

ガソリン	375,000 Lit.	122,832 Lit.	252,168 Lit.	33%
ゴム	97,500 kg.	30,000 kg.	67,500 kg.	31%
タイヤ	270,000 kg.	97,000 kg.	173,000 kg.	36%
鉛華	225,000 "	135,000 "	89,200 "	60%
硫黄	50,000 "	80,000 "	0	100%
有機肥	23,500 "	12,390 "	10,110 "	55%
老化防止剤	19,500 "	10,730 "	8,770 "	55%
その他	45,000 "	14,637 "	30,363 "	33%
合計	15,000 "	192 "	14,808 "	1%
米	30,トナリ 370,800 lbs.	87,000 lbs.	283,800 lbs.	23%
又は人絹	70%トナリ 1,028,430 "	239,000 "	786,430 "	23%
人絹の割合	70%トナリ 63,000 kg.	18,236 kg.	44,664 kg.	29%
ゴム	2,100 "	0	2,100 "	0
タイヤ	2,100 "	0	2,100 "	0

ニ、品 質

戦前は繊維にエジプト棉、カーボンプツクは輸入コスモス級を使用してゐたが、現在は米棉で、カーボンは内地産であるために品質低下を免れず、戦前耐用命数三〇〇〇〇纤〜三五〇〇〇纤のものが、一五〇〇〇纤に低下してゐる。耐用命数は道路積荷條件で著しく変わるからタイヤチェーンの愛護徹底で命数の延長は不可能でないが根本的には戦時以降中断された研究を復活して戦前の命数まで回復できる様に措置せねばならぬ。

三、配 給

新車は普通自動車向六〇%、小型車九〇%を二十一年度に供給してゐるが、新車組立台数に對して一〇〇%の供給をすると、補充用が激減するため兩者の見合で配給してゐるが、小型は脚無し、七〇〇台に達し、普通車も月産四〇〇台分しか供給できない状況である。補充用に至つては二十一年度所要量の一六%に過ぎず、しかも新車優先である關係から一部府縣によつては、二十一年第三、四半期分が未入手になつてゐる。

三、價 格

自動車タイヤチェーンの最初の④は昭和十五年十一月五日、トラツタタイヤ八二圓五五錢、チェーン六圓四〇錢に決定されたが、當時は三社が亂賣をしてゐた時代で非常な低価格であるから之を基準とされるのは妥當とは云へない。尙現行価格はゴム製品他薬種のもの

比較すると低位にある。しかも自動車イヤーニール工業は重工業で一般ゴム製品なみに
労務費一人當り一六八二圓を適用されることは不合理で、現在トラツシイヤー一本當り約
四三五圓であり、一人當り二六〇〇圓以上である。

両金 融

右の事情から三社は各々既に五〇〇〇万圓程度の赤字を出し、賃銀給與支拂にも不如意を
生じてゐる。
之等のあい路克服のため、還轉資金として一億圓の特別金融を希望する。

以 上

自動車タイヤ生産実績表

	トラック		バレーン		小型		荷車		計		ゴム量
	タイヤ	チューブ	タイヤ	チューブ	タイヤ	チューブ	タイヤ	チューブ	タイヤ	チューブ	
昭和11年	321,669 ^本	224,172 ^本	373,724 ^本	263,806 ^本					695,393 ^本	487,978 ^本	8,735 ^題
" 12年	441,906	327,642	394,100	292,274					836,006	617,916	11,097
" 13年	447,665	379,278	242,298	291,102					689,963	670,380	10,188
" 14年	548,320	550,308	227,928	220,545	28,231	29,556			804,479	800,409	12,129
" 15年	507,704	462,444	150,946	146,056	88,222	77,778	8,000	7,416	754,872	693,694	10,680
" 16年	540,515	548,746	105,161	115,438	56,996	47,670	9,826	9,212	712,498	721,066	10,872
" 17年	499,090	536,318	110,024	123,643	56,876	56,579	13,401	12,793	679,391	729,333	10,258
" 18年	366,104	400,076	80,089	104,872	42,605	38,266	4,760	4,882	493,558	548,096	7,491
" 19年	170,073	191,082	21,986	24,743	18,977	19,002	3,830	3,057	214,866	237,884	3,336
" 20年	86,130	87,291	19,671	19,953	8,878	6,139	661	611	115,340	113,994	1,732
" 21年	158,807	151,914	24,914	21,912	41,522	36,210	5,388	4,975	230,429	215,011	3,359
22年 1月~3月	17,513	19,647	1,989	1,645	10,503	11,465	1,769	867	31,774	33,624	401
4月~6月	39,896	39,922	4,628	7,133	14,517	18,817	1,439	2,201	60,480	68,073	867
計	4145,412	3918,840	1707,458	1633,122	367,127	341,482	49,072	46,014	6319,069	5939,458	91,105

資料二ノB

工場別生産能力並生産実績表

(昭和22年6月末現在)

工場別	設備能力(月産) ゴム量 (A)	トラックタイヤ 交換本数	最近生産実績(22年1月~6月 月別並一ヶ月平均)								トラックタイヤ 交換本数	B/A %
			量									
			1月	2月	3月	4月	5月	6月	小計	平均(B)		
日本ゴム	500	27,000	62,528	-	14,794	72,892	87,169	119,290	356,673	59,446	3,210	11.9
横濱護謨(三重)	300	16,200	32,168	62,200	84,923	65,932	147,187	126,816	519,226	86,538	4,678	28.8
同(三島)	60	3,240	6,777	7,367	18,477	10,295	17,121	22,064	82,101	13,684	739	22.8
中央ゴム	200	10,800	9,143	19,615	35,531	33,219	59,769	62,602	219,879	36,647	1,979	18.3
東洋ゴム(大阪)	50	2,700	431	6,499	23,230	2,640	11,446	11,942	56,188	9,365	506	18.7
同(茨木)	10	540	1,371	2,013	3,328	1,437	2,323	3,402	13,874	2,312	125	23.1
大津ゴム	15	810	1,883	5,164	3,303	383	605	8,038	19,376	3,229	174	21.5
合計	1,135	61,290	114,301	102,658	183,586	186,798	325,620	354,154	1,267,317	211,221	11,411	18.6

裏面白紙

資料二ノC

昭和21年度新車・補充用別・需要量・割當量對照表

昭和22年度6月30日現在

(單位=本)

項 目	品 種	ト ラ ッ ク		バ ル ー ン		小 型	
		タイヤ	チニューブ	タイヤ	チニューブ	タイヤ	チニューブ
新 車 用							
需 要	(A)	90,000	90,000	2,000	2,000	19,200	19,200
割 當 量	(B)	59,480	64,508	500	500	17,850	18,710
	$\frac{B}{A}$ (%)	66.0%	71.6%	25.0%	25.0%	93.0%	97.3%
出 荷 數	(C)	58,416	62,807	400	400	17,042	18,463
$\frac{C}{B}$ (%)	出 荷 率	98.2%	97.3%	80.0%	80.0%	95.4%	98.6%
	殘	1,064	1,701	100	100	808	247
補 修 用							
需 要	(A)	577,000	577,000	29,000	29,000	67,600	67,600
割 當 量	(B)	64,423	76,577	19,524	16,985	36,622	34,870
	$\frac{B}{A}$ (%)	14.6%	13.3%	67.3%	58.5%	54.2%	51.6%
出 荷 數	(C)	75,608	65,689	16,795	14,478	32,524	27,874
$\frac{C}{B}$ (%)	出 荷 率	89.5%	85.7%	86.0%	85.2%	88.8%	79.9%
	殘	8,815	10,888	2,729	2,507	4,098	6,996
新車・補修合計							
需 要	(A)	667,000	667,000	31,000	31,000	86,800	86,800
割 當 量	(B)	145,903	141,085	20,024	17,485	54,472	53,580
	$\frac{B}{A}$ (%)	21.5%	21.2%	64.6%	56.4%	62.7%	61.7%
出 荷 數	(C)	134,024	128,496	17,195	14,878	49,566	46,337
$\frac{C}{B}$ (%)	出 荷 率	93.1%	91.0%	85.8%	85.0%	90.9%	86.5%
	殘	9,879	12,589	2,829	2,607	4,906	7,243

裏
面
白
紙

資料 三のA

終戦以来の生ゴム需給状況並に第二・四半期の需給豫想

終戦以来の生ゴム需給状況

(単位=噸)

期 間	摘 要	受 入	拂 出	残 高	備 考
20年8月~22年3月	終戦時國內在庫	34,818			
	隠匿供出買上高	1,670			
	輸 入 高	5,049			
	G.H.O. 指令による輸出		10,001		
	消 費 高		26,229		
	小 計	41,597	36,230	5,367	
22年4月~22年6月	22年3月末在庫	5,367			
	隠匿供出買上高	90			
	輸 入 高	2,522			
	消 費 高		4,024		
	小 計	7,979	4,024	3,955	

裏
面
白
紙

第二・四半期需給豫想

期 間	摘 要	供給力	要供給量	不足高	備 考
22年7月～22年9月	22年7月1日現在在庫	3,955	-		
	第一・四半期生産計畫繰越量		2,590		
	第二・四半期生産計畫		5,000		
	必要運轉在庫		5,680		
	小 計	3,955	13,270	9,315	

輸入申請量

22年7月～23年6月 37,700 吨

輸入見込高

22年8月上旬 2,300 吨

22年9月上旬までに 2,000

裏
面
白
紙

資料四

生産計画に對する主要資材所要量一覽表

品目	生産 一應當り所要量	二十二年第一・四 半期生産並に第二・分		同年度第三、四半期 二分	同年度第四、四半 期分
		四半期一、五〇〇〇	九〇〇〇〇 KWH		
電力	四・五	六七五〇〇〇 KWH	九〇〇〇〇〇 KWH	一四〇〇〇〇	九〇〇〇〇〇 KWH
石炭 (五〇〇〇KWH)	七・〇 噸	一・五〇〇 噸	一・四〇〇 噸	一・四〇〇 噸	一・四〇〇 噸
ガソリン	〇・二五〇 立	三七五〇〇 立	五〇〇〇〇 立	五〇〇〇〇 立	五〇〇〇〇 立
ビッドロイヤール	〇・〇六五 噸	九七三〇〇 噸	一三〇〇〇 噸	一三〇〇〇 噸	一三〇〇〇 噸
カーボンブラック	〇・一八	二七〇〇〇	三六〇〇〇	三六〇〇〇	三六〇〇〇
亜鉛華	〇・一五	二二五〇〇	三〇〇〇〇	三〇〇〇〇	三〇〇〇〇
硫黄	〇・〇四	六〇〇〇〇	八〇〇〇〇	八〇〇〇〇	八〇〇〇〇
ステアリン酸	〇・〇五	四五〇〇〇	六〇〇〇〇	六〇〇〇〇	六〇〇〇〇
パラフィン	〇・〇一	一五〇〇〇	二〇〇〇〇	二〇〇〇〇	二〇〇〇〇
有機促進劑	〇・〇一五	二二五〇〇	三〇〇〇〇	三〇〇〇〇	三〇〇〇〇
老化防止劑	〇・〇一三	一九五〇〇	二六〇〇〇	二六〇〇〇	二六〇〇〇
綿糸	八二四 封度	三、〇九〇 梱	四、一二〇 梱	四、一二〇 梱	四、一二〇 梱
又ハ人絹	九七六・六	一、四六四・九六 封度	一、八五三・二〇 封度	一、八五三・二〇 封度	一、八五三・二〇 封度
人絹ノ場合					
ラテックス	〇・〇六	九〇〇〇〇 斤	一二〇〇〇 斤	一二〇〇〇 斤	一二〇〇〇 斤
レゾルシン	〇・〇〇二	三、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇
ホルマリン	〇・〇〇二	三、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇	四、〇〇〇

註 石炭は四〇〇〇〇初ロリ炭を使用の時ハ生産ム一屯當り一〇屯とす

資料 五

價格改訂の急を要する理由

1 現行②が昭和二十一年十一月當時の原價計算に基礎を置くため、
一社平均月額三百萬圓の損失であること。

2 諸原材料の騰貴と操業度の低下による累積せる缺損の負擔に堪へ
ざる状態にあること。

3 他のゴム製品の價格に比較して廉價であること。

4 別表原價計算の如く實際原價と②との差額が尨大なること。

資料 五の別表

トラックタイヤ原価計算表

(32×6 10P綿コード)

原価要素	現行価格による 原価計算	22・4現在實際 原価計算	22・8以降一般 物價騰貴による場合	摘 要
主要材料費	669.145	844.00	1,974.00	補助薬品、綿コード等3倍値上考慮
補助材料費	89.142	288.00	388.00	石炭、電力値上り考慮
その他副費	104.168	146.00	346.00	
計	862.887	1,278.00	2,708.00	
労務費	195.106	435.00	435.00	据置とす
工場経費	143.91	313.00	563.00	一般経費の内消耗品、旅費、通信費、税金、保険料 の値上考慮
製造原価	1,201.903	2,026.00	3,706.00	(0.8倍)
一般監理費 販賣費	116.973	214.00	385.00	
總原価	1,318.816	2,240.00	4,091.00	
利益	51.124			
生産者販賣額	1,370.00			

裏面白紙

資料六

融資一億圓の用途

一、八月以降原料等値上りに伴ふ運轉資金

日本多イヤ	四二七〇万圓
中央ゴム	一、九五〇万圓
横濱護謄	二、九四〇万圓
その他	八四〇万圓
計	一〇、〇〇〇万圓

(註)・八月以降繊維、藥品、運賃等三倍以上と豫想せられこの切換時に於ける原材料購入資金等に融資。

二、右一億圓償還は多イヤ増産対策に依る操業度の是正と製造能率の昂上による余剰利益金により返還する豫定である。

九月	一、五〇〇万圓
十月	一、五〇〇万圓
十一月	三、〇〇〇万圓
十二月	一、〇〇〇万圓
一月	一、〇〇〇万圓
二月	一、〇〇〇万圓
三月	一、〇〇〇万圓

以上

資料七ノA

自動車タイヤ愛護運動実施要領（案）

二二、七、一八

陸運監理局整備課

一、愛護運動の趣意

現下の自動車タイヤの危機対策としてタイヤ増産に力を入れることは勿論大切なことであるが早に生産にのみ依存してこの危機が突破できるものと思はれない
この際需要者もタイヤ使用取扱の面で積極的に協力し使用者のタイヤ愛護心を昂揚することにより現存タイヤの耐用寿命を延長するところが必要であるこの観点から今回タイヤ愛護の國民運動を起し強力に目的を達成せんとす

二、愛護運動の目標

1. タイヤの適正使用取扱の實踐
2. タイヤの適正修理の實踐
3. 過積防止と適正積付の實踐

三、実施期日

1. 準備期間
自昭和二十二年八月廿一日一ヶ月間
至昭和二十二年八月卅一日
2. 實踐期間
自昭和二十二年九月三十日一ヶ月間
至昭和二十二年九月三十日

四、実施行事

1. 準備期間中の行事
 - (イ) タイヤ使用取扱の指導
 - (ロ) タイヤ使用取扱説明書の配布
 - (ハ) タイヤ使用取扱の調査
 - (ニ) タイヤ使用取扱の調査
 - (ホ) タイヤ使用取扱の調査
 - (ヘ) タイヤ使用取扱の調査
 - (ト) タイヤ使用取扱の調査
2. 實踐期間中の行事
 - (イ) タイヤ愛護ポスターの作成
 - (ロ) タイヤ愛護ポスターの印刷
 - (ハ) タイヤ愛護ポスターの懸賞募集
 - (ニ) タイヤ愛護ポスターの懸賞募集
 - (ホ) タイヤ愛護ポスターの懸賞募集
 - (ヘ) タイヤ愛護ポスターの懸賞募集
 - (ト) タイヤ愛護ポスターの懸賞募集
3. タイヤに関する世論調査
 - (イ) 新品タイヤの耐用寿命（第一壽命）
 - (ロ) 再生タイヤの耐用寿命（第二壽命）
 - (ハ) 再生修理と局修の現況と不足数量
 - (ニ) 再生修理と局修の現況と不足数量
 - (ホ) 再生修理と局修の現況と不足数量
 - (ヘ) 再生修理と局修の現況と不足数量
 - (ト) 再生修理と局修の現況と不足数量

(2)

- 4. 實踐期間中の取扱の道正實踐
 - (イ) 走行装置の調整勵行
 - (ロ) 積荷積付の道正勵行
 - (ハ) 搭載機器の道正勵行
 - (ニ) 以上街頭検査施行
 - (ホ) 運轉記録に依る多イヤ損傷防止の勵行
- 2. タイヤ街頭診斷(無料)施行
 - (イ) タイヤ空気圧
 - (ロ) ユービーランプ
 - (ハ) キャンパー
 - (ニ) 及操向部、ブレーキ
- 3. 道正修理の實踐
 - (イ) 再生修理可能古タイヤ
 - (ロ) 再生修理月間一〇〇
 - (ハ) 修理月間一〇〇
 - (ニ) 誤別原の派遣
 - (ホ) 本の實施
 - (ヘ) 本の實施
- 4. 愛読ボスターの標示
- 5. 世論調査の結果發表
- 6. タイヤ壽命に關する研究調査(整備研究会に附託)
 - (イ) 空気壓の壽命に及ぼす影響(實驗室試験)
 - (ロ) 道路面の壽命に及ぼす影響(實驗室試験)
 - (ハ) 運轉速度の壽命に及ぼす影響(運轉試験)
 - (ニ) 修連の適否が壽命に及ぼす影響(運轉試験)
 - (ホ) 新造の適否が壽命に及ぼす影響(運轉試験)
 - (ヘ) 再生の適否が壽命に及ぼす影響(運轉試験)
 - (ト) 空気壓のガソリン消費量に及ぼす影響(運轉試験)
- 7. タイヤ保護標準壽命(使用條件別)を延長させた場合
 - (イ) タイヤ保護標準壽命(使用條件別)を延長させた場合
 - (ロ) タイヤ保護標準壽命(使用條件別)を延長させた場合
 - (ハ) タイヤ保護標準壽命(使用條件別)を延長させた場合
 - (ニ) タイヤ保護標準壽命(使用條件別)を延長させた場合
 - (ホ) タイヤ保護標準壽命(使用條件別)を延長させた場合
 - (ト) タイヤ保護標準壽命(使用條件別)を延長させた場合

以上

資料七のB

自動車タイヤ需給現況

戦争による船舶の喪失、國鐵の石炭制限各地進駐軍土建工事の發生、林産復興資材需要の増大等運輸面に於ける自動車輸送の地位は積極消極両面より強化され戦後における一般産業の復興に先驅して自動車輸送の需要は激増した。

昭和二十一年度に於ける自動車輸送の實績は、

貨物	一五四四九四七五二題	一七三〇〇〇〇〇〇
旅客	一〇三三三六〇九三七人	(需要量) 一六〇〇〇〇〇〇〇〇

輸送需要に比べ約(貨物七三%、旅客六三%)に相當し、これを同年度國鐵の實績たる、

貨物	一〇四二七八二九四題
旅客	三〇三五七九六二四一人

に比すれば實に貨物一四八%、旅客三三%の多きに達してゐる以て自動車輸送の重要性を示すに足るものと思ふ。

右輸送の遂行のため實際消費したと思考される輪轉資材は、

燃料(揮發油換算)	四七八二〇六斗
タイヤ、チューブ(トラクタ及バス用)	五五六九四二本

でこれに對し同年度中に割當配給した輪轉資材の數量は、

燃料(揮發油換算)	二八八八三五斗
タイヤ、チューブ	一二七六七七本

で實際消費量に對し燃料五三%、タイヤ、チューブにおいて僅に二三%の配給率をきたしタイヤ、チューブが輸送力の最大な路資材であることを物語つてゐる。

此の不足量は大体次の様な方法によつて辛ふじて補填して來たものと考えられる。

イ、終戦時軍放出の車輛ガソリン及びタイヤ、チューブ
ロ、配給新車のタイヤ、チューブを四本としこれの二倍程度の舊車を活用し得たこと

ハ、修理車輛のタイヤを他の整備車に流用し使用効率をたかめたこと

二、多イヤを徹底的に酷使して一時的使用効率をたかめたこと
右のやうな無理な方法によつて辛ふじて輸送力の最低限を確保し
て来たため最早や早期修理による延命の余地もほとんどなく且つ
軍放出の多イヤも漸く底をついて全然入手不能の状況にたもいた
つてゐる。

これがため本年五月末日現在において多イヤのみに起因する休眠
整備車がトラツクに於て一五六四輛、バスに於て二四〇輛、
合計一六八八四輛を算するに至つた、これに現在修理中のものを
加ふれば、トラツク二六八四七輛、バス三六三八輛、計三〇四八
五輛になり實に在在庫の三三もの多きに達してゐる。これに反し
昭和二十二年度の自動車に依る要輸送量は、

貨物 二〇〇〇〇〇〇〇〇〇
旅客 一六〇〇〇〇〇〇〇〇人

と推定され對前年一八もの増と推定されるがこれに對應する本年度
第一。四半期の自動車多イヤの割當量は八〇〇〇〇で對前年二〇もの
減にあつてゐる今にして緊急にして且つ強力を施策を講じない限
り國家再建の偉業も實に小運送の一角より崩壞の端を發せんこと
を懼れる次第である。

昭和二十一年度における自動車輸送資材需給状況

輸送対象	輸送実績	所要輸送資材			供給輸送資材					
		所要実働車数	揮発油	タイヤチューブ	自動車数 (22年3月末実在)	同供給率	揮発油	同供給率	タイヤチューブ	同供給率
貨物	134,494,752 吨	44,746 輛	408,307 升	492,206 本	84,065 輛	- %	-	- %	- 本	- %
旅客	1033,760,937 人	8,092	69,899	64,736	12,084	-	-	-	-	-
合計		52,838	478,206	556,942	96,149	100	288,855	60	168,950	30

備考

1. 輸送実績は営業用輸送実績(7,800 万吨)に自家用の一車當能率を60%、小型車の一車當能率を普通車の $\frac{1}{6}$ として推定した
2. 所要実働車数は下記の通り推定した

貨物 輸送吨数 ÷ 一車當年間輸送吨数

旅客 輸送人員 ÷ 一車當年間輸送人員

参考数字

平均輸送トン18.4 トン

実働一車一日平均走行料 75 升

一車一日平均輸送人員 350 人

実車率 58 %

一車當積載量 4 吨

3. 所要揮発油は一車當年間所要量をトラック9,125 立バス 8,638 立として計算した
4. タイヤ・チューブの所要数は一車當年間所要数をトラック11 本バス 8 本として計算した
5. 供給量は下記のものを採用した
自動車は22年3月末実在車数

資料七のD

昭和二十二年自動車輸送需給見透

陸・整・資・

種別	輸送要請量	所要輸送力			供給見透		
		自動車(實働)	燃料	タイヤチューブ	實働車	燃料	タイヤチューブ
貨物	200,000,000 ^噸	57,950 ^輛	528,794 ^斗	637,450 ^本	56,201 ^輛	- ^斗	- ^本
旅客	1600,000,000 ^人	12,524	108,182	100,192	7,675	-	-
計		70,474	636,976	737,642	63,876	353,740	160,000 ^(22%)

備考

燃料及タイヤチューブ供給見込は第一・四半期實績の4倍とし

上表より次の結論に到達する

1. 自動車(70,474 輛 - 63,876 輛) × 2 即ち年間に 13,196 輛の新造(又は輸入)を要する
2. 燃料年間約 30 万斗の輸入増乃至はこれの約 2 倍に相當する木炭等の増産を必要とする
3. タイヤチューブ現行四半期 800 噸を最低 3,700 噸程度迄増産を必要とする

裏面白紙

資料八

再製多々工場並に生産情況

再製多々指定工場別生産能力 (昭和二十一年七月二十九日現在)

人生可配給による一貫作業再製指定工場

工場名	生産本數 (月産)	生産量 (産)
帝國可株式會社	七三〇本	五七七五
國華工業株 戸塚工場	五〇〇本	三九五〇
横濱製鋼 鶴見工場	五〇〇本	三九五〇
原海多々株式會社	一、二〇〇本	九五四〇
横濱製鋼 三島工場	五〇〇本	三九五〇
三重工場	六〇〇本	四六五〇
日交可工業株式會社	一、六〇〇本	一、三三五〇
東洋可工業株 大阪工場	一、〇〇〇本	七七〇〇
大洋可工業株式會社	七五〇本	五七七五
池島可工業株式會社	二五〇〇本	一九二五〇
株式會社 田中可工業所	七〇〇本	五三九〇
日本多々株式會社	一、二五〇本	九六二五
計 一二工場	一、八五〇本	九一、三四五産

註 一多々一本當り生産可所要量七・七産。

2. 線生地配給による普通再製指定工場

工場名	生産本數 (月産)	線生地 (産)
國益保道車株式會社	三七五本	三七五〇
北洋通多々車輦有限會社	五〇〇本	五〇〇〇
道南多々工業所	三七〇本	三七〇〇
雨羽可工業株式會社	七五〇本	七五〇〇
明輪商會	五五〇本	五五〇〇
日本多々再生工業株	一、二〇〇本	一、二〇〇〇
才町工業株式會社	六二五本	六二五〇
五味自動車工業株式會社	三〇〇本	三〇〇〇
千葉組合共同作業所	六三五本	六三五〇
神奈川縣多々再生共同作業所	四〇〇本	四〇〇〇
愛知多々合同有限會社	一、三〇〇本	一、三〇〇〇

三 生産実績 (別表)

愛知	750	750
一宮	450	450
三河	700	700
大島	375	375
八木	550	550
神戸	375	375
岡崎	950	950
米金	475	475
計	11650	11650

註：イイヤ一本當り線生地所要量は10疋なり。

指定工場生産実績表

資料八-別表

(単位=タイヤ本・生ゴム廷)

昭和22年6月30日現在

工場名	摘要	生産割当量 (A)				生産実績 (B)							B - A %	備考
		20 年度	21 年度	22 年度	計	20 年度	21 年度	21年度			合計			
								4月	5月	6月				
目交 ゴム	生ゴム	12807	42694	5300	60,801	10000	27659	3,552	3,820	2,735	10,107	47,766	78.6	20年11月 より割当をな す
	本数	-	-	-	-	2000	5532	710	754	547	2,021	9,533	-	
東海 タイヤ	生ゴム	-	17651	4800	22,451	-	13035	3,990	2234	3192	9,416	22,451	100.0	21年11月 より割当をな す
	本数	-	-	-	-	-	2607	798	447	638	1,883	4,490	-	
計	生ゴム	12807	60345	10100	83,252	10000	40694	7,542	6,054	5,927	19,523	70,217	84.3	
	本数	-	-	-	-	2000	8139	1,508	1,211	1,185	3,904	14,043	-	

註= 1) 22年度生産割当は第14年報第2次分までを謂ふ。

2) 本表生ゴムに対する本数換算は5廷なり。

3) 本表以外指定工場の一部は未だ生産割当を受けざるため生産実績なし。

裏面白紙