

飲水思源

自動車販売のリーダー

11

菊池武三郎伝

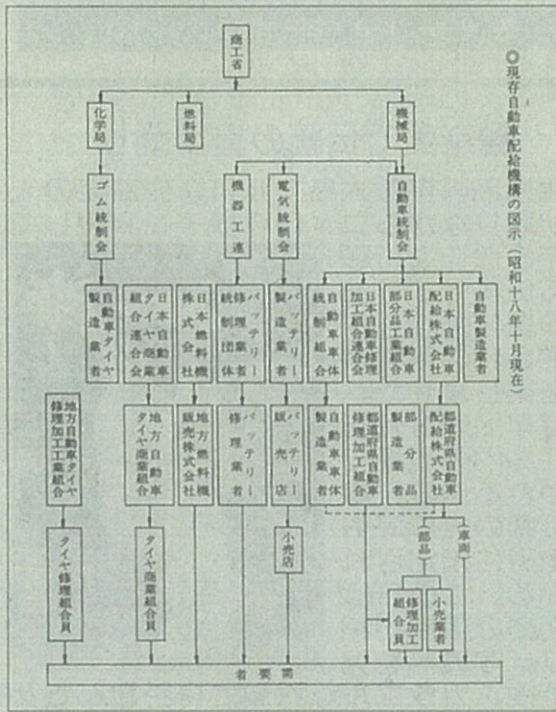
当時の自動車の配給制は徹底した中央掌握だった。生産された車両は、まず軍需用を優先して軍に納め、残りを民需用として国内に割り当てた。

自動車の生産は商工省、配給は輸送統制上からは徹底した中央掌握だった。生産された車両は、まず軍需用を優先して軍に納め、残りを民需用として国内に割り当てた。

自動車の配給は日本自動車配給(日配)が一手に買い取り、中央の割当会議で決定された最終購入者に各地の自動車配給会社(自配)から引き渡すという仕組みだった。自配は自動車の配給所に過ぎない存在だった。

自動車の生産は商工省、配給は輸送統制上からは徹底した中央掌握だった。生産された車両は、まず軍需用を優先して軍に納め、残りを民需用として国内に割り当てた。

自動車配給の仕組み



○現存自動車配給機構の図示(昭和十八年十月現在)

昭和十八年十月当時の自動車配給機構の図示

が、実際には輸送の合理化で、割り当てられる車種が地域によってほぼ決まっていた。このように自動車配給所のような各地の自配だったのが、経営者た

れ、日配は各地の自配に自動車の手配をした。こ

は、申請者はトヨタか日産かの車種を希望する自由はあつた。さらには統制が強化されると、武三郎は公的な団体を作ろうと提案。自動車配給協議会(のちの整備配給協議会)を結成することになった。あくまでも自配の企業本来の姿と責任を重視することが趣旨だった。

統制下で自主性守る

で検討して最終購入者が決定し、各県に回答。割当通知は日配にも行わ

ちが民間企業としての自主性だけは守りたいと考えていた。そのため東京自配の金森近寿、愛知自配の山口昇、奈良の菊池武三郎らが集まって自主的な連絡機関として清和会を作り、関係官庁への陳情などを行った。

が、経営者た
|| つづく、毎週金曜日
掲載 ||