合の傳統を引繼いだが、一年後解散して東京自動車業組合に合流した。

以上東京聯合會の分裂から合同までの經過であるがかうした現象は大阪に於ても見られ、昭和十年前後から大阪では大阪タクシー協會に對して小業者を以て組織する大阪タクシー聯合會が對立抗爭したが、東京と同じくいづれも無統制時代に於ける反映と見ることが出來よう。

## 混亂期に於けるタクシー 界の種々相

### 名義貸取締と同居營業制の確立

關東大震災後、自動車事業が急激に増加發達したことは前編で委しく述べてをいたところであるが、タクシー方面ではフォード、シボレーの組立工場が設立されてから大量製産による廉價販賣がなされるとともに、これら大衆車の月賦販賣制度が行はれたため一層これに拍車を加へたのであつた。同時に自動車の需要の激増する一方、自動車運轉手の沸底を來し、これがため不良運轉手が跋扈するやうになり、彼等は主人の車を運轉して街頭に出で所謂流し營業をするために料金の收受は不明確であり、甚しいのは出たまゝ歸つて來なかつたり、車を賣り飛ばしてしまふやうな者さえあつたのである。そこでこれら不良運轉手の被害對策として生れたのが車輛主制度——名義貸營業なのである。

この車輛主營業の内容は、例へば五臺の營業免許を受けたものが販賣店から月賦償還で五臺の車を買入れ、雇入れた五名の運轉手に自分名義を利用せしめることを條件としてそれら運轉手に車を轉賣し、初め手金として幾何かを取り、其他の經費と一諾にし毎月四五十圓を受取り、車輛代金を十ヶ月位の期間に月賦償還せしめるといふ方法で、期間内に約東通

り完済すればその車は完全に運轉手のものとなるやう當事者間で契約が行はれるのである。毎月の車輛代金といふのは勿論車輛の償却費、車庫料、税金、燃料一切が含まれてゐるわけである。同時にまた月賦制度の結果、容易に車輛を購入出來たため氣のきいた運轉手は車輛主となり、その多くは他人の車庫で同居營業を行つたのである。この同居營業の大部分は車庫主の名義によつて營業してゐたものが多く、これまた名義借營業であつたのである。

ところが、昭和七年のガソリン争議の結果、同年十一月警視廳は帝都に於けるタクシーの飽和状態を緩和する意味で車籍制限を行つた。その要領は

一、新規營業の免許は當分之を保留す。

二、貸切旅客自動車營業の使用車輛の出願は他の營業者より使用車輛を譲受くる場合の外は之を保留す。

といふのであつた。しかし名義貸營業は益々旺盛を極め車籍制限の結果は車籍即ちナンバーに權利金が生ずるに至り、昭和七年の車籍制限實施當初はナンバー代五十圓前後であつたが一年を出でずして五六百圓にまでなつたのである。名義貸營業の跋扈を押へる意味で警視廳は他の營業者からその使用車輛を譲受けた新規營業は認めるといふ方針に改めたが依然として名義貸は後を絶たず、遂に警視廳は昭和九年になつて名義貸の彈壓を行ふことゝなつた。元來名義貸營業・車輛主制度が違法であることは同年公布實施を見た自動車交通事業法並に自動車取締令を見るまでもなく明かなことであるが、警視廳がこれまで徹底的な手段に出なかつたのは名義貸の關係が當事者間のみで行はれて居り、その具體的な確證を握ることが困難であつたことゝ、同時に名義人と車輛主との關係が親分子分の温情で結ばれてゐたものもあつて、その弊害は餘り表面化しなかつたにもよるのであつたが、又政黨華やかなりし頃のことゝて、惡質な名義貸業者は何れも代議士

東京に於けるタクシー實情の變遷

年 度	料 金 制	ガソリン 消費量	ガソリン 單 價	稼 高 日	全車輛	備 考
昭和三年	市内一圓(割増付)	五、〇哦	六〇錢	三五圓	四、〇〇〇台	フォード幌千五百圓
昭和四年	一台一圓	七、五	五四	二〇	六、五〇〇	
昭和五年前期	一圓均一ヲ破ル	八、〇	五〇	二〇	八、〇〇〇	フォード箱式千五百圓
昭和五年後期	二哩五十錢	八、五	五〇	二五	八、〇〇〇	
昭和六年	五十錢	一〇、〇	四〇	二〇	九、五〇〇	
昭和七年	三十錢	一五、〇	三四	二二	一二、〇〇〇	ガソリン争議 十一月車輛制限
昭和九年	同	一五、〇	三四	二五	一一、七〇〇	ナムバー五〇〇圓
昭和一〇年	同	一四、〇	四二	二〇	一一、五〇〇	三〇〇圓
昭和一一年	同	一四、〇	五一	二〇	一一、五〇〇	二〇〇圓
昭和一二年	同	一四、〇	五六	二〇	一一、四五〇	三〇〇圓
昭和一三年	メーター制 (十月實施)	規正 七、五	六四	二五	一〇、五〇〇	五〇〇圓
昭和一四年	"	五、〇	六四	二三	一〇、〇〇〇	二、〇〇〇圓
昭和一五年	"	二、五	四月 ヨリ 八三	一五	一〇、〇〇〇	二、五〇〇圓

無統制時代

一月タク商設立  
七月日支事變勃發  
九月長期休車制實施  
十一月最初ノ企業合  
同會社設立

や府市會議員と云つた連中と連絡をとつてその取締の矛を脱れてゐたのである。しかし車籍制限によるナムバー權の發生と暴騰を招來した結果惡質の名義人のために泣かされてゐる車輛主よりの投書や嘆願が當局へ頻々と來るやうになつたので警視廳は遂にその絶滅を期することゝなつたのである。この名義貸撲滅に敏腕を揮つたのは當時の警視廳交通課事業係長岩田常雄警部であつた。その當時の名義貸の最も惡質なる實例を一二擧げてみると次のやうなものがあつた。

一、車輛主は使用車輛十九臺の事業免許を受けてゐたが自分では全然營業を爲さずして次のやうな要領で名義貸をやつてゐた。

- 一、車輛主に對し中古車の市價五、六百圓に過ぎないものを常に一千圓以上に賣りつけてゐた。
- 二、無事償還の曉には約束によつて一應自動車の所有權は讓渡するが、讓渡するに際し、「君の車は古くなつてしまつた、引續いて自分の名義を利用して働くならば車を買ひ替へて貰ひたい。若しいやなら古い車で事故を起されると名義人たる自分が迷惑するからすぐ立退いて貰ひたい」と云つて、追ひ出されては生活にすぐ困る運轉手の足許を狙つて強制的に承諾せしめ更に高い車を賣りつけてゐた。
- 三、自己の名義を借りてゐる運轉手の部分品、オイル、ガソリン等の必要品は全部自分の仲介で自分の手から購入せしめ暴利を貪つてゐた。
- 四、以上をもし少しでも車輛主運轉手が違背した場合には直ちにナムバー其他を取外して無斷廢車の手續をとるか、或は直ちに自動車他へ賣拂つて運轉手を路頭に迷はしめてしまふのである。彼のためにさうした憂目を見たものは多數で、たい無免許營業な

混亂期に於けるタクシー界の種々相



るが故に泣き寝入のまゝ葬られてしまったのである。

又、もう一つの實例はかういふのである。乗用車四十二輛、貨物自動車十九輛の免許を受けて或る車庫を借りて營業してゐる者があつたが、當局で調べてみると次のやうな事實が判明した。

- 一、彼は表面名義人になつてゐるが實はその車庫所有者の一雇人に過ぎず、六十一人の車輛主から毎月車庫料、税金を徴収することが彼の仕事でそのために車庫主から月給百圓とその外に手當として毎月車庫料の上り高の五分づゝを貰つてゐた。従つて營業上の實權は凡て背後の車庫主が握つてゐたのである。
- 二、六十一台とも全部車輛主運轉手の車で彼は營業者として實質的な經營は何もしてゐなかつたこと勿論である。
- 三、驚くべきことには彼は車輛主の納入して來た車輛税を區役所に納入せず、約一萬圓以上といふ金額を着服してゐたのであり、そのために差押處分を受けたので多數の運轉手は自分の命より大切な車を競賣に附されるといふ結果になつてしまつた。
- 四、更に彼は車輛制限後ナンバー權利が生ずるや凡ゆる奸策を弄してナンバー買ひあほりに狂奔してゐたといふ事實も判明したのであつた。

かうした惡質の事例は毎擧にいとまなき有様であつたので、警視廳はこれら惡質の名義貸營業を根絶し同時に同居營業制を確立するために次のやうな原則の方針を決定した。

- 一、今日迄車輛主運轉手として他人名義によつて事實上自動車營業を經營して來た者——即ち無免許營業者には其の名

義人より當該車輛（事實は形式上であるが）を無償且つ無條件にて讓渡せしむることに依り新に營業の免許を與ふる

- 二、營業者が若し車輛主に對して當該車輛を無償にて讓渡することを拒み、又は業者として不都合なる所爲あることを發見したるときは免許取消を斷行し以て業界廓清の實を擧げること、而して其の取消處分の結果當然失職の運命にある車輛主に對しては從來使用し來りたる車輛を以て營業することを條件として新に營業の免許を與へること
- 右の方針によつて車輛制限の趣旨である車輛の絶對數を増加せずして同居營業者に新規免許を與へようといふのであり昭和九年四月十一日付を以て警視廳は管下各署へ次の如き名義貸營業要綱を通過した。

- 一、營業者の名義の全部を他人に利用せしめて居る場合は原則として全部同居營業と改めしめ、從來の營業者は車庫の賃貸業者たらしむる外、車庫主對同居營業者の關係は左の各號に據る
  - (一) 車庫主は同居營業者に對し三ヶ月程度の敷金を要求することを得
  - (二) 同居營業者が他の車庫に移轉する必要がある場合は一ヶ月前に其の旨車庫主に通知すること
  - (三) 車庫主は同居營業者所在不明となりたる時は其の旨所轄警察署長に届出づること（車庫取締規則二十一條）
- 二、營業者其の名義の一部を他に利用せしめて居る場合は原則として（一）例に據るも該車輛を營業者に買取らしめ其の直營と爲すを適當と認める場合は其の方法に據る、
- 三、償却獎勵の方法に依る名義貸營業に於て該車輛が償還途上にある場合は（一）及（二）の例に據るの外同居營業者は償還の終了迄は車庫主の承認を得るに非ざれば他の車庫に移轉することを得ず

四、車輛主左の各號の一に該當するときは新規免許を與へず

(一) 過去に於て税金車庫料等を滞納し業者として不適當と認むる者

(二) 過去に於て交通事故又は交通法規の違反等により處分を受くること屢々にして業者として不適當と認むる者

(三) 營業權賣買の虞あるもの

五、新たに同居營業の免許を受けんとする者は警視總監宛別紙の通りの請書を提出すべし

六、新規に同居營業の免許を受けたる者は素りに其の車輛(所謂ナムバー付)を他人に譲渡することを得ず、但し止むを得ざる理由により譲渡の必要あるときは予め前名義人に通知すること

別紙

請書

私儀 區 町番地 方に於て同人名義(自己所有のもの)乗用第 號自動車を使用することを條件とする自動車營業御許

可の上は該自動車を他へ轉賣し又は無斷移轉等は絶対に致間敷く萬一之に違反したる時は如何なる御處分も苦しからず候條特別御  
詮議を以て御許可相成度此段以請書及上申候也

昭和九年 月 日

右

警視總監 藤 沼 庄 平 殿

かくて同居營業制の確立によつて從來の名儀貸業者は單なる車庫業者となり、而して同居營業者といふ一臺持小業者が

多數出現するに至つたのである。これら多數を占むる一臺持業者の動向が混亂期に於ける最も顯著な現れとなつたのである。

### タクシー統制論の擡頭

昭和九年行はれた同居營業制度の確立によつて一臺持の同居營業者は五千餘名を數へ、帝都に於けるタクシー業者數は無慮七千五百名を越ゆるに至つた。しかも積年の混亂状態はガソリン市價の引締めが行はれたとは云へ依然ガロン當三四十錢を前後する有様で、一方料金は益々軟調を唱へ、交通事故の激増は又タクシーを如何にするかといふことを社會各層に考究せしめるやうになつたのである。

昭和九年六月警視廳は東京自動車業組合聯合協會に對し業者としての之れに對する意嚮を諮問して來た。そこで同協會は次の如き統制具體案を答申したのであつた。

一、運轉者の制服制帽の制定

型はステンカラーの學生型となしリボン並に徽章付帽子及靴を着用せしむ、これによつて運轉者の品性の向上と乗客への好感を齎すことが出来る

二、車輛の年式制限

當該年度の車輛より四ヶ年以前迄のものとす、これはハイヤーには適用せず、主として車輛の急激な消却を必要とす  
混亂期に於けるタクシー界の種々相

るタクシーに適用し、これによつてメーター制による料金の統制を可能ならしめるものである。猶この外に交通事故防止の上からも構造装置その他機構の新しいものは喜ばるべきで、使用状態の甚しいタクシーでは四ヶ年を以て車輛の年式の制限とすることは相當と認められる

三、強制保険法制定實施の促進

昭和八年の内務省社會局案を標準とし、強制保険法の制定實施により交通事故の起つた場合現在の如き負擔能力を持たぬタクシー業者を救ふこととなる

四、營業讓渡の限定に関する件

この項目は業者として最も統制上必要とされる點である、それは現在の如くタクシーの維持經營の困難が云々されてゐる場合、其他の事情についてその特殊事情に通ぜぬ者が急轉してタクシーを經營し豫期に反し餘り好成績を擧げ得ぬ結果によることが多いので、將來タクシー統制上には是非とも經營方面より之を統制する必要がある

五、ハイヤーとタクシーとの區別

ハイヤーはタクシーと營業の態様を著しく異にする點を考慮し、ハイヤーに限り左の諸點を區別する

イ、ルーム、ナンバー不要のこと

ロ、服装は別にする

六、メーター料金制の實施

七、空車札を協會に於て統一する。

この協會の統制案を好機とし、一臺持の同居營業者を基礎とする反幹部派諸君はこれに反對し、彼等はメーター制反對年式制限反對を稱へて遂に組合の分裂對立を來したことは既に述べた通りである。この統制案はその後運轉者の制服制帽の制定のみが實施されただけで、その他の案は暫くお預けのかたちとなり、十三年商業組合の結成後漸くメーター制その他が實現を見てゐる。

タクシー統制問題に關して外部からの意見としては、昭和十年二月、東京商工會議所の交通統制特別委員會に於て案を發表した。その統制案は恒久的處置としては市電、市バス、地下鐵、省線其他都下の各私營バス電鐵を包含するものであつたが、應急的處置として先づ次の如きタクシーを對象とするものであつた。即ち

- 一、圓タク事業統制は警視廳を中心に自動車營業組合組織の強化を圖ること
- 一、車輛數の制限、現在營業車は一萬一千台に制限してゐるが、營業車の多いことは世界隨一である。従つて七八千台に制限すること
- 一、駐車場制度を採用し流し營業を禁止すること
- 一、メーター制を採用せしめること（隣縣も一律にやる）

といふのであつた。

その他タクシーを含む一般交通統制の研究機關としては内務省内の都市研究會が帝都交通問題研究會を組織し、鐵道同

志會、六大都市關係者交通研究會等々交通統制に關する有識者の關心は益々深められて行つた。

昭和九年、和田喜次郎氏を幹事長として帝都交通研究會が銀座交詢社に設けられ、都下私鐵、バス、電氣局の關係者である井上篤太郎、早川徳次、北條一郎、藤田關四郎、その他の諸氏が参加して當時赤字難に悩んでゐた市電を半公半民の會社とする案なども立案したが、帝都の交通統制はタクシーを除外しては不可能だといふので、十一年頃は専らタクシー統制問題に就いて研究をし、資本金五百萬圓の大東京自動車統制會社案なるものをたてた。これは十三年一月になつて五島慶太氏によつて東京タクシー株式會社となつて現れてゐる。又十三年四月京成電軌の後藤國彦氏によつて帝都タクシーが創立されたが、かうした電鐵資本家のタクシー進出にはこの研究會が與つて力があつたと見ることが出来る。

その他東京市電氣局がタクシー統制草案なるものを發表し京王電車の井上篤太郎氏が「大東京交通統制への先決問題たる圓タクの統制」その他の論文を執筆し、市會議員本多市郎氏が「圓タク權利買収案」、新倉文郎氏が「圓タク中心の交通機關統制案」等の意見を發表されたのもその頃で、又タクシー問題研究會が創立されて、タクシーの變遷史、經營實情その他各般の文献を發刊したのも混亂期にあつた業界を打開せんとの空氣の反映であると云ひ得よう。

今當時のタクシー統制に關する代表的意見の二三を要約して紹介して見よう。

#### 一、「タクシー統制草案」(昭和九年五月)

東京市電氣局

本論に於てタクシー統制の目標を左の諸點に置いてゐる。

- 1、競争の緩和
  - 2、營業の主體を單一化し、法律上の責任を明らかにするため、營業の自由を制限する
  - 3、雇傭關係の調整
  - 4、最低料金制の確立及其の勵行
  - 5、大經營化に依る統制組織の確立
- 而して其の具體案として車輛並に運轉資格者の制限、營業主の直營勵行、駐車場の設置、料金制の勵行、雇傭制度の改善、を擧げて特に現行料金制の勵行のために自動車業組合専任の監視人を設け、又雇傭制度の改善のためには業者の自發的統制を促してゐる。

#### 二、東京市の「圓タク」統制への提言 (昭和十年三月)

井上 篤 太 郎 氏

井上氏は本論の前文に於て鐵道軌道より見たる「圓タク」の攻勢を論じ、「從來地方産業文化の開發に對し何等の寄與するところなく、何等の犠牲と危険をも負擔するところなく、而も少額の資本をもつて足る「バス」「圓タク」或は大型遊覽自動車等の如き新興機關の攻勢に依つて今や鐵道軌道が甚大の影響を蒙りつゝあると云ふに至つては、我々は單に當業者としての立場からのみではなく、我鐵道政策の沿革から、將又社會衡平の觀念から歪曲せられたる事態の調整と共に、一定の獨占性の保障を要請せねばならぬ」とその立場を明らかにされた後、「圓タク」統制に就て左の如き提言をされてゐる。

混亂期に於けるタクシー界の種々相

る。

- 1、組合の強化
- 2、車輛の漸減とメータ制の採用
- 3、流し禁止
- 4、小規模營業の合同促進
- 5、従業員に對する固定給の支給

三、東京市電の整理案——圓タク中心の交通機關統制策（昭和九年十一月）

新倉文郎氏

昭和九年夏、東京市電氣局の所謂更生案によつて未曾有の爭議が勃發したが、この山下局長の市電整理案を暴案なりとして發表したのがこの意見で、これによると、市電不振の主要原因は圓タクに在りとし、交通量及び需要關係並に圓タク經營の採算點よりして圓タク臺數の減車は市電を救ふのみならず、同時に圓タク業者自身を救済するものなりとし、圓タク四千臺の權利の東京市による買上げを主張し、「各種交通機關が其本來の使命に向つて完全なる機能を發揮し全市民の交通費が最も適正に分配される事になる爲の調整には全智能を集めたる一大統制委員會の設置が急務である」と結んでゐる。

四、操車休日案（昭和十年五月）

日本労働組合總同盟 東京自動車同志會

本論は新倉氏の減車案に反對し、圓タク臺數の過剩は認むるも、四千臺の減車に依つて之に従事してゐる八千人の運轉者並にその家族及び助手等合せて約二萬四千人が失業者となるが故に減車案には絶對反對なりとし、次の代案を擧げてゐる。

- 一、一ヶ月廿日間の營業、十日間の休日により實質的に三分の一の減車が期せられる。
- 二、新車購入競争の廢止
- 三、運轉者雇傭制度の確立
- イ、運轉者年功加俸の設定
- ロ、營利を目的とする運轉手會の解散
- ハ、交通事故保險に車輛主の強制加入
- 四、現在の組合を改組し經濟別從斷組合とすること
- 五、交通巡查の訓育の徹底

### タクシー業態調査

圓タクの氾濫によつて先づ招來したものは交通事故の頻出であつた。次頁の表が示す如く、震災の翌年たる大正十三年に於ける警視廳管下の普通自動車に依る交通事故件數は六千四百二十三件で、逐年激増の傾向となり、最高を示したのは

混亂期に於けるタクシー界の種々相

昭和七年の二萬五千二百五十二件であつた。これは正しく混亂期に於けるタクシー界を如實に物語つてゐるもので、識者

震災後十ヶ年間に於ける普通自動車

交通事故統計表 (警視廳保安部交通課調査)

年度別	件數	負傷	死亡
大正十三年	六、四二三	三、四九六	八一
十四年	六、二一八	三、一六六	八七
昭和元年	六、三六八	三、三四三	八〇
二年	一、一五八	五、八二三	一一四
三年	一六、七二七	七、五四〇	一四〇
四年	一四、〇三二	七、一九四	一三三
五年	一七、一二四	八、八九〇	一四七
六年	二二、七一七	一〇、四一八	一八八
七年	二五、二五二	一三、三二〇	二七五
八年	二二、一六三	一一、九三九	二七八
九年	二一、九七四	一一、三七四	三一

間に、この交通地獄を救出するために圓タクの流し禁止が論議されるやうになつたのも當然なことであつた。そこで警視廳は昭和八年の春期交通安全デーを機會に五月十二日全管下に於ける圓タクの流し禁止を斷行し將來の圓タク取締りに對する資料を得るため基本調査を次の要領で實施したのであつた。

目的

- 1、圓タクの流しが禁止された場合交通事故はどの程度に防止出来るか
- 2、又交通混雑はどの程度に緩和出来るか
- 3、然し乍ら一方に於て市民はどの程度に交通上の不便を感じる

方法

- 1、五月十二日は管内一齊に圓タクの流しを禁止し、當日は必ず車庫駐車場に於て營業すること。
- 2、他に客を送り空車となりたる自動車は歸路順路に於て同方向に向ふ客に限り之を乗車せしむるも差支なき事、この場合果して順路に向へるや否やを明瞭ならしむる爲各車に行政マークを貼布する事
- 3、客の指定に依り一定の場所まで空車の儘運轉せんとする者は最寄り交番より其の説明を受くること
- 4、又業者は經濟上どんな影響を蒙るか
- 5、若し將來圓タクの駐車場制度を採用するとせば、どの程度に於て之が實現の可能性があるか

而して當日は四百六十七個所に臨時駐車場を設置し、更に當日の營業状態に就ては無記名をもつて業者から詳細に記入申告せしめることとしたのである。東京自動車業組合聯合會は警視廳からの委嘱をうけてこの調査に欣然協力することとなつたのであるが、當日の出車率は車輛の修繕その他に籍口して大體平日の七〇%であつた。

扱、當日の調査結果を見ると事故件數に於ては平日の七十二%、輕傷者八〇%、重傷者七七%、死亡者ナシといふ割合であつた。更に當日の交通状態は平常最も交通混雑の原因を爲す空車の停頓滯滞の状態が殆んど一掃されたため全市を通じて甚しき交通混雑はなく、殊に平素圓タクの最も雜踏する盛場に於ても全く狀勢一變の觀を呈してゐたといふのが當局の調査員の一致した報告であつた。又流し禁止によつて市民がどの程度に交通上の不便を蒙つたかといふ點に就ては數字的に表すことは困難であるが、大體に於て圓タク利用者が車庫又は駐車場迄歩かねばならぬといふことは時間的にも勞力の上からも不便であるにも拘らず、當日の他の交通機關の運轉狀況を見るも乗客の増加率は僅少で、圓タク利用を斷念したものは僅かに一〇%といふ數字が得られ、これによつて圓タクの利用者は流しの禁止による不便にも拘らず略々固定してゐるといふ推論が下されたのであつた。扱當日の業者の収益に就ては、完全な回答をなしたものは僅かに二、六四

混亂期に於けるタクシー界の種々相

七名で而もその中二三七名は當日休業して居り、これらを差引いた二四一〇名に就て調べた結果を見ると當日の一臺當り収入は車庫營業に於て一〇圓〇三錢、駐車場營業に於て一〇圓三一錢、車庫及駐車場營業に於て一〇圓四六錢、構内タクシー一二圓二六錢でその平均は一〇圓二八錢であつた。これを平日と比較すると約二割の収入減となつてゐるのであるが、しかしこの數字は業者からの申告に全幅の信頼を置き難いものであるとされたのであつた。又當日の走行哩は平均實車五八哩、空車四九哩、計一〇七哩といふ數字を得たのであるが、これを平日と比較すれば大體五〇哩の減少と見られた。その他駐車場の利用状況等が調査されたのであつたが、とにかくこの日の調査は不備ながらも圓タク取締の觀點からも相當有力な資料を得ることが出来たのであつた。

昭和八年の圓タク調査は主として事故防止対策の立場から行はれたのであつたが、次第に激増する圓タクによつて脅かされた各軌道鐵道業者方面でも部分的ではあるが圓タクの實情調査が行はれるに至つた。結局これはタクシーの發達が他の交通機關に及ぼした甚大な影響に刺戟されたものであると同時に、圓タクを無視しては帝都の交通統制は不可能であることを認識して來たからに外ならない。而もタクシー事業の有する特殊性からその真相は容易に掴み得られず、その得られた數字も實際とは懸け離れたものが多かつたのであるが、昭和十年五月二十八日、東京自動車業聯合會が東京市並に警視廳と協同で行つたタクシー業態調査はその規模に於て、内容に於て劃期的なものであつた。その調査事項は次のやうなものであつた。

1、使用車輛及營業の種類

- 2、運轉した人の乗務制度、乗務時間及助手の有無
- 3、當日の營業成績
- 4、運轉した人の給料制
- 5、四月中の運轉手の總收入
- 6、四月中の休車日數
- 7、休車及事故故障の別

所有臺數別營業者百分比

所 一 十	一 台以上 台所有	〇・三
二	二台所有	〇・一
三	三台所有	〇・二
四	四台所有	〇・二
五	五台所有	〇・四
六	六台所有	〇・六
七	七台所有	一・四
八	八台所有	三・二
九	九台所有	六・〇
十	十台所有	一五・三
十一	十一台以上 台所有	七二・三
總 一	總 數	一〇〇

當時東京市に於ける營業者の數は七、三三七名で、その車輛數一一、五八〇臺、一臺所有者は五、三〇二名で全體の七二・三%を占めてゐた。十一臺以上の所有者は僅かに二五名でその車輛數は四八四臺、全體の〇・三%に過ぎなかつたのである。これを企業形態別に見るならば個人經營は七、三三七名中、七、二一七名、一〇、九〇五臺といふ壓倒的數を占めて居たのである。

又、當日の調査結果であるが、この日の調査に應じた車輛數は六、〇〇三臺に過ぎなかつた。これは當時業者間に交通統制問題に絡んで減車等の不安があつたのと、實施前税金乃至は取締には全然無關係であることを特に斷つたのであるが充分徹底しなかつたためと思はれる。更にその申告した經營内容に就ても極めて内輪の記入がなされてゐたが、これも一般にタクシー内容が悪いといふことが實際以上に喧傳されて居り、その輿論に甘えて之れに迎向す

混亂期に於けるタクシー界の種々相

企業形態別營業者及車輛百分比

總 數	個 人	會 社	合 名	合 資	合 名
	九八・四	一・六	〇・六	一・〇	〇・〇
營業者	一〇〇	九四・二	五・八	三・〇	〇・一
台 數	一〇〇	九四・二	五・八	三・〇	〇・一

るやうな數字を示すことが、自己を救済する道であるといふ意識が多數のタクシー業者及運轉者に相當根強かつたとも考へられるのである。しかし提出された調査票中、完全記入の分によつて集計された主なるものを拾つてみると、總數五、八五八臺中車種別にみるならばフォードが二、五四七臺で斷然最高を占め、次いでシボレーの一、五六一臺であつた。年式別にみるなら三四年式が最高位を占め二、三一九臺全體の三九・八%であつた。更に又當日の運轉成績からは次のやうな數字が現れてゐる。

車種別百分比

車種名	百分比	車種名	百分比	車種名	百分比
總數	一〇〇	ム	〇・六	ム	〇・一
シボレー	四三・五	ラフアイエツト	〇・五	ラフアイエツト	〇・一
フォード	二六・六	デルクボ	〇・四	デルクボ	〇・一
パルソ	六・一	オヤク	〇・四	オヤク	〇・一
マツダ	三・七	チヤク	〇・三	チヤク	〇・一
ウヰル	三・一	カシク	〇・三	カシク	〇・一
オウイ	二・九	シヤク	〇・二	シヤク	〇・一
ウヰル	二・三	カシク	〇・二	カシク	〇・一
ソク	一・七	アデ	〇・二	アデ	〇・一
ナツ	一・八	カシク	〇・二	カシク	〇・一
グハム	一・四	アデ	〇・二	アデ	〇・一
グハム	一・四	カシク	〇・二	カシク	〇・一
ハク	一・二	アデ	〇・二	アデ	〇・一
ハク	一・二	カシク	〇・二	カシク	〇・一

乗車回数 一合當 一回當 三・二  
 乗客數 三〇人  
 料金收入 一・五三  
 總走行哩 三二・九  
 實車哩 一三・一  
 空車哩 六・八  
 その他ガソリンの消費 量運轉者の勤務時間、給

與制度等各般に互つてこの調査は貴重な資料を提供したのであつた。

請書撤廢問題

かくてタクシー事業に對する再検討があらゆる方面からなされるに至つたのであるが、昭和十年十月廿五日、東京自動車業聯合會はタクシー部を確立してタクシー事業を如何に改善更生すべきかに就て左の研究題目を掲げて研究協議することとなつた。

- 1、新規營業者の資格に關して
- 2、同居營業者に關して（經營合同、住所及車輛所在の不確定對策）
- 3、運轉者に關して（雇傭、運手會、不正防止、勤績獎勵）
- 4、駐車場に關して（管理方法、時間制限）
- 5、流し營業に關して（經營の合理化）
- 6、車輛に關して（月賦購入の可否、スペアシート及泥除の撤廢）
- 7、官廳届出に關して（簡略化）
- 8、その他

混亂期に於けるタクシー界の種々相



この部会で論議の中心となつたのは營業權の讓渡をうけて新規に營業を開始するものゝ資格の問題、同居營業制の問題、メーター制の問題であつた。そのうちでも同居營業制の問題は當時同居營業者の所在が不明確で車庫へ全然寄りつかぬ業者が多數あつたので、これら浮動同居營業者の對策について非常な關心が持たれたのであつた。ところが警視廳は突如として同年十二月末になつて十一年一月一日から従來同居營業者から取つてゐた請書を撤廢することゝした。これは既に述べたやうに、昭和九年四月十一日當局が名義貸取締のため同居營業制を認めた時、新たに制定したものであつた。

しかし警視廳は請書をめぐつて車庫主と同居營業者の紛争は絶えず、この請書によつて同居營業者の車庫轉出の自由を拘束する結果、車庫賃貸料の不當に昂騰するなどの請書に伏在する矛盾を排除し、車庫主と同居營業者との關係を正當化せんとの理由から今回の撤廢となつたのであつた。

之に對し東京自動車業聯合會は警視廳當局に對し反對運動を行つたのであつたが、當局の態度は意外に強硬であることが判つたので次の如き善後處置案を樹て、當局に要望したのであつた。

### 請書撤廢後の處理に就て

#### 東京自動車業聯合會

##### 一、請書制定の事情

名義貸取締に重點を置きし當時の扱方は同居營業制、買取直管制及其併用制との三種に依るに至當とし請書は買取直管制を主張する相互組織營業者を中心として制定せられたるものとす。従つて單なる車庫賃には請書を認むる必要なかりし事は素より當然と信ず、

然るに當時の營業形態の内容區々にして之れが判別に苦しむ結果、一様に之が制定を見たり

##### 二、撤廢の方針

請書の存續が車庫主をして同居營業者に對し不合理なる取締權を有するが如き結果となり時に惡車庫主の横暴許し難き者さへ生じたるは遺憾にして之れが撤廢は車庫主も同居營業者も何れも善きを助長し惡しきを排除するの公明なる官廳の取締權の發動に俟つ事となしたるものと解す

##### 三、車庫移動の理論と實際

取締法規上の建前よりすれば車庫即營業所にして之れが變更は事業免許者の重要な部分の認可事項に屬す然し乍ら路上流しを中心とする營業の實際よりすれば單なる車輛の格納場所の變更に止まるが故に請書撤廢後の車庫の轉出は之れを阻止すべき何等の理由なしと信ず、而も業界の淨化とタクシーの統制よりこれが自由を認むる時は名義貸取締の最惡の結果を招來することゝなるべし

##### 四、善後處理案

- 1、同居營業者の住所と車庫との距離を以てする取扱は無意味なり
- 2、假設車庫への移轉は當分認め難しとせられたし
- 3、移轉は必ず前以て車庫主に通知せられたし
- 4、ナンバー權利賣却の目的による移轉を阻止する爲め移轉に際し車庫料其他債務關係を調査せられたし
- 5、車庫の讓受による新規事業者には資格制限を設けられたし
- 6、既事業者の増車のための讓受移動は前各項に依らざること
- 7、流しを主とせざる車庫の移轉は之れを考慮せられたき事

混亂期に於けるタクシー界の種々相

- 8、車庫料の競争（又は引上げ）を整理するための妥當なる自治的施設に對しては之れを助長されたき事
- 9、今後車庫の新築は賃貸の目的に於ては之を認めざる方針に依られたし
- 10、營業統制の見地より將來メーター料金制確立に支障とならざる方途を講じ置かれたき事 以 上

素々聯合會は當初より請書撤廢そのものに反對であつたのではなく、タクシー統制に就て積極的に考慮立案してゐる矢先、當局が何等の相談もなく抜き打ち的に撤廢を行つたのに對し、將來を考慮して反對したのであつて、時の聯合會々長新倉氏はそのために責任上辭表を提出するといふことにまでなつたのであつた。それにこの請書撤廢と同時に當局は車庫の床面積を制限し、これによつて約一千五百臺の車輛がはみ出るといふやうな結果になつたのであつた。私は山田清氏と共に顧問の立場から時の交通課長吉江氏と數回に互つてその緩和方に就て懇談した結果漸く當分延期することとなり、新倉氏の辭表も撤回したが、この車庫の制限問題は後になつて所謂熊谷事件といはれた車庫問題に絡む不詳事件の因をなしたことは残念なことであつた。

### 自動車營業改善調査委員會

數次に互るガソリン争議とタクシーの氾濫によつて齟らされた社會不安とは各方面からタクシー問題に關する關心を集め、この事業の改善向上策が業者は勿論のこと政府に於ても取上げられるやうになつた。昭和十一年八月八日の閣議の席

上、小川商相は近くタクシー業の積極的統制に乗り出すべく事務當局に下命して具體案の作成を急いでゐる旨を報告して關係の諒解を得たのであつた。而してこれがため商工省では昭和十一年十一月自動車營業改善調査委員會を設け、次の官界業界學界の諸氏が委員並に幹事に委嘱された。

會長 商工大臣小川郷太郎  
 委員 陸軍省整備局長、山脇正隆、海軍省軍需局長、氏家長明、鐵道省監督局長、前田穰、同運輸局長、新井堯爾、内務省警保局長、萱場軍藏、商工省商務局長、寺尾進、同工務局長、小島新一、同鑛山局長、大貝晴彦、警視廳保安部長、服部直彰、東京自動車業聯合會々長、新倉文郎、全國自動車業聯合會々長、山田清、大阪タクシー商業組合理事長、岸本重任、日本乗合自動車協會々長、堀内良平、東京貨物自動車商業組合長、小倉康臣、東京乗合自動車株式會社取締役、中島孝夫、大阪商大教授、金谷重義、早稻田大學教授、島田孝一  
 幹事 商工省酒井燃料課長、本郷工政課長、楠瀬商務課長、同合理局猪熊事務官、鐵道省山脇陸運課長、内務省橋本警務課長

而して幹事側に於て同委員會の研究題目として作成したものは次の如くで、すべてタクシー營業の各般に互つてゐた。

#### 自動車營業改善調査委員會に於て調査攻究するを必要と認むる事項

#### 第一 營業の統制

混亂期に於けるタクシー界の種々相

- (一) 統制の機構(資本的統制……企業合同、企業聯合、組合制度……商業組合其他の任意組合、強制組合)
  - (二) 共同購入……ガソリン、自動車、部分品消耗品
  - (三) 共同施設……共同車庫、駐車場、修繕工場
  - (四) 金融施設
- 第三 燃料消費の合理化
- (一) タクシーの流し制限
  - (二) ガソリン使用方法の改善、品質の鑑別、運轉者の教育
  - (三) 代用品の利用……木炭、薪、瓦斯、電氣等の利用
- 第三 料金の合理化
- (一) 料金の採算化
  - (二) タクシーメーター採用の可否
- 第四 國產自動車の使用
- 第五 其他
- (一) 公租公課の減免……自動車税、道路負擔金
  - (二) 事業主従業者間の僱雇關係の改善

この委員會の第一回は昭和十一年十二月十四日開かれ小川會長より委員會設立に關する趣旨の説明があり、服部保安部

長、新倉、堀内、山田、岸本、小倉の各委員から燃料並に自動車國策に對する政府の方針及び本委員會の權限使命等について相當突込んだ質問が行はれて、次回よりは幹事案に基いて具體案を協議することとなつたのである。第二回は同年十二月月中旬開催されたのであつたが、大體に於て商業組合を結成することによつて、統制強化を圖り同年十一月設立を見た商工組合中央金庫よりの金融的援助を仰いで共同購入、共同施設を行ひ、又メーター制を實施して料金制を確立しようとの意見の一致を見、業界も亦その空氣となつて來たのである。

### 東京タクシー商業組合の設立

昭和十一年五月の特別議會に上提された「商工組合中央金庫法案」は自動車製造事業法案と共に我が國自動車業界の大きな關心を集めた。多年の競争に疲弊その極に達した中小業者としてのタクシー業者にとつて商工組合中央金庫による金融的援助とそれによる車輛ガソリンタイヤ等の共同購入は大きな魅力であつた。中小工業者の苦境打開策として商業組合が漸く強力となり、それが産業組合運動と摩擦を生ずるなど一種の社會問題化せんとさえてゐたのであつたが、商工省當局は昭和十一年五月のガソリン値上に際しても極力商業組合の設立を慫慂し、又、小川商工大臣は自製法案に關する委員會に於ても、國產車の使用に關して

- 一、タクシー業者に商業組合を結成せしめ、國產車の共同購入を行ふやう奨勵する。
- 二、國產車に對する税金を軽減して使ひ易くする。

混亂期に於けるタクシー界の種々相

三、諸官廳使用の自動車を凡て國產車とする。  
 と述べてゐることからも商工當局の商業組合設立の意氣組みは強いものがあつた。  
 しかし商業組合の自動車運輸方面、特にタクシー方面に於ける組織状態は極めて微々たるもので、それはその地域内の過半数の業者を包含せねばならぬため小業者の亂立してゐる大都市ではその設立に多大の困難があつたのである。  
 今、昭和十一年に於ける全國の自動車運輸商業組合の組織状況を見ると次の如くである。

全國自動車運輸商業組合一覽

- 岩手縣 盛岡乗用自動車商業組合
- 宮城縣 仙台貸切自動車商業組合
- 刈田郡貨物自動車運輸商業組合
- 茨城縣 下館自動車運輸商業組合
- 群馬縣 前橋乗用自動車運輸商業組合
- 沼田自動車運輸商業組合
- 大間々自動車運輸商業組合
- 埼玉縣 浦和自動車運輸商業組合
- 志木自動車運輸商業組合

- 秩父自動車運輸商業組合
- 飯能自動車運輸商業組合
- 千葉縣 千葉自動車運輸商業組合
- 東京府 東京木場運送商業組合
- 東京貨物自動車運輸商業組合
- 石川縣 金澤貨物運輸商業組合
- 金澤乗合自動車運輸商業組合
- 長野縣 長野乗用貸切自動車商業組合
- 松本自動車運輸商業組合
- 岐阜縣 岐阜乗用自動車商業組合
- 東濃自動車運輸商業組合
- 静岡縣 濱松自動車運輸商業組合
- 滋賀縣 滋賀縣自動車運輸商業組合
- 京都府 京都自動車運輸商業組合
- 香川縣 香川縣自動車運輸商業組合
- 高知縣 高知縣自動車運輸商業組合
- 福岡縣 福岡自動車運輸商業組合

混亂期に於けるタクシー界の種々相

佐賀縣 佐賀自動車商業組合  
鹿兒島縣 鹿兒島自動車運輸商業組合  
福島縣 南會津郡自動車運輸商業組合

東京に於ける二商業組合は何れも貨物運輸であつて、木場運送商業組合は長谷川龜藏氏が理事長であり全國自動車商業組合聯合協會の中心となつて居り、又東京貨物自動車運輸商業組合は小倉康臣氏が昭和九年十二月東聯の貨物業者を率いて前者より遅れて而してタクシーよりは一步お先きに設立したものであつた。

扱、タクシー業者の商業組合に對する動向は、昭和十一年七月十七日、中野自動車商業組合長川村利治氏等によつて中野自動車商業組合が設立され、やゝ遅れて白石伍藏氏等によつて杉並自動車商業組合が設立された。中野自動車商業組合は組合員百二名、出資口數五百で、東京に於けるタクシー商業組合最初のものであつた。又大阪のタクシー商業組合が設立されたのは昭和十一年九月で、加入者二百五名、出資總數十萬八千圓であつた。

ところで、タクシー業者中には商業組合に對する意見が區々であり、尙、從來の組合に強制權を持たすことによつて業界の統制を行つてゆかうといふ意向が相當強かつたのである。既に昭和十一年六月、名古屋に於て開かれた全國自動車商業聯合會大會では「自動車營業組合に強制權を附與せられ度き件」が滿場一致可決されその旨當局に陳情を行つて居り、又同年五月には貸切自動車事業法制定に關する請願書が衆議院議員山道襄二氏の紹介で貴衆兩院に提出され採擇となつて居る。いづれも商業組合によらずして業態の統制を行はうといふのである。しかし昭和十一年末に開かれた商工省の自動車

營業改善調査委員會以來、漸次商業組合に對する關心が濃化し、東聯の幹部中にも次第に商業組合説をなす者が多くなつて來た。昭和十一年の春から問題となつた礦油關稅引上並にガソリン消費稅創定問題から交渉が頻繁となつた東聯幹部に對して商工省當局は熱心に商業組合設立の急務を説き、昭和十三年五月十八日京橋八重洲園で開かれた、兩者の懇談會をきつかけとして急速に進展して行つたのである。この八重洲園での懇談會には商工省より商務課の堺井技師、安田、松田の兩事務官、燃料局より鈴木、高井の兩事務官、東聯側よりは故新井政吉、柏崎久五、竹内半市、高田儀三郎の四氏が出席し種々懇談を遂げたのであつたが、東聯側としては商業組合の趣旨はよく諒解したのであるが、當時の東京のタクシー界の状態から推して果して幾何の業者が組合に参加して來るか甚だ疑問であり、又組合の維持費を如何に捻出するかに就て大きな疑問が残されたのであつた。しかし、六月二十日に開かれた第二回の兩者の懇談會に於て、商業組合組織後の主たる維持費を石油聯合會社から受ける案を決定したのであつた。此れは當時最も可能性ある、又最も有力な財源と見られて居たのであつた。タクシー方面に於て使用するガソリン總量に就き一ガロン一錢の割合で石聯より割戻しを受けると云ふのであるが、商工省に於ても當時のタクシー事業者の實狀に照し此の案を支持することになつたのである。右の如くして商業組合組織の基本方針が決定されると東聯では更めて山田清會長を中心に一路商組結成に邁進することとなり、七月十二日、東聯丸ビル事務所幹部會を開き、左の如き決議を爲して商組結成の氣運促進に努めた。

### 決 議

東京自動車商業聯合會は、タクシー營業改善の爲め、東京市を一地區とするタクシー商業組合を組織することに決定せり

混亂期に於けるタクシー界の種々相

そして同日、商業組合創立準備委員として左の諸氏が任命された。

會長 山田 清

副會長 新井政吉、同 柏崎久五

ハイヤ部長 寺村春三郎

タクシー部長 高田儀三郎、同副部長 吉村金吉、同上 深川甚作

貨物部長 吉崎久一

組合強化委員長 竹内半市

共購委員長 阿部貞治

燃料對策委員長 土倉木二

右の委員は七月三十日第一回の創立準備委員會を開催し、更に組合設立の具體案作成の爲め左の四氏を組合設立企劃起草委員に任命、直ちに起案に着手することとなつた。

新井 政吉、 柏崎 久五、 高田儀三郎、 竹内 半市

右の企劃起草委員四氏は、當初から東聯を代表して商工省當局と商業組合設立に就いて交渉して來た人達であつたので組合設立に就いても最も事情をよく知つた人達であり、従つて右の企劃草案も極めて順調に作成されて、九月に入ると間

もなく脱稿して東聯の會議に上提された。即ち九月二十三日夜九時事務所に創立準備委員會が開催され、山田清會長以下十三氏出席、右草案に關する協議を行つた次第であつて、更に翌二十四日には組合幹部會を開催して右の計劃案を附議し慎重審議の上決定した。此れに依つてタクシー商業組合は、左の基準に依る發起人に依つて設立されることとなつたのである。即ち、

(一) 各行政区内タクシー業者一百名に付き一名、以上二百名毎に一名を増す

(二) 各組合長副組合長のうち一名

(三) 十臺以上の車輛所有者

斯くして選出された發起人九十名、第一回發起人會を九月二十八日午前十時電氣俱樂部に於て開催、第二回を十月十五日鐵道協會に於て開催、新倉文郎君を發起人總代として爾後の事務を進めることとなつた。而して第三回發起人會を十一月十三日に再び電氣俱樂部に於て開催、商工省より磯部事務官、堺井技師、鐵道省より鹿田、川上兩氏の出席を得て商業組合定款、豫算、役員等に就いて詳細な協議を行ひ、此れを最後として創立總會を十二月中に開催することとした。斯くして組合参加者の勧誘に着手し、各地區發起人懸命の努力に依り全業者五千四百餘名中(但、中野杉並兩區業者は別に商組を組織し有るを以て除外す)三千九百餘名の賛成を得、十二月十五日東京府商工獎勵館講堂に於て創立總會を開催するに至つたのである。

商業組合の設立に當つては、前記企劃起草委員四氏の努力は申すに及ばず、發起人總代新倉文郎氏の努力も非常なものであつた。尙私が此の商業組合の理事長に就任した次第は一に商工省當局の懇懇によるものであり、業界非常時に際し勇

を鼓してお引受したもので、永年業者團體に關係した責任の一半を果さんと奮起した次第である。尙副理事長には發起人總代の新倉文郎氏が就任し、設立認可指令が下りたのは昭和十三年二月、登記を完了したのは同年六月のことだつた。

### 警視廳の取締強化

官民を通じてタクシー問題に對する關心が昂まると共に、警視廳の事業に對する取締方針も強化されて來た。今まで「赤バイ隊」と謂はれて運轉者諸君の脅威的となつてゐた交通課の移動警察隊も、昭和十一年九月一日から今までの十臺に一舉二十臺を加へ、赤色を白に塗り換えて街頭に出動するやうになつた。赤バイ隊が街の影にかくれてゐてスピード違反を追跡して取締つたのに對し、今度の白バイ隊は主要交通路を標準スピードで巡回して歩き、交通の整理速度違反の制約を行はうといふのであり、摘發者たるよりも寧ろ街頭の指導者たらんとする當局の方針であつた。

更に同年十一月には警視廳交通課内に運轉者係が設けられ、初代係長に森永勳警部が任命された。運轉者係は各種試験關係並に行政處分等直接運轉者に關係する一切を取扱ふこととなつたのであるが、この運轉者係が出來てからタクシー運轉者の講習會、鍊成會等が催されて多大の成果を得たがこれは從來の取締第一主義から次第に指導警察的立場を執るやうになつた現れであり、同時に運轉者問題の重要性が認識されて來た結果と謂はれ得ると思ふ。この運轉者係は最近教養係と改稱され専ら交通従業員に對する鍊成教養指導の仕事をしてゐるが、當時運轉者に對する教養指導に積極的となつて來た一つの原因には、來るべき二千六百年のオリンピック東京大會並に記念博覽會の開催に當つて多數の外客を迎へること

となるので、それまでに帝都として恥しからざる運轉者を養成し、又タクシー事業を整備してをかうといふ心組みもあつたのである。

全く當時のタクシー運轉者は事業無統制の影響を受けて墮落すべきものが多かつた。警視廳は昭和十年二月、自動車運轉免許繼續申請書取扱内規を制定して五ヶ年間に五十回以上の違反のある運轉者は運轉者として不適當なるものと認め特別の理由の認められない限りこれに繼續免許を與へないこととなつたのである。而して警視廳は處分回数が二十回三十回となると呼び出して警告を與へて來たのであるが、これを實施以來運轉者の素質も漸く向上の徴が見られるやうになり又年々事故件數も、運轉者の法規違反も減少して來たので、豫てから業者運轉者からの陳情もあつたので昭和十二年六月一日からこの内規を撤廢することとなつたのである。

扱警視廳はタクシーに對する輿論の昂まると共に現狀に即して管下自動車業者の内容改善充實を圖るために種々の施策を行ふやうになつたが、その一として昭和十一年十月一日から左記の内規に準じて事業者の資格制限を行ふこととなつた。この資格制限はトラクトラックに共通し現在營業してゐる業者に對しては既得權として拘束しないが、左記各號に該當するものに非ざれば免許、又は事業の讓受繼承を許さぬこととしたのである。

- 一、事業經營者として必要な智識並能力を有する者なること、
- 二、未成年者禁治産者準禁治産者にあらざること
- 三、事業免許の取消處分を受けたる者は處分後一ヶ年以上、事業免許失効となりたる者は失効後六ヶ月以上を経過したる者なること

四、其他事業者として不適當ならざる者なる事、會社名義に依る申請の場合に在りては以上の各號を會社代表者に準用す

五、使用自動車を自己の車庫に格納する者なること

六、左の使用車輛數を具備する者なること

1、普通人自動車三輛以上、但し警視廳管内に於て三ヶ年以上運轉者（貸切旅客自動車事業を営まんとするものは就業免許を要す）として眞面目に其の業務に従事し且遵法精神厚き者に對しては之を斟酌する事を得

2、會社、自動車五輛以上

七、使用自動車を格納すべき車庫を有せざるに至りたる時は當該事業を廢止せしめ已むを得ざるときは之を取消すこと

即ち自家車庫を有すること、個人三輛、會社五輛以上等の資格を規定して漸次事業の向上統制を講ぜんとしたのである。

更に又昭和十一年夏から警視廳は日本橋一帯に流しを禁止し更に同年冬から銀座丸ノ内等全市十四區域を流し禁止區域とし、これに一七ヶ所の駐車場（駐車臺數一九〇五臺）を設けた。これは云ふまでもなく交通量の緩和によつて事故を防止すること、共にガソリンの消費を節約せしめんとしたのであるが、之れに對し業者側は營業の實情を無視したものであるとし、十一年十二月二日には反對の演說會を開き、内務省その他に反對陳情を行つたのである。當時東京自動車業聯合會が提出した陳情書の反對理由は次の如きものであつた。

記

一、取締のみに立脚せる今回の廣範圍流し禁止により乗客の不便は元より、圓タク一台一日の減收は二、三圓に及び候

二、營業の統制、料金の確立を前提とせざる駐車場は徒に取締の繁雜と違反の續出とを見るものと愚考仕候

三、當營業者將來の希望は全市必要の個所に小駐車場の設置を見て營業の合理化を圖り度候

四、現行の低料金にては流し營業に於て比較的合理化せられ、流しは斷じて空走冗費に御座無候

五、一方交通及通過路の限定は徒に空車迂回を余儀なくせられ、これこそ眞の冗費に候

六、交通取締上の流し禁止は必要の個所に局限せられ度候、局部的駐車場保護のため廣範圍の運行を禁止せらるゝは營業の打撃甚大に御座候

七、運轉者の過勞と逸則の緩和とは圓タク統制上の重大案件に候も事業者も従業員も現在の營業狀態に於てのみ僅かに延命せらるゝ實情にして要は其經濟的確立を根本義と致候

八、現行圓タク禁止の廣範圍區域は特に圓タクの生命線に有之、この圓タクを驅逐せる要所にバス及電車の獨占を許し定員超過其の他の違則下に乗客を強要するは不公平の取締と存候（以下略）

圓タクの流し問題に就ては官民各方面に於て種々研究論議されて來たところであるが、その年開かれた商工省の自動車營業改善調査委員會ではこれに關し

流し營業をこのまゝに放任することは、事業の改善上遺憾なりと信ずるも、俄かに之れが禁止又は制限をなすが如きは

混亂期に於けるタクシー界の種々相



その収入に影響する處大にして、圓タク業者を滅亡せしむるものなり、駐車場制度は營業の統制並に運賃の確立と聯關して考慮すべきものにして、要は營業に適する駐車場を全市至るところに普及擴充するを以て燃料消費の合理化並に營業の改善に資すべきものと認む

といふやうに意見の一致を見て居り、警視廳當局も今回の流し禁止區域設定に當つては充分研究調査した結果ではあるが、これを以て萬全とは云ひ難く、今後よき制度の確立のためにお互ひに努力しようと思ふことであつた。

### ガソリン消費節約の具體化

我が不擴大方針にも拘らず支那事變は擴大の止むなきに至り加ふるに益々緊迫する國際情勢に對應するため我が國上下を通じて燃料國策の立場からガソリンの消費節約に就て矢笠しく論議されるやうになつたが、警視廳では昭和十二年九月廿五日から燃料節約の一対策として東京市内一圓に亘つて午前零時から同五時まで深夜五時間の間流し行爲を一切禁止することゝなつた。そのために警視廳では四三九ヶ所の駐車場を増設し合計六二八ヶ所その駐車臺數五千餘臺とし、利用者及び業者の便を圖つたのであつた。警視廳に呼應して神奈川縣に於ても横濱、川崎兩市に東京同様深夜流しを禁止したのである。

東京自動車業聯合會ではこれに對し、一、禁止時間を午前一時からにして貰ひ度い、二、駐車場の増設については既存

のものでも利用價値の少ないものは廢止し必要な個所には出来るだけ設置して貰ひ度いとの陳情をしたのであつたが、一の時間に就ては變更の餘地なく、二の駐車場に就ては業者よりの具體的上申を俟つて完全を期することゝなり、聯合會は直ちに各組合に對し深夜流し禁止の嚴守方と駐車場の改變に關する具體的意見の上申方を行ふやう通告したのであつた。政府は支那事變の進展に伴ひ揮發油及び重油を中心とする燃料の節約を本格化するため商工省を中心として關係各省の間に之れが具體的方針を協議中であつたが、昭和十二年十一月廿六日、次の如き主要節約方針を發表するに至つた。

#### 一、揮 發 油

- 1、タクシー
- 事業の合同、商業組合の強化、メーター制の採用、流しの禁止、休車制の實施
- 2、バス
- 會社經營の合理化、競争線の整理、鐵道及び電車との併行路の廢止及び減車、木炭及び薪ガスの使用等

#### 二、重 油

民間重油使用工場の動力原料を電力、ガス、石炭に轉換せしめる

又、經濟團體聯盟では同年十二月七日、次のやうな燃料消費節約に關する意見書を發表した。

混亂期に於けるタクシー界の種々相

ガソリンの消費節約

第一 應急方策（差當り一割程度）の節約を目標とする

一、タクシー、バス、トラック及び自家用（官應用を含む）自動車に関する事項

節約すべき總量は政府の決定に従ふ事とし其實行は左記要綱に依る事、但し即時之を實行せんとせば業者及び使用者の自發的行爲に俟つよりも政府の命令に依るを有効適切なりと信ず

1、各種自動車に對するガソリンの割當量は用途別に其の特殊性を考慮して之を決定する事

2、營業用自動車に關しては一經營單位に割當てられたるガソリン量の範圍内に於て當該業者をして業務の實情に最も適合せる操車方法を採らしめ自治的に之を行はしむる事

3、前項以外の自動車に對する節約實行は主として左記方法の中その一若くはその他の方法を適宜併用するを適當なりと認む

イ、各車に對するガソリンの配給を公平ならしむる準備として差當り從來の一臺當りの平均消費量を調査算出し之を基準として切符制度に依り割當を行ふ事

但し本項の實行に伴ひ起る事あるべき弊害に就きては別に取締規則を設くる事

ロ、タクシーに休日制を設くる事

ハ、タクシーの流しに對し時刻の制限を附すること

ニ、各種自動車「エンジン」に機械的装置を施し馬力制限を行ふこと

二、家庭に於ける消費節約（略）

三、技術的研究に依る消費節約方法の採用

ガソリンの消費に關する技術的改善方法としては前記自動車エンジンに對する馬力制限その他應急に實行可能と思料せらるゝものに付之らの研究に關し即時政府より専門學界に對し之に關する諮問を發し適當なる方策の具申を求め直ちに之が實行に着手する事

四、代用燃料の使用奨励

自動車燃料としてガソリンに代るべき次の如き各種燃料の研究を促進すると共に之が使用を奨励する事

薪、木炭、ディーゼル油、アルコール（混用）天然瓦斯等

第二、恒久方策

一、濃度九四％以下のアルコールの混用並に専用自動車、無烟炭自動車及び微粉炭内燃機等の實用化に關する研究を促進すること

二、ガソリンの消費節約並に代用燃料に關する技術的研究を促進すると共にその實用化に就き政府に於て適當なる助成方策を採る事

三、代用燃用研究機關の設置を考慮すること

このやうにして時局の進展は先づガソリンの消費節約となつて現れ、十三年五月一日よりのガソリン規正となつて、遂に好むと好まざるにかゝはらず、東京のタクシー界は營業統制に一步一步前進せざるを得なくなつたのである。東京のタクシーに全般的なメーター制が實施されたのは昭和十三年十月以降であつた。

## 省營バスの進出と民營事業

### 省營バス進出の初期

我が國に於ける乗合自動車事業は、その發達が頗る急速調であつた爲め、發展期から直ちに混亂期に移行した、と云ひ得られやう。而も民營の乗合自動車事業が、發達と云ふより寧ろ亂立状態を現出した結果、所謂一路線一營業問題が起りその徹底運動さへ未だ着手したばかりのところへ、省營自動車が進出したのであるからその混亂に一層拍車をかけたわけである。従つて、省營自動車が始めて營業を開始した昭和五、六年頃から、帝都に於て帝都高速度交通營團が創立され、且つ東京市を中心とする民營バスの統合が實現せられた昭和十六年まで、大體この約十年間を乗合自動車の混亂期と見る事が出来る。

よつて昭和五年十二月、はじめて省營自動車が始めた當時を、混亂期の初期とすれば、所謂強制買収法案、即ち自動車交通事業法中改正法律案が議會に於て論議され、また一方民營乗合自動車業者によつて、省營バスの反對同盟が結成された昭和十、十一年頃を中期とし、陸上交通事業調整法の活用が本格化され、また陸運統制令の實施を見た昭和十

五、六年を最後に、大東亞戦争の勃發からいよいよ再編成期に突入した、と云ひ得ると思ふ。  
さて、省營自動車は、はじめて營業を開始したのは、昭和五年十二月二十日、岡多線（愛知縣岡崎—岐阜縣多治見間の五七・一軒及び瀬戸記念橋—高藏寺間の八・七軒）であつた。それから漸次その進出を見て、昭和七年末までには

防長線（山口縣下三田尻—山口間一七・六軒）昭和六年五月十一日

龜草線（三重、滋賀兩縣に互る龜山—三雲間四一・六軒及び近江山内—黒川間一・二軒）昭和七年三月二十五日

（滋賀縣三雲—石部間七・八軒）昭和七年五月五日

（石部—草津間一〇・〇軒）昭和七年十二月二十五日

以上の如く逐次營業が開始せられる一方、昭和七年未現在に於ける省營自動車計畫は、同年十月鐵道省運輸局内に、自動車課の新設されたのを契機として、安房北條—千倉四・七八軒、倉敷—茶屋町六・六軒、山口—萩六・三軒、白鳥—牧戸—三二・〇軒、岡谷—丸子五〇・六軒、濱松—豊橋四〇・七軒、幸崎—佐賀關九・七軒等の新設計畫並に、翌昭和八年度の計畫路線として、出雲今市—三次一一・二・六軒、岡山—倉敷二〇・〇軒、岩國—白原九〇・八軒、松山—落出五四・一軒、濱田—廣島一二一・一軒、苗穂—牛宮四二・〇軒、熊谷—足利—桐生四二・七軒、園部—築山三六・八軒、御前山—大子七八・八軒、大州—魚成四〇・〇軒、牧戸—鳩ヶ谷三二・八軒、宇土—佐俣二三・二軒等の計畫が發表されるに至つて、漸次民營業者に對する省營自動車の脅威が増大し來つたのであつた。そしてこの間、鐵道、内務兩省より提出され

た自動車交通事業法も昭和六年二月に衆議院を、また三月貴族院を通過して四月公布されるに至つたのであるがこの法案通過に際し、乗合自動車業者は前編で述べたやうにその團體たる日本乗合自動車協會を主體に、當時の自動車關係團體であつた東京自動車業組合、日本自動車業組合聯合會、東京自動車商組合、東京自動車修繕組合等と提携し、一路線一營業主義の法文化、免許營業期間の撤廢、補償法の裁定等を條件としてこれが實施促進の運動を行つたのであつた。

### 東京乗合自動車業組合の成立

東京乗合自動車業組合は、自動車交通事業法が公布された昭和六年の秋、その創立準備運動が開始され、翌七年二月結成を見たものであつたが、その経緯は乗合自動車が劃期的躍進を遂げ、當局もその重大意義を認めて自動車交通事業法を制定、その發令を見るばかりとなつてゐる折柄、乗合自動車業者が營業形態を異にし、一、二臺の自動車を以て營業するタクシー業者やまたは貨物運輸業者と同一制約を受ける自動車業組合の中に存することは甚だしく不便、不都合であるばかりでなく、營業上に於ける矛盾も甚だしいものであるとなし、東京自動車業組合から獨立することゝなつたものであるが、時恰も東京自動車業組合は組合員の營業が區々であるだけに、組合員の統卒意の如くならず、内紛甚だしかつた折柄でもあり、日本乗合自動車協會に屬してゐた乗合業者幹部の間に於て東京自動車業組合の改組を機會に新に日本乗合自動車協會東京支部を結成しよう、と云ふ機運が起つてゐたので、警視廳管下に於ける乗合自動車業者のみの團體たる東京乗合自動車業組合としての結成は非常な短時日を以て成立したのであつた。

なほ當時東京府下に於ける乗合自動車事業者は七十九名、所有車輛一千五百七十三臺であつて、創立總會當日までに組合員として同意せるものは、全業者中總かに五名を除く七十四名に達し、東京乗合自動車組合は名實共にその結成を見たのであつた。そして各府縣に於ける乗合自動車業組合設立の先驅をなし、惹ひては日本乗合自動車協會の中核體となつて、各種事業、就中全国的に濫立せる民營乗合自動車事業をはじめ、官、公營バス事業の統制等についてなしたる東京乗合自動車業組合の足跡はまた大なるものがあつたわけである。

省營自動車路線の選定に關し、鐵道會議官制を一部改正し、更にこの鐵道會議に諮詢する豫備機關として、省營自動車委員會が創設されたのもこの頃のことであつた。

またこの昭和七年には都制の實現を前提とする大東京、即ち從來の十五區に隣接五郡が併合され、新たに二十區が新設され、人口五百萬の東京市が實現したのであるが、當時帝都の交通状態は、亂脈の最高潮にあつたと云ふべく、特に圓タクの進出に對して何等の統制もなされなかつた爲め、乗合自動車事業に於ても事業そのもの、混亂に加へて事故頻發と云ふ文字通り交通地獄を現出する状態であつた。帝都交通統制問題の魁とも云ふべき帝都交通統制問題に關する建議を日本乗合自動車協會に於て、内務省、東京市、警視廳並にその管下各警察署に提出したのもこの年の九月であつたし、大正八年制定されて以來、自動車事業が如何に進展發達するとも遂に改正を見るに至らなかつた内務省自動車取締令も、この年十月に至つて漸く内務當局がその改正案を發表したのであつた。

### 省バス對策聯盟の結成とその運動

自動車交通事業法は、昭和六年四月公布されたものゝ、その實施をみたのは二年半を経過した昭和八年十月であつた。この間、法律自體の實施方策については主管當局たる鐵道省を中心に關係各官廳間に於て幾多の折衝審議が行はれたものであるが、一方乗合自動車事業に於てはその亂立依然として息まず、甚だしきに至つては縣によつて十數名の事業者が同一路線に於て營業をしてゐるやうなところもあり、發着時間等も非常に重複し、而も最も必要とする時に接續の自動車がないと云ふやうな亂脈振りを現出し、従つて經營の内容等も頗る複雑多岐に亘り、なほ路線によつては同一の經營者が名前を異にして二つも三つもの事業を持つて居る等なども相當數にのぼつた上に、省營自動車の進出はいよゝゝその盡くるところを知らぬまでの勢ひを以て進出して來た。そこで全國の乗合自動車業者間に於ては昭和九年二月、全日本省營バス對策聯盟を結成するに至り、

- 一、政府は、その理想とする一路線一營業を自らの都合の爲めに放棄し、無限の資力と權力を振り翳して民營業者の路線に進出し、
- 二、而も補償令を制定して、斯る場合の賠償に當る、となしつゝあるも、その事實は補償どころか、従業員の解散手當にも充當し得ない底のものである。
- 三、斯る状態の持續するに於ては民の生業保護の途全くなく、遂に民業はその影を沒し、更に國民思想上山々しき問題

を惹起すること避け難し

との見地から「政府の省營バス實施に關し全國乗合業者は飽くまで反對である、若し己むを得ず、これを實施するに當つては現行補償規定を廢し、民營バス買収法を制定すること、但しこれが解決出来るまで省營バス實施を中止すること」を決議し、全國五千の同業者に飛檄すると同時に貴、衆兩院への陳情、請願をなすなど、民間同業者による省營バス反對運動は、こゝにその戦端が開かれたのであつた。

日本乗合自動車協會々長、全國省營バス對策聯盟委員長連名により、貴族院に提出された陳情書を掲げれば左の如きものである。

陳 情 書

竊に第五九回帝國議會に於て、自動車交通事業法の上提に際し、貴院に於かれては「省營自動車の計畫に依り民間既營業者を壓迫せざること、並に省營自動車の進出に依り、民間既營業者が影響を受けたる場合補償を爲すこと」の必要を警告し、其の結果補償に關する件を制定せられたるは、我等同業の齊しく感謝して己まざる處に御座候

然るに、其の後に於ける省營自動車の企圖を見るに「鐵道の代行線、民力の及ばざる路線、改善發達の見込なき民營路線」にのみ計畫せらるべき省營の三大鐵則を無視し、現に民間業者の、理想的に經營せる路線に割込み、又は一大恐慌を與ふる如き路線を選定して進出せらるゝ結果、到る處に民營業者を死地に陥らしむる如き無暴、悲惨なる實情を現出致居候

殊に右の如き場所に於ける政府の設定せる補償に關する勅令は上記立法の精神に反し、地方鐵道、軌道が従前の業績を基礎として

算定せらるゝが如き合理的のものに非ずして、省營自動車開始後に生ずる國の利益を基礎として査定せらるゝ建前となり居り、其の本末を顛倒せるは不當の甚しきものと信じ候、而して右補償額は、民營時代拮据經營の結晶に成る利益を無視し、専ら國營の利益を基調とする結果、國民の經濟的、且道德的觀念を以てしては到底忍ぶ能はざる低額となり、廢業せる業者は損害を償ふ能はざるは勿論、従業員の後始末にすら困惑する實情に候、現に「富山——笹津」間の省營自動車に依り休止したる富山電鐵の自動車路線は、該路線譲受のため、四萬八千圓の買収費を支出し居ること明白なるに拘らず其の金額は僅かに一萬八千圓と決定しまた「丸子——岡谷」間の如き、民營時代の収益に比し、余りに不合理なる補償決定を與へられたる爲め、何れも其の善後策に窮し、未だこれを收受するに至らず、斯る事例は其の他に於ても多數有之候

斯くては、貴院に於て特に警告せられたる民業の保護、損害に對する補償は事實に於て實行せられず、徒らに羊頭狗肉の補償令に依り、民業を蹂躪し、國民思想を惡化せしむる結果と相成候間何卒其後の省營自動車計畫並に補償の實情につき慎重御審議を賜り候上、竊に明らかにせられたる貴族院の適正なる御意見通り實現せらるゝやう格別の御配慮を仰ぎ度此段陳情仕候也

以上の如き陳情に、或ひは請願に、省營バス進出に對する全國乗合自動車業者の反對運動はいよゝゝ熾烈化するに至り、この運動を飽くまで戦ひ取るとの見地から、昭和九年二月二日結成された前記、全國省營バス對策聯盟は、結成後一ヶ月を出でぬ同月二十六日これを解散、恒久的對策を講ずる爲め、日本乗合自動車協會の常置機關として、省營バス對策委員會を設置し、各關係要路への運動を一層積極化するに至つたのであつた。

當時省營バス禍の最たるものとして全國業者の視聽を集めたのは石川縣丸中汽船の問題であつた。同汽船は大正七年以來能登半島の唯一の交通機關として多大の犠牲を拂つて同地方産業文化開發に貢獻して來たのであつたが、大正十四年、

昭和三年、同七年と國鐵の敷設により従來の航路は廢止の止むなきに至り、止むなくバスを營業して來たのであつた。同社の生命線たる穴水輪島間二十六軒と穴水飯田間六十軒のバス線に對して省營バス建設の計畫が發表されたのである。この省營バスの開通によつて同社に残された路線は穴水黒島（二十六軒）と飯田蛸島（六軒）の奉仕的路線のみで、到底營業繼續は不可能なものであつた。省營バス對策委員會がこの問題を取上げたのは當然で、昭和十年三月、丸中汽船會社救済に關する件として廣島彌兵衛、伊原五郎兵衛兩氏の名で衆議院に請願書を提出してゐる。

### 大型貸切自動車との關係

混亂期に於ける乗合自動車界を見ると、大型貸切自動車との關係も無視することは出来ないであらう。遊覽團體貸切、所謂大型貸切自動車は、大體乗合自動車と殆んど同時に發展したものであつたが、この大型貸切については當初何等の取締方針も出來てゐなかつた。従つて車輛の構造等に於ても、乗合自動車以上のものがあり、この結果定期乗合自動車路線を縱横に乗り廻し、乗合自動車は勿論、遂には鐵道、軌道等にも影響を及ぼし、定期運輸事業と大型貸切事業との對立が激化するに至つたのである。そこで全國の乗合自動車業者の團體たる日本乗合自動車協會に於ては、鐵道省に「大型貸切自動車取締に對する私案」を提出して、その申請に當つては目的地を定めてこれを記載せしめること、目的地の追加又は變更については、地方廳は鐵道省に稟伺の上處置すること、その他許可方針の徹底方を運動して乗合自動車事業の擁護に努めれば、一方東京團體貸切自動車業組合を中心とする全國の大型貸切業者は全國團體貸切自動車業組

合聯合會を結成して双方の對立鬭争は相當熾烈を極めたものであつた。しかし結局鐵道省に於ては、昭和十年十月八日監督局長名を以て各府縣知事宛通牒を發し、はじめて大型貸切自動車に對する取締要綱が發表されるに至つたのであつた。

それに依れば免許に關しては、申請の事業と同じ系路にある旅客自動車運輸事業者、鐵道、軌道業者、旅客自動車運輸業者、又はこれ等の合同したるものに優先免許すること、免許申請に當つては主なる事業地として目的地又は經營區間を定めしむること、一定地域内のみ運行を目的とするものに付ては需要と施設との關係を調査證議すること、目的地又は經營區間の追加及變更に付ては稟伺の上處分すること、二府縣以上に亘り營業するものは關係地方長官の連名にて免許すること、その他現に使用中のものゝ差替期限と、それに對する認可方針等が明らかにされたのであつた。

### 公營バスと民營バスの相剋

省營バスに次いで起つたのは、市營その他の公營バスであつた。

本邦に於て、官、公營バスとして最初に事業を開始したのは關東大震災後、東京市が時の市電氣局長、長尾半平氏によつて、朝夕の混雜時緩和と全滅の電車補助の一方策として行はれたものであつた。而もそれは「電車の復興するまでの應急施設」と云ふ條件付きで市會を可決したものであつたが、それが今日の如く舊市内一圓の全乗合自動車都營化されやうとは、當時夢想だにしなかつたところである。

扱て東京、大阪、京都等に於ける市営バスの進出に次いで、各都市に於ける公営バスは、昭和九、十年頃に至り油然たる勢力を有するやうになり、この結果既存の民営バスは著しい壓迫を受けるやうになつた。それも實際に於いてそれを實施して行くのなら、左程民営業者も反對をしなかつたであらうが、甚だしいのになると、遠い將來、何時の時代にかこれを實施しよう、とする意圖の下に路線を先願し、民営バスの出願を阻止するものさへ現はれるに至つた。そこで乗合自動車業者間からは

乗合自動車の出願に對し、乗合自動車を公營する道路管理者に諮問せざる様除外例を設けられたき件

都市に於ける公營交通機關の擴張又は新設に際し、民間營業を壓迫せざる様相願ひたき件

等の陳情をなさしめるに至り、公營バスに對する一般民營自動車の對立は愈々深刻化するに至り、これが對策に日本乗合自動車協會が必死となつてゐる折も折、東京、京都、大阪の三大都市に於ける市營自動車は、極度に民營自動車を壓迫する實情を現出するに至つたので、同協會では特に京都、大阪に於ける暴狀看過すべからざるものありとなし、昭和九年十一月、大阪大會を開いて反對運動の狼火をあげたのであつた。

こゝで少しく當時の市營バス問題の主なるものについて述べれば、大東亞戰爭勃發後の今日にしてみれば、全く夢物語りにも等しいのであるが、京都市に於ける市營バス問題の如きは、高尾の觀楓季に於いて、民營バス路線への市營バス臨時乗入れの計畫を樹て而も民營の三社があつたところへ、京都府が京都市の出願を許可したばかりでなく、日本乗合自動車協會が、鐵道省當局の方針をも添附した陳情をなしたにも拘はらず、京都府はこれを無視したのであつた。また大阪に於ける市營バス問題はどうかと云ふに灘波、住吉間の道路改修が成つたのを機として、大阪市は交通統制と道路管理權保

### 市營バス一覽表

(興業費及總軒は昭和九年九月現在)  
車輻数は昭和八年十月現在

都市名	開業年月日	興業費(圓)	總軒	車輻數
東 京	大正一三・二・二三	四、六五九、二五三	一五九・一二	六六〇
青 森	一五・三・一九	一一八、五〇〇	二四・五〇	三〇
富 山	一五・八・二六	三一、〇〇〇	二五・二〇	一〇
大 阪	昭和 二・二・二六	三、六一六、一一二	一六五・九〇	六一〇
熊 本	二・八・二七	一一八、五三八	三八・一〇	三七
京 都	三・五・二五	七一、七五二	八一・五〇	一二九
横 濱	三・一〇・一〇	五四六、五五七	七一・五七	八三
松 江	四・四・一六	七〇、〇〇〇	二九・九〇	二一
若 松	四・六・五	三四、八八〇	二五・二〇	一〇
名 古 屋	五・二・一	七一七、〇六五	一六二・九〇	一七四
神 戶	五・九・一六	七六四、三五〇	七四・三三	一七三
佐 世 保	六・三・二八	一八七、〇〇〇	二六・四〇	四五
鹿 兒 島	六・四・七	三一八、二七〇	一一・四〇	三七
今 治	六・一〇・五	二一、七九七	一〇・七〇	一〇
一 宮 戸	七・二・一	二四、九四五	三三・九〇	七
八 戸	七・一・一	七〇、四六〇	一〇・六〇	一四
札 幌	八・五・二六	二二六、三〇〇	四八・〇〇	五二
尾 道	八・八・一〇	三八、八一五	七・一三	一六
合 計		一一、四二五、五九四	九八五・五五	二、一六八

省營バスの進出と民營事業

有の名の下に優先權を主張して、市營バスの認可を出願すれば、一方南海鐵道は同社經營の電車線と併行路線であるが故となして競願、市、南海の兩者互ひに譲らず、その成り行きは非常に重大視されてゐたところへ、今度は更に大阪バスが、この路線は既に同社の擴張路線として許可済みのところであるといふのでこれに對抗、こゝに公、私營の兩バス、それに私鐵三者は文字通り三巴戦に入り、一大激争となつて當に大阪市のみ問題でなく、全國就中各都市に於ける乗合自動車界に一大波紋を投じたものであつた。



斯くて昭和九年十一月、大阪に於て開催された全國乗合自動車業者大會に於ては

一、官、公營と民營とを同一方針に依り取扱はれるやう當局に陳情すると共に、日本乗合自動車協會内に、官公營バス對策委員會を常置、民營の優れる點を宣傳周知せしむること

二、官、公營バスの中止方につき陳情すること

等を決議し、民營業者の、市營等官、公營バスに對する反對運動は漸く本格化されたのであつた。

### 強制買収法を繞つて

かくて、官公營バスの進出により、いよいよ混亂の最高潮に達せんとする乗合自動車界に、更にこれに一投石をなしたものは、「強制買収法案」即ち大阪選出、政友會代議士上田孝吉氏等により第六十七回帝國議會に提出された「自動車交通事業法中改正法律案」であつた。而も右の所謂乗合自動車強制買収法案は、前記上田孝吉氏外十一名によるものが昭和十年一月十五日に議會に提出されたばかりでなく、更に二月十九日には民政黨代議士吉川吉郎兵衛氏外七名により同一趣旨のものが、議會に提出されるに至り、民營業者は、すはこそ乗合業者の死活を制するものなりとして強硬な反對運動を開始したのである。即ち日本乗合自動車協會では二月七日、東京市有樂町電氣俱樂部に急遽全國役員會を開き、その對策を協議した結果、乗合自動車強制買収法對策委員會（委員長丹羽武朝、副委員長近藤富次郎、大矢寧明、山田順策、中田鶴吉）を組織し猛烈な反對運動を起すこととなつた。

さて強制買収法案と謂はれた自動車交通事業法中改正法律案の内容は何んなものであつたか、と云ふに、改正の趣旨並に要點は

公共團體が、民營自動車交通事業を買収併合し、交通統制の實效を收め得んには、先づ公共團體に強制買収權を認めなければならぬ。既に之に就ては自動車交通事業法の制定前より屢々要請せられつゝ今に及んで居る。然らば該強制買収を、自動車交通事業法に追補するとせば、其の條規は公共團體が軌道、電氣、瓦斯の諸事業を強制買収する場合の法規に準ずるのが、最も適當と考へられる。而してこれが參考案文とし擧ぐべきものには、軌道法第十七條乃至第二十條、電氣事業法第二十九條及瓦斯事業法第十七條であるも、自動車運輸事業は軌道、電氣、瓦斯事業と、其の有形財産の評價、其の他の點に於て各々差異があり、殊に軌道事業と對比して考ふる場合には、現行軌道法第十七條以下が主として軌道の買収を物的設備（有形財産）として取扱ひ特許の權利義務を、此の物的設備に附隨して移轉するが如き觀念なるに反し、本乗合自動車事業は物的設備よりも却つて、營業權に重きを置ける實情なるが故に採用するは妥當ならず、寧ろ電氣事業法の如く、主務大臣の裁定に委ねらるゝ立法例に依るが穩當と考へらるゝ、又乗合自動車事業の外、自動車道事業をも序に本法改正の目的物中に包含せしむるを便宜と認め、自動車交通事業法第三十七條の次に

第三十七條の二 公共團體は公益上の必要に因り主務大臣の許可を受けて第一條は又第十七條第二項の事業（未だ運轉開始に至らざる路線の事業を含む）の買収を爲すことを得

前項の規定に依り事業の一部を買収せらるゝに因りて殘存事業の全部又は一部に付事業を繼續すること能はざるときは自動車運輸事業者又は自動車道事業者は公共團體に對し殘存事業の全部又は一部を買収を請求することを得

前二項の規定に依る買収價格、買収範圍其他買収の條件は當事者間の協議に依る、協議調はず又は協議を爲すこと能はざる

ときは主務大臣之を裁定す

前項の裁定中買收價格に付不服あるものは裁定の通知を受けたる日より三月内に通常裁判所に出訴することを得

第三十七條の三 前條の規定に依り買收をなしたる自動車運轉事業路線の全部又は一部に付ては公益上の必要に因るの外之を事業者に免許するを得ず

と、事業の買收並に買收後の路線の權益の確保に關する補道を爲す

大體以上のやうなものであつた。しかしこの所謂強制買收問題については、この法案の議會上提に先んじ、その前年たる昭和九年の秋開催された六大都市電氣局長協議會に於て決議された公營バス保護、並びに民間バスの統一を目的とした強制買收に關する規定設置請願とも、大いなる關聯を有してゐたと見ることが出来る。そこで六大都市電氣局長會議の決議により請願せられたるものゝ内容はどんなものであつたかと云ふに

一、六大都市地域内に於て自動車運轉事業路線の新規、又は延長免許出願に對しては道路管理者にして、且つ市内交通機關の經營者たる當該市長の同意ありたるもの限り除議せられたきこと

右は年來要望せられたるころにして、昭和八年十月より施行せられたる自動車交通事業法施行細則第四條に「路線免許の出願ありたる際は、道路管理者の意見を徴す」べき旨規定せられたるが、單に意見を徴するに止めず、之れが免許はその同意ありたるもの限り除議せられたき趣旨なり

二、公共團體の自動車運轉事業強制買收に關する規定を設けられたきこと

右は年來の要望で、現在の如く競争路線多く、その程度益々熾烈化せんとする場合、競争關係にある自動車運轉事業を買收經營

し以て運輸交通の統制を圖るの權限なるを信ずるも、之が任意買收を以てしては所期の目的を達すること至難なるを以て、こゝに強力な買收法の制定を要望するものである。

と云ふのであつた。以上のやうな成り行きに對し、民營乗合自動車業者は、日本乗合自動車協會長堀内良平、自動車強制買收法反對委員會委員長丹羽武朝兩氏の名を以て、鐵道省をはじめ、貴衆兩院及各政黨本部に陳情書を提出して猛運動を續けたのであつた。その陳情書の内容についてこゝに述べることは省略するが、その理由とせるところは

一、交通事業の統制の本旨よりする反對

各種交通機關の現状が過去に於ける亂許、濫設の弊に苦しみ、其の結果投下資本の重複と、無用の競争とを激發し、殊に多額の資本を固定せる地方鐵道、軌道の如きは疲弊困憊の極に沈み、年々七百余萬圓の政府補助金を以てするも、尙且つ利益配當をなす能はざるもの約七割に及ぶ實狀に有之、根本的整理統制の必要は全國的に叫ばれ、殊に六大都市内の交通狀態に於て一層其の切實なるものあるは既に疑ひの余地を存せず、之が統制の具體化に關しては、既に公共團體に於て論究劃策せられつゝある處なり。然れども之が統制に際しては單に交通機關の種類別統制の如き方法を以てしては、到底其の完璧を期す能はざるのみならず、之が結果、地方鐵道、軌道の如きは、益々自動車交通事業の爲めに壓倒せらるゝに到り、國家的見地よりするも亦事業者自身の立場よりするも、斯の如き統制は所謂統制にあらずして、競争の深刻性を誘發せしむるものに外ならず、故に交通事業統制の本旨は、其の種類如何を問はず、凡ての交通機關を綜合統一して、一經營主體に集中し、以て整理配合を適切にし、相互の連絡協調を密にし、以て利用者の便益を増進すると共に、事業經營の合理化を目的とすべく、殊に各種交通機關の對立して錯雜極まりなき六大都市内に於ける交通に於

て然りとす。然るに本案は事業別統制の趣旨に則り、自動車交通のみを対象とするは、前述交通事業統制の本旨に照らして到底承服し能はざる處、都市交通は單に自動車交通に限定せず、寧ろ地方鐵道軌道地下鐵道、更に進むでは貸切自動車をも打つて一九としてこそ、始めて統制連絡の實を期し得べきものなることを推論するに難からざるなり。

### 二、公共團體をして交通事業殊に自動車交通事業統制の主體たらしむることに對する反對

本案は公共團體を以て自動車交通事業の統制主體たらしむる趣旨に據り、其の論據として自動車交通事業も亦、瓦斯、電氣等と同じく公共事業の範圍に屬するを以て公共團體をして統制せしむるを妥當なりとし、一見頗る適切なる立法の如くなるも、結局公共事業なる抽象的概念に支配せられて、其の本質的業態の相異に想到せざるの結果極めて不適當なる立法と云ふ結論に到達するを遺憾とす。交通事業、殊に自動車交通事業の本領は、單に設備の完備を以て足らず、更に之を日々運用して市民にサービスを提供する事業なるを以て、一方に於て事業經營上の計畫を確立すると共に、他方經營の調整、車輛の配置運行、旅客の取扱を初め従業員の訓練統制等、各専門知識経験を基礎として處理せらるべき作業的職務を必要とし、従つて之が經營の衝に當る責任者は、地位を保證せられたるエキスパートなることを要するは勿論、黨派的勢力若くは會議體の制肘、容嘴によつて左右せらるゝが如き組織主體を以てしては、到底初期の効果を收むること能はず、六大都市電氣局經濟が年々窮乏を深めつゝあるは、一見競争機關の壓迫に依るが如くにして、然も其の由つて来る眞因は畢竟する處、其の經營組織の欠陥に基因するものと云はざるべからず、同じく公共事業と云ふも、瓦斯、電氣、水道等と著しく其の業態に於て特異なるものあることを認識せざるべからず、之を歐米各國の先例に徴するも、公營交通事業にして成功したるの事例極めて稀にして、最近大都市交通にして統制せられたるものは、其の出資の一部を公官團體に仰ぐもの

と雖も悉く其の經營を公共團體より切り離し、獨立の委員組織又は會社組織に一任せるを以て見るも前陳の論旨を裏書するに足る。

### 三、本案の統制方法に對する反對

#### イ、同業たる他の自動車交通事業に對する影響

本案は公益上の必要なる抽象的事由の下に自動車運輸事業の個別的買収を認むるの結果、大都市内に於ける交通の如き各業者の路線の近接錯雜したる地域に於て、一路線を買収して連絡統制を企圖せる結果は、從來の民營相互間に於ける部分的競争に止まらず強大なる公營路線と、弱小なる民營路線との競争を誘發し、業者の受くる脅威、壓迫は到底忍ぶ能はず、斯くの如きは事業統制の美名に隠れて民業壓迫の爪牙を逞ふするの譏りを免れず。

#### ロ、軌道地方鐵道其の他の異種交通事業に及ぼす影響

軌道、地方鐵道業者の多くは、既に自己線路の防護營業の爲め、或ひは兼營として、或ひは傍系事業として自動車運輸事業を營をみるもの比々然り、殊に都市交通の地域に於て然るを見る。然るに之等の路線を本業たる鐵道、軌道と切り離して買収せられんか例之其の自動車事業に於ては、買収價格其の他の條件にして妥當なりとするも、之が爲め根幹たる鐵道軌道は、死滅の悲運に際會すべく斯くの如きは實に、統制の美名を借りて巨額の資本を殺し、或ひは無益の競争を激發して市民の怨府となるが如き無秩序状態を招來するものと云ふべし。

### 四、買収價格、買収範圍其の他の條件裁定の權限を主務大臣に一任したるの弊

買收價格其の他の條件にして協議調はず、若くは協議をなすこと能はざる場合に於て之が裁定を舉げて主務大臣に一任し、之に對して何等の規程を明示せざるは、著しき失當の處置なりと云ふも過言にあらず、省營乗合自動車の開始に際する、民間業者に對する補償方法の不備、不當なることは既に前期通常議會に於て相當深刻なる質疑應答を重ね、遂に當局大臣に於ても、其の不備を認める其の止むを得ざるに立ち至りたるに不拘、鐵道當局は其の方法に於て、名案なしとして、今尙補償令の改正を見ざる現狀にあり、斯かる事例を以て見るも、鐵道當局が今俄かに適切なる買收價格算出の方法を、案出するの至難なること、想像に難からず、終局に於て民事裁判所に出訴するの余地を存すとするも、民間業者として、到底晏如たること能はず

### 五、公營バスの頻出は公經濟を危殆に瀕せしむ

縣市町村理事者が、赤字埋めの對策として、公營バスの企劃を爲すは、昨今の一流行にして、何れも其の甚だしき認識不足に基因せるは前段に述べたる處なり、然るに本法案にして通過せんか、強制買收は其の特權となりて、此の悲しむべき趨勢に更に拍車を加ふることとなり、地方の財政が日を逐ふて危殆に瀕するは必至の成り行きと云はざるべからず

斯くの如き乗合自動車業者の反對運動はその効を奏し、議會に於ても賛否兩論、大論戰が行はれ、交通統制の實現には果して公共團體に買收權が必要か否か、市町村等公共團體の經營する交通機關は先づ尊重しなくてはならない。しかしながらこれが實行上には充分考慮の餘地がある。統制には必ずしも買收を必要としない。その他等々、慎重と云はんよりは

寧ろ熱戰火を吐くやうな論戰が繰り返へされたのであつたが、結局三月二十四日開催された該法案の第十回委員會を最後として、同法案は衆議院に於て審議未了となるに至つたのである。

## 十九路線問題と業者の對議會策など

省營バス進出に對する民營業者の對策については「省營バス對策聯盟の結成とその運動」の項に於て、若干述べたところであるが、省營自動車の進出が年を逐ふと共に熾烈化の一途を辿るに及び、また他方補償令の改正問題を繞つて、昭和十一年四月に至り、省營バス對策聯盟は、更に一步前進して「省營バス反對同盟」を結成するに至つた。尤もこの省營バスの進出對策と、これに伴ふ民營業に對する補償問題に關しては逐次關係要路に向つて運動が繼續され、殊に省營バス反對同盟の結成せられたる前年、即ち昭和十年の第六十七帝國議會に對しても請願に、或ひは陳情に猛烈な運動が行はれたのであつた。今ここに日本乗合自動車協會々長堀内良平、省營バス對策委員會委員長伊原五郎兵衛兩氏の名により議會に提出された請願、並びにその理由書を掲げれば左の如きものである。

### 補償令改正に関する件

#### 要 旨

我國に於ける乗合自動車事業は専ら民間業者の經營に依り、今日の發展を招來したるものにして、此の間投下せられたる多大の積

牲的資本と、臥薪嘗膽の辛苦は寧ろ言語に絶するもの有之、幸に昭和八年十月業者多年の要望たる自動車交通事業法の實施を見、業界は茲に始めて保護助成の御方針の下に、本格的經營に進出するの機運に逢着したる次第に御座候、然るに右事業法の實施と前後して、突如省管自動車の大計畫を擲てられ、甚だしきは一路線一營業主義を原則とする事業法の根本精神を蹂躪して、遺憾なき施設の下に運營する民間路線に脅威を與へ、又は之と同一路線に進出するもの相次ぐに至りたるを以て、業者は曩に第六十五回帝國議會に對し、省管自動車の中止並に補償令の改正に關する請願を爲し、一方同議會に於て、民間業者主張の反映とも見るべき議員の質問續出したるに對し、政府は民業壓迫の意圖なきこと並に補償令改正の要を認むる旨聲明せられたるは、當時の貴衆兩院豫算委員分科會及鐵道敷設法委員會速記録に明らかなる處に御座候

就ては今後省管自動車の爲め損害を受くる民營路線に對しては、現行補償令を左記要旨に依り御改正相成候様奉願候右請願仕候也

左 記

- 一、營業利益を基礎とし、其の既往二ケ年間の平均額の二十五倍の金額の交付を受くること、但し借入金利子は營業利益に加算す
- 二、前項に依り計算したる金額が投資金額に達せざるときは、投資金額以内に於て當業者と協定すること
- 三、従業員は引繼をなすこと、若し引繼をなさざるときは相當の退職手當を給與すること
- 四、残存路線にして營業を繼續し能はざるに至りたる場合亦同じ

補償令改正要望の理由

- 一、自動車交通事業法第三十七條第三項に於ける補償規定には「其の事業者の受けたる損失を補償することを得」とあり、然るに此の規定に依る補償に關する勅令には「自動車運輸事業者が其區間に付事業を繼續すること能はざるに至り廢止したる場合に於ける

補償金額は國の經營する自動車運輸事業を受くる利益の年額を基礎とし」云々とありて、其の全然根據を異にするは法律の精神に反したる規定なり

- 一、同じく補償に關する勅令には「其の七年分以内に於て鐵道大臣之を裁定し其の定むる所に依る」云々とありて、大臣の裁定に依る一方的規定なるが、地方鐵道法第三十一條に買收價額は「建設費に乗じたる額に換算したる金額」又は「國債券面金額に換算したる金額以内に於て協定したる金額」とありて、其の決定に關しては原則として一定の標準に據り、然らざる場合に於ても必ず事業者と協定する事となり居りて補償令の如く一方的の規定は非立憲的なり尙軌道法にも鐵道買收規定の準用あり

- 三、補償令第一條第一項にて、補償額の算定を「國が經營する自動車運輸事業者が、受くる利益の年額を基礎」とし、其の決定は一ケ年過後に非ざれば確定せざるに不拘、第三項に於て「補償金の交付を受けんとするものは國の經營する自動車運輸事業の運轉開始の日より一ケ年以内に、其の事業廢止の許可、又は會社解散の認可を申請する事を要す」とありて、國家の補償額算定の基礎も不明なる以前に於て、事業廢止又は會社解散を強ゆるは不合理なりと言はざる可からず

- 四、補償令第三條に依れば國の受くる利益は「國の收入より國が之を輸送するに要する費用を控除したる殘額」とあり、故に此の計算は民間事業者の損失とは全然其の性質を異にするを以て、如斯算定の基礎は事業者の受けたる損失補償には適當なりとは云ふを得ず

- 五、補償令には民間事業者が廢止の場合に於て、従業員に對する退職金若くは解散手當の支出に對する損失補償の規定なし、尙實際に於ても、民間事業者の使用せし従業員は殆んど引繼採用せられざる現況にして、之は社會問題として相當考慮すべきものにして徒らに失業者を簇出するの結果となる

- 六、補償令第一條に於て、補償の金額を七年分以内となせることは、當局者の説明に依れば現在使用の車を新車と見做し、大體其の

命数を三年又は三年半として、其の現在使用の車輛を使用後、更に一回新車を以て營業を繼續するものと見做し、七年以内となせる由なるも、運送事業は一定路線に定期運輸をなし、一般大衆の交通機關として相當の施設をなし、一個の企業形態を備へハイヤ業の如く、單に車輛のみを以て營業するものに非らず、故に今日既に運輸事業夫れ自體が一般に其の經濟的價値を認めらるゝに至りたるを以て、交通事業法第三十八條に於ても「自動車運輸事業又は自動車道事業の全部又は一部には自動車交通事業財團を設定することを得」と規定せられたる次第にして、實際に於ても事業の全部又は一部が相當價格を以て賣買譲渡せらるゝ狀況なり、然るに獨り補償令に於てのみ運輸事業の生命を單に車輛命数だけを以て率することは事態に反するものなり

七、補償令第三十七條中「殘存路線のみに付事業の繼續すること能はざるに至りたるときは亦同じ」とあるも、殘存路線の營業を繼續し能はざるものに付ても當局は之と反對の見解を取り、事實泣涙入りの外なき實狀なり、此の點に關し更に明確なる規定を必要とす

八、今回補償額を利益金の二十五倍とせるは、鐵道に於ては其の利益率を年五分を見做し、建設費に對する利益率を二十倍となしたるものなれ共、今日に在りては金利低下と、事業の性質上營業費は、収入の九割に近き經費を要する實狀なるを以て、利益率を一年分低下し四分と見做せる結果なり、尙自動車運輸事業建設費は、稍不明なる點あるを以て其の計算の基礎の重點を利益金に置きたる次第なり

なほ以上の省營バスを中心とする民營自動車補償の外、國有鐵道敷設に依る民營自動車補償に關しても請願されたが、何れもその採擇を見るに至つたのは、業者の運動と貴衆兩院議員の理解に基づくものであつた。

しかし何んと云つても省營バス問題の最高潮は所謂十九路線問題であつた。それは昭和十年十月三十日午後一時から鐵

道省第一會議室に於て開催された鐵道會議に於て審議されたもので、時の鐵道大臣内田信也氏議長の下に、喜安次官、新井運輸局長等から詳細な説明があり、依、古川、名川、野田等の各議員から民營業者擁護、並びに省營バス建設の本質に亘つて痛烈な質問が行はれたが結局青木光子を委員長とする依、古川、中川、藏園、久保田、馬場、青木(周)等の諸氏九名による特別小委員會を設け再審議することとなり、翌三十一日その特別小委員會に於て審議した結果、

省營自動車路線の選定に當りては、既設民營自動車業者の利害に付き、十分なる考慮を拂ふと共に、自動車交通事業法第三十七條第三項の規定に依る補償に關しては、政府に於て更に考究を遂げ、民營自動車業者の補償につき、遺憾なき措置を講ぜられむことを望む

との希望條項を附し、原案を承認、直ちに本會議を開き委員會案通り可決確定を見るに至つた。而してその十九路線は、左の如く總軒數一〇三五・七軒に及ぶものであつた。

美幌、弟子屈、川湯、サツテギナイ間九一軒(北海道)

五所川原、大釋迦、子ノ口間七九・三(青森、秋田)

一ノ關、吉岡間六六・二(岩手、宮城)

福島、浪江間七五・七(福島)

矢板、鹽原、鬼怒川間五八・八(栃木)

佐原、成東間四八・七(千葉)

省營バスの進出と民營事業

松本、青木、中川、明科間五六・五（長野）  
森本、富山間六二・一（石川、富山）  
郡上八幡、飛騨金山間三八・三（岐阜）  
三雲、近江八幡間一八・〇（滋賀）  
關部、福知山間四八・〇（京都）  
紀伊、田邊本宮間七四・〇（和歌山）  
倉敷、西總社、清音、矢掛間二六・五（岡山）  
石見太田、大朝間六六・六（島根、廣島）  
仁尾、善通寺、一ノ谷間三〇・七（香川）  
伊豫小松、横河原間三二・一（愛媛）  
坂石、宇和町間二五・〇（愛媛）  
博多、福丸、福岡、新飯塚間六四・〇（福岡）  
武雄、彼杵、佐世保、肥前濱間七四・二（佐賀、長崎）

以上の十九路線の決定を見るや日本乗合自動車協會では、十一月二日緊急全國役員會議を開き、その阻止對策を練つたのであるが、省營バスは鐵道豫定線の代行を眼目とするものであるにも拘らず、この十九路線中豫定線に該當するものは僅かに三線に過ぎず、他は全部新規計畫のものであるとなし、遂に十九路線に關係する業者は、省營バス對策委員會の外

更に省營バス反對同盟を結成し、猛然反對運動を開始するに至つたのであつた。そして昭和十一年五月召集された第六十九臨時議會に於ても深刻に論議されたが、同議會に於ける乗合自動車關係の主なる質疑を大略拾つて見ると次のやうなものであつた。

- 先づ五月十二日開かれた鐵道敷設法中改正法律案委員會に於て、日本乗合自動車協會長堀内良平氏は
- 一、鐵道當局は、省營自動車事業法を制定して、今日の亂脈極まる省營バス營業方針を是正する意思ありや
  - 二、民營路線に、省營バスを運行する場合の補償法を改正する意思ありや
  - 三、現在發表せる十九の新規路線の開通を延期する意なきや
- 以上三問題につき鐵道大臣に肉薄すれば前田鐵道大臣は
- 一、専用道路のない自動車に對して、鐵道軌道の如く、事業法を制定するのは困難ではないかと考へる。従つて現在何等の腹案を持つて居らぬ
  - 二、現在の補償法に對しては、決して完全なものとは思はぬ。出来るだけ完全なものにして業者の不滿のない様改正したいと云ふ希望を有してゐる。
  - 三、十九路線に對しては、延期するとか、中止するとか言明出来ぬが、地方民の意見に反してまで無理に省營自動車を強行しやうとは思はぬ。民營で満足してゐるならば鐵道は好んでさう云ふところに進入つて行く必要はない。多大の犠牲を拂つて開拓した民營路線に對して、將來共満足せしめるとまではゆかなくとも、不滿のないやうせねばならぬと考へてゐる
- との答辯があり更に翌十三日午後一時三十分から開かれた衆議院豫算委員第六分科會に於ては若宮貞夫議員から

鐵道省の計畫の仕方は省營自動車の開拓方針に於て、民業と摩擦の感があり、當局としての考へが余りに足りないやうに思ふと述べれば、前田鐵道大臣は

國家鐵道の經營方針は、國民の幸福増進の爲めであるから、徒らに自動車營業といふ弱い者いぢめとか、壓迫とかはしない考へである。

と答へ、更に手代木隆吉議員は

民業壓迫に對する不平は最近非常に多い、この事實に對して鐵道省はどう考へるか、昨年の議會に於て補償法に對し、希望を述べたが、少しもこれが實現して居らぬ。この補償法が不完全であると云ふことも、民業者が一層省營反對を盛んにやる原因と思ふ、これに對して政府に何等かの方針があるか

と猛烈に肉薄すれば、前田鐵道大臣は

バス事業が民營であつても、省營であつても、地方民の満足出来るやうにすることが第一である。現在の我が國交通界の現状に於ては省營自動車も止める譯にはゆかぬ、よく調査して地方民の歡迎するところではやる。また民業の悪いところを直させるか、或ひは補償法が現在不完全であることは認めてゐるのであるから、將來相當に改正して、民業者の不平を少くしたい

と答へるところあり、手代木氏は更に群馬、栃木、千葉、石川等各縣會に於ける省營自動車に對する決議文を朗讀して、省營バスに對する地方民の不平實情を述べるところあつた。そして最後に日本乗合自動車協會々長である堀内良平議員は、前田鐵道大臣はじめ政府委員との間に専門的質疑應答をなし、乗合自動車業界の實情を披瀝して、全國同業者の叫びを議會に反映したがその大要は民營自動車、私設鐵道等は監督局の監督を受けてゐるが、運輸局には監督局の手が伸びてゐないやうである。然るに現場に於いて仕事をしてゐる者はどうかと云ふに鐵道省の國營鐵道も、私設鐵道も亦國營バスも、民營バスも皆同じやうに仕事をしてゐる。

ところが監督局が民營事業に對して監督してゐることが、必ずしも運輸局では實行して居らぬ。又賃金を決める場合にも省營の場合と民營バスの場合とは相當の差異がある。民營の場合は一々鐵道大臣の認可を受けてそれを決定してゐるのに、省營バスの方はさう云ふ制約を受けることなく營業料程を長短自由にしてゐる向きがあるし、道路法の規定による自動車の重量、これに伴ふ座席等の制限についても、民營のみがその制約を受け省營バスはその制約を受けてゐない實例がある。どうも監督局の監督事項が運輸局の行ふ仕事の上には少しも行はれてゐない。この際鐵道省の組織を斯様なことのないやう改善する意向ありやとの堀内良平氏の質問に對し前田鐵道大臣は、

只今質問にされたやうなことは、自分も前から聞かぬのではない。これは現業と監督權を持つてゐるものが一緒に居る爲め、種々その間に喰違ひを生じ批評を受ける機会が多いことと思ふが行政組織の改革については、現に内閣に於て研究を進めてゐるところであり、鐵道省内だけのことをこゝで云々する譯にゆかぬが、一方は現業をやり、一方は監督をやるにしても、同じ大臣の下に左右の腕となつて働いてゐるのであるから、喰違ひの起らぬやう是正して行きたいと考へる。との答辯があつた。

最後に鐵道大臣はじめ各關係方面に提出された省營バス反對同盟の陳情書を掲げれば次の如きものであつた。

### 省營バス進出に関する件

省營自動車の進出中止に關しては、民業者の死活問題として、爾來機會ある毎に陳情懇願致し居り、第六十五回帝國議會に於ては之に關する建議案を採擇せられ候處、其の後省營の進出は益々計畫的となり、其の進出計畫に依り當面の危機に瀕しつゝある我等

省營バスの進出と民營事業



十九路線業者は勿論、全國業者は今や安住の地なく、戦々兢兢として全く爲すところを知らざる實情に候  
申す迄もなく、乗合自動車の使命は都市と部落、部落と部落間の短區間輸送を目的とするものにして、民業が夙に長足の進歩發展  
を遂げ、文化産業開發の爲めに多大の貢獻をなし來りたるは著明の事實に候

然るに省營バスは、民業が多年莫大なる犠牲的資本を投じ、千辛萬苦具に艱難を嘗めて、今日漸く合理化の域に到らんとする際、  
突如として抜打的に、無軌道的なる進出振りをなすときは民業保護助長の精神に悖り、又鐵道省の根本方針たる一路線一營業主義  
を自ら破壊して顧みざるものと信じ候

依つて省營自動車の新計畫並びに擴張は、此の際絶対に御中止相願度、批政一新を標榜せらるゝ各有識者の深甚なる御同情に鑑り  
此の段只管奉懇願候也

昭和十一年五月

## 自動車製造事業法の制定

### 自動車工業界の動向

關係官民がその腦漿を絞つて決定した自動車製造工業確立委員會の意圖も、時代の流れに對して一步退嬰的だつたため  
か遂に所期の効果を上げることが出来なかつた。商工省の補助金も中途半端なものではあつたが、標準型、B X、T Xも  
國產愛用の空念佛に躍らされたわけで自動車販賣界に於ける一勢力を形成するまでに至らず、従つて外車輸入増加の滔々  
たる大勢を阻止することは出来なかつた。斯かる情勢の下に突如滿洲事變が勃發したのである。

そしてその結果は謂ゆる快速部隊、機械化部隊の威力が遺憾なく發揮され、軍機械化の強大化要望は果然朝野に澎湃と  
して興つた。斯くして自動車工業確立に對し一步も二歩もの前進が要望されたが、では當時の國產自動車工業は如何なる  
進展を見せてゐたか、國產自動車の大合同論が提唱され、當事者の間にもこの機運は動いたが、その全的實現は未だ客  
觀情勢の許すところではなく結局變則的なものが具現されたに過ぎなかつた。一方製造方面は如何と云ふにこれ亦遅々とし  
て進まず、國產振興委員會に於て答申した年産三千臺は愚かさし當つての目標だつた年一千臺にも達しない状態で、商工

省標準型はどうやら捨兒にもなり兼ねない有様だつた。標準型製造の遅々たるは勿論その製造設備の不備、生産能力の寡少なことに重大原因があることは勿論のことだが、同時に需要側がこれを歓迎しなかつたことにも因るであらう、標準型の目標はフェデラル、GMCの様な輸入中級車との角途のもとに設計も製造もなされたのであるが、この爲め外國大衆車に取つてはその出現は何等の痛痒も感じなかつたのみか、之等中級車群にとつてもそれ程大きい脅威とならなかつた様である。と云ふのはまだ製造早々のことなので本質的な性能は兎も角として使用者側から云はせると色々不便もあつたらしく出足の重いことなども手傳つて余り歓迎されなかつた様である。結局國産車は省營バスとか東京市バスとか云ふ様な官

國産車、輸入車、外國會社組立車累年比較

昭和四年	内地會社 生産臺數		外國會社 組立臺數		完成車 輸入臺數	
	(内小型車)					
昭和四年	四三七		二八、〇八七		五、〇一八	
五年	四五八		一八、六六三		二、五九一	
六年	四三四		一八、九〇八		一、八八七	
七年	八四〇	(一四四)	一三、三二七		九九七	
八年	一、六一二	(五五七)	一四、〇八四		四九一	
九年	二、七〇一	(一、三六六)	三〇、八八五		八九六	
十年	五、三五〇	(四、一六〇)				

註、軍用車生産臺數を含まず、輸入組立臺數はフォード及ゼネラルモーターズ

廳方面に主として需要の途を見出したに止まつて純然たる民需はあまり獲得出来なかつた様である。鐵道省が國産擁護の一方方法として制定したバス低床式も實際問題となつて見るとフォード、シボレートの都合も聞いて見ないことには到底それを実施することは困難となり、逆に日本フォード、日本ゼネラルモーターズに對してその製造の可能か不可能かを質すと云ふ仕儀になつた様で、これに對してフォード、ゼネラルモーターズ共に昭和十一年三月低床式バ

スシャシーの供給方を更に聲明して梟がついたが、この様な状態のもとでは國産車進出の餘地は極めて局限されたのも止むを得ない。

標準車は昭和七年三月に試作を完了して東京―長野―名古屋―東京間の約一千軒に亘る走行試験の結果改良點を検討、八年三月再試験を実施の結果良しと云ふことになり本格製造に着手した。車名は昭和九年懸賞募集によつて「いすゞ」と命名されたが、その製作實數は昭和八年に於て百五十臺九年度完成車三百臺、組立ざるもの三百臺でこれは滿洲向のものと同和自動車に於て組立ることになつてゐる分である。この間商工省に於ける補助金の交付は八年度七萬五千圓（一臺當り五百圓）九年度十二萬九千圓（完成車一臺當り二百八十圓）となつてをり、七八年度分補助金十三萬圓の内殘額五萬五千圓は大藏省に返納されてゐる。斯くして「いすゞ」は昭和九年度を以て一應補助は御破算となり、昭和十年七月六日限りを以てその製作は自由製作となり、こゝに昭和六年以來、さしも大懸りにその確立が企圖された標準車も捨兒の憂目に遭ふことになつたのである。勿論同車はその後協同國産に拾はれ、東京自動車工業に於て生長し、いまやニッサン、トヨタと並んで國産車鼎足の形を張つてゐるが、これは商工省の助成策とは自ら別個の問題である。

では「いすゞ」が何故に斯の様な數奇な運命を辿らなければならなかつたかと云ふと、謂ゆる既存三社の分立に原因を求めなければなるまい。即ち、當時三社の資本金は石川島二百五十萬圓、ダット自動車四十六萬五千圓、東京瓦斯電六百萬圓であるが、瓦斯電の主要製造部門は自動車になく他にあつた。この零細な資本金と製造設備で計劃的な生産を樹立することは難しい。況んやその需要分野は局限されてゐる。そこで三國産自動車會社の合同論は朝野の輿論となり、當事者間に於ても頻りに食指が動いたが、瓦斯電は如何んせんその當時和議申請中の状態だつたので、さし當り石川島、ダット

の二社だけが合同することとなり、こゝに自動車工業株式會社が資本金三百二十萬圓を以て創立され、更に自動車工業と瓦斯電とは合辯による協同國產自動車株式會社を設立して、兩社製造になる自動車の共販機關とした。既存三社の大合同問題は斯くして尙ほ時期の關係で完全な形とならず變則的な形態で一應終止符が打たれたのである。

### 同和自動車の創立と國産七社

滿洲事變の經驗によつて陸軍の機械化を急速に實現することの必要を従來に増して痛感すると共に謂ゆる自動車の現地調辦の一翼として滿洲に有力なる組立工場、修理工場を作り、更にこれが配給修理を強力な一元的統制のもとに置く必要を強く感ずるに至つた様である。同和自動車の創立は斯る見地から兩國當事者の間に意見の一致を見た結果であつた。康徳三年三月二十二日（昭和九年）同和自動車工業會社なる滿洲國特殊法人法を基礎に生誕を見たのである。日本自動車工業の前進基地がこゝに生れたのである。資本金一千萬圓（後三萬圓に増資）は滿洲國政府と我が自動車製造業七社の折半出資に成るものであり、當時の日本側の出資會社は、東京瓦斯電、自動車工業、三菱重工業、川崎車輛、豊田自動織機、自動車製造、日本自動車の七社だつた。斯くて以上七社を通常國産七社と呼び、國産七社はまた同和宛一定數量の部品を供給して、同和の組立會社たるの實體に補給することとなつた。併し國産七社中に於て當初主動的立場にあつたものは自動車工業、東京瓦斯電の共販機關たる協同國産であつて、國産七社を以て組織された國産組合は有名無實となつた。

これどころやら滿洲國に於ける自動車政策は、日滿一體化の鐵則の上に樹立された譯で、我が自動車工業さへ擴充強化され、ば滿洲國に於ける自動車に關しては、第三者から一指も染め得ないことになつたのである。併し乍ら當時の國產自動車は前に述べた様な確立前夜の苦悶の裡にあり、同和への供給も意の如くならなかつた關係上暫くは同和も、フォード等の外車輸入にも當らなければならぬと云ふ過渡的現象を呈したのも止むを得ない。

### 流線型の流行と外車

國產自動車が以上の様な苦悶の裡にあるとき外車は如何か？ 昭和九年——西紀一千九百三十四年は自動車の姿態に劃期的な變革を齎した年である。即ち米車は中高級車は勿論フォード、シボレーの大衆車に至る迄一齊にエアフロー型を採用してその妍を競つた年である。三四年型新車の姿態美は既に我が國にもその前年たる昭和八年に紹介され、このエアフローを如何に譯すべきかは、自動車販賣界でも相當話題となつたが、結局流線型と譯されたのである。この流線型は單に自動車界の流行を支配したに止らず、凡ゆる流行の支配的勢力となつた。一時玩具の流線型自動車にストリーム、ラインなど、銘打つたのが見受けられたが、これなどは些か直譯的英語で、勿論ストリームラインと云ふ言葉も全然使用されなうではなかつたが、流線型の元の言葉は矢張りエアフローであつたのだ。これは余談だがこのエアフローは遂に後年トヨタの乗用車に迄採用されるに至つたが、昭和九年の流線型流行は、流線型に非ずんば自動車に非ずの語をさへも生み、特にクライスラー、デソット等のクライスラー會社系の流線型化は極端だつた。その後、一兩年後には流線型熱も下火と

なり、高級車の如きは漸次また落着きのある形態に還えつて来たが、流線型化の名残りは尙ほ隨所に見受けられた。結局流線型は自動車界に一紀元を劃したものと云へよう。

流線型の流行は翌十三年には歐洲にも遼原の火の如く擴大し、シトロエン、ベンツ、フィアットの如き歐車さへもその流行を多分に採り入れた。

而してシボレーは三四年型にニアクションを始めて採用して大いに宣傳したが、これは失敗だつたらしく、販賣上では可成損をした程である。併しフォードもV8はガソリン消費量が多いと云ふので當時の我がタクシー界には寧ろ四氣筒の方が歓迎されてゐたことは事實だが、この四氣筒も昭和九年限り販賣界から姿を消すことゝなつた。

流線型時代の表面は斯の如く華々しいものではあつたが、自動車販賣業者の内面は必ずしもこれと併行してゐるとは云へなかつた。それは月賦販賣による未済の取立てが仲々うまく行かぬことゝ、金融梗塞などが原因したのであつて大衆車へなかつた。それは月賦販賣による未済の取立てが仲々うまく行かぬことゝ、金融梗塞などが原因したのであつて大衆車の最大顧客たるタクシー業者の懐具合が愈々苦しくなつてゐたからである。弱小タクシー業者の濫立防止の爲めに、前に述べた様に私は車籍制限を警視廳に献言し、それは採用實施されてゐたが、この頃のタクシー業者の經營内容はそう一朝一夕に改まるものでなく、謂ゆる名儀貸も可成多數あつたし、一臺持業者の數も決して尠くなかつた。之等一臺二臺持業者中で甚しいのになると月賦ならいゝが日賦で部分品を買ふと云ふ様なものもあつた位で、謂ゆる日済しタイヤと稱されてタイヤ一本買ふのに、毎日の稼ぎ高から支拂ふと云ふ様な方法をとるものもあつたので、車輛の未済月賦支拂ひには相當困難を感じたらしく、月賦未拂によるトラブルは随分多かつた。そこへ持つて来て販賣業者にとつて痛い金融梗塞が押し寄せる。止むを得ないから高利の金融を受けなければならぬ、その爲めには月賦車輛に對する利子を高くしなければならぬ。

らない。そしてその結果は買受者は月賦の支拂ひが困難となり、月賦回収は愈々難しくなると云ふ惡循環的方法を辿るに至つたことは止むを得ない。この爲めデラにして倒産したものも決して數少くないと云ふ現状だつた、そこで一方前に述べた様な車籍登録制度を設けて月賦未済車の逃避移動を防止すると共に、一方自動車月賦販賣業者協會などを設けて、月賦取引の改善に努力した結果昭和八、九年頃を境として惡化の淵から浮び上つて来たがこの間の經營の苦心は並大抵のものではなかつたのである。

月賦販賣制度に就ては世上で色々惡評をするものもある様だが、この爲めの苦しみは利用購買者側よりも寧ろ販賣者側に多かつたらう。一部の販賣業者の中には勿論指彈たるべきものもあつたであらうし、高利に近い利子を課したのもあるだらうが、それは多くブローカー的なものゝ手に掛つたため、フォード、シボレー其他の車輛の正常なディーラーは夫々健全な金融機關を有つてゐたし、そう惡質のものではなかつた。多少社會通念的に見た場合或ひは高きに失した如く、見られるとしても、それは全く前記の様な事情にあるもので全く止むを得なかつたと見るべきであらう。それよりも私は月賦販賣の貢献した積極的な面を見落してはならないと思ふ。殆んど無資本無一文、文字通り徒手空拳で、運轉免許證一枚を唯一の資本とした青年が、立派な營業者になり得た唯一の道はこの月賦販賣制度に外ならなかつた。時勢の要求に應じて自動車は急速な普及を見たのも亦この月賦販賣制度の力が與つて大きいものとしなければならぬ。物事の正常な判斷は楯の両面を見ると共に、その時の客觀情勢をよく了解しなければならぬものである。

## 自工確立の先驅者小型自動車

官民のあれほどの支援と業界の努力に拘らず國產自動車工業が足踏みしてゐる間は、前編でも述べたやうに小型自動車は一足お先に全盛時代を迎へた。國產自動車工業の確立は先づ小型から——と云ふ小型業者の自慢も滿更の手前味噌でもないといふ節がある様で、自動車取締令による無試験免許と云ふ特典の外は何等當局から庇護されることのなかつた小型自動車は我が國情によく適合したものと如くすくくと育つた。即ち昭和七年には僅かに百四十四臺の生産しか示さなかつたのが昭和八年には五百五十四臺、九年には一千三百六十六臺、十年には更に躍進して四千百七十四臺、十一年には六千六百三十三臺と云ふ生産實數を示してゐるのである。その直接の原因は改正自動車取締令（昭和八年）によつて小型自動車の規格がひき上げられたこと、日産自動車がダットサンの大量生産を開始したためであるが、何と云つても操作が簡易で運轉の容易なことと価格が低廉で中小工業者の購入に便利なこと、小運搬機關として便利なこと、等を主な理由としてあげることが出来るであらうが、その生産數の驚異的な躍進は目覺しいものがあつた。

これは昭和五年の内務省警保局長通牒による制限五百立方糶の規格がこゝに再び擴大されることとなつたと共に、乗用席操縦者一名と云ふ制限もなくなつたことのために、いたく業者を刺戟し日産自動車のダットサン製造を始め更に日本エヤブレーキ、日本内燃機、發動機製造、東洋工業等の三輪車の大量製造熱を鼓吹し、町工場的存在にすぎなかつた小型自

動車工業をして漸やく近代工業組織の中に誘引して、小型自動車全盛時代を招來せしめる主因を成した。

この外京三製作所では小型四輪トラック京三號を製造し、三井また玉造船に於て秘かに「やしま」を製造し、後年高速機關を興して「オ、タ號」の本格的製造、日本内燃機のワカバ號、昭和自動車のツクバ號の製造意圖も皆同じ刺戟によるものに外ならない。

一方オートバイの製造熱も同時に擡頭して、中川幸四郎商店のキャブトン、目黒製作所のメグロ號等が本格的に出現したが、何んと云つてもハーレーダヴィッドソンが國産化され三共内燃機（後陸王内燃機と改稱）の陸王號、一旦製作を中絶してゐた宮田製作所の輕オートバイ、アサヒ號は斯界の兩王座を占めるものであつた。

併し我が國の小型自動車は歐米のライトカーとその本質を異にする。ダットサン乗用車の如きは稍々趣きを同じくするが而も謂ゆるライトカーより性能の水準は幾分低い。

自動三輪車に至つては自轉車のリヤカーと余り經庭のあるものでなく、従つてその産業上の價値は普通自動車と比較にならない。況んや軍事上の價値に於てをやであつて、如何に小型自動車工業が隆昌に赴かうとも、國產自動車工業の確立とは自ら別個の問題である所以はこゝにある。勿論ダットサン級の小型四輪車は謂ゆるライトカーに近いものであり、ライトカーたり得る可能性は十分にある。たゞ當時の我が國の綜合的に見た製造技術上から嚴密な意味に於けるライトカーとその性能上に開きがあつたことは否めない事實であつた。

だがこれは我が製造業者のみにその責任を嫁すべきでなく、根本的には改正自動車取締令の小型自動車の規格に寧ろ歸すべきであると一般に謂はれてゐる。改正取締令の小型規格は由來國家の庇護助成に眼目が置かれて制定されたものであ

つて、オースチン、モリス等の歐洲系輕自動車の驅逐にあつたのである。併し、歐洲系輕自動車をほとんど驅逐し、そして國產小型自動車がある發展段階に達すると、逆にこの制約は小型の需給兩業者にとつて却つて不便なものとなつて來た。小型自動車特に四輪メーカーは斯る規格の中に躊躇してゐることが大いに不便となつて來た。そこで小型自動車製造販賣業者は、全國小型自動車協會を牙城として、昭和九年十年頃から猛然と小型自動車の規格擴大運動を展開するに至つた。尤もこの擴大運動に三輪メーカーが全部參劃した譯ではない。三輪メーカーの中には逆に五百に還元してその製作をしてゐたものもあつたのである。だが、小型自動車の國防上に占むる地位が極めて低いとの當局の見解は、小型四輪メーカーをして愈々益々規格擴大への憧憬を刺戟したのである。

規格擴大の目標はその時々的情勢によつて異つてゐたが最低一千CC最高一千五百CC乃至一千八百CCがその標柱となつてゐた。一旦規則によつて決定した規格の改正は至難と見え、遂に見透しは當時つかず、その儘今日に及んでゐる。そして乗用車中型(一千CC—二千二百CC)化問題は現在尙ほ自動車技術委員會の研究題目の一つとなつてゐる状態であるが、この規格擴大運動を仔細に見ると業者の運動には一見して甚だ虫が良いと云ふか矛盾した要素を内包してゐる。と云ふのは無試験免許の特典はそのまま確保して置いて規格の制約のみを緩和せしめようと云ふ點である。小型自動車の規格を七五〇CCで抑へた改正取締令の趣旨には國產獎勵の外にこの邊迄は先づ無試験免許でも保安上さしたる危険なしと踏んだのであるまいか？これは小型自動車の事故件數から見ると豫想が外れてゐる様ではあるが、それは結果論であつて當局の豫見はさうだつたのではあるまいかと思ふ。その臆懼はさて置いて、特典はそのまま確保して置いて規格だけ擴大しようとしたところにこの運動の致命的弱點があつて奏效しなかつた許りか、小型自動車の積極的發展をも制約

してしまつた。特典を自ら拋棄してまでその埒外に跳躍しやうと云ふメーカーは遂に實際上出現しなかつたからである。たゞ漠然と擴大を豫想して中型を試作したに止まつた業者は幾分あつたが、それ以上の跳躍を試みるメーカーは遂に出現しなかつたのである。そして支那事變勃發と共に小型自動車の生産制限は極度に強化され、小型自動車工業には一應終止符が打たれてしまつたのである。

これは後日のことに屬するのであるが、小型の全盛期招來と共にその足跡は海外に迄も印された。特にダットサン、三輪車マツダ號は三菱商事の手によつて海外各方面に可成紹介された。勿論その結果は特筆すべき程のものではなかつたが發動機製造會社のダイハツ號の如きは南洋で小型バスに改造されて輕便バスとして利用されてゐたものもあつた様である。勿論海外進出はその余技に過ぎず小型自動車の本領は内地の輕運搬に歓迎されたのであるが、その潜勢力は全く輕侮することが出來ず、普通自動車の分野を蠶食し、特に小型タクシーの出現は隨所に謂ゆるタクシー業者との摩擦を惹起し、タクシー業者にとつて豆タタは最大の脅威を形成するに至つた。

日本フォードがベビーフォードを輸入し、又英國V型フォードの日本移植を企て、日本ゼネラルモーターズが獨逸製オベルの輸入を行つたのは、この小型自動車攻勢の對抗策の一つの現はれであつて、この一事を以てしても小型の脅威は需給兩業者に可成の關心を喚起したものと見ることが出來よう。不幸にして改正取締令の規格制限と、小型メーカーの特典、保持に汲々たりし爲めに、その隆昌が本格的な國產自動車工業の確立と遂に風する馬牛と成り畢せたことは返す返すも惜しい極と謂ふべきであらう。

序乍らダットサンが大量生産を斷行し旭日昇天の勢ひで普及されたのは、ダットサントラック販賣會社がその基礎を築

いたゞめであり、石澤愛三氏の販賣手腕に依つたことが多大であつたことは特に銘記しなければならぬ。石澤氏とダットサンの關係が生じたのは石澤氏がまだ日本自動車の社長時代であつて、當時我々東京デラー有志が組織してゐた木曜會が日産自動車の招請に應じて新子安の工場に赴いたことがあつたが、その時石澤氏は早くも日産會社の將來性に着目したものか一人後に残つて折衝しその結果日本自動車は後にダットサンの代理店となつてダットサンを賣ることゝなつた。日本自動車と日産との間に關係が生じたのはこの時からと記憶するが、その結果石澤氏は日本自動車社長を退くと共にダットサントラック販賣會社の社長になつたのである。ダットサンが月賦販賣制を採用したのは鮎川氏の獎勵によるものと聞かされてゐる。

## 日産自動車の苦闘

第一期國產自動車工業確立策の失敗は必然にその失敗の内部的原因の探求が行はれた。その結果既存三社の合同問題が提議され、それは變形的ではあるが一應纏つた。ところがこの前後に自動車工業に乗り出して來たのが新興コンツェルンの雄鮎川義介氏である。同氏はその據點たる戸畑鑄物自動車部を昭和八年獨立せしめて自動車製造株式會社を興し、自動車の大量生産を呼號し、横濱市新子安に四萬坪の工場敷地を買収して着々計劃を進めるかに見えた。既にこの時安來製鋼、東亞電機、不二塗料等をその掌中に收めてゐた鮎川氏は自動車用特殊鋼、電裝品、塗料等の製造基礎を確立しその上に綜

合的自動車製造計劃の樹立を急いでゐたのである。製造設備の共融、規格の統一等によつて標準車の規格實現に尙ほ多分に眷戀し、それを以て第一義的の國產自動車工業の確立なりとしてゐた既存三社は自動車製造のこの新興的意見を無縁なりとして難するに至り、こゝに自動車工業確立策を繞つて本質的な兩意見が當業者の間に對立するに至つたのである。而して一方滿洲事變の貴い試練を経て來た陸軍の國產自動車確立に對する意見はどうだつたであらうか、自動車の重要性に對する陸軍の先覺的意見は明治年代に於て砲兵工廠に於て自動車製作を斷行した時代から常に自動車と國防の不可分關係の上に立つてその確立を指導し來たり、軍用自動車補助法の制定第一次確立策への參與等常に先進的意見を抱持し來つたが、滿洲事變の經驗は、第一次確立策の意圖するが如き内容では既に國防の見地からも不充分としてゐたものゝ如く、フォードシボレーに對抗し得る大衆的國產車の出現を最も強く翹望してゐたものゝ様である。斯くして陸軍としては三井、三菱、住友等の大財閥の、自動車工業への進出を強く要望せるものゝ如く、こゝに國產自動車確立問題は時代的に轉換すべき時期に直面して來た。併し三大財閥はフォード、シボレーの牙城の牢固として抜くべからざる現状と、我が自動車工業の前進過程が未だ斯る大量生産組織樹立の可能性稀薄なりとの觀點と、需要の尙ほ斯の如き大量供出を消費し得ないであらうとの臆測から、自動車工業への積極的進出を躊躇峻拒したと傳へられ、僅かに三菱が扶桑の如き重要車製造の意志あるを表示せるに止まり、大量生産組織の樹立は、これを新興勢力に俟つより外はなかつたのである。

斯くして自動車製造は是が非でも國產大衆車の生産を具現しなければならぬ責務と面子とを負はされることゝなつたのであるが、當時の自動車製造のこの計劃に對する世論は賛否相半してゐた様である。背後に年産數百萬臺を有する日本フォード、日本ゼネラルモータースを對手に國產大衆車の生産を具現せんとするが如きは正に龍車に向ふ螻蟻に等しい、新

子安には今にベンベン草が生えるのが關の山だとしたのが一般の意見であつた。併し鮎川氏の胸には成算があつた。國產自動車大合同論の論議の眞最中、日本ゼ社では商工省を訪問して、右合同に同社も参加してもいい旨非公式に申入れを行つた事實を知つてゐた同氏は、最後の切札としては、日本ゼ社買収によつて容易にその意圖を實現し得べしとの見透しをつけてゐたからである。

斯くして日産自動車（昭和九年自動車製造會社を改稱、資本金一千万圓に増資）と日本ゼ社との提携折衝は開始された。と同時に當面の最強敵たる日本フォードとも提携の要ありと見た鮎川氏は日本フォードとも交渉を重ねた末、フォードの部品を製作すべき諒解が成つた。一方日本ゼ社の買収交渉は着々と進行し、九年四月には日本ゼ社との間に假調印を了し、翌十年には日産から淺原、日産自動車から久保田、リツル三氏が渡米して米國ゼ社と最後の技術的折衝を行ふまでに至つたのである。假調印では資本五十一パーセントは日本側が握り支配權は日本側が掌握してゐたものであるが、當時の國際情勢及び滿洲事變の經驗は、自動車の米國依存よりの脱却が何よりも緊要とされるに至つたので、鮎川氏のこの企圖は最後の土壇場で實現不能の破目に陥つた。

斯くして日産自動車は、その第一目標を失つたため暫時方向轉換せざるを得なくなつた。止むを得ず、それ以前から既に本格的に製造してゐた小型自動車ダットサンの生産に積極的に注力すると共にフォード、並びにシボレーの部品製作によつてその雌伏の期を過ぎうとした。

併しフォード、シボレーの純正品製作は、既に十年近く以前から各處の部品メーカーに於てなして來た所であり、日産のフォード部品製作企圖の當初からその成行を重視してゐた部品メーカーに一大衝動を與へたのである。東京自動車商組合ではこの情勢を黙過し得ざるところとなし、直ちに日産の眞意を質すこととなり、常務山本惣治氏と會見してその眞相を聴くところがあつた。併し流石に日産としても部品メーカー既得の分野迄侵害して事を成さうとはしてゐないことが判明し、この問題は泰山鳴動風一匹とでも云ふべき結論に終つたが、併しこの爲めに從來殆んど何等の繋りもなかつた、日産と部品メーカーとの間に交渉が生じ、後年の日産自動車綜合製造計劃に部品メーカーが容易に參劃し得る端緒がこゝに開かれた譯で、このことは双方にとつて幸ひだつたと云へるであらう。

斯くして日産自動車がその本來の使命たる大衆車製作に至るまでには、自動車製造事業法の制定公布を俟たなければならなかつたが、而もこの間同社のダットサンは時流に投じ、その完備した販賣組織と相俟つて所謂ダットサン時代を劃し、ダットサンは遂に小型の代名詞化する迄に普及すると共に同社の業績も、世上一半、冷罵を裏切つて逐年向上の一途を示した。即ち昭和十年の第四期には五分の配當を行ひ、更に翌十一年の七期から七分と二分の増配を行つた程である。

### 自動車工業法要綱の確立

日産自動車時代の寵兒たることを豫約され乍ら二轉三轉の苦悶を経験してゐる裡に時流は矢張り行くべき方向に確に流れて行つた。大財閥の躊躇があらうと、既存三社の意見の殘滓が尙ほ漂流してゐようと、國產大衆車の實現は遂に時代の要求として、自動車工業の將來を決定した。斯くして十年八月九日、閣議に於て決定した自動車工業法要綱が發表されたのである。商工省を中心に陸軍、大藏、拓務、内務、鐵道、の各省及び内閣資源局聯合協議會の専心研究の結論であ



り、時の町田商相が提案理由を説明し林陸相また國防上の見地より自動車工業確立の焦眉の急務なるを力説して賛意を表した結果各相異議なく可決したものであつて、こゝに國產自動車の趨ふべき大道は闡明されたのである。本要綱こそ自動車製造事業法の骨子を成すものでこゝに始めて我が自動車工業の確立は大衆車を基礎とすること、外國組立會社の既得權益はこれを認めることが明確に規定されてゐるものであるが、該要綱の公表と同時に町田商相及び陸軍當局に於ては夫々聲明書を發表してその経緯を明かにし、更に商工省岸工務局長商相聲明を敷衍説明してその主旨の徹底を圖るところがあつた。

### 自動車工業確立要綱

- 一、大衆車の組立又は使用部分品の製造事業はこれを許可事業とすること、その數量が一定數量に達せざる事業に就ては許可を要せざるものとする事
- 許可の方針は自動車の需要數量等を考慮して一社又は數社に事業の許可をなし、その亂立を防止する事
- 二、前項の許可を受け得るものは株數の過半數が日本臣民又は帝國法令により設立したる法人にして議決權の過半數が日本臣民に屬するものに屬する株式會社に限る事
- 三、第一項の許可を受けたる事業に關しては産業上、國防上必要な監督規定を設くる事
- 四、現に存する自動車工業等にして第一項に該當するものについては本方針決定當時に於ける現存範圍に於てのみ既得の權益を認むるもその後には新設又は擴張したるものについては法律施行の際遡りてその權益を容認せざる事

### 町田商工大臣聲明

國防の現状及將來に鑑み、自動車工業の確立は最重大なる意義を有するものであるのみならず、本工業はまた一般工業の基礎を爲す所謂基礎工業の一として産業上に於ても最重要なる地位を占むるものであつて之が確立は刻下の急務である。

政府に於ては夙に茲に鑑みるところあり十數年前より軍用車を中心として斯業の發達を圖り、その確立に關し種々保護獎勵を爲して來たのであるが、殊に最近の國防上及び經濟上の必要に基き、一般に最も需要の多い所謂大衆車の製造事業を確立することが必要欠くべからざることゝなるに至つたのである。

然るに我國の現状を見るに、近時相當大規模に大衆車の製造計畫を進めつゝあるものも一、二ありと認めらるゝのであるが、之等の計畫は何れも未だ完成の域に達し居らず、更に數段の努力を必要とするものであつて、國產自動車工業としては極めて幼稚なる状態である。

加ふるに最も有力なる外國會社系の自動車工業が存在し、我國大衆車の殆んど全部を供給し居るの實情であるから、政府に於て國產自動車工業に對し適當なる指導助成を爲すに非ざれば急速にその確立は期し難いのである。而して自動車工業の國防上及産業上の重要性に鑑み、外國系會社と提携するが如き場合にあつても、企業の支配權はこれを日本側に於て掌握して置くことの必要なことは云ふを俟たないところである。

更に大衆車を目標とする自動車工業の確立は大量生産の基礎を確保することに依つて初めて可能であるから斯業の健全なる進歩發達を期するためには、徒に多數の企業が亂立することは之を防止し斯業の統制安定を圖る必要がある。

この關議決定によつて自製法制定の爲にフォード、シボレーの一ヶ年組立臺數がフォード一萬二千三百六十臺以内、シ

ポニー九千四百七十臺以内と制限され、又日本フォードの一大擴張計劃が抑へられて、その敷地が暫く宙に迷ふことにもなつたのであり、要綱確立の日こそ自製法制定の日よりも我が自動車史上にとつては歴史的な日と云ふことが妥當であらう。

序乍ら右法案要綱に對する當時の各方面の反響を綜合するといづれもその主旨には全幅的賛成の意を表してゐることは勿論であるが、同時に色々具體的意見を吐いてゐるのも面白い。併し日本フォードの總支配人ベンジャミン・コップのみは如何にも猶太人らしい微岸さで、これは後のことではあるが、私達の前で「法律で自動車が出来たらお目に掛る」と放言したことは、日本ゼ社が協調的だつた丈けに對照して面白いものに想へた。そのコップも數年ならずして孤影悄然として逃げるが如く横濱埠頭をたつて行つたのであるが、これこそ米車の日本市場引揚の象徴とも云ふべく、洵に歴史的必然の嚴肅さを想起せずにはゐられない。

流石に我が自動車界は、目前の自分達にはよしや不利であらうともこの法案要綱の實現の一日も速かならんことを衷心から希望してゐる點は日本民族本來の姿とは云へ頼もしい限りであつた。併し私はそれが發布されたからと云つて明日から直ちに國產自動車工業が確立され、これでいゝと云ふ状態になるものでなし、寧ろそれに浮かされて足元のことをお留守にしては却つて相濟まぬと考へ、雜誌「自動車之日本」の十一年新年號にもそれを強調して置いた積りである。即ち（前略）殊に今年は自動車工業がいよゝゝ具體的に法律となつて發布されるでありますから多年叫ばれて來た國產自動車工業の確立も、はじめてその具體的なスタートを切るわけでありまして、正に業界未曾有の事であり、一大轉機に直面したものと云へませう。

自動車工業法の發布に依つて、國產自動車工業がいよゝゝそのスタートを切ると云ふことは我が産業國策上、まことに喜ぶべきことであるのは今更申す迄ありません。けれども、假令自動車工業法が發布されたからと云つて、直ちに、その日から、我が自動車工業が確立されるはづのものでもないことも、之亦改めて云ふまでもありますまい。

そこで當局に期待し、又我々自動車業界に籍を置くものとしても考へなければならぬことは、自動車工業の確立の爲めには先進國たる諸外國の長所を取り我が國情に最も適した自動車を製作することに心掛けねばならぬと思ひます。何れにしましても、今年こそ業界の重大時機であります。而してかゝる年こそ、業界人は相共に協力し相互支援の精神を以て進んでゆかねばならぬと思ひます（後略）

事實私は、國產自動車工業の確立には、その技術はこれを廣く世界に求めた上眞に日本的なものを創造するものでなければならぬ。徒らに外國の模倣であつてはならぬが、同時に徒らに偏狹な獨善的なものであつてはならないこと、及び日本人同士で、あれは元外國車關係だから排撃すると云ふ様な吝な量見を持つてゐたのではこの大事業は完遂出来ない。業界全部が小さい己の利害を棄て、協力一致して目的の達成に努力する、そして業界に一人の落伍者も出してはならぬ。國產車が排他的になるのも不可ぬが從來の外車關係者が、従前の氣持で行動するのも戒めなければならぬと思つて敢て以上の二點を強調したのであるが、色々の迂余曲折はあつたが、大局に於て業界がこの轉機に善處し得られたのは國家の爲め誠に幸ひだつたと思つてゐる。

## トヨタ自動車の登場

滿洲事變に刺戟されて、自動車製造計画は隨所に散見されたことは前に述べた通りで、三菱重工業の扶桑號製作、川崎車輛の六甲號等はその著名なものであり、且つ後年軍用車として結實したが、大隈鐵工所、日本車輛、豊田自動織機、豊田織機、岡本自轉車等を中心勢力とする中京財閥群の自動車工業への異常な關心は昭和七八年頃の自動車界に於ける最も顯著な而して注目すべき事實であらう。その具體的表現としては日本車輛の「あつた號」、豊田式織機の「キソコーチ」(バスシャシー) 岡本のノーツ號(オートバイ)等をあげ得るのみであり、且ついづれも途中で方向轉換をしまつたが、愛知商工會議所等を中心之等一群のメーカーを以て連環せしめ、名古屋をして謂ゆるデトロイト化への具體的一步を踏み出さうとした企圖は確かに注目すべきものがあつた。併し日本車輛は本業の車輛製造に逐はれて自動車は僅かにボデー製造に止めるに至り、大隈鐵工また造機造船に趨り、岡本も自轉車に復歸する一方他の軍需工業に赴くに至つて連環の計劃は崩れるに至つた。この中であつて獨りトヨタ號を生んだ豊田自動織機が、後に許可會社として登場したに止まつたが、想ふにこの中京デトロイト化計劃も、豊田の登場を培つた土壌として後年まで銘記さるべきであらう。

豊田が始めて、本邦最初の大衆車級貨物自動車を発表したのは、自動車工業法要綱(案)の發表に遅れること約四ヶ月十年十一月廿一日のことであるが、同社が國産大衆車の製造計劃を中外に闡明したのは昭和八年であり、更に自動車製造に關心を寄せるに至つたのはそれより遙に古く、先代佐吉氏が世中のことである。その間の事情については、新車發表と

同時に豊田喜一郎氏が詳細公表してゐるから次にその一部を抜萃して見よう。

父は存命中時々私に自動車の製作を勧めましたが、自動車の製作は技術的、經濟的援助がなくては到底完成し得ませぬ。所が其の當時我社におきましては漸く自動織機が出来る程度で、二回目に父が勧めました時には東京、大阪方面の自動車工業を調べて見ましたところ仲々容易に手をつけ得べきものではない、又先輩に聞いて見ましても到底出来ないものであると云ふ感じを深く致しました、のみならず、或大資本家が非常な犠牲を拂つて此事業に着手するかも知れぬと云ふ事を聞きまして其の由を父に報告致しました所それなら吾々貧弱なものがやらなくてもよいと云ふ事になりました(中略)自動車を作り得る迄の下準備の意味に於て紡織の製作には勿體ない様な優秀な製作機械を入れて進行しましたので(中略)經濟的に余裕を見る様になりましたので此際こそ自動車の製作に乗り出すべきだと考へ一同の者に相談致しましたところ、もとゞり父が切望してゐた事業故大賛成でございましたから昭和八年九月會社の定款を改正して愈々自動車製作に取掛る段取りとなりました。以前から私は研究室に於て趣味的に研究設計を續けて居りましたが、愈々製作に取掛るとなると製作方面の十分な研究が必要であり専門機械を買入れる必要があるもので技師を米國に派遣し同時に内地の自動車工業状態も出来るだけ研究して見ましたが(中略)米國の大組織を採用する譯にもゆかず又余り小規模ではいつ迄經つても試験製作の域を脱し得ないので、製作程度及方法を日本だけに考へて行かなくては駄目だと考へ、そこで私の趣味的研究を擴大してバラツク建物を作り此處へ専門機械を入れて或る程度的大量生産が出来る様な半ば製作方法の研究工場の様なものを作りました。(中略)次に自動車の機帯の問題でございますが吾々としては純日本式でやり度いことは山々であります、一般民間に於て急速的に且つ經濟車として普及化する爲めには部品の補充が容易であると云ふ事と一般使用者が外車フォード、シボレー級の大衆車の取扱ひに慣れてゐる點からと又一方相當困難な大衆車製作の出發を容易ならしむる事、原價の引下を容易ならしむる點に於て止むを得

ず外國大衆車の長所を探り入れて補充に差支へない部分を幾分變更したと云ふ程度にすぎないので國産車として獨自の設計でない：  
(後略)

何でもトヨタが始めて芝浦で試作車を發表した直後と記憶するが、小津綠平氏と私との主催で四五人が芝公園の浪花屋で隈部博士に物を聴く會を開いたことがある。博士は恰度歐米から歸朝されたばかりで向ふの自動車事情を語られるのかと思つて出席されたが、豈圖らんや私共の聴きたいことは國産自動車の現状と將來と云ふことであつた。博士は一寸面喰はれた様子であつたが、豊田喜三郎氏とクラスメートであり、自動車研究をすゝめたのは自分であつたなどの昔語りをされて、豊田氏が自動車製作に來り出した現在引くにも引かれぬ事情などを語られ、聴く我々は今更に國産自動車の困難さを知つたのであつた。私は特に我が自工確立のためには外車の特長を吸収しそれと出來るだけ提携しなければならぬと痛感したことであつた。

### 自動車製造事業法とその意義

自動車工業法要綱を基礎として商工省工務局、陸軍省整備局を中心として政府ではその法制化を急いでゐたが、翌十一年には全案の脱稿成り閣議の承認も經たので、これを自動車製造事業法と銘打つて第六十九議會に提出してその協賛を得ることゝなつた。同法案は先づ衆議院に於て附議、直ちに委員會附託となり、重要産業の統制に關する法律と併行審議の結果希望條項附で賛成となつた上本會議を通過、貴族院に廻附審議通過を見たので、昭和十一年五月二十八日法律第三十三號を以て公布され、同年七月九日同法施行期日の件(勅令第六十九號)同施行令(勅令第七十號)を以て公布を見

翌十日には商工省令第六號を以て同施行規則が發布され、こゝに同法の運用は完全になされることゝなり、その結果最初の許可會社として日産自動車株式会社、株式會社豊田自動織機製作所の二社が指定され、初年度(昭和十一年)の兩社製造計劃を次の様に決定した。

#### 豊田自動織機

#### 日産自動車

乗用車	二、五〇〇臺	二、五〇〇臺
バスシャシー	一、〇〇〇臺	一、五〇〇臺
トラックシャシー	二、五〇〇臺	二、〇〇〇臺
合計	六、〇〇〇臺	六、〇〇〇臺

(昭和十一年九月二十二日決定)

尙、自製法の附則によつて日本フォード及び日本ゼネラルモータースに對しては九月二十一日附を以て次の範圍内に於てその組立事業を営むことが許可された。

日本フォード(一ヶ年)	一一、三六〇臺以内
日本ゼネラル(一ヶ年)	九、四七〇臺以内

同法の有する意義はこゝに繰り返して述べる迄もなく又十年八月九日の閣議決定事項たる自動車工業法要綱によつて骨子が示されてゐるので、これに附加すべき何物もないが、なほこれを具體的に決定した事項として

- 一、自動車製造事業の許可基準を年産三千臺としたこと
  - 二、生産力確保の爲め外國二社に對して前述の様な一ケ年組立臺數を明示したこと
  - 三、外國車のダンピング乃至許可會社の生産原價が割高となつた場合は市價の調整、輸入車の關稅引上げ、輸入制限等をなし得ることとした
  - 四、許可會社に對して許可の日より向ふ五ケ年の營業税を免除し、資金調達にも特殊便法を與へ、更にこれが用機、用品の輸入税を免除する等絶大の特典を賦與した
- 尙、自動車關稅の引上は同法實施の精神に則り十一年十二月二十二日全面的に實施されその結果車輛は七割（特惠率七割）を一率に課することとなつた外、部分品に付ては國產自動車工業確立上必須なるものと然らざるものとに分ち、前者の輸入についてはまた大幅の引上を斷行するに至つたのである。
- 政府は許可會社に對して以上の様な助成策を講ずる半面、その監督にも留意し
- 一、許可會社の事業計劃は政府の認可を受くべきこと
  - 二、許可會社がその事業を讓渡、停止、又は廢止せんとするときは政府の認可を経るを要し、又その合併、解散にも同様認可を得るを以て効力を發生することとした
  - 三、政府は許可會社に對して設備の擴張、改良を命ずることを得ると共に、軍用自動車の製造其他必要なる研究を命ずることを得ることとした
- 斯くして政府は國家の要請するが如く許可會社を監督助成して國產自動車工業を國家の意圖に従つて確立することとな

つたのである。

自製法の有つ意義並に性格は大體以上で盡きることと思ふが、特に歴史的意義を有つものとしては、政府が同法中に始めて伸縮關稅を認めたことであらう。即ち衆議院委員會に於て、この伸縮關稅の設定について、岡崎久次郎代議士に對して小川商相は左の如く述べてゐる。

「(前略)それからなほ外國から安い物を投資でもして來るやうな事があつたならばそれに輸入の制限を致しとすとか、海外の競争に對する防衛手段も講じてあるのであります。茲に伸縮關稅が此法文中に認められて居りますが、伸縮關稅の如きは随分今日迄大藏省がやかましく云つて、認めなかつたものであるにも拘らず、此法文中には認められてあるのであります(後略)」以て當時の政府の熱意が窺へるではないか。

併し尙ほ需要者としては、許可會社生誕の結果として車輛の價格が不當の値上りをしはしまいか、石油業法の設定によつてガソリン市價が騰貴した如く、政府が許可會社育成の爲めに車輛價格の調整に當つて、妥當でない價格を決定しはしまいかとの杞憂は全然ないことはなかつた様だ。この點に付て衆議院委員會で、植原悦二郎岡崎久次郎、堀内良平等の各代議士が夫々意見を吐いてゐる。それからフォード、シボレーの既得權益を認めると國產車進出の余地は殆んどないではないか、それでは折角業法によつて國產車の確立を期しても目的達成は早急には仲々難しいのではないかと云ふ意見は大分各方面からも出て、一應尤なものとして危惧されたものであるが、之等の危惧はその翌年突發した支那事變によつて雲散霧消すると共に、事業法によつて確立の基礎を與へられた國產自動車は、こゝに三段跳的躍進を示し支那事變遂行の大役を果すに至つたが、これも結局は自製法の制定があつたればこそと謂ふべく、従つてその歴史的意義の大きかつたこ

とは、こゝに改めて云ふまでもあるまい。

### ディーゼル自動車の統合

國產自動車、自動車製造事業法の制定を豫想してその前夜、隨所に華々しい登場をしたときに、その一翼としてディーゼル自動車製造工業の出現もこれに劣らぬ絢爛振りを示し、或る意味では寧ろその將來性が期待され、躍進振りの目撃しいものがあつた。即ち燃料國策の重要性、その目安を何處に置くべきかは、寧ろ自動車國策に對して指導的な立場をさへとつてゐるかに見え、石油國策は自動車業者の犠牲に於て樹立されたときへ當時の業者をして誤認せしめたのである。石油資源に乏しい我が國の燃料國策は必然に多角的に互らざるを得なかつたが、その一環としての代用燃料政策は、最も自動車國策と並行的な形に於て施行された。代燃國策の主潮若くは大宗を爲すものは、別に述べる如く、薪炭、石炭、コークライト、液化並に壓縮瓦斯、無水アルコール等を主とするものであるが、一面發生當初の代燃政策とも關聯し、他面更に國防上の見地と正統派的燃料國策の立場から、ディーゼル自動車への關心は一個獨自の見解に於て各方面の一研究題目となつてゐた。特にディーゼル自動車の産業上、國防上に於けるガソリン自動車に對する一種の優越性は、世界的關心の一つとして各國共にディーゼル自動車政策は、各國の事情によつて比重の差こそあれ、自動車國策の一翼を構成してゐる。

我が國に於けるディーゼル自動車政策は國防の關點が主位に置かれ、次いで大陸經營の産業開發利用にガソリンに對する優位性がその根本をなすものであるが、その初期に於ける繚亂振りはその製造規模は兎も角として三菱重工業、池貝鐵工

所、日立製作所、東京瓦斯電氣、自動車工業、神戸製鋼、日本デイゼル、川崎車輛、新潟鐵工所の九社を數へ更に後年トヨタ自動車を加へ、更に特殊會社としてディーゼル機器等を數へる旺盛さである。この内東京瓦斯電自動車部と自動車工業の合併した東京自動車工業を始め、池貝鐵工所（後に自動車部のみ獨立して池貝自動車を創設）三菱重工業、日立製作所日本デイゼルの各社は夫々本格的に製造して車輛を市場に出したが、その他は概して試作程度に止まつた。ガソリン自動車に比して生産原價の著しく割高なことがその市場の本格的需要を喚起せず従つて企業的成立の困難なところに支那事變による石油消費規正の影響等によつて、早くも一時的停頓時代に入つたのである。

だが前に述べた様にその國防上の重要性と特殊需要の爲めにこれをその儘に放置することは許されない。斯くして陸軍では商工省と打合せて同事業の整備確立の方策を講ずることとなり、商工省では昭和十五年暮東京自動車工業、池貝自動車、日立製作所、川崎車輛、三菱重工業等の九社を商工省に招致して、ディーゼル自動車製造界の現況を聴取した後、その統合に關する意見を徴した。

その結果前記五社以外ではさして製造をしてゐないことが判明したので結局之等五社を中心に整備を圖ることとなつたが、民間側の意向は區々に到底纏まるべくもなかつたので、こゝに當局に於て立案實施することとなつた。當局案として有力だつたものは、一社を中心に他社の製造設備技術等をこれに参加せしめるか乃至は主要部門に就き分業的にその許可會社を指定するかの二案だつたが、結局前者でゆくこととなり、東京自動車工業を中心に、池貝、日立、三菱、川崎の四社が資本的、技術的に参加し、東京自動車工業は自動車製造事業法による許可會社となることに方針を決定し、十六年四月九日この旨官報に告示した。前記四社の内日立製作所は既に同社の大株主なので改めて投資はせず、他の池貝、三菱、

川崎三社は夫々二百五十萬圓宛を同社に對して新に投資することゝなつた。この七百五十萬圓の増資によつて同社は資本金七千七百五十萬圓の會社となつたが、四月三十日には社名をチーゼル自動車工業株式會社と變更し、こゝにチーゼル自動車製造工業の一元統制は完了したのである。

同社は昭和十二年十一月自動車工業及び東京瓦斯自動車部の合同によつて成立（當時の資本金二千七百萬圓）したもので、謂はゞ既存三社の後身であり我が國最古の自動車製造會社と云ふことが出來よう。其後累次の増資によつて資本金は七千萬圓となつてゐたもので、いすゞの製造に當つてゐた外有數の軍需工業會社だつたが、その自動車製造部門以外の部門は十七年六月獨立して日野重工業となつた。

チーゼル自動車工業は、斯くしてチーゼル自動車製造部門の一元統制を完了したので、それ以前から自動車技術委員會の制定したチーゼル自動車標準型二種、五千CC及び八千CCの製造研究に當つてゐたが、前者は十六年十二月、後者は十八年一月夫々試作を完成した。

## タイヤ工業の興隆と販賣市場

### 輸入から國內生産へ

自動車の國內生産はその輸入を見てから數年を出ずして實現を見たが、タイヤの國內生産はこれよりも幾分後年に屬する。これは我が國の化學工業の發展の歴史から顧みても蓋し當然のことであるが、同時に自動車タイヤの如きは、自動車全體から見るときはその占める分野が余りに小さく、且つ簡單だと云ふ誤つた初步の觀念が相當後まで崇つてゐたも謂へるであらう。尤も凡ゆる部品の國內生産が自動車そのものゝ國內製造より遙かに後れてゐる事實は自動車の需要數量と至大な關係があり、車輛數が一定數に達して部分品の國內生産が稍々採算的となるか否かはその發生を促す素因であることを想へば、それが遙に後年に屬することは敢て異とすべきであるまい。タイヤの國內生産もこれと全く軌を一にするにすぎないのである。

併し國內生産の自動車は、タイヤでは最初から随分苦しい經驗を嘗めてゐる。普通國産第一車と謂はれてゐる山羽式蒸気自動車はその走行試験で無念にも失敗したのも、その最大原因は適當なタイヤを入手することが出來なかつたため、エ

ンチンの調子は快適だったがタイヤが伸びてスピードを出すことが出来ない爲めと云はれてゐるし、國産車第二車のタクリー號最初の苦難もタイヤの爲めと云へよう。山羽式の場合が國內で急場に拵へたソリッドタイヤだったのに對して、これは僅かに四吋の乗用車用バルーンタイヤを、十二人乗バスの而もボデイは重い棉製に取りつけたのだから、試運転の三日目に破れたのも不思議ではあるまい。

その後も國産自動車はタイヤに依つて屢々苦杯を嘗めたのであるが、その國內生産迄にはなほ遑遠だった。一説に依れば明治四十三年に國産三田土タイヤ(ソリッドタイヤ)が名乗りをあげたと云ふが、これは試作の程度で打ち切られたものであらう。一方輸入の方も、ダンロップ護謨株式會社が明治四十年東京に出張所を設けてタイヤ販賣を行つたのを始め、四十一年には横濱のルイ・シュゾール商會(佛人經營)に於て佛國産ミシュレンタイヤの輸入販賣を開始し、米國産USタイヤは三井物産(後梁瀬自動車)に移せるも其後更に三井物産に移る)の手によつて輸入販賣され、米國産グッドリツチタイヤは東京在住の米人バンダグによつて委任販賣され同じくコンチネンタルタイヤは築地パーター商會に於て販賣され、三養社では米國産グッドイヤの輸入販賣を行ふ外、エンゲルベルタイヤ(白耳義國産)は大正二年から西班牙人ジョン・プラナスに依り、ファイヤストン(米國産)はアンドリウス商會から同年より輸入販賣(後年金剛自動車より更に安全自動車に代理權が移る)される等、列擧して見れば随分輸入された種類は多いが、その數量は微々たるものであり、値段も一定してゐなかつた。四吋の馬車用ソリッドタイヤが一本百圓前後もしたのは此頃で、大體に於て一本百圓以上の高値で取引されてゐた。

これがタイヤ輸入の謂はゞ前期と稱すべく、大正四、五年以後、その輸入販賣の數量も増加し、輸入も怪し氣な外人、外國商館の手から離れて眞面目な業者の手に移る様になつてから漸次値段も正常化して來た。即ちグッドイヤを三菱、ユイエスを三井、淺野物産がフィスク、岩山(後に東京自動車興業)がケリー、安全がファイヤストンと云ふ様にその製品も、販賣店も信用あるものに整理され、歐洲物は大戰の結果來なくなつたが、この歐洲大戰は圖らずもタイヤの國內生産を刺戟し、更に昭和に入つてからの爲替暴落は、純國産ブリツチストンタイヤの創成を促進することになつたのである。

### 國內タイヤ工業の勃興

タイヤの國內生産は英國のダンロップ護謨會社の手によつて開始されたのを嚆矢とする。即ち明治四十年に東京に出張所を開設してタイヤ等の販賣を行つたが、同四十二年九月、ダンロップ護謨(極東)株式會社を興し、神戸脇之濱に工場を設置して、翌四十三年から製造するに至つた。ダンロップ護謨會社は資本金三千萬磅と云ふ護謨工業會社としては當時世界屈指の大資本を有し、技術も優秀だった上、世界ゴム資源の過半数を英國が占めてゐた關係上、東洋に於ける最大の足場として日本にその據點を求めたのである。そして前記の輸入タイヤと激しい角逐を演じた末、日本市場制覇を完成したのであるが、この市場制覇の原因は同製品の優秀なことにもあつたが、同時にその販賣店の有力なこと及びそれが一元的に統制されたことも與つて力がある。

國産タイヤの出現は、これは前にも述べた様にすつと後年に屬し、東京護謨株式會社が大正六年始めてマルティタイヤ



を製造販賣したのを以て元祖として宜からう。前記の三田土タイヤは、これを製造販賣と稱するのは如何かと思はれるのである。併しマルチタイヤは遺憾乍ら製造設備も完全でなく、技術も拙劣だつたため、その当初は舶來品と太刀打することとは難しく、暫らく輸入品及び外國資本會社の跳梁に任せる外なかつた。然るに同社の創立と前後して純國産ではないが日米の資本折半によつて有力な會社が出現した。横濱護謨製造株式會社がこれである。同社は古河男爵家と米國グッドリツチ會社の提携によつて大正六年十月創立を見たものであつて、その技術を米國から導入して、早急確立を圖つたもの、資本は兩者が折半出資に成るものであつた。即ち古河財閥の事業たる古河電線では電線用ゴム製造を行ふ關係上、これと關聯ある自動車用タイヤ其他のゴム製品製造をその副業として開始することとなり、こゝに古河電線社長中川末吉氏を主腦として横濱ゴム製造會社の生誕を見ることとなつたのである。即ち同社の性格は資本は日米折半、製造技術はグ社が提供し、全經營の責任は古河側に於て擔當すると云ふ契約の上に成立せるものであつて、「ハマタウンタイヤ」と銘打つて市場に登場した。然るに同社は大正十二年のあの大地震で工場建物、設備を全部烏有に歸してしまつた。そこで一時止むを得ず、米國グッドリツチ本社のタイヤ販賣を主として來たが、昭和四年三月横濱市鶴見區平安町に地を卜して工場を再建し、グッドリツチタイヤと銘うつて製造販賣を開始し、今日の大をなす基礎を作つた。而して昭和十年、これを純國産とする爲め米國グッドリツチ會社と絶縁すべき大命を帯びて渡米した中川末吉氏は同年秋無事に圓滿諒解を得て歸朝し、こゝに同社の資本は完全に古河家のものとなり、純國産タイヤ製造會社となると共に銘柄も「ヨコハマタイヤ」と稱するに至つた。

一方輸入タイヤは之等三社の國內生産に對抗し或は壓倒して、日本市場に鬱然たる勢力を張つてゐたが、昭和初頭から始まつた世界的經濟恐慌、就中昭和六年十二月十三日時の犬養内閣によつて漸行された金輸出再禁止によつて我が爲替相場は急落を見せたため輸入業者はいづれも輸入を見合せ、若しくは輸入權を抛擲するに至つたため、その國內生産高は急激なる増大を示し、こゝにタイヤ界は百八十度の轉換期を迎へることになつたのである。

ブリヂストンタイヤ株式會社の創立は實に前に述べた様な時代を背景として見て、始めてその全貌を把握することが出来るのである。同社が石橋兄弟（徳太郎、正二郎兩氏）の手によつて資本金百萬圓を以て、日本足袋株式會社の姉妹會社として久留米市に呱呱の聲をあげたのは、金輸出再禁止に先立つ約十ヶ月昭和六年三月のことである。福助足袋と共に地下足袋の双壁を成す日本足袋が、その地下足袋用ゴム製造の經驗を基礎としてタイヤ純國産化の第二陣として登場すべく創設したものであるが、その計劃は既に昭和四年頃からあつた様である。即ち同社がタイヤ製造機械を米國に注文したのが昭和四年、翌五年には早くも中間假工場に於て製造を開始し、六年春にはブリヂストンタイヤと銘打つて市販に乗り出して來た譯である。ブリヂストンの社名は社長石橋氏の姓をモチツタもので、當初から海外進出を念頭に於ての命名であり、その意氣や壯と謂ふべきであつた。

斯くしてこゝにタイヤ界は輸入から脱却して英國資本のダンロップ、日米折半の横濱ゴム、純國産ブリヂストンの三大製造會社を筆頭に東京護謨、内外護謨、東京ゴム化工等を加へて、完全なる國內生産へと轉移したのであるが、既にダンロップ、横濱護謨の兩社がその尤大な資本と優秀な技術と製品を以て市場に君臨してゐたところへ、新興勢力としてブリヂストンが擡頭して來たのである。而して新興ブリヂストンは、その當初にあつては品質はどうしても前二者に劣らざるを得ない。にも拘らずこの二者の地盤を何とかして蠶食しなければならぬ。斯くてこゝにタイヤ界未曾有の深刻

な亂賣戦が展開されることゝなつたのである。

### タイヤ協定前史

タイヤの歴史は亂賣と協定の連続であると云つても過言ではあるまい。特に前述のBSの擡頭を機としてこの趨勢は激成されたが、タイヤ協定前史を飾るものとして、月曜會の存在は忘れてはならないものであらう。大正三、四年頃のことであるが、當時ダンロップタイヤの總代理権は日本自動車と梁瀨自動車とが有つてをり、兩社は猛烈な販賣競争を演じ、亂賣の火蓋を切つた。この時二社の下にあつてダンロップを賣つてゐたのは、エンバイヤ自動車、金子商店及び馬場商店の三社だつたが、私は二社の余波を喰つて三社共入り亂れて競争するの愚を避け様とし、その爲めには先づ兩社を提携させることが捷徑であると思ひ、日本自動車の石澤愛三、蜷川包兩氏と梁瀨自動車の梁瀨長太郎、吉崎良造兩氏に和解を奨めた。その結果兩社共表面的にもせよ和解が成立したので、次いで販賣店の三社協定を提唱して容れるところとなつたので協定團體を月曜會と稱し、月に一、二回月曜毎に集合して大いに親睦に努めた。その爲めか協定も大分うまくゆき、一年半以上續いた様に思ふ。馬場氏は大變な粹人で、タイヤ音頭などを作り、集れば必ず飲み、飲めば必ず「タイヤ」擔いでノイエ、タイヤサイサイ擔いで赤坂運び」と自作のタイヤ音頭を高唱し乍ら大いに遊ぶものである。

併しこの當時が梁瀨自動車の最も苦況時代で、タイヤ協定も梁瀨にとつては随分辛かつたと思はれる。その故か、この協定が崩れたのは結局梁瀨にその責任があつたらしく、違反問題も一再ならず起つたが、その内にダンロップとの間に總代理店の契約が切れたので問題も自ら解消し、ダンロップとしても日本自動車が一手に掌握したことによつて却つて統制がとり易くなつたため、ダンロップの躍進を促した。私のところのエンバイヤも、兩社が代理権を有つてゐる間は兩方から殆んど均分してとらなければならぬ爲め色々商策上細かい面倒さがあつたが日本自動車一手となつてからはその點は却つて余計な考慮を拂はないで済む様になつた。

ダンロップの總代理権が日本自動車に移つてからは馬場商店、金子商店、横濱の高木商店、エンバイヤの四社が主力となつて頗る好調子であつたが、好事魔多しとでも云ふのか、馬場氏は唄の文句通りさかんに赤坂へタイヤをかつぎ込んでしまつたので、その結果少からざる痛手を日本自動車に負はせる仕儀となつた。しかし小川菊造氏の寛忍の態度によつて表沙汰ともならず、そのまゝ馬場氏はタイヤ界から姿を消し續いて金子氏も没落の運命となり、その後清水新作氏がダンロップを販賣したがどうも旨くゆかず間もなく清水氏は横濱ゴムへ趨つてエンバイヤが専らダンロップを扱つて來、日本自動車の傍系たる中央自動車がダンロップを扱ふやうになつたのはすつと後のことである。當時タイヤ販賣戦線に活躍された人々はタイヤの日塔治郎、梁瀨の吉崎良造、グッドイヤーの河野豊幸及故吉田秀豊、横濱ゴムの故後藤元治、天本淑郎、ダンロップの武藤健、田村吉太郎、日本自動車の故蛭川包、小川菊造、牧野泰、ファイヤストンの原田、B・Sの柳本光三、エンバイヤの吉岡照義、上島（舊姓手塚）三男人の諸氏で何れも苦難時代奮闘せる懐しい人々である。

### B・Sの進出と第一次協定の失敗

先づ昭和六、七年、當時のタイヤの生産數量とタイヤ推定需要量とを見よう。昭和六年に於けるダンロップ、横濱ゴムB・S（ブリッチストンの略稱）三社の生産數量は四十八萬六千七百八十本と算定され六萬九千本余を輸出してゐる。これに對し同年度の消費は五十九萬一千三百六十五本であつて、不足分は輸入に仰いでゐたことは當時の輸入年表を俟つ迄もなく明かである。ところが昭和八年度に於ては生産數量は遙に消費數量を凌駕し、前者の九十三萬七千本余に對し後者は七十三萬本余りに止まつてゐる。而して輸出は二十一萬七千八百六本を示してゐるが、完成車について輸入されてゐるタイヤも計算に入れると、タイヤ國內生産數と消費數とは漸く失衡状態を示してゐることが判る。

タイヤ販賣戰の激化は生産が需要を遙に凌駕したところに當然起る現象ではあるが、斯る需給状況を招來した原因は一にB・Sの創業によることはこゝに改めて謂ふ迄もあるまい。即ち同社が昭和九年三月に竣工した新工場は日産三千本の能力を有し、優に一社を以て國內需要に應へ得る丈の製造設備を有してゐるのであるが、これと競つてダンロップ、横濱護の製造設備も飛躍的に増強されるに至り、その結果三社の製造能力は、その全能力を發揮すれば、各一社で國內需要を賄ふには事足りると云ふところ迄來るに至つたのであつて、こゝに激甚な販賣競争が既に豫見されるのである。勿論爲替安の波に乗つて、その海外進出は相當目覺しい躍進を示してはゐるが、三社の主目標が依然として國內需要にあり、採算上からも、顧客の恒常化を期成する上からも、この營業政策が不變である以上、三社の摩擦は當然不可避の情勢にある

### タイヤ輸入年表

譯である。

#### (一) タイヤ輸入

昭和三年	二三二、七七六本
同 四年	二六一、五一〇
同 五年	二四六、八一〇
同 六年	一五七、八三六
同 七年	三一、七四〇
同 八年	六七八
同 九年	六三〇

#### (二) 自動車輸入に伴ふもの

昭和三年	四八、九一五本
同 四年	三五、一八五
同 五年	二一、〇〇〇
同 六年	一五、四五五
同 七年	八、五〇〇
同 八年	六、三五五
同 九年	九、二三〇

而してダンロップ、横濱護の二先輩によつて國內の市場は新興勢力の介入は、到底尋常の手段を以てしては不可能であるとすれば、後進B・Sの採るべきは非常手段より外にあり得ない。況んやB・Sの製品は當時尙ほその技術、性能に於て前記二者に遙に及ばず、而も當時國産と謂ふことは販賣政策上決して得策でなく寧ろハンディキャップとなつてゐたに於てをやである。果然B・Sはダンピング的な販賣價格によつて既成地盤の切り崩しにかゝつた。併し流石にダンロップ牙城は容易に揺がず横濱ゴムの地盤も最初は動搖せず、従つてB・Sの進出は先づマルチタイヤ（東京護謨）其他弱小メーカーの地盤奪取によつて開始された。

B・Sの割込み運動は、併し投資安値許りに終始したのではない。先づ東京其他の大消費地の登場に當つては、その販賣店設置を如何にすべきかについても随分人知れぬ苦勞を重ねて來た。有力な車輛、部分品ディーラーは概ねダンロップか横濱ゴムのスーパリーになつてゐるからである。B・Sの得たスーパリーディーラーは九日會の中心勢力たる柳本ブラザー商會、ピーエス商會と云ふ邊に止まつた。尤もその後ダンロップのスーパリーで同時にB・Sのスーパリーを兼ねるものも出て來て、漸くその進出の機に恵まれて來たが、B・Sのこの販賣店獲得の苦心こそ新興

勢力のいづれにも共通に付き纏ふ辛苦だつたと云ふことが出来よう。

併しこのBSの不斷の進攻は、何時迄も東京護謨等弱小業者の蠶蝕に止まつてはゐなかつた。ダンロップ、横濱ゴムの地盤にも漸次喰ひ込むで来た。特に横濱ゴムの地盤割込みに成功するに至つては兩者も今はこれを對岸の火災視許りはしてゐられなくなつた。

斯くてBSの攻勢は漸く、タイヤ界全般に影響するところ顯著となり、亂賣の激化は全市場に瀰漫して来た。而もこの國內市場の亂賣は必然に輸出にも悪影響を及ぼし、海外に於ける國産タイヤ価格は混亂を惹起して輸出価格の減退が憂慮されるに至つた。即ち國內に於ける競争激化に基いて出来した安値品が何時か貿易商の手によつてそのまま海外に輸出されてゐたのである。

タイヤ亂賣に拍車をかけた原因の一つに、タイヤが商品としてでなく、一種の金融機關的なものに利用若くは悪用されたことは前にも述べた通りだが、事實タイヤの最終販賣業者に渡る迄の取引が現金取引でなく、且つ一本の価格が相當にするところから、小賣業者にとつてタイヤは利益を見て賣る商品でなく手輕な金融の具として、多少仕入価格を割つても需要者に現金で賣り渡して金融梗塞した場合の一時凌ぎにすると云ふ様なことも往々であつたのである。斯くて三社の無謀にも近い競争の激化によつて廉賣へ々々と趨つたタイヤ販賣価格は底知れず低落し、製造業者は市場統制によつてこの趨勢を何とかして喰ひ止めない限り、共倒れの悲運のみが行手に待つてゐると云ふ状態になつたのである。

時恰も我が産業界はいづれも生産過剰に悩み、産業の合理化運動、カルテルの結成等が隨所に見られたのであるが、タイヤ界もこの例に洩れず、市場協定、價格協定をなすこととなり、ダンロップ、横濱ゴム、ブリッチストン及び東京護謨

四社によつて昭和七年八月日本タイヤ協會を設立したのである。

併し飽迄も純國産の旗幟を押し立て、國內市場の制覇を狙ふBSと、BSの強引な地盤獲得を憎惡した横濱ゴムとの主張は、會商約一ケ年にも及んだが妥結を見ること能はず、第一次協定は遂に有名無實のまゝに推移し、三者の間には以前に倍する劇甚な競争が展開されたにすぎなかつた。即ちBS側の主張を要約すれば

BSは純國産であり、且つ創業日尙ほ淺く昭和五年に屬するを以てその商標は新しく、海外進出には極めて困難を感じる。一方ダンロップ、横濱ゴム(グッドリッチ)は海外に於ける販賣網も三十年來確立してをり、その商標も遍く知られて海外輸出には便宜を得てゐる。而して兩社は純國産品ではない。従つてその性格上からも寧ろ海外市場の獲得、擴張を第一とすることが國家的見地からも妥當である。因つて國內市場の五十%はこれをBSに於て供給する(昭和八年實績四十%)。その主旨は、BSは先づ國內市場に於て社礎を固め、次いで世界市場に雄飛せんとするものに外ならない。而して現下の國際情勢から推しても純國産が内國への供給を最大限に確保することが國策上からも必要であると信ずる。

といふのにあつたが、これに對して横濱ゴム側では次の點を強調して一步も譲らない。

(一) 輸出は目下圓安の爲替である爲め比較的容易であるが、これは恒常的なものでない。従つて輸出に重點を置くことは社礎を常に不安な状態に置くことであつて承服出来ない。

(二) 現在の實績は市場協定の基準とならない。何故ならBSの實績は亂賣によつて得たものであるからである。

(三) タイヤ製造技術は極めて高度なものであり、且つ日進月歩するから、外國會社との斯る提携は蓋し今後と雖ども必要であつて、それ故に横濱ゴスを外國會社として扱ふが如きは甚しい見當違ひである。