

関西学院大学審査博士学位申請論文

「日本自動車整備産業形成史」

指導教員：山本 昭二教授

2013年 12月

経営戦略研究科博士課程後期課程

73913038 小川 秀貴

# 日本自動車整備産業形成史

関西学院大学専門職大学院  
経営戦略研究科 小川秀貴

・目次

序章 ..... (6)

第1節 自動車整備産業史研究の意義 (6)

第2節 自動車整備産業史の先行研究 (7)

第3節 本論文の課題 (10)

第1章 現代日本自動車整備産業概観 ..... (15)

本章の目的

第1節 自動車産業の全体像 (16)

(1) 自動車製造業

(2) 自動車流通業

(3) 自動車整備業

(参考) 製造、流通、整備各業の比較

第2節 自動車整備産業の分類 (25)

(1) 自動車整備専業者

(2) 自動車整備兼業者

(3) ディーラー

(4) 自家整備業者

第3節 ディーラーと自動車整備専業者—分子モデルによる考察— (32)

(1) ディーラー(新車販売部門)の分子モデル

(2) 自動車整備専業者の分子モデル

(3) 業種の連続性

(4) ディーラーと自動車整備専業者—競争と補完—

第4節 自動車整備専業者の日常と問題意識 (38)

(1) 自動車整備専業者の日常

(2) 自動車整備専業者の問題意識(1)

(3) 自動車整備専業者の問題意識(2)—事例—

本章のまとめ (43)

## 第2章 日本自動車整備産業の形成—第一次世界大戦期まで— ..... (45)

本章の目的

### 第1節 自動車業の概観 (46)

- (1) 製造 - 1 民間
- (2) 製造 - 2 陸軍
- (3) 流通

### 第2節 自動車修理の役割 (54)

- (1) 製造業者にとっての自動車修理
- (2) 流通業者にとっての自動車修理

### 第3節 流通業者に併設の修理工場 (60)

### 第4節 小型自動車の受け皿となる自転車業者の創業 (63)

- (1) この時代に創業した自転車業者
- (2) 自転車業者から自動車へ—明治、大正期の電話番号簿から—

本章のまとめ (69)

## 第3章 日本自動車整備産業の形成—戦間期— ..... (71)

本章の目的

「自動車」、「小型自動車」の定義

「規格小型自動車」の定義

### 第1節 自動車産業の概観 (74)

- (1) 製造-1 国産
- (2) 製造-2 フォード・GM
- (3) 製造-3 小型自動車
- (4) 流通-1 自動車
- (5) 流通-2 小型自動車

### 第2節 自動車修理業の役割 (84)

- (1) 自動車製造業における自動車修理—小型自動車—
- (2) 自動車流通業における自動車修理

### 第3節 自動車修理業者 (87)

- (1) 自動車流通業の基盤としての自動車修理業の形成
- (2) 自動車業者の経歴別、地域別、創業年別分析—『全国自動車界銘鑑』—

### 第4節 小型自動車修理業者 (94)

- (1) 自転車業者を基盤とした小型自動車修理業者の形成
- (2) 小型自動車業者の経歴別、地域別、創業年別、従業員数別分析—『全国著名小型自動車関係者銘鑑』—

### 第5節 自動車業者と小型自動車業者の比較 (105)

- (1) 企業形態
- (2) 経営者の海外渡航歴と学歴
- (3) 取扱商品
- (4) 所属団体

本章のまとめ (109)

## 第4章 日本自動車整備産業—戦時統制期— ..... (112)

本章の目的

### 第1節 自動車産業の概観 (113)

- (1) 自動車製造事業法
- (2) 製造-1 許可会社
- (3) 製造-2 小型自動車
- (4) 流通

### 第2節 自動車修理業の役割 (122)

### 第3節 自動車統制会と日配、自配 (123)

- (1) 自動車統制会
- (2) 日配、自配

### 第4節 自動車修理業者組織と企業整備 (130)

- (1) 自動車修理業者組織の形成
- (2) 企業整備と自動車修理業界への影響

### 第5節 陸軍自動車学校/機甲整備学校の果たした役割 (134)

- (1) 歴史



(2) 教育カリキュラム

(3) 輩出人数

本章のまとめ (141)

## 第5章 日本自動車整備産業—戦後復興期— ..... (144)

本章の目的

第1節 自動車産業の概観 (145)

(1) 製造-1 四輪トラック

(2) 製造-2 三輪トラック

(3) 流通

第2節 自動車整備業の役割 (152)

第3節 自動車統制会と日配、自配の戦後 (153)

(1) 自動車統制会

(2) 日配、自配

第4節 自動車整備業者組織の変遷 (155)

第5節 法制度の確立—道路運送車両法の制定— (157)

(1) 道路運送車両法制定に至る歴史

(2) 道路運送車両法の制定

(3) 先行研究—板垣暁「道路運送車両法の成立過程と日本の規制政策への影響」—

本章のまとめ (166)

## 第6章 日本自動車整備産業—1950年代初頭から現在まで— ..... (168)

本章の目的

第1節 自動車保有台数と整備売上の推移 (168)

第2節 整備工場数の推移 (173)

第3節 道路運送車両法改正の歴史と自動車整備産業に与えた影響 (176)

第4節 事例研究—0社の整備売上、人件費、自己資本の推移— (180)

本章のまとめ (181)

結び ..... (182)

1. 総括

2. 今後の課題

・ 謝辞 (185)

・ 参考文献 (186)

・ 付表-1 (1)～(4) 専門者の工場平面図、(5) 専門者の自動車分解整備事業現況票、(6) 専門者の機械工具等 (191)

・ 付表-2 自動車整備専門者の日常 (196)

・ 付表-3 ディーラー店長の日常 (210)

・ 付表-4 極東モーター社(1928)『全国自動車業者自動自転車業者名鑑』記載業者 道府県別、業種別集計 (214)

## 序章

### 第1節 自動車整備産業史研究の意義

日本の自動車産業史を対象とした研究は数多く存在するが、それらは自動車製造業及び自動車流通業に関するものがほとんどである。その理由は自動車整備産業の形成過程にあると考えられる。詳細は第3章で述べるが、第1に自動車整備は自動車流通に付随するものとしての認識、第2に小型自動車整備業者に関しては個々の企業の零細性、第3にデータの少なさ等、の3点に起因すると考えられる。

しかし、今日までの日本の自動車産業全体の発展に自動車整備産業の果たした貢献は極めて大きなものがある。自動車に対する信頼を支えているのは、自動車製造業の技術レベルの高さと流通の安定だけでなく、車検を中心とした整備体制であろう。

また、車検制度などをはじめ自動車整備に関する諸制度や規制が、自動車の販売、製造に影響を与えている点も無視できない<sup>1</sup>。さらには、「2台目の車はサービス部門が売る。」と業界で一般に言われているように、アフターサービスの体制や整備技術の良し悪しも自動車販売に大きな影響を与えている<sup>2</sup>。

自動車整備産業は今や年間売上高 5.3 兆円<sup>3</sup>の産業であり、雇用面でも、整備関係従業員数は 55.4 万人を数え、全就業人口の約 0.9% を占める。

上述のことを考慮に入れると、日本自動車産業の全体像を把握するには、これまでの研究にやや欠けていた感のある自動車整備産業の歴史をも視野に入れて初めて、産業全体を多面的に理解できるのではないかと考える。

今「歴史をも」と述べたがその理由は、創成期まで遡らなければ現在の日本自動車整備産業、特にその規模的・業種的重層構造を理解することができないためである。

他の多くの日本の産業と同じく、自動車整備産業も戦間期にその原型が形成された。

本稿において論述する、自動車整備産業の形成過程を知ることが今日の自動車整備産業

---

<sup>1</sup> 1973年10月施行の道路運送車両法第7次改正による軽自動車の車検の義務付け、その影響による以降数年に亘る軽自動車販売の落ち込みなどである。

<sup>2</sup> このことに関連しては既に1924年に、『モーター』大正13年4月号に「サアヴィスから如何にして利益を挙ぐるか」という題名で以下の記事が記載されていることが注目される。「顧客の自動車が修繕又は其他維持手当を要する時をトランスポーションストア(筆者注、修理を主たる業務とし販売も行う自動車業者のことと思われる。当時の用語であろう。)の主人知っていて其頃を見計らって店員を派遣して其仕事を取る。之亦利益を挙げる。斯くして遂に所有者が新しい自動車を買う必要がある時になれば如何なる自動車を買うかは贅言を要しない。彼は自分の必要をよく会得している者を知っている。従って他の者から買うようなことはしない。(中略)斯かる販売業者が成功することは言わずもがなのことである。」

<sup>3</sup> 社団法人日本自動車整備振興会連合会(以下、文脈により日整連と略記する。)(2013)。以下特に示さない限り整備関係のデータはこれによる。

の理解につながり、初めて今日の日本自動車産業の全体像を把握することが出来ると考え  
る。

なお、整備という用語は昭和 20 年代から GHQ の指導下、maintenance の訳語として用い  
られたのが始まりであるとされている<sup>4</sup>。現在では、整備は修理と法定点検そして日常のメ  
ンテナンスなどをも包含した、より広い概念で用いられている。

戦間期以前から昭和の後期頃まで一般には修理あるいは修繕という用語が用いられて  
いたが、本稿においては公式の用法に従い、第二次大戦終結前後までについて記述する場  
合は基本的に「修理」を、それ以降及び現在について記述する場合は「整備」を用いる。

1943(昭和 18)年、商工組合法発布により設立され終戦時まで続いたのは「日本自動車修  
理統制組合連合会」であり、1946(昭和 21)年に協同組合法により設立されたのは「日本自  
動車整備工業協同組合」である(下線、筆者)。

## 第 2 節 自動車整備産業史の先行研究

前節で述べたように、日本の自動車産業史を対象とした研究は数多く存在するが、対象  
を自動車整備産業史と限定した場合、その先行研究は管見の限り見当たらない。つまり、  
自動車整備産業史として単独での先行研究は見当たらないが、自動車産業史の一部として  
行われた自動車整備業の研究あるいは文献は、以下に挙げたものをはじめとして数多く存  
在する。

ゆえに、自動車整備産業史に関する先行研究の渉猟は、主として自動車産業史の記述の  
中から、自動車整備に該当あるいは関連する部分を拾い集めるという作業となる。そして  
それらを参考にして、研究を積み重ねていくことになる。

以下にいくつかの自動車工業史の先行研究の中に、自動車整備関連事項がどのように記  
述されているかを示す。

『日本自動車工業史稿(1)』(1965)、『同(2)』(1967)、『同(3)』(1969)(以下『史稿(1)』、  
『史稿(2)』、『史稿(3)』と略記する。)は、社団法人日本自動車工業会(以下、自工会と略  
記する。)が「日本に自動車が見れた創始期からの変遷の歴史、また当時の社会的背景、  
国内一般の事情、経済界の変動等を組み入れた総合的な歴史がきわめて少ない」ことに鑑

---

<sup>4</sup> 太田昭二・檜崎博子(1989) p. 56. しかし、1938 年 2 月 11 日に東京兵器廠徴発自動車整備委員長陸  
軍輜重兵中佐から日本自動車株式会社に贈られた感謝状の文面に整備の文言がみられ、その内容か  
ら必要箇所の修理と使用前の調整等をも意味していると認められる(日本自動車株式会社(1939))。

み、「各社の社史とは別個に、自動車業界全般をまとめ<sup>5</sup>」たものである。将来の正式な出版を企図し、6年の歳月をかけて集めた資料や面談記録などを「資料の散逸するおそれもあるし、古い記録はなるべく詳しく残しておきたい、また資料を提供された方々に早く活字にして贈りたい、などの理由から、取りあえず第一編を史稿の形式で限定出版<sup>6</sup>」したものである<sup>7</sup>。

呂寅満(2011)が指摘するように、この文献は本格的に自動車工業史を編纂する前の準備作業的な意味合いが強く、それ故に諸資料が選別を受けず可能な限り網羅されているという点で貴重なものである。

『史稿(1)』は主として明治時代を中心に記述されている。全九部から成り「日本最初の自動車」、「黎明期の自動車事情」、「自動車の利用普及」など自動車に関する社会、文化的記録も多いが、主題はあくまでも「自動車輸入販売」、「自動車製造の芽ばえ」、「自動車交通運輸事業」、「自動車法規」など自動車産業に関連したものである。

自動車修理に関しては「第六部 自動車製造の芽ばえ」のなかで、日本初の自動車技術者と称される内山駒之助や明治末期に快進社を立ち上げた橋本増治郎などが、自動車製造に関連してあるいは経営を維持するために修理も行っていたことが述べられている。

『史稿(2)』は主に大正期から昭和6(1931)年の満州事変勃発までを記述している。全十部から成り「自動車の利用普及」、「外国車輸入販売」、「自動車工業の端緒期」、「自動車交通運輸事業」、「自動車法規」など『史稿(1)』に記載されている内容を時代的に引き継いだ項目も多いが、自動車の普及つまり自動車保有台数の増加に伴い例えば「自動車学校」、「自動車交通事故」、「自動車保険の発足」の章が現れるなど内容は豊富になっている。

また、「自動車行政と団体」に「陸軍の自動車研究と補助法」の章が設けられ、「自動車競走」、「自動車道路の建設」等が加わるなど、時代背景を反映した部建てとなっている。

自動車修理に関しては「第六部 自動車工業の端緒期」のなかで、「自動車修理」の章が設けられ、オオタ号の製作者であり後の高速機関工業の創始者である太田祐雄、若き日の本田宗一郎が修業したアート商会の創業者榊原郁三、内山駒之助の弟子で宮内省の御料車修理において信任の厚かった大塚正三郎などの歴史が生き生きと記載されている。

『史稿(3)』は主に昭和6(1931)年の満州事変勃発から太平洋戦争終結までを記述してい

---

<sup>5</sup> 自工会(1965) p.2. 本稿において引用文は、漢数字は数字にて、文言は原文の雰囲気を見失わない範囲で現代の用語にて表記する。なお誤用と思われる場合もママは付さない。

<sup>6</sup> 同上 p.3.

<sup>7</sup> 非売品である。

る。部建では、「概説」の他は「戦時下の自動車行政」と「戦時下の自動車工業」のみである。

「戦時下の自動車行政」においては、自動車製造事業法の制定や物資統制、配給統制など時代を色濃く反映した内容となっている。

「戦時下の自動車工業」においては当時の自動車工業全般を網羅している。通常記述されることの少ない小型自動車についても詳細に記録されており、また特殊車両なども細大漏らさず記録されているなど、この時代の自動車工業の集大成といえるものである。しかし、自動車修理に関しては記述がない。

『小型自動車発達史(1)』<sup>8</sup>(1968)も自工会の編纂によるものである。

「創成期から昭和二十年迄の発展の記録」と目次欄に記されている通り『史稿(1)～(3)』と同じ期間を扱った記録である。

「二輪車編」、に始まり「三輪車編」、「四輪車編」、「代用燃料編」、「業界団体編」、「販売及び部品業界編」、「発達史関連編」と七編から成り立っている<sup>9</sup>。「販売及び部品業界編」の第二章は「小型自動車部品業および修理業」に関してであり、「(関東大震災後の)修理業の必要性が小型自動車と最も縁の深い自転車の修理業者に小型自動車を修理するという興味を強く持たせるようになったのは極めて自然であり、修理技術の点において類似性が多いということからも当然のことであった。これらのことから小型自動車修理業の発足は関東大震災直後からであると言っても過言ではないであろう<sup>10</sup>。」など興味深い記述がみられる。

山本惣治(1938)『自動車』、柳田諒三(1944)『自動車三十年史』などにおいても若干自動車修理業者についての記述があるが、自動車販売業者としての視点で述べるにとどまっている。

尾崎正久(1955)『自動車日本史 上巻』、『同 下巻』は、『史稿(1)～(3)』の原典の一

---

<sup>8</sup> (2)以下は発行されていない。

<sup>9</sup> この編成からわかるように「小型自動車」とは、自動車のうち一定規格以下の二輪車、三輪車、四輪車などの総称である。(一定規格とは1933年内務省令改正時の規定では、長さ2.8メートル以下、幅1.2メートル以下、排気量4サイクルエンジンで750cc以下等である)。しかし、一般的には社会通念上の小型自動車全体を意味することが多い。『小型自動車発達史(1)』の表題にある「小型自動車」自体、一定規格内の小型自動車のみでなく小型自動車の全体を意味している。「第3章『自動車』、『小型自動車』、『規格小型自動車』の定義」参照。

<sup>10</sup> 自工会(1968) p. 159. 本稿が主張するのは、それ以前から地場の需要に基づいて自然発生的に自転車業者が小型自動車を中心として自動車の修理をも手掛けるようになっていた、という事実である。しかし、特に関東大震災以降、自動車修理の重要性が認識されるようになったことを考えると、小型自動車発達史としての自動車修理業に関する記述としてはほぼ肯定できるであろう。

部である。正確性にはやや問題があるが、興味深い史実も記載されている。

呂寅満(2011)『日本自動車工業史 小型車と大衆車による二つの道程』には自動車修理の項目はないが、小型自動車を媒体として随所に自動車修理業に関連する記述が認められる。それらを手掛かりに研究を進めることは非常に有効である。

常見耕平(1997)「小型三輪自動車産業の競争」<sup>11</sup>は、販売網の形成を競争優位の重要な要因と捉えているが、特に発動機製造においては販売店の多くは小型自動車修理業者であった。

外川健一(2001)「自動車産業の静脈部(IV)」<sup>12</sup>第1章では現代の自動車整備産業について記述されている。氏の研究は自動車産業の静脈部分としてのリサイクルに焦点を合わせたもので、自動車整備産業を自動車産業全体の静脈部と捉え、その現状を概説している<sup>13</sup>。

直接的には自動車整備産業の範疇の研究ではないが、板垣暁(2010)「道路運送車両法の成立過程と日本の規制政策への影響」<sup>14</sup>は戦後復興期における自動車を取り巻く環境がどのようなものであったかを、法律制定面からみることができる研究である。

以上から分かるように、自動車整備業に関しては、自動車工業史のなかで部分的あるいは参考的に触れられることがあっても、自動車整備産業史に本格的に取り組んだ先行研究は管見の限り存在しないのである。

### 第3節 本論文の課題

現在の日本自動車整備産業は以下のように区分されている<sup>15</sup>。

- (1) 自動車整備専業者： 自動車整備の売上高が総売上高の50%を超える事業場(ディーラーを除く)。
- (2) 自動車整備兼業者： 兼業部門(自動車販売、部品用品販売、保険、石油販売等)の売上高が総売上高の50%以上を占める事業場(ディーラーを除く)。
- (3) ディーラー： 自動車製造会社または国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の事業場。

---

<sup>11</sup> 常見耕平(1997)。

<sup>12</sup> 外川健一(2001)。

<sup>13</sup> 同章第1節(1)「分解整備業の歴史と現状」の歴史の部分では、参照文献を断片的に取り入れたためか多少の混乱がみられる。

<sup>14</sup> 板垣暁(2010)。

<sup>15</sup> 日整連による。なお『自動車整備白書』の平成23年度版からは整備専業者と整備兼業者を合わせて「専・兼業者」としている部分もあるが、本稿においては流通業者とサービス業者の対比が重要な論点であるので、従前の4区分で考察を進める。

(4) 自家整備業者： 主として、自企業が保有する車両の整備を行っている事業場。

以上(1)から(4)について、専業者、兼業者、ディーラー、自家整備とする(ただし文脈によりこの限りでない場合には別途記載する。)

本稿では、専業者とディーラーを主たる研究対象とし、この比較分析を行う。自家整備と兼業者を研究対象から除く理由は、まず自家整備は、自社外の整備は本来行わない<sup>16</sup>特殊な業態であること、兼業者は<sup>17</sup>、物品販売を主たる業務にしているという意味ではディーラーと同じく流通業者であるものの、整備売上が50%を超えると専業者と分類されるという点ではサービス業者的でもあり、これを分析対象に含めると検討課題が複雑になること、の二点である。加えて、工場数と売上高の影響が小さいことも考慮した。

しかし、物販を伴わない専業者も、整備、点検などのサービスを伴わないディーラーも存在しえない。自動車整備産業において個々の企業での物販の占める比率、逆にサービスの占める比率を考えると、それらは連続的である<sup>18</sup>。

専業者は工場数が圧倒的に多いが(約 57,000 工場)<sup>19</sup>、売上高は工場数に比べて少ない(約 1 兆 9,500 億円、全体の約 37%)。一方のディーラーは、工場数は専業者と比べると 1/4 程度(約 16,000 工場)だが、売上高は市場全体の半分弱(約 2 兆 5,000 億円、約 47%)を占める。

これらの数値に基づき、ディーラーの一工場当たり年間売上高を算出すると 1 億 5,700 万円となる。一方の専業者の一工場当たり年間売上高は約 3,400 万円である。この数値から明らかなおお、大規模整備工場と零細整備工場が併存する二重構造にあたることがわかる。

しかし、日本自動車整備産業における二重構造は、購買力や必要性能に基づく規模の大小による<sup>20</sup>というより、ディーラーと専業者の業種の違いが二重構造をもたらしている

---

<sup>16</sup> 近年この原則は崩れだしてきている。拡大期には専門化、停滞期には多角化、という経済の論理がここでも働いていると考えられる。

柳田は戦時統制期における自動車産業全体の整備統制時代を自家整備が台頭した時期であるかのように述べているが(柳田諒三(1944) p. 476. 及び脚注 44 参照。)、実際は自動車運輸業などが始まった早い時期からこの業態は存在した。大正初年のころ榊原郁三が「日比谷の東京自動車商店修理部に雇われ、営業用ハイヤーの修理を一手に担当していた…」(自工会(1967) p. 538.) という事実がある。

<sup>17</sup> 兼業者の始まりとしては、部品販売業者が修理を行う別工場の広告が 1915(大正 4) 年に掲載されている。宮本商会自動車部が自動車修繕工場の広告を掲載している例である。(東京輪界新聞社(1915))。

<sup>18</sup> 第 1 章第 3 節において詳述する。

<sup>19</sup> 日整連(2013)、以下本節においても特に示さない限り整備関係のデータはこれによる。またここで述べることは「第 1 章 第 2 節 自動車整備産業の分類」において詳述する。

<sup>20</sup> 沢井実(1981)などによる。



ことに大きな特徴がある。その本質的差異は規模ではなく、流通業とサービス業という業種の違いに存在する。

ディーラーは基本的に、その特約販売契約を締結している自動車製造業者あるいは国内一手卸売販売業者より仕入れる自動車を、排他的かつ専売的に販売することを目的としており、本質的に流通業者である。2011年度における全国ディーラーの一社当たり新車売上高は71.4億円<sup>21</sup>、粗利益額は7.0億円であり、これに対し整備及び部品売上高は24.0億円、その粗利額は9.2億円である。今やディーラー経営において、整備及び部品売上に対する利益依存度は新車売上よりも高い。しかし、その本質が特約販売契約を締結している新車販売にあることは変わりのない事実である。

一方、専門業者は本質的にサービス業者である。物品販売も行うが、それらは自動車の整備に必要な場合、あるいは付随して、であることが多い。極端な例としては新車販売ですら、すべての構成部品を新しいものに取り換えるという究極の自動車整備とみなし得ると考えることも可能かもしれない<sup>22</sup>。

ディーラーは本質的に自動車の販売を目的とする流通業者であり、専門業者は自動車の整備を目的とするサービス業者である。

この両者の原型が、戦間期において、異なる二つの源から形成されたことを検証することが本稿の主たる目的である。つまり本稿の中心課題は、この現在の自動車整備業界を形成したその源が、戦間期において主に輸入自動車の流通とそれを支えるための修理を担った自動車業者と、地場の需要に基づき、主として自転車とその進化の出発点とする小型自動車の修理と流通を担った小型自動車業者に遡ることができることを明らかにすることである<sup>23</sup>。

---

<sup>21</sup> 以下、表 1-1 参照。

<sup>22</sup> 自動車購入者の購買動機がディーラーにおいてと専門業者においてでは違いがあるのかをみるために、最近2年以内の新車購入者を対象に調査を行った。結果としては、差はほとんど認められなかった。だが顧客の新車購入動機の75.9%までが特定の新しい自動車に乗りたいという積極的動機ではなく、現在使用中の自動車が「古くなったから」あるいは「修理代が嵩むようになってきたから」という理由によることが明らかになった(n=116)。ただし、これは調査ディーラーが主として軽自動車を扱うディーラーであったことや、専門業者においては軽自動車の扱い比率が高いことなどから、主に軽自動車使用者に対する調査であったことがその理由であるかもしれない。質問はQ1からQ6まで。Q1にて購入動機を尋ねた。選択肢は「イ. 前の車が古くなったから。ロ. 前の車の修理代が高額になってきたから。ハ. 車名( )に乗りたかったから。ニ. 違うタイプの車に乗りたかったから。ホ. その他 具体的に( )」である。この調査は2013年5月17日から同年6月10日まで、三重県伊賀市と名張市において、主として営業マンによる訪問あるいは店頭でのアンケート調査の形で行われた。対象者はディーラーS社顧客27名、ディーラーD社顧客38名、専門O社(伊賀市)顧客25名、専門M社(名張市)顧客26名の計116名であった。

<sup>23</sup> ここで本稿における「自動車」と「小型自動車」の用法について述べておく。

「自動車」と表す場合、それが自動車全体を表すものか(つまり小型自動車を包含するものか)ど

ある産業（本稿の場合、輸入自動車関連修理業と小型自動車修理業）がどういう経緯を以て出現したかの考察は、その産業の根源的な役割の考察に繋がると考えられる。本稿を通して論述するように、両修理業は自動車を修理するという同じサービスを提供するものであるが、その根本的な目的は異なるのである。即ち、輸入自動車関連修理業の目的は主として販売を支えることであり、小型自動車修理業においては修理自体に重きが置かれていた。そして、このことが今日においてもディーラーの整備と専門家の整備の基本的な特質を規定しているのである。

1970年代に入り、国内新車販売市場の成熟化に伴い、ディーラーは自動車整備部門の強化を図り始めた。その頃まで、販売はディーラー、後の整備は専門家、とある程度は棲み分けが出来ていた専門家にとっては「新規参入の脅威」ともいえるディーラーの大きな政策転換であった。現在では自動車整備需要をめぐる基本的には互いに「競合の脅威」を受けている状況にある。しかし、両者がその生成の歴史やそこから導き出される本来の役割を深く認識することにより、それぞれが持つ固有の役務の提供という社会への貢献ができるのではないかと。そして、それゆえに、本研究はそれぞれの業態の自動車整備業者に安定的な事業運営のための示唆を与えることにもなるであろうと考えられる。

小型自動車とは既述のように、自動車のうち一定規格以下の二輪車、三輪車、四輪車などの総称であるが、当時の小型自動車は「自動車に非ざる<sup>24</sup>」ものである。大きさ、機構、性能等の面はもとより、日本において主として自転車より進化した点においても、本来の自動車とは異種の乗り物であった。『全国自動車業者自動自転車業者名鑑』<sup>25</sup>の表題にあるように「自動自転車」と表現、理解の方が実体に近い。

「修理事業は車の輸入と共に国内において開始されなければならなかったであろう<sup>26</sup>」の言を俟つまでもなく、自動車の普及と自動車修理体制の確立は不可分のものである。戦間期において、漸く普及し始めた輸入自動車と小型自動車の日常の利用を支えるため、自動車/小型自動車修理産業がほぼ同時期に、異なる源から、異なる過程を経て形成されたのである。

本稿の全体構成は、上述の戦間期における自動車修理産業の形成(第3章)を中核として、

---

うかは文脈による。基本的には、「自動車」は自動車の全体を表すが、小型自動車との対比などを行う文脈においては「(主として)小型自動車を除く自動車」を意味することもある。

「小型自動車」についても、それが社会通念上の小型自動車の全体を意味するものか、あるいは内務省令に規定される一定規格以下の自動車のみをさすのかは文脈による。脚注9参照。

<sup>24</sup> 尾崎正久(1955b) p. 381.

<sup>25</sup> 極東モーター社(1928)。

<sup>26</sup> 自工会(1968) pp. 158-159.

現在の自動車産業全体及び自動車整備産業の概観(第1章)、自動車関連の事業がまだ産業と呼べる状態に至らない、第一次大戦終結頃まで<sup>27</sup>の自動車修理に関する歴史的事実の記述(第2章)、戦間期に形成された自動車修理産業が戦時統制期に様々な統制や圧力をうけながら果たし続けた役割と、陸軍自動車学校(1941年からは陸軍機甲整備学校と改称)がその最後に果たした自動車修理人材の輩出という貢献(第4章)、戦後の復興を運輸面から促進した自動車の活躍とそれを支えた整備産業、そして戦後のモータリゼーションを支える自動車整備産業に関する法制面における支柱たる道路運送車両法の制定(第5章)である。最後の第6章は、1950年代初頭から現在までの自動車保有台数と整備売上の推移、そして整備工場数の推移と、道路運送車両法改正の歴史とそれが自動車整備産業に与えた影響についてであり、自動車整備産業の形成から現在までを結びつける章である。

つまり、奇跡といわれる戦後高度成長の中核的存在である自動車産業と自動車の日常的利用を支える自動車整備産業が、その役割を果たすべく準備をほぼ完了するまでの歴史を明らかにすることが本稿全体の目的である。

---

<sup>27</sup> 有沢広巳監修(1994a)においてもこの時代の「各論」に自動車産業の項目はない。

## 第1章 現代日本自動車整備産業概観

本章の目的

本章の目的は現在の自動車整備産業の全体像を把握することである。

第1節では、自動車産業の全体を俯瞰する。最初に自動車製造業(完成車メーカー)を、次に自動車流通業(ディーラー)、続いて自動車整備業をそれぞれの業界団体が作成する資料により概観する<sup>28</sup>。

完成車メーカーにおいてはその出荷額の大きさ、ディーラーにおいてはサービス・部品部門への依存度の高さ、整備業においてはその企業数の多さと零細性に特に注目する。そして、自動車製造業、自動車流通業、自動車整備業の三者はどのような規模を持つのかを、売上高、付加価値額、就業人数、企業数、一企業当たり従業員数等の面から比較する。

第2節では、自動車整備産業における4種の業態別<sup>29</sup>に、それぞれの業態はどのようなものであるのかを詳細に検討する。そして、自動車整備産業における二大勢力はディーラーと専業者であることを確認する。

第3節では、ディーラーと専業者は本質的にその業種が異なるということを、分子モデルを用いて検証する。そして、業種の違いは自動車整備の内容にも影響を及ぼしているかを考察する。次に、自動車整備業界において、個々の企業における流通業とサービス業の占める割合は連続的であることを示す。最後に、ディーラーと専業者は自動車の流通と整備において、競争関係にあると同時に補完関係にもあることを示し、ディーラーと専業者は、これからも並存していくのかどうかという問題に対し私見を述べる。

第4節では、専業者の日常の仕事ぶりを事例により示すとともに、彼らの問題意識がどのようなものであるかを検討する。問題意識については、日整連による調査資料と、0社の研修会における討議課題及びその課題に対するグループワークによる回答を参考に検討する。

つまり本章においては、まず自動車産業全体を鳥瞰図的に眺め、徐々に高度を下げ視野を絞っていき、最後に規模的に零細である自動車整備専業者の日常の姿や問題意識をみることにより、現在の自動車整備産業全体を把握する。

---

<sup>28</sup> 資料は、自動車製造業に関しては自工会(2012)を、自動車流通業に関しては社団法人日本自動車販売協会連合会(以下、自販連と略記する。)(2012)を、自動車整備業に関しては日整連(2013)等による。

<sup>29</sup> 序章第3節参照。

## 第1節 自動車産業の全体像

### (1) 自動車製造業

図 1-1 は自工会 (2013) による、2010 年<sup>30</sup>における主要製造業の製品出荷額及びその割合を示したものである。

自動車製造業の出荷額は 47 兆 3,000 億円と全製造業中最大であり、全出荷額のうち実に約 1/6(16.4%)を占める<sup>31</sup>。

うち完成車メーカーの出荷額は 18 兆 5,000 億円である。

図 1-2 は、自動車関連産業とそれぞれにおける就業人口を、自工会の推計により示したものである。

全就業人口 6,244 万人のうち、自動車関連就業人口は 548 万人と全体の 8.8%を占める。就業者のうち約 11 人に 1 人は自動車関連の企業で働いていることになる。

自動車製造業の就業人口は 787,000 人、そのうち完成車メーカーの就業人口は 161,000 人である。(このことは、就業人口の面からも自動車製造業が裾野の広い産業であり、完成車メーカーがその頂点に立っていることを物語っているといえよう。)

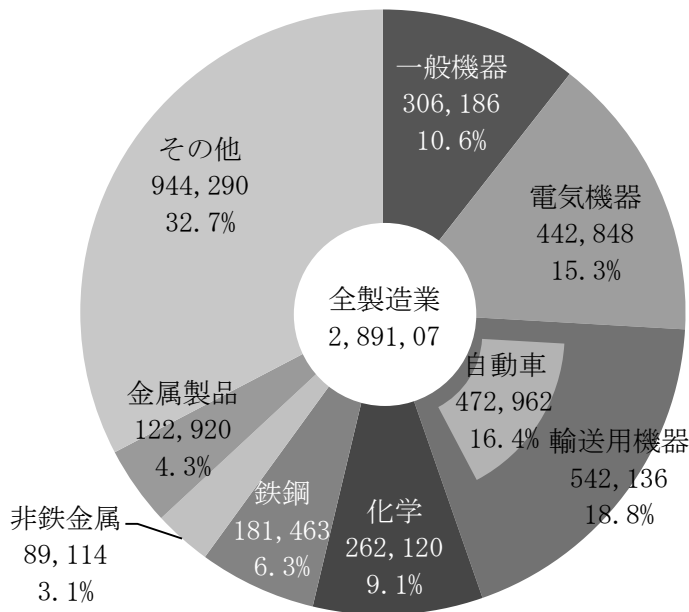
---

<sup>30</sup> 「2013 年 4 月現在において、2011 年の主要製造業の製造品出荷額が把握できないため、『日本の自動車工業』(2012 年版)のデータを掲載。」している。

<sup>31</sup> 付加価値額では自動車製造業は 11 兆 3,600 億円で全付加価値額の 12.5%である(平成 22 年工業統計表)。

図 1-1 主要製造業の製造品出荷額 (2010 年)

単位：億円

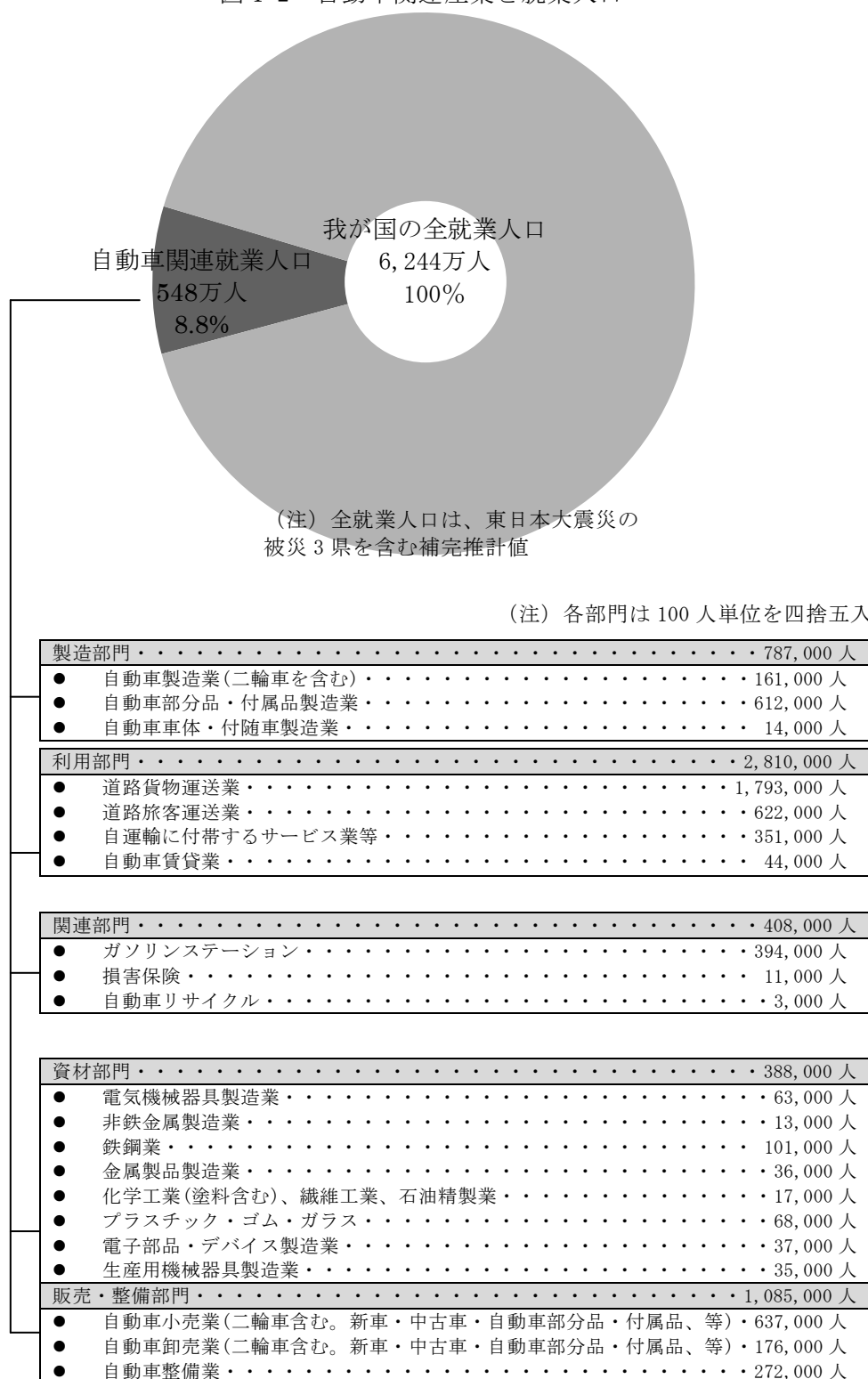


自動車製造業製造品出荷額等の内訳

- 自動車製造業(二輪車を含む)…………… 185,160
- 自動車車体・付随車製造業…………… 3,707
- 自動車部分品・付属品製造業…………… 284,095

出所：自工会(2013)

図 1-2 自動車関連産業と就業人口



資料：総務省「平成21年経済センサス - 基礎調査」「平成24年経済センサス - 活動調査(製造業に関する集計 - 速報)」「労働力調査(平成23年平均)」、経済産業省「平成22年簡易延長産業連関表」「平成22年工業統計表」

出所：自工会(2013)

次に企業数であるが、自工会の会員として登録されている二輪・四輪車完成車メーカーは、いすゞ自動車株式会社、川崎重工業株式会社、スズキ株式会社、ダイハツ工業株式会社、トヨタ自動車株式会社、日産自動車株式会社、日野自動車株式会社、富士重工業株式会社、本田技研工業株式会社、マツダ株式会社、三菱自動車工業株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、ヤマハ発動機株式会社、UDトラックス株式会社の14社である。

自動車のうち、二輪車を主として製造しているのは、川崎重工業株式会社、ヤマハ発動機株式会社の2社であり、四輪車と二輪車を製造しているのはスズキ株式会社と本田技研工業株式会社の2社、トラック・バスなど大型車両を中心に製造しているのは、いすゞ自動車株式会社、日野自動車株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、UDトラックス株式会社の4社である。

自動車出荷額 18 兆 5,000 億円、就業者数 161,000 人の大半はこの14社による。

## (2) 自動車流通業

表 1-1、表 1-2、表 1-3 は、自販連が発行する『第 65 回(平成 24 年 3 月期)自動車ディーラー経営状況調査報告書』記載のデータ及び自販連ホームページをもとに加工したものである<sup>32</sup>。

総売上額約 12 兆 9,000 億円、一社当たりでは約 111 億円と、後述の自動車整備業者に对比してその大きさは注目すべきである。就業者総数は約 294,000 人、一社当たりでは 253 人となっている。

ここで表 1-1 のデータから、自動車ディーラーの主たる営業品目である新車と、自動車整備産業に関連する分野としてのサービス・部品部門の売上と利益に注目してみる。

新車売上高は約 8 兆 3,000 億円、利益額は 8,150 億円である<sup>33</sup>。一方、サービス・部品部門の売上高は約 2 兆 7,900 億円、その利益額は 1 兆 690 億円と新車販売による利益額の実に 1.3 倍に上る。

<sup>32</sup> ここでは対象企業 1164 社のうち経営状況調査に対し回答のあった 1007 社(回答率 86.5%)に関する数値が記載されている。自販連加盟の全ディーラーの数字を把握するために車種店別(大型車、乗用車、軽四主力、輸入車)の回答率と、各車種店一店当たりの売上高をもとに試算したところ、1007 社分の数値を 1.14 倍すればほぼ 1164 社分の数値になることが確認できた。本項においては、この方法により全ディーラーの数値とする。「正確に算出することは不可能」(自販連業務部業務課)であるが、概略の数値をみるには差し支えないと考えられる。

<sup>33</sup> 中古車はそれぞれ約 1 兆 4,000 億円、2,640 億円である。なお、本稿においてはディーラーの車両販売については、新車のみを対象とする。



「自動車売ることはサービスを売ることに尽きる」<sup>34</sup>というフォードの有名な販売標語は、当時においては自動車を販売するためのサービスの重要性を説いたものであったが、今や、サービス・部品を販売するために新車販売が重要である、ということも可能である。乗用車の小型化、そして低価格化に伴い、ディーラー経営におけるサービス・部品部門の重要性はますます高まると考えられる。

しかし、ディーラーの根本的な役割が、一手販売契約に基づく新車の販売にあることは変わりのない事実である。

なお車種店別の企業数は表 1-3 に示したとおりである。乗用車店が約 4 分の 3 を占めること、現在では自動車総販売台数の約 4 割を占める軽自動車を販売する軽四主力店が 11.0%に過ぎないことなどがわかる。

表 1-1 平成 23 年度ディーラー売上高、売上利益

金額単位：百万円

勘定科目			売上高比	構成比
新車販売台数		4,265,180	—	—
	内 軽四台数	1,501,714	—	35.2%
売上高	新 車	8,316,323	—	64.3%
	中 古 車	1,637,127	—	12.7%
	車両部門計	9,953,450	—	76.9%
	サービス・部品	2,790,515	—	21.6%
	そ の 他	193,420	—	1.5%
	合 計	12,937,385	—	100.0%
売上利益	新 車	815,000	9.8%	36.9%
	中 古 車	301,231	18.4%	13.6%
	車両部門計	1,116,231	11.2%	50.5%
	サービス・部品	1,068,767	38.3%	48.3%
	そ の 他	26,112	13.3%	1.2%
	合 計	2,211,110	17.1%	100.0%

出所：自販連(2012)より作成

<sup>34</sup> 出典が調査の限りでは不明である。

表 1-2 ディーラー就業者数

部 門	人数(百人単位に四捨五入)	1社当り人数
営業員	96,400	83
整備員	105,500	91
その他従業員	86,100	74
役 員	6,000	5
合計	294,000	253

出所：自販連(2012) 及び自販連ホームページより作成

表 1-3 車種店別企業数

	大型車店	乗用車店	軽四主力店	輸入車店	合計
企業数	78	849	128	109	1,164
割合(%)	6.7	72.9	11.0	9.4	100.0

出所：自販連(2012)より作成

### (3) 自動車整備業<sup>35</sup>

表 1-4 は日整連が発行する『自動車整備白書平成 24 年度版』(以下、年度にかかわらず『白書』と略記する。)記載のデータである。

業界としての総売上高は約 5 兆 3,000 億円、関係従業員数約 554,000 人、企業数は約 73,600(工場数は約 92,000)であることなどが読み取れる。

ここでは、この業界における人員面での規模の零細性をみてみよう。表 1-4 より「5. 整備関係従業員数」は 553,893 人である。これを「3. 事業場(工場)数」91,867 工場で除すると、一工場当たりの従業員数は 6.0 人である。これは全従業員数であるので、このうち実際自動車整備に携わる人数は「7. 1 事業場あたり整備要員数」にみられるとおり 4.4 人である<sup>36</sup>。

続いて一工場当たり売上高をみてみる。「1. 総整備売上高」5 兆 2,982 億円を「3. 事業

<sup>35</sup> ここでの数値は自動車整備産業全体のものであるので、前項で述べたディーラーの整備部門のものも含まれている。それを除いた数値の検討は、次項(参考)で行う。

<sup>36</sup> 次節において詳述するように、実際はこの規模の工場が多いわけではなく、専業者の一工場あたり整備要員数は 3.6 人であり、ディーラーのそれは 7.1 人である。

場(工場)数」91,867 工場で除すると、5,770 万円である<sup>37</sup>。

次に全国自動車保有台数を工場数で除したものの、業界において「管理台数」と呼ばれている<sup>38</sup>ものの平均数値をみってみる。つまり「8. 保有台数」を工場数で除したものであるが、861 台である。平均すれば一自動車整備工場は 861 台の自動車の整備を担当していることになる<sup>39</sup>。

---

<sup>37</sup> ここでも専業者の一工場当たり売上高は 3,400 万円、ディーラーのそれは 1 億 5,700 万円であり、専業者の実に 4.6 倍である。

<sup>38</sup> もちろんこれは整備業者側からの見方に過ぎず、自動車利用者からみると「管理」されているわけではない。且つ顧客は流動的である。

<sup>39</sup> 『白書』では専・兼業者とディーラーの入庫台数の比較が記載されている。それによれば、専・兼業者の一整備工場当たり入庫台数は年間 879 台、ディーラーのそれは 4,469 台と実に 5 倍強である。管理台数の比率を概略で示したものと捉えてよからう。

表 1-4 自動車整備業諸表-1

項 目	
1. 総整備売上高※(億円)	52,982
	専・兼業 (比率、%)
	25,709 (48.5)
	専 業 (比率、%)
	19,515 (36.8)
	兼 業 (比率、%)
	6,194 (11.7)
	ディーラー (比率、%)
	25,089 (47.4)
	自 家 (比率、%)
	2,184 (4.1)
2. 企業数	73,572
3. 事業場(工場)数	91,867
	専・兼業
	72,200
	専 業
	57,176
	兼 業
	15,024
	ディーラー
	15,961
	自 家
	3,706
4. 指定工場数	29,360
5. 整備関係従業員数(人)	553,893
6. 整備要員(工員)数(人)	401,099
	うち整備士数(人)
	346,051
	整備士保有率(%)
	86.3
7.1 事業場当り整備要員数(人)	4.4
8. 保有車両数(千台)	79,113

(注)各項目の数値は、6月現在のものである。ただし※印の数値は各事業場の6月に最も近い決算期の数値によるものである。なお平成24年度は抽出調査である。  
出所：日整連(2013)より作成

(参考) 製造、流通、整備各業の比較

ここでは完成車メーカー、ディーラーと整備業者それぞれの規模を比較してみる。この三者は業種が異なるので、比較自体に学問的意味は少ないと考えられるが、自動車産業全体を大きく把握するうえでの一助になると考える。

表 1-5 は本節(1)、(2)、(3)で記述した数値であるが、この表では自動車整備の売上が、ディーラーと整備業者双方に二重計上されている。そこで整備業者の売上からディーラー分を除いたものが表 1-6 である。(売上÷就業人口、売上÷企業数も参考までに記載した。)表 1-6 の売上に代えて付加価値額による比較を示したものが表 1-7 である。ディーラーと整備業者の差は小さくなることが読み取れる。

表 1-5 売上高、就業人口、企業数—整備業者にはディーラー分も含まれる

	完成車メーカー	ディーラー	整備業者
売上高	18兆5,000 億円	12兆9,000 億円	5兆3,000 億円
就業人口	161,000 人	294,000 人	554,000 人
企業数	14 社	1,164 社	73,572 社

表 1-6 売上高、就業人口、企業数—整備業者にはディーラー分が含まれない

	完成車メーカー	ディーラー	整備業者
売上高(a)	18兆5,000 億円	12兆9,000 億円	2兆8,000 億円
就業人口(b)	161,000 人	294,000 人	397,000 人
企業数(c)	14 社	1,164 社	72,408 社
a/b	1.15 億円	0.44 億円	0.07 億円
a/c	1兆3,214 億円	111 億円	0.39 億円

表 1-7 付加価値額、就業人口、企業数—整備業者にはディーラー分が含まれない

	完成車メーカー	ディーラー	整備業者
付加価値額(a)	3兆9,200 億円	2兆2,100 億円	1兆7,900 億円
就業人口(b)	161,000 人	294,000 人	397,000 人
企業数(c)	14 社	1,164 社	72,408 社
a/b	0.243 億円	0.075 億円	0.045 億円
a/c	2,800 億円	18.986 億円	0.247 億円

(注) 売上高は千億円、付加価値額は百億円、就業人口は千人単位に四捨五入した(a/b、a/cを除く)。

出所：表 1-5、表 1-6 は自工会(2013)、自販連(2012)、日整連(2013)より、表 1-7 は前記に加え平成 22 年工業統計表より作成

## 第 2 節 自動車整備産業の分類

既に述べたように、現在の日本自動車整備産業は次に示す 4 種類の業態に区分されている<sup>40</sup>。

- (1) 自動車整備専業者： 自動車整備の売上高が総売上高の 50%を超える事業場(ディーラーを除く)。
- (2) 自動車整備兼業者： 兼業部門(自動車販売、部品用品販売、保険、石油販売等)の売上高が総売上高の 50%以上を占める事業場(ディーラーを除く)。
- (3) ディーラー： 自動車製造会社または国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の事業場。
- (4) 自家整備業者： 主として、自企業が保有する車両の整備を行っている事業場。

そして、整備要員数規模によって、次に示す 5 種類の事業場<sup>41</sup>に区分されている。

A1 規模事業場： 整備要員数 2～3 人の事業場

<sup>40</sup> 小売業を営み本来流通業者である兼業者と、サービス業者である専業者を一括りとする傾向が強いなど、この分類方法に問題がないわけではない。しかし近年、ディーラーの自動車整備産業において占める割合の大きさを考慮するなら、ディーラー対専業者・兼業者という現在のこの分類は最適であるといえるであろう。

分類の基本を、サービス業対流通業におくか、(自動車製造会社または国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる)ディーラー企業対それ以外の企業におくかの違いである。

<sup>41</sup> 日整連における用語である。工場とほぼ同じ意味であるので以下、基本的に工場という用語を用いる。

A2 規模事業場： 整備要員数 4～10 人の事業場

B 規模事業場： 整備要員数 11～20 人の事業場

C 規模事業場： 整備要員数 21～30 人の事業場

D 規模事業場： 整備要員数 31 人以上の事業場

以下、4 種類の業態のそれぞれについて詳述する。

#### (1) 自動車整備専業者

図 1-3(30 ページ)にみるように、売上高において自動車整備産業全体の 36.8%、工場数においては 62.2%を占めるのがこの専業者である。

一工場当たり年間整備売上高は 3,400 万円である。

この業態の特徴は何といたってもその数の多さと規模の零細性である。

工場数は 57,176<sup>42</sup>であるが、表 1-8 にみられるとおりそのうち A1 規模つまり整備要員数が 2～3 人の工場が 68.2%を占めている。さらに整備要員数 4～10 人の A2 規模の工場が 29.5%あり、この両者で実に 97.7%を占めるのである。専業者すなわち零細企業、と云っていいであろう。

次に、三重県伊賀市（人口約 10 万人の市場）において事業を営む専業者 4 店を対象に 2013 年 6 月から 7 月にかけて聞き取りにより調査した実例を挙げる。T 店は店主が 2 級整備士で、その妻が数年前に 3 級整備士資格を取得し夫婦二人で事業を行っている。N 店は店主が 2 級整備士で、その弟が 3 級整備士であり二人で事業を行っている。Y 店は店主が 2 級整備士その弟が 3 級整備士、店主の妻が事務員という三人体制で事業を行っている。S 店は店主が 2 級整備士、その弟は 3 級整備士、そして店主の長男は 2 級整備士及び検査員資格者である。主として店主の妻が事務に携わっている。S 店では総勢四人の体制で事業を行っている（店には出ないが長男の嫁も事務を手伝っている。）。

以上挙げた事例は、すべて A1 に分類される整備業者であるが、よく見受けられる自動車整備店である。

この業態における整備要員の生産性は低い(以下、表 1-9 参照)。年間整備売上高は 940 万円であり、兼業者より約 80 万円少なく、ディーラーの約 2,200 万円に比べると 43%でしかない。

---

<sup>42</sup> 現在におけるコンビニの店数は 47,935 店である（「JFA コンビニエンスストア統計調査月報 2013.5 月度」による）。専業者工場だけでコンビニエンスストアの約 1.2 倍もの店があるのである。専業者工場の多さがわかるであろう。

必然的に給与面の待遇は低く年間約 350 万円である。兼業者との差は 13 万円であるが、ディーラーとの差 73 万円である。しかも業態別平均年齢を加味して考察すれば、専門者は 48.4 歳で 350 万円、ディーラーは 33.8 歳で 420 万円の年収である。専門者の整備要員は、ディーラーの整備要員より 15 歳年長であるにもかかわらず、その年収は 70 万円低いのである。

今述べたように、専門者の整備要員の平均年齢は 48.4 歳と全業態中最高齢である。この業態の整備要員の高齢化と後継者問題は、今後の専門家工場の減少を予想させるものである。

参考に、Y 店、S 店、東京都八王子市所在の専門家店、愛知県名古屋市所在の専門家店の 4 店の工場平面図を付表-1(1)～(4)に示す。名古屋市所在の専門家については自動車分解整備事業現況票と機械工具等の一覧も提供を受けたのでそれら 2 票も示す(付表-1(5)、(6))。

Y 店の工場面積は 144 m<sup>2</sup>である。部品整備を行う場所もありその面積は 27 m<sup>2</sup>である。S 店の工場面積は 146.4 m<sup>2</sup>である。

八王子市所在の専門家店の工場面積は 93 m<sup>2</sup>であり、名古屋市所在の専門家店のそれは 47 m<sup>2</sup>であることが示されている。都市部における専門家店はその工場面積が小さいという傾向を示す事例である。



## (2) 自動車整備兼業者

図 1-3 にみるように、売上高において自動車整備産業全体の 11.7%、工場数においては 16.4%を占めるのがこの兼業者である。

一工場当たり年間整備売上高は約 4,100 万円である。

この業態の特徴は、自動車(特に中古車)販売、部品用品販売、保険、石油販売等、主として自動車関連商品の小売業者等が、その販売に関連してあるいは必然として整備業も兼業するようになったという経緯を持つことが多いことである。逆に自動車整備専業であったものが、商品(特に中古車)販売に傾斜して兼業者となった例もある。

兼業者の本質は流通業者である。

この業態において特筆すべき点は、兼業者の主たる業務は商品の小売であり、自動車整備はその主業務を支えるための存在であることである。以下で述べるように、自動車整備業者としての規模は専業者と比較してもそれほど大きいわけではなく、事業規模としては小さいといえる。しかし、その主たる業務の規模、すなわち企業規模としてはきわめて大きなものも多数あることに注意する必要がある。

工場数は 15,024 であるが、表 1-8 にみられるとおりそのうち A1 規模つまり整備要員数 2~3 人の工場が 58.6%を占めている。さらに整備要員数 4~10 人の A2 規模の工場が 38.3%あり、この両者で実に 96.9%を占めるのである。兼業者も一工場単位でみた場合、零細整備工場と言っていいであろう。

次に兼業者の整備要員の生産性も高くはない。(以下、表 1-9 参照)。年間整備売上高は約 1,020 万円であり、ディーラーの 2,200 万円に比べると 47%でしかない。

整備要員の給与面における待遇も専業者と大差なく年間約 360 万円であり、ディーラーとの差 60 万円である。業態別平均年齢を加味して考察すれば、兼業者の年収は 43.6 歳で 360 万円であり、ディーラーより 10 歳年長であるにもかかわらず、その年収は 60 万円低いのである。

兼業の代表格としては、農協(JA)、ガソリンスタンド、カー用品店(オートボックス、イエローハット等)がある<sup>43</sup>。

## (3) ディーラー

---

<sup>43</sup>北海道での実例を挙げれば、(株)ジェームス札幌、今金町農業協同組合、(株)函館イエローハット、(株)オートボックス北海道、鶴川農業協同組合、(株)ナオエ石油、釧路農業協同組合連合会などである。

図 1-3 にみるように、売上高において自動車整備産業全体の 47.4%、工場数においては 17.4%を占めるのがディーラーである。

一工場当たり年間整備売上高は 1 億 5,700 万円と 4 業態中群を抜き最大である。

この業態の基本的な特徴は、その整備工場が自動車製造会社または国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の整備部門であるということである。次節において確認するように、ディーラーは基本的に流通業者である。整備部門の売上比率や利益貢献度がいかに高まろうとも、その本質は流通業者であることに変わりはない。

上述のように、ディーラーは売上高において自動車整備産業全体の 47.4%を占める最大勢力である。ところが工場数においては全体の 17.4%を占めるに過ぎない。工場数は 15,961 であるが、表 1-8 にみられるとおりのうち A1 規模つまり整備要員数が 2~3 人の工場はわずか 11.6%を占めるにすぎない。最も多いものは整備要員数 4~10 人の A2 規模の工場であり 74.8%を占める。整備要員数が 11~20 人の B 工場は 12.2%あり、この両者で 87.0%を占めるのである。平均すると一工場当たり 7.1 人の整備要員を擁し、自動車整備業者としての規模は人員的にも最大である。

次にディーラーの整備要員の生産性は高い(以下、表 1-9 参照)。年間整備売上高は 2,200 万円であり、専・兼業者 960 万円との差は圧倒的である。給与面の待遇も高く年間約 420 万円であり、専・兼業者との差は約 70 万円もある。業態別平均年齢を加味して考察すれば、ディーラーにおける整備要員の年収は 33.8 歳で 420 万円であり、専・兼業者より 13.5 歳年少であるにもかかわらず、その年収は 70 万円高いのである。

#### (4) 自家整備業者

自家整備業者は図 1-3 にみるように、売上高においても工場数においても自動車整備産業全体の 4%を占めるに過ぎない特殊な業態である。

一工場当たり年間整備売上高は 5,900 万円である。

本節冒頭で述べたように、主として自企業が保有する車両の整備を行っている事業場であり、このことがこの業態の基本的な特徴である。

人員的には、A1 規模つまり整備要員数 2~3 人の工場が 54.5%を占めている。さらに整備要員数 4~10 人の A2 規模の工場は 35.3%であり、この両者で 89.8%を占めている。

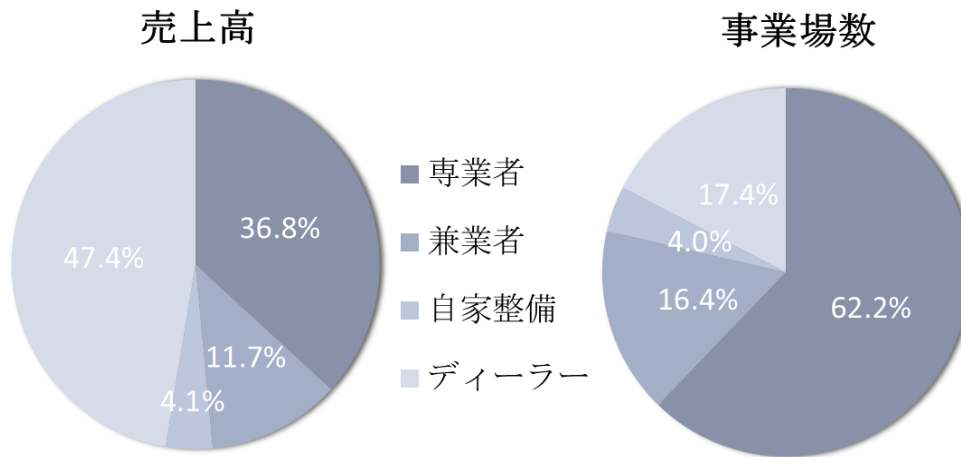
生産性は一人当たり売上 1,100 万円である。表 1-8、表 1-9 にみるように、人数規模、生産性ともに兼業者に近い。

自家整備工場については柳田諒三(1934)<sup>44</sup>が戦時統制期における自動車産業全体の整備統制時代が自家整備台頭の時期であるかのように述べているが、この業態自体は自動車運輸業が始まった早い時期から存在した<sup>45</sup>。

近年、この自家整備工場が社外にも営業活動を展開するなどの傾向がみられる。これは業務の拡大というよりは、自社保有車両数の減少による自家整備工場の仕事量の減少を補うという、やや守勢的な意味合いが強いようである<sup>46</sup>。

自家整備の代表格は、官公庁、自衛隊、バス・タクシー会社、運送業者などである<sup>47</sup>。

図 1-3 業態別売上高、事業場数の割合



出所：日整連(2013)

<sup>44</sup> 柳田諒三(1944) p. 476. 「併し、運輸業者の、修理加工への需要増進に関連してここに看逃してならないことは、謂ゆる自家修理の台頭である。前述のような事情(支那事变前後からの準戦時体制における民間への車両供給の逼迫、筆者)で運輸業者の保有車両への愛護観念は高揚されて来たが、同時に自動車運輸業者の集約統合によっ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って来たのである。従前の様に一台持二台持乃至五台、十台持では、自家修理工場を有つことは採算上不可能なことだったし、又そんなことは考えもしなかったが、次第にそれが大企業化してくるや、休車率の低減を図る上からも、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って来た。そのもっとも顕著なのは日本通運であり、各処の大修理工場を買収して自家修理の範囲を超えてその工場は修理工業の仲間入りをしている。」

<sup>45</sup> 脚注 16. 後段参照。

<sup>46</sup> 三重交通(株)、課長談。日整連の見解も同様である。

<sup>47</sup> 北海道の実例を挙げると、北海道中央バス(株)、札幌市役所、陸上自衛隊、ジェイ・アール北海道バス(株)、札幌交通(株)、北海道立函館高等技術専門学院、網走交通(株)、公益財団法人北海道農業公社などである。

表 1-8 整備要員数規模別事業場数

整備要員数 業態	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B	C	D	計
	2～3 人	4～10 人	11～20 人	21～30 人	31 人以上	
専 業	39,043	16,846	1,096	143	48	57,176
	68.2	29.5	1.9	0.3	0.1	100%
兼 業	8,810	5,752	402	41	19	15,024
	58.6	38.3	2.7	0.3	0.1	100%
ディーラー	1,861	11,934	1,941	188	37	15,961
	11.6	74.8	12.2	1.2	0.2	100%
自 家	2,022	1,308	278	59	39	3,706
	54.5	35.3	7.5	1.6	1.1	100%
合 計	51,736	35,840	3,717	431	143	91,867
	56.3	39.0	4.0	0.5	0.2	100%

出所：日整連(2013)より作成

表 1-9 自動車整備業諸表-2

項 目		
10. 整備要員 1 人当り 年間整備売上高※ (千円)	専・専業	9,617
	専 業	9,433
	兼 業	10,245
	ディーラー	22,002
	自 家	11,070
	平 均	13,321
11. 整備要員の 平均年齢 (歳)	専・専業	47.3
	専 業	48.4
	兼 業	43.6
	ディーラー	33.8
	自 家	45.1
	平 均	43.4
12. 整備要員 1 人 当りの年間給与 (千円)	専・専業	3,518
	専 業	3,488
	兼 業	3,621
	ディーラー	4,217
	自 家	3,727
	平 均	3,727

(注)各項目の数値は、6月現在のものである。ただし※印の数値は各事業場の6月に最も近い決算期の数値によるものである。なお平成24年度は抽出調査である。

出所：日整連(2013)より作成

### 第3節 ディーラーと自動車整備専業者—分子モデルによる考察—

本節では、ディーラーと専業者との業種の違いを分子モデルによって考察する。

#### (1) ディーラー(新車販売部門)の分子モデル

図 1-4 上段左は小売商の分子モデルである。「…商品は、多くの種類の財が組み合わさってできてい…商品が有体財か無体財かといった単純な分類にあまり意味がない…。<sup>48)</sup>

<sup>48)</sup> 山本昭二(2007) p.49.

との指摘どおり、「品揃えや商品の説明という情報、店舗という有体財利用権などを含めた全体が顧客に販売されることが示されてい…中核になる商品が有体財であるとはいえ、さまざまな無体財を提供することでその売買を成立させてい」ることが示されている<sup>49</sup>。

この小売商の分子モデルの「商品」を具体的に「新車」とし、「包装」を「架装」にするだけで図 1-4 下段左に示すディーラーの分子モデルになる<sup>50</sup>。

## (2) 自動車整備専門者の分子モデル

図 1-4 上段右は医療サービスの分子モデルである。「医師の診察を中心に、薬剤や看護師のサービス、待合室を含む施設などといった財が含まれてい…それぞれ、有体財、サービス、有体財利用権といったものが組み合わされていることがわか<sup>51</sup>」る。

この医療サービスの分子モデルにおいて、医療を受ける客体を人から自動車に代えるだけで、図 1-4 下段右の整備専門者の分子モデルになる。もちろん投与される薬は部品に置き換わり、診察室は整備工場となる。三重円の二重目の流通は、医療サービスにおける往診、自動車整備サービスにおける出張整備などが相当するであろう。医療と自動車整備は意外にもこのように類似性を持つのである<sup>52</sup>。

以上分子モデルによる考察からも、ディーラーは自動車流通業者であり、専門者は整備サービス業者であることが確認できる。

両者の業種の相違は整備の内容にも影響を及ぼしている。ディーラーの整備は故障個所の部品交換という傾向が強く、専門者のそれは故障個所の修理という傾向が強い。極論すれば、ディーラーにおける整備とは故障個所に対応する純正部品を販売することであり、その交換手数料が工賃である。片や、専門者における整備は故障個所の機能の回復であり、そのために必要な場合に最小限の部品を交換するというものである<sup>53</sup>。

また、自動車整備というサービスを顧客の購買行動を基準として分類すれば、ディーラーにおける整備は自動車の販売に付随して評価されるという傾向があり買回品的要素を

<sup>49</sup> 同上 p. 56.

<sup>50</sup> 小売商の商品を新車と特定しただけであるから当然である。さらに付け加えれば、商品をタイヤや自動車用品などに特定すれば兼業者の分子モデルになる。

<sup>51</sup> 山本昭二(2007) p. 54.

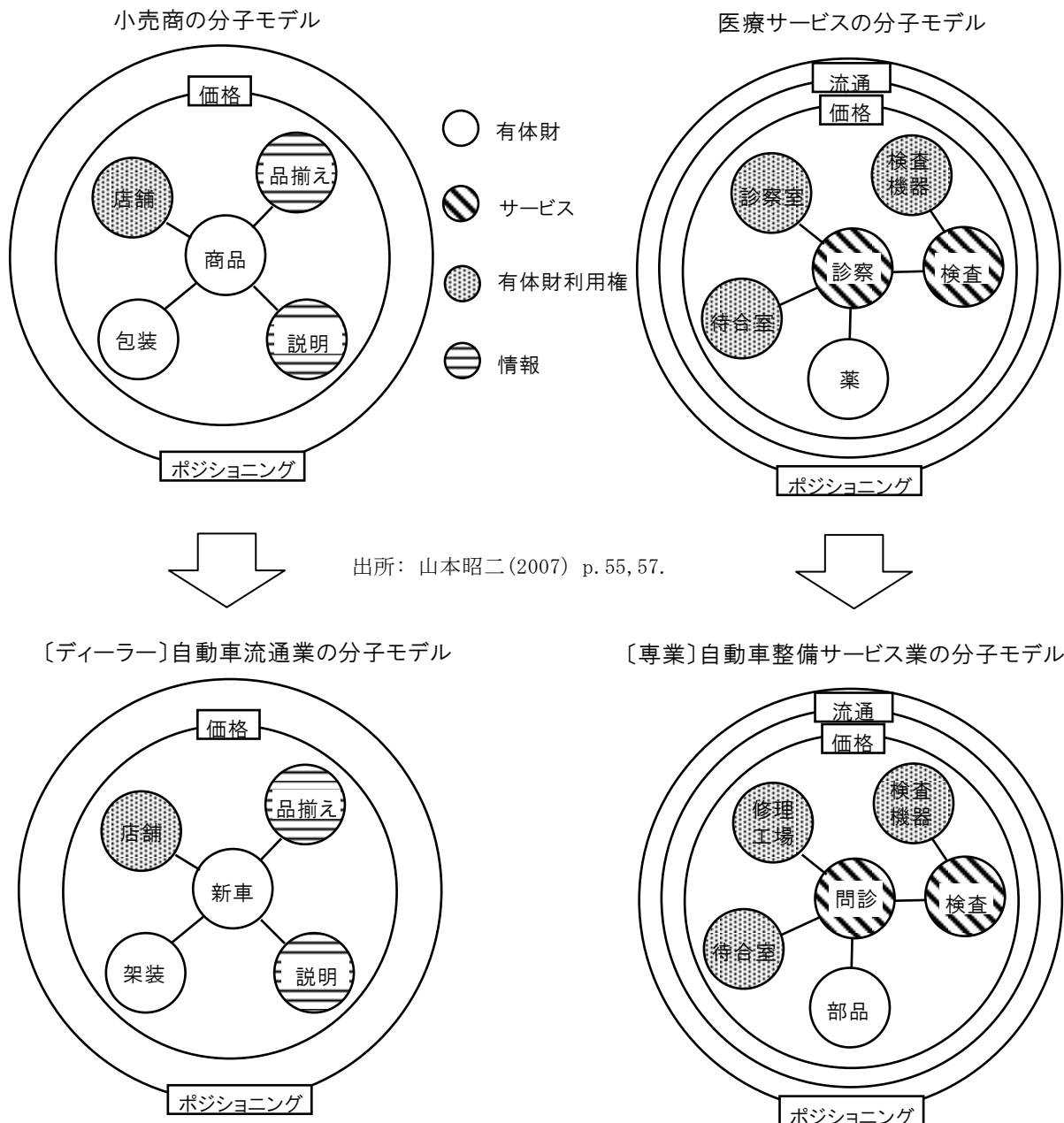
<sup>52</sup> 医療と自動車整備の類似性については、Andaleeb, Syed, S. & Basu, Amiya, K. (1994), pp. 367-368. に、顧客が受けるサービス品質の評価に関する諸研究の箇所でも並列的に示されていることから窺える。automobile service and repair (ASR)に関連した数少ない研究の一つである。

ここでは、顧客のメカニズムに関する知識が低ければ低いほど、(知覚された)公正性の重要度が増すとの結論が示されている。

<sup>53</sup> 整備売上における部品の比率はディーラー43.3%、専門家35.2%である(平成24年度版『白書』)。

もつ。專業者における整備は特に故障発生時等においてみられるように、傾向としては最寄品的性格をもつと考えられる。

図 1-4 流通業とサービス業の分子モデルと自動車流通/整備業への適用



出所：同上を参考に作成

(3) 業種の連続性

しかし、既に述べたように、物販を伴わない專業者もサービスを伴わないディーラーも

存在しえない。自動車整備産業において個々の企業での物販の占める比率、逆にサービスの占める比率を考えると、それらは連続的である。

そのことを概念的に図示したものが図 1-5 である。このように考察を進めると、流通業とサービス業という業種の分類の意味が曖昧になってくるのではないだろうか。

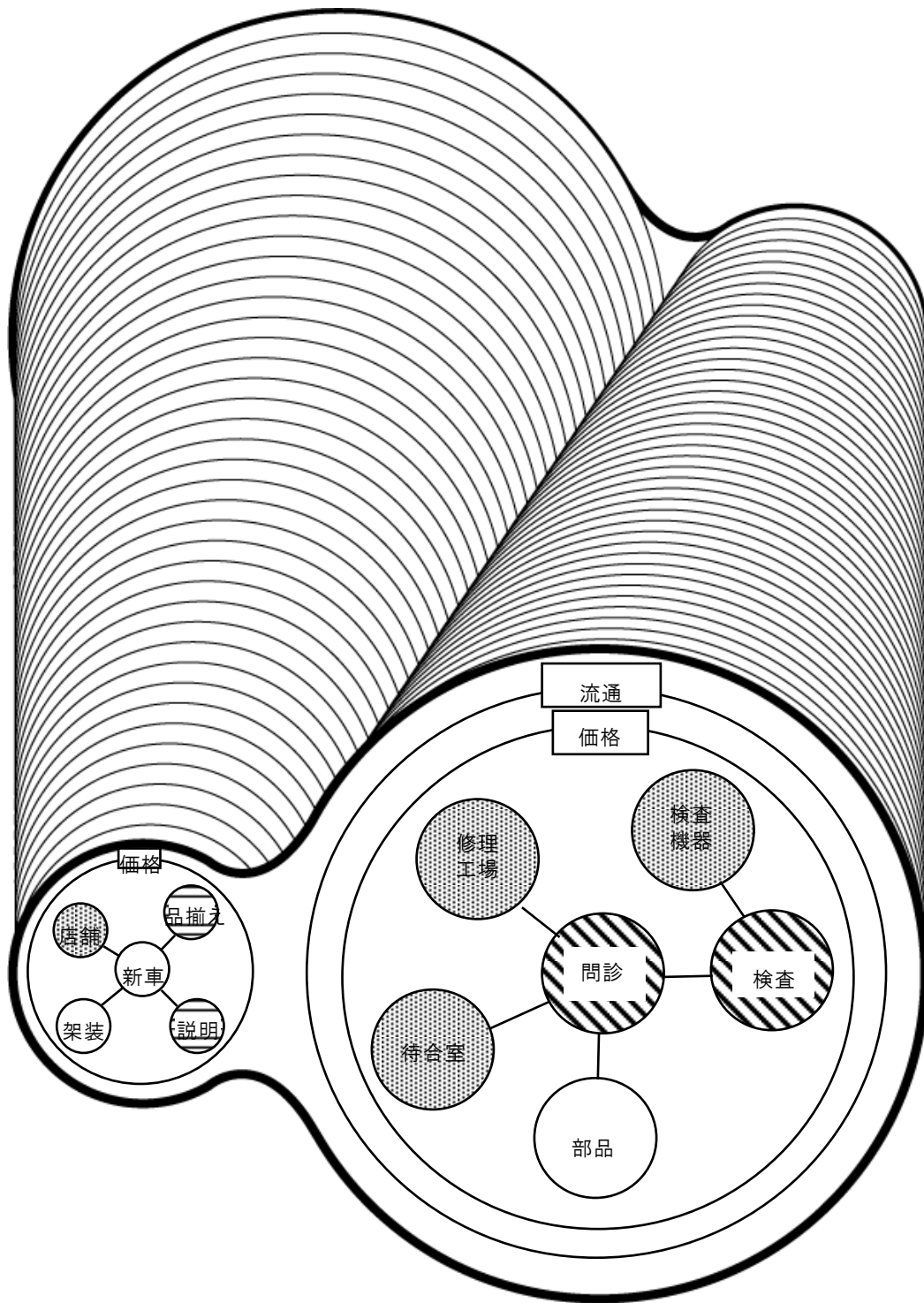
「商品が有体財か無体財かといった単純な分類にあまり意味がない」<sup>54</sup>ように、流通業かサービス業かという分類にもあまり明確な意味はないと思われる。

---

<sup>54</sup> 山本昭二(2007) p.49.



図 1-5 自動車整備業における流通業部分とサービス業部分の占める割合の連続性



出所：山本昭二(2007)より作成

(4) ディーラーと自動車整備専業者<sup>55</sup>—競争と補完—

ディーラーと専業者は主に自動車整備需要者の争奪をめぐり競争の関係にある。しかし

<sup>55</sup> 本項においても兼業者は捨象するが、専業者に含むものと捉えて差し支えない。

見落としてならないことは、この両者は自動車の流通と整備において補完関係にもあることである。

図 1-6 は、自動車流通経路を表したものであるが、サブディーラー[業販店]と呼ばれる専業者などを通じた流通が 17.1%あることが示されている。この中には業販店がディーラーとの競争(競合)に勝利しての販売もあるであろうが、多くはディーラーの整備工場不在地域における販売であるとか、地場における顧客と専業者の長年の人間関係によるものなどであると考えられる。つまり、専業者がディーラーの販売機能を補完しているのである。この傾向は特に軽自動車の販売において顕著である<sup>56</sup>。また、専業者はディーラーから供給を受けない限り基本的には新車の販売は行い得ない。このようにディーラーと専業者は自動車(主として新車)流通において補完関係にある。

自動車整備の面においてもこの両者は補完しあう関係にもある<sup>57</sup>。例えば、日常のエンジンオイルの交換や、タイヤ空気圧の調整等、多くの作業をディーラーのみで処理するのは困難であろう<sup>58</sup>。また多数の台数を対象としたリコールの発生時等、緊急を要する場合も、専業者の存在は大きな力となる。逆に、専業者は高額な検査機器や特殊性の高い治工具などを自前で備えることは困難である。また、ディーラーの設備や専用機器類と共にそれらを使いこなす知識<sup>59</sup>も、特に昨今の電子化が進んだ自動車の整備には不可欠である。それらを必要とする場合には、専業者はディーラーの力を借りることなくしては整備が不可能である。

しかしながら、本節(2)の後半部で述べた専業者の最寄店的な利便性、また、次節(3)の「テーマ 1」で示される専業者の扱い車種の多様性や長期にわたる顧客との関係性の保持による信頼の形成等により、専業者の存在理由はなくなると考えられる。

このようにディーラーと専業者は自動車(主として新車)流通において、また自動車整備においても補完関係にあるのである<sup>60</sup>。

---

<sup>56</sup> 第 3 章において詳述するように、専業者と小型の自動車は戦間期におけるその出現当初から関係性が強かった。

<sup>57</sup> このように表現したのは、車検をはじめとする法定点検や一般整備需要において、競争関係の方が通常は大きいからである。

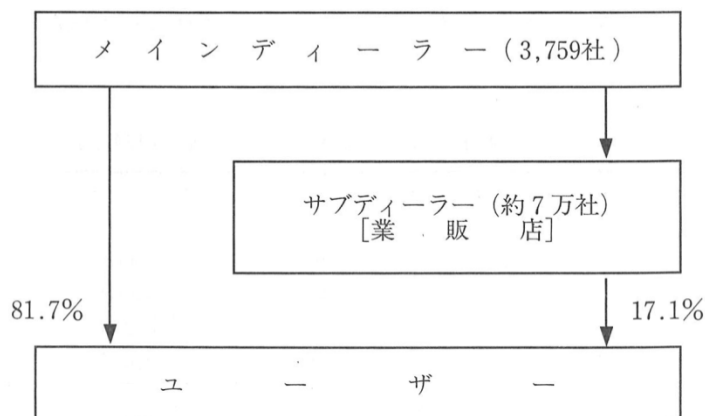
<sup>58</sup> このことは、道路運送車両法の第 3 次改正(昭和 37 年 5 月 4 日施行)により、指定自動車整備事業制度が創設され、国の継続検査(いわゆる車検)業務の多くが民間に委託されたこととの類似性を想起せしめる。

<sup>59</sup> ディーラーにおける整備士資格取得率は 95.7%、専業者は 82.4%である。特に高度な知識を要求される 1 級整備士では、ディーラーが 3.4%と専業者の 0.9%の約 4 倍の取得率である(平成 24 年度版『白書』)。

<sup>60</sup> この点については、日産自動車と合併前のプリンス自動車販売株式会社最後の取締役人事部長から転出し、系列ディーラーの社長を 13 年間にわたり務めた方の次の供述が興味深い。「昭和 53 年(プ

ディーラーの整備と専門者は、その役割の相違により当面は並存すると考えられるのである。

図 1-6 日本における自動車流通経路



(出所) 公正取引委員会事務局 (1993)。

(備考) %で示した数値は、1992年の国産車新車販売台数に占める流通経路別の販売台数比率。これ以外に自動車メーカーからユーザーへの直販が1.2%存在する。

出所：塩地洋(2002)p. 150.<sup>61</sup>

#### 第 4 節 自動車整備専門者の日常と問題意識

##### (1) 自動車整備専門者の日常

表 1-10、表 1-11 は、Y 店と S 店の専門者の家族全員の一週間分の行動の記録から、それぞれが費やした時間配分を表にしたものである<sup>62</sup>。

Y 店は店主が 2 級整備士、その弟が 3 級整備士、店主の妻が事務員という三人体制で事業を行っている<sup>63</sup>。

---

リンス自動車販売(株)の) 人事部長になったとき、社長が私を呼んで『組合とうまくやれ。』というんだね。私が『御用組合にしるということですか。』って聞くと、『いや違う、うまくやれ。』と言う。『それじゃわかりません。』と答えると、『とにかくうまくやってくれ。』と言うんですよ。喧嘩するのでもない、ひれ伏すのでもない。曰く言い難しくてやつですよ、ほんとに。

労使関係と、ディーラーと専門者の関係は同じ。喧嘩してもいいけどしてはいかん、いう通りしていたら食べていけん。A 氏(筆者注、系列ディーラーの専務)は『俺は整備業者は嫌いだ。嫌いだけれども大事にしなきゃいかん』と言ってましたよ。』(2011 年 4 月 25 日)。

<sup>61</sup> データが古いが、「この時以降、この種の調査を行っていない。」(公正取引委員会事務局)とのことである。

<sup>62</sup> 2013(平成 25) 年 2 月 12 日(火曜日) から 2 月 18 日(月曜日) までの一週間に亘り、日々の行動を記録したものである。原資料は付表-2 参照。

<sup>63</sup> 以下、付表-2(Y 店) 参照。

店主は 1955 年生まれである。営業活動も含めひたすら仕事に注力している様子が窺えるが、仕事の種類も、実整備作業のほか、車検、板金(外注)、事故対応、営業活動、ディーラーセールスマンとの打ち合わせなど数多い。妻は仕事の合間に家事や地区の用事などもこなしていることが見て取れ、多くの種類の用件をこなしていることがわかる。

夫婦二人の活動時間のうち 81%が仕事、19%が家事である。弟は他家に出ており、そこから勤務している。仕事の種類は、ガラス撥水加工、ボディ加工、車体清掃、中古車整備など数多い。専業者ではこのように、一人一人がどのような作業もある程度こなせることが求められる。

S 店は店主が 2 級整備士、その弟は 3 級整備士、そして店主の長男は 2 級整備士及び検査員資格者である。店主の妻が事務に携わり、計四人の体制で事業を行っている。基本的に店には出ないが、長男の嫁も事務を手伝っている<sup>64</sup>。

店主は 1938 年生まれである。来客対応や、雑多な用件をこなしながら、実整備も手掛けている。整備作業の大半は、長男と他家から通っている店主の弟がこなしているが、JAF の仕事を請け負っているので長男はその関連の出張も多い。店主の妻が主として仕事に、長男の妻は半分が家事、と分担されている様子が窺える。この店の例では長男の妻を含め同居者 4 人の活動時間のうち 85%が仕事、15%が家事である。

以上の二例は、両店とも A1 に分類される整備業者であるが、よく見受けられる自動車整備専門店の日常である<sup>65</sup>。

表 1-10 専業者の日常の時間配分(Y 店)

立 場 役務の種類		同 居			非同居
		店主	店主の妻	合計	店主の弟
仕事	実時間(h)	51.5	43.5	95	45
	割合	100%	66%	81%	100%
家事	実時間(h)	0	22	22	0
	割合	0%	34%	19%	0%
合計	実時間(h)	51.5	65.5	117	45
	割合	100%	100%	100%	100%

(注)店主の仕事にはセールス活動 8 時間を含む。店主の妻の仕事にはセールス活動 7 時間、家事には地区の用事 1.5 時間を含む。

出所：筆者作成

<sup>64</sup> 以下、付表-2(S 店) 参照。

<sup>65</sup> 比較のため、2 社のディーラーの営業拠点(営業所) 店長の、それぞれ業務活動内容の一週間分を付表-3 に掲げた。2013(平成 25) 年 9 月 3 日(火曜日) から 9 月 9 日(月曜日) までの一週間である。

表 1-11 専門者の日常の時間配分(S店)

立場 役務の種類	同居					非同居	
	店主	店主の妻	長男	長男の妻	合計	店主の弟	
仕事	実時間(h)	41	39.5	50.5	15.5	146.5	49
	割合	85%	95%	100%	50%	85%	100%
家事	実時間(h)	7.5	2	0	15.5	25	0
	割合	15%	5%	0%	50%	15%	0%
合計	実時間(h)	48.5	41.5	50.5	31	171.5	49
	割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(注)店主の仕事にはセールス活動 0.5 時間を含む。店主の妻の家事には習い事 3 時間を含む。

出所：筆者作成

## (2) 自動車整備専門者の問題意識(1)

専門者の問題意識をみるため、日整連発行の『白書』記載のアンケート調査を表にしたものが表 1-12 である。両調査年には 6 年間の開きがあり、かつ質問項目も変更されているため、専門者の問題意識の推移を検討するにはあまり適切であるとはいえないが、大きな流れとしての傾向は示しているといえよう。

まず、売上高の減少と在庫台数の減少であるが、この二点は専門家にとって最大関心事であることが両年共に示されている。次に、整備要員の高齢化と後継者問題そして新技術への対応に関心度が高い。整備要員の高齢化と新技術への対応は関連性があるろう。新規参入に関してはもはや大きな問題ではない様子がみてとれる。

表 1-12 自動車整備専門者の問題意識

関心度の高い問題点	平成 17 年	平成 23 年
売上高の減少	17.4%	48.9%
在庫台数の減少	9.5%	17.3%
整備要員の高齢化の対応	8.8%	5.0%
新技術への対応	8.1%	7.9%
後継者の育成	4.2%	2.7%
料金水準の低下	4.0%	6.8%
新規事業者の参入	2.1%	0.3%
その他	45.9%	11.1%

出所：日整連 各年版

### (3) 自動車整備専門者の問題意識(2)―事例―

専門者はどのような問題意識を持っているのであろうか。本事案を検討するため、O社<sup>66</sup>において行われた研修会における研修テーマと、それに対するグループディスカッションの結果を以下に示す。

グループ別に与えられたテーマ、グループメンバーの顔触れ、グループ討議の結果である(原文ママ)。

#### テーマ1 「対ディーラー 我が社の強み・弱み」検討グループ

メンバー：男性 59 歳整備、男性 56 歳営業、女性 57 歳事務、女性 45 歳事務、男性  
67 歳整備 + 損害保険会社社員 1 名 計 6 名

##### 〈強み〉

1. 販売車種が多様。
2. サービスの体制が多種多様。
3. ディーラーの社員は、拠点を移動する。当社は同じ社員がお客様を一生担当できる。
4. ディーラーは、週一(平日)に休暇があり、万が一の時、対応できない場合がある。
5. 法人・個人を問わずお客様と長いおつきあいができており、信頼度が高い。又、安定した顧客層を保有できている。

##### 〈弱み〉

1. 営業マン(セールス)の若返りが出来ておらず、既存の顧客の次世代の買い替えニーズに対応が遅れている。
2. 環境車(ハイブリッド車)の整備(取り組み)を準備する必要がある。
3. 販売や車検・整備見積もりの IT 化がされていない。
4. 自動車保険の見積もりがディーラーの様に各セールスが自立稼働されていない。
5. 長期分割自動車保険が販売できていない。

---

<sup>66</sup> 2009年9月時点で、整備士25名、営業関係7名、事務員9名、IT関連11名、その他3名、総数55名と整備要員数でC規模の、専門家としては大手の企業であり、創業は1949年である(三重県伊賀市所在)。

## テーマ2 「対同業他社 我が社の強み・弱み」検討グループ

メンバー：男性 51 歳整備、男性 51 歳板金塗装、女性 57 歳役員、男性 29 歳板金塗装、男性 60 歳整備、男性 59 歳整備 +自動車ディーラー社員 1 名 計 7 名

### 〈強み〉

1. 固定客が多い。
2. 地域の信用がある。
3. 板金も整備もできる。
4. 電気自動車が三菱なので、いち早く整備の勉強ができる。
5. パソコン教室があって、お客様の出入りが多い。
6. 自己資本率が高い(65%)ので絶対につぶれない。

### 〈弱み〉

1. 年配客が多い。
2. 若い人材が少ない。
3. 新規客が増えない。
4. 三菱のイメージが強い。
5. 守りばかりで攻撃性がない。

## テーマ3 「2020年 勝ち残るために必要なこと・備え」検討グループ

メンバー：男性 56 歳役員、男性 34 歳整備、男性 25 歳整備、男性 22 歳整備、男性 24 歳営業 +タイヤ販売会社社員 1 名 計 6 名

### 〈必要なこと〉

1. 今の保有ユーザーを守る。
2. 知識・技術の向上。
3. 若い人材の補強と育成。
4. お客様の低年齢化。
5. 他者からの情報を入れる。

### 〈備え〉

1. 10年後に向けてしっかりした基盤を作る。
2. 常に向上心を持ち続ける。

### 3. 経営理念の実践。

あと2グループがあり、テーマは「電気自動車の影響と備え」と「超低価格車の影響と備え」であった。

経営者が検討テーマとして、上記の5件の課題を与えたこと自体が、また社員がそれぞれの問題にどのように回答したかが、専門者の問題意識をある程度表していると考えられるであろう。

#### 本章のまとめ

本章の目的は現在の自動車整備産業の全体像を把握することであった。

第1節では、自動車産業の全体を俯瞰した。最初に自動車製造業(完成車メーカー)を、次に自動車流通業(ディーラー)、続いて自動車整備業を概観した。完成車メーカーにおいてはその出荷額の大きさに、ディーラーにおいてはサービス・部品部門への依存度の高さに、整備業においてはその企業数の多さと零細性に特に注目した。

第2節では、自動車整備産業における4種の業態別に、詳細な検討を加えた。そしてそのことにより、同じ自動車整備産業という範疇においても、それぞれの業態によりその規模や性格は異なることなどを確認した。

第3節では、ディーラーと専門者は本質的にその業種が異なるということをも分子モデルを用いて検証した。ディーラーは本質的に流通業者であり、専門者はサービス業者であることが確認できた。自動車整備サービスと医療サービスとは似ても似つかぬ感があるが、このモデルによる分析において、両者は極めて近似的であることをみた。また、両者の業種的相違は自動車整備の内容にも影響を及ぼしていた。そして、自動車整備業界において、個々の企業における流通業的部分とサービス業的部分の占める割合は連続的であることをみた。最後に、ディーラーと専門者は自動車流通及び整備の両面において競争関係とともに補完関係にもあることを確認し、ディーラーと専門者は、その役割の相違によりこれからも並存していくであろうとの私見を述べた。

第4節では、専門者の日常の仕事ぶりを、その家族をも含めて2店の実例によりみた。また専門者の問題意識がどのようなものであるかを、日整連による調査資料と0社の研修会における課題とそれに対するグループワークでの諸意見により知ることができた。普段



窺い知ることの少ない専門者の実態の把握の一助となったであろう。

本章においては、現在の自動車整備産業全体を把握した。

次章以降、本稿の主題たる自動車整備産業形成の歴史研究にはいる。

## 第2章 日本自動車整備産業の形成—第一次世界大戦期まで—

本章の目的

前章で述べたように、現在の日本自動車整備産業は、ディーラーによる大規模整備工場と専門家による零細整備工場という、規模における二重構造を示している。この重層構造の根源は両者の業種の違いに根差している。ディーラーは本質的に自動車の販売を目的とする流通業者であり、専門家は自動車の整備を目的とするサービス業者である。

この現代日本自動車整備産業の原型が、戦間期においてほぼ形成されたことを明らかにすることが本稿全体の主な課題である。本章においては、1898年に初めて自動車日本に到来して以来、第一次大戦終結頃までの自動車業界の歩みについて特に自動車修理業に注目しつつ述べる。

日本経済史の時代区分をみると、既述のごとく<sup>67</sup>有沢広巳監修(1994a)においては、ほぼ本章の期間に相当する「明治30年頃～第一次大戦終了(1897～1918)」を「近代産業の確立」期としているが「各論」の中に「自動車産業」の項はない。自工会(1988)においても「産業基盤形成の時代」を「1918年頃～1950年頃」としている。つまり、日本への自動車の到来から戦間期前までの期間は、自動車がまだ産業として確立されていないとされる。

しかし、もちろん戦間期において自動車産業が急に勃興するわけではなく、それ以前の約20年間にわたる揺籃期ともいべき期間が存在する<sup>68</sup>。本稿の主題である自動車整備産業にとっては第一次大戦終結前後までのこの期間は、プレ形成期ではなく、アーリー形成期と呼ぶべきである<sup>69</sup>。

第1節においては、自動車業全体を概観する。まず民間における自動車製造の歴史を吉田真太郎と内山駒之助、そして橋本増治郎中心に述べる。黎明期の自動車製造である。次に、自動車の有用性、特に戦時におけるそれを最も早く認識した日本陸軍の自動車研究及び開発について述べる。自動貨車甲、乙、丙、丁号の4機種の自動貨車の完成後、製作からは一切手を引き、以後は自動車の軍事的活用法や政策面の研究に注力するようになる。そして、日本初の自動車政策といわれる軍用自動車補助法について略述する。この時代以降、自動車の開発、製造は陸軍の手を離れ民間が行うこととなる。

<sup>67</sup> 脚注27参照。

<sup>68</sup> 大須賀和美(1992)の時代区分表においては、1903年の「乗合自動車営業取締規則」(愛知県令第61号)発令から1919年の「自動車取締令」(内務省令第1号)発令までを「府県令時代」と区分している。自動車出現初期の取締法規は府県単位であり、それが徐々に全国統一の規則が必要になってきたことを示している。法制面からのこの時代区分は非常に有益である。

<sup>69</sup> 本章第4節で明らかにする、主に小型自動車修理の受け皿となる自転車業者がその業容を整え始めるという意味でこう判断できると考える。

続いて自動車流通の面における当時の状況を見る。日本への自動車の到来以降、当初その輸入の担い手であった輸入商を中心に述べる。また、輸入相手国の変遷についても触れる。

第2節においては、自動車製造、流通の両業者にとって、自動車修理はいかなる役割を果たしていたのかを検討する。当時の自動車製造業者にとって修理は付随的な業務であるが、同時に研究でもありまた事業維持のための糧でもあったのである。当時の自動車流通業者には修理に対する認識は希薄だったようである。いずれにしても、自動車修理だけで単独の事業として考えられる時代ではなかったのである。

第3節では、三共商会(後の三共製薬)の事例から、今日のディーラー整備工場に繋がる、自動車流通業者に併設の修理工場を、フォードがすでに企図していた事実を垣間見る。当時の流通業者にはその一部を除き修理工場の併設は見られなかった。次の戦間期において自動車販売に必須のものとして修理工場すなわちサービス工場が併設されるようになるが、この三共商会の例にその一つの芽生えを確認することができるのである。

第4節においては、今日の専門業者に繋がる当時の自転車業者について考察する。1936年発行の『全国著名小型自動車関係者銘鑑』から、(特に小型)自動車の黎明期において当初その受け皿となった自転車業者がその業容を整え始める事実をみる。第3章において詳述するように、自転車業者から自動車業者へ、という新製品登場に伴うその受け皿としての役割の遂行また事業範囲の拡大は自然な流れであった。そして、明治及び大正時代の電話番号簿により、自転車業者から自動車業者への流れが検証できるかをみってみる。

本章の目的は、以上の記述により日本への自動車到来から戦間期の前に至るまでの、自動車産業の揺籃期とも呼ぶべき時代を、特に自動車修理業に注目しながら把握することである。

なお、本章において「自動車」とはその大半が輸入車である。歴史としての記述では国産車にもある程度の比重が置かれるが、その比率は些少なものである<sup>70</sup>。

## 第1節 自動車業の概観

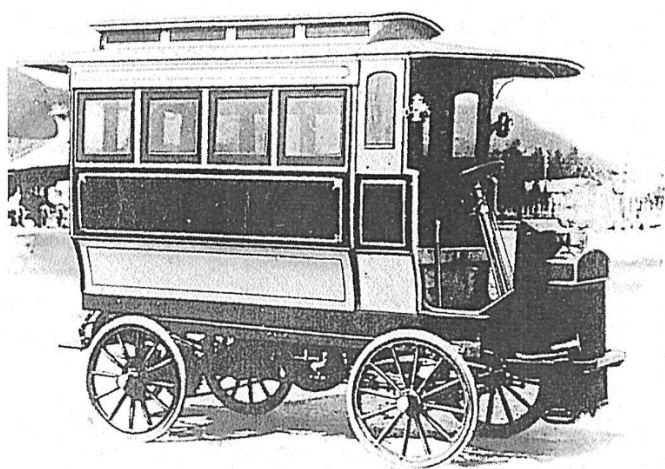
### (1) 製造 - 1 民間<sup>71</sup>

<sup>70</sup> 例をあげれば、1909年における警視庁管内の自動車総数は61台であるが、その内の52台は外国車である。なお、国産車9台の内「国産吉田式」が8台を占める。東京自動車製作所が製造した通称「タクリー」号である。

<sup>71</sup> 本項の記述は、トヨタ博物館(1998)、自工会(1965)、同(1967)、社団法人自動車工業振興会(以

日本への自動車の到来からわずか4年後の1902年、双輪商会社主の吉田真太郎がアメリカから持ち帰った2基のエンジンを利用して内山駒之助がシャーシーを組み立て、2台の自動車を完成させた<sup>72</sup>。「組立第一号車は内山氏の小手調べのようなもので、恰好はお粗末な車であったということで、ほどなく解体されたともいわれる。そのためか写真はもちろん、何らの資料も残されていない<sup>73</sup>。」が、その年の末に広島へ納車された組立第二号車の写真が残されている(図2-1)。

図2-1 内山駒之助組立第二号車



出所：トヨタ博物館(1998)p. 39.

自動車の製作は事業として順調であったとは言えない。しかし当時極めて少数ではあるが、外国製自動車が東京に現れ始めていた<sup>74</sup>。その修理をする工場がどこにもないことに着目した内山の提言<sup>75</sup>により、1904年に吉田の個人経営で、自動車の修理を当面の目的と

---

下、自工振と略記する。) (1973)、同(1979)、柳田諒三(1944)などによる。

<sup>72</sup> この点に関しては、1906年に警視庁に入り、翌1907年に発令された自動車取締規則の制定にかかわった原田九郎の次の発言が興味深い。「吉田さんが持ってこられたのは、シャシごとでしたが、のちに輸入するときにはエンジンだけにして、シャシと車台は日本で作るようになったのです。ですから最初の組立てのときはシャシを持ってきて車台を日本で作ったが、(明治)40年以後の制作に当ってはシャシも作るようになりました。」(自工振(1973)p. 5.)。

「組立て」の定義にもよるが、この話が事実なら「エンジンは輸入品ながら日本で組立てられたガソリン自動車第1号」とはいえなくなる。しかしこの点についての議論はあまりなされていないようである。

<sup>73</sup> 自工会(1965) p. 177.

<sup>74</sup> 1907年における東京府の自動車保有台数は16台であるから、この当時ではさらに少なかったはずである。しかし、実情は「明治40年に規則は制定されても、自動車登録制度が実施され、車体検査を受け、荷車なみの木製鑑札で自動車番号が与えられたのは、明治43年からだといわれる。それにしても古い先輩談によると、ナンバーは無くても格別やかましく言われなかったということで、無籍のもので統計漏れが多数あった」(自工会(1965) p. 85.) ようである。

<sup>75</sup> この事実は非常に重要である。通常、自動車をはじめ機械を使用する者はそれが故障するという

して東京自動車製作所が京橋区木挽町に設立された。数は多くはないが故障自動車はそのほとんどがこの工場に持ち込まれたのは当然であろう<sup>76</sup>。

この修理工場が縁となり、吉田、内山は自動車の宮様といわれていた有栖川宮殿下の知遇を得ることとなり、その後援も受けて、1907年に東京自動車製作所は国産ガソリン自動車を完成させた。国産吉田式、通称タクリ一号と呼ばれた自動車で、10台が製作された<sup>77</sup>。

しかしその後も経営は思わしくなく、1909年に大倉財閥の出資を受け、日本自動車合資会社として自動車の輸入を主たる業務にする会社へと変容し、後に吉田、内山は新会社を去る。

純国産自動車としては1904年に山羽虎夫が岡山市にて蒸気自動車を完成させた。しかし、公式試運転当日にタイヤの不具合などにより、不完全な実走に終わったようである<sup>78</sup>。その後の消息も明らかでなく、また日本の自動車産業史に与えた影響の少なさからみても、歴史の一齣というべきであろう。

後世に大きな足跡を残したのは橋本増治郎の快進社である。「明治44年…『快進社自動車工場』…が創業を開始した。それは明治の自動車胎動期に発足して、わが国自動車工業の発展に大きな影響を与え、いろいろな意味で功績を残した橋本増治郎氏の意義深い工場であった<sup>79</sup>。」との記述通り、快進社は以後、ダット自動車製造株式会社、戸畑鋳物株式会社自動車部を経て、現在の日産自動車に繋がる。また、ダット自動車製造は片や石川島自動車製作所と合併し自動車工業株式会社となり、さらに東京瓦斯電気工業株式会社を加え東京自動車工業株式会社となり、ディーゼル自動車工業株式会社を経て、今日のいすゞ自動車株式会社、日野自動車株式会社に繋がる。

創業当初の快進社自動車工場は、橋本、製図工1名、組立工2名、旋盤工2名、見習工1名の総員7名の陣容であった。田、青山、竹内の三者<sup>80</sup>から援助を受け、工場の敷地は竹内の斡旋で、吉田茂邸の一部を借り受けたものであった。

しかし、この快進社も当初は外国車の輸入組立、販売と、自動車の修理が主な収入源で

---

ことをあまり考えない。技術者はそうではない。彼らは「機械は故障する。」ということを知悉しているからである。

<sup>76</sup> 内山駒之助が日本初の自動車修理技術者といわれる所以である。

<sup>77</sup> 17台とする文献もあるが、それはおそらく輸入組立も含めての台数であり、国産吉田式としての台数は自工会(1965)に記載の10台であると考えられる。

<sup>78</sup> 佐々木烈は、この実走したという事実自体に疑問を呈している(佐々木烈(2004) pp. 106-124)。

<sup>79</sup> 自工会(1965) p. 243。

<sup>80</sup> この三者の頭文字から、製造した自動車を脱兎(DAT)号と名付けたのは有名な話である。ダットサンの語源である。

あった<sup>81</sup>。国産の脱兎1号が完成するのは1914年、それが完成度を高めて商品として販売されるのは1915年以降であるが、この快進社とて1916年までの脱兎号製造台数は4台に留まる。

他に自動車製造の歴史としては、明治期に於いて東京自動車製作所(吉田、内山)の製作台数に続く11台を製作した東京自動車製作所(林茂木)があり、他には1909年に旭号を完成させた宮田製作所、小型軽便車を製作した斑目鉄工所などがあるが、いずれも試作というべき段階にとどまる。

「本章の目的」で述べた先行研究による時代区分において、この時代は自動車産業が未成立であるとの判定は妥当なものであろう。

## (2) 製造 - 2 陸軍<sup>82</sup>

自動車の有用性、特に戦時におけるそれを最も早く認識したのは日本陸軍であった。日露戦争の経験から、馬匹による輜重輸送<sup>83</sup>の限界を知った陸軍は、1907年2月、技術審査部長に自動車の審査を命じた。技術審査部ではこれを受け、フランスよりノーム自動貨車、スナイドル自動貨車などを輸入、研究し、大阪砲兵工廠において1911年に2台の甲号自動貨車<sup>84</sup>を完成させた。その後、乙号(1913年)、丙号、丁号(1914年)が完成し、1914年の青島攻撃軍には丙号が参加しその有用性が確認された。

1912年には、自動車の各種試験や研究を行う外、編成、運転手の養成、民間自動車の奨励と利用等について調査研究することを目的として、軍用自動車調査委員会が設置された。委員長は時の軍務局長田中義一であり、委員には「…歩騎砲工輜の全兵科にわたり、後の陸軍大将、内閣総理大臣田中義一をはじめ、鈴木孝雄大将、緒方勝一大将等の名が見え、陸軍が自動車に重大な関心を寄せていたことが窺える<sup>85</sup>。」

<sup>81</sup> 「第2節 自動車修理の役割 (1) 製造業者にとっての自動車修理」にて詳述。

<sup>82</sup> 日本陸軍と自動車の関係については、特に教育面において、「第4章 戦時統制期 第5節 陸軍自動車学校/機甲整備学校の果たした役割」において詳説する。また本項の記述は、輜重兵史刊行委員会(1979a)、同(1979b)、自工会(1965)、自工振(1973)、同(1979)、尾崎正久(1955a)などによる。

<sup>83</sup> 第十二輜重兵大隊の編成には人1570人に対し、馬が1204匹(内鞍馬967)いたとされる。また、輜重兵大隊は近衛輜重兵大隊から第十六輜重兵大隊まで、16大隊があったとされる。(輜重兵史刊行委員会(1979b)p.38, pp.38-59)。

<sup>84</sup> 初の製作であるにもかかわらず、以下の元農商務省技師宮田應義の発言にある如く、その二台の自動貨車がそれぞれ異なる性質を目指したことが興味深い。「積載量はいずれも2トンであります、1台は時速7里(約28キロ)で、速度よりは積載量に重点を置き、他の1台は軽量車として野戦に敏速に糧食、弾薬を運搬する目的のものでした。」(自工振(1979)pp.1-2.)。

<sup>85</sup> 輜重兵史刊行委員会(1979a)p.528

ここで非常に興味深いのは、技術審査部が1908年1月にノーム自動貨車の交付を受け、研究の結果1910年5月に「軍用自動車の製造は砲兵工廠において可能である」旨上申し、一年後の1911年5月に甲号自動貨車を完成させたにもかかわらず、1914年の丙号、丁号を最後に陸軍が自動車の製造からは手を引いたことである。

1912年6月に陸軍大臣が軍用自動車調査委員に交付した訓令には「本邦陸軍ニ適スル左記ノ諸件ヲ審議スヘシ」として以下の七項目が列挙されている<sup>86</sup>。

- イ 戦時軍用トシテ自動車ヲ使用スヘキ範囲
- ロ 戦時ニ於ケル自動車縦列ノ組織
- ハ 軍用自動車ノ使用ニ関スル典範令規ノ起案
- ニ 平時ニ於ケル自動車運転手養成ニ関スル研究
- ホ 民間自動車奨励ニ関スル研究
- ヘ 民間自動車ヲ軍用ニ利用スル方法
- ト 戦時ニ方リ臨時調達スル為自動車資源ノ調査及之カ調達ノ方法

イとロは自動車の戦時における利用方法、ハは関連法規の立案、ニは自動車という兵器の操縦者の養成、ホは民間自動車産業の育成と自動車保有の促進、ヘは民間自動車の戦時徴発、トは民間自動車資源の調査と戦時における徴発法であり、自動車自体の研究、開発、製作については一切言及していない。1912年6月の時点ですでに、6年後に制定される軍用自動車補助法の骨子ができていたといえる。軍用自動車補助法の前例となる、1908年のドイツ、1910年のフランス、1911年のイギリスにおける立法を研究してのことであろうと考えられるが、当時の日本陸軍の情報収集分析能力及び政策立案の柔軟性を窺わせる事実であろう。

軍用自動車調査委員の活動は、「大正時代前半は軍用各種自動車の制式化と民間自動車の保護育成の為の立法化を重点として活動している<sup>87</sup>。」との記述通り、丙号を陸軍制式四屯自動貨車と制定し、次に述べる軍用自動車補助法の制定を図ることなどが主なものであった。

軍用自動車補助法(大正7年、法律第15号)は日本初の自動車政策といわれるものである。本法の目的は、「戦時民間自動車を徴用して自動車縦列等の所要自動車を充足しようと考えていた陸軍では、民間自動車製造業の勃興と民間自動車事業伸展に伴う保有台数の

---

<sup>86</sup> 同上 p. 528.

<sup>87</sup> 同上 p. 541.

増加が絶対必要とされ…<sup>88</sup>」との文章にあるように、戦時に民間自動車を徴用する制度を整えることと、そのために民間の自動車製造業の発展と保有台数の増加を図ることであった。

補助金額は表 2-1 に示すとおり<sup>89</sup>であるが、「製造補助金の場合、砲兵工廠で試作した 4 トントラックの製造コストが 7,000 円だったのに対して、同級のアメリカ製は 5,000 円であるからである。使用者に対する補助金は、馬車利用とトラック使用との維持費の差を補填させるため…<sup>90</sup>」であった。

---

<sup>88</sup> 同上 p. 552.

<sup>89</sup> 補助金の額は何度か改訂されているが、これは 1918 年のものである。

<sup>90</sup> 呂(2011)p. 50.



表 2-1 軍用自動車補助法による補助金

単位：円

種類	対象	製造	増加	購買	維持(年額)
甲	積載量 1～1.5 トン自動車	1,500	500	1,000	300
乙	積載量 1.5 トン以上自動車	2,000	500	1,000	300
丙	甲の応用車	1,500	375	750	200
丁	乙の応用車	2,000	375	750	200

出所：「軍用自動車補助法施行細則」（1918 年）

しかし、「性能、価格等の面で輸入車に押され、期待するような台数には至らなかった。昭和六年陸軍自動車学校が調査した報告によると、…全保有台数を徴用しても数ヶ中隊の自動車部隊を編成し得るに過ぎなかった<sup>91</sup>。」

しかし、最初にこの法律の指定会社となった東京瓦斯電気工業が製造した軍用車 20 台が 1910 年代の日本で生産された最多モデルであり、後に指定会社となった石川島造船と快進社の三社が合併して東京自動車工業株式会社となり、ヂーゼル自動車工業株式会社を経て、今日のいすゞ自動車株式会社、日野自動車株式会社に繋がるなど、本法が自動車産業に与えた影響は決して小さなものではない。

「軍によって育てられたこの(自動車)産業は軍とともに崩壊した<sup>92</sup>。」との評価は、誇張とは言えない。

なお、この期間における陸軍の自動車関連の文献には、調査の限りではあるが、修理あるいはそれに類する語は現れない。自動車の故障は頻発したであろうが、軽度の故障は運転者等が、それ以上のものは工廠等において修理したと推測される。自動車修理は部局として、あるいは仕事として独立していなかったことの証左といえるのではなかろうか<sup>93</sup>。

### (3) 流通<sup>94</sup>

日本に最初に現れた自動車販売会社は、1901 年 4 月に横浜で設立されたロコモビル・カンパニー・オブ・アメリカ日本代理店である。創立と同時に東京新橋に店舗を設け、ロコ

<sup>91</sup> 輜重兵史刊行委員会(1979)p. 555.

<sup>92</sup> 奥村正二(1994)p. 384.

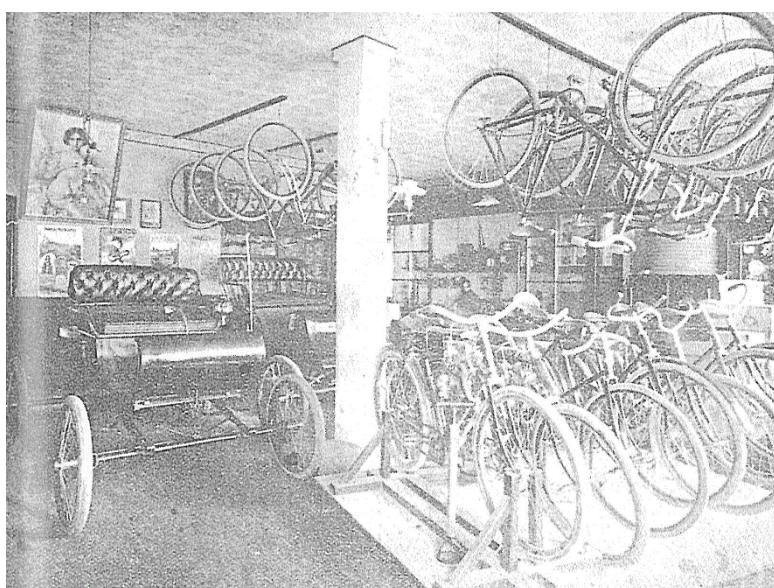
<sup>93</sup> 「修理」の語は、1918 年の自動車隊設立以降多く現れるようになる。

<sup>94</sup> 本項の記述は、自工会(1965)、尾崎正久(1955b)、佐々木烈(2004)、柳田諒三(1944)などによる。

モビル蒸気自動車を数台陳列した。新橋の店舗における人員は日本人3名を含む5名であった。しかし、約十台の輸入車を販売したのみで1905年に店は閉鎖されたようである<sup>95</sup>。

日本人による初の自動車販売会社としては1901年11月、東京銀座に松井民治郎によりモーター商会が営業を開始した。もともと機械類や自転車の輸入商であり<sup>96</sup>、「最初は米国製の蒸気自動車オリエント号を、一台飾って人目をひいただけの店である<sup>97</sup>。」ことが当時の写真(図2-2)<sup>98</sup>からも窺える。

図2-2 モーター商会の店内



出所：トヨタ博物館(1998)p. 31.

モーター商会の事業もやはり時期尚早であったようで、上述のロコモビル日本代理店と同様に、数台の販売をなしたのみで1903年9月頃閉店した<sup>99</sup>。

1900年代の半ばを過ぎる頃までは、主として外国商館が依頼を受けて、あるいは見本として自動車を輸入するというのが一般的であった。しかし、その台数は極めて少なく1907

<sup>95</sup> 自工会(1965)pp. 32-37.

<sup>96</sup> 明治37年4月版の(東京府)電話番号簿に「直輸入商 自動車自転車測量機器其他機械類」との記載がある。

<sup>97</sup> 自工会(1965)pp. 45-46. 図2-2の写真からは奥の方にもう一台の自動車があるよう見える。しかし、いずれにしても自転車業が主力であったことは明らかであろう。

<sup>98</sup> 写真はトヨタ博物館(1998) p. 31.

<sup>99</sup> 自工会(1965) p. 50. で「明治三十六年九月頃モーター商会が閉店したと認めることは、証拠あつてのことで、その理由を次に述べよう。」と、やや感情的と思える記述をしている。佐々木烈(2004)では、別の資料から異なる見解を述べているが、当時から異論があったのであろう。脚注96で既述し、また本章第4節(2)で述べるように、明治37年4月版の東京府電話番号簿にモーター商会の記載があるなどの事実は確認できるが、本稿においては言及を避ける。

年における保有台数は 16 台であった<sup>100</sup>。

しかし、徐々にではあるが自動車の需要も増加の兆しを見せ始めるとともに、貿易商社の中から、直接外国から自動車を輸入しようとする動きが現れた。「明治四十年代を迎えると、外国の自動車会社と提携してエージェントの権利を得るものも現われ、ようやく自動車の初期流通機構的な芽生えを見せ始めるようになった<sup>101</sup>。」1908 年に大倉組が初めて自動車を輸入し<sup>102</sup>、その事業は日本自動車合資会社へと引き継がれる。1909 年には三共商会(後の三共製薬)がフォードの代理店となった<sup>103</sup>が、翌 1910 年に販売権はセール・フレーザー商会に譲渡され、1925 年の日本フォード設立まで継続される。1911 年には三井物産が自動車輸入に参入<sup>104</sup>するなど、自動車販売は次第に活況を呈するようになる。野沢組<sup>105</sup>、高田商会、藤原商店、山口勝蔵商店など<sup>106</sup>の参入が続き、1920 年代初頭まで存在し続けた自動車輸入商社は 30 社以上に上った。しかし、これら自動車商社の大半は販売台数が年間数台に過ぎなかったようである<sup>107</sup>。

1918 年末の日本における自動車保有台数は 6,000 台強であり、1907 年の 16 台からの増加は主にこのような業者経由によるものである。

輸入の相手国としては、第一次大戦の始まる 1914 年頃までは、イギリス、ドイツ、イタリア、フランスなどヨーロッパ諸国からのものが多く、大戦の開始以降はアメリカ車が急増する<sup>108</sup>。ヨーロッパ諸国においては大戦の勃発とともに、自動車製造工場は軍需工場に転換させられ、特に乗用車の生産は抑制されたこと、戦後も荒廃からの復興にかなりの期間を要したこと、逆にアメリカにおいてはその間、大いに工業化が進展し自動車の生産台数も急増したことが、日本の自動車輸入相手国の変遷からも確認できるのである。

## 第 2 節 自動車修理の役割

### (1) 製造業者にとっての自動車修理

---

<sup>100</sup> 「無籍のもので統計漏れが多数あった」事実については脚注 74 参照。

<sup>101</sup> 自工会(1965) p. 302.

<sup>102</sup> 大倉喜七郎が、父親喜八郎には内密に取り計らったものようである(自工会(1965) pp. 303-304.)。

<sup>103</sup> 1908 年に米国からフォードを持ち帰った高峰譲吉博士の薦めによるものである。

<sup>104</sup> 1915 年に、自動車係主任であった築瀬長太郎が自動車事業を引き継ぎ独立する。

<sup>105</sup> 明治、大正、昭和に亘り自動車輸入販売の事業を展開し、後年伊藤忠に事業を引き継ぐ。

<sup>106</sup> これらの輸入商社については、自工会(1967)「第三部 外国車輸入販売」に詳述されている。

<sup>107</sup> 呂(2011) p. 33.

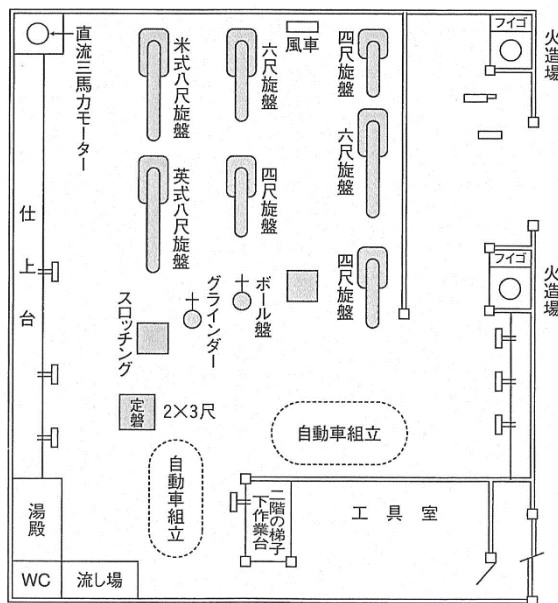
<sup>108</sup> 東京における自動車保有台数の輸入相手先をみると、1914 年では欧州車が米車より多いが、1919 年では米車が欧州車の 10 倍以上となっている(少数車は除外した数字である。)(呂(2011) p. 36. 原典は『モーター』1915 年、1920 年のそれぞれ 2 月号。)

本項では「第 1 節 自動車業の概観(1)製造 - 1. 民間」において記述した東京自動車製作所と快進社を例にとり、自動車製造業者にとって自動車修理はいかなる役割を果たしていたのかをみる。

東京自動車製作所は、吉田真太郎が内山駒之助の提言を受け入れ、自動車の修理を目的として京橋区木挽町に開設した工場である。東京でただ一軒の自動車修理工場であったことから、有栖川宮の知遇を得て、その後援により国産吉田式自動車、通称タクリー号の完成をみるに至るのは既述のとおりである。しかし、その名称からも察することができるように、この工場の本来の目的は自動車の製造にあった<sup>109</sup>。

自動車の台数自体が極めて少ない初期における製造、販売、修理の各機能は未分化である。特に製造、修理が渾然一体としていることは、14歳で東京自動車製作所に入社した大塚正三郎<sup>110</sup>の証言による同工場の配置図からも窺える(図 2-3)。

図 2-3 東京自動車製作所の設備配置(一階部分)



出所：自工会(1965)p. 202.

自動車製造とは、特に静止式組立法による場合、自動車の構成部品を一つ一つ順に組付

<sup>109</sup> 義父にあたる三浦安の自動車事業に対する不安が影響を与えたと考えられる(自工会(1965) pp. 184-185.)。

<sup>110</sup> 後に東京自動車製作所が大倉組支配となり、大日本自動車製造合資会社と組織が変更されると、内山に従い内山商會に転出した。1922年には大塚自動車工場を設立。宮内省の信頼厚い自動車修理者であった(自工会(1965) pp. 198-208.、同(1967) pp. 540-543.)。

けていく作業である。修理とは、出来上がりそして使用した自動車の一部あるいは数か所の不具合部分を完全なものに回復する作業、つまり作り上げる作業である。両者は根底において大いに共通しているといえる。

東京自動車製作所にとって自動車修理は、自動車製造に係わりを持ち続けながら経営を維持する方策であったといえるであろう。

次に、一定規模の台数が継続的に生産されたという意味で、日本自動車工業の端緒を開いたといえる 1911 年設立の快進社を例にとり、自動車製造業者にとって自動車修理がどのような意味合いを持っていたかを見てみることにする。

『史稿(1)』には、快進社と橋本増治郎の歴史や、明治 44 年 4 月から大正 2 年 11 月まで半年ごとの事業報告書の内容が簡略ではあるが記述されている。

「明治 44 年 12 月 4 日、快進社は商船北野丸で英国製自動車スイフト号 18 馬力の乗用車シャシー 2 台分の全部品を、ノックダウンの形で輸入し着荷している。(中略)前記 2 台のシャシーの組立と、ボデーの架装を完成している(後略)<sup>111</sup>。」

「快進社に関する橋本氏の記述の中で『もっぱら自動車の修理に従事し、かたわら試験的製作をなし』との文章がみられる点から判断しても、外国車輸入中止後の快進社を支えるものは、自動車修理であったと推察できる。広尾の快進社自働車工場時代は、最後までこの修理が継続されたのである<sup>112</sup>。」

以上の文章などから、快進社が①当初は輸入自動車の組み立てが主たる業務で、付随して修理も行っていた。②輸入中止後は自動車修理をしながら「かたわら試験的製作」をしていたことなどが窺える。つまり、快進社にとって自動車修理は、研究や製作に付随するもの、あるいは経営を維持するための営業品目であったのである。

このことは別項で述べられている「自動車修理の場合も車体の製造架装と同じように、当時の自動車工場と称するものはほとんど兼営した。(中略)橋本増治郎氏の快進社自働車工場の場合は、最初から自動車の研究と従業員の訓練を目的とし、国産車の製造にはいるまでの収益源としたことで意味は異なるが、自動車修理を重要な事業と認めていた<sup>113</sup>。」という文章によっても確認できる。

また、快進社と同じく 1911 年に設立された東京自働車製作所<sup>114</sup>にしても、「明治年間、

---

<sup>111</sup> 自工会(1965) p. 251.

<sup>112</sup> 同上 p. 253.

<sup>113</sup> 自工会(1965) p. 288.

<sup>114</sup> 吉田、内山の東京自動車製作所とは別の会社である。社名の「自動車」と「自働車」が異なる。

東京自働車の製造事業は乗用車6台、バス2台、合計8台であったが、売れたのは1年2ヵ月で4台に過ぎず、それでは事業として成り立たないのが当然であった。いきおい受注の不足は自動車修理と、ボデーの製造架装とか乗せ替えなども請負って、辛うじて食いつながり恰好であった<sup>115</sup>。」という状況であった。

当時の自動車製造者にとって、自動車修理業の役割はこのようなものであったのである。

## (2) 流通業者にとっての自動車修理

この時期に活動した主な自動車流通業者つまり自動車輸入商は、表2-2に示すとおりである<sup>116</sup>。商工社(大正3年度版)『日本全国商工人名録』には、まだ自動車商の分類はない。自動車の輸入のみを事業とする企業はまだほとんどなかったと考えられる。日本自動車と山口勝蔵商店は貸自働車業、高田商会は輸出入商、三共商会は薬品売薬業、セールフレーザー商会とアンドリウス商会は外人商館として掲載されている。

---

<sup>115</sup> 自工会(1965) p. 240.

<sup>116</sup> 自工会(1965)、同(1967)、溜池仙人(1958)から抽出。

表 2-2 明治後期～大正初期の主な自動車流通業者

販売店名	所在地	経営主体者	継続期間	販売車種・注記
日本自動車 (合 資)	芝 区 琴 平 町 2 番 地	石 沢 愛 三	43. 11～ 大 正	ハンバー、ロー リング、フィア ット、デムラー、 NAG、パック、ベ ンツ等
三 共 商 会	東京銀座2丁目	塩 原 又 策	42 ～ 43	フォード(ただ し6台販売後閉 止)
東京自動車(株)	東 京 日 比 谷 交 差 点 角	小 栗 常 太 郎	41 頃～明治末	ハップモビル、 マルボロー、レ ーカー、サルム ソン、ダラック
野沢組自動車部	横 浜 山 下 町 24番 支 店 の ち 山 下 町 57番 移 転	野 沢 三 喜 三	41(2輪各種) 43(4輪車)	…LMCその他 …ベルサイズ (44～大正3中 断)
山口勝蔵商店	東京銀座2-15	山 口 勝 蔵	43 ～ 大 正	デムラー、アー ガイル、ランブ ラー、フィアッ トその他
セ ー ル フ レ ー ザ ー 商 会	東京麹町八重洲 町1-1 三菱5号館	E. W. フ レ ー ザ ー	43 ～ 大 正	フ ォ ー ド 、 そ の 他
高 田 商 会	東京麹町区有楽 町 三 菱 第 3 号 館 自動車部- 銀座1-6	高 田 慎 蔵	部品 - 36頃 自動車- 43頃	ク リ ッ ド 、 の ち 各 種 (大 正)
ア ン ド リ ウ ス 商 会	東 京 京 橋 区 竹 川 町 16	ヘンリー・アン ドリウス 担当 伊賀氏広(明治)	45 初め～大正 部品	最初キャデラッ ク、リーガル
エンパイヤ自動 車商会	東京日本橋区呉 服町18	柳 田 諒 三	大正2年～	エンパイヤ、フ ォード、附属品

出所：自工会(1965)pp. 339-340. を基に、自工会(1967)及び溜池仙人(1958)により加除。

これら自動車流通業者において、自動車修理とのかかわりはどのようなものであったかを知るために表 2-2 を抽出した文献から修理に関する記載を探索したが、ほとんど見当たらない<sup>117</sup>。「修理設備も保有しておらず、参入障壁も低かったため、1900年代末からは自

<sup>117</sup> 日本自動車においては、この記述は当てはまらないが、それは日本自動車がもともと東京自動車製作所を大倉組の支援により改組した(このとき本社機構と修理工場は三田小山町に移転した。)ものであり、その東京自動車製作所は自動車の修理を事業目的として設立された会社であるから当然のことといえる。「三田小山工場もまた先駆的な唯一最大の自動車修理工場として世に知られ、その従業員は技術を身に付けて各地に分散し、重要な自動車修理網を形成することとなった。」(自工会(1965) p. 309.) のであるが、このケースにおいても、自動車流通会社が修理工場を併設したものとはいえない。

山口勝蔵商店においては「自動車と工作機械と修理の三本立てだった。」(溜池仙人(1958) p. 11.)

動車を取り扱う内外の輸入商が増加し始めた<sup>118</sup>。」「大正十年には、自動車を直接輸入する商社は二十に達し、…自動車輸入業者の大部分は自動車販売の経験なく、修理施設の如きは皆無の状態にあった…<sup>119</sup>。」というのが、1900年代の終わり頃から1910年代を通じての状況であったのは事実のようである。

しかし、1910年代半ばからは、大手の輸入商では営業品目に「修繕」の文字がみられるようになる<sup>120</sup>。1916年に東京輪界新聞社が発行した『全国自動車所有者名鑑』に掲載されている広告の内から、自動車販売、修理を営む業者を抽出<sup>121</sup>し分類したものが表2-3である。

表 2-3 東京輪界新聞社(1916)に記載の広告

広告主	記載の営業種目	
	自動車	自動車以外
梁瀬商会	販売	オイル
日本自動車(株)	販売	修繕
インパイヤ自動車ガレジ	販売	修繕
喜多鐵工所		修繕 自動艇、発動機、諸機械
東京ガレージ	販売	修繕
日本商会	販売	部分品 タイヤ
長坂モーター研究所		修繕
山田輪盛館	販売	部分品
高田商会 銀座販売店	販売	

出所：東京輪界新聞社(1916)<sup>122</sup>より作成。

日本自動車、インパイヤ自動車ガレジの営業種目に「修繕」の文字がみられる。梁瀬商

との記載はあるが、修理がどの程度自動車販売と関連していたかは不明である。

三共商会においては後述のように、自動車修理の設備や部品備蓄の必要を嫌って自動車販売から手を引いた可能性が考えられる。

<sup>118</sup> 呂(2011)p. 33.

<sup>119</sup> 尾崎正久(1955a)p. 100.

<sup>120</sup> 第3節の図2-4、2-6参照。

<sup>121</sup> その他の業種では、オイル、ガソリン、蓄電池、車体、タイヤ、部分品業者などがみられ、割烹も一軒みられる。

<sup>122</sup> 前年発行のものも残されている。



会にはまだ修繕の文字は見られないが、設立間もないためと思われる。前年(1915年)の広告には三井物産機械部の名で掲載されている。

上記の引用文や、これらの例から考えると、自動車販売会社が修理に取り組み始めるのは1910年代半ばからであり、しかも大手の一部業者に限られたようである。

しかし、その一方で、自動車流通会社における自動車修理に関連して見逃してはならないのが、次節に述べる三共商会の事例である。

### 第3節 流通業者に併設の修理工場

1910年代の末頃までは、自動車流通業者にとって、修理に対する認識は希薄であった。これは自動車が必需品ではなかったことの一つの証左とも考えられる。しかし、前節末において触れたように、大手自動車流通業者においては、その広告に小さくはあるが「修繕」等の文字がみられるようになってくる(図2-4、2-6)。比較のため「修繕」を主たる営業種目とする2社の広告を示した(図2-7、2-8)。自動車流通業者における修理に対する意識と修理業者におけるそれとの重みの差を表しているといえるのではなかろうか。

図2-4 自動車流通業者(日本自動車)

英 獨 伊 米 米 英 獨 英  
國 國 國 國 國 國 國 國  
逸 利 太 國 國 國 國 國  
デムラー自動車會社  
フイアージュ自動車會社  
マツクスウエル自動車會社  
シライエール自動車會社  
ミラー自動車會社

東京市赤坂區溜池町三十番地

**日本自動車株式會社**

總代理店

營業課目  
自動車、自動船、自動自轉車、飛行機、飛行船、材料及消耗品、附屬品、修理製作輸入販賣、自動車、自動船、貸上及運送、保管請負自動車保險代理引受

電話新機  
營業及通工部  
營業及通工部  
營業及通工部  
營業及通工部

電話新機  
營業及通工部  
營業及通工部  
營業及通工部  
營業及通工部

図2-5 自動車流通業者(築瀨商会)

一九一六年式エビツクツ六氣箱車

油 械 機 及 車 動 自

英國 米國 英國 米國 英國 米國  
ウイスレー自動車會社  
ステライトカー自動車會社  
コンマリーヤル自動車會社  
ビュイック自動車會社  
ジョンズビッドメーカー會社  
ゲブリーホルン製造會社

▲日本總代理店

英國 米國 英國 米國 英國 米國  
ウアルウオリンオイル會社  
セーフオイル會社  
ジョーチ、クラドック會社  
マンガンサイト會社

三井物産株式會社  
井及油礦  
井及油礦  
井及油礦  
井及油礦

東京市京橋區三丁目三番地  
電話新機  
營業及通工部  
營業及通工部  
營業及通工部  
營業及通工部

図 2-6 自動車流通業者(インパイヤ自動車ガレジ)



米國エンパイヤ自動車會社  
米國アックロー自動車會社  
獨逸國スチュープマイヤ會社

日本橋區吳服町十八番地

**インパイヤ自動車ガレジ**

日本橋方面 電話本局長一九五六番  
新橋方面 電話新橋長二四二三番

歐米各國自動車オートバイ直輸入販  
賣修繕及び賃貸其他附屬品一式販賣

**總代理店**

図 2-7 自動車修繕業者(長坂モーター研究所) 図 2-8 自動車修繕業者(喜多鐵工所)



▲**勉強と誠實は本所の特色**▲

自動自轉車の修繕は最も得意とする處にして其料金は低廉、期日は迅速正確に有之候

自動車、自轉車、自動艇の修繕も、無論正確、輕便、廉價に可仕候

電話又はハガキにて御一報被下候は、直に參上修理可仕候

尙御同業者各位の御貸付自動自轉車の修理は迅速にして特に御割引可仕候間多少に拘らず御用命仰付被成下度候

中古自動自轉車の持合せ多數有之候

芝區本芝三丁目十三番地

**長坂モーター研究所**

長坂基

電話芝三六八四番

自動車 自動艇 發動機 製造用 諸機械 工具

東京市本區平町二丁目九番一

**喜多鐵工所**

電話本所二七四番

確實と  
迅速廉價の  
定評ある  
製作  
及  
修繕

出所：東京輪界新聞社(1916)

この状況を一変させるのが、戦間期におけるフォード、GM<sup>123</sup>等による修理工場を併設した販売網の設置である。次に、フォードにおけるその政策の一端をみる。

三共商会はフォードの販売権を1909年に獲得したが、翌1910年にそれを放棄した。その理由について『自動車日本史下巻』と『史稿(1)』では異なる見解が記述されている。

前者の記載内容を要約すると、高峰博士からフォードの輸入販売の提案を受けた三共商会は、「高峰博士の推奨であり、わが国でも徐々に流行してきた自動車である。それを売ることは将来有望であると考えたので、フォード輸入の問題は急速に決まった<sup>124</sup>。」しかし、国産の吉田、内山によるタクリー号との競争に敗れた<sup>125</sup>ため、「力を落とした三共は、高峰博士の折角の推奨したフォードであったが、申し訳に僅か五台を輸入したのみ、高峰博士が持ち帰ったものと都合六台を二カ年がかりで売り、後は全然商売を投げてしまった<sup>126</sup>。」とある。

後者によると、「高峰博士は…三共商会にフォードの販売を勧めたのである。」しかし、「薬屋を専業とする三共のことで、自動車の知識がないのは無理からぬことであった。発注のフォード五台は入荷したが、三共は高峰博士の一台を加え、合計六台を売りさばいただけで、せっかくの販売権も放棄した」と伝えられる。

その理由は今の三共の説明では部分品、修理設備のためであったと述べている。いいかえれば「多くの部品を揃え、修理設備を整える必要があり、それに多くの人を配置し、多額の設備投資を行うことに、薬品業の同社がそれをあえてすることに社内の異論が出たためと、認めるのが妥当の様である<sup>127</sup>。」となっており、高峰博士の推奨により三共が販売権を得たところは両書に差異はないが、その販売権を放棄した理由が異なる。前者によればフォードが国産車との競争に敗北したことがその理由であり、後者によれば部品備蓄と修理工場の費用および人材負担の大きさがその理由である。

もちろん三共のフォード車販売権放棄の理由については、一方の理由が他方を退けるわけではない。これら二つの理由が共に存在したであろうが、経営判断の根拠としては後者が大きかったであろう。「アフターサービスは米国車ディーラーのセールスポイントの一つであった。だが、ディーラーにとっては、投資負担の増加となることはいうまでもない

---

<sup>123</sup> 正式には「日本フォード」、「日本 GM」と記述すべきであるが、文脈によりそれぞれ「フォード」、「GM」と略記する。以下同じ。

<sup>124</sup> 尾崎正久(1955b) p. 7.

<sup>125</sup> 東京洲崎埋立地で行われた(同上 p. 9.)。

<sup>126</sup> 同上 pp. 8-9.

<sup>127</sup> 自工会(1965)pp. 315-316.

<sup>128</sup>。」という事実は 1910 年頃既に存在したのである。

T 型フォードの生産開始は 1908 年である。その直後のこの時点に、フォードが代理店契約の一必要条件として修理体制の充実を考えていたことは驚くべき事実であろう。

前節で述べたように、初期の自動車流通業者は、修理という意識に乏しくいわば売りっぱなしであったようである。

しかし、「第 3 章 第 2 節 自動車修理業の役割」で詳述するように、戦間期において自動車販売に必須のものとして修理工場すなわちサービス工場が併設されるようになるが、この三共商会の例にその一つの芽生えを確認することができるのである。

#### 第 4 節 小型自動車の受け皿となる自転車業者の創業

繰り返すが本稿の主たる研究課題は、現在の日本自動車整備産業が概ね流通業者たるディーラーとサービス業者たる専業者により二分されており、その原型が戦間期においてほぼ形成されたことを明らかにすることである。

前節において、フォードが政策的に自動車流通業者に修理工場の設置を求めていることを垣間見た。

本節においては、現在の専業者の大きな源泉である戦間期の小型自動車業者が自転車業者としてこの時期に事業を開始する様子を資料により確認することとする。

##### (1) この時代に創業した自転車業者

『全国著名小型自動車関係者銘鑑』(以下、文脈により『小型車銘鑑』と略記する。)(1936 年)は、モーターファン社が昭和 11 年 4 月に発行した『1936 年版小型自動車年鑑』の附録として同書の後半部に記載されているものである。「関係者銘鑑」との題名であるが実際には「関係店銘鑑」であり、京浜、京阪神、中京及各地と、地域別に店名による「いろは」順でその店の内容や店主の経歴などが記載されている。

車輛製作及輸入、部分品製作輸入販売、車輛販売及修理の三種類の業種別に分類され、全国で 452 店が網羅されている。この資料のうち、車輛販売及修理に分類されるのが全国合計で 279 店あり、本稿においては、このうち明らかに修理はしていないと思われる店及び外地に所在する店については分析の対象から外した。

その結果、分析対象となった小型車販売及修理業者は 258 店である。(なお、注意を要

---

<sup>128</sup> 塩地洋(1994)pp. 3-4.

するのは、販売及修理業者と分類されてはいるが実質的には業務の多くが修理であることである。『小型車銘鑑』の記載内容から判断すると、小型自動車を仕入れ、展示販売していたと考えられる例は多くはない。顧客から依頼あるいは相談を受ければ紹介販売をする、という程度であり、事実上は修理業者が大半であったと考えられる。)

表 2-4 は『小型車銘鑑』記載の自動車修理業者の内、1918 年までに創業した 38 業者のリストである。第 2 列は創業年、第 3 列は所在地、第 4 列は経歴(出自)を示している。

表 2-4 明治～大正中期 小型自動車販売及修理業者

店名	創業	所在地	経歴	店名	創業	所在地	経歴
田中原造商店	1902	愛媛縣	商業	柏陽自動車商會	1913	新潟縣	創業
渡邊勝商店	1903	東京市	自転車業	岩崎商店	1913	東京市	自転車業
三浦欧米社	1904	東京市	自転車業	スキフト商會(資)	1913	名古屋市	創業
渡邊幸次商店	1905	東京市	自転車業	武部サイクル商會	1914	金澤市	自転車業
毛利商店	1906	伊豫八幡濱市	自転車業	高島モーター商會	1914	廣島市	創業
榎並貞吉商店	1907	松江市	自転車業	伊藤自轉車商會	1914	鳥取縣	修業独立
梶原自轉車自動車商會	1907	愛媛縣	自転車業	小澤大正軒	1914	東京市	自転車業
田宮商店	1907	呉市	自転車業	水野モーター商會	1914	東京市	自転車業
早輪社モータース	1907	東京市	自転車業	松井モーターサイクル商會(補遺)	1915	東京市	自転車業
川本八郎商店	1907	横濱市	商業	三浦商會(資)	1915	大阪市	自転車業
近藤自轉車店	1907	岡崎市	自転車業	岡田製作所	1916	京都市	自転車業
日本自動車(資) <sup>129</sup>	1909	東京市	自転車業	吉川モータース	1917	廣島市	創業
山田輪盛館	1909	東京市	修業独立	山口商店	1917	東京市	自転車業
タヤノ商店	1910	足利市	自転車業	浦田プリンス商會(合)	1918	鹿兒島縣	自転車業
田宮モーター商會	1910	廣島市	創業	中野商店	1918	濱松市	創業
松本商會	1910	廣島縣	工作	飯田モーター商會	1918	横濱市	自転車業
中山モーターサイクル商會	1912	三重縣	自転車業	神山サイクル商會(株)	1918	東京市	自転車業
サクセス東京販賣所	1912	東京市	自転車業	城西モータース	1918	東京市	自転車業
藤原自轉車店	1913	島根縣	自転車業	オーケー商會	1918	神戸市	創業

出所：モーターファン社(1936a)より1918年までに創業した業者<sup>130</sup>

以下の諸点が確認できる。

<sup>129</sup> 日本自動車の創業年を1909年とすることに異論はあろう。同社は創立を1914年としているが、これはそれまでの合資会社から株式会社に改組した年である。しかし同社発行の『創立満二十五周年記念帖』には「明治四十二年芝琴平町時代の営業所」の写りが載っている(この年には吉田真太郎や内山駒之助も在籍している)。尚且つ、同記念帖には「遡りて其前身たる日本自動車合資会社が今の男爵大倉喜七郎氏に依りて創立されたる明治四十二年十一月二十一日より起算するときは実に参拾周年の古い歴史を有するものにして…」の文章も見られる。同社の創業は、吉田真太郎経営の東京自動車製作所が大倉支配に変わった年である1909年とすることは論拠があると考えられる。

<sup>130</sup> 「経歴」欄の内、「創業」はやや不明確である。「自転車業」あるいは「修業後独立」が含まれている可能性も考えられる。

・経歴の大半は元自転車業者である。

38 業者中 26 業者 (68.4%) が自転車業からの出発である。ここに小型自動車業者と自転車業者の繋がりが確認できるのである<sup>131</sup>。他業者において修行し、その後独立したものが 2 業者あり、これも元自転車業者とみなすべきかもしれない。

・地方が占める比率の高さ

東京、神奈川以外の業者数は 38 業者中 22 業者であり全国の 57.9% を占めている<sup>132</sup>。1916 年の両府県以外の自動車保有台数は 384 台であり全国 1,247 台<sup>133</sup>の 30.8% を占めるに過ぎない。つまり自転車業者は、早い時期から全国各地において事業を開始した。この自転車業者の全国的な遍在という事実は自転車の日用品性を表しているといえるのではなからうか。

・1907 年の創業が多い。

日露戦争後の第 3 次企業勃興期に該当する<sup>134</sup>。

・1910 年代に入り創業が増えてきた。

これら自転車業者自身は創業当時、近い将来小型自動車業にも進出するという意図はなかったと思われるが、後世からみると、1910 年代に入るところから小型自動車普及の基盤は着々と整えられつつあったといえるであろう。

## (2) 自転車業者から自動車へ—明治、大正期の電話番号簿から—

東京、横浜において電話交換業務が始まったのは 1890 年 12 月 16 日である。当初、電話番号簿はなく、「加入者人名票」という紙票であった。加入者は東京 155 件、横浜 42 件であった<sup>135</sup>。現在入手可能な電話番号簿は、東京郵便局発行の明治 37 (1904) 年からのものである<sup>136</sup>。本項では当時の電話番号簿から、自転車業者の記載の有無や自転車業者から自動車業者への変遷がみられるのか等を調べることにする。

<sup>131</sup> この事実は本稿を通しての大きな主張点である。第 3 章において述べるように (小型でない) 自動車業者の出自には元自転車業者がほとんど見られないことと対照的である。

<sup>132</sup> 直後に示す 1916 年の自動車保有台数と年次の整合性をとるために、1916 年時点でみると、地方の業者数の全国に占める割合は 52.9% である。

<sup>133</sup> 東京輪界新聞社 (1916) による。

<sup>134</sup> 後年 (1952 年) ホンダの藤沢武夫が「あなた方のご先祖は、日露戦争の後、勇気をもって輸入自転車売る決心をされた。それが今日のご商売です。ところが今、お客様はエンジンの付いたものを求めている。そのエンジンをホンダが作りました。興味がおありなら、ご返事ください」(藤沢武夫 (2009) p. 30.) と、新製品取扱への勧誘時に言及した時代である。

<sup>135</sup> 東京通信博物館員の説明による。

<sup>136</sup> 明治 37、40、41、42、45 年、大正 2、4、5、6、11、15 年版が複製保存されている。明治 45 年版からは発行者が東京中央郵便局へと変わる。

図 2-9 は「明治 37 年 4 月版電話番号簿」の職業索引<sup>137</sup>「シ」の部に記載されている「自  
 転車商 附 自働車販売」の写真である。

図 2-9 明治 37 年 4 月版電話番号簿 自転車商 附 自働車販売

肥料商		職業別 シ 自轉車商		自轉車商 附 自働車販賣	
特 一〇一 井田 一平	特 九二六 大村五左衛門大野屋	新 二二四 伊勢善 善之助	本 二三四 日本商店 酒太郎	新 三三二 幸 亨 竹原幸	本 二〇五 美喜家 森豊一
特 三三三 井筒屋 平次郎	特 一〇四 岡本 忠藏	下 八五一 伊勢善支店 太三郎	下 二二七 奥津商店 倉吉津	番 八二六 荒井屋 加太郎	新 三二九 三宅商舖 三藏
特 一六五 伊藤 宇平	特 三〇六 岡本 支店	本 六四 池田 藤四郎	本 特 三八六 梶野自轉車合資會社	番 九五二 佐竹 繼次郎	新 一五〇 美よゝ 小堀 蔵
特 二二〇 岩田 惣兵衛	特 二二五 奥三郎 兵衛	本 三三五 櫻田 清次郎	本 一九四 七田 中賢三郎	新 三三一 幸 亨 竹原幸	番 一〇五 美喜家 森豊一
特 六九二 岩山 寶揚	特 二八四 奥村嘉藏商店	特 三三〇 入仁 藤安太郎	新 特 一〇八 及輪 商會	番 一〇五 美喜家 森豊一	番 二八七 末廣 定栄
特 四八一 櫻野重次郎商店	特 一三四 一加藤 長三	下 二二七 照井商店 龍太郎	特 三三七 街藤自轉車店 龜藏	番 二八七 末廣 定栄	番 二八七 末廣 定栄
新 一四六 一福生 二平	特 一八八 松崎 英太郎	下 二二七 照井商店 龍太郎	特 三三七 街藤自轉車店 龜藏	番 二八七 末廣 定栄	番 二八七 末廣 定栄
	特 二七二 松下 久治郎	下 二二七 照井商店 龍太郎	特 三三七 街藤自轉車店 龜藏	番 二八七 末廣 定栄	番 二八七 末廣 定栄
	特 三〇七 藤岡 惣次郎	下 二二七 照井商店 龍太郎	特 三三七 街藤自轉車店 龜藏	番 二八七 末廣 定栄	番 二八七 末廣 定栄
	特 三〇七 藤岡 惣次郎	下 二二七 照井商店 龍太郎	特 三三七 街藤自轉車店 龜藏	番 二八七 末廣 定栄	番 二八七 末廣 定栄
	特 三〇七 藤岡 惣次郎	下 二二七 照井商店 龍太郎	特 三三七 街藤自轉車店 龜藏	番 二八七 末廣 定栄	番 二八七 末廣 定栄

出所：「明治 37 年 4 月版電話番号簿」東京郵便局(2 ページに亘るものを 1 ページに合成)

この年に早くも「附」とはいえ「自働車販売」が職業として記載されている。23 件(21 店)の番号がみられるが、本稿に関連する業者名としては、双輪商会、モーター商会松井民治郎の名が確認できる。

双輪商会の事業内容としては、京橋区木挽町の店が「自転車輸入販売業」、銀座の店が「自転車業」となっているが、明治 40 年 4 月版では木挽町店の記載はなく、銀座店が「自転車、自働車輸入販売」となっている。この例に関しては、自転車業者から自動車へという流れがみられる。しかし双輪商会以外の例では全てこのような事実は確認できなかった。

明治 37 年版において既に事業内容の一つとして「自働(動)車」と記載があるのは坂田

<sup>137</sup> 職業索引はこの版のみにあり、明治 40 年 4 月版以降にはない。



自転車店とモーター商会であるが、両店とも明治 40 年版では姿を消している<sup>138</sup>。

次に、表 2-4 記載の小型自動車業者から東京市所在の 14 店を抜き出し、各年度における電話番号簿への記載の有無を調べたものが表 2-5 である。

表 2-5 東京市所在自転車業者の電話番号の有無

店名	創業年	電話番号簿発行年										
		1904	1907	1908	1909	1912	1913	1915	1916	1917	1922	1926
渡邊勝商店	1903年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
三浦欧米社	1904年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
渡邊幸次商店	1905年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
早輪社モータース	1907年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
山田輪盛館	1909年	—	—	—	—	有※1	有※1	有	有	有	有	有
サクセス東京販賣所	1912年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
岩崎商店	1913年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
小澤大正軒	1914年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
水野モーター商會	1914年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
日本自動車(株)	1914年	有※2	有※2	有※2	有※2	有※3	有※3	有	有	有	有	有
松井モーターサイクル商會	1915年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
山口商店	1917年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
神山サイクル商會(株)	1918年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
城西モータース	1918年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※1 は山田光重として、※2 は双輪商会として、※3 は日本自動車(資)として。

出所：(各年)電話番号簿 明治 37 年～42 年は東京郵便局、明治 45 年以降は東京中央郵便局発行

日本自動車は明治 37(1904)年版から明治 42(1909)年版まではその前身たる双輪商会として、明治 45(1912)年版以降は日本自動車の名で記載されている。

山田輪盛館は創業の明治 42(1909)年版には記載がないが、明治 45(1912)年版から大正 2(1913)年版には山田光重の名で、大正 4(1915)年版以降は山田輪盛館の名で記載されている。

この 2 業者以外の 12 店はまだ電話に加入していなかったことになる。この事実はこれから業者の零細性の一端を示しているといえるのではなかろうか。

本項においては、その題目にあるように「明治、大正期の電話番号簿から」「自転車業者から自動車へ」の移行ないし拡張は説明できなかった。しかし、戦間期において小型自動車にも事業範囲を拡大することになるこの時期の自転車業者が、同業他店と比べても決して大きな規模ではなかった<sup>139</sup>ことが窺えるのではなかろうか。

<sup>138</sup> 脚注 96、99 参照。

<sup>139</sup> 日本自動車は例外である。同社は小型自動車も扱うがゆえに『小型車銘鑑』にも記載されているが、当時日本最大の輸入自動車販売業者であり、ダイムラー、ルノー、メルセデス、ロールス・ロイス、ダッジなど多くの輸入車を扱い「自動車デパートの称があった」(自工会(1967) p. 104.)。

## 本章のまとめ

本章においては、1898年に初めて自動車に日本に到来して以来、第一次大戦終結頃までの自動車業界の状況について特に自動車修理業に注目しつつ述べた。

この時代は自動車製造も、流通も、そして修理もまだ産業として確立されていない。しかし、自動車修理産業にとって第一次大戦終結前後までのこの期間は、プレ形成期ではなく、アーリー形成期と呼ぶべきであろう。

最初にこの時代の自動車業全体を概観した。まず民間における黎明期の自動車製造の歴史を吉田真太郎と内山駒之助、そして橋本増治郎を中心に概説した。次に、自動車の有用性、特に戦時におけるそれを最も早く認識した日本陸軍の自動車研究及び開発について言及した。日本陸軍は、自動貨車甲、乙、丙、丁号の4機種自動貨車の完成後、製作からは一切手を引き、以後は自動車の軍事的活用法や政策面の研究に注力するようになった。そして、日本初の自動車政策といわれる軍用自動車補助法の制定を導いた。続いて自動車流通の面における当時の状況をみた。自動車の日本への到来以降、その輸入の担い手であった輸入商を中心に述べた。また、第一次大戦の影響による輸入相手国の変遷についてもみた。

次に、自動車製造、流通の両業者にとって、自動車修理はいかなる役割を果たしていたのかを検討した。当時の自動車製造業者にとって修理は付随的な業務であるが、同時に研究でもありまた事業維持のための糧でもあったのである。

当時の自動車流通業者には修理に対する認識は希薄だったようである。

いずれにしても、自動車修理だけで単独の事業として考えられる時代ではなかったのである。

続いて、三共商会の事例から、今日のディーラー整備工場に繋がる流通業者に併設の修理工場をフォードがすでに企図していた事実をみた。戦間期において自動車販売に必須のものとして修理工場すなわちサービス工場が併設されるようになるが、この三共商会の例にその一つの芽生えを確認することができた。

本章の最後に、今日の専門業者に繋がる当時の自転車業者について考察した。1936年発行の『全国著名小型自動車関係者銘鑑』から、(特に小型)自動車の黎明期においてその受け皿となった自転車業者がその業容を整え始める事実を確認した。そして、明治及び大正時代の電話番号簿により、自転車業者から自動車業者への流れが検証できるかどうかを試みたが、結果はその繋がりを示すほどのものは得られず、調査した自転車業者の零細性を

窺わせるに留まった。

本章の目的は、日本への自動車到来から戦間期の前に至るまでの、自動車産業の揺籃期とも呼ぶべき時代を、特に自動車修理業に注目しながら把握することであった。

本稿全体の研究課題からいえば、この章における要旨は次の2点である。①自動車流通業者における併設修理工場は未だほとんどみられないものの、三共商会の事例からフォードがそれを政策として求め始めていたことが窺え、次の戦間期にそれが本格的に展開する予兆が示されている。②戦間期において小型自動車業者として展開することになる自転車業者の創業がこの時期から相次いだ。

このような流れを以て、自動車修理産業の原型が形成される次の戦間期に入る。

### 第3章 日本自動車整備産業の形成－戦間期－

本章の目的

第1章で述べたように、現在の日本自動車整備産業は、ディーラーによる大規模整備工場と専門家による零細整備工場という、規模における二重構造を示している。この重層構造の根源は両者の業種の違いに根差している。ディーラーは本質的に自動車の販売を目的とする流通業者であり、専門家は自動車の整備を目的とするサービス業者である。

この現代日本自動車整備産業の原型が、戦間期において異なる二つの源から形成されたことを検証することが本稿の主たる目的である。つまり、戦間期において、主に輸入自動車の流通とそれを支えるための修理を担った自動車販売修理業界と、地場の需要に基づき、主として自転車をその進化の出発点とする小型自動車の修理と販売を担った小型自動車修理販売業界が、それぞれどのような歴史を経て形成されたのかを明らかにすることが本稿の主たる研究課題である。ゆえに本章は本稿全体の中核部分である。

本章においては、1898年に初めて自動車が日本に到来して以来、第一次大戦終結頃までの自動車業界の歩みについて述べた第2章に続き、戦間期の自動車/小型自動車修理産業の形成過程を中心に述べる。

先行研究による時代区分をみると、有沢広巳監修(1994a)においては、本章の期間を含む太平洋戦争終結までを「動乱の時代」と位置付けており、この時代に初めて「各論」として「自動車」が現れる。そして副題は「強引に陸軍が助成」となっている<sup>140</sup>。

自工会(1988)においては、ほぼ本章の期間に相当する大正期半ばから昭和10年頃までを第1章「工業化に向かって」としている。

第1節に入る前に、「自動車」、「小型自動車」、「規格小型自動車」の定義を述べる。小型自動車については序章において簡潔にその規格や出自に関して述べたが、内務省令自動車取締令による定義を述べる。そして、新たに「規格小型自動車」という用語を提案する。

第1節においては、自動車産業全体を概観する。まず自動車<sup>141</sup>製造業のうち、国産車製造について概説する。次に、日本の自動車史上非常に大きな影響を与えることとなるフォード、GMの進出及び生産開始、その生産量の巨大さについて述べる。そして、戦間期の直前頃から勃興し始めた小型自動車の製造について述べる。小型自動車こそ、本稿の一方の主題である現在の自動車整備専門家を生み出す原因となる自動車種別である。

<sup>140</sup> 第2章で述べたように、この時代における陸軍の自動車への関与は、直接的な製造ではなく、政策面に移行する。

<sup>141</sup> 「小型を除く自動車」である。

続いて自動車流通の面における戦間期の状況をみる。自動車の日本への到来、その輸入の担い手であった輸入商に覆いかぶさるように<sup>142</sup>フォード、GMのディーラー網が全国的に展開される様子を述べる。一方、小型自動車はその発展過程からみても当然のこととして、自転車業者を出自とする小型自動車業者を中心に流通することとなる。

第2節においては、戦間期における自動車修理業の役割を、自動車製造業者と自動車流通業者について述べる。

まず国産自動車製造業者にとっての自動車修理を、小型自動車製造業者を中心に述べる。フォード、GM等米国車メーカーの自動車修理はその販売店に委ねられる。

自動車流通業者にとっての修理であるが、戦間期前半と、フォード、GMのディーラー網展開以降とはその役割は大きく変化する。サービス工場とそこで行われる修理が、自動車販売に必須のものとして認識されるようになるのである。

第3節は、自動車修理産業形成過程について述べる。今日のディーラー整備工場の原型となる、戦間期において自動車販売業者が併設する修理工場が全国的に展開される様子を述べる。次に『全国自動車界銘鑑』を分析し、自動車を業とする人物や会社の特徴をみる。

第4節においては、主として『全国著名小型自動車関係者銘鑑』の分析により、小型自動車業者の起源や特徴について述べる。第2章第4節において、自転車業者がその業容を整え始める様子を確認したが、ここでは戦間期までの小型自動車業者の全体像を詳細に分析する。

第5節においては、自動車業者と小型自動車業者をいくつかの点において直接的に比較する。第3節、第4節での叙述による両者の差異をさらに追加確認する。

本章の目的は、以上の記述により現代日本自動車整備産業の原型が、戦間期において異なる二つの源から形成されたこと、その両者の間には様々な点において大きな差異があったことを検証することである。

#### 「自動車」、「小型自動車」の定義<sup>143</sup>

ここまで厳密には定義を示さずに「自動車」及び「小型自動車」という用語を用いてきた。日本で初めて「自動車」が定義されたのは1919年(大正8年)の内務省令第1号「自

<sup>142</sup> もちろん自動車輸入商がそのままディーラーとなった例も多い。代表例は日本自動車(が設立した中央自動車)やエンパイヤ自動車商会などである(脚注170参照。)。また、セール・フレーザー商会の副販売店であった13社が日本フォードの設立を機にディーラーとなった。

<sup>143</sup> 小型自動車の定義については以下に記述するとおりであるが、本稿においては、主として自転車をその進化の出发点とする軽便な自動車を小型自動車の中心的なものとして捉えて考察を進める。

自動車取締令」においてである。

その第1条において「本令ニ於テ自動車ト称スルハ原動機ヲ用キ軌条ニ依ラスシテ運転スル車輛ヲ謂フ」と規定された。後年、問題となるのはその第33条である。同条において「自動自転車(サイドカー付ノモノヲ除ク)及オートペットノ類ニ付テハ其運転者ニ対シ第3条(速度制限、筆者)、第25条(事故の場合の措置、同)及其ノ罰則ノ規定ヲ適用スルノ外本令ヲ適用セス

前項ノ外特殊ノ自動車ニ付テハ地方長官ノ定ムル所ニ依リ第4条(構造装置、同)ノ規定ニ依ル構造装置ノ一部ヲ省略スルコトヲ得」と定められたため、「明治時代より、自転車の鑑札で使用していたオートバイ、これに類似した三輪車(オートバイの類としていた)等は当然自動車の規定より外され、此の取り扱い方が各地方庁によってまちまちとなった。大正14年陸軍に自動車学校が設立されたが、此处で用いている伝令用オートバイは自動車と見做さぬことになったので、大正15年内務省はオートバイ、オートバイの類(三輪車)を自動車に非らざる小型自動車とし、左の制限内のものは悉く無免許運転としたが、此处に後代まで不可解区分とされる小型自動車の名称分類が生まれたわけである<sup>144</sup>。」

この段階で、小型自動車の車体寸法は「幅 三尺以内、長 八尺以内、高 三尺六寸以内」、「発動機 三馬力半以内」等と定められた。

この規格は1930年、1933年と順次緩和され、寸法については「全長2・8米、幅1・2米、高さ1・8米」以内、原動機については「4行程式は気筒容積750立方糎、2行程式は500立方糎以下」まで拡大され、無試験免許制と相まって小型自動車(特に三輪車)を隆盛へと導くことになる<sup>145</sup>。

#### 「規格小型自動車」の定義

上述のように、「小型車」は、1926年の改正内務省令によって明確に規定された。しかし、その後の文献においても、その寸法や乗車定員の規定を上回る自動車をも社会通念上の小型車であれば「小型車」と記述している<sup>146</sup>。つまり「小型車」という用語には、「社会通念上の小型自動車」と「内務省令に規定する小型自動車」の意味があるわけである。

本稿においては、煩雑を避けるため慣例的な用法を用いるが、「内務省令に規定する小

<sup>144</sup> 尾崎正久(1955b) p. 381.

<sup>145</sup> なお1933年の同法改正により、自動車は「普通自動車」、「特殊自動車」、「小型自動車」の三種類と規定され、「小型自動車ト称スルハ左ノ制限ヲ超エサル自動車ヲ謂フ」と上述の数値が定められた。ゆえに尾崎正久(1955b)にある「不可解区分」は勘違いであろう。

<sup>146</sup> 「記述している」と断言したのは、管見の限りすべての文献においてそうであるからである。

型自動車」を明確に示すときには「規格小型自動車」あるいは「規格小型車」との用語が適切であると考え。これまでの「小型車」という用語の曖昧さは、このような学術語の不存在に起因すると考えられる。

## 第1節 自動車産業の概観

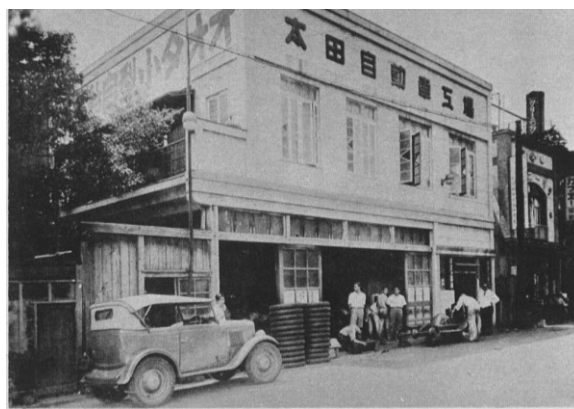
### (1) 製造-1 国産<sup>147</sup>

本項においては、この時代の国産自動車製造業の状況を、太田自動車製作所、実用自動車製造、白楊社を例にとり述べる。

太田祐雄は飛行機エンジンの製作などにかかわった後 1912 年頃から自動車の製作に取り組み、1923 年に OS 号を完成させた。同年、出資者の援助を受け本格的な自動車製造をめざして国光自動車を設立するが、関東大震災により工場は全焼する。その後、個人経営の太田自動車製作所として再開業するが、事業内容としては修理や再生が大半で OS 号以降は 1920 年代には自動車の製造は行われなかった。

1930 年以降、内務省令改正による小型車規格の拡大を機に、小型乗用車、小型トラックの製造に取り組み、1936 年に三井の出資により高速機関工業株式会社に改組されるまでの間に約 60 ないし 70 台の小型車を製造した<sup>148</sup>。図 3-1 は 1935 年頃の同工場の外観である。

図 3-1 1935 年頃の太田自動車製作所



出所:毎日新聞社(1979)p. 302.

実用自動車製造株式会社は、1919 年に久保田鉄工所社長の久保田権四郎を始め大阪の実

<sup>147</sup> 本項の記述は、自工会(1967)、自工会(1988)、呂(2011)などによる。

<sup>148</sup> 自工会(1967) p. 461.

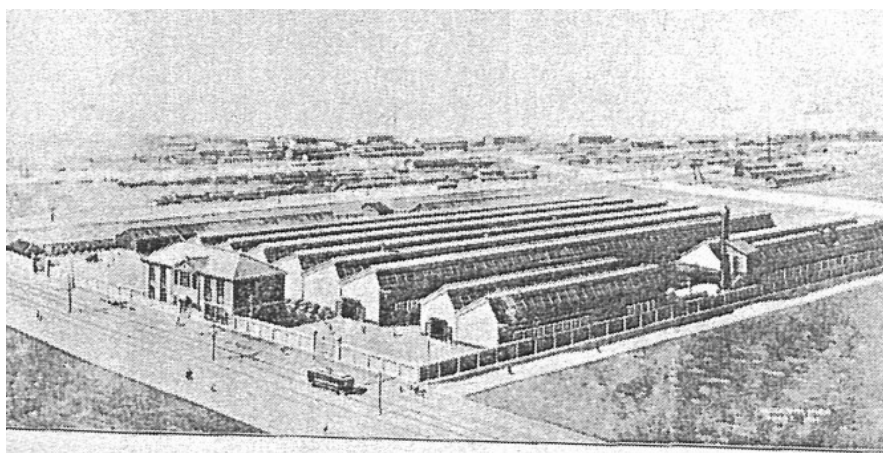
業家 9 名で設立された。

第一次大戦による好景気などにより自動車の急増をみた久保田権四郎の娘婿久保田篤次郎は、その将来性を見越して自動車製造に関心を抱き、W. ゴーハムが製作した三輪乗用車を調査した。その結果、ゴーハムから自動車製作の権利を 10 万円で譲り受け、彼自身と 2 名の技術者を招聘して、大阪市西区南恩加島に建坪約 1,350 坪の工場を建設することとなった。「米国製最新式の機械をとり入れ、規模と言い設備機械の内容と言い、当時の最新最大な自動車工場であり、またわが国最初のマスプロ・システムであった<sup>149</sup>。」

1919 年末に創立して以来、1926 年までの約 7 年間に製造した台数は、「ゴルハム式自動車三輪車 150 台、同四輪車約 100 台、リラー号四輪車約 200 台、合計約 450 台に達し<sup>150</sup>」た。

しかし、1926 年になると、経営不振が深刻となり、快進社改組後のダット自動車商会と合併してダット自動車製造株式会社として再出発し、軍用自動車保護法の指定会社として自動車製造を続けることになる。

図 3-2 新築竣工した南恩加島工場



出所：自工会(1967)p. 404.

白楊社の設立は 1920 年とされている。豊川順弥がアレス号の試作に着手した年である。1923 年の震災の折には、被災地の悪路を幸いに空冷車アレス号のテストを繰り返したといわれる<sup>151</sup>。その後開発されたオートモ号<sup>152</sup>は累計 291 台生産され、そのうちの一台が 1925

<sup>149</sup> 同上 p. 405.

<sup>150</sup> 同上 pp. 412-413.

<sup>151</sup> 同上 p. 419.

<sup>152</sup> 豊川家の祖先「大伴」の姓を社名にしたものである(自工会(1967) p. 421.)。



年に上海に輸出された。日本の自動車輸出第一号である。しかし、オートモ号の販売は台  
 当り 1,000 円の赤字を伴うものであった。ゆえに経営が長続きするはずはなく 1928 年に  
 白楊社は解散した。

白楊社が後世に残した影響はその人材である。「この時期までの小型車開発の試みは、  
 30 年代になってアメリカの大衆車とは価格の面で差別される『小型車』として再び登場す  
 ることになる。特に白楊社の経験は、それに携わっていた技術者を通じて 30 年代以降の  
 国産メーカーに受け継がれることになった<sup>153</sup>。」表 3-1 の人々である。

表 3-1 白楊社の人々

氏 名	担 当	略 歴 注 記
豊川 順 弥	社 長	
辻 啓 信	製 造 総 括	蔵前、大正元年入社、後陸王のハーレー国産化
蒔 田 鉄 司	工 場 長 ( 総 括 )	蔵前、大正 8 年入社、後くろがね 4 輪起動車試作製造
池 永 罌	自 動 車 部 長	蔵前、大正 11 年入社、後トヨタ重役
中 村 賢 一	自 動 車 部	大正 12~13 年頃入社、池永部長の下に属し、後年くろがね に関係、現帝国自動車工業(株)社長
渡辺隆之介	検 査	大正 12~13 年頃入社、後鐘淵ディーゼル(株)で、ブルドーザ ー製造に関係、のち日野重工業(株)
大 野 修 司	資 材	明大、大正 14 年入社、現トヨタ自工副社長

出所:自工会(1967)より抜粋

民間における自動車<sup>154</sup>製造は 1930 年代初頭には姿を消したといえる。その最大の原因  
 は次項で述べるフォード、GM の日本における生産及び販売網整備等によることは言を俟た  
 ない。

軍用自動車補助法の指定会社 3 社については第 2 章第 1 節第 2 項において略述したが、  
 この 3 社の生産台数の低迷も、基本的には価格問題である。3 社の年間生産台数はほぼ 400  
 台程度にとどまっていたが、「各種補助金を加えてもフォードやシボレーの価格より高か  
 った<sup>155</sup>」ゆえである。この 3 社は最終的に合併して東京自動車工業となるが、その過程で  
 それぞれが得意分野を受け持ち、商工省標準型式自動車を生み出す。

<sup>153</sup> 呂(2011) p. 74.

<sup>154</sup> ここでの自動車には小型自動車は入っていない。

<sup>155</sup> 呂(2011) p. 111.

## (2) 製造-2 フォード・GM

フォード、GMの海外進出の原動力としては、その当時の米国国内事情が存在した。「1920年代に入ると米国の自動車市場構造は劇的に転換する。その震源は1910年代半ば以降の大量生産体制の確立であった。メーカーは過剰ともいえる大量の車両を市場に供給する能力を持つようになり、その結果米国市場は大きく変容する<sup>156</sup>。」国内においてはディーラーの乱立政策がとられ、片や海外進出が図られたのである。

フォードは当初アジアへの進出拠点として上海を目論んでいたが、関東大震災後の日本からの大量受注により日本市場の将来性に注目した。フォードが派遣した海外市場調査員の“…Yokohama is the best location…<sup>157</sup>”等の報告を受け、上海にほぼ決まっていた進出予定先が急遽日本に変更された。

フォードの海外戦略は、「まず完成車の海外販売網を作り、ついで本国から部品を供給して、組立工場を作る、そして最後に、現地で部品も調達する本格的な製造工場を建てるという順で、海外に進出した<sup>158</sup>。」

横浜市緑町の組立工場<sup>159</sup>で、1925年2月から生産を開始し6月から販売が始まったが、その年にわずか半年で3,500台が販売された。当時の日本における自動車保有台数が約3万台であるので、まさに驚異的な販売台数であった。

一方、GMも1927年に大阪に組立工場を作りフォードに続いた<sup>160</sup>。さらに1930年にクライスラーが横浜に進出し、「自動車市場はアメリカ車で独占された。日本で製造・組立をされる自動車の97パーセントが、アメリカ車で占められるまでになった<sup>161</sup>。」のである。米国3社の日本国内における生産台数と軍用自動車補助法の指定会社3社との生産規模の差は表3-2にみるとおりである。

---

<sup>156</sup> 塩地洋(2002) p. 47.

<sup>157</sup> NHK”ドキュメント昭和”取材班(1986) p. 16. 「フォード・アーカイブス」の膨大な資料の中から同取材班が発見したものである。

<sup>158</sup> 同上 p. 14.

<sup>159</sup> 子安に移るまでの仮工場であった。

<sup>160</sup> 大阪の熱心な勧誘にもよるが、GMの中国市場に対する戦略もあった(NHK”ドキュメント昭和”取材班(1986) p. 38.)。脚注162参照。

<sup>161</sup> NHK”ドキュメント昭和”取材班(1986) pp. 38-39.

表 3-2 輸入組立車数と軍用車メーカーの生産台数

単位：台

年度	輸入組立車内訳				軍用車メーカーの生産台数			
	日本フ ォード	日本 GM <sup>162</sup>	共立自 動車	合計	石川島	瓦斯電	ダット	合計
1925	3,437	—	—	3,437	103	6	18	127
1926	8,677	—	—	8,677	202	—	43	245
1927	7,033	5,635	—	12,688	243	25	34	302
1928	8,850	15,491	—	24,341	246	70	117	433
1929	10,674	15,745	1,251	29,338	205	58	111	374
1930	10,620	8,049	1,015	19,678	177	57	137	371

出所：自工会(1988)p. 14. 呂寅満(2011)p. 81. 山岡茂・大島卓(1987)p. 33. より作成

戦間期後半の日本自動車製造業界はこのようにアメリカ車によって席卷されたのである。しかし、そのアメリカ車の日本における繁栄も 1936 年の自動車製造事業法の成立により幕を閉じることになる<sup>163</sup>。

### (3) 製造-3 小型自動車<sup>164</sup>

本項では、小型自動車(特に自動三輪車)の初期の発達の跡をたどる。それが主として大阪方面において、用途としては主に中小商工業者が小口の荷物を運搬するために軽便な運搬具を求める地場の需要により、自転車から進化したものであることを述べる。

1914 年、銀座のアンドリュース・アンド・ジョージ商会がアメリカからスミス・モーターを輸入した(図 3-3)<sup>165</sup>。当初は自転車の後輪に取り付け補助動力輪として使用していたようである。

<sup>162</sup> 「日本 GM の実質上の支配人まで勤めた鈴木錦溢氏が語ってくれた。『最終的に GM の大阪進出が決まったのは、横浜より中国に近いからです。満州事変までは、日本で組み立てた半分くらいは、中国へ輸出しておりました』(同上 p. 38.) とあるように、この時期、GM の日本における組立台数の約半数は中国へ輸出された。この事実は、1928 年から 1930 年までの日本国内自動車保有台数の増加がなぜ輸入組立台数を下回るのか、という疑問の一部を説明するものである。

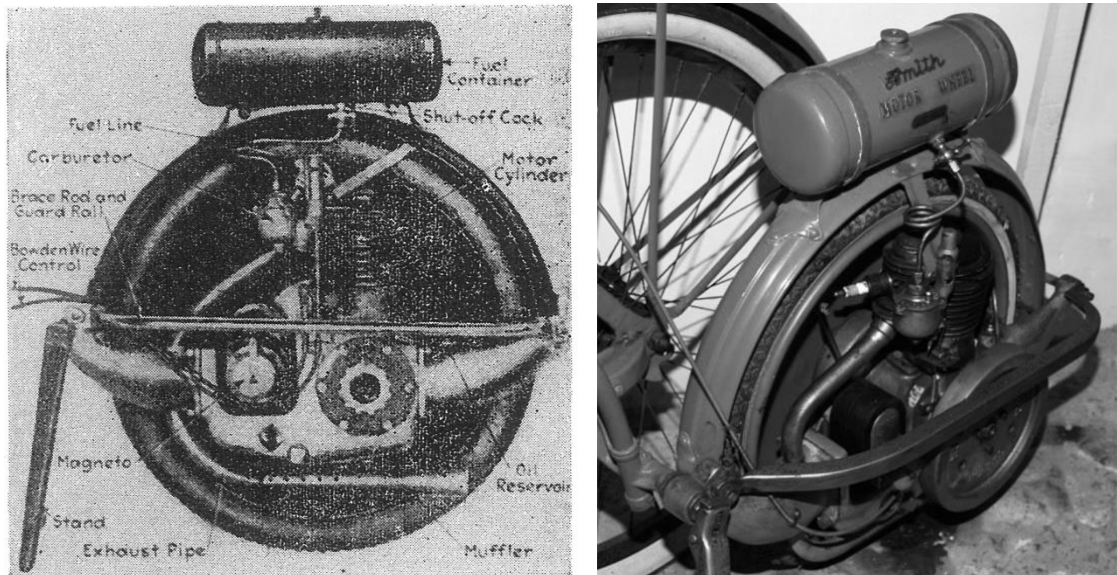
<sup>163</sup> 自動車製造事業法については第 4 章第 1 節において述べる。

<sup>164</sup> 本項の記述は、自工会(1968)、山岡茂・大島卓(1987)等による。

<sup>165</sup> 左が自工会(1968) p. 39. に掲載のもの、右は現在の Lakeland Motor Museum(U. K.) ホームページに掲載のものである。名称及び基本構造は同一であるが、細部に多少の差異がみられる。両者の同一性については不明である。なお、正式には「スミス・モーター・ホイール」と呼ぶべきであろうが本稿では略称である「スミス・モーター」と呼ぶ。

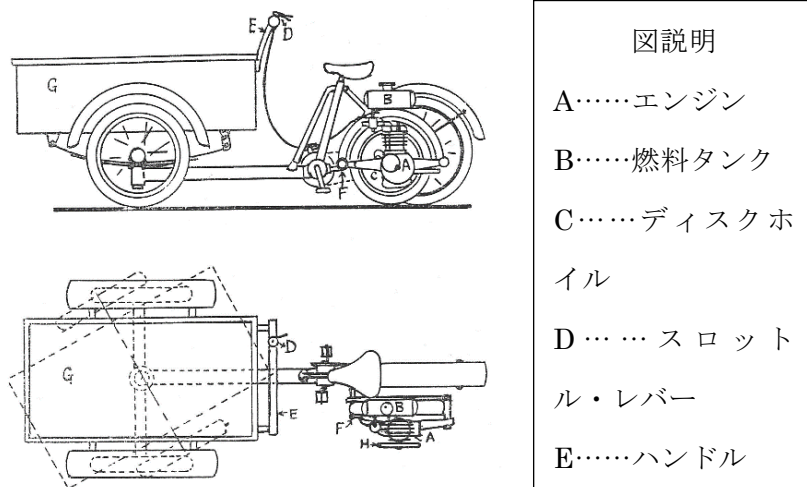
一方、大正の初期、自転車の前に荷箱を配置した前輪が二輪、後輪が一輪の、当時フロントカーと呼ばれていた三輪自転車が特に大阪方面を中心に、中小商工業者の中で小口運送用として普及していた。1917年になると、大阪の中央貿易商會がスミス・モーターの一手輸入元になり、大阪方面でその普及が始まったようである。フロントカーの製造販売店であった中島商會を經營する中島正一が、自社が販売したフロントカーを店員が汗を流しながら運轉する現場を目撃し、このスミス・モーターを三輪自転車の後輪左側に取り付ける着想を得たのが自動三輪車の始まりであるといわれている(図3-4)。

図3-3 スミス・モーター



出所：左図は自工会(1968)p.39. 右図はLakeland Motor Museum(U.K.)ホームページ

図 3-4 スミス・モーター付きフロントカー



図説明	
A	……エンジン
B	……燃料タンク
C	……ディスクホイール
D	……スロットル・レバー
E	……ハンドル

出所：自工会(1968)p. 87.

中島商会はこのモーター付き三輪自転車をヤマータ号と名付け販売を始め、好景気にも乗じ大いに普及した。

このフロントカー式自動三輪車は次第に進化し、約 5 割増しの荷物を運ぶことのできるリヤカー式自動三輪車が出現した。川内松之助が製作し、大正 9 年頃から数年の間一時代を画したウエルビー号である。

その後も、エンジンを始め主要部品は輸入品を用い、それを組み立てるという「半国産」による参入障壁の低さにもより、自動三輪車製造業者は上記 2 社から急激に増加し 1929 年には 35 社を数えるに至った。1932 年には、発動機製造(現ダイハツ)、東洋工業(現マツダ)も本格的に参入する。

機構面でも自動車取締令の改正による原動機気筒容積の拡大の他、変速機の進化(前進 3 段・後進 1 段)、差動装置の装備、動力伝達装置の変更(チェーン伝道から軸伝道へ)など徐々に本格的な自動車へと進化していった。

自動三輪車製造業者の経歴は、自動三輪車自体の進化過程から見ても当然考えられるように元自転車関連商工業者である例が多い。中島商会三輪車部、ウエルビー商会は自転車部品関連業者であり、サクセス号を製造した大沢商会なども自転車問屋であった。「自転車関連企業が三輪車の製造にかかわることになるのは、自転車が問屋主導で製造されたからである。(中略)その問屋が自転車部品と一緒に自動自転車のエンジンも輸入し、それを

自転車部品企業に依頼してあるいは自ら三輪車に改造したのである<sup>166</sup>。」という状況であった。自動自転車や自動三輪車のエンジンの大半は輸入物であり、フレーム製作の設備は自転車製造の設備と基本的に差異はなかった<sup>167</sup>。

以上述べたように、小型自動車の出自は自転車からであったこと、ゆえにその製造業者も自転車業関連業者が多かったこと、などから必然的に本節第5項及び第2節第2項で述べるように小型自動車の多くは自転車業者を通じて流通そして修理されることとなる。

国産小型自動車<sup>168</sup>と米国車が、戦間期半ば以降のほぼ同じ時期に急成長し、戦時統制期に入るや、異なる理由<sup>169</sup>により共に衰退することになるのである。

#### (4) 流通-1 自動車

1920年代前半頃までの自動車流通については、ほぼその前の時代の状況の継続であった。それが大きく変貌を遂げるのはフォード、GMによる全国的な販売網の形成によるものであった。両社は本国において展開したディーラーシステムをほぼそのまま日本に持ち込んだ。他メーカー車輛の販売を禁ずる専売制<sup>170</sup>、テリトリー制、キャッシュ・オン・デリバリー制、責任販売台数、ショールーム規模、展示台数、整備工場設備などが厳しく規定され、極めて自動車メーカー優位の専制的なシステムであった。

「当時両社は、地元有力資本をディーラー<sup>171</sup>として募集した。ディーラーのテリトリー規模は、大衆車店(シボレー店=日本GM、フォード店=日本フォード)の場合は、基本的に各府県ごとに1店ないし2店という原則によって設定され、例えばシボレー店は1932年時点で全国(植民地含む)に47社展開していた。一方、中高級車店(ビュイック、キャディラック等=日本GM)の場合は、(中略)十数県で1店という広さであった<sup>172</sup>。」しかし、「契約更改期間はわずか1年で、その期間内で成績をあげないと、契約条件に抵触するとされ、米国メーカー側からの一方的解約が横行した」<sup>173</sup>等の理由によりディーラーの入れ替わりは

---

<sup>166</sup> 呂(2011) p. 140.

<sup>167</sup> 同上 pp. 128-129.

<sup>168</sup> 特に規格小型自動車。

<sup>169</sup> 米国車は自動車製造事業法により、小型自動車は資材統制による。

<sup>170</sup> 日本自動車はフォードのディーラー権取得のために中央自動車を設立した(日本自動車(株)(1939))。エンパイヤ自動車は機械部品やフォード以外の自動車部品の扱いを新たに設立した別会社(萬歳貿易商会)に移した(呂(2011) p. 94.)。

<sup>171</sup> この「ディーラー」という文言は、米国においては個人をさすが、日本においては基本的に法人企業及び個人商店を指す。

<sup>172</sup> 塩地洋(1994) pp. 2-3.

<sup>173</sup> 同上 p. 4.

激しかった。ゆえにディーラーの数も特定困難であるが、呂寅満(2011)には、フォード販売店 65 社、GM 販売店 46 社が挙げられている<sup>174</sup>。

このように、それまでは大都市中心であった自動車流通業者網が全国的に展開されることとなった。今日のディーラー網の原型が形作られたのである。個々の販売店には併設の修理工場が併設され、自動車修理網もまた同時に全国に張り巡らされるようになった。自動車の販売側にも、利用者側にも「日本に初めて自動車のアフターサービスの概念が定着したのである<sup>175</sup>。」

#### (5) 流通-2 小型自動車

本節第 3 項で述べたように、小型自動車の出自は自転車からであったこと、ゆえにその製造業者も自転車業関連業者が多かったこと、などから必然的に小型自動車の多くは自転車業者を通じて流通そして修理されることとなった。

歴史的には、「小型自動車がまず輸入によって国内に現われた関係上、その販売業も輸入商、またはこれと取引関係のあった商会あるいは商社が手を染めたことに始まっている<sup>176</sup>。」そして、「(1910 年代半ばから)国内に国産車が出来るようになると、その製造業者が自ら車の販売を開始するようになった。しかし中には一つの信念を持って製造と販売は切り離して事業を経営すべきであると言う者もあったし、製造の方が進展してその面だけでも多岐多様な経営面を持つため必要に迫られて両者を分離させる者も出て、この製造業者の委託販売のような機構が誕生し、ここに所謂代理店すなわちカーディーラーの発足を見るようになった<sup>177</sup>。」ここでいう「カーディーラー」とは、その多くが自転車業者から発展してきた小型自動車業者である。

自工会(1968)には、「小型車販売修理業者 (昭和 9~10 年当時)」として、表 3-3 に示す例を始め、東京 131 店、大阪 62 店、各地方<sup>178</sup>74 店の合計 267 店が記載されている。

<sup>174</sup> フォード店は 1936 年 8 月、GM 店は 1937 年 3 月の数字である。

<sup>175</sup> NHK”ドキュメント昭和”取材班(1986) p. 39.

<sup>176</sup> 自工会(1968) p. 155.

<sup>177</sup> 同上

<sup>178</sup> 当時の植民地を含む。

表 3-3 小型車販売修理業者（昭和 9～10 年当時）の例

(地区)業者名	創業年	代表者名	取扱車種
(東京地区)			
今西モーター商会	大 10 年	今西清策	ダットサン、サイドカー
池田モーター商会	大 09 年	池田金造	ニューエラー三輪車、キャブ トン、富士矢号
石橋サイクル商会	大 12 年	石橋巖	二、三、四輪販売
(大阪地区)			
石原モータース	大 12 年	石原国五郎	ハーレー、藤本式リヤカー製 作
伊藤モーター商会	大 08 年	伊藤伊三郎	ツバサ
(各地方)			
(鳥取)伊藤自転車商会	大 03 年	伊藤玉蔵	小型販売修理
(茨城)石原モータース	昭 10 年	石原真二	小型販売修理

出所：自工会(1968)pp. 165-177 より抜粋<sup>179</sup>

ここに記載されている「取扱車種<sup>180</sup>」の主なものを、地域別にその車種の扱い店が何店あるかを集計したものが表 3-4 である。ダイハツを扱う業者の全国的な多さが際立っているが、ニューエラーを扱う業者が東京、大阪に偏在していること(地方への未展開)、マツダを扱う業者数が当時販売を委託していた三菱商事の影響を示していること、ダットサンを扱う業者数が実用自動車の影響力により比較的大阪に多いこと、等を示していると考えられる。

<sup>179</sup> 各地区の最初から東京 3 店、大阪 2 店、各地方 2 店を選んだ。「いろは」順の記載である。

<sup>180</sup> 「取扱車種」とは、小型自動車業者の場合その比率が高いという程度である。実際はどの車種でも販売し、特に修理の場合はあらゆる車種を扱ったと考えられる。



表 3-4 小型車販売修理業者—取扱車種別店数—

車名	地区			
	東京	大阪	各地方	店数計
ダイハツ	13	9	12	34
ニューエラー	12	5	2	19
マツダ	9	4	4	17
ウェルビー	7	4	4	15
ツバサ(日本エアブレーキ)	7	1	2	10
ジャイアント	4	1	3	8
ダットサン	7	6	4	17
イワサキ(旭内燃機)	0	4	1	5

出所：自工会(1968)pp. 165-177 より作成

この『小型自動車発達史(1)』に記載されている「小型車販売修理業者」の内容であるが、実は第4節で分析する『全国著名小型自動車関係者銘鑑』の内容と完全に同一であった<sup>181</sup>。『小型自動車発達史(1)』の発行は1968年、『全国著名小型自動車関係者銘鑑』の発行は1936年である。前者の「小型車販売修理業者（昭和9～10年当時）」の記載内容は後者からの転用である。

第4節において分析及び詳述するが、『全国著名小型自動車関係者銘鑑』に記載されている小型自動車業者の60%以上が、自転車業者出自あるいは他店で修業後独立したものである。つまり、小型自動車が国内において製造、販売されるようになるに至って、その流通を支えたのは主として、自転車業者を主たる出自とする小型自動車業者であったのである。

## 第2節 自動車修理業の役割

戦間期半ば以降、自動車修理は本格的に流通業者の手に委ねられるようになる。自動車流通業者にとって、1920年代の半ば頃までは自動車修理は販売を支えるもの、あるいは消極的に販売後の利用を支えるものに過ぎなかった。しかし、フォード、GMの日本進出以来、

<sup>181</sup> 厳密にいうなら、所在地に相違があるとか、「商会」の文字の有無とかの差異はある。原典である『全国著名小型自動車関係者銘鑑』の記載内容がより正確である。

併設サービス工場がなければ販売業者となりえないというように、サービス工場の設置は自動車販売業者にとって必須の要件となってくる。

本節においては序章第 1 節で述べた、「自動車整備は自動車流通に付随するものとの認識」が戦間期の頃に定着したものであったことを述べる。

#### (1) 自動車製造業における自動車修理—小型自動車—

本章第 1 節(1)で述べたように、戦間期半ば以降、民間における自動車製造は衰退の道を辿り 1930 年代初頭には実質的に姿を消したといえる。

第 3 節第 1 項で述べるように、フォード、GM 等における自動車修理はほぼ完全に自動車販売業者に委ねられる。これら販売業者の機能は現在の自動車ディーラーにおけるそれとほとんど同一である。

一方、米国車の組立開始とほぼ期を同じくして国産小型自動車の急成長がみられるようになってきた。小型自動車製造業者の初期の頃は、1900 年代、1910 年代における自動車製造業者と同じように、製造、販売、修理が渾然一体となったものであった。しかし、ほどなく、自工会(1968)に以下の内容の記載がみられるように、修理に販売促進目的の要素が加味されてきた。

「K・R・S 運転中故障が起こった場合、直ちに応急車を派遣して修理するという完全なアフターサービス付であった。(山成商会)」

「ニュー・エラ サービスについても故障の場合は直ちに修理に専門員を派遣し故障修理中は代替の車を需要者にかしていた。(日本自動車)」

「ヤマタ サービスについては、フォード主義に徹して微細な部分品まで取りそろえて販売していた。(中島三輪車部)」<sup>182</sup>

このように、小型自動車製造業者における自動車修理は、販売に付随し、販売を促進するものともなって来たのである。

#### (2) 自動車流通業における自動車修理

山本惣治(1938)では「自動車には、他の商品の販売に比べ極めて特異なる点がある。それは所謂『サービス』であって、売り渡したる車の点検、調整、修繕並びに部分品の供給である。」と自動車の耐久消費財としての特徴を述べ、つぎに「売った車は、いつにても

<sup>182</sup> 以上の引用は、自工会(1968) pp. 77-78.

求めに応じ販売会社のサービス工場で、親切に点検、調整並びに修繕を加える<sup>183</sup>。」と、流通企業が販売後の顧客の自動車の維持、修理を行うとの認識を示している。顧客へ自動車販売後の、維持や修理に対する責務と自信の窺える文章であろう。

柳田諒三(1944)においても、「自動車渡来の後をうけて伝来してきたサービスは、昭和16年4月10日、謂ゆるフリーサービスの廃止となる迄凡そ20年間、自動車の販売と不可分の関係に於いて連綿と続いた<sup>184</sup>。」と、自動車の販売と修理の不可分性を述べている。

以上二例の引用はいずれも供給側からのものであるが、自動車の販売には当然のごとく修理が付随しているもの、との認識が感じ取れるであろう。

自動車流通企業にとって、あくまでも主眼は自動車を販売することであり、修理はその裏方であるが、そのことを論理的に説明するためには当時の自動車販売の利益率の高さ、利益額の大きさを確認する必要があるだろう。

尾崎正久(1955)に推定ではあるが、1936年当時の「米英対日本自動車平均価格」が記載されている。

表 3-5 米英対日本自動車平均価格 (昭和11年、円対ドル2.5倍)

	高級車	中級車	廉価車
日本	15,000 円	8,000 円	3,800 円
米国	2,500 ドル	900 ドル	420 ドル
英国	900 ポンド	400 ポンド	120 ポンド
日/米 倍率	2.4 倍	3.6 倍	3.6 倍

出所：尾崎正久(1955b)より作成

フォード、シボレーは廉価車であると考えられるが、日本ではアメリカにおける価格の実に3.6倍、当時の関税50%を加味しても2.4倍の価格で販売されていたのである。さらに付け加えれば、ノックダウン方式の自動車製造では関税が30~42%であることや、需要逼迫時はプレミアム価格で販売されていたことなどを考慮すれば、その販売一台当たりの

<sup>183</sup> 山本惣治(1938) p. 51. 山本は『自動車』出版の前年である1937年に、日産自動車販売株式会社設立とともに専務取締役就任した人物である。

<sup>184</sup> 柳田諒三(1944) p. 472. 柳田は1913年にエンパイヤ自動車商会を設立、フォード車や部品の輸入を始め、のちハイヤー業などへも進出した。エンパイヤ自動車はその後フォード・ディーラーの中核的販売店となっていく。

利益は莫大なものであったであろう<sup>185</sup>。「セールス・マンはといえば、3 か月に 1 台売れば、昼は帝国ホテルで、夜は新橋か赤坂暮らしの豪酒極まるものであった<sup>186</sup>。」のである。

自動車流通業者にとって、経営的には、修理は販売を支えることこそが主たる役割であったのである。

### 第3節 自動車修理業者

#### (1) 自動車流通業の基盤としての自動車修理業の形成

フォード、GM のノックダウン開始などに伴い国産自動車製造業者は凋落していった<sup>187</sup>。

ゆえに、自動車製造業者が自動車整備業に与えた影響は、一部の自動車製造業者が製造から撤退し修理業者に転身したことと、人材を輩出したことにとどまる。

自動車修理業の形成を導いたものは、主として修理工場を備えたディーラー網の展開である。

柳田の上記引用文は続く。「…。フォードが世界の自動車市場を席卷したのも、全くヘンリー・フォードが所謂サービスの創始者であったことに重大原因があるのであって、『自動車売ることはサービス売ることに尽きる』と云う有名な彼の販売標語を、彼が身を以て実践したからに外ならない。(中略)日本フォードが創立されて、全国から特約販売店を募った時の条件に徴しても、フォードがいかにサービスを重視していたか<sup>188</sup>が一見してよく分る。即ち特約販売店たる為には、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条件となっていたのである。而してこれは敢てフォード許りではない。凡ゆる自動車の販売店は必ず自己のサービス工場を有っている。これが自動車販売の常識となっていたのである。」

自動車製造業者の政策により、上記の要望に応えられる資力と信用のある流通業者が選

---

<sup>185</sup> 昭和9年から11年の平均を1とした場合、2012年の消費者物価指数は1749.8(総務省統計局「消費者物価指数年報」)である。廉価車3800円の現在の価格は約665万円となる。年次は数年遡るが、呂(2011) p. 62.、p. 92. から推定するとフォード、シボレーのマージンは34ないし36%である。廉価車販売の台当り利益は2012年の価値で230万円を超える。

<sup>186</sup> 尾崎正久(1955a)p. 104. 続いて昭和5年の事例としてP車(ポンティアックと思われる)のセールスマン・コミッションがリムジンで1,500円、セダンで1,000円であったと紹介されている。当時の1,000円は2012年の価値に換算すると約198万円である。

<sup>187</sup> この時代に残ったのは軍用自動車補助法による指定製造業者3社のみである。

<sup>188</sup> フォードがサービスを重視していたことは次の文章からも窺える。「フォード自動車会社の各分工場には亜細亜、南米、欧州等からフォードの方法と生産品を研究しに来た数百の学生が居ます。彼等はフォード修理学校に籍を置き、フォードの学費を受けつゝ研究しているのです。他日業成るの日彼等は故国に帰へつて修理工場の責任ある位置に就き、斯くて独立の生計を営み得るのであります。」(フォード自動車会社(1927) pp. 31-32.)。

別された。自動車流通企業との契約に当たっては、フォード・GM側の売り手市場であった。

かくして1930年代初頭には全国にフォード・ディーラー約80店<sup>189</sup>、GM・ディーラー約60店<sup>190</sup>が、そのすべてにサービス工場を併設して展開されたのである。このことを明確に示しているのが次に示す極東モーター社(1928)に掲載されている広告である。

図 3-5 フォード特約販売店の広告

出所：極東モーター社(1928)

エンパイヤ自動車商會では「修繕工場」、「ボデー工場」が、松永商店では「第一工場」、「第二工場」が、中央自動車では「部分品部」、「修繕工場」が、それぞれ「陳列場」と同

<sup>189</sup> 日本フォード自動車株式会社(1930)。

<sup>190</sup> 四宮正親(1998) pp. 13-14. 原典は『日産、GM 第一次交渉関係』鮎川家所蔵。

なお、脚注 174 における数値との相違は、日本フォード、日本 GM の販売店網が 1930 年頃までは増加し、その後は、過度の競争により減少したためである(呂(2011) p. 94.)。

じ大きさの文字で掲載されている<sup>191</sup>。自動車販売店にはサービス工場が必ず併設されていることを物語る資料である<sup>192</sup>。

柳田の言を俟つまでもなく、修理の伴わない自動車販売は成り立たない。当然、GM、フォード以外の輸入欧米車の販売代理店も修理工場を併設していたことは文中にあるとおりである。

ここまでみてきたように、戦間期に、自動車販売に必須のものとしての修理工場を備えたディーラー網の展開により、自動車修理業界は形成されたのである<sup>193</sup>。

## (2) 自動車業者の経歴別、地域別、創業年別分析—『全国自動車界銘鑑』<sup>194</sup>—

本項においては、『全国自動車界銘鑑』（以下、『自動車銘鑑』と略記する。）の記載内容から、自動車業者に関して上記項目別に分析を示す。

同書はポケットモーター社が昭和4年11月に発行したものであり<sup>195</sup>、総勢353人の人物像や経歴などが記載されている。自動車界紳士録とでもいうべきものであり、自動車製造、販売修理業者をはじめ、部品やタイヤ商、自動車を用いての事業であるタクシー業者、運送業者、さらには警視庁の交通関係者や保険会社役員、出版社経営者などが個人名の「いろは」順で記載されている。

序として石澤愛三(日本自動車社長)、中谷保(安全自動車社長)、柳田諒三(エンパイヤ自動車商会主)、相羽有(日米スター自動車社長)など当時の自動車界の有力者たちが祝賛辞を述べている<sup>196</sup>。

<sup>191</sup> 松永商店には「陳列所」の文字はない。

<sup>192</sup> 1928年は、その前年に生産を終了したT型フォードに代わり、A型フォードの生産が始まった年であるが、この広告が掲載された3月にはまだ本格的な生産は始まっていない。1920年代の米国自動車市場においては、代替え需要が中心となり、サービス工場の重要性がさらに高まった。

<sup>193</sup> ここで注意を要するのは、現在のディーラーにおける整備部門は、部品部門とともに経営を支える、新車販売より大きな収益部門であるのに対し、当時のディーラーにおいてはあくまでも収益部門は新車販売であり、修理部門はそれを支える存在であったことである。

<sup>194</sup> 「初の自動車界銘鑑」（石澤愛三による序文）と記しているが、その前年（1928年）に、『全国自動車業者自動車業者名鑑』が極東モーター社から出版されている。同名鑑はそのデータ数の多さからみて、購読者リストのようである。分類の仕方に統一性がなく資料全体を分析する対象としてはあまり適切であるとはいえない。しかし、府県別、業種別（「自動車及用品商」、「自働自転車及用品商」、「自動車修繕業」、「タイヤ業」、「自動車運輸業」等）に4,595件の業者名と住所が記載され、有用な資料である。府県別、業種別に集計の上、付表-4として掲げた。なお、『全国自動車界銘鑑』に記載のある107件の内、同名鑑にも記載があるのは24件であった。このことは、同名鑑が極東モーター社出版物（雑誌『極東モーター』）の購読者リストであることを裏付けるものであろうと考えられる。第4節(2)で述べる『全国著名小型自動車関係者銘鑑』に記載のある258件の内でも、同名鑑にわずか7件の記載しかないことも、同様のことを物語ると考えられる。

<sup>195</sup> 翌1930年に改定版が発行された。本稿で用いた資料はこの改訂版である。1930年創業の店も記載されているのはこの故である。

<sup>196</sup> 当然彼等も銘鑑に記載されている。日本自動車は販売及修理業者として唯一『自動車銘鑑』と『小型車銘鑑』の双方に記載されている。『自動車銘鑑』には社長石澤愛三、『小型車銘鑑』には専務取締役小川菊造が記載されている。このことから両書の序列が窺えるであろう。

総数 353 名の記載があるが、ここから、自動車関連団体、警視庁、保険会社、自動車教習所、出版社などの関係者 38 名を除き自動車産業に従事する人数は 315 名である。このうち同じ会社から複数名の記載がある場合は<sup>197</sup>、店別に一名を主として役職の高位から選んだ。結果として『自動車銘鑑』の店別版は 268 店を網羅することとなった<sup>198</sup>。つぎにこの 268 社を業種別、地域別に分類したのが表 3-6 である。以下ではこのうち販売修理に分類される 107 店について分析する。

表 3-6 『全国自動車名鑑』に記載の自動車関連店数

地域	業種						計
	販売及修理	部分品	タイヤ	タクシー	運輸	製造	
京浜	75	78	30	11	11	16	221
京阪神	12	6	1		1	—	20
中京	2	2	—	1	—	—	5
各地	18	1	—	—	3	—	22
全国	107	87	31	12	15	16	268

出所：ポケットモーター社(1930)より作成

#### ① 自動車業者の経歴による分析

まず自動車業者の経歴について考察する。自動車業者の経歴別、地域別店数を示したものが表 3-7 であるが、経歴を調査して意外なことは、元自転車業者が皆無であることである。後述の『小型車銘鑑』<sup>199</sup>に記載されている小型自動車業者の約 62%が自転車業あるいは自転車業者等にて修業後の参入であることを考え合わせると、このことは非常に特徴的な事実である。当然ながら本項の経歴分類では自転車業の項目はない。

次に特徴的なことは事業主の経歴の非常な多彩さである。『小型車銘鑑』においては事業主の経歴がほぼ単調で「修業独立」の場合でも修業先はほとんどの場合一社である。『自動車銘鑑』においては考察対象の 107 社から「創業」の 9 社を除いた 98 社中実に 65 人(66.3%)の事業主が複数の職歴を経験していた。v で述べる「他」の業歴も多様さに富んでいる。

<sup>197</sup> 梁瀬自動車(株)11名、東邦自動車(株)6名、松永商店4名、三柏商会4名、西村製作所3名、東京瓦斯電気工業(株)2名など28社44名分である。

<sup>198</sup> 朝鮮の2社、台湾の1社は除いた。

<sup>199</sup> 既述のように、正式名称は『全国著名小型自動車関係者銘鑑』である。

表 3-7 自動車業者の経歴別、地域別店数

	経験独立	創業	商業	工業	他	計
京浜	45	5	13	2	10	75
京阪神	6	2	3	—	1	12
各地	11	2	4	—	3	20
全国	62	9	20	2	14	107

出所：ポケットモーター社(1930)より作成

経歴については以下のとおりに分類した。

- i 経験独立： 自動車販売店など自動車関連業種の店で働いた経歴を持ち開業したケースである(タクシーや運輸業者もこの範疇に入れた)。
- ii 創業： 創業者。
- iii 商業： 商業関係の業歴者。
- iv 工業： 工作、製作等の業歴者。
- v 他： 上記分類以外の業歴者。不明ということではない。

以下分類に従って記載例を示す。

i 経験独立

「…彦根中学を卒業し、直ちに其の年の五月渡米して、暫時の間アラスカ方面に生活し、後フォード自動車会社に入社せり、而してサンフランシスコの支店へ転じて東洋人の販売係となれり、(中略)…(帰朝後)同十四年に日本フォード会社が設立さるるに及んで時機到来せりとして氏は横浜に長谷川自動車商会を起こしフォード、リンコンの代理店となり活躍し現在に及べり、…」(長谷川自動車商会主 長谷川歡二、横浜市)

「京橋区銀座四丁目にモーター自動車商会設置さるるや入社して販売に従事せり、(中略)閉店するに及んで辞し高田商会機械部に入る、大正九年同商会自動車販売所設置に付、同機械部より抜擢されて主任となる、…然るに大正十四年高田商会解散の運命に瀕せり、氏は茲に於自動車会社創立を計画し、遂に同志と共に芝区新桜田町に靖八州自動車株式会社を起こし、常務取締役となれり」(八州自動車株式会社常務取締役 木村兼次郎、東京市)

「中央大学を卒業後内務省に入る、…其後海軍々令部に約十一年半勤め大正七年自動車界の将来の発展に心を致して、梁瀬自動車株式会社に入社せり、(中略)ゼネラルモーター



ス会社の日本ゼ社の設置実現を見るに至り、氏は梁瀬自動車会社を辞して、同年二月十四日ゼ社に入社せり。」(日本ゼネラルモーターズ会社 白尾清次、大阪市)

「上京して自動車界のひとつとなり種々活躍を続け、将に発展の域に入らんとして大正十二年の大震災に遭遇し、(中略)…(帰京後)盛岡市に盛岡市街自動車を設立し、(中略)昭和三年盛岡市大沢川原小路に東北商会を設立し、日米スター自動車株式会社の代理店となり」(東北商会主 高橋佐太郎、盛岡市)

「氏の上京の目的は自動車界への飛躍たり。依って大正五年に京橋区数寄屋橋のタクシー自動車会社に入りたり、(中略)…昭和タクシー自動車会社を起こし社長となりたり。同年自動車販売の希望を持ちスター自動車の特約店となり」(小林自動車商会主 小林要、東京市)

## ii 創業

「氏は幼時より自動車に多大の興味を有し、自ら運転せり、漸く自動車業勃興せんとするや氏は中古自動車の売買業に着目して上京、直ちにエンパイヤ自動車商会の芝浦ガレージを借り受け、池田自動車商会を設立し、中古自動車の売買表に従事せり」(池田自動車商会主 池田健治、東京市)

「立教中学を経て、第四高等学校、専修大学に遊べり。後一年志願兵となり陸軍歩兵少尉に任じ、正八位に叙せらる。氏は豫ねてより自動車界にて活躍せんと希望を抱き居れり。遂に同四十四年独立の第一歩を踏み出し、エンパイヤ自動車商会を起こすにいたれり」(エンパイヤ自動車商会主 柳田諒三、東京市)

「長じて自動車界に志を致し豊島成宜氏と相協力して大正二年四月八日松江市朝日町に合資会社山陰モーター商会を設立し、無限責任社員となる、日本ゼネラルモーターズ株式会社との契約の下に、シボレー、ポンテヤック、オークランドの山陰特約店として…」(山陰モーター会社 太田壹之丞、松江市)

## iii 商業

「大正五年に上京、貿易に志を立て日露貿易会社を大阪、ハルビン、モスクウに創設せり、(中略)露国革命突如として起り、為に一頓挫を来たせり、後全部内地に引き上げたり、…同十二年六月フォード特約販売店松永商店が株式会社組織変更するに際して取締役として入社せり、」(松永商店社長 小津緑平、東京市)

「米国に遊び帰朝後は青山学院及青山女学院の講師、同三十二年に三井銀行に入り本店調査係、後同銀行長崎、神戸の各支店係長を経て…同三十六年に至りて独立し自動車及建

築材料輸出入商を営み藤原商店と称す。…大正十五年に至りて…新に現在の三柏商会を設立せり。依然高級車のパッカートの総代理権を得て…」(三柏商会主 藤原俊雄、東京市)

#### iv 工作

「現住所に製作所を創設して…(中略)…氏の自動車界進出の動機は抑も自動車輸入当初各所より直接修理の依頼を受けしに起因し、爾来漸く自動車界の進出に伴い破損品或は修理用品の必要なる見地より茲に初めて其れらの製作にも着手するに至れり」(西野製作所々主 西野慶治郎、東京市)

#### v 他

「東北学院を卒業後北海道に渡りて土地開拓事業に従事せり、…上京し大同生命保険株式会社に入社、大正五六年頃より自動車界への飛躍希望を有し超えて同七年遂に大同生命を辞し赤坂溜池町二番地に合資会社葵自動車商会を創立し」(葵自動車商会代表社員 菅野利兵衛、東京市)

「(十六歳)大望を抱きてハワイに渡る。…たまたま欧州大戦勃発するに及びては米国武官を援けて在ハワイ日本人兵事調査に従事、…大正九年帰朝、而して浅野物産株式会社に入社、…米国大使館商務局に招せられ日米貿易に専念たり、後日本フ社設立計画起りフ社代表来朝されるや氏は商務官の推薦に依り、会社創立に参加、代表等を援けて横浜市に工場を設置せり」(日本フォード自動車会社販売部長 稲田久作、横浜市)

「卒業するに及んで直ちに牧畜経営、後ち自動車界に心を致して其の機運到来を俟ちたり、氏は自動車販売業を有望視せり、俟つこと久しからずして昭和三年十二月名古屋の中央自動車株式会社を買収して」(中央自動車株式会社々長 近藤新助、名古屋市)

以上の記載内容からも、実に多彩な経歴を持つ、多彩な人々が「自動車」業界に参入してきたことがわかる。

## ② 自動車業者の地域による分析

表 3-7 にみるように、京浜地域が 107 件中 75 件と 70%を占める。第 5 節で述べるように、法人比率の高さが影響を与えているものと推測される。後述の小型自動車業者では京浜地域の占める割合がちょうど 50%であること<sup>200</sup>と対照的である。

京阪神、中京、各地においてはサンプル数の少なさにより考察は不可と考える。

<sup>200</sup> 表 3-10 参照。

### ③ 自動車業者の創業年次による分析

創業年次を経歴別に分類したのが表 3-8 である。サンプル数が少ない<sup>201</sup>のであくまでも参考とするにとどめるが次の 2 点を指摘することはできるであろう。

表 3-8 自動車業者の創業年別、経歴別店数

創業年	関連	創業	商業	他	計	創業年	関連	創業	商業	他	計
1911		3			3	1921	2				2
1912					0	1922					0
1913		1			1	1923	1			1	2
1914					0	1924	3	1	1	1	6
1915			1		1	1925	1			1	2
1916					0	1926	2				2
1917	2				2	1927	2				2
1918			3		3	1928	3			1	4
1919					0	1929	2			1	3
1920	1				1	1930			1		1
						合計	19	5	6	5	35

出所：ポケットモーター社『自動車銘鑑』より作成

- ・1900 年代の創業はない<sup>202</sup>。

後述の小型自動車業者とは異なり、自動車業者の創業にはある程度以上の市場規模が必要であったことを示すと考えられる。

- ・1923 年以降の参入の増加は関東大震災後の自動車需要の増大によるものであると考えられる。

#### 第 4 節 小型自動車修理業者

##### (1) 自転車業者を基盤とした小型自動車修理業者の形成

<sup>201</sup> 107 件中、創業年が記載されているのはわずか 35 件である。

<sup>202</sup> この資料の中での考察である。

本節においては、小型自動車の日常的な使用を支えるための修理流通業者の多くが、自転車業者による兼業あるいはそこから小型自動車業へと展開していったことを資料の分析により明らかにする。

まず、自動車販売業者の併設する修理工場と、小型自動車業者の修理工場の違いを確認する。

本稿において繰り返し述べてきたように、自動車流通業者は販売こそが本来の目的であり、その修理工場は主として販売を支えるために併設されたものである。既述のように、自動車流通業者の修理工場は、自動車製造業者から選ばれた、資力と信用のある販売代理店が併設する、設備や部品備蓄の整った「サービス工場」であった。

一方、小型自動車修理業者にとっては、そもそも修理という生業と販売のそれとは渾然一体とした、未分化の状態であったといえる。多くの資本を必要としない、地場の需要に応じる形で形成されてきた修理工場である<sup>203</sup>。自動車修理工場と小型自動車修理工場には、規模的、また質的な差異があったのである。

以下、本節の考察で示すように、第3節で検討した自動車修理業者(流通業者の修理部門)とは全く異なる、地場の自転車業者を主とする零細業者を源として、小型自動車修理業者は形成されたのである(「小型自動車業者」と「小型自動車修理業者」の用法は文脈による。その意味するところはほとんど同一である。)

## (2) 小型自動車業者の経歴別、地域別、創業年別、従業員数別分析—『全国著名小型自動車関係者銘鑑』—

『全国著名小型自動車関係者銘鑑』(1936年)は、モーターファン社が昭和11年4月に発行した『1936年版小型自動車年鑑』の附録として同書の後半部に記載されているものである。「関係者銘鑑」との題名であるが実際には「関係店銘鑑」であり、京浜、京阪神、各地<sup>204</sup>と、地域別に店名による「いろは」順でその店の内容や店主の経歴などが記載されている。

車輛製作及輸入、部分品製作輸入販売、車輛販売及修理の三種類の業種別に分類され、全国で452店<sup>205</sup>が網羅されている(表3-9)。

<sup>203</sup> このことは、今日における自転車業者の店の様子を想像すれば容易に理解できるであろう。

<sup>204</sup> 各地とは三大工業地帯以外の全国各地であり、当時の植民地である台湾、朝鮮、中国の一部を含む。

<sup>205</sup> 脚注204で述べたように台湾では屏東市、基隆市、台北市、高雄市に各1店、朝鮮では京城市、

表 3-9 『全国著名小型自動車関係者銘鑑』に記載されている店数

	車輛製作 及輸入	部分品製作 輸入販売	車輛販売 及修理	計
京浜	21	76	133	230
京阪神	13	52	59	124
中京及各地	6	5	87	98
全国計	40	133	279	452

出所：モーターファン社(1936a)より作成

記載内容は、店名、所在地、電話番号、支店、業務内容・扱い商品、取引銀行、従業員数、坪数、創業年、/店主氏名、出生地、生年月日、経歴、人柄、所属組織等であるが、全てが記載されている例は多くない。この資料のうち、車輛販売及修理に分類されるのが全国合計で 279 店あり、本稿においては、このうち、明らかに修理はしていないと思われる店及び、外地に所在する店については、分析の対象から外した。その結果、分析対象となった小型車販売及修理業者は 258 店である<sup>206</sup>。

なお、注意を要するのは、販売及修理業者と分類されてはいるが実質的には仕事の大半が修理であることである。『小型車銘鑑』の記載内容から判断すると、小型自動車を仕入れ、展示販売していたと考えられる例は多くはない。顧客から依頼あるいは相談を受ければ紹介販売をするという程度であり、事実上は「修理業者」と表現することが適切であるものが大半であったと考えられる。

#### ① 小型自動車業者<sup>207</sup>の経歴による分析

上記 258 業者を経歴別、地域別に分類したものが表 3-10 である。

釜山市に各 1 店、中国では大連市に 2 店の計 8 店を含む。

<sup>206</sup> 別の資料(『自動車月報』1928 年 11 月号)では 1928 年頃の全国の自動車修理店数は 580 店、うち東京に 210 店あったとされている。約 8 年の時期の違いはあるが 258 件というサンプル数は分析に十分な数であり、地域別の比率もほぼ適正なものであると考えられる。(表 3-11 より、1928 年までの創立は 148 店であり、1928 年時点でいえば 148/580 つまり約四分の一店が網羅されていることになる。)

<sup>207</sup> 上述のように、修理が主であり、販売も行う業者である。

表 3-10 小型自動車販売及修理業者 経歴別、地域別店数

	自転車業	創業	修業独立	商業	法人	工作業	不明	計
京浜	43	15	47	7	4	5	8	129
京阪神	14	6	15	5	5	4	6	55
各地	29	22	11	1	4	3	4	74
計	86	43	73	13	13	12	18	258

出所：モーターファン社(1936a)より作成

経歴については以下のとおりに分類した。

- i 自転車業：自転車の販売・修理(製造も一店あり)。自動自転車を含む。
- ii 創業：業歴のないもの、レースをしていて、地域の草分け等である。
- iii 修業独立：他の自転車業者等<sup>208</sup>の店で働き修業し、後独立したもの等である。
- iv 商業：商人であった、また商店で働いていた等。
- v 法人：製造、総代理店等の支店や別事業としての修理工場。
- vi 工作業：主に鉄製品の工作、鉄工所、溶接業等。
- vii 不明：経歴の記載のないもの<sup>209</sup>。

#### i 自転車業

資料を読み進めていてまず気付くことは、もと自転車店を営んでいた業者の多さである。表 3-10 に示すように小型自動車業者 258 店のうち 86 店(33.3%)もの店が該当する。さらにそれらの店で修業後独立した業者 73 店を加えると実に 159 店(61.6%)となる。このことは第 3 節で述べた『自動車界銘鑑』に記載されている自動車業者 107 人のうち、自転車業からの参入が皆無であることと好対照をなす。呂寅満(2009)が主張する自動車工業における「小型車と大衆車による二つの道程」のほかに、自動車修理という産業においても、自転車業から出発した、二輪車、三輪車を含む国産小型車を中心とする「下からの」修理業界と、大衆車、輸入小型車等の修理を扱う業界とは大きな隔たりがあったのである。

いくつかの記載例を引用すると次の如くである。

<sup>208</sup> 戦間期後半頃からは、外国車販売店等の修理部門での修業後独立、というケースも見られるようになる。

<sup>209</sup> 経歴の記載がないものであって、「その他」ではない。

「創業明治45年自転車業として逐次大をなし、自動自転車に興味を有しサクセス自動三輪車の東京販売所として小型界に進出せり」(サクセス東京販売所、東京市)

「創業大正6年4月、自転車商の傍らオートバイ業を始め、昭和3年現店舗を新築移転、トライアンプの東京販売所として活躍せり」(山口商店、東京市)

「自転車業を開業せるは大正8年にして、同時にオートバイを兼業す」(伊藤モーター商会、京都市)

「当主の以前には三代自転車店があり、その後を継承して明治三十数年頃に自転車店を開業、丸石商会代理店として活躍、十年前にアラビア三輪車を販売、現在はダイハツ号三河販売店として小型界に名をなしつつある」(近藤自転車店、岡崎市)

「最初は自転車業なりしも、大正12年小型自動車界の将来性を看取り、新たにモーター一部を開設」(北海道瀧川町)

などである。当時の業界の雰囲気やを彷彿とさせる記録である。

## ii 創業

業歴を持たず、いきなり小型自動車業界に飛び込んだ人々である。258店中43店(16.7%)である。モータースポーツの趣味からそれが事業となった例、地域の需要に応えてであろうか各地においての例が多い。以下に記載例を示す。

「生来のモーターファンで16歳から単車を駆ったという記録の保持者である。初め柳原町に店を構え…」(野村オートバイ店、東京市)

「創業は古く大正12年日暮里に開店したのが抑も斯界入りをした初めである。((資)葛城商会、東京市)

「当主は県立商業学校卒業後、厳父芳太郎氏死亡の為継承現業に従事す」(宮本商会、徳島県)

## iii 修業独立

自転車業からの参入に次いで多いのが、小型自動車業者の店で数年間修業し、その後独立開業したというケースである。258店中73店(28.3%)である。「③ 創業年による分析」の項でも述べるが、小型自動車業者の数自体が少ない1910年代まではこの分類による開業は当然少ない。しかし自然な流れとしてその後も着実に増え続け小型自動車業開業の主流となっていく。

以下数例を示す。

「山田輪盛館にて六ケ年間修業、独立開店後発展して現在の店舗を新築せり」(米山モーター工業所、東京市)

「令兄と共に安川モータースに在って販売に手腕を発揮し独立以来ニッシン号の販売に全力を傾け成績を挙げつつあり」(ニッシン岡崎橋販売所、大阪市)

「同市竹田モーター商会にて就業一時HMCを販売せるも目下主としてイワサキ号を販売す」(戸崎モーター商会、京都市)

「十数年来インデアン日本総代理店二葉屋(株)会社に勤務」(富士モータース、名古屋市)などである。経歴を読み進め、最も自然さを感じさせる業歴である。

#### iv 商業

「鉄鋼機械商で身を建てんと其の修業をなす中モーターファンとなり遂に斯界に入る」(キヤマモーターサイクル商会、東京市)

「前業は履物商で幼少より無比のオートバイファンとして知られていたが遂に下駄を車に乗り換えて」(富山モータース、大阪市)

など13例がある。

#### v 法人

「(所長は)綿花商出にして斯業界には全くの新人本社重役関係にて同営業所設置とともに所長となり…」(昭和内燃機製作所関西営業所、大阪市)

「ダイハツ号小型自動車サービス」(ダイハツ号福島サービス部)など13例である。

#### vi 工作業

自動車の修理にも関連するような鉄工所等を主とし、自動車修理を兼業として始めた例が多い。

「酸素溶接業として小型界に広い得意をもっており…」(神林工業所、東京市)

「小型界には全くの新人乍ら別に本業として朝日アルミニウム製品の制作をなしている」(大東モータース、大阪市)

など12例である。



vii 不明

経歴の記載のないものが 18 件ある。

次に、同銘鑑記載の長嶋モータース(伊勢市)に関しては、記載されている創業者の孫にあたる長嶋宣光氏にインタビューの機会を得たので、以下にその概略を記す。

「創業は大正 10 年である。長嶋庄太郎が伊勢において自転車やオートバイを扱う長嶋モーターを営業していた。神都自転車業組合理事であった。『小型車銘鑑』には長嶋佐太郎と記載されているがこれは誤りである。

宣光の父である長嶋芳三は豆腐屋を営んでいた奥山家 7 人兄弟の二男として大正 3 年に生まれた。機械いじりが好きで尋常高等小学校を出て 15 歳の時、長嶋モーターに丁稚奉公に入った。そして、婿養子として庄太郎の娘と結婚した。

ダイハツが三輪車に進出したのは昭和 5 年である。

庄太郎は弁が立って前向きな男であったようで、昭和 5 年か 6 年に大阪のダイハツ本社へ出向き、三重県におけるダイハツ三輪車の販売権をとった。全国で 5 番目であったということである。」

戦間期当時、このような人々によって小型自動車修理業界が形成されていったのである。

② 小型自動車業者の地域による分析<sup>210</sup>

本稿においては、前項の経歴による分析に、地域別の要因を加味して考察する。

i 京浜地域

京浜地域が 129 店と、全体のちょうど 50%を占めている。経歴別にみると、自転車業出身は 33.3%と全国平均と同じである。修業独立が 36.4%と全国平均の 28.3%に比して顕著に多いのは、後述の「各地」におけるこの比率の低さを合わせ考えると、修業機会の多さによるものであろう。反面創業の比率は 11.6%と低い数字を示している。

商業、法人、工作については特異なところはない。

ii 京阪神地域

京阪神地域は 55 店と全国の 21.3%を占めている。より細分すれば、大阪が 45 店とこの地域の 80%強を占め京阪神とはいえほぼ大阪の傾向を示している。

---

<sup>210</sup> 表 3-10 参照。

経歴では、修業独立が 27.3%とほぼ全国平均並みであるが、自転車業(25.5%)と創業(10.9%)の比率が低く、商業、法人、工作の比率が高い。

### iii 各地

中京地域を含む全国各地である。74店と総数の28.7%を占める。

この地域で顕著なことは自転車業出身(39.2%)と創業(29.7%)の比率の高さである。この当時各地の自動車保有台数は決して多くないとはいえ、自動車使用者としては故障のたびに遠くの自動車修理店に持っていくわけにはいかない。このような地元での需要に応えるために、自転車業を営みながらの自動車修理の兼業、また地場の需要や自動車の未来も見越しての創業が多かったと考えられる。

「i 京浜地域」で述べたように、修業機会の少なさゆえであろう、修業独立は14.9%と全国平均の約半分である。

### ③ 小型自動車業者の創業年及び経歴による分析

小型自動車業者の創業年次を経歴別に分類したのが表3-11である<sup>211</sup>。

---

<sup>211</sup> 258 サンプルから創業年次が不明のものを除いた239件についてである。

表 3-11 小型自動車業者 創業年別、経歴別店数

創業年	転	修	創	商	法	工	不	計	創業年	転	修	創	商	法	工	不	計	創業年	転	修	創	商	法	工	不	計
1902				1				1	1914	3	1	1					5	1926	3	4	2	1	1	1	1	13
1903	1							1	1915	2							2	1927	5	4	4	1	1		1	16
1904	1							1	1916	1							1	1928	4			1				5
1905	1							1	1917	1		1					2	1929		6	1	1				8
1906	1							1	1918	4		2					6	1930	4	4	3	2	1		2	16
1907	5			1				6	1919	5		1					6	1931	6	5	4	1	1			17
1908								0	1920	5	3	1			1	1	11	1932	1	4	3				2	10
1909	1	1						2	1921	10	2					1	13	1933		7		1			1	9
1910	1		1			1		3	1922	1	2	2			1	1	7	1934		6				1	1	8
1911								0	1923	5	4	3	1		1		14	1935	1	7	1		7	1		17
1912	2							2	1924	3	1	3	1		2	1	11	1936		4	1			1		6
1913	2		2					4	1925	5	1	3			2	3	14	計	84	66	39	12	11	12	15	239

出所：モーターファン社(1936a)より作成

この表からは次のことが読み取れるであろう。

1. 1900年代の創業<sup>212</sup>は極めて少ない。
2. 1920年代(1910年代末)から急激に伸びた。
3. 1910年代までの開業の大半は「自転車業」からであり、次いでは「創業」である。
4. 1920年代以降「修業独立」が着実に増加している。
5. 1930年代の初期から「自転車業」からの開業が減少した。
6. 1920年代初前半から1930年代初期にかけて「創業」が集中している。「商業」、「法人」、「工作業」の分野からの開業もこの時期に多い<sup>213</sup>。

柳田諒三(1936)では「本当の修理専門工場が成立し得る様になったのはやはり我が国の自動車台数が画期的に増加を示した大震災後であろう。自動車の販売が、外国商館や輸入商の片手間仕事から離れて独立した販売業者の手にわたると共に、謂ゆるサービスも完備

<sup>212</sup> 店自体の創業である。経歴の「創業」ではない。

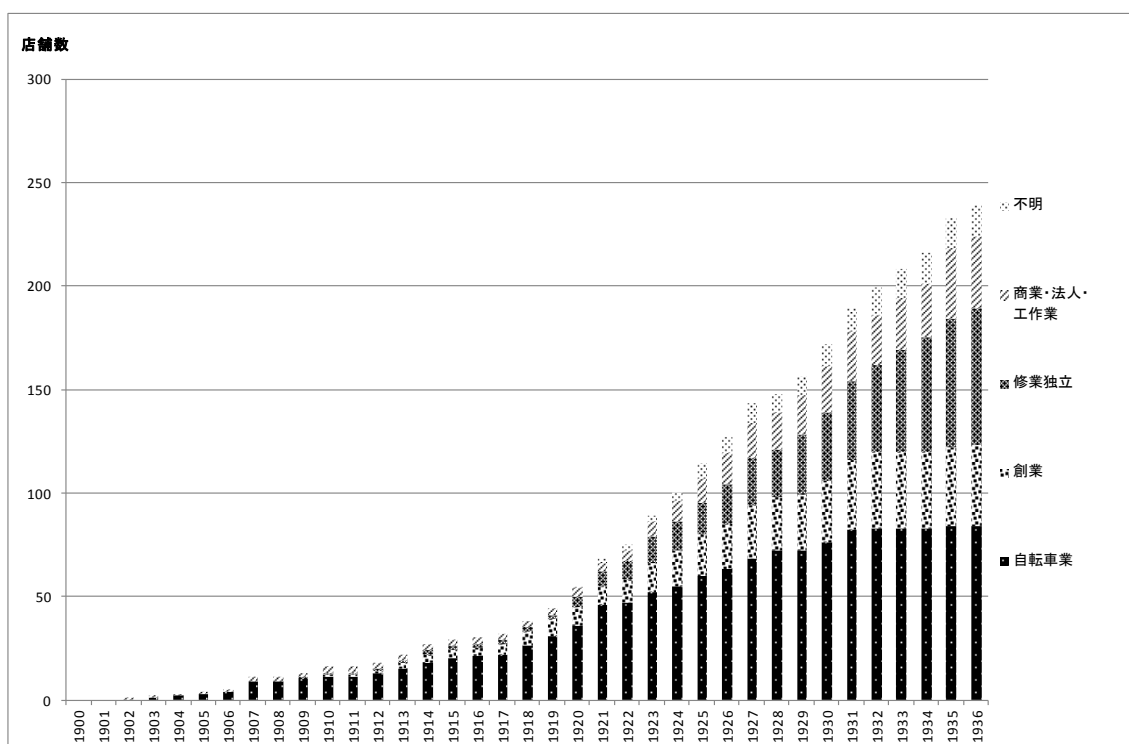
<sup>213</sup> これは明らかに関東大震災後の復旧時における自動車の活躍、そして自動車の急激な増加をみてのものであろう。

されてきたが、そのサービス確立の余映をうけて成立したのが専門修繕業者である<sup>214</sup>。」と述べている。

また、雑誌『モーター』大正14年7月号において、主幹山本愿太が、「速やかに自動車工場組合を組織すべし」と題して次のように強く主張している。「若し夫れ自動車工場をして、今日の如く、孤立せしめ、割拠せしめ、無謀の競争をあえてせしめ置かむか、自動車工場中に倒産するもの続出するは言ふまでもなき処にして、由々敷大事なるは云ふ迄藻なき処なるが、それにも増して恐るべきは、無謀の競争によりて生ずる修繕料金の低廉と、従って当然来るべき、修繕方法の手抜き、不行届による機械の損耗なり。(中略)自動車製造修繕工場は、強固なる団体を作り、其修繕料率を協定し以て無謀の競争を避くべきなり。」震災後わずか2年足らず後に過当競争が存在したのである。

次に示すのは表3-11をグラフ化したものである。

図3-6 小型自動車販売及修理業者 創業年別、経歴別店数



出所：モーターファン社(1936a)より作成

初期の小型自動車業者の多くが出発は「自転車業」者からであること、続いて「創業」

<sup>214</sup> 柳田諒三(1936) p. 475.

が見られること、そしてそれら初期の小型自動車業者の店で修業を積んだ人々が独立開業して徐々に大きな勢力を形作っていったこと、などが明瞭に示されている。

これが日本における小型自動車修理業の草創期の様相であったのである。

#### ④ 小型自動車業者の従業員数による分析

次に、小型自動車修理業界は零細ないし小規模工場が大半であることを述べる。

『小型車銘鑑』に従業員数の記載がある 238 件の資料から、従業員数規模別の店数を示したものが表 3-12 である。従業員数規模 3 名の店が 49 店と最も多く 20.6% を占めること、6 名以下の店で約 70% を占めることなどが示されている。

次に掲げた表 3-13 は『白書』の平成 23 年 6 月現在の整備要員数規模別事業場数のうち、専業者とディーラーの数値を示したものである。『小型車銘鑑』の数値は全従業員数(店主は除く、事務員等は含む)であり、『白書』の数値は整備要員数(多くは店主も整備要員)であるのでそのままの比較はできないが、1936 年の『小型車銘鑑』記載の自動車業者の従業員数規模と 2012 年の専業者の整備要員数規模との零細性という類似点が確認できるであろう。

表 3-12 人数規模別店数

人数	店数	率(%)	人数	店数	率(%)	人数	店数	率(%)
1	2	0.8	11	6	2.5	24	1	0.4
2	26	10.9	12	3	1.3	25	1	0.4
3	49	20.6	13	4	1.7	26	2	0.8
4	34	14.3	14	0	0.0	27	1	0.4
5	29	12.2	15	6	2.5	30	1	0.4
6	24	10.1	16	1	0.4	31以上	4	1.7
7	12	5.0	17	1	0.4			
8	14	5.9	18	1	0.4			
9	7	2.9	19	1	0.4			
10	6	2.5	20	2	0.8	計	238	100.0

出所：モーターファン社(1936a)より作成

表 3-13 整備要員数規模別事業場数割合

業 態	整 備 要 員 数				
	2～3 人	4～10 人	11～20 人	21～30 人	31 人以上
専 業	68.2%	29.5%	1.9%	0.3%	0.1%
デ ィ ー ラ ー	11.6%	74.8%	12.2%	1.2%	0.2%

出所：日整連(2013)より作成

### 第 5 節 自動車業者と小型自動車業者<sup>215</sup>の比較

本節では、企業形態、経営者の経歴、取扱商品、所属団体などの項目について、自動車業者と小型自動車業者を対比して、この両者はそれぞれの企業の出自や規模以外にも大きな差があることを確認する。

先に述べたように、『自動車銘鑑』は自動車関係者紳士録、『小型車銘鑑』は小型自動車関係店銘鑑であるので、対比するためには『自動車銘鑑』を店単位に変換するとか、「小型車銘鑑」から人物を抽出するとかの作業が必要である。

#### (1) 企業形態

まず自動車業者と小型自動車業者の法人化率を次に示す。

3-14 法人化率

	自動車業者		小型自動車業者	
	店数[店]	比率[%]	店数[店]	比率[%]
株式会社	26	24.3	9	3.5
合名会社	—	—	3	1.2
合資会社	6	5.6	14	5.4
計	32	29.9	26	10.1
サンプル数	107	100.0	258	100.0

出所：ポケットモーター社(1930)、モーターファン社(1936a)より作成

小型自動車業者においては、株式会社 9 社、合名会社 3 社、合資会社 14 社と法人は総

<sup>215</sup> 繰り返し述べてきたように、自動車業者は、販売を主たる目的とし修理をその支えとする流通業者である。一方、小型自動車業者は、修理を主とするが販売も行うサービス業者である。

計わずか 26 社である。サンプル数は 258 社であり、その法人化率の小ささ(約 10%にすぎない)は顕著である。小型車自動車業者はそのほとんどが個人事業であったのである。

一方、自動車業者における法人化率は約 30%であり、4 社に 1 社が株式会社である。現在ではディーラーの法人化率は 100%であることと比較するとこの数字は決して大きいものとはいえないが、小型自動車業者との差は明瞭である。必要資本の差であろうと考えられる。

原則として営業税 50 円以上納税者を対象とした商工社(大正 14 年度版)『日本全国商工人名録』には、自動車商として全国で 118 業者が記載されているが、このうちの 17 業者は『自動車銘鑑』にも記載されている。一方、『小型車銘鑑』に記載されているのは小型自動車も扱うゆえに両銘鑑に登場する日本自動車のみである。自動車業者と小型自動車業者の資力の差を表す一事例である。

## (2) 経営者の海外渡航歴と学歴

次に経営者の海外渡航歴と学歴については、表 3-15 に示すように自動車業者と小型自動車業者では顕著な差がみられた。自動車業者の大学卒業者と海外渡航経験者の多さが際立っている。

表 3-15 経営者の海外渡航歴、学歴

	自動車業者		小型自動車業者	
	人数[人]	比率[%]	人数[人]	比率[%]
海外渡航者	27	25.2	0	0.0
大学卒業者	20	18.7	3	1.2
サンプル数	107	100.0	258	100.0

出所：ポケットモーター社(1930)、モーターファン社(1936a)より作成

## (3) 取扱商品

自動車業者が扱う商品はシボレー、ポンテアク、フォード等米国系の大衆車が主流である(表 3-16)。『自動車銘鑑』記載の扱い車種としては、シボレーを扱う店が 14 店、ポンテアクとオークランド各 7 店、フォード 5 店、ホイペット 3 店、シトロエン 2 店であり、それ以外は全て 1 件しか車名が出ていない。創業年の記載のある 35 社のうち、震災後の創

立が22社であることから、扱い車種が米国車中心になるのは自然の成り行きであろう。

代理店としても、日本GMの代理店が9社、日本フォードが9社、日米スター自動車  
が11社など米国系メーカーのものが圧倒的多数を占める。

一方、「小型自動車業者の経歴による分析」で明らかのように、小型自動車業界へはもと  
と自転車業からの参入が主流であり、『小型車銘鑑』における取扱商品の記載内容は、ほ  
とんどの店が「各種小型自動車」、「単車専門」、「自動三輪車」等である。代理店を標榜し  
ている場合は国産小型自動車が大半であり、フォード、シボレー等大衆車の代理店は無  
い。『小型車銘鑑』記載の扱い車として、実際の車名で記載されているものを数えたのが  
表3-17であるが、ダイハツの34件を筆頭に、ニューエラー20件、ダットサン18件、富  
士矢号17件、マツダ16件と続く。

表 3-16  
自動車修理店の扱い車種別店数

車種	店数(店)
シボレー	14
ポンテアク	7
オークランド	7
フォード	5
ホイペット	3
シトロエン	2

出所：ポケットモーター社(1930)より作成

表 3-17  
小型自動車修理店の扱い車種別店数

車種	店数(店)
ダイハツ	34
ニューエラー	20
ダットサン	18
富士矢	17
マツダ	16
ハーレー	14
ウエルビー	13
京三	11
ツバサ	10

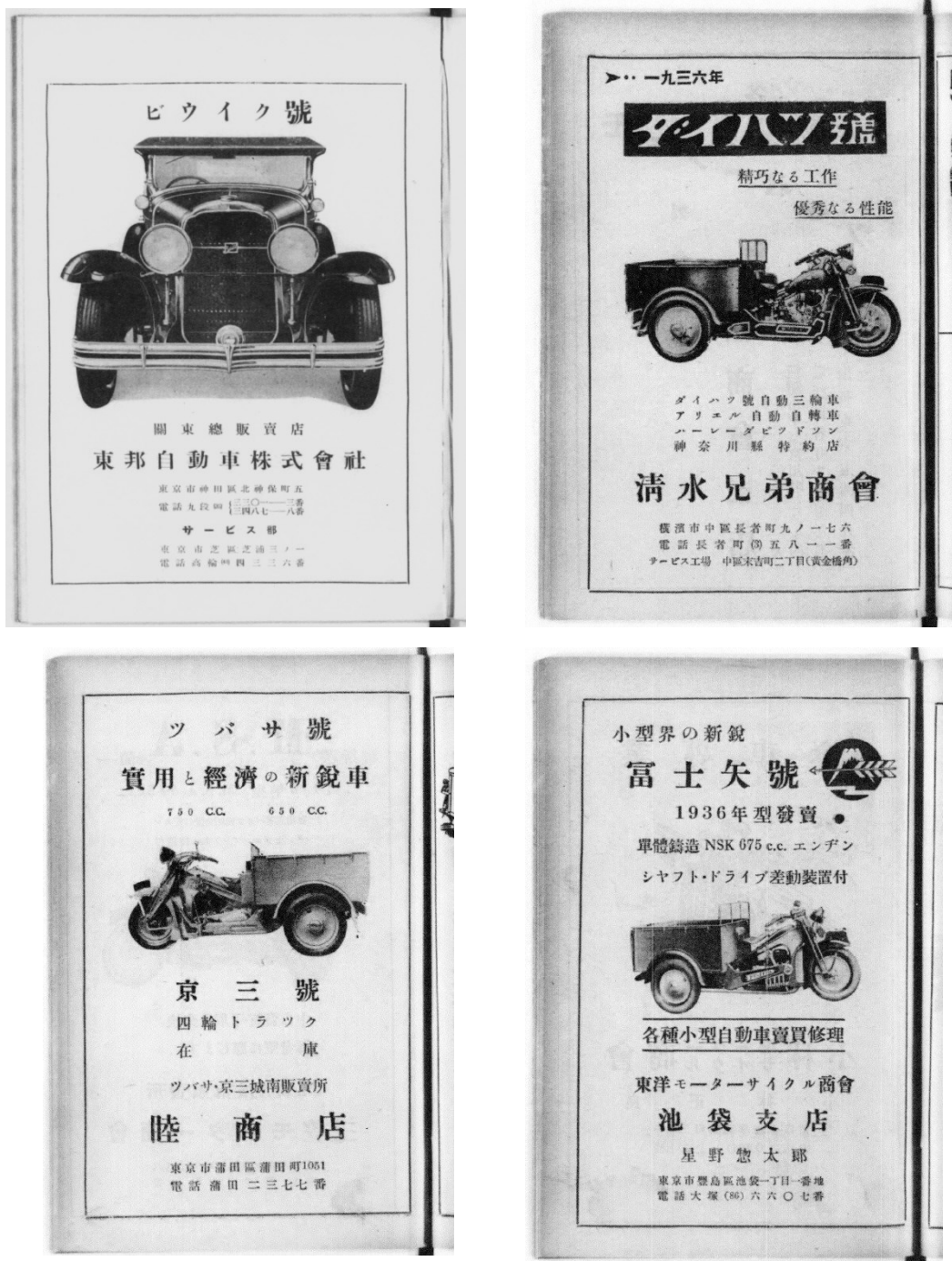
(注)表 3-4 と僅かに不整合があるのは、自工会  
(1968)側に記載漏れがあるためと考えられる。

出所：モーターファン社(1936a)より作成

最後に自動車と小型自動車の例として写真を次に掲げる。自動車と小型自動車の差は一目瞭然  
であろう。



図 3-7 自動車(左上)と小型自動車



出所：左上 ポケットモーター社(1930)、右上及下 モーターファン社(1936a)

(4) 所属団体

最後に、『小型車銘鑑』記載の小型自動車業者が加盟している団体と、『自動車銘鑑』記載の自動車業者が加盟している団体を示す(表 3-18、表 3-19)。小型自動車業者においては事業上関係する団体や組合への加盟が全てであるのに対し、自動車業者においては事業関係以外の社会的地位を示すとみられる団体などへの加盟も多くみられる。これも両者の差異を示すものであろう。

表 3-18 小型自動車業者加盟団体

団体名	数
小型自動車商工組合	131
自転車同業組合	4
自動車組合	1
自動車用品組合	1
小型自動車協会	11
溶接組合	1
小型自動車営業組合	5
小型自動車商工倶楽部	1
小型運搬組合	1
小型自動車組合	1
小型営業部組合	1
自転車業組合	1
自転車商工組合	1
輸業組合	1
自転車商業組合	1
小型自動車販売組合	1
自動自転車販売修理業組合	1
小型自動車業組合	2
小型自動車商組合	1
サンプル数	258

出所：モーターファン社(1936a)より作成

#### 本章のまとめ

本章においては、第一次大戦終結頃までの自動車業界の状況について特に自動車修理業に注目しつつ述べた第2章に続き、本稿全体の主たる考察課題である戦間期における自動車修理業界の形成過程を中心に考察した。

冒頭に、「自動車」、「小型自動車」、「規格小型自動車」の定義を述べた。新たに「規格

表 3-19 自動車業者加盟団体

団体名	数
自動車業組合	9
自動車商組合	3
自動車組合	1
自動車用品商組合	1
自動車車庫業組合	1
自動車板金同業組合	1
自動車技師組合	1
帝国飛行協会	1
飛行機利用組合	1
東洋協会	1
帝国鉄道協会	1
日本貿易協会	1
自動車営業組合	1
自動車工作業組合	1
サンプル数	107

出所：ポケットモーター社(1930)より作成

小型自動車」という用語を提案したが、その使用が必要となる場面はほとんど現れない。しかし、この用語を定義しておくことは有用であると考える。

まず、自動車産業全体を概観した。自動車<sup>216</sup>製造業のうち、国産車製造について概説した。次に、日本の自動車史上非常に大きな影響を与えることとなったフォード、GMの進出及び生産開始、その生産量の巨大さについて述べた。そして、戦間期の直前頃から勃興し始めた小型自動車の製造について述べた。小型自動車は、現在の自動車整備専門家を生み出す原因となる自動車種別であった。

続いて自動車流通の面における戦間期の状況をみた。それまでの自動車輸入商に覆いかぶさるようにフォード、GM等のディーラー網が全国的に展開される様子をみた。一方、小型自動車はその発展過程からみても当然のこととして、自転車業者を出自とする小型自動車業者を中心に流通することとなった。

次に、戦間期における自動車修理業の役割を、自動車製造業者と自動車流通業者について考察した。

まず国産自動車製造業者にとっての自動車修理を、小型自動車製造業者を中心に述べた。小型自動車製造業者における自動車修理は、販売に付随し、販売を促進するものともなってきたのであった。次に、自動車流通業者にとっての修理について述べた。戦間期前半と、フォード、GM等のディーラー網展開以降とは修理の役割は大きく変化する。サービス工場とそこで行われる修理が、自動車販売に必須のものとして認識されるようになった。

そして、本稿全体の研究課題である自動車修理産業形成過程について述べた。

まず、今日のディーラー整備工場の原型となる、戦間期において自動車販売業者が併設する修理工場が全国的に展開される様子を述べた。次に『全国自動車界銘鑑』を分析し、自動車業者の経歴や、その地域別また創業年別の傾向などを考察した。

次に今日の専業者工場の原型となる小型自動車業者の形成過程について、主として『全国著名小型自動車関係者銘鑑』の分析により考察した。小型自動車業者の経歴、地域別傾向、創業年、人員規模などの特徴について明らかにした。第2章第4節において、自転車業者がその業容を整え始める様子をみたが、ここでは戦間期までの小型自動車業者の全体像を詳細に分析した。

章末では、自動車業者と小型自動車業者を、企業形態、経営者の海外渡航歴と学歴、取扱商品、加盟団体の諸点において直接的に比較した。企業形態における法人化率の差が、

---

<sup>216</sup> 「小型を除く自動車」である。

企業規模や必要資本の差を表しているといえる。両者の間には様々な点において大きな差異があった。

本章の目的は、以上の記述により現代日本自動車整備産業の原型が、戦間期に異なる二つの源から形成されたことを検証することであった。

現在の日本自動車整備産業は、ディーラーによる大規模整備工場と業者による零細整備工場という、規模における二重構造を示している。前者の源は、戦間期において主に輸入自動車の流通とそれを支える修理を担った自動車業者に、後者のそれは、地場の需要に基づき、主として自転車をその進化の出発点とする小型自動車の修理と流通を担った小型自動車業者に遡ることが明らかになった。

輸入自動車等の販売需要に応えたのが自動車流通業者であり、小型自動車等の修理需要に応えたのが小型自動車業者であった。

戦間期における自動車流通業者の基本的役割は自動車の販売であり、その車種は契約した系列のものに専門化した。自動車の展示場と展示自動車、付属修理工場及び部分品在庫が義務付けられ、流通業者であるためには大きな資本が必要であった。販売店は各系列ごとに原則として各道府県に一社であり、商圏は広がった。

一方、小型自動車業者の基本的役割は販売よりも主として小型自動車の修理であり、多様な車種を扱った。特別な設備の必要性はほとんどなく、汎用の治工具で修理作業をこなしていたと考えられる。小資本での事業運営が可能であり、商圏はほとんど地場に限定された。戦間期に形成された自動車業者の基本的特徴はトヨタ系列や日産系列を始めとする現在の多くのディーラーに、小型自動車業者のそれは現在の業者に受け継がれることになった。

現代日本自動車整備産業の原型が形成されたのである。

## 第4章 日本自動車整備産業—戦時統制期—

### 本章の目的

前章において、現代日本自動車整備産業の原型が、戦間期において異なる二つの源から形成されたことが検証された。

現在の日本自動車整備産業におけるディーラーの源は、戦間期において主に輸入自動車の流通とそれを支える修理を担った自動車業者に、専門者のそれは、地場の需要に基づき、主として自転車とその進化の出発点とする小型自動車の修理と流通を担った小型自動車業者に遡ることが明らかになった。

本章においては、日中戦争の勃発から太平洋戦争終結に至るまでの戦時統制期における自動車業界の動向を、特に自動車修理業に注目して検討する。

「国産自動車工業は満州事変を境に量産に向かいつつあったが、しかし何といたってもその確立に決定的な基礎を与えたのは昭和11年制定の自動車製造事業法である。政府が国防および外貨節約からうちだしたこの自動車自給政策は支那事変の勃発に続く為替管理の強化と関税の大幅引上げによる輸入車の途絶によってその実現が一層早められ、国産車の量産体制は生産・製品技術面の進歩を伴いつつ急速に進展した。

しかし他方、支那事変後は資金、生産資材、労働力等の各般にわたる戦時統制が次第に強化されていき、先ず小型車特に乗用車の生産が停止され、更に太平洋戦争突入後は大型車の生産も資材割り当ての制限、生産設備の航空機等への転換等によって縮減の一途をたどらざるを得なかった。この時代の日本の自動車工業は、戦争により量産体制確立を促され、戦争によりその発展を阻止されたのである<sup>217</sup>。」と、『史稿(3)』に簡潔に述べられているように、この時期、自動車製造事業法の制定と関税引上げによりフォード、GMは日本からの撤退を余儀なくされ、大衆車の供給はトヨタ、日産に取って代わられる。一方、小型車は資材割り当ての制限により「小型車の氾濫時代<sup>218</sup>」から一転して衰退の道を歩む。

本稿の主題である自動車修理業に注目すると、戦時統制期は自動車修理の重要さが初めで認識されるようになった時代であるといえよう。「事変後、…車両の入替が困難になってくるのに連れて使用者の愛車心は昂まり、修理に対する需要は急激に増進して来た<sup>219</sup>」のである。

第1節では自動車産業全体を概観する。

<sup>217</sup> 自工会(1969) p. 2.

<sup>218</sup> 自工会(1968) p. 161.

<sup>219</sup> 柳田諒三(1944) p. 475.

最初に自動車製造事業法及び同法に対する評価について概説する。続いて同法の許可会社となった3社について、その経緯を小金商工省工政課長の談話をもとに述べる。談話では、トヨタ自動車<sup>220</sup>の豊田喜一郎とのやり取り等が述べられている。次に小型自動車製造の衰退の様子を述べる。節末では、3社<sup>221</sup>の流通機構が構築される様子と小型自動車製造2社の流通網について述べる。

第2節では自動車修理業の役割について述べる。国産新型トラック発売時のトラブルや徴発自動車の修理、部分品不足に対する対応策等について述べる。資材の不足による自動車と部分品の入手困難等により、修理の重要性が高まった時代である<sup>222</sup>。第3節では自動車統制会と、日配、自配の歴史や位置づけについて考察する。第4節では自動車修理業者組織の形成過程と企業整備について述べる。

第5節では陸軍自動車学校/機甲整備学校がその最後に果たした役割を、教育内容や自動車修理人材の輩出という面を中心に述べる。

本章の目的は、以上の叙述により、戦間期に形成された自動車修理産業が戦時統制期に様々な統制や制約の中で果たし続けた役割と、陸軍自動車学校(1941年からは陸軍機構整備学校と改称)がその最後に果たした自動車修理人材の輩出という貢献について把握し、この時代の自動車産業全体、特に自動車修理産業について理解することである。

## 第1節 自動車産業の概観

### (1) 自動車製造事業法

自動車製造事業法(以下、自製法と略記する。)は1936年5月に公布されたが、その大元になるものは前年の1935年8月に閣議決定された自動車工業法要綱である。この要綱の作成そして自製法制定の中心人物であった当時の商工省工務局長岸信介の「自動車工業確立方策の趣旨」の中の中核部分を次に示す。

「由来自動車工業なるものは産業上極めて重要なる意義を有するものである。即ち此の工業には機械工業の各方面の部門が総合的關係を持つのみならず、化学、電気、紡織、

<sup>220</sup> 正しくは、この当時は豊田自動車機製作所自動車部である。以下、トヨタと略記する。ただし文脈によりこの限りでない。

<sup>221</sup> いすゞは軍用車の生産が主であり、流通網といえるものはない。

<sup>222</sup> 愛知トヨタ自動車株式会社社史編纂室(以下、愛知トヨタと略記する。)(1969)に記載の事例を中心に述べる。同社の前身は1929年にGMの代理店として設立された日の出モータースである。(その以前にもフォードそしてGMの代理店として経営主体が2度変わっているようである。)1937年には名古屋トヨタ販売、1942年には愛知自配(日産、いすゞ系会社との合同による)、1946年からは愛知トヨタというように、社名が変わる。本項においてはその時点での社名により記述する。

窯業等の各種工業が密接不可分の連繫を有するのである。と同時に自動車は又一大消耗品であると云ふ特色を有するものである。従つて此の工業がうまく成り立つか、成り立たないかと云ふことは、単に直接関係を有する自動車部分品製造の分野のみに止らず之に関連する幾多の事業の盛衰、消長に多大の関係が在るのである。而して今日の如く我が国に於て消費する自動車の大部分を海外からの輸入に仰いで居ることは、国際貸借の上から見ても年々數千萬圓の金を外国に支払わねばならないと云ふことであつて、此の現状から考えても国産自動車工業の確立と云ふ事柄が如何に大切なことであるか御諒解出来ることと思ふ。更に国防上の見地から見ても、将来益々自動車と云ふものが重要な使命を持つものであることは説明を要せざることであつて、此の自動車製造工業が確立するか否かは一國の国防上から見て非常に重大なる関係が存するのである<sup>223</sup>。」

この文章には自動車工業確立の目的が、産業の振興、国際収支の改善、国防の整備にあることが端的に示されている。

翌年、公布された自製法の要旨は以下のとおりである。

「1、大衆車又は主要部分品年産三千臺以上を製造するものに封し、許可制を適用すること。

2、其資格は、其株式の半数以上が、日本臣民によつて所有され、且つ其株主及び取締役の半数以上が日本臣民たる株式会社たること。

3、昭和十年八月九日以前に於て事業を開始したるものは許可制の適用を受けざるも、上記月日以前に於て営みたる事業の範囲内に制限せらるること。

(此条項を適用されるのは左記二社で、上記月日以前三ケ年間の平均組立臺數に基き、一ケ年の事業範囲を左の如く限定された。

日本フォード株式会社 一二、三六〇輛以内

日本ゼネラル・モーターズ株式会社 九、四七〇輛以内)

4、許可会社に封しては、五ケ年間其事業についての所得税、営業収益税及び必要なる機械器具材料の輸入関税を免除すること。

5、外国車の輸入が、国産自動車工業の確立を妨ぐる虞あるときは、政府は一定の期間を定めて、自動車又は部分品の輸入制限をなすを得ること。

6、輸入によつて市価の低落を来し、斯業の確立を妨ぐる虞ある時は、政府は関税調査委員会の議を経、期間を定めて、自動車又は部分品に封し、現行関税の外、其価格の五

<sup>223</sup> 山本惣治(1938) pp. 130-131. この文章は山本惣治が直接岸に依頼して採録したものである。

割に相当する金額以下の輸入税を課するを得ること<sup>224</sup>。」

本法に対する評価には賛否両論がある。「…それまで日本フォード、日本 GM 等の米国製大衆車フォード、シボレーの攻勢に伸び悩んだ国産自動車の製造が、少なくとも解決され、軍用及民需用にも充当されるようになるとともに日産、トヨタの両大会社の引き出しに成功して、国産大衆車がなお不十分なながらも量産されるようになり、のち前記の米国製大衆車が国内から駆逐されてからも、国産大衆車の生産で軍用および一般需要を充足できることとなったことなど、少なからず効果を示した…<sup>225</sup>」など、日本自動車工業の確立を大きく前進せしめたという肯定的なものが主流ではあるが、反面、「…軍需産業として軍需生産に傾斜したことは、トラック中心という限られた車種の増産目標を達成しつつも、各企業の創意に満ちた経営構想にもとづく自由競争を阻害した…<sup>226</sup>」、「国の方針が正しかったかどうかは強く批判されなくてはならない。即ち此の国策は、日本のモータリゼーションのためのものでなく、軍の要求のみにより、しかも主として軍用補助法以来の「後方輸送」を目的とする輜重車政策にのみ偏向していた。…『国民の自動車生活』を根底より刈り取る鎌が隠されていた<sup>227</sup>。」などの批判的意見もある。しかし、これら批判的意見は自製法が与えた影響と、翌年から本格化する経済統制による影響を一括りにし、かつ結果からみでの批判であると考えられる。数多くの課題を克服しつつ<sup>228</sup>、日本の自動車工業確立のために制定された意義深い法律である、と評価すべきではないだろうか。

次項で述べる 3 社が許可会社となり、大衆車の大量生産に向かう<sup>229</sup>。

## (2) 製造-1 許可会社

自製法の制定および関税の引き上げなどにより、フォード、GM の日本における事業の継続は困難となり、両社は 1939 年に撤退する。代わって大衆車の生産を担うことになるのはトヨタと日産である。

自工振(1979)には、(座談会)「自動車製造事業法制定のいきさつ」の中で「許可会社 2 社決定の理由」が記載されている。以下、小金義照商工省工政課長(1936 年当時)の発言を

<sup>224</sup> 同上 pp. 139-140.

<sup>225</sup> 自工会(1969)p. 20.

<sup>226</sup> 自工会(1988)p. 55.

<sup>227</sup> 尾崎正久(1955a)pp. 134-135.

<sup>228</sup> 自工振(1973)「自動車製造事業法制定の裏に」pp. 63-69. には、外務省説得のために第 1 条に国防目的の文言を入れるなど、多くのエピソードが記録されている。また、自工振(1979)「自動車工業依確立に関する経過」pp. 12-20.、同(座談会)「自動車製造事業法制定のいきさつ」pp. 21-38. にも興味深い事実が数多く記載されている。

<sup>229</sup> 東京自動車工業が許可会社になるのは 1941 年である。同社は主として軍用車を製造する会社であり、他の 2 社とは性格を異にする。



要約して記す。

「小金と陸軍省山田中佐が豊田喜一郎を呼んで、自動車製造事業に対し本気かどうかを尋ねた。彼は『父親である豊田佐吉が自動織機のpatentを売って儲けた金が100万円ある<sup>230</sup>。佐吉も自動車製造に執念を持っていた。ゆえにこの金を自動車につき込んで蕩尽したとしても佐吉は文句をいうまい。自分はこの金を自動車工業に注ぎ込む決心である。』と堂々と述べた。それで1社は豊田自動織機製作所に決定した<sup>231</sup>。

次に岸局長が鮎川義介を呼んだ。鮎川は自動車工業への進出に積極的であったので否やのあろうはずがない。残る1社は日産を選ぶことにし、陸軍の許可を得て正式に決定した<sup>232</sup>。

トヨタは自己資金中心の行き方をし、日産は大衆の資金を集めて事業経営にあたる。異なる資本構成、異なる経営方法という選択基準の存在が、許可会社としてトヨタ、日産を選んだ理由である。

東京瓦斯電気工業は、陸軍が軍用自動車の専業として面倒を見ることになり、許可会社からはずされた<sup>233</sup>。」

当時、東京瓦斯電気工業は自動車工業との合併が事実上決定しており、翌年、合併後東京自動車工業となる。後、1941年にヂーゼル自動車専門の許可会社となる。

3社の生産実績は表4-1に示すとおりである。

---

<sup>230</sup> 和田一夫・由井常彦(2002)によれば、100万円は分割受け取りであり、かつ、佐吉の百ケ日に、その時点までに受領済みの25万円を特別慰労金として、自動織機発明関係者及び全従業員六千余名に支出している。かつ、100万円のロイヤルティに対し約50万円を納税している(pp. 276-282.)。ゆえに、多少大掛かりな表現であるといえるかもしれない。

<sup>231</sup> この記述では、淡々とことが進んだ印象を受ける。しかし、豊田喜一郎は許可会社の指定をうけるため、自身の住居を東京に移したり、豊田英二に東京芝浦に自動車研究所を開設させたり、トラックと乗用車の生産実績を挙げるなど、周到な準備を積み重ねたのである(和田一夫・由井常彦(2002) pp. 330-333.)。

<sup>232</sup> 鮎川は外資との提携を模索するなどの活動があったため、岸は陸軍に許可を得たのであろう。

<sup>233</sup> 当初、自動車の年間需要を推定して許可会社を2社にしぼった(自工振(1979) p. 25.)。

表 4-1 許可三社の生産実績推移

単位：台

年度	日産				トヨタ		ゼーゼル	計
	普通車		小型車		普通車		大型車	
	乗用車	トラック (バスを含む)	乗用車	トラック	乗用車	トラック (バスを含む)	分類不明	
1934	—	—	650	290	—	—	不明	940
1935	不明	—	2,630	1,170	—	20	不明	3,820
1936	100	—	2,562	3,601	100	1,042	不明	7,405
1937	490	1,384	3,578	4,775	577	3,436	600	14,840
1938	不明	8,249	不明	4,191	539	4,076	1,695	18,750
1939	1,370	13,786	不明	2,665	107	11,874	4,180	33,982
1940	1,162	13,991	—	772	268	14,519	7,066	37,778
1941	1,587	17,194	—	907	208	14,403	7,797	42,096
1942	871	15,974	—	589	41	16,261	5,265	39,001
1943	566	9,958	—	229	53	9,379	5,365	25,550
1944	9	7,074	—	—	19	12,533	3,846	23,481
1945	—	2,001	—	—	—	3,275	不明	5,276

出所：山岡茂・大島卓(1987)pp. 74-75. より作成

## (3) 製造-2 小型自動車

第3章「自動車」、「小型自動車」の定義の末尾で述べたように、1930年そして1933年における小型自動車の規格拡大に伴いその生産は急増し、「小型車の氾濫時代」を招来するに至った。しかし、小型自動車は、自製法の対象から外されたため生産資材に困窮することとなり、1937年を頂点にその生産は減少する。そのことを端的に示すのが生産台数の推移である(表4-2、表4-3)。

まず三輪車については、発動機製造や東洋工業など大手専門企業による<sup>234</sup>大量生産が中心となってきた。生産台数も1937年までは順調に増加しているが、同年を境に急落する。

「小型自動車は、すでに、昭和11年の『自動車製造事業法』による保護のらち外におか

<sup>234</sup> 「自転車業との兼業でなく」、という意味である。

れていたが、戦時統制立法の第 1 号ともくされる『輸出入品等に関する臨時措置法』は、四輪、三輪、単車いずれをとわず、750cc 以下の自動車を“不要不急物資”の範疇にいれ、同時に施行された『臨時資金調整法』は、小型自動車生産を融資分類の“丙類”に格付けして、資材、資金の両面から重圧を加えた。三輪トラックが、軽量運搬車として、昭和 10 年ごろからめざましい普及を示した実績と、燃料消費の経済性からみて、戦時体制下におけるその実用性を高く評価する声が政府部内の一部にもあらわれていたが、『軍用に適せず』という陸軍の裁断によって、それは、受難の道へ追いやられたのであった<sup>235</sup>。」

表 4-2 小型自動三輪車銘柄別生産台数

単位：台

会社名	車名	1935	1936	1937	1938	1939	1940	計
発動機製造	ダイハツ	2,979	3,957	5,793	4,396	2,573	2,246	21,944
日本内燃機	くろがね	1,137	1,693	1,786	898	518	1,200	7,232
東洋工業	マツダ	970	2,353	3,021	2,008	1,891	1,373	11,616
昭和内燃機	富士矢	120	350	480	280	180	110	1,520
	日曹 <sup>236</sup>	—	—	50	250	190	240	730
帝国製鉄	チャイアント	681	644	636	446	499	394	3300
その他		3,894	3,897	4,108	3,003	2,072	1,759	18,733
計		9,781	12,894	15,874	11,281	7,923	7,322	65,075

出所：自工会(1968)pp. 85-86. を修正、加工

小型三輪自動車の生産は戦時統制期に入り一挙に衰退したのである。

小型四輪自動車においても状況は同じであった。表 4-3 からは、1933 年の自動車取締令改正により小型自動車の乗車定員が緩和された<sup>237</sup>影響もあり、翌年以降ダットサンの生産が急増した様子がみてとれる。しかし、「小型車ダットサンは、昭和 13 年まで生産を継続したが、日支事変の戦局拡大と長期化の見通しから、各種生産財の統制いわば物動計画上、その配給が次第に困難となり、政府の方針に従い遂に生産を中止する措置が講ぜられた<sup>238</sup>。」

<sup>235</sup> 東洋工業株式会社五十年史編纂委員会(以下、東洋工業と略記する。)(1972)p. 114.

<sup>236</sup> 日曹コンツェルンの参入による(有沢広巳監修(1994a) p. 282. 参照)。

<sup>237</sup> それまでは運転者 1 名であったものが、4 名まで可となった。

<sup>238</sup> 自工会(1969) p. 158.

京三製作所の製作による京三号においても、1931年の試作車完成から、1932年の本格参入以降、順調に生産台数が増加している様子がみてとれる。特にトヨタなどの出資<sup>239</sup>により社名を京豊自動車工業と改称した1937年から翌年にかけては大幅な伸びがみられたが、「前記(資材の枯渇により、生産は次第に不如意となっていった。筆者)、時局の変動から京豊自動車工業(株)は、昭和13年8月京三号の製造中止を決定し、社名を自動車部品製造(株)と改め、小型自動車部品の製造に限定することになった<sup>240</sup>。」

表 4-3 小型四輪車(ダットサン、京三号)生産台数

単位：台

		1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	計
ダ ッ ト サ ン	乗用車	10	150	202	880	1,631	2,562	3,578	—	9,013
	トラック	—	—	—	290	1,169	3,601	4,775	—	9,835
	計	10	150	202	1,170	2,800	6,163	8,353	—	18,848
京 三 号	トラック	—	50	150	200	250	300	600	500	2,050

出所：自工会(1969)p. 158、p. 217. より作成

戦時統制期の自動車生産状況を包括的に示したものが表 4-4 である。この表は以下の事実を明確に示しているといえよう。

- ・普通車の生産は1941(昭和16)年度まで増加し、その後減少した(増加は軍用トラック生産の増加による<sup>241</sup>のものであり、減少は鉄、鋼材割当量の減少による<sup>242</sup>のものである。)
- ・小型車の生産は減少の一途を辿った。

<sup>239</sup> 京豊自動車工業の役員名簿には豊田喜一郎の名もある。

和田一夫・由井常彦(2002)では、「(豊田喜一郎は)大衆車の準備を進めながら、その一方で当時の日本で需要が多かった小型トラックの代表車種の製造についても、具体的に関与していたのである。喜一郎は、極めて現実的な経営者であった。」(p. 340.)と評価している。

<sup>240</sup> 自工会(1969) p. 217.

<sup>241</sup> 普通トラックの総生産台数に占める軍需の比率は1938年に25.3%であったものが1940年には50%を超え、1943年、1944年には80%を超える(いずれも年度)(東洋工業(1972)p. 113. 原資料は東洋経済新報社(1950))。

<sup>242</sup> 東洋工業(1972)p. 113. 原資料は東洋経済新報社(1950)。

表 4-4 全メーカー・自動車生産台数の推移

単位：台

年度	普通車			小型車		
	トラック およびバス	乗用車	計	四輪車	三輪車	計
1937	7,643	1,819	9,642	8,593	15,230	23,823
1938	13,981	1,774	15,755	8,633	10,685	19,318
1939	29,233	856	30,089	4,425	8,194	12,619
1940	42,073	1,633	43,706	2,335	8,252	10,587
1941	42,813	1,065	43,878	2,620	4,666	7,286
1942	34,786	705	35,491	1,697	3,821	5,518
1943	24,600	207	24,807	1,072	2,259	3,331
1944	21,434	19	21,453	309	1,338	1,647
1945	5,487	0	5,487	3	684	687

出所：東洋工業(1972)p. 113. を加工(原資料は東洋経済新報社(1950))

(4) 流通<sup>243</sup>

トヨタはフォード、GM の例に倣い、基本的に一県一店のディーラー制度を取り入れた<sup>244</sup>。トヨタ社内では、販売組織網の構築をめぐり、地元資本によるトヨタ車専売店を設けるか、既存の米国車販売店などと併売の契約を結ぶか、自己資本により直営方式をとるかなど議論があったようであるが、元日本 GM の広報部長であった神谷正太郎の意見により、地元資本によるトヨタ車専売制が取り入れられた。「神谷正太郎のねらいは、GM のディーラーを、そっくりそのままトヨタに転向させることであった。対抗車である外車のディーラーを引き抜けば、敵の戦力を根こそぎ奪い、そのうえ、そっくりそのまま自分の戦力に転換させうるので、これほど確実な、そして有力な方法はほかになかったのである。

GM 代表社員時代の神谷正太郎の信望がものをいい、誘われた各地のディーラーは、GM の看板を揚げたままでトヨタ車の併売を引き受けたり、あるいは GM と完全に縁を切って

<sup>243</sup> 本項の記述は主として、柳田諒三(1944)、自工会(1969)、塩地洋(1994)、トヨタ自動車工業株式会社社史編纂委員会(以下、トヨタと略記する。)(1967)、愛知トヨタ(1969)による。

<sup>244</sup> この理由について、塩地洋(1994)は①当時のトヨタや日産にはこのシステムに代わるものを創造するノウハウがなかったこと、②市場規模の適度さ、③登録等の行政の単位、に合理的存在理由が見いだせるとしている。

トヨタのディーラーに転向した。そして、販売網は着々と整備されていった<sup>245</sup>。」

GM系のディーラーが多くトヨタに転向したのは、上記の神谷による影響とともに、日本フォードが、系列販売店の日本車併売を抑圧したためである<sup>246</sup>。

トヨタの全国ディーラー網は1938年には22社、1939年には24社と拡張されていった。

日産は1938年に日産自動車販売を日産自動車本体から分離独立せしめ、直販方式を基本とすることとなった<sup>247</sup>。当初はトヨタがGM系販売店を擁したように、日産はフォード系の販売店の活用を企図したようであるが、鮎川の決断でその案は不採用となった。鮎川が日産車の性能に十分な自信が持てず不良車問題を危惧したためと、都市部においては直販方式に良好な見通しを持っていたためとされる<sup>248</sup>。

ここに、現在の、地場資本中心のトヨタ系ディーラーと、メーカー直営店中心の日産系ディーラーの原点がみられるのである。

一方、発動機製造の販売網は、1934年に販売店(ディーラー、筆者)28店、傘下特約店<sup>249</sup>108店、1937年にはそれぞれ33店、131店と増加をみたが、1940年には39店、84店、1941年には統制の実施により、64店、63店となった<sup>250</sup>。

東洋工業においては、1936年にそれまでの三菱商事との一手販売契約を解除し、自力での販売網構築を目指したが、1937年5月における販売体制は、本社、大阪出張所、名古屋出張所、東京出張所と、傘下特約店が実名で14店及びその他となっており、それまでの「一手委託販売制のデメリット<sup>251</sup>」がみてとれる。

小型車販売においても、1920年代の自転車関連企業等による少量生産から、上記二社のような大手専門企業による大量生産が中心となってくるに従い、ディーラーと傘下特約販売店という現在の販売網に似た体制が構築されてくる様子が窺える。

---

<sup>245</sup> 愛知トヨタ(1969) p. 101.

<sup>246</sup> 柳田諒三(1944) pp. 398-399.

<sup>247</sup> この表現はやや不正確で、主要都市(東京、横浜、千葉、名古屋、豊橋、大阪、福岡)以外では旧フォード系ディーラーを中心に販売網を組織した。三重県の例を挙げる。現三重日産自動車の前身である岩井商会は1930年(近鉄松阪駅が開業した年)から松坂駅前フォードの代理店を営んでいた(同社社長談(2013.3.14))。なお、小型車ダットサンの販売に関しては1934年頃にディーラー制による販売網が出来ていた(石川和男(2009) pp. 30-31.)。

<sup>248</sup> 柳田の思いである(柳田諒三(1944) p. 400.)。実際に販売制度などにつき日産側と懇談を重ねた人物であるので、信憑性があると考えられる。

<sup>249</sup> 現在の専業者に繋がる、当時の小型自動車修理販売業者である。

<sup>250</sup> 海外を含む。1941年の販売店の増加と特約店の減少は、三輪自動車も割当制となり、各府県に販売店設置の必要が生じたため、特約店から販売店に昇格したなどの理由による(ダイハツ工業株式会社五十年史編纂委員(以下、ダイハツと略記する。)(1957) pp. 233-234.)。

<sup>251</sup> 東洋工業(1972) p. 86.

## 第2節 自動車修理業の役割

自動車製造の初期における自動車修理は、主として製造者がそれを担った。自動車はまだ必需品ではなく修理に緊急性を求められることは少なかったようである。

1920年代の半ば頃から、フォード、GM等の販売店併設の修理工場が設置されるようになるにつれて、徐々に修理の重要性は認識されるようになってきたが、それは販売を支えるためのものという意味合いがまだ強かったと思われる。

戦時統制期に入り、状況は一変する。新車や部分品<sup>252</sup>の供給などが統制されるようになり、修理の重要性は急激に高まった。故障個所の部分品を取り換える、部分品がない場合は部分品自体を修理するか代用品で賄うという、自動車修理業本来の使命を果たさなくてはならない時代となったのである。

以下では、トヨタ G1 型トラックの発売当時（1935 年）におけるディーラー修理部門の活動状況と、戦中におけるそれを、愛知トヨタ(1969)の事例を中心にみる。

日の出モータースでは、G1 トラックがフォードや GM 等の車に劣ることを十分認識していた。ゆえに、新型車の販売に当たり、「(販売先を)国産品なら多少の不便をしのんでも使ってくれる愛国心の強い人、地元産業を育てるためには、無条件に協力する郷土愛のある人、…故障が起きたら…サービスカー<sup>253</sup>が直ちに急行できる範囲内にユーザーを限定する<sup>254</sup>」方針で臨んだ。しかし、第1号車を購入してくれた運送店の初荷の運搬時にハウジングが折れ、待機していた日の出モータースのサービスマンが出張修理したが、初荷を納めた帰路で今度はフロントスピンドルが折れる等の故障が相次いだ。積荷の重量を控え、腕達者な運転手をつけたにもかかわらず、ロッカーアームが折れ、1メートル下の田んぼに落ちた等、故障による事故も起きた。

サービス工場では、相次ぐ修理に備え納車前に、「(納車後に)交換作業の多い一部の部品などは、輸入品に代えて、納車後のトラブルを最小限度に抑えるよう努力した<sup>255</sup>。」

戦時期に入ると、「徴発されて軍用車となったトヨタ車の整備に当たったのが、名古屋ト

---

<sup>252</sup> 部品と同義である。1950年代頃までは部分品ということが多かったようである。本稿においては基本的に参照した文献などに従う。

<sup>253</sup> サービスカーが途中で故障しては役に立たないゆえに、評判にもかかわるので、「外観はトヨタ車であるが、中身はシボレーそのもの」というものもあった(愛知トヨタ(1969) p. 113.)。

<sup>254</sup> 愛知トヨタ(1969) p. 105.

<sup>255</sup> 同上 p. 114. ここでの例は極端ではあるが、1979年の時点でも、トヨタ系の手直し箇所があった。(同社副社長談。当時の聞き取りによる。)

ヨタのサービス部である。<sup>256</sup>」等の記述にみられるように、徴発自動車の修理が自動車修理業者の重要な任務となって来た。名古屋自動車加工再生工業組合でも、名古屋三師団から徴発自動車の修理一切を委任され、修理完成車を検査納入することが組合事業となった<sup>257</sup>。

修理関係者が苦労したのは部品の不足である。「折れたスプリングを鉄板で補強して使用する」、「摩耗した部分に溶接で肉盛りし、削り直して再使用にあてる」などの応急手段を以て対応したのである<sup>258</sup>。

しかし、1942年頃から、修理工に対しても徴用が多くなり<sup>259</sup>、名古屋トヨタにおいては全社で60名いた修理工が半数以下になった。「工場・社屋などはつぎつぎに焼失し、従業員は召集や徴用で減るばかりとあつては、残された社員が必死の努力をつづけても、業務状態を正常に保つのは不可能<sup>260</sup>」という状況になっていったのである。

自動車整備業者の状況はどうであったのであろうか。

1943年半ば頃の大阪における零細自動車修理業者の様子が大場四千男(2001)に引用されている。「松本勝年は『大阪府管下に於ける整備総合私見』で大阪府の自動車修理加工業の零細的な工場経営について『市内到る所に工場を作り何らの設備、工員(具?)を使用する事なくニ、三の工員を用ひて取替修理を始むる者続出した』と、述べた。このため、大阪府下の自動車修理加工業者は『現下工員の約九五%は此等小工場に散在し、其の工場全体の八割五分に達した。此等の工場は僅か五輛以下の車輛より収容力無く企業能力低級にして所謂町工場の域に過ぎない』のであった<sup>261</sup>。」都市部といえども、零細な自動車修理業者の状況はこのようなものであったようである。

### 第3節 自動車統制会と日配、自配<sup>262</sup>

<sup>256</sup> 同上 p. 132.

<sup>257</sup> 社団法人愛知県自動車整備振興会(以下、愛整振と略記する。)(1971) p. 7.

<sup>258</sup> このような作業は1960年代頃までは普通に行われた。「修理」が「部品交換」に変容するのは、「整備における熟練技能の機器への置き換え」が進む1973年前後からである(第6章第1節参照。)

<sup>259</sup> この事実は戦況が逼迫してきたことを物語る。なぜならば、当初、自動車修理工は徴用対象からは基本的に外されていたようである。当時の「自転車業者の中には、徴用を逃れるため、自動車修理工場へ転職した者もいた。」(三重県伊賀市所在のI自転車店主談 2013. 1. 17)。

<sup>260</sup> 愛知トヨタ(1969) p. 160.

<sup>261</sup> 大場四千男(2001) p. 428. 鈎括弧内の引用文は流線型社(1943) p. 24.

<sup>262</sup> 正式名称は、日配が「日本自動車配給株式会社」、自配は「(各道府県)自動車配給株式会社」である。以下、文脈により日配、(道府県)自配と略記する。

本節の記述は、愛知トヨタ(1969)、塩地洋(1994)、トヨタ(1967)、柳田諒三(1944)、大場四千男(2001)、同(2002)等による。



## (1) 自動車統制会

1938年に制定された国家総動員法に基づき、1941年9月に重要産業団体令が施行され統制会設立の法的根拠が確立された<sup>263</sup>。

自動車産業に対しては、1941年11月26日に、自動車統制会の設立命令が発せられ、会員として、トヨタ、日産、デーゼル、川崎車輛、日本内燃機、車輪工業<sup>264</sup>の6社が商工大臣により指名された。会員各社と商工省関係者により会長の選考委員会が開かれたが、「会長の詮衡に当っては、何しろ自動車統制会の設立が歴史的にも画期的なるものであるだけ、巷間種々の流説が行われ、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われ、続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ったが、結局軍出身であるデーゼル自工の鈴木重康氏を推すことに軍、官、民関係筋の意見が一致<sup>265</sup>」し、鈴木氏が会長に内定した。設立総会は1941年12月24日に東京の帝国ホテルにおいて開催され、同日、自動車統制会が発足した。

自動車統制会の目的については、その定款第1条に「本会は本邦における自動車の製造並販売に関する事業の確立を期し以って高度国防国家体制を完備するため」と記され、事業内容は定款第3章に詳細が規定されているが、その使命は戦争目的遂行のため「自動車・同部品産業の製造・流通に関する全般的統制をめざしたものであった<sup>266</sup>。」

米倉誠一郎(1993)では、業界団体の機能を、①圧力団体機能(上方向の流れ)、②政策の受け皿・遂行機能(下方向の流れ)、③カルテル機能(水平の流れ)、④情報創造機能(双方向の流れ)の4機能に分類している<sup>267</sup>が、自動車統制会の機能は明らかに②政策の受け皿・遂行機能であろう。「社会主義経済や戦時統制経済といった国家権力がきわめて強大な体制下では、政府が命令としてこの機能を業界団体に遂行させることもできる<sup>268</sup>」のである。また、「日本の産業政策遂行における業界団体の基本的機能は、政府と個別企業間にある情報の非対称性を削減することによって政策の実効性をより高いものにしてきた<sup>269</sup>」とあ

<sup>263</sup> 第1次指定をうけたのは、鉄鋼、石炭、鉱山、セメント、電気機械、産業機械、精密機械、自動車、車両、金属工業、貿易、造船の12産業である。

<sup>264</sup> 川崎車輛と日本内燃機は主として特殊軍用車を製造した。車輪工業は自動車部分品(車輪)を日産、トヨタ、デーゼルに納入していた三社が合同した会社であり、車輪を製造した。

<sup>265</sup> 柳田諒三(1944)pp. 406-407. ここで柳田が「軍」と述べている点が興味深い。トヨタ(1967)では選考結果のみを記し、愛知トヨタ(1969)、大場四千男(2001)、同(2002)では会長の人選には言及していない。

<sup>266</sup> 塩地洋(1994)p. 16.

<sup>267</sup> 米倉誠一郎(1993)pp. 185-186.

<sup>268</sup> 同上 p. 186.

<sup>269</sup> 同上 p. 183. この文章は戦後について述べたものであるが、同論文の主旨自体が戦後システムの源流を戦時統制期に求めたものである。

るが、この効果の一端を、商工省より地方長官あての「自動車修理加工工業の整備に関する件」(1941年4月23日)(以下、第一次通牒と表記する。)と、「同」(1942年12月24日)(以下、第二次通牒と表記する。)の内容の違いにみることができる。

第一次通牒においては、各道府県自動車修理加工工業組合と、その全国統制団体としての連合会にのみ言及している。ここでは主として次に示す二点の問題が存在する。まず、自動車修理に関する部分品の必要性<sup>270</sup>に関する認識の欠如である。次に、自動車販売会社の修理工場に関して、その機能に対する認識の不足である。自動車販売会社の機能の主たるものは自動車の流通であり、その修理工場の役割は主に納車前整備と事後のサービスであると認識していた様子が窺える。

第二次通牒(自動車統制会設立の約一年後)では、各道府県において自動車修理作業の中核となるべき主要工場を定めること、その主要工場は自動車販売会社<sup>271</sup>の附属工場を原則とする旨が指示されている。ここにおいて初めて、機械設備等において優れたものを持ち、部分品の流通をも担う自動車販売会社の修理工場を中核としての自動車修理体制が全国各地に組織されることとなった。政策立案者たる商工省と自動車修理業者の間の情報の非対称性を補った自動車統制会の一つの成果といえる。

自動車統制会が最初に手掛けたのが、自動車及び同部分品の配給機構の再編であった。商工省機械局長通牒(1942年6月5日)として「自動車及部分品配給機構整備要綱」が発せられ、一手買取配給機関としての日配と、その下部機構として各道府県には(各道府県)自配が設置された<sup>272</sup>。ここに、自動車及び同部分品の生産と配給部門が経営上は分離されるとともに、生産から配給に至る一元的統制機構が整備されたのである。

しかし、「戦局の熾烈化とともに、これらの団体(自動車統制会や傘下の各団体)の機能は麻痺して有名無実なものとなった。というのは、自動車工業は、資材の不足と相まって航空機工業に蚕食され始め、生産は急激に減退し、加うるに軍需会社法の制定などがあったためである。終戦直前には、自動車統制会は陸軍省の管轄となり、兵器行政本部の事務的補助機関になろうとしていた<sup>273</sup>。」のであった。

---

<sup>270</sup> 例えば、ピストンが割れたり、ベアリングの焼き付きやデファレンシャルギアが欠けたりした場合等は、代替部分品なくして修理はほとんど不可能である。

<sup>271</sup> この時期すでに各道府県に自配(次項参照。)が設立されていた。ここでの自動車販売会社は自配であり部分品の物流も一手に担っていた。ゆえに第一次通牒時の自動車販売会社とはその実体が異なる。

<sup>272</sup> 次項において詳説する。

<sup>273</sup> 東洋経済新報社(1950)p. 347.

(2) 日配、自配

日配は1942年7月10日に設立された。出資者は10の会社及び団体であるが(表4-5)、本稿の主題との関連では、日本自動車修理加工工業組合連合会が関わっていることが注目される。1942年8月5日に発表された自動車統制会の「昭和十七年度自動車統制会事業計画」において、自動車修理加工業の整備等も計画されており、自動車行政全体における自動車修理の重要性が高まってきた様子が窺える。

表4-5 日配の出資者

1	日産自動車株式会社及日産自動車販売株式会社
2	トヨタ自動車工業株式会社(販売部門を含む)
3	ゼ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	自動車部分品の卸売業者(全国自動車部分品工業組合連合会協力者)
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連合会
8	全国貨物自動車運送事業組合連合会
9	全国乗合自動車運送事業組合連合会
10	日本通運株式会社
上の内6乃至10の業者は其の希望に依り出資	

出所：トヨタ(1967)p.144.

日配の取扱品目は、自動車及び同部分品のみである。日配の自動車に関する業務の主たるものは、自動車を自動車製造業者販売価格で買い取り、軍に対しては直接納入し、民需に対しては自配を通じて販売することであった。部分品に関する業務は、自動車修理用部分品を製造業者より公定価格等で買い取り、それを自配を通じて部分品小売業者や自動車修理加工組合員に販売することであった<sup>274</sup>。

日配の設立に伴い、各道府県に一社ずつその下部機構として自配の設立が進められた。出資者は下表に示すとおりである。

<sup>274</sup> 図4-2参照。

表 4-6 自配の出資者

イ、日産自動車販売株式会社営業所及特約販売店
ロ、トヨタ自動車工業株式会社特約店
ハ、ディーゼル自動車工業株式会社販売代理店
ニ、全国自動車部分品工業組合連合会の地方買受機関
地方長官の指定を受けたものとする

出所：トヨタ(1967)p. 146.

全国の日産、トヨタ、ディーゼルの各ディーラーが道府県単位で自配へと統合されるようになったのである。三社、特に日産とトヨタの社風や業務機構などの差異によりその統合は困難を極め、当初 1942 年 7 月を予定していた自配の設立完了は大幅に遅れ 11 月となった。以下に、愛知県自動車配給株式会社(以下、愛知自配と略記する。)設立までの様子を例として示す。

「(日産自動車販売名古屋支店長) 小泉俊英と…(名古屋トヨタ販売常務) 山口昇の意見とは、まっこうから対立し、一つにまとまるのは不可能ではないかと思われたほどであった。」「委員会のふん囲気は回を重ねるごとに重苦しくなり、耐えがたいほどにまでなってしまった。…利害相反する当事者が声を張り上げて自説を主張し、言うだけのことを言い尽くすと、無言でにらみ合うのであるから、山口、小泉両者以外の委員は口をはさむ余地はほとんどなく、私語さえもかわさずに成り行きを注視するばかりであった。」しかし、「委員会は、6 回目の 10 月に結論が出て散会したが、山口、小泉ともに完全に全力を尽くして戦っただけに、委員会の終了後はかえってあとくされがなく、さっぱりとしたものであった。<sup>275</sup>」

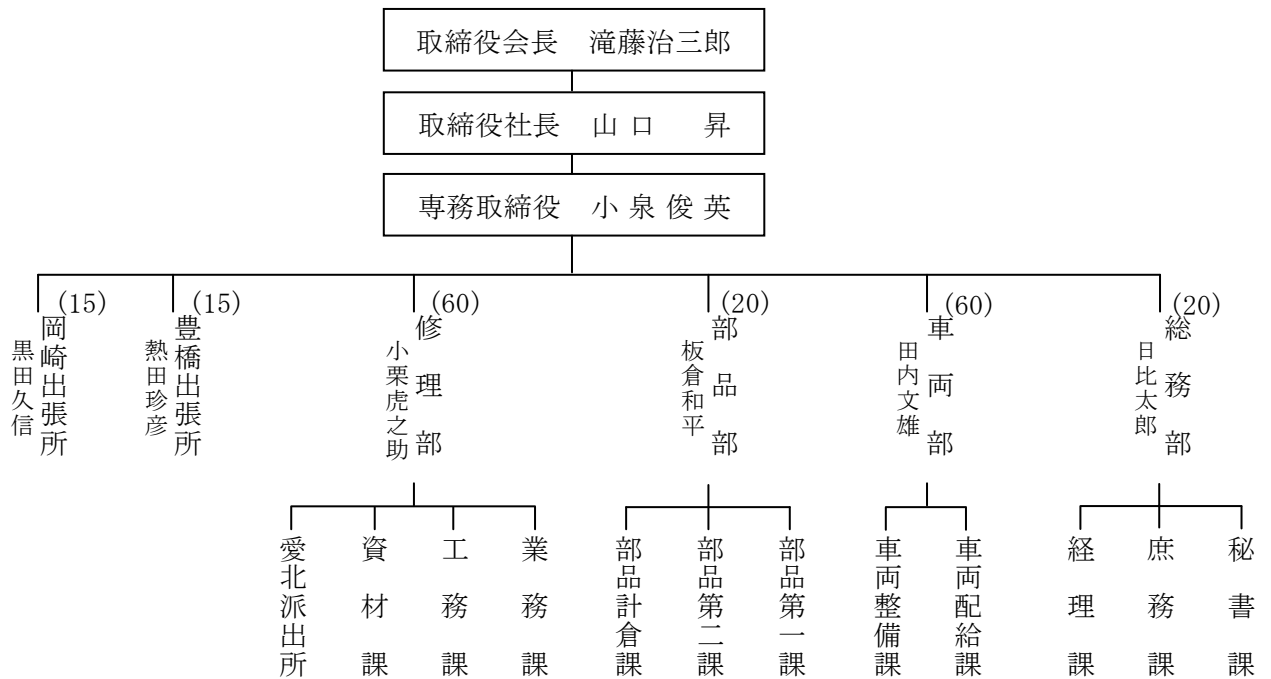
新会社たる愛知自配の社長には山口が、専務取締役には小泉が就任した<sup>276</sup>。本社社屋等は日産自動車販売名古屋支店から譲り受け、豊橋、岡崎出張所等は名古屋トヨタから譲り受けたものであったが、同社設立時の資産には商品としての自動車はなく、部分品及び附属品や修繕材料のみであった。翌 1943 年度 4 月から 9 月の売上金額をみても、新車の売上高は 106 台で 67 万 3,776 円であり、部分品売上高 126 万 5,562 円の約半分に過ぎない。他に、中古車 1 台 3,400 円、再生エンジン 26 台 2 万 5,984 円、修理代 24 万 7,770 円で、

<sup>275</sup> 愛知トヨタ(1969) pp. 140-141.

<sup>276</sup> 他に、非現業として名古屋トヨタの滝藤が会長に、部品会社系と日産自動車販売名古屋支店から取締役各一名、監査役にはディーゼル系一名が就任した。

売上高合計は 221 万 6,492 円（2012 年価値で約 7 億 3,800 万円）であった。「これが配給会社のおおよその実態である<sup>277</sup>。」また、同社の組織図には販売営業部門がないことが、その特異性を明瞭に示している（図 4-1）。

図 4-1 愛知自配発足当初の組織 （括弧内は人数）



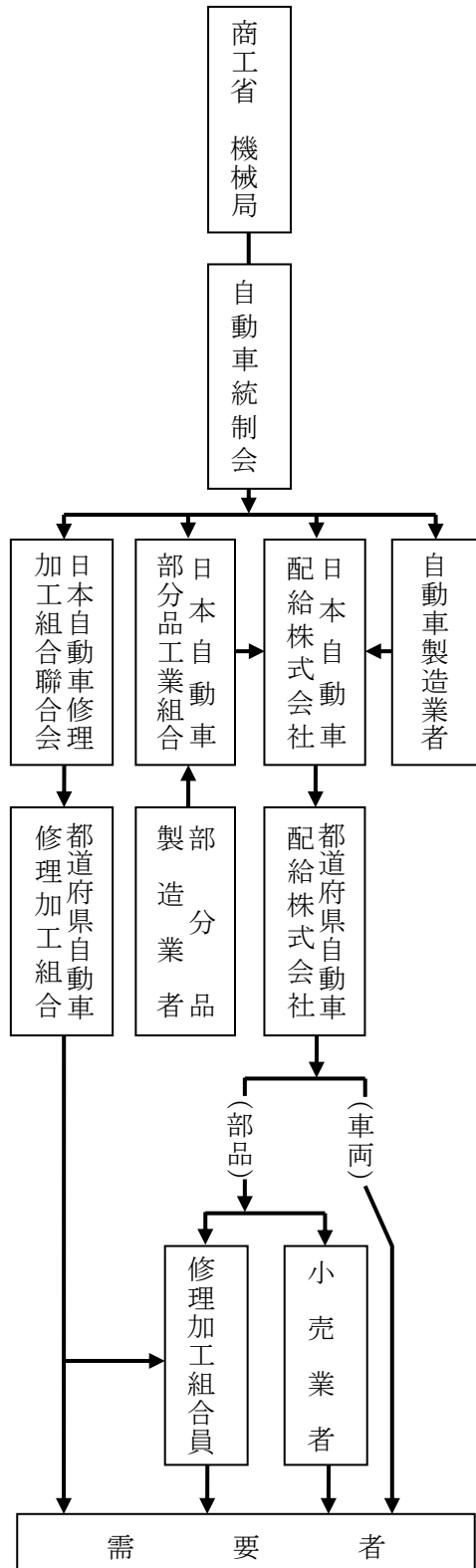
（注）他に徴用、出征で約 100 名

出所：愛知トヨタ(1969) p.145. より作成

このような経緯や状況で、全国各地に自動車及び同部分品の配給機構が整備されたのである（図 4-2）。

<sup>277</sup> 愛知トヨタ(1969) p.149.

図 4-2 自動車及び同部分品配給機構 (1943 年 10 月当時)



出所：愛知トヨタ(1969) p. 150. より一部を抜粋、加工

#### 第4節 自動車修理業者組織と企業整備

##### (1) 自動車修理業者組織の形成<sup>278</sup>

自動車修理業者の組織がどのように形成されてきたかについては確かな資料はない。各地において任意の組織が形成されていたようである<sup>279</sup>。本項においては、愛知県における自動車修理業者組織の形成を例に、その一端を辿る（表4-7参照）。

愛整振(1971)によれば、1933年12月に、「市内に修理業の団体も無かったのでその必要性を感じ、業者相寄り…名古屋自動車修繕業組合の設立総会を開き<sup>280</sup>」同組合が設立された<sup>281</sup>。現在の「愛知県自動車整備振興会の基盤<sup>282</sup>」である。名古屋市を中心に38業者の名が列挙されているが、その内16業者は外国車販売店（のおそらくは修理部門）から独立したものである。組合員の中には「名古屋トヨタ販売サービス部」の名もみえる。

しかし、この38業者と5年後の組合員48業者の名は、第3章第4節にて言及した『全国著名小型自動車関係者銘鑑』には一人も掲載されていない。「自動車」とはあくまでも大衆車であり、小型車修理業界とは異なる業界であった様子が窺える<sup>283</sup>。

1939年11月に、同組合は「名古屋自動車加工再生工業組合」と名称を変更する。本章第2節にて既述のように、軍による徴発自動車の修理を請け負うことに関連するものと考えられる。

1940年3月には、「愛知県自動車加工修理工業組合」と名称を変更する。この頃、各地で工業組合法に基づく、自動車修理加工工業組合の設立がみられたようであり<sup>284</sup>、その一つと考えられる。

1941年5月には、小型自動車修理業者も加入せしめて「愛知県自動車修理加工工業組合」と名称変更するが、これは、その前月に発せられた第一次通牒に対応するものである。第一次通牒においては、小型自動車修理業者も含めた全業者中から組合員を指名する旨定められているためであると考えられる。

<sup>278</sup> 本項での記述は、愛整振(1971)、日整連(1978)、モーター社(各号)等による。

<sup>279</sup> 日整連(1978)p. 8.

<sup>280</sup> 愛整振(1971)p. 7.

<sup>281</sup> 東京においては、1931年2月に東京自動車修繕加工工業組合が設立された（『モーター』昭和6年3月号。翌7年正月号には、同組合が満州事変慰問金を集めた等の記事が掲載されている。）。

<sup>282</sup> 愛整振(1971)p. 7.

<sup>283</sup> 第69回衆議院、昭和六年法律第四十号中改正法律案（重要産業の統制に関する件）委員会（昭和11年5月15日）にて植原悦二郎委員が『ダットサン』ヲ自動車ト思ハレテハ困ルガ、是ハ自動車ノ模型位ノモノデ、實際自動車ノ仲間入ハサルベキ資格ノモノデナイガ」と発言している。四輪車のダットサンですらこのように認識されていたのである。小型車（特に自動三輪車等）がどのような感覚で扱われていたかは推して知るべきであろう。

<sup>284</sup> 日整連(1978)p. 8.

全国的に設立されたこれら自動車修理加工工業組合の中央組織として、同年10月に「日本自動車修理加工工業組合連合会」が設立された。現在の日整連の基盤となるものである。

1942年12月24日の第二次通牒により、既述のように、各地の自動車修理加工工業組合は原則として自配の修理工場を主要工場として再整備された<sup>285</sup>。第二次通牒の「実施方法」の中に「小型自動車修理加工業の整備は考慮せざること」の一項がみられる。形式的には、小型自動車修理業者も組合員でありうるが、小規模でかつ軍用に適さない小型自動車を扱う小型自動車修理業者に関しては、その統制が困難であり、かつその必要性も低かったゆえと考えられる。

1944年1月に、「愛知県自動車修理加工工業組合」は「愛知県自動車整備統制組合」と名称変更し、自動車統制会に団体として加入する。これは、前年10月に商工省と自動車統制会が日配と自配の一体化を図り、その統制力を強化しようとしたことと同様の意図であると考えられる。しかし、「商工省・自動車統制会による『日配・自配一元化案』頓挫が意味するのは、その実態的地位を低下しつつあった統制会側からのいわば『巻き返し』であり、それが失敗におわったことである<sup>286</sup>」ように、自動車修理業界における統制会側の意図も、実態としての影響は少なかったようである。

自動車修理業者の組合は、このような状況で終戦を迎えるのである。

---

<sup>285</sup> 愛整振(1971)においては、このことに関する記載はない。団体名称等公式の変更を伴ったものではないゆえに、記録に留めなかったものと考えられる。

<sup>286</sup> 塩地洋(1994) p. 33.



表 4-7 自動車整備業界の組織の推移 (1) (全国及び愛知県)

全 国				愛 知		
年	月	組織	備考	年	月	組織
1920		修理加工業者懇談会	各地 (任意)			
		↓		1933	12	名古屋自動車 修繕業組合
				1939	11	名古屋自動車 加工再生工業組合
						↓
		修理加工工業組合 (普通・小型)	各地 (工業組合法)	1940	3	愛知県自動車 加工修理工業組合
		↓				↓
				1941	4	(第1次 通牒)
1941	10	○日本自動車修理 加工工業組合連合会 (普通・小型合同)			5	愛知県自動車 修理加工工業組合
		↓				
				1942	12	(第2次 通牒)
						↓
1943	3	○日本自動車修理 統制組合連合会 (普通・小型合同)	商工組合法 (企業の整備統合)			
				1944	1	愛知県自動車 整備統制組合
1945		解散				

(注) ○印は中央組織

出所：日整連(1978)p. 8. 及び愛整振(1971)p. 13. より一部修正、作成

## (2) 企業整備と自動車修理業界への影響<sup>287</sup>

企業整備令(昭和17年5月12日勅令第503号)は、国家総動員法に基づく勅令であり、その根拠とする条文は同法第16条ノ2及3である<sup>288</sup>。令の目的は第2条に「本令ハ国民

<sup>287</sup> 本項での記述は、主として日本経済連盟会(1944)、福田喜東(1942)、日本経済連盟会調査課(1943)及び、三重県伊賀市所在のK、S、I三店の自転車・自動二輪車店主等への聞き取り調査による。

<sup>288</sup> 「第16条ノ2は『事業ニ属スル設備又ハ権利』の譲渡其の他の処分、出資、使用又は移動に関する命令を規定しているのに反し、第16条の3は『事業』の開始、委託、共同経営、譲渡、廃止若

経済ノ総力發揮ニ資スル為企業ヲ整備シ又ハ之ガ為事業ニ属スル設備若ハ権利ノ利用ヲ有効ナラシムルコトヲ目的トス」と規定されているが、「第一種工業部門と第三種工業部門との関係は主として金属回収の高、或は労力供出の高に依って便宜分けられたもので」、「これ等が第一種工業部門中最も大きな金属回収を予定せられて居る業種でございまして」、「労力の関係等から見て（中略）整備されたところから纏って出して、残る業種については徴用の度を弱めるという方が遙かに合理的である」、「転用工場を決めて、転用を早く促進する時には、…先ず一応自家転用が出来るかどうか、出来るものに対してはそれを転用さして」<sup>289</sup>等の文章から、具体的には金属の回収と労力の供出、工場の軍需品生産への転用等が主目的であったことが窺える。

「整備令は発動せざるを以て本則とする伝家の宝刀的法規であり、この法規の休眠するを以て望ましい…。（中略）その理由とする所は整備令適用の基礎をなす各種企業の整備要綱が円滑に実施せらるゝ場合に於いては整備令適用の余地がないからである。<sup>290</sup>」とされるが、戦局は「各種企業の整備要綱が円滑に実施」できない状況にあったのである。

企業整備令により、生産停止中のものも含め 36 社あった小型自動車製造業者は、四輪車メーカー1社（高速機関工業）、三輪車メーカー4社（発動機製造、東洋工業、日本内燃機、帝国製鋳）、二輪車メーカー2社（宮田製作所、陸王内燃機）の7社に集約され、他の企業は兵器の生産、加工等に転身させられた。

自動車修理業者も、企業整備の対象となった。その小規模性のゆえか集約は早い時期に完了したようである<sup>291</sup>。

愛知県においては、愛知県自動車修理加工工業組合常務理事等が、企業合同案を作成し、説明会を開く等奔走した。「皆一国一城の主ばかりでおいそれとは参りません<sup>292</sup>。」という状況であったが、「従わない業者は国家総動員法によって工場主は軍需工場へ徴用する、工員には赤紙を出し徴兵する<sup>293</sup>」のであるから結末は明らかであったであろう。

---

は休止又は法人の目的変更、合併若は解散に関し必要なる命令を発し得ることを定めている。」（福田喜東（1942）p. 24.）。

<sup>289</sup> 日本経済連盟会（1944）p. 4.、p. 6.、p. 8.、p. 21.

<sup>290</sup> 福田喜東（1942）p. 31.

<sup>291</sup> 同上 pp. 4-5. では、「各種企業の整備状況」として、自動車修理加工業が「整備の既に完了せるもの」として分類されている。発令時期（1942年5月）と出版時（同年6月）から考えると、不自然ではあるが、自動車修理業者は規模も零細であり、設備も大きなものはなく、企業整備に当り大きな問題はなかったとおもわれる。次に述べる、愛知県における例にみられるように、事業主としての感情問題などが主なものであったと考えられる。

<sup>292</sup> 愛整振（1971）p. 9.

<sup>293</sup> 同上 p. 11.

地方における事例として、次に聞き取り調査の概要を示す。

「(三重県)伊賀地区において、自動車修理業者が一か所に集約された。G自動車修理工場に旧上野町の修理業者が集められた。平屋建て、事務所は一部二階もあった。毎日、同じ顔ぶれの修理工たちが黙々と仕事をするのであるから、当然のこととして技能の伝播も起きた。しかし、近隣ゆえ日常的に教え合いは行われていたようである。」

「実際の管轄は県である。企業整備による集約を断ると、『徴用』と言って、主として鈴鹿の軍需工場へ行かされた。そこでは米軍の爆撃により多くの死傷者が出た。」

「終戦とともに、それら修理業者は元の自分の工場へと戻り普通に<sup>294</sup>仕事を再開した。」

零細な自動車修理工場であるので、もともと大掛かりな設備等はなく、金属類の供出の後でもすぐに仕事に取り掛かれたと考えられる。地方の小規模な自動車修理業者にとって、企業整備は単に一時的な出来事であったようである<sup>295</sup>。

企業整備は自動車修理業者に対し、あまり大きな影響は与えなかったといえるのではないだろうか。

## 第5節 陸軍自動車学校/機甲整備学校の果たした役割<sup>296</sup>

### (1) 歴史

「陸軍に於ける平時業務の大部分は教育であると謂つても差支へない、従つて教育に多大の力を傾けて居ることも固よりである、陸軍大臣、参謀総長の外に特に 天皇勅令の教育總監が置かれてあるに觀ても明である、<sup>297</sup>」とあるように、陸軍の平時における主要業務は教育であった。

1925年の宇垣軍縮により、師団数等の削減と同時に軍装備の近代化が図られた。その一環として設立されたのが陸軍自動車学校である。以下では、その歴史等の概略を述べる。

「明治三十七、八年戦役後、陸軍は運搬用として自動車利用の必要を認め、明治四十年二月、初めて陸軍技術審査部長に、自動車の審査を命じた<sup>298</sup>。」のが、陸軍の自動車に関する研究の始まりである。

<sup>294</sup> 「何事もなかったように」というニュアンスであった(2013年1月10日、17日、10月10日)。

<sup>295</sup> 津市においては三重交通の修理工場に業者が集約された。当時は木炭車が多かったそうで鉄材はあまりなかったようである。技術の伝播や、業者たちのその後については不明である(Hモーターズ店主談、2013年10月22日)。

<sup>296</sup> 本節での記述は、輜重兵史刊行委員会(1979a)、陸軍自動車学校将校集会所(各号)、陸軍機甲整備学校(1945)等による。

<sup>297</sup> 永田鉄山(1933)p.3.

<sup>298</sup> 輜重兵史刊行委員会(1979a)p.514.

1912年には、軍用自動車調査委員が任命され「軍用自動車運用のための編制装備、典範、操縦教育等について研究し、また各種自動車の制式および諸制度を調査実験する<sup>299</sup>」任に当たった。

1918年12月、東京府荏原郡世田谷村（現世田谷区、東京農業大学の場所）に自動車隊が、「将校、下士、兵に自動車に関する教育を実施するのを本務とする<sup>300</sup>」組織として創設された。ニケ中隊、兵は約200名の編制で、直接徴集により入隊した。陸軍において体系的な自動車教育が始まったのである。

1925年5月、上記軍用自動車調査委員と自動車隊の任務、人員、機材、建物等を引き継いで陸軍自動車学校が設立された。

学校の組織は、教育部、研究部、練習隊、材料廠に分かれ、この中で自動車教育に関係するのは、教育部と練習隊である。

教育部が指導する学生は二種に分かれる。甲種学生は各兵科（憲兵科を除く、以下同じ）の尉官であり、乙種学生は各兵科の下士であった。修学期間は原則5か月でそれぞれ年2回入校した。練習隊の兵卒は近衛、第一、第三等八師団の輜重兵大隊から分遣される初年兵により編成された<sup>301</sup>。

「陸軍の自動車教育は、この時代に質的転換を遂げた。端的に言えば、操縦教育から整備教育へと転換した<sup>302</sup>。」のである。

1941年8月、軍令陸第14号により、陸軍自動車学校が改編され、陸軍機甲整備学校が創立された。「民間自動車の普及によって、運転手要員の補充は比較的容易となった<sup>303</sup>が、整備要員の補充は困難であったので、自動車教育も操縦より整備教育重点に移り替った<sup>304</sup>。陸軍自動車学校が陸軍機甲整備学校に改称されたのもその一つであった<sup>305</sup>。」のである。

機甲整備学校の組織は、陸軍自動車学校をそのまま引き継ぎ、教育部、研究部、練習隊、材料廠から構成されていた。

<sup>299</sup> 同上。また、第2章(2)製造 - 2 陸軍を参照。

<sup>300</sup> 輜重兵史刊行委員会(1979a) p. 542.

<sup>301</sup> 勅令第五百五十九号陸軍自動車学校令及び輜重兵史刊行委員会(1979a) p. 545.

<sup>302</sup> 輜重兵史刊行委員会(1979a) p. 597.

<sup>303</sup> 南方方面に派遣された「独立自動車第四十五大隊」関係者が組織する「南想会」の会合に参加し、聞き取り調査をする機会を得た（2012年7月21日）。「(隊に召集された父親は)銀座でタクシーをやっていた。」「自動車隊は、自動車とか自転車をやっていたものが集められた。何とかかなと思われたんやね。」等の発言はこの事実を裏付ける事例であろう。伊豆修善寺で毎年、同会の例会が開催される7月21日は、隊が大竹港に帰還した日（昭和21年）である。

<sup>304</sup> ここは「移り替っていた」と記述すべきである。

<sup>305</sup> 同上 p. 625.

教育部が指導する学生は四種に分かれる。佐官学生は中、少佐であり、乙種学生は大、中尉であった。修学期間は、佐官学生は3か月、乙種学生は4か月であり、それぞれ年1回入校した。丙種学生は中、少尉であり、戊種学生は下士であった。修学期間はともに5か月であり、年2回入校した。練習隊では兵技兵が教育された（表4-8）。

表4-8 陸軍自動車学校、機甲整備学校の学生区分、修学期間等

陸軍自動車学校				陸軍機甲整備学校			
区分	官位等	修学期間	入校／年	区分	官位等	修学期間	入校／年
甲種学生	尉官	5ヶ月	2回	佐官学生	中・少佐	3ヶ月	1回
乙種学生	下士	5ヶ月	2回	乙種学生	大・中尉	4ヶ月	1回
練習隊	兵卒	記載ナシ (5ヶ月) ※1	記載ナシ (2回) ※1	丙種学生	中・少尉	5ヶ月	2回
				戊種学生	下士	5ヶ月	2回
				練習隊	兵技兵	記載ナシ (5ヶ月) ※2	記載ナシ (2回) ※2

(注)※1 表4-9「工手技術教育計画の一例」より推定

(注)※2 「(3) 輩出人数」より推定

出所：輜重兵史刊行委員会(1979a)p. 545. p. 629. より作成

図 4-3 機甲整備学校



出所：立命館大学国際平和ミュージアム、梅本忠男写真集 No. 84

## (2) 教育カリキュラム

陸軍自動車学校における自動車技術教育計画（カリキュラム）の例を、陸軍自動車学校将校集会所が発行する『自動車記事』1940年12月号にみることができる。同号は「工術教育特集号」として編集されており、「工手教育に関する参考」や「自動車調整教育に就て」等の記事とともに、附録として「工手技術教育計画の一例」が掲載されている（表 4-9）

<sup>306</sup>。

24週（約5か月半）に亘り、計105日、576時間の教育計画である。第16週に「年末、年始作業休」がみられるなど、9月半ばを始期とする実際に行われた教育の事例と思われる。24週（実際は23週弱）という期間は表 4-8 の修学期間と整合する。

「教育方針」として「一、本計画ハ野戦自動車廠要因工手トシテ必要ナル学術科ヲ教育

<sup>306</sup> 工手区分は、組立工、鍛工、旋工、電機工、仕上工に分けられるが、ここでは最も一般的な組立工の例を示した。

スルニアリ ニ、本計画ハ野戦自動車廠備付工具器材ヲ以テ概ネ独立シテ自動車ノ修理ヲ実施シ得ル技能ヲ与フルニアリ」とあり、外地において野戦自動車廠での作業を前提としていることがわかる。

教育内容としては、自動車を正常に運行させるために、必要かつ十分な内容であるといえるが、第15週に「野外調整演習」、第17週に「修理自動車<sup>307</sup>取扱法」、第23週に「野外修理演習」の課目がみられ、戦地における自動車修理にも備えていることが窺える。

ここで示した事例は、「訓話」等の内容からみても練習隊用の教育計画であるとおもわれるが、乙種学生、機甲整備学校になってからの丙種学生、戊種学生及び練習隊用の教育計画も、修学期間が同じものは概ね同様のものであったと考えられる。

表 4-9 工手技術教育計画の一例

週	第1週	第2週	第3週	第4週	第5週
教育日数	1日	4日	5日	5日	3日
教育時間	7時間	25時間	28時間	27時間	21時間
各工	訓話	作業軍紀	危害予防	責任ある作業	物資節約
組立工	基本作業	鍛造作業	1. 鍛造作業 2. 仕上作業	1. 仕上作業	1. 仕上作業 2. 電工作業
	応用作業				
	その他				

週	第6週	第7週	第8週	第9週	第10週	
教育日数	4日	5日	5日	5日	4日	
教育時間	21時間	27時間	27時間	27時間	24時間	
各工	訓話		協同一致	軍隊に於ける 工術		
組立工	基本作業	1. 分解上の注意 2. 工具の名用途 3. 発動機学	1. 発動機学 2. 発動機組立法原則 3. 発動機修理法	同左	同左	同左
	応用作業	1. 分解上の注意 2. 工具の名用途 3. 発動機の分解及手入	「シリンダ」「ピストン」「ピストンピン」「ピストンリング」の機械修理及組立	「ピストン」「連結桿」「クランク軸」「軸承」の点検修理及組立	「歯車」「カム軸」「弁・バネ」の点検修理及組立	「配油装置」「クランク室」の点検修理「シリンダ」「ピストン」「連結桿」「クランク軸」「カム軸」「配油装置」の組立
	その他	参考品館見学	工具の保存手入	同左	同左	同左

<sup>307</sup> 故障した自動車を現場で修理するために、修理用工具、器材等を積載したトラックである。

週		第11週	第12週	第13週	第14週	第15週
教育日数		5日	5日	5日	5日	5日
教育時間		27時間	27時間	27時間	27時間	24時間
各工	訓話	綿密、正確にして確信ある作業		堅忍不拔不屈		兵器尊重心
組立工	基本作業	第7週に同じ	同左	同左	同左	
	応用作業	「シリンダ弁」「ガスケット」点検修理「はずみ車」の取付「電気点火装置」の点検修理	「電気点火装置」「及「点火栓」の点検修理及「シリンダ」への取付	1. 「燃料供給装置」及「気化器」の点検修理及「シリンダ」への取付 2. 「冷却装置」の点検修理及取付 3. 発動機始動	1. 「充電用発電機」及「始動電動機」の取付	
	その他	第7週に同じ	同左	同左	同左	野外調整演習

週		第16週	第17週	第18週	第19週	第20週
教育日数		1日	5日	5日	5日	5日
教育時間		3時間	27時間	27時間	27時間	24時間
各工	訓話		創意工夫		技術と精神	
組立工	基本作業		1. 修理自動車取扱法	1. 自動車学 2. 自動車取扱法	同左	同左
	応用作業	年末、年始作業休	1. 貨車分解 2. 「索抜」の修理 3. 「車體ばね」の点検修理及び「索抜」への取付	1. 「推進軸」及「作動器」の修理組立 2. 「車軸」及「車輪」の点検修理組立及「索抜」への取付	1. 前週の続(車軸車輪) 2. 「クラッチ」の点検修理及組立 3. 「変速機」の点検修理及組立	1. 前週の続(変速機) 2. 「ブレーキ」の点検修理組立
	その他		工具の保存手入	同左	同左	同左

週		第21週	第22週	第23週	第24週	計
教育日数		5日	4日	5日	4日	105日間
教育時間		27時間	21時間	27時間	24時間	576時間
各工	訓話	積極服務		任務必達		
組立工	基本作業	1. 自動車学(電気配線) 2. 自動車修理法	1. 自動車学(ディーゼル機関) 2. 自動車修理法			
	応用作業	1. 「操縦機」 2. 「操縦機」の点検修理組立 3. 「照明装置」	1. 機関部取付 2. 「ガス空気調整機」の点検修理及組立		1. 発動機の修理	
	その他	第17週に同じ	同左	野外修理演習	工場見学	

出所：陸軍機自動車学校将校集会所『自動車記事』昭和15年12月号より作成



### (3) 輩出人数

本項においては、陸軍自動車学校/機構整備学校が輩出した自動車整備技術者の数を試算するために、入校者数等の事例を示し考察する。

1938年7月6日、教育総監より陸軍大臣宛てに、13年度の練習隊兵79名「分遣方達相成度」との通牒が出されている。入校日時は昭和13年8月10日午前9時である<sup>308</sup>。同年11月8日には、「臨時教育学生分遣」に関し同様の回答が出されている。人数は中(少)尉、軍曹(伍長)計88名、教育機関は2か月である<sup>309</sup>。

機甲整備学校に編制が変わってからも、昭和17年7月28日に、乙種学生23名、期間4か月との同様の照会が出されている。同年10月28日には、学校長代理から陸軍大臣宛てに「兵技兵転属に関する件報告」として、「昭和十七年度第二次補充兵転属名簿」計133名分が示されている。工科区分としては、発技(発動機技術、筆者)(戦車)50名、同(自動車)52名、鍛技(鍛造技術、同)8名等である<sup>310</sup>。また、同年11月には「陸軍機甲整備学校、陸軍兵器学校に兵技兵補充兵召集等に関する件」が兵備科により起こされ、「成ルヘク多数ノ兵技兵補充兵ヲ教育スル」旨、そして、教育終了後は基本的に「外地部隊等ニ転属ヲ指示」する旨記され、戦況の逼迫を窺わせる。

このように、機甲整備学校への入校者数及び教育課程を修了した人数については、一部の記録しか残されておらず不明瞭である。

陸軍機甲整備学校(1945)<sup>311</sup>では、その内容に疑問はあるものの、教育人数等に関する記録が残されている。以下に、その一部を示す。

#### 「2、校務遂行ノ概況

##### イ、学生教育

学生ノ種類ハ学校令ニ示スモノノ一部即チ丙種(将校整備学生)及戊種(下士官整備学生)ノ二種ノミトシ之ヲ戦車、牽引車、自動車ノ三種ニ分チテ機甲車輛整備ニ喫緊ナル事項ヲ教育ス

教育期間ハ短期速成教育ナル為三ヶ月ニシテ入校学生ノ数ハ毎回将校約一五〇名、下士官約二〇〇名ナリ

##### ロ、幹部候補生教育

<sup>308</sup> 「陸軍自動車学校昭和13年度練習隊兵分遣の件」アジア歴史資料センター、画像番号0685-0696。

<sup>309</sup> 「陸軍自動車学校昭和13年度臨時教育学生分遣の件」アジア歴史資料センター、画像番号1537-1560。

<sup>310</sup> 「兵技兵転属に関する件」アジア歴史資料センター、画像番号0034-0046。

<sup>311</sup> GHQからの報告命令に対する回答と思われる。

機甲車輛並ニ船舶整備部隊ノ小隊長要員ヲ養成スルヲ目的トシ特ニ精神要素ノ涵養並ニ指揮技能ノ附与ヲ重視シテ教育ス

入校人員ハ毎回約三〇〇名ニシテ教育期間ハ約十ヶ月ナリ

#### ハ、技術部兵教育

練習隊ニ於テ教育シ各特技区分ニ基キ狭ク深ク技能ヲ修得セシム

教育期間ハ約四ヶ月ニシテ概ネ技能ヲ有スル壮丁ヲ徴集シ毎月約三〇〇名入隊ス

「イ、学生教育」では、表 4-8 の学生区分にかかわらず、佐官学生と乙種学生に対する教育は行われていなかったことを示している。丙種学生と戊種学生については、修学期間が 3 か月に短縮され、入校者数はそれぞれ、150 名、200 名であったことが記されている。

「ロ、幹部候補生教育」では、機甲整備学校に改編の後、新たに設定された区分であるのか、或は臨時（随時）編成であるのか等不明である。「特ニ精神要素ノ涵養並ニ指揮技能ノ附与ヲ重視」することと「教育期間ハ約十ヶ月」と長期であることとは、不整合であるとも考えられる。

「ハ、技術部兵教育」での「毎月約三〇〇名」は「毎回」の誤りであろう。

以上述べたように、種々疑問点はあるが、機甲整備学校が輩出した自動車等技術者の人数は、各回、丙種学生 150 名、戊種学生 200 名、練習隊 300 名（及び、臨時学生）であり、入校回数を従来通り年 2 回とすれば、年間約 1,300 名となるが、上述の入校者数の例、及び転属者数の例をみても、実際はそれよりもかなり少なかったと考えられる。

しかし、いうまでもなく、機甲整備学校は当時最大の自動車等の整備教育機関であり、ここから輩出された整備兵たちが、主として戦地に赴いて活躍したのである<sup>312</sup>。

#### 本章のまとめ

本章においては、日中戦争の勃発から太平洋戦争終結に至るまでの戦時統制期における自動車業界の動向を、自動車修理業に注目しつつ検討した。

まず、自製法については、同法の基礎となった、岸による「自動車工業確立方策の趣旨」の中核部分を引用し、同法の骨子をみた。同法の目的は産業の振興、国際収支の改善、国防の整備であった。同法に対する評価については賛否両論がある。批判的意見の根拠は、

---

<sup>312</sup> 彼らのうち、どれくらいの人数が帰還し、戦後、どのような職に就いたのか等の調査は出来なかった。今後の研究課題の一つである。

自製法が与えた影響と、日中戦争の勃発により翌年から本格化する経済統制による影響を混同したものである。かつ結果からみてもの批判であると考えられる。

続いて、同法の許可会社となった3社について、そのいきさつや製造台数の増加と減少、そして小型自動車製造の衰退の様子を述べた。次に、許可会社3社と小型自動車製造会社2社の流通機構が構築される様子について述べた。トヨタと日産については、「米国メーカーが『排他的系列販売』チャンネルを先行的に形成したが、『後発』メーカーとして出発したトヨタと日産は、1930年代半ば以降にこうした日本GM、日本フォードのディーラーをいわば『横取り』する形で受け継いだ<sup>313</sup>」のであった。小型車販売においては、ダイハツやマツダ等の大手専門企業による大量生産が中心となってくるに従い、ディーラーと傘下特約販売店という現在の販売網に似た体制が構築されてくるようになった。

続いて、自動車修理業の役割について述べ、国産新型トラック発売時のトラブルや、徴発自動車の修理、部分品不足に対する対応策等についての実態をみた。資材の不足等による自動車と部分品の入手困難等により、修理の重要性が高まった時代であった。しかし、戦争の激化に従い、修理工の徴用や工場の焼失等により「業務状態を正常に保つのは不可能」になっていったのであった。

次に、自動車統制会と日配、自配の歴史や位置づけ等について考察した。米倉誠一郎(1993)を参考に業界団体としての統制会の機能の一端をみた。統制会が最初に手掛けたのは、自動車及び同部分品の配給機構の再編であり、日配と自配等の設立により、生産から流通までの一元化が図られたが、戦局の熾烈化とともに、統制会や傘下各団体の機能は麻痺して有名無実なものとなっていった。自配については、愛知自配の事例を述べた。

自動車修理業者の団体については、愛知県における事例を中心に、任意団体として設立された業者組合が戦時統制期というこの時期に徐々に公式に形成されていく歴史をみた。

企業整備は、金属の回収と労力の供出、工場の軍需品生産への転用等を主目的として発令された。小型自動車製造業者にはその集約という多大な影響を与えたが、零細な自動車修理業者に対しては、それほど大きな影響は与えなかったようであった。

章末では、陸軍自動車学校/機甲整備学校がその最後に果たした役割を、教育内容や自動車修理人材の輩出という面を中心に述べた。戦争の激化に伴い、整備人材の教育という面においても、計画をかなり下回る数の技術者の輩出におわったようである。

自動車製造業は、1941年をピークに、小型自動車製造業については戦時事統制期に入る

---

<sup>313</sup> 塩地洋(1994) p. 4.

や、資材等の制約により生産台数は減少した。

自動車及び部分品の流通網は、戦時統制期という国家権力の強大なこの時期に、その機構の整備が進められた。

自動車修理に関しては、その重要性が非常に増大した時代であった。自動車（及び部分品）流通業者と同じく、国家の統制力により、業界団体も公式に形成された。

そして、戦況の悪化とともに、統制力は低下していった。

自動車産業界はこのような状況で終戦を迎えたのである。

## 第5章 日本自動車整備産業—戦後復興期—

本章の目的

本章においては、戦後復興期の前半期である「戦後復員期<sup>314</sup>」における自動車産業の状況と、今日に至るまで自動車整備産業を規制する基本法たる道路運送車両法の制定について述べる。

前章で述べたように、自動車製造業は1941年をピークに、小型自動車製造業は戦時統制期に入るや、資材等の制約により生産台数は急激に減少していった。自動車及び部品の流通網は、国家の統制によりその機構が整備された。そして、自動車修理業もその重要性が認識され、業者の組織化が行われた。

本章第1節から第4節においては、戦時統制期における自動車製造、流通、修理の各産業や組織が、戦後復員期にどのように引き継がれていったのかを中心に述べる。第4章と本章の第2、3、4節は、より直接的な連続性をもつ。戦時期は「戦後の始まりの時期」<sup>315</sup>である。

第1節では、自動車産業全体を概観する。戦後復興のために必須であった輸送力の回復のため、GHQにより早期に許可されたトラックの生産状況について述べる。ここでは、誤って理解されていると思われる「月産1,500台の枠」について意見を述べる。続いて、三輪トラックについて、その製造業者そして隆盛と衰退等について考察する。次に、自動車製造3社と小型自動車製造2社の流通網について述べる。

第2節では、自動車修理業の役割について述べる。自動車製造業におけるトラック生産とともに、修理による輸送力の回復が急務であった。また、零細な修理工場の当時の様子について事例を示す。

第3節では、自動車統制会と日配の解散、及び自配の当面の存続と、それが今日のディーラー網につながるることについて述べる。

第4節では、戦時期に形成された自動車修理業者の組織が、戦後どのように改編されたかをみる。そして現在に至るまでの変遷を述べる。普通自動車の整備業界組織と小型自動車のそれが一つになるのは実に1967年になってからである。

第5節では、現在に至るまで自動車整備産業を規制する基本法たる道路運送車両法の制定について述べる。

---

<sup>314</sup> 沢井実(1995)p. 233.

<sup>315</sup> 武田晴人(2007)p. 4.

本章の目的は、戦後日本経済の復興を特に運輸面から促進した自動車産業全体の復員期における状況と、自動車整備産業を規制する基本法たる道路運送車両法制定の記述により、「高度成長への離陸期<sup>316</sup>」に向かう時代の自動車産業全体を、特に自動車整備産業に注目して理解することである。

## 第1節 自動車産業の概観

### (1) 製造-1 四輪トラック

終戦時の自動車保有台数は戦前のピークであった1940年の69%にまで低下した(表5-1)。表からは四輪トラックの減少率が乗用車やバスに比べて小さいように読み取れるが、これは戦時期における乗用車の生産抑制及びトラックへの生産傾斜の結果である。しかし、終戦直後の自動車の実働率は29%まで低下していた<sup>317</sup>といわれ、実際の稼働台数としては1940年の27%であったのである。このことは、戦後の経済復興に必須であった輸送能力の大幅な減少を意味した。「戦争は、交通運輸システムのような経済システムの一部を麻痺させることによって、過度の生産規模の縮小をもたらした<sup>318</sup>。」のである。GHQも輸送力回復の必要を認め1945年9月に、トラックの生産再開を許可した(表5-2)。しかし、タイヤ<sup>319</sup>を始め生産資材や部品の供給が隘路となり、自動車生産台数が1940年を上回るのは1950年である。

なお、新車製造のみでなく、老朽化し放置されていた自動車の再生もメーカーの工場において行われた。「まず分解され、補給部品を調達したのち、ほぼ新車の場合と同様の工程を踏んで組み立てられたが、新車生産にもこと欠くほどの不足状態にあった部品の調達に時間がかかり、完成までに約4か月の月日を要するのが通常であった<sup>320</sup>。」

---

<sup>316</sup> 沢井実(1995)p. 235.

<sup>317</sup> 河村徳士(2008)p. 6.

<sup>318</sup> 長谷川信(1998)p. 36.

<sup>319</sup> 1946年時点で、新車用タイヤの必要数は111,200本、割当数は77,830本であった。タイヤ装着数を台当り4本とすれば、新車8,340台分がタイヤ不足により出荷できなかったことになる(自工会(1988)p. 60.)。また、河村徳士(2008)p. 9.には「タイヤの需給率は燃料のそれより低く、(中略)、タイヤの獲得には燃料以上に、配給制度の悪用、闇市場の利用がみられ、これは運送会社の経費を押し上げる要因となった。」とある。

<sup>320</sup> 愛知トヨタ(1969) p. 180.

表 5-1 戦時期から戦後期の自動車保有、生産台数

単位：台

年	保有台数						生産台数				
	四輪車				三輪車	合計	四輪車			三輪車	合計
	乗用車	バス	トラック	小計	トラック		乗用車	トラック	小計	トラック	
1937	60,054	24,344	61,132	145,530	47,869	193,399	1,819	16,236	18,055	15,230	33,285
1940	52,110	22,394	77,561	152,065	50,420	202,485	1,633	44,400	46,033	8,252	54,285
1945	25,533	12,792	72,900	111,225	28,500	139,725	—	6,726	6,726	585	7,311
1946	26,863	12,060	84,579	123,502	33,598	157,100	—	14,914	14,914	2,692	17,606
1947	26,340	12,772	100,618	139,730	34,267	173,997	110	11,106	11,216	7,432	18,648
1948	30,273	14,704	122,676	167,653	50,746	218,399	381	19,211	19,592	16,852	36,444
1949	36,265	16,467	137,876	190,608	76,751	267,359	1,070	25,560	26,630	26,727	53,357
1950	42,588	18,306	152,109	213,003	111,779	324,782	1,594	26,501	28,095	35,498	63,593

(注) 生産台数は電気自動車を除く。生産台数にはトラックにバスを含む。

出所：呂寅満(2007)p.139.より抜粋、加筆 原資料は自工会(1988)等

表 5-2 トラック・バスシャシ生産推移 (20/9～21/9) <sup>321</sup>

単位：台

年／月	会社別			
	トヨタ	日産	ゼーゼル自工	合計
20／9	104	—	—	104
10	511	—	62	573
11	255	50	30	335
12	220	150	70	440
21／1	210	175	30	415
2	251	237	73	561
3	504	537	74	1,115
4	506	701	195	1,402
5	402	520	350	1,272
6	730	402	351	1,483
7	607	556	300	1,463
8	505	502	250	1,257
9	528	552	200	1,280

(注) 寺澤の商工技官当時の記録による。

出所：自工振(1979)p. 145.

ここで、戦後復興期における自動車生産の再開に関して、多くの先行研究で言及されている「GHQ が許可した月産 1500 台のトラックの生産枠」について考察する。

自工振(1973)に、『制限付生産許可』説は誤り」という一項があり、当時の商工省技官であった寺澤市兵衛と、GHQ 経済科学局バンチング少佐とのやり取り等が記載されている。

「9月25日付のメモランダムに関して、トラックの製造許可の項に台数制限がない点を質してみました。すると少佐は『どれくらい造れるか』と私に問いかえます。私は(中略)20年末に月産1500台くらいのトラックを造ることが可能である、と答えたところ、彼は『それでよかろう』とうなずいていました。(中略)このときの『月産1500台可能』と答

<sup>321</sup> 次に述べるように、寺澤の「月産1500台」が妥当なものであったことを示すものである(自工振(1979)p. 145.)。



えた私の話しが、いつのまにか『月産 1500 台の制限付で生産許可』というふうに誤って巷間に広まりました。実際にはそのような制限はなかったのであります<sup>322</sup>。」とある。MEMORRANDUMには“8. Authorization is given to the manufacture of the motor tracks as described in paragraph 7; but not to the manufacture of passenger vehicles.”とあり、例えば“3. …180,000 tons of steel…”、“4. …6,000 tons of aluminum…”のように数量は明記されていない。「それでよかろう」という言葉の解釈にもよるかもしれないが、公式の“GENERAL HEADQUARTERS SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS”の文面<sup>323</sup>に、数量の記載がないのであるから、「制限付生産許可」説は修正されるべきであると考えられる<sup>324</sup>。

## (2) 製造-2 三輪トラック<sup>325</sup>

三輪自動車は四輪車に比べ、一段低いものと評価されてきた。常見耕平(1997)は三輪自動車への評価を「①自動車(乗用車)発展の前段階を担うものである。②四輪自動車への移行のための資金や技術を準備する手段に過ぎない。③四輪車の代替車、補完車であって、独自の価値は持っていない。これらが、乗用車中心の視点から小型三輪自動車に与えられた評価なのである<sup>326</sup>。」とし、一例として伊丹・加護野・小林・榊原・伊藤(1988)における「乗用車メーカーをその前身で分類するといった視点が暗黙のうちに持つ評価軸<sup>327</sup>」を挙げている。

戦後復興期の輸送手段として、特に商業者や小規模製造業者の物流に活躍したのは三輪トラックであった。「昭和 20 年代、戦後復興にともなう物資の輸送手段の確保が緊急の課題であった時代、しかし現実には、昭和前期の牛・馬車や荷車、リヤカーに依存しなければならぬような交通体系しか残存していない時代、この時代の物流を担ったものこそが、小型三輪自動車にほかならなかつたのである<sup>328</sup>。」表 5-1 に示すように、三輪トラックの生産は急増し、1949 年には四輪トラックを生産台数において、1952 年には保有台数においても上回るに至った。

---

<sup>322</sup> 自工振(1979)p. 144.

<sup>323</sup> 同上 p. 141.

<sup>324</sup> 有沢広巳監修(1994b)pp. 72-73. やトヨタ(1958)p. 237. を始め管見の限りすべての記述がそのようになっている。大元は読売報知新聞 1945 年 9 月 29 日の記事によるようである。

<sup>325</sup> 本項では、常見耕平(1997)、東洋工業(1972)、呂(2007)、同(2011)を中心に記述する。常見耕平(1997)、呂(2011)は三輪自動車に言及した数少ない研究である。

<sup>326</sup> 常見耕平(1997)p. 28.

<sup>327</sup> 同上 p. 42.

<sup>328</sup> 同上 p. 28.

各社とも鉄板等資材の割当量不足への対応には苦慮した。東洋工業(1972)では隠退蔵物資や旧軍施設の払下げによって生産資材を確保した様子が記されている<sup>329</sup>。

戦前からの三輪自動車の二大メーカーである東洋工業と発動機製造(1951年ダイハツ工業と社名を変更)は、1945年12月に早くも三輪トラックの生産を再開した。続いて翌年7月以降、戦前からのメーカーである日本内燃機の生産開始や、三井精機、三菱重工水島等6社の新規参入が相次いだ(表5-3)。

表 5-3 新規参入三輪トラックメーカーの資本金、生産開始時期等

メーカー	車名 母体	資本金	生産開始
三井精機	オリエント 旧島津製作所・東洋精機	1億円	21年7月
三菱重工業水島機器	みずしま	10億円	21年7月
愛知起業	ダイヤモンド 旧愛知航空機	3,000万円	21年7月
明和興業	アキツ 旧川西航空機	6,000万円	21年12月
汽車製造	ナニワ	1億2,000万円	22年4月
日新工業	サンカー	500万円	22年4月

出所：東洋工業(1972)p.178.等から作成

戦前の三輪車メーカーとは異なり、戦後に新規参入した企業は、戦時期において航空機や精密機械等の製造を行っていた大企業である。それにもかかわらず、先行2社に追いつけなかった理由を、常見耕平(1997)は生産力と流通網による「製品供給力」の差に見出している。

三輪トラックの大型化や高機能化に伴い、「簡素、低廉、実用」というその本質的な強みが徐々に失われていった。そこに着目して市場に送り込まれたトヨタSKB型小型四輪トラック(後のトヨエース)の低価格戦略により、戦後十年以上にわたり隆盛を謳歌した三輪トラックは衰退へと向かう<sup>330</sup>。

### (3)流通

トヨタ、日産、デーゼルの販売会社や支店を中心として構成されていた自配は、戦後も

<sup>329</sup> 西日本水産所有の旧海軍燃料タンク1,100トン、広島鉄道局管理の葉莢用鉄板200トン、徳山燃料廠の燃料タンク2,000トンなど(東洋工業(1972)p.180.)。

<sup>330</sup> 常見耕平(1997)pp.39-40.そして、軽三輪トラックが1953年、軽四輪トラックは1956年に登場する。

引き続き存続し、配給活動を継続していた。それらがメーカーごとの販売系列に再分離、独立するのは、1946年6月に運輸省陸運監理局長通牒「自動車配給機構改善方に関する件」が出されて以降である<sup>331</sup>。

トヨタにおいては、「1946年5月に自配の代表者を挙母工場に招き、工場見学を兼ねて、トヨタ自工の進むべき方向について懇談会を開催した。ここで喜一郎は自動車工業の現状とトヨタの進路について講演し、神谷が他メーカーよりも先を行くマーケティング・チャンネル戦略を説明した<sup>332</sup>。」1946年に設立された販売店42社の内23社は旧自配である<sup>333</sup>。同年11月16日、46社の販売店を以て「トヨタ自動車販売店組合」が創設された。

日産においても、翌月に47社を以て「日産自動車販売組合」が創設された。日産の販売店においても旧自配を引き継いだものが18社を占める<sup>334</sup>。

この時期、日産の自動車及び部品の流通機構は、メーカーと販売店の間に日産自動車販売が存在した<sup>335</sup>。同社は日産からの商品をいったんすべて買い取り、それを全国の日産ディーラーに卸売りしていた(図5-1)。このシステムの長所は、メーカーは自動車の開発、製造に専念でき、自動車販売社(以下、自販と略記する。)はマーケティング活動に専念でき、かつディーラーとの関係性をより深めることができる等である。一方、問題点としては、メーカーと自販の意思疎通がやや疎遠になる、メーカーの統制力が弱まる傾向がある等である<sup>336</sup>。

なお、トヨタ自動車販売店組合長には戦前において有力な日産系ディーラーの社長であった菊池が就任し、逆に、トヨタ系の有力ディーラー経営者であった吉田が日産自動車販売組合副組合長に就任するという、興味深い事実がみられた。

---

<sup>331</sup> 本項の叙述は、それ以降の各自動車メーカーの販売網構築についてである。ゆえに第3節における自配に関する記述とは、時系列的に逆となっている。

<sup>332</sup> 石川和男(2009) p. 53. 上述の陸運監理局長通牒が出される前月である。トヨタの素早い動きが注目される。

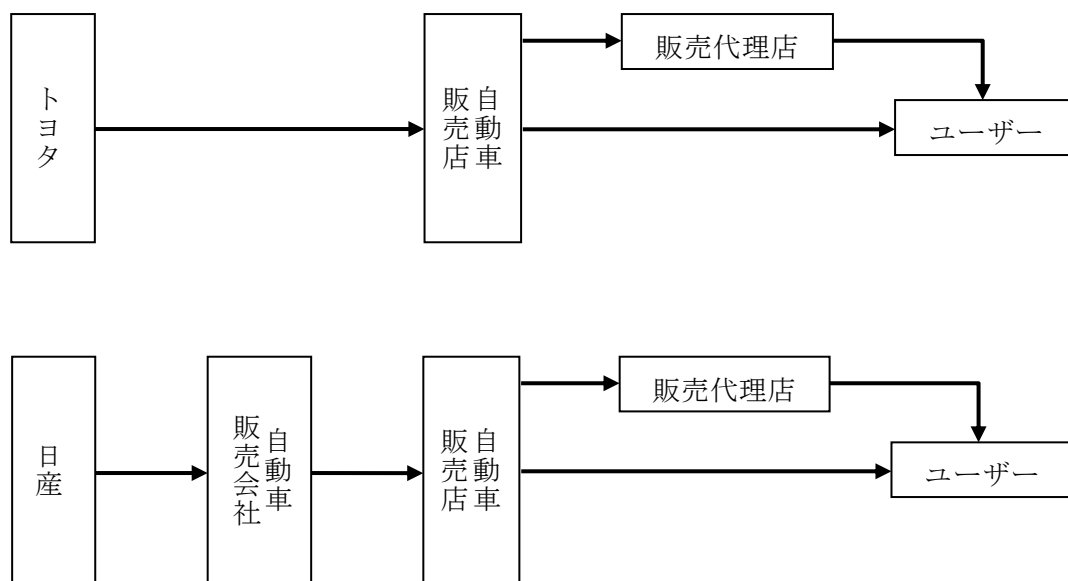
<sup>333</sup> 同上 p. 58. なお、「販売店42社」は、同年の途中の数字であると考えられる。

<sup>334</sup> もともと、自配に対する出資割合は、トヨタ：日産：ゼーゼル：部分品の地方買受機関=3：3：2：2、あるいは、4：4：2：0(トヨタ(1958) p. 146.)であり、トヨタと日産は同額の出資が原則であった。ゆえに、自配を引き継いだ販売会社数におけるこのトヨタと日産の差の小ささは自然であると考えられる。

<sup>335</sup> トヨタも1950年にトヨタ自動車販売を設立し、販売機構を分離した。これは、再建策の一つであった。

<sup>336</sup> 1984年、三菱自動車におけるメーカーと自販の統合時において、「トヨタもそうでしたが、わが社も『A(自販の実力者、筆者)を切れ』なんですよ。」という興味深い発言があった。(三菱自動車役員談、1984年。)

図 5-1 トヨタ、日産の自動車流通経路



出所：筆者作成

ディーゼルにおいては、終戦まで全生産台数の95%が軍需であり、残りの5%も国鉄などの大口需要先への納入であった<sup>337</sup>ので、販売網の展開はされていなかった。「民間需要になじみの薄かった当社製品の普及については製造とらんで大きな努力を要した。21年10月自動車の配給機関解消とともに、全国的にいすゞ自動車特約販売店を開設する動きが活発化し、11月15日、伊豆長岡で各特約店の初顔合せが行われた。

当時の販売店は下記の17社だった<sup>338</sup>。」として、全国17社の販売店名が列挙されている<sup>339</sup>。

小型自動車界においても、1941年に統制により各府県に販売店の設置が義務付けられた。

発動機製造においては、特約店（サブディーラー、筆者）からの昇格等により前年の販売店数39店が64店に増加したが、終戦後の1947年には51店となった。その後、1949年には55店、1951年には62店と、販売網は拡張していった<sup>340</sup>。

東洋工業においては、「経済の安定化と戦後統制の撤廃をまえに、東洋工業は三輪トラ

<sup>337</sup> 石川和男(2009) p. 57.

<sup>338</sup> いすゞ自動車史編纂委員会(1957)p. 90.

<sup>339</sup> 愛知トヨタ(1969) p. 172. では、「全国の自配も、それぞれトヨタ、日産、ディーゼルの各販売会社として契約を結び」とあるが、この中(いすゞの販売店)には旧自配はなかったようである(石川和男(2009) p. 58.)。

<sup>340</sup> ダイハツ(1957) p. 234.

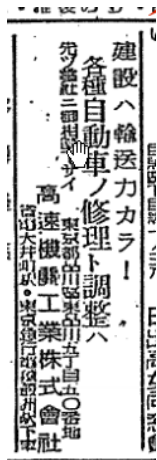
ック販売網の整備拡充に着手した。このとき、(中略)『1 県 1 特約店方針』が打ち立てられた<sup>341</sup>」が、1947 年 5 月の時点でも「マツダ号三輪トラックの販売網は、戦前そのままのもの<sup>342</sup>」であった。同社の「1 県 1 特約店設置計画」が完了するのは、1949 年 10 月である<sup>343</sup>。

両社の社史の、流通面における統制関連の記述の少なさをみても、小型自動車の流通においては、統制はあまり大きな影響は与えなかったようである。

## 第 2 節 自動車整備業の役割

戦時統制期においては、戦争目的遂行のための徴発自動車の修理が自動車修理業界の重要な任務の一つであった。戦後復興期においては、「整備能力の修復と充実は、町中をあえぎながら走る老朽車の修理と整備を行って、復興輸送に貢献するための責務でもあった<sup>344</sup>。」とあるように、復興輸送力確保のため老朽車の修理が重要な任務となった。

図 5-2 「建設は輸送力カラ！」高速機関工業の広告



出所：読売新聞（1945 年 10 月 27 日）

自動車を修理するうえで障壁となったのは部品の不足であった。「純正部品も極端に不足し、それがトラック輸送のあい路となっていた<sup>345</sup>」のである。愛知トヨタにおいては終戦直後から「製品部」を発足させ、部品の再生や自家製作を行った。ATS (Aichi Toyota

<sup>341</sup> 東洋工業 (1972) p. 189.

<sup>342</sup> 同上。なお、「第 4 章第 1 節 (4) 流通」を参照。

<sup>343</sup> 同上 p. 191.

<sup>344</sup> 愛知トヨタ (1969) p. 184.

<sup>345</sup> 同上 p. 181.

Seihin) 部品は県外からも注文が来るようになり、「資材事情が好転し、純正部品が潤沢に市場に出回るように」なる 1949 年頃まで製作された<sup>346</sup>。

ディーラーにおける自動車整備に対して、自動車整備業者はどのような状況であったのであろうか。

次に示すのは、1950 年 9 月 18 日参議院運輸委員会における、ジェーン台風の被害状況などの調査に行った菊川孝夫議員の報告である。

「大阪における自動車の整備工場を見て参りましたのですが、(中略)道路端等のちよつと空地を利用いたしまして、二、三人の工員を使用して、自動車の整備を行なつておる、併しそこで整備をやつてそのでき上りは、一時は成る程使用に堪えるかも知れませんけれども、長い目で耐久力を考えましたときに、そうした中小企業の家庭工業的に行われておるところの自動車の整備業というものは、…」とある。第 4 章第 2 節で述べた大場四千男(2001)からの引用時期とは 7 年の開きがあるが、この両引用文からは、極めて高い相似性がみてとれるであろう。当時の零細な自動車整備業者の実態の一端を示すものである。

次に、終戦直後の、地方における零細な自動車整備業者の実態の一例を示す。

「(九州にて沖縄行きの直前に終戦を迎え、兄の経営する自動車修理工場に戻ってきた) 四郎は無事復員してきたが、兄の工場も仕事がなく、鍛冶屋の跡でフライパンを作って売ることにした。(中略)。

町の人が行列を作って買ってくれる。鉄板を丸く切って柄をつける。熱い仕事場でガンガンと鉄を伸ばして(中略)。

これより先、昭和十九年四月運輸通信省の『旅客自動車決戦非常措置に関する件』<sup>347</sup>によって一都市一業者原則による事業統合が進められていた。

終戦から半年も経ったころから兄の整備工場—その企業合同した会社へ入ってくる仕事は少しずつ増えてきた<sup>348</sup>。」

戦後復興期初頭の、地方における零細自動車整備業者の実態の一例を示すものである。

### 第 3 節 自動車統制会と日配、自配の戦後

#### (1) 自動車統制会

---

<sup>346</sup> 同上 p. 183.

<sup>347</sup> 昭和 19 年 2 月 25 日、閣議決定による「決戦非常措置要領」が、同年 4 月、運輸通信省から「旅客自動車運送事業重点輸送強化実施要綱」が発表された。作者は企業整備令とこれらとを混同したようである。

<sup>348</sup> PEN 制作室 (1998) pp. 13-14.

自動車統制会は、1943年11月、軍需省発足の後その管理下に入り、終戦直前には「陸軍省の管轄となり、兵器行政本部の事務的補助機関になろうとしていた」が、GHQの命令により1945年11月14日、事実上（形式的には1946年9月）解散させられた。そして、翌日11月15日に、自動車協議会が設立された。翌月には、トヨタ、日産、デーゼル、三菱重工により、自動車製造工業組合が設立され「(自動車)協議会運営の中核となった<sup>349</sup>。」自動車製造工業組合は、1948年3月31日解散し、翌日4月1日に自動車工業会が設立される。そして、1967年4月に、日本小型自動車工業会と合併し、今日の社団法人日本自動車工業会となるのである。

「当初、日本政府はGHQの民主化要求を予想して、政府による統制を縮小し、統制会ないしその後継団体に『自主統制』を行わせることを構想した<sup>350</sup>。」が、「GHQの意向は予想に反して、経済復興には政府が責任を持つべきであり、日本政府が民主的と考えた『自主統制』は排除されるべき独占にほかならないというものであった。

そのため政府は、1946年初めから経済統制を再強化し、戦時期に経験済みの計画経済システムを用いて経済復興を図るという政策に転換した<sup>351</sup>。」のである。

第一次指定を受けて設立された12の統制会<sup>352</sup>と第二次指定による10の統制会のすべてが、解散や改組を経て後継団体に継承された<sup>353</sup>。これら業界団体が、戦後、米倉誠一郎(1993)が指摘するように、「政府と個別企業間にある情報の非対称性を削減することによって政策の実効性をより高いものに<sup>354</sup>」する機能を果たすことになるのである。

## (2) 日配、自配<sup>355</sup>

自動車統制会に直結する日配は、終戦直後から機能が停止させられていたが、自工会(1988)では、1946年7月22日の解散が記されているだけである<sup>356</sup>。しかし、以下に示す資料から、解散に至るまでの時期的な推移がほぼ統制会と同様であったことがわかる。

「日配の解散は昭和20年8月15日の予定であったが、終戦が国民に知らされたこの日の株主総会は、定員不足のため流会となり、その後、重役中から会社延命論が出されたこ

<sup>349</sup> 東洋経済新報社(1950)p. 347.

<sup>350</sup> 岡崎哲二・奥野正寛(1993)p. 29.

<sup>351</sup> 同上。

<sup>352</sup> 脚注263参照。

<sup>353</sup> 岡崎哲二・奥野正寛(1993)p. 24.

<sup>354</sup> 米倉誠一郎(1993)p. 183.

<sup>355</sup> 本項での記述は、塩地洋(1994)、自工会(1988)、愛知トヨタ(1969)、トヨタ(1958)等による。

<sup>356</sup> 自工会(1988)p. 328.

ともあって、日配の解散は三か月後に延期されたのであった<sup>357</sup>。」つまり、日配の事実上の解散は、統制会と同じく11月半ばであったのである。形式上の解散も1946年7月であり、統制会の9月とほぼ同様の時期であった。既に自動車の流通経路はメーカーから直接各自配へとされており、次に述べるように各自配は機能的にも暫時存続し、統制会と日配は事実上解散したのである。

既述のように、トヨタ、日産、デーゼルの販売会社や支店を中心として構成されていた各自配は、戦後も引き続き存続し、メーカーから供給される自動車を一手販売していた。しかし、今後予想される自動車の輸入攻勢に対し、「国産自動車が自力で強く育つためには、配給統制による無競争状態から一日も早く脱却し、生産や販売での激しい競争にさらす必要があった<sup>358</sup>。」との考えから、全国自動車整備配給協議会<sup>359</sup>は1946年2月、臨時総会を開き各自配の「メーカー系列別分離案」を決議した。メーカー側もほぼ同様の意見を持ち、「(神谷は)販売機構に関する統制撤廃とメーカー別フランチャイズ・システムの再現に努力した<sup>360</sup>。」

こうした業界側の動きに対し、「当初、GHQの出方を気にして、態度を保留していた運輸省も、21年にはいってようやく配給協議会が自主的に機構を改正することを認めるようにな<sup>361</sup>」り、1946年6月、運輸省陸運監理局長通牒「自動車配給機構改善方に関する件」が出された。この指令により、各自配は、トヨタ、日産、デーゼル<sup>362</sup>の各販売系列に分離、独立することとなった。トヨタ、日産、デーゼルの三者を中心として構成されていた各自配が、どの系列の販売会社となるのかを決定する理由について、塩地洋(1994)では愛知トヨタを例に、自配の立地、役員構成、人間関係等を挙げている。

「今日における日本の自動車流通形態の主流をなしている都道府県別フランチャイズ・システムの原型<sup>363</sup>」が形成されたのである。

#### 第4節 自動車整備業者組織の変遷

本項においては、愛知県における自動車整備業者組織の戦後の変遷と、自動車整備業者の中央組織において、普通自動車と小型自動車に分かれていたものが、社団法人日本自動

<sup>357</sup> 阿部武司他(1991)「解題」p.6.

<sup>358</sup> 愛知トヨタ(1969)p.170.

<sup>359</sup> 各自配が、関係各省庁への折衝団体として設立していたものである。

<sup>360</sup> トヨタ自動車販売株式会社社史編集委員会編(1970)p.107.

<sup>361</sup> 愛知トヨタ(1969)p.171.

<sup>362</sup> 石川和男(2009)p.58.によれば、デーゼルの販売会社となった例はないとされる。

<sup>363</sup> 日本自動車工業会(1988)p.63.



車整備振興会連合会として一体化される経緯について述べる（表 5-4 参照）。

愛知県自動車整備統制組合は、1947 年 3 月、協同組合法による愛知県自動車整備工業協同組合に「組織変更<sup>364</sup>」された。理事長なども統制組合当時と同じであり、組織としては統制組合を引き継いだものといえる。当初、その運営は、「配給物資も少く会員も減りまして会費の収入も意の如く成らず組合事務局の運営も困難を極め、給料の遅配ばかりでしたが、この間荒廃再起不能と感じました<sup>365</sup>。」という状況であったが、戦後の復興に伴い徐々に業界の基礎も出来上がってきた<sup>366</sup>。

1951 年 6 月の道路運送車両法公布（施行は 7 月）に伴い、その第 95 条に基づき、1951 年 8 月に、愛知県自動車整備工業協同組合は社団法人愛知県自動車整備振興会に改組され今日に至っている。

普通自動車整備業者の中央団体としては、1947 年 4 月に全国自動車整備工業協同組合連合会が組織された。1948 年 1 月には、日本自動車整備協会と改組され、1951 年 7 月には、道路運送車両法第 95 条の規定により、社団法人日本自動車整備振興会と改組された。

一方、小型自動車整備業者の中央団体として、1948 年 10 月、全国小型自動車整備組合連合会が組織された。そして、1950 年 1 月に、日本小型自動車販売協会と合体し日本小型自動車協会が組織された。この組織もまた、1952 年 10 月、道路運送車両法第 95 条の定めにより社団法人全国小型自動車整備振興会連合会と改組された。

普通自動車整備業者の中央組織たる社団法人日本自動車整備振興会と、小型自動車整備業者の社団法人全国小型自動車整備振興会連合会が、社団法人日本自動車整備振興会連合会として一体化されるのは 1967 年 7 月である。

表中には、「中央団体の合体に伴い、地方でも普通整振と小型整振の合体促進」と記述されているが、実際の進捗は必ずしも順調ではなく、10 年後の 1977 年においても、小型自動車整備振興会が全国に 12 存在した。これらが完全に一体化されるのは 1990 年<sup>367</sup>である。

戦間期において主に輸入自動車の流通とそれを支えるための修理を担った自動車業者と、地場の需要に基づき、主として自転車をその進化の出発点とする小型自動車の修理と流通を担った小型自動車業者が、組織として完全に一体となるまでには実に半世紀以上の

<sup>364</sup> 愛整振(1971) p. 12. 正しくは「組織変更」ではなく、「新しく組織された」のである。

<sup>365</sup> 愛整振(1971) p. 12.

<sup>366</sup> 同上。

<sup>367</sup> 最後まで独立した組織として存在していた愛知県小型自動車整備振興会が同年 7 月に統合された。愛整振(1971)においては、小型自動車の組織に関する記述はない。

年月を要したのである。

表 5-4 自動車整備業界の組織の推移 (2) (全国及び愛知県)

全 国					愛 知		
年	月	普通車業界	小型車業界	備考	年	月	組織
1946	1	整備組合		各地 (任意)			
	12	整備工業協同組合		各地 (協同組合法)			
1947	4	○全国自動車整備 工業協同組合連合会	整備協同組合		1947	3	愛知県自動車整備 工業協同組合
		↓		独禁法の公布			
1948	1	○日本自動車整備協 会					
	10		○全国小型自動車 整備組合連合会				
1950	1		○日本小型自動車協会 (日小販協と合体)				
1951	6	社団法人自動車整備振興会	社団法人小型自動車整備 振興会	道路運送車両法の公布 同法の規定に基づき 各地に設立(公益法人)	1951	8	社団法人愛知県自動車整備 振興会
	7	○社団法人日本自動車整備 振興会					
1952	10		○社団法人全国小型自動車 整備振興会連合会				
1967	7	○社団法人日本自動車整備振興会連合会 (日整連) (日整振と全小整振連が合体) 中央団体の合体に伴い、地方でも普通整振と 小型整振の合体促進		中央団体の一本化			

(注) ○印は中央組織

出所：日整連(1978)p. 8. 及び愛整振(1971)p. 13. より作成

#### 第 5 節 法制度の確立—道路運送車両法の制定—

「道路運送車両法(昭和 26 年 6 月 1 日法律第 185 号)が制定され、これまで自由業であった自動車整備、修繕業について法制化がなされた<sup>368</sup>。」道路運送車両法(以下、文中では原則として車両法と略記する。)の成立を以て自動車整備は公式に産業として成立したといえる。「従前は、自動車の保安を確保するために必要な整備をなすことを自動車の使用

<sup>368</sup> 愛整振(1971) p. 74.

者に対して勧告はしていたが自動車整備業に関係した法規制として、整備士の技能検定規則に基づく検定と自動車整備工場認定規則（昭3.8.25運輸省令第27号）に基づく認定制度のそれぞれ任意制度があるに過ぎなかった<sup>369</sup>。」のである。

#### (1) 道路運送車両法制定に至る歴史

車両法が制定されるまでの歴史を遡ってみると、以下に示す規則や法令が先行して定められている。これらの規則や法令を、制定された年代順にその流れを見ていくことにする。

1. 1903年(明治36年)乗合自動車営業取締規則(愛知県令)、自動車取締規則(長野県令)、自動車営業取締規則(京都府令)等  
1907年(明治40年)自動車取締規則(警視庁令)
2. 1919年(大正8年)自動車取締令(内務省令)
3. 1933年(昭和8年)自動車取締令改正(内務省令)
4. 1947年(昭和22年)道路運送法

1. 1903年(明治36年)乗合自動車営業取締規則(愛知県令)、自動車取締規則(長野県令)、自動車営業取締規則(京都府令)等

1903年(明治36年)8月に、愛知県が「乗合自動車営業取締規則」を制定したのが、我が国最初の自動車取締規則である。

この頃、日本のいくつかの地域において、乗合自動車の営業を企画するものが相次いだ。そのきっかけをもたらしたものは、1903年3月から7月まで大阪天王寺公園で開催された第5回内国勸業博覧会である。同博覧会には横浜の外国商館が自動車を初めて出品し、また会期中には梅田駅と天王寺会場間に観客を運ぶため乗合自動車が運転された<sup>370</sup>。

この内国勸業博覧会で自動車の影響を強く受けた人たちが先駆的な乗合自動車事業等を計画したのである。これらの営業申請に対し認可(営業許可)を与えるには、その前提として自動車の運用に関する諸規則が必要であった。すなわち、規則に則り営業申請をするのではなく、営業申請を受けて、それに対し認可を与えるために規則(府県令)が必要となったのである。

この愛知県令に続き、1905年にかけて、20の府県において、乗合自動車営業取締規則、

---

<sup>369</sup> 同上。

<sup>370</sup> 自工会(1965) pp. 72-75.

自動車取締規則、自動車営業取締規則等の名称で府県令が制定された。

愛知県令を例にとると、自動車整備に係る構造に関連するものは、タイヤ、ブレーキ、警笛、屋根、泥除け、前照灯、後尾灯のみである。なお第 5 条に於いて、「営業ニ使用スヘキ車体及原動機ハ営業開始前県庁ノ指定スル日時場所ニ於テ検査ヲ受ケ其ノ證ヲ受クヘシ(中略)営業開始後ニアリテハ毎年一月及七月ニ各一回県庁ノ指定スル日時場所ニ於テ検査ヲ受クヘシ」と、営業開始前と、営業開始後は年 2 回、「検査」を受けることが義務付けられている。簡素なものであったとはいえ、今日の車検の原初の形である。

東京府においては、1907 年(明治 40 年)自動車取締規則(警視庁令第 9 号)が制定された。自動車に関する規則の制定が遅れていた理由は、自動車は危険であり他の交通の妨げになる、と考えられていたことによるようである。明治 36 年に 3 件の乗合自動車の営業許可申請が出たが、警視庁は内務省の意向を受け許可を与えなかった<sup>371</sup>。しかし明治 40 年に、渋沢栄一が創立委員長となって、乗合自動車会社が設立されることになった<sup>372</sup>のをきっかけに、警視庁が自動車取締規則の制定を進めた。この警視庁令は「我が国自動車法令の中核をなすことになった<sup>373</sup>。」のである。

愛知県令に比べ車輛の構造に関する規定項目が増えた。「…毎年五月一回警視庁ノ検査ヲ受クヘシ…」と検査は 5 月に、有効期間は 1 年、と定められた。しかし当時の検査は「検査官は工場系の技師でボンネットに頭を突っ込みマグネット、気化器などの位置を確かめ、『制動機とはどれを言うか』などを検査する程度であって、機構の良否、性能の如何も疑問のうちに、無造作に鑑札が下付された状況であった<sup>374</sup>」という程度のものであったと思われる。第 5 章に於いて「自家用自動車ニ対スル規定」が定められたことは、当時東京府下において自家用車が増加してきたことを物語るものであろう。

愛知県令「乗合自動車営業取締規則」制定から 4 年、この警視庁令「自動車取締規則」に於いては使用目的別の規則が定められ、また、自動車の進化に伴い構造関連の規定項目が増えた。

制定主体は地方長官(東京府に於いては警視庁長官)であるが、愛知県令「乗合自動車営業取締規則」などにその名の通り、自動車を利用して事業を営むことを企画したものが、その認可を得るために規則の制定が必要であったのである。

---

<sup>371</sup> 佐々木烈(2004) pp. 125-126.

<sup>372</sup> この計画は実現しなかった。

<sup>373</sup> 尾崎正久(1955b) p. 369.

<sup>374</sup> 自工会(1965) p. 465.

規則の内容は、他の交通主体<sup>375</sup>に迷惑を掛けないことを主目的として定められた。

## 2. 1919年(大正8年) 自動車取締令(内務省令)

内務省は従来の道府県令を内務省令として一本化し、全国統一の自動車に関する規則を制定した。

「この法令は自動車が増加するにしたがって、全国統一の取締に当たる必要から制定されたもの<sup>376</sup>」、であり、乗合自動車営業の他府県にまたがる路線、自家用自動車による府県を超えた旅行、などがその背景である。

ここでは、当時の日本陸軍の影響力を示す事例を述べる。

1918年制定の「軍用自動車補助法」とその翌年制定の内務省令「自動車取締令」の間にはその関連を想起せしめるものはない。しかし1907年の警視庁令と1919年の内務省令との違いをみると、自動車の構造面でほぼ前者のものが踏襲されているのであるが、後者において自動車の全長、全幅の規定が削除されている。1907年の警視庁令では、第7条12項に「車体は全長外法十八尺(5.4m)以内」と定められたものが、1918年軍用自動車補助法施行細則第十条において「全長五米五〇以下」と定められた。この関係から1919年の内務省令に於いて全長の規定が削除されたのであろうと考えられる。

当時、陸軍としては、戦時に必要な軍用自動車の平時における確保の為「軍用自動車補助法」の制定と、その周辺法令の整備が喫緊の課題であった。内務省令「自動車取締令」制定に対する陸軍の関与を示す事例である。

## 3. 1933年(昭和8年) 自動車取締令(内務省令)改正

内務省令「自動車取締令」が制定された1919年における全国の自動車保有台数はわずか7千台であった。

関東大震災後の復興に自動車が活躍した頃から、徐々に国民によって自動車の利便性、そして身近さが認識されるようになった。自動車保有台数の急激な伸びが始まり、14年後の1933年には、自動車保有台数は約30倍の13万5千台となった。

1919年制定の自動車取締令は、わずか全37条よりなっていたが、この改正により7章

---

<sup>375</sup> 1903年における諸車の保有台数は、馬車98千台、牛車28千台、荷車1349千台、人力車185千台である。5年後の1908年には、人力車は165千台と減少したが、他は増加している(呂(2011) p. 34. 原典は『日本帝国統計年鑑』各年版。)

<sup>376</sup> 自工会(1967) p. 560.

全 92 条へと大幅に内容の充実が図られた。第 2 章に於いて 19 条を費やして、自動車の構造や各部の機能が格段にきめ細かく規定された。例えば、ブレーキにおいては「…走行速度毎時五十軒ノトキ二十二米…ヲ超エサルコト」と、速度 50 キロメートルで走行時に 22 メーター以内に静止できるだけの制動力を要すること、前照灯に於いては「五十米ノ前方ニ在ル交通上ノ障害物ヲ明瞭ニ認メ得ヘキ光度ヲ有スルコト」と 50 メーター前方の障害物を認識できる光度を要する、などと詳細に規定されるようになった。

ここでは、商工省による本改正への影響力の事例を述べる。

「内務省は我が国学界、業界の権威者を網羅して『自動車取締令改正委員会』を設け、同法の根本的改正に着手したが、本改正に当たって注目しなくてはならぬことは、自動車政策の根本方針を織り込んだ点にある。即ち台頭した小型自動車工業を国産自動車工業の一翼とすべき目標の下に、無免許車輛の区分を設け、これを 750cc に制限したことである<sup>377</sup>。」とあるが、「自動車政策」、「国産自動車工業の一翼」云々は商工省の管轄である。1931 年に商工省が設置した「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会<sup>378</sup>」においても、フォード車、GM 車にはない国産小型車の利用を促進するため、甲乙二種類あった運転免許状の区分を撤廃すること、国産の「標準車」利用促進のため、フォード車、GM 車等の過積載への取り締まりを強化すること、運輸事業者の営業申請に対し、国産車の利用を促進させること等、内務省令「自動車取締令」の規定範疇のことが意見具申されている。「本委員会トシテ自動車取締令ノ改正ニ当リ標準車ノ使用普及ニ不便ナキ様特ニ考慮アリ度旨ヲ内務省ニ申請スル必要アリト思フ」（吉野委員長）という発言もある。

1933 年の内務省令自動車取締規則改正、更には 1951 年成立の道路運送車両法において、本委員会での具申事項の多くが実現した。商工省の、国産自動車産業の育成を目的とする積極的な関与を示すものである。

なお、1945 年の自動車取締令(内務省令)の改正において、諸規定や検査など大幅に緩和された。検査の有効期限は 1 年、という規定がなくなった。必然的に、継続検査を規定した条文も削除された。1933 年には「(前照灯は)車輛ノ前面両側ニ各一個ヲ備フルコト」と規定されていたものが本改正により「車輛ノ前面ニ一個以上ヲ備フルコト」と、前照灯は一つでもいいと改正された。また、自動車の主要装置を変更したときには変更後検査を受けなくてはならない旨の規定の、主要装置の種類が大幅に緩和され、さらには、同条第 2

<sup>377</sup> 尾崎正久 (1955b) p. 383.

<sup>378</sup> 第一、第二、第三委員会があった。

項に於いて「前項ノ場合ニ於イテ地方長官ハ検査ヲ省略スルコトヲ得」、という項目が追加された。これら緩和の理由は定かではないが、戦中における混乱や部品入手の困難、実動車輛数の減少(終戦直後には約 30%にまで低下していた)などによるものであると考えられる。

#### 4. 1947 年(昭和 22 年)道路運送法(法律第 191 号)

自動車取締令は、内務省の解体に伴い、また、自動車保有台数の増加、交通事故の頻発等の理由により「道路交通取締法」(昭和 22 年法律第 130 号)と「道路運送法」に分化した<sup>379</sup>。

道路交通取締法が交通の安全や秩序に重きを置いたものであるのに対し、道路運送法はその名の通り道路運送に関する諸規定を定めたものである。また、当時の自動車は陸上輸送を目的とするトラックがその過半を占めていたので、自動車の登録、検査、整備に関することも、道路運送法の規定範囲となった。

1947 年に道路運送法が制定された直後に、運輸省令第 36 号として「車輛規則」が制定された。第 1 章総則第 1 条に「車輛の検査、整備及び登録については、道路運送法の規定による外、この省令の定めるところによる。」と定められ、自動車整備産業を規定することとなった。第 2 章自動車第 1 節「構造装置及び性能」において、寸法及び重量、安定性、制動装置、最小回転半径など現在の「保安基準」そのものが、第 2 節検査においては「検査」が規定されその有効期間は基本的に 1 年と規定された。さらに第 3 節「整備」に於いて、運送事業用自動車、事業用自動車そして自家用車に分けて、規定の走行距離あるいは期間を超えない範囲で「其の要部を解体し、運輸大臣の定める基準により、これを整備しなくてはならない」と、分解定期点検整備の義務が規定された。

1951 年に制定される車両法に先立つこと 4 年、この道路運送法に基づく「車輛規則(運輸省令第 36 号)」が以降の自動車整備、そして自動車整備産業に影響を与えることとなる原初の省令であった<sup>380</sup>。これが(2)「道路運送車両法の制定」で述べる理由、また板垣暁(2010)の指摘するように、命令 1 つで事業者の生殺与奪権を行使されることを避けるためにも確たる立法化が望ましいと、1951 年の「道路運送車両法」制定へと続いていくのであ

<sup>379</sup> この表現はやや不正確で、道路運送法自体は 1931 年制定の自動車交通事業法を引き継いだものである。自動車取締令に規定されている「構造」、「検査」、「整備」、「登録」等は道路運送法に組み入れられた。

<sup>380</sup> 続いて、1948 年に運輸省令第 27 号「自動車整備工場認定規則」、翌年に運輸省令第 50 号「自動車整備士技能検定規則」が定められた。

る。

## (2) 道路運送車両法の制定

車両法は、運輸省による自動車規制の根拠法である。自動車整備業者は全て同法及び関連法令により規制され、かつ同法によって生ずる制度需要こそが、以後の自動車整備業者の主な収益源となりその成長の大きな糧となった。

この法律の目的は第 1 章第 1 条で述べられている通り、「道路運送車両に関し所有権についての公証を行い(自動車の登録、筆者、以下同じ)、…安全性の確保及び整備についての技術の向上を図り(保安基準、整備士技能検定、車検制度等)、…自動車の整備事業の健全な発達に資すること(自動車整備事業の認証等)…。」である。

章建ては以下に示す通り全 8 章 112 条の法律である。

### 第 1 章 総則

### 第 2 章 自動車の登録

### 第 3 章 道路運送車両の保安基準(構造、装置、乗車定員等、詳細は運輸省令、筆者、以下同じ)

### 第 4 章 道路運送車両の整備(点検、整備士の技能検定等)

### 第 5 章 道路運送車両の検査(車検制度等)

### 第 6 章 自動車の整備事業(自動車分解整備事業の認証制度)

### 第 7 章 雑則

### 第 8 章 罰則

上述したように、道路運送法から道路運送車両法が生まれたこと、また、立法の背景と同法の要点は昭和 26 年 3 月 31 日の衆議院運輸委員会における山崎運輸大臣の以下の発言によっても明らかである。

「現行道路運送法の実施以来、三箇年の経験にかんがみまして、その不備欠陥を是正して」、「自動車車両は三十八万両を越え、戦前の最高車両数をはるかに凌駕いたすとともに、その行動は、ますます長距離かつ高速度化して参つておりますが、その反面、車両の老朽化、車両整備の不完全等による車両事故が増大し、また自動車登録においても虚偽の申請が次第に増加している実情であります。」

「現在道路運送車両の保安につきましては、道路運送法に規定されてありますが、その



詳細は大部分同法に基く省令によつて規定しておりますので、(中略)単行法として道路運送車両法案を提出いたした次第であります。(中略)第一に、自動車の登録制度を整備充実いたしまして、自動車の実態把握及び盗難予防の徹底を期しますとともに、この制度を利用して自動車を目的とする私法関係の安全の確保に資したことであります。第二に、車両の構造及び装置につきまして、保安上必要な最低限度の技術基準を設定いたしますとともに、車両検査制度を整備充実しまして、車両の保安を強化することにより、その安全性の確保に資したことであります。第三に、自動車使用者の自主的な車両整備に必要な体制の確立を期しますとともに、自動車整備事業を認証して、その健全な発達をはかることによりまして、車両検査と相まって、自動車保安の完璧を期したことであります。」

第一に自動車の登録制度が挙げられているが、これは老朽車を新車に代替えさせることの促進がその主目的であったようである。続いて「次に、自動車抵当法案及び自動車抵当法施行法案の提出理由について御説明いたします。自動車運送事業の健全な発達及び自動車輸送の振興をはかるため、老朽車をすみやかに新車に改めて、車両の保安度を向上することと、これが実現のために金融の円滑化を確保いたしますことは、(中略)、自動車の動産抵当が必要と考えるのであります<sup>381</sup>。」との発言があった。

第二の車輛の構造及び装置については、車両法「第3章道路運送車両保安基準」において、運輸省令36号「第2章自動車第1節構造装置及び性能」で定められたものがほぼ踏襲された(技術基準という文言は通産省の要求により保安基準と修正された。後述)。検査の有効期限については車両法「第5章道路運送車両の検査」において、運輸省令36号の規定から変更され、「旅客を運送する自動車運送事業の用に供する自動車にあつては九箇月、貨物の運送の用に供する自動車にあつては一年、その他の自動車にあつては二年とする。」と定められた。

第三に挙げられている、自動車整備事業の認証に関しては当時の自動車整備業者の実態の一端を示す下記発言<sup>382</sup>が興味深い。ジェーン台風の被害状況などの調査に行った菊川孝夫議員の報告であり、1950年9月18日参議院運輸委員会におけるものである。

「次に大阪における自動車の整備工場を見て参りました、(中略)道路端等のちよつと空地を利用いたしまして、二、三人の工員を使用して、自動車の整備を行なつておる、(中略)将来この自動車整備業というものを、もつとしつかりした基盤の上に立つた、そうし

<sup>381</sup> 1931年に「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会」において松井委員が具申していたことである。

<sup>382</sup> 第5章第2節で引用したものである。

てせめて運輸大臣の免許制にでもいたしまして、そうして信用のある業者を免許して、自動車の整備につきまして、運輸省としてももつと監督権を拡充する必要がある」。

このような状況から、整備業者の認証という必要が生まれたのである<sup>383</sup>。車両法の制定に際して、関連する道路運送法と自動車抵当法の三法とそれぞれの施行法の計六法案が同時に、昭和 26 年 5 月 26 日の衆議院本会議、続いて 28 日の参議院本会議に提出され議決された。

1948 年のアメリカの対日政策の転換を受けて、「自動車産業基本対策」、「自動車生産 5 カ年計画」など、商工省主導による戦後自動車産業育成策はこの時期に始まった。本法制定に先立って、自動車産業の育成を図ろうとする通産省が規制による足枷を嫌い、運輸省原案にさまざまな修正を求め、そしてほぼそれら修正を勝ち取った経緯を、板垣暁(2010)が詳述しているものを次項で述べる。

### (3) 先行研究—板垣暁「道路運送車両法の成立過程と日本の規制政策への影響」—<sup>384</sup>

この論文の研究目的は板垣が「はじめに」で述べているように、「①この『道路運送車両法』がどのような過程で成立したのか、②その過程でどのような問題が生じたのか、③それらの結果が日本の規制政策にどのような影響を与えたのか」を明らかにすることである。

#### 1. 「道路運送車両法」起案の背景

板垣によれば、同法の起案を進めたものは自動車による交通事故の増加である。論文は事故増加の原因をつぎの 4 点に求めている。①車両数の増加、②性能の向上(速度の増加)、③車両の老朽化、④整備の不完全等である。

#### 2. 「道路運送車両法」をめぐる意見対立

板垣は本法成立による、通産省の懸念と自動車メーカーの意見を次のように記している。

##### ・通産省の懸念

道路運送車両法の運輸省案は、公共性を過度に追求するあまり、企業の自主性を抹殺し、日本自動車工業の自由健全なる発達を阻害する面が多々あるのではないか、(中略)との理

<sup>383</sup> 既述のように昭和 23 年に運輸省令第 27 号「自動車整備工場認定規則」が定められてはいたが、その内容は「第 1 条 自動車整備事業を行うものは…運輸大臣の認定を受けることができる。」と必ずしも義務ではなかった。

<sup>384</sup> 板垣暁(2010) pp. 15-29.

由で懸念を示し、原案の条項の削除、修正を求めた。

・自動車メーカーの意見

保安基準そして保安基準を決める原則の明確化を望んでいた。つまり、わずか三カ条の道路運送法の条文に基づき、省令や通牒により運輸大臣が自動車メーカーの生殺与奪権を持つような状況から、法律により運輸省の権限が明確に規定されることを期待した。つまり自動車の安全等の公共性には賛同しつつも、運輸省の過度の干渉に対しては懸念を持っていたのである。

3. 対立の帰結と「道路運送車両法」の成立

大まかに言って、①「法の運用が困難なもの、条文が曖昧なため運輸省の恣意的な運用が生じる可能性があるもの、メーカーの自主性を阻む可能性が生じるもの」は通産省の要求通りに変更された。②修正意見が棄却されたものの一部(車体番号の打刻)は、その後の法改正で通産省の要求通りになった。③型式指定、取り消しについての修正意見は法案に盛り込むことはできなかったが、運輸次官と通商産業次官との間の了解事項という形で政治的決着を見た。

論文は以下のように、板垣の考えを示す肯定的な文章で締めくくられている。

『道路運送車両法』の成立による『保安基準』の明文化及びその成立過程で生じた意見対立の結果による通産省・自動車メーカーと運輸省の折衝による明文化は、以後、運輸省にメーカー・通産省との事前協議を通じた一定の配慮を行わせる形で、日本の規制政策に影響を与えることとなった。そして、その事前協議とメーカーへの一定の配慮が、日本の自動車規制の比較的順調な実施の一つの要因となったのである。」

本章のまとめ

本章においては、戦後復興期の前半期である「戦後復員期」における自動車産業の状況と、今日に至るまで自動車整備産業を規制する基本法たる道路運送車両法の制定について述べた。

戦後復興のために必須であるにもかかわらず、極度の不足状態にあった輸送力の回復に向けて、資材不足の中でのトラックの生産や再生修理等の状況をみた。また、史実となっているGHQによる「トラック生産の月産1500台の許可枠」について意見を述べた。

次に、当時の自動車整備業者の状況を、ディーラー、都市部の整備業者、地方の整備業者それぞれの事例をみた。続いて、自動車統制会と日配、自配の戦後の推移を述べ、自配

の戦後における事業の継承から今日のディーラー網の原型が形成されたことをみた。

自動車整備業者の地方における組織、及び中央組織の歴史を概観し、普通自動車整備業者の組織と小型自動車のそれが一体となるまでをみた。

最後に、車両法の歴史や制定の経緯等を詳述し、それが以後の産業規制政策に与えた影響を、先行研究により述べた。車両法は、運輸省による自動車規制の根拠法である。自動車整備業者は全て同法及び関連法令により規制され、かつ同法によって生ずる制度需要こそが、以後の自動車整備業者の主な収益源となりその成長の大きな糧となった。そして、車両法第 95 条において自動車整備振興会の役割が明確に規定され、今日に至るまで官民の中間的立場にあつて、自動車整備業界の運営や発展を図る機関としての役割を担うこととなった。

道路運送車両法の成立を以て自動車整備は公式に産業として成立した。

日本自動車整備産業は保有台数を基盤とし、本法を規制の枠組みとして高度成長期へと向かうのである。

## 第6章 日本自動車整備産業－1950年代初頭から現在まで－

### 本章の目的

第2章から第5章までにおいて、自動車整備産業形成の歴史について叙述した。1898年の日本における自動車の出現に始まり、自動車関連の事業がまだ産業と呼べる状態に至らない第一次大戦終結頃まで、自動車整備産業の原型がほぼ形を整えるに至る戦間期、さまざまな統制や資材不足等の下、その役割を果たし続けた戦時統制期、そして戦後高度成長の中核的存在といえる自動車産業を支える整備産業が、車両法の制定を以て公式に産業として成立する戦後復興期までを述べてきた。

本章では、自動車整備産業が成立して以降、第1章で概観した現在の自動車整備産業に至るまでの歴史を概観する。最初に自動車保有台数と一台あたり整備消費金額の変遷などをもとに、成長期、成熟期、衰退期(現在)と区分して示す。次に整備工場数の推移を専業者とディーラーについて示す。続いて、車両法改正の歴史を概観することにより、当初は規制に重点が置かれた同法が、規制緩和へと流れを変える様子を見る。そして自動車整備産業の成立期から現在に至るまでの変遷をみることにより、現在の自動車整備産業及び自動車整備産業形成史の把握をより確たるものにするを旨とする。

### 第1節 自動車保有台数と整備売上の推移

自動車整備産業にとって、最も基礎となるものは自動車保有台数である。その数は1898年の初の1台、1910年の約100台から、ピークの2007年には7900万台を数えるにいたった(図6-1)。

保有台数の増加率を見る為に図6-1を対数グラフで表したものが図6-2である。関東大震災及び戦争により減少した時期を別として順調に伸びてきた保有台数が、明らかに1973年前後を境にその伸び率は鈍化している。保有台数の対前年伸び率を見てみると、第1次オイルショックの影響を受けた1974年に10%を割り込み、以降ほぼ一直線に低下の一途をたどり、2008年から保有台数は減少局面に入る(図6-3)。

自動車整備実質総需要を保有台数で除したものの、つまり自動車1台当たりの年間整備実質支出額が図6-4である<sup>385</sup>。1970年には1台当たりの年間整備需要が18.1万円であったものが、1980年には12.4万円、1990年には9.2万円、2000年には8.2万円へと下落して

<sup>385</sup> 消費者物価指数をデフレーターとする。基準は2005年である。

いる<sup>386</sup>。自動車整備実質総需要の推移が図 6-5 である。1975 年から 1988 年に至るまで、保有台数の増加にもかかわらず上昇は緩やかであることが読み取れる<sup>387</sup>。

以上の観察から、自動車整備産業の成長の終わりそして成熟の始まりは、ほぼ日本経済全体の動きと軌を一にし、1973 年頃と考えられる<sup>388</sup>。

自動車整備総需要の拡大自体は 1995 年まで続いたが、これは基本的に母数たる自動車保有台数の増加によるものであり自動車整備産業の成長ではなかった。

故障個所を修理するという付加価値の源泉であった熟練整備技能が、テスターによる診断そして不良個所の部品の交換、という熟練を必要としないものに置き換わるようになってきた<sup>389</sup>。「フォード型供給システムの特徴は熟練の解体にあった。…それは生産の効率を高めると共に…労働コストを抑制するものであった。…交換可能(exchangeable)な労働にすること、つまり熟練の解体がフォード生産方式が世界に普及する重要なポイントであった<sup>390</sup>。」という生産における熟練の解体と、この整備における熟練技能の機器への置き換えは見事に対応する。自動車整備産業は本質部分の変化をきたした。このことは産業成熟の結果であるとともに、次に述べる衰退の一因ともなった。

自動車整備産業は 1995 年から衰退段階に入った。その原因は①1973 年頃に始まる自動車保有台数の伸びの鈍化、さらには 2007 年をピークとする自動車保有台数自体の減少、②1995 年 7 月施行の道路運送車両法第 10 次改正による「前検査、後整備」の容認、③上述の整備内容の熟練技能から部品交換作業への変質、④自動車自体の性能の向上等による

---

<sup>386</sup> ただし、この頃の台当たり整備需要の低下には、自動車の品質の向上も影響していると考えられる。

<sup>387</sup> 1975 年の上昇は、軽自動車にも車検制度が適応されることになったことがその理由である。このことがディーラーにおける新車販売の落ち込みによる収益の減少をカバーした。

脚注 60 で既出の元ディーラー社長は同日のインタビューで次のようにも発言された。「昭和 47、8 年頃、オイルショック後だったと思うが、ディーラーは販売の利益だけではやっていけないと思うようになってきた。整備で儲けなきゃだめだと。1986 年、プリンス三重の社長となって、拠点展開をした。10 拠点ほど作った。販売拠点網、サービス拠点網と 2 店舗網体制で何とか顧客の囲い込みを図ろうとした。すべて日産の丸抱え、カネは全部出してくれた。」(2011 年 4 月 25 日)。

日刊自動車新聞 2012 年 8 月 18 日「軽自動車の車検制度施行が“神風”に」にも同様の趣旨の記事が掲載されている。

<sup>388</sup> 2011 年 4 月から 6 月にかけて、専業者店主 6 人(三重県伊賀市)、元ディーラー経営者 2 人(同四日市市)を対象として行った聞き取り調査において、5 人が、整備業界の転換期を「昭和 47～48 年」と語った。

<sup>389</sup> また、「オートマチック・トランスミッションの修理等も自分の手でしていたのだが部品が入らなくなってきた。メーカーが専門業者にしか、部品を出さなくなった。前回、部品を仕入れたから今回また注文するともう入らない、という。(第 1 次) オイルショックの後やなあ。ランプも球だけでなく、ユニット交換、利益のない部品の売り上げしか上がらない。」(2011 年 6 月 8 日、N 店店主談。第 1 章第 2 節(1)参照。)との発言にみられるように、部品がユニット化してきた。第 3 次機械工業振興臨時措置法の影響も大きいと考えられる(山崎修嗣(2003)pp. 51-52.)。

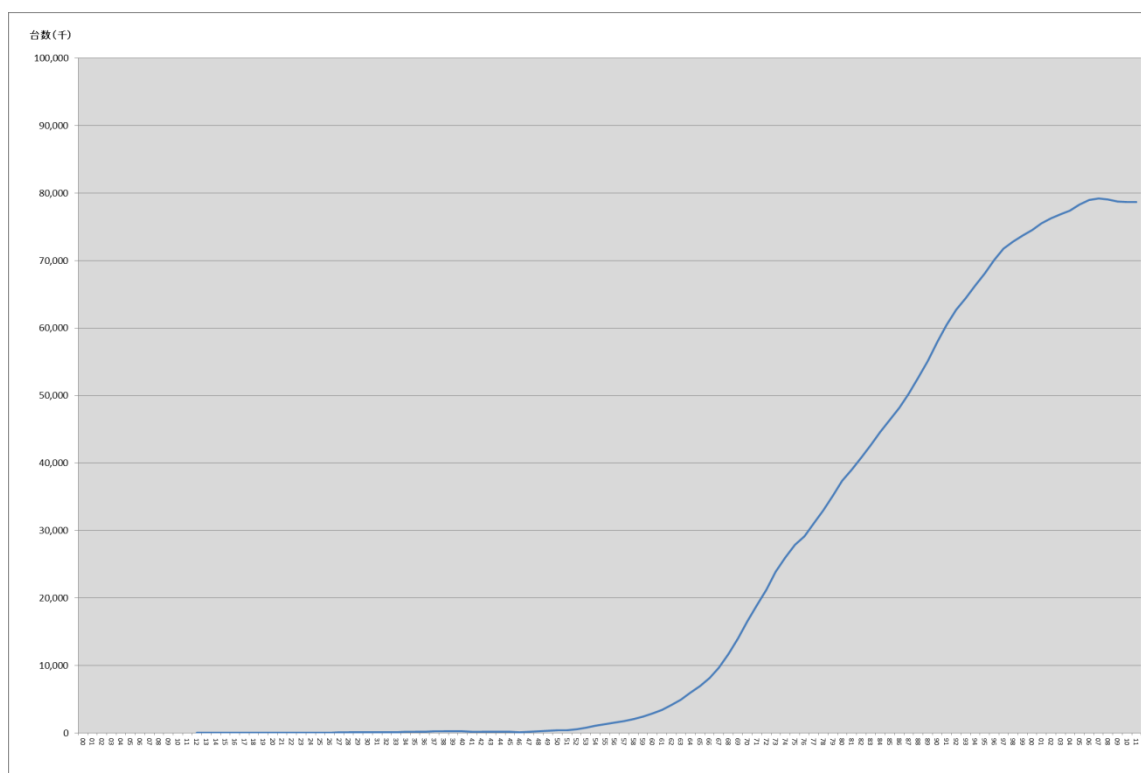
<sup>390</sup> 橋本寿朗(2001)pp. 22-23.

ものであると考えられる。

以上の観察から、自動車整備産業成立以降の時代区分は次のように捉えることが妥当であろうと考えられる。

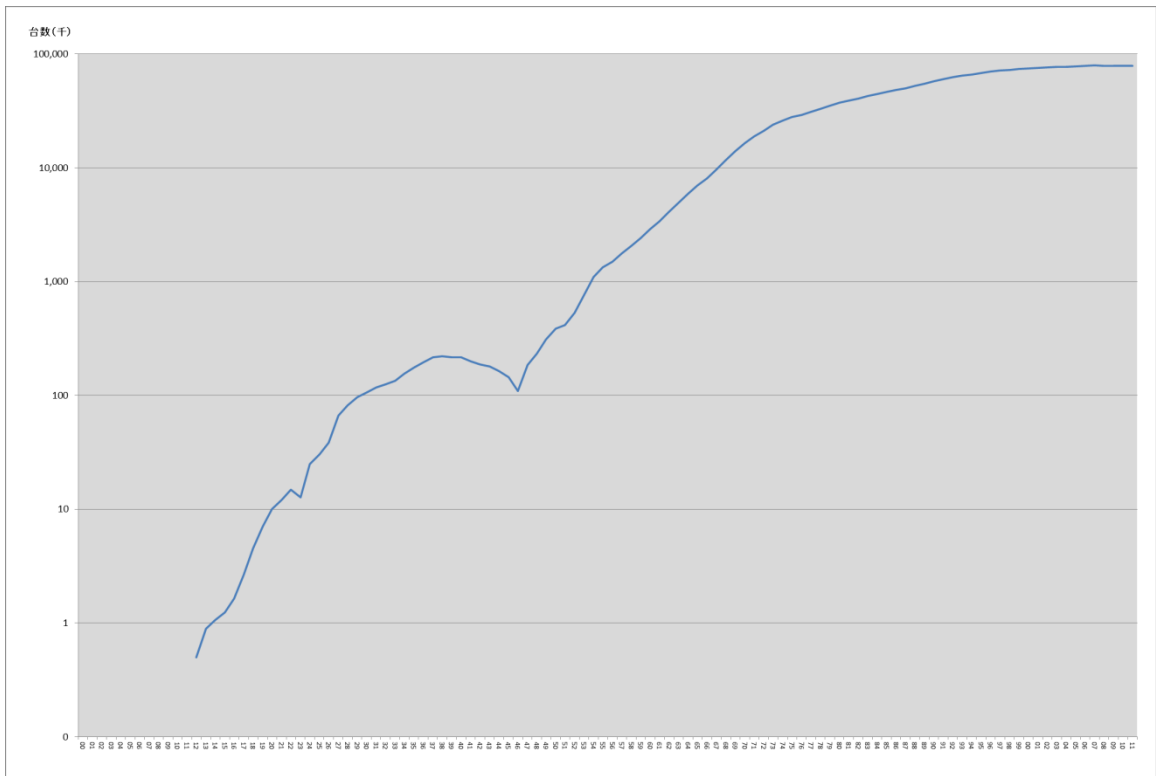
成長期	1951年頃～1973年頃
成熟期	1973年頃～1995年頃
衰退期	1995年頃～

図 6-1 自動車保有台数



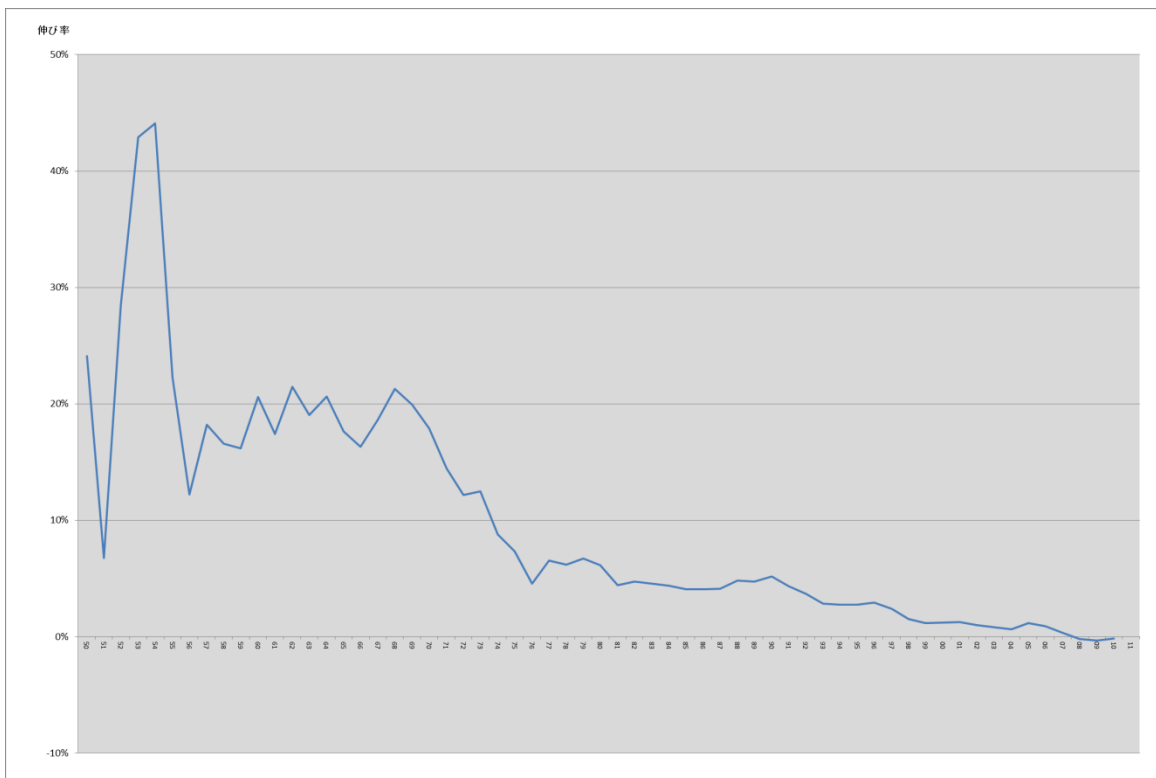
出所：財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」により作成

図 6-2 自動車保有台数（対数表示）



出所：財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」により作成

図 6-3 自動車保有台数の対前年伸長率



出所：財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有台数の推移」により作成





## 第2節 整備工場数の推移<sup>391</sup>

本項では、整備工場数の推移を、専業者とディーラーの整備工場について概観する(図6-6参照)。

1960年代においては、専業者もディーラーも工場数は大幅に増加した。保有台数の急激な増加がその根本原因であるが、基本的には企業数の増加に伴うものである。トヨタにおける1961年のパブリカ店の創設、1967年のオート店の創設など、ディーラー界においては「新車を売るため」に複数販売チャンネルが新設され、その付属サービス工場として整備工場が設置されたのである。1965年、1966年の異常値を別にすれば、1960年代後半の整備工場増加率は、専業者が10%を超えることがなかったのに対し、ディーラーは20%近い数値を示した。

1970年代に入り、保有台数の伸び率の鈍化に伴い、専業者工場の増加率はやや低下した。一方、ディーラー工場は、1978年における三菱カープラザチャンネルの新設などにより、その増加率は専業工場を上回った。

1980年代に入り、次項で述べる車両法の第9次改正による車検期間の延長などを見越し、専業工場は減少した。ディーラー工場は、この間もマツダやホンダの複数チャンネル政策等により増加を続けた。

ここまでの記述からいえることは、専業者工場数の増減はほぼ市場の動きに追随しているのに対し、ディーラー工場数のそれはあくまでもメーカーの販売政策によって左右されているということである。排他的販売契約をはじめとするメーカーのチャンネルマネジメントにより、ディーラーは整備工場の展開においてもメーカー戦略の制約下にあると考えられるのである<sup>392</sup>。ディーラー整備工場は、その誕生の原初から今日まで、一貫して自動車を「売るため」に存在してきたといえるのではないだろうか。

図6-7は直販率<sup>393</sup>約58%のディーラー整備工場、図6-8は同15%のディーラー整備工場、図6-9は専業者工場である。新車販売促進のための「見せる」度合を端的に示す事例である。

なお、1990年代以降、ディーラーの工場数はほぼ横ばいであるのに対し、専業者工場は

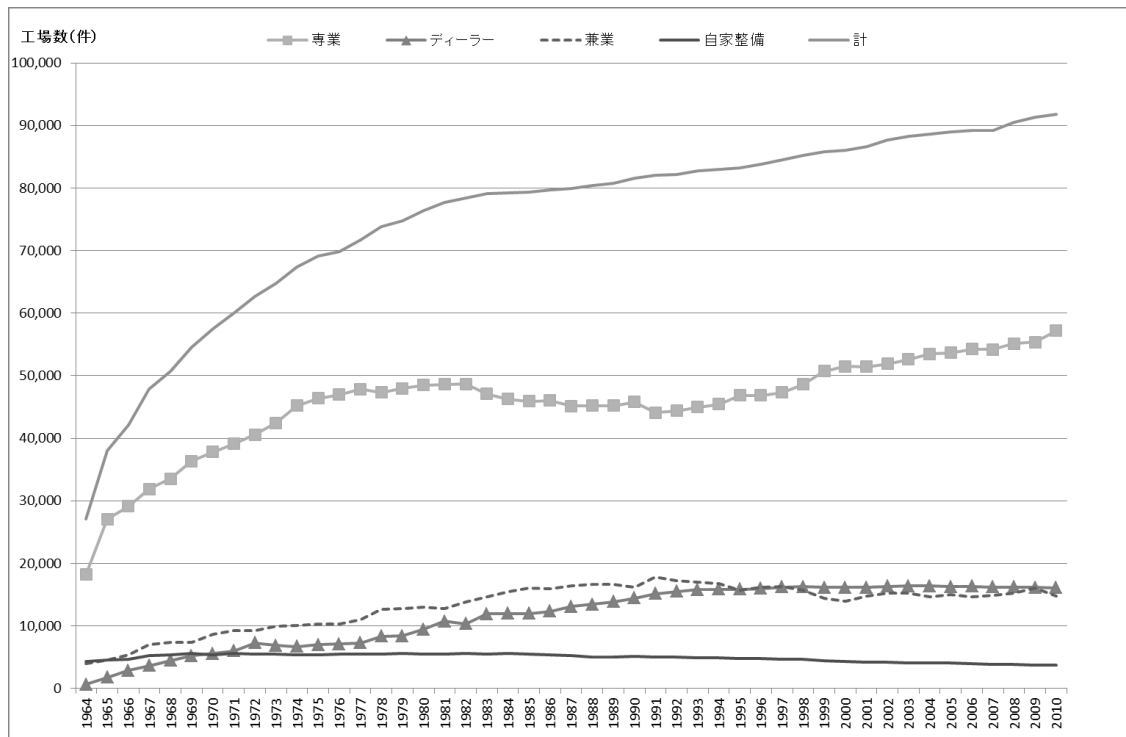
<sup>391</sup> 『白書』において、1964年から1982年まではディーラーと兼業者が一括りで「ディーラー」として集計されている。ゆえに、この二者を分離するうえで推量せざるを得ない部分があった。

<sup>392</sup> 「市場構造の変化に当社の販売体制が合わなくなってきた」とはネット店とビスタ店統合の理由を述べたトヨタ張富士夫社長(当時)の言葉である(2003年2月24日、日経産業新聞)。

<sup>393</sup> 専業者等の副販売店経由でなく(つまり卸売でなく)、ディーラー営業員が直接顧客に販売する比率をいう。三社とも三重県伊賀市に所在する。

やや増加傾向にある。ディーラーにおいては、もはや店舗を増やしても新車販売数は伸びないとの判断、業者においては規制緩和による参入障壁の低下等が主たる理由であると考えられる。しかし、専門工場数の増加にもかかわらず、業者の整備売上は1995年以降減少傾向にある。

図 6-6 整備工場数の推移



(注)1965年、1966年は軽自動車専門認証工場が加わったための異常値である。

出所：『白書』より作成(一部推量)

図 6-7 ディーラー整備工場(直販率約 58%の販売店)



出所：筆者撮影

図 6-8 ディーラー整備工場(直販率約 15%の販売店)



出所：筆者撮影

図 6-9 専業者整備工場



出所：筆者撮影

### 第 3 節 道路運送車両法改正の歴史と自動車整備産業に与えた影響

既述のように、道路運送車両法(昭和 26 年法律第 185 号)は、運輸省<sup>394</sup>による自動車規制の根拠法である。全ての自動車整備業者は同法及び関連法令により規制され、かつ同法によって生ずる制度需要こそが、自動車整備業者成長の大きな糧となったし、現在に至るも大きな収益源である。

道路運送車両法の改正は、制定以来 2011 年 6 月までで 61 回に及ぶが、そのうち他の法律の影響によるものを除く改正が第 1 次より第 13 次までの 13 回、[道路運送車両法等の一部を改正する法律 1 条による改正]が 1 回ある。

以下、計 14 回の改正の主な内容を示す。(自動車整備産業にとってのプラス面の改正は＋で、マイナス面の改正は－で示す。＋の数は影響の大きさを概略で示したものである。)

#### 第 1 次改正 昭和 27 年 4 月 28 日

軽自動車の登録及び検査制度の廃止(届け出制に) —

<sup>394</sup> 当時、現在は国土交通省。

自家用乗用車の車検有効期間を2年とする(現行1年) ー

検査に際し手数料を徴収する

第2次改正 昭和30年6月28日

営業用旅客自動車の検査の有効期間を1年とする(現行9カ月) ー

行政の簡素化

第3次改正 昭和31年3月20日

検査手数料の値上げ

道路運送車両法等の一部を改正する法律1条による改正 昭和37年5月4日

指定自動車整備事業制度(いわゆる民間車検)の創設

第4次改正 昭和38年7月15日

自動車の使用者に定期点検及び整備の義務を課する 十十

第5次改正 昭和39年3月31日

検査手数料の値上げ(限度額、小型自動車現行200円を300円に)

自動車検査登録特別会計の設置に伴い自動車検査登録印紙による納付に

第6次改正 昭和44年8月1日

自動車登録ファイルの電子化

第7次改正 昭和47年6月12日

軽自動車の車輛検査の義務付け 十十

上記業務は軽自動車検査協会(全額政府出資)が行う

第8次改正 昭和50年5月30日

登録、検査手数料の限度額の値上げ(実額は政令にて)

第9次改正 昭和57年9月2日 (施行は58年4月)

自家用乗用自動車の初度登録後の検査の有効期間の延長(2年を3年に) ー

自家用乗用自動車の初度登録後、最初に行うべき定期点検は不要 ー

定期点検を行っていない自動車について、陸運局長が点検を指示することができる

第10次改正 平成6年7月4日(施行、平成7年7月)

継続検査時の「前整備、後検査」から、「前検査、後整備」も容認 ー

自家用乗用車の6カ月点検の義務付け廃止 ー

第11次改正 平成10年5月27日

分解整備を行ったときの分解整備検査を廃止(記録簿に記載のみ)

完成検査終了証の有効期間(6 カ月から 9 カ月に)延長

第 12 次改正 平成 11 年 6 月 4 日

自動車運送事業用の自動車等につき、定期点検の間隔を 1 カ月から 3 カ月に  
車両総重量八トン未満の貨物運送用の自動車等につき、初回車検を 1 年から 2 年に

第 13 次改正 平成 14 年 7 月 17 日

末梢登録の整備

整備管理者の必要要件の緩和

大きな流れとして、第 7 次改正までは、自動車保有台数の増加に伴う交通事故の増加を防ぐため、法で定めて保安基準に適合するように整備をさせるという傾向にあり、第 9 次改正からは、自動車利用者の負担軽減、点検の義務付け廃止など規制緩和の傾向が窺える。

以下に、自動車整備業界にとってプラスに作用した改正とマイナスに作用したものを取り上げ記述する。(基本的に自家用乗用車を取り上げる。)

昭和 38 年 7 月 15 日公布(施行、38 年 10 月)の第 4 次改正において、自動車の使用者に定期点検及び整備の義務を課する、と定められた。

それまでの、2 年に一度の法定需要が一举に 4 倍にその機会が増えたのである。主としてこの法定需要を見越して、整備業者はおおしく認証工場の資格取得に動いた。

昭和 47 年 6 月 12 日公布(施行、昭和 48 年 10 月)の第 7 次改正において、軽自動車の車輛検査の義務付けが定められた。昭和 48 年における軽自動車の保有(乗用、貨物の計)は約 630 万台、この台数が一举に車検対象台数に上乘せされたのである。昭和 49 年、50 年以降の、保有台数の伸びを上回る整備総需要の伸びの最大の要因はこの軽自動車の車検台数の伸びによるものである(図 6-10 検査月指定表参照)。

図 6-10 検査月指定表

検査月指定表	
(昭和 47 年 12 月 21 日 政令第 495 号による)	
届出年月日	検査期限
昭和41年12月31日以前	10月末日
42年1月1日から昭和42年12月31日まで	昭和48年11月〃
43年1月1日から 43年7月31日まで	12月〃
43年8月1日から 43年12月31日まで	1月末日
44年1月1日から 44年4月30日まで	2月〃
44年5月1日から 44年8月31日まで	3月〃
44年9月1日から 44年12月31日まで	4月〃
45年1月1日から 45年3月31日まで	5月〃
45年4月1日から 45年6月30日まで	昭和49年6月〃
45年7月1日から 45年9月30日まで	7月〃
45年10月1日から 45年12月31日まで	8月〃
46年1月1日から 46年3月31日まで	9月〃
46年4月1日から 46年6月30日まで	10月〃
46年7月1日から 46年9月30日まで	11月〃
46年10月1日から 46年11月30日まで	12月〃
46年12月1日から 47年2月29日まで	1月末日
47年3月1日から 47年4月30日まで	2月〃
47年5月1日から 47年7月31日まで	3月〃
47年8月1日から 47年10月31日まで	4月〃
47年11月1日から 48年1月31日まで	昭和50年5月〃
48年2月1日から 48年4月30日まで	6月〃
48年5月1日から 48年6月30日まで	7月〃
48年7月1日から 48年8月31日まで	8月〃
48年9月1日から 48年9月30日まで	9月〃

社団法人 全国軽自動車協会連合会

出所：社団法人全国軽自動車協会連合会

そして、自動車整備業界に最大の負の影響を及ぼしたのが、平成 6 年 7 月 4 日公布(施行、平成 7 年 7 月) の第 10 次改正である。この改正により、継続検査時の「前整備、後検査」から、「前検査、後整備」も容認されることになった。

このことが意味するところは、大きく分けて二点である。

第一は、認証整備工場の独占商品であった「車検」が、だれにでも受けられるようになったことである。いわゆるユーザー車検やその代行業者、個人などが、陸運(支)局へ自動車



を持ち込み、その自動車保安基準を満たしてさえいれば車検に受かるのである。

第二は、それゆえに、法定 24 カ月点検(いわゆる車検整備)、要整備個所の整備、そして継続検査という一つのまとまった整備需要のセットが崩れたということである。

この改正の整備業界への負の影響は極めて大きいものであった。図 6-5 に示したように、この年を境に自動車整備の総需要は下降の道をたどることになる。1991 年のバブルの崩壊による経済全体の後退に加え、この整備需要の減少、さらには 2007 年をピークに自動車保有台数自体の減少<sup>395</sup>、と重なるマイナス要因によって、自動車整備総需要は下降へと向かうことになった。自動車整備産業衰退の始まりである。

#### 第 4 節 事例研究—0 社の整備売上、人件費、自己資本の推移—

図 6-11 は既出 0 社<sup>396</sup>の整備売上、人件費、自己資本の推移を表したものである。

整備売上をみると、1973 年頃までは急激に伸長してきたが、その後一進一退ながらも低下傾向を示し、1985 年を底になだらかに上昇し始めた。そして、1995 年の車両法改正からは低下の一途をたどっている。既述の整備売上の全国的傾向をほぼ裏付ける推移となっていることが読み取れる。

0 社は自動車販売も手掛けており、三菱、ダイハツ、スズキの副販売店である。2010 年度における総売上に占める新車売上の比率は 50.3%、新車販売台数はそれぞれ 97 台、70 台、47 台である<sup>397</sup>。販売車種は大半が軽自動車であり、専門者に特有の販売構成といえる。

1995 年の車両法改正による整備需要の落ち込みを見越し、その前年より、保険事業部の人数を増員し自動車保険を中心に損害保険販売を強化し始めた。また、2005 年からは IT 事業部を立ち上げパソコン教室等の運営を行っている。2010 年度における、保険、IT 両部門の粗利益額は整備売上による粗利益の 20%以上を挙げるに至っている。

しかし、0 社は整備売上の低下傾向に対し、基本的には人件費の削減によって対応してきた。着実な自己資本の蓄積が対応策の一応の奏功をうかがわせるが、縮小均衡には限界がある。自動車整備総需要の縮小傾向が続くなか、他企業の撤退に伴い整備売上の伸長が可能ではないかと考えている。

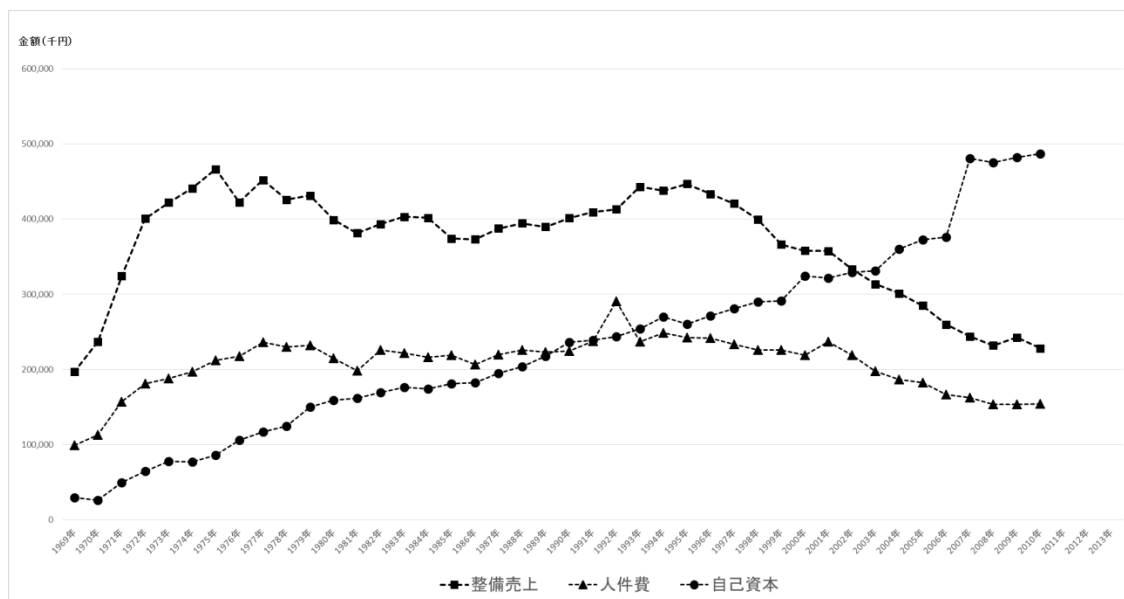
専門者の整備売上等の推移を示す典型的な事例であると思われる。

<sup>395</sup> 2012 年 3 月期、2013 年 3 月期には増加した。主に軽自動車の増加によるものである。

<sup>396</sup> 第 1 章第 4 節(3)参照。

<sup>397</sup> 2000 年度の販売台数は三菱 180 台、ダイハツ 96 台、スズキ 33 台であった。2000 年、2004 年と続いた三菱自動車のリコール問題が大きく影響していることが窺える。

図 6-11 0 社の整備売上、人件費、自己資本の推移



出所：0社決算書等より作成

#### 本章のまとめ

本章では、まず自動車整備産業が成立して以降、現在に至るまでの歴史を、主として自動車保有台数と自動車整備総需要及び一台あたり整備消費金額の変遷などを指標として概観した。産業の成立以降 1973 年頃までを成長期、それより 1995 年の車両法第 10 次改正の施行までを成熟期、それ以降を衰退期と分類することが適切であると考えられる。

次に整備工場数の推移を専業者とディーラーについて示した。ディーラーにおける整備工場は、その出現期にそうであったように、現在においても自動車売るためという目的が根底にあると考えられる。

章末に、車両法改正の歴史を、特に自動車整備産業に与えた影響の大きさを視点として概観した。当初は規制に重点が置かれた同法が、規制緩和へと流れを変え、特に第 10 次改正が業界に与えた影響の大きさを確認した。最後に、事例研究として 0 社の例を示した。専業者における整備売上等の推移及び経営政策を示す典型的な事例であると思われる。

自動車整備産業は、その成立以降、このような推移を以て現在に至ったのである。

## 結び

### 1. 総括

時系列に沿って、自動車修理を基軸に本稿の記述を振り返ってみる。

第一次大戦終結頃までの自動車業界の状況については、未だ製造も、流通も、そして修理も産業として確立されていなかった。先駆的な自動車製造者にとって、修理は付随的な業務であったが、同時に研究でもありまた事業維持のための糧でもあった。自動車流通業者においても、後年には当然とされる修理工場の併設はほとんどみられなかった。修理と製造、流通は未分化であったといえる。

自動車の有用性、特に戦時におけるそれを最も早く認識し、組織的な研究、開発に取り組んだ日本陸軍においても、修理と製造とは分化していなかったようである。

しかし、フォードが早くも販売店併設修理工場を政策として企図し、戦間期において小型自動車業者として展開することになる自転車業者の創業がこの時期に相次ぐなど、自動車修理業においても時代の大きな流れを予想させる事実がみられた。

戦間期にはいり、自動車保有台数の増加に伴い、その流れはより大きなものとなっていた。1920年代の半ば頃から、フォード、GM等の進出により、そのディーラー網が全国的に展開され、それらの併設サービス工場設置により、今日のディーラー整備工場の原型が形成されたのである。

一方、ほぼ時期を同じくして小型自動車が勃興し、戦時統制による資材不足によりその生産が極度に減少するまで、戦前期の隆盛を極めた。その小型自動車の修理と流通を支えることになるのは、小型自動車の発展過程からしても当然のこととして、主として自転車業者やそこでの修業後独立する小型自動車業者であった。ここに、今日の自動車整備専門者の原型が形成されたのである。

『全国自動車界銘鑑』と『全国著名小型自動車関係者銘鑑』との比較、分析によっても、自動車修理業界と小型自動車修理業界の差異は極めて大きなものであった。

戦時統制期に入り、GM、フォード等が席卷していた民間における自動車の製造及び流通がトヨタ、日産等にとって代われ、小型車業界においても、ダイハツやマツダ等のディーラーと傘下特約販売店という現在の販売網に似た体制が定着してくる。戦争という国家目的遂行のため、自動車の分野においても統制会及び日配、そしてディーラーを集約しての自配等が設立され、生産から流通までの一元化が図られた。

自動車修理の重要性が強く認識され始めるのはこの時代である。戦局の逼迫に伴う資材

不足により、自動車はもちろん部品の供給さえ極度に不足をきたしたのである。国家の統制力により、自動車修理業者も組織化が図られ、初めて公式の団体が形成された。今日の日整連や都道府県整備振興会の基盤が設立されたのである。自動車整備業界にとっても、戦時期は「戦後の始まりの時期」である。

「強引に陸軍が助成」した自動車産業への、陸軍最後の貢献は、陸軍機甲整備学校による自動車修理人材の輩出であった。

戦後期、復興のために必須であるにもかかわらず、極度の不足状態にあった輸送力の回復に向けて、資材不足の中でトラックの生産が再開され、再生修理等が促進された。

道路運送車両法は、自動車の登録、保安、整備業者の認証等を規制する法律として制定されたが、その成立当初、老朽車の新車への代替や輸送力の回復という、促進法的な役割をも果たした。

自動車整備業界は、戦間期におけるその形成の当初から、自動車業者と小型自動車業者に分かれていた。戦後期においても、その規模や業態は大きく異なり、それぞれの組織も別個のものであった。両業者の中央組織が一体となるのは1967年、全国的に合同が完了するのは1990年であった。

第1章において既述の通り、現在ではディーラーと専業者として、業種的そして規模的に二重構造を形成しているこの両業者は、競争関係にありながら補完関係にもあり、その役割の相違により併存し続けているのである。

本論文により、自動車整備産業形成の歴史を研究する中で、ディーラーと専業者の基本的な役割が明らかにされた。両者は業種が異なり、それゆえに社会への貢献の仕方も本来的に異なるのである。専業者による社会への基本的な貢献は、日常的に発生する自動車整備需要に対してその利便性の提供であろう。一方、ディーラーのそれは自動車自体の販売と、取扱い車種専用の特殊、高度な機器類による整備の提供であろう。

戦間期に形成された、自動車整備を担うこの両業者は、戦時統制期、戦後期という激動の時代を通り抜けてきた。個々の構成要素の入れ替わりや入退出はあったにせよ、二本の大きな流れは交わりあるいは交差する事なく並存し続けてきた。その根本的理由は両者の出自に求めることができると考える。

学歴も高くなく、多様な経験もなく、そして資力にも乏しい小型自動車業者にとっては、大きな資本を必要とし、広域市場を商圈とする流通企業の経営は力の及ぶ範囲ではなかったであろう。片や、比較的学歴も高く、海外渡航経験を始め多種多様な経験をもつ自動車

業者にとっては、彼ら自身や世間もが自動車とは認識していない小型自動車を扱う零細な小型自動車修理業は、事業意欲を満たすものではなかったであろう。そして、彼らの事業における販売と修理の不可分性や販売における台当り利益額の大きさ等ゆえに修理を専門とする業態への進出も考えにくいことであったであろう。結果として、修理を専門とする業態は小型自動車業を出自とする業者が担うこととなった。

そして、市場もまたさまざまな整備需要をもつがゆえに、両者が備える強みを共に必要としたのである。それゆえに、専門者とディーラーは競争しかつ補完しあいながら社会貢献を続けていると考えられるのである。

筆者は40年以上にわたり自動車業界に身を置く者である。その内、12年間はディーラー一経営者として、そして20年以上を専門者の経営者として過ごし、現在もその地位にある。今後、業界の淘汰は避けられないであろうが、本来の役割をしっかりと認識し、社会に貢献する企業は生き残っていけると考える。本論文はその点に関し、自動車整備業界に対し些かなりともインプリケーションを与えることができたのではないだろうか。

また、序章でも述べたように、管見の限り先行研究は見当たらない。学会においても自動車整備産業に関する研究の最初の一石となれば幸いである。

## 2. 今後の課題

今後の課題は、以下に示す二つの分野に分かれる。

第一は、本稿は歴史的事実の叙述におわり、自動車整備産業形成の歴史がどのように今日の業界に影響を与えているのか、なぜディーラーと専門者が併存するのか、将来はどのような変化が予測されるのか等の分析への踏み込みが不足していることである。歴史研究の目的の一つは、それを将来に生かすことであろう。その意味では、本研究は今後の出発点である。

第二は、資料の収集である。陸軍機甲整備学校卒業生のその後は、どのような分野でどのように活躍したのか等の追跡調査である。アジア歴史資料センターの記録をみても、把握できるのは所属部隊、氏名、専攻分野までである。聞き取り調査対象者の高齢化の問題もある。「南想会」出席者<sup>398</sup>の内、実戦に参加されたのは一名のみであり、その方も92歳と高齢であった。

今回の調査で特に実感したのは、戦中、戦後復興期においてすら専門者の実態を示す記録が少ないことである。資料収集の機会を求めたい。

---

<sup>398</sup> 脚注 303 参照。

自動車整備産業史についての先行研究は管見の限り見当たらない。今後も地道に研究を積み重ねていきたい。

・謝辞

本論文は、筆者が関西学院大学大学院経営戦略研究科、先端マネジメント専攻博士課程後期課程に在籍中の研究成果をまとめたものである。

同研究科教授の山本昭二先生には、指導教官として本研究の遂行の過程において手厚いご指導と温かいご助言を戴いた。ここに深謝の意を表す。同研究科客員教授宮本又郎先生、同研究科教授田中政光先生、同研究科准教授小高久仁子先生には、副査として本論文の細部にわたるご指導とご助言を戴いた。ここに深謝の意を表す。

諸先生方からは、研究に関することのみでなく、学問を通じて人生全般について様々なご教示を戴いた。改めて感謝の意を表す。

論文執筆中、社業の遂行を支え、また文献調査等にも協力を戴いた小川モータース社員や取引先の方々にも感謝の意を表す。

「それが何であれ、何かの完成をみるとき、そこには多くのひとびとがいる。」との田中政光先生のお言葉通り、本論文は上記のひとびとからの賜りものである。

本論文を両親と妻幸子に捧げる。

・参考文献

- 愛知トヨタ自動車株式会社社史編纂室(1969)『愛知トヨタ 25 年史』、愛知トヨタ自動車株式会社。
- Andaleeb, Syed, S. & Basu, Amiya, K. (1994), “Technical complexity and consumer knowledge as moderators of service quality evaluation in the automobile service industry,” *Journal of Retailing*, Vol.70, No.4, pp.367-381.
- 阿部武司他(1991)『朝倉每人日記 昭和十八年～昭和二十年』、山川出版社。
- 有沢広巳監修(1994a)『日本産業史 1』、日本経済新聞社。
- 有沢広巳監修(1994b)『日本産業史 2』、日本経済新聞社。
- 石川和男(2009)『自動車のマーケティング・チャンネル戦略史』、芙蓉書房出版。
- いすゞ自動車史編纂委員会(1957)『いすゞ自動車史』、いすゞ自動車株式会社。
- 板垣暁(2010)「道路運送車両法の成立過程と日本の規制政策への影響」、『北海学園大学経済論集』、第 58 巻第 2 号、pp.15-29。
- 伊丹敬之(1988)「チャンピオンとマヴェリック：トヨタとホンダ」、伊丹敬之・加護野忠男・小林孝雄・榊原清則・伊藤元重『競争と革新—自動車産業の企業成長』、pp.22-54、東洋経済新報社。
- 宇田川勝(2009)「日米自動車産業の国際競争力」、湯沢威・鈴木恒夫・橘川武郎・佐々木聡『国際競争力の経営史』、pp.133-161、有斐閣。
- NHK “ドキュメント昭和” 取材班(1986)『ドキュメント昭和 3 アメリカ車上陸を阻止せよ』、角川書店。
- 大須賀和美(1992)『自動車日本発達史 法規資料編』。
- 太田昭二・檜崎博子(1989)『自動車整備業の昭和史』、せいび広報社。
- 大場四千男(2001)『日本自動車産業の成立と自動車製造事業法の研究』、信山社。
- 大場四千男(2002)『太平洋戦争期日本自動車産業史研究』、北樹出版。
- 岡崎哲二・奥野正寛(1993)「現代日本の経済システムとその歴史的源流」、岡崎哲二・奥野正寛『〈シリーズ・現代経済研究 6〉 現代日本経済システムの源流』、pp.1-34、日本経済新聞社。
- 奥村正二(1994)「第Ⅲ編動乱の時代 各論 自動車」、有沢広巳監修『日本産業史 1』、pp.380-383、日本経済新聞社。
- 尾崎正久(1955a)『自動車日本史 上巻』、自研社。

- 尾崎正久(1955b)『自動車日本史 下巻』、自研社。
- 河村徳士(2008)「復興期日本の貨物自動車運送事業」、『歴史と経済』、第198号、pp. 1-16、  
政治経済学・経済史学会。
- 極東モーター社(1928)『全国自動車業者自動自転車業者名鑑』。
- 斉藤俊彦(1992)『轍の文化史』、ダイヤモンド社。
- 佐々木烈(2004)『日本自動車史 I』、三樹書房。
- 佐々木烈(2005)『日本自動車史 II』、三樹書房。
- 沢井実(1981)「第一次世界大戦前後における日本工作機械工業の本格的展開」、『社会経済  
史学』、47号2巻、pp. 155-180。
- 沢井実(1995)「戦前から戦後へ ―企業経営の変容―」、宮本又郎・阿部武司・宇田川勝・  
沢井実・橋川武郎『日本経営史[新版] ―江戸時代から21世紀へ』、pp. 227-295、有斐  
閣。
- 塩地洋(2002)『自動車流通の国際比較』、有斐閣。
- 塩地洋(1994)「日本における『系列販売』の生成・変容・再形成(1920～50年)」、塩地洋・  
T. D. キーリー『自動車ディーラーの日米比較―「系列」を視座として―』、pp. 1-49、九  
州大学出版会。
- 輜重兵史刊行委員会(1979a)「自動車編」、『輜重兵史 上巻』。
- 輜重兵史刊行委員会(1979b)「戦史編」、『輜重兵史 下巻』。
- 四宮正親(1998)『日本の自動車産業』、日本経済評論社。
- 社団法人愛知県自動車整備振興会(1971)『愛知県自動車整備事業史』。
- 社団法人自動車工業振興会(1973)『自動車資料シリーズ(1) 日本自動車工業史座談会記  
録集』。
- 社団法人自動車工業振興会(1975)『自動車資料シリーズ(2) 日本自動車工業史口述記録  
集』。
- 社団法人自動車工業振興会(1979)『自動車資料シリーズ(3) 日本自動車工業史行政記録  
集』。
- 社団法人日本自動車工業会(1965)『日本自動車工業史稿(1)』。
- 社団法人日本自動車工業会(1967)『日本自動車工業史稿(2)』。
- 社団法人日本自動車工業会(1968)『小型自動車発達史(1)』。
- 社団法人日本自動車工業会(1969)『日本自動車工業史稿(3)』。



社団法人日本自動車工業会(1988)『日本自動車産業史』。

社団法人日本自動車工業会(2012)『日本の自動車工業』(2012年版)。

社団法人日本自動車工業会(2013)『日本の自動車工業』(2013年版)。

社団法人日本自動車整備振興会連合会(1978)『設立10周年記念誌』。

社団法人日本自動車整備振興会連合会(2013)『自動車整備白書平成24年度版』他各年度版。

社団法人日本自動車販売協会連合会(2012)『(平成24年3月期)自動車ディーラー経営状況調査報告書』。

商工社(1914)『日本全国商工人名録』、商工社。

商工社(1925)『日本全国商工人名録』、商工社仮事務所。

武田晴人(2007)「分析視角 過渡期としての戦後復興期」、武田晴人『日本経済の戦後復興 未完の構造転換』、pp. 1-17、有斐閣。

ダイハツ工業株式会社五十年史編纂委員(1957)『五十年史』、ダイハツ工業株式会社。

溜池仙人(本名、細川清)(1958)『自動車漫歩』。

常見耕平(1997)「小型三輪自動車産業の競争—1945-1957年」、『経営・情報研究』、No. 1、pp. 27-44、多摩大学。

東京輪界新聞社(1915)『全国自動車所有者銘鑑』。

東京輪界新聞社(1916)『全国自動車所有者銘鑑』。

東洋経済新報社(1950)『昭和産業史・第一巻』。

東洋工業株式会社五十年史編纂委員会(1972)『東洋工業五十年史』、東洋工業株式会社。

外川健一(2001)「自動車産業の静脈部(IV)」、『経済学研究』、68号1巻、pp. 125-140、九州大学。

トヨタ自動車工業株式会社社史編纂委員会(1958)『トヨタ自動車20年史』、トヨタ自動車工業株式会社。

トヨタ自動車工業株式会社社史編纂委員会(1967)『トヨタ自動車30年史』、トヨタ自動車工業株式会社。

トヨタ自動車販売株式会社社史編集委員会(1970)『モータリゼーションとともに』、トヨタ自動車販売株式会社。

トヨタ博物館(1998)『100年前の自動車：日本にはじめて自動車がやってきた』。

永田鉄山(1933)「陸軍の教育」、『岩波講座教育科学第18巻』、岩波書店。

日本経済連盟会 (1944) 『企業整備に関する官民懇談会速記録』。

日本経済連盟会調査課(1943) 『企業整備資料集成 (一)』、経済図書株式会社。

日本自動車株式会社(1939) 『創立満二十五周年記念帖』。

日本自動車興信所 『自動車月報』、1928年11月号。

日本フォード自動車株式会社(1930) 『フォードの産業』。

橋本寿朗(2001) 『戦後日本経済の成長構造—企業システムと産業政策の分析』、有斐閣。

長谷川信(1998) 「経済復興」、橋本寿朗・長谷川信・宮島英昭『現代日本経済』、pp. 33-47、有斐閣。

フォード自動車会社 日本フォード自動車株式会社訳(1927) 『フォードの産業』、日本フォード自動車株式会社。

福田喜東(1942) 『企業整備令詳解』、高山書院。

藤沢武夫(2009) 『松明は自分の手で』、PHP 研究所。

PEN 制作室 (1998) 『どえらい夢—小川モータース 50年の歩み—』、株式会社小川モータース。

ポケットモーター社(1929) 『全国自動車界銘鑑』。

ポケットモーター社(1930) 『全国自動車界銘鑑』。

毎日新聞社(1979) 『別冊1億人の昭和史 昭和自動車史』。

宮本又郎(1995) 「日本型企業経営の起源—江戸時代の企業経営—」、宮本又郎・阿部武司・宇田川勝・沢井実・橋川武郎『日本経営史[新版] —江戸時代から21世紀へ』、pp. 1-83、有斐閣。

モーター社 『モーター』、大正14年7月号他各号。

モーターファン社(1936a) 『全国著名小型自動車関係者銘鑑』。

モーターファン社(1936b) 『1936年版小型自動車年鑑』。

柳田諒三(1944) 『自動車三十年史』、山水社。

山岡茂・大島卓(1987) 『産業の昭和社會史⑩ 自動車』、日本経済評論社。

山崎修嗣(2003) 『戦後日本の自動車産業政策』、法律文化社。

山本昭二(1999) 『サービス・クオリティ』、千倉書房。

山本昭二(2007) 『サービス・マーケティング入門』、日本経済新聞社。

山本惣治(1938) 『自動車』、ダイヤモンド社。

米倉誠一郎(1993) 「業界団体の機能」、岡崎哲二・奥野正寛『〈シリーズ・現代経済研究6〉

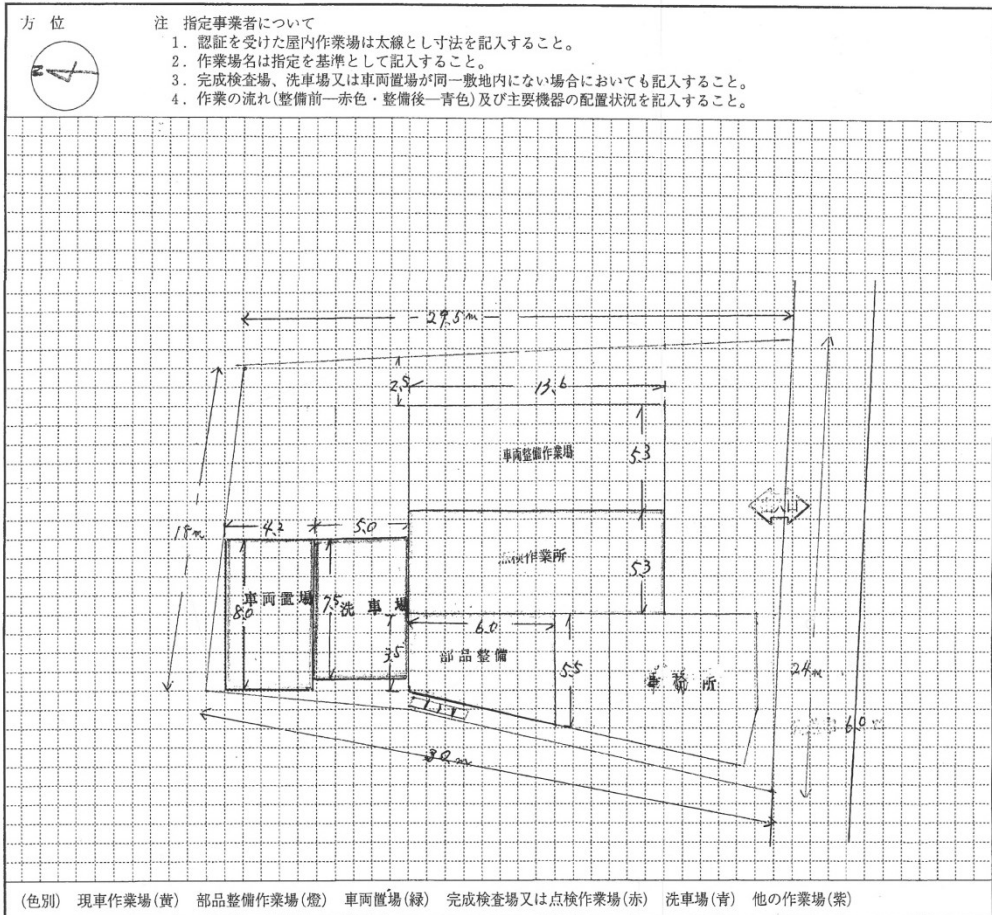
- 現代日本経済システムの源流』、pp. 183-209、日本経済新聞社。
- 和田一夫・由井常彦(2002)『豊田喜一郎伝』、名古屋大学出版会。
- 陸軍機甲整備学校(1945)『陸軍機甲整備学校状況説明書』。
- 陸軍自動車学校将校集会所『自動車記事』、昭和15年12月号他各号。
- 流線型社(1943)『流線型』、第7巻8号。
- 呂寅満(2007)「起業再建 再建整備の実施とその意義：自動車産業の事例」、武田晴人『日本経済の戦後復興 未完の構造転換』、pp. 125-180、有斐閣。
- 呂寅満(2011)『日本自動車工業史 小型車と大衆車による二つの道程』、東京大学出版会。

付表-1 (1) 專業者の工場平面図—Y店

事業場平面図

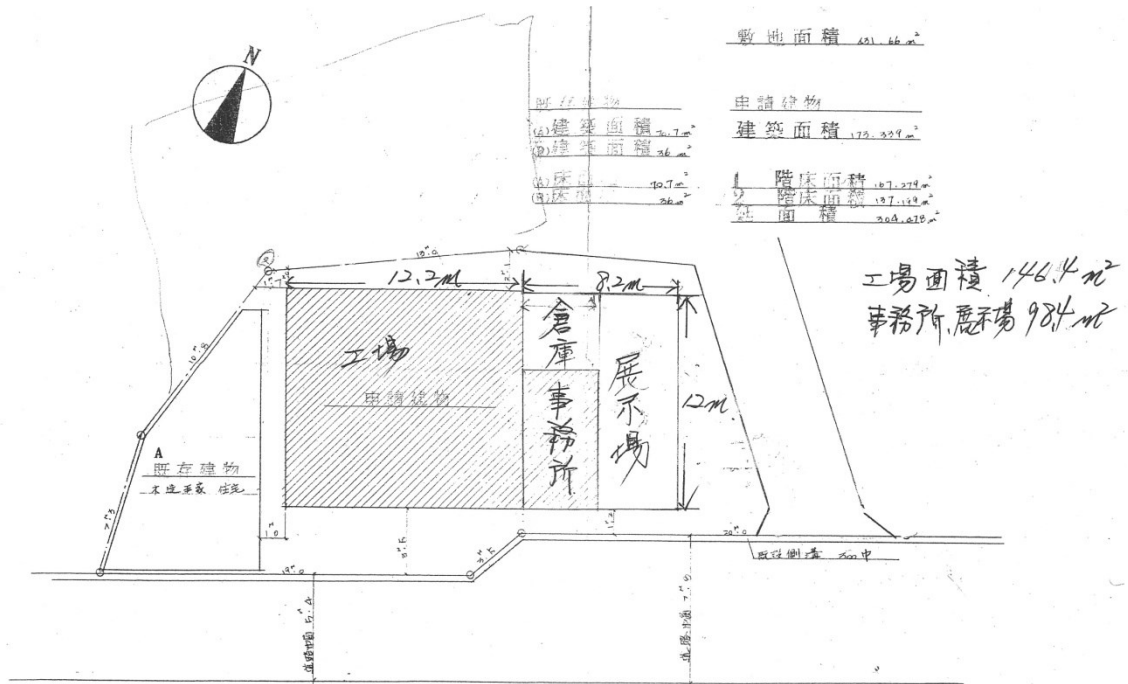
作業場名		面積 ㎡	間口 m	奥行 m	高さ m	備考	作業場名	面積 ㎡	間口 m	奥行 m	高さ m	備考
屋内作業場 現場車	車両整備	72.0	5.3	13.6	5.0		完成検査場					
	点検	72.0	5.3	13.6	5.0		洗車場	37.5	5.0	7.5		
部品整備(機械加工)		27.0	6.0	3.5	2.5		板金・塗装					
車両置場		33.6	4.2	8.0			屋内作業場 総面積	171	㎡	総敷地	579	㎡

注 指定事業者について  
 1. 点検作業場と完成検査場が同一の場合は、完成検査場に記入すること。  
 2. 作業場の配置が認証と指定と異なる場合は、指定の寸法、面積を( )で記入すること。

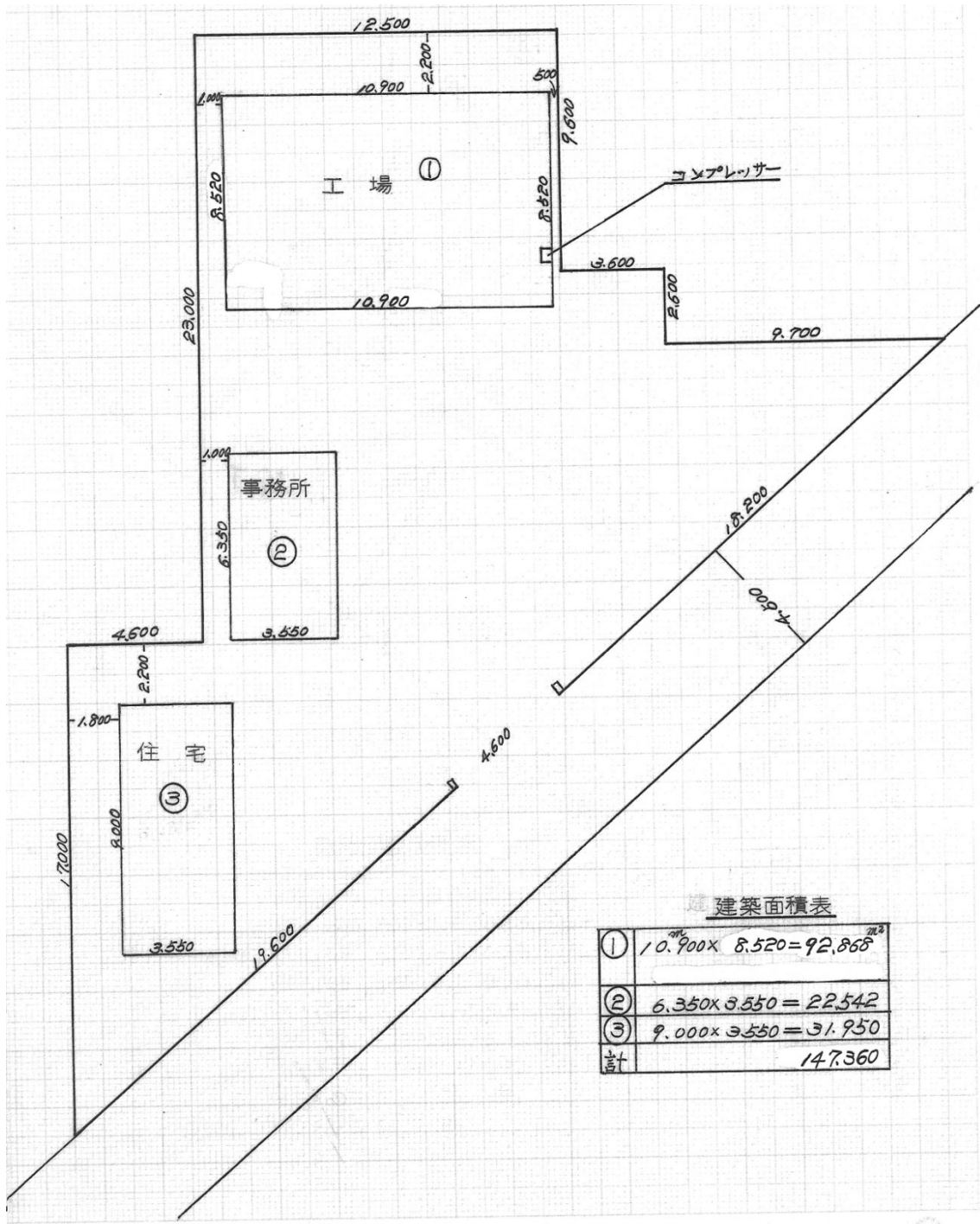


注・主要機器…①卓上ボール盤 ②ホイール・バランス ③バルブ・シート・グラインダ ④ラジエータ・キャップ・テスト  
 ⑤溶接器 ⑥検車装置 ⑦ターニング・ラジヤス・ゲージ

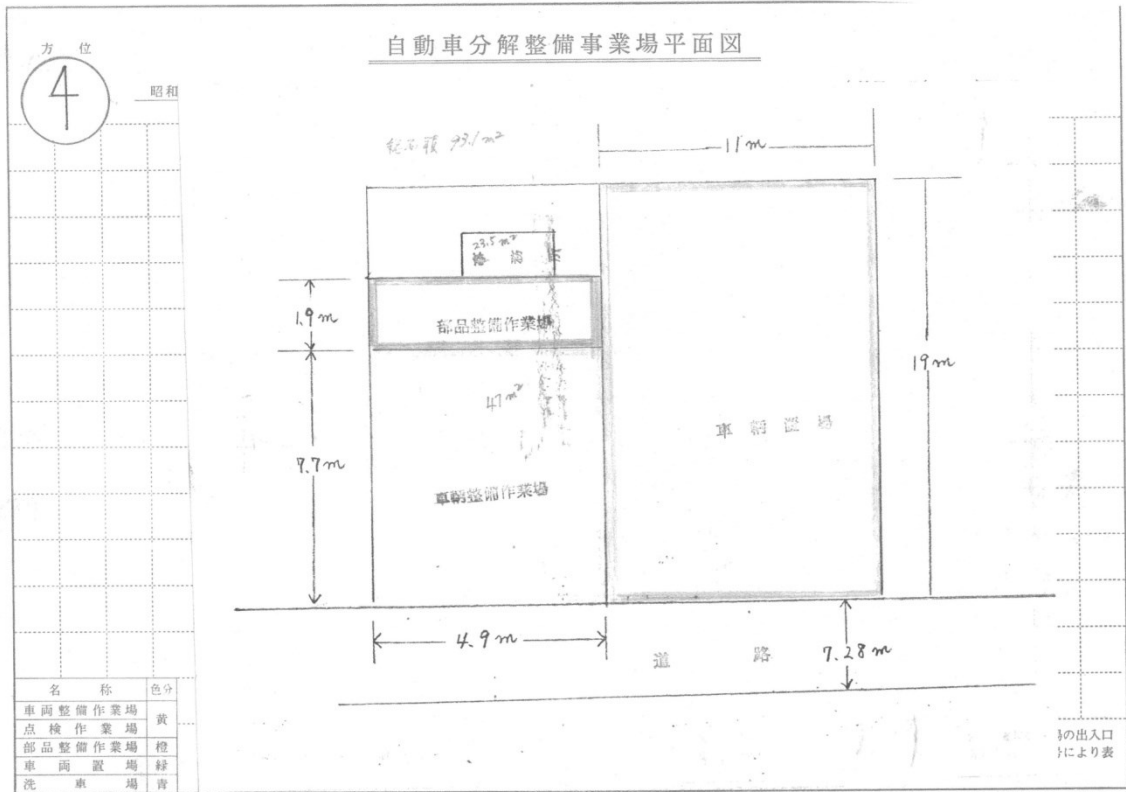
付表-1 (2) 專業者の工場平面図—S 店



付表-1 (3) 專業者の工場平面図一(八王子市所在)



付表-1 (4) 専門業者の工場平面図一(名古屋市所在)



付表-1 (5) 専門業者(名古屋市所在)の自動車分解整備事業現況票

認定番号		自動車分解整備事業		当該事業場 TEL ( )	
認定年月日	第23021号	現況票	認定番号 年月日	名認第 号 ( )	
事業名称	大橋 泰一	事業名称	指定番号 年月日	名指第 号 ( )	
住所	名古屋市東区大田通7-14	事業位置	名古屋市東区日守町4-87		
事業の種類	A 普通自動車分解整備事業 B 小型自動車分解整備事業 C 軽自動車分解整備事業				業務範囲
対象自動車	1 普通(大型) 4 小四 ④ 小四 ⑦ 小二	8 軽			
総敷地	総面積	開口	奥行	作業場名	総面積
	256.04	4.9 m	7.7 m	板金場	管理室
屋内作業場	車両整備	4.9 m	7.7 m	塗装場	事務室
	46.8	9.1 m		完成検査	待合室
状況	天井高さ	入口高さ	その他	洗車場	その他
床面積	209 m <sup>2</sup>	11 m	19 m	防火設備	消防器具
自動車工	検査工	整備工	機械工	板金工	塗装工
1 級					
2 級					
3 級	2				
その他	2				
計	4				

付表-1 (6) 専業者(名古屋市所在)の機械工具等

機械工具類等に対する対象自動車名			種別	普通(大型)	普通(中型)	普通(小型)	小四	大特	小三	小二	軽	
			車名				トヨタ			ホンダ	三菱	
区分	名称	数	型式性能寸法	区分	名称	数	型式性能寸法	区分	名称	数	型式性能寸法	
認定 機械 必要 作業 点 設計 器 及 び	1	洗車設備	/	水道	21	タイミング・ライト	/	12 V用	39	グリース・ガン	/	吐出力 1.7リットル/gal
	2	電気ドリル	2	最大穴あけ能力 13 mm-6.5 mm	22	プラグ・クリーナテ スタ	/	PC-747 kg/cm <sup>2</sup>	40	部品洗浄槽	/	槽 縦 深 810×420×110
	3	グラインダ	/	外径 110 mm	23	ノズル・テスト	/	100 kg/cm <sup>2</sup>	41	一般工具	/	セット
	4	プレス	/	1.5 t	24	シクネス・ゲージ	/	9枚				
	5	エア・コンプレッサ	/	出力/圧力/タンク容量 10kg/cm <sup>2</sup>	25	ダイヤル・ゲージ付 トースカン	/	スリット式				
	6	チューン・ブロック	/	2 t	26	トーン・ゲージ	/	4				
	7	ジャッキ	2	1.2 t 3 t	27	キャンパー・キャスタ ゲージ	/	スリット式				
	8	パイプ	/	口金巾 110 mm	28	ターニング・ラジア スゲージ	/	4 t				
	9	ノギス	/	測長 100 mm 巾 高 長 44×4×400	29	タイヤゲージ	/	10 kg/cm <sup>2</sup>				
	10	直定規	/	巾 高 長 44×4×400	30	温度計	/	110℃				
	11	トルク・レンチ	/	1900 kg-m	31	龜裂点検装置	/	磁気・蛍光・染色、 V型器具				
	12	巻尺	/	1.5 m	32	検車装置	/	検車台、ビット 1.2 t				
	13	ボルト・メータ	/	最高 10 V	33	一酸化炭素測定器	/	型式 TEA-710 70E1003				
	14	アンペア・メータ	/	最高 60 A	34	炭化水素測定器	/	型式 TEA-HLHC-8 0~80/1000 4000/10000 ppm				
	15	比重計	/	大	35	ホイール・ブーラ	/	1 t				
	16	バッテリー・テスト	/	12 V	36	ギャ・ブーラ	/	1				
	17	コンプレッションゲージ	2	1.4 kg/cm <sup>2</sup> 70 kg/cm <sup>2</sup>	37	ベアリング・レース ブーラ	/	1				
	18	バキューム・ゲージ	/	76 cm/hg	38	ねじ穴修正器具	/	6~18 mm				
	19	エンジン・タコメ スタ	/	8000 RPM								
	20	ドエル・テスト	/	最大目盛 70°								

A. 小型二輪を対象とする工場には不要  
B. 小型三輪を対象とする工場には不要  
C. 大型特殊(カタビラを有する)を対象とする工場には不要  
D. 大型特殊を対象とする工場には不要  
E. ガソリン及び液化石油ガスを燃料とする原動機の点検を行わない工場には不要  
F. 軽油を燃料とする原動機の点検を行わない工場には不要

東洋海上自動車 検査部専用 A09-S1090(1) 増201201

出所：各専業者の認証申請書添付図面より



・付表-2 自動車整備専門者の日常

Y店 火曜日

名前 時間	店主	店主の妻	店主の弟
5		洗濯・犬の散歩	
6		朝食・ゴミ片付け	
7	起床 朝食・新聞	津(陸運局車検)	
8	車検引取り		8時30分開始 新車ボディ加工
9	整備 鈹金・外注搬送		ガラス加工
10		事故手続き	ガラス加工終了
11	整備	帳簿・銀行	準備をして車体清掃
12	昼食・昼休み		昼休み(1時30分まで)
13	整備・車引取り	昼食・片付け	30分車体清掃
14	新車セールス	新車セールス 事故処理・帳簿	
15	整備	伊賀支所送る	10分清掃終了 15分より加工
16			3時55分から点検仕上げ 4時15分からボディ加工
17		犬の散歩 帳簿・事故処理	15分片付け 5時20分帰宅
18		夕食準備	
19	夕食・テレビ	夕食・片付け	
20	お風呂	ウォーキング	
21	お客様電話 明日の段取り	お風呂 長男の食事	
22	新聞・本・テレビ	新聞・テレビ 就寝	
23	就寝		

Y店 水曜日

名前 時間	店主	店主の妻	店主の弟
5		犬の散歩・洗濯	
6		朝食・夕食食器片付け ゴミ片付け	
7	朝食・新聞	津(陸運局車検)	
8	整備		8時29分着 35分ボディ加工開始
9			
10	外注先搬送	事故処理相談	
11	整備	書類 確定申告書類	車検帰着 5分車検仕上げ掃除
12	昼食・昼休み	昼食・片付け	
13	整備	確定申告書類	35分から45分 钣金車ガラスコート
14	セールス	税理士さんと会う	2時より車検車撥水加工
15	整備	車 配送 セールス・新車発注	
16		お客様保険継続	
17	外注先へ 搬送・引取り	外注先車引取り	14分作業終了 5時29分帰宅
18		書類・帳簿	
19	整備・片付け 夕食	夕食準備 夕食・片付け	
20	お風呂・テレビ・新聞	ウォーキング	
21		お風呂・新聞・テレビ	
22		就寝	
23	就寝		

Y店 木曜日

名前 時間	店主	店主の妻	店主の弟
5		犬の散歩	
6		朝食・洗濯 ゴミ出し・店内掃除	
7	朝食・新聞		
8	リコール・整備	帳簿・事故書類	8時29分着 35分作業開始
9		外注先へ車搬送 地鎮祭準備	
10		帳簿	
11			37分撥水加工終了 40分より車検車仕上げ掃除
12	昼食・昼休み	昼食・昼休み	昼休み
13	整備	請求書 保険対応	33分よりワックス掛け
14	リコール		10分より軽トラボディ乗換 30分より新車撥水加工
15			3時55分から
16		保険面談	4時5分車配送 45分代車撥水加工
17		犬の散歩 保険継続	10分終了 5時22分帰宅
18		事務 夕食準備	
19	夕食	夕食・片付け	
20	テレビ・新聞	ウォーキング	
21		お風呂・洗濯	
22	お風呂 テレビ・新聞	テレビ・新聞 就寝	
23	就寝		

## Y店 金曜日

名前 時間	店主	店主の妻	店主の弟
5		犬の散歩・洗濯	
6		朝食・ゴミ片付け	
7	朝食・新聞	雑用	
8	スズキセールスと話	店内清掃 帳簿	8時28分着 32分 スチーム洗車
9	钣金	銀行	2分 ガラス撥水加工 10時13分加工終了
10	トヨタセールスと話	県税事務所(看板 外注先へ	15分 中古車修理
11	整備	帳簿	钣金車車体加工
12	昼食・昼休み	昼食・片付け	昼休み
13	钣金	伝票整理	35分加工開始 55分から2時15分
14	整備	帳簿	オイル交換2台 15分 加工続き
15	事故対応	外注先へ引取り	5分 加工終了 6分より中古車修理
16	整備	雑用	1分 钣金車引取り 38分帰着 39分仕上げ掃除
17		犬の散歩 帳簿	20分作業終了 27分帰宅
18	ワックスがけ 洗浄	セールスと話 夕食準備	
19	夕食	夕食・片付け	
20	テレビ・新聞	ウォーキング	
21	お風呂	お風呂	
22	テレビ	テレビ 子供の夕食・後片付け	
23	就寝	就寝	

Y店 土曜日

名前 時間	店主	店主の妻	店主の弟
5			
6		犬の散歩・朝食	
7	朝食・新聞	洗濯	
8	故障車引取り	店の準備 帳簿	8時26分着 37分よりガラスコート
9	整備	地鎮祭準備	
10			
11		保険継続 セールスと話	
12	昼食	昼食・片付け	昼休み
13	昼休み 外注先引取り	事故処理 外注先引取り	32分作業開始
14	整備	事故処理	20分まで社内清掃 20分から作業
15	セールス	セールス	
16	整備		35分からオイル交換 ガラスコート終了
17		保険 帳簿 散歩	中古車修理 15分終了 5時20分帰宅
18		夕食準備 事務	
19	夕食	地鎮祭準備	
20	お風呂掃除	ウォーキング	
21	お風呂 テレビ・新聞	お風呂・洗濯	
22		テレビ・新聞	
23	就寝		

Y店 日曜日

名前 時間	店主	店主の妻	店主の弟
5		地鎮祭の赤飯準備	
6	朝食・新聞	犬の散歩・洗濯	
7	地鎮祭準備	朝食	
8		地鎮祭準備	休み
9	大工さんとお茶	地鎮祭 大工さんとお茶	
10	ホームセンターへ買い物	ホームセンターへ買い物	
11			
12			
13	外食	外食	
14	雑用	昼寝	
15	パチンコ	片付け	
16		犬の散歩	
17		夕食準備	
18	テレビ	夕食	
19	夕食	ウォーキング	
20	テレビ	お風呂	
21	お風呂・新聞・テレビ	テレビ・新聞 就寝	
22			
23	就寝		

## Y店 月曜日

名前 時間	店主	店主の妻	店主の弟
5		犬の散歩	
6		朝食・洗濯	
7	朝食・新聞	店の準備	
8	元受さんと相談	元受さんと相談	8時29分着 35分から中古車整備
9	整備 車検	車引取り	37分終了 38分からスチーム洗車
10		書類準備	ゴムマット掃除
11		事務・保険	23分終了 25分から中古車整備
12	昼食	昼食・片付け	昼休み
13	保険会社と話	保険会社と話	35分から中古車整備
14	セールスと話	セールスと話	
15	修理	事故処理	
16		保険 事務	50分車検車室内掃除
17		保険のお客様と話	16分作業終了 5時23分帰宅
18		セールスと話 犬の散歩	
19	お客様と保険の話	保険新規お客様と話 夕食準備	
20	夕食	夕食	
21	お風呂・テレビ・新聞	ウォーキング	
22		お風呂・洗濯 就寝	
23	就寝		

S店 火曜日

名前 時間	店主	店主の妻	長男	店主の弟	長男の妻
5					
6	起床 朝食	起床 朝食			
7	犬の散歩 開店準備	事務所清掃	起床 朝食		起床 朝食
8	ゴミの整理 ゴミ出し	事務処理	車検整備	出勤 津へ車検	朝食後片付け
9	仕事 軽自動車一般 整備				家の掃除
10					事務処理
11	↓	↓	↓	↓	↓
12	昼食	昼食	昼食	昼食	昼食
13	仕事 午前の続き	事務処理続き	整備	整備	
14					事務処理
15					
16					↓
17	車の納車	↓	↓	↓	夕食準備
18	犬の散歩		JAFの仕事	退社	
19	夕食	夕食	↓		夕食
20	入浴 テレビ	生け花教室 ↓	夕食		
21	↓ 就寝	入浴			
22		就寝	入浴		
23			就寝		入浴 就寝



S店 水曜日

名前 時間	店主	店主の妻	長男	店主の弟	長男の妻
5					
6	起床 朝食				
7	犬の散歩 開店準備		起床 朝食		起床
8	来客接待	来客接待	仕事始まり	出勤	食事の片付け
9	二輪車引取り 車検車輛の引 取り	↓	JAF 出張	整備	家の掃除
10		事務処理	↓ 名張行き		
11	事務処理	↓	JAF 戻り	↓	
12	昼食 休憩	昼食	昼食	昼食 休憩	昼食 休憩
13		書類手続き行 き		午前のつづき	事務処理
14					買い物
15	来客接待	事務処理	3:40JAF 出張	休憩 整備つづき	↓
16	お客様訪問 保険手続き	↓	JAF 戻り		夕食準備
17	車検上がり納 車		車整備		
18	犬の散歩		↓	退社	子供送迎
19	夕食	夕食	夕食		夕食準備
20	就寝	入浴			
21		テレビ 就寝			子供送迎
22					
23					

S店 木曜日

名前 時間	店主	店主の妻	長男	店主の弟	長男の妻
5					
6	起床 朝食	起床 朝食			
7	ゴミ処理 犬の散歩		起床 朝食		起床 朝食
8	休憩	事務所掃除		出勤 整備	食事後片付け
9	スクータ整備	来客接待	JAF出張		家の掃除
10		↓ 銀行行き 事務処理			事務処理
11	↓			↓	
12	昼食 休憩	昼食 休憩	JAF出張	昼食 休憩	昼食 休憩
13	来客接待		昼食・休憩	津へ車検行き	事務処理
14	ウエノパーツ へ				
15	来客接待	来客接待			
16				↓	
17	犬の散歩		JAF出張	整備	夕食準備
18				退社	
19	夕食 テレビ	夕食			
20					
21	就寝				
22					
23					

S店 金曜日

名前 時間	店主	店主の妻	長男	店主の弟	長男の妻
5					
6	起床 朝食	起床			
7	犬の散歩	事務所の掃除	起床		起床
8			朝食	出勤 整備	朝食
9	軽乗用車の 钣金	さわやか体操	津車検行き		家の掃除
10					事務処理
11		↓ 事務処理			
12	↓ 昼食 休憩	昼食 休憩	↓ 昼食 休憩	↓ 昼食 休憩	↓ 昼食 休憩
13	塗装準備	事務処理	JAF 出張		事務処理
14		↓			
15	休憩 工場整備	買い物		休憩 整備	買い物
16		事務手続き			
17	犬の散歩				夕食準備
18				退社	
19	夕食	夕食	夕食		夕食
20					
21	就寝	就寝			
22			就寝		
23					就寝

S店 土曜日

名前 時間	店主	店主の妻	長男	店主の弟	長男の妻
5					
6	起床	起床			
7	朝食 犬の散歩	朝食	起床		起床
8	休憩	事務所の掃除	朝食	出勤 整備	朝食
9	来客接待	事務処理	JAF 出張		実家行き
10					
11	↓	↓	JAF 出張	↓	
12	昼食 休憩	昼食 休憩		昼食	
13	車検上がり引 渡し	事務処理	整備	整備	
14	車検上がり納 車	↓			
15	車検引き取り	休憩	休憩	休憩	
16					
17	犬の散歩	夕食準備	JAF 出張		
18			↓	退社	
19	夕食	夕食準備			
20					
21	就寝	就寝			
22					
23					就寝

S店 日曜日

名前 時間	店主	店主の妻	長男	店主の弟	長男の妻
5					
6					
7	起床				
8	犬の散歩				
9	食事				
10	畑仕事				
11	↓				
12	昼食				
13	畑仕事				
14					
15					
16	↓ テレビ鑑賞				
17					
18	↓				
19	夕食				
20					
21	就寝				
22					
23					

S店 月曜日

名前 時間	店主	店主の妻	長男	店主の弟	長男の妻
5					
6	起床・朝食	起床・朝食			
7	犬の散歩	事務所の掃除	起床・朝食		起床・朝食
8	ゴミ整理 休憩	事務処理	ロードサービス出張	出勤	食事の片付け
9	車検引取り		↓	工場整備	
10	↓		工場整備		事務処理
11	出張修理 バッテリー 交換	↓	↓		↓
12	昼食・休憩	昼食・休憩	昼食・休憩	車検行き	昼食・休憩
13	来客接待	書類手続き 行き	ロードサービス出張		事務処理
14	単車整備	↓	↓		
15		休憩	休憩	↓	↓
16	↓	事務処理	工場整備	車検車仕上げ	夕食準備
17	部品引取り			↓	
18	犬の散歩	休憩	↓	退社	
19	夕食	夕食	夕食		夕食
20					
21	就寝	就寝			
22					
23					

・付表-3 ディーラー店長の日常 M社-1

曜日 時間	火	水	木	金
5				
6	起床	起床	起床	起床
7	朝食・シャワー 自宅出発	朝食・シャワー 自宅出発	朝食・シャワー 自宅出発	朝食・シャワー 自宅出発
8	出社	出社	出社	出社
9	開店準備 朝礼・ミーティング	開店準備 朝礼・ミーティング	開店準備 朝礼・ミーティング	開店準備 朝礼・ミーティング
10	書類作成 ↓	車引取り	移動 業者訪問	車引取り ↓
11	本社へ移動 ↓	書類作成 来店客対応	移動	顧客対応
12	昼食 ↓	↓	昼食	(クレーム処理)
13	移動 ↓	昼のミーティング	新車納車	昼のミーティング
14	保険とJAFの 研修	書類作成 来店客対応	移動 業者訪問	昼食 移動
15	月頭会議 ↓	電話対応	来店客接待 電話対応等	業者訪問 移動
16	↓	昼食 車納車	↓	↓
17	↓	↓	↓	新車商談(デモ)
18	↓	残務処理 営業マンに	経理処理 ↓	伊賀署(車庫証明 移動)
19	飲み会 ↓	車検・点検の 入庫予定確認	夜間金庫へ	営業マンに週末の HOT客の内容確認
20	↓	お客様宅訪問 (見積り届ける)	買い物 書類作成	ミーティング用
21	↓	残務処理	残務処理 ↓	資料作成 ↓
22	帰宅 TV	帰社	↓	↓
23	インターネット	帰宅 食事	帰社 途中津栗真店へ	帰社
24		TV	書類届ける 帰宅	帰宅
25	就寝	就寝	就寝	就寝

曜日 時間	土	日	月
5			
6	起床	起床	
7	朝食・シャワー 自宅出発	朝食・シャワー 自宅出発	
8	出社	出社	起床 朝食・シャワー
9	開店準備 朝礼・ミーティング	開店準備 朝礼・ミーティング	病院
10	幹部臨店ミーティング 来店客対応	来店客対応 電話対応	↓
11	↓	書類作成	買い物
12	新車納車準備	↓	昼食
13	昼食	昼食	子供と遊ぶ
14	来店客対応 電話対応	来店客対応 電話対応	↓
15	サービス入庫車の 室内清掃手伝い	展示会用DM	展示会用買出し
16	新車店頭納車	原稿作成	↓
17	土曜日の実績を 本社に報告	日曜日の実績を 本社に報告	↓
18	月1回の全体 ミーティング	展示会用DM 作成・印刷	夕食
19	↓	残務処理	TV
20	書類作成 残務処理	↓	
21	↓	帰社	お風呂
22	帰社	帰宅 食事	就寝
23	津中央郵便局へ	TV	
24	帰宅 TV	就寝	
25	就寝		



ディーラー店長の日常 S社-1

曜日 時間	火	水	木	金
5		戸田家にて宿泊		
6	起床・準備	起床 朝食	起床 準備	起床 準備
7	朝食 自宅出発	着替え・準備	朝食 自宅出発	朝食 自宅出発
8	出社・清掃 朝のミーティング	チェックアウト・出発	出社・清掃 朝礼・車輛整備	出社・清掃 朝礼
9	報告書及び 見積書作成	伊勢二見コース ゴルフコンペスタート	朝のミーティング 予定確認	朝のミーティング 報告書作成
10	営業所出発			提携先ご来店・挨拶 納車準備
11			↓ 苦情顧客対応	事務処理
12			本社と打ち合わせ ↓ 昼食	昼食
13	鳥羽で朝食をとる ↓ 戸田家到着		取引先訪問 ↓ 苦情顧客への対応伝える	注文書・社内報告書 検印
14	社員総会 ↓		納車準備 ↓ 名張取引店納車	納車
15				取引先訪問
16		ゴルフコンペ終了 ↓ 表彰	報告書・集計本社報告 ↓	新任挨拶
17	大宴会場にて 懇親会	出発	スぺーシア商談	↓
18			取引先訪問	↓ 事務処理
19		↓ 自宅到着	納車準備	電話対応
20		着替え・お風呂 夕食	夜のミーティング 売上・集計本社報告	売上報告・明日予定 打ち合わせ
21	↓	新聞・ニュース番組 就寝	注文書・売上 回収金チェック	帰社
22	2次会		帰社 自宅到着	自宅到着 夕食・入浴
23	就寝		夕食・入浴・ニュース	読書 就寝
24			就寝	
25				

曜日 時間	土	日	月
5			
6	起床 準備		起床 準備
7	朝食 自宅出発	起床	朝礼 自宅出発
8	出社・清掃 朝礼	準備 朝食	出社 朝礼
9	朝のミーティング 売上集計表作成	町内会合	朝のミーティング 売上予定報告
10	事務処理 ↓	自宅にて読書	洗車・納車準備 取引先訪問
11		バイクメンテナンス	引継ぎ挨拶 ↓
12	昼食	昼食	↓ 昼食
13	取引先打ち合わせ 納車準備	自宅出発 奈良ホテルに向かう	引継ぎ挨拶
14	↓ 納車	↓ 取引先結婚式	カタログ・納車準備
15	↓	↓ 結婚式受付	事務処理
16	納整工場訪問	取引先社長結婚式	紹介先訪問・挨拶
17	取引先集金	出席 ↓	提携先来店・挨拶 事務処理
18	入金処理 取引先訪問	↓	報告書・展示会集計 作成・報告
19	注文書作成	結婚式終了	売上報告を 本社に報告
20	事務処理 夜のミーティング		↓
21	本社に報告 帰社	自宅到着 入浴	回収金確認 帰社
22	帰宅	読書 TVニュース	自宅到着 夕食・入浴
23	夕食・入浴 TVニュース見る・読書	就寝	読書
24	就寝		就寝
25			

・付表-4 極東モーター社(1928)『全国自動車業者自動自転車業者名鑑』記載業者 道府  
 県別、業種別集計

	会社件数	自動車 及び 用品商	自動車 用品商	外作業	蓄電池	自動 自転車	自動車 運輸業	外シ 業	自動車 工作	電機商	オイル 商	学校 組合	乗合自 動車業	ボデー 製作業	合計件数
東京府	1,050	45	149	15	26	54	772	0	0	0	0	0	0	0	1,061
大阪府	660	95	0	27	0	44	119	245	60	32	21	20	8	0	671
京都府	217	29	0	16	0	38	147	0	15	0	0	3	0	0	248
愛知県	101	21	0	6	0	36	44	0	4	0	0	0	0	0	111
神奈川	55	18	0	8	0	14	21	0	12	0	0	0	0	0	73
兵庫県	344	46	0	7	0	37	0	196	32	11	14	10	0	0	353
千葉県	36	2	0	3	0	4	29	0	3	0	0	0	0	0	41
埼玉県	44	4	0	3	0	4	34	0	2	0	0	0	0	0	47
茨城県	65	3	0	6	0	15	43	0	6	0	0	0	0	0	73
群馬県	60	3	0	4	0	13	43	0	4	0	0	0	0	0	67
栃木県	36	2	0	1	0	7	26	0	1	0	0	0	0	0	37
青森県	29	5	0	4	0	4	20	0	4	0	0	0	0	0	37
岩手県	135	7	0	3	0	16	109	0	2	0	0	0	0	0	137
秋田県	29	2	0	0	0	4	24	0	1	0	0	0	0	0	31
山形県	39	10	0	9	0	8	21	0	11	0	0	0	0	0	59
宮城県	44	9	0	7	0	15	19	0	0	0	0	0	0	0	50
福島県	65	4	0	4	0	31	22	0	7	0	0	0	0	0	68
新潟県	74	8	0	0	0	14	47	0	5	0	0	0	0	0	74
富山県	42	4	0	2	0	3	38	0	2	0	0	0	0	0	49
長野県	81	9	0	3	0	17	51	0	4	0	0	0	0	0	84
山梨県	13	1	0	2	0	4	5	0	1	0	0	0	0	0	13
静岡県	56	7	0	1	0	8	37	0	6	0	0	0	0	0	59
岐阜県	47	2	0	2	0	8	33	0	4	0	0	0	0	0	49
石川県	28	4	0	1	0	6	15	0	4	0	0	0	0	0	30
福井県	35	2	0	0	0	12	20	0	4	0	0	0	0	0	38
滋賀県	21	5	0	1	0	4	13	0	1	0	0	0	0	0	24
三重県	60	18	0	7	0	25	31	0	16	0	0	0	0	0	97
奈良県	25	1	0	3	0	7	14	0	0	0	0	0	0	0	25
和歌山県	21	2	0	1	0	7	11	0	1	0	0	0	0	0	22
鳥取県	25	2	0	1	0	7	14	0	3	0	0	0	0	0	27
島根県	90	3	0	14	0	10	78	0	14	0	0	0	0	0	119
岡山県	53	13	0	1	0	17	21	0	1	0	0	0	0	0	53
広島県	53	10	0	3	0	15	28	0	6	0	0	0	0	0	62
山口県	63	8	0	2	0	37	18	0	2	0	0	0	0	0	67
徳島県	34	1	0	3	0	6	24	0	3	0	0	0	0	0	37
高知県	169	7	0	3	0	8	154	0	0	0	0	1	0	0	173
香川県	38	1	0	6	0	16	19	0	0	0	0	0	0	0	42
愛媛県	43	2	0	13	0	14	24	0	0	0	0	0	0	0	53
福岡県	92	4	0	0	0	5	81	0	3	0	0	1	0	0	94
大分県	62	2	0	1	0	1	57	0	3	0	0	0	0	0	64
佐賀県	42	6	0	5	0	17	20	0	11	0	0	0	0	0	59
長崎県	24	3	0	1	0	10	14	0	1	0	0	0	0	0	29
熊本県	70	6	0	11	0	19	36	0	7	0	0	0	0	0	79
宮崎県	34	3	0	1	0	16	18	0	3	0	0	0	0	0	41
鹿児島県	33	19	0	4	0	0	15	0	4	0	0	0	0	0	42
沖縄県	9	1	0	2	0	2	5	0	5	0	0	0	0	0	15
北海道	149	18	0	9	0	27	100	0	11	0	0	0	0	2	167
全国件数	4,595	477	149	226	26	686	2,534	441	289	43	35	35	8	2	4,951