

組合はトラック商業組合の如き精神的にも組織的にも大きな變化を必要とせずして事業組合に移行することが出来る事情にあつたのである。従つてタクシー商業組合の事業組合への移行は極めて平穩に行はれ、トラック方面に於て見られた如き、組合の性格に關する華やかな論議などは全く無かつた。が然しタクシーにはタクシードクターの獨特の混亂があつたわけであつて、此れが當時のタクシー界を根底からゆり動かし、遂には警視廳、鐵道省の現役官吏迄も其の渦中に巻き込んだタクシードクターの大騒動に發展したのであつた。此の騒動を世間では理事長問題と云つて居る。即ち表面の混亂事情が理事長選任事情に關係して居たからである。

事の起りは昭和十六年一月末、其の二月一日から商業組合が事業組合に看板の塗り替えをやらせると云ふ其の直前である。時の鐵道省陸運第一課長川井健太郎氏より新倉文郎君に一寸來てくれと云ふ話しがあり、行つて見ると事業組合へ組合を移行させるに就いて色々話しがあり、そして最後に理事長交替の話が出た。此れが抑●の發端である。當時商業組合の理事長は私がやつて居たので、私は此の話しを新倉君から聞いたわけである。私としては商業組合の理事長になる時でも、商工省からは非お前なれと云ふ命令が有つたので商賣違ひ乍ら引受けたような次第なので、當局に其の意が有れば何時でも引退するつもりであり、新倉君にも亦此の旨を傳えておいた。従つて私は此の問題には初めから氣が樂な方で、自分から積極的にも活動するところはなかつたのである。しかし、一應商業組合の理事長と云ふ責任ある立場にあつて見れば、組合員の意向をも無視するわけには行かないので、其の意味から、多少の引掛りはあつたわけである。

さて川井陸運第一課長から相談を受けた新倉文郎君であるが、相談を受けた其の時には別段何等の意志表示をせず引退り、其の後二三回、鐵道省に川井課長を訪ねて相談をした。そうして居る間に當局の新理事長に對する意向も追ひ々明

かになつて來たわけであるが、其れに依ると、今度の事業組合の理事長なるものは先づ大物でなければならぬ、と云ふのであつた。此處から一時、民間の理事長論議にも大物、小物、と云ふ言葉が流行したことが有つた。所謂大物とは何か？此れは當時傳えられたところに依ると、

- 一、名刺一枚で次官や大臣にも面接出來、或は電話で話し出来る程度の人物。
- 二、手腕力量に於て從來の幹部以上であり、又相當金融の道をも講じ得る程度の人物。
- 三、一般産業經濟界にも相當名の知れた人物。

等の條件が付いて居たようである。此れらの條件を備えた人物と云ふと一體誰れか？ 少なくとも從來のタクシー界には此んな人物は存在しない、一體鐵道省は誰れを目安にして居るのであらうか？

其處で各方面に理事長候補の人選が初められた。そして暫くするうち、此の條件を備えた「大物」と稱する人物は、京成電車社長後藤國彦氏である、と云ふ噂が急速に傳渡し、そしてそれは絶對間違なき事實として次から次へと傳えられたのである。又或る人の説では、川井課長の口から新倉文郎氏に極秘として傳えられたのだと云ふことであつた。其處で後藤是か否かと云ふ論議が遽かに盛んになつたのである。

後程聞知つたところに依ると、右の風評は確かなものであつたらしい。而も後藤國彦なる名を擧げて、此の理事長で贊成してくれとの相談を受けたのは單に新倉君だけでなく、吉村、柏崎の兩君あたりも同様であつたやうである。と云ふのは新倉君が此の後藤理事長なるものに反對した爲め、吉村、柏崎兩氏は、更めて川井課長から新倉説得を依頼されたのである。斯くて川井課長は、新倉、吉村、柏崎の三氏を動かして後藤國彦氏を理事長たらしむべく諒解工作したものである。

と云ふことが漸く一般にも明かになり、又當時業界の新聞にも此の事情を裏書きする幾多の記事が掲載され初めたのであつた。此の三氏對鐵道省の折衝は大體一月末から初められて二月末迄続けられたのであるが、遂に妥結に至らず談判は決裂して了つたのである。と云ふのは當時、一般業界は第一次タクシー統制が終了した直後で、未だ各會社とも創立早々であり、これから大いに張切つて事業を行はうと云ふ意氣に燃えて居る時であつたので、大資本家の進出を嫌ふ傾向が非常に強く、殊に後藤氏が今迄業界に何等の接觸なかりし事と帝都タクシーが買収合同の際に手段を選ばざりし事及業態が餘りにも亂雜にして違反多く組合の長たる經營にあらざりし等の理由から一般タクシー界は到底後藤理事長を迎へる意圖は持ち得なかつたのである。此の事情が背後に強烈に動いて居る以上、三氏としても、川井課長の言を其儘受け入れて後藤氏に賛成し、一般業者の恨みを買ふと云ふ如きことは、到底出来ない相談であつたわけである。其れに新倉と云ひ吉村と云ひいづれも企業合同の鼓吹者で、つい先日迄模範的企業合同會社の設立に夜に日を次いでの活動をして來た。其の矢先であり、折角出來上つた其の企業合同會社が肚の底から毛嫌ひする大資本家理事長を、おいそれと迎へられないのも道理であらう。其處で新倉文郎氏は、「川井課長の説く如き大物理事長の必要なる所以が分らない」と云ふ理由でどうしても後藤理事長に賛成しなかつたし、又新倉説得を依頼された兩氏も、同様の理由を挙げ、此の依頼に應じなかつたわけである。

斯くて第一期の理事長選任工作は完全に挫折し、川井課長も此れら諸氏を通じての後藤氏引出し工作を斷念して別の手段を採用することになつたと共に、新倉君を中心とする後藤排撃運動も急速に發展し、愈々本格的な抗争が開始されたのである。然し、以上の事情は當時尙極秘とせられ、一般には全く知られて居ない事情であつて、此の事情が世に出たのは、すつと後に開かれた問題の會合即ち警視廳川合交通課長より後藤理事長推薦の事が有つた直前、吉村君が公表したこ

とに依つて初めて一般の知るところとなつたのである。

鐵道省陸運第一課長川井健太郎氏の大物理事長推薦が以上の如くして挫折して終ふと、其の頃からタクシー業界には此の問題を對警視廳との折衝で解決しようとの氣運が動いて來た。即ち事業組合は直接の監督官廳を地方廳として居るので、鐵道省が地方廳を抜きにして直接乗り出すと云ふことは警視廳を無視したやり方である、と云ふのが其の表面の理由であつたが、實際は鐵道省の大物主義に不満な業者が問題を警視廳へ移して何等かの妥協點を發見しようと思ふ企圖からであつたと見るのが至當であらう。と云ふのは警視廳への移行を主張した人々は大體大物反對論者であつたからである。其れかあらぬか其の頃から、川井陸運第一課長も亦、警視廳への委任を口にする状態となつて、問題は自然警視廳へ移つて行つたのである。尤も其の後も直接、鐵道省へ何だかんだと云つて行く人達も有つた由には聞いては居るが。

警視廳は當初から此の問題に對しては極めて慎重な態度を持ち、業者の意向をも充分尊重し又警視廳としての見解をも活かして問題を解決して行かふと云ふので、各方面の意向を慎重に調査して居たようであつた。此の警視廳の態度に依つて私は尠からず安堵した次第であつて、此れで官廳との正面衝突も漸く避け得られたと考へたのである。ところが豈圖らん、此處に、タクシー界ならでは一寸想像も出来ない事態が惹起されたのである。此れが謂ふ所の調印集めと云ふものである。

最初警視廳では、八島交通課長から私初め新倉、吉村、柏崎等の諸氏を招いてよく云ふところを聞き、出來るだけ圓滿に事を解決し度い意向である旨を話されたので我々は鐵道省川井第一課長との経緯をよく話し、此の方針の實現が頗る困難である事情を説明して當局の諒解を求めたのであつたが、當時警視廳では私共の意向をよく理解され、警視廳は鐵道省

の意向は單に其の參考とする程度として、警視廳獨自の見地より問題を解決し度いとの話しであつたのである。ところが運の悪いことに八島交通課長は此の問題の途中で轉出し、代つて川合壽人氏が交通課長に就任して來たのである。此の頃から、タクシー界が大きく二つに割れて例の調印集めなるものが起つたのであるが、これは、鐵道省陸運第一課長川井健太郎氏の所説であつた大物理事長なるものに賛成である、と云ふ若干の人達が大理事長に賛成する、との文書を作成し、此れを各方面に持廻つて業者各位の調印を集め、此れを警視廳川合交通課長に提出したのであつた。此の大物賛成への調印は可成り多く集つたらしく、確かに全業者数の半分以上に達した模様であつた。此の事情は、確かに警視廳の新任川合交通課長の意を動かすに足るものであつたと共に、鐵道省川井陸運第一課長をも大いに喜ばせたもので、當時警視廳や鐵道省を訪問した人達は、大抵此の調印集めの成功であつたことを當局者から聞かされて歸つたものである。

私は此の事態を見て愈々事がめんどろになつて來たことを直感した。と云ふのは、大物理事長に賛成であります、と云つて賛成書にキチンと自分の印判を捺した其の人達は、失禮な云ひ分乍らタクシー業者である。自分の印を自分でチャンと捺したからと云つて、其の中の何人が其の捺印したことに對して責任を負ふか、と云ふと實際アテにはならないのである。大物理事長に賛成です、と云つて捺印した人が全業者の八割以上有つたとしても、ほんとうに大物理事長に賛成した人は、其の中の何分の一しか無いのである。又賛成ではないが不賛成でもない、と云ふ人も相當有つたのである。又其の時或るものは曰く是非判を捺してくれと云ふて何か持つて來たので捺してやつたが、然しあの連中も随分物好きで連中だなどと調印集めに來た人達を非難して居た人達が幾人も居た筈である。又「別に金の要ることでもないから」捺してやつた、と云ふのも随分居たのである。

民間では斯んなことも随分とあるものであり、ましてタクシー界ではこんなこと位は平氣で行はれるものである。其れを、鐵道省なり、警視廳なりが、實狀のせめて半分でも知つて居たならば、事は大いしたことに發展せず済んだかも知れないのであるが、残念乍ら此の調印問題以降兩當局は、正に大物賛成者が過半数に達して來た、と云ふ風に考へを直して來たのである。従つて「大物」に反對するのは新倉と其の一黨の僅かに幹部達だけで、業者大衆は官廳の推薦する大物理事長に賛成なのだ、と云ふ風に考へたらしい。此の頃になると警視廳と鐵道省との間には相當具體的な相談も行はれたであらうし、又官廳へ足繁く通ふた大物賛成論者等の説明等に依つて、兩官廳が大體同じ考へになつて來たことが考へられるのである。こうして居る間にも時間はどんどん経過して愈々理事長も決定しなければならんと云ふことになつた。然し、大物理事長賛成者が過半数である、と云ふ警視廳の見方は益々強くなるばかりで一向是正されそうにもなかつた。此處に一切の混亂の種が有る、私はそう考へた爲めに幾度びか川合交通課長に面會して考への訂正方を希望したのであるがどうしても其れを替へることが出來ず遂に破局的な例の會合に迄押上げて終つたのであつた。

四月二十三日午後一時から商業組合二階の會議室で開催された。この會合は事業組合設立準備委員と理事監事の合同會議であつた。

これに先立つて、其の前の理事會で、理事長選任に關する折衝を私と交通課長に一任する、との議が決定されて居たので私は警視廳の川合交通課長と總會開催の當日迄大いに意見を交換し、警視廳の推薦しようと云ふ後藤國彦氏——何時の間にか警視廳推す處の候補も、後藤氏になつて居た——では、業者は決して納得するものではなく、例の大物賛成調印などは絶対に信用出來ない旨を強調したのであつたが、川合交通課長は「大丈夫自信が有る」と云ふことで、是非とも私に

賛成して貰ひ度い、と云ふのであつた。即ち川合課長は「業者の方は大丈夫で私に充分自信が有る、唯候補者の選定を僕と君の二人の合議に委せられて居るのだから君さえ賛成してくれれば其れで問題は解決するのだ」と云ふのである。然し私は、「其れでは決してうまくは行かない、たとへ私が賛成しても業者は承知する筈がないから、もう一度考へ直してくれ」と云ふ論議で結局此れは最後迄終結しなかつた。而し課長は「業者の方は絶対に大丈夫だ」と云ふので、私も、「其れ程あなたに自信が有るならば、其れでは一つ掛けて見ませう」と云ふことで此の會合を開くことになつたのである。

この會合の盛況は又空前のものである。大體タクシー業者は總會などと云つても餘り出て来ない習慣のだが、此の會合ばかりは又正に堂に滿つるの盛況であつて、あとから、同じ會社から二人も三人もやつて来て騒いだ人が有るとか云ふことで問題になつた程である。出席者が空前のものであつたと共に、議事も亦恐らくは空前絶後のものであらう。先づ所定のプログラムに順つて何か幾何かの議事が有つて後、愈々問題の理事長を推薦する爲め、川合交通課長が登壇、一席の挨拶の後、後藤國彦氏を推薦する、と明瞭に推薦された。ところが此の推薦演説の終るか終らない内に早くも、柏崎氏を先頭に質問質問と云ふことで、川合課長に喰ひ下つて来た。質問の要旨は、

- 一、警視廳は独自の立場から理事長を選定すると稱し乍ら、鐵道省が一旦出しそして業者が反對して既にお流れになつた後藤案を又々出して来るのはどう云ふわけか？
 - 二、警視廳は業者の意向を充分尊重すると云つて居たが、業者の大反對の後藤案を出して来たのはどう云ふわけか？
 - 三、理事長の選出は川合課長と柳田理事長の兩氏に一任したのであるが、果して兩氏の意見は一致したのか否か？
- などと云ふものであつた。

此處で問題なのは、川合交通課長は、此の會場に於て尙、後藤理事長に對する賛成者が過半数有るものと信じて居たことである。其の爲め随分妙なことになつたのであつて、「私は後藤氏が最適任者であると信するのみならず、業者大衆に於ても多数の賛成が有るものと思ふ」と云ふ意味のことを云つたようであつた。其處で會場は騒然とし、然らば決を取れ！と云ふ聲が有り、反後藤の聲が會場に溢れる状態である。此の勢ひに川合課長も漸く、従來の見解が全く誤りであつたことを認識し、決を取る必要なしと聲明して自ら後藤案を引下げ凡てを白紙に還元することを聲明して此の總會を閉ぢることにしたのであつた。

私は、眞に川合交通課長の純眞、卒直な態度に敬意を表するものであるが、其れにしても恐るべきは誤つた状態評價である、つくづく考へさせられるのである。例の大物賛成調印なるものこそ、正に信じ得べからざるものであるに不拘、此れを信じて了つたところに一切の過誤が有つたのである。

以上の如くして理事長問題は、此の總會に於て一切白紙に還元され、官廳、業者共に、全く新しい立場から適任者を選定することとなつて幕を閉じた。其の後の経過は非常に平穩に行はれ、八月十九日の臨時總會で早川徳次氏が警視廳川合交通課長の推薦に依り満場一致で決定されたのであつた。

尙此の間、日本石油の奥田雲藏氏、其れから阿部貞治の兩氏が全く別の立場から、後藤派、反後藤派兩派の妥協の爲め大いに努力されたことを附記して置かなければならない。即ち、奥田氏は、後藤國彦氏を次に結成さるべき全國旅客組合聯合會の理事長とし、新倉氏を東京事業組合の理事長とすると云ふ極めて當を得た案を提出して官民双方に働きかけ、阿部氏は後藤理事長、新倉副理事長案を提出して業者大會を開催したこともあつた。いづれも實效を伴ふに至らなかつた

とは云へ、兩氏の眞摯なる努力を忘れない爲め、此處に記して置く次第である。

自交法第二次改正

大東亞戰爭勃發に伴ひ、戦力増強の一點に全産業部面の總力が集注され、總力戦體制の急速なる整備が要請されるに至り、自動車事業も、交通産業の重要使命達成に即應したより高度な業態の整備確立が必要となつて來た。特に貨物自動車の輸送力増強に就いては、極めて重大なる意義があるので、鐵道省は之が對策に關し各般の措置を講じて來たが、從來通りの業態をそのままとする事業組合の輸送統制を以つては、輸送力の維持をはじめ徹底的重點化を期することは不可能とみられるに至つたので、事業體の全面的整備統合を實施すると共に、事業組合自體に就いても再検討を加へ、非常事態に即した組合の建直しを意圖するところとなり、組合に依る輸送統制をはじめ各種統制事業に對する現機構の不備、組合の組合員に對する監督指導力の強化に關する方法その他各般の事項に就いて慎重なる審議が進められた。

事業者の統制團體に就いては、既に重要産業各部門に亘り、重要産業團體令に基く統制會が設立せられ、強力なる統制が行はれてゐたが、獨り自動車事業に就いてのみ、重要産業としての充分なる資格を有してゐながらもこれが適用を受けず、單なる商業組合の移行として設立された自動車運送事業組合に依つて辛うじて國家の要請する事業者の統制行はがれてゐたに過ぎなかつた。従つて組合に依る貨物自動車の輸送統制も、その充分なる効果を期待することは出来なかつた。

のである。それは事業組合が商業組合の精神をその精神とし、組合員全體の利益を擁護することを全使命とされてゐたからであつて、私利私慾の追及を封ずる輸送の統制を徹底せしめることは勿論、事業の整備統合等と云ふ事は思ひも寄らぬことであつた。この様な性格を有する組合に對し、國家が要請する各般の統制事業を遂行せしめることは不可能であることが結論されたので、鐵道省では組合の性格を全面的に改變せしめるために、これに必要な法的措置として自動車交通事業法の第二次改正を行ふことになつたのである。更にこの事業法の改正を機會に、今後更に躍進する貨物自動車運送事業の健全なる育成助長を圖ると共に、戦時下貨物自動車の輸送總力を發揮せしめるため、各府縣別にパイパイの状態にあつた監督行政を中央に一元化し、綜合的輸送計畫の下に中央、地方一體となつて戦時輸送の完遂を期することになり、從來地方長官に委任されてゐた權限を主務大臣に所屬せしめる様、法律の改正を行ふことになつたのである。

この第二次自動車交通事業法の改正案は、昭和十八年通常議會に提出され一月二十九日先づ貴族院本會議に上程直ちに委員會附託となり二月八日貴族院を通過二月二十七日衆議院を通過、ここに成立をみるに至つたので、三月十二日附官報を以つて公布された。

前述した様に同法の改正は、實に貨物自動車の輸送力増強の一點に注がれてゐることで、同法が昭和八年制定以來、相次ぐ内外諸情勢の變化に依り二回目の改正に依つて完全に舊法のおもかげを失ひ、戦時立法的性格を帯びるに至つたのである。

鐵道省が、議會に提出した改正法律案の理由書に「戦時陸運の非常體制確立の一環として貨物自動車輸送力の擴充及其の重點的發揮を圖り併せて自動車運輸一般の整備統制に依る輸送力の強化を期する等の爲自動車交通事業法中改正を要す

るものあり是れ本案を提出する所以なり」と明記してゐることを以つてもそのことは充分に窺はれるのである。
この改正に當つて特に注目すべきは、組合の性格改變に當り、所謂重要産業團體令に基く統制會の長所を採り入れると共に、尙且つ商業組合の長所をも併せて採用したこと、事業組合の設立に當つては、從來の行き掛りを一掃するため、從來設立されてゐた組合の移行を認めなかつた點である。前者の統制會の長所と云はれるものは組合首腦部の任免權を鐵道大臣が持つ等指導者原理に基づく強力な統制が期されて居り、更に商業組合の長所とも云ふべき、物資の共同購入、共同施設を認めたことであつて組合をしてこの共同購入、共同施設を認めしめた所以のものは、蓋し輸送力の増強、重點化には必需物資の確保、適正なる現物配給こそ最も根本的な要素をなすものであるからである。従つて組合又は聯合會の共同購入、共同施設は組合員、會員の事業の統制指導の爲め必要ある場合のみを規定してゐるのである。又改正法律に基く組合の設立に當り、從來の組合の移行を認めぬこととしたのは、組合の性格が根本的に異なるからであることは云ふ迄もないが、商業組合から移行した事業組合の持つ自由主義的經濟思想を一掃すると共に、斯かる思想を抱く組合幹部の清算を目的としたのであつて、斯くてこそ新組合の、國家的要請に即應した強力なる組合員の統制が期待されるのである。

トラック重點輸送と

事業の再整備

陸運統制令の發動

石油消費規正實施以來、ガソリンの相次ぐ規正率の強化に依り貨物自動車の輸送力は低下の一途にあつた。貨物自動車の輸送力の減少は、生産力の擴充はもとより、一般國民經濟生活に及ぼす影響は極めて大なるものがあるので、鐵道省は輸送力の維持増強を圖るため、他の自動車に比較し努めて貨物自動車に對しては規正の強化を避けると共に、不急不要物資の輸送を抑制し出來得る限り重要方面への需要に充當せしめる外、企業體の整備に依る運營の合理化に努める様各府縣を通じ事業者に懇諭し來つた。然し乍ら事業者の大部分は依然として舊態依然たる經營方針を固守し、或る者は目先の利益に汲々として、運賃率の良いものであれば如何なる贅澤品でも、ガソリンの浪費等は念頭に置かないと云つた者もあり又永年の取引關係から反時局的であると知り乍らも敢えて不急不要物資の輸送を続けると云ふ状態であつた。之等の不良業者に對しては從來迄は別に取締規則がなく、ガソリンの配給に手加減を加へるか、或ひは運賃違反を摘發するかのいづれかの方法をとるしかなく、重點輸送の徹底は到底期待し難いものがあつた。然るに昭和十六年七月に入り國際狀勢は只

ならぬ緊迫感を呈し、貨物自動車に對するガソリンの配給も樂觀を許さざる状態となつたので、鐵道省は重要物資の優先輸送、大運送への協力を徹底せしめるため、先づ、輸送力の低下を防止する方法として、貨物自動車に對する代用燃料裝置の取附を優先的に認め、又業者相互の間に部分品の相互融通を行はしめ部分品不足なるが故に運行不能となつてゐる車輛を活用せしめること、自家用貨物自動車にして不急不要事業に使用されてゐる車輛、或ひは中小商工業の統制整備は依り餘剰を生じたものは、貨物自動車業者に譲渡せしめること、百貨店その他の商品をはじめ不急不要物資の輸送をはじめ五十軒以上の遠距離輸送を制限せしめること、營業體の小規模なものは企業合同を積極的にすすめ、軍需品、軍關係資材、國民生活に必要な物資、大運送機關に依り驛、港灣等に到着した物資、その他緊急を要する物資に就いては各事業者は之を優先的に輸送せしめること、又事業組合は之等の物資に就いて共同引受、共同配車、歸り荷斡旋等を行はしめる等の方針を決定、同月二十三日各地方廳に夫々指示を行つたのであつた。然し斯る手段を以つてしても、尙ほ從來の業界の實情からみて到底、重點輸送の徹底は期待し得ぬものがあり、加ふるに國際情勢の緊迫に備へこの際、貨物自動車に對し總動員態勢を確立することの急務が痛感されるに至つたので、鐵道省は、陸運統制令を發動し之れが徹底を期することに、なり同年八月二日鐵道省告示第五百五十三號を以つて、陸上運送事業者に對し貨物運送の引受及順序に關する命令を示達十日より實施することとなつた。この告示は陸運統制令が制定されて以來最初の發動であつた。陸運統制令は總動員法に基いた戰時勅令であつて、この命令に違反したものは總動員法の罰則が適用され、又貨物運送の引受け順序に關する規定は、陸運統制令第二條の「鐵道大臣總動員物資の輸送を確保する爲必要ありと認むるときは命令の定むる所に依り陸上運送事業者に對し貨物運送の引受者は順序又は運送すべき貨物の受取者は運送したる貨物の引渡しに關し必要なる命令を爲す

ことを得」に基くものである。八月二日の告示内容は左の如くである。

- 一、東京、川崎、横濱、名古屋、京都、大阪及神戸の各市内所在驛を取扱驛とする小運送業を經營する陸上運送事業者は、小運送以外の運送を引受くることを得ず、但し所轄鐵道局長の承認を受けたときは此の限に在らず
- 二、貨物自動車運送事業者は左の貨物の運送を引受くることを得ず
 - イ、五十軒を超える運送を要する貨物
 - ロ、百貨店其他小賣業者の顧客に對し配達する貨物
 - ハ、庭石、大理石、模造石
 - ニ、植木、盆栽、鉢植、花輪
 - ホ、寫眞機類、樂器類、娛樂用品
- ヘ、其他他地方長官（東京府に在りては警視總監、以下同じ）の指定するもの
- 三、貨物自動車運送事業者は左の順序に依り貨物の運送を爲すべし
 - イ、軍需品、軍關係資材
 - ロ、天災事變に依り緊急を要するもの
 - ハ、米穀類、生鮮食料品、木炭
 - ニ、鑛石、石炭

トラック重點輸送と事業の再整備

ホ、鐵道、軌道又は船舶に依り驛又は港灣に到着せる貨物
 ヘ、ハ以外の國民生活に缺くべからざる物資
 ト、その他

四、特別の事情に依り地方長官の承認を受けたるときは前二號に依らざることを得

以上の告示に依つて徹底的な重點輸送が期待されることとなつたが、鐵道省では告示の内容に種々誤解のない様、之れが取扱ひに付き同日監督局長名を以つて各地方廳に通牒を發し、五十軒を超える運送の引受は軍需品、生鮮食料品其の他緊急を要するもの又は他に利用すべき鐵道軌道等の大運送機關が無く眞に已むを得ないものみに承認を與へること、二人以上の貨物自動車運送事業者に依り相次いで運送される場合でも同一の貨物であれば總運送距離が五十軒の制限を受けること、百貨店其の他小賣業者の顧客に對する配達には店舗と中繼所等との間の運送も入り配達の爲にするものを含むこと、地方長官が引受制限の貨物を指定する場合は、その地方事情をはじめ近接府縣の取扱方を考慮に入れた上慎重に決定すること、引受制限貨物であつても公共用とか之に準ずるものは承認を與ふること、常時承認を受ける必要のあるものに就いては車輛數又は貨物の種類を指定して總括的に承認を與へること、承認を與へたる場合は車輛數に應じて承認書を交付すること、自家用車に對しても告示の趣旨に依り指導すること、告示の實施に就いては貨物自動車運送事業組合をして協力せしむること、等詳細に亙り指示を行つた。然し乍ら實際問題としては、告示の内容に就いて種々の疑義が生じ、例へば、五十軒を如何にして測定するか、實際の道路に就いて一つ一つ測定することは容易なことではなく、又五十軒以

上の輸送の承認を受けた業者の歸り荷の場合を如何にするか、輸送の順位に就いてみても第三位の貨物の輸送を引受けたる直後第一位の輸送の申し込みがあつた場合如何にするか、或ひは又輸送禁止品目の中でも樂器類の中にラヂオを含めるべきか否か、娛樂用品の中に運動體育用具をも含むべきか、等々各種の疑義が生じて來た。之れがため鐵道省では八月十八日本省に於いて全國交通保安課長會議を開き各種の疑義に就き本省の方針を明らかにしたが、その主なるものは次の様なものであつた。

- (一) 貨物には郵便物は含まない
- (二) 五十軒の距離は通常運行すべき道路に依る輸送距離を云ふ
- (三) 小賣業者とは最終消費者に直接商品を販賣する業者にして購入したる商品を加工して販賣する業者に販賣をなすことを専業と爲すものは含まず
- (四) 配達とは商品の販賣をなしたる者が輸送の申込をなして運送するものを云ふ
- (五) 顧客に對する配達とは總て顧客の購入したる貨物の配達を云ひ第三者に配達される場合も含む
- (六) 庭石には手鉢石燈籠等は含まず
- (七) 植木には切花を含まず
- (八) 寫真機類には其の部分品を含む
- (九) 樂器類には其の部分品を含み蓄音機、レコード、ラヂオは含まず
- (十) 娛樂用品には運動體育用具、玩具は含まず

トラック重點輸送と事業の再整備

- (十一) 禁止品の運送は其の貨物が運送の主品目たる場合に禁止せらるゝものにして引越貨物の如く多数貨物中に含まるゝ場合は引受くることを得
- (十二) 一括契約に依る運送と雖も運送貨物の種類運送距離等の定まらざるものは運送の都度承認を要す
- (十三) 運送の順序決定は貨物運送の着手の時期に依る
- (十四) 承認は運賃の引受を爲すべき經營所の所在地を管轄する地方長官又は警察署長に於いて行ふこと
- (十五) 五十軒を越ゆる運送を要する貨物の運送引受を承認したる場合は其の歸り荷となるべき貨物の引受も原則として承認すること此の場合承認を同時に受くることを原則とし歸り荷の發送地に營業所を有するものは其の地に於て受け得ること
- (十六) 罰則としては國家總動員法第三十條の二に十年以下の懲役又は五萬圓以下の罰金の規定ある旨を注意すること

以上の鐵道省の方針に依つて大體の疑義は解消するところとなつたが、五十軒の測定に就いては技術的に相當困難なるものがあり、直線コースを以つて測定するもの、或ひは實際の道路に就いて測定する等各府縣に依つて夫々異なつた方法がとられた。斯くて八月十日より全國的に實施されたが、實施當日街頭の風景として、先づ植木鉢が荷牛馬車に依つて悠然と都大路を運搬されて行くもの、都會の名物とされてゐた百貨店名入りの自動車が姿を消した等々、先づ上乘の成績を擧げ、不急不要物資の姿は街頭を走る貨物自動車からは一掃されることになつたのである。

事業組合に依る輸送統制の實施

陸運統制令の發動に依つて、不急不要物資の輸送が禁止され、之等に依つて生じた輸送力の餘剰は擧げて重要物資の輸送へと振り向けられることとなり、貨物自動車運送事業は必需輸送確保の爲の一應の態勢を整へることとなつた。とは云へ輸送申込みの引受けが個々の業者に於て行はれてゐるため、その徹底を期待するには尙ほ充分なるものがみられなかつた。而も不急不要物資の輸送抑制の爲め、一部には輸送力の餘剰を生じてゐながらも、一方に於いては輸送力の不足を示すと云ふ現象を呈し、需給の均衡は勿論、総合的な輸送力の發揮を期待することは殆んど不可能とされた。更に個々の業者に依る取引は、闇行爲の誘發を來し、法令の網を潜つて不正行爲をなす業者漸増の傾向を示し、重要物資の優先輸送に大きな支障を來すことが豫想されるに至つたので、鐵道省では各府縣をして督勵、不急不要物資の輸送禁止に依つて生ずる餘剰力は、事業組合が中心となつて斡旋すること、陸運統制令の告示に基く優先輸送物資は事業組合に依つて共同引受共同配車を行はしめ、業者個々の取引を抑制することを慫慂したのである。然し乍ら事業組合に依る共同引受、共同配車は、夫々新たな規定の制定を必要とし、又それに應じた機構の整備を必要とするため、單に當局が慫慂した程度では容易に具體化することは考へられなかつたので、鐵道省では、事業組合を中心とする全面的な輸送統制を實施せしめることになり、統制規定、統制機構等に就き研究を進め、参考案の作成に着手したが、輸送統制を全國一率に行ふことは地方的事情等もあり不可能であるので、六大都市のみに就いて全面的な輸送統制を實施せしめ、その他の地方にあつては、その地方事情に應じて實施せしめることになり昭和十六年九月十一日、先づ六大都市を除く各地方當局に通牒を發し、重要物資の輸送に關しては常に事業者に對し組合よりの運送割當を命じ得る様規定の整備をなすこと、統制規程の制定に就いては地方長官の認可前鐵道大臣に稟伺すること、組合に於いて囑託する顧問又は相談役中に監督官廳關係官を入れしめ、

統制委員會に努めて出席し事業の統制に關し指導を爲すこと等の指示を行つた。

六大都市に於ける輸送統制に就いて、その影響する範圍が極めて廣く、一度び輸送統制を誤らんか、輸送の全面的圓滑を缺き重要物資の輸送すら困難となる恐れが充分にあるので、鐵道省は六大都市の輸送統制に就いては慎重なる上に更に慎重を期し統制規定は勿論、統制機構の整備、之れが運営について各般の見地から検討を加え、十月に入りその結論を得たので十月七日、統制規程例を添附し、十一月一日を目標として實施せしめる様關係各府縣に通牒を發したのであつた。この通牒に於て輸送統制に當つては、六大都市及其の近郊は原則として貨物の運送引受は直接組合に於て之を爲すべきであるが、小運送業者が申込を受けた小運送貨物、區間運送貨物、特殊構造の車輛を以て運送する貨物等の如き貨物の性質上共同引受を爲すことの不適當なものは除外すること、但しこの様な貨物でも、其の運送を爲す組合員より所要車輛の割當の申込みがあつた場合は他の組合員に對し之が割當を爲すこと、組合本部に於いて運送の申込を取纏め、本部が運送の割當を爲すべき貨物は陸運統制令の告示に基く優先輸送物資をはじめその他特に必要なるものとする事、組合支部は行政區劃、經濟事情、車輛數等を考慮し組合の統制に便なる様適當に設置すること、月間輸送力の均分を圖るため組合に對し燃料の平均使用等に付充分留意すると共に組合員をも指導せしめること、支部に於て運送の引受を決定する貨物に付ても其の重要度緊急性等を考慮に入れて公正に之が引受を爲すべき様指導すること、組合支部と所屬組合員との連絡を密にする爲組合支部毎に懇談會を設置する等適當なる處置を採らしむること、組合の收得すべき運賃の收受方法に之を集金するか又は集金を組合員に委託するか種々の方法を考へ適當に統制規程の中に入れること、組合の爲す運送の割當、收入金の取扱方法に付ては、常に關係官吏をして其の内容を監査、指導すること、重要物資の輸送とガソリンの配給とは重大な

る關係あるを以て事業者に對する特配量の決定に當つては組合責任者の意見を徴し主要物資の輸送とリンクせしめ運送の實情に副ふ様割當配給をなすこと等に亘り詳細なる指示を行つたのである。

六大都市を中心とするこの劃期的な輸送統制實施に關する通牒が、恰も暴戾飽くなき米英膺懲の大詔が發せられた、昭和十六年十二月八日、即ち大東亞戰爭勃發の前夜に發せられたことは極めて意義が深い。従つて大東亞戰爭に依つて沸き立つた國內の必勝意識は、總動員決戰態勢の急速なる整備確立に凝集されると共に、輸送統制の迅速なる遂行と徹底が期されたのであつた。

かくて鐵道省が指示した統制規定例に基き各府縣では直ちに地方事情を考慮した規定の制定を急ぎ、輸送統制實施に必要なる各般の準備に着手することゝなつたが、鐵道省が十一月一日を目標とした輸送統制は遂に實現をみず一ヶ月遅れた昭和十六年十二月一日、先づ帝都が、全國に魁け實施するところとなつた。

東京府貨物自動車運送事業組合は警視廳より輸送統制の實施方を命ぜらるや、直ちに統制規定の制定を急ぐこととなり、西浦常務理事の手許で原案の作成が行はれ、十月三十一日には早くも臨時總會を開催、統制規定案及び輸送統制遂行に要する二十一萬圓の新規豫算を一舉に可決、警視廳へ認可申請を行ふと共に十一月は準備期間とし、支部の設置、支部長、その他役員及び事務員の任命、本部員、支部に對する講習會、荷主側に協力を求めるため荷主を集めた講習會を開催する等、萬全の準備が進められた。同組合の統制規定は大體鐵道省の規定例に倣つたものであるが、更に之れが施行に當つての詳細な執行規程を制定した。この執行規定制定に當つては、特に組合員の毎日に於ける運送能力を均等ならしめ燃料消費量を制約せんとするため、大體一ヶ月二日の休日を見込み一ヶ月のガソリン量を二十八分したものを一日量とし、こ

の限度内に於いて業務を遂行することを、規定し統制機構に就いては、支部の他に更に必要に應じ出張所を設け、又組合員の支部所屬に就いては支部の地區内に主たる事務所を置くものは勿論、支部の地區内に主たる事務所はなくとも、營業所として事業上獨立した配車事務を行ふものは、車輛十五輛以上に限り本店と切り離して營業所毎に分割所屬せしむること、又運送申込の受付は本部、支部の外に支部所屬の組合員の營業所に申込受付所を設置すること、他府縣向運送の例外取扱として距離八軒以内のものを除外したこと、等詳細なる規定を設けた斯くて十一月末、各支部毎に、更に全市に亘つて一應の豫行を行つた上十二月一日より全市に亘り、業界はじまつて以來はじめての劃期的な輸送が全面的に實施されたのである。輸送統制初日の申込みは既に二十九日から各組合員、支部で受付けて居り三十日の午前八時半には各支部より組合本部へ申込書が届けられ即日各支部へ割當てがなされたので、案外に初日の事務は圓滑に進められた。然し乍ら、はじめの輸送統制であるだけに慣れぬことと種々な缺陷も露呈され配車の手順、組合せ等が現實に即しないものも見受けられた。例へば鹽が綿布類と組合せられた等はその一例である。又組合員の一部ではこの輸送統制を完遂せんとする熱意から支部の事務を簡捷ならしめるため、或る支部では支部の下に幾つかの隣組を作り、支部はその隣組に割當てるだけでよく、あとは隣組精神で處理して行くこと云ふことが考へられたりした。この様にして業者の熱意も加はり、輸送統制のすべり出しは先づ上々と云つたところで、初日の輸送状況を視察した鐵道省陸運第二課臼杵事務官は、「劃期的な輸送統制の第一日であるだけに色々慣れない故もあつたが、成績は概して良好なるものが見受けられ殊に日本橋支部では一日の割當は午前中に消化し止むを得ず二日分の割當を受けると云ふ始末であつた。これをみても從來如何に無駄な輸送があつたかどわかるもので、輸送の合理化に依る輸送能力の増強は益々期待されるものがある」と語つてゐる。(交通毎日新聞昭和

十六年十二月三日附紙上)

帝都の輸送統制實施は直ちに各地方に響き、これに刺戟されて準備を急ぐところも現はれるに至つたが、十二月八日、大東亞戰爭の開始に依つて急速調となり、十七年に入るや、京都、大阪、兵庫が共同歩調の下に二月より實施、次いで各地に於いて實施され、三月には、六大府縣はもとより山形、茨城、富山、石川、長野、岐阜、静岡、高知、北海道、宮城、秋田、埼玉、山梨、島根、廣島、香川、福岡の各縣に亘り、更に四月、五月に入ると共に大部分の府縣が實施するところとなつた。各府縣に於ける統制状況をみると、統制の範圍、或ひは統制機構等は、夫々の地方的特殊事情地理的關係とか、物資の關係等に依つて異なつたものがあるが、大體に於いて統制規程の基本的なものは一致してゐる。統制の範圍としては、山形とか山梨縣等が共同集金を行はないだけで、共同引受、共同配車、共同集金等輸送統制の基礎ともなるべきものは殆んど府縣が實施してゐる。共同引受の範圍に就いては、重要物資、一般物資を一括組合本部に於いて引受契約を行ふものと、重要物資のみを組合本部に於いて引受け、普通物資は支部その他に任せるもの、重要物資、普通物資一切を支部若くは、統制區に於いて組合の名に依り引受け契約を行ひ、特別の場合には組合本部で行ふと云ふ三つの方法が採用されてゐる。この三つの方法の内、組合本部で一括契約するものと、本部では原則として契約せず、組合の名に於いて下部機關に契約させるものとの二つの方法があることは注目される。この二つの方法の代表的なものは東京と静岡であつて、東京の場合は「共同引受貨物の運送契約は申込者と組合との間に於いて之を締結し、組合支部又は組合員の營業所は單なる申込みの受けをなすに止る」、之に對し静岡の場合は「運送の引受けは統制區事務所に於て之を爲し、組合員個々の引受けは之を禁止す、特別の事由に依り統制部(組合本部)に於て運送を爲すことを得」と規定し、特別の場合のみが

トラック重點輸送と工業の再整備

輸送を確保する上に於いて現状の業態であつて良いものかどうか、現在の如く十五臺か二十臺程度の車輛を擁した小規模の經營體が團栗の背比べの如く無數に散在してゐる時、若しも將來に於いて資材の配給が、之等の事業者に對し五分の一の程度にしか行き渡らない場合、これを全業者に均等に分配したのでは、全部共倒れになることは豫想に難くないところであつて、この場合資材の重點的な配給をするには、現在の業態をこのまゝにして置くことは到底不可能であると云ふのである。前者と云ひ、後者と云ひ期するところは企業體の或る程度の整備統合を必要とするところに一致してゐるのであつて、斯くて業界は輸送統制實施以來半歳を俟たずして、企業の再集約が當面の問題となり、更にこれに拍車をかけ、再集約を決定的ならしめたのは、三月に開かれた地方長官會議に於ける鐵道大臣の訓示の中で、自動車事業の大規模の整理統合を行ふ旨の政府の方針を明らかにしたことであつた。

企業體の第一次集約は、昭和十五年暮、鐵道省の指示に基き各府縣に於いて行はれたが、當時は殆んど一臺持事業者が多く、大規模の統合は速急に實現されることは不可能であつたので最低十臺から最高二十臺と云つた極めて小規模なものであつた。この場合に於いてすら現状を維持せんとするものは、要は企業の合理化を圖ることにあるのであるから、企業體の統合を行はなくとも、作業合同に依つて充分その目的を達するものであると主張し、當局の統合方針に先手を打つて作業合同を行ふものすらあつた程である。この時、その正面に立つて指導にあたつたのが、事業者組合の前身である商業組合であつた事である。組合自體の使命が、組合員の利益擁護にあつたため止むを得ないと云へばそれ迄であらう。

第二次集約が必至となるに従ひ、從來表面に於いては輸送統制の名に於いて國策協力を叫んでゐた現状維持派は、本來の姿に還へり露骨に再集約の反對を意志表示するに至つた。然し乍ら再集約が若し國策であれば、大東亞戰下、國民たる

もの國策に反するが如き舉動に出ることは許さるべきでないため、鐵道省が國策としての方針を決定するに至らない間は、再集約の必要なしとし、反對と言ふ言葉を使用することなく同志の糾合に努める運動が各所に展開された。之等の事業者の動向は、事業者組合にも大いに反映し、事業者組合としても再集約には頗る消極的な態度を持してゐたのである。

かうした事業者の再集約反對運動は八月に入り最高潮に達し、遂に業者大會を開く迄に發展したのである。

昭和十七年八月二十八日本所區役所の講堂に於いて「貨物自動車事業再整備協議會」が開られ、參會するもの五百餘名の多きに達した。この看板をみたゞけでは、再整備を行ふための具體的な事項に就いて協議が進められる、かの様な印象を與へたのであるが、これが實は再集約反對の業者大會なのであつた。この協議會の會長格は、衆議院議員、江東運輸株式會社社長山田竹治氏で、その團體的な背景は、東京貨物自動車運送事業者組合第八支部であつたと云はれた。山田代議士は「我々は今、日本が世紀の大偉業を遂行しつゝあることを忘れるものではない。我々は聖戰目的完遂の爲には總力を擧げて國家に協力する熱意を持つてゐる。従つて政府の決定した方針には絶対に従ふものである。今回のトラックの再編成の問題については、鐵道當局は未だ何等の方針も決定してゐないのであるから再編成に反對するとか、賛成するとか云つた筋合ひのものではなく、再編成の必要があるか、ないかを決めればよいのである」と前提し、更に現下の貨物自動車運送事業者に課せられた使命は、必要輸送の確保を期するにあり、之以外にないのである。これさえ實現すれば再集約も何必要はないのである。それには現在の組合を強化し、輸送統制を徹底することに依つて充分である。最近組合の幹部は各支部に對し再集約の必要を説いてゐるが、組合さえ強化すれば如何なる事も成し得るのであつて、この點大いに組合の幹部に猛省を促すと共に、大いに幹部連を鞭達して、組合の強化に努むべきである」と結んだ。山田代議士の熱辯に依

つて場内は沸き返へり、當時としては珍らしい位ひの盛會を極めたが、この業者大會は各方面に各種の話題を提供した。其の一つは、山田代議士が事業組合の幹部が再集約の必要を支部に指令するとは怪しからんと論難したことは、従來現状維持派で凝り固つてゐた事業組合に大きなヒビを入れることになり、延いては組合幹部の追ひ出し運動に迄發展するかも知れないと云ふ説、其の二は、組合幹部が自ら再集約に反對するが如き行動に出ることは、當局の不評を買ふ恐れがあるから、組合員の有志に依つて反對運動を展開せしめる、そのためには一應の動機を必要とするので、組合幹部の名を以つて各支部に對し再集約の必要を指令し、これを反對運動の導火線とする、と云つた一つの大きな現状維持派の芝居であるとなす説が、それであつた。この第二の説に就いての理由としたのは、業者大會に於ける山田代議士の理論が矛盾撞着し、結局に於いて組合幹部を大いに鞭達しよう等と結んでゐるところに割り切れぬものがあるとしてゐる。山田代議士は、再集約が決定的なものであることは、鐵道大臣が地方長官會議の公式の席上に於いて明らかにしてゐるにも拘らず、再集約に關する鐵道省の態度は白紙であるから、これに賛成とか反對とかを、云々すべきでなく必要であるかないかの問題であると云ひ、又組合幹部が再集約の必要を説いてゐるが、その理論的根據は薄弱である、組合を強化することに依つて何事でも爲し得るから組合幹部を大いに鞭達激勵しよう、等と云ふ事は、他の何等かの意圖を有しない限り云へない事である、と云ふ見方であつた。

この様に、山田代議士を中心とした一部業者の動向は各方面に種々な話題を提供したが、再集約を必至とする業者の一部では、當局の方針を俟たずして、合併乃至統合を着々と進めるものが次第に増加し、又鐵道省では、新聞、雑誌をはじめ凡ゆる機關を通じて再整備の必要を説いて來たので、八月の業者大會を頂點として業界は漸く再集約を觀念するところ

と云つた。

帝都の業界が以上の如く再集約に就いて各種の論議を加へてゐる間にも、各地方に於いては着々と再集約が進められてゐた。之等の再集約は何れも自主的な形式の下に、地方當局と中央當局との間に緊密な連絡がとられ、一應これを以つて最終的なものとし、來るべき鐵道省の第二次統合には除外される豫定の下に進められたのである。昭和十七年十一月現在に於いて統合を完了、若しくは統合方針を決定設立準備中のものは十二縣に達し、これ等の縣は、地域的、經濟的關係から一縣一業者から一縣十業者に分れた。又資本金もその規模に應じ三十萬圓から七百萬圓の多額に達するものもあつた。これを縣別にみると、長野が十一業者で三十萬圓から八十八萬圓、岐阜縣が七業者で四十萬圓から百八十萬圓、石川が、大業者で四十萬圓から六十萬圓、山形が四業者、七十萬圓内外、愛媛縣は市内五業者、郡部は警察署單位に設立、資本金の最高は百十三萬圓、香川が五業者三十萬圓から五十五萬圓、愛媛縣が四業者で三十三萬圓から七十五萬圓、大分縣が五業者で十九萬圓から六十萬圓、熊本は縣下一業者、七百萬圓、岡山も同様一業者七百萬圓、島根縣が二業者で百三十萬圓と百八十萬圓、山口縣が十業者で十八萬圓から百十二萬圓、と云つた内容であつた。

鐵道省の整備方針

昭和十六年十月、事業組合を中心とする貨物自動車の全面的輸送統制を實施せしめることとした鐵道省は、大東亞戰爭勃發に伴ひ國內輸送の綜合化を圖り、以つて必需輸送の完遂を期するため、貨物自動車運送事業に對し改めて凡ゆる角度

からの再検討を加えることとなり、先づその觀點を、將來豫想される、ガソリン、車輛その他必需資材の最悪なる需給状況に對處するための企業體の基礎の強化及び、事業組合を中心とする輸送統制の徹底的強化を期する上に於いての企業體の健實化の二點に置き、集約の範圍、方法、時期等に就き慎重なる検討が進められた。統合の時期に就いては論ずる迄もなく、可及的速やかに實施することとし、地方長官會議に於いて鐵道大臣より近く統合要綱を通牒すると言明された以上、少くとも五月頃迄には統合方針を決定する豫定の下に検討が進められたのである。然し乍ら検討が進められるに伴ひ各種の困難な問題が提起された。例へば一府縣にどれ位の業者数が適當であるか、或ひは又ブロック統合を行ふ場合には一府縣をどの程度のブロックに分つべきか、一定の路線を持たぬ區域事業にあつては實に容易なものではない。又一業者の所有車輛を何臺程度を基準とするが適當であるか、統合の方法に就いても第一次集約の如く大部分現物出資に依る企業の場合が行はれたが、第一次集約當時と同様に事業者の自由とすべきか、資本に依る買収の方法が統合後に於ける運営に於いて有利であるか、この場合には資本を如何なる方法を以つて融通せしむべきか等々各般の問題が提起され容易に結論を得るに至らず、徒らに時日を経過するに止つた。その間、各府縣毎に數業者に統合することは消極的であつて、貨物自動車の輸送力を凝集し、これを計畫的に配分するにはより高度の統制こそ急務であり、之れが爲めには全國的に一元統制を圖るべきであるとの論も出るに至り、半官半民に依る特殊會社の設立、營團に依る經營、或ひは國家管理を行ふべし、と云つた極端な説を唱ふるものも現はれたのであつた。斯くて立案當初の第一案が、第二案へと、更に修正されて第三、第四と修正され七月に至り大體の統合要綱を決定したが、より慎重を期するため尙検討が進められ、九月に入り先づ統合に當つての資金問題の解決をみた。これは國民更生金庫を利用するものであつて、貨物自動車の場合は旅客自動車と異なり

、轉廢業せんとする事業者に對し直接更生金庫より交付を受けることは出來ないことになつてゐる。鐵道省と商工省、國民更生金庫との間に締結された貸出條件は、次の如くである。

貨物自動車運送事業の整備に関する更生金庫よりの融資條件

- 一、事業整備に際し轉廢業をなし、新會社の出資者とならざるものに付ての車輛その他の資産並に營業買収費として融資を受けること
- 二、營業權の價格は、營業費と利益六分還元額との平均額より營業費を控除したる殘額を限度とすること、但し普通車一臺當二千圓、小型車一臺當り八百圓以内を以て定むる場合は之に依ることを得ること
- 三、融資は新設又は存續會社に對し行ふこと
- 四、車輛その他の資産は新會社に於て引受くること

右の内營業權の評價は第一次集約當時に定められたものと何等變更はなく、かくて資金問題の解決に依つて統合の準備は急速に進められたのであつた。

然るに昭和十七年十月六日、戰時陸運非常體制確立要綱が閣議に於いて決定、支那事變以來、大東亞戰爭を通じ、海上輸送の逼迫に伴ひ、内地沿岸に於ける海上輸送物資は擧げて陸運へ轉嫁されることとなり、こゝに陸運の非常體制確立が緊急とされるに至つたので、貨物自動車もこの戰時陸運非常體制の一環として輸送力の増強を圖るため、事業はもとより

組合、關係法規、省營トラック等の全面的整備が行はれることになり、同月二十二日の閣議に、鐵道省より之れが整備要綱を提出正式決定するに至つた。これに依り企業體の統合は從來の如く鐵道省の單なる通牒とせず、閣議決定の戰時陸運非常體制確立要綱に基き、貨物自動車事業の全般的整備の一部とし國策として實施されることになつたのである。

斯くて昭和十七年十二月二十八日、鐵道省は「貨物自動車運送事業統合に關する件」として左の如く各府縣に通牒を發し、業界舉げて待望してゐた統合方針を明らかにしたのであつた。

貨物自動車運送事業統合要綱

第一、方針

戰時陸運非常體制の一環として貨物自動車運送事業の輸送統制の徹底を圖ると共に鐵道輸送との連絡を強化し以て陸運綜合能力の最高度發揮を期する爲事業の統合を實施す

第二、要領

(一) 區域事業

- (イ) 交通の實情に基き道府縣を數個の地區に分ち一地區一事業者を原則とし統合を行ふ
- (ロ) 京濱、京阪神地方等の特殊地帯にして、前號の原則に依り難きときは一地區に二事業者以上の存立を妨げざるものとし此の場合に於ては左に依るものとす
- (1) 事業者は統合後の運営を考慮し出來得る限り大規模且腦力のものたらしむること

- (2) 統合に當りては車庫、營業所等の配置、取扱貨物の特殊性等を考慮し統合後の輸送統制を圓滑ならしむる如く措置すること
- (ハ) 區間事業

同一又は近接區間に於る事業は原則として一事業者に統合しなるべく區域事業者中適當なるものをして之を營業せしむること
尙關東地方、京阪神地方及中京地方の主要區間に於ける事業は關係各府縣協議の上各地方毎に適當なる事業者に統合すること

(二) 統合の方法

- (一) 地方の實情に即し適當なる統合主體を選定し之に對する事業の譲渡、出資又は會社の合併の方法に依るを原則とするも適當なる統合主體なき場合に於ては新會社設立の方法に依り得るものとす

- (二) 統合の際の事業運送評價は別に定むる評價基準に依る

(三) 特定の用に供する貨物自動車

- (一) 小運送用自動車
 - (イ) 小運送遂行に必要な最低限度の車輛は小運送業者に於て之を保有し得ることとし原則として統合より除外す
 - (ロ) 統合に参加せしむる場合に於ては統合體の資本、組織、人的構成等に付て特段の措置を講じ小運送と區域事業との調整に遺憾なきを期すること
 - (ハ) 小運送用自動車の取扱ひに付いては關係鐵道局長と緊密なる連絡を取ること
- (二) 郵便運送用自動車
 - (イ) 主要地區（追而指定す）に於ける運送用自動車は之を日本郵便運送會社に於て之を吸收することとし、右以外の地區に於ては原則として地區別統合に参加せしむること

トラック重點輸送と事業の再整備

(ロ) 統合に關しては關係選信局長と充分連絡すること

(四) 自家用車

一般自家用車は輸送能率發揮上支障なしと認めらるゝ場合に於ては之を本統合より除外するを得るものとす特に重要工場鑛山等に於て其の生産増強を確保する爲繼續且大量に原料、製品等を輸送する場合に於ては所要臺數を限り輸送の實情に應じ自家用貨物自動車保有を爲し得るものとす

(五) 統合の運営方針

(一) 事業組合をして統合完成後の實情に即し且適切徹底せる輸送統制を行はしむること
統合後の輸送統制方針に付ては追而之を指示す

(二) 新統合體に付ては極力經營の合理化を圖らしむると共に運賃料金を適正ならしむる様指導すること

三 注意事項

一、統合地區及區間の決定、統合主體の選定、その他主要なる事項に關しては豫め省に稟何すること

統合地區並に關東地方京阪神地方及中京地方の區間事業統合要領に付ては省に於て參考案を指示す

二、統合に關し必要なる事項を諮問するため別紙設置要領に依り統合審議會を設置すること

三、統合に依る轉廢業者の資産買收のため別に定むる取扱方針に依り國民更生金庫共助資金の融通を受くることを得

四、統合主體の選定に當りては特に慎重を期し經營規模のみならず事業基礎の強弱、經營者の素質、他の運送事業との連繫等に付き充分考慮すること

五、統合に當りては眞弊なる事業者をして其の希望に反し本事業より離脱せしむることなき様注意すること

六、本統合は昭和十八年三月未完了を目標とす

以上の通牒を發すると共に直ちに、十大府縣交通保安課長會議を招集、次いで翌十八年一月十九日全國交通保安課長會議を開催、又全國貨物自動車運送事業組合聯合會臨時總會も開られ、鐵道省の詳細なる説明があつて、統合に關する一應の準備は完了したのである。

斯くて、自動車交通事業法の改正に依る事業組合の強化、貨物自動車に對する地方廳の權限を鐵道大臣に所屬せしむること、新たに省營トラックの開始等に加え、貨物自動車運送事業の統合は大東亞戰爭完遂を期する國內總力體勢に即し、貨物自動車運送事業の全面的整備確立をみることに、國內輸送戦をも勝ち抜く必勝の構えが、ここに期されることになつたのである。

尙この統合の目標は全國を二百九十地區に分けて三百三十七業者とするといふのであり、その中東京都内に於ては二十九地區、四十業者とするにあつた。爾來銳意この目標貫徹に向つて官民共に努力をして來たのであつたが、豫定の三月末日までには全部の完了を見るには至らないとは云へ、この統合の困難さと更に重要さを思はしめるのであつて、邦家のため一日もその完成の速かならんことを祈るものは豈筆者のみではない。

最後に私は如何にして貨物自動車事業を集約せしめるかに就いていさゝか卑見を述べて置きたい。云ふまでもなくトラック事業界の統制は戰爭目的完遂上絶対必要であるが、今日まで、タクシーバス方面に比して少からず立遅れを示してゐる。事業の重要性から當局の非常な庇護が行はれてゐたにも拘らず、却つてこれが災ひして事業者個々の意識は尙依然た

るものがあつたのである。このまゝに放任して置いて駄目なことは何人たりとも明瞭である。然らば事業者の時局認識はともかくとして、これを集約させる場合、従来行はれてゐたやうな所謂企業合同では既にその結果は試験済みであり、國家の要請に應え得るが如き大規模な會社に再組織する場合には到底この方法では不可能であると考へられる。どうしても一元的に強力に指導して行かれる組織でなければならぬ。それには資本統制以外にはないのであるが、しかし今日迄行はれて來た資本統制は多くの場合、業者を失業せしめ、而もその後適當な經營者を得ることが出來ず、經營は逆に能率低下を來すが如き弊害があつた。従つて資本統制に依るにしても業者の經營力は大いにこれを發揮せしめるやうにしてゆかねばならない。事業は統制しても實際の經營は從來の事業者の技術と經驗とを充分に活用してゆくべきであると、私は考へる。こゝに始めてトラック事業の必勝體制が確立されると信ずるのである。

乗合自動車事業の整理

事變後の整理狀況

乗合自動車事業は、過去に於ける地方廳の濫許方針から、一路線十數業者、極端な地方に於いては一路線四十業者の多きに達したため同業者間の競争は激烈を極め、それが爲事業の經營は不振を續けるのみで、廢業するものも少くなかつた。事變前石油市價の昂騰をはじめタイヤの値上り等に依り益々事業は不振となり事業の整理統合が漸く積極化をみんとする情勢にあつたが、支那事變の勃發に依つて、そうした氣運は一層急速に展開されるに至つた。その直接の動機は石油消費規正の實施と、各種必需資材の拂底に依り致命的な打撃を受けたことにある。

石油の配給量が二割や三割程度の規正であれば、競争路線にあつては、既に業者相互の協定に基いて運轉回數の減少を行つてゐた實情であつたから、差したる影響は見受けられなかつたが、五割以上の規正となり、更に石油のみでなくその他の必需資材の入手が容易でなくなり、且つ勞務者の不足等、物的人的資源に事缺くに至つては、從來通りの體制であつては到底輸送力の維持を圖り、事業の經營を繼續して行くことは不可能な事であつて、事業者は當局の慫慂を俟つ迄もな

く、事業の合理化に眞剣な努力を拂らひ、必要に應じて事業の整理を斷行して來たのである。整理の方法としては、事業全部を他に譲渡或ひは合併するもの、事業を廢止するもの、一部路線の休止に依るもの、共同經營、運輸協定等がその主なるものであつて、事變當初から三年乃至四年の間には業者の間には將來の見透しを付けてアツサリ事業全部を他に譲渡して業界から身を退くものと、一部の路線を休止し需要の大きい方面に増車して實車率を伸長せしめると共に、進んで經營不振に悩む事業者を買収した上、その業者の持つ資材や施設を最も有効に使用せんとするものとの二つの傾向に明らかに區分された。従つて業者同志が合併すると云ふことは極めて稀であつた。

昭和十三年五月、石油消費規正が實施されて以來一ヶ年後の事業の整理状況を鐵道省監督局調査に就いてみると事業者總數二千五百五十に對し譲渡件數百九十四件、合併が十四件、事業の廢止九十三件、休止千二件、共同經營二一件、運輸協定二九件と云ふ數字を示してゐる。これを各府縣に就いてみると、業者數の最も多い北海道が百二十一の業者に對し譲渡が僅かに五、合併が一、廢止が四、休止が十七、福岡縣は九十九業者に對し譲渡が十二、廢止が二、休止三十八、運輸協定が一となつて居り、又大分縣の如きは七十業者の内僅かに休止が一件、共同經營が二件のみと云ふ状態で、山口縣の二十四業者に對し譲渡十一件、兵庫縣の五十業者に對し譲渡七件、休止百十八件に比較すると、其の事業整理に對する熱意の程が疑はれるものがあつた。總じて石油消費規正實施當初に於いて、特に事業の亂立してゐる府縣に限り、事業の整理が遅々として進められなかつたのは、前述した様に、過去に於ける同業者間の競争が、二三割程度の規正率であれば寧ろ緩和される形にあつたからである。然し乍らガソリン規正が強化されるに伴ひ、事業の整理統合は急速に進められ、昭和十四年六月現在の事業者數二千二十七は、昭和十五年六月現在には千八百五十六に減少し、更に昭和十六年三月末には、

千六百四十八に同年十一月現在では千四百九十五業者に激減を示した。その内譯をみると譲渡八百四十件、合併八十二、廢止三百二十六、休止二千九百八十七、共同經營二十四、運輸協定三十二、管理委託四件と云ふ數字を示してゐる。この様にして事業の整備統合が進められて行く傍ら、企業體の基礎を強固ならしめるため、從來全業者の半數以上を占めてゐた個人業者は、合併を機會に株式會社とする者、或ひは株式會社に統合する者等が續出するに至り、昭和十三年、石油消費規正實施當初は會社經營千十五に對し、個人經營は千二十一であつたものが、翌十四年には會社千二十六、個人八百九十、昭和十五年には、會社九百六十四、個人七百二十六、昭和十六年に至つては會社八百八十七、個人五百六十三と云ふ數字となり、僅か三年にして逆の現象となつて來た。

以上の如く支那事變勃發以來、乗合自動車事業は立として業者の自發的創意に基き、企業體の整備統合に依る、合理化が着々と進められ相當の成果を收めて來たが、昭和十六年九月を轉機としたガソリンの全面的使用禁止は、事業の再検討を必要とするに至り、代用燃料車を中心とした事業計畫に基く企業體の運営に各業者共果敢な努力が拂はれたがそれにも拘らず更に大規模の整理統合を必至とする状態となつて來たのである。

鐵道省の統合方針

昭和十六年九月、乗合自動車に對する石油の配給が停止されるや、鐵道省では之に依り低下せんとする輸送力を極力維持し、且つ増大する交通量に對處せんがため、乗合自動車事業に對し全面的な再検討を加へ、更に今後豫想さるべき資材

需給関係の悪化をも考慮に入れた上、如何にして限られた資材、現有施設の最高度の有効使用を圖るべきか、に付き連日の如く會議を開き、具體案の樹立に腐心したが、昭和十六年十二月八日歴史的對米、英激滅の大詔が渙發せられ國內擧げて大東亞戰完遂のための決戦體制整備に總力結集が要請されるに至り乗合自動車事業の統合は極めて急を要するものとしたため、速急なる具體案の決定を急いだのであつた。それには、今以つて多數業者の亂立に依る資材、勞力の不經濟が全國的に見受けられるので、先づこの無駄を一掃して健實なる企業體の確立を圖るべきであるとの結論に達し、その方法として乗合自動車事業の全面的再編成を斷行することになり、昭和十七年三月の地方長官會議に於いて八田鐵道大臣は再編成を斷行する旨政府の方針を簡明したのであつた。

乗合自動車事業の徹底的再編成を斷行することになつた鐵道省は、地方長官會議終了後直ちに具體案の作成に着手したが、この統合具體案の立案に當り、鐵道省の最も悩みとしたのは、統合に當つての資本問題と、對私鐵軌道關係を如何に調整するか、又統合の範圍をどの程度にするか、統合の徹底を期するため、各地方廳の意嚮を、所謂地方の特殊事情としてどの程度迄認めるべきであるか、或ひは又公共團體をどの様に取扱ふべきか、と云ふ點にあつた。資金問題に就いては更生金庫の利用、戰時金融金庫の利用、金融團體の協力等各種の方法が研究されたが、何れも思はしいものはなく、金融業者の協力を要請する程度に止める外はなく、従つて統合の方法として資本に依る買収を最理想とする案も實現不可能視され結局、現物出資に依る企業合同と、資本統制の二つの方法をとるを適當となし、對私鐵軌道關係に就いてはその興業費に於いて乗合事業と格段の相違があるので、地方鐵道、軌道に關係するものは原則として、地方鐵道、軌道を主體たらしめると云ふ説もあつたが、それは地方の事情に依つて私鐵を主體とする場合と、兩者を合併して新設する場合、或ひは

乗合自動車を主體として私鐵が参加する場合の三つの方法が研究の對象とされた。統合の範圍に就いては一府縣一業者と云ふことも考へられたが、これは、資金關係もあり、又速急なる統合を期待することは出来ないもので、府縣内の交通事情を検討した上數個の交通地帯を設定の上、交通地帯を同一とする業者を一元的に統合するを適當とする意嚮が有力となり又統合の徹底を期するためには、地方的事情に就いて縣會議員等の政治的運動を封ずるため、中央に於いて地方的事情を考慮の上、各府縣の細部に亘る統合參考案を作成、これに基いて各府縣に夫々實行案を作成せしめ、中央に稟伺せしめた上で實施せしめると云ふ極めて周到な對策を樹立することが検討されたのである。斯くて六月に入り一應の根本方策を決定したので直ちに各府縣別の統合參考案の作成を開始したが、この府縣別統合案作成に當つては極めて慎重なる態度がとられ一切外部に洩れることを恐れ陸運第一課長室をそのまま特別室として、關係者以外のものは、例へ職員と雖も、其の出入を禁ずると云ふ慎重振りであつた。蒸暑い初夏の候に、この室に閉ぢ込められた係官の勞苦こそ想像に餘りあるが、又繊細な神經の持主である志鎌一之課長の一面を物語るにふさわしいものである。ところがこうした嚴重な秘密に護られた統合案の一部が實施前外部に洩れたと云ふから皮肉である。これは統合餘話として當時問題となつたが、問題が問題なだけに、表面には出さないで闇から闇に葬り去られてしまつたといふことである。

この様にして慎重立案された各府縣別統合案は八月に入り全部を完了したので八月二十一日の閣議に於いて八田鐵道大臣より報告、諒解を求め、これを決定、同日直ちに各地方長官に對し「乗合自動車事業統合に關する件」として夫々通牒が發せられここに各方面の注目を集めた乗合自動車事業に對する鐵道省の方針が正式決定をみるに至つたのである。この劃期的な統合方針も、之れが實施如何に依つては所期の効果は期待出来ないもので、地方廳に通牒を發すると共に八月二十

四日、佐藤監督局長は政府の時間を利用しラジオを通じて全国の業者及びバスの利用者に對し放送を行ひ、統合の圓滑且つ迅速なる完成に就いて一般の協力を要請されたのである。

さて鐵道省が、各地方長官に通牒を發した乗合自動車事業の統合方針の内容は次の如くで、統合後に於けるバス事業の進路を明示してゐることは鐵道省が、バス事業の統合に對する確固たる信念を表明するものとして注目されやう。

通牒要旨

(昭和十七年八月二十一日附)

第一 統合の目標

現下激増せる交通需要に對處するには、輸送力、輸送施設の最高度活用を圖り刻下の事業難を打開し適切にし重點的なる運営を實行するを要す、之が爲め右要請に即應せる形態を急速に確立すること

第二 統合地區

一、地方交通事情に即應する如く各道府縣を一乃至數箇の交通圏に分ち當該交通圏毎に事業の統合をなすこと。但し地方事情に依り二以上の府縣に跨る交通圏の設置を妨げざること

二、交通系路上必要あるときは路線の一部が他圏内の路線と競合するも妨げなきこと

第三 統合の方法

各交通圏に於て事業の基礎、運営の規模等より見て最も適當なる事業を選定し之を主體として事業の譲渡又は會社の合併を爲さしむること。尙各交通圏に於ける統合主體の選定及統合に方りては左の諸點に留意すること

一、公共團體の經營に係る事業にして基礎、運営の規模等完備せるものあるときは右公共團體を主體として統合するを得ること、

二、地方鐵道、軌道の經營に係る事業(兼營又は傍系を含む)にして基礎、運営の規模等完備せるものあるときは右地方鐵道を主體として統合するを得ること

三、適當なる主體を選定すること困難なるときは關係業者を包括して新會社を設立するも妨げなきこと

四、事業の評価は別紙(基準要綱)を基礎として實情に即したる決定をなすこと

五、交通圏の設定及統合主體の選定は右の外別紙當省の指示を參考として地方廳之が實行案を樹立すること

六、實行案の樹立及其の具體的措置の決定に際しては豫め當省と緊密なる連絡を保つと共に事業者の意嚮を反映せしめる如く措置すること

實行案樹立の際從來事業經營を爲し居らざる公共團體にして統合の主體たらしむるを適當と認むるものあるときは右をして統合せしむるも一方法なるに付豫め當省と緊密なる連絡を採り其の措置を進むること

第四、新統合體の運営方針

一、運轉系統、運行回数、運轉時刻等を再検討し交通需要の充足を期し併せて車輛、燃料、勞力其の他の需給難を克服し得る如き事業計畫を樹立すること

二、從來の雜多なる運賃制度を改正し統一的なる適正賃率に依る運賃を設定すること

三、新統合體の事業計畫決定に當りては地方事情、鐵道軌道との關係を充分考慮すべきこと

乗合自動車事業の整理

- 四、新統合體の人的構成に付いては努めて事業者の経験を尊重する様措置すること、
- 第五、本統合は昭和十八年三月末日迄に完了するを目途とすること

以上の統合要領に基き鐵道省では、各地方の事情を参酌の上、交通圏の設定、統合主體の選定等各府縣別の統合参考案の作成を行った。交通圏設定の條件としては、先づ交通圏とは主として交通系統よりみた交通地區として、地形、産業、經濟等の諸條件を勘案して之を決定し、行政區劃を以つて交通圏と見做すことは妥當ならずとの方針をとり、又事業の傳統、歴史、資本系統、經營内容、現在の事業計畫等に依る事業の勢力分野等から交通圏を決定することも統合を圓滑ならしむる一つの方法とした。従つて場合に依つては一交通地區が二府縣以上に跨ることもあり、一府縣が一地區となることもあり、或ひは一府縣を數個の交通圏に分つことも生ずることとなる。統合の主體に就いては特に地方鐵道、軌道との關係を考慮し、之等の地方鐵道、軌道が直營又は兼營としてゐるものについては之を分離し得るものは分離して統合體に參加せしめるが分離し得ないものに就いては、地方鐵道、軌道をして他の事業を吸收せしめるか或ひはこれを含めた一大交通會社を設立せしめるかの方法をとり、例へば乗合自動車事業を分離するとしても、その地方鐵道軌道は相當の資本參加を行はしめて新統合體に對する有力な發言權を持たせることとした。統合の方法としては、事業の讓渡買収及吸收合併は、統合主體が強大なるときに之を行ひ鼎立状態にある場合は新設とし、事業の評価に付いては次の様な評價基準を定め圓滑なる統合を期することになつた。

旅客自動車運輸事業統合に關する評價基準其の他要綱

一、事業の評価基準

有形財産の時價額と營業權との合計額を以て營業評價額とす但し承繼營業權及道路改良分擔金にして十年均等償却を爲し殘額あるときは其の殘額の査定額を限度として之に加算すること

(イ) 有形財産の評価は左記に依ること

- 1、車輛に就いては當該地方協定價格に依る若し當該地方に協定價格なき場合は東京府の協定價格に依ること
- 2、其の他の財産に就いては公定價格又は協定價格あるものは之に依り然らざるものは時價を参酌して決定すること
- (ロ) 營業權の價額は左記算式に依り興業費と利益八分還元額との平均額より興業費を控除したる殘額を限度とする

$$\frac{\text{利益金} + \text{興業費}}{2} - \text{興業費} = \text{營業權の限度}$$

註一 營業費は自動車運輸事業開始に必要な自動車等の取得又は建設のため支出したる實費決算額より減價償却額を控除したる金額とすること

註二 利益金の計算は左記に依ること

- 1、利益金は運輸收入より營業費(含減價償却額)を控除したる殘額とす但し其の殘額が運輸收入の百分の五に達せざるときは當

乗合自動車事業の整理

該収入の百分の五に相當する金額とすること

- 2、前項の運輸収入及營業費は最近の事業年度末より遡り既往三年間に於ける実績を基礎とし常態と認めらるゝ年額に依ること
- 3、個人經營等にして運輸収入及營業費の不明確なる場合は諸般の事情を綜合し推定計算すること

註三 減價償却額の計算は左記に依ること但し註二、の1の減價償却額には3の計算を算入せざること

- 1、車輛は一車新二錢五厘として計算すること
- 2、其の他の有形財産は大藏省所定の固定資産堪久年數表に依り計算すること
- 3、承繼營業權及道路改良分擔金は十年均等の割合に依り計算すること

一、會社の新設

(一) 新設會社の形態は可成株式會社とすること

(二) 資本金は原則として全額拂込済とし未拂込株金を存せざること

(三) 資本金を以て支辨する營業權は資本金額の二割額を限度とすること但し特別の事情ある場合は三割額迄之を認むることを得

(四) 收支目論見に於て營業權は十年均等償却として計上すること

(五) 定款の目的事項は現實に營むもの限り記載すること但し投資及融資に關する條項は其の必要なきを以て記載せざることを得

附ること

三、合併

(一) 合併を爲す會社は原則として資本金五萬圓以上のものに限り其の他は買収又は出資の方法に依ること

(二) 合併會社の資本金額は合併を爲す會社の資本差額の合計額を越えざること

(三) 抱合株は消却し資本を増加せざること

(四) 合併の形式は、新設合併、吸収合同何れにても可なること

(五) 營業成績、資産状態の異なる會社の合併に於て、資本の切捨困難なる場合は後配株發行の方法に依るも可なること

(六) 合併比率は左の各項を參照して決定すること

(イ) 收益率(純益金の平均拂込資本金額に對する割合)の比

(ロ) 評價純資産額(評價は前掲の方法に依る)の一株當り平均額の比

(ハ) 市場價值より見たる株價の比

(七) 合併比率の關係上、株式交付金を附する必要がある場合は、其の限度は交付株式の時價換算額を越えざること

(八) 事業年度の中途に於て合併する場合、配當金に代はる配當交付金は従前の配當率に依ること

(九) 合併株に就いては株式の割當を爲さざること

(1) 抱合株に付ては株式の割當を爲さざること

(2) 株式交付金を附する場合は、其の割合及金額

(3) 配當金に代はる交付金を附する場合は其の割合及支拂の時期

以上の評價基準は要するに一般的な基準であつて、新統合體の資本基礎を危殆ならしめざる程度に之が切下げを行ひ、舊事業者に對する妥當なる價額を支拂ふことに依つて統合の圓滑を期することとした。更に又統合の圓滑を期する上に於いて各府縣毎に審議會の設置を懇請し、之が費用の一部は鐵道省より補助されることになつた。

斯くの如く乗合自動車事業の統合に當つては萬全の策を施すことになつたが、鐵道省が作成した各府縣別の統合參考案を總括してみると、統合地區に就いては、全國を百三十地區に分ち、その内、一應統合を完了し統合體として存續を認められた地區は公共團體が一三地區、地方鐵道軌道業者が二地區、乗合自動車業者が二四地區、合計三九地區がそのまゝ、残された地區は主體が指定された地區は、單獨主體のものは公共團體が四地區、地方鐵道又は軌道が二四地區、乗合自動車が三八地區で、右の内公共團體と私鐵は何れも新規免許が一地區宛ある。複合主體のものは私鐵六地區、私鐵と乗合自動車が一地區、乗合自動車が一地區で、適當な主體を選定し得られなかつた地區が二八地區であつた。一府縣内の地區數をみると一縣一地區が五縣、二地區が六、三地區が一三、四地區が九、五地區が二、六地區が三、八地區が三、一〇地區が一縣とされてゐる。公共團體にして統合を一應完了し統合體として存續を認められた市は十三市、統合主體として指定された公共團體は一縣三市、被統合體として指定されたのは四市五町六村四町村組合の十九團體で、除外されたものは二市であつた。又乗合自動車事業を經營しない私鐵が統合に参加せしめられることになつたものは八私鐵で、私鐵と共に統合に参加させられることになつた業者は九八私鐵、乗合自動車のみ分離されることになつた私鐵は二十二業者とされた。更に今回の統合より除外されることとなつた業者は、陸上交通調整法に基き調整區域に屬するため或ひはその取扱ひを受けることになつてゐるため除外されたものは十九業者、調整的見地から一先づ除外されたものは五業者、既に相當程度の統制を

行つてゐるため除外されたもの一業者、既に統制を行つてはゐるが小規模なるため更に統合を要するものとして一先づ除外されたもの六業者、基本的措置の考究を必要として除外されたもの六業者、目下休止中であるため除外されたもの一三業者、省營バスと重複の關係から除外されたもの五業者、特殊地域であるため一應除外されたもの七業者、合計すると今次の統合から除外されることになつた業者は六二業者であつた。

全國交通保安課長會議の開催

乗合自動車運送事業の統合方針を各府縣に通牒した鐵道省では、統合實施に當り萬全の措置をとるため、昭和十七年九月二十一日、本省に於いて全國各府縣交通保安課長會議を招集した。當日は警視廳高見交通課長、大阪府安堂交通課長以下各府縣交通保安課長全員出席、本省側からは佐藤監督局長以下關係課長係官の外この種會議には異例とされる長崎鐵道次官の出席があつた。長崎鐵道次官は一場の訓示を行ひ「重要な輸送完遂の衝に當る鐵道省は、國有鐵道を根幹とし鐵道軌道、自動車等、全陸運機關の有機的連繫を密にし其の綜合的運營に依つて、輸送の最高能力の發揮並にその重點的配分を圖つて居るのであり、陸運各部内に亘り諸種の施策を採上げて來てゐる。バス事業の統合も此の施策の一つに外ならない。自動車交通事業の再編成を通じて輸送力の確保に、事業の強化發展を期する事は申す迄もなく戦時下眞に緊要な事である。従つて今回の統合實施に當つては周到なる用意の下に、斷乎たる信念を以て臨む考へである。諸君に於かれても當省の意のあるところを諒解し、強固なる確信を以て之が實現に當つて頂き度いと思ふ。從來、自動車行政に關し、主務省たる鐵道省と地方廳との間に於いて連絡上稍々遺憾の點があつたかに承る節もあるのである。時局下中央、地方の緊密

なる關係を保持することは誠に必須缺くべからざる事である」と、バス事業の統合に對し斷乎たる鐵道省の態度を簡明にした。又佐藤監督局長は次官の訓示に次いで「本統合は主要官廳たる鐵道省の單なる行政措置に止まらず、關係各廳の協力を得國家的政策として決定したるを以て鐵道省としては大いに期する處があるが故に通牒の主旨の統合の具體的實行に關する當省の参考案等も夫々含味理解され、自動車交通事業に關する最も歴史的なる此劃期的事業の完成に確乎たる信念と決意とを以て力を致されんことを望む次第である」と同様訓示を行ひ、統合に對し歴史的劃期的事業と云ひ、國家的政策と稱し、バス事業の統合が如何に重大なる意義を有するかを重ねて明らかにした。

交通保安課長會議に於ける主なる質疑應答は次の如くであるが、特に對省營バス問題、資産評價問題、業者の暗躍防止等の問題に就いて盛んな質問が行はれたのであつた。

岡山縣 評價はこの方法で進めるのか、單なる参考程度か。

鐵道省 絶対に動かないと云ふ原則で進んで貰ひ度い。

香川縣 省營自動車は、統合の際はどうか。

鐵道省 立派な交通會社を作つて行く上に省營バスの参加が必要な場合は研究の上入れるか、省營バスの運行をやめて新會社に任せるかの何れかを決定したいと思ふ。

岡山縣 近く省營バスになる自動車をどうするか、又運輸事業にして旅館とか、造船とか別個の業態を兼營してゐるものはどう處置すべきか。

鐵道省 省營バスの開業の近いものは廢止補償を貰はない場合は別であるが、貰つて止める場合には除外した方がよい

兼業の始末に就いては兩當事者間の協議に俟つことゝしたい。協議が整はない場合は、交通に縁もゆかりもない仕事は出来るだけ切り離して貰ひ度い。

北海道 建設費に就いてあるが、一萬圓でできる車庫を十萬圓とか百萬圓で作つてゐると云つた例の場合どうするか
ハイヤーの様に更生金庫の評価方法で車輛一輛にどれだけと云ふことは考へられないか。

鐵道省 現實に金を出して車庫を作り、現在使つてゐる場合には時價評價して計算することは已むを得ないと思ふ、更生金庫の計算は轉廢業を前提としたもので、事業を統合する場合には適用されない方針である。

滋賀縣 營業權評價に當り特殊事情を考慮すると云ふがどの程度どう云ふ範圍か。

德島縣 兩縣に亘つて居る自動車事業は統合後に於いても兩縣の營業として認めるか。

鐵道省 隣の縣に連絡してゐる場合相方の話合でやつて貰ひ度い。

香川縣 休止路線に對する繼承營業權を如何にとり扱ふか。

鐵道省 一般の營業路線と同様に從來持つて居つた承繼營業權を償却した殘額は承繼を認めてもよい。

鹿兒島縣 業者の運動を押しやるため、地方廳の實行案を本省案なりとして貰ひ度いが

鐵道省 業者が勝手に上京して本省に策動するのは充分抑へる、それからこの参考案は一應絕對的なものと考へて貰ひ度い。

全國交通保安課長會議は、翌二十二日も續開され、會議終了後は本省係官と夫々個別的に打合せが行はれ斯くて各地方

府縣共に、實行案の作成に一切の準備を整へ、立案に着手するに至つたのである。

業界の動向

昭和十六年九月のガソリン使用禁止を轉機とし乗合自動車事業の大規模の整備統合が鐵道省の考究するところとなるや、業界は可成の衝動を受け、關係業者等は鐵道省の意圖に對し重大關心を寄せると共に、早くも鐵道省をはじめ地方當局に對し各種の陳情運動が開始され、又業者相互の間に策動が進められた。然し乍ら鐵道省の意圖するものが、或ひは一縣一業者と云ひ、或ひは一縣數業者と云ひ、又は事業者の意志を尊重して單なる懲罰程度の統合である等、種々の臆測が行はれたが、肝腎な鐵道省は統合を行ふ意志はあるのみを明らかにするだけで、それ以外の事に就いては一切言明を避けため、業界は統合を前にして全く混沌たる状態を呈し、一部では事業そのものに對する熱意を失ひ、又事業者のかゝる態度に影響されて従業員の動搖するもの甚しく、遂には車輛の運行に多大な支障を來すところも現はれるに至り、鐵道省の方針が一日も速やかに決定發表されることが、業界舉げて待望されることとなつたのである。昭和十七年五月大阪に於いて開催された全國旅客自動車運送事業組合聯合會及び業者大會に於いては各參加業者は何れも鐵道省係官より統合に關する或る程度の方針が説明されるものと多大な期待がかけられたのであつたが、當日臨席した鐵道省志録陸運第一課長は唯抽象的に鐵道省は乗合自動車事業に對し思ひ切つた統制を斷行する意圖を有し、目下折角具體案の樹立に努力研究を進めてゐる程度の説明しか行はなかつたのであつた。然し乍ら志録陸運第一課長は、統合に際しては飽く迄も民意を尊重することを述べ、各府縣組合別に統合に關する意見を、出來得る限り具體的なものを取り纏めた上、意見書として鐵道省に提

出することを希望したので、各業者は一縷の希望を抱き、大會終了後各府縣組合に於いて直ちに當該府縣内の統合案に就き慎重なる協議が行はれ、夫々意見書として鐵道省に提出したのであつた。これら鐵道省に提出された陳情書を見ると或るものは極めて高度の統制を希望してをり、又或るものは出來得る限り現状を維持せんと希望して居り全然統合に就いては熱意なく勝手にしりと云つた様なものもあつた。

今各府縣事業組合より鐵道省に提出された意見書の内異色あるものを拾つてみると、先づ青森縣事業組合では、縣下二十業者（公共團體を含む）を一元的に統合してこれを縣營とすることを要望してゐる。その理由としては、縣營は大資本を以て合理的經營を爲し得ること、縣營の利便として（イ）經營に付ては不動の方針を確立し常に弾力性ある資本を擁し大衆的見地に立脚して運營するところ愈々公益的價値を發揮するに共に、従業員の養成指導、訓練待遇の統一、諸申請の簡易化、運賃の調整、各交通機關との圓滑その他經營上の利益が多い（ロ）監督、監督員は補助として直接警察官を當らしめる外縣營となるに於いては間接に縣民全體が監督するを以て運營の如何は一に縣民の連帶責任となり一舉にして兩得と云ふ結果となる、（ハ）資材車輛、代燃機、部分品、燃料、油脂等の入手簡易化（ニ）業務員従業員の雇難難解消、移動防止の徹底（ホ）機能増強時勢に順應せる増設、改良施設の強化、公衆の便益を助長増進の實現、をあげてゐる。次に廣島縣事業組合では、縣下の特殊事情として地勢人情及交通事情、都市の分布状態、資本關係から一ブロックとするよりも、衆議院議員選舉區に依り三區に分つを最も妥當とする旨を上申してゐるが、衆議員の選舉區に依つたところは意見書中でも最も異色あるものである。一縣一業者に就いては、青森縣の縣營を除いては大部分の府縣は、反對を表明してゐるが佐賀縣事業組合は、昭和自動車株式會社を主體として一元統合を適當とし、これが不可能である場合は同社と祐徳自動車株

式會社とを合併してこれを主體に一元統合を可とする意見書を提出したことは注目に値する。又大分縣の如きは飽く迄も自主的統合を要望し既に縣當局の指示に基き、石油消費規正實施以來全國に卒先して統合形態を整へ現在六業者に統合を完了したるを以つて、之以上の統合は意義ない旨を意見書に明らかにしてゐる。

昭和十七年八月二十一日鐵道省より統合方針が發表され各府縣別の統合参考案も夫々地方府縣に通達されるや、業界は果然緊張味を呈し、九月二十一、二の兩日に亘る全國交通安全課長會議のあとを受け、二十五、六の兩日に亘り全國乗合自動車運送事業組合聯合會では、上野精養軒に於いて、統合に關する全國理事長會議を招集した。當日は鐵道省より佐藤監督局長、志録陸運第一課長、島村調整第一課長以下關係官臨席、各組合理事長との間に質疑應答が行はれた。質疑應答の主なるものは次の如くであつた。

神奈川、二府縣以上に跨がる路線をもつものは何れの縣の方を主とするか、収益の計算は最近過去三ヶ年となつてゐるが、最近は代燃車で成績がおちてゐるからもう少し年限を延ばして状態の良かった期間を計算に入れては如何、休止路線の評価はどうするか。

鐵道省、二府縣以上に跨る業者の統合に際しては、大體運輸系統、路線網が大部分所在地の方にある場合はその所在地にある會社に入れることが良い。収益の計算は只今考へてゐるところでは三ヶ年が至當だと思ふ。休止路線の評価は大體同じ様な路線に比較して決めて貰ひたい。

栃木、合併の方法であるが、五萬圓以下の場合で個人經營の場合は、買収で行くのか現物出資でゆくのか、資本増加はどの程度認められるか。

鐵道省、個人の場合は、買収でも現物出資でも良い。又その場合資本増加は買収の限度に於いて認められる。

茨城、鐵道軌道と合併する場合、鐵道軌道の評價を如何にするか、統合に依る役員社員の轉業對策はあるか。

鐵道省、只今のところ鐵道軌道の評價基準は決定してゐない、失業する役員の轉業對策は考へてゐない。

新潟、地域的に相當飛び離れた小業者を統合する場合將來の運営方針を伺ひ度い。

鐵道省、將來詰つて來る物資を集中的に貰つて小規模と雖も必要な資材を配給するには系統にのみよる統合では不可能である。

福島、新設會社、或ひは既設會社を統合主體とすると云つた統合は、自主的統合を主とするか。

鐵道省、所謂自主的の統合即ち縣内をどう纏めやうと、誰がやらうと勝手であると云ふ考へではない。

静岡、統合體の助長育成についてどの様な方針があるか。

鐵道省、資材、勞力の確保は目下のところ斷言出來ない。事業計畫が巧く行くやう免許その他の方法で面倒をみる覺悟である。

三重、今回の統合に依つて得る利得金に對する課税に對し減免等の恩典はないか。

鐵道省、臨時措置法の改正で一定率の税の減免が認められる。

和歌山、會社を買収するに付いて税金の事を伺ひ度い。

鐵道省、今度の評價方式は事業を讓渡する場合讓渡利益に對する清算所得税に付いては、總て讓渡した會社が負擔すると云ふことを前提としてゐる。

事業の統合は、その規模が大きければ大きいだけに事業者にとつて、影響するところが大であるため、理事長會議に於ける各府縣代表の質問は眞剣なるものがあつたが、中には自分の縣下は何ブロックで何處が主體になるだらうか、と云つた自己本位の愚問を出すものも見受けられた。然し乍らこの理事長會議に依つて各府縣共大體鐵道省の方針を理解することが出来たので、統合の圓滑迅速を期する上に多大な効果を收めたのである。

各地の統合狀況

全國交通保安課長會議終了を俟ち、各府縣當局では、鐵道省より示された統合參考案を基礎に縣下の特殊事情を考慮した上實行案の作成を急ぐことになり、或る縣に於いては實行案の決定をみる迄は一切嚴秘扱ひとするところ、或ひは立案當初から事業組合、有力者の意嚮を聞く等夫々必要な措置を講じ適正妥當な實行案の作成に努めた。従つて鐵道省より示された參考案には必ずしも一致せず又極端な相違を來すところもあつたが、大體に於いて中央の方針と一致した實行案が作られ鐵道省が統合方針を發表して二ヶ月後早くも十月には、山口、和歌山、鹿兒島、愛媛、兵庫、廣島、島根、の七縣が統合實行案を決定した。それ等の實行案の内容を略述すると山口は、縣下を豊浦地方、防長地方、山口地方、周防地方、岩田地方の四地區に分ち船木鐵道、宇部鐵道、防石鐵道經營のバス、及大島自動車を除外し、第一地區は山陽電軌長門鐵道が合體の上七業者を統合、第二地區は防長自動車主體となり五業者を統合、第三地區は山口市が主體となり三業者を統合、第四地區は周防自動車主體となり五業者を統合する。和歌山は、縣下を和歌山地方、有田日高地方、紀南地方、熊野地方の四地區に分ち、第一地區は和歌山合同バスの下に六業者、第二地區は、有田鐵道、有田自動車外八業者を以つ

て新設、第三地區は明元バスの下に五業者を統合、第四地區は那智登山自動車、熊野自動車外五業者を以つて新設合併とする。鹿兒島は、大小無數の島嶼がある關係から地區數は最も多く十一地區に分れ、第一地區二業者として北薩自動車主體となり六業者林田乗合が主體となり七業者、第二地區三州自動車の下に四業者、第三地區は南薩鐵道と薩南中央鐵道が合體の上五業者を吸収、第八地區の二業者合體新設とする外は残余の地區は全部現狀通りとする。愛媛は、瀬戸内地方、松山地方、宇和島地方の三地區に分れ、第一地區は周桑自動車新居自動車外九業者が新設合併、第二地區三共自動車、第三地區宇和島自動車主體となり圏内の同業者を吸収する。兵庫は、縣下を但馬地方、播丹地方、山陽地方、有馬地方、淡路地方の四地區に分ち、有馬地方は特殊な事情があるため一應除外して第一地區は全但交通株式會社が主體となり九業者を、第二地區は播丹鐵道の下に三業者、第三地區は神姫自動車と山陽自動車地體の上四業者、第五地區は淡路鐵道と全淡自動車地體の上新設會社を設立する。廣島は、廣島地方、吳隠戸地方、藝備地方、尾道地方、吉備津地方、鞆地方、北備地方の七地區に分れ、第一地區は廣島電鐵が主體となり八業者、第二地區は吳市の下に七業者、第三地區は藝陽自動車の下に八業者、第四地區は尾道鐵道の下に二業者、第五地區はニコニコ自動車の下に二業者、第六地區は鞆鐵道が二業者を吸収、第七地區は日ノ出自動車外五業者を持つて新設合併することとし、島根縣では、縣下を出雲地方、松江市、安來地方、隱岐地方、石見地方の五區に分ち、出雲地方は出雲鐵道を主體として七業者を統合、松江市は従來通り、隱岐地方は隱岐自動車の下に二業者、安來地方は廣瀬交通、伯陽電鐵、廣瀬電鐵三社合併の上新設する。石見地方は益田自動車、濱田交通、石東交通の三業者合併新設の上四業者を買収することになつた。

十一月に入り更に三重、宮崎、岡山、京都の一府三縣が相次いで統合案を決定した。三重縣は、縣下を一地區として一

事業者に集約することになり、三重乗合、三重縣營鐵道、神都交通、志摩電鐵、松阪電鐵、三岐鐵道、安濃鐵道、桑名電軌、北勢電鐵、南紀自動車の十社を合體新設しこれを統合主體として二十七業者を統合する極めて高度の統制を斷行することとし、岡山は縣下を笠岡地方、伯備地方、作美地方、兒島地方、備南地方の五地區に分ち、笠岡地方は井笠鐵道が主體となり淺口交通を統合、伯備地方は適當なる主體なき爲中國自動車外四業者を統合新設とし作美地方は中國鐵道の下に十一業者を統合、兒島地方に於いては兩備バスを主體として三業者、備南地方では岡山バス、邑久自動車を合體せしめ主體となし、一業者を統合する。宮崎縣は縣南地方、臼杵地方の二地區に分ち第一地區は宮崎バス、宮崎鐵道、都城自動車三社を合併せしめ、第二地區は延岡バスと日の丸自動車を合併せしめる。京都は京都市、龜岡地方、奥丹波地方、舞鶴地方、奥丹後地方の五地區に分ち、第一地區は京都市、第二地區は七業者合併新設、第三地區も同様六業者合併新設、第四地區は三舞鶴振興株式會社が主體となり二業者統合、第五地區は五業合併新設とすることになつた。

十二月に入り各府縣の統合實行案は續々と決定、鐵道省に對し稟伺の上、諒解を得次第直ちに具體化の第一歩を踏み出すに至つたが、十二月に入り實行案を決定したのは、香川、福岡、徳島、高知、滋賀、北海道、山梨、静岡、岐阜、群馬、千葉、埼玉、茨城、山形、秋田、福島、宮城、岩手、青森、石川、福井、新潟、長野の一道二十二縣の多きに達した。之等の縣の統合内容をみると、長野は長野東北地方、長野西南地方、上田佐久地方、松本安曇地方、諏訪地方の五區に分れ、上田佐久地方を除き長野電鐵、川中島自動車、松本電鐵、諏訪自動車が夫々主體となり、上田佐久地方は、東信自動車と千曲自動車が合併主體となる。新潟は北越(佐渡)地方、長岡地方、頸城地方の三地區に分れ、北越地方は新潟電鐵、新潟合同自動車が合併主體となり、長岡地方は中越自動車が主體となつて十一業者を統合、頸城地方は頸城鐵道と高田自動車

が合體主體となる。福井縣は、福井地方は鮎川自動車外九業者が統合して新設會社とし、武生地方も同様鯖浦自動車外八業者が統合して新設、若狹地方も六業者が合體して新設し、三業者に約集される、石川縣は縣下を一區とし北陸鐵道外二十七業者が統合して新設會社を作ることになり、青森縣は、事業組合が縣營一元統合を要望したにも拘らず、六地區に分れ、下北地方は下北乗合が主體、八戸地方は十和田鐵道と五戸鐵道が合併主體となつて八業者を統合、外ヶ濱地方は上磯自動車が主體となつて青森合同乗合を統合、北津輕地方は、從來通り津輕鐵道一本、弘前地方は弘南バスが主體となり、青森市は市營一本として從來通りとなつてゐる。岩手縣は三十四業者が四地區に分れ夫々一事業者として新設會社とする宮城縣は四地區に分れ、北上地方は仙北鐵道、三陸自動車が合併主體となつて五業者を、仙臺地方は從來バス事業の經營を行つてゐなかつた仙臺市に依つて五業者を統合一元運營されることになり、仙南地方は仙南溫泉自動車に依つて二業者が統合され、古川地方は栗原軌道外十業者に依つて新設される。福島縣は三地區とし、福島地方は福島電鐵が主體となり十二業者を、郡山地方は、郡山自動車、福島合同自動車の兩社が合併新設會社とし二十一業者を統合し、濱通地方は、野崎交通、鈴木善太、小名濱臨港鐵道、常盤自動車の四者が主として新設會社を作つた上殘餘の十業者を統合し、會津地方は、會津合同と會陽乗合とが主體となつて新設會社となり十二業者を統合する。秋田縣は米代地方、秋田地方、横莊地方、秋田市の四地區に分れ、秋田市を現狀通りとする外、三十八業者を三業者に統合新設する。山形縣は二地區とし、新庄山形米澤地方を第一地區とし山形交通、高島鐵道、三山電鐵、尾花澤鐵道、今村自動車を合併主體として十二業者を統合、酒田鶴岡地方を第二地區とし庄内電鐵外四業者を以て新會社を設立する。茨城縣は三地區とし、第一地區(常北地方)は常北電鐵、湊鐵道、茨城鐵道、水濱電車、日立バス、袋田溫泉自動車が合併主體となり十九業者を統合、第二地區(常

總地方)は常總鐵道、筑波鐵道、茨城急行自動車の三社合併主體となり七業者を統合、第三地區(鹿島地方)鹿島參宮鐵道が主體となり十三業者を統合する。埼玉縣は、東武自動車を主體とし全業者がこれに統合する。千葉縣は四地區に分ち第一地區は京成電軌を主體として四業者を統合、第二地區は成田鐵道を主體として五業者を統合、第三地區袖ヶ浦自動車の下に十業者が統合、第四地區は君津合同自動車、安房合同、外房内灣自動車三者が合同主體となつて六業者を統合する。群馬縣は、三地區に分れ、奥利根及東毛地方は、東武自動車が主體となり、西毛地方は上信電鐵が主體、前橋高崎地方は群馬合同バスが主體となり夫々統合する。岐阜縣は、四地區に分れ、飛騨地方は濃飛自動車が主體となり十業者、東濃地方は東濃バス、笠原鐵道、駄知鐵道の三者合併の上主體となり四業者を統合、中濃地方は名古屋鐵道、主體とし十一業者を集約、西濃地方は大垣自動車を主體として四業者を統合する。静岡縣は、三地區に分ち濱松市を除き他の二地區の二地區は夫々一業者者に新設する。山梨縣は二地區とし甲府地方は、山梨開發、身延自動車、峽西鐵道を合併主體とし六業者を統合、岳麓地方は富士山麓電鐵を主體とし九業者を統合する。北海道は道内を、旭川地方、網走地方、根室釧路地方、十勝地方、室蘭日高地方、札幌地方、函館地方、札幌市の八地區に分ち、札幌市のみは現狀通りとし、他は全部合併一地一業者として新設會社とする、滋賀縣は、縣下を二地區に分ち第一地區(長濱地方)は長濱バス一業者であるから現狀通りとし、第二地區(湖東地方)は近江鐵道、綿向自動車、八日市鐵道を合併主體とし之に十三業者を統合する。高知縣は、縣下を一地區とし合同興業株式會社を主體とし土佐交通、野村産業外十二業者を一元統合する。徳島縣は、三地區に分れ、第一地區(東阿地方)は徳島統合バスを主體とし一業者を統合、第二地區徳島市は現狀通りとし、第三地區(西阿地方)は九業者を打つて一丸とする新設會社とする。福岡縣は四地區に分れ、第一地區は西日本鐵道を主體とし五

十業者を統合、第二地區は若松市を主體とし遠賀銀バスを統合、第三地區は堀川自動車を主體とし四業者、第四地區は昭和自動車主體となり、福岡市因幡町六本松間を西日本鐵道に譲渡する代りに同鐵道の姪ノ濱加布里間を統合する。香川縣は縣下を三地區に分ち第一地區(東讃地方)は讃岐電鐵外二十業者合併新設會社とし、第二地區(西讃地方)は琴平參宮電鐵が主體となり十業者を統合、第三地區(小豆島)は現狀通りとする。

鐵道省の統合方針が各府縣に通牒されて以來三ヶ月にして、以上の如く一道一府三十二縣が統合實行案を決定するに至り、既に、今回の統合から除外された地區を除けば全國の三分の二は實行案を決定するに至つたわけで、各地の統合狀況は頗る順調に進捗をみせた。統合内容も、一縣一業者あり、一地區に被統合體が五十の多きに達するところもあるが、平均すると大體に於いて一府縣四地區乃至五地區、又一地區内の被統合體も十業者程度となり、鐵道省の理想とする統合が漸次具體化されて行つたのである。實行案の決定と共に愈々之れが實施に當つては、資産評價、役員を選定等更に困難な問題が山積して居り、昭和十七年中には遂に評價、役員一切を解決、正式に鐵道省に對し認可申請を提出した統合體は一件もなかつたが、大東亞戰下、陸運非常體制の一翼たるべき乗合自動車事業の急速なる整備は、官民共に注力してゐるところであつて、資産評價、役員を選定等もさしたる支障もなく解決されることが豫想され、支那事變以來、更に又大東亞戰爭を通じ、國家的要請とされた乗合自動車事業の全面的整備確立は、ここに近く満足すべき態制が具現されることゝなるであらう。

帝都タクシー界の動向

企業合同の氣運

石油消費規正實施當初に於ける帝都のタクシー業界は過去に於ける同業者相互の競争と、ガソリンをはじめすべての必需物資の相次ぐ價格の昂騰に依る經營不振から、漸く業態の再検討に意を注ぐ傾向が濃厚に見受けられて來た。タクシー事業が從來の如き個人的な自由競争に依つて成り立つものでなく、個々のタクシー事業を全體的なものへ建直す事の急務であることが次第に痛感されるに至つたのである。従つて石油消費規正の實施は、之等の氣運に拍車をかけ、亂立する群小業者の統制こそは、タクシー事業を生かす唯一の途である、と結論され、資本に依る企業體の統制と、現物出資に依る企業統制の二つの方法が、業界擧げて眞摯な論議の的となつたのである。

帝都に於けるタクシー業者表

| | |
|-------|----------------|
| 總數 | 五、七六〇 |
| 一 臺 持 | 三、三九八 |
| 二 臺 持 | (昭和十一年末 五、三〇二) |
| 三 臺 持 | 一、二〇一 |
| 四 臺 持 | 五〇一 |
| 五 臺 持 | 三〇〇 |
| 六 臺 持 | 一〇九 |

資本に依る統制は、既設の電鐵系資本に依る東京合同タクシー(地下鐵)、帝都タクシー(京成電軌昭和十三年四月開業)、東京タクシー(東横電鐵昭和十三年一月開業)の三社に依つて進められたが、現物出資に依る企業體の合同は、未だ嘗てタクシー界にその例をみず、大阪に僅か一社あるのみであつたから、群小業者の間には、資本會社の買収は忌避する

| | |
|----------|------|
| 六 臺 持 | 六、八 |
| 七 臺 持 | 二、四 |
| 八 臺 持 | 一、五 |
| 九 臺 持 | 八 |
| 十 臺 持 | 一〇 |
| 十一 臺 持以上 | 一、二六 |

るとしても、進んで企業合同に参加する程の勇氣は持てない實情にあつたかゝる情勢下に、昭和十三年十月十五日、重役から従業員に至る迄相互精神を基本理念とした現物出資に依る企業合同が、東京相互タクシー株式會社の設立に依つて具現されたのである。同社は新倉文郎、吉村金吉の兩氏を中心とし二十名の同業者が夫々の車輛を持ち寄り設立されたもので、現物出資をなした者が株主となることは勿論であるが、従業員をもその勤務年數の間に、株主になり得る途を開いたところに、タクシー事業として従来みられない點があつた。吉村金吉氏は相互組織の意義に就いて次の如く述べてゐる。

(雜誌タクシー界昭和十五年三月所載)

「然しタクシー事業は其の二大要素である物的、人的要素を完全に解決するにあらざれば眞の合理改善は期し難きものである。即ち物的要素とは、事業運營と其の改善に要する資本力である。されど東京のタクシー界の現状は群小企業の集團であつて一個の力を以つてしては望み難き問題である。されば他人に買収される事は固より好む處にあらず、そこで考へられたのが企業合同と云ふ一石三鳥の案である。

即ち御互の小企業も合する事に依つて何十萬何百萬と云ふ資本力を得る事が出來得るのみならず、永年苦難に依つて

得た尊き経験の活用によつて眞の合理化改善が出来得る。更に自己の權益をもより堅實に擁護する事が出来るのである。人的要素とはタクシー事業の特異性即ち事業の實體が運轉者に依存されて居る事實よりして之が精神的協力と運営の指揮、監督指導の任に當る者が事業に精通した識見者でなければならぬ事である。従つて運轉者の精神協力を得る方法として相互組織に依り運轉者を株主とする必要が生ずるのである。

運轉者を株主とする方法としては、努力手當等を社内に保留せしめ、會社が増資する度毎に之を株式として交附するところとした。この様な劃期的な組織の上に樹てられた東京相互に對し、業界は擧げて同社の成行を注目するところとなり、その成果は今後のタクシー界の動向を左右するものとして一部反對者は各種のデマを弄してこれを論難し、一部好意を寄せる業者は大なる期待を持つたのである。尙この間企業合同を財政的に援助するために石油、タイヤ、車輛電鐵等の關係者によつて東京交通株式會社が設立されてゐる。

昭和十四年に入り、石油消費規正が益々強化されて來るに伴ひ運輸収入は益々低下の傾向にあり、何等かの方法によつて運営の合理化を圖る必要が切迫して來たが、他方東京相互タクシーの成績が意外な好調振りを示すに至つたので、企業合同が漸くにして本格化し各地区毎に準備工作が着々と進められ、三月末迄には十社、七月には十七社と逐月企業合同會社の設立は其の數を増加した。之等設立された企業合同會社は、相互に連絡をとり事業經營の合理化に夫々の専門知識を交換し運輸収入の増加に努めたが、特に保持料の延長に就いては各社共に一段の工夫が考へられその進歩振りは驚異的なものが窺はれた。これを數字に就いてみると、會社設立當時の一戦當りの保持料が三〇あつたもの、翌月は三二となり更に月を逐ふ毎に、三三、三五と増加し半年にして二〇%の増加を示し、更に一ヶ年經過後は五三%と云ふ驚異的な飛躍振

りを示してゐる。又その實車率も二〇%の増加振りであつた。この様にして各企業合同會社は、其の相互協力精神を、自己の會社内部に止めず、廣く同業者の間にも發揮され、タクシー事業の明朗化に一步々と前進したが、眼前の利益に汲汲たる個人事業者數は依然として帝都タクシー界の大半を占め、軍需景氣に刺戟されて、メーター運賃を無視した闇取引は公々然と行はれる有様で、而もガソリン消費規正の強化に従つて斯かる醜行爲は益々熾烈となつた。これが爲商業組合は多數の街頭指導員を街に繰り出して料金違反その他不良運轉者の指導に全力を傾注、摘發された不良運轉者は組合本部に出頭を命じ再三説得を行ひ更に改悛の情がみられない運轉者は警視廳に報告する斷乎たる對策をとつたが、之等の不良運轉者の撲滅は、事業自體の合理化を圖らざる限り不可能であつたため、部分的な好成绩を擧げたとは云へ歸するところ商業組合の無能力を暴露するに止まつた。一臺持ち事業者、或ひは個人經營者が大半を占める商業組合としては、無理からぬ事であり、企業合同に消極的であり、事業の明朗化に何等の誠意を持たぬ業者が、組合の過半数の組合員である以上組合としては如何様な手段も採れないのは商業組合の性格からして當然であつたとも云へる。この意味から企業合同會社をはじめ、資本會社をも含めたタクシー事業研究會が設立せられたのは、極めて重大な意義を持つものであつた。

タクシー事業研究會の業績

タクシー事業研究會は、昭和十四年五月十二日第一回の準備會が開かれ、越えて七月十四日第二回の準備會に於いて正式設立をみた。第一回の準備會に出席した顔觸れは、

新倉、吉村（東京相互）篠田（愛國相互）山本（南部相互）久保田（板橋相互）塚原（東京自交）伏見、林（第一相互）岡田（大都タク）川村（東亞相互）

の十氏で、何れも東京相互の設立に相呼應して企業合同會社の設立に挺身した諸氏であるが、創立總會とも云ふべき第二回の準備會には更に、城、柏崎（東京タク）湯城（東京合同）宮城（帝都タク）の三資本會社の参加をはじめ、高田（世田谷合同）山崎（東洋相互）牧谷（言問相互）富田、安田（中央相互）北郷（四谷相互）手島、酒井（横濱交通）星野（東都自動車）森、田中（昭和自動車）和田（東京交通）の十一社が出席した。

タクシー事業研究會は、前述した業界の實情に對處するため當時鐵道省陸運第一課長であつた川井健太郎氏の慫慂によつて、關係官廳と協力して東京市に於けるタクシー事業の統制安定を圖るべく設立されたものであつて、

- 一、會員たる各タクシー事業の擴大に關する連絡協調
- 二、タクシー事業改善に對する資料統計の調査蒐集
- 三、タクシー事業の能率高揚に適切なる工夫發見の公表並に指導普及
- 四、タクシー事業の統制に關する諸施設制度の研究並に具體案の作成
- 五、其の他陸上交通整備に關する諸般の研究等をその目的とした。

研究會の設立に依り、各企業合同會社は頗る順調な成長振りを示し、ガソリン消費規正に依る影響は最少限度に喰ひ止むることに成功、且つ保持料の延長、實車率の昂上に依つて運輸収入は好成绩の一途を辿り、且つ企業合同會社の設立に

更に油を注ぐ結果となつた。然し乍ら研究會の設立は、商業組合に重大影響を與へ、研究會の活動が活潑となるに従ひ兩者の關係は頗る微妙なものが看取された。

前編で述べたやうに東京タクシー商業組合は、石油消費規正實施前、業界の未曾有の混亂に對し群小業者の擁護と業態の改善向上を目的として昭和十二年十二月十五日創立され、爾來必需物資の共同購入、メーター器の共同取附等、弱小業者の利益擁護に努めて來たのであるが、統制經濟の進捗に伴れて共同購入も次第に窮屈となつて創立當初期待したほどの成果は擧げ得なくなつた。従つて統制體を擁護する研究會とは、自らその目的は異なるものがあり、研究會の活動が本格化すると共に、早くも商業組合の一部では、統制體の横暴を叫び商業組合の副理事長であり、研究會の會長であつた新倉文郎氏に對しその責任を糾す空氣が濃厚となつて來た。

昭和十五年に入り、企業合同會社は續々と設立され、三月には四十社に達し、尙ほ相次いで設立される傾向にあつた。而も之等企業合同を完了した統制體は、内部の整備を急ぐと共に、外部に對しても統制體の安定を圖るべき各種の對策を講じた。之等の事業の安定策は悉く政治的に解決する問題が大部分であつたので、タクシー事業研究會は新たに六大都市に於ける統制體を糾合、六大都市タクシー聯盟を結成の上、關係當局に猛烈な政治運動を開始した。その主なるものは次の如くである。

(1) 料金値上問題

石油消費規正の強化、必需物資の價格昂騰、代燃車の經費増加等の原因は事業經營に極めて大きな影響を及ぼし、メーター取付當時の十錢増料金では、經營を維持することは不可能であるとの理由から六大都市タクシー聯盟では十五

年四月新倉文郎會長名を以つて次の様な陳情書を關係方面に提出した。

六大都市タクシー適正料金制定に関する件

六大都市に於ける現行タクシー料金は、揮發油消費規正實施前又は直後の制定にして、何れもあまりに低率に過ぎ、且つ現狀に即して不合理なるもの多く、爲めに漸次不採算となるのみならず遠距離拒否並に割増料金の常習等斯業の公益性を没却するの傾向愈々顯著と相成候に付此際六大都市のタクシー事業は各都市の實情に依り適正料金に更新せられ度左記事情を具し及陳情候

昭和十五年四月

理 由

一、ガソリン消費規正の強度化

其の規正率は（東京）平時一〇〇として實に七割五分

二、ガソリンの市價騰貴實情

ガソリン

昭和十二年 一噸當り金五十六錢

十四年 " 金六十四錢

十五年四月一噸當り金八十三錢

三、各部分品修繕費の騰貴實情

昭和十三年末現在の標準と昭和十五年三月末の公定價格相違率（別紙略）

四、代用燃料使用に伴ふ經費の増加

瓦斯發生爐の償却、燃料費の増大、修繕費の増加、従業員への手當増加

五、生活必需品の騰貴と従業員の待遇改善九一八物價停止令も政府に於いて先づ米、煙草、揮發油の値上げを敢行し従て一般生活必需品の昂騰に伴ふ従業員の待遇改善の急務に迫られてゐる。

六、事業統制促進の悩み

ナンバー及車輛の暴騰に依り莫大なる資金を要すると、事業經營に對する將來の不安等に依り、統制の途を阻みつゝある。

七、闇取引の根絶を期すべきである。

如上の諸事情はタクシー料金の闇相場を現出し特に東京の如く長距離遞減率は益々其の不合理を曝露し、寧ろ利用者より速やかに適正料金の確立による明朗なるタクシーを要望する現狀である。

本聯盟會員は何れも六大都市に於ける統制會社として率先國策に協力し凡ゆる角度より工夫改善に努め來りし者にして忍ぶべきは忍び、耐ゆべきは耐へ辛うじてタクシー事業の公益性を獨り我等の手に依りてのみ死守し來れるも遂に策の施すべき途なく茲に將來性ある適正料金の制定を切望する次第に付き何卒事情御調査の上速やかに之が實施方奉懇願候

(2) 燃料、その他必需物資の配給に関する問題

〔陳情書〕

- 一、タクシー事業最低所要ガソリン量の配給確保の件
- 二、健全なる企業體に對し必要物資の重點主義給付の件
- 三、自動車用必需諸物資の配給を鐵道省へ移管の件

理由

自動車は、國家産業、國民生活、國防軍事上等凡ゆる方面に緊切なる關係を有し従つて其の充實確保は國家興亡上の重要事と思料せられ候

而して右確保には燃料其他の必需諸物資の供給を必須の條件とするに拘らず國際收支の均衡上一昨年來極度の消費規正を加へられ爲に最近に於いては、輸送能力の確保に追求せられ能率低劣なる一部車輛の運轉を休止し高能率の車輛の極度の運轉技術に依り辛うじて從來の輸送力確保に精進致居る次第に御座候（中略）

就而は豫而タクシー事業研究會より關係各官廳當局宛陳情致置候（別紙御參考添付）現在の健實なるタクシー統制經營體の事業維持上最低限度の所要ガソリン量一日一車に付貳・五噸の給付方絕對確保賜り度切に奉懇願候

然而右必要量確保の爲には國家の利害休戚と自動車交通事業の安定確立の爲に從來の平等配給の弊を排し當局に於いて一定の標準を定め適正公平なる重點主義給付制を施行し本事業統制完成に對する行政運用の妙を發揮せらるると俱に今後自動車用必需諸物資の配給に付ては各種自動車事業の濃淡事情を知悉せる鐵道省に移管相成度此段陳情に及

申候也

昭和十五年四月九日

六大都市タクシー聯盟

理事長 新 倉 文 郎

(3) 無蓋車庫問題

タクシー事業の統制が進行して來ると共に、所有車輛の運行を合理化するため無蓋車庫の設置が要望され、タクシー事業研究會では次の様な考察を下し當局へ陳情を行つた。

毎朝の運轉者への諸注意、使用ガソリンの點檢及給油車體の洗滌及手入、循滑油の補給、其他諸物資の愛護、保持、燃料の伸長等を目的とする一切の注意手入であるが、目下の如き點在車庫を其儘利用する時は修理工具部分品の置場、諸油の注油に要する器具ガソリン給油設備の位置等に依り不便此上もなく無設備で會社の附近の道路を使用すれば混雑及び交通妨害は免れず加之數回の停車及スタート途中運行等に依るガソリンの空費は平均一臺一日四分の一噸を冗費するものである。之を合理化する爲に無蓋常置場所が許さるゝならば一臺一ヶ月の冗費三百斤が營業走行料と化し輸送力確保上最も重要な事である。

- 一、前記に依る常置場所としての支障無き一車の所要面積は六坪を必要とする。
- 二、現在の統制方針が三十臺以上の企業體とあるため一ヶ所の坪數は約二百坪以上となる。
- 三、本特別許可は原則として右資格會社のみとせられ度し

この無蓋車庫は兵庫縣に於いては三月二十五日附を以つて希望せる統制體に限り認可された。

(4) 深夜營業禁止問題

石油消費規正の強化に伴ひ、乗用車の重點主義使用は益々急務となつて來たので警視廳では四月十六日より深夜營業を禁止することになり次の様な方針を決定した。之に對しタクシー事業研究會は、會員をして自發的に四月一日より深夜營業を自肅せしめたが、その結果(イ)晝間の車輛が増加する(ロ)空車料が減少する(ハ)ガロン當りの収入が増加する(ニ)暗料金が減少する(ホ)運轉者の保健を増大する等の利點が擧げられた。

警視廳の深夜營業禁止方針は次の如くで、原則として組合に依る自肅休止とした。
一、四月十六日午前零時よりタクシーの深夜營業を當分の間休止す。但し鐵道驛構内營業に従事するタクシー營業は其の驛の終業と同時に休止すること、

前項深夜とは午前零時より午前五時迄とす。

二、營業休止時間前一時間(午後十一時より同十二時迄)に限り其の自動車車庫所在地所屬の行政區を表示したる表札を空車札に替へ使用することを得

尙この深夜營業禁止を期に警視廳は管下有カタクシー業者四六社を特別指定し急病人産婦その他深夜に於ける必要な利用者のために所謂急送車の制度を設けた。これは同年十月ガソリンの全面的禁止後に於てもこの急送車に對しては一車一ヶ月三十哦を交附してタクシートの公益的使途遂行に便ならしめたのであつた。

以上の如く昭和十五年に入るや、半歳を経ずして重要問題は山積するに至り、特に企業統制體があらたなる組織機構の下に、タクシー界の健全明朗化に乗り出さんとするや、統制體なるが故に直面する問題が次々と提起され、之に對するタクシー事業研究會の活動も極めて眞摯なるものがあつた。他方東京タクシー商業組合は、石油消費規正の強化に併行して増加の傾向にある不良運轉者の指導に全力を擧げ、漸次効果を擧げて來たが、十四年の違反行爲が遠距離拒絶にあつたに對し十五年に入るや闇料金がその主流をなし、この不良運轉者のあらたなる違反傾向に對し一段と統制指導を強化した結果、違反件数は十四年に比し激減振りを示したが、それでも一月は五二〇件、二月が六六八件、三月が五三二件、四月が三〇三件と云ふ数字を示した。この様にして不良運轉者の指導に全力を擧げる傍ら、闇料金の絶滅を期するため、東京タクシー商業組合も亦料金の適正化を當局に要望することになり同年四月メーター表示料金の五割増しを警視廳に陳情したのである。

東京タクシー商業組合

現行のタクシーメーター料金は昭和十三年揮發油消費規正直後の制定にして、之が基本を爲す最初貳軒參拾錢爾後一軒拾錢制は規正前のタクシー實情に依る最低賃率に規正を考慮して臨時割増一回金拾錢を加算せるものに有之其の後タクシーに對するガソリン給付量の激減と共に前記料金制の不合理と低率とはタクシー事業の不明朗を招來し最近闇取引の常習となり、不良事業者及運轉者の大部分は右公定料金制を無視せる現状と相成候、之が是正の根本策は素より斯業の統制合理化に俟つべく、其の方途として東京タクシー商業組合に於いては街頭指導の實際運動により運轉者の品位向上に對する給與制度の確立並近く實施せんとする深夜營業禁止及必要交通に對する許可制の採用等自肅自戒に努めつゝ、鋭

意ガソリン規正の苦難に堪へ之が有效使用の本義に即應可致努め居候
然るに今般揮發油の消費税と共に市價の値上りを來し且つ近く更に強度の消費規正を見んとするに及び前記タクシー事
業の不合理を正し之が明朗確立を期するため左記の通貨率改正を以て之が對策を決する以外途なしと信するに至り候
本改正案は主として木炭自動車に依る計算點を基準とせる適正料金にして、ガソリン車に於いても一日一臺二噸にては
漸く收支相償ふ程度の最低賃率に有之、且つメーター器の改造に依る凡ゆる不便を避くるための最善と信する簡明なる
方法に候間右揮發油事情並自動車諸物資の現状を中心とする適正料金の制定方向早速に御詮議被下度此段陳情仕候

左記

一、改正率

| | | |
|-------|------|------|
| 現行料金制 | 最初二軒 | 三十錢 |
| 爾後一軒 | | 十錢 |
| | | の五割増 |
| 待大分 | | 十錢 |

二、方法

現行メーター器に貼付せる「臨時割増一回金十錢」の紙片を「メーター表示料金の五割増」と變更貼付すること
(以下略)

タクシー事業研究會の活動が活潑となるに従ひ、商業組合内部の動搖は劇しく、殊に研究會が統制體、非統制體の差別

待遇を強調する結果兩者の關係は頗る險惡化し、商業組合副理事長であり、而も研究會の會長である新倉文郎氏に對して
は、組合側(主としてハイヤー業者及び個人業者)より囂々たる非難が捲き起され、之れがため新倉文郎氏は、三月二十
六日開かれた研究會定例會員總會に於いて研究會々長の辭任を申し出でた。新倉氏の會長辭任に對しては一部會員には強
硬に反對するものがあり、タクシー事業の將來を思ふ時は、寧ろ自己の利益に汲々たる個人業者を以つて過半数を占める
組合の副理事長を辭任し研究會の會長に踏み止つて、健全明朗なるタクシー事業の建設に挺身する研究會の會員指導に當
るべきであると主張する者もあつたが、新倉氏は、私利私慾に専念する群小業者を指導することこそ、タクシー界を明朗
化する唯一の道であるとして、組合の副理事長の職務に専念する意嚮を明らかにしたので、會員總會は新倉氏の辭任を承
認し、後任は當分保留することになつた。

昭和十五年下半期に入り、ガソリンの消費規正が更に強化されるに従ひ、各統制會社は保持軒の伸長、實車率の昂上、
軒當りの収入増加に全力が擧げられ、その成績は頗る良好なものがあつた。これを數字の上に於いてみると、八月の平均
は、保持軒に於いて五二・四、實車率七四・九、軒當り収入は十三錢六厘と云ふ數字を示し、最高を示した會社では保持
軒五八・九、實車率では七九%、軒當りの収入は一四錢六厘に達し、更に運轉者の中では保持軒最高七二を突破する者も
現はれるに至り、統制會社設立當初の平均保持軒三〇に比較して實に長足の進歩を示した。十月に於いては更に平均保持
軒五三・四、實車率七三・一、軒當りの収入一六錢六厘に達し、最高會社の中では保持軒六〇を突破するものがあり、實
車率七八・八%、軒當りの収入は十七錢九厘を示し、運轉者の中では保持軒八〇を突破すると云ふ驚異的な伸長振りを現

帝都タクシー界の動向

出した。この様にガソリンの有効使用に凡ゆる方法が研究されたが、これに併行して代燃車の取扱ひにも眞剣な努力が續けられた。或る會社に於いては八月に於ける木炭車が、一日一臺平均の營業成績を、使用木炭量、三六・四瓩に對し收入は十八圓八十九錢と云ふ數字を擧げたに對し、二ヶ月後の十月には、使用木炭量三五・〇瓩に對し二十圓五十錢と云ふ驚くべき收入を示し代燃車に對する研究が如何に熱心なものであるかを物語つて餘りあるものがあつた。この様にして統制體が、運營の合理化に努めてゐる間に未統制體は八月に入りガソリン規正の高度の強化に對應する爲、續々と合同を進め九月に入り、未統制體へのガソリン配給停止方針が政府より明らかにされ、警視廳が統制の期限を十月迄と限定するに至つたので、従來日和見的態度を持してゐた事業者等は、周章狼狽して統制體に参加、十月には約五千の業者は百七十餘の統制體に集約されるに至つた。此處に哀れを止めたのは、自動車經濟同盟の歪められた國策に曳きづられた凡そ千に近い一臺持ち乃至二、三臺を持つ個人業者の末路であつて、「企業合同反對」の迷夢は、ガソリン配給停止の一手手前に於いて破られ、爲す術も知らず、見榮も外聞もなく、終始反對し續けて來た企業合同に救ひを求めたことであつた。これはタクシー統制史に笑へぬ一頁を作つたものである。

タクシー事業の統合が切迫して來ると共にタクシー事業研究會は、統合の速急且つ健全明朗を期し各般の努力を拂ひ、又曩に會長を辭任した新倉文郎氏は、タクシー界の重大性に鑑み、商業組合對研究會の關係を調節、兩者相協力して業界の健全化に乗り出すことになり、八月再びタクシー事業研究會の會長の椅子に返り咲くと共にあらたにハイヤー部を設置し、ハイヤー事業の明朗化に着手することになつた。

ハイヤー事業に就いては、ガソリン消費規正實施以來、夙にその不明朗振りが業界の問題となり、ハイヤー、タクシー區別の廢止すら叫ばれるに至つた。これが爲事業者の一部ではハイヤー事業の明朗化に乗り出すものもあつたが、對顧客との永年の取引が原因して事業者は依然として舊態を維持せんとする者が多く、商業組合の苦心もその都度水泡に歸する状態であつた。タクシー事業研究會がハイヤー部を新に設置したことは、其の意義たるや蓋し大なるものがあつた。ハイヤー部會の第一回協議會は八月二十四日開催、篠田（愛國）齋藤（八千代）犬飼（牛込）川鍋（日東）中島（國華）波多野（國際）長尾（東洋商會）帝都一名東京タク一名、新倉、三村、川淵、加藤、山本（南部）齋藤（安全）柏崎の諸氏出席種々意見の交換を行ひ、更に九月二十四日第二回部會を開き、ハイヤー料金のメーター制急速實施に關し當局に陳情運動を行ふことを申し合せ、陳情書を決定し、本格的にハイヤー業界の明朗化に第一歩を踏み出したのであつた。

昭和十五年十月一日、タクシー事業の統合が一應完了し、五千に近い業者が百七十餘業者に集約を遂げると、警視廳ではタクシー運賃の適正化を圖り、タクシー事業の經營合理化に側面からの援助を興へることになり、運賃の改正を斷行、従來の十錢割増を廢しメーター表示料金の五割増しに改訂一日より實施した。これを以つて昭和十三年以來業界の懸案となつてゐた運賃問題は一應解決を告げるに至つたのである。

この運賃問題と、タクシー事業の集約が完了すると共に、タクシー事業研究會は、自動車交通事業法の改正に依り新らしく設立される自動車運送事業組合の關係もあるので一應解散することになり十二月十三日會員總會を開きこれを正式決定した。又同日六大都市タクシー聯盟も、中核體たる研究會と行を共にして解散を行つた。解散直前に於ける研究會々員は六十餘社に達し、一年有半に亘る研究會の業界に及ぼした功績は蓋し、自動車史の一頁を飾るに充分なるものがあつ

た。

發生爐取付を繞つて

昭和十六年三月、タクシー、ハイヤーに對し四割休車制が實施され、小型車、代燃車を除くガソリン車の四割に對しガソリンの使用が禁止された。禁止された自動車に對しては事實上其の運行を不可能とする爲に、實働車に對してのみ一定の標識が交附された。この四割休車制の實施は、タクシー業界に大きな衝動を與へ、迫り来る國際情勢の緊迫化に業界は今更の如く、唯ならぬ空気を感じ、代燃車への積極的な轉換に漸く焦燥を抱きはじめた。四割休車の經營上に及ぼす影響は政府が豫想した程には實際上みられなかつたが、これは既に企業の集約を完了した夫々の統制體が、ガソリンの有効使用を徹底するため殆んど四割に近い不經濟車を休車せしめ、早くから經營の合理化に努めてゐたからであつて、今更四割休車と云ふわけのものでもなかつたからであつた。然し乍ら精神的な動搖は覆ひ得べくもなく、ガソリン依存主義から、代用燃料車へと百八十度の轉換に、業界は擧げて懸命な努力がはらはれたが、時は既に遅く、代用燃料装置は、昭和十六年度より物動計畫に編入され、四半期毎に割當制度となり、從來の様に、事業者の自由な取付を抑制して嚴格な統制が行はれることになつた。昭和十六年度に於いてタクシー、ハイヤーに對し代燃装置の取付けが許可される標準は、認可車輛二九輛以下は二〇%、三十輛以上は三〇%と決定され、之以上は如何に事業者が取付けを要望しても不可能となり、ガソリン依存から、代燃車へと百八十度の轉換を意圖した業者に大きな悩みとなつた。

四割休車實施當時に於ける、タクシー界の代燃轉換率は、一部の統制體を除いては全く見るべきものなく、認可車輛の割に満たないものが多數を占めてゐた。若しこの様な状態にあつて、ガソリンの配給が全面的に停止されたら、將に業界は全滅することは豫想に難くなかつた。一應の集約を完了した業界が、この様な状態に直面して再び、集約前の混沌たる空気に包まれ、ガソリンが續く限り、稼げるだけ稼げ主義で、運賃の間に狂奔するもの、合法的な手段を以つて、何んとか統制の網をくぐり發生爐の入手策はないものかと飛び廻るもの、この二つの動きが業界を二分するに至つた。前者の動きは、主として、何等の計畫性もなく、唯統制の爲の統制と云つた、寄せ集りの統制體がそれであり、後者は一應計畫性をもつてはゐたが、若干將來の見透しを甘くみてゐた統制體であつたと云へよう。

警視廳では、この様に憂慮すべき事情にあつたタクシー界を出來得る限り救済するため昭和十六年度第一、四半期の割當臺數に拘らず事業者がそれ以前に取付けを契約した發生爐及び手持の一部に對しこれを許可する方針を決定したが、この方針は將に業界にとつては旱天の慈雨とも云ふべきであつて、この條件を備へた各統制體は續々許可申請を行つた。これはその當時の業者の動向を物語る一端であるがこの方針決定するや、これを奇貨とし、一應警視廳に手持乃至割當以前の契約があるごとく粧ひ許可申請を行つた上、八方手を盡して發生爐の獲得に奔走してゐる間に取付けの許可が下りて、取付業者が車庫に行つてみると、そんな發生爐はなかつた、と云ふのでさんさん油を絞られて取消を受けた、と云ふ笑へない話もあつた。

警視廳のこうした温情ある方針に依つて、相當發生爐の轉換に成功したものもあつたが、全體からみるとなほ僅かなものであつた。

四割休車の実施と共に、懸案となつてゐた、ハイヤー料金の適正化問題、無蓋車庫設置問題も愈々解決される氣運がみえ、警視廳では業界の要望に應じ、自動車交通事業法の改正に伴ふ、警視廳令の改正に當り、それ等の問題を一舉に解決することとなつた。

ハイヤーのメーター制は、資材の関係から豫定の七月に至るも一臺の取付もみず、資材問題が解決する迄はメーターの取付は無期延期となり、メーター器無しの距離制運賃が實施されることとなつた。

國際情勢の最悪化に備へるため、石油保有の増大を期し、昭和十六年十月一日遂に乗用自動車に對し全面的にガソリンの使用が禁止されるに至り、タクシー、ハイヤーは代用燃料車のみが許可され、ガソリン車は全部その標識を返納の上新たな標識が代燃車のみに交附された。既に三月に於ける四割休車に於いて、代燃車の貧困を嘆いてゐた統制體は、此處に於いて完全なる破綻に直面した。ガソリン使用禁止當時の帝都タクシー界の代燃轉換率は、三割以上の轉換が二十六業者、二割以上が四十四業者、一割以上が六十六業者、一割未満が三十二業者と云ふ悲しむべき状態にあり、代用燃料車を一臺も所有せぬ事業者もあつた。此の様な僅かな代燃車では、代燃車のみによる事業の運営は到底不可能であり、計畫の樹て様がないことは餘りにも明白であつた。従つて各統制體は遊休車を更生金庫に持ち寄り轉廢業資金の融通を受け、株主の大量整理はもとより有閑重役の整理を強行するの措置を講じたが、そのみでも會社の經營が不可能となるものは續々と有力業者への讓渡を開始し他方、若干の代燃車を所有して辛うじて經營維持の出来るものは、實働車の増加を圖る

爲、一臺でも二臺でも代燃車を所有する業者の買収に狂奔することとなり、業界は、第一次企業集約前夜の様相に完全に逆戻りした感を呈した。

タクシーの再集約と自肅運動

昭和十五年に行はれた帝都に於けるタクシーの第一次統制は五千有餘の業者を百七十の企業體に集約せしめることに成功したのであつたが、前述したやうにガソリンの使用禁止と代燃車への轉換のためその實働車輛は激減し一會社の平均實働車輛は二十臺にも満たない状態となつた。しかも燃料の配給不圓滑と故障車の續出その上に運轉者の不足等、タクシー界は深刻な受難期となつたのである。その上この僅かな車輛を動かす會社には社長以下重役と謂はれる役員は平均八名、多い會社では二十名も存在するといふ現状で、これは企業合同の結果止むを得ないとは云ふものゝ、車輛一臺に重役一名といふ奇妙な會社組織が出来たのである。

これでは事業そのものゝ安定性がないのみか、決戦體制下に即應したタクシー事業の公益性を發揮することが出来ないのは當然で、帝都のタクシー界の内部に自然第二次統制の聲が上つて來たわけである。これが具體化の導火線となつたのは昭和十六年十二月九日に開かれた東京府旅客自動車運送事業組合の事業統制委員會に新倉委員長の私案として發表された「タクシー事業の改革案」であつた。その内容は次の如くで、第一期案と第二期案に分け、先づ第一期に於ては各ブロック別に作業合同を行ひ、これを通じて過剩役員の整理と優秀なる指導者を育成發見し、且つこのブロックを統制會的に

強力にすることによつて第二期に於ける企業單位の向上を期し、以つてタクシー事業を將來性ある國家的事業としようといふのであつた。

第一期案

事業組合下の各企業體は此際約十社位宛（地區や會社數に拘泥せず）、所謂ブロック的に集合し、取不取作業合同の強化整備を期したい。

- 1、各ブロックを「○○タクシー會社合同會、又は統制會」として所屬各社を指揮する。
- 2、各會社間に惹起しつゝある紛争又は一部株主の轉廢業の如きは此組織内で相互に解決さるべきものである。
- 3、各會社は順次役員社員數を減じ作業合同體に於て大綱の指揮命令を爲すと共に諸帳簿を移管して事業經營の内容を明確にし（イ）従業員の訓育給與（ロ）營業所の整理（ハ）車輛の整備（ニ）運輸の重點化等一切の統制をはかること
- 4、ハイヤーとタクシーとの區別の如きは戰時態勢としての事業體でない事は何人も異論のない所、事業統制への第一段階に於てかゝる種別は當然廢せらるゝものである。前記合同體の中に溶け込み簡単に料金制の一元化で解決し得るのである。
- 5、各ブロックの代表者は金（所謂株式の過半數）の力で人や事業を指揮する事に偏せず、人が人の統制と事業の經營とを見る事になり、その人の發見と育成とを目的とする。
- 6、以上に併行して事業組合を順次改革し組合の役員數と統制會の代表者とを一致せしむべきものであり、これが適

第二期案

材の選任安定の期間を第一期間と稱し此間約一五統制會によつて組合の運營を強化すべきものと信ずる。

内容の検討

右第一期案の急速なる完成は直ちに事業組合員數を現在の何分の一かに集約し得るものである。

- 1、一ブロックは實動車（代燃車）約二〇〇臺位を單位としたもので之を四營業所に整理すると一營業所の運營臺數は五〇臺前後之に要する従業員は約一〇〇人となる。
- 2、各會社毎に更生金庫による轉廢業を至急指導完了すべきもので各社有無相通するの便法も生れて來ると思ふ。
- 3、一營業所五〇臺位を單位とした従業員の訓育徹底、所屬車輛の修理、代燃諸資材の整備、遊休車の共同保管等理想的の戰時企業體が生れる。
- 4、此間に各會社間の資産の比率が判明して少なくとも一營業所を一會社に強化整理する位の事は簡単な問題だと思ふ。
- 5、それから先は事業統制の積極的對策が容易に樹立されて従業員、社員、重役等への退職金又は分配金の貯蓄保管から資金融通の共通引受等事業組合の生命が生れて來る。以上

この私案が發表されたのは偶々大東亞戰爭の大詔喚發あらせられた翌日であり、業界も異常な緊張裡にあつただけに、同案の内容とする任意統制による作業合同の如きは寧ろこの決戰體制下にあつては手ぬるいものであり、急速なる再集約

こそ望ましいものであるとの意見さへ出た程であつた。
その後東京府旅客自動車運送事業組合では數次に互つて慎重協議した結果、新倉案の作業合同を更に一步進めて買収合併二本建による左の如き自主的統制案を作成、最低賃働車を基準とする再集約に向つて進むこととなり、昭和十七年六月十七日の總會に於て可決を見たのである。

東京旅客自動車運送事業自主的統制案

一、目的

- イ、公益優先を基としたる輸送の確保
 - ロ、清潔堅牢なる車輛の提供と交通の安全
 - ハ、事業運営の合理化及高能率發揮と経費の節約
 - ニ、營業の明朗化
 - ホ、技術優秀質實剛健なる運轉者の養成
- #### 二、集約の方法
- イ、事業單位 代燃認可臺數五〇臺以上
 - ロ、合併及買収 一部合同、一部買収
 - ハ、合併の場合過剰となる役員には退職手當を給し轉業希望者に對しては株式を適當價格にて引取る

- ニ、集約統制に必要な資金は國民更生金庫を利用するの外中金並に興業銀行等の援助を希望す
 - ホ、合併の場合事業場の散布を考慮するも必ずしも地域のみに限定せず
 - ヘ、數社合併に依る中心會社の決定は當事者の協議に依り且つ組合の裁定に俟つ
 - ト、適當と認めたる合併を積極的に組合に於て立案し双方の資産評價等決定困難なる時は組合の調定に依る
 - チ、合併に際し分割譲渡は之を認めず
 - リ、合併、買収等に依る諸手續は組合に於て指導す
- #### 三、官廳への希望
- イ、事業集約統制に必要な資金調達方法の一として車輛なきナンバーを國民更生金庫に買上方御協力を希ふ
 - ロ、事業者の集約合同懲罰方法を講ぜられたし
 - ハ、集約統制に關する諸手續の簡易化及取扱の迅速並に一切の御指導
- #### 四、現在の代燃車所有臺數と會社數（寢臺、自動車會社を除く）

（昭和十七年五月一日現在調）

| | | |
|----|-------------|------|
| イ、 | 一〇臺迄 | 三八會社 |
| ロ、 | 一一臺以上——二〇臺迄 | 六八會社 |
| ハ、 | 二一臺以上——三〇臺迄 | 三四會社 |
| ニ、 | 三一臺以上——四〇臺迄 | 一二會社 |

帝都タクシー界の動向

| | |
|--------------------------|-------|
| ホ、四一臺以上——五〇臺迄 | 二會社 |
| ヘ、五一臺以上 | 七會社 |
| 合計 | 一六一會社 |
| 但し右の内既に内容を合併又は買収せるもの數社あり | 以上 |

この案が同年四月、統制委員會に於て議せられるや、東京自動車交通株式會社の塚原清滿氏らが中心となつて五月四日有志懇談會を開催、今次の五十臺案は重役の首切り案に外ならずとし、次の如き反對理由を擧げ、更にタクシーの向上、公益性の發揮は營業の自肅運動を行ひ、同時に運轉者の給與條件の統一、教養機關の設置を行ふべしといふ意見を組合に提出したのであつた。

企業再集約案に就て

- 一、國策完遂上企業再集約が必要であるならば反對せず
- 二、五十臺に再集約すれば營業の合理化が出来、營業が立つといふ理由のもとに立案せられしものなれば再集約案に賛成し難し、量より質を選ぶことを適當とす
- 三、タクシー、ハイヤー營業が不明朗の爲社會より非難多く、タクシー、ハイヤーの不必要論があるといふ理由なれば營業自肅案を實行しその實を擧げられたし

その結果、組合は左記によつて同年七月一日より事業の自肅運動を行ふこととなつた。

タクシー事業肅正指導申合

一、振古未曾有の大東亞戰を完遂し八紘一宇の大義を宇内に宣布するは皇國民の使命にして之が目的達成の爲には皇軍の赫々たる戰果に即應して銃後國民は私を滅して各職域に於て公に奉し以て國家目的に協力邁進すべきは言を俟たず、此の千歳一遇の機會に於てタクシー事業は銃後産業の一翼として交通輸送に其の全機能を最高度に發揮し整然たる事業を遂行し國家の負託と國民の信頼に應ふることを念ぜざるべからず

然るに近時世上往々にして帝都タクシー事業の不明朗を唱ふるものあることは甚だ遺憾とする所にして茲に組合及組合員は如斯世上の非難を拂拭し其の明朗化を期し之が肅正を圖るため左の申合を實行するものとす

二、目的

- イ、タクシー事業者及其の従業員たる者は常に其の車輛の清潔を保持し且危険防止に努むること
- ロ、タクシー事業者は其の従業員に對して左の事項を遵守すべく指導監督すること
- 1、規定料金を嚴守すること
- 2、故なく乗車を拒絶せざること
- 3、乗客に對する用語態度は親切丁寧を旨とすること
- 4、交通法規其他違反行爲を防止すること

5、交通事故の防止

三、組合にタクシー事業指導部を置き部長及委員を以て組織す

部長は事業統制委員会委員長を以て宛て委員は事業統制委員を以つて之に宛つ

指導部長事故あるときは理事長之を代行す

専務理事及常務理事は部務に參與す

委員は部長の諮問に應じ指導方法を調査審議す

四、指導方法

東京市を左の七地區に分ち其の地區に主たる事務所を有するタクシー事業者又は其の代理者を以て其の地區に於ける指導員とす

- 第一班 麴町、神田、日本橋、京橋ノ各區
- 第二班 麻布、芝、赤坂、大森、品川ノ各區
- 第三班 本郷、小石川、牛込、四谷ノ各區
- 第四班 本所、深川、向島、葛飾、江戸川、城東ノ各區
- 第五班 荏原、蒲田、目黒、世田谷、澁谷ノ各區
- 第六班 中野、杉並、淀橋、豊島、板橋ノ各區
- 第七班 下谷、淺草、王子、荒川、足立、瀧野川ノ各區

この自肅運動、街頭指導は當初都下各タクシー業者によつて可なり熱心に行はれた。それはこの自肅運動によつて第二次集約を少しでも避けたいとの氣持の反映でもあつたが、これと並行して行はれた自主的統制は好むと好まざるに拘らず、燃料その他の物資の緊迫から次第に進捗を見、十七年末では大體五十企業體の集約談合を見るに至つたのであつた。

タクシーの公益性と非常時對策

支那事變勃發以來、タクシーに對する燃料その他必要物資の配給は遂日窮屈となつて來たことは既に詳しく述べたところであるが、すべてのものが戦争遂行のために重點的に行はれるやうになつてくると、タクシーは誠に影の薄いものとなつて來た。そこで各方面でタクシーはこの決戦下に果して必要であるかどうかといふ議論さえ生れて來たのである。同じ自動車事業でも貨物は重要物資と普通物資とに分類して容易にその重點的輸送を行ひ得るし、乗合は大衆的交通機關なるが故にその重要性は豪も否定出來ないのである。ところがタクシーとなると、先づその輸送對象が一人乃至五人の小人數であり、しかもその利用者の用途目的は判然と區別は出來ぬのである。實際は政治上、産業上重要な人物を輸送してをり、それが直接間接國力の増強、生産擴充に寄與してゐることは想像出來るが、と云つてこれを具體的に實證することは對象が人間だけに困難なのである。しかも車輛の不足からタクシーの暗料金、遠距離拒絶はさかに行はれて社會一般の人氣は極めて悪くなり、タクシー不必要論に一層拍車を掛けたのであつた。そこで組合は自肅運動を行つてこの不評を取り戻さうとする一方、タクシーが現在如何なる方面に利用されてゐるかその用途を調査すること、したのであつた。十七年五

月に行はれたこの調査の結果は次の如き数字が出たのである。

タクシー・ハイヤー用途調

| 用途 | タクシー | | ハイヤー | |
|----------------------|---------|-----------|--------|------|
| | 回数 | 比率 | 回数 | 比率 |
| 公用 官廳・公衙・銀行・會社・組合・團體 | 一二、七八二回 | 二二〇%(六七) | 二、二六六回 | 五七三% |
| 商用 仕入・販賣・集金・貸借等 | 一一、一三七回 | 一九二%(九〇) | 二九三回 | 七四% |
| 交際用 慶弔・見舞・會食等 | 六、一七五回 | 一〇六%(七二) | 四二〇回 | 一〇七% |
| 家庭用 入院・治療・買物・用達・旅行等 | 一九、三五八回 | 三三三%(四〇九) | 七三八回 | 一八七% |
| 職業用 通勤その他 | 三、三〇〇回 | 五七%(二六) | 一六四回 | 四一% |
| 享樂用 芝居・活動・興樂等 | 三、一〇二回 | 五四%(一〇八) | 二一回 | 六% |
| 遊興用 待合・カフェー・喫茶・其他 | 二、二二五回 | 三八%(二二八) | 四七回 | 一二% |
| 合計 | 五八、〇七九回 | | 三、九四九回 | |

註 括弧内数字は昭和十四年四月東京相互タクシーの調査せるもの

尙この調査で一車當の収入はタクシーに於て三六圓二六錢、ハイヤー三六圓一四錢、一回乗車料金、タクシー一圓八錢

強、ハイヤー、六圓五八錢、一人當乗車料金、タクシー六〇錢、ハイヤー三圓八錢、一軒當收入、タクシー二二錢八、ハイヤー四六錢六、實車一軒當收入、タクシー三〇錢九、ハイヤー五六錢六、一車當走行料タクシー一六〇軒六、ハイヤー七七軒四、走行實車率、タクシー七割三九、ハイヤー八割二四、といふ数字を得たのであつた。

さてタクシーが必要であるか否かは結局水掛論であつて、業者自身の中からかうした議論が出たのは一つには業態の不整備によつたものであつたが、一つには監督官廳の方針が實に曖昧であつたことにも起因すると考へられる。しかもタクシー界はそれにも拘らず、昭和十三年來自主的な統制を行つて來たことは他の事業界に比して特異とすべき點で、これに對する新倉文郎氏、吉村金吉氏の努力は永久に業界人の忘れ得ぬところである。殊に吉村氏は刻苦勉勵、その人格の高潔なると共に我がタクシー界に重きをなしたのであつたが、不幸昭和十八年三月急逝されたことは惜しみても餘りあるものであつた。

同氏が逝去される直前、物されたタクシーの非常時輸送體制は未定稿ではあるが、多難なタクシー事業の將來に多くの示唆を與へるものと考へ、左に掲げて同君追善のよすがとしたい。

東京市内のタクシー輸送編制

- 一、目的
 - イ、輸送整備の確立
 - ロ、圓滿明瞭なる營業確立
- 二、方法
 - イ、輸送の編成
 - ハ、事業經營の合理化

帝都タクシー界の動向

- 1、一事業を代燃五十臺以上に集約しタクシー、ハイヤー、急送車及び緊急車を其集約臺數に比較按分し所有せしむ
- 2、各行政区毎に一事業又は一營業所を置き需給の分布を調整す
- 3、使用燃料に適合する車輛用途の更改を要す

急送車及緊急車

ガソリン

ハイヤー

プロパン又はエーテル

タクシー

石炭、コークライト、木炭其の他

(例) 現在の代燃車の燃料別比率は左の如くである

| | | |
|----------|--------|-----|
| 最低五十臺の場合 | コークライト | 三一臺 |
| | 木炭 | 九臺 |
| 計五〇臺 | 石炭 | 三臺 |
| | プロパン | 七臺 |
| 別に | 急送車 | 五臺 |
| | 緊急車 | 五臺 |
| 代替車 | 五臺 | 二五臺 |
| | 一五臺 | |

- 4、現在のタクシー、ハイヤーの料金を一率のメーター制に改む
最初の二軒迄金八十錢 爾後六百五十軒毎に金二十錢増 待時間六分毎に金二十錢
- 5、非常特別輸送動員を必要とする場合は命令者は組合と左の如き連絡を遂げ組合員は其指示に従ふ
イ、必要臺數 ロ、出動の時間及集合の場所

ハ、使用時間

ニ、用途(特別設備の必要の有無)等

- 6、國貨、其の他特殊待用車輛は相當高級車に確保(將來は國産車に改む)し優良にして堅實なる会社に命ず

ロ、事業の明朗化

- 1、事業體の強化 組合の自主的集約に依る(組合總會決議)
- 2、運轉者の奔放的悪弊を矯正し賞罰を明かにす 組合手帳及登録制に依る(組合總會決議)
- 3、従業員の待遇改善 組合の協定賃金に依るの外各々事業場に於て之をなす(組合總會決議)
- 4、路上に於ける營業の監督指導 組合の自肅案に依る(組合員申合實施)
- 5、闇防止に對し市民の協力を得 關係當局よりラジオ及新聞に依り又組合は要所に立看板及ピラ等に依り闇を誘發する國民の啓蒙運動をなす
- 6、タクシーメーター器の改善 種々の事情を洞察し運賃を適正化すると共にメーター器現示通り取引する様改善す
- 7、タクシー乗車回数券の發行 タクシー乗車券を前賣とし出來得る限り現金扱を少くする事

ハ、經營の合理化

- 1、組合内に指導及研究機關を設置し事業運營合理化に必要な研究を遂げ之を實踐す 以上

愛 香 德 山 廣 岡 鳥 鳥 和 奈 兵 京 滋 三 愛 靜 岐
 媛 川 島 口 島 山 根 取 山 良 庫 都 賀 重 知 岡 阜

道 一六 三三 一二 二四 四四 三〇 二三 一〇 三〇 七一 二二 二三 一七 三六 三〇 二三 三三

補 三三 三三 三五 九六 五五 一四 一三 六三 一四 三四

二 四三 一一 一 五 一一

一一 二二 一一 三 二 一

一一 四二 一一 一一 二 一一 二

五 四三四

長 山 福 石 新 神 千 埼 群 枳 茨 福 山 秋 宮 岩 青
 野 梨 井 川 湯 奈 川 葉 玉 馬 木 城 島 形 田 城 手 森

道 一八 一九 二五 二八 三〇 一二 三〇 二二 一一 二三 四七 六四 二二 三九 二七 三六 一九

補 六二 三一 三二 四一 三三 四三 四二 四四 四四 六

三一 一一 二 一四 三 三 二

一一 一一 一一 一一 二 四二 三 四

三 二 一一 一一 一一 四

三

| | | | | | | |
|---|------|-----|----|----|----|----|
| | 高知 | 一四 | 一 | 一 | | |
| | 福岡 | 五四 | 四 | 三 | | |
| | 佐賀 | 一四 | 三 | 三 | | |
| | 長崎 | 二一 | 八 | 四 | | |
| | 大分 | 一一 | 三 | 三 | | |
| | 宮崎 | 五 | 二 | 一 | | |
| | 鹿児島 | 三五 | 一二 | 四 | | |
| 計 | 一一四〇 | 一六一 | 六五 | 三二 | 四五 | 一九 |
| | | | | 九六 | | |

六七四

自動車修理加工工業の強化

日本自動車修理加工工業組合聯合會（日修聯）は昭和十七年十二月の商工省通牒によつて設立を見たのであるが、その後大東亞戦争の進展に伴ひ、自動車輸送力の増強確保は益々自動車修理加工工業の強化擴充を必要とするやうなつたので商工省では昭和十八年十月、自動車修理加工工業の積極的動員策として、従来の日修聯を解散せしめ、同傘下の地區別工業組合を自動車整備統制組合に改組してそれ／＼自動車統制會に團體加入せしめることゝなつた。これによつて政府は自動車生産と修理加工工業とを不可分の關係に置かんとするもので、各統制組合員は一定基準工場に限定し、十八年十二月

中には自動車統制會々員に團體指定されることになつた。

- 尙、組合員指定の範圍は左の如くなつてゐる。
- 一、主要工場として商工省において認めるもの
 - 二、自家修理工場として商工省において認めたるもの
 - 三、今般の企業整備により既存工場または主要工場の指定工場として認められたるもの
 - 四、小型自動車修理加工工場として既に組合員たるもの

地方自動車配給會社の改稱

自動車統制會の設立によつて自動車生産の統制が期せられ、一方、その配給については昭和十七年夏、中央並地方に自動車配給會社の設立を見たのであるが、自動車の販賣には必ず整備がつくものであり、その意味で單に自動車配給會社とせず、整備の文字を加へるべきであるとし、昭和十八年秋、各地配はそれ／＼××自動車整備配給株式會社と改稱を行つた。その名稱に具體性を持たせたわけである。

運輸通信省の創設

自動車行政の單一化については我々自動車業者のかねてからの要望であつて、日本自動車業組合聯合會や、日本乗合自

自動車協会の年次大会には恒例の如く陸上交通の全般的監督官廳として交通省の設置を建議して來たのであつた。しかし官廳間にはそれ／＼細張りといふものがあるのか、仲々に實現せず、そのために一番迷惑するのは我々民間業者であつた。

ところが大東亞戦争の開始以來、行政の簡素化が強く叫ばれ、その結果商工省、農林省、鐵道省、逓信省並に企畫院を改組統合して新に軍需省、農商省及び運輸通信省を創設することとなり、昭和十八年十一月一日よりそれ／＼新發足を行つた。

運輸通信省には自動車局が設けられ、初代局長には佐藤榮作氏が就任したが、この自動車局は舊鐵道省が所管してゐた自動車、小運送業の指導監督の他、舊商工、農林兩省及び企畫院が分掌してゐた自動車用部品および代用燃料、小運送用機械器具その他必要物資の配給業務を行ふ他、従業員の整備自動車の修理配給業務等、自動車行政の綜合的運営を行ふこととなつた。

自動車三十年史 完

昭和十九年四月十二日 印刷
昭和十九年四月十六日 發行 (二五〇〇部)

日本出版會承認再査總い第10141號

| | |
|---|--------------------------------|
| <p>定價 六圓五拾錢 合計六圓八拾錢 特別行爲稅相當額三十錢</p> | |
| 著者 | 柳田 諒 三 |
| 發行者 | 東京都芝區松本町一四番地 永 戸 秀 助 |
| 印刷者 | 東京都神田區鎌倉町二十五 鬼塚 昌 停 |
| 印刷所 | 東京都神田區鎌倉町二十五 明 社 (東京四二五) |
| 發行所 | 東京都中央郵便局私書箱第六三五號 山 水 社 |
| 配給元 | 日本出版配給株式會社 東京都神田區淺路町二ノ九 |

1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2050
2051
2052
2053
2054
2055
2056
2057
2058
2059
2060
2061
2062
2063
2064
2065
2066
2067
2068
2069
2070
2071
2072
2073
2074
2075
2076
2077
2078
2079
2080
2081
2082
2083
2084
2085
2086
2087
2088
2089
2090
2091
2092
2093
2094
2095
2096
2097
2098
2099
2100

| |
|-----|
| 187 |
| 16 |

終