

三社生産協定の成立と共販會社案

第一次協定はBS對兩社相互の余りにも強過ぎる主張によつて陽の目を見ないで了つた。これは併し當時の原料ゴムの價格の關係にも因るところが大きかつたのである。即ち原料ゴムは極度な生産過剰の爲め低落を重ね、昭和八年に於ては七錢にまでなつた。従つてタイヤ三社の無暴に近い販賣競争、サービス競争——BSの如き賣れた一本のタイヤに對して何度でも取替に應じた——を演じ乍らも三社の營業成績は決して悪くなかつた。否寧ろ法外な好況に有頂天になつてゐたとも云つて宜からう。だが、原料ゴムも八年を底として反騰して來た。列國の限産協定が成立したため忽ち實効を現し、九年には二十二、三錢に迄なり、更に續騰の傾向を示した。タイヤ製造費の約三分一を占めるこの原料ゴムの値上りはそれ丈で、従前の様な販賣競争を許さなくなつた。そこで又もや協定が問題となつたが、こゝでもBSと横濱ゴムの主張は相容れない。昭和九年四月、タイヤ界は再び無制限競争時代を現出した。併しそれは永く續かなかつた。原料ゴムの騰勢は依然たるものがあつたので、六月にはBSの提唱によつて再協定の機運が醸成されたのであるが、横濱ゴムはこの三社協定に應じなかつたので、ダンロップ、BS、東京護護三社の三分値上協定が成立したのである。横濱ゴムはこの三社協定に多少不純なるものあり、且つその程度の生緩い協定では市場の安定は望めないとして否定の態度に出たので、再び市場は混亂に陥り、火の出る様な競争が繰りかへされることゝなつた。此の間原料ゴムは遂に四十二、三錢を唱へるに至つたので、こゝに三社は眞面目に協定を考へるに至つた。東京護護は社長高田正一氏の退陣と共に自動車タイヤの製造を抛棄

するに至つたので、三社は直接交渉による成立は到底不可能であるとの見地から、高田氏を仲介者として三社首腦が頻繁に會商した。前二回の協定が常に失敗に歸し、殆んど有名無實に了つたのは、それが單なる販賣協定乃至値上協定たるに止まつたためとした高田氏は、一歩進んで三社生産の比率を決定して、生産協定を基本としてその上に協定すべきであるとの意見を吐露し、既に電線協定によつて過般の事情を知悉してゐた横濱ゴム中川社長がこれに先づ賛同し、十月には協定の根本は生産比率と格差問題が協定成立の根本條件であるとの意見に三社首腦共一致し、爾後細目協定に入ることゝなつたのである。斯くして異論を排して、三社が等分生産によつて同一價格を以て出荷した場合を想定して三社の出荷比率を決定した結果はダンロップ第一位、次いで横濱ゴム、BSの順位とした。併し實際には三社の製造原價も異なる爲め同一價格による販賣協定は各社の採算上不可能である許りでなく、製品そのものにも等差がある爲め延いては出荷差額を増大せしめるとの見地から格差を設けることに意見の一致を見るに至り、同年十二月二十三日ダンロップ、ウイルソン代表、横濱ゴム中川社長、BS石橋社長の間に協定に賛意する旨の署名成立し、爾後細目協定に入り、翌十年二月協定要綱の成立を見るに至つたのである。その骨子は次の様なものであつた。

一、横濱ゴム、ダンロップ、ブリヂストンの三社はタイヤ共同販賣機關として日本タイヤ協會を設立する。

二、協會は加盟三社の代理店から受けた注文を製造三社に傳へ、出荷の調査、監督に努め、協定價格の維持を期し、以上に必要な調査、監督行爲を爲す、役員は三社より平等に選出し、一切の議決は三社代表たる三理事の合議制とし、諮問その他の爲め顧問、相談役を置く。

三、實施の日より一定期間を定めて、右期間内に於て協會が記録した出荷の數量を以て次期の三社生産、出荷數量を定

- めること。
- 四、三社の製品には、従来の歴史其他を考慮し價格に等差を設ける。但し右協定價格は現在の實際販賣價格より一割五分乃至二割の値上とする。
- 五、各社は五萬圓宛を協會に積立て違反行爲ある場合はこれを沒收する。斯くして三社に於ては右協定の實行機關として日本タイヤ協會を設立する外、等分出資によつて共販會社（三十萬圓）を設立して協定を鞏固ならしめんとしたのである。然るに共販會社案は事前に販賣業者に漏洩したので、東京自動車商組合、東京タイヤ商組合は、共販會社に對する権利の分譲を申入れる等、共販成立に水を差したのであつた。メーカー側では共販會社が決して販賣店の利益を脅威せざること並にその性格上、製造、販賣兩業者によつて同一共販會社設立は不可能なる旨を説明したが、これが爲め、共販案は結局に於て流産し、タイヤ協會の焼入不充分が後に至つて曝露されたのである。

統制組合の出現

- 日本タイヤ協會は、協定成立と同時に全國販賣業者に對して新販賣方針とも稱すべき要項を覺書として通達した。即ち
- 一、販賣値段は昭和十年三月制定の新定價を嚴守すること
 - 二、先渡契約は將來價格の變更あつた場合に即應し得ないから如何なることがあつても締結しないこと。

- 三、新制定販賣價格を嚴守せざるときは罰則を適用する。再三の注意あつたにも拘らず、改めない場合は不得已出荷停止をする場合あること。支拂延引も統制違反と見做し矯正方法を講ずること。
- 四、出荷せるタイヤには必ず協會の捺印又は統制證紙の添附あり、この添附なきタイヤは協會に於て一級品と認めない。従つてその添附なき製品にして一級品としての規定値段で配給された商品は正當ならざる出荷であるから至急協會に届出らねばならないこと。

この外支拂、損傷に對するサービス等に亘つて巨細に規定されたのである。

これより先き販賣業者はタイヤ三社協定が小賣業者の營業に及ぼす影響の甚大なるを豫想して東京自動車商組合タイヤ關係者、東京タイヤ商組合員を以て聯合委員會を組織し、メーカーと協力して市場の安定策を講じようとしてゐたのであるが、既にメーカー三社に於ては以上の様に日本タイヤ協會の設立によつて独自の統制案を具體化し、更に協會の直轄下に元賣捌指定會社を決定して取引方法に迄改革を加へ、支拂の期間を二月とし、それ以上支拂のないときは直ちに出荷停止すると云ふ強硬決意を表明するに至つたので、これは必然に小賣業者にも影響し延いてはタイヤを一種の金融機關として利用してゐた小賣業者の部分品の營業にも直接間接の影響は大きくなり、而もタイヤ三社は協定内容については秘密主義をとつてゐるので、その全貌把握は小賣業者にとつては極めて困難であつた。斯かる矢先、日本タイヤ協會は東京自動車商組合、東京タイヤ商組合宛「昨年三月決定せるメーカー對商組合のタイヤ販賣統制協定は今回の三社新協定發表と共に、解除され度い」旨を突如通告して來たので、これに對し商組合側では新協定の内容も發表せざる以前に、斯る協定を一方的意志のみを以て破棄することは妥當でない。その點については懇談の上決定するから會見の日時と場所を指定

され度い旨申し送り、こゝに両者は日を定めて會見することゝなつた。一方販賣業者間でも既にメーカーの指定元賣捌人として認定されたものと小賣業者との利害は必ずしも一致するものでなく、この兩者の空氣も頗る微妙なものとなつた。併し何と云つても小賣業者の蒙るべき打撃が最も大きいと豫想されたので彼等は強硬態度を持し、協會との一戦も敢て辭せずの概を示した。こゝに於て協會案の成行は協會の憂慮するところともなつて三月十八日東京自動車商組合東京タイヤ商組合と會見し、席上協會側より手續上にも不備の點ありしことを認めて陳謝の意を表し、解除通告は撤回する旨表明したので組合側もこれを諒とし、改めて協會と合議して販賣統制案を再編成することゝなつた。その結果メーカーの私案たる共販會社案もこゝに正式に否決の運命に逢着し、代るに卸、小賣業者を打つて一丸とする強力なる販賣統制機關を設置することに意見の一致を見たのである。斯くして日本タイヤ協會はメーカー三社の生産統制並に販賣業者へ渡る迄の過程に付いて専ら統制することゝなり、協會の下部的組織として、販賣統制團體が全國樞要地區に設置されることゝなつた。東京に於ては直ちに東京タイヤ販賣組合を組織することゝなり、昭和十一年三月二十八日早くも第一回設立發企人會が開催された。席上直ちに定款其他の組織要綱を決定したので、四月末日迄に組合加入希望者の申込みをなさしめることゝなつた。組織内容は大體に聯合委員會に於て構想せるものであつて加入金を徴收する外、元賣捌人は五百圓、小賣業者A級五十圓、B級百圓の保證金を夫々積立て、統制規程に違反せる場合の沒收に備へることゝし、順風一路創立に驀進するかに見えた。然るに東京高の二分を販賣協定獎勵金としてメーカーから交附を受けることゝし、順風一路創立に驀進するかに見えた。然るに東京タイヤ商組合側ではその後突如として保證金を齎出するとも何等統制力を發揮し得ないとの理由のもとに、保證金徴收拒否の態度に出て來たのであるが、發企人側ではこの要求は一切認めざる態度に出て組合加入を勧誘した結果四月末迄にス

ーパーディーラー、小賣業者を合して百七十一店の加入申込者を得た。同組合結成に對するメーカー側の條件としては、新組合は帝都タイヤ販賣業者の四分三以上の加入者を以て組織すべきことゝなつてゐたが、發企人側では實際タイヤ販賣業者と目すべきは二百余店にすぎずとの見解から右百七十一店を以て取敢へず組合を創立し、引續き加入を勧誘することゝし、五月曲りなりにも創立總會を開催したのであつた。併し、大阪、名古屋等に於ては尙ほメーカー(協會支部)對販賣業者間の躡りは一掃されず、三都間の協定が實效をあげるに至る迄には尙ほ幾多の小波瀾と試鍊とを経なければならなかつた。

需要者の値上反對運動

タイヤ協定實施による一割五分乃至二割の値上によつて最も直接の影響を蒙るものはタクシー、バス、トラック、等の運輸業者である。特にバス、トラック用タイヤはその價格が常に高價な許りでなく摩滅損傷の度も強い。トラック一臺一ケ年間のタイヤ消費量は普通八本平均と云はれてをり、その經費はガソリンに次ぐものとされてゐる。されば需要者は、タイヤ會社が協定によつて市場の安定を策し値上げを實施せんとする都度これに對して一矢を酬ひて來たが、今次の協定が從來のそれに比して相當に強固なるものであつて多分にカルテル的性格を有してをり、且つ從來等閑に附されてゐた大口需要に對しても規程が設けられるに至つたので、事態容易ならずと見て、先づ日本乗合自動車協會では四月下旬開催の總會の一議題とすべく全國支部の意見を徴した結果、需要者無視の態度に對して先づ警告を發し、次いで協定切崩しの舉に出で、その方法としてダンロップの共同購入、横濱ゴム不買の態勢を示した。蓋しグッドリッチは從來バスバルーンの

製造販賣に努力し、その大口需要家筋に對しては最も便宜を與へてゐたものであるが故である。斯くしてタイヤ協會對バス業者の間は、大口需要問題を中心に對峙の形となつた譯である。一方東京自動車業聯合會でも急遽タイヤ對策委員會を設置して對策を協議したが、協定破壊の手段として純國産を擁護し他二社をして反省せしめるの舉に出ることとなり、小島、齊藤、玉井の正副委員長は四月十一日石橋社長を訪問した。石橋氏回避して社長代理として木原庶務部長が面接したが勿論會談の成立する筈はない。そこで翌十二日は協會に高田理事長を訪問して値上取消の要求をつきつけたが、協會側の一蹴するところとなつた。依つて更にBSに對して協定脱退の勧誘を行つたが要領を得ないので、こゝに運動方法を一變することとし、三社の販賣價格に二分五厘宛の差額のあることを偶々發見したので、これを唯一の脆弱點とし格差を衝いて協定破壊の目的を達成せんとし、先づ最も底位のBS擁護の運動を展開したので、遂に横濱ゴムは格差撤廢の態度に出で、協定は一時危機に瀕するかに見えたが、ダンロップの牙城は遂に搖がず、形勢は睨み合ひのまゝに推移するかに見えた。併し此の間販賣統制組合との折衝は比較的圓滿に進み、大口需要團體に對してはメーカーの同意を得て特惠契約を依然繼續することになつたので、曲りなりにも鼻がついたのである。而してこの慣習が後年タイヤに配給統制が實施され、公定價格が設定されてからも依然舊慣として残り、需給兩團體間の問題として屢々論議される緒をつくつたとも謂へるのである。

第四編 整備・統制時代

—支那事變より現在まで—

概 説

昭和十二年七月七日、蘆溝橋に於ける日支の衝突は、我が方の局地解決の意向にも不拘、蔣介石の頑迷なる抗戦に依つて遂に全面的なる日支事變へと發展し、英米ソ民主主義陣營の蔣介石援助に依つて更に事變の長期化を不可避ならしめたのである。此の事情は、更に、太平洋を舞臺とする日英米の一大決戦へと發展せざるを得ぬ事情に在つて、我が國としても既に早くから此の爲めの準備を進めなければならなかつたのである。こゝに我が國の政治、經濟、文化各般の事態は、其の總力を擧げて臨戦體制へと組織替えしなければならなかつた。此の組織替えこそ所謂新體制と稱せられるものであつたのである。

新體制確立を目指す政治、經濟、文化各般の動向は、凡そ従來の如何なる頭腦を以てしても理解し得ない。全く新しい理念と構想の下に行はれたものであるだけに、當初此の新體制なる用語は一般に殆んど正確な意味では使用されなかつた程であつて、最近に於てすら、新體制を口にし、或は他人を非難する場合のレッテル代用に「舊體制」、なる言葉が使用されて居るようなわけであつて、如何に此の新體制なるものゝ精神が、一般に理解出來難いものであつたかを物語つて居る。こんな事情であつた爲めに、當初は此の新體制確立を目指す政府の諸方策が全く理解されず、或人達は此れを單に官廳の民間壓迫と云ふ風に考へたり、又或人達は、何んでも従來にない新しいことでありさえすれば其れを新體制であると

考へて了つたり、又中には何んでも彼でも官廳の役人の御機嫌を取ることを以て新體制であると考へた人も有つたやうである。だから此の一般事業界の再編成期に於ては、事其のものは極めて眞面目であり乍ら、知らざるが故に起つたナンセンスも相當に有つたやうである。

新體制なるものが、政治、經濟、文化、各般の事態を從來の自由主義的利潤追及主義の組織から、戰爭目的達成の爲めの、即ち勝つ爲めの組織へ、云ひ換えれば一切の力を戰爭に勝つ爲めに再編成する其の組織替えに有る、と云ふ風に全面的且明瞭に理解されるやうになつたのは、「基本國策要綱」(十五年八月一日閣議決定)、「經濟新體制確立要綱」(同十二月七日閣議決定)を始めとし「財政金融基本方策要綱」「國土計畫設立要綱」「勤勞新體制確立要綱」等が續いて決定發表せられ、又此の方針に基く各種の法律、命令等が公布せられるに至つてからである。

昭和十六年十二月八日、大東亞戰の勃發によつて、所謂新體制理念に基く編成替えは、眞の意味に於ける官民の協力に依つて急速に實現せられ、嘗つて見なかつた經濟機構の大變革が僅々數ヶ月を以て完成すると云ふ奇蹟が生じたのである。即ち此處二三年間の各一年間は、實に過去の五十年間にも等しい大變化を來して居るのであつて、此の事情は又我が自動車界にも其の儘再現されて居る事實である。

自動車業界に於て特に注目し價するものは、タクシー及トラックが、過去十數年の傳統を破つて一躍會社形態の企業組織に變り、更に大集約されんとする氣配を見せて着々動きつゝある事實である。此の時代に於ては、モーロータクシーも既に速い昔のものとなり、其れに代つて制服の運轉手が登場し、又ガソリンと云ふ燃料は過去の語り草となつて今は木炭や石炭さてはコークライト、アセチレンなど總てが代用燃料となり、石油會社に代つて木炭會社や燃料機會社が國策會社とし

て登場した。尤もガソリンが段々と減つて來たことがタクシー統制のよき潤滑油であつた點からすれば、此れらの兩國策會社の登場は、タクシー統制の裏面を語るものでも有つた。

トラック事業の統制は又極めて目覺しいものがある。此れは謂ふところの重點輸送なるものと結び付いて強力に推進され、更に再度の強制的集約を迎えて愈々本格的な大企業へと發展しつゝあるが、此の間既に、日本通運を中心として小運送事業界の大統制が實現せられた。トラックの統制と小運送の統制は、一應別個に取扱はれたとは云へ、統制された曉には矢張り兩者は相助け相補ひ乍ら進まなければならぬ必然の運命に在る爲め、此處に其の兩者を兼營する日本通運と、一般トラック會社方面との間に、事業統制に關する意見の相違とも見るべき問題が惹起され、未解決の儘殘されて居る。即ち、本來小運送事業を本業とする日本通運が、一般區域トラック地場運送事業の統制に進出することの可否に就いてであつて、これは可とする理論も否とする理論も、いづれも理論としては充分の根據が有ることであつて、到底理論的に解決出来るものではないやうである。要は、人と運用如何であつて、日本通運が一般トラックの統制を企圖したとしても、要するに其の人を得て運用を誤らなければ決して悪いことは無く、むしろ大いに國家の爲めに宜しいことであらうし、又全然別にトラックのみを統制したとしても、其の運用に當を得なければ有害でさえ有る。従つてこれは其の形式の如何よりは運用の如何が問題であり、理屈より手腕が問題なのである。従つてこれは今後そう云ふ風に解決されて行くであらう。

次に見落してならないことは、我が國自動車工業が此の期に於て全く確立されたことである。此れは既に前期の中頃、即ち昭和七八年頃より漸く本格的な製造工程に入つて居た我國の自動車工業が、フォード、シボレー其他一切の外車輸入の途絶の後を受けて急速に大量生産の過程に入り、當初或程度の難點は有つたものの、よく此れを克服して遂に立

派な國產自動車 completing して居ることは、官民双方の血塗れな努力の結晶であること言を俟つまでもないところである。これと共にこれら國產自動車會社を中心に、車輛は素よりパーツに至る迄、必要品の大部分が、其の製造から配給に亙つて完全に組織化され、茲に日本の自動車關係工業が逸早く其の編成替えを完了したと云ふことも大いに注目すべきところである。日本の自動車工業は、周知の如く、極めて最近のものであつて、其の企業規模の如きも、車輛製造會社を除けば他の重工業方面に比し著しく小規模であり、又其れだけに業者數も多く、従つて生産の統制も相當困難な事情に在つたわけであるが、斯くも早く其の生産、配給の機構を整備し得たことは、一に官廳側の積極的な働き掛けと業者の自覺に起因するもので、寔に我が自動車界の誇りとして宜からうと思ふ。とまれ永年英米依存によつて發達して來た我が自動車界はこの期に於いて從來の自由主義的機構を一掃して眞に大東亞共榮圈建設と米英擊滅の必勝體制を確立し得たのである。

國產自動車の勝利

支那事變と國產自動車

昭和十一年、自動車製造事業法の裏打ちによつて確立の壯途についた我が自動車工業界は、發足するや直ちに支那事變に遭遇した。そして國產自動車工業は克くその試練に耐え大陸の戦野に於ける使用成績も概してフォード、シボレー等の外車に敢て遜色を示さなかつた程である。勿論確立の緒につくかつかぬ内に事變が起りいきなり應召したのであるから、或る點では改善すべき個所も發見されたし、また自動車の如き複雑な構造で微妙な機能を有つものが、初の實戦使用によつて具體的な改良點を發見されるのは當然であるが、國產車の性能も、事變の經驗によつて急速に向上線を辿つて行つたことは事實であり、ニッサン號のキャブ型に代へるに劃期的な改良を加へた一八〇型の出現の如きはその最も顯著な例であらう。一方自製法の制定當時に最も危惧された、果して外車との販賣競争に打ち克ち得るかどうかの問題も事變によつて事なく解決された。即ちこの場合一の消耗品である自動車に對する尨大な需要は平時に於て豫想されてゐた需要量とは比較を超越するものがあり、こゝに從來の販賣競争の如きは殆んど解消したこととなり、生産力の擴充が寧ろ需要に追は

れ勝ちの現象を呈示するに至つた。斯くして自動車及部分品は臨時輸出入措置法の適用を受けることとなり、その丙號品目として指定されたのである。同法による丙號品目は周知の様に國內に於ける供給が不足してゐてその確保を期する爲め出来るだけ輸出を制限しようとする品目であるが、これは自動車の需給状態を見れば直ちに肯けるところである。而も事變の進展と共に自動車政策は日滿支を通じてその一元的一體化の方法が講究要請されるに至ると共に、謂ゆる一部の現地調辨主義が、國産車の進出を愈々多角的なものとしたのである。即ち、滿洲に於ける滿洲自動車製造會社の設立となり、北中支に於ける日産、トヨタの進出となり、延いて圓プロックに對する輸出統制となるに至つたのである。

兎に角事變によつて自動車問題の目標は従來とは全然變様されたことは事實であつて、自動車製造事業法制定の最大眼目の一つである外車の輸入防遏と云ふことは、同法による必要もなくなつたし、またその目的も自ら異なることとなつて來た。問題は如何にして所要するだけの歴大な車輛を調達すべきかであり、その最大政策の一つとして、自動車五ヶ年計劃が生れ、日産、トヨタを中心に、如何にしてその生産力を擴充せしむべきかに喫緊の問題となつて來たのである。従つて十一年度に於けるニッサン、トヨタの計劃生産數量は僅に各六千臺にすぎなかつたものが二年度以降に於ては幾何級數的に増大されるに至つたわけである。

従つてベーチプラントの移植によつて比較的速に操業開始の過程に入つた日産子安工場も、またトヨタの譽母工場も擴充につぐ擴充を以てし、僅か兩三年中に自製法の制定前後に比較するときは正に隔世の感を抱かしめるに至つたのである。而も尙ほ且つ軍の所要する自動車は、之等新車の補給にのみ十全の期待を寄せることは勿論不可能であつて、夥しい徴發車が戦線へ戦線へと欣然應召して行つたのであり、軍としては之等の在郷兵器たる民間の保有車輛を、常に應召し得

る状態に置く必要を痛感するに至つた結果、軍用自動車検査法を制定することとなつたのである。

一方フォード、シボレーに對する處置としては、これ亦自動車製造事業法による既得權益を認める理由も漸次稀釋となつたので、國産車の生産擴充の過程と睨み合せて漸進的抑壓政策がとられるに至り、大體十四年を境ひとして、さしも日本市場に猛威を揮つた外國車輛も漸次臨時措置法によつて影を潜め、日本フォード、日本ゼネラルモーターズの如き、會つては日本市場を二分した勢力も僅かにその殘骸を止めるに至り、大東亞戰爭勃發と共に敵産として處分されるに至つたことは既に周知のところである。

軍用自動車検査法の制定

第七十四議會に提出された軍用自動車検査法は議會の協賛を経て十四年三月二十七日法律第三十六號を以て公布、同施行令は同月二十九日勅令九十九號を以て公布を見た。

同法公布の主旨は云ふ迄もなく軍の自動車動員計劃が、事變を契機として従來とは比較にならない廣大なものとなつたため、その十全を期して齟齬なからしめるには、平常から民間保有の自動車を常に徴發し得る状態に置く必要がある爲めと、その範圍、數量の擴大に伴つて從來の徴發が主として大都市の自動車を以て充當してゐたものを、全國的に擴大することとなり、従つてこれを各責任者（師團長）に分掌せしめることとなつたのがその骨子をなしてゐるが、これをもう少し軍當局の議會に於ける説明によつて敷衍すると次の様である。

従来より動員に際しましては、自動車を徴發致します必要があつたのでありますが、其の自動車の数は我國の總自動車數に比較して比較的少數であり、且又軍として、自動車の性能等に對する要求も單純でありましたので中央部に於て徴發致しました自動車を一部の民間工場に於て軍用化して動員部隊に交附する如く計劃して居りましたが、實行に大なる支障は認めなかつたのでありますが、然るに今や徴發すべき自動車の激減と自動車の性能に對する要求の複雑化に伴ひまして、斯の如き方法を以てしましては全軍動員の場合に於きまして、民間自動車の狀況が果して軍の計劃に合致するや否やを察知することが困難となつたのであります。依て従来中央部が擔任して居りました事項を、各責任者(師團長)に分掌せしめることが必要となりました、即ち各責任者毎に動員部隊の特性に適應する自動車を選定し、或ひは軍用化して、之を動員完結日までに動員部隊に交附し、或ひは徴發自動車の改修の爲め幾何の民間工場を要するやを検討し、或ひは各車の有する屬品、工具等が軍用に適するや否やを調査する等、動員技術上軍の計劃實行を確實ならしめねばならぬのでございます。之が爲めには是非民間自動車の種類、性能等を現物に就き調査すると共に、自動車の賣却破損等により計劃と現状との差異が生じて參りますのを調査致しまして、現況に即應する計劃を策定する必要があります、斯くしてこそ動員に當りまして、急速に出動準備を完整すべき責任者をして、其の重大責任を完うせしめ得ると信ずるのでございます。

(衆議院委員會速記録より)

軍用車検査法並にその實際徴發に際して、民間の整備に當つた業者の努力を見落してはならない。即ちこの衝に當つたものゝ中最大なるものは、謂ふ迄もなく、日産、トヨタ及び之等のディーラーであると一應云つてもいいが、舊外車ディーラーのこの分野に於ける功績も決してこれに劣らぬものと云つても宜からうと思ふ。事變勃發當初、フォード、シボレーの新車の如きも、ニッサントヨタと同様に殆んど軍需に供せられた結果兩車のディーラーは、その表看板である新車の販賣は

全然と云つていゝ程なくなり、只一定の眠り口錢的な割戻しを日本フォード、日本ゼネラルモーターズ等から得てゐたにすぎなかつた。而もその口錢も、フォード、シボレーの全面的退陣に伴つてなくなつてしまつたのである。斯くして一見その機能は喪失されたに見えたが、この期間に於ける他部門特に部品部門とサービス部門の活躍こそ八面六臂だつたと云つても宜からう。斯くして軍需自動車の補給用部分品並に整備——主としてフォード、シボレーの——大半は兩車ディーラーの従來の組織が負擔したのであつて、我々はこの期間に於て始めて我々の商賣が全面的にお國の爲めに起つたと云ふ喜びを感じ、洵に感激に堪えないのである。

自動車技術委員會と車輛の標準化

國產自動車工業の躍進過程は前に述べたが、國產自動車の性能については、矢張り戦争の經驗によつて可成り改善すべき點が発見されるに至つたのである。更に規格を成るべく統一し、ニッサン、トヨタの部分品に可及的廣範圍に亘つて互換税を賦與せしめると云ふことが國家的の要請となつて來た。このことは既に第一次歐洲大戰に於て各國に於て痛感されたところであつて、即ち戦線に馳驅する自動車の車種が多ければ多い程その補給部分品の種類、數量は幾何級數的に増嵩することは當然だが、これが爲め兵站部の勞苦も正比例して増大する。その多種、多量の確保、補給の圓滑か否かは直ちにその戦力に影響するのであるから、その兵站關係者の勞苦は全く一通りでないのである。事變前の我が自動車界は、大袈裟に云へば世界自動車の展覽會場であつた。之等の車種年式の異なる車輛を系統立て、自動車部隊を編成することの苦心

は全く並大抵のことではなかつたこと、思はれる。併し今迄のことは仕方がないが、これから自動車の主體となるべきニッサン、トヨタ及びいすゞの部分品は出来る丈け互換性を持たせることが必要である。同時に車輛そのものも出来る限り單一化する必要がある。商業主義的性格の上に立つ無意義な年式もこれを廢止する必要がある。斯くして軍の熱心な、斯る現實の要請から出發した要求に商工省が應へて創設したのが自動車技術委員會であつた。この自動車技術委員會は右様な國家的要請に従つて我が國の技術陣の總力を結集して、その總和の上に國產自動車工業の技術的確立を圖り、從來の各社技術陣がとり來つた秘密主義を打破し、歐米に比して遅れてゐる我が國自動車製造技術の向上を期すると云ふのがその眼目であつた。斯くして昭和十四年九月自動車技術委員會官制（會長商工次官）が告示され、官民技術者を網羅して委員會の成立を見たのである。

さし當つての目標は

- 一、現用大衆車の性能改善に關する事項
 - 二、自動車及同部分品の規格並に自動車の型式に關する事項
 - 三、ガソリン自動車以外の自動車に關する事項
 - 四、自動車部分品及材料の品質性能の改善に關する事項
 - 五、自動車製造用工作機械及工具に關する事項
- の五項目であるが、特に第一項及第二項の解決は一日も急を要すると云ふので、官制による委員會としては破天荒の勉強振りを示し、同年十二月の第一回總會に於て早くもニッサン、トヨタの部分品互換については五十種以上を制定して直

ちに實施に移すと共に自動車の標準型式を次の様に決定したのであつた。

△ガソリン自動車標準機關

一、乗用自動車

- (イ) シリンダー容積 約一、〇〇〇立方糎のもの一種
- (ロ) 同 約一、五〇〇立方糎のもの一種
- (ハ) 同 約二、五〇〇立方糎のもの一種
- (ニ) 同 約三、五〇〇立方糎のもの二種

二、貨物自動車

- (イ) シリンダー容積 約一、〇〇〇立方糎のもの一種
- (ロ) 同 約一、五〇〇立方糎のもの一種
- (ハ) 同 約二、五〇〇立方糎のもの一種
- (ニ) 同 約三、五〇〇立方糎のもの二種
- (ホ) 同 約四、五〇〇立方糎のもの一種

△ディーゼル自動車（貨物用）標準機關

- (イ) シリンダー容積 約五、〇〇〇立方糎のもの一種
- (ロ) 同 約八、〇〇〇立方糎のもの一種

國產自動車の勝利

△自動二輪車及三輪車標準機關

- (イ) 一シリンダー容積約三五〇立方糎(口徑七〇耗、行程九五耗)にして一シリンダー及び二シリンダーのもの各一種
- (ロ) 一シリンダー容積約六五〇立方糎(口徑九〇耗、行程一〇〇耗)にして一シリンダー及び二シリンダーのもの各一種

註 一、ディーゼル自動車に於て更に大型のものについては別に之を定む

二、乗合自動車に於ては貨物自動車に準ずるものとす

三、ガソリン自動車及ディーゼル自動車以外のものに於ては別に之を定む

自動車部分品の規格統一問題については昭和三年軍用自動車補助法施行細則の改正によつて、商工省内にある工業品規格統一調査會に於て早くもその一部について研究が進められ現在に至るも繼續研究を見てゐるが、これは性能其他には比較的関係の少い部分が多く、自動車技術委員會の目的とは全く異つた見地から實施されてゐるものである。併し必ずしも無關係と云ふ譯ではなく、自動車技術委員會に於て正式に決定、實施に移したものは將來右調査會の制定規格(日本標準規格J・E・S)としての取扱ひを受けることとなるものと思はれるのであるが、技術委員會の現在迄の推移に見るときは、部分品問題については、規格統一よりも寧ろ互換性の決定に重點が置かれてゐる。これは緊急措置としてその効果を期待する以上當然の行き方であつて、統一問題は今後國産機械試験所自動車部に於てじっくり研究を進めてゆく方針の様に思はれる。

尙國立機械試験所自動車部は十五年度豫算に於て始めて議會を通過し、都下東村山に十六年度から建設が始められてゐる。

る。トヨタ、日産、ディーゼル自工の三許可會社から夫々七十五萬圓宛寄附して、その規格の整備を助けてをり、開所となつたのは十七年秋であるが、まだ第一期の工事も完成されてゐないが、併し第一期計劃の内白眉とも稱すべきは三キロのテストコースであり、部分品検査工場は民間業者の依頼に對してもこれを検査することとなつてゐる。

自動車技術委員會の設立は前述の様な趣旨からであるが、其の後の情勢の變化に即應して今尙ほ盛んに有効適切な活躍を續けてをり、最近では戦時規格自動車の規格決定を行ひ、使用材料の節約に大きい收獲をあげてゐる。謂ゆる戦時規格制定への第一歩を踏み出したのは、自動車用不足物資の補填を目的として、十六年自動車不足物資對策委員會が組織され、自動車用タイヤの副原料たるカーボンブラックの代用としてのアセチレンブラックの研究、グラスファイバー・ライニングの研究等に進んでゐたが、これより先き自動車技術委員會でも銅代用鋼の研究、ニッケル・クロム・モリブデン鋼に代へるにモリブデン鋼の使用等種々の研究成果をあげ、結局對策委員會を吸収して、正に多元的な活躍をなしてゐるのである。

而して一方自動車標準型式の具現化も進み、乗用中型化の結論は一千CCダットサン、一千八百CCニッサン、トヨタ新日本號(二千二百CC)の三試作車の再三に亘る走行試験によつて導き出されようとしてゐるし、貨物自動車はニッサン一八〇型、トヨタ四米シャシーの決定と、五千CC、八千五百CCディーゼル自動車の完成によつて夫々結論を得てゐる外、高級乗用車の製作計劃の進行、自動二三輪車、電気自動車の標準型、代燃機専用エンジン制定問題の具現化の進行等、自動車型式の全的標準化は今や既定のコースを辿りつゝあり、十八年度中には全部の決定を見ることは間違ひない状態となつてゐる様である。

日産、トヨタの販売組織確立

話しは些か前後するが、國産車の擡頭と共に業界の關心を蒐めたのは日産、トヨタが販売組織をどうするかであつた。トヨタは外車の例に倣つて純然たるディーラーシステムを採つた。即ち一府縣を大體に於て一單位として全國に販売組織を張りめぐらした。トヨタ自身は之等の販売會社に資本的には何等參與せず、しかも主として舊シボレーディーラーを蒐めた。これは同社の販売店組織の衝に當つたのが前日本ゼネラルモーターズ東京出張所長たりし神谷正太郎氏だつた關係が非常に利いてゐることと思ふが、同時に日本フォードはフォード販売店の國産車販売に従事することを極端に抑壓した爲めである。即ち國産車擡頭の機運興るや、兩車のディーラーは、資本的其他の關係に於てその販売組織に參劃すべく動いたのである。東京に於けるディーラー有志の集團である木曜會が日産の山本惣治氏と懇談したのもその現れの一つであつて、國産車の普及にその販売力が強大であることは極めて必要のことであり、同時に外車ディーラーとしてもそれに對して積極的に援助することは將來の計の上からも當然であつた。實にこの轉換期に如何に處すべきかは當時の外車ディーラーにとつて共通の重大案件であつた許りでなく、又當時の新興勢力たりし國産メーカーにとつても同じく重大問題だつたのである。而して外車ディーラーの國産車に對する關心は、日本自動車が先鞭的にダットサンの販売を獲たのに徴しても解る様に強かつたのであるが、如何せんフォードディーラーは前述の様な事情で積極的に出る事が出来なかつた。東京トヨタ自動車販売會社の設立経緯でも解る様に、フォード販売店たる松永商店が第一回參劃を途中で抛棄したのも、日本フォード

の斯る抑壓に基いたものであつた。これに反して日本ゼネラルモーターズは默認主義に出た、めにトヨタのディーラーは殆んど舊シボレーディーラーの參加によつて組織されたと云ふ譯である。

トヨタの販売網が着々整備に向ひつゝあるとき、稍々後れて出現したニッサン號の販売組織はどうするか。ディーラー組織か、直販制度を採用するかは、日産部内でも可成の興味を以て見られてゐたらしい。

山本惣治氏は日本ゼネラルモーターズの販売擴張部長として多年自動車販売界に經驗のある蘆田定次郎氏を同社販売首腦者として招聘すると同時に、私共在京の販売業者と數回に亘つて懇談され、種々研究された結果、ニッサンの販売は松永商店とエンバイヤとの合辦に依ることが最良の策として計畫された様であつた。當時ニッサンの販売を如何にするかに就て山本氏の苦心は並々ならぬものがあつたのである。

擬山本氏と私共の間に販売店の問題が一應纏つたので、私は鮎川氏とお會ひすることとなり、麴町の鮎川邸で數時間に亘つて色々お話ししたのであつたが、その時鮎川氏は不良引替への問題を一番懸念され、外車の場合はどうするかといふことをしきりと訊ねられた。使用者や販売店の責任でない以上、それは明らかに製造者の方で無償で取換えるのが當然で、フォードが行つてゐる實情を素直に述べたのであるが、發足したばかりのニッサンとしてはその製品に對して萬全の信頼を持つてなかつたのも無理からぬことではあつた。鮎川氏としてもニッサンに對し充分自信がなかつたものと思はれる。

その次にお會ひした時にはいざ製造開始となつた場合どういふ方法でやつて行くかといふことに就いて種々意見を聽かれた。私は平常から抱いてゐた外社と提携して、その長所を充分に採り入れ、早く自家薬籠中のものとすべきであること、を力説したのであつたが、鮎川氏はゼネラルモーターズとの交渉も決裂し、フォードとの話も相手が馬鹿高い値を吹つか

けてゐることなどを語られ、外社との提携の悲觀的なきまつたなどを語られてゐた。

以上はニッサン販賣組織確立までの秘話であつて、余り知られてゐない點であるが、このやうにニッサンもまたトヨタ同様當初は販賣店組織で進むことが確定的となつてゐたのである。トヨタがシボレー販賣店を擁した如く、ニッサンはフォード販賣店を擁してそれ／＼の販賣經驗と實力を發揮させて國産車販賣陣の双壁たらしめんとしたのである。

ところが突然ニッサンは直販制を採用することゝなつた。山本氏はその諒解を得るために私共に來られたのであつたが、何でもこの販賣方針の變更は鮎川氏が一日で決定されたものだといふことであつた。

それでは何故ニッサンはその販賣政策に於て當初豫定されてゐた販賣店組織から一朝にして直販制度に改變したのであらうか、一つには鮎川氏の心配されてゐたのは不良車の問題である。フォード、シボレーがやつてゐるやうなサービスは勿論、當時の日産としては一々不良車を取換えてゐるわけにはゆかない。つまりまだニッサンの性能に充分な自信が持てなかつたのである。第二には少くとも五大都市に於ては従來の外車販賣店の力を借りずとも充分に利益を擧げてゆくことが出来る。この二つの理由が日産をして直販制を執行せしめたものであつたと想像されるのである。

かくて鮎川氏はダットサンの販賣組織も全部一元的に吸収して直販制を採用することゝなり、昭和十三年日産自動車の販賣部門はこゝに分離獨立して資本金二百萬圓の日産自動車販賣會社（後に五百萬圓に増資）が創立された。ダットサントツク販賣株式會社、株式會社ダットサン商會（ダットサン乗用車を販賣）も同社に吸収され、こゝにニッサン、ダットサンの販賣は一元的に統制され、初代専務には山本惣治氏が就任した。尤も直販組織とは云ふものゝ、それは主要都市に限られて、其他の地區には一縣毎に販賣店が舊外車ディーラーを糾合して組織されたのである。この下部組織に於ては

ニッサンとダットサンの販賣店は細分されたのである。

この兩社の販賣店組織はいづれが成功したかは別問題として、トヨタがディーラー組織を採用したのは資本關係もあつて直販組織にするに困難もあつたゝめだと思はれるが、同時に日産の直販制にもその組織がトヨタに後れたゝめと云ふ理由も多少あつた様である。

自動車統制會の成立

大衆車の配給統制

國產自動車工業の振興確立を目的として自動車の第一次五ヶ年計劃が樹てられ、これに依つてトヨタ、ニッサンの生産擴充計劃と外國車の輸入抑制の採られたことは前に述べた通りであるが、支那事變の進展、推移と關聯して資材の有効使用、貿易尻の調整といふ二つのことが大きな問題となつて來た。殊に自動車そのものが軍需資材として事變を契機として大きく浮き上つて來たので、こゝに從來の外國車華やかなる時代から考へては劃期的な大衆車の配給統制といふことが、昭和十五年六月二十八日付、商工省機械局長通牒に依つて行はれたのである。

この大衆車の配給統制は昭和十二年制定された所謂輸出入臨時措置法の第二條に基いて行はれたもので、トヨタ自動車工業、日産自動車の兩許可會社に對して通牒が發せられ、法律上の責任者としてはこの二會社が總てを擔當して行ふこととなつたのである。當時普通乗用車は殆んど製造を中止して居り既に昭和十四年八月以來販賣承認制が實施されて配給統制の端緒をなしてゐたので今回の配給統制は大型バス、トラックに就き行はれたのである。

大型貨物自動車及乗合自動車の配給に関する依命通牒

貴社製大型貨物自動車及乗合自動車等の販賣に關し昭和十五年八月一日以降左記の通措置相成度昭和十二年法律第九十二號（輸出入品等に關する臨時措置に關する件）第二條の規定に基き依命此段及び通牒候也

- 一、會社に於いて製造したる大型貨物自動車、乗合自動車及特殊自動車（何れもシャシーを含む）を販賣（既契約に依る引渡しを含む）せんとするときは四半期（第一期は昭和十五年八月及九月とす）毎に別紙様式（略）の書類（滿洲國及支那向のものにありては當該官廳の購入許可書寫を添付すること）を提出し豫め商工大臣の承認を受けること
- 一、前項の販賣狀況は四半期毎に商工大臣に報告すること

この通牒に基いて現在新車の購入を希望する者は所轄警察署經由地方廳の認可（許可）證を受け、自動車販賣店に申込をなす、申込みを受けた販賣店は「自動車販賣承認申請書」に所事項記入の上右認可（許可）證寫を添附して毎四半期毎に中央本社に提出する。中央本社に於いては各地方より集まる申請書を所定の書式に整理して商工、鐵道兩當局關係官立會の販賣承認内定を受け、約一週間後正式承認ありて後漸くシャシーが中央より地方販賣店に出荷されるといふ仕組みになつてゐるのである。

さて大衆車の配給統制は大體以上のやうであるが、これを實施するに至つた事情といつたものを今少し述べてみるとそれは冒頭したやうに國產自動車の生産擴充、貿易尻の調整といふ二大眼目を達成し、時代に對應して愈々圓プロック内を悉く國產車をもつてその需要を充たすといふ商工省の根本方針に出發して、これがために一貫せる配給統制を行ふ必要が

生じて来たのであるが、こゝに於いて本邦二大許可會社の製品たるトヨタ、ニッサン兩車に對して國プロック内に必要とする車の製造を擔當せしめ、これと共にこれが製造資材の配給も行ひ、この製造許可臺數に基き陸海軍で使用する軍需臺數、一般民需臺數、及び滿洲（含關東州）支那向臺數を決定することゝなつたのである。従つてこの廣大なる地域に圓滿なる配給を行ふためには、どうしても配給の統制といつたことが必要となつて来た譯である。

而してその統制方法としては四半期間毎に製造會社たるトヨタ、日産兩社が販賣計劃を樹立し、これを商工省に提出その承認を求め、商工省は之に基き製造計劃を許可して配給に移す経路を辿るわけであり、次に購買許可に當つては需要供給の關係から旺盛なる全體需要を満たすことは不可能であるため増車は緊急止むを得ざるものゝ外認めず、取替に當つても嚴重なる査定が行はれることは勿論で、殊に最近は全く超重點的の取扱が行はれるやうになつて来たのである。

この配給統制の實際をみると最近は特に車輛の關係から需給のバランスは漸次窮屈となつてゐるのは當然と言はねばならないが、購入に當つて希望者の手に入るのは最も早く三ヶ月、普通六ヶ月以上一ケ年を要するやうで、その手続きも煩瑣であるためこれが更改が關係方面でも叫ばれてゐるやうである。即ちこの配給統制は配給の適正化を目的とすることは言ふまでもないが、その實情は手續が煩雜で需要者の必要度に比例した萬全策であるとは言ひ難いといふにあるのである。殊に現在の如き社會狀況の變動期に於いて六ヶ月若しくは一ケ年といつた長期間を經過せざれば自動車の入手が不可能であるとすれば種々なる點に於いて障害となることは豫想出来るところである。そこで自動車統制會も設立され配給機構も整備した今日では承認制も自動車統制會、日産自動車配給會社が製造會社に代位して行ひ、方法も簡略となつたのである。

自動車統制會設立の経緯

第二次近衛内閣の成立と共に意圖された經濟新體制問題は、事變の長期化不可避と國際情勢の緊迫化によつてその確立の急務なりしに拘らず容易に具體化を見なかつた。その原因の一としては、小林商相の登場及びそれによつて岸商工次官の退陣等統制經濟の總元縮たる商工省の方針緩和等もあげられるが、その爲め第七十六議會に提出される筈であつた、「産業團體法案」も不提出となつたのである。即ちその前年昭和十五年十二月七日閣議決定事項として發表された經濟新體制要綱に基き同法案の議會提出は、これをめぐる政治的紛争、新體制運動そのものゝ一時的挫折、議會勢力との紛糾、財界輿論等の爲めに取止めとなつたのであるが、その後の推移はこれが具體化を愈々喫緊たらしめるに至つたので、右法案に代るべきものとして十六年九月一日總動員法によつて「重要産業團體令及び同施行規則」が公布され、こゝに統制會生誕に對して法的根據が賦與されたのである。斯くて岸商工大臣の下に同年十月二十九日鐵鋼、石炭、セメント、鑛産物、金屬加工、自動車、車輛、産業機械、精密機械、電氣機、械造船、貿易の十二重要産業部門に對して統制會設立の第一次閣令指定が公布されたのである。統制會の狙ひは從來の統制が兎角統制する側（即ち官廳）と統制される側（即ち民間）との對立を來たし勝ちなるに鑑み、この重要産業團體令に基き統制會の組織に依つて指導者原理の根本理念を採り入れることゝなつたのである。而して自動車統制會については機械統制會を複數制として自動車もその一部門とするか乃至これを五部門に分つて各單數制とするか注目されてゐたが、遂に單數制として發表されたのである。斯くて自動車工業の確立を

期し以つて高度國防國家體制を整備、その総合的運営を圖る目的の下に自動車統制會の設立命令は昭和十六年十一月二十
六日發せられたのである。

自動車統制會の會員としてはトヨタ自動車工業株式會社、日産自動車株式會社、チーゼル自動車工業株式會社、川崎車
輛株式會社（後に脱會す）、日本内燃機株式會社、車輪工業株式會社の六社が重要産業團體令第七條の規定に依り商工大臣
より指定され、更に設立委員及び會長詮衡委員として次の諸氏が任命された。

◇設立委員

トヨタ自動車工業株式會社取締役社長豊田喜一郎、日産自動車株式會社取締役社長村上正輔、チーゼル自動車工業株
式會社取締役社長鈴木重康、川崎車輛株式會社取締役社長鑄谷正輔、日本内燃機株式會社寺田甚吉、車輪工業株式會社
野長瀬忠男

◇會長詮衡委員

鈴木重康、鑄谷正輔、豊田喜一郎、村上正輔

而して十二月一日第一回の設立準備委員會が正式に開催され、定款その他設立に必要な一切の準備協議が行はれ續い
て十二月十二日には會長詮衡委員會が開かれ、商工省佐藤機械局長、同岩崎動力機械課長列席の下に種々意見の交換が行
はれた結果、自動車大臣とも言ふべき自動車界のヒューラーたる統制會長としてはチーゼル自工の鈴木重康氏の内定をみ
たのであるが、この會長の詮衡に當つては、何しろ自動車統制會の設立が歴史的にも劃期的なるものであるだけ、巷間種
々の流説が行はれ、最初にはトヨタ自工の豊田喜一郎氏が最有力であるといはれ、續いて日産の村上正輔氏なども噂の人

として登場したのであつたが、結局軍出身であるチーゼル自工の鈴木重康氏を推すことに軍、官、民關係筋の意見が一致
十二月の正式詮衡委員會で内定をみたものである。

とまれ自動車統制會は設立具體化までには種々内面的な経緯を辿り乍ら表面化して以來は、誠に圓滑なる進行振りを示
し、同十六年十二月二十四日には帝國ホテルに於いて我が國自動車界にとつて、歴史的なる自動車統制會の創立總會が開
かれ、續いて岸商工大臣（代理椎名次官）臨席の上に發會式が舉行されたのである。

自動車統制會の目的と使命

自動車統制會の目的はその定款第一條に於いて「本會は本邦に於ける自動車の製造並販賣に關する事業の確立を期し以
つて高度國防國家體制を完備する爲其の総合的運営を圖り且つ當該産業に關する國策の立案及遂行に協力することを目的
とす」と規定してあり、一言の附加も要せず瞭らかとなつてゐるが、この定款第一條中の「本邦」なる文字は昭和十七年十
一月十七日滿洲自動車製造株式會社の統制會加入を機に「大東亞共榮圈」なる文字に置換へられ、定款變更が商工大臣よ
り認可されてゐる。

さて前記の如く自動車統制會の目的は自動車製造並に販賣に關する総合的運営を圖ると共に之等に關聯する政府の國策
の立案、遂行に直接協力するのであるが、この目的に出發する統制會の使命は一體奈邊にあるか、この使命如何といふ命
題に對し之を一言にして概説すれば、其の強力なる法的統制力と經濟新體制確立要綱の精神に則り、自動車工業を最も能

率的に運営して優秀なる自動車を多量且つ安價に生産すると云ふことに盡きよう。

自動車が平時に於いては国民生活上の必需品であり、戦時にあつては直接軍需資材（即ち武器）として將又軍事輸送上絶對的に缺くべからざるものであることは言ふまでもないところであるが、殊に今次の戦争は總力戦であり、その及ぶ範圍は非常に廣くしかも物資及び人の移動は平時に比して數倍してゐるのである。さらに各種交通機關の發達は戦略にも多大の質的變化をもたらすものであつて、この所謂機動性の烈しさから自動車の重大性、緊急性が愈々強調され、認識されるに至つてゐるのである。

こゝにまた前線たると銃後たるとを問はず「出來得る限り迅速且つ適切に輸送する」ことが要請され、輸送力の如何が直ちに戦争の結果に決定的要素として現れ來るのであつて、自動車はこの戦争遂行上不可缺のものであり、自動車工業の速やかなる發達こそ急務中の急務たる所以がはつきりするのである。而して武力戦と經濟戦との雄大なる構想の下に行はれつゝある聖戦の至上命令達成に就いては自動車の需要は軍事上及び産業建設上莫大なる數字に達するものと思はなければならぬ。殊に資材、勞務その他に於いて惡條件山積の下に之等を克服して國家の要請する自動車工業確立を目的とする統制會の使命は正に重且つ大であると言はねばならぬ。自動車工業は言ふまでもなく綜合工業であり、獨り自動車工業のみの發達は至難なることは勿論であり、國防國家建設——綜合的工業立國の一翼として他種工業部門との連繫一環の施策も考へねばならぬのである。

即ち自動車の生産コストの七割までは材料費であると言はれ、例へば鋼材各種鑄物、非鐵金屬、油脂塗料、ゴム、硝子皮革、各種纖維品及木材を多量に使用するのみならず、鐵鋼業、他種の各機械工業、化學工業、電氣工業等とも密接不可分の連繫を必要としてゐるのである。

さて自動車統制會は設立以來鈴木重康會長の下に理事長として元商工省機械局長前特許局長官鈴木英雄氏を迎へ、鈴木英雄理事長を事務局長として總務、企劃、生産、資材、配給、技術の六部制を採つたが、其の企劃部を理事長直屬の企劃室として一室五部制として今日に至つてゐる。

會長 鈴木 重康

理事長 鈴木 英雄

企劃室

總務部 部長 岡野 榮三（理事）

秘書、庶務、經理の三課

生産部 部長 高田應藏（理事）

生産、勞務、施設の三課

資材部 部長 木村 靜一（理事）

鐵鋼、非鐵金屬、非金屬の三課

配給部 部長 朝倉 每人（理事）

車輛、部品の二課

技術部 部長 三木 吉平（理事）

自動車統制會の成立

技術、材料、燃料の三課

尙創立當時の役員、評議員としては會長及び理事の外に次の如くなつてゐる。

- 監事 赤井 久藏 (トヨタ)
- 〃 山田 金次 (日産)
- 評議員 豊田喜一郎 (トヨタ)
- 〃 村上 正輔 (日産)
- 〃 林 桂 (ヂーゼル自工)
- 〃 寺田 甚吉 (日本内燃機)
- 〃 下田 文吾 (川崎車輛)
- 〃 野長瀬忠雄 (車輪工業)
- 〃 山本 惣治 (滿洲自動車)
- 〃 牧野 良三 (タイヤ工組)
- 〃 田中 芳雄 (帝大)
- 〃 三島 惣七 (帝大)
- 〃 竹村 勤志 (帝大)
- 〃 浅原 源七 (日産)

自動車統制會の事業内容

之等の機構の下に遂行される統制會の事業は定款第三章に於いて詳細に規定されてゐるのであるが、その主たるものは次の通りである。

- 一、生産、配給及價格並にその資材、資金、勞務等の需給に關する政府の計畫其の他の各種計畫に對する參畫
- 二、生産及配給の統制、指導
- 三、資材、資金、勞務及動力等の需給に關する統制指導
- 四、生産品の價格調査
- 五、事業の整理確立
- 六、技術の向上、能率の増進、規格の統一、經理の改善其の他會員及び會員たる團體を組織する者の事業の發達に關する施設
- 七、調査及び研究
- 八、事業に關する検査
- 九、前各項の外本會の目的を達成するに必要な各種事業

この根本方針に則り自動車統制會では昭和十七年度に於ける具體的の事業計劃は商工省の諒解を得て十七年八月五日左の様に發表されてゐる。

昭和十七年度自動車統制會專業計劃

一、昭和十七年度生産擴充計劃並物資動員計劃を中心とする政府計劃の實施

- (1) 政府生産計劃の實施
生産擴充計劃、物動計劃の會員會社への生産割當數並軍發註品の生産を確保すべく會員會社より提出せる生産工程表の検討、製造完了報告書、生産狀況報告書に依る生産進行状況の把握、或は適宜開催する生産連絡會議の運営に依り生産計劃遂行上の障害を排除し其の完遂を期す。
- (2) 各期に於ける資材の申請並消費割當
會員會社の資材在庫量と生産割當數量とを視み合せ、其の必要量を申請し、會員會社毎に割當配給をなし、之が數量的時期的入手の獲得を斡旋し、生産計劃の遂行に遺憾なからしむ。
- (3) 勞務計劃の實施に對する協力
會員會社の提出する求人申込書寫につき其の勞務實態の基礎調査資料並生産割當を參考となし、適正勞務量を査定し、厚生省に協力し、必要勞務量の確保を圖り生産に支障なからざるやう斡旋協力す。
- (4) 資材計劃の實施に對する協力
會員會社の資金計劃書につき其の實施状況を把握し、政府、金融統制會、資金關係機關とも充分連絡の上、希望意見を具陳し資金計劃の圓滑なる遂行に斡旋協力を行ふ。

二、昭和十八年度生産擴充計劃並物資動員計劃を中心とする政府計劃等に對する參劃

- (1) 生産計劃の立案
政府に於いて樹立する十八年度物資動員計劃並生産擴充計劃の參考に供すべく、自動車關係業界の資材を蒐集し、適宜連絡會議に依り政府、會員會社の意見を參酌綜合し、自動車並部分品の十八年度必須需要量を測定し、生産計劃を立案し、政府の立案樹立に對し協力參畫す。
- (2) 資材計劃（燃料動力を含む）の立案
生産計劃に基き施設消費資材の必要量を算定し、政府の物動並生産擴充計劃決定に關する參考資料たらしむ。
- (3) 勞務計劃の立案
自動車業に關する標準所要勞務量を探究し之に基き生産計劃に對應する必要勞務量を算出し、以て國民動員計劃の參考資料たらしむ。
- (4) 資金計劃の立案
會員會社より徴收したる資金計劃につき綜合的資金計劃を樹立し之が實現のため關係當局並資金關係機關と充分連絡の上意見を具申し計畫遂行に資せんとす。

三、大東亞共榮圈自動車專業確立方策設定

(1) 基本計劃ノ立案

自動車統制會の成立

日滿支を中核とし、南方諸地域をも包含する大東亞共榮圏の自動車需給の急激なる變化に對應するが爲めに將來に於ける大増産を圖るべく之に必要な各種の資料を蒐集し生産の基本案を樹立す。

特に南方々面に於ける實情の調査並に此等の地方に對する配給方法の勘案に遺憾なからんことを期す。

(2) 生産分野の畫定方針の決定

この大増産段階に順應すべき生産機構、方式並其成立の各種條件等を考慮し、其方向に向つての整備方針を決定し漸次生産分野の畫定を行はんとす。

(3) 生産擴充に必要な資材及施設機械の機種並數量の研究立案

前示基本案實施に要する資材量、施設並施設用資材量、動力、燃料及勞働力につき之が具體的計畫を勘案す。特に生産擴充用機械に付ては所要量を算定し之が供給確保に對する方策を研究立案す。

(4) 自動車事業の經營規模方式等の研究

將來生産増産を圖るが爲めには自動車事業の經營規模、方式、立地等に付考究するの要あり、之に關する方針を策定す。

(5) 自動車部分品配給計畫の立案

生産計畫と併行して大東亞共榮圏内各地の車種別、年式別、保有臺數並國情地勢及共榮圏交通計畫、産業開發計畫等に基づき、自動車並部分品の地域別適正配給計畫を立案すると共に、之が圓滑を期するため此等の買收、販賣並組立修理等配給機構の樹立を勘案す。

(9) 勞働力確保策の研究

自動車事業に必要な各種職種に付その技能程度代替性等に關する資的考察並一定規模に於ける標準所要勞務量の検討をなし以て大

東亞共榮圏自動車事業確立に必要な技能者の養成並之が配置方策を研究せんとす。

四、自動車事業整備對策

(1) 整備に關する基本方針の立案

自動車事業將來の發展段階を考慮すると共に、現在資材供給の不充分に對處するが爲に配給機構の整理進捗と併行して、部品製造業、修理加工業等の整理能率化を圖り各分野の統一的有機的連繫を有するが如く自動車事業全般の整備方針を立案す。

(2) 統制會々員の追加促進

自動車事業全般の整備を圖り、統制ある發展を期するが爲めに統制會第二次追加會員加入を促進す。

(3) 機械鐵工製品工業整備要綱による整備案樹立

前項に於ける整備の基本方針に基づき現状の緊急情勢に應じて機械鐵工製品工業整備要綱に依り一應の整備をなす。

(イ) 自動車鑄物業者整備

(ロ) 自動車鍛造業者整備

(ハ) 會員指定協力工場整備

(4) 自動車並部分品配給機構の整備確立

自動車及部分品配給機構整備要綱に準據し之が實施運用に萬全を期す。

(5) 修理加工業者の整備統合に關する指導

自動車統制會の成立

自動車修理加工業者の必要性に不拘、構成員機能不充分にして斯業の能率化至難なる現状に鑑み、配給機構の整備に關連して之が整備統合を爲して經營の改善と修理能力の向上を計り、併せて修理工の素質の向上並質的確保の爲、修理技術教育機關設立に付考究す。

(6) 車體製造業の整備確立

斯業の情勢に鑑み自動車車體製造力の昂揚を期し、自動車製造會社の車臺製造と共に自動車生産の計畫化を計る爲全國に於ける車體製造業者の組織化を行ひ以て現下の要求に即應するの體制に整備せんとす。

(7) 部分品製造業の整備確立

自動車部分品の生産確保、品質の向上は喫緊事にして之がため全國部分品業者を、其の有する設備、技術並經營狀態等の關係を考慮しつゝ生産分野の畫定をなし斯業に於ける綜合的生產能力の増進、資材及勞力の有効利用を圖らんとす。

五、生産能率増進及物資活用對策

(1) 施設に於ける生産隘路の補正

施設に關しては主として現況の機械運轉率を調査し生産擴充用機械の所要數量に關する基本計畫と對比し之が隘路を發見し之が變更移轉を策する等補正の方策を講ず。

(2) 生産餘力の活用

會員會社其他利用工場の生産能力を検討し計畫生産數量と對比し其餘力を有効に利用すべき方途を講ず。

(3) 不良品對策

加工不良品、材料不良品、破損部分品の實態を把握し、其原因を究明し、會員會社とも協力し之が對策を講ず。

(4) 勤勞能率の増進方策

勞務管理上より見たる生産阻害原因を探究し之が排除に努め、更に進んで勤勞能率増進に關する具體的方策を樹立せんとす。之が實施に當りては厚生省、産報及其他の關係官廳或は團體と連絡し其運管に遺憾なきを期せんとす。

(5) 遊休施設並死蔵資材の調査回收

會員會社の軍關係以外の工場につき商工省機械局通牒による機械工業遊休設備並死蔵資材の調査をなし、設備營團に供出する等適當なる方途を講ず。

(6) 死蔵修理用部分品の適正利用計畫の樹立並實施

配給機構の整備後に於ては各地方配給會社より在庫報告を定期徴收し、之が在庫數と需要量とを照合し以て各地方會社の在庫數を調節し更に下部機構に於て死蔵するものに就きては地方會社をして之が調査に當らしめ適正利用計畫を樹立す。

六、資材對策

(1) 不足資材に對する對策

東亞共榮圈內資源並之が開發狀況を調査の上生産上不足せる資材特に現在不足せる銅等非鐵金屬並石棉等に就きては其代用化、節約化を立案すると共に材料加工品の入荷不均衡を緩和し協力工場の間接資材工具消耗品の不足を圓滑化し資材確保の萬全を期す。

自動車統制會の成立

(2) 滑油の使用合理化対策

滑油資源の不足に鑑み其使用を合理化し消費節減を計り更に再生方法の實情を普及せんとす。

(3) 代用燃料に関する研究

自動車燃料に就き東亞共榮圏内の燃料資源につき調査すると同時に代用燃料の利用並之に伴ふ自動車機構の改造に付研究を行ふ。

(4) 資材配給に関する各種關係法規統制要綱等の検討並に之が対策樹立

既存關係法規を具體的に検討し、本會所期の目的達成のため阻害條件となる如き物資配給法規並統制要綱に付ては之が改善対策を考究し資材現物入手の圓滑化を図る。

(5) 修理資材の割當増加対策の攻究

修理用資材の不足せる現状打開のため該資材の重要性並配給實績を實證する資材を蒐集作製し以て生産擴充資材との同格化、圓滑なる割當量の確保を期す。

七、車輛維持対策

(1) 車輛命數延長策

内外地を通じ共榮圏内の保有車輛につき各地域別、車種、年式、型式、臺數等の調査を基礎とし、之が命數の延長を眼目として修理用部分品補給計畫を立案、既存自動車の更生利用を図る。

(2) 休車率の減少策

現在相當高率に上れる休車の原因を調査究明し其原因の艾除につき、使用者、官廳とも充分連絡を保ちつゝ休車率の減少を図る。

(3) 中古車の再生修理並更生加工

現保有車輛中より其使用程度、破損程度により屑鐵として廢棄すべきもの或は加工の上他の用途に更生せしむべきもの或は修理を行ひ車輛命數の延長を図る等の計畫を樹立し、自動車輸送力の増進を図る。

八、技術向上対策

(1) 自動車性能調査研究

内外自動車の性能に關し調査研究をなし、東亞共榮圏各地狀況を考慮して最適の自動車の研究をなすと同時に其の長を採り短を捨て以て現在の自動車性能の向上に資す。

(2) 設計規格の統制

(イ) 自動車部分品番號の整備統一

各社區々の様式を整備し各種自動車部分品は同一様式の部分品番號により整理し、自動車關係業務の單一化を図らんとす。

(ロ) 共通部分品の普及採用

各車に合理的設計の共通部分品の採用を實行し部品品の互換性の増大、生産供給に依る部分品製作の専門化を促進せんとす。

(2) 検査規格

(イ) 完成検査及試験規格の統一

自動車統制會の成立

現在機關並自動車の完成検査及試験は各製造會社及納入先より區々の方法が採用され居るも、之を統一し有効適切なる方法を決定し、自動車技術の標準を確立すると共に技術の向上に資せんとす。

(ロ) 部分品検査規格の統一

特に下請工場製作の部分品に就て、適切なる検査方法を決定し、中小企業従來の粗製濫造の弊を矯め、技術向上を計ると共に優良部分品の製作を期す。

(ハ) 不合格品の處理対策

規格不合格品を再生處理利用する方法を研究し、物資の節約に資す。

(4) 生産技術の交流

自動車生産技術に關し、基礎的技術調査を爲すと共に技術委員會を中心として各工場の技術交流を計り、之を指導し優良製品の生産増大を圖らんとす。

(5) 材質の向上並に規格の統一

自動車用材料は特に均等性を要求さるゝも國産材料にては此要求を満足せず、故に特にこの目的を以て材料の研究をなし規格の統一を行ふ。

九、經理改善対策

(1) 經理一般に關する監査統制指導並改善対策

會員會社の決算書類、原價計算書類等の資料を徴收蒐集し、又は臨場監査することにより經營分析或は經營比較をなし、經營上の長短を發見し之が改善対策を具體的に立案實施指導す。

(2) 自動車事業統一原價計算要綱の實施に關する協力並指導

(イ) 實施點檢促進指導

近く發布さるゝ自動車工業統一原價計算等要綱實施につき極力促進協力するは勿論之が實施に對し指導誘掖す。

(ロ) 自動車事業關係中小工場の原價計算準則の立案

近く發布さるゝ統一原價計算要綱は比較的大規模なる工場に適用さるゝものなるを以て中小工業に施行さるべき原價計算準則を立案す。

十、自動車並部分品の配給機構の整備に伴ふ配給の適正化

各地に於ける自動車の年式別、車種別、保有臺數を調査し、且つ修理用部分品一車當り適正所要量を算出し、此等を參考的基礎資料として各府縣別に適正配給量を檢出す。

之が實施に際しては中央地方各配給會社をして機構改變に伴ふ業務溢滞を排除し、圓滑なる配給活動をなさしむるやう督勵す。

十一、物價政策に對する協力

(1) 自動車並部分品の適正價格の検討

自動車統制會の成立

価格の公定、改訂等につきましては政府の決定する處なるも、之が決定に資すべき参考詳細資料を作成し、特に今般成立を見たる日本自動車配給株式會社の介入による販賣價格につきましては民需、軍需、海外向等につき夫々適正價格を検討調整に資す。

2) 修理加工賃、中古車販賣價格の調整

各種修理作業、中古車再生修理並更生加工賃につき調査検討、同時に中古車使用状態、破損程度による中古車販賣機關の最高買取價格、中古車の公定價格の適正價格制定に寄與せんとす。

十二、各種會議の設置運用

本統制會設立の趣旨に鑑み、其運営の萬全を期すべく、隨時連絡協議すべき事項につき適宜會内、會員會社との間に委員會を設置し綜合的見地より之が運用をなす。

- (イ) 生産委員會
- (ロ) 資材委員會
- (ハ) 技術委員會
- (ニ) 勞務懇談會
- (ホ) 經理委員會

十三、各種自動車關係協會との協調方法の研究

從來結成運営され居りたる商工省技術委員會、帝國自動車協會、兵器工業會軍用自動車部會等各種自動車關係協會の協議研究は自

動車事業の發展伸長に關し寄與する處大なり、問題の性質によりては本會と相互に協力し以て一層其實を擧ぐるを要するに付之が協調方法の研究をなす。

十四、本統制會會報の發行

自動車事業の統制運営を円滑ならしめ會員及業界の指導啓發及本會の事業狀況の周知報道並に事務局と會員との連絡を緊密にすべく定期的なる機關誌を發行す。

配給機構の整備

自動車統制會は他の統制會に比して會員數が至つて少數である關係上、仕事は直ちに開始され得るものゝ、統制會の使命たる生産擴充に就いては謂ゆる生産隘路である資材が窮屈であるため技術上生産上の創意工夫を繞らすに非ずんば生産の上昇は期待出來ないのであつて、生半可なことの嫌ひな鈴木會長の性格としてそれには充分なる研究を必要とし且つそのために相當の時日をかけねばならぬといふわけである。従つて統制會としては先づ基礎工作としてあらゆる方面に對する調査を積極的に行つたのであつたが、これと同時に四圍の思惑に拘泥することなく從來自由主義、資本主義經濟機構の弊害を最も多く露呈してゐた配給機構の再編成に着手したことは蓋し時宜を得たものと云はねばならない。

この統制會の整備案成立を繞つて全販賣界は異常な衝動を受けると共に各々試案を練つて、或ひは主働的立場の獲得を

狙ひ、或ひは統制會案の駁撃を意向した者もあるのであつた。日産自動車販賣株式会社及び同販賣店聯合會では、中央自動車配給會社及びその下部構造としてブロック別地方統制會社の設立案を提示し、トヨタ自動車販賣店協會では多元的統制試案を、自動車部分品協力會では自動車及び部分品に就ては別個の統制會社を設立し、二本建統制會社案を、全國買受機關聯盟では、地方買受機關を以て地方統制會社構成の一單位とする様夫々試案を示して運動を展開したのである。

併し統制會では飽迄も一本建統制案を堅持して商工省當局にその實施を要望したのである。即ち統制會は創立後間もない昭和十七年二月に早くも配給機構整備要綱の基礎案とも云ふべき統制會試案を作成、これを商工當局に提示し、これを中心として數回に亘る商工省當局及び統制會との折衝が行はれた結果、四月に至つて漸く原案の内容をみ、更にこれに基いて商工當局を中心とする企劃院、陸、海軍、鐵道省等關係官廳方面の個別的協議が行はれ、最後に統制會會員各社、部分品メーカー、販賣業者代表等への内示が行はれ、遂に昭和十七年六月五日付を以つて、「自動車及部分品配給機構整備要綱」が商工省機械局長通牒として發せられたのである。この整備要綱の實施方針及要領は左の如きものであつた。

一、方針

- (1) 生産及配給部門を経営上分離し製造業者をして生産に専念せしめ以つて技術並に品質の向上を圖ること。
- (2) 一元的計畫配給の實施に依り配給の圓滑、適正を期し以つて輸送力の確保を圖ること。自動車及同部分品の配給を一元的に統制する爲中央に之が一手買取並に販賣を行ふ會社を設立すること。
- (3) 現存販賣機關を整備し經營の合理化に依り經費の節減を圖り併せて余剩勞力の供出を圖ること。

二、要領

日本自動車配給株式会社（假稱）の設立

一、構成

イ、組織は株式会社とすること
ロ、出資者

- 1、日産自動車株式会社及日産自動車販賣株式会社、2、トヨタ自動車工業株式会社（販賣部門を含む）3、ディーゼル自動車工業株式会社（同上）、4、日本自動車部分品工業組合、5、自動車部分品の卸賣業者（全國自動車部分品工業組合聯合會協力者）
- 6、地方自動車配給株式会社、7、日本自動車修理加工工業組合聯合會、8、全國貨物自動車運送事業組合聯合會、9、全國聯合自動車運送事業組合聯合會、10、日本通運株式会社

右の内6乃至10の業者は其の希望に依り出資せしむること

二、機能

自動車及同部分品の一手買取並に販賣を爲すを主たる業務とすること

(1)、自動車に關する業務

- イ、乗用自動車、乗合自動車、貨物自動車又はその車臺を自動車製造業者より製造業者販賣價格にて買取ること
- ロ、陸海軍並資材支給の需要に對しては完成車に附屬品工具等特定の上直接納入すること
- ハ、一般需要に對しては地方自動車配給株式会社を通じて販賣すること

自動車統制會の成立

- ニ、海外需要に對しては直接又は輸出調整機關を通じて輸出すること
- ホ、製造業者に代つて故障に對する保證業務を行ふこと
- ヘ、自動車使用上に關する諸般の指導を行ひ、汎く技術的蒐集を考慮し製造技術の向上に資すること
- ト、自動車統制會の生産、配給計畫の樹立に資する資料を蒐集すること
- チ、再生中古車の販賣統制を行ふこと
- 2、部分品に關する業務

イ、自動車修理用部分品製造業者より検査の上製造業者の公定、協定、停止價格にて買取ること
ロ、出資判業者の在庫品は現行自動車修理用部分品配給統制規則改正の日現在を以つて既契約品と未契約品別に登録せしめ、必要に應じ検査の上公定、協定、停止價格にて買取ること

ハ、日本自動車製造工業組合並に全國自動車部分品工業組合聯合會に對しては現行自動車修理用部分品配給統制規則改正の日現在の在庫表並に製造業者別註文殘高表を作成せしめ、本會社に移管すること

ニ、製品の規格、品質を検査し合格品にマークを附し不合格品の市場流出を防止すること

三、取扱品目

- (1)、自動車製造事業法に依る許可會社の製造に係る自動車及同部分品（ディーゼル自動車工業の製造に係る軍納品を除く）
- (2)、日本自動車部分品工業組合所屬組合員の製造に係る自動車部分品
- (3)、自動車部分品の卸賣業者（部品工聯の協力者）の現に在庫する自動車部分品

四、設備施設

本社は東京市に置き必要の地に支店又は出張所を設け買取、検査、在庫、配給に必要な店舗、倉庫その他の設備施設を保持すること

右は日産自動車、トヨタ自動車、ディーゼル自工、部品工組、卸賣業者等の出資者中の現存設備を賃借又は買取つて之に充つるを本旨とすること

五、設立準備

- (1)、自動車統制會理事長を設立準備委員長とし、商工省の承認を受けたる自動車統制會關係理事並に出資者中第一項乃至第五項の代表者を設立準備委員とし會社設立に必要な一切の準備に當らしむること
- (2)、設立準備委員長は前第一項に依り會社設立の大綱を樹立し六月二十日までに商工省に協議すること

地方自動車配給株式會社の設立

日本自動車配給株式會社の下部機構として道府縣に地方自動車配給株式會社を設立すること

一、區域

一又は二以上の道府縣の區域に亘り一會社を設立すること

二、構成

- (1)、組織は株式會社を原則とすること
- (2)、資本金は地方長官に於いて指示すること
- (3)、出資者は左のものにして地方長官の指定を受けたるものとする

(イ)日産自動車販賣株式會社營業所及特約販賣店、(ロ)トヨタ自動車工業株式會社特約店、(ハ)ディーゼル自動車工業株式會社販賣

自動車統制會の成立

代理店、(ニ)全国自動車部分品工業組合聯合會の地方買受機關

三、機能

日本自動車配給株式会社より割當を受けたる自動車及同部分品を道府縣内に販賣を爲すを主たる業務とすること

1、自動車に關する業務

イ、日本自動車配給株式会社より乗用車、乗合自動車、貨物自動車又は其の車臺を一手に買受け配給すること

ロ、日本自動車配給株式会社に代つて故障に對する保證業務を行ふこと

ハ、修理加工業務を行ふこと

ニ、地域的需要並に使用情況に關し調査及報告すること

ホ、再生中古車の販賣統制を行ふこと

2、部分品に關する業務

イ、日本自動車配給株式会社より部分品を一手に買受け配給すること

ロ、需給關係を日本自動車配給株式会社に傳達すること

四、取扱品目

日本自動車配給株式會社の取扱品目に準ずること

五、設備施設

買取、在庫、販賣に必要な設備施設を保有するの外自動車の修理に必要な限度に於いて修理設備を保有すること

六、下部機構の整備

- (1)、道府縣内必要の地に販賣店を指定し、販賣に必要な限度に於いて店舗その他の設備施設を保有せしむること、
- (2)、指定販賣店は地方長官現存の小賣業者中より之を選定すること
- (3)、地方長官指定販賣店を選定する場合に於いては其の經營者、設備及配給數量等を考慮し圓滑適正なる配給をなし得るやう措置すること

七、現存販賣機關に對する措置

現存販賣業者の整備に就いては左の諸點に留意するの外小賣業者に付いては「小賣業整備要綱」(昭和十七年五月十二日付振第二九六九號)に準據し之が徹底を期すること

- (1)、全国自動車部分品工業組合聯合會の地方買受機關の構成員に對しては其の卸賣実績その他を考慮の上、右買受機關の引受けたる特權を譲渡せしむること
- (2)、現存の自動車部分品小賣業者に關しては前六下部機構の整備に依り其の設備施設の有効利用を圖ると共に從來の実績その他を考慮の上、出資者の特權を譲受けることを得るものとす
- (3)、自動車修理加工を營業する者にして適當なる設備施設を有する者は修理加工業者として育成すること
- (4)、會社に於いて買收若しくは貸借せざる設備施設を所有する販賣業者又は指定販賣店若しくは修理加工業者となり得ざる販賣業者に對しては會社に於いて適當なる共助方策を講ぜしむると共に國民更生金庫に於いて之に對する措置を爲さしむること

八、設立準備

- (1)、地方長官は商工省に協議の上出資業者中より設立準備委員を選出せしめ、會社設立に關する一切の準備に當らしむること
- (2)、地方長官は前項に依り會社設立の大概を樹立し七月十日迄に商工省に協議すること

自動車統制會の成立

日配及び地配の設立

自動車統制會の成立以來最初の事業として採り上げられた自動車及同部分品配給機構整備問題は、練りに練つた上前項のやうに十七年六月五日の整備要綱となり、中央共販たる日本自動車配給會社は六月二十日まで、地方共販たる各府縣自動車配給會社は七月十日までにはそれ／＼設立を完了することが要請せられたのである。

さて整備要綱の決定と共に自動車統制會では具體的工作——中央配給會社設立準備委員の人選を行ひ、商工省の承認を得て次の通り決定した。

委員長 鈴木英雄（統制會理事長）

委員 朝倉每人（統制會理事）、豊田喜一郎（トヨタ）、淺原源七（日産）、林桂（チーゼル自工）、大來修治（部品組合）、久芳小六（自動車興業）、

斯くして六月六日には第一回の設立準備委員會が開催され、この準備會に於いては株式引受けに就きトヨタ、日産、チーゼル各二百萬圓、部品工組、協力者各百萬圓、残り二百萬圓は地方配給會社、日修聯、全貨聯、全乘聯及び日本通運等に於いて引受見込みなること、發起人總代は鈴木委員長たること等が決定したのである。

續いて第一回發起人會が六月九日開かれ、定款、會社設立趣意書その他が内定したが、この發起人會の席上で設立委員の一人たる久芳小六氏が辭任して、その希望に基き不肖自分が部分品配給業者の代表として發起人の一人となつたのであ

る。即ち久芳氏は部分品業者代表としてもつと先輩があるから發企人はその人になつて貰ひ度いと云ふ希望を洩し、不肖自分を推したので、自分は朝倉氏と呼ばれ發企人になることを慫慂された。その直後協力會堀内理事長、岩山理事及久芳氏と逢つたので三人で話し合ひ兎も角正式に引き受けることになつたのである。そして七月十日大東亞會館に於いてこの販賣界にとつて正に劃期的な日本自動車配給株式會社の創立總會が開かれその結果次の如き首腦部の決定を見たのである

取締役社長 朝倉每人（統制會）常務取締役 神谷正太郎（トヨタ） 芦田定次郎（日産） 梶谷嘉一（チーゼル） 取締役大來修治（部品工聯） 柳田諒三（協力者代表） 舞傳男（全貨聯） 監査役 豊田喜一郎（トヨタ） 淺原源七（日産） 林桂（チーゼル）

更に本社を總務、車輛、部品及び軍納の四部制とし、その下に九課二十一係を置き、別に名古屋に支店を、大阪に出張所をそれ／＼設置したのである。

そして總務部長梶谷、車輛部長神谷、軍納部長芦田と夫々三常務が就任したが、問題は部品部長であつた。朝倉社長は自分に部品部長はひとつ若手の、月々火水木金でゆける人を推薦願ひ度いとお話したので、自分はこのことを堀内協力會理事長に相談し、協力會方面と相談の上、二三名候補者の推薦をお願いした。間もなく堀内氏は大阪竹村商會の松井氏を推して來たが、一人ではと云ふので、大澤商會の中山氏、三浦商會の三浦氏、内の吉岡君なども他から推されたので兎に角朝倉社長に届出て置いた。ところが協力會の會合の席上、いつそのこと久芳氏にこの役は頼んだらと云ふことになり満場一致で決したと云ふことを聞いたので、直ちに自分は商工省に赴きその意向を質したところ、商工省でも勿論異存はなかつたが、唯條件として専任でなくては困ると云ふ話しだつた。そこで自分はこれは難問題だぞと思ひ乍ら久芳

氏に、このことを云ふと、兼てこのことを覺悟してゐた同氏は、やるなら無論専任の積りであるとのことに、一瀉千里に決定を見るに至つた譯である。

次に地方配給機構の整備は先づ地方別打合せ會を行つてその趣旨徹底を圖つた。即ち六月十三日の東京地區を皮切りとして、全國を四ブロックに分つて月末迄に打合せを了つたのであるが、ブロック會議では「地方自動車配給會社經營方針」なるものが發表されると共に、次の諸點が明確となつたことは當時として注目すべきことであつたのである。

一、取扱品目中自動車部分品とは規則に依る統制品目の外、非統制品目をも包含すること。
二、自動車部分品に包含さるべき附屬品及工具の範圍は從來自動車用のものとして取扱はれたものは大體その中に含まれるものとする事

三、代燃機装置及びタイヤは取扱品目に包含されないこと

四、地方配給會社は一府縣一會社とすること

五、地方配給會社は株式會社を原則とするも地方事情に依り有限會社をも認めること

如上のブロック會議に於いて發表された「地方自動車配給會社經營方針」は次の通りであつて、需給協議會の設置等は極めて注目されることであらう。

一、地方需給協議會の設置

道府縣に於ける自動車及同部分品の需給調整其他販賣統制に關する重要な事項を協議し、地方自動車配給會社の經營を圓滑ならしむる爲め地方會社に道府縣地方需給協議會を設置すること

(1)、本協議會の委員は左の者を以て之に充つること

(イ) 地方會社役員

(ロ) 指定販賣店代表者

(ハ) 道府縣自動車修理加工工業組合代表者

(ニ) 運輸事業團體代表者

右の外道府縣係官を依囑し參與とすること

(2) 本協議會は左の事項に就き協議するものとす

イ、日本自動車配給株式會社より割當を受けたる自動車及同部分品の種類別、販賣先別配給計畫

ロ、日本自動車配給株式會社に提出すべき自動車及同部分品の種類別、販賣先別需要豫想數量

ハ、其他販賣統制の目的達成に必要な事項

二、資本金の決定

地方會社の資本金は別表(略)の參考基準を基とし地方長官の指示に依り適宜決定すること

三、出資比率の決定

地方會社の出資比率は從來の販賣実績、設備、資力等を參酌の上地方長官の承認を受け決定すること

右の販賣実績に關し自動車に就いては最近二ヶ年間に於ける販賣臺數、同部分品に就いては其の取扱車種の當該府縣保有臺數を基準として算定すること

四、株式の譲渡

株式は會社の承認を得るに非ざれば之を他人に譲渡又は質入することを得ざらしむること

五、業務の範圍

地方會社は自動車需要者に販賣するの外自動車部分品に就いては卸賣のみを爲し直接販賣を爲さざるものとす。

六、販賣價格

(1) 地方會社は地方需給協議會の議を経て中央會社よりの仕入價格に基き公定、協定、又は停止價格の範圍に於いて指定販賣店に配給すべき販賣價格並に需要者への販賣價格を決定すること

(2) 地方會社は道府縣修理加工工業組合員の自動車部分品の定期需要に付いては販賣價格の割引を爲すこと

イ、右の定期需要は日本自動車配給株式会社よりの指示の範圍内に於いて種類別、販賣先別配給數量を地方需給協議會の議を経て決定の上道府縣内配給計畫の中に明示すること

ロ、右により自動車部分品を買受けたる道府縣修理加工工業組合員は其の買受けたる部分品をその修理工場に於いて自動車修理用に使用するの外他の第三者に販賣することを得ざるものとする

七、在庫基準

地方會社は常時年間所要部分品の見積金額の最低十分の一の額に相當する自動車部分品を在庫すること

八、既設買受機關との引繼

地方會社は自動車修理用部分品配給統制規則の改正せられたる日現在を以つて既設地方買受機關より既契約に基く其の在庫品及び未

入荷品に付移管を受け其の一切の事務を繼承すること

如上の経緯の下にそれ／＼設立工作が進められた地方自動車配給會社は種々の事情に依つて、豫定の七月十日までに創立を完了したものは三分の一にも達しなかつた。御膝下たる東京府自動車配給株式會社に至つては、種々紛糾があつて十七年十一月に至つて漸く成立をみたこと云ふ状態である。併しこれは、自動車販賣界にとつて空前の大變革だつたことを考へるとき一面無理もないこと云へよう。

地方共販の設立が多く豫定よりも遅れた原因は、地方共販はその構成分子であるニッサン、トヨタ、ディーゼル三車の販賣業者及び外車用部分品買受機關四者の完全な諒解成立をその設立の前提とするものであるに拘らず、この四者の勢力の劃定が至難だつたことにある。殊に日産、トヨタの出資比率を同率とし、兩者の出資を最少半數以上と限定したために、ディーゼル、買受機關側の反撃が仲々執拗だつたことに因る。即ち日産對トヨタ販賣店の勢力劃定の至難さに加へて、日産、トヨタ對、買受機關並にディーゼルの諒解の成立困難だつたのに因るものと見られたが、殊に東京の如く、これに加へるに日産側の發企人二人の間に疎隔があつたので、局面は愈々複雑化したのである。

東京府共販の最初の設立發企人は石澤愛三、後藤成之(日産)小津綠平、吉田政次(トヨタ)小川菊造、稻原啓三(ディーゼル)柳本光三、五十嵐正作(買受機關)の諸氏であつたが、石澤氏と後藤氏の反目は遂に諒解點に達せず、この間にあつて種々の策謀も行はれたので、遂に當局でも日産側の發企人の交替を内命し、改めて小野悟式、中島亮兩氏が選任された。その後も商工省當局と東京府との意見の一致を見る迄に可成の期間がかゝり、ディーゼル側の出資比率増加問題等も

あつて種々の曲折を経た結果漸く落着を見たもので、豫定の如く日産の小野氏が社長に据る迄に、これ程の紛糾を見せたものは一寸類を見ないところだつた。

部品工業政策の確立

組合分立から整備へ

昭和九、十年頃行はれた第一次國産部品優良化運動は、聖自動車會社と云ふ時代の畸型兒を残して潰え去つたが、部品メーカーの單一組合結成への希望はなほも埋れ火となつて燃え續けてゐた。即ち國産自動車部分品組合の結成に指導役を買つて出た染谷關太郎晴山直吉高間守次等の諸氏は、工業組合の結成が各業界に於て澎湃として起るや、自動車部分品工業組合の結成について積極的に働きかけたのである。しかし當時はまだ、部分品製作業界に工業組合を直ちに組織しなければならぬといふ程の情勢が殆んど表面化されてゐなかつたし、東京自動車商組合製作部の存在がまだ鬱然としてゐたのでこの運動は仲々進捗しなかつたのである。散々生みの悩みを経験し、迂余曲折を経て漸やく出來上つたのが、東京自動車機械工業組合であつた。昭和十二年のことである。併しこれに先立つて海老原直太氏等の率ゐる板金業者は既に東京自動車板金工業組合を結成し、又江東方面の群小車體業者は任意の車體組合を結成するなど、小組合分立の兆は漸く業界に顯著となつて來た。これは謂ゆる第一次工業組合時代の空氣を反映したものであつて、當時一般の工業組合への關心は

業種的にも地域的にも小範圍に於て簇出結成されてゐたものであつた。

併し總て工業組合整備の時代は始まつた。工業組合の簇生が余りに恣意的であり、そこに何等の體系も樹立されてゐなかつたからである。そこで當局の方針が、之等群棲する工業組合に體系を與へ整備確立しようとするに至つたのである。中小工業者の助成を目ざして制定された工業組合精神に對し、このやうな組合の濫立は動もすれ相背反するかに見えたのである。斯くして東京自動車商組合車體部、東京自動車板金工業組合、江東車體組合の合同成り、東京自動車機械工業組合はまたその統制力を擴大してアウトサイダーの極力包容に出るなど、總て統合への機運に向ふことになつた。

優良化運動の復活

第一次優良化運動の潰滅は、その因つて来る客觀情勢が解消したからであつて、優良化運動そのものが早晚復活すべきものであつたことは云ふ迄もない事であつた。即ち、第一次運動の主目標は、部分品の組立てによつて國産大衆車を組立てること、これによつて衰頹の途を辿りつゝあつた海外進出を挽回しようとするにあつたが、自動車工業確立要綱の決定によつて、國産自動車の確立指針は不動のものとなつたし、國産部品の海外進出は、素々その原因の一半は爲替低落等による變態現象と我が國の勞賃安等による生産原價の低位にあつたのであるが、非常時態勢から臨戰態勢へ更に事變の發生等によつて我が工業品の生産原價指數は必然に上昇一途の線を辿つた。之に加ふるに世界貿易の趨勢は漸時保護貿易政策へと移行して行つたので我が部分品の海外進出は各國の保護關稅の爲めにも到る處で阻止されたのであつた。斯くして

部品優良化の本質に鋭く觸れるところなく、その目標を外部にのみ求めた結果、第一次運動はその客觀情勢の解消と共に潰滅し去つたが、日支事變によつて國産車の性能改善問題が喫緊のこととして關係官民の間に研究されるや、國産部品の優良化問題もその一翼として當局の間に鋭く検討されることとなつた。斯くして「優良自動車部分品及自動車材料認定規則」が昭和十三年三月十一日商工省令第九號を以て告示され、こゝに優良化運動は當局の手にその良き繼承者を見出したのである。同規則の主旨は

一、自動車製造事業の發達に資する爲め自動車製造事業法施行令第一條第一項の自動車用部分品又は材料にして品質、性能優秀なるものを優良品として認定する

二、認定は申請者に限り、毎年六月及十二月に之を行ふ。

の二項であるが、認定された製品の待遇をどうするかと云ふ様なことは何等規定されてゐない。第一回認定は十三年六月卅日發表され四十七業者(二十六品目)がその榮譽を擔つたが、爾後昭和十六年十二月末迄に百數十の業者が認定され、一應本邦自動車部分品優良メーカーを網羅し盡したかの觀がある。

斯の如く認定制そのものはさしたる効果を持つてゐなかつたが、そこには大きい含みが藏されてゐたことが後に至つて判明した。部分品工業整備の第二の段階に於て認定業者は優先的待遇を享受することになつたからであるが、併しこのことは既に認定規則制定當時から醸成されてゐたのである。

併しこの當時の部分品政策はまだ多分に跛行的であることを免れなかつた。當時に於ける部分品とは主として組立用部分品を指すものであつて、修理用部分品に付ては殆んど何等の考慮も拂はれてゐなかつた。これは自動車を他の一般の機

械工業製品と同一視したためであつて、自動車そのものが一種の消耗品のものであることは判つてゐても、それが夥しい修理用部分品を必要とする事情に當局者は想ひ到らなかつたのであつた。本来修理用部分品は自動車と一セットの関係に於て考慮せらるべき性質のものであり、完成車一臺に付いてその二、三割の修理用部分品を一セットとして自動車生産計画は樹てられなければならないのであつて、況んや保有車輛に對する修理用部分品はこれとは別個に補給が期せられなければならないものである。しかも現實は當然の結果として補給用部分品の市場に於ける數量は激減し、辛うじてアウトサイダーの手によつてまかなはれてゐる状態であつた。この事態を初めて正視した當局はさし當り工業組合に對して補給部分品資材の應急的供給をなすと共に十五年度から自動車物動の中に補給部分品の一項を加へることとなり、こゝに始めて補給部分品問題は明るみになることになつたのである。

鐵鋼製品工業整備要綱と部品工業政策

さて、生産力擴充を遂行する爲めには當局の中小工業對策は必然に變更せざるを得なくなつた。第一次の工業組合濫立の時代は謂はゞ中小工業の只管育成助長期間に屬し、工業組合はその政策の推進中核體を形成してゐたものである。併し乍ら資材配給も漸次重點的となり、凡ゆる生産面に決戰體制を確立して所期の生産を完遂してゆく爲めには、中小工業もこの線に沿つて整備確立されなければならなかつた。斯くして十五年十二月廿一日商工省では次官通牒を以て機械鐵鋼製品工業整備要綱を發牒し、從來の工業政策を一變して、生産重點主義への具體的意向を明かにしたのであつた。即ち

その趣旨とするところは

高度國防國家建設を目標とする機械鐵鋼製品工業の整備に付ては重點をその生産性の昂揚に置き大工場の生産能率を充分發揮せしむると共に中小工場中技術、設備、能力比較的優秀なるものを積極的に再編成機構中に参加せしめ其の能力を活用し以て綜合生産力の増強、資材及勞力の有効利用を圖ること緊要なるを以て差當り左記方針に基き生産分野の劃定、下請制度の整備、企業形態の合理化、非能率工場の整理等を実施せんとす。

- 1、大工場——機械工業、日本鐵道車輛工業組合及び新業種別工聯傘下業者其他之に準ずる業者——に付ては生産分野を制定し製品の専門化を圖ると共に部品専門工場、下請工場の製造又は加工に適する品目に付ては自ら製造せずして部分品専門工場より購入し又は下請に出すこと
- 2、中小工場——大工場以下のものにして主として道府縣鐵鋼製品工聯傘下業者——は
 - (イ)部品専門工場となるか、(ロ)下請工場となるか、(ハ)國民生活用又は輸出用の機器又は鐵鋼製品工場となるか、(ニ)簡易なる雜機器又は雜鐵鋼製品工場となるか、(ホ)修繕工場となるか

そのいづれかに生きる方途を見出さなければならず、若し設備、技術、原材料等の關係上それが不可能な場合に始めて整理を行うことになるのであるが、この劃期的な再編と共に謂ゆる新業種別組合の重要性は倍増したのである。一方自動車部分品工業界に於ては十四年八月には優良自動車部分品並自動車材料規則によつて認定された業者のみを以て自動車認

定部分品工業組合を組織すると共に、右組合を主軸に全國自動車部分品工業組合聯合會が結成され同年十一月十七日創立總會を開催した。同工聯傘下組合は認定組合の外に、部分品年産額十二萬圓以上の業者のみを組合員とする東京府自動車部分品工業組合を始め神奈川県第一自動車部分品製造、愛知県自動車部分品製造、大阪府自動車部分品製造、兵庫縣自動車部分品各工業組合で、これを五大工組と通稱し、認定工組をAクラスと稱したに對してこれをBクラスと稱して、右工聯を以て自動車部分品の生産計畫を遂行することとし、これ以外の年額十二萬圓以下の生産力しかない業者を以て組織された組合を通稱Cクラスと云ひ、これは計畫生産外に位置せしめたのであつた。即ち部品工聯は謂ゆる新業種別組合として、日本鐵鋼製品工業組合聯合會に所屬して鐵鋼資材の割當を右鐵工聯から受けるのに對して、C級組合は各府縣鐵鋼製品工業組合の聯合會の傘下に屬し、鐵鋼資材の割當はこれら府縣工聯を通じて受けるのである。従つてその資材割當は零細なものであり且つ部分品の計畫生産外に置かれた譯である。部品工聯傘下の内認定工組は特に優先的に資材の配給を受けることとなつてゐたが、兎に角この六大工組によつて我が自動車部分品の計畫生産はこれを確保してゆかうとしたところに、この業種別組合の狙ひはあつたのである。

斯くしてその目的達成の爲めに部品工聯では

一、原材料の確保、二、生産分野の劃定、三、部品専門製作化の進展、四、品質改善性能向上を實現せしむる爲めの検査機關の設置、五、規格の統一、六、材料の統制、七、生産の統制

等の實現に努力してゐた譯であり、特に必要ありと認められた場合は、商工省に於て指圖割當を實施して只管計畫生産の遂行を期してゐた。

斯る情勢下に機械鐵鋼製品工業整備要綱が發牒され、高度國防國家建設の爲めに、より高度な統制の浸透が要請されることとなつたのである。そしてその結果自動車部分品工業整備要綱が商工省機械局長同振興部長の連名通牒によつて示達されたのである。

一、方針

機械鐵鋼製品工業整備要綱（昭和十五年十二月二十一日附一五機第四八四五商工次官通牒）の趣旨に據り全國に於ける自動車部分品製造工業者を其の有する設備、技術、実績、經營方針並に需給等の關係を考慮し之が組織化を圖り現下の要求に即應するの體制に整備せしめんとす。

二、實施方法

1、統制團體として日本自動車部分品工業組合を設け必要なる統制を行はしむること
本組合の地區は内地一圓とすること

2、日本自動車部分品工業組合の組合員たるべきものは大凡左の各項に該當する者なること

(イ) 自動車部分品（小型自動車以外の自動車部分品、附屬品及自動車用工具類にしてタイヤ、チューブ、蓄電池、球並に軸受を除く）の製造を営むものなること

(ロ) 別表に掲ぐる各品種には同表記載の資格基準を現に具備するものなること

(ハ) 全國自動車部分品工業組合聯合會所屬組合員の組合員に付ては同聯合會に於て其他のものに付ては地方長官

部品工業政策の確立

に於て調査の上適當と認むるものにして商工省の指定を受けたるものなること

3、現に前2に該當せざるものに在りても企業の間其他に依り適當と認めらるゝに至りたるものにては其都度日本自動車部分品工業組合員として指定することあるべきこと

4、日本自動車部分品工業組合の結成に伴ひ全國自動車部分品工業組合聯合會其他關係組合を解散すること

この日本自動車部分品工業組合員たるの認定を商工省がなすことを通稱して部分品工業の指定制と云ふ。この指定は部品工聯及び各府縣の認定が意外に手間取り又商工省のこれに要する調査が種々の都合でおくれたため、二十七部門三百五社の業者指定発表は十六年十二月となり、従つて組合の設立を見たのは十七年四月となつた。その後第二次三次の追加指定があつてその組合員は四百名以上に達したが、車體業者の分離によつて再び八十五名を減じた。而して指定は、第三次を以て集團的には打切りとする旨商工當局で言明してゐるので目下のところこれ以上の増減はないものと見られる。

部品工業の指定制は、謂はゞ部分品工業に對する許可制の採用を意味するものと云つてよく、自動車製造事業法施行規則を改正して部分品業者に對して全面的な許可會社制度を採用する必要は自然解消の形となつた。機械鐵鋼製品工業整備要綱發條から部品メーカーの指定に至る間に於ては、部分品工業の統制を如何なる形に於て具現すべきか相當活潑な議論も展開され、十六年九月十五日自製法施行規則を改正して車輪工業株式會社を許可會社とした先縦を追つて、自製法施行規則を改正、その指定の範圍を擴大すると共に許可基準を引き下げて主要部分品工業に對して全面的に許可會社制度を採用すべしとする意見も相當に有力だつたのであるが、結局許可制採用に代へるに指定制を採ることとなつて一應體制の整備はなされたのである。

日本自動車部分品工業組合は昭和十八年一月、自動車統制會々員に指定され部品工業の整備は最終段階に突入した様に見えるが、必ずしもさうでもない様である。自動車統制會では、部分品の計生産を直ちに具現する爲めには、更にこれを基礎として徹底的の再編を行ひ、部品工業の専門製作化、重點生産を行ふ必要ありとし、同會生産委員會等に於て研究中であるとのことである。

自動車部分品工業整備の主流は前述の日本自動車部分品工業組合の結成によつてその方向が決定されたが、更にこれと關聯して、自動車製造部門の下請組織整備の實施も見落してはならない。即ち次官通牒によつて指示された中小業者の幾割かは下請業者として更生しなければならないし、更にその後の情勢の發展によつて、協力工場（下請工場）の助長強化は生産力確保の一基底として各方面とも慎重に講究してをり、自動車統制會でも會員會社の協力工場整備については特別の考慮を巡らしてゐる様である。兩自動車製造會社の協力工場として十六年四月四十余名の業者が指定されたが、現在はこの協力工場の整備は自動車統制會が會員各社との間を斡旋してその萬全を期してゐる。

自動車製造會社と部品工業者との牽關係即ち部品業者の組立工業への依存については、部品組合の統制會加入によつて愈々その緊密性が賦與されることとなる譯で、従來はこれを關係づける爲めに、部品業者の専門製作の涉度を増大せしめることなどがその方法論として採りあげられ論議された。日本自動車部分品工業組合の結成に先立つてとられた指定制の一面にはこの専門製作化への途を示唆するに十分なものがあり、これを二十七部門に分つた如きはその端的な現はれの一つである。勿論千以上にのぼる部分品を二十七部門に分つたことは随分大雑把な分け方であるが、従來生産分野の劃

定問題は屢々論議の對象とはなつたが、實際にその分野が明確に指示されたのは蓋しこれを以て嚆矢とするものであつて、最初の過程にあつては妥當と稱して宜かるべく、最初から餘り細かく分化することは却つて摩擦を生じ易く所期の効果を期待し得ないと見ても大過なからう。

私は最初修理工具製作は、部分品の中に包含されるのもどうかと思ひ、單獨工組の結成に乗り出したこともあるが、工具も部品組合の一部門を劃するものであることがはつきりしたので途中で潔く拋棄したのであつた。

小型部品も一元統制

序のこと乍ら小型自動車用部分品も、自動車部分品工業整備要綱に準じて一元的に統制され日本小型自動車部分品工業組合を結成して日本第二自動車工業組合聯合會の傘下組合として指定された。同組合員資格基準は小型自動車の特殊事情が考慮されて年産額三萬圓が單位となつてゐるが、商工省に於て大型部品業者に準じて指定し、小型自動車部分品の計劃生産を擔當することとなつてゐる。

小型自動車部分品工業組合結成の機運は先づ大阪に於て醸成され、大阪府自動車部分品工業組合結成に際し舊組合を解體した時同組合員として加入してゐた小型部分品業者がこれを母體として全國一圓の小型部品組合を結成すべく上京陳情したのに端を發して、當局としても新なる構想のものに小型自動車用部分品の生産を確保する爲め東京、千葉、神奈川、愛知、大阪、兵庫、廣島、の七府縣を地區とする單一組合を、組合員を指定した上十六年秋結成せしめたのである。この

後追加指定があつて地區も擴大された。

車體統制組合の出現

日本自動車部分品工業組合結成を繞つて一つの問題が提起された。車體業者を部分品業者と看做して同一にこれを取り扱ふべきや否やの問題である。東京自動車々體工業組合は第一次の業種別組合結成に際してこの中に發展的解消を遂げた斯くして全國自動車部品工業組合聯合會が部品工業統制の中核體たる期間に於ては別段斯る問題は起らなかつたので、商工省としては第一次指定の中には車體業者もそのまゝ加へ、日本自動車部分品工業組合結成に際してもその組合員として加入せしめたのであつて、商工省としては車體業者は部分品業者に非ずとして商工當局に働きかけて來た車體業者の聲を聞いた時は、正に寢耳に水だつたに相違ない。併し乍らく考へて見れば成程他の部分品工業とはその趣を異にし、簡單ではあるが一つの綜合工業であることに間違ひはない。日本の車體工業を、車輛製造工業と同一水準に於て見ることは、その設備、規模、技術等から見ると暴論に近く、殊に云ふに足る程のプレス工業を有せずして、殆んどバス、トラックのボディ製作と修理を事としてゐる我が國の車體工業は、絶対に車輛製造工業と同一規準に置いてこれを眺めることは出来ないにしても、部分品工業として看做すことは更に妥當でないのである。

商工省でも種々考究の結果これに單一組合を結成せしめることに方針を決定した。時恰かも産業團體令による自動車統制會は既に生誕し、統制會傘下の組合は可成統制組合を結成せしめるとの方針に従ひこゝに自動車業界としては初の車體

統制組合が生誕する機縁が生じたのである。

然るに車體業者を分離獨立せしめて單一統制組合を結成させることゝなると修理工業との關聯に於て又こゝに問題の發生するのを免れない。何故なら車體業者の大部分は製作業者であると同時に車體修理業者である。従つて車體製造業者をして單一組合を結成せしめるとなれば勢ひ、車體修理はこの新組合の方に移動しなければならぬ。ところが修理工業に關しても後に述べる様に商工省では整備を斷行し、修理工場の整理とその能力擴充を圖らうとしてゐるのであつて、修理工業を打つて一丸となる一元的統制を圖らうとすれば勢ひ車體修理業者も加へなければならず、車體業者に單一組合を結成させるとなれば、その修理部門だけは一般修理と切離さざるを得ない。更にもう一つの問題としては、地方の販賣店はいづれも小規模乍らボデー架裝業も兼ねてゐるので、これを車體製造業者と看做すことゝなれば、配給業者兼車體業者となり現下の統制方針たる一社一業の原則をどうするかと云ふ問題にも逢着する。そこで自動車及同部分品配給機構整備要綱の具體化に當つて、配給業者たる地方自配は車體製造をなさしめないことゝした。これで配給会社との關聯はつきりしたが、修理工業との關聯問題はそう簡單に行かない。この爲めに車體統制組合の設立命令は頗る遅れ、漸やく昭和十七年十二月二十四日になつて告示された。同時にその設立要綱も通達されたが、その中で車體製造業者の營む車體修理は統制組合に於て取扱ふべきことが明示されたのである。その概容は

一、方針 機械鐵鋼製品工業整備要綱の趣旨に據り自動車々體の生産の確保並に製造技術の向上を圖る爲め自動車々體工業を組織化し以て現下の時局の要請に即應する體勢を整備せんとす

二、實施方法

- 1、統制團體として重要産業團體令により日本自動車々體統制組合を設立し必要なる統制を行はしむること
 - イ、本統制組合の統制地區は別表道府縣とすること (別表略)
 - ロ、本統制組合は自動車統制會の會員とすること
 - 2、商工大臣は自動車々體製造業者にして(イ)現に日本自動車部分品工業組合の所屬組合員たる者及び(ロ)日本自動車部分品工業組合員第三次指定業者に對して本統制組合の設立を命ずること
 - 3、本統制組合の取扱ふべき車體は小型自動車を除く自動車の車體(特殊用途自動車の特殊裝を除く)なること
 - 4、本統制組合の組合員たる車體製造業者の營む車體の修理加工は本統制組合に於て併せて取扱ふべきことゝす、従つて之等車體の修理加工に付ては道府縣修理加工工業組合より脱退せしむること
 - 5、本統制組合は自動車統制會及日本自動車配給會社と協力して車體製造の確保を期すること
- 斯くしてその地區は一道二十六府縣八十五業者に對して十八年一月二十五日迄に日本自動車々體統制組合を設立すべきことが命ぜられ、期限一杯の一月二十五日、業界初の統制組合は創立され、即日商工省から認可され、自動車統制會の會員に指定されたのである。

車體業者は斯くして統制團體の一單位として登場したが、直にその企業を整備して車體製造を確保するのはこれからである。指定業者の中にも、自動車配給機構の整備と關聯して名のみあつてその實體のないものもあり、之等の整備と共に企業を再整備して時局の要請に應ずるが爲めには統制組合が今後その指導に當らなければならぬ。

修理用部品の配給統制と協力會の誕生

前章で述べた車輛の配給統制に次いで修理用部分品の配給統制が實施された。商工省では十六年十二月、輸出入臨時措置法に基く「自動車修理用部分品配給統制規則」を制定公布し、自動車輸送力確保の爲めにその所用の修理用部分品の配給を圓滑ならしめることとなつたのであるが、既に凡ゆる經濟面に統制が浸潤して配給統制が實施され、且つ修理用部分品の入手が著しく困難化してゐたため、この統制實施を豫想して、業者としては早くからこの準備に怠りなかつたことを先づこゝに指摘しなければならない。

全國自動車部分品工聯及び東京自動車商組合關係有志が策した「自動車取替部分品販賣統制會社案」もこの表現の一つに數へることが出來よう。しかしこの案は商工省及び卸業者方面の容るゝところとならず、止むなく商組合を母體とする東京自動車用品商業組合の生誕を見たのであつた。同商業組合の認可問題に付ては商工省に二つの意見が對立した様である。振興部ではその成立に好感を示したが、機械局では國產車販賣關係を含まざる商業組合は今更その必要なしとして認可に仲々同意しなかつたが結局國產車販賣關係を除いて認可を見たのであつた。これは部品配給統制に對する機械局の根本方針の片鱗を早くも示唆してゐるものとして興味深いものであらう。機械局ではこの頃から早くも配給統制に當つて外車關係販賣業者重用の必要を認めなかつたものであらう。併し商業組合は曲りなりにも成立した。假令機械局から、商業組合が認可となつても、それは配給統制問題とは何等の關係あるものでないとの釘を打たれた條件附のものであるにせよ

認可されたからには商業組合としての機能發揮を圖らなければならない。そこで理事長に推された自分は更に配給問題に關する組合試案の作成を意圖し、その原案作成を小林光榮君に委嘱して略々出來上つたのである。然るに組合員の中にはその試案の良否は兎も角、これを小林君に委嘱したことを諒解出來ないとして反對したものがあつた。結局これは陽の目を見ることが出來なかつた。小林君は斯る役には打つてつけの練達の士だと思つたから委嘱したのだが、世の中には變な理由もあるもので變なこととなり、小林君には眞に氣の毒をしたが、商業組合としても損をした様に思ふ。若し業者側からしつかりした妥當な試案が提出されてゐたら、天降りの規則を或は押しつけられずに済んだかも知れないと思ふとこのことは販賣業者の爲めにも残念に思はれる。

いま一つ惡かつたことは、同じ販賣業者でも卸業者と小賣業者の歩調が揃はなかつたことである。卒直に云ふとこの兩業者は互ひに配給統制に當つて有利な地位を獲得すべく蝸牛角上の争ひを續け、各々自己に有利な試案を當局に提出して却つて當局の心證を悪くした。さなきだに機械局あたりでは販賣業者輕視の傾向が多分にあつたのであるから、これは正に自ら墓穴を掘るの愚を取つた様なものである。

殊に卸業者の獨尊的自我は強かつた。當局の意向がどうならうと、卸業者を無視して配給統制の成立し得る方途なしとして多寡をくゞつてゐたことは看過せない。斯くして小賣業者が大同團結して圖らうとしてゐる矢先、全國卸業者の指導的立場にある東京火曜會、大阪十一會を中心に第一開屋の大同團結が宣言された。十五年も暮押し迫つた十二月中旬のことである。十六年に入るや部分品の配給統制は愈々必至の勢ひとなつて來たので、卸、小賣兩業者の反目は目を追つて熾烈となり、容易に收まるべくも見えなかつた。販賣業者當時の心情とすれば、商工省が如何に表面販賣業者を無視乃至は

輕視の態度を見せてゐようとも、結局配給の中樞に坐るものは我々販賣業者であるとし、卸は小賣を、小賣は卸を互ひに排斥し合つて、兩者共にその中樞を握ることにのみ専念してゐたのである。併し規則公布の空氣が切迫するにつれて、この安心は不安と變つて來た。當局の態度は不變に見えて來たからである。

斯る零團氣の裡に昭和十六年五月十二日、規則の公布を見たのであるが、一見するや小賣業者は素よりのこと卸業者は全く晴天の碧塵に逢つたやうに仰天したのである。この規則は現行の物資統制令に基く自動車修理用部分品統制規則（十七年九月三十日公布）の前身をなすものであるが、統制品目を主要部分品九十五品目とし、これに對して計劃生産、計劃配給を遂行實施せんとするもので、全八條から成り、先づ統制九十五品目に對して生産、配給の計劃化を實施せんとするものでその内容は次の様なものである。

一、規則は明示せる九十五品目に付て行ふ。（第一條）

二、全國自動車部分品工聯、日本自動車製造工業組合は、各その所屬組合員に統制部分品に付き計劃生産をなさしめた上これを買受ける。（第二、三條）

三、地方長官は特に必要ある場合は商工大臣の認可を受け配給に關し必要な命令をなすことが出來ると共に又報告を徴することも出来る。（第五、八條）

即ち國產車用に就ては、當時日産、トヨタ兩者で結成してゐた日本自動車製造工業組合に於て、外車用に就ては全國部品工聯に於て夫々計劃生産を行ひ、配給についても之等の兩組合を統制團體とし、その下部機構たる府縣別の買受機關に直接配給する。この買受機關も國產車用、外車用の二本建となつてゐるもので、謂はゞこれは部分品を二元的に統制した

のであるが、これは完全な問屋抹殺案である。從來の販賣組織はメーカー——問屋——小賣業者の三段階となつてゐたものを、該統制案は自動車組合及び部品工聯を以て從來の問屋の行爲たる製品の集荷をなさしめ、之を直ちに小賣業者の統制團體たる地方買受機關に流さうとするもので、問屋の介入は全く出來ない仕組になつてゐる。如何なる統制案と雖もまさか自分達を無視、抹殺することはあるまいと多寡を括つてゐた問屋業者は全く驚愕した。直ちに東京火曜會、大阪十一會を中心とする問屋業者はこれに對する對策協議をなし、全國の問屋業者に對してその商權擁護の爲めに起つべく飛檄したのであつた。

斯くして規則發表後旬日を出でない五月二十九日午前九時赤坂三會堂に於て卸業者の規則反對の第一聲はあげられた。集まる問屋業者約二百。或ひは該規則の、米、木炭の配給機構整備を只機械的に模倣した、實情に即せざる案なりとして排撃し、或ひは卸業者の配給統制試案を説明して氣勢をあげた末、先づ該規則の撤回を當局に具陳し、永年配給の衝に當り、その設備技術を有する卸業者の活用を圖るよう修正を要望することとなり、堀内茂平氏を委員長とし、以下實行委員を選任し、直ちに商工省に陳情することとなつた。時の機械局動力機械課長は今南方に行つてゐる岩崎松義氏であつたが卸業者のこの陳情を一蹴したので、こゝに兩者の意見は全く對立するに至つた。即ち當局としては、問屋も同じく買受機關の一員として配給に携ればいゝのであつて、問屋を抹殺するものではないと云ふ。問屋業者側から云はせれば部品工聯に配給せしめることは、メーカーの販賣分野への進出であつて、これは政府の生産、配給の分野劃定の主旨にも反し、且つ買受機關は小賣業者の構成すべきものであつて、問屋の入るべき分野ではないとして、飽迄主張を枉げようとしなない。全く正面衝突の形となつて、一時はその成行は頗る憂慮された。斯の様な事態になつたことは、前にも述べた様に問屋業

者にもその責任はある。従来獨善的態度を持し、自己に都合のいい試案許りを並べてゐて、官との接觸に意を用ひて來なかつたからである。併し當局でも、この案を樹てるときにはメーカーの意見は徴したが、販賣業者の意見は全く徴せずして作製したところに、多少の無理もあり、且つ問屋を必要以上に感情的に刺戟した點は指摘されるであらう。

併し部品工聯にしても、製品の集荷は兎も角として、それ以下の問屋の仕事を全部やることは煩雜でもあり、第一配給の組織に就ても経験がない。結局問題の解決はこゝから生れて來た。メーカーと販賣業者の握手がこゝから可能となつて來たのである。商工省及び自工聯の提示した第一の妥協案は安全自動車、日本自動車、萬歳自動車、福田自動車（大阪）山本商會（神戸）等五社をして部品工聯の配給行爲を代行せしめ、その下に特定の卸業者を所屬せしめ、部品工聯と買受機關の紐帶とするものであつた。これに對し堀内委員長以下の委員が承服しなかつた。私はこの案を支持して説得に努めたが、何か獨占しやうといふ意圖があるかのやうに誤解されたので白紙で返した。その爲め五代行責任者を代へることとなり、その結果第一出張所長小林光榮工聯理事（東京）、第二出張所長北村勉工聯常務理事（名古屋）、第三出張所長後藤工聯書記長（大阪）、第四出張所長山本正三工聯理事（神戸）と決定し、第五出張所長（外地關係）も東京に設置して、この五出張所の傘下に卸業者中四十名を詮衡して部分品協力會を結成せしめ、之等協力者を工聯の指揮下に置いて一切の配給事務を代行せしめ、従來の設備、經驗を活用することとなつたのである。斯くてさしも紛糾を極めた問題も無事に終結を告げ、協力會の發會式は關係官民會合の上盛大に舉行されたのであつた。

該規則の實施は七月一日からの豫定であつたが、肝腎の下部構造たる地方買受機關の設置が遅々として捗らず、且つ部品工聯の準備も間に合はなかつたため實際は豫定より遅れたのである。買受機關の設置が遅れた第一の理由は、構成の基礎となるべき團體が全く存在しなかつた地方も相當あつて、國產車用、外車用の二本建としたため、その機關を設置して果して維持してゆけるかどうかは疑問のところもあつたこと、第二の理由としては地方廳、及び業者が、その機關設置の根本方針を容易に理解し得なかつたことであつて、地方によつては業者はこの買受機關設置に甚だ消極的であつた。その結果静岡縣の如く、唯一人の業者が買受機關として指定されたと云ふ様なところさへ生れたのである。従つて同規則による統制の實際に實施されたのは翌十七年に入つてからであり、自動車修理用部分品統制規則（十七年九月公布）迄のホンの僅かな期間存在したに過ぎなかつた。

修理用部分品の第二次統制

自動車統制會の設立によつて劃期的な自動車及同部分品の配給機構の整備が敢行されたことは前章で詳しく述べたところであるが、この配給機構の整備は同時に修理工業の整備と表裏一體の關係に於て構想實施されたのであつた。即ち昭和十六年五月公布を見た「自動車修理用部分品配給統制規則」は前述したやうに輸出入臨時措置法に基くものであるが、昭和十七年十月一日新たに總動員法に基く物資統制令に依つて「自動車修理用部分品統制規則」が施行されることとなつたのである。この新規則は内容的にも以前の配給統制規則の一部を改正し、臨時措置法に基くものを總動員法に基く物資統制令にその基礎を置代へると共に同規則第二條の生産、第三、第四條の配給各統制團體を自動車統制會、日本自動車配給株式會社と全面的に改め、その統制力を強化化したものである。

- 一、生産の統制機關を自動車統制會一本建とし配給を商工大臣の指定する會社（日本自動車配給株式會社）と一元化した。
- 二、生産統制の範圍を擴大して従來の部分品工組の組合員を全部分品メーカーにまで及ぼしたること。
- 三、賣渡し制限の範圍を擴大して全部分品メーカーは日本自動車配給株式會社以外賣渡せないこととしたること。
- 四、従來メーカーからの買受到に制限がなかつたのを統制會社たる日本自動車配給株式會社以外から買へぬこととしたること。
- 五、日本自動車配給株式會社は下部機構（即ち地方配給會社）に必要な指示をなし得ることとしたること。
- 六、従來の適用品目（統制品目）九十五種のうち六種を除外し、新たに三十種を追加結局百十九品目とその範圍を擴大したること。

改正要點としては大體以上の如きものであるが、この結果生産、配給の全部門に亘つて従來の如くアウトサイダーの存立が許されなくなり市場混亂の根源であり統制違反の温床であつた盟外者の活動すべき余地が全然なくなつたわけで、この統制力は以前に倍する鞏固なものとなつたわけである。

それと共に違反者に対する罰則が従來は臨時措置法であるため輕きに失してゐた點が、今回の規則に於いては總動員法に基く物資統制令に依るため、この違反は直ちに總動員法違反となり、その罰則も従つて相當重くなつてゐる。

これに依つて商工省としては自動車工業の現段階から派生される諸々の弊害を根本的に交除、自動車統制會を中心とする計劃生産、計劃配給の圓滑なる具現を圖り以て自動車工業の抜本的昂上を期成し併せてこれが配給を一元化することに

依つて限られたる自動車並に同部分品の効率を最高度に發揮せしめ以つて自動車輸送力の確保、増強に資せんとしてゐるものに外ならないのである。

同規則の運用方針については商工省機械局動力機械課から詳細發表されてゐるので次にこれを抜萃することとしよう。

自動車修理用部分品統制規則運用方針

- 一、本則の適用を受くべき自動車部分品は第二條の規定に依り左の範圍に限ること
 - 1、普通自動車の部分品に限ること

右の普通自動車は自動車取締令（昭和八年八月十八日内務省令第二十三號）第一條及第二條の規定に依るべきこと
 - 2、修理に使用する部分品に限り、自動車の組立に使用する部分品の製造に使用する部分品を含まざること
 - 3、別表に掲げられたる品目に限ること

右は修理用部分品にして特に重要なもの、内差當り百十九品目に限られたること
 - 4、軍より支給せられたる原材料を以て製造したるものを含まざるも、然らざるものは軍に於て使用する部分品にも適用せらるべきこと
 - 5、再生若は中古の部分品を含まざること
 - 6、車種及品目は將來必要に應じ擴張追加の豫定なること
- 一、本規則第三條の運用は左に依ること

- 1、製造業者は自動車統制會の會員たる團體を組織する者のみに限らず自動車修理用部分品の製造業者の凡てを包含するも再生加工業者を含まざること
- 2、生産の指示は左に依ること
 - イ、商工省は豫め部分品の製造に使用せらるべき原材料の自動車統制會會員別數量を決定し自動車統制會は之を會員に指示すること
 - ロ、自動車統制會は前イ、の原材料の範圍内に於て豫め日本自動車配給株式会社より提出せしめたる需要豫想數量を基礎とし、其の會員をして毎年一月より起算する毎三ヶ月間（以下毎四半期と稱す）の部分品の製造業者別種類別の生産割當案を作成せしめ、右に基き製造業者別種類別生産割當數量を決定し當該期間の開始二週間前に商工大臣宛承認申請を爲すこと
 - ハ、自動車統制會は前ロ、に依り商工大臣の承認を受けたる決定に基き製造業者に對し種類別生産割當數量を指示すること
 - 1、製造業者が自動車統制會の會員たるときは自動車統制會に於て之が指示を爲すこと
 - 製造業者が自動車統制會の會員たる團體を組織する者たるときは自動車統制會の指示に基き會員たる團體に於て之が指示を爲すこと
 - 2、製造業者が自動車統制會以外の統制團體に所屬するものたるときは自動車統制會に於て右統制團體と協議の上之が指示を爲すこと
 - ニ、自動車統制會は前ハ、に依る生産割當數量の追加若は變更を必要とする事情の生じたる場合は前ロ、の期間に拘はらず前ロ、及ハ、に準じ商工大臣の承認を受け指示を爲すことを得べきこと
 - ホ、製造業者は前ハ、及ニ、の指示に基き製造を爲すこと

ヘ、外地向、圓域向、軍政地域向、第三國向の部分品に付ては需要先の要望に基き原材料を考慮の上前イ、乃至ホ、に準じ之が製造を爲すこと

ト、日本自動車配給株式会社は前ロ、の生産計畫樹立に資する爲道府縣自動車配給株式会社及需要者團體より資料を蒐集の上毎四半期の需要豫想數量を決定し豫め自動車統制會に提出すること

三、第四條及第五條の運用は左に依ること

- 1、製造業者は第三條の規定に於けると同じく自動車修理用部分品の製造業者の凡てを包含するも再生業者を含まざること
- 2、統制會社は商工省告示第四十六號に依り日本自動車配給株式会社なること
 - イ、製造業者部分品の製造を了したるときは速かに日本自動車配給株式会社へ譲渡の手續を爲し第三者に譲渡することを得ざること
 - ロ、日本自動車配給株式会社は遲滞なく右の譲受を了すべくも第三條の指示に基き製造したる部分品に非ざるものに付ては順次必要に應じ適正價格を以て譲受くべきこと
- 3、統制會社以外の者とは統制會社の下部機構たる道府縣自動車配給株式会社並に其の指定販賣店のみならず自動車及同部分品配給機構整備要綱に依り整備中の販賣業者及凡ての需要者をも包含すること
- 4、製造したる自動車修理用部分品は
 - イ、第三條に依る自動車統制會の指示に依り製造したる部分品のみに限らざること
 - ロ、本則の施行日たる昭和十七年十月一日以前に製造したる部分品をも含むこと
- 5、譲渡譲受は對價の有無を問はず所有權の譲渡譲受あるを以て足ること

- 6、但書の適用は軍機に特に觸るゝ場合、天災事變其の他必要ある場合の如き特別の事情ある場合に限る方針なること
- 四、本規則第四條の規定により製造業者より其の製品を譲受けたる統制會社は本規則第六條の規定に従ひ左に依り毎四半期の種類別數量を譲渡先別に決定し當該期間の開始二週間前に商工大臣宛承認申請を爲すこと
前項の決定數量の追加若し變更を必要とする事情の生じたる場合は前項に準じ商工大臣の承認を受くること
- 1、統制會社は商工大臣の承認を受けたる決定計畫に基き配給の實施を爲すべきこと
- 2、統制會社の譲渡先の決定は各道府縣自動車配給株式会社別、各外地別、區域別、軍政地域別、第三國別に爲すこと
- 3、統制會社は前1に依り配給の實施を爲すに當り必要の豫備數量を保有する等適切なる措置を講じ需給の調整に支障を來さざる様留意すること
- 4、資材持の官需用部分品は統制會社に於て當該需要官廳に譲渡すこと
- 五、第七條の運用は左に依ること
- 1、統制會社が本條の規定に基き販賣業者を指定せんとするときは豫め商工大臣の承認を受くべきこと
- 2、統制會社の指定すべき販賣業者は其の下部機構たる道府縣自動車配給株式会社及其の指定販賣店たるべきも配給機構確立に必要なる場合は自動車及同部分品配給機構整備要綱に依り整備中の販賣業者をも指定し得べきこと
- 3、指定は一方的行爲なるを以て指定さるべき相手方の同意を要せずして其の效力を生ずべきこと従て統制會社の指定ありたる販賣業者は統制會社の指示したる事項を遵守すべき義務あること
- 4、統制會社の指示の内容は指定販賣業者の取扱品目、販賣數量、時期、方法、相手方、區域其の他に付必要なること
- 六、第八條及第十條の地方長官の権限は物資統制令第九條及二十條の規定の範圍内なること

- 七、本則の施行に伴ひ自動車統制會の會員は速に製品の検査機構の確立を期すること
- 八、本規則の適用を受けざる自動車修理用部分品に關しては自動車統制會及統制會社に於て左に依り自治的統制を行ふこと
- 1、自動車統制會は其の會員たる團體を組織する者に對し本規則第三條の趣旨に則り前二の2に準じ生産割當數量の指示を爲すこと
- 2、自動車統制會の會員及會員たる團體を組織する者は本規則第四條及第五條の趣旨に依り其の製造したる自動車修理用部分品は凡て之を統制會社に譲渡すること
- 3、統制會社は自動車統制會の會員たる團體を組織する者の製造したる自動車修理用部分品は凡て之を譲受け本規則第六條の規定の趣旨に則り前四、に準じ配給計畫を樹立し之が實施を爲すこと
- 4、自動車統制會の會員及會員たる團體を組織する者以外の製造業者の製品に付ても統制會社は右製造業者と連絡の上必要に應じ順次に之を譲受け前3に準じ配給を爲す様措置すること

自動車及部品の輸出統制

計畫貿易の確立

昭和七、八年を頂點として爾後衰退一途にあつた自動車部分品の輸出は、事變の進展によつて新しい局面に接することゝなつた。第三國向輸出振興によつて外貨を獲得し、以て戦力の増強、必要物資の輸入力を増大せんとする當時の貿易思潮乃至貿易政策を反映して、自動車輸出組合設立の機運が濃化して來たのは昭和十三年後半のことである。併し變轉極りなき國際情勢と各國の貿易政策は直ちに敏感に我が貿易政策に影響し、政府は十六年五月十四日總動員法第九條に基いて貿易統制令を公布、内地は翌十五日、外地は二十五日より實施され、超えて六月十二日には同施行規則が實施されるに至つた。而して當初右統制令の施行範圍は圓域及佛印に限定されてゐたが、七月七日には第三國向一般に擴大され、要輸出許可品目も著しく擴大されて三百四十品目に及び、こゝに計畫貿易の基礎は全く確立されたのである。關稅定率番號五六三、五六四の自動車（原動機を除く）及自動車部分品（タイヤ、チューブを除く）は最初からこの要輸出許可品目であり、こゝに自動車輸出も全的に統制を強化されることゝなつたわけである。臨時輸出入許可規則の適用を受けその丙號品目に

貿易統制令施行規則抜粹

第十條 關稅定率法別表に掲ぐる物品にして商工大臣の指定したるものは商工大臣の認可を受くるに非ざれば之を輸出することを不得、但し左の各號の一に該當する場合は此の限に在らず

- 一、關東州、滿洲國及支那に對する貿易の調整に關する件第一條の規定に依る指定輸出品を關東州、滿洲國又は支那に輸出するとき
- 二、輸出品及輸出品用原材料配給統制規則第一條の規定に依る統制機關より買受け又は輸出の委託を受けたる指定輸出品を輸出するとき
- 三、南洋に對する貿易の調整に關する件第一條の規定に依る指定輸出品を同條の規定に依り商工大臣の指定したる地域に輸出するとき
- 四、國家總動員法第九條の規定に基く命令に依り輸出するとき

第十條の二 關稅定率法別表輸入稅表に掲ぐる物品にして商工大臣の指定したるもの（以下指定物品と稱す）は商工大臣の指定したるもの（以下調整機關と稱す）より買受け若し輸出の委託を受け又は輸出の承認を受けたる者に非ざれば之を關東州、滿洲國及支那以外の地域に輸出することを不得、但し

自動車及部品の輸出統制

指定されてゐた自動車及同部分品も、その後政府の貿易政策が第三國向輸出振興による外貨獲得至上主義への一部轉換によつて一時著しく活潑化しようとしたのであるが統制令の全面的發動によつて再び強力な統制を受けることゝなつたのである。

貿易統制令は、我が貿易政策に全く戰時的性格を賦與しその必要物資の國內留保に十全を期する爲め公布されたもので自動車及同部分品の如き在郷兵器たるの性格を有つたものがその適用を受けるに至つたことは當然と云はなければならぬ。即ち同統制令は十五年十二月十四日開催された第十四回總動員審議會に於て第九條に基く「輸出入命令たる貿易統制に關する勅令案要綱」が決定し前に述べた様に公布となつたものであつて、その骨子は次の三點に要約される。

- 一、主務大臣必要と認めたる時は輸出入を命じ又はこれが制限禁止をなし得ること（第二條、第三條）

前條第三號又は第四號の場合は特別の事情に依り商工大臣の承認を受けたる場合は此の限に非ず

二、右命令のあつた場合當該物品の處分について必要な措置をとり得ること（第三條、第四條）

三、輸出入命令及び當該物品の處分命令に關聯して生じた損失に對して政府が補償する途を開いたこと（第五條）
而して臨時措置法と異なる點は

一、臨時措置法は「支那事變に關聯し國民經濟の運行を確保する爲め必要な場合」と適用範圍に關する限定があつたが貿易統制令は事變をも含めた戦時全般に適用することとなり適用範圍が擴大されたこと

二、輸出入の積極命令をなし得る様になつた

三、輸出入命令或ひは處分命令により業者が蒙つた損失を補償し得る途を拓いた。

右三項に要約し得るであらうがこれが大東亞戦争前夜の我が貿易政策の基本となつたのであり、この戦時性格一色を以て塗りつぶされた基本方策によつて我が國は戦力増強へ餘念がなかつたのである。

支那事變から大東亞戦争に到る迄の貿易政策の變轉は大體以上の様であるが、これを少し細部に亘つて觀ると圓域と、第三國、自動車と部分品の間には夫々その統制方策なり方法に段階的に色々相異があるが、今便宜上これを自動車と修理用部分品とに分つて述べて見よう。

國産車の輸出統制

自動車の第三國向輸出は、臨時措置法に依つて丙號品目に指定されてゐた關係上それが重要品目として指定される迄は

殆んど輸出禁止の觀があつた。併し滿洲に於ける現地調辨主義は同和自動車、滿洲自動車の設立によつても時期尙早く結局國防の第一線にある滿洲國への自動車の供給は我が國に於て主としてこれを擔當しなければならなかつた。斯くして同和自動車はその創立以來の主要事業たる組立、修理事業の擴充に専念し、外車の輸入漸減を國産車の輸入増加によつて充當する政策を樹て、我が國もまたその基本政策たる日滿自動車一體化の建前によつて一定の計劃のもとに輸出許可を與へて來た。斯くして事變當初に見られた技術的輸出もなくなり兩國間の貿易調整は略その意圖する線に従つて伸展して行つたのであつた。

一方中華に對する輸出は、事變の進展に従つて占領地の治安も漸次恢復し、北支開發、中支開發會社等の産業開發も進捗し、華北鐵道、華中鐵道の事業進展と俟つて産業自動車の需要も増大するに至つたので、國産車の供給は喫緊の急務となつて來た。斯くしてニッサン、トヨタを始めいすゞ、日本ディーゼルのディーゼル自動車等の需要増大に伴ひ、トヨタに於ては北支自動車工業、華中トヨタ等の會社を興し、日産亦北京、上海に營業所を設けて軍の需要に應ずると共に民需供給の據點とし、こゝに國産車は滿支兩國に對して統制下に進出して行つたのである。

而して一方現地に於ける輸入統制機關として、滿洲に於ては同和自動車が滿洲國政府から指定されて一元的輸入統制機關となり（滿洲自動車と合併後は滿洲自動車が繼承）中華に於ては中支、山東、北支の三自動車並に部分品輸入配給組合が現地業者によつて結成され、その間種々の策動もあつたが介入の餘地なく、兎に角三組合によつて輸入調整はなされることゝなつた。

併し自動車輸出の場合には種々の都合で、これを輸出機關たる日本自動車輸出組合を通過せしめず日産、トヨタ等が直接

現地へ供給する原則を樹立實施した。これに對しては輸出組合として相當異論も立て商工省貿易局などは疑義を有つた様であるが、機械局ではこの原則を實施すると共に更に高度國防の完璧を期する爲めに、車種の地域別供給原則を樹立してニッサンは満洲、關東洲、支那向はトヨタを以て充當することとした。

斯る情勢の間に自動車第三國向輸出も可能となり、大東亞共榮圏の理念も漸次明確化し、泰、佛印との友好關係の強化、對蘭印貿易協定等が貿易政策として採り上げられるに至つたので日産は泰、佛印へ、トヨタは蘭印へ夫々調査員を派遣して同地域の自動車市場を調査した。特に日産は製作成つた一八〇型トラックを泰國、佛印へ夫々若干臺輸出して自動車の第三國向輸出のトップを切つたのである。

大東亞戰爭の推移が赫々たる戰勝の裡に忽ち亞濠の海域を制壓し南方軍政地區の確立を見るやこの方面の自動車政策の基本方針は確立し、島嶼はトヨタ、大陸は日産が夫々擔當することとなつた。而して自動車統制會では南方軍政地區の自動車事情視察の爲め二回に亘つて視察團を派遣して先づ實情を把握すると共に、之によつて該地域の綜合的自動車及部分品の配給の具體策を講じようとして居る。

自動車輸出組合の設立

自動車輸出組合は昭和十四年十一月十四日に創立、翌年一月早々自動車及同部分品が重要輸出品として指定されてから幾干もない一月九日に正式指令に接した。同組合創立は東西の有力部分品問屋である東京火曜會大阪十一會の推進による

ところ多大であり、十三年後半期から意圖されてゐたが、當時臨時措置法の丙號品目に指定されてゐた關係上商工省の容れるところとならず、その認可申請は暫く當局の筐底深く藏されてゐたのであるが、事變の推移と共に貿易政策にも變更があり、外貨獲得至上主義による第三國向輸出振興策がその主潮となるに及んで、圓ブロック向輸出に觸れないことを條件として前に述べた様に認可されるに至つたものである。當時滿支向自動車は既に述べた様に製造業者から直接に供給し、修理用部分品も亦滿洲にあつては十四年七月發註承認許可制が實施されて以來同和自動車直接に内地のメーカーに發註して輸入してゐたものであるが、商工省ではこの同和の直接取引を矯正して、内地の調整機關を全國自動車部分品工業組合聯合會に指定しようとした。併し部品工聯は何等斯種の機能を有してゐない。そこへ輸出組合が猛然と割り込んで滿支向輸出調整機關たらんとしたのである。斯くして商工省機械局、同貿易局、對滿事務局、興亞院連絡部と同和自動車、部品工聯、輸出組合の間に數次の折衝が重ねられた末滿洲國向自動車取換部分品輸出並に生産調整要綱が決定實施される運びに迄漕ぎつけたのである。然るに昭和十六年五月十二日公布された自動車修理用部分品配給統制規則は再び此の問題を混迷に導いてしまつた。即ち機械局としては、同規則の滿洲向運用に當つては

「滿洲國に於て必要とする自動車修理用部分品は同和に於て種類別製造者豫想數量を決定し、内日本自動車製造工業組合（國產車）組合員の製造したる部分品に付ては同組合に、其内の部分品（外車用）に付ては部品工聯に一括發註し發註書の寫しを輸出組合に送附すること。但し之に要する資材に付ては滿洲國に於て内地に委譲し或ひは配給關係方面と協議する様取計らふ」

としたのに對して、貿易局側では

「現地機關が輸出組合を無視して部品工聯に一括注文することは輸出組合を除外することとなる。輸出の場合許り輸出組合を通過するのは責任の所在が不明となる、輸出組合員が受注したものを部品工聯が製作し、これを輸出組合經由とするルートとすべきである」

との見解を披瀝して折衝數次に亙つたがその結果滿洲國向自動車修理用部分品に関する取扱要綱と同じく支那向自動車修理用部分品に関する取扱要綱が決定したのである。

滿洲國向自動車修理用部分品に関する取扱要綱

- 一、滿洲國は同國に於て必要とする自動車修理用部分品の種類別製造者別需要總數量を決定し之を對滿事務局を通じ商工省（機械局）に通知し商工省は右に基き部品工聯及自動車組合（註 日本自動車製造業組合を指稱す）をして生産計畫を樹立せしむる様措置すること
- 右の製造に要する資材は滿洲國に於て内地に移譲し移譲不能のものは關係方面と配給方折衝するものとす
- 二、同和自動車工業株式會社は前一の需要數量の内
 - （イ） 自動車組合所屬組合員の製造する自動車以外の自動車に使用する部分品に付ては輸出組合に對して發註を爲し輸出組合は部品工聯に對し發註を爲すこと
 - （ロ） 自動車組合所屬組合の製造する自動車に使用する部分品に付ては直接自動車組合に對し發註を爲すこと
- 三、前二により製造を了したる部分品の内（イ）の部品工聯より輸出組合に賣渡しを爲し會社（同和）は之を輸出組合より買受くることとし
- 四、前三の場合商工省（貿易局）は速に輸出許可或ひは承認の手續を爲すこと

支那向の取扱要綱も主旨に於て何等滿洲向と異なるものでなく、只第一項に於て興亞院連絡部に於て需要數量を四半期毎に決定してその期間開始一ヶ月前に興亞院に通知すること、輸入統制機關として興亞院の證明を受けたる輸入業者が當ることとなつてゐる。

尙ほ滿洲同和自動車は右要綱の決定を機として滿洲國からその一元的輸入配給統制機關たることを再確認され、その取扱品目も次の様に決定した。

同和自動車工業株式會社輸入統制品目表

稅番	品名
一一三六	内燃機關の内（甲）自動車用のもの
一一五九	自動車々輛及牽引自動車の内（甲）自動車
一〇七八	鐵鋼製品内自動車タイヤチェーン
一一三七	内燃機關部分品の内自動車用のもの
一一五四	電鈴ブサ其他電動音響器（甲）自動車輛のもの、内自動車用のもの
一一六二	ゴムタイヤ及ゴムチューブ（甲）自動車輛用又は牽引自動車用のもの、内自動車用のもの

自動車及部品の輸出統制

斯くして第三國向輸出に限つて認可された自動車輸出組合の、圓域に對する統制力は漸次増強されたが、第三國向に就ては如何と云ふのに、海外市場の調査、南洋市場に調査員派遣等に停滞して、その輸出狀況は、國際情勢の變轉もあつて、渉々しくなく、強いてあげれば十五年十二月二十九日南洋に對する貿易調整に關する商工省令による調整機關に指定された位のものであらう。併しこれは一般貿易の狀態であつて、既に貿易政策の轉換が豫想されてゐたが、果して十六年に入るや謂ゆる計劃貿易の全般的實施が採られることとなり、重要輸出品は部門別に買取會社を創立して第三國向輸出統制を行ひ、戰時必要物資の國內留保が要請されるに至り、これに伴ふ貿易業者の企業整備も必至の情勢となつて來た。自動車の外七部門を包含する日本機械輸出振興會社設立の機運は早くも三月早々胎動し七月には既に設立を見るに至つた。第三國向自動車輸出はその一部門として包攝されることとなり、決定したのであるが、然るにこの時米英蘭の暴慢な經濟壓迫は遂に對日資金凍結を實施するに至り、買取會社設立の本來の意義は全く喪失して仕舞つたのである。そこで商工省では止むなく買取會社をして圓域向輸出調整も管掌させることに方針を一變することとなつたので、自動車輸出組合も解散必至となるに至つたのである。この間組合としては自動車單一の買取會社設立などについて運動もしたが、尙早の理由で一蹴され遂に十七年二月十四日解散總會を舉行、機械輸出振興會社車輛部の中に解消し去つた。

而して貿易業者の企業整備對策としては、代行者を選任して輸出行爲を委託することとし、十六年十二月臨時總會によつてこれを決定した。その要旨は次の如くである。

一、自動車輸出組合は自動車並に部分品、附屬品の輸出に關し組合員中特に定めたる受託者に對し一六機局二九〇六滿洲向自動車部

分品の取扱ひに關する件並に一六機局四八七九號支那向自動車修理用部分品の取扱ひに關する件の通牒に基く組合の輸出業務を委託すること

二、受託者に委託すべき事項は輸出品の受渡、輸出許可申請、通關爲替取組、保險、荷造及船腹の取極その他必要な輸出手續

三、受託者に對し輸出を委託すべき期間は二年とする

四、輸出組合は受託者に手数料を支拂ふ外輸出實績者に共同口錢を支拂ふものとする

輸出受託者として決定したものは金剛製作所、大洋商會、自興貿易、自動車用品洋行、岩山商店、自動車商工、竹村商會、大同機械、日本自動車、東京自動車興業、カネキ商店、萬歳自動車、大澤商會、日本ビストンリングの十四社だつたが後に宮武新商店が追加された。

斯くして十七年四月自動車輸出組合は日本機械輸出振興會社車輛部の中に解消し、同部は輸出組合の事務を繼承して輸出調整事務に當ることとなつたが、自動車配給機構の整備に依つて十七年五月生誕した日本自動車配給會社との間には、南方軍政地區に對する自動車及部分品の輸出配給問題に付いて今後尙ほ決定すべきものが残つてゐるのである。即ち大東亞戰爭の現段階に於ては、滿支は勿論、南方軍政地區及び泰、佛印との間に於て從來定義されてゐた貿易は最早あり得なくなつた。商工省貿易局は逸早く交易局と改稱したが、自動車輸出もこの新しい交易觀念に立脚して新なる構想が要求されてゐるのである。

修理工業の整備

サービスの廢止と修理の重要

自動車渡來の後をうけて傳來して來たサービスは、昭和十六年四月十日、謂ゆるフリーサービスの廢止となる迄凡そ二十年間、自動車の販賣と不可分の關係に於て連綿として續いた。車輛販賣競争の激化と共にサービスは宛然自動車販賣の尖兵たるかの觀さへ呈したのが實狀であつた。フォードが世界の自動車市場を席捲したのも、全くヘンリー・フォードが所謂サービスの創始者であつたことに重大原因があるのであつて、「自動車を賣ることはサービスを賣ることに盡きる」と云ふ有名な彼の販賣標語を、彼が身を以て實踐したからに外ならない。フォードのサービス網は世界到る處に蜘蛛の網の様にはりめぐられてゐた。そしてフォードのこの販賣政策に他社が直ちに追隨したのは言ふ迄もない。従つて自動車販賣に於けるサービスの重要性は、全く他の製品にその比を見ないところと云つてよく、フォード、シボレーが世界の自動車市場に君臨した最大の原因は全くその月賦販賣とサービスの完備にあつたと謂つてよいのである。

日本フォードが創立されて、全國から特約販賣店を募つた時の條件に徴しても、フォードが如何にサービスを重視してゐたか一見してよく分る。即ち特約販賣店たる爲めには、どうしても「所定の陳列所とサービス工場」を有つことが絶対必須條件となつてゐたのである。而してこれは敢てフォード許りではない。凡ゆる自動車の販賣店は必ず自己のサービス工場を有つてゐる。これが自動車販賣の常識となつてゐたのである。

月賦販賣とサービス、勿論これは自動車販賣にとつての金科玉條である許りでなく、自由主義經濟時代の尖鋭的商策として凡ゆる部に於いて採用されたものであるが、サービスなる言葉が日本に始めて使用される様になつたのも、又實際にそれを販賣の最重要手段の一つとして採用したのも自動車販賣が鼻祖であり、サービス・ステーションなる語は既に夙くより自動車界では使はれてゐたのであつた。

だが自動車の販賣も聽て自由に行かなくなり車輛の販賣統制が行はれ、公定價格が設定されてくると、無制限のサービスは不可能となつて來た。そこで昭和十六年四月、フリーサービスは「車體検査の日より向ふ滿三ヶ月間乃至は走行杆一萬二千軒」を限度とし、そのいづれかを越えた場合は修繕料を申受けると云ふこととなり、自動車販賣上に於ける舊慣はこゝに打破されるに至つたのである。

斯くしてサービスの廢止に伴つて、修理工業の重要性は頗る増進して來た。車輛が配給となり従來の様に代替が自由にならぬ許りでなく、その新增車は禁止に近い制限を受けると同時に、フリーサービスも殆んど實質的に廢止となるや、使用者の保有車輛に対する愛惜の念は彌が上に増大して來た許りでなく、もつとこれを大局的な國家的見地から見れば、その保有車輛はこれは謂はば個人の私有物ではなく國家の寶であり、これを不斷に使用し得る状態に置くべく修理工業は

實に重要工業に數へられるに至つたのである。従つて今迄、謂ゆる修繕屋として動々もすれば輕視され勝だつた修理業者の社會的地位も向上し、生産、販賣、修理の三位一體によつて、始めて自動車政策は完璧を期し得られることになつたのであつて、こゝに修理工業の整備が時代の要請として検討され、實施されることとなつた理由がある。併し、修理工業の整備問題について語る前に、次に一應我が國に於ける修理工業の變遷について一瞥を與へて見る必要があると思ふ。

修理工業の獨立化と自家修理

サービスと修理とは似て非なるものである。サービスは自動車販賣業者がその販賣の一手段として、その需要者に對して一定期間の無料保證をなすところから出發してゐるものであり、従つてそれ自體としては何等獨立した企業とはなつてゐないのに對し、修理業は事業として最初から獨立してゐる。我が國に於ける修理工業の鼻祖は大日本自動車合資會社（支配人石澤愛三氏）あたりであると稱して宜からう。それ以前にも勿論自動車の修理もあり、修繕工場もあつたが、同社の三田小山町工場には相當のズベーパーツもあつて仲々大規模に修繕もやつてゐたらしいことが當時の文献にも見え、修理専門工場とは云へないが、修理工場としての獨立性も備へてゐた様に思はれる。併し當時の自動車工場と云へば自動車の製造も試みる、部分品の製作も必要とあればやる、車の修理もするで、眞の意味に於ける修理専門工場と云ふことは出來なかつた。

本當の修理専門工場が成立し得る様になつたのは矢張り我が國の自動車臺數が劃期的な増加を示した大震災後であらう。自動車の販賣が、外國商館や輸入商の片手間仕事から離れて獨立した販賣業者の手に渡ると共に、謂ゆるサービスも完備されて來たが、そのサービス確立の餘映をうけて成立したのが専門修繕業者である。併し當時の修繕業者は事業としての獨立性は殆んどなかつたと云つて宜い。何故なら、新車の修繕は或る程度迄ディーラーの附屬サービス工場がこれを行つてゐた上に、その所有者は謂ゆる大修理を修理専門業者に依頼する様なことは極めて稀だつた。タクシー業者は勿論のことだが、バスにしろトラックにしろ、そんな大修理を必要とする迄滅多に都市の營業者は使はないでそんな場合多くは新車と買替へてしまつた。自家用使用者には稀には大修理をするものもあつたらうが、それは到底修理専門業者の存立し得る程の數量に達しないことは勿論である。では一體修理業者は何うしてゐたかと云へば新車のディーラー乃至は中古車買賣業者の下請的なものとして僅に存在してゐたのである。新車の入替には殆んど云つてよい程下取車がつく。新車のディーラーの悩みの一つはこの下取車の處分であるが、大體この種の車はボーリングとかオーバーホールすることかして、自家用需要者に廻すか地方に捌くかしか方法はない。こんな場合のボーリングとかオーバーホールに専門業者を利用することは折々あつた。中古買賣業者の場合も大體これと同じ様なものである。従つてその規模も小さく、設備なども至つて貧弱で、その多くは町工場の域を脱してゐなかつた。

然るに事變後、前に述べた様な事情で車輛の入替が困難となつてくるのに連れて使用者の愛車心は昂まり、修理に對する需要は急激に増進して來たので、修理業者は俄に膨脹すると共に、その事業にも漸次獨立性が賦與されて來た。斯くして企業も以前に比しては大規模となつて來たが、そこへ持つて來てディーラーの附屬工場もフリーサービスの廢止と共に漸

く専門修理工場に轉向するもの多きを加へるに至り、修理工業の大規模化への過程は愈々顯著となつて來た。それには民需許りでなく、軍需の増加を看過することは出来ないが、この様にして修理工業の重要性が益々増大すると共にその事業内容も著しく向上し、修理工業の殷盛時代を招來することゝなつたのである。

併し、運輸業者の、修理加工への需要増進に關聯してこゝに看逃してならないことは、謂ゆる自家修理の擡頭である。前述の様な事情で運輸業者の保有車輛への愛護觀念は昂揚されて來たが、同時に自動車運輸業者の集約統合によつて大企業化した斯業者間に自家修理工場設置の機運は一般の風潮となつて來たのである。従前の様に一臺持二臺持乃至五臺、十臺持では、自家修理工場を有つことは採算上不可能なことだつたし、又そんなことは考へもしなかつたが、次第にそれが大企業化してくるや、休車率の低減を圖る上からも、修繕費軽減の見地からも、どうしても自家修理工場を有つことが採算上からも有利なので集約合同化に順つて自家修理工場の増設は流行的な事象となつて來た。その最も顯著なのは日本通運であり、各處の大修理工場を買収して自家修理の範圍を越えてその工場は修理工業の仲間入りをしてゐる。その顧客である運輸業者が次第に合同すると、専門修理業者もそれに伴つて合同しなければ存立出来ないことは判り切つた話であり、況んや、その集約合同した運輸業者が自家修理工場を所有するやうになればなる程、それは必至となつてくる。只現在迄は尙ほ軍需向の仕事が相當多かつたので、急速に整備合同するに至らなかつた迄のことである。

斯くして今や修理工場には二つの課題が提出されることゝなつた。これを如何に整備するか？ 自家修理工場を如何に扱ふか？ である。

第一次整備と集約機運の擡頭

修理工業の整備に關する第一次通牒は昭和十六年四月二十三日附を以て示達された。

一、方針

機械鐵鋼製品工業整備要綱に據り全國に於ける自動車修理加工業者を其の有する設備技術及地理的状況等の關係を考慮し之が組織化を圖り斯業をして現下の要求に即應する體制を整備せしめんとす。

二、實施方法 (抜萃)

- 1、全國的統制團體として全國自動車修理加工工業組合聯合會を設け必要ある統制を行はしむること
 - (イ) 本聯合會の地區は内地一回とすること
 - (ロ) 本聯合會は各道府縣毎に設置せらるべき道府縣別自動車修理加工工業組合を以て構成すること
- 2、地方長官は右趣旨に據り道府縣自動車修理工業者にして適當と認むるものを指定し道府縣別自動車修理加工工業組合を組織せしむること
 - イ、道府縣別修理加工工業組合たるべき者の資格は自動車(小型自動車を含む)用車體、シャシー(機關、放熱器、電氣部分品を含む)の修理加工業者たることを要し之が指定に當りては業者の設備、技術、地理的状況を考慮すること(以下省略)

第一次統制の形態は決定したが、こゝで問題となつたのが、自家修理工場を右組合に加入せしむべきか否かであつた。

商工省では最初の構想に於てはこれを加入せしめない方針だったが、鐵道省では運輸業者の立場からこれを加入せしむべく商工省と折衝したのである。その結果両者が折合つて資格審査の上、有資格者と商工省が認定したものと、みを加入せしめることになつて梟がついたのである。

しかし、この第一次整備の方針は、修理工業を配給機構との關聯、運輸業者の集約合同の主潮と關聯せしめず、それ自身を團體として整備したところに、時流に即せざる觀があつた。従つてその整備が成るか成らないかの内に既に第二次整備を必至とする機運が當局ばかりでなく、業者の一部にも胎動し、日本自動車修理加工業組合聯合會（日修聯）を中心とする動きは日を逐つて顯著となつて來た。斯くして日修聯では盛んに構想を練り、數次に亘つてプロック會議を開催して原案の成立に奔命したのである。しかし斯の場合でも業者の自主的整備は仲々實現するものでなく、日修聯は業者を好むで窮地に追ひやるものであるとして一部業者からは猛烈なる反響さへ受けたのであつた。

だが、その間にも自動車の配給機構は一元的に整備され、修理工業の整備は配給機構と一體の關係に於て整備さるべき旨を商工當局が闡明するに至り、更にまた運輸業者の大本合同も實現されるに至つて必然的に修理工業の再整備も亦促進する機運を醸成して來たのである。斯くして第二次整備要綱に於ては、第一次整備の平面的な方針から竿頭一步を進めて配給機構と表裏一體の關係に於て立體的な整備を斷行することゝなつたのである。

生産配給との三位一體化

第二次整備に關する通牒は昭和十七年十二月二十四日商工省機械局、企業局兩局長連名を以て示達された。

一、方針

時局の要請に即應し曩に道府縣自動車修理加工業組合及日本自動車修理加工業組合聯合會の結成により其の組織化を了したる自動車修理加工業者中適當なる者を中心として自動車修理加工能力の増強を圖り以て輸送力の確保を期せんとす

二、實施方法（抜萃）

1、道府縣別自動車修理加工業組合組合員の修理工場を對照とすること

2、修理加工能力の増強を目標とし地方の交通運輸の實情、自動車の保存並に運行狀況、地理的分布、現存の設備技術其他を考慮の上左の諸點に留意すること

イ、道府縣内必要の地に當該地區に於ける修理加工業の中核となるべき一貫作業工場（以下主要工場と稱す）を設置すること。

1、主要工場設置の場所、數並に設備は地方長官に於て計畫を樹立すること。

主要工場の設置に當りては現存の工場を活用し企業合同其他の方法に依り整備統合をなさしむることを原則とすること。

2、現存一貫作業にして適當なるものは其の儘主要工場指定計畫に含ましめて差支なきこと

3、主要工場は別表最低基準以上のもにして機關、放熱器、電裝品（特別の事情の存する場合は除外することを得）、板金、塗裝代用燃料装置を含むシャシーの全般的修理加工を營み得べき一貫作業工場たること。但し已むことを得ざる事情の存する場合に於ては放熱器、電裝品、塗裝、代用燃料装置に關する單一作業の専業者を其の指定工場として利用し得るときに限り自工場に當該設備を有せざる場合と雖も一貫作業工場と看做し得べきこと。

- 4、道府縣自動車配給株式会社の修理工場は可及的に主要工場たらしむる如く措置すること。
- 5、主要工場中道府縣自動車配給株式会社に属せざるもの、業務の運営に關しては道府縣自動車配給株式会社と緊密なる連繫を保持せしむること、之が道府縣自動車配給株式会社をして主要工場と指定契約を締結せしめ且必要に應じ資本參加其他適宜の方法を講ぜしむる如く指導すること。
- ロ、前イ、に依り主要工場たるべきもの以外の工場の取扱に關しては昭和十六年四月二十三日附一六機局第一六二九號通牒の趣旨に依るものとする。
- 2、車體製造業者の營む車體の修理加工は近く設立せらるべき自動車車體統制組合に於て取扱はしむべきを以て之等業者にして現に道府縣自動車修理加工工業組合員たるものは車體の修理加工に付ては同組合より脱退せしむべきこと。
- 4、地方長官は前に1乃至3に依り來る三月末日迄に地方の事情に即應し具體的計畫を樹立し其の大綱を別紙様式(一)に依り商工省に協議すること。
- 5、自家修理工場の取扱は左に依ること。
- イ、現に道府縣修理加工工業組合員たるものは其の儘存續せしむべきも、然らざるものと雖も昭和十六年四月廿三日附一六機局第一六二九號通牒の趣旨に則り適當なるものは必要に應じ修理工場として道府縣修理加工工業組合に加入せしめ得べきこと。
- ロ、設備の擴充は原則として行はざることとするも、其の事業用自動車の日常の運行に支障ならしむるための小修理に必要な限度に於ては既存設備の借入、譲受等の方法に依り之を認め得べきこと。
- ハ、前イ、及ロ、各後段に依る措置に關しては其の都度詳細なる事情を具し別紙様式(二)に依り豫め商工省に協議すること。
- 6、本要綱に當りては小型自動車修理加工業の整備は考慮せざること。(以下省略)

即ち修理工場を府縣自動車配給会社の一環として、配給会社を主軸として修理工場を立體的に整備し、主要工場の支配權を配給会社に委ねることとなつたこと、車體の修理はこれを車體統制組合に委譲したことが、第一次通牒と異つて一紀元を劃した譯で、こゝに生産、配給、修理の三位一體化が始めて具現を見ることになつた譯であつて、その意味でこの整備は正に劃期的意義を有つものと云へよう。

勿論この再整備完整の上は、修理工業も自動車統制會に加入して統制會の指導下に生産、配給との一體化の實をあげることとなり、こゝに修理工業も幾變轉の末その本來の使命達成に挺身することとなつたのである。

併し、ことゝに至る迄は日修聯案及び統制會案を繞つて、大企業者對小企業者、販賣店附屬工場對專門工場の鋭い對立があり、専門業者は販賣店附屬工場を除外して、専門業者のみで一貫作業工程を完整して整備に際して主動性を把握すべく劃策したものもあつたが、實際の設備、規格の上に於て販賣店附屬工場を除外しては成立せず、且つ當局の方針が前記の様に明確に指示されたので、この動きは表面には餘り現れなかつた。商工省とすれば、配給機構と表裏一體の關係に於いて整備する爲には、どうしても地方共販の附屬工場を中軸とすることを最上の方法なりとして、最初はその方針一本槍で進まうとさへしたのであるが、地方によつては必ずしも地方共販の附屬工場が最大最上の設備能力を有してゐないことも判明したので、中心工場を共販附屬工場にのみ限定する譯にも行かなかつたのである。そこで別個の手段を以て地方共販と中心との連繫を密にする爲めに、中心工場に對しては地方共販をして投資せしめる形式をとることになつたので、配給と修理の一體化こそ、第二次統制の最大の骨子であることは、この一事のみを見ても明白であらうと思ふ。

タイヤ配給統制問題

切符購入制の採用

昭和十三年五月諸物資配給統制のトップを切つてガソリンの切符制が断行されたことは別項に於いて述べたが、事變の推移に關聯してこの頃より自動車業界に於ける諸々の消費物資は漸次窮屈となつて來た。特に自動車タイヤは原料生ゴムの輸入抑壓方策に依つて、市場に製品の枯渴を來たし、相當深刻なるタイヤ飢饉を現出したのである。従來タイヤと云へばストックとダンピングに悩まされ續けて來たものであつたが、昭和十四年中頃よりタイヤの需給状況は甚しくバランスを失し、例へば當時日本フォード會社等はタイヤなしの新車配給を各ディーラーに通告するといつた現象を呈した程で商工省當局では再生ゴム約三百トンを補充用として配給したり、オリヂナル用の生ゴム手當にも一層の萬全を期すると共に應急的措施として昭和十四年一月三十一日付を以つて全國各地方廳宛發牒して、タイヤにも遂に切符制を断行したのであつた。

自動車タイヤ配給統制要綱

- 一、商工省は各府縣別に自動車タイヤ及チューブ（官廳用及小型自動車を除く以下同じ）の使用數量の割當をなし、之を各道府縣（但東京にありては警視廳以下同じ）に通知するものとす。
 - 二、各道府縣廳は割當られたる自動車タイヤ及チューブの數量の範圍内に於いて自動車所有者又は其の團體に別記様式甲（略）の自動車タイヤ購入證明書又は自動車チューブ購入證明書を交付するものとす。
 - 三、自動車タイヤ及チューブの製造業者は商工省の指定したる數量の自動車タイヤ又はチューブに付ては其の見易き箇所に割當し得ざる程度の別記様式乙（略）の記號を附するものとす。
 - 四、自動車タイヤ及チューブの製造業者及日本自動車株式会社は別記様式乙（略）の記號を附したる自動車タイヤ又はチューブ（以下記號附タイヤ又はチューブと稱す）の販賣に就いては商工省の指示に従ふものとす。
 - 五、自動車タイヤ又はチューブ小賣店（以下小賣店と稱す）及別記の自動車タイヤ又はチューブ販賣店（以下販賣店と稱す）は自動車タイヤ購入證明書又はチューブ購入證明書と引換へに非ざれば記號附自動車タイヤ又はチューブを販賣することを得ざるものとす。
- 但し軍の徵發に係る場合又は販賣店が小賣店に販賣せんとする場合はこの限にあらざるもこの場合に於いて販賣店は毎月十日迄に前月中の軍の徵發又は小賣店の販賣に係る記號タイヤ又はチューブの製造者別及品種別（バルーン、バスバルーン、トラック別）數量を商工省及營業所所在地の道府縣廳に届出づるものとす。
- 六、小賣店又は販賣店より記號附自動車タイヤ又はチューブを購入せんとするものは自動車タイヤ購入證明書又はチューブ購入證明

書と引換へに非ざれば記號附自動車タイヤ又はチューブを購入することを得ざるものとす。

但し軍が徴發せんとする場合又は小賣店が販賣店より購入せんとする場合は此の限にあらざるものとす。

七、小賣店は記號附自動車タイヤ又はチューブを購入せる販賣店に之と引換へに受取りたる自動車用タイヤ購入證明書又は自動車チューブ購入證明書を差出るものとす。昭和十四年三月以降販賣店は小賣店より差出したる自動車タイヤ購入證明書又は自動車チューブ購入證明書に相當する數量の範圍内に於いてのみ小賣店に對し記號附自動車タイヤ又はチューブを販賣するものとす。

八、販賣店は毎月十日までに前月中に記號附自動車タイヤ又はチューブと引換へに受取り又は小賣店より受取りたる自動車タイヤ購入證明書又は自動車チューブ購入證明書（購入者記號欄に記入なきものは販賣者に於いて之を記入すること）を商工省に提出するものとす。

この配給統制に依つて需要供給のバランスを失つゝあつたタイヤの需給状況を合理的に統制せんとしたのであるが然し乍ら實際上この配給統制要綱に基く配給方法を採用する場合にはタイヤの供給先——例へば官廳用であるとか、軍の特殊應需であるとか幾多の事情を考へねばならない。そこでその配給に當つては一先づ次の方途を基準として實際の運営が期せられることとなつたのである。

- 一、官廳用の自動車タイヤ並にチューブは商工省から直接割當て配給をなす。
- 二、御料品、徴發に懸る軍用タイヤ及び外國使臣使用のものも右に準ず

- 三、購入證明書を團體に一括交附する場合價格の公正を期するためなるべく共同購入の方法に據らしめる。
- 四、公定標準價格を絶対に越えざる様嚴重取締ること。
- 五、團體外のは出来るだけ該團體に加入せしめ、同團體未結成の地方は速かに團體を結成せしめること
- 六、今回の購入證明書の有効期間は四月三十日までとする
- 七、二月分の購入證明書の發行は出来るだけ二十日までにする
- 八、交付したる購入證明書の讓渡を禁止する。
- 九、購入者はなるべく従来の取引先より購入せしめることとする。
- 十、購入證明書で現品を入手し該現品を他に讓渡したるときは販賣を差止むること。

斯様に商工省が全國地方廳を動員して配給の萬全を期したにも拘らず事實市場に於ける需給の状態は必ずしも全般的には好轉したとは言へなかつたやうである。

それは事變以來の車輛不足と燃料配給減とからトラック等に於けるオーバーロードを誘發し、従つて必然的にタイヤ補充取換への速度を激甚ならしめたのみならず、實際の需要に對する配給數量が當時にあつて大體二分の一乃至はそれ以下の實情であつたため、その配給統制の實は必ずしも期待すべき程の結果は得られず殊に統制實施直前に於ける一部の買溜めその他はタイヤの偏在を來たし、市場の荷動きはこれらの惡條件を克服するには殆んど無力でしかなかつたのである。そこで昭和十三年九月には自動車用タイヤの公定價格制が實施されたにも拘らず、トラック用タイヤ三二×六へビ

コード小賣一本八十八圓五十錢が實際は百二十圓乃至百五十圓等の所謂闇相場を現出したのである。このやうな市場混亂は必然的に中間的な配給機構に對して否定的な態度を採らしめるに至り、需要者との間に種々の紛糾をさへ生じたのであつた。

さて、一月三十一日付商工省通牒に基き昭和十四年二月より自動車用タイヤ並にチューブの配給統制が實施せられたのであるが、越えて四月前記要綱を骨子とする自動車用タイヤ並にチューブ配給統制規則（商工省令）が公布實施され、その統制は法的基礎の下に強化前進せしめられると共に共同購入、共同販賣體制を確立して統制の最終的段階に突入することゝなつたのである。

即ちタイヤ販賣界は道府縣を單位とする商業組合乃至は共販會社を設立して共販體制の整備を期することゝなり、同年七月にはこの旨商工省より地方廳宛通牒が發せられたのである。斯くして、東京、大阪等大府縣をはじめとして各府縣とも續々共販體制の自動車用タイヤ商業組合が設立されるに至り、統制經濟即應の體制が他業種に魁けて樹立されるに至つたのであるがこの共販制商業組合が設立される以前規則の公布と共に一旦指定販賣業者として、その企業的存立を許された弱小業者は共販制の實施に依り、當然整備圏外に轉落したのであるが、これらのタイヤ販賣業者は事實上は兎も角として型的には全く姿を洩し去つたのであつて、こゝに特定の販賣店が共販制商業組合の配給所として再スタートをすることゝなつたのである。

恰度この當時タイヤの配給統制に當つて統制事務上の都合からタイヤ購入證明書は指定團體として需要者團體を指定し一括交付の方法を採り、大體共同購入の形式を採用せしめるに至つたので、價格の割引問題、手数料問題を繞りタイ

ヤー工業組合と各需要者團體との間に種々の紛糾が全国的に捲き起されたのであつた。然しこの紛糾も大阪に於いては公定價格の七分引、東京に於いては手数料タクシー一圓五十錢、バス二圓五十錢、トラック三圓でそれ〴〵落着いたのであるが、これらの経過に就いても統制經濟進展途上に於ける一挿話としては若干の興味があると思ふのである。實際の營業上これらの金額がどの程度の影響があるかは別として表面的な紛糾の事實は當時の社會思潮の一斑を知るためにも極めて特異なものであると云つて宜いであらう。

斯く配給統制の實施以來漸次時日の経過に伴れて市場に於けるタイヤの偏在は解消したのであるが、尙局部的、地域的には需給調整上、技術上の缺陷等も災ひしてかなりの凹凸は止むを得ないと言ひ乍ら若干存してゐたやうである。この地域的な需給不圓滑を是正するために各府縣共販制商業組合の全國團體たる日本自動車用タイヤ商業組合聯合會及び日本自動車タイヤ工業組合等が中心となり商工省、地方廳係官等を交へ關係官民を網羅するプロック會議が十四年末から十五年初頭に跨り開催されたのであつた。この地域別需給協議會は其の後も時折開催をみてゐるが、資材の關係から絶對數量の増産が許されず、極度に壓縮された枠の中での操作であるため需要者側よりすれば必ずしも満足したる配給でなかつたことはまた止むを得ないところであらう。

斯くの如く自動車タイヤの配給機構は夙に共販體制を徹底實施して來たのであるが、生ゴム、ビードワイヤー、カーボンブラック、亞鉛華その他タイヤ製造に必要な各資材はその性質上必ずしも潤澤なる配給を期待出來ず、従つてこのまゝではどうしても固定した推移を辿らざるを得ない。そこで商工省ではタイヤ及びチューブに關してもリンク制を實施することになつたのである。

リンク制と再製業の整備

タイヤのリンク制は一面から云へば、切符制の運用を更に裏附ける効果を有つてゐる。即ち使用してゐるタイヤチューブが既に使用に堪えない様になる迄は、新品を購入出来ない仕組みとなつてゐるからであつて、これによつて品不足を幾分でも緩和し得る許りでなく、製品の横流れを防ぎ闇の横行を抑へることも出来る譯である。併しこれを實施した主旨は寧ろ、その資材の回収、即ち再生用ゴム原料の回収にあるのであつた。我が國の再生ゴムは主としてアメリカからこれを仰いでゐたのであるが、對米通商の悪化、國際貸借改善の見地等から、その原料の國內自給を圖らうとしたところにこのリンク制度實施の眞の狙ひがあつたと見て宜からう。事實再生ゴム飢饉によるゴム工業の生産低下の現象は可成深刻化すべき様相を呈してゐたのであつて、生ゴムの不足と相俟つて、その對策樹立は早くよりゴム製造業者からも要望されてゐたのである。斯くしてタイヤは、リンク配給制のトップを切つた。

このリンク制は府縣を單位に實施され、府縣タイヤ商業組合がその衝に當ることになつたのであり、その評價査定にはタイヤ商業組合、再生ゴム工業組合、屑ゴム商業組合及び需要團體各代表等を以て構成された委員會が當り、古タイヤの買上價格、その再製工業者へ廻附すべきか、屑ゴムとして同商組へ廻附すべきか等の査定等を行ふことになつてゐる。再生業者は斯くして配給された古タイヤを再生して、自動車用タイヤ乃至荷牛馬車用タイヤとして再製するのであるが、特に荷牛馬車々輪のゴム化の増大は再製タイヤ工業者の重要性を加重し、再製タイヤ工業者の整備も時局

下必要となつて來たのである。

タイヤ再生工業に就いては既に各府縣のタイヤ再生工業組合及び同全國聯合會の成立をみて居り、一應の組織化を見てゐたのであるが、その現状をみるに弱小メーカーのみ多く、殆んで全部に亘つて家庭工業的色彩を脱却してゐない實情であるため、こゝに再生工業の整備問題が表面化して來たのである。

商工省ではゴム工聯の企業整備中央委員會の研究に基き昭和十六年早々、「自動車タイヤ再生業機構整備實施要綱」を決定し自主的整備を行はしめたのである。その要綱は次の如きものであつた。

自動車タイヤ再生業機構整備實施要綱

一、中心工場認定の標準

現に常用する一回式再製機を主とし再製業に不可欠の設備と月一〇〇本以上の再製處理に支障なき程度の工場規模を有し且つ統合者及びリンクタイヤの運搬通勤等に最も便利なる位置にあるものを第一に詮衡すること以下之れに準す

二、工場の新設移轉

中心工場として認定をなしたる工場にして規模其の他に付き機構整備要綱に依る再製タイヤの製造に關し本來の使命を達成するに不適當なりと認めらるゝ場合には工場を新設移轉することを得

中心工場として認定すべき適當の工場無く寧ろ工場を新設し之れに統合するを便とする府縣に於ては當該業者協議の上地方委員會より府縣當局及中央委員會に具申し其の承認を受けたる後企業許可令に依る認可を得て新設することを得

三、中心工場の修理部併合に付て

中心工場として認定を受けたる事業者にして修理部門をも併せ統合工場に供出を希望する場合は之れを認むること

四、出資及其の評價方法

統合體に對する出資は現物出資を原則とすれども必要により現金出資を爲さしむることを得ること

出資物件の評價は考査委員に於て決定したる評價基準に依ること

營業權は原則として之れを認めず

修理部門を併合する場合に於ては供出者に對し營業補償料を給することとし其の額は十五、六兩年度に配給したる一般民

需の煉生地の總量の二十四分の一に對し一封度に付貳拾圓貳拾五錢の割合により算定したる額を給するものとす但し其の算出方法は

別表に依る

五、統合體の組織及び經營方法

統合體の組織は會社、小組合、共同作業場等任意の形式を採り得ること

經營は統合者の共同經營を原則とし一個人の收支に委するが如きこと無き厳密に注意すること

六、統合工場の事業

専らリンク制に依る再製タイヤの製造を目的とすること

但し修理材料の提供を受けたる場合に限り組合員の再委託修理をも爲し得ること

七、利益の配分方法

原則として出資額の比率に依ること

出資額の比率は再製タイヤ販賣統制實施後昭和十七年五月末日迄に製品を供出したる實績を基礎とし之に當該組合に於けるリンク制による再製タイヤ取扱の實狀を參照し決定すること

八、二又は數府縣にて一統合工場を設くる場合には關係府縣の地方委員協議の上存置府縣を決定すること若し府縣間の協定困難なる場合には中央委員會に於て適宜處置し商工省の承認を得て指示するものとす存置府縣決定したるときは一地區として前各項に準じ整備統合するものとす

九、統合工場數の決定に關しては前項基準に依るものなるも各道府縣の取扱數は昭和十七年度に於ける新品タイヤ配給數により算定するものとす

全府縣間を甲乙丙の三階級に分ち甲を二十%乙を二十五%丙を三十%の回收率あるものとして資格を決定す

一〇、道府縣地方委員會に於ては此の指示に基き實行案を作製し來る八月十五日迄に中央委員會に報告し其の承認を求むべきこと

石油消費規正と自動車事業

事變當時の石油事情

支那事變勃發當時に於ける我が國の石油事情は極めて憂慮すべき状態にあつた。我が國の石油事情に就いては、一部前述した通りであるが、石油消費規正と云ふ、自動車交通事業者にとつては嘗て考へてもみなかつた大きな問題が政策として政府のとり上ぐるところとなつたのである。元來我が國は國內石油需要量の九割を外國に仰ぐと云ふ貧弱な産油状況であり乍ら、石油を生命とする自動車が年を逐ふことに増加してゆき、これを極端に云へば自動車が石油を使用すると云ふよりも、石油が自動車を左右すると云つた状態であつた。石油の潤澤な時ですら、タクシー、或ひは、バス事業者が一致團結してガソリン争議を長期に亘つて行つたのも、石油消費規正と云ふ、劃期的な行政措置が講ぜられるに至つたのも、悉くが、石油の一滴が自動車の生命を左右してゐたからに外ならない。然し乍ら、ここに注目すべきは、我が國の石油市場を事實上支配して居たのが、米、英兩國の石油資本家であることである。米國系スタンダード石油會社は、明治二十六年、横濱に支店を設け、東亞侵略の據點とな

し、又、英國ライディングサン石油會社は、米國に遅れること七年にして、明治三十三年、スタンダード石油會社に對抗して全國主要都市に有力な販賣網を布いたのである。この様に我が國の石油市場は自動車交通事業の發達に併行して、米、英兩國石油資本家の勢力を益々強化し、この兩者の意志は我が石油市場と自動車界に對して支配的暴力を逞しうしてゐた。タクシー事業者を幾度か一齊休車斷行に迄憤激せしめるに至つたのもこの米、英兩國石油資本家の獨占到對抗するためであり、飽くなき米、英兩社の謀略を粉碎せんとするにあつた事は云ふ迄もない事である。後年、石油業法が施行せられた當時、この日本政府の法律を快しとせず、同法の基礎とも云ふべき貯油義務の履行を最後迄拒むた、米、英兩國石油會社の態度は、自ら當時の石油市場に於ける兩者の意圖するところが奈邊にあつたかを窺ふことが出来よう。

この様な状態下に於いて昭和十二年七月支那事變が勃發するに至り、我が國は上下を擧げて聖戰完遂に全力を傾注するに及び石油市場を、米、英の獨占下に任して置いてよいわけはなく、且つ事變下に於ける國際收支の均衡を圖る上に於いても、或ひは、米、英より石油輸入制限と云ふ最悪な事態に備へる上に於いても、出來得る限り長期に亘り石油の補給を確保する必要が生じ、ここにはじめて石油の消費規正と云ふ大きな問題が、政府のとりあぐるところとなつたのである。以下便宜上關係當局が執り來つた規正方針を順を追ふて述べることにしよう。

第一次消費規正

支那事變の勃發に伴ひ、且つ又國際状態の緊迫化に依り、國內石油事情の脆弱性に即した長期に亘る石油の補給策が極

めて急務となり、これがためには石油の配給制限、消費の節約が先決条件となるに至つたので、政府は昭和十二年商工省燃料課を外局として燃料局を創設して燃料行政に萬全を期すると共に、取り敢えず法規の強制によらずして、行政権の適當な運用と關係當局の有効適切な指導に依つて、凡そ一割程度の節約を期することになつた。

昭和十二年八月、商工省燃料局及び鐵道省監督局は、第一次石油消費規正に先立ち、之が準備のため各般の調査を行ひ、萬全の措置を講ずることとなつたが、これに關し地方長官に發した照會内容は次の如くで、消費規正の實施に當つて政府が如何に慎重なる態度をとつたか窺はれやう。

自動車用揮發油の消費規正に關する調査要領

一、研究調査の主旨

我が國石油事情の實際に稽へ、一度海外よりの輸入回滑を缺くの事態とならば、産業上、交通運輸上及、軍事上、多大の困難に直面すべきは茲に贅言を要せざる所なりとす、現下の情勢に於て直ちに斯くの如き事態到来す可しとは豫期せざるも、最悪の場合に對處し遺憾なきを期する爲速に左記事項の研究調査を完了し對策確立に資する處あらんとす

二、研究調査の要領

従つて各部の調査並に研究に基く意見は勉めて抽象論を避け、事態の變化に即應して急速政府に於いて實施し得可き施策の資料を提供するの考慮の下に、尙各地方の特殊事情を加味せる具體案たることを期待す。

三、研究、調査事項

概ね左の如し

(一) 自動車の種類別現在数及燃料消費量

(二) 自動車運輸事業、不定期遊覽及不定期貨物自動車運送事業(路線を定めたもの)の經營狀況

(イ) 公營、民營、及業態別

(ロ) 燃料消費量は業者別に最近一ヶ月の消費量に付一日平均消費量を調査す、最近一ヶ月の消費量不明の場合に平常日に於ける一日消費量を調査の事

(ハ) 同一區間に於ける鐵道、軌道の有無及規正の場合之等に轉線可能の有無並に其の程度

(ニ) ハイヤー、タクシー及貨物自動車業界の狀況

概ね都市と其の他に別ち、事業者数、經營の狀況、組合並に其の統制の實情

(四) 燃料の配給に制限ありたる場合の對策案

現在の交通需要と其の供給の關係、或ひは當該地方に於ける交通事情等に基づき自動車業者の計畫實施し居る輸送計畫に對し萬一燃料消費規正の必要上(A)二割程度(B)五割程度の消費制限を爲すの止むを得ざる場合に於ける自動車運輸事業(省營自動車を除く)ハイヤー、タクシー、貨物自動車運送事業其の他の輸送計畫に付概ね左の事項に關し何れも具體的に所見を記載あり度し。

(イ) 運轉回数を制限し又は車輛数を減少し得る程度及之れが實行方策

(ロ) 他の交通機關と平行線となり居る路線を制限し又は廢止し得る程度(主としてバスに付いて)

(ハ) 前二項實施の場合交通運輸上に及ぼす影響、業者の蒙むべき打撃の見透し及之に對し措置す可き事項

(ニ) 前三項に關し事業の合同又は作業の合同、運賃の調整及従業員の特遇等に關し措置を要求すと認めらるゝ事項

石油消費規正と自動車事業

(ホ) 燃料制限配給の實行策案

例へば燃料供給者側の配給を規正すると共に自動車業者側には切符を發行し之に依り實際の給油を受けしむる如くするも一案と考へらるる

- (1) 之が實行の具體策
 - (2) 右に對する取締法
 - (3) 實行上困難と認めらるる事項
 - (4) 右困難の排除策
- 等に付意見を求む

(ハ) 其他考慮又は措置す可き事項

例へば切符制度の採用以外消費の規正上他に有効適切なる具體案なきや及其の他消費規正上考慮すべき事項に付所見を求む

(以 上)

斯くの如く石油消費規正の實施に當つては各地方廳の意嚮を質し、慎重なる態度を以つて臨んだが、取り散へず、一刻程度の節約を目指し、行政措置を講じたのは、同年十一月十一日の各省次官會議の申合せに依るものであつた。次官會議の申合せによる石油消費節約要領は次の如くである。

一、方針

- (一) (A) 行政權の適當なる運用と (B) 官廳の指導等による當業者の自發的消費節約及經營の合理化とに依り所要の消費部門毎に概ね一割程度を爲さしむることを目的として消費の統制を行ふものとす
- (二) 國産代用燃料並に代用内燃機關の使用を奨励し官廳自ら進んで範を示すものとす
- (三) 本案は本格的消費規正を明年一定時期より實行するものとし夫れ迄に於ける暫定的消費節約の方針として實施するものとす
註 右本格的消費規正は明年二月以後成る可く速に實施し得る如く諸般の準備を爲すものとす
- (四) 本案は國民一般の協力を求むるの爲の精神運動と併用するものとす

二、實施要領

(一) 揮發油

差當り左記に依り實施す、尙爲し得る限り速に明年一定時期より本格的消費規正を實施する旨を豫告し、各種の調査準備を爲すと共に、消費者側をして對策樹立を遺憾なからしむる如く指導す

(イ) タクシー

大都市に於ける流し自動車に付其の都市の實情に即應して例へば晝夜を通じ禁止するか、或ひは一定比率の休車制を採用する等の措置に付考慮す

(ロ) バス及ガソリンカー

官、公、民營を問はず概ね一割の消費節減を爲す事を目標として地方の實情を考慮し、適宜合理化に着手するものとす

(ハ) トラック

極力經營の合理化に依り、消費の節約に努めしむ

石油消費規正と自動車事業

(エ) 自家用車

其の使用を自發的に制限する如く燃費する等の方法に依り極力消費の節約に努めしむ

(ホ) 代用燃料

代用燃料として中央官廳用乗用自動車に五%程度の酒精混用を行ふ

(ハ) 代用内燃機關

木炭及薪ガス發生炉の使用普及を圖り取敢へず、官公署用並に官公營バス、トラック、軌道機關車等の移動機關又は各種の定置機關に可及的に薪炭瓦斯發生炉を使用せしむ

(ニ) 重油

消費者側の取扱の合理化及簡單な設備の改造等の應急措置に依り極力消費の節約に努めしめ主として鐵工業部門に在りては差し當り先づ一割程度を節約せしむる如くす

(三) 狀況に依り揮發油及重油の供給者及受給者側に對し前記節約目標に到達する如く其の供給量の制限を指令するものとす

斯くて第一次石油消費規正は、次官會議の申し合せに依り、本格的石油消費規正の前提として消費者側の自發的節約を原則として實施することとなり、同月二十二日燃料局長官より各地方長官宛に通牒が出されたのであるがさきの次官會議の申し合せは、關係各省に依つて夫々の立場から對策がとられることとなり、鐵道省は石油消費規正の趣旨に鑑み、今後の自動車行政方針を明らかにし、新規事業一切は重點主義に基いて免許、許可、認可を行ふこととなり同年十一月六日監督局長名を以つて左の如き内容の通牒を各地方長官に發したのであつた。

一、新規事業の計畫に關する件

新規事業の計畫に就いては自動車運送事業たるを問はず必要緊切にして眞に己を得ざるものに付免許の證を爲し鐵道、軌道、自動車運送事業等既設の交通機關を利用すれば些して不便なき場合及交通需要の僅少なるもの等は免許の證を爲さざること

二、既免許事業の内容擴充計畫に關する件

- (1) 自動車運送事業の運轉系統、運行回数の増大計畫に就いては、ガソリン消費量の増大を來す場合尠からざるを以て、原則として必要已むを得ざる場合の外認可せざること
- (2) 自動車運送事業に於ける増車計畫は基準規定に依る所要車輛數に達する爲の場合を除き必要緊切にして眞に己を得ざるもの外認可せざること、但しガソリンを使用せざる電氣自動車、木炭自動車、瓦斯自動車等の増車を爲す場合は此の限りに在らざるものとす
- (3) 自動車運送事業の主たる事業地(目的又は經營區間を含む)の擴張計畫に付いては原則として認可せざること
- (4) 自動車運送事業に於ける増車計畫に付ては公益上必要ある場合の外需給關係より見て著しき交通上の支障を來さざる限り原則として認可せざること(以下略)

この様に、鐵道省ではガソリン消費節約の趣旨に即應し、自動車交通事業の新規營業或ひは、事業の擴張その他に對し重點主義を以つて免許、許可、認可に當る方針を明らかにしたのであつたが、更にバス、トラック、タクシー各事業者に消費節約の趣旨を徹底せしめ、來るべき本格的消費規正に備へる爲め、同年十二月三日、内務省警保局長及び土木局長連

名を以つて各地方長官宛次の様な通牒が發せられてゐる。

一、第一次消費節約

第一次消費統制の場合に於ては關係營業者に對しガソリン消費節約の緊急重要事たることの認識を深めしめ概ね左記要領に基き事業經營の合理化に付懲罰指導相成以て消費節約の目的を達成せられ度き事

- (1) 運轉系統、運轉回数、使用車輛數、車輛の運用方法、集配區域及集配方法等に關し再検討なきしむる事
 - (2) 運轉者に對しガソリン節約に付充分の關心を有せしめ其の經濟的用途に不斷の工夫考慮を拂はしむる様適當の方策を講ぜしむること（被備運轉者に對するガソリン節約歩合の給與制等）
 - (3) タクシー營業に付いては駐車場の設置（増設）及之が利用方を勸奨し能ふ限り濫走を防止すること
 - (4) タクシー又はハイヤー營業に付いては燃料消費量少き「ガソリン」エンジンを整備せる車輛の使用を奨励すること例へば現在使用中の通稱三十馬力フォード自動車に於いては最大馬力八十五（氣筒容積三・六二一立方糎）の「エンジン」を通稱約二〇馬力（最大馬力四十乃至六十程度、氣筒容積一・五〇〇乃至二・五〇〇立方糎）のものに取換ふるか又は新車フォード使用の場合には通稱二十一馬力フォード車（最大馬力六十、氣筒容積二、二二八立方糎）を使用せしむるが如し
- 尙第一次消費統制に方り關係營業者に對し懲罰指導相成際に於ては引續き行はるべき第二次消費統制に對する準備の點をも考慮相成次記參酌の上可然措置相成度きこと

二、第二次消費統制（消費規正）

第二次消費統制の場合に於ては關係營業者の運營計畫内容の調整は勿論運輸系統を同じふする交通機關相互の運營内容に付協調の上

調整を必要とすべき場合からざるものと思料せらるゝを以つて大要左記各項に依り指導相成ると共に地方交通關係官との連絡を密にして運營調整の指導に關する具體案を樹立相成、必要と認めらるゝ場合に於ては臨時にガソリン消費統制を目的とする委員會等を設け諮問機關とせらるゝが適當と認めらるゝこと

- (イ) 路線が相互に重複、並行乃至接近し居り概ね同一の運輸系統に在りと被認場合に於いては關係營業者の事業計畫内容の再検討を爲さしめ競争的經營を避け相互に補正し合ふ如き事業計畫に依る合理的經營を爲さしむること
- (ロ) 鐵道、軌道と並行接近し相互に競争的經營に在りと被認場合に於いては關係營業者をして其の運營計畫内容を再検討の上相互に補正し合ふ如く改善せしむること

(ハ) 路線が單一なる場合又は並行、競争關係なき場合に在りては營業者の運轉系統、運行回数、運行時間、集配區域及配置車輛數等に付再検討の上車輛運用方法の改善を圖らしむること

以上の措置に付ては營業者が自發的に其の事業計畫内容の調整を爲すことに重きを置くべきは勿論なるも此の種事業は凡て所謂公益事業として地方交通に關係する所大なるを以て此の點併せて御含みの上充分指導相成度きこと

(2) 自動車運送事業

自動車運送事業に付ては其の業態各種に岐れ夫々の特性より見て各々具體的にガソリン消費制限に關する方途を講ぜしむべきが妥當と認めらるゝも大體に於いて同種の事業と認めらるゝものは之を一團として考慮し當該事業團の内に於ける無用の競争を排し合理的經營に移らしめ以つてガソリン消費制限實施の目的を達せしむるが適當と認めらるゝこと

(イ) 旅客自動車運送事業

主たる事業地を同じふする旅客自動車運送事業又は概ね營業地域を等しうする旅客自動車運送事業に付ては可及的に事業の合

同又は作業の合同に付懸念指導し競争營業に因る消費の不經濟其の他の弊害を除去せしむること、尙タクシーの流し營業の禁止又は制限を行はんとする場合に於いては交通の状況並に營業の狀態に付特殊の考慮を加へ措置せらるること
所謂大型自動車旅客運送事業に付ては一定地域内の事業者は可及的に之を組合組織又は法人組織と爲さしめ各々連絡なく營業を行ふこと無からしめ以て地方的に合理的經營に改善せしめられ度き事
不定期遊覽自動車運送事業に付ては概ね旅客自動車運輸事業に準じて取扱ひ運行計畫内容（回遊ルート、回數及配車々輛數等）の再検討を行はしめ以て之が調整を爲さしむること

(ロ) 貨物自動車運送事業

概ね旅客自動車運送事業に準じ事業の合同又は作業の合同等に依る統制を可及的考慮實施せしむること
從來主たる事業地の明確ならざる事業者も有之故に及開を以て之等に付ては之を明確ならしめ更に主たる事業地内に於ける運管に付ても經營内容を再検討の上不經濟なる運行は極力之を避けしむる稼働率相成度きこと

尙貨物自動車を使用して小運送業を營むものに付ては、地方駐在陸運監理官と連絡の上措置を講ぜられ度きこと
不定期貨物自動車運送事業に付ては概ね貨物自動車運輸事業に準じて取扱ひ運行計畫内容（回數、配車々輛數、運送系路、集配方法等）の再検討を行はしむること

三、本件消費統制（消費節約及消費規正）の實施に方りては之が對應策其の他實施事項等適時報告相成度きこと

尙之が實施に萬全を期する爲、昭和十三年一月二十六、七の兩日に互り全國交通、保安課長會議を開いて種々打合せを行つたのであつた。

以上の如く第一次石油消費規正は、行政權の適當な運用に依り、法律の強制に依らずして、消費者の自發的な節約に依り所期の効果を擧げること主眼が置かれ、その節約率も、一割程度に止められたのであるが、これは要するに來るべき第二次消費規正の準備工作として極めて重大な意義を持つもので、自動車業界には、この第一次規正に依る表面上の動きはさしたる變化をみなかつたとは云へ、本格的規正に對處せんとする心構へは大體に於いて完備するに至つた。

切符制の實施

昭和十三年に入り、政府は各種物資需給計畫の立案に當り、揮發油は最少限度二割以上の節約を餘儀なくせられたため、一月十三日燃料局では關係官廳との間に打合せを行ひ、節約の効果を確保し併せて石油の適正、圓滑なる配給を期することになり、これが措置として切符制を斷行することになり同月二十一日の閣議に於いてその方針を決定したのであつた。これが所謂第二次石油消費規正である。閣議に於いて決定した第二次規正方針は次の如くである。

一、昭和十二年法律第九十二號（輸出入品等に關する臨時措置に關する法律）に基く新なる法規の制定に依り本年四月一日以後可及的速に石油の本格的消費規正を實施するものとす

之が爲速に本案に依る消費規正の實施を豫告し其の準備並に實施に遺憾なからしむるものとす。

二、消費規正の程度は揮發油及重油に付ては三割以内とし燈油、輕油及機械油に付ては極力消費の節減に努めしむる如く指導するものとす。

三、消費の規正に對しては配給券に依り供給者並に消費者の兩者に對し其の供給量及受給量を制限するものとす

之が爲消費者側に於ける事業の合理的經營、所要設備の轉換、其の他必要なる事項は消費規正の目的を達成する如く適當に指導すると共に設備の轉換に要する材料の取得等に關しては政府に於いて努めて消費者側の要望を充足する如く斡旋し且資金の調整等に關し便宜の措置を講ずるものとす

四、消費規正は直接軍需を除き官營工場用又は官廳用、鐵道省營自動車等に付いても一律に實施するを原則とす、而して全消費部門に努めて公平に且其の打撃を最少ならしむる如く實施するを第一義とするも代用燃料、代用機關等の有無其の他の諸事情を併せ考慮し多少の差等あらしむるの着意に據るものとす

五、本案の實施に伴ひ薪炭瓦斯發生爐其の他の代用機關の使用を奨励し之が普及の措置を講じ以て産業、交通上の能力低下を防止するに努むるものとす

六、本案の實施に依る供給者並に消費者の負擔に對しては差當り政府に於て補償せざるを建前とす

但し更に高度の消費規正を實施するの要ある事態に到らば別に改めて考慮す

七、本案の實施に付必要ある場合には中央地方を通じ必要なる人員を配置するものとす

八、本案の實施に當りては大に精神運動を併用し又官廳に於ては率先範を示すこととし以て所期の目的達成に努むるものとす

石油消費規正は、この閣議の正式決定に依つて愈々本格的軌道に乗り、燃料局では之が急速なる實施を圖る爲昭和十三年一月二十六、七の兩日石油消費規正中央地方打合會議を開き、規正方針の徹底、使用者の消費量調査等各般の準備に着手すると共に省令の制定に着手、昭和十三年三月七日商工省令第八號を以つて「揮發油及重油販賣取締規則」を制定公布販賣業者は、購券と引換へでなければ揮發油、重油の賣渡しは出来ない事とし一方消費者に對しては一定量の購券の交付に依つて其の消費量を調整することになり五月一日より實施されたのである。

切符制度はフランス革命時代に始めて採用され、世界大戰當時は、ドイツを始め交戰諸國に於て盛んに採用され何れも戰時又は之に準すべき場合に於いて食料品、日用品等の有効適切な配分の爲に行はれてゐる制度である。我が國に於いて切符制度が採られたのも全く石油が最初のものである、従つてこの切符制度の可否が相當問題となり關係方面に於いてしきりと論議せられた。曰く「何が故に石油のみ卒先して切符制度を採用する必要があるか」當時は未だ石油の輸入は杜絶されず、第一次消費規正に依つて或る程度節約の効果を擧げつゝあつたからこの疑問は一應うなづけるものがあつた。それ等の切符制度反對論者は、第一次消費節約に引き續き大いに精神運動を併用し經營の合理化、設備の轉換等の方法に依つて消費の節約を圖らしめると共に、石油業法の運用に依つて、販賣統制をすれば所期の効果は擧げ得るものとなしたのである。然し乍ら戰爭目的遂行の爲め不要不急物資の生産及び輸送等を抑制し、軍需資材その他重要物資の輸送を極力確保するためには、組織化されたる官廳の指導と法規に依る強制とがあつてはじめて期待し得るとの結論に達しこゝに切符制度が採用されるに至つたのである。

揮發油及重油販賣取締規則は、前述した様に輸出入品等に關する臨時措置に關する法律の第二條及第三條に基き昭和十

三年三月七日商工省令第八號として制定公布され、同年十一月二十五日更に一部改正が加へられたが同規則は、計畫經濟遂行に必要な各種の統制法規の嚆矢を爲すもので、殊に物資の配給に付き切符制度を採用した點は全く劃期的意義を持つものと云ふべきであらう。

昭和十三年五月一日同規則實施に當つては燃料局は自動車事業に及ぼす影響を最少限度に止め、且つ所定の節約効果を擧げるため努めて購買券の適正なる配分を行ひ、各地方の狀況及び季節的需要變化の狀況等を調査研究して規正率を決定した。實施當初の規正率は

- 一、自家用乗用車 四割
 - 二、タクシー、ハイヤー、官公署用乗用車、バス 三割
 - 三、貨物自動車、ガソリンカー 二割
 - 四、警察署用自動車、郵便自動車、消防自動車、新聞輸送用自動車、醫家用自動車、靈柩自動車、病院自動車、救急自動車其の他右に準ずるもの 從來の程度とし特に制限せず
 - 五、小型自動車、サイドカー、オートバイ、(用途に應じ右に準ず)
- 其の後七月に至り物動計畫が改訂せられ八月以降揮發油三六%と規正が強化されたため逐月規正率は強化され十二月末には揮發油三四%となり、
- 一、バス 四割
 - 二、タクシー、ハイヤー 五割

- 三、大型事業(定期及不定期遊覽バス) 七割
 - 四、トラック 二割七分
 - 五、ガソリンカー 三割
 - 六、乗用車 七割
 - 七、特殊車 一割
- の規正率となつた。

昭和十三年七月物動計畫が改訂され、規正率が一段と強化されるに至つたので、燃料局は規正強化に依り産業、運輸、交通上に及ぼす影響を出來得る限り僅少ならしめるために、石油消費規正事務協議會を設置し、會長は燃料局長官とし、委員には關係各省の部長が當り、更に幹事會を置き、幹事會は更に六分科に分れ、自動車關係は第二分科會とし企劃院内務、陸軍、海軍、商工、燃料局、鐵道省の關係官が幹事として夫々擔當事項を協議することとし、又地方には各府縣別に石油消費規正委員會が設けられ、各消費部門別又は各事業主に對する制限供給量の決定、消費規正實施に伴ふ事業の調査及所要の施設事項等に關し調査及當局の諮問に當らせることとなつた。私も亦當時東京タクシー商業組合理事長として東京府石油消費規正委員會の委員に任命せられたのである。

斯くの如く石油消費の規正は、本格的に着々と準備が進められたが、我が國本來の石油事情からすれば、國際情勢の逼迫と、支那事變に依る需要の増大に伴ひ、ガソリン規正は日を遂ふて強化されるやうになつたのであるが、これを切符制の實施された昭和十三年五月より翌年三月迄の規正率をみるに、五月に於いては、バス一四%、大型バス事業二三%、タ

タクシー、ハイヤー二六%、トラック一七%、自家用乗用車二三%、特殊車二%であつたものが、八月に至りバス三二%、大型バス事業五五%、タクシーハイヤー四七%、トラック二五%、自家用車六〇%、特殊車八%、同年十二月に至つては更に規正は強化され、バス四〇%、大型バス事業七〇%、タクシー、ハイヤー五〇%、トラック二五%、自家用車七〇%、特殊用車二〇%と云つた強化振りを示し、年度變りの三月末に於いては遂に、バス四九%、大型バス八一%、タクシー、ハイヤー五八%、トラック三八%自家用車九一%特殊用車二五%の規正となつたのである。

以上の様に、第二次石油消費規正實施以來、僅々一年にしてその規正率はタクシー、ハイヤーのみでも約五〇%の強化をみるに至つたが、政府は支那事變目的完遂の爲、極力國內生産力擴充を期し、規正の強化を避ける方針を堅持しつゝ、あつたのであるが、逼迫せる國際情勢に對處するため、逐月規正率を強化するの止むなき實情となつたのである。これが爲め規正に依る自動車輸送力への影響を最少限度に喰ひ止めるため、代用燃料装置への轉換を慫慂し、且つ事業の合理化を圖る爲、企業の統合を慫慂して來たが昭和十六年三月一日より、遂にタクシー、ハイヤーに對しては石油使用の制限を斷行し、從來の様に一車何哦と云ふガソリンの配給から、事業者の所有する車輛の一部に對してガソリンの配給を停止するといふ方針を實施するに至つたのである。

即ち、昭和十六年二月十四日、燃料局長官、鐵道省監督局長、内務省警保局長三長官連名を以つて地方長官宛發せられた通牒によつて、代用燃料車及小型車を除く貨働車の四割に對し揮發油の配給を停止し、これら配給を停止された車輛及びこれに伴ふ轉失業者に對しては國民更生金庫の利用が指示されたのであつた。

石油消費規正は斯くして、使用節減から一步前進して、使用禁止の域に突入したが、急迫せる國際情勢は米、英兩國の

對日石油禁輸が不可避なものとなるに至つたので、十六年八月、更にタクシーハイヤーに對する配給停止率を高め、所有車輛四割を一舉七割に引き上げると共に、バスに對しては代燃車一車一ヶ月一哦、ガソリン車一車一ヶ月七五哦、貨物自動車に對しては、生産力擴充に及ぼす影響を考慮の上、營業用普通車一ヶ月五〇哦、小型一ヶ月一車二〇哦、自家用普通車二〇哦、小型車一〇哦、代燃車は營業用自家用共に五哦に強化された。これを規正當時に比較すると平均八〇%の強化である。然し乍ら國際情勢は益々悪化の一路を辿り、米、英兩國の對日石油禁輸も、時間の問題に迄切迫するの情勢を呈するに及び、政府は國內石油の保有量増大と、必需部面への確保を期するため同年九月を期しバス、タクシー、ハイヤー等旅客自動車に對し、ガソリンの使用を禁止する最高度の規正強化を斷行することになつた。これは少くとも、旅客自動車に關する限り石油消費規正の解消とも云ふべきであつて、ガソリンをその全生命としてゐた自動車事業は、ここに歴史的な轉換を餘儀なくされるに至つたのである。この旅客自動車事業の歴史的な一大轉換を各地方長官に指示した燃料局長官、鐵道省監督局長、内務省警保局長、三長官の連名通牒は次の如くで、爾來今日に至る迄、石油の配給は必需物資の輸送確保に要する最少限度の數量が維持されてゐるのである。

記

- 一、バス、ハイヤー、タクシーに對する揮發油の配給に關しては代用燃料車に對してのみ應急用として一車一ヶ月當一哦を配給し揮發油車に對しては一切之が配給を停止すること、従つて代用燃料車のみ運行可能とすること
- 二、ハイヤー、タクシー中通行可能の代用燃料車に對しては改めて貨働車の標識を審査の上交付すること
- 三、ハイヤー、タクシーに對し配給する應急用揮發油の使用に關しては、急病人の輸送、災害及非常事態に於ける緊急

- 輸送等真に已むことを得ざる場合にのみ之が公益的使用をなさしめ可成保有の増加に努めしむること
- 四、自家用乗用車（公署用を含む）に對しては揮發油の配給を停止し代用燃料車のみを認むること、従つて從來交付せる實働車の標識は改めて之を審査の上交付すること
- 五、貨物自動車に對する揮發油の配給に關しては特に重要物資の輸送確保を目的とし特配に就ては必ずしも一車當割當に拘泥することなく重要物資の輸送と聯繫せしむると共に貨物自動車統制體の強化を圖り完全なる輸送統制を爲し得る如く措置すること
- 六、特殊用途車に對しては其の用途に應じ必要最少限の揮發油を配給すること
- かくてガソリン依存主義から百八十度の轉換を行つた、バス、タクシー、ハイヤーの各旅客自動車は、國產代用燃料をその全生命として、聖戰目的完遂に挺身するに至つたのである。

多面的對策の諸相

石油消費規正が逐次強化されるに従ひ、自動車輸送力の低下は漸く著しいものとなつて來た。自動車輸送力の低下は國内産業の發展に影響するところ頗る大きいものがあり、殊に生産力擴充が喧しく叫ばれる状態下に於いては特に重視されねばならぬところである。鐵道省は第二次石油消費規正の實施に當り、自動車輸送力へ及ぼす影響を極力防止するため次の様な措置を講じたのであつた。

一、自動車運輸事業（バス）

- (イ) 路線が相互に重複、並行乃至接近し居り概ね同一の運輸系統に在ると認められるものは關係營業者の事業計畫内容の再検討を爲さしめ競争的經營を避け相互に補正し合ふ如き事業計畫に依り合理的經營を爲さしむること
- (ロ) 路線が單一なる場合又は並行、競争關係なき場合に在つては營業者の運輸系統、運行時間、集配區域及配置車輛數等に付再検討の上車輛運用方法の改善を圖らしむること
- (ハ) 鐵道、軌道と並行接近し相互に競争的經營に在りと認めらるゝ場合に於ては關係營業者をして其の運營計畫内容を再検討の上相互に補正し合ふ如く改善せしむること
- 二、旅客自動車事業（タクシー、ハイヤー、遊覽バス）
- 主たる事業地を同じふする旅客自動車運送事業（タクシー、ハイヤー）又は概ね營業地域を等しうするものに付いては可及的に事業の合同又は作業の合同に付従應指導し競争營業に因る消費の不經濟其の他の弊害を除去せしむること、尙タクシーの流し營業の禁止又は制限を行はんとする場合に於いては交通の状況並に營業の状態に付特段の考慮を加へ措置せらるゝこと
- 不定期遊覽自動車運送事業に付いては概ねバス事業に準じて取扱ひ運行計畫内容（回遊ルート、回數及配車々輛數等）の再検討を行はしめ以て之が調整を爲さしむること

三、貨物自動車運送事業

概ね旅客自動車運送事業に準じ事業の合同又は作業の合同等に依る統制を可及的考慮實施せしむること

從來主たる事業地の明確ならざる事業者に付いては之を明確ならしめ、更に主たる事業地内に於ける運營に付ても經營内容を再検討の上不經濟なる運行は極力之を避けしむる様獎勵相成度きこと

以上の方針を地方廳に指示する一方、代用燃料發生装置への積極的轉換を慫慂したが、規正當初はその規正率が僅少であつたためガソリンの有效使用、殊に走行料の延長等に依つて規正前の状態を略々維持するに成功をみせた。然し乍ら相次ぐ規正の強化に伴ひ事業の縮少、企業に依る經營の合理化が、當業者の自發的創意に依り漸次積極的に具體化して行つたが、それはバスに於いて特に著しいのがみられた。鐵道省監督局調査に依ると、昭和十三年五月消費規正實施以後九ヶ月の昭和十四年一月迄に事業の統合その他に依り二千五百五十に達した全國業者數は千三百五十三に減少を示してゐる。その内譯をみると讓渡が一九四件、合併が一四件、廢止九三件、休止一〇〇二件、共同經營二一件、運輸協定二九件と云ふ狀況であつた。このバスの統合に比較し、タクシー、ハイヤ、及びトラック事業は、企業體が小規模であるだけに、或る程度のやりくりに依つて充分採算がとれた事情にあつたから、合同等の如きことは大多數の業者の考へるところとならず遅々として進まなかつたのである。昭和十四年に入り鐵道省で消費規正が一段と強化される狀況にあつたので従來の如く企業合同等に依る經營の合理化を單なる懲懲程度の微温的な方針とせず、強制的な措置を講ずることになり、各地方長官に對し、タクシー、ハイヤ、トラックに對しては企業合同又は作業合同を地域的に實現せしむる案を速やかに樹立の上、一定期間内に實施する様指令を發すると共に、代用燃料裝置への轉換を當業者の自發的な轉換とせず一定の轉換率を示すことになつた。昭和十四年二月四日、燃料局長官、鐵道省監督局長内務省警保局長、三長官連名で、代燃裝置への強制轉換に關し次の様な内容の通牒が各地方長官宛に出された。

一、バス

五月末日迄に認可車輛數十輛以上のものに在りては其の認可車輛數の二割以上を、認可車輛數五十輛以上のものに在

りては其の認可車輛數の三割以上を代用燃料車に轉換せしむること

交通需要を充足する爲其の他特に必要なる増車に付いては代用燃料車に依るものに限り之を認むること

二、大型事業用自動車及遊覽バス

五月末日迄に全部代用燃料車に轉換せしむること

六月以降は代用燃料車に限り購買券を交附し其の交付量は一ヶ月一車當り十五噸を限度とすること

三、貨物自動車（營業用及自家用）

(イ) 普通貨物自動車（小型を除く）

五月末日迄に認可（營業用）又は使用（自家用）車輛數十輛以上のものに在りては其の車輛數の一割以上を、三十輛以上のものに在りては其の車輛數の二割以上を代用燃料車に轉換せしむること

物資輸送上特に必要なる新規免許、増車及新規使用（自家用）に付ては代用燃料車に限り之を認むること

(ロ) 小型貨物自動車

必需緊切にして眞に已むを得ざるもの、外は新規免許、増車及新規使用（自家用）を認めざること

(ハ) 特殊用途用自動車

(イ)(ロ)に準じて取扱ふこと

代用燃料裝置への強制轉換は、規正の強化に併行して其の率が高められ、同年七月には更にバスは十月末日迄に十輛以上二十九輛迄は二五%、三十輛以上四十九輛迄は、四〇%、五十輛以上は五〇%、年度末の昭和十五年三月末日迄には三〇

％、五〇％、七〇％と大中の轉換率が、トラックに對しては十輛以上は二割以上、三十輛以上は三割以上、旅客自動車に就いては、自家用たると營業用たるとを問はず、均しく代用燃料車に轉換せしめる様、前記三長官連名の通牒が各地方長官宛發せられたのである。この代用燃料車の轉換命令はガソリン配給量の減少と相俟つて、各自動車事業者が積極的轉換に努めた結果所期の轉換率に到達する好成績を示したのであつた。

昭和十五年に入ると共に規正は益々強化され、自動車に對しては思ひ切つた對策が樹立されない限り、將來必需輸送を確保することは不可能となつたので、鐵道省、商工省、内務省は夫々協議を行ひ、之れが具體案の決定を急いだが、それには先づ不急部面へのガソリンの使用を徹底的に禁止せしむること、事業者相互の競争に依るガソリンの浪費を防止するため事業の統合を斷行せしめること、特に一臺持ち事業者が多數を占める帝都のタクシー事業の如きは、急速に事業の合理化を實施せしめるため、相當程度の統制體以外にはガソリンの配給を停止すること、更にガソリンの使用を認められた車輛に對しては一定の標識を交附して、闇行爲を防ぐこと等の方針を決定、昭和十五年九月十一日、政府より各府縣長官に次の様な通牒が出され十月一日より實施された。

一、バス

(イ) 別に定むる割合に依り全車輛數の七割を代用燃料車に轉換せしむること
(ロ) 主として遊覽の用に供せられある運輸交通を極力制限すること

(ハ) 鐵道、軌道又はバス相互間に於ける併行路線、重複路線等に就いては、更に徹底的に調整其の他の處置を講ずること、

二、大型事業及不定期遊覽用乗用車（無償乗合事業を含む）は當分の間運行を休止せしむること、代用燃料車に於いて

も同様とす

但し有價特定及無價特定運送事業に對しては揮發油の配給のみを停止すること

三、タクシー、ハイヤー

(イ) 相當數の車輛數を保有する統制體に限り揮發油を使用せしむ

(ロ) 前項に該當せざる事業者に對しては都市に於いては可能なる最短期間を定め資本合同、企業合同を勸奨し、其の他の地方に於いては地方的事情に應じ適當なる統制體を結成せしむるものとす但し差當り結成準備中に於ては統制體未加入者として揮發油交付量に付き(イ)に對するものより相當程度の差等を附すること

(ハ) 揮發油使用車は可成速に代用燃料車に轉換せしむるものとし、新規に轉換せんとするものに對しては、統制體所屬車は非所屬車に比し設置を優先的に取扱ふこと

(ニ) 揮發油使用車及代用燃料車中實働車に付ては各其の車體に一定の標識を交附せしむること

(ホ) 待合、料理店、演藝館、競馬場、娛樂場等への乗車又は享樂的運行等の使用を爲さしめざる様乗降禁止其の他必要なる措置を採ると共に違反者に對しては揮發油の使用禁止其の他適當なる措置を講ずること

(ヘ) 統制體に於いては常時、車輛を車庫に留保せしめ緊急の需要に應せしむること

(ト) 揮發油交付量は差し當り最大限タクシー(メーターを取附けたる車輛)六大都市に在りては一臺一ヶ月當平均四五噸其の他の都市に在りては三〇噸、ハイヤー(タクシー以外のもの)三〇噸とし緊急需用として府縣に於いて相當量の豫備量を保有し必要に應じ交付すること

(チ) (略)

四、自家用乗用自動車

- (イ) 揮發油使用は當分の内左記標準に依り具體的事例を審査の上之を許可し其の他のものは揮發油配給を停止すること
- 1、大使館、領事館、外國使臣等の使用するもの
 - 2、醫師、病院、療養所の往診、患者輸送用に使用するもの
 - 3、新聞社の通信連絡に使用するもの
 - 4、一般公共團體の使用するもの（但し必要な最少限に臺数を制限す）
 - 5、生産力擴充計畫産業其の他時局上必要な事業を営む會社、工場及事業場の事務用、運搬用等に使用するもの（但し其の許可臺数は單位毎に二臺迄所有するものは一臺、三臺以上所有せるものは二臺、五臺以上所有せるものは三臺、一〇臺以上所有せるものは三分の一以内とす）
 - 6、其の他前各項に準ずる用途に使用するものにして特に許可を受けたるもの許可せられたるものと雖も許可方針に反したる場合に於いては其の許可を取消すものとす
- (ロ) 公務に従事するものにして従來公務の爲に使用し居りたるものに付ては要すれば其の所屬官廳に於いて公務に支障を生ぜざる様考慮するものとす
- (ハ) 現在代用燃料車に轉換を了したるものは其の儘使用を認むるも之を時局上不用不急の用途に使用せざる様車輛主を指導すること尙今後は前記許可標準に適合せるものと雖も可成速に代用燃料車に轉換せしむること
- (ニ) 揮發油使用車及代用燃料車に對しては各其の車體に標識を附すること
- (ホ) 揮發油交附量は差當り一車一ヶ月當平均大型一〇噸小型三噸とす

- (一) 新規に代用燃料車に轉換せんとする者に對しては左に該當する場合に於いてのみ轉換を認むる様措置すること、
- 1、大使館、公使館、領事館、外國使臣等の使用するもの
 - 2、醫師、病院、療養所等の往診、患者輸送用に使用するもの
 - 3、公共團體及公務に従事する者の使用するもの
 - 4、時局上必要な事業を營む者の使用するもの
 - 5、其の他前各項に準ずる用途に使用するもの

五、公署用乗用自動車

- (イ) 差當り前記自家用乗用車に準じ揮發油使用を許可し其の他のものは揮發油を停止す
- (ロ) 車體には其の所屬公署名を標示せしむること
- (ハ) 現在代用燃料車に轉換を了したるものは其の儘之を認む未轉換車に對しては可及的速やかに轉換せしむること

この通牒に續いて、更に九月十一日鐵道省より、詳細な方針が指示された。それによると、バス事業にあつてはその所有臺數に應じて五割から八割以上の代燃轉換率を規定し、又地方鐵道軌道との併行線及びバス相互の重複路線の調整その他經營の合理化等につき具體的に指示した他、遊覽自動車を停止せしむる一方、傷病將士その他時局上必要な團體の輸送に對しては考慮すべきことを示してゐる。又、ハイヤータクシー事業に在つては六大都市に對しては企業合同乃至は資本合同による統制體の企業單位を更に擴大向上せしめると共に事業の公益性を發揮せしむるやう指導する一方、六大都市

以外の都市に於ても左の標準に依つて事業の統制を圖らしめること、及び營業マークの交附を規定した。

認可車輛數五〇輛以上九九輛迄の都市 三〇輛以上

同 一〇〇輛以上一九九輛同 五〇輛以上

同 二〇〇輛以上二九九輛同 八〇輛以上

同 三〇〇輛以上 同 一〇〇輛以上

又貨物自動車に對しては重要物資の優先輸送、不要不急物資輸送の抑制を行はしめることを明示してゐる。

戦時輸送體制の整備へ

不急不要部面への輸送抑制と必要輸送確保の爲以上の政府の方針が明らかにされたので、自動車事業は擧げて戦時體制整備へと急速に進展、事業の合同、經營の合理化が全面的に實現され、バス事業の如きは、不要路線の運行停止その他に依り縮小された行程は尨大な數字を示し規正當時から昭和十五年十二月末には、事業廢止が三百十一件でその行程は二萬五千六百軒餘を示した。又ハイヤー、タクシー事業の統合も逐次進められ、殆んど個人經營で占められてゐた東京に於いても、百二十餘の會社が設立されるに至つた。この様にして事業の合理化が進められて來たが、反面輸送力の低下は益々憂慮すべきものがあり、加ふるに輸送量の増加は時局産業の隆盛と共に増大する傾向にあつたため、政府は極力代用燃料車への強制轉換に努め、又代用燃料も當初の木炭、薪から更に石炭、半成コークス、亞炭はもとより、壓縮瓦斯、液化瓦

斯等、使用可能なる燃料であれば悉く、これを動員する方針をとつた。然し乍らガソリンの消費規正が強化されるに伴ひ、代用燃料装置の需要は増大する一途にあり殊に十月より徹底的な規正の強化を受ける乗用車にあつては、代燃轉換が急激に増大することが豫想されたので、燃料局では年度計畫に係る轉換資材をはじめ、代用燃料の關係をも考慮の上各府縣に於ける代用燃料車轉換標準を統一することになり、從來の如く事業者の自由な轉換はこれを抑制することになつた。昭和十五年九月十四日燃料局は各地方府縣に通牒を發して乗用自動車の代燃轉換の統一を圖つた。これによると昭和十五年度末に於ける目標は次の如くであつた。

△公署用、各府縣内大型自動車現在數の三〇％以内、小型、一五％以内

△自家用、大型、一五％以内、小型、一五％以内

△タクシー、大型二〇％以内、小型も同じ

△ハイヤー、大型八％、小型二〇％以内

右の様に燃料局が代用燃料装置の一種の制限とも云ふべき統制を行ふに至つたのは、前述の様に資材と代用燃料の關係を考慮したものであるが、乗用自動車が先づその最初の適用を受けたのは、その重要性の程度を明らかにされたと云つてもあながち過言ではなからう。

ガソリン消費規正に併行して代用燃料装置の統制に着手した政府は、之等の規正に依る餘剩力を擧げて重點使用に集注した。それは、自ら運搬具を持つ「人間」と、足を持たぬ貨物との輸送の緊要性が否かに就いて意が注がれたが、然もガソリンの重點使用は、足を持たぬ貨物に對しても規正が行はれたのである。

乗用自動車に對するガソリンの一部使用を禁止すると同時に、貨物自動車に對しても、運送物資の輸送を制限乃至抑制する方策をとつた、その方法としては、其の月の貨物自動車に對するガソリンの交付量は、その三割を各府縣に保有せしめ、保有されたガソリンを重點的に特別配給する、と云ふ方法で、しかもその重點は

- 一、府縣町村等に於いて輸送計畫を樹立せる米、木炭其の他の生活必需品
 - 二、軍需品（軍より特に燃料の配給を受くる場合を除く）
 - 三、軍關係工用材料（軍より特に燃料の配給を受くる場合を除く）
 - 四、生産力擴充物資等にして特に緊急と認められるもの
 - 五、小運送能力不足の爲、鐵道輸送に支障を來す虞ある驛に於ける小運送貨物の五項目に限定した。更に荷主、運送事業者に對しては、以上の如き重點輸送の徹底を期する爲めに、特に區間運送事業者をはじめ一般運送事業者に對し、特別な理由のない場合は、出來得る限り遠距離の輸送を抑壓し、且つ鐵道、軌道、荷牛馬等の輸送機關に依つて輸送し得るものは、最大限度に之を利用せしめることとし、不急品と目される、庭石、植木大理石、娛樂用品類、贈答品、その他の物資は、極力その輸送を制限すると共に、之等の物資輸送に従事してゐた事業者を重要物資の輸送に當らしめる様、各府縣に對して夫々斡旋せしめることとしたのである。
- この様にして、ガソリンの消費規正を最も強く受ける旅客自動車はもとより、貨物自動車に對しても、必要輸送を確保するために凡ゆる方策が講ぜられたのであるが、昭和十六年に入り、更に強度の規正が必要とされるに至つたので、政府は、最悪なる事態に處する爲の非常措置を講ずるの止むなきに至つた。

昭和十六年三月、タクシー、ハイヤー事業の、代用燃料車及び小型自動車に對し、その認可車輛數の四割に就き、休車制が實施されたのが實にそれである。この理由の一端としては、從來の如く、一車當り何暇としてガソリンを配給してゐたのでは、全車輛數に對する配給量が尨大なものに達することは論を俟つ迄もなく、殊に、一車當りの配給量をこれ以下に切り下げるに於いては事業の經營上に及ぼす影響も極めて大きいものが豫想せられたからである。それ故、代用燃料車及び小型自動車を除いた認可車輛數の四割に對しガソリンの配給が停止され、ガソリンの配給が停止せられた車輛に對しては、曩に交付せられた標識を返戻せしめて、長期に亘り休車せしめることとなつたのである。この四割休車の意義は、種々な點に於いて極めて重要な性質を持つものであるが、事業經營の合理化にとつては、最も良い條件であつた。認可車輛數の四割に對してガソリンの配給が停止されたとは云へ、停止された車輛に對するガソリンは悉く他の車輛に増量されたのであるから、事業者としては事業の縮小に當つて相當研究の餘裕が許されたとも云ふべきであらう。

轉廢業者と國民更生金庫

鐵道省はこのタクシー、ハイヤーに對する四割休車の實施は飽く迄も、事業の縮小に依る運營の合理化を目標とし、輸送能力の維持増強を主旨とし、其の影響するところを最少限度に止むることに努め、四割休車に就いても認可車輛數と、實働車輛數との間に差がある場合は、先づ非實働車から休車に充當せしめると共に、休車しても認可車輛數は減少せしめず、代用燃料車に依る増車は、休車の中から優先的に認可の方策をとることとした。更に又、この四割休車に依つ

て豫想される事業者或ひは従業員の餘剰人員の處置に就いては、厚生省、商工省、内務省との間に種々連絡協議を行ひ、事業の縮小、轉業に要する資金は、車輛を低當として國民更生金庫より資金の供給を受け得る途を講じたのであつた。

即ちこの轉廢業者に對する方針を昭和十六年二月、商工、鐵道、内務三省の通牒によつて見ることとする。

一、ハイヤー、タクシー事業は昨十五年十月十五日を以つて全國的に企業合同其他に依り事業の統制を行はしめたるを以て其の中基礎強固なるものに對しては可成失業者を出さしめざる様指導し、其他のものに對してはガソリン配給停止車輛數に應ずる事業整理等を樹立せしむること。

尙事業の整理に當りては可成一時に多數の失業者を出さざる様指導すること

二、現従業員にして他の勞務者として轉業する者に對しては、轉業資金として原則として從來支給せられたる月收の三ヶ月分以上を支給する様指導すること、尙會社の内規其他に依り退職手当等の名儀に依る給付金制度の確立せるものに在りては其の内規等に依り計算したる金額と月收の三ヶ月分に相當する金額とを比較して多き方に依り支給する様指導すること

他の新なる事業主として轉業する者に對しては之に必要な資金を供給する様指導すること

前二項の資金の調達に關し必要あるときは休止車輛を更生金庫に引渡さしめ、更生金庫より融通を受けしむること、し手續に關しては別途鐵道、商工連名通牒に依ること

三、勞務者として轉業する者の轉業に關する斡旋に付いては大體左記に依ること

(1) 轉業者は可成年齢若く轉業容易なるものより之を撰ぶ様指導すること

(2) 事業主として其の従業員中要轉業者に付轉業斡旋に必要な事項を記載したる名簿を成るべく組合を通じ國民職業指導所に提出せしむること

(3) 國民職業指導所は、右の要轉業者に對し職業相談を行ひ直ちに轉業の可能なる者に付ては軍需工場其他の方面に斡旋し、直ちに他の方面に斡旋すること困難なる者に付ては、職業輔導所、國民勤勞訓練委託施設等に於いて輔導又は訓練を行ひたる上斡旋すること

以上の如く、轉廢業者に對する基本對策を決定すると共に、直ちに、資産評價基準を決定するため、政府は轉廢業者資産評價中央委員會に新に旅客自動車運送事業専門委員會を設け専門委員には左の諸氏を任命、委員長には、鐵道省監督局長大山秀雄氏が任命された。

- 委員長 大山 秀雄 (鐵道省監督局長)
 - 委員 川井健太郎 (鐵道省陸運第一課長)
 - 湯城 義一 (東京合同タクシー株式會社常務取締役)
 - 仲田太理穂 (山ノ手タクシー株式會社々長)
 - 篠田 鐵雄 (愛國相互タクシー株式會社々長)
 - 川鍋 秋藏 (日東自動車株式會社々長)
 - 坂本 行輔 (大阪交通株式會社々長)
- 石油消費規正と自動車事業

- 多田 清 (相互タクシー株式会社代表取締役)
- 川本 直水 (京都聯合タクシー株式会社代表取締役)
- 島田 光衛 (東京トヨダ自動車販賣株式会社取締役販賣部長)

旅客自動車運送事業資産評價基準

- 一、國民厚生金庫其他同業團體に於いて引受くる旅客自動車運送事業者の資産評價は「國民厚生金庫引受資産等の評價方法基準」下評價方法基準と稱す。及「土地及建物の評價基準」に依るの外本基準に依り之を爲すものとす
- 二、車輛は當該地方中古車協定價格(當該地方に協定價格なきときは大阪府協定價格)に左の標準に依る金額(ナンバー代)を加へ地方の實情、車輛の現狀等を斟酌し評價するものとす
 - (イ) 東京市、大阪市 一輛に付一千圓
 - (ロ) 認可車輛數五十輛以上の都市(除く東京) 七百圓
 - (ハ) その他 四百圓
- 三、當該企業の益金を年八分の利率を以て還元したる金額が當該營業を組成する各資産に付前號及評價方法基準第一號の二號に依り算出したる評價の合計額を越ゆる場合は右超過額を前號及評價方法基準第一の二號に依る各資産の評價額に按分加算するものとす

四割休車に依る事業主及び従業員の轉廢業に就いては、以上の様な對策を決定したが、四割休車が實施されて以來、業

界の動きは、政府が豫想した様な現象はみられず轉廢業者は極めて僅少であつて、東京の如きは殆んど皆無に近い状態であつた。これは事業の合理化が相當徹底されてゐたことを意味するものと云ふべきであらう。

タクシー、ハイヤーに對する四割休車が實施されて以來、更に國際情勢の緊迫化は益々深刻となり、石油規正は極度に窮屈となつて來たので、乗用自動車の運行抑制を圖る傍ら貨物自動車に對しては、重要物資の輸送を確保する爲徹底的な重點主義をとることになり、鐵道省は八月一日陸運統制令第二條を發動貨物自動車、運送事業者に對し貨物運送の引受及順序に關し制限を斷行、不急品、贅澤品の運送を禁止するに至つたが、このみではガソリンに依る輸送力の維持強化は困難なるものがあり、加ふるに國際情勢が最悪な事態に直面した場合に對處するため國內石油の保有量を増大する必要上、遂に九月以降、バス、タクシー、ハイヤー、自家用乗用車等、一切の乗用自動車に對しガソリンの使用を禁止すると共に代用燃料車のみ應急用として僅少のガソリンを配給することとし、曩に交付した標識を全部返納せしめて新たな標識を交付することになつた。

ガソリン使用の禁止は、その影響するところ極めて大きいので、鐵道省では之れが實施に先立ち八月七日各府縣長官に對し次の様な方針を指示し對策に萬全を期した。

一、バ ス

- (イ) 代燃車のみ依る事業計畫を樹立せしむること、従つて代燃車に對してのみ應急用として一車一ヶ月一噸を標準とし揮發油の配給を爲すこと。

- (ロ) 鐵道軌道の併行線は客年九月十一日附通牒の趣旨に依り之を休止、又は廢止せしむること
- (ハ)、(ロ)に屬するものと雖も都市及都市近郊に於ける通勤區域等にして、鐵道、軌道のみにては輸送不可能なるものに付ては、一定時間を限る等の方法に依り、必要最少限のものに限り運行せしむること
- (ニ) 遊覽地への輸送を主たる目的とする路線其他交通上緊要ならざる路線は總て之を休止又は廢止せしむること
- (ホ) 時局上存置を必要とする路線に付ても運轉系統、運行回数、停留場等を徹底的に整理せしめ、極力近距離乗車並に不急旅客の輸送を抑制するの方策を採らしむると共に、當該自動車運送事業組合を活用して、事業の合同、經營の委託又は車輛の譲渡等に依り相當廣範圍の地域毎に事業の調整徹底化を圖り車輛と人員との効用を最高度に發揮せしめ路線の休廢止等に依る事業者への影響を均衡ならしむること

二、ハイヤー、タクシー

- (イ) 代燃車のみ依る事業の運營を爲さしむることとし、代燃車に對しては應急用として一車一ヶ月一噸を限度とする揮發油の配給を爲す
- (ロ) 従來の如き業態区分は之を廢し、總て車庫待營業に統一すると共に當該自動車運送事業組合(組合未結成の地方に在りては他の適切なる方法)に依り車輛の共同利用、配車統制等を行はしむること
- (ハ) ハイヤー、タクシーの利用に就いては急患、歩行困難なる者、其他之が利用を特に必要とする者等を優先利用せしむるに必要なる方策を講ずること(以下略)

三、自家用乗用車

揮發油の配給を停止すること、ハイヤー、タクシーに準じ不要不急用途に使用せしめざること

四、運賃

今後旅客自動車運輸事業及旅客自動車運送事業は代燃車のみ經營となるを以て適正運賃の基準に就いても考慮を要するものを生ず可く之等に付いては府縣の事情及事業の内容に應じ考慮すべきを以て必要に應じ書類を造達又は稟何のこと

乗用自動車に對するガソリン使用禁止は、石油消費規正實施以來、國際情勢の悪化に依り一應誰もが豫想した事ではあつたが、九月から實施されることとは想像もされなかつたため、其の影響するところは非常に大きかつた。バス事業は比較的代燃化が進み、東京の如きは殆んど九割近くの轉換率を實現してゐたので、急激な影響はみられなかつたが、ハイヤー、タクシーに於いては所定の轉換率に達してゐるものは少く、一部には一臺の代燃車も有してゐない事業者があつた。之れが爲警視廳では九月一日よりの實施を若干延期したが、地方府縣に於いて慘めであつたのは名古屋市中、代燃車の轉換率が悪かつたため九月一日より實施すればタクシー、ハイヤーは全滅の狀勢にあつた。これが爲名古屋市のみは當分の間ガソリンの使用が行はれた程であつた。

斯くて、タクシー、ハイヤー、バス事業はガソリン依存主義から脱却して、あらたに代用燃料車に依る全面的な事業計畫の建直しを行ふと共に、今後の事業の運營に當つても全面的な再検討が必要となつて來たのである。

代用燃料政策と日本燃料機會社

我が國に於ける發生機の創生

近代戰に於ける燃料就中石油の有つ役割が如何に大きいものであるかは、今更こゝに改めて云ふ迄もなく、「石油を制するものは世界を制する」と云はれてゐる一事を想起すれば足りよう。ところが此の大切な石油資源は世界各國に普遍的に存在せず、専ら特定の地域に偏在する。日獨伊はもとより英、佛等の諸國はその本國に豊富な石油資源を有せず、殊に日獨伊にあつては、大東亞戰爭、第二次歐洲大戰によつて獲る迄は、これを外國から得る手段方法について散々苦勞しなければならなかつたのである。従つてその燃料政策の樹立は、高度國防國家建設の一環として最も腐心したところであつて、石炭液化に對する眞剣な研究も、代用燃料の自給政策もその端的な現れに屬する。尤も代用燃料、代用燃料車の研究は何も支那事變、第二次歐洲大戰の勃發によつて盛んになつたものではなくて、既に第一次歐洲大戰當時、先づフランスによつて實用化され、爾來各國共その政策の進展には努力して來てゐる。自分が支那事變勃發後ダンロップのウィルソンに逢つたとき、彼は日本は最近になつて代用燃料問題に眞剣になつてゐる様だが、歐洲では既に第一次大戰の時採用して

ゐると云つたことを覚えてゐるが、何も我が國に於ける代用燃料車の研究が、支那事變によつて興つて來たものでないことは今更こゝで改めて云ふ必要はあるまい。代用燃料そのもの、研究は遠く明治の末からであり、自動車用瓦斯發生爐の研究も大正に入るや早々になされてゐる。即ち東京高等工業學校（現東京工業大學）教授淺川權八博士は當時、第一次歐洲大戰の結果として歐洲各國に於て自動車用瓦斯發生爐の研究の旺盛なるに刺戟されて、大正五年頃歐洲から歸朝されるや獨創的な木炭瓦斯發生爐（自動車用）の製造研究に着手し、幾多の苦心と改良を経た後これを淺川式木炭瓦斯發生爐と銘打つて、昭和三年三月特許を得た。淺川式に次いで現はれたものは白土式であらう。發明者白土尤中氏は淺川博士の助手を勧めた人であるが、渡佛中フランスの某飛行學校に學び、修了後同地の瓦斯發生爐製造會社に一従業員として入り、具さに實際的研究を積んだ。昭和三年歸朝するや同國のパナール會社製瓦斯發生爐を購入して、これを基礎に白土式瓦斯發生爐を完成したもので、本邦に於ける自動車用瓦斯發生爐の第二陣と謂ふことが出來よう。

これより先大正十年陸軍自動車學校三木吉平技師（陸軍勅任技師、現自動車統制會理事技術部長）は歐米出張を命ぜられ米、英、佛、伊、獨の自動車事情を視察研究、同十一年九月歸朝されたのであるが、この間三木吉平氏はイギリスに於いて所謂薪炭ガス自動車に試乗、歸朝するやイギリスよりパトカー式（コークスを燃料とする）瓦斯發生爐を二臺購入、大正十二年春初めて軍用自動車にこれを裝備して運行した。同時にまたこのパトカー式をモデルとして木炭を燃料とする自動車用の瓦斯發生爐を研究、その結果劃期的な木片（薪）を燃料とする自動車用の瓦斯發生裝置を完成した。これが發明當初陸軍三木式といはれ、現在陸式薪炭ガス發生爐と言はれるものである。

薪炭ガス自動車の研究はこの様に大正年間になつてからのことであるが、瓦斯發生機そのものが唯單に動力用として將

又火力用として用ひられたのは相當に舊いことである。明治三十六年に丸ノ内の高田商會がドイツよりケルチング吸入瓦斯發生機を輸入し一般の觀覽に供してから、これが日立鑛山で試用され好成绩を収めてから一時は相當に普及し、鑛山用家内工業用として使用されるやうになつたのであるが、これも間もなく石油エンジンに置換へられるやうになつた。更に明治四十三年には大阪の發動機製造株式會社が漁船用として、水産局の補助金の下附を受け製作したが、これも間もなく瓦斯發生爐の放出するガス中毒の爲め餘り普及を見ないまゝに姿を消してゐる。

それはさておいて、當時の代用燃料界は寧ろアルコール製造、石油、アルコール混用等が主流をなしてゐたので、之等先人達の業績はその努力の大きかつたのに比例して酬いられるところは極めて僅少だつたことは想像に難くない。否それ許りではない。之等代燃車の搖籃時代は、ガソリン自動車の最も旺盛な時期であつたためにその途の苦難だつたことは一通りではなかつた。即ちそれ以前迄の石油の用途は寧ろ洋燈等の家庭點燈用に主として供されてゐたものが、電燈の普及と共にその主要用途を失つて歸趨に迷つてゐたのであるが内燃機關就中自動車の普及發達によつて再びその主要用途が發見されたのである。とは云へガソリンが豊富に而も低廉な價格を以て入手出來たので誰も何をか苦しむで不都合な代用燃料を使用しようなどと思ふものはなかつた。従つて之等の貴重な研究は正常な待遇を與へられない許りか、寧ろ嘲笑と惡罵を以て遇せられたにすぎなかつたものと見ても大過あるまい。

代燃化苦難の道

大正年代に發足した我が國の代用燃料車は、その後の滔々たるガソリン車時代の巨濤に吞まれて全く没し去つたかに見えた。事實それは研究室以外には存在しなかつたと稱しても宜からう。併し流石に燃料資源に乏しい我が國として全くその存在を無視することは出来なかつたものと見え、これを助成しよう、如何にしてこれを助成すべきかに付ては、政府當局者も全く忘却して居つた譯ではなく、商工省では鑛山局の中に燃料課を設置して石油國策のお添え物として石油代用燃料政策の樹立にも關心を示してゐた。即ち大正十四年四月十五日改正となつた商工省分課規程によると、その第十四條に「鑛山局に地質調査所の外鑛政課及鑛業課及燃料課を置く」とあり、燃料課は

- 一、石油業法の施行に關する事項
- 二、燃料鑛油の輸入税免除に關する事項
- 三、北樺太に於ける石油及石炭の採掘事業に關する事項
- 四、石油の試掘助成に關する事項
- 五、石油代用燃料の生産及使用の獎勵に關する事項
- 六、燃料研究所に關する事項

を管掌する様規程されてゐるのを見ても判る。事實燃料研究所に於ては、各種燃料に關する研究が進められ、薪炭瓦斯發生爐の研究に於ても第一回商工省の性能試験に、同研究所内田技師創始に成る燃研式が合格してゐる一事を見ても、決してその研究を等閑視してゐなかつたことは明白であらう。併し肝腎の、生産及使用の獎勵に關しては何等見るべき施策がなかつたと云へる。

然るに滿洲事變の経験は、我が國の全部門に高度國防國家の確立を要請するに至り、自動車界に於ても國產自動車工業の確立、燃料の自給が國家の要請として取上げられ、燃料政策の重要性は果然朝野の關心を惹いたのである。代用燃料政策も亦その一環として漸く眞剣に検討される機運に際會して來たわけである。斯くて商工省でもその生産、使用に積極的な政策を樹立しようとの機運が動いて來た。これと時を同じうして、農林省でも山林政策の立場から商工省の代用燃料政策に支援を送つて來た。大日本山林會では、農山村の不況救済の立場から大いに薪炭自動車の使用を奨励して、薪炭の需要喚起に努めることとなり、同會寺尾技師の如きは寢食を忘れてその普及宣傳に努めたことは銘記さるべきものであらう。斯くして商工省では石油政策の樹立と併行して代用燃料政策を實施すべく、昭和八年十二月十一日、議會の協賛を経て薪炭瓦斯自動車助成金として九萬圓を醸出した。越えて九年六月八日には省令第十二號を以て「瓦斯發生爐設置獎勵金交附規則」を制定公布し、こゝに代燃車普及の布石は成つた。同規則は其後十五年五月廢止されて「石油代用燃料使用裝置獎勵金交附規則」と改正されたが、その主旨は殆んで變つてゐない。

- 一、商工大臣は瓦斯發生爐の設置を獎勵する爲め本規則に依り毎年度豫算の範圍内に於て獎勵金を交附する、右獎勵金を交附すべき發生爐の型式及種類は定むる試験に合格したものに限る（第一條）
- 二、獎勵金は使用者に、發至炉一基に付きその設置に要したる費用の半額以内にして三萬圓を限度として交附する。（第二、三條）
- 三、獎勵金の交附を受けたるものは、その日より二年間商工大臣の許可を受くるに非ざればこれを他に譲渡することを得ない。（第六條）

大體以上の様な主旨で、第一回の性能試験は九年秋に施行され、受験した種類は淺川式、白土式、燃研式、三浦式、鬼頭式、鹿島式、川原田式（三島式）等であつたが、當時は試験官としても合格の目安を與へるのに相當苦心したらしく、受験者にしても手心が判らず且つ装着した車輛がボロ／＼だつたため發生爐の性能とは直接關係の薄い點で可憐失敗をするなど笑へない喜劇もあつて、試験の結果榮冠を贏たものは、淺川式、白土式、燃研式等を數へる位で寥々たるものであつた。翌十年の、第二回試験には陸式薪瓦斯發生爐も出場して異彩を放ち、三浦式も合格したが、それでも僅に合格は五式に過ぎない有様だつた。

當時一體何れ位の薪炭車が全國で動いてゐたかと云ふに昭和十年八月末現在で僅かに百七十臺前後にしかなかつてゐない。即ち貨物自動車百五十二臺、バス十五臺、自家用自動車三臺と云ふ數字である。昭和十一年に至つてもその増加は問題にならない。

薪炭瓦斯發生爐使用臺數（昭和十一年四月現在）

	淺川式	白土式	燃研式	三浦式	陸式(薪)	鈴木式	計
貨物自動車	六三	八四	三	二	四	一	一五七
乗合自動車	四	一七	三	一	一	一	二四
乗用自動車	一	三	一	一	一	一	五
合 計	六八	一〇四	六	二	四	二	一八六

代用燃料政策と日本燃料機會社
（大日本山林會調査）
五三三

當時に於ける瓦斯發生爐の普及は寧ろ定置式（八五七）及移動式にあつては軌道機關車用（一三八）が主流をなしてゐる觀があり、自動車用發生爐の普及は眞に遅々たるものであつた。

この原因は、云ふ迄もなく使用者の燃料國策に對する無自覺に依るものであるが、製造、販賣業者の自信のない態度も亦反映し、製造技術の拙劣なことに因るところも看逃せない。當時の代燃車はガソリン車に比してその性能著しく劣り、まだ實用の域に到達してゐなかつたと云つても強ち罵倒にもなるまい。代燃車がその特徴として宣傳したものは單に走行費が幾分低廉につくと云ふ一事だつたが、實際の經費はそれとは寧ろ逆であり、代燃車を使用すると云ふことは凡ゆる點から見て犠牲的な行爲だつたから、三百圓程度の使用獎勵金では仲々普及し難い事情にあつた。當の商工省燃料課の小村良郷技師の如き「どうも木炭車には弱つた」と泌々長太息を洩してゐた程だから、その邊の事情は推して知るべしであらう。

併しこの間に、國際情勢は聳々と緊迫を告げ非常時體制は着々と整備へ向ひ、燃料問題の重要性は愈々増大する。そして代燃問題は時の内閣としても看過出来なかつた。昭和十一年八月四日の閣議に於いては時の寺内陸相の提案によつて「代用燃料自動車の積極利用方策」が附議決定され、商工省でもこの間官制を改正して燃料局を外局として設置し、代用燃料の積極使用獎勵を講ずる爲め同局内に利用課を置き、代燃の普及に漸く本格的態勢を整へるに至つたのである。

事變と代燃車

關係官民の異常な努力に拘らず、若し支那事變が勃發しなかつたら代燃車の普及は或は恐らく遅々たる半歩の歩みしかなかつたであらうが、事變勃發の翌十三年五月、ガソリンの消費規正が實施され、我が國に於いて始めての消費統制が先づガソリンの切符制となつて斷行されるや、代燃車はこの戰時非常體制の脚光を浴び一躍燃料界の寵兒として國策を背景に檜舞臺に登場して來たのである。即ち事變の長期化が不可避の情勢となるや政府に於ては特に燃料國策を重視し、燃料の國內自給を可及的に可能ならしめる爲めに石油の消費規正を施行すると共にアルコール混用法及專賣法を制定して無水アルコール製造の確保を以て石油消費節約の一助とすると共に、人造石油製造事業法、帝國燃料興業株式會社法、石油資源開發法等々を矢繼早に制定實施し、以て多面的な燃料政策の遂行を圖つた。代用燃料自動車の普及も實にその重要一環としてとりあげられ、石油消費規正の強化と併行して、代燃化政策も次第に高度化され、積極化されて行つた。

この自動車代燃政策積極化の一推進力となつたものとして、こゝに忘れてならないのは燃料當局特に利用課の人々の献身的努力である。時の利用課は課長は鈴木重郎氏、事務官に磯部少佐（後に中佐）松田道夫氏、技師に遠藤一郎氏等錚々たる鋭腕揃ひだつたが、特に鈴木課長の新進氣鋭の積極性、磯部義正少佐の献身的努力は、代燃車の躍進になくてはならない推進力だつた。利用課當局のこの情熱は必然に發生爐の需給兩者に反映し、代燃機製造の將來性、國家性と俟つて、續々と有力メーカーの擡頭を促した。愛國燃料機工業（後の愛國工業）日本交通工業、理研自動車改造、富士工業、太平自動車、東京自動車工業、等は斯る趨勢から發生爐の製造に本格的に乗り出して來たのである。日産自動車、トヨタ自動車等の食指も若干動き、日産自動車販賣が白土式と提携したのも實に斯る情勢によつて動いたものである。一方有力販賣業者も、發生爐の販賣に協力するに至つた。従來の發生爐販賣業者と云へば、いづれもホンの片手間仕事だつたが、事變の

進展と共に外國車ディーラーは、その賣るべき車輛も減少し、日本フォード、日本ゼ社から直接特殊需要方面へ納入する際一定のリベートを得る様な状態となつてゐたことも原因して、有力ディーラーの中で發生爐の販賣に力を入れるものも出現して來た。即ち中央自動車の白土式、一三六商行の淺川式の販賣は相當以前からであつたが、事變後積極化し、其他日本自動車の陸式薪發生爐、エンバイヤの理研P型發生爐の如きは其の代表的なものと云つてよからう。製造業者の續出と俟つて製造の分権も相當盛んに行はれ、日工式を富士工業、淺川式を一三六商行、陸式薪發生爐の製造権は東京自動車工業、川崎車輛で有つてゐたが、更に日本乗合自動車協會もその製造分権を得て、大日本自動車（後の大日本機械工業）と提携してマキ自動車製造を興すなど、代燃機の製造販賣は正に時代の波に乗つて來たのである。

一方需要者側も、消費規正によつてガソリン使用の將來を考へると共に代燃車使用による燃料報國の義務に目醒め、代燃車の使用による經營研究も進められ時代の先覺者によつて代燃機需要も漸く本格的な段階に突入して來た。特に大阪業界は相互タクシー、大阪タクシー等の代表的タクシー業者が異常な關心を示し、特に相互タクシーの如きは自發的に代燃の増強に努め、その轉換率は全國タクシー業者中の最高率を示した。バスは流石に日本乗合自動車協會が薪發生爐の製造に關係するだけあつて全国的に相當代燃に對する認識も深かつたが、特に東横關係は帝都に於て先驅者の榮譽に値ひする躬行振りを示した。トラツクは事變前の數字で見ると壓倒的に多いが、これは主として高知縣の野村自動車など、特別のものがあつたからで、寧ろその代燃化は最もおくれ又最もそれを濫つた方で、後に強制される迄見るべき轉換を示さなかつた。

併し滔々たる代燃化の主流は、これを政府の助成金交附金額年度表を一瞥しただけでもその一斑を窺へるが、政府當局

の熱心な勸奨と、需給兩業者の異常な努力によつて、よく代燃車使用のコツが普遍化した結果驚異的な躍進を遂げ、前線はガソリンで、銃後は代用燃料での國策的標語は遺憾なく實踐された。昭和十四年に施行された商工省性能試験には實に十五餘種類にのぼる發生爐が受験する盛況を見せ、その結果性能試験規程による助成金の交附を受け得たものは、十六型式二十四業者の多きに達し、代燃車界は正に百花撩亂の有様となつた。

商工省助成全交附額年度表

年次	金額 (單位千圓)
昭和九年	九〇
同 十年	九〇
同 十一年	三〇〇
同 十二年	二八〇
同 十三年	一、五六〇
同 十四年	一、七二〇
同 十五年	二、九〇〇
同 十六年	三、〇〇〇
同 十七年	六、四八〇
同 十八年	五、〇〇四・五

この間商工省では發生爐生産の圓滑化を期する爲めに發生爐用鐵鋼の優先的配給を實施する外、その技術の向上にも並々ならぬ努力を傾注して來たが、更にその政策を圓滿に遂行する爲めに工業組合を結成せしめることとなり、十三年七月十一日薪炭瓦斯發生爐工業組合の誕生を見るに至つた。即ち同組合の目的とするところは一、鐵鋼の消費割當二、設備の検査及製品の取締、三、營業に必要な物資の供給、四、營業に關する指導研究並に調査等が主であるが、この撩亂たる代燃車全盛時代の弊害として關係官民間に痛感されるに至つたのが、各發生爐の規格が區々なることであつた。即ち十六型式二十四業者は、各々その特徴を誇り、長所を

誇示して以て激甚な販賣競争に憂身をやつし、需要者からは規格統一の要望が翕然として起るに至り、規格統一問題を機縁として、斯界の統制は必至の機運となつて來たのである。

日本燃料機合同會社の成立

發生爐業者の企業合同問題は十四年末頃から起つて來たのであるが、これは業者の自主的發意と云ふよりは、代燃政策の指導監督の任にあつた燃料局利用課及び一部有力業者の間に強く擡頭したものと云つてよい。即ち十六型式にもほる各種發生爐を恣意的に製造せしめて置くことは、需要者の不便はもとより、高能率生産による資材の合理的節約、製造技術向上の見地からも當を得たものでないとの意見により、發生爐工業組合では先づ爐の規格統一問題をとりあげ検討を開始したのであるが、業態を二十四業者のまゝに放置して規格の統一實現のみを圖することは事實上困難であることが明瞭となつたのである。そこで當局では規格の統一と企業の間を裏一體の關係に於て具現する方針をとることになつた。この問題に就いては磯部中佐が燃料局在任當時から同中佐の胸裏にあつたものゝ様で、その意嚮は後任の松木熊吉少佐（後に中佐）にそのまゝ引き継がれ、従つて日本燃料機合同は磯部中佐、松木少佐の合作によつて先づ胎生されたといつてよいであらう。業者の中で合同問題に最も熱心に奔走したのは富士工業の池田權次郎氏であつた。池田氏がかつて軍隊に居つた當時磯部中佐は池田氏の教官であつた。この在營當時の關係は昔のまゝに續けられ、傍でみてゐても美しいものであつた。そこで日燃機誕生に犬馬の勞を執つたのも池田氏だと云ふことが出來よう。

企業合同問題が漸く表面化するや業者の間には可成動搖の色が見えたが、併し既に當局の方針は確たるものがあつた。問題は、何處から出資を仰ぐか、誰を抑へ役——發企人總代——とするかであつたが、これは結局池田氏の奔走によつて

解決し、發企人總代には東京自工の營業部長大久保正次氏、出資は東工業の田中龜一氏が東京人絹の關係から爲すこととなり斯くて昭和十五年一月中に日本新炭瓦斯自動車協會主催の下に、商工省性能試験合格型式全業者が特許局會議室に參集、企業合同に關する第一回協議會が開かれたのである。斯くして關係者の大局的見地よりする熱意はさしも困難視された企業合同の機熟し、早くも十五年二月二十八日には全メーカーを以つて發企人總會を開くに至り、その後これが具體化は着々と進捗して四月十八日日本燃料機合同株式會社が資本金二百萬圓を以つて成立したのである。

日燃機の誕生によつて、内容的には兎も角一應發生爐の生産統制に成功した燃料局では、これが成立を契機として販賣統制も實施する方針のもとに、大體各府縣を單位として發生爐の共販會社を組織せしめ、發生爐販賣界を一元的に統制することゝなつた。而して右地方燃販は日燃機と契約を締結せしめて生産、販賣の統制に一貫性を與へることゝした。地方燃販の構成員は先に日燃機に參劃した業者の販賣會社及び販賣店としたのである。

地方燃販は二、三の府縣を除いては概ね順調に成立したが、東京燃販の成立には相當の曲折があり、謂ゆる日燃機に於いて志を得なかつた業者が指導的立場を獲得すべく劃策し、その爲め容易に成立を見なかつたが、結局太平自動車専務村上二夫氏が専務に据つて落着を見たのであつた。

設立當初の日本燃料機は總務、營業、資材、技術の四部制を採り、常勤重役としては取締役社長に田中龜一氏（東工業）同副社長に山下又三郎氏（愛國、常務取締役に浦健三氏（東京自動車工業）、池田權次郎氏（富士工業）、の諸氏がそれ〴〵就任したのであるが、發足の當初は當然寄合世帯の觀を呈し直接製作することなく従來のメーカーを下請業者としてこれに製作を一任するといふ暫定方策を採つたのであるが、下請メーカーは次の如く多數に達してゐたので、過渡的には何等の

統制力も殆んど發揮出来ない實情にあつた。同社が先づ着手した仕事は云ふ迄もなく發生爐の規格統一即ち標準型の制定であつた。

- 愛國式||愛國工業、柴田自動車
- 淺川式||渡邊鐵工、一三六商行
- 日工式||富士工業、日本交通工業
- 三浦式||東工業、東京人絹糸、山口自動車
- 理研式||理研重工、
- 東浦式||東浦自動車、芝浦自動車
- 白土式||日本瓦斯自動車
- 燃研式||燃研瓦斯發生機
- 帝國式||帝國木炭自動車
- 太平式||太平自動車
- マツオカ式||松岡機械製作、大阪酸素工業
- 宮崎バス式||奈良鐵工
- 安永式||安永發生機
- アサノ式||アサノ鐵工
- キノセ式||岩手自動車

- 日工、理研式||北海道發生爐下請工業組合
- 多田式||大阪相互タクシ
- 陸式||東京自動車工業(現ディーゼル自工)日本自動車、共和自動車、川崎車輛

同社が先づ着手した仕事は云ふ迄もなく發生爐の規格統一、即ち標準型の制定であつた。そこで昭和十五年六月十日燃料局係官立會の下に全下請メーカーを招致して標準型作製合同協議會を開催したのであつた。斯くして燃料局指導の下に設計、試作、改良を加へ、同年十月十一日より三日間第一次標準型性能調査が行はれ、續いて十一月七日より三日間第二次標準型、更に十二月十一日より三日間第三次、十六年一月十三日より第四次、一月二十一日最終の性能調査に依つて改良を加へた標準型日燃式發生爐が同十六年一月二十七日は燃料局より認定を受け、こゝに約半歳に亘る研究が漸く結果をみるに至り、その結果下請メーカー従來の型式は所謂B型として今後は一切製作を行はなからざり、薪炭ガス發生爐は日燃型一本に統制されることとなつたのである。

この企業合同にマキ自動車製造のみは参加しなかつた。同社は不参加の理由を説明する爲めに聲明書迄發表したが、要するに感情的なものが先に立つてゐた節もあつて、却つて餘り同情は得なかつた様である。併し標準型の設定を時期尚早であるとしたことは、一部メーカーの感情を偽りなく表現したものと見て注目されたのであつた。

多角的代燃車政策の進行

昭和九年に出發した本邦の代燃車政策は昭和十三年五月の石油消費規正實施を見る迄は前述の様に微々たるものであつたが、時局の推移に依り代燃車政策の強化は先づ、薪炭車一本槍から更に漸次多面的な代燃車政策へと高次の移行を見せ來たのである。

即ちその助成政策のみに就いてみても昭和九年の「薪炭瓦斯發生爐獎勵金交付規則」は十五年には「石油代用燃料使用装置設置獎勵金交付規則」と改正せられ、従来の瓦斯發生爐系の代燃車の外、壓縮ガス、液化ガスを燃料とする自動車にまで適用の範圍が擴大され、それも自動車用許りでなく、氣動車用の代燃装置にも適用されることとなつたのである。尤もアセチレンガス自動車に關してはその燃料とするカーバイトの關係から之を積極的に設置せしめることが不可能な事情にあるため助成金交付の対象とはなつてゐないが、本邦燃料事情の特異性から一種類の燃料は量的に貧弱であり乍ら種類的には豊富で、例へばこれを實際に就いてみても固形燃料としては薪、木炭、コーク、石炭等があり、ガ、系統には天然ガス、プロパン等があり、アセチレンありで仲々多岐に亘つてゐるのである。

更にアルコールも相當數量産出されアルコール混用法によつてガソリンと混用の上使用されてゐたが、後にはアルコールを単體で使用する様になつた。即ち現在の段階に於ては燃料の優劣は第二、第三の問題として凡そ自動車燃料として使用される程のものはあらゆるものを活用しなくてはならない實情にあるのであつて、代燃車政策も當初の薪炭車一本槍か

ら漸次その対象が擴大されて、昭和十三年十一月一日には内務省から各地方廳宛「壓縮瓦斯又は液化瓦斯を燃料とする自動車の取締に關する件」なる通牒が發せられ「壓縮瓦斯又は液化瓦斯を燃料とする自動車取締要綱」が明示されバス、トラックのガス自動車化も認可されることとなり、越えて十五年四月二十六日内務省は更に昭和十三年十一月の通牒と同様標題たる「壓縮瓦斯又は液化瓦斯を燃料とする自動車の取締に關する件」なる通牒を地方廳宛發して自家用車、タクシーハイヤー等乗用車への使用をも許可したのである。更に昭和十五年七月一日「液化瓦斯プロパン及ブタン取締に關する件」、同十二月十一日「自動車用に供する壓縮瓦斯又は液化瓦斯の取締に關する件」なる通牒を地方廳宛發して燃料國策に順應するガス自動車の使用を認めると共に、危険防止に極めて慎重なる態度を以て臨むに至つた。更に内務省ではアセチレン車に關しては昭和十四年九月九日付「アセチレン瓦斯を燃料とする自動車取締に關する件」なる通牒を發して、これが取締要綱を明示、公衆の用に供することを目的としない自動車のアセチレンガス化を認めたのである。

このアセチレン車の取締要綱に依ればその取扱はかなり嚴重を極め、その危険防止に萬全を期してゐたのであるが、その後における實際使用の體驗から十七年二月には前記十四年九月の通牒に依る取締要綱を改正、公衆の用に供する自動車にもアセチレンガスの使用を許可すると共にこれが取締に於いても實情に即して種々緩和を斷行したのである。

依つてガス自動車關係に於いては時局の要請に従ひ、工業組合に依る組織化方策より更に進展して昭和十六年春資本金百萬圓を以つて「高壓瓦斯機關工業株式會社」を創立、直ちに參加メーカーの下請制度を採ることとし、標準型「高機式」に規格を統一して標準型を改定自家生産に着手した。アセチレン車關係に於ても日本アセチレン瓦斯發生機工業組合を設立し種々統制に任ずることとなつた。斯様に燃料局の多角的代燃車政策は暫定的發生爐關係を日本燃料機、ガス自動

車関係の高圧瓦斯機関及びアセチレンの三本建制を必然に確立せしめた。併しその進展に伴つて之等各種代燃車の生産、配給、設置等を唯單に行政的にのみ處理してゆくことは種々の不便不徹底を免れず、高度な綜合政策を間然するところなく完遂してゆくことは至難となつて來たので、當局は輸出入臨時措置法に基き「石油代用燃料使用装置統制規則（商工省令）を昭和十六年十月二日に公布實施したのであつた。この規則の意圖するところは時局の要請に依つて代燃車政策の強行に更に拍車を掛けねばならぬ實情にあるため代燃機の生産、配給及び設置の統制を法的根據の下に強化するにあつたのである。同規則の骨子とするところは大體次の諸點である。

- 一、石油代用燃料使用装置とは代燃機關を原動機とする車輛に設置し、それに鑛物性の液體燃料以外の燃料を供給する装置にして商工大臣の指定したるものなること
 - 二、代燃機は商工大臣の指定したる種類及び型式以外のものは研究以外製造することが出来ない。
 - 三、代燃機の指定は性能試験規程に依り、試験したもの及び之を改良した種類及型式に就き行ふものとする。
 - 四、指定したる代燃機は統制機關を指定し、統制機關にあらざれば、製造又は販賣することが出来ない。
 - 五、代燃機を設置せんとする者は地方長官の許可を受けなくてはならない。而して代燃機の製造又は販賣業者は前項許可の副本と引換へでなければ之を引渡すことが出来ない。
 - 六、代燃機の製造又は販賣業者は毎月十日までにそれ／＼報告書を商工大臣に提出しなくてはならない。
- かく代燃機の綜合政策が強行されて來た半面ガソリンの消費規正は遂月強化されて行つたことは別項に於て述べた通りだが、その規正が強化されてこゝに問題となつたのは無水アルコールである。無水アルコールは昭和十三年の無水アルコ

ール混用法」によつてガソリンに混入されて來たが、民需用ガソリンの規正が今日の如く強化されてくると、或る程度の餘剰を生じてくるのは當然のことで、燃料局ではこの餘剰アルコールの活用方法について種々研究した結果、結局自動車燃料として單體で使用せしめることとなり、試験の結果十分實用に供し得る見込みもついたので、先づ代燃化が最も困難な事情にあり、そして自動車運送事業として最も重要性を有つトラックに供給することとなつた。

併しこゝに一の難關となつたのは、無水アルコールはその專賣法によつて大藏省の所管となつてゐること、従つて價格、供給の數量等について大藏省と折衝しなければならなかつた。ところがその價格は従前でさへも犠牲的價格になつてゐるので、大藏省としては値下は仲々認容出来ない事情にあつた。その爲め十六年十二月一日實施の豫定にあつたものが遷延して翌十七年一月中旬になつて漸く具體的要綱の決定を見たのである。而して供給先についても貯藏、輸送の關係、數量の關係等から全國的實施は困難なところもあるので、さし當り重點的に東京、千葉、神奈川、埼玉、愛知、兵庫の七府縣に限定して同年二月一日から、使用を開始せしめた。

斯くして無水アルコールを自動車用燃料として單體で使用せしめることになると、その所管は商工省燃料局でなければならぬ。綜合燃料政策の完遂を期する上からも大藏省の主管では不便である。斯くして十七年商工省の機構改革を機として大藏省の酒精製造部は廢止され、商工省燃料局に併合され、燃料局酒精部に於て一切の主管に任ずることとなつたのである。

無水アルコールの單體使用すべき數量は前にも述べた様に餘剰とは云へ現在尙ほ豊富とは云へないので、その使用は重點的に限定されてゐる。即ちその要綱は

- 一、燃料局は毎月道府縣別アルコールの割當數量を決定して當該道府縣に通知し、道府縣に於ては右數量に準じてその自動車臺數を決定する。而してその自動車は現在迄ガソリンの配給を受けてゐた貨物自動車にして代燃化困難なるものを優先的とすること
- 二、アルコールの配給は切符制とし現在の石油販賣機關を以て販賣に當らしむること
- 三、アルコール購買券に關する規程は概ねガソリン購買券のそれに相似してゐることに要約することが出來よう。

代燃機の一元的統制

日本燃料機合同の性格は一見企業合同の形式をとつたが、これを純然たる企業合同と見ることは誤りである。と云つて資本合同でもなく、謂はゞその中間形態をなしてゐると謂へようか。而してこれを又別の面から見るとき、眞の生産統制體と見ることも出來ない。統制規則によつて統制機關に指定されてからは兎も角、それ迄の日燃機は、下請メーカー即株主たる業者の謂はゞ勢力均衡の上に立つ存在であり、下請メーカーの制御には設立以來惱まされ續け來た。燃料局の儼たる監督がなかつたら、或ひは株主の勢力争ひ場所と化してゐたかも知れない。幸ひ燃料局の指導監督下に破綻も見せず統制規則によつて統制機關に指定されて統制權を賦與されたが、この統制權を眞に行使する爲めには會社そのものが先づ強大な存在とならなければならぬ。生産統制體としての實體、有力な自家生産工場を有たなければならぬ。これが日燃

機首腦者の宿願であつた。併しこの宿願は一朝にしては仲々達成されない。下請メーカー即株主たる業者と必ずしも利害が一致しないからである。

斯くて自家生産工場問題を繞つての軋轢は一再ならずあつたが、その間代燃機生産増強の要請は、到底從來の下請制度に全部的に依存してゐては満足出來ない情勢となつて來た。大東亞戰爭の壓倒的大勝に依つて、或ひは南方から大量にガソリンがくるのではあるまいかと、甘い希望を有つて待つてゐた需要者に對する十七年七月二十九日の三省長官の連名通牒は、現實が遙に嚴肅であり、代燃化増強こそ自動車運輸報國の途であることを痛烈に訓へたし、現實的にも、代燃機の裝置は一刻の急を争ふものであることが日一日とはつきりして來た。斯くして日燃機の生産増強は全需要者の聲となり、日燃機としてもこの要望に應へる爲めには、有力な自家工場を有ち、生産の高効率化、製造技術の向上確保を圖らなければならなくなり、十七年秋頃から自家工場問題は熾烈に再燃して來たのである。その結果帝都に於ける瓦斯發生爐工場中定評ある富士工業を始め大阪の交通電機工業、朝日車輛等の買収交渉が成立し、懸案の自家生産問題の解決に第一歩を踏み出したのである。

これと前後して瓦斯自動車の統制機關たる高壓瓦斯機關工業、及び日本アセチレン瓦斯發生機工業組合員のアセチレン車に關する製造、販賣權の買収も成立し、こゝに同社は代燃機工業に關する限り固形、瓦斯、アセチレンを問はず、又大型、小型を全部包括した一元的統制體たるの實を具備することとなつたのである。瓦斯機關工業、アセチレンの買収は、燃料局の方針もそこにあつたものゝ様で、當局としても今後多々益々高度化すべき代燃機政策を強力に、且つ綜合的に推進せしめてゆく爲めには、統制機關の多元的であることの不都合であることは當然である。斯くして先に小型發生爐業者

を傘下に収めた日燃機は更にこゝにガス、アセチレンの製造販賣権を一手に掌握したが、この機會により以上の強大化を圖る爲めに東京燃料機販賣會社、大阪燃料機販賣會社も吸収合併して兩都市に直販制度を布くこととなり、飛躍的な増強を遂げたのである。

斯くて二百萬圓を以て出發した同社は、先に五百萬圓に増資した上、前記の買収吸収によつて二百二十八萬圓を更に増して七百二十八萬圓の資本金となり、これに借入金を考慮に入れるときはその實力は一千五百萬圓乃至二千萬圓はあるものと信ぜられるが、同社の積極的意圖は、これのみに止まらず総合的な代用燃料配給問題についてもその配給機關たるべく準備を進めてゐるやうである。

小運送業法と日本 通運株式會社

法律制定以前の概要

小運送業法と日本通運株式會社法は、共に昭和十二年の第七十帝國議會の協賛を経て、昭和十二年その實施をみたものであるが、兩法實施に至るまでの小運送業は何うであつたか。順序として少しくその歴史を振り返つてみるとその段階は大體公認制度の創設から、指定店制度を経て免許制度に至つたものと見ることが出来る。

第一、公認制度前後 先づ第一に公認制度以前の小運送はどうであつたか、と云ふに明治五年九月十二日新橋横濱間に初めて鐵道が開通し、翌六年九月から貨物運送の取扱ひを開始したのであるが、この鐵道の兩端に於ける小運送についてはこれを業とするものがなく、新橋、品川、横濱に於ける鐵道貨物の取扱ひは三井が當つたと云ふ。それから明治八年から東京の定飛脚問屋等を主體とした陸運元會社が全國陸上運送の權利を獨占して内國通運會社を設立し、漸次各地に鐵道が敷設されるに及んで小運送業者も簇出して明治四十年に於ける開業驛千四百に對し、小運送業者は五千店を算えたと云ふが、大正三年に勃發した第一次歐洲大戰の結果、鐵道貨物の激増により小運送業界は非常な活氣を呈し、大小運送

店の濫立となり、大正七年未に於てはその八千餘の多きに達し、中央に於ては内國通運、國際運送、明治運送等の諸會社が互に反目し、地方に於てはこれら各社の系統による組合或は團體等が併立して激甚な競争を續け、その結果は業界の亂脈不統一を招き經營亦不堅實のものであつた。そこで鐵道省は、當時陸運監督權もなく、又直ちに之等に對する取締法規の制定にも困難な事情があつたので過渡的施策として大正八年六月「運送取扱人公認規程」を制定して、所謂公認制度を實施するに至つたのである。

而してこの公認制度は、各驛に於ける多數の小運送業者の中からその資力に於て、或ひは信用に於て十分なるものと認められた小運送業者を選定しこれに「鐵道省公認運送取扱人」の看板を許して、荷主の運送店選擇に便ならしめると共に、弱小業者の自然淘汰を期待したのであつた。この公認に際しては當時全國の小運送業者約八千店の内から三千四百四十六店を公認したのであつた。ところが依然として業者の簇出がやまないばかりでなく、交互計算を行ふ統轄會社も數社に分れ、これを中心とする各地の小運送業者は各系統的に激甚な競争を續けたのである。しかも當時鐵道省が設立させた公認運送組合中央會の如きは、公認の濫發並に公認運送店に對する鐵道の支持が緩慢である、として自主獨立、中央集權主義に進まうと云ふので、中央會を解體して公認返上を決議し、大正十三年自ら帝國運送協會を設立するまでに至つたのである。

第二、指定制度前後　そこで結局鐵道自身が小運送作業に關與し、小運送を直營する形式に於て小運送協會の統一を圖るべく、多數小運送業者の合同を慫慂し、合同した業者を以て「鐵道省指定運送取扱人」たらしめるべく大正十五年六月

「業界は徒らに黨派的競争に没頭し、小運送費の低廉、業界の安定を望むことは百年河清を求むるに等しく、今にして鐵道も業界も、斷乎たる處置に出ずるに非ざれば、國民に對し遂に辯解の辭あることなし、今や鐵道も業界も新時代に直面し一大決心をなすべきなり」

と云ふ聲明を發表すると共に甲案「業界は大合同をなし、交互計算を統一し、鐵道はこの大合同團體と提携し、小運送費の低減と社會公衆の福利に寄與するか、乙案「鐵道は運送業者中最も信用あり、誠實なりと認むるもののみと提携し、鐵道の責任に於て一部又は全部の戸口より戸口迄の運送を斷行し、小運送費の公正と低減に付き責任を負ふか」と云ふ兩案を提出して業者にその何れかを選ばしめることとした。この鐵道省の提案に對し業界は種々の波瀾を捲き起したが、漸次甲案に向つて進み、各地の運送店の親會社であつた内國通運、國際運送、明治運送の三社は共同出資して合同運送株式會社を創立するに至つたので、各驛に於ても公認、非公認の運送店の合同が次第に進み、大體一驛一店宛の合同運送店が出来るやうになつた。こゝに於て鐵道省では從來の公認制度を廢止し、昭和二年「指定運送取扱人制度」を新設實施し、その指定店には鐵道省の直營する集配作業の下請及び、貨物積卸、貨車手押入換其の他の作業を請負はせると共に、大都市の業者の爲めには小口混載貨取扱の運賃割戻等の制度を設けたのであつた。

以上のやうにして、各地に於ける小運送業者の合同そのものに對する実績は擧つたのであるが、やがてまた所謂籠抜けや、新規の業者が簇出し、結局指定、非指定の兩業者が對立して、その競争は實に深刻なものがあつた。尤もこの頃まで鐵道省に於ては、鐵道及び軌道以外の陸運事業、即ち自動車、小運送等に對する監督權を有たなかつたので、鐵道省自體としては業者の簇出を抑制する方法がなかつたとも云ひ得られる。しかし昭和三年十一月鐵道省官制の改正によつて鐵道

省は小運送業者に對する監督權も取得されて、免許制度に對する研究もはじめられたのである。

兩法制定の経緯

小運送が國民經濟の上に極めて重大な關係を有つてゐるのにも拘らず、前述のやうな制度では其の經營が自由のままに放任され、小運送業自體の發達に期待することが出来ないばかりでなく、一般利用者の不便や不利益は非常に大きいものがあつた。そこで鐵道省では

- 一、小運送業を免許營業とすること
- 二、それによつて資力薄弱なもの、或は信用不確實な業者の簇出を防止すること
- 三、免許業者に對しては適當な監督取締りをなすこと

等の根本方針を決定すると共に、小運送業は其の性質上業者間に於ける貸借の決濟、業務の連絡、その他の統轄事務を行ふ機關を設置して、事業の助長をなすべきであるとの見地からその實現方を研究したのである。しかし當時のやうに數個の營利主義による統轄會社にこれを委ねるわけには行かなかつた。さうかと云つてこれを直接國家が經營すると云ふことは實情に副ひ得ないものがあつたので、結局半官半民の特殊會社を新設し、國家が適當に監督してゆかうと云ふことになつて、昭和十一年九月關係官民の權威を網羅した「小運送制度調査會」を設けてその審議を行ひ、その答申を得るに及んでそれを基礎に法案を作成、議會に提出するに至つたのである。この小運送制度調査會現程は、委員幹事等と共に十月

十五日の官報を以て發表されたが、

委員の顔ぶれは

八田嘉明、大西茂之介、大藏公望男、中御門經恭侯、有吉忠一、青木周三、秋元春朝子、東久世秀雄男等の貴族院議員、原口初太郎
 若宮貞夫、陸中楠右衛門、中村不二男、鷗澤宇八、古屋慶隆等の衆議院議員、長谷川海軍次官、川越大藏次官、吉田内閣調査局長官
 竹内商工次官、次田法制局長官、長島司法次官、梅津陸軍次官、松井資源局長官、藤沼内閣書記官長、湯淺内務次官の外原熊吉、伴
 律治、種田虎雄、大谷登、渡邊久三郎、塚田陸軍少將、中野金次郎、中川正左、武藤嘉門、村上義一、村田省三、久保田敬一男、松
 本滋治、三橋豊吉、宮原忠直、杉浦宗三郎等の議員並びに鐵道省側田子、喜安兩次官、星島參與官で、幹事には權員法制局參事官、
 飯沼内閣調査局調査官、廣瀬大藏省主計局長、山脇陸軍省整備局長、それに鐵道省側の前田隆實、新井運輸、大藏經理各局長平山、
 片岡兩書記官

が委嘱乃至任命されたので、その第一回總會は官報發表の翌日たる十月十六日に開催され、次いで十九日第二回を開催して特別委員に附託され、前後三回に亘る特別委員會を得て十一月五日の第三回總會に於て、「小運送業界現狀に鑑み小運送制度の改善に關する具體的方策は鐵道省が參考として示したる小運送業法案要綱及統轄會社法案要綱の實現を以て有效適切なるものと認む」との答申を提出して、右調査會は一段落を告げたものである。

その法案起草前後に於ける關係方面の動向はどうであつたかと云ふと、鐵道省では省内に於ける準備の進捗と共に先づ關係官廳との連絡を開始した。これら各官廳との關係に於て最も問題となつたのは商工省との關係で、商工省に於ては

、小運送業法草案に對し商業組合、工業組合及輸出組合が其の共同施設として小運送を爲す場合は小運送業法の適用を受けないこと、前記組合が共同施設として小運送を爲すに際し鐵道、軌道及自動車運輸事業を利用する場合、一般小運送業者に比して不利益な取扱ひをしないこと等の申入れをなしたのだが、更に昭和十二年一月二十六日商工省では村瀬次官名を以て喜安鐵道次官宛照會をなし、その中で小運送業者の免許に對し國產自動車の使用獎勵を希望したことは一層注目されたのである。

尙小運送業法と貨物自動車との關係については、議會に於ても論議されたものであつたが、小運送業法の施行規則等に於て政府が如何なる措置をとるか、當の小運送業者は固より、貨物自動車業者はその成り行きを頗る注目したのである。而して小運送業法施行規則は、法律公布後六ヶ月目の十二年九月八日鐵道省令第八號を以て公布されたのであるが、同施行規則に於ては第六條第一項第八號、第七條第二號及第九條に自動車運送事業規則關係規定が定められ、また同月二十二日には鐵道省令第七號を以て「自動車運輸事業以外の自動車に依る運送事業規則」を改正し、貨物自動車を使用する小運送業者は、從來自動車運輸事業以外の自動車に依る運送事業者として、昭和八年鐵道省令第十號の自動車運輸事業以外の自動車に依る運送事業規則に依り地方長官の免許を受けてゐたものであるが、小運送業法の施行に伴ひ、小運送業法の免許小運送業法施行規則に自動車運送事業規則を取入れ、小運送業の免許又は認可申請に當り、貨物自動車を使用して之が經營を爲すことを明示し、小運送業規則による免許又は認可を受けたるものと看做すこととなつたのである。

日本通運株式會社の成立

さて日本通運株式會社の設立に關し鐵道省は先づ、その包擁を豫想された統轄會社たる國際通運株式會社、株式會社運送計算所、帝國運送計算保證株式會社、北海運送保證計算株式會社、丸同明治計算保證株式會社、明治運輸株式會社、久運株式會社の七社に對し昭和十二年一月十五日運輸局長名を以て、従事員を増加し、又は従事員に對し恒例以外の給與の増加を爲さんとするとき及び、資産状態に相當の影響を及ぼす財産の取得及び處分並に資産の貸付及借入を爲さんとするときは一應事前に協議されたき旨の通牒を發し、又二月二十六日には各會社經營事業の買収に關する會計調査の實施方針につき協議するなど、事前に相當の準備を進め、更に四月十四日からは丸同明治計算保證株式會社をはじめとして本格的調査を開始し、七月二十七日久運株式會社の調査を以て七社の會計調査を終了、他方新會社設立に關する諸般の準備も整つたので設立委員の任命其の他の設立準備に着手、八月二十一日に至つて、日本通運株式會社設立委員、其の他の關係者を次のやうに發表した。

委員長 中島知久平、委員岩田宙造、大藏次官石渡莊太郎、原熊吉、伴律治、種田虎雄、大谷登、貴族院議員大藏公望男、衆議院議員若宮貞夫、渡邊久三郎、吉村佐平、大藏省主計局長谷口恒二、根津嘉一郎、中川正左、村上義一、村田省三、久保田敬一男、新井龜爾、貴族院議員、秋元春朝子、三橋豊吉、衆議院議員末松偕一郎、鐵道政務次官田尻生五、鐵道次官喜安健次郎、鐵道參與官金井

小運送業法と日本通運株式會社

正夫、鐵道省監督局長鈴木清秀、鐵道省運輸局長山田新十郎、鐵道省陸運監理官片岡壽郎、委員補助鐵道書記官平山孝、鐵道省陸運監理官兼鐵道書記官小倉俊夫、鐵道書記官齊藤義八、同青盛忠雄、鐵道省陸運監理官柏原兵太郎、書記佐藤敬三、鐵道省事務官富山清憲、同瀧清彦、同伊能繁次郎、同田中新、鐵道省陸運副監理官山崎定雄、鐵道屬戶田英雄、同人見重一、同大塚宗雄、同吉田警治、同石川榮

なほ國際通運株式會社はじめ株式會社運送計算所、帝國運送計算保證株式會社、北海運送計算保證株式會社、丸同明治保證計算株式會社、明治運輸株式會社、久運株式會社の七社はそれ／＼九月十四日臨時株主總會を開き、日本通運株式會社の設立に伴ひ解散することとなり、何れもその存立期限を昭和十二年九月三十日までと決定したのである。

斯くして日本通運株式會社の設立總會は昭和十二年十月一日午前十時から丸の内帝國鐵道協會に於て開催され、中島委員長より第一號議案たる創立に關する事項報告として、庶務、株主募集、現物出資等に對する詳細報告あり、第二號議案たる社長、理事及監事の選任については設立委員長一任となり、設立委員長の指名によつてこれを可決、第三號議案たる商法第三百三十四條所定事項調査報告の件を承認、第四號議案たる役員報酬決定の件については役員報酬を九萬圓と決定、これを以て創立總會の議事を終つたので、中島設立委員長は其の事務を新社長に引渡しをなし、即日會社設立登記を完了、茲に日本通運株式會社は成立したのである、なほ社長、副社長、理事、監事及顧問は左の如くであつた。

社長 國澤新兵衛、副社長村上義一、理事吉田政三、安藤上眞、山下雅實、神山政良、大谷登、富永福司、村田省藏、酒井清兵衛、原熊吉、監事五十嵐明、佐藤雄能、渡邊久三郎、顧問大藏公望男、中野金次郎、
尚日本通運株式會社の設立に伴ふ株式割當は、總株數七十萬株中十六萬株は政府に、三十二萬四千九百株は金錢以外の

財産の出資に對し、殘餘の二十一萬五千百株は國有鐵道共濟組合十九萬株、專賣局共濟組合一萬株、ジャパントリーストビュロー一萬株、鐵道弘濟會其他五千百株にして、現物出資をなせる國際通運他六社の評價額並びにそれに與ふる金額拂込済株式數は次の通りであつた。

- 國際通運株式會社 千五百五十萬圓、三十一萬株
- 株式會社運送計算所 十八萬七千二百圓、三千七百四十四株
- 帝國運送計算保證株式會社 二十萬九千五百圓、四千九百九十株
- 北海運送保證計算株式會社 五萬一千五百圓、一千三十株
- 丸同明治計算保證株式會社 二千五百圓、五十株
- 明治運輸株式會社 二十六萬一千八百圓、五千二百三十六株
- 久運株式會社 三萬二千五百圓、六百五十株

小運送業の集約合同

小運送業法は鐵道輸送の兩端をなす小運送業界の安定を圖り、不當競争による弊害を匡救して、その健全なる發達を期すると共に、斯業の合理的經營によつて小運送料金を適正化し、以て國民負擔の輕減を圖り、併せて一朝有事の際に於ける小運送作業の完璧を期するの目的を以て制定されたものである。

然しながら小運送業法の實施に當つて、既存の業者は一應全部免許業者として認められた結果、その業者数は七千九百五十三店の多きに達したものである。そして一意階和協調の精神によつて從來の相剋摩擦の状態を脱し、相互に協調を保つてはゐたが、斯のやうに多數の業者が存在することは必然的に不當競争を誘發して、業界の統制を紊る結果となり、小運送業の健全なる發達が期し得られないであらうことは關係者の等しく認められたところである。そこで業者自體の間に於ても集約的經營を行ふことによつて經營の合理化をなし、業界の刷新改善を圖らうとする氣運が漸次醸成されて來た。

而も小運送業法の公布後幾何もなくして勃發した支那事變は長期戰的傾向を辿るに至り、その結果鐵道輸送物資の増加は極めて著しく、國有鐵道に於ては之等の激増する鐵道物資に對して車輛の増備、運用技術の向上等凡ゆる手段を以てその輸送力増強に努力したのであるが、これにはその兩端輸送をなす小運送、或ひは貨物自動車輸送等がそれに伴はない限り、その目的は達成し得られないわけである。そこで勢ひ集約合同によつて個々の經營を統一して經營規模を向上し、同時にその資力、信用等の充實を圖り同業對立に基く失費と弊害を防ぎ、重複設備や重複作業による冗費を節約して、小運送料金を適正化し國民負擔の軽減を圖ると共に、時局下最も必要とする小運送能力の整備擴充を圖ることが小運送業者に對する國家の要請となつて來たのである。そこで鐵道省では小運送業法の實施の翌年たる昭和十三年六月、小運送業に對する集約合同方針を決定し、各地方駐在監理官や日本通運株式會社々長に指示して、その趣旨の徹底を圖つたのであつた。その結果業者の自覺と日本通運の努力等により、漸次其の實績は擧がり、翌十四年六月末に於ては一驛一店の驛は、驛總數約五千六百中七三%に達し、一驛二店の驛は一七%、三店以上を有する驛は僅に一〇%に過ぎない程度となつた。然しこれを地域的に見るときは集約合同は地方に於てのみ促進され、大都市に於ては殆んど其の實績をみない状態であつた

が、時局の進展に伴ふ物資の移動は益々旺盛となり、各輸送機關を擴充すると共に、小運送能力を整備充實することは刻下の急務となり、又一方政府の物價政策に對應して、小運送料金の合理化を圖ることは愈々緊切となり、殊に大都市に於て、その必要性が痛感されて來たのである。

この點に關し昭和十四年三月に開かれた鐵道運賃審議會に於ても都市小運送の調整合理化及小運送業者の集約合同による經營規模の向上を圖ることが刻下の急務である、として持ち上げられ、更に中央物價委員會でも昭和十四年八月三十日の第二十九回委員會に於て決定したる物價統制要綱の第五運賃中に於て、小運送の改善に關し次のやうに指摘してゐるのである。

水上及陸上小運送にして、統制十分ならざるものに在りては、其の運送賃不廉なるものあるを以て速に左の如き方法に依り改善を圖るの要あり、尙小運送業法に依る小運送業に付ても此の際一應其の合理的運用を期し、其の運送賃の適正保持に努むべきものとす。

- 一、貨物自動車に付ては經營の合理化を圖り、其の運賃の適正を期すること。之が爲め企業の間、統制組合の結成、集配網の整理、共同操車其の他適當なる措置を講ずること。
- 二、荷馬車、荷車等に付ては料金其の他の取扱條件の適正を期すること。之が爲め小運送業法の運用其の他の方法に依り組合の結成、經營の合理化等適當なる措置を講ずること。
- 三、舩及曳船に付ては、經營の合理化を圖り、其の運賃の適正を期すること。之が爲め海運組合法による組合の結成、溜場の整備

- 静運用所設置、其の他静運用の合理化に付き適當なる措置を講ずること
- 四、必要あるときは、小運送の運賃及輸送に付き法規に依る統制を爲すこと
- 五、水上小運送と陸上小運送又は船舶若は鐵道運送との連絡を一層緊密ならしむる爲め主要港灣地に於ける之が連絡調整機關を速に整備擴充すること

以上は主として官廳方面に屬する動向であるが、更に小運送業界自體の動向はどうであつたか、と云ふに、先づ日本通運加盟店協議會では、昭和十三年七月四日開催された加盟店協議會中央會定時總會に於て、小運送の集約經營に關する件が議題に供せられ次の如き申合せを行つた。

現下我國内外の時局愈々艱難を加ふるの時、本會は吾人小運送業者の責務重大なるに鑑み國策の遂行、國力の充實に資する爲め、既に左記申合せをなし、誠心誠意業界の徹底的集約合理化に邁進し、以て運送報國の誠を致さんことを期す。

- 一、小運送業法制定の趣旨を體し、日本通運株式會社の指導精神に従ひ、同業階和、協調に努むること
- 二、小運送業集約合理化の急務なるを自覺し、地方の實情に即し、同業一致協力、直ちに之が實現に努め、以て銃後國民負担の軽減と業界の安定向上とを圖ること

更に日本通運株式會社では、昭和十四年七月東京、横濱、名古屋、京都、大阪及神戸の六大都市に小運送調整研究會を設置し、事業の經營、作業調整等に關する根本的對策を樹立することとなつた。そしてこの集約合同は漸次進められ、小

運送業法實施當時七千九百五十三店であつたものは廢止及解散、讓渡及合併等によつて、昭和十四年四月一日現在七千六百二十四店となり同年六月一日には七千四百六十一、同年十二月末日には六千七百六十二、昭和十五年六月一日には六千二百二十、同年十二月末日には五千二百二、昭和十六年六月一日には五千十店に減少整備されるに至つたのであるが、更に鐵道省は時局の推移に鑑み諸般の對策を構じてゐたのであるが、昭和十六年九月十二日の國家總動員審議會に於て、緊急小運送對策を含む全面的な「陸運統制令中改正に關する法律案」が可決され、翌十三日、緊急處理を要する東京、大阪、名古屋の三大都市の小運送業者代表を本省に招致して政府の方針を説示すると共に、六大都市の全小運送業者を日本通運株式會社に統合せしめることとなり、同時に左の如き貨物自動車輸送統制等重大方針を發表したのであつた。

- 一、六大都市については、鐵道小運送業を一元的に統合する。
- 二、六大都市所在の小運送業者は全て之を小運送業の統轄國策會社たる日本通運株式會社をして、合併又は買收せしめ、一元的運營を行はしめることとした。之に依り市内を一體とする小運送作業の整備を行ひ、運搬能力の充實を期すると共に、之に對する鐵道省の指導を一層徹底することにした。
- 二、貨物自動車については現存の貨物自動車運送事業組合を強化し、監督官廳の指導に依り、新に統制規程を制定せしめ、組合に於て共同引受、共同配車、資材の共同配給等の事業を行はしめ、以て統制輸送を實施せしめる。
- 三、六大都市以外の地域に於ても、適當なる措置を講じ、極力重點的輸送を行はしめる。
- 四、小運送能力の合理的利用を圖る爲め、陸上運送全般に亘り、輸送統制を強化する。
- 五、輸送統制の強化及運送事業者の經營形態の整備を圖る爲め、陸運統制令の改正を行ふ。

尙鐵道省は省有貨物自動車を整備して小運送の確保に資すると共に、緊急輸送に備へることとした。更に鐵道省に於ては第二次小運送業の集約合同につき全國八十餘都市の全地域に亘る、文字通り全國の小運送業者を一元的に統制すべく進めつゝあつた折柄、遂に同年十二月八日、米英撃滅の大詔渙發あらせられ、超えて昭和十七年、全國各都市の小運送業を日本通運に一元的に統合することとなり、同年中に殆んどその統合を完了し、日本通株式會社は、その創立以來七年を出でずして名實共に國策會社としての地歩を得ると共に愈々その重責を擔ふこととなつたわけである。

自動車交通事業法の改正

第一次自交法の改正

昭和八年制定された自動車交通事業法が實施後八年にして、昭和十六年二月、一大改正を餘儀なくされたのは、全く支那事變に伴ふ一般狀勢の急變と、これに隨伴する自動車輸送の統制の必要とからであつた。即ち、既に述べたやうに制定當初の自動車交通事業法なるものは主たる對象を乗合自動車事業に置き、而も全體として自動車事業の發達を圖ることを根本精神としたのであるが、この改正に當つては自動車輸送、就中貨物自動車事業の統制強化を圖ることを其の中心眼目としたのであつた。この改正要點を摘記すれば次の如くであつた。

一、貨物自動車事業に關しては定期路線と然らざるものとに區分する現行法の取扱方が必ずしも實情に適しないものがあるのをこれを廢止し、法律上は貨物自動車運送事業といふ一個の業態に改めることとし、新に之に必要な規定を設ける

- 二、バス、タクシー、トラック等の自動車運送事業の指導及統制を目的とする組合制度を創設する。
- 三、自動車運送事業に對する改善助長の方法として自動車交通事業抵當制度を擴張してバスのみならずタクシー、トラック等にも之を認めて金融の圓滑を圖るの外、貨物自動車及自動車運送事業組合に對し新に補助制度を設ける。

即ち他の産業部門に於ても一般に行はれてゐるやうに、同業者の法的團體を組織してこれに相當の力を與へ、この團體を利用して所期の目的たる事業の統制を果すといふ方策が執られたのであつた。尙この改正法律によつてトラック事業は貨物自動車運送事業、バス事業は旅客自動車運送事業、タクシー、ハイヤー事業は旅客自動車運送事業とそれ／＼法的名稱を明確にしたことも付け加えてをかう。

さて、自動車業界には從來からトラック、タクシー、乗合の各方面に亘つて商業組合なるものが組織されて居り、又府縣を單位として同業組合的な團體も數多く組織されてゐたのであるから、鐵道省が新に鐵道省所管の自動車業者の團體を組織するとすればこれらの既存團體と並立し、監督の二元化を來す恐れが多分にあつたわけで、鐵道省が事業法の改正に當つて最も苦心したのはこの問題の處理にあつたやうである。しかしこれは鐵道、商工兩省間の數次の協議の結果商工省の讓歩によつて結局商業組合を鐵道省所管の改正法に基づく事業組合に移行せしめることゝなつたのである。

鐵道省がこの改正法律案を練るに當つては一年有餘の時日を費し、且つ民間經驗者中より、早川慎一（日本通運理事）小倉康臣（大和運輸専務）酒井朋三（大阪赤玉トラック専務）の三氏を監督局囑託として各般の研究調査を行ふなど慎重を期したのであつた。しかし、この改正法律が實施後僅かに二年にして再び大改正を余儀なくされた事實からみても明ら

かなやうに、此の時の改正は決して萬全なものではなかつたと云ふことを認めねばなるまい。といふのはこの改正はその根本的精神に於て自動車運送事業の統制を圖ることを目的としてゐたにも拘らず、その實際の内容に於ては極めて商業組合的な色彩が濃厚であつて、商業組合の精神なるものが相當強く改正法中に残つてゐたのである。當時トラック業者もタクシー業者も、多くは一臺か二臺の經營規模で、これらは事業者といふには餘りにも貧弱なものであり、寧ろ自動車を持つた運轉手と云ふ方が適當であつたのである。しかもそれらは中小業者の擁護を主眼とする商業組合に組織されてゐたのであつて、急激に變轉する時局に即應して活動せしめるには大分の距離があつたのである。ではこれを如何に矯正指導すれば宜しいか、第一に考へられたことは先づ組合に組織されてゐる業者を一應商業組合から解放し、此れを鐵道省が直接指揮監督し得る組合に再組織しなければならぬ、と云ふことであつた。と云ふのは、商業組合は元來商業組合法に基づく組合であつて此れは云ふ迄もなく商工省の監督下にあるものである、従つて商業組合としての活動に對しては鐵道省は何等指揮權を持たないのである、と云ふことは、自動車業者が商業組合に結集され、商業組合の活動を通して運送上諸般の活動を規制して行く場合、鐵道省は何等此れに關與し得ないことになつて來る。こう云ふことになると、交通事業法に於て一應鐵道省が主管することになつて居た自動車運送事業は、何時の間にか商業組合と云ふ覆ひをかむせられて商工省の所管へお嫁入して了つて居たことになる。此れでは國鐵の補助輸送たる役目を果させることも出来なければ又、國鐵と一體となつての統一ある活動を行はせることも困難となるわけである、此處に「自動車事業の所管を鐵道省へ」取り返す爲めに、そして國鐵と一致協力して輸送の萬全を圖らしむる必要の爲めに事業法の改正が企圖されたわけである。

斯くて事業法の改正は必然に、商業組合に代る組合を鐵道省管轄下に組織し、これに自動車業者を結集して當局の指揮

下に活動せしめることを要點とするものであつた、此の爲め前記の如く民間より早川、小倉、酒井、の三氏が囑託として招聘され大いに卓見を披瀝する順序となつたのであるが、此の改正は既に一應結成され、完成されつゝある商業組合を改組して新しい理念の下に於ける組合に再組織しようといふだけに、頗る波瀾に富んだものであつて、現在から見れば當然のことを當然に行ふのであつて、何んの遠慮も要るものか、と云ふ程の問題乍ら、當時はまだ民意尊重を一應も二應も其の立看板としなければならなかつただけに仲々容易には行はれなかつたのである。

先づ第一に當面した問題は、商業組合から鐵道省所管の組合への移行を如何にして商業組合幹部に納得せしめるか、と云ふ問題である。法律を改正することだけならば必ずしも多くの困難は無いかも知れないが、然し、民間業者が商業組合を根據として此れに反対の氣勢を擧げると云ふことになり、此れに二三の代議士でも参加して活躍することにもなること事めんどろであり、又或はそんなことにでもなると商業組合主管の商工省が組合を鐵道省の所管に改組移行せしめることに反対し初めるかも知れない。そうなれば此の改正も中途で坐折する危険が生ずる。いや、現に其の氣配は見えて居る。商業組合幹部が事業法改正に反対して活動しつゝある、と云ふ情報は當時同法改正を主管してゐられた監督局陸運第二課長小野哲氏の机上に齎らされた筈であるし、又對商工省への存踏みに於ても仲々簡單には組合を渡しそうもなかつたのである。斯くて小野課長は一方に於て改正案を練ると共に、一方商業組合幹部を招いて其の意向を聴取するといふ苦心があつたのである。そして事が如何様に進んだかは私の知るところでないが、兎も角當初相當強く事業法改正に反対意向を持ち其の言動に迄現れて居た商業組合一部幹部の人達が、愈々改正法案の議會上提が決められる頃になると一轉して改正大賛成論者と變り、議會に對し改正法案通過の陳情を行ふと云ふところ迄發展して了つた。素より此の改正はトラックを主

としたものであつただけに、民間側の動きもトラックの方に多かつたようである。

第二の難關は鐵道省所管に改組移轉後の組合機構を如何なる性質のものたらしめるかと云ふことであつた。此れは素より第一の問題と密接な關係が有るわけで、具體的には、此れの決しかたで第一の問題も解決すると云ふことになるわけである。と云ふのは此の組合を従前の商業組合其の儘の形態のものとし、指導部、即ち幹部なども其の儘引繼ぐと云ふことになれば第一の問題も案外簡單に解決して了ふし、又此れを鐵道省の御氣に召すように大きな改造を行ふと云ふことになれば、詰るところ第一の難關も突破し難くなる、と云ふ性質のものであつた。其處で鐵道省自體相當慎重な態度で此の問題に臨んだであらうことは想像に難くないが、前にも述べた如く、商業組合側の法律改正大反対論が追々賛成論に傾き遂には議會へ法案通過の陳情にまで出掛ける、と云ふところまで來たのであるから、これは確かに、鐵道省も以て宜しかるべしと爲し、又商業組合イデオロギーに固つた人達も亦以て大いに宣しとするが如き、其のやうな改正に止まつたこと、正に事實の示す通りである。即ち改正法律は、意外にも商業組合的色彩の濃い人達には喜ばれ、一層の革新を期待した人達からはなまぬ、いとされたのである。

以上の諸事情は具體的には、改正法中事業組合組織に関する規定、及び其の後追々實施された諸事情に依つて愈々明らかであり、又、商業組合を事業組合に移行せしむる場合に惹起された経緯を見ても明らかである。

東京貨物自動車運送事業組合の場合

斯くて改正自動車交通事業法に基づく自動車運送事業組合令に依つて自動車事業者を以て組織されて居た商業組合は凡て十六年二月一日以降一律に新法に依る自動車運送事業組合に移行されることとなつた。此れが單に看板の塗り替えだけで終了出来るものならば問題はないのだが、鐵道省管轄下に入つた事業組合には又事業組合としての特別の任務もあることとて法律の上では其の儘二月一日以降事業組合に替つて居るとは云へ、其の内部を新しい活動の爲に再組織したことはなかつたのである。そこで先づ組合定款の変更を行はなければならなかつた。次には、新組合幹部の人選を行はなければならなかつた。そして更に、商業組合に屬さなかつた人達、即ち舊來の東聯に頑張つて居た人達の身の振り方も考へてやらねばならなかつた、と云わけて、此の改組には各方面とも相當忙しかつたようである。

法律改正の目標がトラックの輸送力増強にあつたわけであつてトラック組合の改組は相當複雑な様相を呈して居た。第一にトラック商業組合は以前から相當難しい問題が有つて全東京市のトラック業者数からすると其の約半數が組合に参加して居たに過ぎない爲め、東聯を牙城とする残りの半數の業者との間に勢力争ひの可能性が多分に存在した。此れは後になつて遂に爆發し新事業組合の指導権をめぐる東聯對商業組合の間に相當華やかな抗争を生むに至つたが、やがて、日本通運、東横運送等の大業者が抗争の舞臺に登場するに至つて急速に妥協し、兩者協同して大業者に對抗することになつた。此れは謂はゞ大事の前の小事で、東聯側にしても商業組合側にしても、別段主義主張の上に抗争すべき何物をも持つて

居たわけではなく、事の本質は貨物商業組合が其の儘事業組合に移行されて幹部其他其儘残存することになれば、東聯側は其の儘事業組合に呑み込まれて終ふことになる爲め、そう簡單に丸呑みされて了はない爲めに、東聯の存在を知らしめる必要から一寸聲を出して見たのに對し商業組合側が聞えない振りをしたので、東聯が又聲を大きくした、と云ふ程度のものであつた。而し其れにしても一時は相當のもので東聯では自分が中心になつて新しく事業組合を組織するのだと云ふので、東聯傘下の業者から組合加入調印を集めたりした程である。此の調印集めは當局から自重を要望されて中止になつたように記憶する。

斯くするうち愈々昭和十五年の暮れとなり、やがて春も迎えようと云ふのに抗争は一向下火とならず、あはや一戦交へるかと思へた折柄、突如警視廳より、貨物自動車運送事業組合の創立準備委員會なるものを設置する、との示達が有り、委員には、商業組合側より、西浦、福島元治二氏、東聯系より佐藤、福島靖浩、の二氏、大業者として小倉、三橋、阿由葉、立花、鳥羽の諸氏、貨物研究会より山本、太田の二氏が任命された。あとで聞いたことであるが、此の委員會は大和運輸の小倉康臣氏が東聯對貨物商業組合の抗争を終滅せしむる意味から鐵道省小野陸運第二課長に提言したものを小野氏が警視廳に傳えて組織させたものとあつた。事實かどうか知らないが、蓋し當を得た處置に相違なかつた。

此の準備委員會の設立によつて、東聯對商業組合の抗争は完全に終了し、あとは此の委員會を舞臺として大業者對小業者、或は改革論對現状維持論の本格的な抗争が開始されることとなつた。此の抗争は事業法改正の骨子ともなつた事業組合の性質規定に際して行はれた苦惱を其の儘引継いだものであつて、要は、改正自交法に基づいて作られる事業組合なるものを、商業組合の延長として商業組合に近いものとするか、或は此れを新しい時代に即應して統制組合的性格のものとするか、

して新設するか、と云ふに在るわけで、商業組合代表の西浦、福島兩氏が前者の建前を取り、小倉康臣氏以下大業者方面が後者の立場を取つたことは既に説明する迄もないところである。此の間の事情を明かにするものとして、當時委員会に提出された西浦及小倉兩氏の意見書なるものが有る。煩をいとはず掲載して以て當時の兩者の見解を明かならしめることにする。

貨物自動車運送事業組合に關する私見

西 浦 誠 司

貨物自動車運送事業組合の目的が事業及輸送の統制並に統制會社經營の指導を行ひ、以て當業者をしての斯業國家的輸送機關たるの責務を統一的に完ふせしむるを第一義とするに異論はない、然し乍ら由來統制と云ふものが單に法令や権力のみを以てしては必ずしも完璧を期し難きことは、最近の物價統制其他の例に於て極めて明瞭であつて、眞に統制を確保するの途は實は當業者の自覺的協力に俟つの外なきことも亦議論の余地がないであらう。(中略)

そこで運送事業組合には單に形態や権力のみではなく精神的な一面を持つことが絶対に必要である、換言すれば全組合員に對して自覺を促し得るだけの指導が必要である、例へば家庭に於ける父親の指導力の如きものであらう、父親の指導力は斷じて民法上の戸主権や親権のやうな権力ではない、これらの權利觀念を超越した精神的な力である。

小野陸運第二課長が本年初頭の新聞に發表された年頭の辭に於て、運送事業組合に言及し、組合は形態だけではいけない。組合員に對する確固たる統制が必要だと云ふ意味を述べられて居るが私が以上述べたことと全然同意味の道理を喝破された名言であると私は解するのである。

然らば如上の指導力は如何にして得らるゝか之を端的に言へば先ず根本問題として良き指導者を得ることであり又手段としては組合員の魂に觸れて其の心を確りと掴むことである。良き指導者とは完全に名利を超越し挺身忘私報衆に専念する人物であつて、之を得ることは困難であるが幾千人の業界人の中に得られないことも無からう。しかし第一の組合員の心を掴むことは必ずしも容易ではない、單なる精神運動でもいけない、空念佛や道學者流の辻説法では何んの役にも立たない、況や権力的な服力では却て害が有らう。どうしても此處に一種の技巧が必要となつて來るのである。

私は永い體験から此の技巧の最も手近かな手段として、組合が經濟事業を行ひ且つ事業經營に對し徹底的な指導を加えることを強い信念を以て提唱する者である。斯く言へば會社形態には經濟事業の如き必要だと云ふ人が有るかも知れない、成る程共同購入に依りて利益を供與すると云ふ時代は慥かに過ぎ去つた。しかし私の云ふ經濟事業はかゝる小乘的利益を目標とするものではない。五百數十の企業統制會社は、大部分が尙未完成品である。この種の會社に必要な資金を供給し、必要な物資を確保し、或は車輛の需給調整若くは共同計算的の遂行によつて營業利潤の合理的増加を策し、更に此れら會社の經營に懇切な指導を施すならば彼等の受ける利益は蓋し莫大なものが有らう。殊に經濟事業の効果は以上の如き直接的利益のみに止らず、組合員が組合に對する依存性を強める意味から組合を中心とする結束力をより固くすると云ふ絶大な効果を期待し得るのである。

以上の理由に基づき貨物自動車運送事業組合は飽くまで出資組合であり、共同購入、共同施設、金融及經濟的指導等各般の經濟事業をも併せ行ふ形態でなければならぬと信するのである。

次に現存商業組合の移行問題に關し一言付け加えたい、現存商業組合は何れも以上述べた如き性格を具備し私達の期待する運送事業組合と全然同一の事業を執行し全然同一の方向に進みつゝある、探つて以て運送事業組合たらしむるに何等の缺陷もないのである。(中略)

机上論的に云へば新設として既存組合を吸収することも儘かに一方法である。然しながら其の方法によれば所詮其の過程に於て手続上既存組合を解散せしめなければならぬ、果して然らば、東京貨物自動車商業組合の如き廣範圍且つ長期繼續性の事業を執行する組合を解散して其の事業を他の機關に承継せしむることは、單に手續の煩鎖なるのみに止らず、事業を一時的に停顿せしめ測るべからざる混亂を誘致する怖が有る。況んや右の法律に依る圓滑なる移行が業界大多數人の聲であり強き希望である點を考慮すれば、恐らく新設吸収には波瀾を免れないと考へるのである。

事業組合設立に關する私見

小倉康臣

(前略) 舊來の組合にはそれ個々の目的が有り、其の目的の爲めに相當の業績を示したのでありますが、今や經濟の根底を爲すところの建前が一變致しましたので最早其の使命は全く終りを告げた譯であります。即ち御承知の如く舊來の組合は弱少事業を在るが儘の姿に於て存続擁護すると云ふ考へに立ち、大資本に對立する思想が其の基底をなして居たのであります。共同購入、共同施設、乃至は福利増進親睦融和など云ふ題目は總て此の思想より發するものであります。

此の舊來の組合に替つて、新しく設立されようとして居る事業組合は、一口に申しますれば國家と事業者との中間に在つて、行政の手足となり經濟の統制を圖ると云ふ使命を持つものであります。換言すれば經濟行政の代行機關たるべきものであります。要するに舊來の組合は各個の事業を維持する爲めの組合であつたが、事業組合は事業の作用を統制するものであります。而して其の統制の目的が各運送會社を一元的に指導して、高度國防國家の建設に協力するに在るは申すまでもないことと存じます。

(中略) 斯様な考へよりしまして、先づ以て本組合の根幹を爲す「目的」と「事業」に就きまして私見を述べ、御參考に供し度いと存じます。

組合の目的は定款第一條に於きまして左の如く規定致し度いと考へます。

運送事業組合は國家目的達成のため、貨物自動車運送事業の健全なる發達を圖るを以て目的とす

斯く「國家目的達成のため」と明瞭に掲げますが、事業組合の性格を歴然たらしめる上からも至當ではなからうかと考へるものであります。今や時局は進展して、當然斯の如き全體主義的目標を明瞭に謳ふべき段階に來て居ると思ふのであります。

- 1、輸送力の適正なる配分、
- 2、規正運賃の嚴守、監督、
- 3、保有自動車の質的向上及資材の整備に關する指導、
- 4、合理的經營と運送技術の研究、
- 5、事業經營の基礎統計の作成及事業の調査、
- 6、事業經營に必要な人材の養成、
- 7、監督官廳より發する命令の實施及傳達、
- 8、資材の確保及割當、
- 9、金融、
- 10、其他公益増進に必要な附屬事業、

斯くて東京貨物自動車運送事業組合の組織に於ては、單なる感情問題や役員の椅子の争ひではなく、組合の性質、其の活動、其の使命等各般の事情に對する根本的な見解の相違があつて、到底協同して組合の活動を指導することは出来な

つた。云ひ換えれば、勝つか負けるか、の二つに一つであつて、此の對立こそは確かに妥協の餘地が無かつたのである。しかし、此の本格的な抗争の中に、東聯對商業組合の抗争が解消して了つたことは、兩者の見解が本質的には相違するものでなく、其の對抗も歸するところ勢力争ひに過ぎなかつた事情から充分諒解出来るところである。

さて、此の根本的な氷炭相容れざる抗争の結果は如何、と云ふに此れは小倉康臣氏の金剛力を振つての抗争も遂に利なく、結果に於ては商業組合側の現状維持勢力が勝を占めた如く考へられる。と云つて必ずしも多數決を以て決すべき問題でもないし、又此の委員會なるものが法律上何等の権限をも持つものでないので、委員會内の論争は唯委員會内の論争として當局の参考になつた程度のものである。従つて數的にいづれの賛成者が多かつたかと云ふことは問題ではなく、又決まらなかつたが、しかし此の論争に於て小倉、西浦兩氏のいづれが正しく、いづれが誤つて居るか云ふことに關係なく結果から見ても商組側の意見が實現するであらうことは第三者の眼には當時既に明瞭であつた。と云ふのは、小倉氏の見解は既に法律改正の際鐵道省内に於て大いに問題となつたものであり、而も其れが誤つた見解ではないと云ふことは承認され乍らも期未だしと云ふわけの後廻しにされて居たのである。従つて、氏の見解は理論闘争用の見解としては當時何人も氏を打負かし得なかつたであらうが、いざ實行となると、實行案は既に商業組合的色彩の下に出来上つて居たのである。又其れが出来上つて居たからこそ商組側では一年前の議會に對し、法案通過の陳情迄したのである。されば小倉氏が眞向から正論を振りかざして孤軍奮闘したのは、見方に依れば岩壁に向つて正宗を振りかざしたに似て居る。

トラック方面に於ける商業組合の事業組合への移行問題は、斯くして、商業組合的色彩を濃厚ならしめた儘實現され、商組的臭味を極度に嫌 いた小倉氏も遂に如何ともすることが出来なかつた。然し、商業組合的色彩を多分に持ち合せた故

にこそ、此の改正法律が僅か二年にして再改正の餘儀なきに至り、小倉氏の意見書（前掲）が二年後實現される事態となつた點からすれば小倉氏も亦大いに胸を張り度いところであらう。

かくて東京府貨物自動車運送事業組合は陸軍中將舞傳男閣下を理事長として迎へ、専務理事に西浦氏、常務理事に福島佐藤兩氏が就任してとにかく新しい發足をする事になつたのである。

東京府旅客自動車運送事業組合の場合

自動車交通事業法の改正が主としてトラック事業を対象として行はれた如く、商業組合の事業組合への移行も其の主たる眼目は矢張りトラックに置かれて居たのであつて、タクシー方面は云はゞトラックの業つき合ひに過ぎないものであつた。と云ふのは、タクシーは名前こそ商業組合と云ふ組合に組織されて居たとは云へ、當初から此の組合は事業の統制を主たる目的とし、トラック業者の商業組合の如き物品の共同購入や其他商業組合的な活動は第二義として居たのであつた。此れは、タクシー商業組合が、創立當初に於て事業の改善統制を主眼としてメーター制の實施によるメーター器の購入の外、初めから共同購入等に餘り力を入れず、僅かにガソリン、タイヤ等組合維持費の捻出を目的とする方面のみを行ひ組合員の需要を対象として一般パーツ、附屬品等の共同購入に手を付けなかつたことから明かなところである。然し、事業の統制と云ふ方面に就いては、別に組織されて居たタクシー事業研究會と共に相當力を入れた活動をして來たのであつて、謂はゞタクシー商業組合は當時商業組合以外に法的團體を組織することが出来なかつた爲めに、假りに商業組合なる名稱の下に組織せられたとは云へ其の精神に於ては事業組合に近い團體であつたのである。此の爲めタクシー商業