

地域タクシー業界のこれまでとこれから——本書の刊行によせて

(一社) 鹿児島県タクシー協会会長

羽仁 正次郎

今般は『日本のタクシー自動車史』のご出版、おめでとうございます。永年のご交誼をいただいている一人として大変うれしく思います。

私自身のタクシー会社経営は昭和 51 年からでした。自家用車もまだ多くない頃に鹿児島はこの業界に参入したのです。その頃は需給が規制されていて、そのためにタクシー営業権も高騰していた時代でした。

しかし、26 年後の平成 14 年 2 月に小泉行政改革が始まり、タクシーの営業も許可制となり、新規参入事業者が多くなってタクシーの台数も過剰になってしまいました。併せて、その後の長引く不況、軽自動車を含む自家用車の普及等もあり、タクシー利用者は減少、業界もスタッフの高齢化、乗務員の不足などもあり、この 40 年でタクシー業界の状況は大きく様変わりしました。

105 年前、新橋でタクシー営業が開始された大正元年当時は、自動車（T 型フォード）は高嶺の花の時代でした。運賃は高額でも人々は自動車（ハイヤー、タクシー）に乗る時代であり、自動車、運転士（当時はこう呼ばれていました）、そして運転免許に価値のあった時代です。当時のタクシー運転士は収入も高く、多くの若者にとってドライバー（ショーマン）は花形の職業でした。

国民一人当たりの自動車保有台数が 2 台以上という 100 年後の今、タクシーという交通機関は当時よりさらに進んだ、大衆に認知された大事な公共交通機関であります。このことが、より国民の皆さま方に周知されるよう、私ども業界側が認識し、そして政府側にもしっかりと、タクシー公共交通機関事業の大切さと重要性、必要性を働きかけていければと考えます。私どもタクシー業界は、その安心、安全、そして確実性にに基づき、顧客の目的が的確に果たされるべく、国土交通省にも、公共輸送の専門集団である“プロの世界の存在”を周知していただければと思います。

現在では、ライドシェアのウーバー等による配車サービスなど、海外を含めて新しいタクシーサービス業態が始まってきています。私ども業界関係者としましては、日本でのその展開と参入には、まだ同意できない現状です。一方で、タクシーの次のサービス、即ち排ガスの少ない次世代車輦（EV 車他）や禁煙タクシーの導入、老人・障害者向け専用車やタクシー定期券といった高齢化社会に対応した新サービスの数々の導入など、社会や地域に貢献する新しい技術や仕様車の登場が課題となっています。また、外国人への観光案内・「おもてなし」サービス等、次の時代のニーズにも合わせて、私どもの業界も変化を恐れず、英国のロンドンタクシーにも負けない乗務員のプライドや見識を持つべきと考えております。



鹿児島県タクシー協会会長・羽仁正次郎氏
経営するハニ交通本社前にて

こうした現況の下での本書『日本のタクシー自動車史』の刊行はまことに時宜を得たものであり、広く購読が期待されます。著者の佐々木烈先生はハイヤーの運転手から研究者への道を歩まれるという、日本は言うに及ばず世界でも稀な経歴を有しておられ、本書の著者として、他に勝る者のない最適な方であることは言を待ちません。本書が交通業界関係者にとどまらず、多くの方々に読まれるべき書物として、永く語り継がれることを深く願う所以であります。

最後に改めて、私どもとしましてはタクシー業が“公共交通”としての事業者責任を有する第一のものであることを再認識し、その公共交通担当者としての自負を持ち続けるとともに、「安心、安全、確実」の最大限の追求について、今後とも業界全体で取り組んでいくことをここにお誓いして、本書の刊行にあたっての言葉とさせていただきたいと存じます。

目 次

地域タクシー業界のこれまでとこれから——本書の刊行によせて

第1章 世界最初のタクシーとハイヤー	3
人力車の里数計 3／賃金自動測算機 4／タクシー・メーターの発明者ブルーンと「タクシー」の語源 4／世界最初のタクシーとハイヤー 5	
第2章 明治末年当時のわが国の自動車事情	11
「自動車業の盛況」 11／国内の自動車関連産業の状況 11／自動車運転手の不足 13	
第3章 当時の貸切自動車業者と運送料金	15
大日本自動車製造合資会社 15／山口勝蔵商店自動車部 15／当時のタクシーと他の乗り物の料金比較 15	
第4章 タクシー自動車株式会社の設立	21
米田稔ともう一人の出願者 21／設立趣意書と望月小太郎 23／使用車種はフォードT型 24／フォードT型の日本への輸入 24／目論見書の作成と西村正雄 27／初代社長・長晴登と専務取締役・森山守次 27／試乗会と開業 29	
コラム1「自動車」と「自動車」 22／コラム2「セール・フレザー商会」か「セール・フレザー商会」か 25	
第5章 運転手の重大事故と裁判	43
相次ぐ交通事故 43／運転手・渡辺文吾 43／修理工・島田光衛 43／経営陣の辞任続出と山口恒太郎 46	
第6章 タクシー自動車株式会社の関西地方進出	49
イヅミヤ自動車商会から大阪タクシー自動車株式会社へ 49／アカエス自動車から名古屋タクシー自動車株式会社へ 49／神港タクシー株式会社の設立 50	
第7章 運転手になるまで	55
運転手の養成 55／「自動車物語」 55／発動機協会から東京自動車学校へ 56／女性運転手第1号渡辺はまと水野千花尾 57	
第8章 東京駅開業と馬車、人力車、タクシー業者	63
東京駅開業 63／タクシーの大衆化と料金の分化 64	
第9章 タクシー運転手の実態	67
大正4年の運転手調査 67	
第10章 全国2番目のタクシー会社、京都に設立される	69
時代は明治から大正へ 69／京都自動車の経営状態 69	
第11章 日本フォード自動車会社と日本ゼネラル・モーターズ会社の設立	73
日本フォード自動車株式会社 73／日本ゼネラル・モーターズ株式会社 73	
第12章 五大都市における1円均一タクシーの出現	83
大阪市におけるタクシーの現況 83／京都市におけるタクシーの現況 84／神戸市におけるタクシーの現況 84／名古屋市におけるタクシーの現況 85／東京市におけるタクシーの現況 85	

第 13 章	タクシー会社の争議、東京で発生	89
	競争の激化と労働運動の高揚 89／タクシー自動車株式会社の争議始末書 89	
第 14 章	新聞・雑誌に見る円タクと世相	91
	円タクの東京伝播 91／スキヤ橋ガレージ主・細川清の談話 93／その他の円タクに関する新聞・雑誌記事 94	
第 15 章	大阪市内のタクシー業者の状況	103
第 16 章	円タク以後のタクシー業界の混乱——相互組織、車輛主組織、名義貸し営業へ	113
	「区域制均一料金と相互組織の発生」	113
第 17 章	石油消費規正と東京地区企業合同の機運	121
	東京におけるタクシー業界の状況 121／第 1 次消費規正 122／第 2 次消費規正 122／切符制の実施 123	
第 18 章	戦時統合による東京地区タクシー会社の再編	133
	第 1 次統合 133／第 2 次統合 136／第 3 次統合 138	
第 19 章	大阪地区におけるタクシー業界の統合	145
	一元統制への念願 145	
第 20 章	国際自動車を通して見る終戦直後のハイ・タク業界	151
	終戦直後のハイ・タク業界 151	
第 21 章	大和自動車社長・新倉文郎の論考	157
	「この頃のタクシー問題」 157	
第 22 章	朝日新聞に報じられた「神風タクシー問題」	169
	「神風タクシー」 169	
第 23 章	新聞記事に見る個人タクシー営業認可問題	177
第 24 章	話題になったタクシー運転手 2 題	183
	高校の校長からタクシー運転手に転身した豊岡邦太郎氏 183／幻の黄綬褒章、無事故無違反 50 年の個人タクシー運転手・鯉島昭雄氏 184	
第 25 章	筆者のタクシー自動車史研究余滴——結びにかえて	189
	「タクシーの日」 189／「前者の轍を踏む」 190／「運転手派遣業」 190／「東京のハイ・タク運転手」 191／「起こし屋」 192／「雲助裁判とわたし」 192／「雲助を生んだ政治の欠陥」 193／「運転手という職業にプライドを」 194	
あとがき		195
年表	新聞記事にみるタクシー業界の出来事（大正 14 年（1925）から平成 15 年（2003）まで）	197
参考資料		221

＊ 本書における資料類の引用表記に際しては、旧字体の漢字は新字体に改め、カタカナ書きのものはひらがなにした。また、数字については基本的に算用数字を用いることとした。

日本のタクシー自動車史

第1章 世界最初のタクシーとハイヤー

人力車の里数計

明治10年（1877）8月17日の東京日日新聞（現・毎日新聞）に、「新発明里数計付人力車馬車」というイラスト入りの広告が出ている（図1-1）。

東京銀座4丁目11番地
製造販売人 秋葉 大助敬白
同 元岩井町17番地
寄留三重県士族
発明人 松波 林三郎

此の里数計は其の形時計の如く人力車馬車并に装置して道路の町間を早見する器械也車輪転輾するに従て針動き尺度を用ひて量るが如く里数町間に至る迄一目して瞭然たり夫れ当時両車の乗賃たるや皆な相対其の価を定むと雖も到底其の里数は判然ならざるを以て或は乗客欺かれ挽者欺騙せられ其間苦情を生ること甚だ多し今此の器を用れば里数判然童幼婦女と雖も聊か疑ふことなく挽者は道路の迂直を熟知し徒らに労する憂なく実に双方便益を開くの器械なり依て今般官許を蒙り私店に於て製造し極廉価に販売す御望の諸君続々来て御購求あらんことを希望す

明治10年に、走行メーターが取り付けられた人力車が発売されたというのは驚きである。もちろんわが国では最初で、もし当時わが国に特許制度が制定されていたなら発明者松波林三郎は特許をとったに違いないが、わが国に特許制度ができたのは明治18年（1885）だから、彼は特許はとっていない。当時、人力車は相対料金（当事者の交渉で決定する料金）だったから、乗客が乗るときは、必ず「いくらで行くか」「へい、これこれで行きましょう」「高いな、もう少し安くしろ」「道が悪うございますし、坂道でございますので」「このあいだは、これこれで行ったぞ」などと乗



図1-1 里数計付人力車の広告（東京日日新聞明治10年8月17日付）

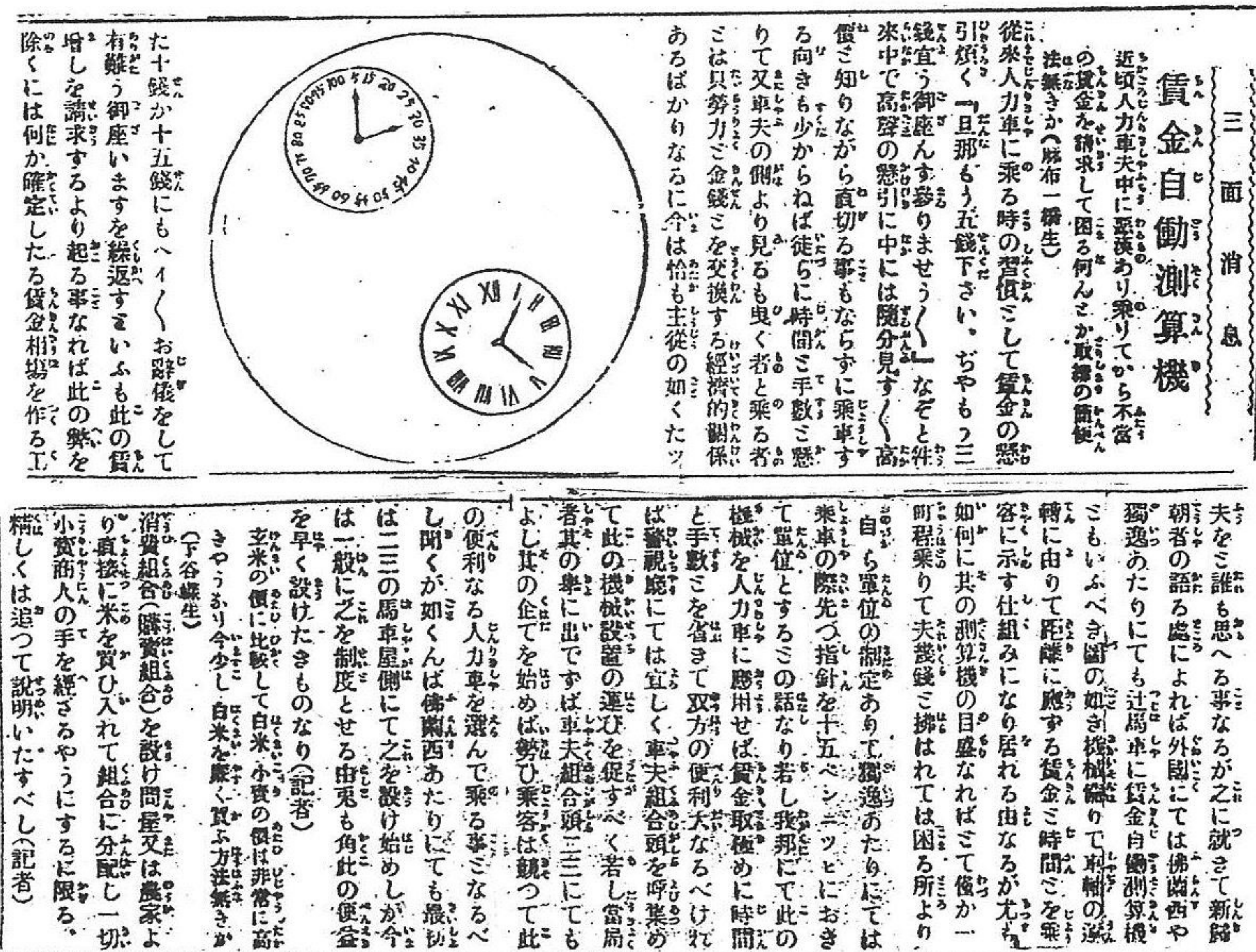


図 1-2 賃金自動測算機の新聞記事（読売新聞明治 40 年 2 月 21 日付）

る前に値段の交渉をするのが当たり前であった。しかし里数計が付いてあれば、「料金はメーターに出ますので、どの車に乗っても同じでございます」ということになる。

しかし、その後、人力車や馬車にこの里数計が付けられたという記事は出ていない。普及しなかったようである。里数計どころか、明治末に上記の秋葉大助商店が、それまでの金輪の人力車を自転車のようにニューマチック・タイヤに改善して売り出したら、曳き子たちが、借り賃がその分高くなって生活が苦しくなるから止めさせてほしい、と代表者を選出して警視庁に嘆願したというから、余計な金のかかるものは敬遠されたようである。日本だけでなく、後述するようにドイツでも最初のタクシー・メーターを製造したブルーンという男は、割増料金が取れなくなったとして馬車業者たちから迫害を受けた、ということである。

賃金自動測算機

明治 40 年（1907）2 月 21 日の読売新聞には、「賃金自動測算機」という見出しで、イラスト入りの記事が出ている（図 1-2）。

記事中に「外国にては仏蘭西や独逸あたりにては馬車に賃金自動測算機ともいふべき図の如き機械備りて車軸の運転に由りて距離に応ずる賃金と時間とを乗客に示す仕組みになり居れる由なるが」とあるが、欧米でもタクシー・キャブの出現はそれほど早くはない。明治 29 年（1896）頃からドイツやイギリス、フランスなどに出現し、間もなくアメリカに渡って、アメリカでは電気自動車のタクシー・キャブが東海岸の大都市で流行した。

タクシー・メーターの発明者ブルーンと「タクシー」の語源

交通評論家の岡並木氏は「タクシーの日」が制定された翌年、昭和 61 年（1986）8 月 26 日の東

京交通新聞に「タクシーの日に思う」という評論を載せているが、その中で氏はタクシー・メーターの発明者について次のように述べている。

ブルーン（Bruhn）こそタクシー・メーターの発明者であり、タクシー・メーターのドイツ商品名「タクサ・メーター」の名付け親だった。これがタクシーの語源になった。つまりタクシーに使うメーターだからタクシー・メーターではなく、タクシー・メーターを備えたキャブ（辻馬車）という意味の「タクシー・メーター・ド・キャブ」が、次第に略されて「タクシー・キャブ」あるいは、「タクシー」と呼ばれるようになったのだ。だから厳密に言えば、メーターのない円タクや、ゾーン制運賃のワシントンのタクシーは本来のタクシーではないことになる。

ブルーンはハンブルクの住人。時間距離併用の「タクサ・メーター」を発明したのは 1891 年（明治 24 年）だった。長い間、辻馬車の御者の雲助的な言動が市民の悩みのタネで、ブルーンはその問題を解決しようとこれを発明した。タクサはラテン語「タクソー」から転じたドイツ語で、値段などの評価といった意味だ。これとメーターを組み合わせ「タクサ・メーター」にした。しかし水増し運賃をとれなくなって怒った御者たちはフランクフルトで彼を捕えメイン川に放り込む騒ぎになった。

タクシー・メーターは各国の辻馬車に普及して行くが、ロンドンでは 1906 年（明治 39 年）にフランスからタクシー・メーターをつけたルノーのモーター・キャブ 500 台が輸入されたときが最初だった。

世界最初のタクシーとハイヤー

『世界最初事典』（パトリック・ロバートソン著／大出健訳、講談社）によれば、世界最初のタクシーとハイヤーについて次のように書かれている。

最初のタクシー

1896 年（明治 29 年）ドイツ・シュツットガルトのデューツという男が 2 台 8 千マルクで 2

台のベンツを購入、この 2 台のベンツで、タクシー稼業を開始したのが最初である。翌 1897 年 5 月には、フリードリッヒ・グライナーが競争会社を設立した。パリの 1 社を除いて他の都市にはタクシー会社がまったく無かったところに、シュツットガルトでは 2 社が営業していた。「モートル・ワーゲン」誌の当時の記事によれば、グライナーのタクシーは 1 日平均 70 キロも走ったという。初めて料金メーターを取り付けたのは、グライナー社のタクシーであったから、最初の本当のタクシーと呼べるのは、同社のタクシーかもしれない。パリのタクシーはソシエテ・アングロ・フランセーズ社のロジェ=ベンツ 1 台だったが、1896 年 11 月に営業を始めたものの、数ヵ月も続かず姿を消してしまった。

英国では 1897 年 8 月 19 日、ロンドン市内とウエストエンドでタクシーの営業が始まった。ランベス・ジャクソン・ストリートのロンドン・エレクトリック・キャブ社が、3.5 馬力のバーシー電気自動車 12 台を使って始めたものである。平均時速は 9 マイル（約 14 キロ）、走行可能な距離は 30 マイル（約 48 キロ）までだった。同社は他にも運転手付き 1 日 25 シリングのハイヤーを数台持ち、1897 年の年末までには合計 25 台の車を動かしていた。

翌年にはさらに 50 台が増車され、黄色と黒に塗られたタクシーは、車を持たない一般大衆の注目の的になり、「ハチドリ」のニックネームを頂戴した。かの「パンチ」誌もさっそく漫画で採りあげた。その図柄では、ボロを着たいざら小僧がタクシーの背中に不正乗車をきめこんでいて、1 人の見物人が運転手に向かって「ムチをあてろ」と叫んでいる。小僧は「やれるものならやってみろ、ムチなんか有る訳ないだろ」とわめいている。

タクシー業はうまく行きそうに見えたが、2 年もたつと、どうしようもない程不経済なことが明らかになり、廃業に追い込まれた。子供が死亡したハックニーでの事故や、ポンド・ストリートでのタクシー運転手の飲酒運転など、タクシーに対する人々の信頼が薄らぐ事件も重な

った。1900 年はじめ、エレクトリック・キャブ社は、完全な車 36 台、不完全な車 41 台を売り払って、持ち車を処分してしまった。

ロンドン警視庁はその後 1904 年 5 月まで、タクシー免許を 1 件も交付しなかった。このときになって、英国最初のガソリン自動車のタクシーに免許がおりた。この車はロンドン・エキスプレス・モーター・サービスのプルネル・ハンサムで、ハックニー車両ナンバー・プレート 1 万 5831 の交付を受け、辻馬車を手本に改良した変わった車で、シャフトの位置にエンジンと運転席があった。車体の製作に当たったのはホランド・パークのヘンリー・ウィットロック社、2 気筒 12 馬力のアスター・エンジンを備えていた。

1904 年の終わりごろまでには、ガソリン車のタクシーが 3 台営業するようになった。運転手は 1 日 5 ポンドの売り上げを挙げていたといわれ、会社が要求した週 10 ポンドの売り上げを大きく上回っていた。料金は 1 マイル 8 ペンス、ガソリン 1 ガロン分の値段でもあった。これに比べると辻馬車の料金は 1 マイル 6 ペンスと安かった。タクシーの常連はロンドンで夜遅くまで過ごしてオールダーショットの兵営に戻る士官たちだったという。

ロンドンを流すタクシーは 1905 年（明治 38 年）末の 19 台から 1910 年には 5070 台へと急増した。とは言え、馬に曳かせた乗合馬車がバスの出現に伴い 1 年足らずで街から姿を消したのに対して、辻馬車や 4 輪馬車はタクシーに対抗してかなりの期間を持ちこたえた。1928 年（昭和 3 年）になっても認可を得た辻馬車が 200 台も健在だったし、最後に残った辻馬車の駆者が免許を返上したのは 1947 年（昭和 22 年）のことだった。つまり丁度 50 年間ものあいだ、タクシーの猛撃の中を生き延びたわけである。

さらに同書は、「最初のハイヤー」という項目に次のように述べている。

最初のハイヤー

最初のハイヤーは 1896 年（明治 29 年）1 月に「パリ自動車クラブ」が始めたのが最初で、クラブ・ハウスの前に 6 台の車がプールされ、運転手付きで 1 時間 3 フラン、1 日 30 フランでいつでも借りだすことができた。自動車クラブは自動車普及のためにこの制度を始めたのだが、翌月にはパリのダーム街 52 番地の「フィアクル・オートモビル株式会社」が完全に営利を目的とするハイヤーを発足させた。これはベンツ車のフランス代理販売業者のエミール・ロジェのアイデアだった。彼は 1888 年（明治 21 年）に営利目的に製造されたガソリン自動車第 1 号を買った男でもあった。ロジェの料金はパリ自動車クラブより安く、1 時間につき 2 フランでベンツ車を貸し出した。

明治 3 年（1870）に人力車が発明され、自転車が行りし、明治 5 年（1872）に新橋—横浜間に汽車が走り、明治 7 年（1874）には 2 階建て馬車（オムンボス）が新橋—浅草間を走り、国民が交通の文明開化を謳歌する時代になった。そして明治 10 年（1877）に、人力車に付ける距離計が発明された。料金の計算機能はないが、走行距離の計算はできる、簡単に画期的な機械であった。当時特許制度があったなら、おそらく特許を取得していたことだろう。

しかし、そんな文明の利器を人力車に付けたら、今までやってきた相対料金の「うま味」がなくなり死活問題だと、人力車夫たちから敬遠されて普及しなかった。文明の利器も貧しい人力車夫たちにとっては、生活を脅かす道具だったようである。

GENERAL

タキシメーター

世界ノ需用ノ九割ハ
佛國ゼネラル會社製

日本總代理店
各種 豊庫

門ノ虎京東
社會式株車動自ンエロトシ佛日
番ハ——山齊話電
社支阪大
番二一三二局本話電・五五町川大區東市阪大

図 1-3 フランス製「ゼネラル」タクシー・メーター

ブルン

タクシーメーター



STOPPED
FARE
000.70
YEN SEN

— ORIGINAL TAXIMETER BRUNN —
MADE IN GERMANY
SPECIALLY MADE FOR JAPANESE AUTOMOBILES & TRUCKS

A 最初料金 (1.1.1) 毎 60, 70, 80, 100
B 増料金 (1.1.1) 毎 10, 20
C 待時間 (49.5分) 毎 10, 20
● 御希望は依り改造仕り候

獨逸ウエステンダルフ・ビーター會社製品
東洋總代理店

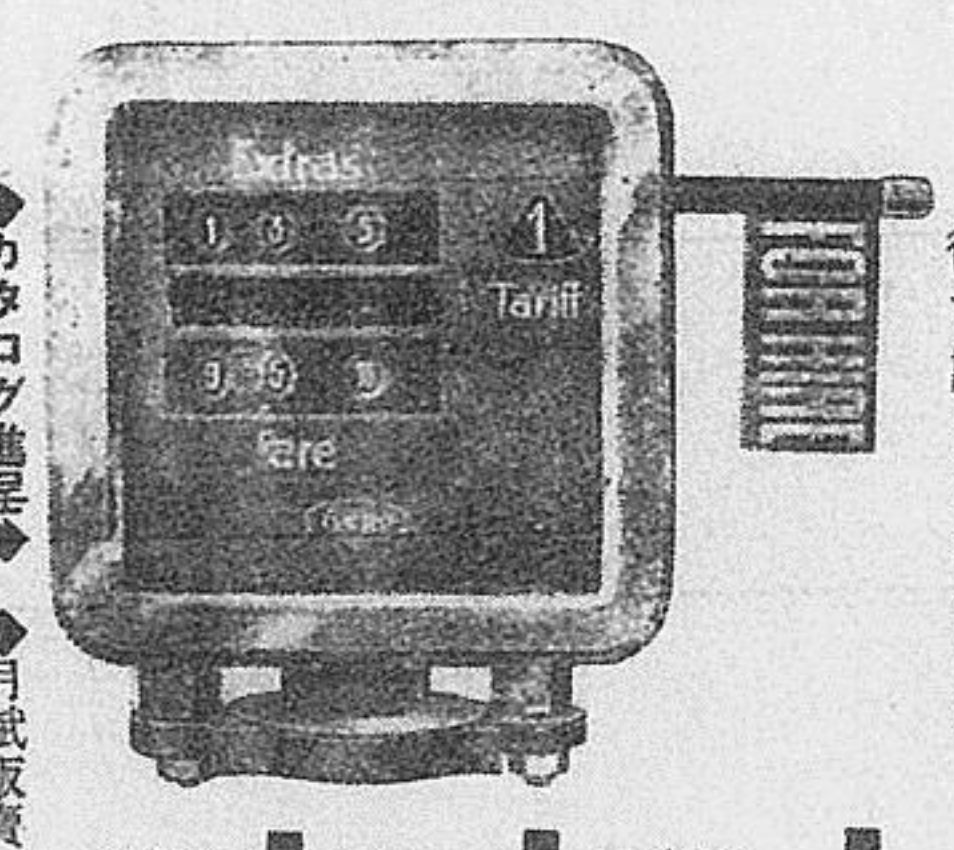
東京 梁瀬自動車株式會社 丸之内
電話牛込 {一三〇〇・六三二七番
五〇三三・六六四六番
支店—大阪・名古屋・博多・横濱・仙台

図 1-4 ブルン型タクシー・メーター

アルゴ

タクシーメーター

獨逸製造



優秀なること世界無比「アルゴ」タクシーメーター
● 従を許さざる獨特の優越點を見よ

● カタログ進呈 ● 月賦販賣の御相談に應じます ●
東洋總代理店 東京市東區本町三丁目 東京タクシー自動車株式會社
大阪代理店 大阪市東區水邊町二丁目 京商會

図 1-5 ドイツ製「アルゴ」タクシー・メーター

石橋式

タクシーメーター

正 錢拾八圓八ツ 賀

ル勝ニ式ンルブ
一ターメシキタ式橋石
始開貸賃極月



目科業營
貸賃、二賣販造製、一
更變率賃及修理一ターメ種各、三
所作製器計橋石

番九二八町鴨巢西外市京東
番七六六四川石小話電

図 1-6 日本製「石橋式」タクシー・メーター
大正時代に入ると国産石橋式が登場し、次第に国産品が外国製に取って代わっていく

表 1-1 大正末期から昭和初期にかけてのタクシー会社と使用車種等、使用メーター（村上一夫「タクシーの常識」『モーター』第150号、大正15年7月）

会社名及所在地	使用車	最初半哩料金	繼續して10錢に相當する		使用メーター名
			哩數	待ち時間	
第一實用自動車会社(以下東京)	シトロエン十馬力	70 錢	$\frac{1}{2}$ 哩	5 分	セネラル
第一實用自動車会社(東京)	シトロエン五馬力	50	$\frac{1}{2}$	5	
第二實用自動車会社(東京)	フォード	60	$\frac{1}{2}$	5	石橋式
小型タクシー自動車会社(東京)	ブジョー	70	$\frac{1}{2}$	5	
ツーリング自動車会社(東京)	ビュイツク	70	$\frac{1}{2}$	4	アルゴ
平和タクシー会社(東京)	オパール等	70	$\frac{1}{2}$	4	アルゴ・ブルン
武蔵野タクシー会社	ビュイツク	70	$\frac{1}{2}$	4	
末廣タクシー会社	フォード	50	$\frac{1}{2}$	4	石橋式
日之出タクシー	オパール等	90	$\frac{1}{2}$	4	ブルン
大阪タクシー会社(以下大阪)	シトロエン十馬力	30哩迄一圓均一	$\frac{1}{2}$	5	セネラル
大阪小型タクシー会社	シトロエン五馬力	10哩迄50錢	$\frac{1}{2}$	5	アルゴ
中央タクシー会社	ルノー・ファイブツト	30哩迄一圓	$\frac{1}{2}$	5	アルゴ
日本タクシー会社	オパール	1 圓	$\frac{1}{2}$	5	アルゴ
阪南タクシー会社	フォード	30哩迄1圓	$\frac{1}{2}$	5	アトコ
大型均一タクシー会社	フォード	都大阪市内一圓均一	區域外倍額	5	アルゴ
均一タクシー会社	トロシヤシ	10哩迄50錢	區域外10哩50錢	5	アルゴ
松本タクシー会社	フォード	舊市内1圓	區域外倍額	5	東京計器

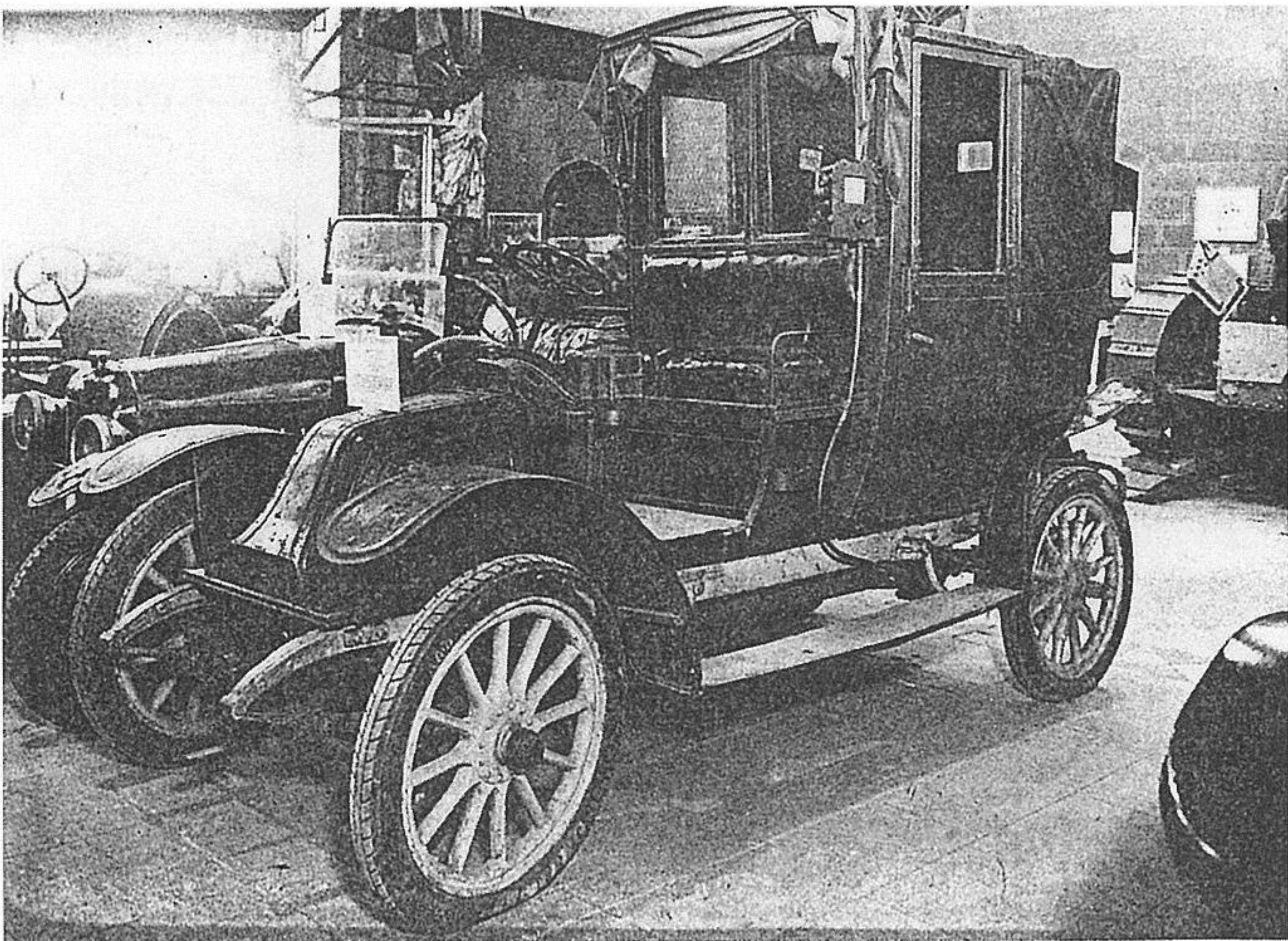


図 1-8 フランスのルノー 8CV タクシー「タクシー・ド・ラ・マルタ」
第1次世界大戦初期の1914年6月7日夜間、フランス軍はこのルノー 8CV タクシー 700 台を総動員して6千人の兵隊をマルタの前線に送り込み、パリを目指して進軍してきたドイツ軍を撃退した

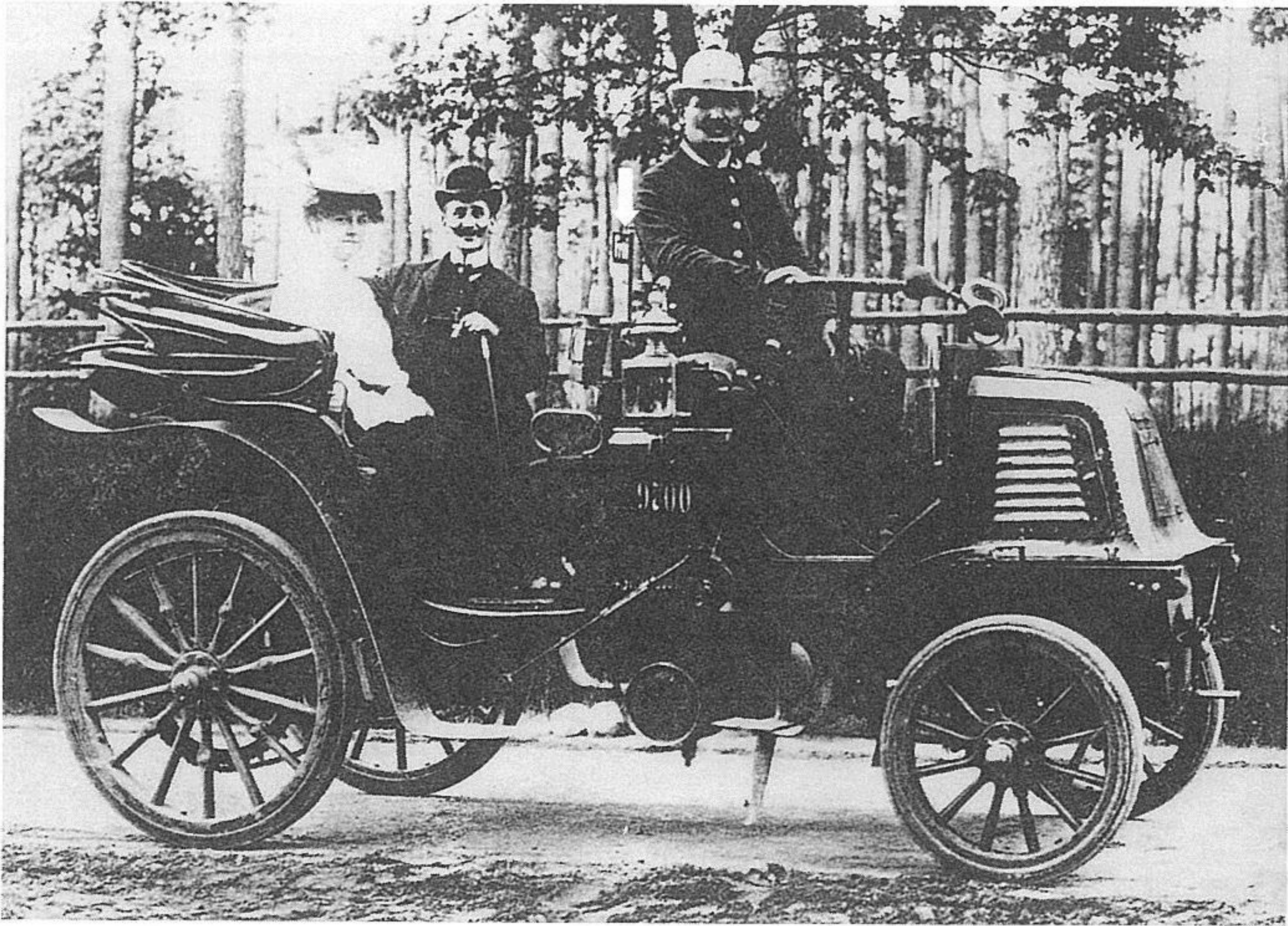


図 1-7 世界最初のタクシー、ダイムラー
運転手の後ろにタクシー・メーターが見える（矢印）

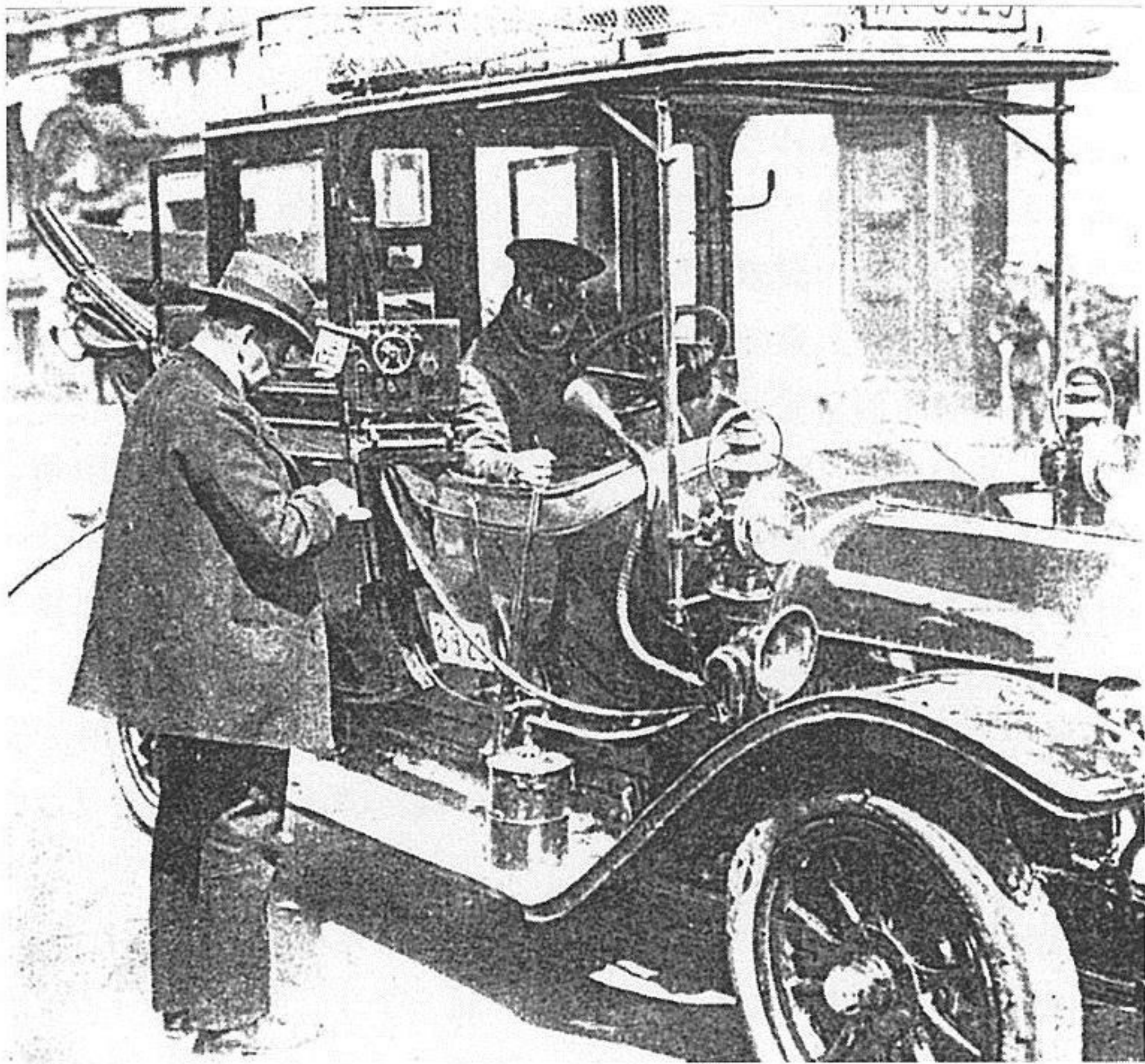


図 1-9 ドイツでの初期のタクシー
メーターの設置位置と大きさに注目

「運転手という職業にプライドを」(『トラモンド』2003年12月18日号)

昭和43年に私は東京のある大手ハイヤー会社の運転手になった。毎日が実に楽しく、私の性格に向いていることを悟った。自分に向いた職業、楽しく働ける職業というものはそうざらにあるものではない。それなのに何故か仲間のほとんどが自分の職業にプライドを持っていない。自分で自分の職業を卑下してしまっている者が多い。

この点は意識革命が必要であり、そうするには運転手の地位向上が不可欠であることを感じて、労働運動にも精を出した。そんなある日、国会図書館で古い新聞を見て居て、運転手という呼び名は先人たちのプライドによって勝ち取ったものであることを知った。

鉄道では、開業当時から明治31年(1898)まで、機関車を運転する人を「運転方」、「機関方」と呼んでいた。「方」は職業名で、室町時代には建築、土木をつかさどる者を「作事方」と呼び、江戸時代には道中奉行の配下に「道中方」があった。田中眞紀子氏が外務大臣のとき、よく「事務方」という言葉を使っていたが、外務省ではまだこの言葉が残っているようだ。明治時代になって、鉄道が敷設されると外国人技師が運転した。彼等の月給は280円と高額だったが、明治12年4月から日本人の運転方が誕生すると、その給料は日給で66銭6厘、月給にして17円たらずと外国人運転方とは雲泥の差になった。運転方はつま

り「土方」や「馬方」と同様に処遇され、何と職場での待遇も最下等の扱いになった。

日清戦争時には軍人や軍需品の輸送で昼夜を問わず活躍したにもかかわらず、戦後の論功行賞から運転方だけは、まったく除外されたので、運転方たちの不満はついに爆発して、当時最大の鉄道だった日本鉄道会社の運転方たちは明治31年2月、東京＝青森間の列車を全線ストップさせるストライキを起こした。鉄道史に残る日本最初のストライキであった。

彼らが会社に付きつけた要求は3つあった。第1は職種に見合った待遇改善。第2は臨時増給。第3は機関方を機関手、運転方を「運転手」と呼ぶこと、の3点だった。

要求書の中で彼等は次のように述べている。「余等これ文明の利器たる運転技手たり、我々の一挙一動は会社の信用、会社の利害にかゝる責任重大なり、責任に従う名誉即ち書記同等の待遇を受けることは当然なり」と主張した。会社側の弾圧、警察の介入など経営者側の対抗処置は厳しかったが、結果はストライキ側の全面勝利に終わり、以来、運転方は「運転手」、機関方は「機関手」と呼ばれるようになり、書記、地方駅長並みの3等役員としての待遇を勝ち取った。

運転手という呼び名は、ストライキによって勝ち取ったプライドある呼び名である。運転手は常にこの気概を持っていたいものである。

あとがき

タクシー自動車史は私の自動車史研究の原点である。私は自営の運送業を解散してから国際自動車株式会社ハイヤー部に運転手として入社し、有楽町営業所に配属された。当時は会社にはハイヤー1,000台、タクシー1,000台、観光バス150台ほどがあり、さらに自動車学校、ガソリン・スタンドなども数か所あって、日本交通株式会社と1、2を争う業界のトップ企業であった。

ちょうど私が入社する前年に、当時の労働省から「自動車運転者の労働時間改善基準」(いわゆる29通達)が出され、労働運動も活発で、私は組合の支部長、中央委員に選ばれて、ハイヤー、タクシー、観光バス従業員の労働条件の向上に夢中になった。会社も東京オリンピック後の不況から脱して、国民総生産が自由世界第2位になるという産業界の好景気を反映して、増車、同業会社買収、企業合同、そして増資を繰り返していたので、労働組合の要求にもある程度余裕をもって応じた時代である。

ハイヤーの運転手という職業は、私にとってまったく未知の職業であった。お客は我が国の経済を左右するような超一流企業の重役たちばかりであり、乗務する車も、フォードやシボレーはもとよりプリマス、ダッジ、キャデラック、ベンツなど外車ばかり。トラックしか運転したことのない私は、運転はもとより、都内の地理もわからないという状態で、入社当時は失敗談に事欠かなかったが、それもまた営業所内の話題になって、毎日が実に楽しく、充実したものであった。大袈裟な言い方ではなく、これは神様が「お前はハイヤーの運転手になれ」とする“天命”と感じたものである。

石川啄木の歌に

こころよく 我にはたらく仕事あれ それを仕遂げて 死なむと思ふ

という歌があるが、ハイヤー運転手こそ私の天職だと思う毎日だった。そんな時、関西の人気漫才師横山やすしが、酒に酔っての上とはいえ、深夜奥さんと同乗したタクシーの運転手が、高速料金を立て替えたことから口論となった。いわゆる「雲助裁判」であり、当時大いに話題になった。

この事件がきっかけで、私は「雲助」という江戸時代の交通労働者について調べてみたり、明け番の日や公休日には国会図書館に通い、雲助労働者について研究した。しかし、さすがの国会図書館にも雲助に関する本などなかなか見つからなかった。やっと川崎宿の名主で、問屋場を経営していた田中丘隅という人が書いた「民間省要」という本が見つかったのである。この本は、当時関東地方御用掛だった大岡越前守忠相を通じて将軍徳川吉宗の知るところとなって、享保8年(1723)丘隅は将軍吉宗に農政、民政の講義をした、という本であった。

丘隅はその中で雲助について次のように述べている。

「重き荷を負いて寒き風情もなし、不断色能く打ち笑ふうちに、言い度きことにまかせて通る多し、おかしく言ひもて行けば、大悟徹底の名僧の、樹下石上の境界にひとしきと言はん」「皆人の下端に付きて通る事なれば、驕る心なく、悪事をなさん力な

し、或いは其の所に久しく居りて爰（ここ）に帰り、商いなどに取りつき、妻子を持ち、又相応に人の養子などと成りて身を終わるも有る事なり」

と、横山やすしの雲助観とはまるで違っているのである。私は雲助の研究から始まって、人力車夫、さらに明治、大正時代の自動車運転手について調べた。そして昭和 55 年（1980）に『街道筋に生きた男たち』という処女作を自費出版。その後『ザ・運転士（ハイヤー、タクシー、プロドライバーの東京）』、さらに日刊自動車新聞に連載した『明治の輸入車』を同社から出版し、日本自動車輸入組合梁瀬次郎理事長から讃辞を頂戴した。そして『日本自動車史』1 巻、2 巻、さらに『日本自動車史 写真資料集』『都道府県別 乗合自動車の誕生 写真・史料集』などを三樹書房から出版。それらにより平成 23 年（2011）に「日本自動車殿堂」入りの栄誉を頂くことになったのである。

つまり、私の自動車史研究の原点は「雲助」の研究であり、ハイヤー、タクシーの「運転手」である。その点では、漫才師横山やすしに感謝しなければならないであろう。

本書の刊行に際し、鹿児島県タクシー協会会長・羽仁正次郎氏には、外車販売、タクシー会社経営、自動車学校経営、さらに欧米の歴史的な車コレクションと、ご多忙を極められる中、緒言を書いていただき、感謝に堪えない。さらに本書の作成に関しいろいろとアドバイスを頂いた熊本県の自動車愛好家・松本晋一氏のご援助に感謝したい。

光陰矢の如し。定年退職してから今年で 28 年が過ぎ、88 歳になった。この『日本のタクシー自動車史』が私の最後の本になることであろう。三樹書房の小林謙一社長や編集をご担当いただいた MB エディトリアル・オフィスの作本宏氏には大変ご苦勞をおかけした。心から感謝申し上げる。

最後に、米寿の今日まで、変わらず私を支え続けてくれた妻・千代野に、本書を通じて改めて感謝の意を表したい。

平成 29 年 米寿の日に

佐々木 烈

年表 新聞記事にみるタクシー業界の出来事（大正 14 年（1925）から平成 15 年（2003）まで）

大正 14 年

2 月 17 日、横浜市緑町 4 番地に日本フォード自動車株式会社（資本金 400 万円）設立される。

昭和 2 年

1 月 11 日、大阪市港区鶴町 1 丁目 30 番地に日本ゼネラル・モーターズ株式会社（資本金 300 万円）設立される。同社は 10 月 12 日、資本金 100 万円増資して日本フォード株式会社と同額になり、日本国内において日本フォード自動車株式会社と熾烈な販売合戦が展開される。

東京市内ハイヤー、タクシー数 5,651 台、バス 580 台

大阪市内ハイヤー 246 台、タクシー 1,983 台、バス 351 台、葬儀車 36 台

京都市内タクシー 625 台、ハイヤー 350 台、バスなし

神戸市内タクシー 195 台、ハイヤー 41 台、バスなし

名古屋市内ハイヤー 230 台、タクシー 189 台、バス 67 台

昭和 3 年

4 月 23 日、日本フォード株式会社資本金 400 万円増加、6 月 25 日、日本フォード金融株式会社（資本金 20 万円）設立。10 月 25 日、日本ゼネラル・モーターズ株式会社も資本金 400 万円増資する。12 月 20 日、日本フォード自動車株式会社、日本フォード金融株式会社は本店を横浜市神奈川区守屋町 2 丁目 3414 番地に移転する。

▲大阪に 50 銭タクシーが出現する。大阪のタクシー業界は相互組織（運転手から一定の償却費、手数料をとって経営する形態）が生まれ、やがてこの形態は東京にも蔓延するようになった。また車は車庫主から購入し、月賦で返却し、税金、償却費、修理代、事故費、運転代行者手当はすべて自分持ちの車庫営業タクシーが横行した。営業は届け出制で、免許証さえあれば誰でも仕事が出来たので業界も統制がとれず、タクシー暗黒時代といわれた。

▲自動車事業の監督権が内務省から鉄道省に移管された。

▲大阪地区のタクシー会社、組合台数比較

会社名	台数	設立年月日
大阪タクシー自動車株式会社	342 台	大正 5 年 10 月 3 日
大阪小型タクシー自動車株式会社	43 台	大正 12 年 3 月 16 日
中央タクシー株式会社	46 台	大正 12 年 6 月 28 日
第一自動車株式会社	30 台	大正 14 年 2 月 17 日
均一合同自動車株式会社	100 台	大正 15 年 1 月 25 日
人力車組合 山本徳松	20 台	大正 15 年 3 月
日本タクシー自動車商会	42 台	大正 15 年 6 月
大阪均一タクシー商会	125 台	大正 15 年 11 月 4 日
人力車組合 橋本留吉	6 台	昭和 2 年 1 月

▲東京地区のタクシー会社、組合台数比較

タクシー自動車株式会社	334 台	明治 45 年 7 月 10 日
小型自動車株式会社	94 台	大正 10 年 1 月 2 日
株式会社東京ツウリング自動車	108 台	大正 12 年 2 月 15 日
平和タクシー自動車株式会社	72 台	大正 12 年 5 月 5 日
常盤タクシー株式会社	15 台	大正 14 年 6 月
上野駅人力車組合	15 台	昭和 2 年 3 月
東京駅人力車組合	20 台	昭和 2 年 8 月

▲東京日日新聞 8 月 11 日付

手を変へて円タク料金改正、今度は 3 種に分けて是非とも押し通す意気込み、円タク料金をメーター制に改正するため全市組合東京自動車組合では先に基本料金 50 銭のメーター料金を決定し、警視庁、鉄道当局等の了解を求めたが、値下げの看板で値上げをはかるものとして一蹴されたので、9 日鉄道協会で総会を開催し協議した結果、新たに次のような料金を制定して、運動を起こすことになった、改正料金は円タクを車種によって 3 種に分けて

最初の 1 マイル毎に 50 銭、40 銭、30 銭とし

50 銭のは 5 分の 1 マイル毎に 10 銭

40 銭のは 4 分の 1 マイル毎に 10 銭

30 銭のは 3 分の 1 マイル毎に 10 銭

この料金は相当前の案より値下げになっており、これが実現すれば全市1円の円タクは影を没することになる、東鉄堀本旅客係長は、大体料金としては高くなく且つ合理的であるが、どの車種を50銭とし、30銭とするかが問題であろうし、また円タクを完全に無くすことが出来るのか、が問題で、この点を充分考慮して警視庁と相談することになった。

昭和 4 年 6月、不景気の波は石油業界にも押し寄せ、乱売競争をしていた石油会社6社（ライジングサン、スタンダード、日石、小倉、三井、三菱）が価格協定をして、ガロン当たり80銭～1円の値上げをすると発表した。東京自動車業組合はこれに対抗して、反対運動を起こし、ついに商工会議所が調停に乗り出し、6社協定による値上げは撤回され、今後の価格変更は各社の自由な立場で行う、ということで一段落した。（第1次ガソリン争議）

▲「1日100人平均、運転手の志願者、警視庁交通課が対応策」東京日日新聞6月7日付
最近自動車の激増とともに、自動車運転手の志願者が非常に多くなり、警視庁交通課の統計によると、

昭和2年中の出願者2万380名中合格者7千900名、

昭和3年中の出願者約4万名で、合格者が1万956名、

今年は1月7日から5月21日までの出願者は既に2万1千502名、内合格者6千748名となっている。1日平均100余名の出願者があり、この有様では今年はお願者の数は5万を超える見込みであるが、従来の試験室では手狭なので、今回新庁舎の被服倉庫の3階に96坪の試験室を設け、明7日から毎週3回づゝ1日300名以上の志願者の試験を行うことになった。

▲市内の方々に円タク停車場

市内1円或いは3マイル1円と看板を掲げて練りまわるモーロー円タクは警視庁管内で約1万台に達し、これはいずれも銀座、浅草をはじめ市郡の至る所を流し、このために交通事故を頻発し、或いは交通の円滑を欠き、一面不体裁でもあるので、これが取締りに警視庁交通課でも頗る手を焼いているが、研究の結果、帝劇わき、三越裏及び数ヶ所の駐車場の外、駐車場の設備がないため、かくは練り歩くことになることが判ったので、市内の適当な場所に駐車場を設け、そこに営業自動車を止め乗客の便に供しようと計画し、1日各署長あて管内駐車場の候補地を選定せしめ20日までに報告をまとめ、これによって新らしい駐車場を置くことになった。

▲11月、「大阪の円タク金線を廃止す」

大阪の自動車運輸業者に対する遵守命令として大正15年2月8日以来大阪だけに実施されていた円タクの車体中央に塗印されている金線が去年11月7日から撤廃するよう大阪府知事柴田善三郎から通告があった。大体同命令が出された当時は大阪における自動車賃金は2マイル1円とか、3マイル1円とか、全市内1円とかまちまちで、区別しにくいので、その間不正運転手が横行し、当局が取締上困難なことから1円均一タクシーは1本の金線、2マイル1円は2本、3マイルは3本線を引いて車体検査を受けることになっていたが、この制度は外観上好印象を与へないばかりか、昨今は殆どのタクシーが1円に統一されているので、この線が無くとも車体前部の硝子に掲げた円タクの標識に1円タクシーであることが判る。1台の金線を書くには8円から10円もかかり、大阪市内の円タク約3千台と見ても相当額に上るところから、保安課では7日以後金線を巻く必要なし、との通告を営業者に発した。

昭和 5 年 大阪で新規タクシー営業と増車が禁止された。

6月、警視庁は次のようなタクシー基本料金を公示した。

初乗り2マイルまで50銭、爾後3分の1マイルを増す毎に50銭

昭和 6 年 4月1日自動車交通事業法公布

▲新財源捻出に苦慮していた若槻内閣はガソリンに着目し、6月5日、大蔵省がガソリン税の創設を提案したことから、石油6社は再び協定して値上げを発表した。自動車業者、運送業者は大恐慌を来たし、日本自動車業組合連合会は全国の関係団体を動員して、ガソリン税反対運動を起こした。まず数十台の自動車に赤旗を翻して首相官邸で閣議中の閣僚に反対陳情を行い、各政党、新聞社を歴訪し、さらに飛行機から反対ビラを撒布、市内の各ガレージには一斉に反対の立て看板を立てるなどの示威行動を展開した。しかし、大蔵省の新税創設に刺激された東京市も9月からガソリン税の徴収を計画、さらに商工省までがガソリン輸入関税引き上げを画策したので、自動車業界はもとより石油業界も反対運動を計画した。この猛烈な反対運動に、大蔵省が10月10日の省議で決定したのは1ガロン10銭の値上げ案であったが、11月27日の省議では7銭となり、これを原案として議会通過をはかったが、日に日に猛烈となる反対運動のため12月9日には、結局1銭5厘の増税に落ち着いた。しかし、それから3日後に内閣不統一の責任をとって、若槻内閣が解散し、代わって犬養内閣が登場すると、ガソリン税新設を中止する声明を出したので、この問題は一件落ち着いたかに見えたが、10月、スタンダード石油を中心として1ガロン3銭の値上げが発表された。自動車協会は、値上げの急先鋒と見られたベガス石油の不買運動を展開したが、再びガソリン税の値

上げが発表されたことから、自動車業界は矛先をガソリン税に向けられたので、ガソリン税も沈静化するかに見えたが、しかし、これは第2次ガソリン争議の前奏曲であった。若槻内閣に代わった犬養内閣が12月14日、金輸出再禁止を断行したゝめ、対米為替の暴落を招き、スタンダード石油は、ガロン当たり3銭の値上げを発表したため、再び業界は熾烈な反対運動を展開する。（第2次ガソリン争議）

▲東京府では、自動車税の未納額が90万円にものぼり、徴収に手古摺っていることから、今後は滞納者の車を見つけ次第、運転中でもナンバー・プレートを取り上げることに決定した（来月から実施）。東京府管内の自動車数は自家用、営業用、乗車、貨物車を通じて1万9千3百余台もなるが、最近は不景気の影響で税金滞納が著しく増加し、総税額125万7千円に対し4年度は20万円、5年度はドンと増して70万円という驚くほどの滞納者が出ている。市当局ではその対策に苦慮した結果、今度自動車の後部に貼りつけている番号札を、納税と同時に一見して見分けが付くようにするため、納税締切日後旧番号札で走っている車を見付け次第、検税吏や交通巡査が、片っ端からその札を取り上げ、事実上運転を不可能にするという思い切った滞納防止法を案出し、来月中旬頃から実行することになった。26日正午から警視庁の杭迫交通課長、鈴木技師及び府下各区税務課長、茅場東京市収納課長等を参集して、実施に関する打合わせを行った。今年度の札は大体中央にくっつけている押印の色を替えると同時に番号のあたりに白線で焼きを入れ、今までのような付替えなどは絶対に出来ない様になるので、納税どころかその日暮らしに四苦八苦の円タク業者等は大恐慌を来すことになる。右につき府の堀庶務課長は語る、結果から言えば税金の滞納防止になるが、そのためにのみやるものではありません、過去2ヶ年間取替えを行はなかったので、今度取替えるついでに模様替えをして取締りの便をはかることにしたのです。番号札を全部作り替えると約4万円の金がかかりますが、之れによって90万円の滞納税金が納まるとなると、4万円も生き金ですと。

昭和 7 年 自動車業界が石油各社を牽制しながら共同購入を武器にガソリン販売店の切り崩しを行ったので、市場は益々混乱して販売合戦が激化した。そこで石油協会は各販売店にガロン3銭値上げの厳守を通達する一方、乱売防止に厳重な監視体制を敷いた。しかし、自動車業者と石油会社の板挟みになった販売店で混乱が起きた。ところが、不買同盟の一斉射撃を受けたスタンダード石油は何を思ったのか、1月に入って突如ガロン当たり5銭の値下げを発表したため、ここに石油各社の陣営は総崩れとなり、第2次ガソリン争議も消費者側の勝利に終わったかに見えたが、石油各社は次の値上げ策を画策して虎視眈々としている。

8月25日、石油6社は協定してガロン10銭の値上げを発表した。これまで1ガロン33銭だったものが、一挙に43銭と大幅な値上げであった。東京自動車業組合連合会は、この値上げの本丸がライジングサンであることから、貝印ガソリン不買同盟を起こし、新倉文郎を争議委員長として反対運動を起こした。第3次ガソリン争議である。組合本部は10月15日を期して東京をはじめ関東一円の乗合自動車を除くハイ・タク全車両の一斉休車を指令した。この險悪な情勢を憂慮した警視総監藤沼良平は10月14日、一斉休車の前夜、強制調停に乗り出し、商工省岩切政務次官と共に消費者代表として柳田諒三、新倉文郎、石油会社代表として日石社長橋本圭三郎外1名を招致して次のような覚書を交換した。

- 1、昭和4年の覚書の解釈に関し双方その意見を異にするのは甚だ遺憾とする所なり
- 2、6社は常に市中販売ガソリンの品質、数量の正確を期し、之れが完全なる実現に関し最善の努力を払うべし
- 3、現在の値段は尚原価に達せざるを以て此の上之を値下げするが如きは遺憾に堪へるざる処なり、但し目下考慮中の値上げについては自動車業と共存共栄の關係に鑑み即時実行は之を延期す。尚本月中は1ガロンに付き2銭の割り戻しを為す
- 4、値段の変更に際し、官庁並に消費者に対して予告を為す

組合本部に戻ると、一斉休車の指令が発せられた後だったので、組合員の意気軒昂で、強制調停何ものぞと、一部の役員は承知せず、テーブルに土足のまま上がって、「幹部は腰抜けだ」と糾弾する者もあり、多感な新倉委員長は男泣きする場面もあった。

▲ガソリン市価変遷一覧（1ガロンは4.546リットル）

昭和元年	64 銭	昭和5年	45 銭	昭和 9 年	38 銭
2 年	59 銭	6 年	45 銭	10 年	43 銭
3 年	57 銭	7 年	39 銭	11 年	46 銭
4 年	54 銭	8 年	45 銭	12 年	56 銭

松方幸次郎と柳田諒三らが会見して、ソ連からガソリンを輸入して、市価1ガロン38銭のガソリンを35銭で販売する話が密議されていたという。松方氏の眼目とするところは、わが国は石油自給国でないので、非常時の石油国策を樹立して、国内油田の開発と、英米2ヶ国に独占されている

参考資料

単行本

パトリック・ロバートソン／大出健訳『世界最初事典』講談社

池田作之助『新倉文郎風雲録』池田書店

川鍋秋蔵『流れる銀星』自動車之日本

川鍋秋蔵『くるま人生』文友社

島田光衛『クルマ人生 65 年』埼玉トヨタ自動車

国際自動車社史『感謝をこめて五十年』

国際労働組合『国際労組二十年史』

自動車工業会『日本自動車工業史稿』

交通問題研究会『日本自動車業界史』

尾崎正久『日本自動車発達史（明治篇）』オートモビル社

全国自動車交通協会同人会自友会『日本自動車交通事業史』

日本交通株式会社『日本交通株式会社社史』

『日本工業要鑑』工業之日本社

『日本商工営業録』日本営業録発行所

目次正一『山口福則氏を偲ぶ・タクシー回顧録』山口福則氏顕彰会

『平和記念東京博覧会出品物写真帖』同出品物写真帖発行所

『東京大正博覧会審査概況』記念帖刊行会

ジャーマン・ピアマン編纂『東京大正博覧会出品目録』

『東京案内』実業之日本社

財団法人公明選挙連盟『衆議院議員選挙の実績・第 1 回から第 30 回』

橋本貞藤編『辻待自動車』

『東京地下鉄道史（乾）』東京地下鉄道株式会社

『躍進九軌の回顧』九州電気軌道株式会社

『東京自動車総覧』日刊自動車新聞社

『東横百貨店開店五周年』百貨店日日新聞社

タクシー問題研究会『タクシー発達変遷史』

落合浪雄『タキシ物語』平安堂書店

塩原又策『三共思い出の四十年』三共

帝国秘密探偵社『大衆人事録』

大正東京府市名鑑編纂会『大正東京府市名鑑』

『日本商工営業録』日本営業録発行所

柳田諒三『自動車三十年史』山水社（復刻版　柳田勇彦）

『自動車及付属品目録』三井物産株式会社機械部

『自動車ハンドブック』日刊自動車新聞社

細川清『自動車セールスマン物語』三栄書房

細川清（溜池仙人）『自動車漫步』自動車新聞社

高橋佐太郎『草分け運転手』平凡社

『自動車事業と人』自動車情報社

『自動車関係者大鑑』交通問題調査会

片桐以直『新東京遊覧案内』

『東京案内』実業之日本社

『全国乗合自動車総覧』公論出版部

『全国乗合自動車業社名簿』日本乗合自動車協会

戸塚庫次郎『全国自動車界銘鑑』ポケット・モーター社

永田詮『日本自動車業界史』交通問題研究会

『全国自動車所有者名鑑』東京輪界新聞社

『運輸行政 50 年の歩み』運輸省

『各種自動車取扱の最新知識』日本交通機関研究会

『東旅協 30 年史』東京乗用旅客自動車協会

『全乗連三十年史』全国乗用自動車協会

『社団法人日本乗合自動車協会十年史』社団法人日本乗合自動車協会

『開国八十年史』萬朝報社

『開国文化八十年史』信濃毎日新聞社

『画報近代百年史』日本図書センター

三橋信方『横浜成功名誉鑑』有隣堂

『横浜近代史辞典』横浜通信社

『石川県人名鑑』北国新聞社出版局

北畠道龍師口述・長晴登『告政治家及宗教家』

佐々木 烈（ささき・いさお）

昭和４年（1929年）３月新潟県佐渡郡佐和田町に生まれる。旧制府立第七中学校中退、慶應外国語学校英語科卒業。佐々木梱包興業自営、解散後、国際自動車株式会社入社。国際ハイヤー株式会社を経て、平成元年定年退社後、日本の自動車史研究に携わる。（著者連絡先：〒273-0013 千葉県船橋市若松 2-8-15-401）

著書など

昭和55年11月『街道筋に生きた男たち』出版、総合出版センター
昭和60年 6月『ザ・運転士』出版、総合出版センター
昭和63年 8月『車社会その先駆者たち』出版、株式会社理想社
平成 6年 4月『明治の輸入車』出版、日刊自動車新聞社
平成11年 1月『佐渡の自動車』出版、株式会社郷土出版社
平成16年 3月『日本自動車史』出版、三樹書房
平成17年 5月『日本自動車史II』出版、三樹書房
平成24年 6月『日本自動車史 写真・史料集』出版、三樹書房
平成25年 2月『都道府県別 乗合自動車の誕生 写真・史料集』出版、三樹書房

その他、「軽自動車情報」全国軽自動車協会連合会機関誌、「トラモンド」株式会社トラモンド社、「日刊自動車新聞」など自動車関係記事多数執筆。

日本のタクシー自動車史

2017年12月24日 初版発行

著 者 佐々木 烈

発行者 小林 謙一

発 行 三 樹 書 房

〒101-0051

東京都千代田区神田神保町 1-30

TEL 03(3295)5398

FAX 03(3291)4418

印刷・製本 株式会社 精興社

©Isao Sasaki/MIKI PRESS 三樹書房 2017

本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。

個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合は
あらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します。

Printed in Japan