

539-Y537



1200500745946

39  
53  
D

×  
複  
写



始



24. 9. 30

23

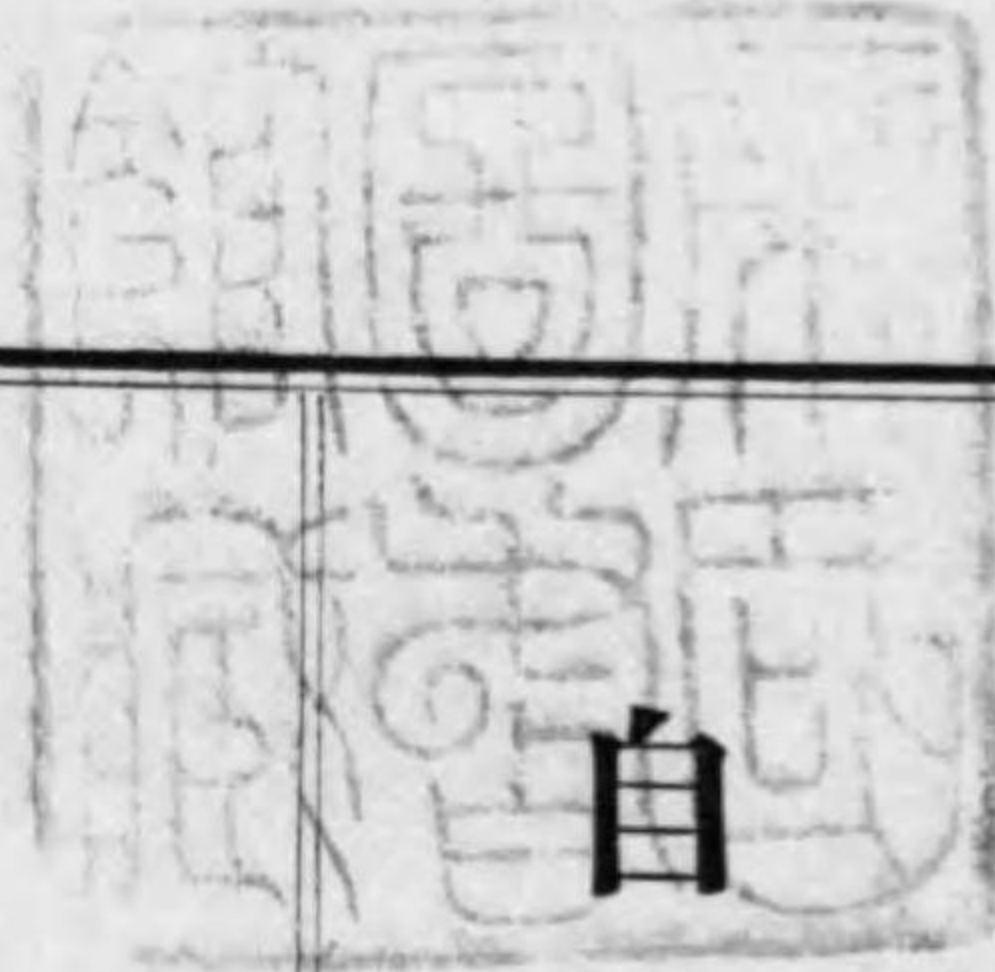
539  
Y53

⑦

柳田諒三著

自動車三十年史

山水社版



981-91

## 序

私は本年還暦を迎へた。而して私が自動車界に身を投じて本年四月で滿三十年になるのである。この三十年間に私の關係した分野は、車輛及部分品の販賣界、運輸界、製作界と、極めて多方面であつたが、しかし終始一貫、一個の自動車人として自動車界のみに私の半生を捧げて來たのである。

この三十年間を顧みるとき、轉々感慨深いものがある。我が國自動車界が漸く一本立となつたばかりの大正二年に創業して以來、歐洲大戰、滿洲事變、日支事變、而して今次の大東亞戦争と、我が國が有史以來最も困難複雑な歩みを續け來つたと同様に、我が自動車界もあらゆる苦難と混亂とを繰り返して今日に至つたのである。

昭和の初期、タクシーの混亂時代に業者の家庭を訪れると、必ずその細君は私に向つて「柳田さん、どうか主人に自動車屋を辭めるやうに云つて下さい」と云はれたものである。又、業者からはしばしば、子供には自動車屋は繼がせないといふことも聞いたのである。それほど自動車屋は世間からも、又業者自身からも低級なそして不安な商賣とされてゐたのであつた。

その様な自動車事業をどうかして社會的にも國家的にも確固たる事業に向上させ、孫子の代までも繼がせ得るやうな事業にしたいと云ふのが、私の變らざる念願であつた。

私はその意味で、あらゆる業界團體に關係し、公平無視の態度をもつて絶えず業者の利益の伸長と事業の向上のために

微力をつくして来たのである。

幸いにして今日、自動車は兵器として第一線に活躍し、その事業は決戦體制下に於ける重要輸送機關として、大東亞戦の目的貫徹のため寧日なき活躍をなしつつあり、業者又、かつての無統制時代から目覺めて、私慾を捨て、奉公の誠を致してゐるのである。

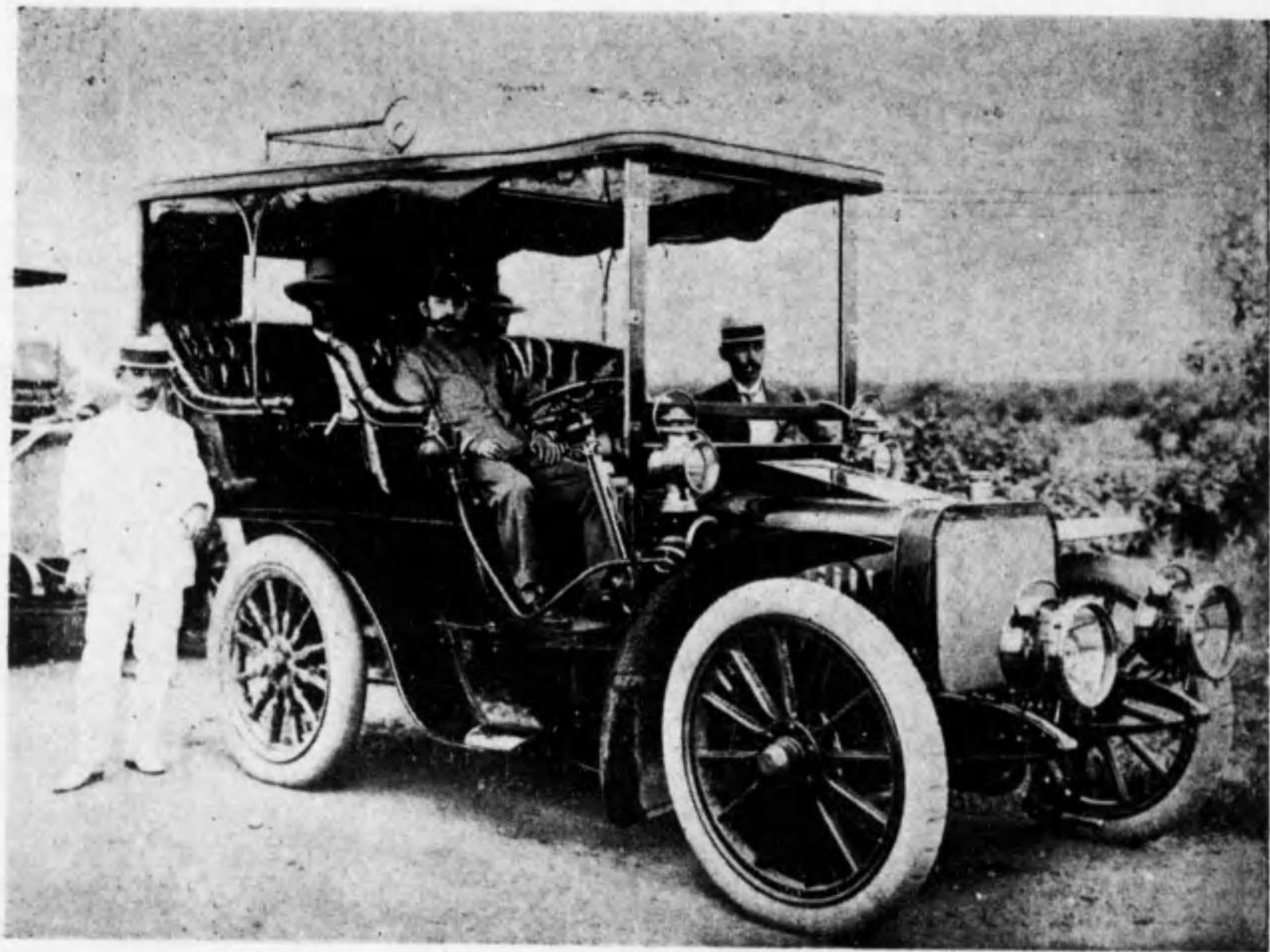
私はこゝに自動車界と共に生き、自動車界と共に苦勞を同うした三十年間の記念のために、本書を刊行することを思ひ立つたのである。

我が國自動車界の成り立ちを知り、この三十年間に於ける我が自動車界の歩みをあらためて回顧することは、明日の自動車界を礎き上げるために決して無駄なことではないと信じたからである。

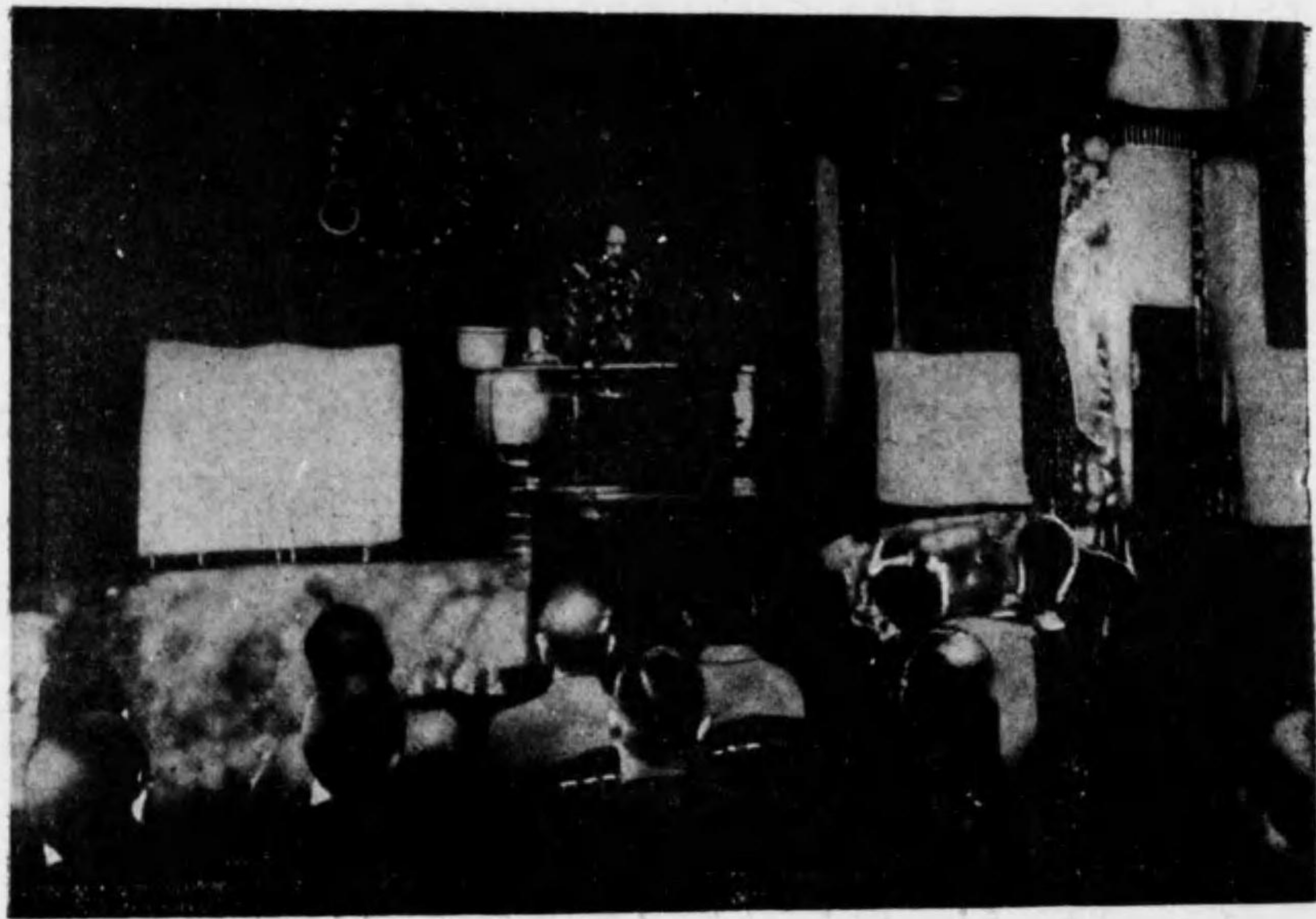
しかし何分にも多忙の身であり、且つ短期間にまとめねばならなかつたために、或ひは編纂上又は記述の上に不備の點なきにしもあらずと思ふ。これは著者の深く遺憾とするところで、大方諸資の寛恕を乞ふと共に、御叱正御示教を得れば幸甚と思ふ次第である。

尙、本書刊行に關し、顧問として意島久藏、伊藤卓、渡邊保、山本豊村、進藤定夫の諸氏、又資料の蒐集、原稿の整理その他印刷校正に就いては戸塚庫次郎氏及舊日本交通新聞社編輯局同人の手を煩した。記して深甚の謝意を表する次第である。

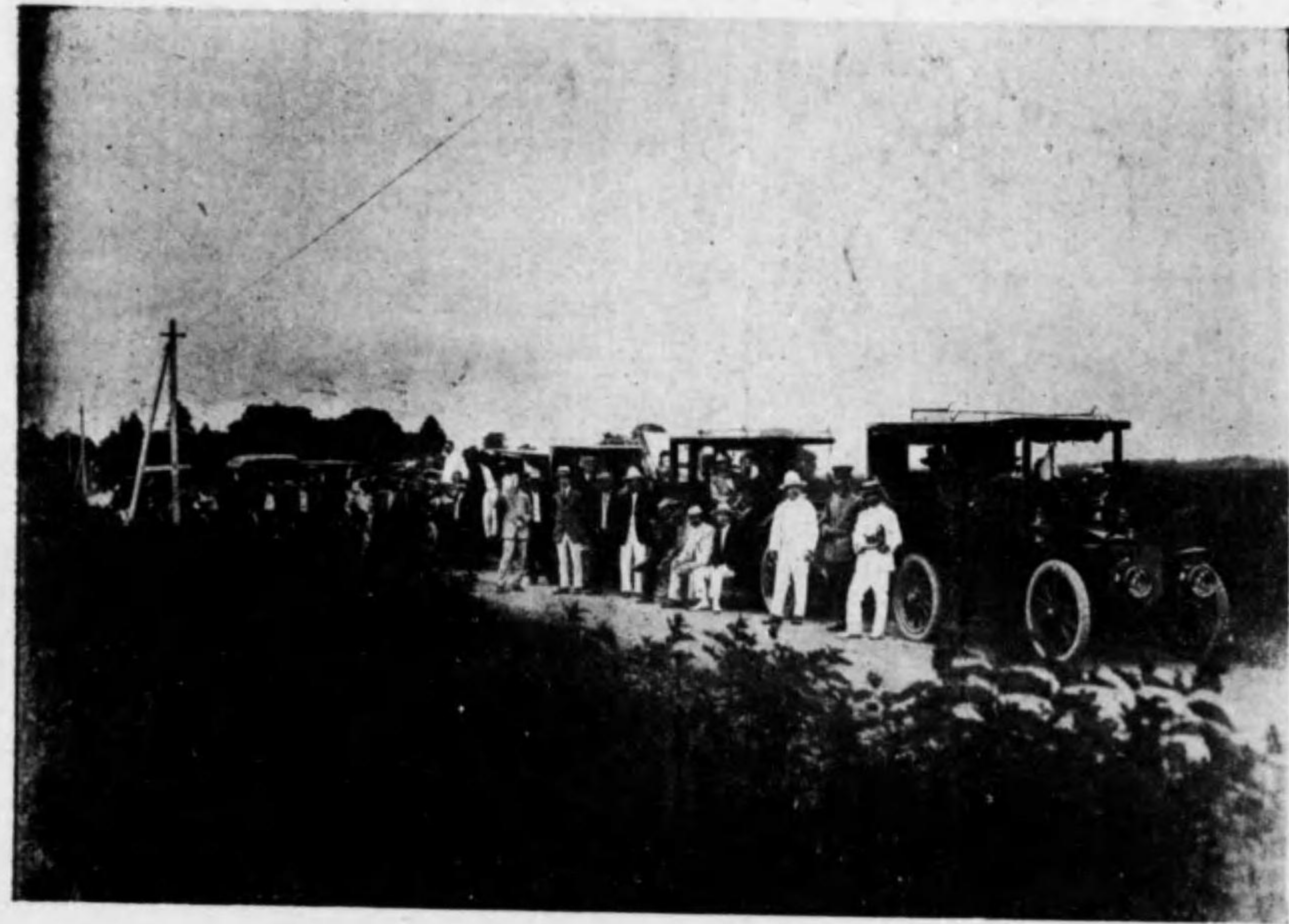
著者



下殿親王威仁宮川栖有の御試乗號ダラック (明治四十年頃)



日本自動車業組合聯合會總會に於ける東條英機中佐の講演  
(昭和三年)



ダラック號日光遠乗記念  
御先頭は有栖川宮殿下  
(明治四十年頃)



ガソリン争議を終つて（昭和七年於商工省）

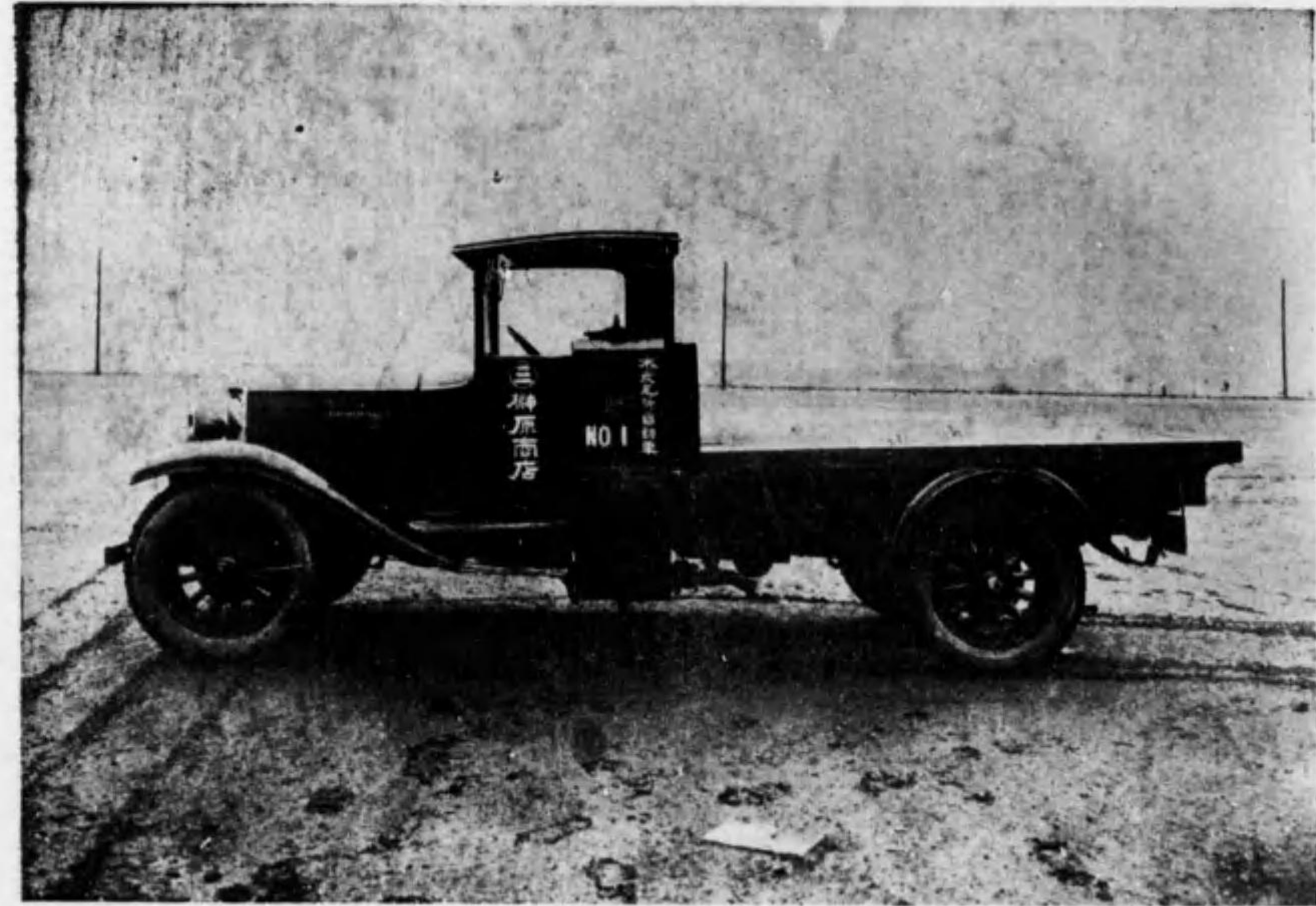
向つて左より

故 加藤猪三次郎・新倉文郎・土倉木二・著者・吉野商工次官  
岩切政務次官・久保正次郎・篠田鑽雄・飛田野武彦・柏崎久吾



前列 土井一義(朝鮮) B.K.歌郎(山口) 山田康策(静岡) 遠山十郎(千葉) 著者  
堀内良平(東京) 玉井龍七藏(栃木) 佐藤儀四郎(福島) 館滋治(福島) 井  
手勇之吉(静岡) 柳澤弘次(北海道)  
二列 松崎茂雄(大阪) 富井新太郎(京都) 平澤常三郎(埼玉) 横山茂連(埼玉)  
竹内芳太郎(名古屋) 新倉文郎(東京) 杉田宗吉(大阪) 竹内榮吉(大阪)  
清水源太郎(仙臺) 高柳三太郎(東京) 金森政信(東京) 小西文次郎(東京)  
島田金次郎(東京) 伊藤吉藏(東京)  
三列 齋藤一美(埼玉) 岩田貞治(名古屋) 白井清行(東京) 長谷川新之助(千葉)  
岡庭善一(埼玉) 秋山徹(埼玉) 杉傳三郎(東京) 吉金常助(東京) 坂下仙  
一郎(静岡) 尾花徳三郎(静岡) 國井磯吉(東京) 山口平太郎(東京) 田中  
竹次郎(京都)  
四列 森宗四郎(東京) 飯塚新之助(埼玉) 濱浅三至(東京) 新井政吉(東京) 福  
岡康治(東京) 柏崎久五(東京) 武田九次郎(東京) 細田義光(東京) 吉川  
要治(東京) 一木象吉(静岡) 石川元吉(東京) 飯島徳次(東京)

日本自動車業組合聯合會役員（昭和三年創立當時）



白土式木炭自動車第三號

木挽町木炭商榦原商店所有

(昭和五年八月)



ガソリン争議の檄文(昭和七年)



981  
91

# 第一編 黎明時代——我が國自動車紀元より大正大震災まで

## 目次

概説……………(一)

我が國の自動車紀元 明治年間の自動車界 大正年間の自動車界 取締法規・自動車税 この時代の人々  
自動車の輸入と販賣……………(一五)

自動車販賣店の嚆矢 第五回内國勸業博と自動車界 フォード販賣店の元祖 日本自動車株式會社の前身  
大倉男爵と家用車 エンバイヤ開業當時の事情……………(二五)

自動車工業事始……………(三)

我が自動車工業の先驅 有栖川宮殿下と自動車工業 國産車第一號の運命 陸軍自動車補助法  
自動車事業の創始……………(四〇)

1、乗合自動車事業……………(四〇)

乗合自動車の計劃 博覽會と乗合自動車 京都に最初のバス出現 各地に乗合自動車出現 大正年間の  
目次……………(四〇)



著者

乗合自動車 ..... (一〇)

2、貨物自動車事業 ..... (一〇)

貨物自動車の嚆矢 貨物自動車の營業化 貨物業先覺者のことなど ..... (一〇)

3、タクシー事業 ..... (一五)

貨切自動車の濫觴 タクシーの出現 大阪のタクシー ハイヤー全盛時代 ハイヤーよりタクシーへ ..... (一五)

東京自動車業組合の結成と其の活動 ..... (一六)

我が自動車界最初の組合 運輸業者の分離成る 自動車税軽減運動 區會選舉のこと 奥書權と組合の強化 附屬自動車講習會 大震災と我が組合 復興とアメリカ視察 ..... (一六)

第二編 發展時代——大震災より滿洲事變まで

概 説 ..... (一九)

米國車の市場制覇と販賣界 ..... (一九)

歐洲車の敗退 米系兩社の進出と販賣組織の確立 帝都販賣界の様相 ..... (一九)

苦悶する國産自動車工業 ..... (二六)

我が國自動車工業の危機 石川島自動車の創立 ダット自動車と白揚社 フォード・シボレーの純正品制度と國産部分品 第一次部品優良化運動と聖號 無試験免許の波に乗る小型自動車 ..... (二六)

東京自動車商組合の誕生とその活動 ..... (三三)

兩組合の合同経緯 月賦販賣と車籍登録制 價格調整と企業整備 ..... (三三)

東京自動車業組合其の後の活動 ..... (三三)

附屬自動車學校のこと 番號札の差別撤廢その他 タクシー料金協定問題 駐車場問題 トラツク料金協定問題 自動車保護に関する請願運動 日本自動車業組合聯合會の結成 トラツクの軌道通行禁止 非常時の臨時乗合營業 大東京交通統制案建議 ..... (三三)

東京自動車業組合の紛争 ..... (二九)

貨物部獨立運動纏末 告訴事件と支部の獨立 ..... (二九)

自動車交通事業法の制定 ..... (二九)

乗合自動車事業の亂立 自動車行政の無統制 自動車事業と各省の確執 鐵道省移管と單行法の制定 ..... (二九)

第三編 混亂時代——滿洲事變より支那事變まで

概 説 ..... (三二)

ガソリン争議を繞つて ..... (三二)

目次 ..... 三

第一次ガソリン争議 ガソリン税の創設 第二次ガソリン争議 第三次ガソリン争議 松方日ソ問題 七  
社協定問題 石油業法の實施 その後のガソリン問題

自動車業者團體の混亂

(三六一)

日本聯合會熊谷大會の纏末 東京聯合會の分裂

混亂期に於けるタクシー界の種々相

(三六八)

名儀貸取締と同居營業制の確立 タクシー統制論の擡頭 タクシー業態調査 請書撤廢問題 自動車營業  
改善調査委員會 東京タクシー商業組合の設立 警視廳の取締強化 ガソリン消費節約の具體化

省營バスの進出と民營事業

(三六九)

省營バス進出の初期 東京乗合自動車業組合の成立 省營バス對策聯盟の結成とその運動 大型貸切自動  
車との關係 公營バスと民營バスの相剋 強制買収法を繞つて 十九路線問題と業者の對議會策など

自動車製造事業法の制定

(三七七)

自動車工業界の動向 同和自動車の創立と國産七社 流線型の流行と外車 自工確立の先驅者小型自動車  
日産自動車の苦闘 自動車工業法要綱の確立 トヨタ自動車の登場 自動車製造事業法とその意義 チー  
ゼル自動車の統合

タイヤ工業の興隆と販賣市場

(三九五)

輸入から國內生産へ 國內タイヤ工業の勃興 タイヤ協定前史 B Sの進出と第一次協定の失敗 三社生  
産協定の成立と共販會社案 統制組合の出現 需要者の値上反對運動

第四編 整備・統制時代——支那事變より現在まで

概説

(三八五)

國産自動車の勝利

(三八九)

支那事變と國産自動車 軍用自動車検査法の制定 自動車技術委員會と車輛の標準化 日産、トヨタの販賣  
組織確立

自動車統制會の成立

(四〇一)

大衆車の配給統制 自動車統制會の設立経緯 自動車統制會の目的と使命 自動車統制會の事業内容 配  
給機構の整備 日配及地配の設立

部品工業政策の確立

(四三七)

組合分立から整備へ 優良化運動の復活 鐵鋼製品工業整備要綱と部品工業政策 小型部品も元統制  
車體統制組合の出現 修理用部品の配給統制と協力會の誕生 修理用部分品の第二次統制

自動車及部品の輸出統制……………(四六二)

計割貿易の確立へ 國産車の輸出統制 自動車輸出組合の設立

修理工業の整備……………(四七二)

サービスの廢止と修理の重要性 修理工業の獨立化と自家修理 第一次整備と集約機運の擡頭 生産、配給との三位一體化

タイヤ配給統制問題……………(四八二)

切符購入制の採用 リンク制と再製業の整備

石油消費規正と自動車事業……………(四九三)

事變當時の石油事情 第一次消費規正 切符制の實施 多面的對策の諸相 戰時輸送體制の整備へ 轉廢業者と國民更生金庫

代用燃料政策と日本燃料機合同會社……………(五〇三)

我が國に於ける瓦斯發生機の創生 代燃化苦難の道 事變と代燃車 日本燃料機合同會社の成立 多角的代燃車政策の進行 代燃機の一元的統制

小運送業法と日本通運株式會社……………(五四九)

法律制定以前の概要 兩法制定の経緯 日本通運株式會社の成立 小運送業の集約合同

自動車交通事業法の改正……………(五五三)

第一次自交法の改正 東京貨物自動車運送事業組合の場合 東京府旅客自動車運送事業組合の場合 自交法第二次改正

トラック重點輸送と事業の再整備……………(五八七)

陸運統制令の發動 事業組合に依る輸送統制の實施 第二次集約と業界の動き 鐵道省の整備方針

乗合自動車事業の整理……………(六一)

事變後の整理狀況 鐵道省の統合方針 全國交通保安課長會議 業界の動向 各地の統合狀況

帝都タクシー界の動向……………(六三六)

企業合同の氣運 タクシー事業研究會の業績 發生爐取付を繞つて タクシーの再集約と自肅運動 タクシーの公益性と非常時對策

追補……………(六六六)

バス・トラックの統合狀況 自動車修理加工工業の強化 地方自動車配給會社の改稱 運輸通信省の創設

第一編 黎明時代

—我が國自動車紀元より大正大震災まで—

## 概説

### 我が國の自動車紀元

我が國に自動車が入つて來たのは何時頃のことであつたらうか？ これには種々の説が行はれてゐるやうである。しかし私は明治三十三年をもつて我が國の自動車紀元といたしたのである。

それはその年の五月 皇太子春宮嘉仁親王殿下 大正天皇 の御成婚に際し、遙かサンフランシスコの在留日本人會が三千弗を據金して電氣自動車一臺を購ひ、同年二月これを時の領事陸奥廣吉伯の手を経て献納申上げたのである。

後に述べるやうに我が國の自動車工業が、明治三十八年 故有栖川宮威仁親王殿下の御下命によつてその端緒が拓かれたことと考へ合はせて、我が國の自動車界が 御皇室と恒に深い關聯の下にその發足をしてゐるといふことを、我々自動車人は夢寐にも忘れてはならないと思ふのである。

さて、私は自分の自動車界三十年を物語るに際し、先づ自動車紀元に遡つてその前後の事情から説き起してゆきたいと思ふ。私が自動車界に身を投じたのは大正年間に入つてからであり、大正時代に入つて始めて我が自動車界はどうやら一

本誌になつてゆけたのであるけれども、それは決して一朝一夕で出来上つたものではなく、明治年代に於ける幾多の自動車界の先人先覺者達の血の出るやうな犠牲と献身の上に礎き上げられたものであり、それらの人々の尊い経験が時代の風潮に恵まれて花咲き實つたものであるからである。

### 明治年間の自動車界

本編では自動車紀元、即ち明治三十三年前後より大正十二年の關東大震災までの約廿五年間をひとまとめにしたのであるがこれは便宜上かうしたものであつて、嚴密に云へば、この期間を更に明治時代と大正時代の二期に分けねばならないと思ふ。勿論自動車界が事業として本格的な發足をしたのは大震災後であるけれども、同じ黎明期といつても明治時代と大正時代とは自ら性質を異にし、一言にして云へば明治時代の自動車界は創生期であり、暗中摸索時代とも云ひ得ようし、大正時代のそれは大震災以後今日に至るまでの本當の準備時代とも云ひ得よう。

さて、明治二十七年、八年の日清戦役の後、數年を出でずして我が國力は回復し、日進月歩の勢ひをもつて先進歐米諸國に追いつかんと氣構へを見せたのである。この我が國資本主義の發展上昇期に際し、幾多の「文明開化」的新企業業が、計畫されると共に、歐米文化の吸收が益々なまに行はれたのである。その一つの現れとして「自動車」があつたのである。當時歐米に於てすらさして古い歴史を有してゐなかつた自動車に對して、歐米諸國を訪れた我が邦人達は目敏くもその姿に接し、その利便を知つて、これを祖國に移入紹介することを忘れなかつたのである。

世界の最古の内燃機關は獨乙のダイムラームによるもので、一八八九年、即ち我が明治二十二年完成し、これを工業化するに至つたのは一八九六年、即ち我が明治二十九年であつた。佛國に於けるハンハールの自動車會社が世界最古のものとされてゐるが、それさえ一八九〇年、明治二十三年で、獨乙のベンツ、米國のオールズは何れも一八九五年、明治二十八年に工業化に着手してゐるのである。

### 本邦に於ける自動車臺數

年次	所有臺數	年次	所有臺數	年次	所有臺數
明治四十年	一六	大正三年	一、〇六六	大正十年	一一、一一六
四十一年	二九	四年	一、二四四	十一年	一四、八八六
四十二年	六九	五年	一、六四八	十二年	二一、七六五
四十三年	一一六	六年	二、六七三	十三年	二七、二一三
四十四年	二一〇	七年	四、五三三	十四年	三一、八八一
大正元年	五二一	八年	七、〇五一	十五年	四〇、〇七六
二年	八九二	九年	九、九九九	昭和二年	五一、八六二

而してこれら歐米諸國の商業主義も亦、逸早く東洋に於ける自動車販賣の基地として新興日本の存在を無視し得なかつたのである。

明治三十五年、自轉車の仕入のために渡米した吉田眞太郎氏によつて自動車エンジンが移入され、更に明治三十八年高

峰讓博士によつてフォードが舶來されたが如きは前者の例をなすものである。又、明治三十六年大阪に於て開催の第五回内國勸業博覽會に於て外國商館が自動車用品をなしこれが普及宣傳に努めたのは後者の實例である。

而も自動車の移入によつて我が國民は單に機械に對する憧れとスピードに對する驚異の念を抱くのみ満足せず、これを企業化することを考へたのである。吉田眞太郎等は持ち來つたエンジンによつて自動車の組立てに成功し、更に自動車の國産化を志し、高峰博士は三共商會をしてこれを販賣せしめんと考へ、又内國博覽會に於て乗合自動車の實況を見た多數の人々は各地に於て乗合自動車事業を起さんと計畫したのであつた。ここに私共は當時の先輩達の冒險的進取的な精神を見るのである。

しかしこれら自動車企業の氣運も、明治三十七年の日露戦役が起るに及んで、國債募集のため一切の新規事業の計畫が禁止され、一般の經濟界も不振沈滞に陥つたため、漸く萌芽期にあつた自動車事業の勃興も中絶の止むなきに至つたのである。明治四十年の自動車數を見るに十六臺でその内譯は乗用車十四臺、貨物車二臺であるが何れも自家用車であつて、營業用は一臺もないのである。

日露戦役終結後、所謂戦争成金や一部貴族富豪階級によつて自家用車がぼつ／＼増えて行つた。當時自動車販賣業者が赤字難のため自動車の賃貸營業、即ちハイヤーを始めたが、これとても一部階級のしかも有閑的な利用に供せられるに過ぎなかつたのである。

一方、自動車工業はと云へば明治三十八年日露戦争の餘燼未だ消えぬ最中に、吉田眞太郎、内山駒之助氏等によつて企てられ、明治四十年には國産第一號の製作に成功し、米山利之助氏もその前後一臺を完成してゐるが、吉田氏のは有柄川

宮殿下の御聲が、りがあつたために十四臺を賣り掛いた程であつたが、その後は資金難のために中絶してゐる。

かくて明治時代の自動車界を通觀するに、自動車の利用は一部階級のみに限られ、大衆的に企業化する程、我が國經濟力は熟して居らなかつたといふことが出来る。而も企業家が單に新奇を狙ふことにのみ急にして、自動車に對する技術的智識に乏しかつたことも指摘出来る。更に我が國自動車工業の萌芽は自動車の移入後數年を出でずして芽生えたのであつたが、一般國民の特に當時自動車を受入れ得る要素であつた上流階級の盲目的な歐米崇拜に災ひされ、その上に當時者が所謂悪い意味での技術家氣質の持主で、經營的才能に欠除してゐたことも自動車工業確立を遅らせた原因と云ひ得よう。

又、自動車の輸入状況を見るに、當時米國の自動車工業未だ確立に至らず、その主流は歐洲車であつた。故にこの時代は一名歐洲車時代と謂はれてゐるのである。

## 大正年間の自動車界

國內經濟が日露戦役の創痍と打撃から既に立直り、一般經濟界は漸く好況を呈し、自動車の需要も急激に増加して來た明治四十四年の全國自動車臺數二百十臺に對し、翌年の大正元年には五百二十一臺と二倍以上の増加を示してゐる。

偶々大正三年に勃發した歐洲大戰で歐洲方面よりの輸入が杜絶したため頓に國內工業が勃興して製品輸出の旺盛を招來し景氣は一途に上昇を辿つたのである。その結果は自動車の購買力を刺戟し促進することになつた。一方自動車の輸入は從來歐洲車が多かつたのであつたが、大戰勃發によつて歐洲の各自動車工場は全て軍需工場となつたため、それまで歐洲



車を輸入してゐた販賣店も米國車に乗り換え、こゝに米國車時代を現出するに至つたのである。

自動車及部分品輸入累年表（大藏省）

年次	自動車		部分品
	數量	價格	
大正三年	九四	二四〇、六一〇	二五七、八一二
大正四年	三〇	七〇、六八七	九四、五八七
大正五年	二一八	三八六、七九七	三二六、六八八
大正六年	八六〇	一、五六九、六四〇	一、〇九七、九六一
大正七年	一、六五三	四、五二四、七五三	三、一三六、八五八
大正八年	一、五七九	五、五三一、五四〇	五、七五〇、七六一
大正九年	一、七四五	四、八六五、六三三	五、六一三、一二三
大正十年	一、〇七四	三、二六一、八〇八	四、八〇五、七三二
大正十一年	七五二	二、二一六、〇五一	五、〇九三、七八四
大正十二年	一、九三八	四、九五五、二一一	八、五二七、〇六九
大正十三年	四、〇六三	八、七七二、八五一	二、四一三、二七二
大正十四年	一、七六五	四、六〇〇、〇〇九	七、〇六一、四三三
大正十五年	二、三八一	五、三二四、五三五	一〇、三九一、六六六
昭和二年	三、八九五	八、〇六三、〇六二	一〇、二一八、九〇一

大正四、五年頃からは經濟界の好況を反映して本格的なハイヤー營業が現はれ、又乗合自動車も各地に現はれるに至つてゐる。

大正二年藤原俊雄及宇都宮金之丞兩氏を中心に自動車販賣業者並に運輸業者を打つて一丸とする同業組合が東京に生れたが、これは自動車界の成長を物語る一つの例證であらう。

歐洲大戰が終結を告げるに及び、國際經濟は萎微し貿易は不振となり、國內經濟も亦下向を示すに至つた。その結果、從來一部特權階級の利用をほしきままにしてゐた高級ハイヤーは凋落し、實用的なタクシーが之に代り、更に乗合事業、貨物事業は逐年増加を示すに至つたのである。戦後の不景氣にも拘らず、かく自動車事業の發展上昇を見たのは既に我が國産業經濟界が自動車事業を必要とするまでに成長し、自動車を受け入れ得る條件を具へるに至つたと見ることが出来る。これを自動車及部分品の輸入状況についてみても、大正四年を底として逐年漸増の傾向を示してゐるのである。

大正七年、陸軍は平時に於ける自動車の國內保有、及戦時に於ける自動車工業の製造能力の確保を目的として軍用自動車保護法を制定したが、これによつて我が自動車工業の確立發展の上に一時期を劃したのであつた。而して大正十二年の大震災を一轉機として我が國自動車界は一段の飛躍をなした。我が自動車紀元以來、二十有餘年に互る雌伏の準備期を経て異常な發達を示したのである。

大震災の交通關係に及ぼした被害は、鐵道省所有車輛一、四七五輛、破損四二三輛、東京市電の損害は、燒失車輛七七九輛、軌道の破損、十六軒二五、従業員死亡九七名、而して警視廳調査による自動車の損失は乗用車八五輛、貨物自動車三六二輛其他一輛計四五八輛で、その金額は九十一萬六千圓の多額に上つたのである。

政府は軌道の復舊容易ならざる實情に鑑み、大正十二年九月十七日、勅令第四一七號を以て緊急勅令たる勅令第四二一號に基き、大正十三年三月三十一日迄、國稅定率附屬輸入税中貨物自動車以外の自動車並其部分品及原動力機の輸入税は之を半減することとしたので、自動車の輸入は急激に増加したのであつた。

この震災後の自動車の激増は、特にタクシー及乗合自動車の濫許亂設を伴つて、來るべき混亂・無統制時代を現出する素地を作つたのであつた。

### 取締規則・自動車税

自動車事業の勃興に伴つてこれに對する取締法規が現れたのは當然である。明治三十六年八月、愛知縣は「乗合自動車營業取締規則」を公布した。これは成立に至らなかつたが、名古屋市の平野氏によつて乗合自動車事業が計畫出願されたので、これに備へるためであつた。京都府も同年十月、「自動車營業取締規則」を公布し、同市の二井商會より出願の乗合自動車に正式認可を與へてゐる。その後各地方廳で自動車取締規則が公布されたが、これらは主として乗合自動車事業に對處するものであつた。

これら初期の取締規則中、時速の點を見るならば愛知縣では八哩、京都府に於ては市内時速二里、郡部三里半となつて居り、明治三十八年十月公布の大阪府の自動車營業取締を見ると、市内五哩、其他八哩と規定されてゐる。

警視廳に於ては他府縣よりやゝ遅れて明治四十年、自動車取締令が公布されたが、それまではあるものは馬車、或るも

のは人力車の取締をうけ、自動車の車體検査をうけると人力車の木鏝札を下附されるなどのことがあつた。明治四十年に制定された、警視廳令による速度制限は、市部一時間八哩、郡部十哩、而して「往來雜踏の場所に於ては歩行者と同速度を以て除行すべし」とあつたのである。

大正八年一月十一日、内務省は省令として自動車取締令を制定公布し、取締の全國統一が行はれた。警視廳はそれによつて同年二月、自動車取締令施行細則を公布したが、同八年十一月一日、省令の改正が行はれ、自動車營業者による組合の設立が法文化されることとなつた。

更に内務省令の一部改正によつて運轉手の試験制度が從來より緩和されたのは大正十二年十二月七日のことで、震災の結果と自動車の勃興による運轉手の不足を補ふがためであつた。

自動車の漸く普及發達するに及び、これが取締方法に於て從來の如き緩慢さでは充分ではないので、警視廳では歐米の警察の例に倣ひ、大正七年一月オートバイ三臺を購入し、交通巡查をして乗用せしめて取締に當らした。これが後の赤バイ隊と呼ばれ、或は追星隊と云はれたものの先驅をなすものである。

一方陸運に關する監督權は逓信省に在り、自動車事業に關しては鐵道軌道の監督權が逓信省から内閣（鐵道院）鐵道省に移つた後に於ても尙逓信省に残つて居り、完全に鐵道省に移管されたのはずつと遅れて昭和三年十一月からであつた。

我が國に初めて自動車税が創設されたのは明治四十年東京府をもつて嚆矢とする。從來は自轉車と同様に一臺三圓の税金を課してゐたのであつたが、この自動車税創始によつて乗用貨物の別なく一臺年三十圓を徵收することとなつたのである。爾來各地方廳は地方財政の疲弊に伴つて自動車税の徵收は逐年増加し、之れに對する自動車業者の減稅運動は年中行

事となつたのである。

### この時代の人々

自動車紀元以來、今日の我が自動車界を礎くまでには幾多の人々が起り、而して倒れて行つた。興亡盛衰は世の常と云ふが、わけても明治年代に於ける最も苦難な恵まれざる時期に於て、自動車を愛し、自動車に生き、そしてその一生を自動車界のために捧げた人々は、その成ると成らざるとの區別なく、すべて今日の自動車界の土臺を礎いた人々であり、その捨て石となつた人達である。それらの先人達は數多いのであるが、中にも左の人々は今日の自動車人にとつて忘れることの出来ない人々である。

#### 吉田眞太郎氏

同氏は銀座の自轉車商双輪商會主として明治三十五年、米國より自動車エンジンを持ち歸り、本邦最初の自動車販賣店モーター商會を起し、更に内山駒之助氏と組んで自動車の國産化を圖つて、東京自動車製作所を起した明治年代の黎明期に於ける我が自動車界の指導者であつたのである。

#### 内山駒之助氏

同氏は若冠にして浦鹽に渡り、同地のアイムストロング會社工場に於て電気技術を修得したのであるが、同地に於て自動車を知り、歸朝後、遞信省に奉職したが、吉田氏に見出されて本邦最初の自動車技師として常に吉田氏を扶け、自動車の組立に成功し、更に十二氣第四馬力のガソリン自動車を完成したのであつた。吉田氏と共にその晩年は寂しいものがあつたが、自動車を熱愛し、自動車に殉じた人と云ふべきであらう。

#### 大倉喜七郎男

大倉男は最も典型的なモーターファンであつた。しかも創始期に於ける國産自動車工業の確立のために吉田、内山兩氏を経済的にも精神的にも後援し、吉田氏等の東京自動車製作所が破産に瀕するやこれに融資して、遂に今日の日本自動車株式會社の基礎を造つたのである。その他同氏はその社會的地位によつて、自動車の普及宣傳に盡した功勞は甚だ大きいものがある。

#### 石澤愛三氏

同氏は明治の末期、大倉男の委囑をうけて東京自動車製作所に入社するや、當時原始的規模にすぎなかつた吉田氏等の事業を整備し、日本自動車合資會社から日本自動車株式會社に至るまで、運輸、販賣、製造等自動車界の各方面に互つて

概 説

その經營的手腕を揮つたのであつた。明治、大正、昭和と三代に亘つて最も長い經歷を有する自動車人として、今日尙健在であることは誠によろこばしいことゝ云はねばならぬ。

その他橋本増次郎氏、豊川順彌氏等の名前も忘れ得ぬものがある。

## 自動車の輸入と販賣

### 自動車販賣店の嚆矢

明治三十年頃から五六年にかけて横濱や神戸在住の外人商館によつてぼつ／＼自動車、自動自轉車の輸入が行はれてゐたやうである。その商館は、ブルウル兄弟商會、シングルトンベンター商會、アペンハイム商會、エル・スゾール商會、アンドリュース・エンド・ジョーヂ商會、ニツケル商會等であるが、當時は單に見本として輸入したか、或はその商館の自家用として輸入したに止まつてゐたやうである。

我が國で自動車を最初に輸入し販賣したのは何と云つても松井民治郎氏によつて創立された東京銀座のモーター商會であらう。同商會は横濱のアペンハイム商會によつて輸入されたオリエント號蒸汽自動車、並にブルウル兄弟商會の輸入した米國トーマス號の販賣店として明治三十四年に孤々の聲をあげたのである。しかし開店休業といふのが、店頭に車を列べてみても早速商ひのあるものではない。まして自動車に對する世間の知識のない當時のことである。そこで先づ自動車の智識を普及する手段として自動車俱樂部を組織したのが、翌三十五年一月のことである。この自動車俱樂部といふのは

會員組織で一ヶ月會費百圓、一年後には抽籤で自動車が一臺貰へるといふ一種の無盡で、その間會員は充分に自動車の操縦が出来るやうになるといふ仕組である。しかしこれも考へとしては思ひつきであつたが、會員となるものは殆んどなかつたといふ。

恰度そのころである。同じ銀座で自轉車の販賣をやつてゐた双輪商會の吉田眞太郎氏が自轉車仕入のためアメリカへゆき、彼の地で自動車の將來有望なことを知つて、蒸気自動車一臺とガソリンエンジンのホリゾンタル式の十二馬力と十八馬力の發動機を購入して歸朝したのであつた。そして歸朝してみると既に銀座にはモーター商會があつた。しかも頗る氣息奄奄としてゐる始末。そこで吉田氏はこのモーター商會を譲り受けて店名もオートモビル商會と改めて自動車販賣を繼續した。この吉田眞太郎氏は我が國自動車界の最古の功勞者であり、内山駒之助氏と共に國産自動車工業に先鞭をつけて自動車史上に忘れることの出来ない人物である。

オートモビル商會は後に再び双輪商會と名を改めてゐるが、更に自動車製作に着手するに及んで東京自動車製作所となり、日本自動車合資會社となり、今日の日本自動車株式會社となつて、我國自動車界の主流をなすに至つてゐる。

### 第五回内國勸業博覧會自動車界

明治三十六年三月一日から七月末日まで大阪市の天王寺公園で第五回内國勸業博覧會が開かれたが、その参考館に横濱市山下町のブルウル兄弟商會からトレード號二人乗蒸気自動車、又アンドリユース、エンド、チヨルヂ商會からハンバー

自動車が出品され、特にアンドリユース商會はボン技師を派して自動車の操縦をして見せたのである。

この博覧會は開期中乗合自動車が梅田驛と會場との間に運轉されたことと共に、黎明期にあつた我が國の自動車界に大きな刺激と昂奮とを與へたことは見逃せぬ事實である。後述するやうに、名古屋、京都を始め各地に乗合自動車企業の一運を醸成し、更に又岡山の山羽虎夫氏によつて國産自動車第一號を製作せしめる機縁となつたのである。

又外國商館の日本市場獲得のための販賣宣傳戦はその後熾烈を極めたが、この博覧會直後、スゾール商會主佛人エル・スゾールは自ら陣頭に立つて當時有数の自動車運轉士森屋縫之助氏に山高帽を冠らせて關西九州方面に、クレメント號を驅つてデモンストレーションを行ひ、これらの地方に乗合自動車企業の一運を促進するに與つて力があつたことも見逃せないところである。森屋氏は後東京に於てハイヤーを經營し東京自動車組合の有力な組合員であつた。

### フォード販賣店の元祖

ヘンリー・フォードが自動車の大量生産を期してデトロイト市にフォード自動車會社を設立したのは一九〇三年、即ち我が明治三十六年のことである。そしてT型フォードが發表されたのは一九〇八年、明治四十一年のことであるが、その頃、タカ・ヂアスターゼの創製者として世界的に有名な高峰讓博士は當時米國にあつて、素晴らしい勢ひで勃興しつつあつた米國自動車工業の姿を眺めてゐた。高峰博士は歸朝に際して、大衆經濟車フォード乗用車一臺を購入して日本への土産としたのであつた。そしてヂアスターゼの發賣元、三共商會（三共製藥の前身）に對し自動車の將來性のあることを説い

て、自動車販賣をなすやうに極力奨めたのである。何しろ高峰博士の云ふことであるから、一も二もなく承知した三共商會は早速米國フォードに對し五臺のフォード乗用車を發註し、こゝに輸入販賣權を得て本格的なフォード・ディーラーとなつた。明治四十二年のことである。我が國フォード販賣店の元祖は實に藥屋さんであつたのである。

しかしフォード・ディーラーとしての三共商會の壽命も餘り長いものではなかつた。云ふまでもなく藥屋さんのことで自動車の智識と云つて何一つない。セールスマンを使用して賣り始めたが二年間に最初の五臺と高峰博士が持参した一臺合計六臺をやつと賣つたに過ぎない。そしてそのまゝ自動車販賣は放棄してしまつてゐる。それもその筈で、三共商會は自動車に智識がなかつたばかりでなく、フォード車自體に全然自信がなかつたのである、といふのは、三共商會が自動車の輸入販賣することゝなつて、先づ先輩である双輪商會に對して種々指導を乞ふたのである。そこで双輪商會から内山駒之助氏以下の技師が行つて、高峰博士傳來のフォード車なるものゝ初見参に及んだのである。その頃後述するやうに既に内山氏等によつて國産車第一號タクリー號が出来上つてをり、これと比較性能試験を行はうといふことになつた。期せずして日米自動車競争が行はれたのである。場所は洲崎の埋立地、何しろ歐化主義の熾んな當時である。國産自動車がアメリカのフォードと立ち打ちが出来るものとは製造者を除いては誰れも思つてゐなかつた。それを敢えてしたその頃の氣負つた我が自動車先人の心意氣は誠に見上げたものである。ところが豈圖らんや、豫想を全然裏切つて、米車フォードは我が國産車タクリーに敗北を喫した。こんなことが三共をして自動車販賣に自信を失はしめた原因となつたのであらう。

その後明治四十三年フォードの販賣權はセールフレージャーに移つた。高田商會、三井物産、大日本自動車はその前後から自動車の輸入販賣に着手し、藤原商店、三柏商會、山口勝造商店、秋葉商會、岡田商店等々これに續いて、自動車輸入

販賣陣は次第に活況を呈するに至つてゐる。

フォード・ディーラーとしてのセール・フレージャーは明治四十三年以來十數年間、我が自動車販賣界の王座をなし辣腕を振つたが、大正十三年日本フォード會社創立調査のために來朝した米國本社員W、チエース、A、ロバーチ等によつて真相が曝かれ、フォード輸入販賣權はそのまゝ解消されるに至つてゐる。

### 日本自動車株式會社の前身

今日我が國の自動車販賣會社で最古の歴史を有するものは何と云つても日本自動車株式會社である。同社の前身である日本自動車合資會社の創立は明治四十二年十一月二十一日であるが、逆にその源へ遡れば大日本自動車製造合資會社であり、東京自動車製作所であり、更に双輪商會となり、オートモビル商會となり、最後にはモーター商會となつて、我が國自動車の創生期に到達するのである。

オートモビル商會の東京自動車製造所への發展経緯に就ては自動車工業に關する頃で詳述するつもりであるからこゝでは略すとして、東京自動車製造所から大日本自動車製造合資會社、日本自動車合資會社への経緯に就て述べようと思ふ。

モーター商會の吉岡眞太郎、内山駒之助氏等は後に述べるやうに明治三十年頃から自動車製造に志し既に着手してゐたのである。この二人の覇氣に富んだ我が自動車界の先覺者達は單なる自動車の輸入販賣に甘んじてゐなかつた。勿論それだけでは營業が成り立たなかつたことも大きな原因であつたであらうが、それよりも外國から輸入される自動車を見てこ

れ以上のものを我が國で造り出したいといふ鬱勃たる野心が彼等を支配してゐたのである。ここに日清・日露の戦勝によつて自動車工業の面に於ても世界的水準に達しやうといふ新興日本の意氣込みを私共は見るのである。

明治三十八年、吉田氏は京橋區木挽町に東京自動車製作所を起し、故有栖川宮殿下の御奨励によつて明治四十年には我が國最初の國産車タクリー號十七臺を完成したのであつた。しかしこの自動車製造所は經營に人を得なかつたためか資金難に陥つてしまつた。當時この行き詰りを救つたのは大倉財閥の御曹子大倉喜七氏（後の喜七郎男爵）であつた。

大倉財閥の代表者として石澤愛三氏が東京自動車製作所に入社したのは明治四十二年八月のこと、同氏は當時のことを次のやうに述べられてゐる。

「當時の東京自動車製造所は當初吉田眞太郎氏が計畫した資本金壹百萬圓の大會社の夢も破れ、失敗を重ねて明治四十年五月三十一日の貸借對照表で見ますと、資本金は僅かに四千圓、外に借入金九千圓と一萬二千圓足らずの假受金とを運用して辛くも餘命を繋いでゐました。其後いつの頃からか大倉男爵の御後援を受くることとなり、私が就職した當時は大倉組に對し八萬圓許りの借金が出來て居たのであります。そこで私は此貸付金の整理のために大倉男爵の御命令によつて東京自動車製作所の支配人として就職した譯であります。當時東京自動車製作所は吉田眞太郎氏が主宰し飯草吉之輔と云ふ人が支配人格でありましたが、別に大倉系を代表して高田琢雄といふ人が居つたのであります。夫故私の就職によつて資本金四千圓の一小店に三人の支配人が居るといふ様な有様で頗る滑稽の觀がありました。」

又石澤氏は入社當時のことを次の様に語られてゐる。

「明治四十二年七月の末の或日、私は銀座の大倉組から大倉男爵の御案内に従つて始めて東京自動車製作所の事務所に行き吉田眞太郎氏外所員一同に御紹介を戴いたのであります。七月末から十月末に至る三ヶ月間は全く西も東も判らぬ門外漢で先づ陳列所に飾られた英國製ハンバーランドレー型十二馬力車と云ふ自動車を見ました。當時は此ランドレー型と云ふ箱型自動車の天井の後半部が革の幌になつて居つて、開閉が自由に出来る式のものが最新式として歓迎されて居ました。用品部の陳列棚にはボールペアリングだの、コッターピンだのカーブレターだの、トーチライトなど云ふ商品が雜然と秩序もなく投込まれてあつて、之が名稱と賣値とを記憶することが大事業でありました。」

かくて、愈々整理に着手することとなり、最初は資本金三千圓の合資会社を作らうと云ふ案であつたが、結局二萬五千圓の合資会社を作ることとなり、財産の調査を始めたのであつたが、東京自動車製作所の財産なるものは全く公私混淆、大倉男爵の私有財産が現物出資とも委託品とも商品ともつかずに轉つてゐるかと思へば、吉田氏の自動車の半製品や附屬品が所屬不明の形で雜然と交つてゐるといふ有様である。石澤氏は苦心の結果、これらの私有物を現物出資に振替へて漸く、資本金二萬五千圓の大日本自動車製造合資会社を作り上げることにしたのである。

ところが運轉資金が少しもない。これでもつて本挽町の營業所と芝小山町に在つた當時としては相當大きな工場を擁ししかも店には三人の支配人と四五名の店員及び十名の運轉手を背負ひ、工場には高級技術者の内山駒之助氏を始め二十九名の職工を養つてゆくことの困難であることは當然で、その上に反大倉系の氣分さえ漲つて、遂に吉田氏らは内山氏と共に離反するに至つたのである。かくて當時の自動車の最高權威であり、有數の専門家である吉田、内山氏等を失つて大日本自動車製造合資会社は遂に日の目を見ずに流産し、改めて生れ出でたのが日本自動車合資会社で、出資社員は石澤愛三（無限）大倉喜七、門野重九郎、野田寛治、大倉發身の五氏で出資額は各五千圓であつた。

技術者を失つた日本自動車合資会社は新たに蟻川包、星子勇氏等を迎へ、英國車デームラー、伊太利車フィアット、英國車ハンバー、佛國車ダラック及ローリングの輸入販賣とローリング架装並に例のタクリー號と云はれた十二馬力の國産車の完成といふのが同社の事業であつた。

しかし自動車の販賣は一年に僅か數臺に過ぎず、同社は貸自動車を始めることとなり、創立早々木挽町の營業所を廢止すると同時に、虎ノ門琴平町に本社を移してこゝで大々的な貸自動車事業を開始し、相當な成功を収めたのであつた。これは我國に於けるタクシー事業の濫觴である。又同社は帝國運輸株式會社がやつてゐた郵便遞送自動車を繼承し、最近まで同社系の中央自動車株式會社がこれを續けてゐたことは衆知の通りである。

一方日本自動車を去つた吉田氏等は三井物産の後援を得て今の日比谷三信ビル附近に自動車販賣を開始したが、これが三井物産自動車部となり、更に後の梁瀬自動車となつたものであり、後年日本自動車と梁瀬自動車との激甚な競争對立は既にこの時に端を發してゐるのである。

私が自動車界に入つた大正二年當時の日本自動車は虎の門にあつて盛大に貸自動車を行つて居り、當時販賣部に居つた金子榮藏君も相當活躍され、又貸自動車の主任であつた海東善四郎君は現に私共のエンバイヤ自動車株式會社にあつて依然自動車報國に専念されてゐる。

## 大倉男爵の自家用車

明治年間に於ける自動車の所有者がいづれも我が上流階級であつたことは云ふまでもない。我が國で最初に自家用乗用車を購入したのは三井高保氏だとされてゐる。その購入年代は詳かにしないが、明治四十二年の警視廳自動車登録によると、米國車ホワイト號で、二氣箱十馬力の箱型蒸汽車で價格は六千圓となつてゐる。その他、大隈重信、伊東已代治、岩崎小彌太、安田善次郎、澁澤榮一等の政界財界の大立者がそれ〴〵自動車を所有してゐるが、その中でも單に自動車所有者といふばかりでなく、我が國自動車界の發達の功勞者として大倉喜七郎男を忘れてはならぬと思ふ。

大倉男は明治三十年渡歐され、英國留學中自動車の操縦術を修得された。明治三十五年、恰度日本ではモーター商會が創立された年であるが、この年英國ブルックランドで開かれた自動車競走に大倉男は伊太利製フィヤット百馬力の競走車を自ら操縦し歐米諸國の一流選手を尻目に堂々二等の榮冠を獲得して新興日本のために萬丈の氣を吐いたのであつた。自動車競走と云へば、明治四十四年、折柄來朝中の米國曲藝飛行家マースの挑戦に應じて大倉男はふたゝび愛車フィアット號を以てマースの飛行機と敢然競走し美事これを打ち破つてゐる。

このやうに大倉男は徹底せる自動車狂であつたが、愛車數臺を土産に歸朝されるや間もなく當時黎明期にあつた我が國自動車界の發達育成に盡力された。先づ吉田眞太郎氏を知つてその東京自動車製作所を後援され、又日本自動車俱樂部を創設するなど、後に大倉財閥が我が自動車界に不動の地歩を占むるに至つたのも當然であらう。



特に謹記すべきは明治四十三年、畏き邊りの御内命を受けて大倉男は御料車購入のため歐洲に赴いてゐることである。明治四十年頃、大倉男等の主唱によつて自動車をも所有する人々の社交機關が帝國ホテル内に設けられ、これが日本自動車俱樂部と發展して行つた。この俱樂部には自動車關係の外國商會が販賣政策のため多數參加してゐるが、當時蒙昧時代にあつた我が自動車界に對し、その取締、税金等の他、自動車の普及發達に貢獻したことは無視出來ない。参考のため明治四十二年に於ける警視廳の自動車登録を掲げると次の通りで、當時の我が自動車界の様相が窺はれると思ふ。

明治四十二年末警視廳登録自動車

所有者	車名	製造地	動力	氣筒	馬力	種類	價格	乗員	購入期	使用狀況
有栖川宮家	マーセデス	獨	瓦斯倫	四	四〇	幌型	一七、〇〇〇	七	四二、六	使用中
"	ダラツク	佛	"	四	三五	"	一〇、〇〇〇	五	不明	"
"	國産吉田式	日	"	二	一二	"	五、〇〇〇	四	四一、	"
北白川宮家	ハンバー	英	"	四	一四	箱型	六、〇〇〇	五	四二、一一	"
大隈重信	ホチキス	佛	"	四	三〇	"	八、〇〇〇	五	四二、一一	"
伊東己代治	ハンバー	英	"	四	一四	"	五、〇〇〇	五	四二、四	"
柳原保恵	ルナール	佛	"	四	一六	"	八、〇〇〇	四	四二、一一	"

所有者	車名	製造地	動力	氣筒	馬力	種類	價格	乗員	購入期	使用狀況
岩崎小彌太	ローレン テトリツチ	"	"	四	三五	"	一三、〇〇〇	五	四二、六	"
"	ジーデル	"	"	四	一二	"	五、〇〇〇	三	四二、四	"
三井高保	ホワイト	米	蒸氣	二	一〇	"	六、〇〇〇	五	不明	"
大倉喜七	ファイヤット	伊	瓦斯倫	四	一二五	競走車	一五、〇〇〇	二	"	"
"	"	"	"	六	六〇	箱型	一五、〇〇〇	七	"	"
"	"	"	"	四	四〇	幌型	一〇、〇〇〇	五	"	"
"	イツタ	"	"	四	一〇	"	五、〇〇〇	二	"	"
阿部吾市	ロコモビル	米	蒸氣	二	八	箱型	五、〇〇〇	二	"	休止
村井吉兵衛	ローリング	佛	瓦斯倫	四	一四	"	六、〇〇〇	二	"	休止
中上川次郎吉	國産吉田式	日	"	二	一二	幌型	三、五〇〇	四	四一、四	使用中
米山利之助	國産米山式	日	"	一	八	"	二、〇〇〇	二	四一、四	使用中
赤星鐵馬	パツカード	米	"	四	四〇	"	七、〇〇〇	三	四一、四	使用中
森村市左衛門	國産吉田式	日	"	二	一二	箱型	四、〇〇〇	四	四一、四	使用中
古河虎之助	マヂソン	米	"	四	三五	幌型	七、〇〇〇	七	四一、二	"
日比谷平左衛門	國産吉田式	日	"	二	一二	箱型	四、〇〇〇	四	四一、七	"
"	ハンバー	英	"	四	一四	"	六、〇〇〇	五	四二、三	"

第一編 黎明時代

所有者	車名	製造地	動力	氣筒	馬力	種類	價格	乘員	購入期	使用狀況
藤波 一	國産吉田式	日	"	二	一二	"	四、〇〇〇	四	四一、一一	"
鹽原 又策	フォード	米	"	四	一六	幌型	四、〇〇〇	三	四一、一一	"
"	"	"	"	四	一六	"	四、〇〇〇	三	四二、三	"
原 六郎	ハンパ	英	"	四	一四	箱型	六、〇〇〇	四	四一、一一	"
半田 庸太郎	國産吉田式	日	"	二	一二	"	四、〇〇〇	四	四一、一一	"
小栗 常太郎	フォード	米	"	四	二四	幌型	五、〇〇〇	五	不明	休止
有村 有信	國産吉田式	日	"	二	六	"	一、五〇〇	二	四一、七	"
秋月 徳太郎	グラディ	佛	"	一	五	"	一、〇〇〇	二	不明	"
安田 善次郎	ハンパ	英	"	四	一四	箱型	六、〇〇〇	五	四二、三	使用中
北村 重昌	マルコー	獨	"	二	六	幌型	一、五〇〇	三	四一、	"
"	ベンツ	"	"	二	一四	"	四、〇〇〇	五	四二、三	"
栗生 武右衛門	國産吉田式	日	"	二	一二	箱型	四、〇〇〇	五	四二、四	"
馬 越 恭平	フォード	米	"	四	一六	"	四、〇〇〇	五	四二、四	"
箕田 長太郎	オールド	英	"	四	一四	"	六、〇〇〇	四	四二、五	"
淺野 總一郎	ローリング	佛	"	四	一四	"	六、〇〇〇	五	四二、七	"
大橋 新太郎	"	"	"	四	一四	"	六、〇〇〇	五	四二、八	"

所有者	車名	製造地	動力	氣筒	馬力	種類	價格	乘員	購入期	使用狀況
佐久間 福太郎	ローバー	英	"	一	六	箱型	二、五〇〇	二	四二、二	"
チャーレス	ダイムラー	"	"	四	四〇	"	一〇、〇〇〇	五	不明	"
ドクターヘーツ	ハンパ	"	"	四	一四	幌型	四、〇〇〇	五	"	"
デー、エト	ダイムラー	"	"	四	三八	箱型	一〇、〇〇〇	五	"	"
エフ、レフロイ	ホワイト	米	蒸氣	二	一六	幌型	六、〇〇〇	五	四〇、	"
"	ドラツク	佛	瓦斯倫	二	一二	"	四、〇〇〇	五	四〇、	"
英國 武官	ファイヤツト	伊	"	四	一二	"	五、〇〇〇	二	四二、八	"
和蘭 公使	"	"	"	四	二〇	箱型	七、〇〇〇	七	四二、九	"
"	"	"	"	四	三〇	"	八、〇〇〇	七	四二、九	"
キルビー	ルナール	佛	"	二	一〇	幌型	五、〇〇〇	六	四二、九	"
三越 呉服店	クレメント	"	"	二	一二	貨車	六、〇〇〇	一、〇〇〇斤	"	"
"	ペンツ	獨	"	四	三〇	幌型	五、〇〇〇	五	四二、四	"
"	クレメント	佛	"	二	一〇	貨車	五、〇〇〇	一、〇〇〇斤	四二、九	"
明 治 屋	アグリル	英	"	二	一六	"	六、〇〇〇	一、〇〇〇斤	四二、七	"
帝國 運輸	ローリング	佛	"	二	一四	箱型	六、〇〇〇	三	"	"
益田 孝	"	"	"	四	一四	箱型	六、〇〇〇	三	"	"

自動車の輸入と販賣

所有者	車名	製造地	動力	氣筒	馬力	種類	價格	乗員	購入期	使用状況
森村開作	ハンバー	英	"	四	一二	幌型	六、〇〇〇	三	"	"
濫澤榮一	"	"	"	四	一二	箱型	六、〇〇〇	三	"	"
日本自動車	"	"	"	四	一二	"	六、〇〇〇	五	"	"
"	"	"	"	四	一二	"	五、〇〇〇	三	"	"
佐竹作太郎	エヌ、エー、ジー	獨	"	四	一二	"	五、〇〇〇	三	"	"
根津嘉一郎	ビクトリア	米	電氣	二五	二五	"	二五	二	"	"
		佛	瓦斯倫						"	"

前掲の登録自動車表を一覧しても明瞭のやうに、明治四十二年に於て早くも八臺の國産自動車吉田式と一臺の米山式とが輝しい名前を列ねてゐる他は、これを生産國別に見るならば歐洲車が壓倒的多數を占めてゐる。この状態は大正三四年の歐洲大戰まで續いたのであつた。

米國の自動車工業は一九一〇年頃から漸く本格的となりつゝあつたが、歐洲車は依然世界の市場を席捲し、歐洲大戰勃發するや、これら歐洲の自動車工場は全て軍需工場となり、これに代つて、新興の米國自動車工業がその大量生産様式による大衆經濟車を以て日本市場に浸入するに至つた。フォード、シボレーが日本に現れ始めたのは大正七年頃からで、大正十四年日本フォードの創設並に昭和二年日本ゼネラルモーターズの創立によつてこれら二大經濟車を先頭とする米國車が歐洲車によつて替つたのである。

### エンバイヤ開業當時の事情

こゝらで少しばかりエンバイヤ自動車商會の創業當時の事情を述べさして頂きたい。私が郷里の先輩小松美十郎氏を頼つて上京したのは明治四十四年のことで、爾來小松氏の經營するサンデン電氣商會に勤めてゐた。サンデン商會では當時事業發展のために熾んに外國雜誌を取つて將來有望な商品はないかと研究中であつた。その結果活動寫眞と自動車とがその候補に上つたのであつたが、活動寫眞は興業といふことがどうも面倒である。そこで自動車が將來有望であるからやうではないかといふことになつて明治四十五年米國デトロイド市のエンバイヤ自動車商會社にエンバイヤ號といふ自動車を注文したのである。ところが仲々返事がこない。やつとインボイスが來たのは明けて大正二年の初春であつた。さて誰れが自動車の主任となるかといふことになつたが、サンデン商會には外語出の遠藤君といふのが居た。自動車をやらすとするならば當然遠藤君がやると自他共に信じてゐたのであつたが、ところが突然小松氏の白羽の矢は私にあつた。しかも獨力でやれといふのである。

そこで私は急いで店舗を持たねばならなくなつた。百方探した結果、今の日本橋吳服橋通り柳田ビルのある所に一軒の店を設けた。それは安政年間に建てられた大きいしかも古い建物であつたがここに當時として珍しく大きな看板をかゝげて、その名も車名に因んでエンバイヤ自動車商會と命名して開店したのは恰度今から三十年前、大正二年四月廿四日のことである。商賣をするからには世間に早く認められねばならないと、大看板と共に電話帳にはイムバイヤ自動車商會と登

録した。その頃電話帳はイロハ順でしかも片假名は一番始めに載せるからといふわけである。

最初の輸入車はエムパイヤ號五臺、間もなく貨物車のクロエルハートも輸入したが、何と云つても開業早々のことであり、しかも當時は未だ自動車に對する世間の認識も浅かつたので、おいそれと車が賣れやう筈がない。そこで私はハイヤーを始めたのである。

ところが自動車に就ては私自身何の智識も経験もない。これはどうしても先輩から教はらねばならないと日比谷タクシーをやつてゐた兼松壽三郎君のところへ行つて手を取つてあれこれと教えて貰つた。

當時東京で自動車に關係してゐたのは販賣方面では高田商會、三井物産自動車部（相良亮君がゐた）それから山口勝藏商店があり、大倉系の日本自動車合資會社（支配人石澤愛三氏）が自動車及部分品の輸入販賣修繕の他に貸自動車を経営して居り、フォードの輸入者としてセールフレージャー、その他都自動車（鈴木萬吉氏）が赤坂に、又G・Fタクシーが現在の溜池の國際自動車の邊りにあり、大正自動車（金子秀吉氏）三柏商會（藤原俊雄氏）宇都宮金之丞氏及び兼松君の日比谷タクシーなどがあつた。

當時のタクシー料金は一時間十圓位で相當儲かる筈の事業が利用者僅少の爲め大概損失が多かつた。

## 自動車工業事始

### 我が自動車工業の先驅

吉田眞太郎氏のモーター商會は本邦自動車販賣の先驅であつたばかりでなく、我が國自動車工業の先驅でもあつた。

明治三十五年、吉田氏は歸朝に際して二氣笛ホリゾンタル式ガソリンエンジンに二個持つて歸つた。十二馬力と十八馬力である。この二つのエンジンを以つて自動車を作ること、これが先づこの先驅者に負はされた仕事であつた。本邦最初の自動車技師、内山駒之助氏は苦心の結果、先づ十二馬力の組立てに成功した。更に三十五年の秋、廣島の横川——可部間に乗合自動車事業を起す計畫があり、その車輛の注文を受けた内山氏等は、十八馬力のエンジンで十二人乗のバス車體を作ることに成功した。これは翌三十六年の新春から本邦最初の乗合自動車として運轉を開始したが、何分總棒の馬車ボディを架装したために重量が重く、それに適當なタイヤがなかつたために、組立てには成功したが東京から廣島まで九日間を要して陸送したものゝ、殆んど乗合自動車として使ひものにならなかつたといふ。この陸送運轉には内山氏が當り廣島に數ヶ月滞在して面倒を見たのであるが、馬車屋の迫害にあつたり放々の體で歸京する途中、内山氏の親戚に當る大

阪市堀江町の機械輸入岡田商會に立寄つたところ、そこにフォードの幌型乗用車があつたので、三ヶ月を費してこれをスケッチして歸つた。これが後にタクリー號と云はれた我が國最初の國産自動車吉田式の基となつたものである。

吉田、内山氏らとは別個に、岡山市の電機工場主山羽虎夫氏によつて明治三十七年の春二氣笛蒸汽自動車完成されてゐる。これは前年大阪で開かれた内國勸業博覽會で自動車といふものを始めて見た岡山縣人楠健太郎、森房造氏等の委囑によつて作成したもので、三十七年の五月には華々しい試運転が行はれたが、エンジンの快調にも拘らず、タイヤが破損し、結局物にならず終つてゐる。

一方アツセンブルに成功した吉田氏はこれに自信を得て、資本金百萬圓の株式會社東京自動車製作所を計畫した。自動車の販賣機關としてはこれと別個に東京自動車株式會社を創立しようといふ案なのである。これは單に案に終つたが、明治三十七年、京橋區木挽町に自動車工場を設け、内山氏をして自動車製作に當らしめてゐたのである。吉田氏は從來自轉車より得た經驗上、ギヤードドライブよりも我國の道路にはチェーンドライブの方が遙かに優良であるといふ見地から、チェーンドライブの車を設計したのである。これはさきに内山氏が大阪の岡田商會でスケッチして來たフォード車のそれによるものであるが、京橋區榮町の片桐佐太郎といふ人に木型の作成を依頼し、シリンダーの鑄造に着手したのであつた。東京自動車製作所の創立趣意書を見ると「重要部分品は之れを海外に求め、之に加工して之れを構造して低價且堅牢なる自動車を製作し」云々とあり、當時の方針が所謂アツセンブリング・プラントにあつたことが窺はれる。

### 有栖川宮殿下の自動車工業

明治三十八年、有栖川宮威仁親王殿下は歐米より御歸朝遊ばされ、その際、佛國製ダラック號をお持ち歸りになつた。四氣笛三十五馬力の幌型ガソリン車で、アンドレーといふ運轉手をも隨行せしめられたのである。ところがこのアンドレーは地理不案内の上に運轉も大して上手でなかつたやうで、畏れ多くも殿下御自らハンドルを執られることが多かつたやうである。殿下には殊の外、自動車に御熱心で、しばしば故障修理その他のために東京自動車製作所へお成りになつたばかりでなく、御殿の一部に自動車修理工場を設備される程の御熱心さであつた。

一日殿下のドライブに扈從した内山吉田の兩名に對し、我が國で自動車を作り得るや否やの御下問があつた。内山技師は即座に可能である旨をお答へ申上げたのであつた。その間の事情を吉田氏は次の如く語つてゐる。

「宮殿下がお連れ歸りになつた運轉士アンドレーは何分にも地理不案内で不快を感じらるゝ機會が多かつたので遂には殿下御自身ハンドルを操らるゝやうになりました。畏れ多い事ではありますが、殿下は御體格が餘り大きい方であらせられなかつたので、歐洲人向きに作られた大型自動車の運轉には尠からず御不便を感じられたやうであります。そんな譯で殿下は日本人向きの自動車を造らねばならぬと御考へになつたのであります。日本では自動車が製作出来るかと御下問があり、出來るとお答へ申上げたので作らねばならぬはめになりました。」云々

殿下は内山氏のお答へを殊の外お悦びになり製作準備金として金二千圓をお下渡しになつたといふことである。

殿下が日本には日本人向けの自動車を作れといふ御意志であつたといふことは誠に畏れ多い極みといふべきである。」

### 國産車第一號の運命

さて殿下の御下命によつて内山氏等は日夜苦心の結果、國産車第一號を完成したのは明治四十年の春のことであつた。これは直ちに宮家に納められ、更に第二號、三號の製作が繼續されたのであるが、殿下のお聲がよりによつて、宮家の御殿醫灘波一氏を始め森村市左衛門、日比谷平左衛門、中上川次郎吉、福澤桃介、栗生武右衛門、半田庸太郎等の當時我が國一流人よりの註文が殺到し、この年十七臺製作のうち十四臺が賣れてゐる。

この國産自動車の完成を記念して、その試運転の意味も含め、明治四十年八月一日、畏くも有栖川宮殿下の御試乗を忝くして多摩川への遠乗會が行はれてゐる。これが我が國での自動車遠乗の最初であらう。この遠乗會に参加した自動車は次の十臺であつた。

- 一、有栖川宮家所有ダラック號三五馬力五人乗
- 二、澁澤榮一所有ハンバー號一二馬力三人乗
- 三、中上川次郎吉所有東京自動車製作所製四號車十二馬力四人乗
- 四、森村市左衛門所有東京自動車製作所製七號車
- 五、日比谷平左衛門所有東京自動車製作所製第八號車

- 六、小栗常太郎所有フォード二四馬力五人乗
- 七、古河虎之助所有マヂソン號三五馬力七人乗
- 八、大倉喜七郎所有ファイヤット六〇馬力七人乗
- 九、東京自動車製作所所有ハンバー一二馬力
- 一〇、三越呉服店所有クレメント十馬力貨車

この遠乗會は大成功裡に終つた。東京自動車製作所の三田小山町の工場は當時としては大規模な設備を以つて東京に於ける自動車の修理はすべてこれを引受けてゐた形であつた。而して國産車の製作を鋭意つゞけんとしたのであるが、當時澎湃として我が國朝野に浸透しつゝあつた歐化主義はこの我が國最初の自動車工業の萌芽を白眼視し、ガタクリガタクリ走るといふので、タクリー車などといふ蔑稱を以て迎へ、遂に東京自動車製作所は資金難のため最大の難局に當面したのであつた。

東京自動車製作所に對しては予てから大倉喜七郎男が陰になり日向になつて後援したのであつたが、この難局に際して大倉男はこれを黙視し得ず、明治四十二年、大日本自動車製造合資會社設立によつて東京自動車製作所の更生策を講じたのである。これが大倉財閥が自動車界に乗り出した始めであり、今日の日本自動車株式會社の基礎となつたものであることは既に前に述べた通りである。

而して前述したやうな事情で吉田、内山の兩氏は去つたのであるが、更生の日本自動車合資會社は依然、國産自動車の

製作を繼續したのであつたが、これは吉田氏、内山氏の技術的傳統を繼いだものであり、その當時製作した自動車の機構は主要次のやうなものであつたといふ。

- 一、二氣筒ホリゾンタル、オボシット水冷式
- 一、氣筒の大き、直徑三吋四分の三 行程五吋
- 一、クラッチ、コロンクラッチ金屬製
- 一、變速機 プラネタリ式 前進二段後進一段
- 一、ファイナルドライブ、チエンドドライブ式（後車軸傳動）
- 一、冷却装置、黃銅管を併列したるものにして放熱板を用ひず
- 一、點火装置、バッテリーイグニション式にて乾電池とコイル及配電盤を用ひたるもの

しかし日本自動車合資會社も次第に外車の輸入販賣を専らとするやうになり、自動車工業確立への關心は次第に薄らいで行つたかの觀があるのである。

### 陸軍自動車補助法

明治四十一年、芝區白金三光町の米山利之助氏が一氣筒八馬力のガソリン車を試作したが、これは工業化するに至つて

ゐなく。

次いで明治四十四年、橋本増次郎氏が快進社を起して、日比谷公園脇の工場で自動車製作に着手し、翌四十五年第一車を完成しこれをDATと命名した。この名前は同氏の後孫、田健次郎、青山綠郎、竹内明太郎三氏の頭字を取つたもので、この車は今日のダットサンの親となるものである。大正三年、ダット自動車會社として大阪に更生し、大正十五年にはダット自動車製造株式會社と發展、昭和八年石川島自動車製作所と合併してゐる。この快進社は大正八年V型エンジンの小型自動車を製造して居り、大正十一年にはウォームドライブの貨物車を製作してゐる。

その他、明治四十一年頃、東京電燈株式會社が電気自動車を購入し、これをスケッチして、日本自動車をして製作せしめ、明治四十四年完成してゐる。これが我が國に於ける電気自動車製作の最初のものである。

次いで、明治四十三年には陸軍兵器工廠に於て貨物車を試作してゐる。

大正六年、東京瓦斯電気工業株式會社は自動車製作を開始し、翌七年には一噸半貨物自動車十臺を完成してゐる。

大正七年三月、陸軍省は軍用自動車補助法を發布した。これは平時に於ける自動車の國內保有及戰時に於ける自動車工業の製造能力の確保の必要を痛感した結果で、軍用に適する自動車の製造者或は所有者に對し、製造補助金又は購買補助金及び維持補助金を交付し、極力軍用自動車の保護助成に勉めることとなつたのであるが、この補助法の實施は我が國に於ける自動車工業發展の上に大きな役割を果したものと云ひ得よう。第一回の軍用保護自動車の資格を得たのは前記東京瓦斯電のTGE車（後の「ちよだ」）で、大正九年のことである。

この補助法の内容は次のやうなものである。

- 一、製造補助金 一ヶ年百輛以上を製造する能力を有し陸軍資格審査に合格したる工場に於て軍用自動車を製造したる場合に製造者に與ふ
- 二、購買補助金 保護自動車の購買者に與ふ
- 三、維持補助金 毎年一回保護自動車の検査を爲し規定の状態を維持したる車輛に對し五ヶ年間與ふ
- 四、増加補助金 製造者が自己の製造したる保護自動車を使用する場合に與ふ

金額内譯 (單位圓)

自動車の種類	製造補助金	維持補助金 (一ヶ年分)	増加補助金	購買補助金
四分の三以上一週未満の自動貨車	九〇〇	一、〇〇〇	四〇〇	五〇〇
一週以上一週未満の自動貨車	一、二〇〇	一、〇〇〇	五〇〇	五〇〇
一週以上の自動車	一、八〇〇	一、〇〇〇	六〇〇	五〇〇
四分の三以上一週未満應用自動車	七〇〇	七五〇	三〇〇	三七五
一週以上一週未満の應用自動車	九五〇	七五〇	四〇〇	三七五
一週半以上の應用自動車	一、四〇〇	七五〇	五〇〇	三七五

大正九年、石川島造船所も自動車製造に着手し、英國ウーズレー車の東洋に於ける一手製造販賣權を得て製作販賣を開始した。即ちスミダである。これも後に陸軍保護自動車の資格を得てゐる。石川島造船所の自動車部は昭和二年資本金百

萬圓の株式會社石川島自動車製作所として獨立してゐる。

大正九年、豊川順彌氏は日本橋通二丁目に株式會社白揚社を起して八五〇〇・〇の小型自動車「オートモ號」の製作に着手した。蒔田鐵司氏を技師長として、その製品は支那方面にも輸出される程で、豊川氏の良心的事業家としての熱情は一般から認められたのであつたが、外車の壓倒的攻勢に耐え兼ね遂に昭和二年閉鎖の止むなきに至つたことは誠に惜しみても餘りあるところである。

以上はこの時代に於ける我が自動車工業の素描であるが、明治四十年、タクリー號の完成以來、大正十四年までの約二十年間に於ける本邦自動車製作臺數は五七一臺で、そのうち、東京瓦斯電、石川島及ダットの三社の製作臺數は三五七臺で、殘餘の二一四臺は東京自動車製作所、日本自動車合資會社、快進社米山利之助、宮田製作所、オリエント自動車製作所及白揚社の製作臺數である。

かくの如く我が自動車工業は盲目的な外國崇拜思想と外車の壓倒的攻勢のために、誠に遅々たる歩みをつけて來たのであるが、その先驅者達は何れも筆舌に盡し難い苦勞をつゞけて來、その多くは中途にして倒れたのである。しかし、これらの尊い犠牲の上にこそ、今日の我が自動車工業界は礎き上げられたものと云へよう。



## 自動車事業の創始

### 1、乗合自動車事業

#### 乗合自動車の計畫

明治三十四年兵庫縣の或る外國人によつて有馬温泉行の乗合自動車事業が計畫され、車輛も輸入されたのであるが流産となつた。この車輛は三十六年大阪で開かれた第五回内國勸業博覽會の閉期中使用されてゐる。この車輛はロコモビルといふ蒸氣自動車で、植野といふ運轉手が操縦し、助手が提灯を以て先行したといふことである。この乗合は博覽會の閉會後も繼續するつもりで大阪自動車株式會社といふのが設立されたが、博覽會が終ると利用者も皆無となり遂に廢業してしまつてゐる。

廣島縣の横川可部間の出雲街道に乗合自動車が現れたのは明治三十六年の新春のことである。これは東京のオートモビ

ル商會から購入した米國製二氣筒ホリゾンタルエンジンに馬車のボデーを取付けたもので、十二人乗八千五百圓、この架裝設計には内山駒之助氏が當り、氏はわざ／＼現地に赴いて半年以上も世話を焼いたといふことである。しかし車體不完全で故障多く、しかも街道の馬車屋が命がけの妨害をするので一年にもならずして閉業してしまつたといふ。

#### 博覽會と乗合自動車

前にも一寸觸れたが、明治三十六年の春から大阪で開かれた第五回内國勸業博覽會はあらゆる意味で我國の自動車界にとつて忘れることの出来ないものである。自動車といふものを國民大衆に認識させたばかりでなく、殊に乗合自動車の企業化といふことが、この博覽會を契機として各地に起つたからである。

この博覽會の閉期中梅田驛と會場のあつた天王子公園間に運轉された乗合自動車の實際を見、又陳列された各種の自動車を見てこれを企業化しようと考えたのは當時我が國が産業の勃興期にあつて各種の新企業業が隆々として發展の緒につきつゝあつた折柄で當然のことと云へよう。

先づ名古屋市の平野新八郎氏によつて乗合自動車事業が計畫された。これは縣廳で試運轉まで行はれたのであるが、資金難のために流産となつた。しかし愛知縣はこの乗合自動車の出願に備へて明治三十六年八月二十日付をもつて「乗合自動車營業取締規則」を公布した。これは我が國で最初の自動車取締規則である。この規則を見ると速度制限八哩、泥除を取付けること、定員が半数以上に達した時は發車を拒むことを得ずといふやうなものがある。

## 京都に最初のバス出現

名古屋での計畫は流産となつたが、同じ年の九月に京都で乗合自動車が開業されてゐる。由來京都といふところは交通機關の先鞭をつけるところで、インクラインは別としても、電車は既に明治二十八年に開通して居り、後には無軌道電車が昭和七年に他市に魁けて開通してゐる。その意味で京都での乗合自動車開始経緯には面白いものがある。

出願者は最近まで京都西陣の織物商をしてゐた福井九兵衛氏で當時二十七才の青年であつた。氏は勸業博覽會で見た自動車に刺戟され自動車事業が將來有望なることを信じ、自動車の購入方法に就いて博覽會事務局に出頭して種々調査したのである。その結果、横濱市山下町ロコモビル代理店、同じく横濱市山下町のアンドリュース・エンド・チオルヂ合名会社、及び東京市麹町區有樂町の高田商會が自動車を扱つてゐることが判り、早速この三店に照會を發したところ、チオルヂ合名会社は社員ボン氏を京都へ派して京都ホテルの會見となつた。この會見で、現在日本に在る自動車は二人乗であるがこれを改造すれば四人乗となる、米國には二人乗、四人乗りの出来合ひがあり、到着するまでに六ヶ月を要し、価格は横濱渡し一臺二千五百圓、修繕費は一哩當約五錢、蒸氣、瓦斯、電氣式共に價格は殆んど同一であるといふことが明らかとなつた。そこで福井氏は何しろ始めての外國人との取引であるので既に多年外國商人との取引に慣れてゐる同市の豪商、大澤商會の大澤善助氏を依頼して、同氏を通じ蒸氣自動車二臺、一輛二千圓二週間以内に車輛を引渡すことを條件として購入契約が成立したのは三十六年八月廿九日のことであつた。一方福井氏は八月二十八日京都府廳に出頭し自動車營

業に對する當局の意嚮を確かめたところ

- 1、取締規則未發布なるに就き直ちに許可し難い、但し近く該規則を發布する豫定なり、
- 2、出願者に先願權なし、實行者に許可し營業權のみを得んとせんとするものには許可せず（これは八月中旬京都市内を中心とするバスがかつて京都、大阪の郵便電信局長であつた平川靖、都築治助氏らから出願されてゐたからである）
- 3、今假に無認可にて營業する者あるも規則なき故營業の停止を命ずること不能なり、
- 4、果して先頭に出願營業するならば相當の保護と便宜を與ふべし、
- 5、當市は電鐵の率先、今亦自動車の率先は誇るに足る、然し電鐵開業當初の如く人命を損する者ありたるため特に此の點留意されたし、
- 6、願書は規則なき故書式なし、又正式に受理も出来難く唯預り置く程度なりといふことが明らかとなつた。

そこで福井氏は坪井菊治郎氏と共同經營で京都乗合自動車二井商會を作り、運轉手は前記ボン氏から運轉技術を習はしめて九月二十日から開業といふ段取りとなつた。

明治三十六年九月十九日の大朝、大毎、京都日の出等の諸新聞には

「来る廿日より開業、途中昇降御隨意」といふ京都乗合自動車二井商會の開業廣告が七條驛、堀川中立賣、祇園石段下の路線と共に掲載されてゐる、我國に於けるバス廣告の最初のものであらう。

この東洋率先と銘打つた京都の乗合自動車も開業を目前に於えた十八日に従業員賃銀値上のストライキがあり、之れ

に加えて府當局から取締規則發布以前に開業は罷りならぬとのお達しがあり相當の混亂を呈したが、結局正式の許可があるまで切符を發賣せず、希望者のみを乗せて一定の報酬をうけるといふ試運転の形式で黙許のかたちで豫定通り二十日から開業したのである。

この開業當時京都新聞に掲載された試乗記を読むとその當時の事情がよく判る。

昨日より開業したる堀川中立賣、二井商會の乗合自動車は一昨日大極殿の應天門前で試運転を行ひ、各警察署長、京阪新聞記者に試乗を請ふた、その試乗した模様を記せば實に乗心地の良い車であるが營業として如何の憾ある、夫れは收支相償ふや否である。同商會にある車輛は二人乗二臺であるが、内一臺を六人乗に改造した。二人乗は兎角六人乗の方は氣發油の燃えて居る上に五人乗れる標腰かけを拵へたのだから臂に暖みを多く感じるといふ少しの缺點がある。最も腰掛は何んとか暖みの薄くなるやう工夫する相だ車臺の前はスチームとエアアの計量器があつて御者は此の二個の計量器に依て進行の度を計る便があるから至極安全で決して破裂の憂は無い、スチームは二十度より六十度に刻まれ普通二百二十度で一時間十哩餘位は驅走が出来るといふことだ、エアアは氣發油を送る空氣壓搾器の空氣の量を見るので若し空氣がなくなると氣發油を大壺に送りぬから運転が停る。馬力は二人乗だから日本は街路險惡といふ注意上六馬力あるので六人乗にして急驅せれば未だ餘力がある、一日間朝七時から夜の十二時迄に氣發油二罐を要する此の代價八圓であるから随分入費が掛る、夫れで車輪のタイヤが一本四十圓三ヶ月使用だと言ふ事だ、道路で硝子の破れにでも出逢ふものなら忽ち四十圓棒に振る理だ、車を御するのは誠に自在に出来るもので進むも退くも意の如く一の把手加減次第である。車臺の前の真中に曲つた棒がある、是れで棍をとるのだが、曲り角などは旨く曲れる遠く自轉車は及ばない、棍のとり方把手の呼吸などは一す精古をせれば危險に思ふ。扱て氣發油とタイヤの破損などを見込んで一區四錢の貨錢では營業となるや否やは商會の福井、坪井

兩氏も明細に算盤が持つて来ないといふ話だ、この計算立てば乗客は彼の動搖を感せず市は道路を損せず、實に有望な營業である、尙ほ當分は雨天を休業すると、云々

かくて京都府では同年十月廿八日京都府令第三十九號を以て「自動車營業取締規則」を發布したので、これに基き二井商會は翌二十九日改めて正式に出願し、漸く正式認可となつたのは同年十一月廿一日のことである、この正式の認可あるまでこれまでの所謂試運転は中止されこの間書式の訂正十二回に及んだと云ふ。そして十一月廿二日から今度は本式の開業とあつて樂隊をくり出したり、煙草の景品などを出して大々的な宣傳を行つて成績は上首尾であつた。この間人力車夫の妨害などもあつたことは勿論であるが、何と云つても車の損傷甚しくその補充つかず正式認可までの休業時間が長かつたこと、車輛購入の末拂金、及びオープンであるから冬期に入つてからは乗客も激減し、おまけに車が火災になるなど御難つきで、開業三ヶ月で資本金十五萬圓の第一自動車株式會社に改組してみたが、日露開戦で株式も集らず、存続僅か四ヶ月で廢業の止むなきとなつた。

## 各地に乗合自動車出現

しかしこの大掛りな京都でのバス事業も最後は悲慘なもので終つたが、全国各地の事業家を刺戟して、府下の丹波、丹後、若狭は勿論、遠くは宮崎、熊本、沖繩あたりからも自動車に關する照會が來、又大阪、兵庫を始め十縣警察部では取

縮規則の原案作成のためわざ／＼二井商會の實地調査を行つたりした。

東京でも明治三十七年頃、藤田謙一氏が資本金壹百萬圓で市街自動車を創立して、須田町を起點として、上野淺草間のバス運轉を目論んだのであつたが、自動車の性能試験に際して時の警視廳保安部長の同乗を求めたのはいゝが、數寄屋橋のカーブに差しかゝつた時どうしたはづみかその自動車が眞逆様に外濠に墜落してしまつて、この計畫も遂にお流れとなつたといふ笑へない喜劇は余り知られてゐないやうである。

次いで明治三十八年の六月には兵庫縣に有馬自動車株式會社が創立され三田——有馬間を運轉した。社長は大島徳藏、専務理事は島徳藏氏で神戸の外國商館からノックス式ガソリン機關一八馬力のバスシャシーを一臺七千圓で購入して、大山善太郎、山下龜吉の兩氏が運轉した。大山氏は最近まで東京でタクシー營業をされてゐたが、自動車運轉士として草分けの方である。しかしこの有馬自動車も長くは續かなかつたやうである。

翌三十九年には大阪に大東自動車株式會社が創立されホワイト蒸氣エンジンによる三十臺を梅田驛、天王寺、住吉間に運轉したが明治四十一年に電車が開通したので梅田大仁間に路線を縮少し同年十一月大東乗合自動車株式會社に更生したが業績學がらず間もなく解散の憂目を見てゐる。

面白いことにはこの大東乗合が使用したホワイト車三十臺のうち三臺は報知新聞の社長頼母木桂吉氏が引取つて社用に供し、又残りは一、二臺もなく三重縣津市——川原田間のバスとして現れてゐる。即ちこのバスは奈良縣人山口安次郎氏と三重縣人尾崎鐵之助の兩氏によつて始められたのであるが、明治四十三年五月に至つて尾崎氏は山口氏と分離して宇治山田驛より内宮前に至る乗合自動車事業を始めた。當時尾崎氏が三重縣から得た許可狀には「明治四十三年五月一日願可搬原

動機使用ノ件許可ス」とあつて當時は可搬原動機と稱されてゐたのであつた。この可搬原動機であるホワイト車は水管式蒸氣機關でガソリンを燃料としたものであつたが故障が多く、同年の秋にはセールフレージャーよりフォード六臺を購入してゐる。

同じ年即ち明治四十三年八月には南信自動車株式會社が創立され、飯田、伊那間、四十九軒をクレメントバイヤー、ロイドの五臺を以て營業を開始した。元來南信地方は交通機關に恵まれず、運賃は一圓十錢であつたが、乗客殺到し地方の文化開發に大きな貢獻をなした。この南信自動車は鷲津貫一郎氏父子と米人ベーカー氏等によつて十萬圓の資本で始められたものであり、同社は長野縣廳よりナンバー一號より八號までを得て開業したものである。

## 大正年間の乗合自動車

以上は明治年間に於ける我が國乗合自動車の創始狀況であるが、何れも草創期の辛酸を嘗め盡して坐折してゐるものが多い。しかし大正年代に入つてこれら先覺者達の努力も漸く報はれるやうになつて來た。左に掲げるのは大正元年以降十二年迄の間の乗合自動車開業年度調べであるが、大正元年十二月山口縣下で開業した防長自動車株式會社は鐵道省車輛原簿に最古のバスとして登録されて居り、同二年は山形、長野、岐阜の三縣に各一營業者、同三年には徳島、愛知、長崎に一件宛といふ具合に逐年増加し、大正七年以後は急激な増加率を示して、大正十二年には全國で二百七十一業者を數ふるに至つてゐる。

全國乗合自動車開業年度調

大正元年	二年	三年	四年	五年	六年	七年	八年	九年	十年	十一年	十二年	十三年	十四年	十五年
一	三	三	二	三	四	一一	三三	四一	五〇	六五	八二	一三六	一七八	二七六

この間京王電氣軌道株式會社は大正二年四月から調布——府中間二哩六分、新宿——笹塚間二哩のバス運轉を開始した使用車は三井物産から最初ビュイク二輛を一萬圓内外で購入し後に英國からコムマーシャル二輛を購入、更に豫備車として日本自動車株式會社からファイアット一輛を九千五百圓で購入したが、この乗合自動車事業はこの路線が電車の未完成區間であつたために連絡上行つたものであり、大正四年二月同區間の電車開通と共に廢止してゐるが、東京に乗合自動車が見られたのはこれが初めてである。

しかし本格的なバスが帝都に現れたのは大正八年青バスの前身東京市街自動車によつてである。同社の創立者である堀

内良平氏は大正五六年頃よりバス事業の有利なること、且つ當時の東京に於ける交通難緩和のためにも是非乗合自動車が必要であると東京市の理事者を説いたのであるが、未だ自動車なるものが警視視されてゐた當時とて軽く一蹴され、そこで氏は大正六年四月自ら經營を思ひ立つて當局に申請したのである。何しろ警視廳としても始めてのことゝ慎重を期し東京市に對して乗合經營の意志ありやを諮問し、當時の市長田尻稻次郎子より意志なしとの回答がありそこで大正七年七月に許可が出たのであるが、いざ許可となると東京市會は先きの答申を忘れたかの如く反對運動を起すと云ふやうな始末となつたが、結局東京市街自動車は大正八年三月上野——新橋間五・六軒の營業を開始するに至つた。この開業は市會の反對もあるので會社當事は急いだのであるが、何しろ歐洲大戰當時で車輛がなく、外務、陸軍兩省に交渉したが民間には廻せぬといふことであり、困り抜いた末、恰度梁瀬自動車がウィズレーを百數十臺持つてゐたので、これを購入したのである。ところがこの會社も開業早々から經營難で八九の兩年で五六十萬圓の赤字を出し十年末には重役全部が解散論を唱へ出した程で、一千萬圓の株式（半額拂込済）を五百萬圓に減資して整理する始末であつた。

東京市が實際にバスを經營することになつたのは震災の翌年の大正十三年一月十八日からで、巢鴨東京驛間、中遊谷、東京驛間の二系統が最初であつた。さきに東京市街自動車の認可に際して、乗合事業を起す意志なしと斷言した東京市が何故に乗合自動車を開始することゝなつたかといふと、勿論大正十二年の大震災に直面して大きな教訓を得たことにもよるが、一つには東京市街自動車が採算のとれる路線のみを營業してゐることに業を煮やしたからである。そこで當時の東京市電氣局長長尾半平氏は時の警視廳保安部長笹井幸一郎氏と相諮り、震災直後秘かに米國フォード本社へ一千輛の大量注文を行つたのである。東京市營バスは當時表面は電車復舊までの臨時運轉といふことであつたが、結局永久的事業にす

るといふのが、長尾・笹井兩氏の肚藝であつたのである。東京市電のフォード購入は直接米國本社からで全然我々販賣者の手を通じなかつたのであるが、その修繕等のサービスは我々の手に一任され、而も非常に犠牲的なものであつたので、當時市會議員であつた關係上、私は各販賣店から少からず恨まれたのであつたが、東京市民のためであり、その犠牲に甘んずべきであると常に強調したのであつた。私は開業以來夙に乗合自動車の必要なことを察知して全國を行脚して歩いた。しかし當時地方に於ける乗合自動車は幌の乗用車を使用して頗る氣息奄々たるものばかりであつた。中には事業に行詰つて腹を切るなどいふ家庭悲劇などもあつたが、私は少なからざる犠牲を拂つて車輛を提供して來たので、次第に地方の乗合自動車も普及して震災前後には全國に確固たる地盤を礎くに至つたのである。

## 2. 貨物自動車事業

### 貨物自動車の嚆矢

さて次には貨物自動車である。貨物自動車が我が國に始めて現れたのは明治三十五年、銀座の食料品店龜屋が前述のモーター商會から蒸氣自動車ロコモビル一臺を購入して自家用とした。これには第一號の警視廳番號が附されてあつた。

しかし一般には翌明治三十六年の三越呉服店が嚆矢とされてゐるやうである。三越呉服店は三十五年九月に同じくモーター商會に佛國製クレメント號を發注した。單氣箭八馬力、バッテリー、イグニッションの自動車で、車が着いたのは三十六年三月、直ちに納入されて配達車としてその四月から市内を走ることゝなつた。

しかしものゝ本に據ると、これらより以前、即ち明治三十三年に既に東京銀座の明治屋洋酒店が英國製アーガイル號で商品運搬の用に供してゐるやうである。

明治三十七年日露戦争が開始されるや東海道線は俄然軍隊輸送に忙しくなつて貨物列車を民間で利用出来なくなつた。そこで時事新報社は横濱支局への新聞輸送のため三越呉服店へ貨物自動車の貸與方を申込み、これによつて新聞輸送の萬全を期した。これは軍隊輸送が間もなく常態に復したので一週間ばかりで中止となつたが、現在の大東亞戦争下に於ける輸送対策と比較して甚だ興味深いものがあると思ふ。

この經驗からか報知新聞社では明治四十年六月に報道の迅速と配達の迅速を期するためキャデラックを購入してゐるが新聞社で自動車を使用した最初であらう。

### 貨物自動車の營業化

さてこの前後の貨物自動車はすべて自家用であつたが、これが營業化されるやうになつたのは明治四十年からのことである。

この年一月十八日に澁澤榮一氏等によつて日本自動車運輸株式會社、同月の二十日には福澤桃介氏等の自動車運送株式會社及び同月二十五日には長森藤太郎氏らによつて帝國運輸自動車株式會社がそれぞれ創立を見、當局に認可申請をすることゝなつた。ところが同年二月二十五日時の警視總監安樂兼道氏は三社の代表を招いて、「三社鼎立して市内を駆け廻るときは危険の上もないから、この儘では認可し難い。若し合同するならば直ちに認可しよう」といふ申入れがあつた。今日でいふ統合の態勢であつて、早くも貨物自動車事業が合同を當局から懇望されたのは實に今から約四十年前であつたといふことになる。

そこで三社は直ちに合議の上同年三月十日に合同が成立し、社名も帝國運輸株式會社と改めて認可を申請し、認可を得て開業したのは同じ年の十二月三日である。當時同社の營業課長には多年東京自動車商組合の名書記長として私と苦勞を共にした進藤定夫氏が居り、又技師長としては後に日本自動車の重役となつた故蟻川包氏が居つた。

この會社は最初資本金五百萬圓の計劃であつたが仲々思ふやうに行かず結局五十萬圓の資本金で開業した。専務取締役には徳光好文氏が居つて實際の仕事をやつてゐた。鳩山和夫氏の親戚にあたる辨護士の上原鹿造といふ人が監査役をやつて居り、この人がスズール商會の佛人ルイ・スズールを知つて居つてこれに株を持たせ、その手を通じてプロトスといふ貨物自動車を十五臺それに乗用車を二臺購入した。この貨物自動車は一噸半車で、一臺七千五百圓といふことである。

この貨物營業はしかし仲々困難であつたやうである。何しろ俄か作りの運轉手のことであるから車の取扱ひや手入れにも未熟である上に、道路は悪くて車の故障が多い。殆んど修繕費に喰はれ、とうてい馬車や荷車とは競争にならない。そ

れで同社の取締役であつた新橋の原鐵運送店の仕事をやる位で、持て餘し氣味であつたといふ。しかし同社は日本で始めての郵便運送に手をつけてゐることに注意したい。

ところが恰度その頃株式の暴落があつてそのために儲けた株屋仲間が同社を買ふことになつた。彼等は村上多三郎、淺田誠文、原田虎太郎、神谷傳兵衛、和田豊治の人達を擁して入つて來た。こゝで重役陣の交替が行はれ村上氏が社長となつたが技師の蟻川氏と芳賀五郎氏との間に意見の對立があつた。蟻川氏は結局車を入れ換へねばやつてゆけないと主張したのであつた。しかしこの意見は容れられず遂に蟻川氏は去り、その後益に大隈重信侯の運轉手をしてゐた林といふ人が技術部に入つたが、案の狀蟻川氏の主張した如く結局車輛を轉換しなければ故障続きのものにならず、後にフィヤットを一臺購入して前に購つた乗用車と二臺でハイヤーを開業して幾らか収入を得たが、明治四十四年には解散の止むなきに至つてゐる。

### 貨物業先覺者のことなど

私が自動車界に入つた大正二年當時は自動車業者といつても殆んどがハイヤー業者でトラック業者は寥々たるものであつたが、次第に今までの荷馬車を驅逐してトラック事業は一つの企業として成長し、大正十二年の震災を契機として異常な發達をしてゐる。

震災前東京に於けるトラック業者として有力な人々を擧げるならば、今日尙その業を續け盛大となつてゐる人としては

大和運輸の小倉八三郎氏(現康臣氏)、淺草の富永政喜氏、日本橋の福島靖氏などを擧げることが出来よう。

小倉康臣君を知つたのは多分大正十年頃と記憶するが、或る日京橋木挽町の氏の營業所を訪ねたところが、油にまみれてオーバーホールをしてゐる男が居る。それが小倉君であつた。私はこれを見て、この男は必ず成功すると思つた。

その頃恰度三越呉服店から私のところへ、配達を一手に引受けてくれないかとの話があつた。小倉氏はこれは聞き知つて、是非自分にやらせてくれとのことで、同君を三越へ紹介し、同君が引受けることとなつたが、同君の仕事熱心と共にこれが今日大和運輸の大をなした原因であると思つてゐる。

何しろその頃の貨物自動車事業といふのは少數の人々を除いて國際通運とか千代田、天地、宇都宮徳藏とかいつた運送屋の兼業であつたのであるが、運送屋が自動車を持つてゐたのでは採算が合はぬので後には専門のトラック屋からその都度トラックを出して貰つた。即ち代車といふ言葉が使はれてゐたのである。しかも一般にトラックの利用方法を知らず、贅澤視されてゐたので、當時のトラック屋は盛んに廣告をしたものである。その頃の廣告に「安い運賃、僅かの時間」といふやうな文句があつたのを記憶してゐる。

大體震災前のトラック事業は主として金持の金儲けか、運轉手が獨立して始めたものと大別されるが、前者は自動車といふものに智識がなくて運轉手に喰はれてしまふのが落ちであつた。一方運轉手が獨立して始めたものは一臺二臺のうちはいゝが、段々車も増えて來ると運轉手を使ひこなせず、お得意を増やしてゆくといふことが出来なくて、これも中途で坐折するといふものが多かつた。結局この事業は技術的智識と商業的才腕が兼備しなければ成功出来ないのである。

その頃のトラックの運賃は一貫目一哩一錢五厘といふのが營業認可申請書に記入する運賃表で、これは九・一八の停止

價額以後、現在の事業組合による協定運賃が制定されるまで用ひられて來たものである。しかし勿論これは表面だけのことであつて、その時代と其情勢によつて常に變動があつたことは云ふまでもない。震災直後に於ては二噸車一臺五十圓しかもガソリンは先方持ちといふのが相場であつた。ところがその後トラック事業者の増加に伴つて競争が激しくなり、昭和三四年頃には向島の川瀬商會では圓タクにならつて、一圓トラックといふものを始めて、さかんに廣告をしたものである。

震災前のトラックが使用した車輛の名を擧げるとローラー、デンビー、フェデラル、マツク、レバブリック、T型フォードなどであつたが、今日トラック業者で經濟的に成功してゐる人達は概してこのフォード黨であつたやうである。これはオーバーホールが容易で取換部分品の多かつたためであらうと考へられる。

### 3. タクシー事業

#### 貸切自動車の濫觴

前に述べたやうに、日本自動車合資會社や帝國運輸自動車株式會社が、赤字補填策として貸自動車事業を開始したのは明治四十年前後のことで、主として赤坂その他の遊興方面を専ら顧客としてゐたやうである。その料金も始めは大體時間



制で、帝國運輸の料金を見ると大型五人乗で一時間七圓、小型二人乗三圓五十錢であつたが、その後四十三年頃日本自動車の料金表を見ると五人乗、一哩が一圓、半日(十哩迄)十五圓、一日(三十哩迄)三十圓、四人乗では一哩六十錢、半日(十哩迄)十圓、一日(三十哩迄)二十圓、二人乗、一哩五十錢、半日(十哩迄)七圓五十錢、一日(三十哩迄)十五圓となつて居り、次第に低廉に且つ距離制となつて合理化されてゐる。しかし別にメーターがあつたわけではなく、料金も實際には杜撰であつたやうである。運轉手の給料が十五圓から最高三十圓で主としてチップによつてゐた程であるから、當時の利用者が如何なる方面であつたか想像される。

チップと云へばかういふ挿話がある。

明治天皇には明治四十五年七月三十日崩御あそばされたのであるが、御大葬の前日、赤坂新坂の乃木大將邸から日本自動車へ自動車の注文があつた。参内することであつた。そこで日本自動車ではフィヤット四十馬力幌型車を宮崎勝太運轉手に運轉せしめて、大將夫妻を大内山へ御送りしたのであるが、大將は宮崎運轉手に車内で自ら鉛筆をもつて寸志と書いた金一封を出されたのである。これが大將夫妻殉死の前日であつた。翌九月十三日大將殉死のことを知つて宮崎運轉手はその寸志と書いた鉛筆の跡を押しいたゞいていかに感泣したことであらうか。

質素儉約の乃木大將すら祝儀を出されるほど、それは當時の慣例であつたのである。

従つてこのチップ制は現在に見るやうな車輛不足から来る暗金的チップとは自ら性質を異にしてゐると見るべきである。而もその料金たるや一時間七圓とはなつてゐても實際は十圓も十五圓もつたもので従つて一部特權階級の贅澤な乗物に過ぎなかつたのである。これがハイヤーなるものの特性で、タクシー出現後、今日に至るまでも東京に尙ハイヤーが

存在してゐるのは、この傳統を引繼いだものと見るべきであらう。

## タクシー出現

「ハイヤー」といふ言葉の意味は元來、高級を意味する HIGHER ではなくて、賃貸といふ意味の HIRE なのである。外國製のタクシメーターには全てこの HIRE の文字があつたのを見て判る通りである。交通機關の料金はその本質上距離制によるべきが本當であり、そのためにはメーターに據るべきであるといふのが私の豫てからの主張で、後述するやうに東京自動車業組合の組合長をしてゐた當時私はあらゆる反對を押し切つてこれを主張して來たのであつた。

さて、タクシメーターに據る本當のタクシーが出現したのは明治四十五年のことである。その年の八月一日に、東京有樂町數寄屋橋に「タクシー自動車株式会社」なるものが資本金五十萬圓半額拂込で創立された。これが日本最古のタクシー会社である。社長には政友會代議士故長晴登氏、専務取締役には故森山守次氏、セールフレーター岡田秀男、米田穰、山口勝藏、望月小太郎、西村正雄氏などが重役陣に座り、後には柴山安氏もこれに加はつた。

日本で始めてのタクシー會社の名稱が決るまでには色々苦勞したやうで、何しろその頃歐米で相當發達して居つた自動計算器つまりタクシメーターを採用するのであるから、今までの自動車と變つたところを見せねばならず、タクシー・キャブを辻待自動車とでも譯さうかなどといふ意見もあつたが、どうも辻待といふと人力車と間違へられさうで結局原語でゆかうとなつたが、タクシーとすべきかタクシーとすべきか、又自動車の動の字に人偏をつけるべきかどうか、など、

相當もめた未だ結局「タクシー自動車株式會社」と決つたのである。車輛はすべてフォード車で六臺、二九六號より三〇一號までのナムバーを貰つた。メーターはヴルーンを使用し、料金は最初半哩六十錢、以上三分の一哩迄毎に十錢、待は五分毎に十錢、但し深夜營業、雨天、泥濘の際は割増、四分の一哩毎に十錢といふ制度であつた。當時のガソリンは罐箱付十ガロン四圓五十錢だつたといふ。

最初六臺で始めたこのタクシー會社は今までの自動車と違つて安くて正確だといふので非常に人氣が出て、震災前には五百七十臺の車輛を動かしてゐたのである。

この日本最初のタクシー會社もその後資本系統が異り名稱も變つたが、今日の東京合同タクシーの前身をなしてゐる。更にこの會社は、大正五年に大阪に進出をして居る。又タクシー自動車株式會社の社員からは後年各地のタクシーの有力者を輩出してゐる。即ち山口福則氏は大阪タクシーを創設し、現在大交の副社長であり、又、岸本重任氏は大阪小型タクシーを創立し現在同じく大交の常務取締役である。その他古屋タクシーを創めた藤本米藏氏、神港タクシーを創めた木下榮氏等は何れもこの會社の出身なのである。

## 大阪のタクシー

明治四十五年の東京に於けるタクシー會社の創立を始めとして、大正三年には京都で日の出新聞社長後川氏が三臺でタクシー營業を始め、大正四年には名古屋の五月旅館の主人が五月タクシーを創めてゐる。大阪にタクシーが出現したのは

大正五年のことであつた。

大阪には明治四十五年頃からハイヤーがあつた。これは大阪イヅミヤ自動車商會といふので、自動車の輸入販賣商であつたのであるが、恰度東京のモーター商會や、日本自動車と同じで、自動車の販賣や修理では思ふやうにはゆかず、どうしても一般に自動車が便利だといふことを知らねばならぬといふので、大阪人には珍しい探算を度外視した方法で梅田驛構内で營業を始めたのであつた。このイヅミヤの主人は福島喜藏といふ人で、利用者には逆に料金の一割を手數料として出し、繁昌すればする程損をするといふ脱線的營業方針だつたので、結局大正二年には府會議員の金井金市氏に賣渡してしまつた。そこで金井氏は東京へ行つて當時隆昌であつた數寄屋橋のタクシー自動車へ相談にゆき大阪進出を説いて遂に大正五年、同社の専務柴山安氏及び山口福則氏が大阪タクシーを創設することゝなつたのである。

しかし大阪での開業は仲々困難であつた。開業したのは翌年の大正六年八月一日で、資本金は八萬圓、内拂込二萬圓で車輛はフォード七臺であつた。料金は最初四分の一哩九十錢、爾後四分の一哩増す毎に十錢といふ制度で、駐車場は梅田難波、湊町、天王寺の各省線驛に置いた。

當時大阪では自家用、ハイヤー、トラックを全部合して約百五十臺の自動車しかなかつた時代で百五十五號から百六十一號までのナムバーを得て開業したのである。その頃大阪では電車、自動車等の近代的交通機關に壓迫された人力車夫が、巡航船攻撃といつて、これらの近代的交通機關に對し妨害するといふ騒ぎが熾んであり、大阪タクシーもこれを豫防するために人力車組合に相當多額の金を費つたといふことである。

自動車事業の創始

この大阪タクシーは爾來隆々として盛大となり、東洋一のタクシー會社となつたが、その後大阪のタクシー統制に呼應

して大阪交通株式會社に合併してゐることは衆知の通りである。

### ハイヤー全盛時代

一方、東京では大正二年頃から漸く自動車の賃貸營業が現れてゐるが、これらは何れもハイヤーで、料金は一時間五圓十圓といふのが通り相場であつた。しかも自家用乗用車の増加も顯著であつたが、これに對し大阪ではタクシーが専ら増加して行つた。この事實は震災後圓タクが東京に一步先んじて大阪に生れたこと、考へ合せて甚だ興味のある處である。大正二年新歸朝の水嶋峻一郎氏が佛國製ルノー車で一時間參圓といふ料金を以てハイヤーを始めたが、この料金は當時としては非常に低廉なものであつたが、歐洲大戰の好況期に乗じて所謂高級ハイヤー全盛時代となつて來たのである。このハイヤー旺盛につれてタクシーも當然影響をうけ、大正三年六月に東京自動車組合は次のやうなタクシー協定料金を作成してゐる。

- 幌型 乗車一回毎に最初一哩迄は六十錢、以上半哩迄を増す毎に十錢、  
雨雪、夜中及市外行は最初三分の二哩迄六十錢、以上三分の一哩迄を増す毎に十錢、
- 箱型 當分の内晝夜の別なく天候の如何に拘らず、最初四分の三哩迄は六十錢、以上五分の二哩迄を増す毎に十錢、
- 待賃 幌、箱共五分迄毎に十錢、

當時は幌型が大多數で、タクシーの料金にもこのやうな區別をしなければならなかつたのである。

歐洲大戰が終末を告げて、國際經濟が萎微すると共に、我が國の經濟界も不振となり、さしものハイヤー全盛時代も下向きとなつて行つた。これが實用的なタクシーの勃興を助けた原因で、従つてハイヤー業者間には猛烈な顧客誘致の競争が行はれるやうになつた。大正九、十年頃のことである。當時ハイヤー業者はお得意に對して料金の一部割戻しや、歳末中元の贈物をさかんにしたもので、それが商習慣となつてゐたのである。しかもそれが赴くところを知らずといふ程に熾んとなつて行つたので、組合はさうしたサービスの禁止を決議したのである。但し割戻しに就ては己むを得ざる場合に限り一割を超えざる事といふ條件を附せざるを得なかつた程、牢固として抜くべからずといつた状態であり、既に近き將來に於ける同業者間の無謀な競争競争を想はせるに充分なものがあつたのである。

所謂圓タクなるものが現れたのは大正十四年の大阪が最初で、東京へ移入されたのはそれよりも少し遅れて昭和二年頃からである。

### ハイヤーよりタクシーへ

以上、タクシーの出現より震災までの間の事情を述べたのであるが、東京に於ける大正四年以降の營業用乗用車の累年統計は次の通りで、大正四年に於ては僅か九十四臺に過ぎなかつたものが、大正十年には一千二百五臺となつて居り、更に震災直後の大正十三年には二千百一臺となつて居る。而して高級ハイヤーの全盛時代であつた大正六、七年頃は車輛も二百臺未滿であつたに對し、寧ろ自家用車の方が優勢で、その倍の四五百臺であつたことを思ふ時、當初、一部富裕階級

の獨占機關であつた自動車、歐洲大戰の瘡した好況によつて營業用車が俄然勃興して、自動車が實用化し大衆化したと見ることが出来る。殊に大正十二年の大震災はこの傾向に拍車を加えたものと云ふことが出来よう。

東京市營業用自動車臺數累年表

年別	臺數	増加指數	年別	臺數	増加指數
大正四年	九四	一〇〇	十年	一、二〇五	一、二八二
五年	一七四	一八五	十一年	一、二九一	一、三三三
六年	四三三	四六一	十二年	一、五〇九	一、六〇五
七年	七二〇	七六六	十三年	二、一〇一	二、二三五
八年	八一九	八七一	十四年	二、五四七	二、七一〇
九年	九七二	一、〇三四			

## 東京自動車業組合の結成と 其の活動

### 我が自動車界最初の組合

大正二年の春のことであつた。私が自動車界に身を投じて間もない頃、當時東京に於ける自動車の販賣業者と運輸業者の重だつた人達の間と同業組合を作らうといふ議が起つた。その頃は自動車界も漸く一本立にならうとしかけてゐた時分で、かうした同業組合の必要は當然であつた。

發起人は我が自動車界の元老である藤原俊雄、石澤愛三、宇都宮金之丞、林愛作の諸氏を始め、兼松壽三郎氏に私が加はり、當時の販賣並に運輸兩方面の業者四十六名を歴訪し、同意者四十一名を得て、第一回は宇都宮廻漕店の二階で會合し次いで築地の精養軒で創立總會を開いたのは大正二年七月のことであつた。

直ちに府當局に認可申請した結果、時の東京府知事宗像政氏の署名を以て認可指令をうけたのが同年七月十二日のこと

東京自動車業組合の結成と其の活動

で、初代の組長に藤原俊雄氏、副組長に宇都宮金之丞氏が就任し、鹽津誠作、水嶋峻一郎の兩氏が會計に當り、京橋區金六町の宇都宮氏の二階に事務所を置いた。設立と同時に四六倍版型の「組合内報」を發行することとなり、同月の廿五日には第一號が出てゐる。

同年十月、事務所を今の三柏ビルである麴町區有樂町一ノ五の藤原商店内に移轉したが、組合設立當初からの運動は自動車税の軽減運動であつた。そのために組合は臨時總會を開き、或は陳情に宣傳に大童の活動を開始したのであつた。

大正五年の四月には事務所を日比谷第一俱樂部に移轉してゐるが、その頃名書記長と謳はれた星野喜一郎氏が就任し、又組合員も漸次増加して組合の活動は次第に活潑となつて行つた。

大正六年の五月には法律顧問として法學博士堀江專一郎氏を迎へてゐるが、當時の組合員数は九十五名に達してゐる。大正七年三月の第十二回定時總會には藤原俊雄氏が組長に再選され、新に梁瀨長太郎氏が副組長に、水嶋、石澤の兩氏が會計に選ばれてゐる。

この頃の組合幹部の顔觸れを見ても判るやうに當時の自動車界は斷然販賣業者側がその指導權を握つてゐたのである。しかしその頃は既にハイヤーの全盛時代に入つて居り、又貨物自動車もぼつ／＼擡頭し始めて來たので組合としては運輸業者方面との連絡協調を密にする必要があるといふので、大正八年三月の第十四回定時總會にはそのために新に副組長を一名増員することとなり、組長には梁瀨長太郎氏、副組長には石澤愛三氏の他に私が新に選任され、會計には藤原俊雄、水嶋峻一郎の兩氏が就任してゐる。

その頃の組合のことを追想すると仲々面白い。組合は販賣業者側がすべてリードしてゐたとは云へ、販賣業者同志は仲がよかつたわけではない。それと云ふのも自動車の賣込みに相當困難な時代で、商賣敵と云つた氣持もあつたのであらう。ひどい立廻りの喧嘩さえたまには見受けたのである。殊に水嶋君と藤原君、藤原君と梁瀨君又森四郎君と梁瀨君とは非常に仲が悪かつたやうである。しかし組合のためには皆よく働いてくれた。之も昔の懐しい語り草である。

### 運輸業者の分離成る

運輸業者の擡頭に對して組合は副組長を一名増員した位では收まらなかつた。たま／＼當時貸切自動車の料金値上問題が起り、これがきつかけとなつて、組合内に販賣業者と運輸業者との分離運動が惹起するに至つたのである。料金の値上は警視廳の公認組合にして始めて實現可能であり、それまでの單に東京府の認可組合では不可能なことであつた。

組合は大正八年九月十二日、丸の内中央亭に臨時總會を開催し、この問題に就いて協議したが、分離説は各區内の運輸業者間に盛に提唱され、わけでも故加藤猪三次郎氏の率ゐる赤坂區内が最も強硬であつた。その論據は警視廳公認の運輸業者の組合と、府公認の販賣業者の組合とが相協力提携して料金引上げの運動をなせばその目的は容易に達せられるといふのであり、種々論議沸騰の結果、販賣業者より五名、運輸業者より十八名の分離研究委員を擧げて研究せしめることとなつた。これは當時組合の分野が販賣業者四十六名、運輸業者百八十四名であつたので、その比率によつて選んだわけである。選ばれたその研究委員とは左の二十三名であつた。

(販賣業者側) 藤原俊雄、梁瀨長太郎、石澤愛三、森村金治、岡田秀男

東京自動車業組合の結成と其の活動

(運輸業者側) 和氣巖、堀内良平、吉田市恵、水嶋峻一郎、山田清一、須田大八、辰澤延次郎、中屋精藏、林榮哲、鈴木萬吉、菅野利兵衛、山中良作、寺尾永吉、千葉市之亮、星野喜一郎、早川二郎、安田但二、柳田諒三

組合の分離運動に拍車をかけたのは大正八年十一月十五日の自動車取締令施行細則の改正であつた。即ち、警視廳は廳令第二十九號を以て「大正八年二月警視廳令第八號自動車取締施行細則」中の改正を行ひ、第三十九條の二、三、四、五、六の各項に於て組合の設立を認める規定が加えられたのである。それによると管下の運輸業者三分の二以上の同意を得れば組合の設立を認可するといふのである。

これに氣をよくした運輸業者側は各地區に於て分離のための猛運動を展開した。これが先頭となつて活躍したのは所謂「大北組」と稱された連中である。これは私を中心として集つた加藤猪三、渡部龜吉、鈴木萬吉、金子秀吉、須田大八、加藤宗三郎、半田善八、相場金松の分離説の錚々たる猛者連で、後には吉田市恵氏も参加し、又近藤富次郎氏は蔭にあつて我々の運動を支持後援してくれた。各自手辨當で、吳服橋のそばにあつた大北炭礦事務所の二階に陣取つて連日業者を個別訪問して同意書を集めたのであつた。

大正九年三月、第十六回總會の直後、警視廳公認組合設立の聲は益々猛烈となり、一方業界は同業者増加し、不正業者も跋扈するやうになつたので、一日も延引せしめることが出来なくなり、分離の實行委員として、組合は左記の者を擧げたのである。

柳田諒三、半田善八、渡部龜吉、加藤猪三、鈴木萬吉、須田大八、石澤愛三、近藤富次郎、

石澤氏を除いて何れも大北組の面々である。

かくて大正九年十月の第十七回定時總會に於て警視廳公認組合設立に關する経過が報告され、翌十一月の役員會では

- 一、警視廳公認組合設立出願に關する件
- 二、公認組合創立委員推薦の件
- 三、現組合解散に關する件

が具體的に討議され、第二項に關する創立委員には運輸業者より左の三十四名が擧げられた。

吉田市恵、近藤富次郎、岡田秀男、北田久吉、加藤宗四郎、中尾精藏、金子秀吉、半田善八、吉田鐵太郎、橋本良藏、大西亨太郎、鈴木萬吉、加藤猪三、菅野利兵衛、吉田彌三郎、光澤松之助、達田太一、湯淺三至、山中良作、相羽金松、和田定吉、増田靜之助、鈴木竹次郎、南場要藏、加藤嘉四郎、福田敬吉、石井萬吉、宮本市郎、橋本増次郎、關口磯吉、水嶋峻一郎、渡部龜吉、須田大八、柳田諒三

而してこれらの創立委員は同年十一月八日午後五時から日本橋借樂園に集つて第一回の發起人會を開き、規約草案の作成委員として

吉田市恵、近藤富次郎、岡田秀男、金子秀吉、半田善八、渡邊龜吉、水嶋峻一郎、橋本良藏、鈴木萬吉、加藤猪三、柳田諒三の十一名が擧げられ、更に創立事務萬般に關しては星野喜一郎氏を煩はし、創立費用として左記十一名から二百八十圓の席上寄附があつた。

近藤富次郎、岡田秀男、水嶋峻一郎、吉田市恵、橋本良藏、吉田鐵太郎、福田敬吉、鈴木萬吉、及柳田諒三、かくて組合規約は堀江博士の校閲を受け、創立總會を開催するに至つたのは大正九年十二月十五日のことであつた。その日午後二時から日比谷松本樓で開かれた總立總會の出席者は委任状を合して百七十一名、私が座長となつて議事を進め、組長副組長は全て座長の私に白紙一任されたので、私は左の諸氏を警視廳公認組合最初の首脳部として指名したのであつた。即ち組長には東京市街自動車の社長渡邊勝三郎氏を、副組長には金子秀吉、吉田市恵の兩氏を推したのであつた。その他會計には半田善八、渡部龜吉の兩氏を推し、評議員には左の諸氏が就任した。

岡田秀男、渡邊勝三郎、吉田市恵、加藤宗三郎、中尾精藏、濱田卯兵衛、金子秀吉、半田善八、渡部龜吉、須田大八、關口磯吉、山田清一、千葉諒二、近藤富次郎、鈴木萬吉、加藤猪三次郎、達田太一、大西亨太郎、橋本良藏、菅野利兵衛、湯淺三至、相羽金松、和田定吉、南場要藏、加藤嘉四郎、福田敬吉、石井萬吉、宮本市郎、溝呂木松三、柳田諒三

私が渡邊勝三郎氏を組長に推したのは同氏が當時帝都唯一のバス會社の社長であつたといふばかりでなく、同社に在職してゐた近藤富次郎氏が我々と志を同うして陰に陽に我々の運動を扶けてくれた勞に酬いるためであつた。又副組長に推した吉田市恵氏も我々の分離運動には最後に参加したのであつたが、當時東京タクシー自動車株式會社の社長として有力なものであつたからである。しかも面白いことには吉田氏とは私はそれまで二回位しか會つてゐなかつたのであるが役員はすべて私に一任して貰つてゐたので思ひ切つてこれらの人々を指名したのであつた。當時一部の販賣業者側からは、私が大北組の中心となつて組合の分離運動をやつてゐるのは組合長になりたいためだらうなどと陰口をたゝかれてゐたので

あるが、蓋を開けて見ると私は平の評議員に過ぎず、首脳部には私によつてそれ／＼他の人が推されてゐたので、初め私がかつた野心あるかの如く誤解した人々は何れも意外に思つた様な逸話もあつた。

公認組合の設立認可申請は同年十二月四日付で行つたのであるが、同月二十八日時の警視總監岡喜七郎氏の名を以て千葉諒二他二百七十八名に對し正式認可指令が交附された。かくて大正八年夏以來採みにもんだ組合分離問題も一年有半の後、大正九年の暮になつてやつと解決したのであつた。

一方販賣業者側は別に販賣業者の組合を設立する意嚮であつたが、新組合の設立を容易ならしむるため中途より解散する方針をとり、新組合の結成を見た翌大正十年一月十八日丸の内中央亭で臨時總會を開催、全員一致を以てこゝに創立九年の歴史を有する我が國最初の自動車業者の組合を解散したのであつた。その際、財産見積り残金二千三十九圓餘を快よく新組合に寄附したのであつたが、この解散に至るまで終始變らざる態度で新組合の發足のために盡力されたのは石澤愛三氏で、同氏の圓滿な人格によつて、新組合の結成と舊組合の解散が圓滿平和裡に行はれたのは誠に感謝に耐えないところであつた。

恰度その頃のことである。警視廳で泥除けの強制使用が問題となつて來た。組合は早速堀江博士を煩して諸外國の實例を調査してもらつたが、何處の國にも自動車に泥除けをつけて走るといふ實例がない。第一つけるにしても仲々困難でしかも不體裁極まるものである。組合は極力反對したのであるが、何しろ當時の東京の道路といふものはひどいものであつたから、とう／＼警視廳は強制的につけさせることゝなつたのである。

そこで、泥除けの新案特許が雨後の筍のやうに續出した。二三十も出たであらうか、コモをつけたもの、シュロをつけ

たもの、高級なものではゴム製などが出たが、この泥除けで成功したものは一つもなかった。

### 自動車税軽減運動

以上のやうな経緯をもつて警視廳公認による東京自動車業組合が生れたのであるが、新組合の先づ第一に着手すべきは自動車税の軽減運動であつた。これは舊組合から繼續したもので、その後長く組合運動の中心をなすものであつた。

大正十年四月一日より實施された東京府自動車税は一躍八割の増徴で、實に言語に絶する苛税であつた。そこで組合は四月三十日府下に於ける自家用自動車所有者に向つて新税法に對する意見を聴取ると共に自家用車の經費概算表並に自家用車に對する新税率表を掲げて、自家用車よりむしろ賃貸自動車を利用する方が得策なる旨を強調した文書を送つたのである。これは新税法に對する反對運動と賃貸營業の宣傳を兼ねた一石二鳥の新戦法でもあつたのである。その自家用自動車經費概算表を参考のために左に掲げることとする。當時の事情が或る程度判ることと思ふ。

#### 自家用自動車經費概算表

二十馬力の自動車に對する一日の使用經費（但し一日十哩を使用する標準）

一、金二圓二十五錢	揮發油代
一、金一圓四十錢	タイヤ消費（但二千哩消費）

一、金三圓	運轉手給料並手當
一、金二圓三十四錢	自動車税
一、金一圓	車庫費
一、金二圓	修繕費但オーバーホール共
一、金六圓	自動車償却費（價格五千圓位）
一、金一圓	モビール油水道料其の他の消費費
計金十八圓九十九錢也	
一ヶ月計金五百六十九圓七十錢也	

「右の通り若し之を賃貸自動車を御利用なさる事とすれば一日十哩宛御乗車なさるものと見積り其自動車使用料金は僅か六、七圓以内でありまして、一ヶ月を通算しましても二百圓内外で御用途が出来る事になります。御屋敷の自動車で萬一運轉手の過失により通行人に怪我でもあつて其者が死亡したり、或は不具にでもなつた時は其治療代とか慰籍金とか其上示談が纏らなかつた場合には損害賠償など、面倒な問題が起りました上、新聞には遠慮なく書立てますので近頃御身分ある御屋敷では自動車屋の車で御用途をなさる方が殖へた様に考へます」

大正十年十二月二十四日、日本工業俱樂部で開催された第三回定時總會に於ても減税問題は中心議題となり次の決議を行つてゐる。



東京自動車業組合は自動車の發達を阻害する苛酷なる重税に對し所期の税率輕減を貫徹せんことを期す  
右決議す

當時東京商業會議所に於ても組合の主張するところに賛成し、自動車税輕減のため左の如き建議書を内務大臣、東京府知事、東京市長に提出して我々の運動を援助した。

### 自動車税輕減に關し建議の件

謹啓時下益々御清祥奉賀候陳者現在全國自動車臺數の約過半を有する東京府市は曩に自動車税を引上げられ其税率は從來の約二倍と成り世界無比の重税と相成候從つて自動車運輸業者販賣業者並に製造業者は財界の不振と相俟ち僅か數ヶ月にして何れも經營難に陥り中には破産の苦境に瀕せんとするもの有之哉に聞き及び候加之これが使用者にありても自家用營業用の廢車するもの相次ぎ獨り各官廳の無税自動車のみ増加する傾向ありて税金滯納者も亦頗る増加し現に納税者中過半數は滯納者となり、最近各營業者の憂慮一方ならず之が税率の輕減を切望し居る次第に有之候 惟ふに自動車は現今文化の進歩と共に國防上産業上缺くべからざるは勿論特に東京市の如き大都市に在りては一般交通の補助機關として必須のものたること今更贅言を俟たざる所に有之候 然るに今や東京府市に於て自動車に關する各種營業及納税狀態が如上の如き不良なる狀況に陥りつゝあるはこれ明かに新税率の過重にして租税原則に適せず延いては滯納を助成し其の財源を枯渇せしむるに至ること無きを保し難くと存ぜられ候 斯の如くならんか近時漸く發展の機運に向へる自動車工業の進歩を妨げ交通産業の發達を害するの虞あるのみならず、他面軍用自動車補助法の趣旨にも合せず勞々策の得たるものに非ずと思考致され候 尙現在自動車に對する各府縣の課税方法は區々にして一定せず其の税率も亦著しく懸隔あり、且他の

運輸機關に比し其の均衡を失せるの觀も有之候 仍て此際自動車に對し國防上交通並産業上の見地より適切なる方法を樹立せられ其の課税方法及税率の如きも一定の方針により其の大本を定めらるゝ様御考慮被成下度差當り東京府市に於ける現在の税率は速かに輕減の途を講ぜられ少くとも今日の税率は大正九年度の税率まで輕減せられ以て自動車工業の發達を助長せられんことを切望の至りに堪えず候 何卒篤と御審議の上これが輕減方御配慮相煩し度此段及建議候 敬具

自動車税の輕減には都下の各新聞も一齊に筆を揃へて聲援したのであるが、組合は右自動車税輕減のための請願實行委員として渡邊、金子、吉田の三正副組長の他岡田秀男、鈴木萬吉、渡部龜吉、近藤富次郎、橋本良藏、及び柳田諒三の六名を擧げ、これら九名の實行委員は一千圓の運動資金を據出して實行運動に狂奔したのであつた。

こゝで一言したのは當時の組合運動はすべて手錢手辨當であるばかりでなく、組合の經費はすべて幹部が寄附してゐたのである。新組合が出来たばかりの時も、タクシー自動車の岡田秀男氏から五百圓、東京タクシーから二百圓、渡邊組長は三千圓、その他近藤富次郎、岡田秀男、水嶋峻一郎、吉田市恵、橋本良藏、吉田鐵太郎、福田敬吉、石井萬吉、柳田諒三の九名で二百八十圓、合計三千九百圓を寄附してゐるのである。このやうに組合の費用はすべて幹部が持つたのであるが、今日業界の各種團體が、高級職員を置き、幹部はそれ／＼いくらかの手當を得てゐることは誠に時代の變遷を思はしむるのである。もと／＼同業組合といふものは同業者の共存共榮のために出来たものであつて、幹部たるものは犠牲的精神を以て業界のため自己を顧みず努力するのが當然で、これから報酬を受くるが如きは以ての外であると思ふのである。私は組合運動に關係を持つて以來絶えずこの気持ちで終始して來たことをこの際明らかにしてをきたいと思ふのである。

さて新生の組合は自動車税軽減に猛烈な運動を行つた他、組合に事故部を設け無料で事故の解決を取扱ふこととし、又多年の慣習であつたお得意への割戻し、中元お歳暮等の撤廢を斷行し、その他既に自發的に出來てゐた各支部を公認して組合員の結束協調を圖らしめた。大正十一年十一月十八日の役員會に於て公認した支部は左の八支部であつた。

- 神 田 支 部 (支部長 中尾 精藏)
- 京 橋 支 部 (支部長 須田 大八)
- 日 本 橋 支 部 (支部長 柳田 諒三)
- 深 川 支 部 (支部長 加藤嘉四郎)
- 本 所 支 部 (支部長 小松崎孝雄)
- 本 郷 下 谷 支 部 (支部長 加藤 具義)
- 牛 込 支 部 (支部長 宮本 市郎)
- 芝 支 部 (支部長 數見 周穂)

### 區會選舉に起つ

自動車税軽減の實行委員として選ばれた我々の苦勞は並大抵ではなかつた。府會議員を口説き落すためには何回も玄關拂ひを喰はされたり、居留守を喰はされたり、府會議員本人に會ふのは仲々容易ではなかつた。そこで寝込みを襲ふに如

くはないと、それからは府會議員の訪問は拂曉戦でゆくことゝなつた。

今でも忘れないが、近藤富次郎、吉田市恵の兩君と朝まだき芝の大塚英吉府議の邸を訪問した時のことである。我々が名刺を通すると間もなく大塚府議はどてら姿で出て來て、玄關の柱によりかゝつたまゝ我々の陳情をしばらく聞いてゐたが、

「藝者や待合の方がもつと困つてゐるよ」と事もなげに放言して奥へ引込んでしまつたのである。

その時の我々の痛憤はどのやうなものであつたか、言葉には云ひ現せないのである。我々の事業を藝者や待合以下に下等なものに扱つてゐる。これでは駄目だ、我々の事業を一般にもつと認識させると共に、我々自身の向上が絶対に必要である。そのためには我々同業者から府政や市政に参劃するやうにならねばならぬと、深く決心したのであつた。

恰度大正十年の十一月には區會議員の選舉があつたので手始めに區會議員に我々の同業者からも出そうではないかと云ふことになり、例の「大北組」は日本橋の末廣に會合して誰れを推さうかといふことになつた。金子秀吉君は出馬の意志もあり、私も金子君を推したのであつたが、同君は如何にしても區内に入るゝ處とならず止むなく皆に因果を含められ、結局私に出よといふことになつたのである。私も業界のためであるからと出馬を決意したのであるが、さて立候補してみると大變である。

日本橋といふところは江戸時代からの財閥が牢固として抜くべからざる傳統的な根を張つて居て、日本橋の區會議員にはすべて生え抜きの日本橋兒が廻り持ちでなるといふ慣例になつてゐるのである。私の如き日本橋へ來てまだ十年にもならないやうなものが立候補しても當選する筈がないのである。

ところが先祖の恩は有難いもので、私の先考柳田茂十郎は信州小諸で金物雜貨を商ひ、古くより日本橋の一流の間屋筋と取引があつたのである。而もこれらの間屋筋から非常な信用があつた結果私が立候補すると間もなく私の素性が知れて茂十郎さんの息子ならといふので、早速日本橋の財閥から公認されることとなつたのである。土地の顔役から公認されば當選疑ひなしといふので、大北組は大喜び、殊に書記長の星野君などは躍り上つて有頂天になつたものである。選挙は十一月二十九日に執行されたが、難なく一級議員として日本橋區會議員となる事が出来た。この時の區會選挙には業界關係からは赤坂區で藤原俊雄、赤堀寛英、四谷區で鈴木信一、芝區では芳賀五郎の各氏が見事當選してゐる。これが業界から名譽職に打つて出た最初であらう。

次いで翌十一年の五月には東京市會選挙があり、組合からも麴町區の一級から吉川市恵氏、日本橋區の二級から私が出る事となり、吉田氏は僅かの差で惜しくも落選したが、私は魚河岸の候補者坪野氏と猛烈な激戦を闘はし、幸運にも當選することが出来た。當時私は三十五六の若さで、市會議員中でも最年少の方であつた。

市會議員に當選した以上御奉公はこの時とばかり、大正十二年度の自動車税に對しては始め原案は本税百分の十五減であつたが、種々運動の結果、十二年三月の市會に於て前年度より本税百分の三十を軽減せしむることに成功したのであつた。

### 奥書權と組合の強化

我々の奮闘の結果、減税運動は漸く酬いられやうとし、府税に於て二割の減額が府會を通過した。我々の希望するところは五割の減額であつたが、たとへ二割でも軽減されることになつたのは我々一同の努力の結果であつたのである。しかし市の附加税は本税の約二倍の高率を徴收されることになつてゐるので、以後はこの附加税の軽減へ運動を集中することとなり、大正十一年一月二十一日には築地精養軒へ、ダンロップ、東京護謨、日本石油、紐育スタンダード、ヴァキユームオイルの五社を招待して、この運動の目的貫徹のために協力することとなつたのである。その他東京實業聯合會でも營業税の全廢運動を展開して居つたので、組合はこれに参加したのであつた。このやうにあらゆる方法をとつたのであつたが、十一年度の市税に對する運動は好結果は得られなかつたのである。

さて組合はこのやうに自動車税軽減運動を中心に、内には不正業者の矯正や、外部には交通事故防止のための宣傳活動のために標語の募集をするなど大活躍をしたのであつたが、尙業者にして多數の未加入者があつたのである。そこで組合は全業者を強制的に加入せしめて組合を權威づけねばならぬといふことになり、警視廳當局にその旨を陳情したのであつた。時の保安部長笹井幸一郎氏は「未加入者を加入せしむる權威を與ふる代りに、組合に於ても今後は料金の協定をなさずといふ遵守事項を決議して陳情すべし」といふ内示を得たのである。その結果、大正十一年十月二十五日帝國ホテルで開催された第五回定時總會では次のやうな決議を行つたのである。

決議

- 一、組合に於ては乗車賃金並に賃賃料に干渉せざること
- 一、組合員は乗車賃金並に賃賃料の協定又は申合せを爲さざること
- 一、組合員は取締規則を遵守するは勿論、組合員にも不都合の行爲ありたる時は互に警告し且つ警視廳又は所轄警察署に申告すること
- 一、組合には組合員名簿を備へ常に之が整理をなし毎月其の異動を警視廳に届け出づること
- 一、組合員使用の自動車運轉手をして規則を遵守せしむる様努め、不都合の廉ありたる時は警視廳に申告すべし
- 一、營業者取締上に關し警視廳又は警察署より命令ありたる時は直に之を組合員に運達すること
- 一、事故防止に關する施設を爲さむとするときは豫め警視廳に申出づること

この決議文を警視廳當局に提出した結果、十一月十四日付を以て警視廳は組合に對し奥書施行を認むることとなつた。即ち、十一月廿一日以降自動車營業に關する左記願届書は東京自動車業組合の奥書を経た後、警視廳に提出すべしといふことになつたのである。

- 一、自動車運輸營業願 (警視廳經由)
- 一、自動車賃賃營業願 ( " )

- 一、自動車營業讓渡又は相續願 ( " )
- 一、營業者住所氏名營業所變更願 ( " )
- 一、自動車營業廢止又は届 ( " )
- 一、自動車使用檢査願
- 一、自動車讓渡又は相續願
- 一、自動車使用廢止願

以上

かくて奥書權附與によつて組合は實質上強制組合となつたわけであるが、當時私は笹井保安部長から奥書權を附與する以上、全責任を以つて組合行政を遂行せよとの話を懇々とうけたのであつた。更に忘れることの出来ないのはこの奥書權問題に關して種々警視廳に斡旋頂いたのは東京府會議員細谷鎌太郎氏で、同氏の勞に酬いるため組合は同氏を組合顧問に推薦してゐる。

組合は奥書の實施によつて五ヶ月間に百三十二名の新加入者を得、大正十二年三月に開催した第六回定期總會當時は組合員總數三百七十三名を數えてゐる。而して組合の財政も從來の一人三圓の會費では賄へなくなつて車輛數に應じて賦課金を徴收することゝなつた。組合本部が例の三菱廿一號館に移轉したのも大正十二年の一月からで、組合事務員も數名増加したのであつた。

### 附屬自動車講習會

大正十二年五月、組合は運転手手帳を作成することとなり、委員を擧げて、警視廳當局とも數回の協議を重ねて作成の結果、これを實費で配布して好評を得た。當時運転手の免許證は大正十三年三月限り書替になることになつてゐたので、其の結果再試験を受けねばならぬ運転手は警視廳管下で六十餘名に上り、その内數名の落第者を出すすれば、さらでだに不足してゐた運転手の補充に愈々困難を來すことになるといふので、組合内に運転手養成機關を設けて運転手の自給自足をなすこととなり、短期講習會を開催することになつた。時間は一ヶ月、毎月一日を入會日とし、組合事務所の別室を教室に充て、十二年七月四日から開講した。會則及關係者は次の通りであつた。

#### 東京自動車業組合附屬自動車講習會

- 第一條 當講習會は自動車に關する技術的學理を教授し専ら運転手の養成を目的とす
- 第二條 修業期間を一ヶ月とし試験の上修業證書を授與す
- 第三條 授業開始は毎月一日とす
- 第四條 本會に入會を許可せられたる者は入會金として金參圓也を納入すべし
- 第五條 授業時間は午後一時より午後三時までとす 但し日曜祭日は休業

第六條 授業料は一ヶ月金十圓にして前納するものとす 但し入會金及授業料は中途退會するも返還せず

第七條 入會志望者は左の資格を要す

- 一、組合員從業者にして雇主の推薦する者
  - 二、高等小學校卒業以上又は之れと同等の學歷を有する者
- 第八條 入會志望者は當會所定の申込書に履歷書を添へ差出すべし
- 第九條 本會には會長一名、理事五名を置き組合長を以て會長とし理事は役員中より選舉す
- 第十條 本會は名譽講師一名を置き教授に關し一切を委囑す
- 第十一條 生徒にして品行修まらず又は學術を怠慢し其他秩序を紊し風紀を害する虞ありと認むるときは之を懲戒に處す

#### 附 則

- 一、一學期の定員は當分の内三十名とす若し定員を越ゆる場合は理事會に於て之を定む
- 二、會場は當分の内東京自動車業組合内に置く

會 長	渡 邊 勝 三 郎
理 事	金 子 秀 吉
〃	吉 田 市 惠
〃	柳 田 諒 三
〃	飛 田 春 次 郎

東京自動車業組合の結成と其の活動

名譽講師	關口磯吉
講師	輻重兵少佐 水谷吉藏
	海軍機關大尉 赤松唯信
	高等工業得業士 柴田重滿
	早稻田大學得業士 前田三郎

この講習會は途中で教室が狹隘のため七月二十六日から芝區田村町のバプテスト教會内を借りて行ひ四十名に修了證書を授與した。而して八月は休講として九月一日より第二回講習會を開催することとなり、同日大半の講師生徒が集合し、開講式の準備中、彼の大震災が起つたのである。

### 大震災と我が組合

大正十二年九月一日午前十一時五十八分、關東地方一帯を襲つた大正大震災は、市内八十七ヶ所より發火し黒煙騰々と帝都の空を覆ひ、三晝夜に亘り市内八區を烏有に歸せしめた。東京のみにても焼失家屋四十二萬戸、八萬の焼死者と四萬の負傷者を出したが、唯一の交通機關である電車網も全部破壊され、たゞ頼るものは自動車のみとなつたのである。この大震災によつて災害を受けた組合員は五百九十一名中類焼をうけたものは三百一名死亡者二名であつた。焼失自動

車は三百五十臺。組合は星野書記長指揮の下に各職員を督勵して市内灰塵の中を草鞋ばきでガソリンの斡旋に努め、又諸官署の自動車徴發に應じた。一方罹災同業者への見舞金の寄附、十二月迄の賦課金の免除、免稅請願、保險會社へ罹災組合員の代理交渉等大活躍を行つたのであつた。

大震災を契機として我が國自動車界は一段の飛躍をしたのであるが、これは大正十二年九月一日より十二月六日に至る間の組合加入者百十五名に及んだことを以ても判る通りである。警視廳に於ても將來交通課の仕事が一層煩雜となることを豫想して、十月六日には從來の警部課長を警視課長とし、藤岡長敏氏が就任してゐる。

豫て苛税に悩まされてゐた自動車業者は震災の厄に遭ふて大打撃を受けたので、組合は早速十月八日付を以て左の如き自動車稅減免の陳情書を府當局に提出した。

#### 陳情書

#### 陳情の要旨

警視廳公認東京自動車業組合一同は現行の自動車稅減免の御詮議相蒙り度茲に謹で事情具陳仕候

一、東京に於ける自動車の税金は從來世界に比なき過重にして爲に當業者をして非常なる苦痛を感じしめ大正六七年頃世間百般の事物が急速の進歩をなせる際に於て獨り當業の發達を阻害し特に歐洲戰後財界動搖の打撃と相待ちて一層當業者を苦しめ遂に税金滞納者の續出を觀るに至れり

一、自動車は交通機關の最も重要な位置を占め社會の公益を裨益すること固より言を俟たず、然るに之に他の奢侈贅澤品と同一なる殆んど禁止的重税を課し、其發達を阻害するは甚しき失當のこと、謂はざるを得ず

一、今回の大震災に際しては汽車電車其多幾多の機關殆んど其用を爲さず、又交通杜絶して救護の途全く絶へ罹災者飢餓に瀕する際に於て運搬交通の用を辨じ克く急を救ひ難を助けたるもの實に自動車の利便に頼れり、依て現在より將來に及ぼす大都市の復興に資するものあるべきは疑を容れず

右の理由なるにより左の各項御採納を請ひ度候

- 一、現に運搬輸送に供せらるゝ貨物自動車の税金は少くも向後五ヶ年全免せられ度事
- 一、乗用自動車は現行自動車税率の三分の一に減せられ度事
- 一、従來の營業者にして這般の災害に罹りたる者に對しては特に使用の自動車税金全額を免除せられ度事

震災後、自動車に對する一般の關心は急激に昂まつた。そこで組合は自動車の國防上、産業上重要なことを一般に普及宣傳すると共に、自動車國策の樹立を目的として大日本自動車協會を創立することとし、その創立事務所を組合内に置き陸軍中將溝口直亮伯を副會長に仰ぎ、モーター社の山本豊村氏と星野書記長とを主事として創立事務に當らせることとなり、左の業界關係有力者を創立發起人とした。

石澤愛三、半田善八、豊川順彌、岡田秀男、渡邊勝三郎、渡部龜吉、金子秀吉、吉田市惠、國井磯吉、梁瀬長太郎、柳田諒三、藤原俊雄、近藤富次郎、森兼次郎、水嶼峻一郎、宮部修、飛田春次郎、森四郎

その後事務所を組合内より帝國ホテルに移したが旬日にして自然解消となつたのはまだ機が熟さなかつたためでもあら

うが残念なことであつた。

## 復興と第一回の渡米

震災當時、私の店は芝浦のガードのところに一百万坪の工場があつた。日本橋の店は焼けたが、こゝを本據として復興に努めたのであつた。震災の結果、すべての陸揚げは芝浦港でやるやうになつたので、芝浦といふ土地は急に股賑を極めて來た。一方他の交通機關が杜絶したために自動車の需要は増加する。しかしガソリン、タイヤを始め各種の部分品の註文は殺到するが震災のために殆んど駄目になつてこれに應ずることが出来ない。當時震災の厄を蒙らなかつたのは赤坂の安全自動車位のもので、安全自動車はために非常な活況を呈したのであつた。

ガソリンは大阪方面から大分入つて來た。幸いにエンパイアの看板はそのころすでに全国的に賣れてゐたから、この看板が物を云つて需給兩方面から引合せが多數エンパイアへ集つて來たのである。又私は倒壊せる東京ゴム會社を援助して工場跡から多數のタイヤを掘出して、業者の便を計つた事なども昔話の一つである。

大正十二年十二月、私は東京市を代表して米國各都市を歴訪することとなつた。震災當時に寄せられた彼地の好意に對し感謝の意を表するためであつた。桑港、ロスアンゼルス、クリーブランド、デトロイト、市俄古、バツハロー、紐育、華府、ピッツバーク、ヒラデルヒヤ等の米國重要都市を訪れ、東京市長からの感謝のメッセーヂを傳達したのであつた。殊に桑港では市參事會に列席し一場の感謝演説を試みたことは未だに記憶に新たなところである。

東京自動車業組合の結成と其の活動

この渡米に際して親しくフォード本社を訪れ、同社の幹部と面接し部分品の輸入に關して商議を交へたのであつたが、米國に於ける自動車交通及製造事業を審み見るに及んで、我が國の自動車界ももつと統制しなければならぬと深く感じたのであつた。これが私の唯一の洋行土産と云つてよいであらう。

## 第二編 發展時代

—大震災より滿洲事變まで—



## 概 説

明治の末期から漸次數量を増して來た我國の自動車は、前編に於て見た如く大正十二年の關東大震災當時には既に乗合貨物、タクシー、共に一應事業として立派に成立するに至り、車輛、部品並附屬品の販賣界も一通り整備された状態になつて居た。即ち我國の自動車界は大震災以前に於て既に一應の準備時代を終り、次期の發展に備えて居たと云へるのである。然し此の當時の自動車なるものは、其の殆んど全部が輸入品なのであつて、國產自動車なるものは、特殊な方面に於てまだ、試験管的な研究が進められて居たに過ぎない。従つて、一應其の準備時代を終つたとは云つても、其れは、自動車運送事業方面に關してのみ云へる言葉であつて、日本の自動車工業を中心に物を考へる場合、其れは遺憾乍ら未だ搖籃の中に在つたとしか云へないのである。

此のやうな状態の下に於て帝都並に關東一帯は彼の大震災に見舞はれたのである。凡ゆる交通機關が寸刻にして停止し更めて交通運輸の建設を圖らねばならなくなつて見ると、此處に自動車輸送は斷然一頭角を現はし、従前稍々ともすれば贅澤品扱ひを受けて來た自動車の實用性、其の實力と云ふものが上下凡ゆる人達の胸に刻み付けられることゝなつた。當時京濱間の鐵道が不通となつた爲めに船舶が芝浦に廻航され、芝浦を中心に貨物の集配が行はれて居たが、此の貨物の集

配には何んと云つてもトラックが第一であつた。こうして震災の跡始末から復興事業に至る迄、全くトラックの活動はまことに目覺しいものがあり、芝浦ガード下の如きは、一日數千臺の貨物が通過すると云ふ盛況振りであつた。斯くて自動車運輸は、此の大震災に於ける大活動を通じ其の實用性が一般に認識せられると共に、爾後の數年間に於て全く素晴らしいばかりの發展を遂げたのである。

震災後に於ける自動車

増加趨勢

年次	自動車數	指數
大正十三年	二二、一九四	一〇〇
大正十四年	二八、〇八九	一二一
昭和元年	三六、〇四八	一五五
昭和二年	四六、三三七	二〇〇
三年	五七、三〇九	二四七
四年	七五、一六一	三二四
五年	八二、〇五〇	三五四
六年	九〇、二二一	三八九
七年	九四、七三七	四〇八
八年	九六、九〇〇	四一八
九年	一〇九、二三四	四七一

斯くて自動車運送事業界は、大正十二年以降昭和三、四年の世界的經濟恐慌に至る迄の僅か數年間に於て非常に急激な發展を遂げ、其の僅か數年間を黄金時代として早くも混亂期へ突入することゝなつたのであるが、然し、此の間に於ける發展が如何に急激且つ強力なものであつたかは、當時電鐵會社がタクシー・バスの進出に恐れて自己擁護のためにバスを自ら兼營したところが相當有つたことに依つても背かれるのである。又、鐵道省自身も、トラック運送の急速なる發展に刺戟されてあれや此れやと其の對策を練り、見方に依つてはトラックいぢめとも見られる如き態度に出たことも相當にあつたのであつて、これらは現在に至るまで當時からのトラック業者の頭には残つて居ることであらうと思ふ。以上の如き自動車事業の發展は必然に自動車事業關係の法令を必要とするに至つた。即ち自動車事業が一定の事業として正式に認められると共に、爾後の發展を一定の方針の下に續けさせようとする國家意志の現れとも見るべきもので、此れが即ち自動車交通事業法である。同法は主としてバス事業を對象とするものであるが、此の法律の施行以後、日本の自動車事業は確かに一定の方向を與へられ、鐵道省を主管官廳として國有鐵道と兩々相俟つて全陸上の輸送に萬全を期することゝなつた次第である。

さて、此の期に於て特に注目すべきことは、一方に於て前述の如く自動車運送事業の飛躍的發展があつたと共に、他方自動車製造の方面に於ても大きな進歩が行はれたと云ふことである。即ち、従前は、自動車もパーツも附屬品も凡て、外國から輸入しなければならぬものと思つて居たのであるが、内地に於ける需要が遽かに旺盛になつて來た爲め追ひ／＼簡單なパーツや附屬品の製造を始めるものが現れ、而も相當の成績を挙げ始めたことである。此れは一に内地に於ける車輛の増加がパーツの需要を急激に要求したことに起因するものではあるが、其れと共に忘れることの出来ないのは、此れも亦大震災のお蔭げの一つであると云ふことであつて、大震災直後のパーツ不足が、國産パーツの必要を大いに一般に認識せしめたことに依るのである。即ち、前に記した如く震災に際しての自動車の活動は、他の如何なる交通機關にも増して目覺しいものであつたのであるが、此の時自動車業者の一番困つたものはパーツの不足と云ふことであつた。それは震災に依つて大抵のパーツ販賣店が焼けて了つたからであつて、一方自動車は夜に日を次いでの大活動をしなければならず、又半焼けの自動車を修理して活動させねばならぬと云ふわけで、パーツの必要は一度にぐつと殖えたのであるが、或程度は關西方面から廻して貰つたものゝ其れも全く焼け石に水と云つた具合で、此の時のパーツ難は誠に深刻なものであつた。當時焼け残つたのはたしか安全自動車株式會社只一店であつたと思ふ。従つて安全自動車のパーツでは自動車業

者は相當助けられたのである。

以上の事情は、震災の復興と共に國産パーツ製造への氣運を大いに刺戟することゝなつたわけで、未熟乍ら兎も角此の當時からパーツの製造が開始され、殊に滿洲事變を契機とするあらゆる部門の國産化の聲に應じて、其の後數年の間に相當の成功を収め、やがて日本フォード會社邊りへ純正品として納入出来る程のものを製作し得る基礎を作つたのである。關東大震災を轉機とする日本の自動車界は以上簡單に記した如く僅か數年の間に頗る急速な發展を遂げたのであつて此の期に於ける成果がやがて滿洲事變から日支事變、大東亞戰爭へと續く一連の自動車の活動をして益々光輝あらしめたのであつた。

## 米國車の市場制覇と販賣界

### 歐洲車の敗退

大正十二年と云ふ年は、吾が國民にとつて永久に忘れることの出来ない年であつた。それは云ふ迄もなく、未曾有の大震災のあつた年だからである。あの當時の惨鼻は全く經驗したものでなくては到底これを筆舌にしたところで理解し得られるものではない。あの慘禍から直ちに起ち上つた日本民族の強靱さは世界の驚異であり、世紀の奇蹟と稱しても過言ではあるまい。

而してこの災禍は、また吾が國の自動車史にとつても劃時代的事である、この災禍を通して日本は眞に自動車と云ふものゝ重要性を一般に認識したのであり、同時にこれを轉機として、吾が國の自動車界は飛躍的に前進し、劃期的な變貌を見せたのである。

その第一は、自動車の持つ眞價と云ふものが、一般に強く認識され、その結果需要が急激に増大し、その普及が驚異的

にまで急速となつたことである。その第二は、第一と關聯することではあるが、自動車の需要層に著しい變動が見られたこと、即ち従來の需要の第一は、オーナー層であつたものが、自動車の公共性、便利性が強く認識された結果、營業用車の普及が壓倒的に増大したことである。次に歐洲車全盛時代が去つて米國車の需要が旺盛を極めるに至つたことである。第四に自動車の販賣が、従來は、概ね外國商館の片手間か、乃至は外國商館が販賣權を握つてゐて、謂ゆる販賣店は多く副代理店の様な形になつてゐたのが、需要の増大につれて外國商館は後退を餘儀なくされ、國産車の本格的出現以前迄の販賣組織の素地が生じて來たことなどであらう。以上の項目は夫々深い關聯をもつてゐるので、その一つ／＼を切り離して説明することは困難であるか、何と云つてもその根本の原因をなすものは、第一にあげた、自動車使用に對する劃期的な認識の革新であらう。

大震災火災に際會して、一臺の自動車が何れ丈け貴重な人命救助に役立つたか、救急に如何に強く要求されたか私は身を以てその幾つかを體驗したが、それ等をこゝで説くことは徒に道草を喰ふことになるので一切を省略するが、兎に角自動車を除く一切の交通機關即ち市電、省電、郊外電車等は殆んど潰滅し、機能が停止した中に、獨り自動車のみがその機能を發揮したのだから、今迄自動車などゝ云ふものは一部上流階級の玩具だ位にしか評價してゐなかつた一般人の、自動車に對する再認識が如何様なものであつたかは、敢てこゝに説く必要はあるまい。

併し、自動車の眞價と云ふものが、より強く認識される様になつたのは、斯る災禍の瞬間ではなく、寧ろその直後に續く復興事業に於てであつた。路面電車の復舊は容易なことではない。之等に必要な資材の運搬及び、復舊迄の交通機關は當然自動車に頼らなければならぬ。そこで復興の爲めに帝都には全國からトラックが螺集して來た。東京市電氣局では

早速市バスの開通計劃を樹てる等、先づ復興の音頭は、自動車によつてとられたと云ふても過言ではあるまい。それに、この交通機關の不便を補ふ爲めに、タクシーの増加も目覺しくなり、後年の圓タク時代出現の濫觴もこゝに見られた。

東京市電氣局では、路面電車の復舊が全面的には短時日では容易でないと思はれ、直ちに市會に諮つてバス經營を計劃し米國フォード會社宛にトラックシャシー一千臺の注文を發した。この一千臺は翌十三年一月横濱に陸揚げされ、直ちにバスとして使用されることゝなつた。併し何分應急的にボディを架装したため幌張りの粗末なものであり、且つ震災後の惡道路を疾驅するのだから震動は相當ひどい。而も市民の足として大いに重寶されたのであるが、誰云ふとなくこのバスを圓太郎バスと稱する様になつた。明治時代市中を疾驅した圓太郎馬車を、その形から聯想せしめたからである。餘談だが圓太郎馬車なる稱呼の起源は、往時落語家圓太郎が、高座でラツパを吹き乗合馬車の眞似をしたためと云はれてゐるが、この圓太郎バスなる名稱の裡には蔑稱の中に親愛感と滑稽感が含まれてゐて出現當初の市バスを何時迄も偲ばせるよすがとなつてゐる。

さて、自動車の大量注文を米國に發したのは獨り東京市電氣局許りではない。民間の需要者、販賣者も、急膨脹した需要に應へる爲めいづれも米國へ大量の注文をした。これ迄の自動車輸入と云へば寧ろ歐洲車が主で米國車は従だつたと云へるが、この震災を契機として、注文先は果然米國が多くなつて來た。これには色々の原因があるが、先づ着荷期間と價格の問題及び需要層の顯著な移動とをあげることが出來よう。大體歐洲車の需要は謂ゆる従來オーナー層に多かつたが、需要の急上昇はオーナー層の増減とは殆んど關係がなく、營業用車即ちバス、トラック、タクシーの躍進である。又復興事業に使用する爲めにはその着荷は一日を争ふが、歐洲車の納入期限は約半年を要したのに比し、米國車はその三分の三

ヶ月位で如何なる多量でも納入されたし、その上價格も歐洲車に比して最低二、三割は廉い。この條件差が歐洲車をして我が市場から後退せしめる主因をなしたのであるが、實際はこれ以前に世界自動車市場の趨勢から、早晚歐米兩車の交替は必至のことだつたので、只震災はその時期を早めたのにすぎないのである。即ち、第一次歐洲大戰を契機として、既に歐洲市場そのものが、その大半を米國車に譲り、歐洲にあつては僅かに獨佛伊の三國が自動車輸出國としての名目を保つてゐたにすぎないが、その獨逸のオベル會社は米國系資本によつて抑へられてゐたし、英國の如きも國內でC型フォード（ペビーフォード）を製造してゐたのである。只歐洲車は其後も比較的永く一部のオーナー層には愛好され、英國のオーステン、モリス、佛蘭西のシトロエン、ルノー、獨逸のベンツ、オベルなどはその後も引續いて輸入されてゐたが、遂に一部の愛好に止まり、主流をなすことはなかつた。シトロエン等によるタクシー事業も經營されたことがあつたが、これは成功を見ることなしに止み、オーステンの如きも、後年國産ダットサンの本格的な出現によつてその需要も著しく減殺された。

歐洲車後退の主因は前に述べた事情によるものであるが、その外にも型式の問題、部分品不足の問題、販賣組織の幼稚などが絡みあつてその傾向を助長して、こゝに歐米兩車の交替を見るに至つたのであるが、更にこれに決定點を打つたのは、米系二大會社たるフォードとゼネラルモーターズの日本組立工場設置であつたらう。

### 米系兩社の組立工場設置と販賣組織の確立

米國フォード會社が、日本フォード會社を設立し、日本に組立工場を設置したのは大正十四年であるが、これは全く我が國の自動車需要が震災を契機として飛躍的に増大し、日本市場の將來大いに期待すべしとの感をフォードに抱かせたこと、もう一つはフォードが日本を據點として東亞の自動車市場を支配せんとする企圖によるものであつた。震災前迄の日本市場の如きは全くフォードの眼中になかつたと云つて良い。ところがそのフォードに對して東京市電氣局の一千臺を始め註文が殺到する。勿論一千臺と云へば、當時の我が國でこそ破天荒の大注文だが、フォードにとつて見れば僅かに一日分の生産量位にしか當らない。併しフォードをして日本市場を見直させる機縁となつたことは想像に難くないし、熱心に説く者もあつて、東亞自動車市場支配の據點として日本を考へるやうになつた。それ迄のフォードの胸中には、その據點として上海を描いてゐたものであるが、こゝに至つてその構想は一變し先づ日本市場を視察することとなつた。フォード會社の調査員W・チェイス、A・ロバーチ等が横濱に着いたのが震災の翌十三年九月十五日であつた。横濱から東京に向ふ彼等の目を奪つたものは實に無數に往來する自動車とその逞しい復興振りであつた。災禍に打ちひしがれてまだ漸く一年、東京はまだ半分は焼野原だらう、位に想像してゐた彼等の推測はまつたくはづれて、見るはたゞ盛り上る急速な復興振りである。更に帝國ホテルに落着いて調査を開始した彼等を驚嘆させたのは有力財界人が、彼等の工場設置を雙手をあげて歓迎してゐることであつた。これは現在から見れば洵に奇異に見えることであらうが、當時の經濟思潮なり、又我が國の經濟事情、ことには震災による傷手を如何にして急速に恢復せしむべきかの一方策としても、有力な外國會社の進出は寧ろ歓迎されたのである。斯くて着京一ヶ月後には、彼等は本社宛に日本工場設置有望の電報を打つに至つた。折り返しフォードからは工場敷地の設定、會社設立の指令が届き、こゝに日本フォード會社生誕の機縁は成つたのである。

工場設置の條件としては、海運の利くこと、鐵道の引込みが可能ところがあげられたが適地がなく、結局米國と最も近接し且つ東京と云ふ大消費地を控えたところから横濱が撰定され、現日本證券總裁井坂孝氏等の斡旋によつてさし當り横濱ドックの倉庫を借り入れて假工場とし、同年十二月には資本金四百萬圓の日本フォード會社が創立され、翌十四年三月米國からの用機到着を俟つて直ちに据えつけを了り、こゝにコンペアーシステムによるフォードの組立作業は開始されたのである。

フォードの日本工場設置を黙つて見ておられないのは、米國に於て常にフォードと角逐してゐる、ゼネラルモーターズである。ゼネラルモーターズの日本に於けるこれ迄の存在は洵に微々たるもので、シボレーは殆んど姿を見せず寧ろビュイクが幾分走つてゐた程度である。併しフォード獨りに東亞進出を許して置いたのではその市場は早晩その獨占に委ねなければならぬ。そこでゼ社でも遮二無二日本工場設置を急ぐことゝなつた。斯くして十五年四月紐育ゼネラルモーター輸出會社社員ハワードなる人物が來朝、帝國ホテルに頑張つて朝野の名士を頻りに訪問して、ゼ社日本工場設置の反響打診にかゝつた。その結果は豫想外と云つても良い程各方面から歓迎の手が差しのべられ、特に大阪、横濱兩市がその誘引に最も熱心だつた。勿論これには自動車熱の勃興、復興への積極的意力が興つて力があるが、大阪が最も熱心だつたのは先に日本フォードが横濱に設置されたのに對する對抗意識が有つたことも争へない事實で、大阪市會をして、一、向ふ四ヶ年間の税金免除、二、工場設置に可及的に便宜を與へることを決議させたのは、主として清交社を中心とする關西自動車業界、もつと廣く云へば財界有力者の力が働いてゐたと云はれた。横濱には既にフォードが頑張つてゐる。大阪市の誘ひに渡りに舟と許りゼ社が應じたのも無理はない。而も大阪は東京に次で大消費地であり、附近には神戸と云ふ大貿易

港も控へ、工場敷地としても先づ上乘である。

假工場も直ちに大正區鶴町の紡績工場倉庫を借り受ける様に市で斡旋して呉れたので計劃は着々と具體化し、同年暮資本金八百萬圓の外國法人日本ゼネラルモーターズは生れたのである。そして翌昭和二年四月八日にはシボレー第一號の組立を了り、十五日には關西朝野の名士を招いて盛大な開所式をあげるに至つた。

この米系二大會社の日本進出によつて本邦自動車市場の相貌は全く一變した。歐洲車の後退は決定的となり、又折角それ迄營々としてその確立を圖つて來た國產自動車工業の基礎も根柢的な危機に曝され、日本の自動車はフォードとシボレーによつて代表されるの觀を呈し、この兩車の争覇戦の深刻さは、恰も米國に於けるそれをそのまま移植して來た様な状態を現出し、自動車の商品化、資本主義化は極度にまで昂揚された。それ迄の自動車に對する需要には、まだ幾分各人の嗜好や好事的な感情が残されてゐた。従つて車種の選擇、型式の好み等に多分に個人的な好みとも云ふべき餘裕が残されてゐたが、兩車の大量出現によつて、車輛の經濟性は極度に強調され、こゝに始めて我が自動車界は眞に實用一點張りの時代に入つたのである。而も兩社共商品としての自動車の改良と宣傳には寧日なく、その宣傳戦の華々しさは後世の語り草として残るであらう。併しその宣傳にもフォードとゼ社ではその性格を端的に表してそのゆき方を異にし、どちらかと云ふとフォードの方が地味でゼ社の方が遙かに派手だつたが、車輛としての信頼性はフォードに幾分歩があつた様に思ふ。

兩車改良の過程を一瞥すると、先づフォードがT型廢止の英斷に出た。その爲めには一ヶ年間の操業停止と云ふ大膽と云ふか一大犠牲をも敢然と拂ひ、昭和二年十二月に至つてA型を發表した。T型廢止からA型發表迄の期間はフォード販賣業者の謂はゞ受難時代で、この間はシボレーの跳梁を黙つて見ておなければならなかつた。日本ゼネラルモーターズが

日本フォードに遅れて設置され乍ら兎も角別段の苦勞もなく確乎たる地盤を築き得たのは、實にフォードにこの間隙があつたことも有力な一半の原因となつてゐることは争へぬ。A型發表以後のフォードは文字通りの順風満帆の好調だつた。昭和四年七月には、僅か半年間にその生産臺数は百萬臺に達したのを見てもこのことは理解されよう。そこでゼネラルモーターズではシボレーをこれに對抗させる爲めに昭和三年十一月四氣筒を廢して六氣筒を採用、發表した。大衆車にして六氣筒を採用したのはこれを以て嚆矢とし、シボレーは好評に北叟笑むだ。このシボレーの六氣筒採用に刺戟されたのが、フォード、ゼ社に亞ぐ米國の大製造會社クライスラーであり、同社の大衆車プリムスも昭和七年には六氣筒を採用して四氣筒を廢止してゐる。獨りフォードはその經濟性を維持する獨自の見解から四氣筒を續けて來たが、昭和七年に至るや一躍V8氣筒を完成發表し、その強馬力を誇るに至つた。昭和九年にはシボレーはニアクションを採用してその走行の快適を誇示すると云つた具合に兩社の競争は全くその底止するところを知らず、その間幾多の醜い泥仕合せへ展開したのである。

フォード、シボレーの日本市場進出の後を追つてクライスラー會社も屢々進出の企圖を密に抱いて調査したが、これは實現を見ずに止むだ。併し昭和二年には鶴見に共立自動車製造所が設置されて同社系の車輛の組立を行ひ、これに續いて同社系のクライスラー、プリムス、ダッジ等の進出にも相當見るべきものがあつた。

兎に角フォード、シボレーの後を追つて米國車は高級車、中級車の別なく日本市場に浸潤し、一部の特殊歐洲車愛好者を除いて自動車米化の傾向は洵に壓倒的で、フ社のリンカーン、ゼ社のカデラック、ビュイク、ク社のクライスラー、ダッジ、プリムスその他ナツシュ、ピアスアロー、ハドスン、テラプレッ、トラツク、バスのレオ、ダイヤモンド、フアゴ、

フェデラル等、米國車にして日本の市場に輪帶を見せないものは極く稀れであると云ふ状態を現出したのである。

車輛部分品輸入年表 (單位千圓)

年	車輛	部分品
大正十年	三、二六一	四、八〇五
十一年	三、二一六	五、〇九三
十二年	四、九五五	八、五二七
十三年	八、七七二	一一、四一三
十四年	四、六〇〇	七、〇六一
十五年	五、三二四	一〇、三九一
昭和二年	八、〇六三	一〇、二一八
三年	一三、七七〇	一八、四七四
四年	九、五四五	三一、一八二
五年	四、八九六	一九、七六五
六年	三、三七八	一六、六五四

註 車輛の價額に比して部分品價額が飛躍的に増大してゐるのは日本フォード、日本ゼネラルモーターズが組立用として部分品を輸入してゐることを物語るものである。

大正十三年に車輛、部分品共に急激に増加してゐるのは震災の復興用として發註したものが此の年に廻されたためである。

米國車の市場制覇と販賣界

昭和四年に部分品の輸入額が目立つて多いのはフォードがA型を掲げて捲土重來を期して組立作業を再開したためである。

### 帝都販賣界の様相

關東大震災以前の自動車販賣界は、前にも云つた様に獨立の事業としては仲々成立し難かつた。そこで自動車販賣界の大先達と云つて良い大日本自動車合資會社（現日本自動車の前身）の如きも、車輛及部分品の販賣の傍ら修理もやり、貸自動車もやつた。この賃貸自動車が後年タクシーの濫觴をなすものであるが、これは強ち同社に限つたことでなく、何處の販賣店も大同小異であつた。更に又よく地方廻りをやつて地方顧客の開拓に當つた。併しこの地方廻りは單に顧客の開拓維持と云ふ事以外に地方自動車文化の建設に貢献したところも決して僅少ではなかつた。即ち帝都の販賣業者が地方に於けるバス、タクシー、トラック等の自動車事業の開設、維持にどれ程有形無形の支援をし、誘掖指導するところが多かつたかはこゝに喋々する迄もない。而も私の場合、この地方開拓は震災によつて蒙つた傷手を醫すのに、精神的に物質的に何れ程役立つたか判らない。エンバイヤ自動車商會は、震災の時も現在の吳服橋にあつたが、震災によつて本社が丸焼けとなつたと云ふことが一度び地方に傳はるや、催促もしないのに懸金は送つて呉れる、後から〳〵註文は出して呉れる等、芝浦にあつた部分品倉庫の残つたことと共に、私の復興への燃える意氣は何の位勵まされたか知れない。震災によつて總てを焼失したが、しかしその幾分でも焼失を免れたと云ふことは復興への分岐點と云へよう。安全自動車が後年の大をなした原因の一つに、震災時焼失を免れたと云ふことを有力に數へることが出來よう。事實當時の自動車、部分品の需

給は均衡を失し、中古フォードが一臺五千圓もした程だから、中古自動車販賣業者の如き車輛さへ持つてゐれば随分儲かつたし、部分品の如きも羽が生えて飛ぶ様に賣れた。震災の年の暮、私は市の囑託として渡米したが、主な目的は當時桑港にあつたエンバイヤの出張所を通して出來るだけ多くの部分品類を集め、帝都の窮乏した部分品需要に應へようとしたのに外ならなかつたのである。

この様な車輛と部分品の窮乏とが、前に述べた様に日本フォード、日本ゼネラルモーターズなどの設立の誘因となり又我が國朝野がこれを歓迎した原因でもあつた。フォード、ゼ社の我が自動車界に残した功罪に就いてはいつれ後世史家によつて詳しく検討せらるべきであるが、自動車の急速な普及に與つて力があつたことは看逃せない。勿論それとも月賦販賣の如きを限度以上に迄利用したため、その普及途上幾多の弊害を残したことは許すべからざるところであるが、それが自動車普及に拍車をかけたことも争ふべからざる事實である。

さて續つて當時の帝都に於ける自動車販賣界を一瞥するとフォードの販賣權はセール・フレザー商會が持つて居つて、その代理店としては萬世橋の松永商店、エンバイヤ自動車商會、秋口久八君の秋口自動車、それから九段で今の白木屋の専務山田忍三君が矢張りフォードを扱つてゐた。そしてその後山田君がビュイクをやる様になつたので中央自動車がその代りとしてフォードを賣ることになつた。秋口君は後にシボレーをやる様になつたが、これはフォードがT型を廢止してA型を發表するその空白が待ち切れなくてシボレーの方に乗り換へた様に思ふ。日本商會は後年大阪から進出して來て秋口の後を逐つてフォードをやる様になつたので、松永、中央、日本商會、エンバイヤの四者がその後永くフォードの販賣店として知られる様になつたのである。シボレーは秋口がやめた後に太平洋自動車、朝日自動車が乗り出して來たものであ



る。梁瀬は最初ビュイクをやつてゐたがゼネラルモーターズと折合はずこの當時はスチュードベーカーの代理店をやつてゐた（その後契約復活してビュイク、カデラック等を扱ふ）安全自動車は昔渝らぬダツジ。プリムス、クライスラーは八洲自動車、葵自動車がナツシュ、日本自動車は自動車百貨店の名に背かずハドスン、エセックス（後のテラブレン）その他を扱つてゐた。三和自動車は、パツカアド、それから相羽有君がスターと云ふ車を賣つてゐた。これは大衆車と稱しても良く仲々好評で賣れ行きも宜かつた。大體こんな色分けであつた。

併しセールフレザーはその後間もなく販賣権をとりあげられた。それは日本フォードの創立以前のことであるが、大正十三年フォード本社の輸出部長が日本市場視察の際同商會の販賣政策について面白からぬ點を見出し契約が破棄されたのである。當時特に地方などではフォードの經濟性が認識され評判がよかつたにも拘らずその賣れ行きは餘り香しくなかつた。それやこれやも日本フォード設立の一因となつたことと思はれる。

さて米系兩社が日本に設立されて全國的に販賣組織を確立することとなるや、彼等は無保證特約契約、資格制限なしと云ふ一見如何にも無暴な條件で全國に販賣店の募集をなした。即ちフォードの出した條件と云ふのは（一）市場に應じて應分のストックを常置し得ること（二）所定の陳列所、サービス工場を有すること（三）所定の數量を販賣し得る能力を有すること。以上の三條件さへ具備してゐればいゝ譯なのであるが、これは仔細に觀察すると生じつかぬ保證金制度よりも確實な方法で、代理店は常に所定の輛數を前拂ひで本社から買取つて置かねばならず、相當の資産がなくては出来ないことは明白である。而も新車を賣るには、入替の場合なら下取車必然に附隨するから、この處置方法も販賣店としては講じて置かなければならない。それ許りでなく、「自動車を賣ることはサービスを賣ることである」と云ふ有名なフォード

の標語は、そのまゝ販賣業者の販賣政策であつて、その爲めには賣つた車に對して責任を持たなければならぬ。即ちサービス工場を所有することゝサービス用部分品も相當常置して置かなければならぬ。而もこの部分品も總て純正品たるべしと云ふのがフォードの鐵則だから、勢ひ新車販賣店の組織は可成複雑化し、新車販賣部門の外に中古車部、サービス部分品部なども經營しなければならず、表面華やかな商賣に似ず内實は地味な部面の方が多いのであり、その經營も可成難しいのである。車輛の販賣で産を成したものと比較的小い事實を照合すれば此の間の事情は自ら判明するであらう。獨り日本フォード、日本ゼネラルモーターズの利益は大きなもので、生産と販賣を全然分離せしめたところに彼等の利潤第一主義の相貌の一端が窺へよう。

# 苦悶する國產自動車工業

## 我國自動車工業の危機

國產自動車生産高 (大正十四年十二月末)

製造所名	車名	種別	數量
石川島造船自動車部	ウーゾレー	乗用	一一四
同	同	乗合	七五
東京瓦斯電氣工業	T G E	貨物	一〇五
ダット自動車製造會社	ダット	貨物	一三
白揚社	オートモ	乗用	九五
大阪實用自動車會社	リラー	乗用	七五

日本フォード、日本ゼネラルモーターズ兩社の設立によつて我が自動車販賣界は表面未曾有の活況を呈し、自動車販賣店は全國的に布置され、タクシー、バスは津々浦々に迄普及され、保有車輛は加速度的に増加した。併しこれによつて最大の打撃を蒙つたのは軍用自動車補助法を支柱として折角伸びようとしてゐた國產自動車工業の一群である。大正六年に制定された軍用自動車補助法は列國に遅れて出發した我が國產自動車工業の前進を助成すること多大で、東京瓦斯電氣工

三社の軍用車製産種別表

製造者	製造車種類	販賣價格
東京瓦斯電氣工業	丙種一噸半	約七、五〇〇圓
石川島造船	乙種一噸	約七、五〇〇圓
	戊種一噸半	四、五〇〇圓
	丙種一噸	〔約七、七〇〇圓 約八、二〇〇圓〕
ダット自動車	甲種一噸 丁種一噸	約三、五〇〇圓

業石川島造船等をして自動車工業への進出を意圖せしめ企業的には兎も角、技術的には相當優秀な自動車を産出せしめつゝあつたのである。だがこれはまだ謂はゞ廣義の試験時代に彷徨してゐたものであつて、手厚い保護政策がこれを庇護するに非ずんば將來の成長は必ずしも保證し難い過程の裡にあつた。斯る状態のところ、世界自動車市場を席捲した餘勢を驅つて、最も高度な資本主義化した米系兩社が、東亞自動車工業征覇の據點をトして居を据え、先づ我が國自動車市場を占據の對象として進出して來たのだから、國產自動車工業の劣勢は日に濃く各社共その内容の悪化は蔽ふべくもなかつた。勿論このことは昭和二年に我が國を襲つた經濟恐慌を背景として考へない譯にはゆかぬが、國產自動車工業不振の直接原因は矢張り前にあげた米系二社の本邦進出にあつた。又當時の我が風潮たる舶來萬能的な商品に對する態度も國產自動車の不振に拍車した。即ち比較的不廉な國產車は、對等の條件ではまだ外車と太刀打は難しく強力な助成策がその存立の絶對條件として要請されてゐたのであつて、僅にその一部を充たすものとして軍用自動車補助法が存在してゐたものゝ、これとてその全面的要望を充足するには足りなかつた。即ち同法は軍部に於て一定量の規格車を要求してゐるに止まり、一般的には自由生産方針を基底として、その間何等政府に於て強力な統制も、保護政策をも講じてゐない許りか軍用規格車を製造してゐる東京瓦斯電氣工業、石川島造船、ダット自動車の三社共三様の規格によつて生産してゐるのであつて三

社に何等協調の實がない。このことは國產自動車工業にとつて致命的な弱點で三社は容易に各個擊破され易い状態にあつた譯である。

自動車關稅も亦輸入車組立業者にとつて甚だ都合よく制定されてゐた。即ち自動車輸入關稅は當時（昭和四年）シャシ一從價五〇%、部分品三〇%、而も日佛特惠條約によれば、前者は三五%、後者は二五%、エンジンには從價稅として毎百斤二十圓となつてゐると云ふ状態で、部分品のみ特に低率となつてゐる事實は正に輸入組立工業にとつて願つてもない好條件である。完成車で輸入される歐洲車その他の輸入車を壓倒する一方、尙ほ萌芽の裡にある國產自動車工業の成長を止めるに絶好の條件を提供してゐるものと云つて良い。歐洲特に佛蘭西、伊太利等の自動車國が關稅障壁を高くして自國工業の育成に専念してゐるのに惱まされた米國としては、日本のこの關稅政策は、米國自動車の爲めに好むで門戸を開いて待つてゐたとも見えたであらう。昭和七年には調整の意味で自動車輸入關稅は引上げられ、一率に三割五分となつたが、尙ほ諸外國に比しては甚だ低率であり、一人立ちの出来ない國產自動車工業を相手にする場合何等の痛痒も感ずる筈はなかつたのである。

斯くして國產自動車工業は未曾有の危機に直面するに至つたのであるが、では斯の危機に各社はどう對處したか？ 代表的と見られる一、三について一瞥を興へて見よう。

### 石川島自動車の創立

軍用自動車補助法の制定によつて第一に規格車の製作を開始し、そして美事試験に合格したのは東京瓦斯電氣工業であり、次いで合格したのは石川島造船船であつたことは前に述べた通りであるが、石川島と瓦斯電の自動車製造に對する抱負なり態度なりには大分徑庭があつた。瓦斯電は最初から軍用規格車一本で進むだが、石川島は寧ろ純然たる産業車と軍用車の並用主義をとつて出發した。これは一面瓦斯電を當の競争者として向ふに廻すと云ふ正面作戦を故意に避けた點もあるが、我が自動車工業の針路が近い將來必ず軍用一本でなく、一般産業用車の需要も大いに喚起されるであらうと云ふ大正九年當時としては正に卓見たるを失はない遠大な見透しと企劃に基くものであつた。併し間もなく、それに先立つて軍では軍用車の規格を緩和して、軍の自動車對策そのものを軍用車と一般産業用車を並行製作せしめて可及的に自動車製造を容易ならしめる途を拓き、以て所定の軍用車を維持増進せしめつゝ一般自動車工業の確立をも圖らうとする方針に變つて來た。これによつて自動車工業確立の基礎を一本にしようとするのである。即ち軍用自動車補助法制定當初の精神を敷衍化し、先づ自動車工業そのもの、基礎確立を急務としてとり上げたかの觀がある。その結果石川島造船所の自動車は瓦斯電に引き續いて、軍用自動車補助法による軍用車の認定が得られることとなつたのである。そして第三陣として快進社の後身ダット自動車も軍用自動車製造會社に轉換するを得るに至つた。

併し、石川島が斯る抱負のもとに自動車製造に乗り出して幾干もなく、關東大震災に際會して折角軍規格による自動車（バス、トラック）の製造に本格的に進出すべく準備を進めてゐた深川工場を烏有に歸した。そこで震災後京橋佃島に敷地を卜してこゝに自動車工場を設置した。同社の製作車種は前表にも見られる規格車であるが、そのモデルは英國車ウーズレーであつた。即ちウーズレー會社との契約によつて東洋に於けるウーズレーの製作、販賣權を買収し、その製造に乗

り出したのであつた。併し間もなく同社は自動車製作上の危機に見舞はれた。その一つは云ふ迄もなく外車の重壓であるがもう一つは内部的なものであつた。造船を主とする同社は、自動車工業をその附屬事業として十分に存立し得べく考へてゐたのである。ところが數千の部分品を組立てる自動車工業の性格は造船、造機の如き規範的性格の事業と違つて奔放であり、到底その附屬事業として存続してゆくことは困難なことが明か

**國産自動車生産年表**

昭和次	生産臺數
四年	四三七
五年	四五八
六年	四三四
七年	八四〇
八年	一、六一二
九年	二、四四二
十年	五、三五五
十一年	九、一四九

一翼を加へるに至つたのである。石川島自動車こそは、後年ダット自動車と合併して自動車工業となり、更に東京瓦斯電気工業自動車部と共に東京自動車工業會社（現在のディーゼル自動車工業會社）を形成したものであつて、國産自動車工業史上忘るべからざる存在である。獨立後の石川島自動車は從來の經驗からその經營方針として

であり、到底その附屬事業として存続してゆくことは困難なことが明かとなり、自動車製造事業をして獨立せしむべきか乃至は今迄の犠牲を犠牲として放棄すべきかの岐路に立つに至つたのである。この時敢然分離獨立せしめても存続せしむべしと主張したのは社長澁澤正雄氏であつた。斯くして資本金百萬圓の株式會社石川島自動車製作所は誕生の機を得たのである。昭和四年五月、日本フォード、日本ゼネラルの競争漸く激甚なるを加へんとしつゝある秋であつた丈けにその意義は一入深いと云はねばなるまい。これより先き同社の製作技術は大いに進歩し、最早ウーズレーに依存の必要なしとの見地から昭和三年には同社との契約を解除し、車名も「スミダ」と正式に決定、こゝに國産自動車工業は有力なる

一、強大な資本力を背景とすること。

二、技術は可及的に實在する先進の技術を採用利用すること。

三、部分品確保を期する爲め可及的に下請制度を採用する自動車工業經營體の完成を期成すること。

の項目を重視した。而してその結果（その他にも原因はあつたが）資本背景には石川島造船を主軸とする産業資本と第一、三井兩銀行の金融資本を擁し、技術的には依然ウーズレー製造による習得技術を中心として、軍用、産業兩車の並進製造政策を目標として前進を開始したのである。同社が斯る堅實な政策を以てその危機打開に乗り出したのは澁澤社長の果斷と明察に負ふところが多いが、この名門の御曹子を克く扶けた同社幹部の功も没却することは出来まい。斯くして同社その後の行手には幾多の荆棘と激濤が待ち構へてゐたが、兎も角もこれを乗り切つて國産自動車工業の一礎柱となり得たのは、その經營方法、部分品工業の下請制度採用にあつたと稱しても過言ではあるまい。後進の國産自動車工業が、いづれも部分品に下請制度を採り、我が國独自の自動車工業經營體を創立するに至つたその萌芽はこゝに發見されるのであつて、その意味で同社の製造方針は我が國産自動車工業の確立に一の可能性を與へたものと見るべきであらう。

### ダット自動車と白揚社

ダット自動車を、その開歴から考へると三期に分つて考へることが至當の様である。

第一期 快進社時代 橋本増次郎氏が經營、弧軍奮闘して、謂ゆる純然たるハンドワークによつて魅力ある自動車の製

苦悶する國産自動車工業

作に専念してゐた時代である。

第二期 合資會社ダット自動車商會時代 關東大震災に遭遇した橋本氏が工場を大阪に移し、獨立經營困難となり、合資會社ダット自動車商會と合併した時代。この期は小型軍用自動車の製作を意圖してゐたが、資金難の爲めその實現を見なかつた。

第三期 ダット自動車株式會社時代 ダット自動車商會は大正十五年大阪實用自動車と合併してダット自動車株式會社となつた。實用自動車は大正八年に設立されゴロハム式自動車を製作する計劃だつたが資金難の爲めこれまた荏苒日を過してゐたものであり、こゝに兩社合して資本金五十萬圓の自動車製造會社となつたのである。

ダット自動車株式會社は直ちに懸案の小型軍用車の製造に着手し、昭和四年六月試験の結果認可され、こゝに東京瓦斯電氣、石川島自動車に次いで軍用車製造工場としての地點を占め、謂ゆる國産三社の一として後の東京自動車工業（チーゼル自動車工業）の一構成分子となるに至つた。

併し快進社時代の橋本氏の理想はどうなつたか？ 大正三年の大正博覽會に出品して美事大銀牌を獲得したDAT號の理想は完全に姿を消して軍用自動車専門工場に轉身し了たのであつて、この轉身によつてダット自動車は辛くも存続し得た事實こそ取りも直さず、當時の國産自動車工業は軍用自動車補助法に依存することなしに獨立することは不可能であり、同法こそ第一期國産自動車工業時代の唯一の支柱たりしことを何よりも雄辯に物語つてゐる。

では橋本氏の理想は完全に死滅したか？ 否である。その後幾度か姿を變へ形を變へて後のダットサンとして、ダットサン時代を劃した日産自動車の國産小型こそ、橋本氏の理想の片鱗の再生であると云ふことが出來よう。

ダット自動車は暫く乗用車の製造を中斷してゐたが、小型自動車の規格制限が緩和され、大いに小型自動車時代の機運動くや、昭和六年ダットソン小型四輪自動車の第一車を完成して時流への鋭さを示してゐる。このダットソンの製造權が自動車製造會社（日産自動車）に繼承され、ダットサン號として一時代を劃したのである。

ダット自動車の時代と共に動き激流の中に身を投じて克くこれを保つことを得たのに反して、この時代の激濤中に没し去つた白揚社こそは、一身以て國産自動車工業の持つ悲劇的要素をそこに集積せしめたと謂ふことが出來よう。舶來萬能の波に抗して闘ふこと十餘年遂に資金難と周圍の無理解から解散の悲運に逢着した白揚社の運命は誰人の琴線にも觸れる一片の悲歌であらう。

白揚社は豊川良平氏の御曹子順彌氏を社長に、現日本内燃機常務藤田鐵司氏を技師長に、純小型國産オートモ號の生産を目的として創立されたことは前編で述べたところであるが、このオートモ號はファイアット、ピアンキ、ブジョー、ルノール、サルムソン、シトロエン、モリス、スタンダード、シンガー、ローバー等の歐洲小型車の盛に輸入された時代、これに伍して國産の爲めに萬丈の氣焰をあげた許りか、大正十四年には上海に迄輸出されて國産車海外進出の先陣を承り該地の人々をして驚嘆せしめた。又小型消防自動車の先鞭をつけ、經營的にも漸次採算點に達しようとしつゝあつたのである。併し當時の舶來絶對崇拜の思潮はこの小型優秀車オートモ號の販路を極度に制約した。販路許りではない、價格にしても性能は第二、單に國産なるが故に舶來より遙かに廉價でなくては捌けないのであつた。加ふるに資金難に陥つた同社に對して周圍の誰一人として支援しようとするものはない。斯くして遂に昭和二年、同社は生産の糸を斷ち切つてしまつたのである。若しも同社がこの苦難時代を耐えて來たならば國産小型時代はもう少し早く來てゐたであらうが、資本的な背

景も強力な保護も加へられなかつた同社として運命は恐らく解散以外にはなかつたのであらう。併し乍ら同社のこの玉碎は國産自動車工業史上に尊い一頁を録して消えることはあるまい。

### フォード、シボレーの純正品

#### 制度と國産部分品

國産自動車工業が斯の様な苦悶をしてゐるとき、日本フォード、日本ゼネラルモータースの日本市場制覇は悠々と成就され、自動車販賣界最大の關心はフォードとシボレーの輸贏の行方に盡きると云つても過言ではなかつた。兩車の制覇するに至つた主成因に就ては前に述べたが、その一つはサービスの完整にあつた。大正十四年芝浦のエンバイア工場看板にサービスステーションと大きく掲げたのがサービスといふ言葉の元祖と云ふも過言でなく當時サービスの説明に却々骨を折つた様な次第である。事實自動車販賣上に於けるサービスの重要性は今更こゝに説くまでもなく、フォード、シボレー制覇の重要原因の一つであつた。全國に張りめぐらされた販賣網と水も洩らさぬサービス網——こゝに自動車販賣の秘訣があつた。而してこのサービスと不可缺の關聯を有するものにサービス部品——純正サービス部品の充備があつた。

フォード、シボレーの純正品は、最初は全部米國本社から來てゐたことは云ふ迄もない。併し、我が國に於ける自動車普及の歩度と對應して、我が部分品工業は相當目覺しい發達を遂げて來た。之等の部品は最初純正品に對して社外品（イミテーション・パーツ）と稱され、價格の低廉と品質の劣悪がその特徴とされてゐた。併し自動車發達の一要因として、このイミテーション・パーツを輕視してはならぬ。このイミテーション・パーツの普及は車輛の普及と不可分の關聯性をもつてをり、これあるが爲め純正品の不足は不知不識補はれ、需給兩者共に不便を感ずることなく安心してその普及を自然に任せて置けるものである。而して最初は品質の劣悪をその特性とするイミテーションの中には何時か純正品に劣らぬ製品も出現してくるものである。

フォードとゼ社は、この優秀なイミテーションに着目した。尤もこのことは何も日本フォード、日本ゼ社の創見ではなく、米國の自動車製造會社が外國に組立工場を設置した場合、概ねとる一の政策であつて、それによつて該國の自動車（部分品）業者との關係を緊密にし、以て己れの制覇をより不動なものとするべく意圖すると共に、その反面車輛原價の低下を圖るものであつて敢て異とするに足るものでないが、兎も角兩社共にこれに着目し、試験の結果純正品と看做して差し支へないものはどしどし純正品として採用するやうになつた。

このことは詳しくは後に説く積りであるが、兎に角我が國の部分品製造者の多くはそれ自體としての銘柄を有つてゐないで多く問屋業者の下請として發生して來たもの丈けに餘り氣位は高くない。否寧ろフォード、シボレーなど外國車の純正品として自社の製品が指定されることは當時としては名譽であつた許りでなく且つ自社の經營上にも非常な有利となるので喜んで純正品として指定された。斯くして漸次兩車の組立用部分品にも國産品が加へられ、各ディーラーで賣る純正品（サービス）の中にも國産名が見られる様になり、兩車の普及發達に附隨して國産部分品工業も繁榮の途を辿つて行つたのである。

即ち結論的に云へば、國産自動車工業（組立工業）は外車組立工業の本邦移殖によつて大いに壓迫を蒙つたが、部分品

工業は寧ろ逆に發達の過程を辿り、後年の國產組立工業の急速な發達に兎も角對應し得たのである。併しその検査は可成苛酷を極め業者の中には相當悩まされたものもあつた。

### 第一次部品優良化運動と「聖號」

イミテーションパーツとして出發した國產部分品は、その一部優秀な製品はフォード、シボレーなどの外國車の純正品として採用されたが、その他の製品は依然社外品として市場に氾濫した。抑々我が部分品工業の生成發達の歴史を考へると先づ部分品の直輸入商乃至問屋の下請製造業者としてその多くは先づ發生した。即ち部分品直輸入商が自己の直輸入品と類似した製品を製造すべくこれを下請製造せしめてこれに自家の商標を附して賣るか乃至は問屋が數多くの下請業者を擁してこれに所要の部分品を製造せしめ、自家の商品として捌くのが普通であつた。従つて部分品製造業者の多くは最初は自分の商標を持たず、經營的にも完全な獨立をしてゐるとは謂ひ難かつた。即ち總てが問屋依存で存立してゐたので、爲めに製造業者としての自覺は遺憾乍ら高いとは云へなかつた。然るに昭和二三年以來我が部分品も海外に輸出される様になつてから、メーカーの自覺を促す様な事態が起つて來た。昭和二年の金融恐慌から昭和六年末の金輸出再禁止等々、世界を襲つた經濟恐慌は從來の貿易状態に大きい變化を齎した爲め、我が國の貿易は爲替相場の低落と低賃銀による製品價格の低廉と云ふ有利な條件の爲めに大いに發展し、本邦部品もこゝに始めて海外輸出の機會を掴むに至つた。仕向先は主として南洋方面であり、濠洲、南米方面に迄その足跡は及むだ。それは主として歐米の高價格の純正品に代るべき低廉

なイミテーションと云ふ意味に於ける進出であり、世界的な經濟恐慌が寧ろ部品の海外進出に幸いした譯であるが、併しその状態もそう永續はしなかつた。英國が先づとつた保護關稅政策はその屬領に高關稅を布いて邦品の流入を阻止したのを始め各國争つて關稅障壁を設けて邦品進出を躍起となつて喰ひ止めたので、こゝに部分品の輸出は一大難關に逢着するに至つた。しかも、自由貿易時代の幣害たる邦品同士の競争によるダンピング等々、邦品海外進出は一變して一日毎に非となつて來たのである。

こゝに於てメーカーの間にも自己反省が湧いて來た。部品優良化運動はこゝに發端したものであるが、これにはもう一つ全然別の動機もある。國產振興委員會に於ても論議されたことであるが、パーツメーカーを土臺として自動車を組立る即ち各部品業者の製造した部品を蒐めて組立てれば、必ずしも從來の自動車工業の概念に依らずとも自動車の組立は可能ではないか、と云ふ部品業者としては至極尤もな考へ方である。この二つが結合して第一次部分品工業優良化運動は展開されたのである。これにはメーカーが漸く問屋業者の羈絆を脱して自主獨往の境地に立ちつゝあつたと云ふことも考慮に入れなければならない。

運動は東京自動車商組合製作部の有志を中心に展開されたが、中でも染谷關太郎（染谷鐵工所）晴山直吉（晴山機械工業）高間守治（高間商店）の諸氏は最も熱心な提唱者であり、運動の中心勢力でもあつた。斯くして昭和九年國產自動車部分品組合は結成された。同組合の目的とするところは

一、自動車部分品工業の質的向上を圖りこれに必要な施設をなすこと。

二、この目的達成の爲めに検査機關を設けて組合員の製品を検査し合格せる製品には合格證を貼付して以て需要者の要

望に應ずる。

三、輸出製品に對しても同様検査を施行し、將來は組合に於て一括輸出も考慮する。

四、組合に於て完成車を製造する爲め組合員は各自必要な部分品を分擔製作する。

大體以上の如き共同組合的性格をもつものであるが、この主要構成分子が後になつてメーカー協會を組織し、部分品工業組合の母體となつたことを思へば、その結成の精神は遙かに商工省の優良自動車部分品並材料認定規則に繋がるものであつて決して一時の仇花として終つてはゐないと云ひ得やう。この運動が展開されるや染谷晴山等發起の諸氏は私に組合長就任方を懇懇されたが、この運動の抑々の發端が東京自動車商組合製作部を中軸とするものである以上、組合長は商組合長が兼任することが最も妥當と考へ、私は當時の商組合長小川菊造氏を然るべしとして推したのであつた。結局小川氏が快諾されたので組合長問題は梟がついたが、この運動は一部卸業者からは餘り快く思はれなかつた様である。しかも遺憾乍ら組合一半の目的である輸出製品に對する検査制度の實施は遂に掛聲だけに終つた。これは輸出の客觀情勢がこの程度の施設位ではどうにもならなかつたし、又検査制度の確立と云ふことは云ふべくして實現の容易でないのに因る。その後部品問題の起る度に検査機關問題は論議されるが、今以て實現しないことから推察出來よう。併し自動車組立の問題は一應曲りなりにも實現した。エンジンは泉自動車と晴山工場で擔當し、組立は小川氏が中央自動車でやらせ、車名も「聖號」と銘打つて三四年型シボレーをモデルとしたトラックが出來上つた。同車は一般からも變つた様式による製造方法として關心を蒐めたが結局期待外れに終り、折角聖自動車製造會社なる獨立した會社の形態さへ出來たに拘らず間もなく生産を止めて仕舞つた。關係者當初の意氣込みは日本的な新様式の大衆車製作と云ふ所にあつたが、當初の熱意が冷却した

ことゝ、もう一つは自動車製造に於ける流れ作業を無視したことに致命的な缺陷があつたものと稱してよからう。早く云へば聖號は日本自動車工業史に於ける異常兒として生誕と共に滅失してしまつたのであるが、この失敗によつて自動車は單に部分品を組立てるだけでは採算上成り立たない、矢張り大規模な流れ作業によるアッセンブル工程が絶対に必要であることを一般に認識せしめたのであつた。

### 無試験免許の波に乗る小型自動車

小型自動車と云つても甚だ漠然としてその分類に困るが、先づ内務省令自動車取締令に準據するのが最も妥當であらう即ち小型自動車とは

一、車軸の長さ二・八米 幅一・二米 高一・八米

二、内燃機關を原動機とするものに在りては四行程式を用ふるものは氣筒容積の合計七百五十立方糎、二行程式を用ふるものは氣筒容積の合計五百立方糎

三、電動機を原動機とするものにおいては一時間定格出力四・五キロワット

の總稱であつて、一般的にはオートバイ、オート三輪車、小型電気自動車等が包括される。

オート三輪車と稱する日本獨自の存在は抑々ミス、モーターホキールを自轉車の前輪に取付けて軽い荷物を運搬する様になつた大正二、三年頃からその創意は胎生し、更に動力付きフロント、カーから最後に動力附リヤカー三輪車となり、



次第に現在のオート三輪車への發達の過程を歩み、エンジンも力の弱いスミス、モーターから次第にピリアス、エンジン（英國製）等の強力なものと置き提へられる様になつたのである。

併し乍らはずきりと内務省で無免許運轉を許可し、小型自動車として認める様になつたのは大正十五年のことである。當時の無免許運轉車の規格は

車體寸法三尺以内、長八尺以内、高三尺六寸以内、機關馬力三馬力以内、變速機前進二段、制動機一個以上、速度（荷物積載なき場合）最高十六哩、積載貨物三十貫以内、乗用人員一名と云ふのであつて、これに合格した車種は次の様になつてゐる。

- 大正十五年 コンビン、ケー・アール・エス、サルヤマ
- 昭和二年 イワサキ、ニュー・エラー、ウエルビー、岡田、アイザワ、ヤマータ
- 昭和三年 ミカド、インデアン、東野式アラビヤ、エム・エス・エー、レビス、エス・エス・デー、ハーレー・ダヴィッドソン
- 昭和四年 カズヨシ、デー・ケー・ダブリュー、エー・ジェー・シー・ニューエラー、ブルモア、チヨダ、森川、山下、コ罗纳、旭

さてこの様な規格の制限はその後製造技術の發達した小型自動車にとつては窮屈すぎたし使用者にとつても甚しく不便だつたので、この制限緩和は早くから關係業者殊に小型自動車製造、販賣業者の多い關西に於て唱へられ、熱心な緩和運動となつて現れた。その結果内務省では昭和五年二月、無試験免許小型の制限規格を大いに緩和して

車體寸法全長二・八米、全幅一・二米 原動機五〇〇立方糎（但四行程式）乗用席操縦者一名

とし、更に従來の製造者限定主義から車輛検査主義へと方針を變更したので、小型自動車の製造はこゝに誰人にも解放され、車輛規格検査に合格さへすればいゝ様になつたので、事業家の企業熱を刺激しこゝに始めて小型自動車製造にも大物が段々と現れる様になつた。ダイハツ號の大阪發動機製造、ツバサ號の日本エヤブレイキ、マツダ號の東洋工業等のメーカーは實にこれを機縁として進出して來たのである。之等メーカーの出現によつて自動三輪車の製造界は單に長足の進

小型自動車生産年表

年次	生産臺數
昭和七年	一四四
八	五五七
九	一、三六六
十	四、一七四
十一年	六、六三三

歩を遂げたのみでなく、小型及自動車製造に確固たる安定性を與へ、且つ漸次輸入エンジンを凌ぐ國産エンジン製造の機運を作り、舶來エンジンは次第に姿を消して小型三輪車は名實共に純國産化して來たのである。即ちこれ迄のオート三輪は殆んど例外なしにエンジンは舶來物を使用しその他をアッセンブルすると云ふ程度であつて、昭和五年に於ては數千臺と云ふ輸入を見る實狀にあつた。この頃迄の國産エンジンと云へばジエー・エー・シー（ニューエラ）エス・エス・デー其他一、二を數へる位で洵に微々たるものであつたが、これ等大メーカーの出現は昭和七年の關稅改正（機關の輸入稅三割五分に引上）と俟つて國産エンジン時代を招來したのである。

又この規格擴大運動の成果を機として日本小型自動車協會も始めて確固たる基礎の上に立ち、業者の意思代表機關たるの實を具備する様になつた。而してこの規格擴大運動はこれを以て終熄したのでなく更に七百五十立方糎實現に向つて押

し進められ、遂に昭和八年自動車取締令は現行の様に改正され、待望の七百五十CCに迄無試験免許範囲は擴大されるに至つたのである。

謂ゆる五馬力時代(五〇〇立方種)から既に自動三輪車と並んで旺盛な製造を見せようとしてゐた小型四輪車は七五〇立方種にまで規格が擴大されてからの各方面に於ける試作製造は目覺しかつた。リラー號、オートモ號等々大正期の小型自動車は舶來萬能の妄想の爲めに可惜有爲な性能を徒に玉碎せしめた後暫くは無反省な舶來車時代が招來され、ファイアット、ピアンキイ以下の歐洲車が自家用小型として全盛を誇つてゐたが、これが漸次フォード、シボレーに壓迫されやうとしてゐたとき、無試験免許の規格が五百立方種に迄擴大されたので、エム・エス・エー、ケー・エム、オー・エンド・エス、ヤマータ、ポイントキヤウ、ニツボン、日東、ローランド、オオタ、ダットソン(後にダットサン)少し遅れて京三號等々の小型四輪車試作時代を現出し、やがてダットサン、オオタ、京三號の完成を見るに至り、そして昭和八年の改正自動車取締令の特典によつて、前記の三車は市場に於ける覇權を獲得するに至つたのである。而してオースチン・セヴン、ハノマール等もこの改正で小型自動車としての取扱ひを受ける様になつたのであるが、時既にエンヂン關稅の引上、圓爲替相場の低落等によつて國産との太刀討は企及し得ないこととなり、こゝに小型自動車工業は外國資本の壓迫を免れて國産車時代を先づ現出したのである。

斯くして國産自動車工業の確立が漸く朝野の間に焦眉の急として論議されるや、之等小型自動車製造業者群は「國産自動車工業の進展は小型自動車から」なる標語のもとに全日本小型自動車協會を中心に再び小型車の規格擴大(一千CC乃至一千五百CC)運動を開始するに至つた。又事實ダットサンの日産自動車、オオタの高速機關等では今日で云ふ中型乗用車への意慾を以て夫々千五百CC、千八百CC等の中型乗用車の試作準備に没頭しつゝあつたのであつて、後年の中型乗用車問題に示唆を投げかけたことは争へぬところである。無試験運轉免許、車庫不要と云ふ特典は斯の如くして小型自動車黄金時代への唯一の原動力をなしたのであるが、その普及の餘りに急激な爲め、小型自動車による事故が急増したのに驚いた警視廳では、後この無試験免許に制限を附する爲め「小型自動車運轉免許考査制」を實施、簡單な考査の末免許證を賦與することとした。

併し斯の様に全盛を極めた小型自動車も支那事變勃發後幾干もなく軍事上その他種々の觀點から再検討されて今日の如き非常な制限を受けるに至つたのである。

## 東京自動車商組合の誕生

### とその活動

#### 兩組合の合同経緯

タクシー業者やトラック業者、謂ゆる需要者と販賣業者とが同舟して結成した組合の分裂の経緯は前編で詳しく述べたが、置いてきぼりを喰つた観のある販賣業者（車輛）は、その後東京自動車販賣組合を結成して親睦機關としてゐたが、組合員が少い關係上獨立の事務所を有つ必要もないので、赤坂溜池の日本自動車會社内に事務所を置いて小ぢんまりとやつてゐた。これは組合長が石澤愛三氏だつた關係上、そこに事務所を置くことになつたものゝ様に記憶する。慥か専任の事務員もなく雑誌「モーター」の山本豊村君などには時々お手傳ひして貰つてゐた様に思ふ。

併し震災後の自動車販賣界と云ふものは先にも一寸述べた様に業態も可成複雑となつて來て、専門の部分品販賣業者も出來る、部分品専門の直輸入商も擡頭するし、車輛販賣店の部品部も、謂ゆる外國車の純正品許りを扱ふのでなく、社外品と稱された國産品も扱ふし、それが表向き公然と扱へない様なシステムになつてゐる場合は姉妹會社などを興して、外

國製品と國産部品どちらでも扱へる様な仕組みに大抵なつてゐた。

斯うして部分品販賣業者が數的にも多くなりその連絡を圖る必要が生じて來るとこゝに勢ひ組合結成問題が胎動して來た。而もそれより先き萬歳自動車の倉島君等部分品問屋の若手幹部がAED俱樂部と云ふ親睦機關を作つたことは大いに部品販賣業者のこの機運を醸成し、清水新作（清水商店）山尾鹿太郎（山尾商店）小林光榮（小林幸榮商店）と云ふ様な諸氏によつて組合結成の議が大いに進捗し、大正十三年十一月二十三日に、東京自動車用品商組合の創立總會が中央亭で舉行されたのである。私達の自動車販賣商組合でも同じ日に他のところで創立總會を開いてゐたので、これは兩組合は合同すべきだと考へ、早速私は石澤愛三組合長中谷保氏等と共に中央亭に新組合幹部を訪れた。そして清水組合長以下と面接して合同の申入れをした。向ふでは聊か面喰つたらしい。何しろ新組合を結成してまだ二時間そこ、創立披露の最中に合同の提議を受けたのだからオイソレと應ずる譯にも行かなかつたものと見える。勿論この申込みは一應即座に拒絶を受けた。併し自動車販賣商組合のメンバーとすれば、何も新組合を吸収して組合の擴大を圖らうとか、それによつて何か利するところあらんとしたとか云ふ私心から出たのでなく、販賣業者と云ふ同一の立場にある以上今後親睦を圖ると共に何か共通の問題では色々相談し合ふことがお互の便益になるものと考へてやつた行動だから、一見唐突ではあるが、眞意は通じた様に思つた。用品組合は最初銀座の對角館二階に事務所を設けて活動を開始したが、そのとき書記長の役を引受けたのが當時大村商店にゐた進藤定夫君で、同君はその後ずつと同系統組合の書記長、常務理事を二十年近くやつてゐる。

その後兩組合の合同問題は機會ある毎に話題にもなつたが、又その構成員にも多少の重複がある許りでなく、構成員相互の親密さ、仕事上の連繫等は非常に緊密であり乍ら、さて具體化迄には仲々迂余曲折があつて、そう簡單にはゆかなかつ

たが結局兩組合の合同問題が本極りとなつたのが昭和四年の八月であつた。そして東京自動車商組合として兩組合が發展的解消を遂げて新組合が正式に發足したのが同年十月のことである。その間五ヶ年の歳月が流れてゐる。この合同にも小林君等の力が與つて力があるし、清水新作氏の勞も多とすべきである。斯くして組合長は兩組合から交替に出すこととなり、初代組合長は石澤愛三氏、二代目は清水新作氏がなつたが、その後はこの口約もいつか消滅し、中谷保、小川菊造氏等の外私も三四回許り驅り出され現在もその席を汚してゐる。

兩組合併立以來二十年、商組合となつてから十五年、その間同組合は何んな活動をしたか？ 表面の華々しさこそ乏しいが、實聯傘下の同業組合としてそのなすべきはある程度なして來た様に思ふ。即ち警視廳、東京府の民間諮問機關として今の言葉で云へば上意下達、下意上通の役割も果して來たし、最近では商工省の諮問にも應じ、又自動車部分品小賣業者の企業整備に當つても、同組合の後身である東京自動車用品商業組合が中心となつてことに處してゐる。そしてその間標準尾燈の製作問題、試運轉ナンバー問題、車籍登録問題等現實的に幾多解決すべきものは解決してゐるし、タイヤ問題解決の緒、車體特許問題、部分品の協定價格問題等數へあげれば、歴史が古く時流と共にこれに對應、處理して來た問題文けでも際限はない。

又同組合を母體として幾つか生れた商工業組合のあることも、同組合の功績としてあげねばなるまい。即ち東京自動車用タイヤ商業組合は、タイヤ製造三社對販賣業の摩擦調整、亂賣協定の機關として生れた東京タイヤ販賣業組合に濫觴するものであるが、販賣組合は商組合用品部を分母とするものである。東京蓄電池商業組合、東京自動車板金工業組合、東京自動車々體工業組合もまたその母體は商組合であり、更に部分品工業最初の工業組合として新業種別工業組合への過程

的存在となつて、部分品工業の統制に貢献するところ多かつた東京自動車機械工業組合も同組合製作部がなかつたら、その結成には數倍の日子と努力とを費したであらう。又前章で述べた第一次部分品優良化運動の如きも深い關聯を有してをり、いづれも自動車製造、販賣の綜合團體としての妙味を發揮してゐる。而して最後には同組合自體が轉身して東京自動車用品商組合となり、昭和十六年施行の自動車修理用部分品配給統制規則による外車用部分品の配給機關に指定され、越えて十七年施行を見た自動車修理用部分品統制規則並に自動車並部分品配給統制要綱によつて設立された東京府自動車配給會社の一構成分子として參畫してゐる事實に徴しても、同組合が直接間接、爾後の自動車及部分品の統制問題に關聯してゐる事實は歴然たるものがあらう。否この激動期に際して同組合の實力はその活動如何によつてはもつと統制上に於ける主動的立場をとることも出來たのであるが、最後の職域奉公として東京都に於ける部分品小賣企業の整備に専念してゐる事實に想到するとき、その盡すべき一切は盡しつゝあるとの觀察を敢て下しても差支へあるまい。

### 月賦販賣と車籍登録制

フォード、シボレーを中心にして我が國の自動車は震災後急激な普及を見たが、その最大原因は月賦販賣制度の採用にあつた。即ち、青雲の志を抱いて自動車運轉手たるべく上京して來た青年は三ヶ月か半年で一枚の運轉免許證を手に入れば直ぐ車輛主となり、自らハンドルを握つてタクシー業者として當時就業出來たのである。これ全く自動車月賦販賣の賜物に外ならない。フォード、シボレーにしても從來に數倍する車輛を捌く爲めにはどうしても月賦販賣に依る外はな

い。斯くて兩々相俟つて自動車月賦販賣は發達して來たのであるが、素々日本フォード、日本ゼ社の賣るに急な餘りに實施した制度だから勢ひ無理を生じ易く、後には種々の弊害がこれに伴つて生じて來た。

勿論自動車の月賦販賣を始めて我が國に於て實施したのは日本フォードでもなければ日本ゼ社でもない。既に大正八、九年頃に實在してゐたのである。即ち當時歐洲大戰後の景氣で現在のタクシー事業の前身たる貸切自動車の流行漸く盛んならんとしたものと、營業者にそれ程の資財がある譯でなく、その自動車購入に當つて分割拂ひになるものがあつたのである。一方販賣業者もストックの處理方法としてこの分割拂ひを當然として納めたので、一種の月賦販賣形式が生じたのであるが、當時の分割は普通三回拂ひ、それに適當な保證人が立つてゐることではあり購買者にしてもそう無茶な買入れをしなかつたので、殆んどそれに依て生ずる紛争はなかつたのである。然るに日本フォード、日本ゼ社兩社が設立されて、兩系販賣店の販賣競争激化と、素々兩車販賣先の九十パーセント迄はタクシー業者であり、當時のタクシー業者が企業的に甚だ弱小であつて見れば、當然その販賣方法は月賦販賣等購買者に迎合する方法でなければならぬ。こゝに自動車販賣の危機が包藏されてゐたのである。即ち月賦金の回収不能、月賦未済車の轉賣等を中心に頻々たる訴訟が起り、自動車販賣の現状に一大暗影を投ずるに至つたのである。この結果自動車金融に乗り出した川崎銀行も手を引き、何よりも自動車販賣業者は窮境に追ひ込まれるに至り止むを得ず高利金融に依存する結果自動車經濟は悪化の一途を辿り、販賣業者にして倒産するもの相亞ぐに至り、昭和四年の如きは全國販賣店の約一割二十數店が一時に閉店等の悲惨事をさへ露呈するに至つたのである。日本フォード日本ゼ社でもこの状態に驚きフォード金融會社、ゼネラルモーターズ・ファイナンスを以て自家販賣店救済の手を差し伸べるに至つた。併しそれは、月賦手形は販賣店の裏書きによつてなされ、期日に

決済されない手形が生じた場合は販賣店に於て責任を有つ。若し責任が有てない場合は代理契約を取消すと云ふ嚴重なものでつたため、行詰つた販賣店にとつては苛酷なものであり、兩社の不良手持手形は一向減るところか寧ろ漸増の一途を辿り、日本フォード日本ゼ社對販賣店の空氣にも色々面白からぬものが醸成された。

販賣業者が月賦販賣契約を購買者との間に締結する場合、次の様な方法を以てすることが通例だつた。

- 一、十ヶ月拂ひには頭金五割（二割、頭金なしの場合も）を受取つた残額を十枚の約束手形とする。
- 二、未完済期間中の車輛の預證をとる。
- 三、保證人又は擔保物件を設定する。
- 四、廢車届、車輛検査證返納届等を取り萬一の場合に處する。
- 五、印鑑證明書を取り、公正證書作成用の委任狀をとつて置く。

併し何分相手方が多くの場合無産者なのだからこれ位の保證では往々にして販賣店側の損失となることがある。ミシン家具等の月賦販賣と異り自動車は絶えず使用されて機械的に消耗故障を生ずるのみか、突發的な事故によつて大損を起した様な時は、對手が無産者では結局損失は販賣業者の負擔に於て補填する以外に結局途はない。それに月賦販賣制度が法的に認められてゐなかつたところからくる不便も生じてくる。

この解決策としては月賦取引の改善を策し、販賣業者が互ひに自肅して不良業者には車輛を販賣しないこととするより外に方途はない。私が昭和七年のガソリン争議後、タクシー事業の内容改善を圖るため帝都に於ける車輛制限を實施することを警視廳に建議したのは、直接的には勿論既存タクシー業者の救済そのものにあつたこと勿論であるが、間接的には

販賣業者の自肅販賣に寄與したことと思つてゐる。車輛制限問題ではひどく販賣同業者からは誤解されたが、私とて好むで自殺的行爲をなした譯でなく、欲求するところは實際健全取引の復活にあつたのである。

併しこの様な自動車經濟の悪化も帝都販賣業者の自肅から來た自動車月賦販賣業者協會結成の機運、車輛制限、滿洲事變後の經濟好轉その他による一臺持車輛主の減少等一聯の理由によつて昭和七年以降は峠を越すに至つた。

東京自動車商組合では、この月賦販賣による未済車の移動防止の爲め關係方面と打合せの上車籍登録制度を實施することゝなつた。始め車籍登録制問題が實施の機運となつたときは、別個に獨立した車籍登録組合を設置しようとの議もあつたが、結局同組合内に設け、同組合自動車部會員の販賣車を、一車登録料三十錢で登録することゝなり昭和八年四月以來實施したが、翌九年からは一件二十錢とした。これによつて未済車の移動防止に効果が期待された許りか、その盜難防止にも役立つたのである。

### 車籍登録狀況

昭和八年		昭和九年	
四月	七月	三月	二月
七九臺	七九	一四一臺	一三〇臺
八月	八月	四月	一月
一五六臺	一六二	二三四	五五
九月	九月	三月	一月
一三七	一六二	四月	二月
十月	十月	三月	一月
七二	七九	三月	一月
十一月	十一月	三月	一月
二一〇	七九	三月	一月

昭和九年		昭和九年	
十二月	十一月	三月	二月
二九〇	二九〇	四月	一月
一月	一月	三月	一月
一三〇臺	一三〇臺	三月	一月
二月	二月	三月	一月
五五	五五	三月	一月

### 價格調整と企業整備

製作部及車體部の活動は、いづれ問題がそこに觸れる毎に説明を加へるとして、最後に同組合最近の業績として大きかつた部分品協定價格の設定について少し述べよう。支那事變が勃發して一兩年、自動車部分品も他の商品と同様に昂騰一途を辿つて行つた。併し自動車部分品は、その一車に要する部分品の種類さへ二千餘種にのぼり、それが型式、年式によつて夫々異なる丈にこれに公定價格を附することは容易な業ではない。結局そのままに放任され、九一八價格で一應抑へられることゝなつたが、凹凸があつて實際取引に時折圓滑を缺く許りでなく經濟事犯誘發の虞れさへある。併し當時部分品製造の原價計算が出来てゐないので公定價格を設定することは出来ないが、さればと云つて放任して置くことは圓取引を放置するに等しく需給の圓滑を缺き經濟事犯を續發させる危険性がないとは云へない。そこで組合では東京府に諮り部分品の協定價格を設定することになつたのである。第一回の試案は府から高すぎるとの理由のもとに却下された。そして大阪府と共通の協定價格を設定する様計るべしとの指示を受けた。併し由來東京と大阪の商品では質も違へば値段も違つ

てゐた。これに共通な協定価格を設立することは可成困難な仕事と云はなければならぬ。併し當局の要請であればこれも止むを得ないところである。斯くして昭和十五年に協定価格原案を作成し東京府の認可を得て卸、小賣兩段階に亘り府公報を以て公示された。この協定価格はその後永く部分品の販賣價格として全国的に通用し、日本自動車配給會社に於ても暫定的にこれを採用するに至つたが、この協定價格設定によつてその後の部分品取引が如何に明朗圓滑になつたかは蓋し測り知れないものがある。

商組合の後身東京自動車用品商業組合では、自動車並に部分品配給機構整備の最後の仕上として目下都の自動車部分品小賣業者の整備について都の指令下にその具體化を急いでゐるが、既にその初期の段階は商業組合となる以前即ち商組合時代から實施に移し、且つ商業組合結成を機としてその加入者を限定し、消極的乍ら整備の第一段階を了へてゐたのである。即ち事變以來簇出した弱小販賣業者の新規加入に對しては嚴重な調査の上でなければ既に商組合時代に加入せしめず又商業組合への改組準備中は原則として加入せしめない方針をとつたが、これが現在の整備に當つてどれだけ煩瑣を省いてゐるか知れないのである。

現在實施されつゝある整備完了と共に恐らく商業組合は名實共にその必要がなくなり自然解散することゝならう。併し東京自動車商組合は尙ほ残るであらう。商業組合結成當時にもその解散問題は論議されたが結局親睦機關として存続させて置いてもいゝではないかと云ふので残した。今度も残るとすればその意味で残ることゝならうし、また外廓團體として何等か活用の途がある様に一般にも考へられてゐる様である。

## 東京自動車業組合其の 後の活動

### 附屬自動車學校のこと

大正十二年七月から組合は自動車運轉手の養成機關として短期講習會を開設したが、大震災のために中折するに至つたことは前に述べた通りである。しかし震災後自動車の需要が増した結果これに伴つて運轉手の需要も亦増加したことは當然である。従来内務省では自動車運轉手の免許の有効期間満了後引續いて運轉手たらんとする者に對し再試験を行つて來た。これは自動車の構造が年々進化改良され、交通状態も變化してゐるので再試験を必要としたのであつたが、組合はかねてからこれに對し運轉手が技術的に進歩することはあつても退歩することはなく、又交通状態の變化に對しても経験者である以上鋭敏であるといふ立場から許可證の書替はよいが再試験は廢止されたいとの陳情を行つて來たのであつた。この組合の陳情と震災後の運轉手の拂底の現状から、當局は大正十二年十二月七日内務省令第四十四號を以て自動車取締令の一部改正を行ひ、相當技倆あるものと認めたる者に限り再試験の全部又は一部を省略して免許を與ふることゝなつた。

このやうに震災後自動車運轉手の需要は加はり、これと同時に可成りいかゞはしい運轉手も増加したが、組合はかつて警視廳保安部長笹井幸一郎氏からの懇願もあつたので、模範的な運轉手の養成所を設立することとなり大正十三年二月七日の役員會で養成所設立の委員を挙げ、この委員會に於て具體案を決定、これを第七回定時總會に提議し第一回の設立費用三萬圓を計上し其全額を寄附金に依ることにして一時基本金中より流用することを満場一致可決、敷地を東京府下荏原郡六郷村八幡塚の三千五百坪を渡邊組長名儀を以て借入れ、大正十四年二月起工、同年六月一日竣工、盛大な開所式を舉行した。開所當時の養成所の職員は左記の諸氏であつた。

所長渡邊勝三郎、講師兼事務長、梁瀬幸三郎、講師岡崎堅一、奥村市太郎、白井堅一、仁位徳太郎、書記伊藤三藏

而して組合は左記の諸氏を學務委員とし、養成所一切の件を處理せしむることとした。

柏崎久五、白井清行、相羽金松、小倉八三郎、内藤義清

この養成所は昭和二年一月東京府の認可を得て「警視廳公認東京自動車業組合附屬自動車學校」と改稱し多數の自動車運轉者を業界に出したのであるが、學校經營に圓滑を缺き次第に組合の大きな負擔となるやうになつた。そこで昭和二年の總會でも問題となりその後改選された學務委員達によつてその更生案が議せられた。その案は

- 一、附屬自動車學校を全然組合を離れて別に財團法人を組織して經營すること
- 一、財團法人は組合有志並に一般關係者を以つて組織すること
- 一、組合は現在の學校財産を評價し之を財團法人に寄附すること

といふのであつたが、組合役員中に學校存廢に關し意見一致せず、委任經營案、財團法人化案等が出たが、結局總會に

於て學校存否を決するまで學校經營を縮少することとなり

- 一、學校内務を整理すること
- 一、整理は校長、正副組長、常任理事、會計、學務常置委員これに當ること
- 一、今後の學校授業料其他の収入は一旦本部會計に納めること
- 一、一週間に一度學校より其の週間の學校會計事務報告を受け必要と認めたる場合は本部會計出張調査すること

といふ となつて直ちに整理委員會が開かれ、學校當事者も自發的に各自の俸給の減額方を申出たのであつた。

然るにそれから數日を出でずして、學校主幹であつた平岡廣吉氏は家族を擧げて行方不明となつてしまつた。よく調べてみると印刷所に講義録六千部の印刷代が未拂ひになつてゐたり、その他會計上種々の缺陷のあることが判明したのであつた。そこで組合役員は平岡氏の郷里を訪ねたりして漸く同氏の缺陷金一千三百五十五圓を同氏の親戚から返済することとなつて一應の解決を見たのであつたが、尙學校の存廢問題に就ては組合として議決せず、昭和四年になつて正式に學校經營を廢止することに決定、これを公賣入札することとなつた。しかし新聞に公告したが入札者なく豫て學校職員で購入したいとの意嚮もあつたので、協議の結果九千三百三十四圓で賣却することとし、學校職員には夫々手當を支給して、完全に組合との關係を絶つこととなつたのである。

その後この自動車學校は梁瀬幸三郎氏の經營となり、更にエンバイヤ自動車學校として最近まで存續してゐたことは衆知の通りである。



### 番號札の差別撤廢その他

從來自動車のナンバー・プレートは自家用車は黒札、營業用車は白札といふやうに區別されてゐた。これは取締の便宜上と脱税豫防の見地から行はれてゐたものであるが、組合は之れに對して、自家用營業用共に黒札として自發的に向上觀念を抱かされる様にしたと豫てから當局に運動してゐたのであつた。その結果脱税豫防對策としてナンバー・プレートの中央上部に絶對取外しの出來ぬ設備をなし、組合は警視廳の規則を遵守するため自發的に向上を圖ることとなり、大正十三年十月からこの差別は撤廢されることとなつた。

大正十四年十月、警視廳は東京市内六ヶ所の盛り場に自動車駐車場指定區域を定め、之れが使用方を組合に對し公開することとなつたので、組合はこの委員として各支部長を擧げ、「道路駐車規定」を作成して總會の決議として實行することとなつたが、支部間に種々の支障が生じたので、實行には至らなかつたが、駐車場の設置はこれが最初の試みであつた。左に駐車場の指定地並に組合の駐車規定を掲げることとする。

#### 駐車場指定地

所轄署	駐車場所在地	駐車指定區域
日比谷	帝國ホテル横	帝國ホテル北側、一丁内 山下町支八號電柱の控抗より西へ九間幅二間

堀留	日本橋區北箱町五金原銀行前	銀行入口より左方街角へ八間幅一間
新場橋	日本橋區茅場町藻苅亭前	街角電柱より長十間幅二間
新場橋	日本橋區本村木河岸海運橋西詰	交通巡查休憩所より左へ四間幅二間
三田	芝橋電車停留場脇	巡查休憩場より西へ七間幅二間
坂本	下谷區龍泉寺町四五佛光寺門跡前	街角電柱より北へ十間幅一間

#### 東京自動車業組合道路駐車規定

- 第一條 警視廳指定道路駐車場は組合本部に於て世話を爲し、所轄支部をして其の一部を委任代理せしむることを得
- 第二條 組合は世話人を定め駐車場の整備配車等駐車に必要な一切の世話を爲さしむ、但し必要なしと認むる場合は世話人を設けざることを得べし
- 第三條 駐車せんとする者は世話人に申込み所定の駐車券を一回金十五錢の世話を支拂ひて受領し駐車券の順番に駐車するものとす、但し一旦支拂たる世話は出車せざるも返戻を受くるを得ず
- 第四條 駐車はタクシーメーター付とハイヤー(メーターを付せざるもの)との二部に分ちて駐車券を渡し各部毎に出車順番を定む、但し乗客の指定あるときは出車順に依らざるものとす
- 第五條 本規定に服せざるもの及不都合の行爲あるものは除名す

この駐車場指定に伴つて、市内各省線驛に於ける構内駐車場開放問題が起り組合内に特別委員會を設けて論議の結果、既得營業會社及び鐵道局に對し折衝を開始することとなつたが、構内營業者側は確答を延引し、鐵道當局又既得權者の思

東京自動車業組合其の後の活動

惑を考慮して何等解決を見るに至らなかつたが、この頃より既に構内駐車場の開放の聲は擧つてゐたのである。今日各警察署管内にある事故防止會は昭和二年九月に發會式を擧げた小石川富坂署管内のそれが最初のものである。富坂署管内の自動車業者は飛田野武彦氏を中心に自發的に交通事故防止會を設立して全市に普及せんとしたもので會長に時の富坂署長望月藤太郎氏を推し、委員長に飛田野氏、委員田中氏外八名、幹事五名を以つて設立され、事務所も同署内に置いて活動を開始したのであつた。

### タクシー料金協定問題

震災後、タクシー並にハイヤーの需要は激増したのであるが、その料金たるや實に區々たるもので七十餘種の多岐に亘つて居り、これが取締も非常に複雑を極めてゐた。しかも經濟界の不況と業者の亂立から競争激甚となり料金の値崩しが行はれるやうになつた。この傾向は大阪に於ても同じで、大正十四年頃先づ同市に市内一圓均一タクシーが出現したが、間もなく東京にも移入され、所謂圓タクの濫觴となつた。當時七十餘種類のタクシー料金が規定されてゐたが、いづれも最高を規定されてゐるのみで、最低が規定されてゐなかつたためこのやうな混亂を呈したわけで、業者としてもこのまゝに放置してをいたならば自然生活の脅威ともなつて來るわけで何等かの方法で無益な競争を避けて料金を協定しようではないかといふ意見が組合内に擡頭して來た。大正十五年七月、時の警視廳交通課長藤岡長敏氏の指示で料金統一に關する委員會を作つて組合の意見を纏めることとなつたのであるが、さてこの「標準料金協定委員會」に於ても圓タクを主張す

るもの、メーター制を主張するものとの兩派に別れて相譲らず、組合の最高幹部の意見さえ對立してゐたのである。即ち組合長渡邊氏はメーター説であり、副組長の吉田氏は圓タク説であり、このやうに組合内は兩派に分れたのであるが、これでは組合としての統一意見を纏めることは出來ないといふので、結局兩派は私に一任して其決定を俟つといふことになつたのである。

私は豫てから考へてゐたのであるが、圓タクとか均一とかいふやうな杜撰な料金は東京市のやうな廣範な地域を有する大都市に於ては如何にしても不合理であると考へてゐたので、一身の毀譽褒貶を度外視して斷乎圓タクに反對、メーター制の合理的なることを強調して、遂に大正十五年八月二十七日に開催された協定料金決定のための臨時總會に於て、車庫設置制限案と共に次の如きメーター制による協定料金案の決定を見るに至つたのである。

### 料金協定案

第一案	
甲	最初六分一哩 六十錢 次六分一哩每十錢 待四分十錢
乙	〃 五分一哩 五十錢 次五分一哩每十錢 〃
丙	〃 四分一哩 四十錢 次四分一哩每十錢 〃
第二案	
甲	最初二分一哩 五十錢 次四分一哩每十錢 待五分十錢

東京自動車業組合其の後の活動

第二編 發展時代

一四〇

乙	七十錢	次五分一哩每十錢	四分十錢
丙	八十錢	次六分一哩每十錢	〃

普通貸自動車料金

一時間

最高八圓

最低五圓

待二圓五十錢

車庫設置制限案

第一 東京市内に於ては約二丁以内に車庫を設置せざること、但し區劃整理其他止むを得ざる理由に依る移轉は此限に非ず  
 第二 郡部に於ては約五丁以内に車庫を設置せざること、但隣接町にして人戸稠密の場所にありては市部に準ず  
 この協定料金案並に車庫設置制限案に關し組合は直ちに陳情委員を設けて當局に對し之れが實現方を運動したのであつたが、翌昭和二年二月二十二日警視廳は左の均一制をも含む標準料金十六種を制定、四月一日より實施せしむることとなつたのである。

乗客運輸自動車營業許可標準料金表

(昭和二年二月二十二日警視廳)

一、基本料金

(一) 「タクシーメーター」付走行哩に依るもの

最初料金	三〇錢	爾後料金	三分の一哩毎に 一〇錢	待料金	四分又は五分毎に 一〇錢
三分の一哩に付	三〇錢				

四分の一哩に付	四〇	四分の一哩毎に	一〇	同	一〇
五分の一哩は付	五〇	五分の一哩毎に	一〇	同	一〇
六分の一哩に付	六〇	六分の一哩毎に	一〇	同	一〇
三哩に付	一〇〇	三分の一哩毎に	一〇	同	一〇
三哩に付	一〇〇	四分の一哩毎に	一〇	同	一〇
三哩に付	一〇〇	五分の一哩毎に	一〇	同	一〇
三哩に付	一〇〇	六分の一哩毎に	一〇	同	一〇

(二) 市内一圓郡部走行哩に依るもの(タクシーメーター附)

東京市内	郡部料金	待料金	立寄料金
一、〇〇錢	四分の一哩毎に 一〇錢	四分又は五分毎に 一〇錢	迂回立寄の場合にかぎり一回に付 五〇錢
一、〇〇	五分の一哩毎に 一〇	同	五〇
一、〇〇	六分の一哩毎に 一〇	同	五〇
一、〇〇	七分の一哩毎に 一〇	同	五〇

(三) 市内一圓郡部時間制に依るもの

東京市内	郡部料金	待料金	立寄料金
一、〇〇錢	五分間毎に 四〇錢	四分又は五分毎に 一〇錢	迂回立寄の場合に限り一回に付 五〇錢

東京自動車業組合其の後の活動

一四一

第二編 發展時代

迂回立寄の場合に限り一回に付 五〇

(四) 時間制に依るもの

種別	三十分間	一時間	半日(五時間)	一日(十時間)	待時間三十分に付
最高	四、〇〇錢	八、〇〇錢	二五、〇〇錢	四五、〇〇錢	一、五〇錢
最低	二、〇〇	四、〇〇	一五、〇〇	二八、〇〇	一、〇〇

(徴收すると否とは任意なるも徴收する場合は左のものに限るものとす)

二、割増金

- (一) 自午前一時 至午前五時 五割増
  - (二) 市外片道の場合に限り五割増 (市内一圓に依るものを除く)
  - (三) 一人を増す毎に金二十錢増 (三哩一圓及市内一圓に依るものに限る) 以上
  - (四) 時間に依るものは最高と最低の間に於て適宜料金を決定するものなるも其の料金は可成は圓位に止め端数は五十錢に限るものとし以下、以内等は必ず記入せざる事。
- 警視廳はこの新料金實施を機會に朦朧自動車狩りを徹底的に行ふこととなり、左の如き内容の宣傳ポスター二萬枚を作成して市内要所に掲示した。
- 不當の料金を請求する貸切自動車を取締るため四月一日から警視廳の交付する料金表を客席の前面に掲示させることになりましたから、貸自動車に乗る時は
- 一、料金表を出してゐるかどうかをお確かめ下さい
  - 二、料金表を出してゐない自動車は朦朧と思つて差支へありません
  - 三、賃金を支拂ふ時は料金表と對照して下さい
  - 四、割増金は料金表に記載してあるものゝ外は支拂ふ必要はありません
  - 五、料金表に記載してあるもの以外の賃金を請求せられた時は最寄の警察署又は派出所に届出るか受取書を取つて自動車の番號・營業者の氏名、乗車區間等を警視廳交通課に申告して下さい
- 當時のタクシー料金の混亂複雑振りは實に言語に絶したが、参考のため東京、大阪に於ける一流會社の昭和二年當時の料金表を見てもそのことが判ると思ふ。群小タクシーは惟して知るべしである。

昭和二年に於ける東京、大阪著名タクシー會社料金一覽表

會社名	使用車	最初半哩料金	繼續して十錢に相當する		使用メーター名
			哩數	待時間	
第一實用(東京)	シトロエン十馬力	七〇錢	四分の一哩	五分	ゼネラル
第二實用(東京)	シトロエン五馬力	五〇錢	四分の一哩	五分	石橋式
小型タクシー(東京)	ブジョー	六〇錢	四分の一哩	五分	セーマン
ツーリング(東京)	ビニツク、オパール	七〇錢	四分の一哩	五分	アルゴ
平和タクシー(東京)	ビニツク、クライスラー	七〇錢	五分一哩	四分	アルゴブルン

東京自動車組合其の後の活動

車種	基本料金	待料金	割増金	備考
武蔵野タクシ(〃)	フオード、オーバーランド	五〇銭	五分の一哩	石橋式
末廣タクシ(〃)	シトロエン十馬力	九〇銭	五分の一哩	ブルン
日之出タクシ(〃)	オパーランド	五〇銭	五分の一哩	ブルン
大阪タクシ(大阪)	フオード	九〇銭	五分の一哩	和製
大阪小型タクシ(〃)	シトロエン十馬力、五馬力	三哩迄一圓均一	四分の一哩	ゼネラル
中央タクシ(〃)	ルノー、ファイアット	一哩迄五十銭 三哩迄一圓	四分の一哩	アルゴ
日本タクシ(〃)	オパーランド	一圓	四分の一哩	アルゴ
阪南タクシ(〃)	フオード	三哩迄一圓	五分の一哩	アトコ
大塚均一タクシ(〃)	フオード	舊大阪市内一圓均一	五分	アルゴ
均一タクシ(〃)	トロージアン	一哩迄五十銭 舊市内一圓	五分	アルゴ
松本タクシ(〃)	フオード	舊市内一圓	五分	東京計器

警視廳は標準料金十六種を制定してから間もなく昭和二年十月十二日、左の料金表(一)を追加、更に翌昭和三年二月八日(二)及び(三)を追加した。

警視廳當局によつてかく料金の標準内規の制定を見たのであつたが、實施後僅か一ヶ月にしてその不備缺陷を曝露してしまつた。それは新料金制によつて少しも業態は改善されず、競争に次ぐ競争は益々猛烈となり、タクシ業者は晝夜不休の活動を續くるも、尙且つ収入の増加を見ることは不可能で、街上至る處自動車は雁行し、劇場その他の盛り場には自動車は街上に溢れ混雑目も當てられぬ状態で、交通事故の頻出と罰金料の加重に従業員の心は日に日に荒み、被害者や市民、果ては取締官との係争對立、感情の悪化等を招き、さながらタクシ暗黒時代、交通地獄を出現するやうになつたのである。

そこで東京自動車業組合は昭和三年五月七日、理事會を開催して新に乗客部を設置し料金問題に關する再検討を行ふこととなつたのである。當時東京市營のバスは開業以來漸く本格的事業に入り、郊外には續々として私營バスの出現を見て居つたので、この乗客部はタクシ料金と同時に乗合事業の調査研究をもなさしめることとなつたのである。

この委員會に於ては當初、多種多様な料金は弊害が多いので三四種類に整理統一すること、均一制を廢止することの根本方針を申合せ、その旨警視廳に具陳したのであつたが、時の川村保安部長は、當局としては現行料金制度の不合理及弊害は認むるもその制定は組合自身がなすべきで當局としては進んで之を改正することは避けたいとの意見であつたので、組合は此際合法的手段によつて最も合理的な料金を案出してタクシ界の基礎を確立しようとする回数に互つて委員會を開き熱心に研究を進めたのであつた。そのために各方面の市民の意見も聞いたのであつたが、特に第三回委員會には山川陸軍少將の臨席を乞ふて種々の意見を聞くことが出來た。これを要約すると

イ、理想料金としては均一制は不合理なるを以てメーター制を希望す。然れども實際問題としては新メーター制による圓タクの自減

する方法を可とすべし。

ロ、メーター制なりせば初哩、終哩も同一なる料金を可とす。本件は最も明瞭なるを以て強く主張したし。

ハ、時間制は一時間何圓は大まかに過ぐ、五分間何十錢を可とせずや。

ニ、最後に哩制より米突制を可とすべし。

といふのであつた。しかし委員會は最初均一制即ち圓タク廢止の申合せを行つたにも拘らず、その後の委員會に於ては尙圓タク説を主張するものもあり、理事中にもこれに賛成するものもあつて仲々纏りがつかなく、委員長であつた新倉文郎氏は業を煮やして委員長を辭職するといふ騒ぎまでもあつたのである。圓タク説を固守した神田の福岡庫次氏の意見は次のやうなものであつた。

イ、神田は地の利を占むるを以て圓タクにて十分の利あり。

ロ、三崎町附近には多數の圓タク業者ありて廢止は至極迷惑なり。

ハ、「流し」を禁ずることが先決問題にして之が取締も出來ざる組合は料金の協定等絶対に不可能なるべし。

ニ、出來ざることに向ひ騒ぐは却つて當局の目を覺ましめ料金の割増金等も削除せらるゝに至るべく結局不利益なり。

しかし種々の經緯を経て原則として圓タクを廢止することとし、昭和三年八月八日開催された臨時總會に於て左の草案が審議の上承認決定を見た。

### 料金制草案

一、均一制 従來の均一制は發令後六ヶ月間既得權者に限り之を認め新なる出願者に對しては之を許可せざること

一、メーター制

1、最初一哩 三十錢 爾後二分一哩毎に 十錢宛

2、〃 四十錢 〃 四分一哩毎に 十錢宛

3、〃 五十錢 〃 五分一哩毎に 十錢宛

以上を通じ待時間四分間十錢

區域（一市五郡）外片道の場合に限り各四割増

一、時間制

三十分間 四圓以内

一時間 八圓以内

待一時間 二圓以内

の程度に於て當局の規定に一任す。

（以上は使用時間のみ就ての意味）

以上料金は日歸りの場合にのみ適用し宿泊を要する長途の使用は必ずしも之に準ぜず

東京自動車組合其の後の活動

しかしこの案もその後組合内の無統制のため實行する運びとならず、組合としては數回に亘つて料金制の單一化について當局に陳情したのであつたが、漸く昭和五年六月十七日警視廳は左の新料金を追加することとなつたのである。

昭和五年六月十七日追加

最初料金	爾後料金	待料金	割増金
二哩に付 五十錢	三分一哩毎 十錢	四分又は五分毎 十錢	ナシ
〃	四分一哩 十錢	〃	〃

組合としてはこの新料金を妥當と認め圓タクを併立せざるやうこの料金制に全部を統一すると共に料金取締を嚴重にするやう當局に陳情したのである。しかし一般の不況と乗客争奪競争の激烈さは益々料金を低下せしめ、新料金の制定は結局市内五十錢の先例となり、一哩二哩の乗車料金は二十錢、三十錢となり同業者は共喰ひの混亂状態に陥つたのであつた。そこで組合は特別委員會を設けて市内樞要の箇所を分擔せしめ料金並に取締の實地調査を行はしめ、更に同年十月には料金統制取締並に營業及び車庫の許可に關する左の陳情書を時の警視總監丸山鶴吉氏宛提出したのであつた。

### 陳情書

御廳管内に營業仕候私共六千有餘の自動車運輸業者の現状は滿身創痍萬事休すの一語に盡き忍ぶ可らざるの悲境に沈淪致居候事は餘りに周知の事實なるを以て絮説の迂を重ね不申候共因りて派生する所の影響は風紀思想の精神的乃至衛生人道の社會的問題の惹起となり漸くにして發展の緒に就きし自動車の運轉を逆轉せしむるの事態と相成り痛心罷在候

元來私共營業は公共的素因を有する交通必須の機關にも有之決して等閑に附す可らざる儀と存候就ては

料金の統制及び取締の徹底

營業並に車庫の許可に對し需給の調節

等緊急刷新を行はれ候様願度之を交通行政の上より拜察するも亦適切の手段なる可くと存候

今にして之れが施設を忽にせんか由々敷問題の醸成を怖るゝと同時に單に揮發油のみにも一ヶ年約一千万圓以上の巨額を全然空費に委するの不經濟に願れば放任す可らざる重大事と存候

昭和五年十月

以上が大體タクシー協定料金問題の経緯であるが結局業者の亂立と無自覺によつて何等成果を得るに至らなかつた。これは料金問題確立の基本條件である企業そのもの、根本的解決がなかつた結果で、その後には於てもしばしば料金の嚴守運動などが行はれたが歸するところはこの根本問題の解決が必至であつたのである。尙料金については警視廳は昭和七年十月十日並に同年十二月更に新料金制を追加したが、これは同年行はれたガソリン争議の副産物であり、前者は主としてメーター制による構内營業によつて採用され、後者は市内五十錢均一として當時一般タクシーによつて行はれてゐたのであつた。

昭和七年十月十日追加

最初料金	爾後料金	待料金	割増金
一哩に付 三十錢	一哩に付 十錢	五分毎 二十錢	ナシ

東京自動車業組合其の後の活動

昭和七年十一月追加

最低	東京市内	五十錢
最高	舊東京市内	一圓
	新東京市内	二圓
	東京市内(新舊)	三圓
待料金	五分毎に	十錢
	市外五分毎に	五十錢

### 駐車場問題

大正十四年十月警視廳が市内六ヶ所に駐車場を設置したことは前に述べたが、その後事故激増による交通不安は増々熾烈となるに及んで警視廳は交通不安の緩和とガソリン空費による經濟上の損失を除去するためその対策として駐車場設置の件を研究中であつたが、昭和五年十二月二十六日警視廳保安部長から組合に對して自動車駐車場設置と其利用並に監督方に就いて左の通告があつた。

交甲第二五三一四號

昭和五年十二月二十六日

警視廳保安部長

#### 東京自動車業組合長殿

##### 自動車駐車場指定に關する件

今回所謂流し自動車の通行に依る交通上の不安を尠ならず共にガソリン空費に依る經濟上のガソリン空費に依る經濟上の損失を幾分にも尠少ならしむる目的を以て別紙の通り自動車駐車場を指定致し候條左記趣旨に依り之が管理方御考慮相煩度然而其の利用を普及せしめ以て駐車場設置の目的達成に御協力相成度此段通知旁々及依頼候

##### 記

- 一、駐車場の管理方に關しては貴組合に於て其大綱を御決定の上所轄警察署と連絡を保ち管理上過誤なき様留意すること
- 二、特定の者が駐車場を占用するが如きことなき様又其の區域外に駐車し交通の妨害を爲さしめざる様留意すること
- 三、駐車場の兩端には左記様式(高さ地上六尺五寸にして上部に横一尺縦一尺五寸の白地に綠色文字にて中央に自動車駐車場と記し其右側に駐車認可臺数を表記したるもの様式雛形を略す)に依る標柱を樹て區域を明かにすること、(標柱の位置は原則として歩車道の區別ある道路にありては車道に接近して歩道上に樹て歩車道の區別なき道路にありては道路の側端に樹つること)
- 四、駐車場の設置位地明瞭ならざるものあるべきに付其の場合は所轄警察署と打合せの上標柱を樹つること
- 五、道路工事其の他の事由に依り直ちに駐車場として自動車を駐車せしむること、不適當と認めらるゝ個所に就ては其障礙なきに至りたるに於て駐車せしむる様取扱はるゝこと
- 六、駐車場の使用に付き一切の準備終了したるときは其の趣旨所轄警察署を経て交通課宛通知すると同時に其の使用を開始すること
- 七、駐車場の使用料は之を徴收すべからざるものに付留意すること
- 八、駐車場に於ける駐車並に發車の順位は豫め所轄警察署と定むる所により乗客の争奪に依る紛擾を生せしむるが如き事なきやう留意

東京自動車業組合其の後の活動



意すること

組合はこの通告に接して種々協議の結果、當局の方針に對して組合は協力すべきも、流しを禁止し且つ料金統一をしなれば駐車場の利用及管理を徹底することは出来ないものでこれに關して當局の意見を至急決定されたいとの陳情を行ったのであるが、この駐車場問題も、同年八月交通課長の更迭が行はれ、駐車場問題に關する一般事項を各警察署に移管されたので、京橋其他二三の管内で駐車場の利用が行はれたのみで、一般には統制亂れて實績擧らず、駐車場の利用は一時中絶するの止むなきに至つた。

### トラック料金協定問題

タクシー料金の協定問題に伴つてトラック業者間にも貨物の料金を協定せんと意見が擡頭するやうになり、大正十五年八月、組合内にその特別委員會を設けてその協定案を練つたのであつた。その結果先づ左の案を得た。

#### 貨物料金協定案

(一) 定備ノ場合	
一日定備	一噸車 十八圓以上
一日定備	一噸半車 二十五圓以上
一日定備	二噸車 三十圓以上

一日定備	二噸半車 三十五圓以上
------	-------------

#### (二) 定備ノ場合ニ於ケル時間並走行哩

定備一日ノ勞務時間	十時間以内
定備一日ノ走行哩	五十哩以内

#### (一) 噸哩ニヨル場合

一哩一噸當り	三十哩以上ハ 七十錢以上
一哩一噸當り	十哩以上ハ 八十錢以上
一哩一噸當り	十哩以下ハ 一圓以上

#### (二) 時間ニヨル場合

一時 間	一噸車 二圓五十錢以上
一時 間	一噸半車 三圓五十錢以上
一時 間	二噸車 四圓二十錢以上
一時 間	二噸半車 五圓以上

- 一、制限外長尺物並に制限外重量物、雨天、夜間、道路ノ關係ニヨル割増ハ二割以上
- 一、一ヶ月以上の長期契約ニ關シテハ一割以内ノ値引スルコトヲ侍
- 一、現在料金ノ一錢五厘以下ヲ一錢ニ訂正爲ス事

東京自動車業組合其の後の活動

以上

一、罰金ハ追ッテ立案スルコト

もとく貨物の運賃なるものは杜撰極まるものであつた。殊に大震災の復興による貨物の輻輳は同業者の競争と共にト  
 ラック料金の混乱を來し、同時に積裁量も亂脈となり意外の事故を惹起するやうなことも少からずあつたのである。そこ  
 で積裁量取締に腐心してゐた警視廳では米國の「ダラックデーヤー會社」に積載重量計算器「ロードメーター」四臺を註文  
 し、それが到着したのは大正十五年六月であつた。そこで組合としてもこれを機會に荷主側に對する注意喚起と業者の自  
 肅を促すため相當の宣傳費を使つて當局に協力せんとしたのであつたが、警視廳でこの計量器を試用したところ故障多く  
 到底使ひものにならぬことが判つたので組合としてもその宣傳を見合せたといふやうなこともあつたのである。

さて前揚の貨物料金協定案を立てゝはみたものゝ、當時タクシーの料金協定問題に組合は専ら意を注いでゐたのでこれ  
 を具體化するに至らずそのまゝ放任されてゐたが、昭和三年六月に至つて再然し、貨物自動車料金表並に等級表を作成す  
 ることとなり、同年七月九日開かれた貨物部委員會に於て左記の通り積裁量並に新料金案の決定を見た。

貨物自動車積載定量

一、壹噸車	二百六十貫 (一、〇〇〇斤)
一、壹噸半車	三百九十貫 (一、五〇〇斤)
一、貳噸車	五百二十貫 (三、〇〇〇斤)
一、貳噸半車	六百五十貫 (三、五〇〇斤)

(警視廳自動車取締令施行細則に據り右標準重量以上の積載は規則違反となる)

貨物自動車料金

一、壹噸車	最初一哩	二圓五十錢	次一哩	一圓
一、壹噸半車	"	三圓	"	一圓二十錢
一、貳噸車	"	三圓五十錢	"	一圓五十錢
一、貳噸半車	"	四圓	"	一圓八十錢

備考 右は三級品運搬基準料金に付き、二級品、一級品、長尺物、特別重量物は別に割増金を受取ること

待時間

積込荷卸に時間を要するものは待料金をして一時間毎に一噸車二圓、半噸を増す毎に五十錢加算の事

市内一日貸料金

一、一噸車	使用時間九時間以内	制限哩五十哩以内	二十二圓
一、一噸半車	"	"	二十七圓
一、二噸車	"	"	三十五圓
一、二噸半車	"	"	四十圓

但し市外運轉は回数使用料金計算、尙一日の使用時間又は制限哩を超過したる場合は別に増料金を受取ること

東京自動車業組合其の後の活動

しかしこれも貨物部委員の意気込みにも拘らず、當時組合の内外多事のため遂に具體化するに至らずそのまゝとなつてしまつた。

### 自動車保護に関する請願運動

明治四十年東京府が自動車税を創設して以來、各府縣ともこれに倣ひしかも地方財政の疲弊に伴ひ年々増徴する一方であつた。これは一に自動車の一部有閑階級の奢侈贅澤物であつた時代の觀念が抜け切らない結果であつて、大震災以後に於ける自動車の持つ重要性から考へて今にして自動車事業を發達助長せしめる方策を執らざれば一朝有事の際その能力を充分に發揮出来ないとの觀點から組合は第五十二回帝國議會を前に自動車保護に関する請願運動を起すこととなつた。この運動は最初全国的に同業者の調印を集める筈であつたが、時日の關係から東京市内の同業者金子辨三郎以下五百九十五名の調印を得て昭和二年三月十日、衆議院議員横山勝太郎氏の紹介に依つて衆議院並に貴族院に提出することとなつた。その請願書の全文は左の如くであつた。

#### 自動車保護に関する請願書

自動車の現状は昔時の奢侈贅澤視せられし時代とは全然其の趣を異にし平時に於て必要缺く可らざる交通運輸機關たるのみならず、一朝有事に際しては國家社會に貢獻するところ多大なるは暇々を要せず、過ぐる大震災時に於ける體驗に鑑みるも明かなる處に御座候、然るに吾が國自動車の發達遅々として歐米諸國と霄壤の差あるは是等先進國に比し、其の維持費の高率なると國家として保護法

なきに因るものと被存候、是に由りて自動車運輸業者は勿論自動車の民衆化は極度に阻礙せられ、惹いては國防の充實にも影響するところ尠なからざるは天下周知の事實に御座候、今日にして自動車の發達普及を企圖せずんば或は他日曠野の侮なきを保せず、其の保護方針の確立は刻下の急務と被存候、即ち其の方策として左の五項を逸奏仕候

- 一、平時自動車保護に関する法規の制定
- 二、自動車税の全国的統一並に軽減
- 三、自動車及部分品の輸入税撤廃又は軽減
- 四、自動車用燃料の輸入税撤廃又は軽減
- 五、全國自動車道路網の完成

以上は最も時宜に適するものに被存候に付特別の御詮議を以て御採擇相成度此段奉請願候也

この請願は委員會に於て横山氏出席説明、政府委員及議員間に質疑應答ありたる後滿場一致を以て採擇せられた。同年三月三十一日の官報には次の如き採擇意見書が掲載されてゐる。

#### 意見書

請願文書第八九〇號

自動車保護に関する請願東京府荏原郡大井町南濱川町千八百九十五番地金子辨三郎外五百九十五名提出（紹介議員横山勝太郎君）右請願の要旨は自動車は現今必要缺くべからざる交通運輸機關たるのみならず一朝有事の際に於ては國家社會に貢獻すること多大なるは暇々を要せざるなり然るに我國自動車の發達遅々として歐米諸國と霄壤の差あるは是等先進國に比し其の維持費の高率

東京自動車業組合其の後の活動

ると國家として之が保護法を設けざるに因るものと信ず依て自動車保護方策として(一)平時自動車保護に關する法規の制定(二)自動車税の全國的統一並輕減(三)自動車及部分品の輸入税撤廢又は輕減(四)自動車用燃料の輸入税撤廢又は輕減(五)全國自動車道路網の完成等の事項を速かに實施せられたしと謂ふにあり

衆議院は其の趣旨を至當なりと認め之を採擇すべきものと議決せり依つて議員法第六十五條に依り別冊及御送付候也

この自動車保護に關する請願運動は我が國に於ける自動車國策運動の嚆矢をなすものであるが、更に一方組合は東京府市の昭和三年度歳入出豫算編成に際し組合年來の主張たる自動車税の半減を徹底的に期するため各支部代表者よりなる減税委員中より委員長に故加藤猪三次郎氏、副委員長に大山善太郎、故新井政吉兩氏を擧げ、昭和二年九月十九日組長堀内良平氏以下の幹部を合した約四十名が細谷府會議員と共に府市の主腦部に面會陳情し、又各委員は部署を定めて關係議員を訪問し熱烈な運動を開始し、更に左の如く東京府市に對し自動車税輕減に關する請願書、東京市に對して自動車洗滌用水道料低減の陳情書を提出した。

自動車税輕減請願書

自動車が實用的交通機關として今や益々其機能を發揮しつゝあるは勿論、所謂一圓均一タクシー等の轆頭に連れ人力車に代り一般民衆の交通機關として實際生活に缺く能はざるものとなれることは既に吾人の日常目睹する處に候然るに我國に於ける自動車税は當初奢侈的觀念の下に審議せられ其後多少の改正ありしに止まり未だ一般税率に比し甚しく偏重の嫌あるを免れず多年の懸案たりし交通税は既に撤廢を見たるに拘らず自動車課税は依然として重税の賦課を免れざるは獨り課税平等主義に反するのみならず現時經濟界の

實況に適應せざるを以て請願要旨の如く税率輕減方御採用相成度奉悃願候 敬具

昭和二年九月

東京自動車業組合組長

堀内良平

外二千八百八十名

- 東京府知事 平塚廣義 殿
- 東京市長 西久保弘道 殿
- 東京市會議員 殿
- 東京府會議員 殿

請願要旨

東京府下の自動車運輸營業者の現行自動車税率を昭和三年度より府本税を半減し市附加税を之に準じ輕減せられたし

請願の理由

イ、吾が國自動車は産地の二倍以上の高價を以て供給せられ然かも其運輸營業に對し世界に比類なき重税を課せらるゝを以て業者が其營業を合理的ならしめんとすれば勢ひ之を乗車料金に轉嫁せしめざるべからず、其結果は自動車の實用民衆化を極度に阻止し延て國家の進展を阻害することゝなる、今や我業者は過渡時代に於ける無理解の重税に喘ぎつゝ僅に一時を糊塗するに過ぎず、爲に税金の滞納者續出し倒産者相繼ぎ表面盛業なるかに見えながら旺んに當業者の新陳代謝を見るに到れり、されば自動車營業を合理的ならしむると共に一般民衆の交通機關として將た運送機關として之を助成し發達せしむるには一面關税を遞減すると同時に現行税率を半減するの要あるべし

東京自動車業組合其の後の活動

口、戦時として自動車の有する使命の如何に重大なるかは陸軍省が特に補助獎勵の道を開かれ居るに徴するも明かなり、然るに一方現時の如き苛酷の税金を賦課して其發達を阻止し壓迫するに等しき政策を踏襲せらるゝは吾人の了解に苦しむ處なり

へ、税率の軽減を以て直に公収入の減退を想像する向あるも事實は業者の經濟的發展を助長するに於ては自然滞納者を減じ營業の合理的發達と共に更に車輛の激増となり公収入は寧ろ増加の一途を辿るに至るべしと信ず

ニ、圓タクの流行を以て採算上の新營業法なりと察するものもあるも慥は經濟界不況時に於ける一時の變則的業態にして現在の自動車輸入税と營業税率とを以てしては遂に共倒れの運命を招來するに到るべし

### 自動車洗滌用水道料低減陳情書

自動車洗滌用水道料は昨年當組合の陳情に對し市委員會は二割五分減に決定したるも主務官廳は之を認容せず實行延期に到りしやに俾承致候這は寔に不合理の事と被存候につき昭和三年度の自動車洗滌用水道料は左記の如く輕減方御考慮相仰き度此段及請願候也

敬具

昭和二年九月

東市自動車組合

組長 堀内良平

外二千八百八十名

東京市長 西久保 弘道 殿  
東京市會議員 殿

### 輕減要旨

- 一、庭園噴水料に等しく一立方米金二十錢と相成居るも汽罐船舶用水道料金と同額金八錢に輕減相成度候
- 理 由
- イ、自動車洗滌用水道料金を庭園噴水用料金に擬して取扱はるゝは自動車既に實用化したる今日に於ては時代錯誤に存候
- ロ、現下經濟界不況時に際し營業の不振其極に達し高率の水道料金は事實負擔に堪へざる次第に候

### 日本自動車業組合聯合會の結成

關東大震災を契機とする自動車事業の發達は東京のみならず全國津々浦々に及び、各地に同業組合の設立を見るに至つた。而してこれら全國に散在する同業組合を糾合し全國的連係をもつて事業の向上發展と業者の利益の伸長を圖るため大正十四年十月の東京組合定時總會に於て全國聯合會結成が杉傳三郎氏より緊急動議として提案され滿場一致を以て可決されたのであつたが、昭和二年前述の自動車保護に關する請願運動を契機に左の諸氏を設立委員に擧げて全國聯合會結成の準備に取りかゝつた。

委員長 杉傳三郎、大山善太郎、廣瀬房信、半田善八、森屋鏡之助、國井磯吉、秋田半吉、小島利助、石原正甫

委員會は趣意書、綱領、規約等を草案し、檄を全國同業者に飛ばして、昭和三年一月二十四日、丸ノ内電氣俱樂部に於て日本自動車業組合聯合會發會式が擧げられ、更に四月二十日、二十一日の兩日、日本工業俱樂部で第一回總會を開催す

東京自動車業組合其の後の活動

ることゝなつた。この第一回總會に出席した業者代表は

東京、静岡、山口、名古屋、千葉、京都、栃木、北海道、福島、埼玉、大阪、仙臺、豊橋、朝鮮の各地からで、初代幹部には次の人々が選舉され、左の綱領を決定した。

會長 堀内良平（東京） 副會長 柳田諒三（東京） 山口福則（大阪） 五井淵七藏（栃木）

綱 領

本聯合會ハ左ノ事項ヲ以テ綱領トナス

- 一、全國同業者相提携シテ親睦向上ヲ圖リ營業權ヲ擁護シ以テ斯業ノ發展ニ努力スルト共ニ交通運輸業者トシテノ使命ヲ全ウセンコトヲ期ス
  - 二、自動車主義ノ宣傳ヲ爲ス
  - 三、平時自動車保護ニ關スル法則ノ制定ヲ期ス
  - 四、自動車税ノ全國的統一並ニ輕減ヲ期ス
  - 五、自動車及部分品ノ輸入税撤廢又ハ輕減ヲ期ス
  - 六、自動車用燃料ノ輸入税撤廢又ハ輕減ヲ期ス
  - 七、全國自動車道路網ノ完成ヲ期ス
  - 八、自動車ノ所有者、使用者操縦者ノ權利義務ヲ明確ニスベキ法規ノ制定ヲ期ス
- 以上の  
この第一回總會の第二日目には講演會が開かれ左記の諸氏の講演が行はれた。

一、鐵道と自動車運輸に就て

鐵道省運輸局長

寛 正 太郎 氏

一、新興機關としての自動車

内務省道路課長

丹 羽 七 郎 氏

一、自動車組合組織に對する國防上よりの觀察

陸軍省動員課長步兵中佐

東 條 英 機 氏

一、歐米に於ける乗合自動車

東京市技師

下 瀬 憲 造 氏

一、自動車の經濟的能力

内務省技師

藤 井 眞 透 氏

現在大東亞共榮圏の最高指導者として大東亞戰爭目的完遂のため眞に寧日なく東奔西走されてゐる内閣總理大臣東條英機閣下は當時陸軍省警備局動員課長步兵中佐として當日の講演會に臨まれ 一、平時に於ける自動車の保有、二、國內自動車工業の確立 三、自動車事業の統制に關して既に今日あるを洞察された講演を行はれた。今、當時の講演速記を次に掲載することゝしたい。

自動車業組合組織に對する國防上よりの觀察

私は唯今御紹介を戴きました陸軍省動員課長東條英機でございます。本日はこの席上に於きまして「自動車業組合組織に對する國防上よりの觀察」に就きましてその一端をお話し致しますことは頗る光榮と存する次第であります。諺にも申します通りに楯の半面或は廬山の一石、何れも眞にして眞にあらざるなりといふことを承つて居りますが、物といふものは一方面から見ても眞である、再び立場を換へて見ますと又他の方面に於ても眞があると云ふ譯でなからうかと考へて居る譯であります。要するに楯がありましたならば能くその裏表をつくり兩方面から觀察をする、或ひは廬山の全きを

概観しようと思ひますならば自己の立場に固着することなく各方面から能く見ると云ふことが其處に又利益があるではなからうかと考へるのであります。私が斯界の權威であらせられる所の皆様の前に斯の如き標題を掲げて御静聽を煩すると云ふ所以のものは専ら此國防上から自動車業組合聯合といふものゝ組織を如何に見て居るか云ふことを申述べて御参考に供したいと考へるのであります。皆様方の中には製造方面に御携りになつて居る方もありませうし、或は輸入方面に御従事の方もありませう。又御使用者側方も御出になりませうが、要するに國防と云ふものを觀察の根底と致します私の論旨を暫く御静聽を願ひまして、更に之を混合的の見地から御研究願つて究極する所は國家全體の問題と致しまして至公至平なる結論に到着するといふことを希望する次第であります。

扱事新しく茲に軍事上に於きましての自動車の價値といふやうなことを論ずる迄もありませんが、私は今更彼の歐洲大戰に於けるヴェルダンの戦ひ、此戦ひに於きましての佛蘭西自動車の殊勳といふことを想起するのであります。當時獨乙軍は千九百六年の二月、大攻勢をヴェルダンの要塞に向つて試みましたが、其の攻勢の猛烈でありましたことは殆んど前代未曾有と云ふことに稱へられて居るのであります。例へば其犠牲者の數から申しますと云ふと、獨乙軍に於きましては當時約五十萬の犠牲者を拂つて居ります。又佛蘭西に於きましては約三十五萬の犠牲者を拂つて居るのであります。要するに兩軍に於きまして約八十五萬といふ所の犠牲者を以てヴェルダンの要塞に向つて砲撃に這入つたのであります。之を日露戦役に於きます我軍の野戦軍、丁度六十八萬ばかりでございますが、之を越えること約十七萬であります。斯の如く彼我の犠牲者を此の戦に於ては拂つて居るのであります。斯くて此要塞の運命と云ふものは日に日に縮められ二月から始めて居りましたが、六月には愈々此のヴェルダン捷つか、獨乙軍負けるか、獨乙軍の肉薄する所となつたのであります。當時幸ひに佛蘭西軍に於きましては其背後に通ずる補給路がありまして、之に依りまして

最後迄持堪へることが出来たのであります。即ち背後には鐵道一線、最大限約八百噸の輸送力を持つ所の狭軌鐵道一線と其外には自動車隊五大隊、其自動車の總數が約三千五百輛、是だけの輸送力を有つた所の自動車隊五大隊といふものが輸送の状態であつたのであります。此一本の道路上に通ずる所の自動車の數と云ふものは全四ヶ月間の開戦期間を通じて平均致しますと、約一日六千輛の車輛が動いて居るのであります。即ち毎日晝夜分たず六千輛の自動車が一本の道路を輸送したのであります。之を我國の數とすると、貨物の數が一萬五千と記憶してをりますが、兎に角一と五分の一、五分の二の數を毎日一分に一輛づつ晝夜兼行して動いて居つたといふことを記憶して居ります。

斯の如く致しまして毎週九萬の人員と五萬噸の材料を送つて居りますが、四ヶ月間に約二百萬噸を送つて居るのであります。其道路を修繕する爲めに供した所の砂利ばかりの數でも約七十萬噸を越して居ります。斯の如く四ヶ月間の長い間所謂文字通りの惡戰苦闘を續けまして佛蘭西魂の誇りを示したといふことは補給のついたと云ふことは自動車の活躍といふことに俟つたといふことが甚だ多かつたのであります。されば正にこのヴェルダンを救つたと云ふことは自動車なり、斯う申すのも強ち過言ではなからうと感ずるのであります。

其他其後行ひました千九百十八年の獨乙が數次の大攻勢を西部戦場に行ひましたが、其中でもピカルデー附近に於て試みましたが二次攻勢が英佛軍を中斷せむとする攻勢を示したのであります。其當時聯合軍に於ては手に汗を握つて深く憂色に鎖された云ふ状況であつたのであります。此時に佛蘭西軍の下に持つて居りました所の豫備隊は自動車に依つて戦線に急行致しまして、日に日に擴大せられつゝありました所の攻城砲に依つて突込ませまして獨乙軍の攻勢を斷絶させたのであります。稍々偏した觀方かも知れませぬが、若しも此際に於きまして此自動車なるものがなかつたと致しますならば或は獨乙軍の奇襲と云ふことが奏功をしまして戦局は別な歩み方を致したのではあるまいかと思ふのであります。

斯の如く自動車は軍事上軍隊軍需品の輸送と致しましては勿論のこと、今日に於きましては直接策戦上に迄も極めて有意義なる働きを示して居るのであります。即ち前にも申述べました如く軍隊の移動用に使ひ、或は大砲の牽引用として、或は通信、衛生機關用、或は装甲自動車(タンク)、其用途と云ふものは今日軍事上から申しますと云ふと各方面に互つてゐるのであります。斯の如く致しまして戦時に於ける佛蘭西軍の戦場に有つて居りました所の自動車の數、是は約九萬七千臺、丁度十萬に達して居るのであります。其の従業員の數は約十萬五千と云ふ大きな數になつて居ります。即ちホッシュ、少くもホッシュと云ふ是は首將の働きでもありませうが、其一端には此自動車の活動と云ふものを推測することが出来るのであります。戦時終りまして既に十年、此自動車は今日に於きましては日常の社會生活に缺くことの出来ぬ具となつて居ります。殆ど躍進的に普及を致して居ります。それに又近代所謂機械化といふ風なことを近頃は唱へまして、此自動車に對する所の現在の需要と云ふものは益々其數を増して行くといふやうな傾向にあるのであります。英軍の如きは今日に於きましては其持つて居る所の自動車の數が開戦當時に較べますと云ふと二百二十倍といふやうな驚くべき數に上つて居ります。茲に具體的な數字を擧げることが憚りまするが、假りに我軍の戦時に要する所の自動車の數が十年前佛蘭西軍が持つて居りました所の自動車の約十萬臺の五分の一と假定を取ります。而も此五分の一には戦時集散物の輸送を何れ位妨げるかと云ふことは論外と致すのであります。此の現在我國の貨物自動車の數と云ふものは私の計算では二割五分乃至三割位の増加を示して居るのであります。現在約一萬五千臺位あると記憶致して居りますが、此軍用自動車と致しましては又其處に特殊な要求があるのであります。即ち砲彈によつて耕された所の土地を何等故障なく動かなければならぬ。或は道の悪い所を晝夜分たず動かなければならぬと云ふやうな特殊な要求がありました。規劃上にも嚴密なる要求をして居

るのであります。即ち今日の軍用保護自動車の制度が設けられてあると云ふ所以も茲にあるのであります。假りに一萬五千臺の自動車が日本にあるとしますと、斯の如き軍用に應ずると云ふやうな自動車は其の中の私の計算では約二割の微々たる數の如く考へられるのであります。それでございますからして、先づ此自動車の數を日本が持つ、何時でも軍需に應ずる、軍事に必要な所の數が何時でも日本の國內に於て得られると云ふことが國防上から第一の要望であります。此點に付きましては此自動車業組合聯合會の方々の活躍に期待することが大なるものであるのであります。

第二には此多數の自動車が作戦の必要から平素豫想されない所の激しい勤務に服しますが、其損耗も亦激しいのであります。従ひまして補給、並に修繕と云ふやうなことを必要とするのであります。殊に一朝事がありました際に輸入が杜絶すると云ふやうなことを想起致しますと云ふと、此點に付きましては平素から我々は十分なる其處に考慮を拂つて置く必要があらうと信するのであります。即ち理想と致しましては其多數の自動車が戦時自國內に於て製造せられ、又部品の供給が出来ると云ふことが望ましいことでありまして、此點から國內の自動車工業の確立と云ふものゝ急を告げざるを得ないのであります。軍用保護自動車制度は一面に於ては之に寄與することが尠なからむものと確信するのであります。又最近政府が會計法に特例を開きまして國產自動車製造に努めて居ると云ふ事も實に此點からであらうと思ひます。そこで此聯合會の中には自動車製造業者もあると云ふ事を承つて居りますが、其點に付ては頗る意を強うする次第であります。

第三には少しく觀察點を變へまして陸上輸送に於ける所の自動車の實際に考へを及ぼしまして、平時から戦争への移り變りに當つて此構造上の問題が如何に解決されるかと云ふことを述べて見たいと思ふのであります。將來の戦争に於きましては、茲に將來の戦争と云ふことを申すと云ふことは確信を以つて戦争の發生といふことを豫言するやうでありすが



不戰條約さへ論議されてゐる今日、不穩當のやうであります。戦争の原因と云ふものが未だ完全に除去されて居りませぬ所の今日に於ては決して無いと云へないと考へるのであります。將來の戦ひに於きましては交戦の方法といふものが非常に大規模になるのであります。又深刻になつたのでございます。一方では現在の状況に應じ、而も他方に於きましては國家國民の生存を確保すると云ふことが必要であるのであります。是が既に御聞き及びの國家總動員でございまして、世界戦の経験にも依りますれば、一國の全産業を統轄する、水力の大部分も之を統制するといふやうな必要があるやうに考へるのであります。英國に於きましては主務大臣の監督下に統制委員會と云ふやうなものを置きまして工場運轉の統制に任じて居ります。自動車に付きましては動力、優先權の設置、豫備品の供給、既製品の分配と云ふやうなことをやらして居ります。我國に於きましては戦時此自動車と云ふものは當然せらるゝものであり、又されなくては軍制を一方に亂し、戦争に應ずると云ふことが不可能ではなからうかと感ずるのであります。斯様な場合若しも此自動車業組合の基礎が鞏固であり、且又十分なる統制力を有つて居ると云ふことになりましたらば、當然是等の統制の爲めに有力なる機關であり、併せて此政府の強制を俟たぬで自ら資源の統制の實が擧ると、實は私共は思ふのであります。

又近時産業界に於きましては産業の合理化と云ふやうな聲が漸次濃厚になつて來ると云ふことを聞及んで居ります。此の合理化の手段に於きまして産業の統制、系統的統制、或は製品規格の統一或は單純化と云ふやうなことは國家總動員の目的に實は合するものであるであります。そこで此組合聯合會の發達と云ふことは此平時に於きましては所謂合理化の目的に合し、戦時に於きましては此總動員の目的に一致するものであるであります。

唯今申述べましたことは甚だ抽象的のことを申述べましたが、要するに國防上から國內の自動車界に要求する所は何か

第一は軍需に適し、而も戦時補給の用意である所の多數の國內自動車を有つて居ると云ふことが第一でございます。第二は國內自動車工業の確立、第三は自動車使用上の統制と云ふことに歸着するのでございます。然るにこの三要素に對しましては輸入上或は製造上使用者が各々立場に於きまして其重點の置き所を異にすることは考へられるのであります。此關係を如何に律して進むべきやと云ふことに付きましては種々其處に複雑にして困難なる問題が生ずるのであらうと存じますが、此點に付ては國家的意見を認める必要があると感ずるのであります。最初申述べましたやうに各種の方面から研究して、其研究から至公至平なる結論に依つて此問題が解決されるのではないかと思ふのであります。此點に關しては官民共に努力すべきものであらうと考へるのであります。

幸ひ此組合聯合の組織と云ふものが茲に生じまして之を組織するの機會の熟した譯であります。我々軍部から見まして大いに期待する所があるのであります。斯く觀察致しますれば此自動車組合組織なるものは是は國防上と云ふ點から見まして中々見込みがあり、又其處に大なる使命が與へられて居るやうに感ずるのであります。將來益々健實なる發達と國家的活動と云ふことを此組合にお願ひしたいと思ふのでございます。長らく御静聽を煩しまして甚だ恐縮と存じます之を以て終りと致します。(拍手)

### トラックの軌道通行禁止

昭和四年十一月一日より警視廳の交通取締規則が改正實施されることとなつたが、それによつて貨物自動車は電車軌道

東京自動車業組合其の後の活動

内を通行することを禁止されることゝなつた。そこで組合は數回に亘り貨物部委員會を開いて對策を講じ、十月二十九日には全貨物業者を召集して參集した業者二百三十餘名が折柄開會中の警務委員會に押しかけて陳情をなし、又内務省、東京府會にも反對陳情するなどして大いに趣旨の貫徹に努力した。當時各方面に提出した陳情書は左の通りである。

陳情書

今回警視廳は交通取締規則を改正して近く之を實施せらるゝ様子に候へ共其改正要點中第一項貨物自動車に對し電車軌道敷地内通行を絶対に禁止せんとせらるゝは左記の理由に依り之を御訂正に相成様御配慮願度此段陳情候也

昭和四年十月廿九日

東京自動車業組合

組長 堀内良平

理由書

- 一、事故防止の見地よりして
- 1、東京市内現在の交通狀況は僅に二萬臺の自動車を以てして電車と共に軌道敷地内通行車輛數の過多なるものありとは思料せられず
- 2、従つて貨物自動車が電車並に乘用自動車の進行を妨げ依て以て交通事故を惹起せし事なし

- 3、軌道敷内に於ける自動車對電車及自動車對自動車の交通事故は其原因する所必ずや自轉車並長大物積載の緩行車馬に妨害され之を避けんがための間接事故なること明なり
- 4、即ち緩行車馬と疾行車馬とを雜然として同一道路を通せしむる實情が交通事故の頻出原因にして斯くする時は兩者の通行に對する限界なし

- 5、故に一般緩行車馬をして軌道敷地内通行禁止の從來の規定を嚴守せらるゝに依り充分此の目的を達成することゝ信ず

- 二、經濟上より見て
- 1、自動車に依りて一般貨物を運搬するは其經濟的價値に於て他の運搬機關の何れに依るよりも優るものあるためにして今之が機能が無視して一般貨物運輸の遲滞を見れば運賃の昇騰が日常生活必需品の市價を釣上げ由々數問題を惹起することになるべし
- 2、尙之に依る規則違反増加は運輸の衝に當る従業員をして常に其通行前途に不安あらしめ能率の減退は之を以て業とするものに忍び難き所に屬す

- 3、さなきだに經濟的困窮は一般自動車運輸業者をして將に倒産瀕死の状態に置かるゝ今日改正が更に之に對し止めを刺すの結果とならば之れ必ずしも當局諸賢の御趣旨に合致するものに非ざるは論を俟たず
- 如上の理由に依り此際新改正令中本件を規定せる條項の實施を延期し乃至は道路の幅員に依る制限に止むる等何分の緩和方法を講じ以て吾人の苦痛を救済するの方途に出でらるゝ様御配慮の程重ねて奉懇願候

この反對運動の結果、時の古川保安部長と府會關係者及組合代表との會合となり、種々懇談の結果、當分の内違反者を處罰せず、なるべく軌道を通らぬ習慣をつけるやう組合幹部に於て努力することを申合せた。然しながらこの警視廳の方

東京自動車業組合其の後の活動

針が不徹底のため規則通りに處罰せんとする警察署もあつて、その都度組合幹部は引張り出されて交渉に多忙を極めたものである。

### 非常時の臨時乗合營業

天災事變其他の事故に依り既設交通機關が杜絶し、之れに代るべき交通機關を緊急設定する必要がある場合は臨時乗合自動車營業を許可することとなり、警視廳は昭和五年四月十七日廳令を以つて次の如き規則を發表した。當時赤字難に悩む東京市電にはしばしばストライキがあり、そうした際にもこの臨時乗合は相當活躍したものであつた。

警視廳第十號

臨時乗合自動車營業ノ免許ニ關スル件左ノ通定ム

昭和五年四月十七日

警視總監 丸 山 鶴 吉

臨時乗合自動車營業免許ニ關スル件

第一條 緊急ノ必要アリト認ムルトキハ本令ノ定ムルトコロニ依リ臨時乗合自動車ノ營業ヲ免許ス

第二條 本令ニ依リ營業ノ免許ヲ受ケムトスルモノハ左ノ事項ヲ具シタル願書ヲ運轉路線ノ起點地所轄警察署ヲ經由シ警視廳ニ提出スヘシ

一、住所氏名 二、使用車輛數及車輛番號 三、運轉ノ路線 四、料金額

第三條 現ニ自動車運轉營業ノ免許ヲ受ケタルモノニ非サレハ本令ニ依ル營業ノ免許ヲ受ケルコトヲ得ス

第四條 本令ニ依ル營業ハ必要ニ依リ其ノ廢業ヲ命スルコトアルヘシ

第五條 本令ニ依ル營業ニ付テハ自動車取締令施行細則第二十七條、第五十條、第五十一條、第五十九條乃至第六十二條及第六十四條ヲ除クノ外同施行細則ノ定ムルトコロニ依ル

附則 本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

而して營業の免許を受けたるものに對しては、所轄警察署より左の心得書を交附することとなつた。

#### 臨時乗合自動車營業心得書

臨時乗合自動車營業ノ免許ヲ受ケタルモノハ左ノ事項ヲ遵守スベシ

一、運轉系統ハ免許證記載ノ電車運轉路線ニ限ル

二、料金ハ電車停留所五ヶ所ヲ以テ一區トシ一人一區七錢以内タルベキコト

三、車體ノ前面窓硝子ニ免許證標ヲ貼付シ車體ノ外部左側面ニハ其行先及料金ニ關スル表示ヲ爲スベシ

四、乗客ノ乗降ハ電車停留場ニ於テ之ヲ爲スベシ

五、免許ヲ受ケタル路線ノ起終點以外ニ於テ濫リニ引返シ運轉ヲ爲スコトヲ得ズ

六、廢止ノ命令アリタルトキハ直ニ之ヲ廢止スベシ

七、前各項ノ一ニ違反シ其ノ他不都合ノ所爲アリタルトキハ營業ノ廢止ヲ命ズルコトアルベシ

東京自動車組合其の後の活動

年月日

### 大東京交通統制案建議

昭和六年十月一日から大東京市の出現を見たが、大震災後膨脹した新市域に於ける市電私バスの猛烈な競争、これに拍車を加へるタクシーの亂脈な進出、これら大東京に於ける交通機關の現状よりして組合はこれが打開策を講じて各種交通機關の整備統制を圖るため大東京市交通機關統制特別委員會の設置方を東京府市に對し建議し、廣く關係識者の注意を喚起するところあつたが、この建議書及理由書は次の如きものであつた。

#### 建議書

大東京都計畫に際し其圈内に於ける交通機關の整備統制を圖る爲め速かに東京市長を會長とする「大東京市交通機關統制特別委員會」を設置し廣く各方面の關係者を網羅して之が具體案を作成するやう御進行相成度別記理由書相添へ此段建議仕候也

昭和六年十月 日

東京自動車業組合

組長 柳田 諒 三

#### 理由書

東京市及郊外に於ける交通機關の現勢を按ずるに市電は其放漫なる施設と新興機關の擡頭により夙に深刻なる經營難に陥り市營バスは私營バスとの對抗上不當なる料金競争の渦中に投じて市電の危機を顧るの邊なく然かも此三者は共同戦線の形ちに於てスピード時代の産物たる圓タクを壓迫して敢て民衆の要求を排撃せんとし更に一方省線、地下鐵郊外電車バス亦之に連關して只管目前の競争に逐はれ爲に各自本來の使命を發揮するの餘裕なきは勿論日に益々兄弟埒に閻くの醜態を露呈しつゝあるは吾人の默視する能はざる處なり。

若し之を現状の儘に放任せんか(一)將來交通事故の頻出測り知るべからざるものあり(二)施設に二重三重の資金を浪費し(三)經濟上相互に損失を増加して遂に共倒れとなり收拾の途なきに至るべきは必然の勢なり今や帝都の復興完成し大東京の計畫成らんとするに當り先以て交通機關の整備統制を保持し各其適處に向つて性能を發揮せしむる事は寧ろ絶対條件にして同時に再び得難き絶好の機會なりと信ずるものなり

#### 参 考 (不正競争一例)

- 1、昭和四年の圓タクは六、五〇〇臺内六、〇〇〇臺が毎日働いたので一日平均一三、五回一回平均乗車人員二、五人輸送人員一日合計約二十萬人
- 2、昭和六年の昨今は九、五〇〇臺内九、〇〇〇臺が毎日流し營業をして一日平均二七回一回平均乗車人員二人輸送人員一日合計約四十八萬人
- 3、右の差引増加人員は二十八萬人で之を市電の乗車料金一人金七錢として一日約二萬圓一ヶ月六拾萬圓年額七百貳十萬圓となる
- 4、市電の損失年額五百萬圓と省線其他の交通機關の収入減は大體此の内に包含されてゐる
- 5、市も圓タクが七百貳拾萬圓稼ぎ出す爲に無駄な經費を一ヶ月參千萬圓捨てゝゐるそれが全部外國へ支拂ふ金である。

東京自動車業組合其の後の活動