

# 自動車工業の確立と「統制」 ——1930年代初頭における政策構想の一側面——

加 藤 健 太

## 1 問題の所在

本稿の課題は、1931年11月に審議を開始した自動車工業確立調査委員会（自工調査委）第三特別委員会を主な対象にして、関係省庁（官僚）と民間企業（企業家・経営者）が、国内に自動車工業を確立するために、生産と販売をなぜ／どのように統制しようと構想したのかという点を、省庁間および官民間のスタンスや見解の異同に焦点を合わせながら検討することである。この作業を通して、1936年7月公布の自動車製造事業法（事業法）に結実する当該産業の統制のあり方につき、32年時点の時代的特質に接近することが主たる目的となる。

先行研究が指摘したとおり、自工調査委<sup>1</sup>の設置のねらいは、依孫一商工大臣の発した諮問第7号「自動車工業ヲ確立スル具体的方策如何」に対し、国産振興委員会が1930年5月に提出した答申を政策の形に具体化することであった（通商産業省編（1976）337-338ページ、宇田川（1981）235ページ、宇田川（1983）361-362ページ、宇田川（1998）325-326ページ、宇田川（2013）24-25ページ、呂（2011）148-149ページ）。そして、自工調査委が導き出した結論は1932年3月、前田米蔵商工大臣に「報告」された。8つの項目から成るこの「報告」は、『商工政策史18 機械工業（上）〔戦前編〕』の中で比較的詳しく紹介されたが、本論文との関連では以下の2つの項目が重要である。

- ①「七、国産自動車の生産販売に関する件については、生産は当面の方策として主管官庁で適当な資格ありと認めたる者に、おのおの標準型式自動車の製造に当たらせ、将来適当な統制の途を講ずるを可とし、部分品や付属品にも標準規格を制定してその製造業者を統制し、優良品の多量生産によって生産費の低下と供給の円滑をはかること。」
- ②「八、販売については一定の統制下に販売組織およびその方法の改善を期し、部品補給の迅速円滑化と将来生産組織の統一改善を誘致する契機となるので適切な販売機関の統一に十分努力を払うこと<sup>2</sup>。」

ここで自工調査委が、「許可」という用語こそ使わなかったものの、「主管官庁で適当

1 自工調査委の設置のねらいやメンバーについては、加藤（2019b）が詳しく論じたからここでは繰り返さず、本文で必要に応じて言及することにした。

2 通商産業省編（1976）338-339ページ。直接引用した文献および資料の傍点は、とくに断りのない限り筆者によるものである。

な資格ありと認めた者」という文言の挿入によって、実質的な「許可」制<sup>3</sup>の導入を企図したように思われる点に注目したい。自動車製造事業法とその前段を成す「自動車工業法要綱」（「要綱」）を、許可制を<柱>に据えた政策を根拠づける法律とその基本事項と理解した場合、自工調査委の導き出した政策がそれらに連続していた可能性を指摘できるからである。この点は結語で詳しく論じることにはしたい。

先述のように、前田商工大臣に対する自工調査委の「報告」は①で2回、②で1回、それぞれ統制という用語を使った。しかし、『商工政策史』を含む先行研究の多く<sup>4</sup>が、特別委員会<sup>5</sup>の活動にほとんど紙幅を割かなかつたために、第三特別委員会が自動車の生産と販売の統制をめぐる、いかなる議論を重ねたのかという点は十分に明らかにされてこなかった。

たとえば、呂寅満は、自工調査委が「国産自動車の生産・販売に関する件（報告第3号）」の中で「標準車メーカーの合併を求めており」、実際に石川島自動車製作所（石川島）、東京瓦斯電気工業（瓦斯電）およびダット自動車製造（ダット）が1932年に「共同販売機構」として「国産自動車製造組合」を結成したこと、上記の3社は合同を企図したものの、「瓦斯電の内部事情」により2社のみが合併して「自動車工業<sup>6</sup>」を成立させたこと、翌年に同社と瓦斯電が共同販売会社である協同国産自動車を設立したことと言及した（呂（2011）149、165ページ）。しかし、この報告の作成主体である第三特別委員会の活動にはほとんど触れていない。

そうした研究状況の中で、部分的とはいえ、第三特別委員会の活動に光を当てたのは兒玉州平である。本稿の独自性を明確にするためには、兒玉の論文を詳しく検証しなければならない。とくに注目すべきは以下の諸点である。

(A) 渋沢正雄委員の発言を引用しながら、既存企業が、アウトサイダーではなく、国産自動車組合という「疑似的な『カルテル』」のメンバーとして「協調行動」をとらせるために、標準型式自動車（標準車）の製造業者として新規参入企業を求める動機をもっていたと指摘した点。

(B) 陸軍省整備局長の林桂委員が、既存企業の技術と設備を基盤にして自動車工業

3 明確に許可という用語を使わなかった第三特別委員会の審議とその結論などで「許可」という言葉を用いる際にはカッコで括弧することとする。

4 たとえば、自動車産業史研究の先駆けである宇田川勝は、自工調査委の結論を①「一・五～二トンクラスの中級車（トラック、バスが中心）に関する標準型式自動車を設計し、その車種を製造するメーカーに奨励金を支給する」、②「標準型式自動車の生産基盤を強固にするため、既存国産3社の合同を推進する」、③「自動車関係輸入税率を引き上げる」の3点にまとめた（宇田川（1981）235-236ページ）。このうち②が、生産の統制に関わる施策にあたるが、第三特別委員会の審議過程には検討を加えていない。

四宮正親も、商工省工務局編（1932）『自動車工業確立調査委員会経過概要』を用いて、自工調査委の「審議結果」とそれに基づいて実施された諸施策に言及した。その中で、「国産車」の「生産と販売の統制一元化をめざすことになり、実際に1932年、石川島、瓦斯電およびダットの3社が国産自動車組合を結成し、「標準車の生産・販売に係わる事務を一元化した」ことに触れた。しかし、基本的な問題意識が、「『満州』における自動車工業育成政策の立案過程とその実施状況を紹介しながら戦前の自動車産業政策における『満州』の占めた位置についてアプローチを試みる」ことに置かれたため、自工調査委とその特別委員会の審議には関心を払っていない（四宮（1992）1-4ページ）。

5 自工調査委は実質的な審議を3つの特別委員会に委ねた。具体的には、第一特別委員会は標準型式の策定、第二特別委員会は政府の諸施策、第三特別委員会は生産と販売に関わる事項を審議する役割を担った（加藤（2019c）48-49ページ）。

6 自動車産業ではなく、自動車工業株式会社という企業を指す用語として使う場合はカッコで括弧。

の確立を図る方が、十分な経営資源をもたない新規参入企業を含めて、「各社分立ノ幣」を生じさせるよりも「効率的」と発言したと指摘した点。

- (C) 自工調査委の第3回総会における斯波忠三郎委員長の報告を引用しながら、林委員の「実際の製造局面から考えれば当然とも考えられる反対意見」にもかかわらず、第三特別委員会の決議が「参加企業を限定するという方針」を採用しなかったと指摘した点(兒玉(2013) 67-69ページ)。

これら兒玉の指摘した事実とそれに対する解釈は重要である。とくに、(A)の既存企業と新規参入企業の間を「カルテル」の実効性という視点からとらえたことは、新たな解釈といえる。しかしながら、(B)や(C)との関連で省庁間の意見対立に目を向けたものの、それらの点を十分に掘り下げたようには思えない。もちろん、兒玉(2013)の目的は「産業政策の中における同和自動車の設立目的と、同和自動車の7社共同出資形態に焦点を絞って考察を加えること」に設定されたから、上記の批判は必ずしも的を射たものとはいえない。とはいえ、兒玉は「国内同業7社の(満州=引用者)進出には、当然、各社が日本国内で置かれた環境に強く規定されるであろうから、当該期日本の自動車工業を巡る環境をも含めて考察する」とも述べている。したがって、本文中で兒玉(2013)に関するより詳細な検討を加える。

以上の研究史<sup>7</sup>を踏まえ、本稿では、自工調査委第三特別委員会におけるメンバー間のやり取りを可能なかぎり丁寧に追跡することで、統制に対する関係省庁および民間企業のスタンスや見解の異同を明らかにしたい。当該委員会で論じられた統制は、自動車製造事業法に盛り込まれた許可制につながる<連続>面を有していたのか、それとも性格を異にする<断絶>面を色濃くもっていたのか。立ち入った検証には至らないけれども、結語で一定の評価を下したいと思う<sup>8</sup>。

主な史料としては、兒玉(2013)と同じく「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会会議事録」(「議事録」)を用いる。簿冊は、第1回会合から第5回会合の「議事録」が『昭和財政史資料』第6号第60冊、第6回から第9回のそれは『自動車工業確立調査委員会関係書類』(「昭和財政史資料」第4号第216号)に対応する<sup>9</sup>。

予め断っておくべきは、「議事録」に残された発言が、きわめて限られた部分に過ぎない点である。それは、「議事録」の文字数と開催時間から推測できる。たとえば、第1回会合の「議事録」は、発言者の名前などを含めて2130文字でまとめられたのに対し、

7 戦間期日本の自動車工業の産業政策を取り上げた先行研究については、加藤(2019b)が網羅的に検討を加えているので、そちらを参照されたい。

8 「立ち入った検証に至らない」理由としてとくに重要なのは、商工省作成の「秘自動車工業確立要綱」(1934年7月18日)より前に、許可(制)という用語を明示的に書き込んだ文書(史料)を見つけ出せていないことである。そのため、現時点では、自動車工業の産業政策を立案する過程で、商工省がいつの時点で許可という言葉を用いるようになったのか、あるいはそれ以外の省庁(たとえば陸軍省)が文書に許可という言葉を使ったのか、仮に使ったとしてそれはいつなのかといった点は判然としない。というよりも、そうした文書が存在するのかわからない。<連続>面と<断絶>面の「立ち入った検証に至らない」所以である。

9 「議事録」に引用にあたっては、簿冊名を省略した。なお、史料(資料)の引用にあたっては、旧字体を新字体に改めるとともに、適宜句読点や濁点を付した。なお、「議事録」はすべて国立公文書館デジタルアーカイブで公開されている。

開催時間は9時50分から12時まで2時間10分に及んだ<sup>10</sup>。アドバンテスト・メディアの「VoXTマガジン」によると、1分間スピーチの文字数の目安は300文字だという<sup>11</sup>。スピーチと議論で話す速度は異なると思われるが、便宜的にこれを基準にした場合、わずか7分程度(=2130文字÷300文字)にすぎない。とはいえ、これまでブラックボックスであった政策過程への接近を可能する貴重な史料であることに変わりはないと考える。

## 2 自動車工業確立調査委員会第三特別委員会の開催状況とメンバー

本節では、具体的な分析に先立って、自動車工業確立調査委員会第三特別委員会の開催状況、メンバーおよびその出席状況を確認しておこう。

第1表を見ると、第三特別委員会は1931年11月から翌年2月にかけて開催されたことがわかる。もう少し詳しくいえば、1931年の11月と12月はそれぞれ2回、32年2月は集中的に5回の会合が開かれている。開催時間に目を向けると、1931年は2時間から2時間35分に収まるのに対し、32年は3時間を超える会合が2回を数えた。最長は、第7回会合の3時間25分であった。

第1表 自動車工業確立調査委員会第三特別委員会の開催状況

回	年	月	日	開会	閉会	時間
第1回	1931	11	18	9:50	12:00	2時間10分
第2回		11	27	13:45	16:00	2時間15分
第3回		12	8	13:45	16:20	2時間35分
第4回		12	21	13:45	15:45	2時間
第5回	1932	2	5	14:30	16:50	2時間20分
第6回		2	12	14:00	16:40	2時間40分
第7回		2	17	14:00	17:25	3時間25分
第8回		2	22	13:50	17:00	3時間10分
第9回		2	26	14:15	17:00	2時間45分

資料)「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会会議々事録」各回。

次いで、第2表にかかげたメンバーとその出席状況から読み取るべき点は以下のとおりである。まず、委員長の竹村勘悉は東京帝国大学工学部教授<sup>12</sup>、同じく東京帝大で助教授の職にあった隈部一雄委員は豊田喜一郎との親交でよく知られた人物<sup>13</sup>であり、当時は「自動車工学」という講義を担当していた(鈴木(2002))。ただし、隈部の出席は第7回と第8回の2回しか確認できない。所管省庁の商工省からは委員として工務局長、幹事として工務局工業課長と囑託が参加している。工務局長は吉野信次から竹内可吉へ

10 「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第一回会議々事録」1931年11月18日、1ページ。

11 「1分間スピーチ・3分間スピーチ・5分間スピーチの文字数とコツ」『VoXTマガジン』2015年3月31日 (<https://voxt.jp/magazine/scene/20150331>)、最終閲覧日2021年4月8日。

12 竹村の経歴に関しては、加藤(2019b)44ページを参照。

13 たとえば、喜一郎が自転車に付けるスミス・モーターを開発する際、隈部に意見を求めたことは有名なエピソードである(和田・由井(2002)271-273ページ)。

自動車工業の確立と「統制」（加藤）

と変更されたが、幹事の後藤保清工業課長と吉田永助嘱託は一貫して参加しており、しかも吉野以外は<皆勤>である<sup>14</sup>。

第2表 自動車工業確立調査委員会第三特別委員会のメンバーと出席状況

氏名		所属	ポスト	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
竹村 勘悉	委員長	東京帝国大学	教授	○	○	○	○	○	○	○	○	○
隈部 一雄	委員		助教授	×	×	×		×	×	○	○	
吉野 信次	委員	商工省	工務局長	×	○	○	×					
竹内 可吉	委員		工務局長					○	○	○	○	○
林 桂	委員	陸軍省	整備局長	×	×	×	×	△		○	×	○
堀 悌吉	委員	海軍省	軍務局長	△	△	△	△					
後藤 悌次	委員	鉄道省	経理局長	○			×					
工藤 義男	委員		経理局長					×	×	△	×	
朝倉 希一	委員		工作局車両課長	○	○	○	○	○	○	○	○	○
渋沢 正雄	委員	石川島自動車製作所	社長	○	△	○	○					○
松方 五郎	委員	東京瓦斯電気工業	社長	○	○	○	○					
久保田 権四郎	委員	ダット自動車製造	社長	△	△	△	△					△
後藤 保清	幹事	商工省	工務局工業課長	○	○	○	○	○	○	○	○	○
吉田 永助	幹事		嘱託	○	○	○	○	○	○	○	○	○
林 狷之介	幹事	陸軍省	整備局動員課長	△	△	×	×	×	×	△	△	△
井上 三郎	幹事		n.a.	×	×	△	△	○	△	△	△	△
島 秀雄	幹事	鉄道省	技師	○	○	○	○	○	○	○	○	○
小日向 栄次郎	幹事		技師	×	○	○	○	×	×	○	×	
山岡 祐章	幹事		経理局購買第一課長	○	○	○	○	○	○	×	×	○
土屋 正三	幹事	内務省	警保局警務課長	×	×	×	×					
宮野 省三	幹事		警保局警務課長					△	△	△	△	△
宮田 応義	関係列席者	商工省	技師	○	○	○	○	○	○	○	○	○
本郷	関係列席者		事務官					○	○	○	○	○
河根	関係列席者	陸軍省	輜重兵少佐							○	○	○
上西	関係列席者		技師				○					○
正田 十吉	関係列席者	海軍省	機関中佐	○								
片平 琢治	関係出席者		少佐		○							
太田	関係列席者	鉄道省	技師			○						
小野寺	関係列席者	内務省	技師					○	○	○	○	○
村上 義諦	関係列席者	石川島自動車製作所	取締役			○	○					○
星子 勇	関係列席者	東京瓦斯電気工業	取締役	○	○	○	○					
内山 直	関係列席者	東京瓦斯電気工業	常務取締役			○	○					○
村上 正輔	関係列席者	ダット自動車製造	取締役			○	○					

注) 1. ○は出席、△は代理出席、×は欠席を意味する。

2. 名前の判明しない人物は名字のみを記載した。

3. 関係列席者は、回によって列席者、関係出席者などと記載されているが、関係列席者に統一した。

4. 丸数字は会合の回数を意味する。

5. 空白は出席、欠席ともに記載がないことを示す。

6. 代理は次のとおり。堀悌吉委員の①②は原海軍大佐、③は正田海軍少佐、④は本田少佐、林桂委員の⑤は中田中尉、工藤義男委員の⑦は長崎書記官、渋沢正雄委員の②は石川島自動車製作所の熊村警夫取締役、林狷之介幹事の①は沼田砲兵少佐、②⑦⑧⑨は井上大尉、井上三郎幹事の③④⑥⑦⑧⑨は中田大尉、宮野省三幹事の⑤⑥⑦⑧⑨は増田事務官。

資料) 「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会会議々事録」各回、秦編（2001）、産業政策史研究所編（1981）、東京瓦斯電気工業株式会社『第43回営業報告書』1931年11月期、ダット自動車製造株式会社『第15回営業報告書』1931年11月期、などより作成。

14 竹内の経歴などに関しては、加藤（2019c）67-69ページを参照されたい。

ここで注目したいのは、鉄道官僚の出席率の高さである。工作局車両課長の朝倉希一委員と技師の島秀雄幹事はすべての会合に出席しており、経理局購買第一課長の山岡裕章幹事と技師の小日向栄次郎幹事の出席率も高い。ただし、経理局長については、後藤悌次委員、工藤義男委員ともに欠席が目立つ。この差は、工作局が車輛の製作、保存および改良、工場作業などを所管したのに対し、経理局は本省所管の経費と諸収入の予算決算ならびに会計に関する事項を掌るという担当業務の違いに起因すると考えられる（日本国有鉄道編（1958）1412-1413ページ）。

陸軍省の場合、整備局長の林桂委員が第7回と第9回のみに出席、後は欠席もしくは代理の出席であった。1926年9月30日公布・施行の勅令第312号により陸軍省に新設された整備局は動員・召集・徴発・軍需工業の指導などの事項を管掌する動員課と、軍需品の調達・整備・補給・交通などの統制に関する事項を掌る統制課の2課から成った（秦編（1991）474-476ページ）。いうまでもなく、整備局長はこれらすべての事項を掌握しなければならなかったから、いまだ確立の見通しの立たない自動車工業の統制に関する審議に強く関与するインセンティブをもたなかったのかもしれない。ただし、前出の兒玉（2013）も関心を向けたとおり、林委員は第7回会合で重要な発言をすることになる。林は「陸軍大学校を優等で卒業後、順調に昇進」を重ね、1928年10月に参謀本部第四部長、29年8月に軍事調査委員長を歴任し、30年8月から整備局長を務めていた（福川（2001）589ページ）。

他方、民間企業に目を転じると、渋沢正雄・石川島自動車製作所社長、松方五郎・東京瓦斯電気工業社長、および久保田権四郎・ダット自動車製造社長が委員に任命されており、この3社から「関係列席者」も出席している。周知のように、いずれも軍用自動車補助法の適用を受けた企業であり、その経験と実績に基づく意見を期待されたと推察できる。ただ、松方委員は第4回会合を最後に出席しておらず、渋沢委員も第5回から第8回の会合を欠席、さらに久保田委員は本人ではなく、代理として専務取締役で娘婿でもあった久保田篤次郎が出席したにすぎない。

その理由としては、久保田権四郎がこの時期、「自動車製造事業の好転は期待できないと判断した」ことが影響したと考えられる。彼は1931年6月、鮎川義介からの資本参加の申し出に応じるとともに、戸畑鋳物専務取締役の村上正輔をダットの取締役として受け入れた。そして自らは同年8月、所有株式の一切を戸畑鋳物に譲渡し、10年以上にわたって携わった自動車事業から撤退したのである（沢井（2017）83ページ）。こうした事情を踏まえれば、権四郎が第三特別委員会に出席しなかったことも理解できよう。なお、篤次郎は、戸畑鋳物の傘下に入ったダットでも専務取締役を務め続けた<sup>15</sup>。

以上のメンバーの出席状況から、第三特別委員会は、東京帝大の竹村教授を委員長に

15 ダットは、久保田権四郎が退いて以降は社長を置かず、専務が最高位のポストとなった（ダット自動車製造株式会社『第十一回営業報告書』1931年11月期、ダット自動車製造株式会社『第十二回営業報告書』1932年3月期、ダット自動車製造株式会社『第十三回営業報告書』1932年9月期）。

据え、相対的に強いコミットメントを示した商工省と鉄道省工作局が主導しながら審議を進めたと予想できる。加えて、1ヶ月以上の期間を空けて開かれた第5回会合以降、企業家・経営者の出席が、「関係列席者」を含めて著しく低調となったことも見て取れる。とはいえ、本論文が、他省庁や民間企業の出身者の発言にも注意を払うことに変わりはない。

### 3 自動車工業確立調査委員会第三特別委員会における審議

本節では、自動車工業確立調査委員会第三特別委員会における審議過程を追跡し、関係省庁と民間企業が、自動車の生産と販売をなぜ／どのように統制しようと考えていたのかという点について、省庁間ないし官民間のスタンスと見解の異同に注目しながら検討する。

#### (1) 審議事項と前提の確認

第三特別委員会が担当した審議事項は、①「製造業者及販売業者ノ連絡、共同ニ関スル事項」、②「製造設備及加工方法ニ関スル事項」および③「生産費ニ関スル事項」の3つであり<sup>16</sup>、統制に関わる事項は①に該当する。

予め断っておくべきは、この論文で統制という用語を使う際の標記の仕方である。「議事録」に残された発言に限っても、当該委員会のメンバーは「統制」という言葉を29回使っているのだが、本稿ではその発言を引用する場合にのみカッコを付けて「統制」と表記する。それ以外はカッコで括らない。誰の口から「統制」という言葉が発せられたかを明確にするためである。

1931年11月18日に開催された第1回会合では、竹村勸悉委員長（東京帝国大学教授）の開会宣言に続き、商工省の後藤保清幹事（工務局工業課長）が審議事項案を説明するとともに次の点に注意を促した。すなわち、川崎車輛や三菱造船など自動車製造事業に乗り出す企業が「漸ク台頭セントスル現状」を踏まえて審議することと、議論の混乱を避けるため、さしあたり補助金など「保護助成方法」を講じることを前提とせずに審議すること<sup>17</sup>の2点である。また、上記の審議事項案の①～③を一括して審議するべきか、別々に審議するべきかという竹村委員長の問いかけに対し、鉄道省の山岡祐章幹事（経理局購買第一課長）は全体について「一応自由討議」するよう求めた<sup>18</sup>。ただし、後述するとおり、実際には①と③はかなりの程度切り離して審議された。これらの諸点が以下の議論の前提となる。

16 「自動車工業確立調査委員会各特別委員会ニ於ケル主ナル審議事項要領」『自動車工業確立調査委員会関係書類』「昭和財史資料」第4号第216冊。

17 保護育成策は第二特別委員会の審議事項であった。

18 「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第一回会議々事録」1931年11月18日、2-3ページ。

では、第三特別委員会は、生産と販売の統制をめぐるいかなる議論を重ねたのだろうか。項を改めて検証しよう。

## (2) 統制か／自由競争か

審議事項の①「製造業者及販売業者ノ連絡、共同ニ関スル事項」に関しては、「業者」を統制すべきか、自由競争に委ねるべきかという点をめぐって意見が戦わされた。そして、この点こそが後の「許可」制に繋がる争点であった。

1931年11月18日開催の第三特別委員会第1回会合において、渋沢正雄委員（石川島社長）は、既存企業以外の新規参入もやむを得ないとしつつ、需要の少ない現状に鑑みれば、新規参入企業を含めて「生産組織及統制上ノ諸問題」を考えるべきと発言して口火を切った<sup>19</sup>。石川島自動車製作所は当時「営業概況」の中で、世界的な不況により「自動車市場ノ状勢ハ空前ノ不振ヲ極メ」ており、市場開拓に努めたことで販売台数こそ若干増えたものの、「一般購買力ノ低下」が「激甚ナル競争ヲ誘致シ」たため、生産コストの削減に努めたが「徒ニ労多クシテ却テ利益ノ著減ヲ見タ」と報告していた<sup>20</sup>。

したがって、メディアが、自動車製造の採算性の低さと補助金の減額を踏まえつつ、販売価格が低下する中で利益を上げた点に「相当の努力を認めてやらねばならぬ」と同社を評価していた<sup>21</sup>とはいえ、渋沢が競争の激化に強い懸念を抱いていたことは想像に難くない。その意味で、彼の念頭にあった「統制」策は、兒玉（2013）の指摘したとおり、「カルテル」の支援のような競争制限的施策であったと考えられる。

ここでは、そうした解釈が、1932年3月11日開催の自動車工業確立調査委員会第3回総会における渋沢の発言からも裏づけられることをつけ加えておきたい。彼は竹村勘悉第三特別委員長の報告に続けて、石川島、東京瓦斯電気工業およびダット自動車製造の3社が国産自動車組合を結成し、「大体一体系」の下で「分業的生産」を実施することで意見がまとまりつつあること、販売を担う三昭自動車（三井系）や日本自動車（大倉系）、三菱商事も参加する意向であること、つまり、生産と販売の統制に踏み出したことを強調したのである（加藤（2019c）61ページ）。

渋沢の発言を受けて、松方五郎委員（瓦斯電社長）は「一定数ノ需要ノ分配ト云フ点カラ見レバ、渋沢委員説ト同感デアル」と賛意を示した。瓦斯電は1931年11月期の「営業報告」の中で、リストラと「作業ノ合理化」を進めると同時に、生産コストをはじめ「経費ハ節約ニ節約ヲ重ネテ専心営業成績ノ向上ニ努力」したものの、マクロ経済の悪化によって「販売益尠少ニシテ相当多額ノ欠損ヲ計上」することになったと報告してい

19 前掲「第一回会議々事録」3ページ。兒玉（2013）がこの発言に注目したことはすでに述べた。

株式会社石川島自動車製作所『第5回営業報告書』1931年10月期、2-3ページ。

21 「石川島自動車」『銀行会社の実質 B編』（『週刊ダイヤモンド』1931年9月臨時増刊）。「1930年代初頭の恐慌期にも赤字に転落することはなかった」点を重視し、相対的にパフォーマンスが良好であったと評価する研究もある（呂（2011）166-167ページ）。そうした評価は、少なくともこの時点の渋沢の認識からは乖離しているように思われる。



た<sup>22</sup>。経営状態の著しい悪化に苛まれていた松方が、強力な統制による競争の制限に期待を寄せたことは容易に想像できる。そして、「一定数ノ需要ノ分配」という部分からは、彼が需要の拡大を期待できない中で、数量カルテルを志向したことも推察できよう。

こうした自動車製造業者の意見を受けて、企業の乱立を防ぐ手段の有無を訊ねた鉄道省の朝倉希一委員（工作局車両課長）に対し、商工省の後藤保清幹事は「現在行政上ノ手段トシテハ困難ト思フ」と答えた。この否定的な発言に、渋沢委員は以下のように異議を唱えた。

#### 史料1<sup>23</sup>

国ガ保護奨励セントスル反面ニハ統制ヲ必要トスルコトト考フ。

生産費ニ就テモ三社ガ協同スルトキハ、委員会ノ御希望ニ副フコトハ出来ルト思フ、協同シテ分業的ニヤラセ様トノ御意向ナラバ、初メヨリ分業ノ範圍ヲ決メ又他ノ者ヲ合同スルナラ合同セシメ、統制サレタルモノニ付考慮スル様ニ致度。

この史料からは、渋沢が生産コストの点からも、既存3社（石川島、瓦斯電、ダット）の「協同」を通じて自工調査委の希望に沿うことができる、換言すれば、コスト削減を実現できると自信を見せる一方で、新規参入を含む他の企業については「合同」したうえで「統制」すべきと考えていたことがわかる。ここでいう「分業」の意味は、「議事録」に残された情報が少ないために解釈がむずかしい。

兒玉（2013）は、国産自動車組合を「生産協定（部品供給数量を3社で分担）・価格協定（目標2,650円）・販路協定を附された疑似的な『カルテル』」と見なした。この理解に基づけば、「部品供給数量」の「分担」と解釈できる。そして、「分業」が、上述の松方の発言にあった「一定数ノ需要ノ分配」と同じ意味をもつと推察できる。さらに、兒玉（2013）が言及しなかった「合同」の意味も次のように理解できる。すなわち、一定の「部品供給数量」を「分担」する場合、当然ながらプレイヤーの数を減らした方が1社当たりの「分担」は増える。だからこそ、渋沢は、「他ノ者」の「合同」を促すことを求めたといえる。

要するに、渋沢と松方は、「疑似的な『カルテル』」の実効性を担保するべく、新規参入企業を含む「統制」を訴える一方で、既存3社の「部品供給数量」を可能な限り多く確保するためにそれ以外の企業の「合同」を主張したと考えられよう。

しかし、審議を開始したばかりのこの段階では、史料1にある「保護奨励」策は必ずしも広い支持を集められなかった。その点に関して、先述したとおり、商工省の後藤幹事は「保護助成方法」を第三特別委員会の審議の前提としないことを明言していた。さ

22 売上高26万8267円に対し当期損失金は26万8051円にも達し、後期繰越損失金は326万1508円に膨らんでいた（東京瓦斯電気工業株式会社『第四十三回営業報告書』1931年11月期）。瓦斯電の経営状態については、呂（2011）166-168ページも参照されたい。

23 前掲「第一回会議々事録」4ページ。

らに、鉄道省の山岡祐章幹事も、当該委員会の「根本的審議要目」を、生産コストの削減方法（③「生産費ニ関スル事項」）としたうえで、「自由競争ニ依ルカ統一的組織ニ依ルカ何レガ有効ナルヤ」という点の検討を「根本問題」とするのだから、既存企業に対する「保護奨励」といった「措置」を議論の俎上にあげることが「紛糾」を招くだけと難色を示した。同時に、山岡幹事は「一応三社トカ五社トカノ具体的事情ハ考慮ニ入レズ、一般的ニ生産組織及経営方法ニ就キ審議スル」ことにしたいと続けた。

こうした反論にあって、渋沢委員は「他ノ『メーカー』ヲ生産組織ニ入レルカ如何ガ先決問題デアル」とし、新規参入の問題を分離することに真っ向から反対した。一方の鉄道省も譲らず、朝倉委員が、外資との競争という視点から見れば、生産コストを低下させる手段を重視すべきで、企業数は「問題外」と断言する。この発言に対し、松方委員は、生産コストの削減に関しては、「吾々トシテモ大イニ努力シテ居ル」と不満を露わにした。審議の過程で、新規参入を含む企業数（プレイヤーの数）をめぐる官僚と企業家・経営者の間の見解の相違が明確になったといえる。

ここでは、渋沢が、問題を生産コストの削減だけに限定した場合には新規参入の効果を認め、複数の企業が「自由競争」を繰り広げることが望ましいかもしれないと一定の譲歩を見せた点に注目したい<sup>24</sup>。この発言は、自ら経営する石川島自動車製作所が、激しい競争の中でコスト削減に努めている経験に基づく認識から出てきたと解釈できるからである。

その一方で、渋沢委員は、「国家的立場」から見た場合には、生産組織と販売組織の「統制」に重点を置いて、自動車工業の確立を図らなければならないと発言した<sup>25</sup>。「国家的立場」という用語に説明がないので、「統制」を必要とする理由は判然としない。単に、国防の視点から当該産業の早急な確立を必要とするから、といった意味にも解釈できる。

しかし、ここではより立ち入ったもう一つの解釈を試みたい。先述したように、渋沢が社長を務める石川島自動車製作所は減益に見舞われており、経営基盤の安定性を欠いていた。仮に、現在の競争を放置し、既存の自動車製造業者が利益を上げられなければ、コストを削減しかつ品質を改善するための投資はできず、事業の継続すら危ぶまれる。当然、自動車工業の確立は望むべくもない。そうした事態は、国家にとっても避けるべきではないか。彼の発言は、このようにも解釈できよう。

だからこそ、渋沢は同時に、政府が既存企業を「統制」し「保護奨励」する必要性を訴えたと考えられる<sup>26</sup>。したがって、彼のいう「統制」は、この会合の冒頭で後藤幹事が審議から除外した保護育成策を前提にしたうえで、参入規制あるいは新規参入企業の「合同」を条件に加えたカルテルの結成であったと推察される。この点は、渋沢が1931年6月に作成した「**極秘**自動車工業助成ニ必要ナル施設ニ関スル私見ノ要旨」において、

24 前掲「第一回会議々事録」4-6ページ。

25 前掲「第一回会議々事録」7ページ。

26 前掲「第一回会議々事録」8ページ。

「国産自動車製造業者及使用者」に対する補助金の交付、租税特別措置、低利融資といった施策を要請する一方、「国産自動車製造業者及使用者」に「販売価格」の「制限」を設けることを主張していたことから裏づけられよう<sup>27</sup>。

### (3) どこをどのように統制するのか

1932年2月5日開催の第5回会合において、開会を告げた竹村勘悉委員長は、第4回会合をもって生産コストに関する審議をほぼ終えたと判断し、対象を生産と販売の統制のあり方に移すことを提案した。しかし、その後も鉄道省の朝倉希一委員や山岡祐章幹事、陸軍省の林桂委員の代理で出席した中田大尉<sup>28</sup>の間で生産コストをめぐるやり取りは続けられており<sup>29</sup>、決着がついていないと認識するメンバーもいたと考えた方がいいだろう。

それゆえ、竹村委員長が多少の無理はあるかもしれないが、従来どおり1台当たりの生産コストを1750円、補助金の交付期間を2年間にとりあえず設定しておき、生産組織のあり方の審議に入るよう促したことで、漸く統制に関わる発言が出てきたのである。

第1の争点は、統制の対象であった。山岡幹事は、わざわざ「現在三菱造船所ハ考フルニ及バザル故」と断ったうえで<sup>30</sup>、「統制」の対象として、石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業、ダット自動車製造および川崎車輛の4社でおおよそ意見の一致をみたと述べ、次のように続けた。

#### 史料2<sup>31</sup>

工場ヲ一体トスルカ、或ハ各社別々ニ製作セシムルカノ問題ナルガ、理論トシテハ各社別々ニ製作セシムルコトハ極メテ拙劣ナレドモ、現状ニ於テハ工場ヲ強制的ニ一ツニ纏ムルコトハ事実上困難ナラン。

この発言には、企業合同を通じた集約化を理想としながらも、その実現可能性は低いとの認識が示されている。そして、こうした認識は第三特別委員会のメンバーの間で一定程度共有されていたようである。たとえば、商工省の後藤保清幹事は、朝倉委員や中田大尉なども現状から判断すると企業合同は「覚束ナキ旨ノ意見」を出しており、この点は「大体意見一致セル模様」と述べた。後藤自身もまた、標準型式自動車の試作状況

27 洪沢は、「国産自動車製造業者及使用者」に対する「制限」として、「販売価格」に加え、「利益配当」と「補助期間」をあげていた（『自動車工業確立問題審議記録』（『主要問題処理記録』1931年度第3冊「東京商工会議所関係資料」R.10/28327））。

28 中田大尉は、1932年10月時点で輻重兵大尉であった中田佐一郎と推察される。中田は1927年から33年にかけて、陸軍省整備局に勤務し、軍用自動車補助法関係を中心に自動車行政を担当した（中田（1975）51ページ、陸軍省「兼勤者（御用係）ノ功績ニ関スル件」1932年10月15日『陸満普大日記（昭和7年）』（防衛研究所蔵））。

29 「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第五回会議々事録」1932年2月5日、2-5ページ。

30 当時の三菱造船の自動車事業に関しては、柴（1985）を参照してほしい。

31 前掲「第五回会議々事録」6ページ。

をみる限り、1社に統合することはむずかしいと考えており、次善の策として、「或種ノ統制ヲ講ズル必要」を訴えていた。ただし、「議事録」からは「統制」の具体的な内容は詳らかにならない。

この点に関して、山岡幹事は、販売部門を「統一」しない場合、競争による混乱を招くおそれがあるため、「各製作会社ニ直接関係ヲ有スル販売会社ヲ組織セシメ、各工場ハ其下請工場トシテ統制シテハ如何」と提案した<sup>32</sup>。これだけの情報から正確な統制方法を読み取ることは容易でないが、自動車製造業者が共同出資で販売会社を設立し、それが（出資者である）製造各社の工場を「統制」することを想定していたと推測できる。販売会社が1社しかなければ、すくなくとも販売段階における企業間競争は発生しようがないからである。

この提案に対し、朝倉委員は、単一の販売会社の早急な成立に疑問を呈したうえで、仮に成立した場合でも、補助金の交付などを通じて当該販売会社に「有力ナル威力」を与えなければ「統制」は困難であると異論を唱えた。彼は、単一の販売会社であっても、需要の開拓をねらって価格を引き下げる可能性は残り、そうした事態を防ぐためには補助金などの補完的な施策が必要になるとの見通しをもっていたのである。

実際、第5回会合で披露された朝倉委員の「自動車工業助成方策ニ関スル私案」は補助金の交付に重点を置いた内容であった。この点は、下記の概要をみれば明白だろう。

### 史料3<sup>33</sup>

- 一、内閣更迭ノ有無ニ関セズ補助金ノ交付ニ関スル方策ヲ決定的ノモノトナス為、之ニ関スル法律ヲ制定スルコト。
- 二、政府ニ於テ其資格アリト認メタル工場ヲシテ標準形式自動車ノ製作ヲ為サシメ、販売輛数ニ依リテ一輛当り一定限度ノ補助金ヲ年二回ニ分チテ交付スルコト。
- 三、補助金ノ交付ヲ受ケムトスル工場ハ一定ノ形式ヲ具備セル願書ヲ提出シ監督官庁ノ査定ヲ受クルコト。
- 四、補助金ノ交付ヲ受クベキ工場ハ大体関東及関西ノニヶ所トシ、認可ニ際シテハ監督上適当ナル条件ヲ附スルコト。

この史料からは、朝倉が、補助金の交付を確実に実施するための法律を定めることを構想していたことがわかる。

もう一つ、第4項の「認可」という用語にも注目したい。朝倉委員は、標準型式自動車の製造業者として「関東及関西ノニヶ所」に限定して「認可」を与える統制案をもっていたのである。プレイヤーをかなり限定したプランといえる。既存3社ですら「認可」

32 前掲「第五回会議々事録」6-8ページ。

33 前掲「第五回会議々事録」7ページ。

を受けられない数だからである。しかし、すくなくとも「議事録」上は、この「認可」をめぐる議論はまったく記録されていない。補助金は、第三特別委員会の審議事項でなかったからであろう<sup>34</sup>。結局、第5回会合は以下の2点のみを決定して閉会となった。

史料4<sup>35</sup>

六、決定事項

- 一、差当り考慮スベキ製作会社ハ大体石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業株式会社、ダット自動車製造株式会社及川崎車輛株式会社ノ四社トシ、其他ノモノニ付テハ其後ニ於テ考慮スルコト。
- 二、標準形式自動車ノ製作ハ各社別々トシ、部分品ニ就テハ或程度ノ統制ヲ保タシムルコト。而シテ其ノ具体的方針ニ付テハ主務官庁ノ意向ニ一任スルコト。

この史料によると、新規参入の道を開きながら、既存3社に川崎車輛を加えた4社を標準型式自動車の製造業者に選定する一方、統一した生産組織に関しては明記しなかった。その理由としては、審議の過程で企業合同の実現可能性に否定的な意見が目立ったことがあげられる。そして、部分品についても「或程度ノ統制」を施すとしたものの、具体的な内容を提示せず、「統制」の「具体的方針」も「主務官庁」に「一任」といったあいまいな表現にとどまった。部分品工場は1930年の163から31年に189に増えており<sup>36</sup>、アSEMBラーを大幅に上回る数の業者を統制する方法を見つけ出すことができなかつたのであろう。

1932年2月12日開催の第6回会合は、午後2時から4時40分まで2時間半以上に及んだ。しかし、「委員ノ希望ニ依リ記録ヲ中止シ」たため、関西に出張した鉄道省の山岡幹事が川崎車輛と三菱造船の自動車製造に関わる事業計画を報告したこと、前回に引続き委員の間で生産組織に関して意見が交わされたことなどしかわからず、統制に関わる関係省庁と民間企業の見解の内容は不明である<sup>37</sup>。

第7回会合は5日後の2月17日に開かれた。その主要な争点は、再び自動車製造に従事させる企業をどこまで認めるかという点に向けられた。まず陸軍省の林桂委員（整備局長）が既存3社（石川島、瓦斯電、ダット）に限定することを提案した。それは、将来的に新規参入を認めるとしても、現時点で4、5社も抱える「生産組織」は「穩健ナル発達」を図るうえで妥当とは思えないからだという。ただし、3社に限定すること、

34 本論文では、補助金政策に立ち入った検討を加えない。それは、第二特別委員会の審議事項であり、それ自体を正面に据えた分析を必要とするからである。

35 前掲「第五回会議々事録」9ページ。

36 「部品・用品」工場数は、部分品関税が引き上げられる1932年以降著しい増加を示す（呂（2011）163、166-169ページ）。

37 誰がいかなる議論の記録を中止するよう求めたのか。「林委員ノ手元ニテ陸軍保護自動車トノ関係ヲ考究シ」との記載があるので、国防ないし軍事に関わる発言が続いた可能性はあるが、推測の域を出ない（「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第六回会議々事録」1932年2月12日、3-4ページ）。

言い換えれば、川崎車輛を外すことを正当化する根拠は、少なくとも「議事録」には記されていない<sup>38</sup>。

さらに、既存3社以外の企業に標準型式自動車の図面を与え、自由に製造させることは認めるのかという鉄道省の朝倉委員の質問に対して、林委員は一定期間を経た後であれば「結構」と答えつつ、航空機メーカーの競争状況や軍用保護自動車の経験を踏まえた場合、「一応既存会社丈ケニ限ツタ方ガ良」という結論に達したと発言した<sup>39</sup>。林はあくまでも既存3社に限定することにこだわったといえる。その理由はどこに求められるだろうか。

陸軍省としては、1918年2月の軍用自動車補助法の公布と同年5月の同法施行細則の発表をきっかけに自動車製造に乗り出した、川崎造船所<sup>40</sup>や三菱造船、大阪鉄工所が第一次世界大戦後の反動不況に際し自動車製造事業計画を放棄したり、中止したりしたことが引っかかっていたのではないか。逆に、そうした状況下においても、既存3社の一角を占める東京瓦斯電気工業やその前身となる企業<sup>41</sup>が当該事業に踏みとどまり、あるいは新たに進出したことを評価した可能性はあるだろう（宮田（1979）3-4ページ）<sup>42</sup>。

対する朝倉委員は、既存3社のみを「信用」して自動車工業の「成立」を図ることに「疑問」を呈して、林委員の意見に納得しない。さらに、竹村委員長も、新規参入を計画に含めて、既存企業に「大ナル刺戟」を与えることを「良策」とする見方もあると述べ、朝倉を援護した。竹村の発言を受けて朝倉は、補助金なしに「相当優秀」な製品を生産する企業が現れた場合、「既存ノモノヲ犠牲ニシテモ、之ヲ發達セシメルコトガ至当」とあり、既存3社を対象を限定する林に正論をぶつけた。これに対して林は、すでに第4の企業が計画に含まれているならあえて反対しないと譲歩しつつ、「既存ノ会社ニ限定シタ方ガ良イト思フ」と持論を繰り返した。

結局、さしあたり既存3社に限定しながらも、将来的に新規参入の余地を残しておく

38 1932年4月に陸軍中將となった林は陸軍内でキャリアを積んだ後、鈴木重康の自動車統制会会長就任にともない、42年1月にヂーゼル自動車工業の社長に就任した（いすゞ自動車史編纂委員会編（1957）72ページ）。周知のとおり、石川島とダットが合併して成立した「自動車工業」は1937年4月、瓦斯電と合併して東京自動車工業となり、この企業が41年4月、ヂーゼル自動車工業に社名を変更した。つまり、林は、既存3社の合併によって成立した企業の社長に就任したのである。ここから、両者の関係の緊密さを読み取るのは邪推だろうか。

39 この発言については、林が新規参入を想定して（整備局に）研究させた結果とされるが、どの航空機メーカーの経験を踏まえたのかはわからない。

40 川崎車輛は1928年、川崎造船所から分離独立して設立された。

41 具体的には、ダット自動車商会（旧快進社）と1926年に合併してダット自動車製造となる実用自動車製造、石川島自動車製作所の母体となった東京石川島造船所である。

42 この点に関してはいまだ推測の域を出ない。しかし、軍用自動車調査会幹事を務めた山川良三陸軍少将も1925年7月13日の講演会で、大戦ブーム期に参入した川崎造船所や三菱造船が休戦後の「経済上の打撃にあって、事業を中止するの已むを得ぬやう状態になった」こと、その中において「単り踏止って今尚ほ継続して」いるのは瓦斯電だけであり、石川島造船所も「国家的事業であるし、海軍の軍縮と云ふやうな関係もあるから、一つ自動車をやらうと云ふのでウズリーを盛んに製造」していることに言及した（山川（1926）39-40ページ）。厳しい経営環境の下で事業を継続したか／撤退したかという企業の経営行動の違いに関心を向けた＜担当者＞が陸軍省にいたことは、一つの傍証になるように思われる。

また、松方五郎については、1920年代後半の不況に際し、「悲運にめげず、必らず天日を仰ぐ時の来るを予想して雄々しくも頑張り通して、瓦斯電工の更正に当り、心魂を打込んで、堅忍不拔の信念の下に雄々しくも奮闘を続け」たことを＜称賛＞する文献も存在する（経世社編（1935）33ページ）。

とする隈部一雄委員(東京帝国大学助教授)の意見を最後に、午後2時に始まったこの会合は5時25分に閉会となった<sup>43</sup>。それは、上述の史料4の第1項と同じ結論であった。言い換えれば、陸軍省の桂委員ではなく、鉄道省の朝倉委員の意見が採用されたのである。第三特別委員会はこの時点で、既存3社にプレイヤーを限定して統制策を講ずるよりも、潜在的な有力プレイヤーの存在を前提にして、新規参入企業を含めた統制策を関係省庁に引き続き検討させることを選択したといえよう。

以上のように、「議事録」に残されたやり取りを読む限り、生産と販売の統制の具体的な内容に踏み込んだ審議はなされなかった。では、第三特別委員会はいかなる結論を導き出したのだろうか。節を改めて検討を加えよう。

## 4 自動車工業確立調査委員会第三特別委員会の結論

### (1) 答申のとりまとめ

1932年3月22日に開かれた第三特別委員会第8回会合の「議事録」は、4ページ目が欠落しており、統制をめぐる重要な争点を取り上げた会合なのだが、きわめて限られた情報しか利用できない<sup>44</sup>。この日は当該委員会の答申をまとめるべく、議論を収束させる方向で審議が進められた。

ポイントは、陸軍省整備局長の林桂委員が強調した生産組織に関わる企業の制限を確認した点である。具体的にいうと、林の代理として出席した中田大尉が、「製造者ノ適当ナル資格」について、既存3社の技術と設備を「尊重シ、徒ラニ各社分立ノ弊ヲ生ゼシムルコトナキ様考慮スル意味ノ文句ヲ入レテ頂キ度シ」と念を押した<sup>45</sup>。

第三特別委員会は4日後の26日に開催した第9回会合で答申をまとめた。この会合の冒頭、商工省の石坂善五郎書記が下記の「委員会報告第三号」を朗読した<sup>46</sup>。多少長くなるが、有用と思われるので全文を引用しておきたい。

### 史料5 自動車工業確立調査委員会報告第三号<sup>47</sup>

本邦自動車工業ノ確立ヲ期スル為ニハ、別ニ報告スル保護奨励施設ヲ講ズルノ外、生産組織、経営方法並ニ販売組織、販売方法等企業ノ合理的改善ヲ図ルコトノ緊切ナルハ言ヲ俟タス、而シテ特ニ左ノ点ニ付考慮ヲ須フルヲ要ス

一、生産ニ関シテハ、其ノ組織ヲ事情ノ許ス限り統制アル体系ノ下ニ合理化ス

43 「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第七回会議々事録」1932年2月17日、2-6ページ。

44 この会合は午後1時50分から5時まで3時間以上も続いた(「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第八回会議々事録」1932年2月22日、3ページ)。

45 前掲「第八回会議々事録」3ページ。この発言に続けて、兒玉(2013)は「当然とも考えられる反対意見もありながら、しかし参加企業を限定するという方針は採用されなかった」と述べた。しかし、前述したように、本稿で用いた「議事録」に欠落があるため、第8回会合に関しては「当然とも考えられる反対意見」を確認できない。他方、後段の「参加企業を限定するという方針は採用されなかった」との指摘に関しては、より詳しい解説を必要とする。この点は後述する。

46 「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第九回会議々事録」1932年2月26日、2ページ。

47 「自動車工業確立調査委員会報告第三号」「自動車工業確立調査委員会関係書類」「昭和財政史資料」第4号第216冊。

ルコトハ最モ理想トスル所ナルガ、本邦斯業ノ沿革並ニ現状ニ鑑ミ、先ヅ  
 当面ノ方策トシテ、主管官庁ニ於テ適当ノ資格アリト認メタル者ヲシテ  
 各々標準形式自動車ノ製造ニ当ラシメ、更ニ将来適当ニ統制ノ途ヲ講ズル  
 ヲ可トスベシ、唯此ノ場合ニ在リテモ生産ノ連絡ト協調トヲ保タシメ、本  
 邦斯業ノ確立ヲ阻碍スルコトナキ様十分ナル考慮ヲ須フベキハ勿論ナリト  
 ス、而シテ之ニ伴ヒ部分品及附属品ニ付テモ之ガ標準規格ヲ制定シ、能フ  
 限り其ノ製造業者ヲ統制シテ優良品ノ大量生産ヲ行ハシメ、以テ生産費ノ  
 低下ト供給ノ円滑ヲ図ルコトニ努ムベシ

二、販売ニ関シテモ、標準形式自動車ノ品質ノ維持向上ト需給ノ円滑調整トヲ  
 確保シ、本邦斯業ノ確立ヲ促進スル為、一定ノ統制ノ下ニ販売組織及販売  
 方法ノ改善ヲ期スルコト肝要ニシテ、特ニ標準形式自動車ノ進出普及ヲ促  
 スベキ必須ノ要件タル部分品補給ノ迅速円滑ヲ策スル関係、及将来生産組  
 織ノ統一改善ヲ誘致スベキ契機トモ為ル事情等ニ鑑ミ、此ノ際事情ノ許ス  
 限り適切ナル販売機関ノ統一ニ関シ十分ナル努力ヲ払ハシムルコトヲ要ス

冒頭でも言及したとおり、この史料の第1項は、「許可」という用語を使わなかった<sup>48</sup>  
 もの、標準型式自動車の「製造業者」を限定するべく、「主管官庁ニ於テ適当ノ資格  
 アリト認メタル者」という文言を挿入したことを確認できる。

注意すべきはこの文言の解釈である。確かに、第5回会合の決定事項にある「石川島  
 自動車製作所、東京瓦斯電気工業株式会社、ダット自動車製造株式会社及川崎車輛株式  
 会社ノ四社トシ、其他ノモノニ付テハ其後ニ於テ考慮スルコト」（史料4）という意味で、  
 「参加企業」を「限定」したわけではない。しかし、「主管官庁」の商工省が、参入の資  
 格を判断するのだから、そこに一定の制限が加えられることは容易に想像できる。それ  
 ゆえ、この表現は、商工省に新規参入の〈許認可権〉を付与したと解釈すべきだろう。

次いで第2項によれば、将来的な生産組織の「統一改善」を視野に入れながら、販売  
 業者の「統一」を企図していたことがわかる。換言すれば、第三特別委員会は、販売組  
 織の統制を先行させて、それを契機に生産組織の統制を進めることをねらったのである。  
 この点は、販売部門の「統一」の必要性を訴えた鉄道省の山岡祐章幹事の意見を反映し  
 たといえる。

以上のように、「議事録」に残されたやり取りを読む限り、第三特別委員会においては、  
 生産と販売の統制を審議する際に「許可」という言葉が使われなかった。この点は、メ  
 ンバーが「許可」という用語を頻繁に使った自動車工業確立に関する各省協議会（各省  
 協議会）<sup>49</sup>との違いという点で興味深い。その一方で、「統制」という用語が、第三特

48 付言すれば、この「報告」だけでなく、第三特別委員会の「議事録」にも「許可」という用語は一度も出てこない。  
 鉄道省の朝倉委員の「私案」を紹介する文脈で一度使われただけである。もちろん、「議事録」には限られたやり取りし  
 か残されていないから、実際の審議の過程で「許可」という言葉が使われなかった可能性は否定できない。

49 各省協議会に関しては、加藤（2019a）、加藤（2019b）、加藤（2019c）を参照のこと。



別委員会における審議の中で頻繁に用いられたのとは対照的に、各省協議会では相対的に使用頻度が低かった点も同様に興味深い<sup>50</sup>。自工調査委と各省協議会はいずれも、国内に自動車工業を確立するという共通の目的をもって設置された<審議機関>だからである。

この報告案に対してもっとも積極的に意見を述べたのは、渋沢正雄委員であった。渋沢は、第2項の内容とは逆に、生産統制なくして販売統制は実現しないとの持論を展開しつつ、政府の方針が「明瞭」にされるのであれば、既存3社を「一個ノ株式会社ノ如キモノニシタイ気持ハアル」と企業合同に意欲をみせた。さらに、販売統制に関しても、各社が別々に販売会社を設立するよりも、販売代理店を加えた「合同」を実現したいとの希望を述べた。ただし、その実現は容易でないため、「統制アル強固ナル販売機関」の成立を促すよう支援することを政府に求めたのである。

同様に、「関係列席者」として参加した東京瓦斯電気工業の内山直常務取締役も、生産を「統制」しない場合、「自由競争」を通じたコスト削減の手段を講じることになるが、それは自動車工業を確立するうえで「決シテ確實ナル方針デナイ」との見解を示し、第三特別委員会は「強固ナル生産ノ統制ヲ企図セネバナラヌモノト確信スル」と断言した。(ダット自動車製造を除く) 既存企業の経営者は生産統制を重視していたと考えられる<sup>51</sup>。

生産統制の先行を強調した渋沢委員に対して、鉄道省の朝倉希一委員と山岡幹事、そして竹村勘悉委員長はいずれも生産統制に難色を示した。朝倉委員は生産協定の成否にかかわらず、販売統制については原案に賛同し、山岡幹事はかなり強力な販売統制をせずに生産を統制することは困難と述べ、竹村委員長は史料5にあるとおり、販売統制をきっかけに生産協定も締結されるとの見通しから、さしあたり販売だけを統制すべきと発言した。

最終的には、竹村委員長が、「積極的反対御意見」もないようなので、報告案をそのまま自動車工業確立調査委員会の総会に報告すること、ただし、「少数御意見及疑義ノ点」も詳しく説明し、議論の内容を十分に伝えるよう努めると述べて、第三特別委員会の審議に幕を引いたのである<sup>52</sup>。

## (2) 自動車工業確立調査委員会総会における説明

1932年3月11日開催の自動車工業確立調査委員会第3回総会において、竹村勘悉委員長が説明した第三特別委員会の結論については、すでに兒玉(2013)と加藤(2019c)が考察を加えている。しかし、審議過程を追跡したうえで、改めて結論を確認することにも一定の意義があると考えられる。そこで、部分的な重複を恐れずに、別紙資料として掲げた竹村委員長の「説明」を用いて検証を試みたい。

50 各省協議会の「議事経過大要」の中で、「許可」が202回も出てくるのに対して、「統制」はわずか15回にすぎない。なお、第三特別委員会の「議事録」において、「統制」は29回登場する。

51 前掲「第九回会議々事録」、4-5ページ。

52 前掲「第九回会議々事録」、4-5ページ。

まず、兒玉（2013）は、別紙資料の下線部を直接引用したうえで、「此ノ工業ノ確立」以下に傍点を付した。そのうえで、既存3社に川崎車輛を加えた点を重要視し、「標準車製造に際して、産業内の企業に協調行動を採らせることを、実際の製造面における合理性より優先した」との解釈を提示した。そして、こうした方針に基づき、「疑似的な『カルテル』」である国産自動車組合が設立されたと論じたのである。

「実際の製造面における合理性」が優先されなかったという認識は、標準型式自動車の生産台数が伸びず、価格も想定したほど低下せず、当該計画が「結局わずか2年で実質的に挫折した」事実から導き出される。兒玉（2013）は、新聞や雑誌の記事を使って、従来あまり注目されてこなかった国産自動車組合の活動に言及しており、当時の統制方式としては、「疑似的な『カルテル』」を重視したように思われる。それは、この研究の関心が基本的に「満州国」における標準型式自動車の組立工場計画に向けられたためと推察される。国産自動車組合内で浮上した「共同組立工場案」は、「満州国」で具体化されていくからである。しかし、下線部のみを引用しても、第三特別委員会が導き出した結論を正確に評価することはできないだろう。

他方、加藤（2019c）は、企業合同を志向した点と販売統制の機能を強調した点に注目した。まず、竹村委員長は、企業合同を通じた「統制アル系統」の下での生産が、コストを削減するためには「極メテ必要」であり、この方式を「理想」と述べたからである。もちろん、企業合同を1、2年以内に実現することは困難だから、所管省庁が標準型式自動車を生産する工場を「指定」し、「無謀ナル競争」による品質の低下を回避することが現実的な方式であるとも説明している。しかし、こうした統制方式によって「指定」工場に生産を担わせながら、「合同ノ準備」の進展を想定したことを等閑視すべきではない。第三特別委員会の生産統制は、あくまでも企業合同を<柱>にしていたと考えられるからである。

次に、販売統制の機能の重視に関して、竹村委員長は、国産車の販売を手掛ける三菱商事、三昭自動車および日本自動車などが「協定」を結び、「政府ノ指導」により「適当ナル組織」を結成して統制を試みると述べたうえで、その実現が販売コストの削減や資金調達の円滑化にとどまらず、「品質ノ確保」も可能にすると説明した。販売統制を通じて過度な競争を回避できれば、製造業者は品質の向上に尽力できると訴えたのである。

第三特別委員会が導き出した販売統制は、製造業者を代表する「販売機関」によって担われ、当該機関の下で生産に従事することを想定しており、それは、「将来ノ合理的統制ノ前提」でもあった。「合理的統制」の内容は詳らかにならないが、これまで検討してきた統制をめぐる審議とその結論を踏まえたとき、その用語を企業合同と同義と解釈してもあながち間違っていないだろう。

## 5 結 語

以上、1930年代初頭の日本において、自動車工業を確立するために、生産と販売をなぜ／どのように統制しようと構想したのかという点を、自動車工業確立調査委員会第三特別委員会の審議に参加した関係省庁と民間企業のスタンスや見解の異同に光を当てながら検討してきた。

最後に、冒頭に掲げた課題に即して分析結果をまとめるとともに、自動車製造事業法に結実するその後の政策との〈連続〉と〈断絶〉という視点から時代的特質を描き出すことで結びとしたい。

第1に、統制の対象をめぐる第三特別委員会の審議では、新規参入を認めるか否かが大きな争点となった。この点については、陸軍省の林桂委員（整備局長）だけが既存3社（石川島、瓦斯電、ダット）に限定することを主張した。それとは対照的に、鉄道省の朝倉希一委員（工作局車両課長）は新規参入企業が優れた製品を生産する可能性に言及し、竹村勘恣委員長も新規参入による競争の促進が既存企業に刺激を与える効果を論じた。結局、当該委員会の意見は、さしあたり既存3社に川崎車輛を加えた4社を統制の対象とすることにほぼ集約されていき、結論（史料4）としては、「主管官庁ニ於テ適当ノ資格アリト認メタル者」という表現を使うことで、上記の4社以外の企業にも新規参入の余地を残したのである。

別言すれば、商工省に新規参入の資格の可否に関わる〈許認可権〉を与えてプレイヤー数の制限を試みた点に、後の「自動車工業法要綱」および自動車製造事業法との〈連続〉面を見出すことができる一方、少なくとも「議事録」上は〈許可〉という用語を使わなかった点に〈断絶〉面も確認できるだろう。

第2に、生産と販売のいずれの統制を先行させるかという点に関しては、生産統制の先行を主張する民間企業と販売統制の先行を訴える関係省庁という官民間の見解の相違を見出すことができる。具体的には、石川島自動車製作所社長の洪沢正雄委員と東京瓦斯電気工業の内山直常務取締役が、生産を統制せずに販売を統制した際の効果に疑問を呈したのに対して、鉄道省の朝倉委員と山岡祐章幹事（経理局第一購買課長）は販売統制が生産統制を進める契機として機能することを強調した。そして、第三特別委員会の結論は、鉄道官僚の意見を反映させたのである。

自動車製造事業法という名称に端的に示されるように、この法律は第3条で「自動車製造事業ヲ営ムントスル者ハ政府ノ許可ヲ受クベシ」と定めており（宇田川（2003））、販売を統制の対象から外した。その点で第三特別委員会の審議と結論とは〈断絶〉していたと考える。

ところで、「問題の所在」で述べたように、『商工政策史』はすでに、自工調査委が標準型式自動車の生産の担い手を主管省庁の判断に委ねるという意味で新規参入の道を開くことと、生産統制（企業合同）の実現可能性を困難視し、販売統制に期待をかけるこ

とを商工大臣に「報告」した点に言及していた。では、本稿はそこに何を付加できるだろうか。この点につき、もう少し立ち入った考察を加えておく。

冒頭に掲げた自工調査委の「報告」の第7、8項と史料5を比較検討すれば、次の相違点を見出すことができる。すなわち、自工調査委は、生産統制について「当面ノ方策」を採らなければならない理由を明記していた。それは、「其ノ組織ヲ事情ノ許ス限り統制アル体系ノ下ニ合理化スルコトハ最モ理想トスル所ナルガ、本邦斯業ノ沿革並ニ現状ニ鑑ミ」という部分である。ここの「統制アル体系」はおそらく企業合同を通じたごく少数の大企業から成る産業組織を念頭においていたと推察される。具体的な企業数までは確定できないが、自工調査委の第3回総会で産業として成り立つ生産台数とされた年産1200台は規模の目安になるだろう（加藤（2019c）59ページ）。

1932年の国産車の企業別生産台数は、石川島自動車製作所の267台、ダット自動車製造の188台、東京瓦斯電気工業の364台、これに三菱造船（6台）、川崎車輛（13台）および日本車輛（2台）を合せて840台であった（通商産業省編（1976）408ページ）。こうした「現状ニ鑑ミ」れば、仮にこれらの企業がすべて合併した場合、年産1200台も不可能な数値とはいえなかった。しかし、企業合同の実現可能性はかなり低いと考えられたから、その意味で「理想」と記さざるをえなかったのであろう。

最後に、統制にあたり生産と販売のいずれを優先させるのかという点で、民間企業と関係省庁の見解が明確に対立した理由について述べておきたい。

生産統制を重視した民間側の代表は、渋沢正雄委員であった。彼は、官僚が短期的には実現しないと判断した企業合同にある程度の見通しをもっていたのではないか。だからこそ、生産統制なくしては販売統制も実行性をもたない点を強調したのではないか。先述したとおり、石川島自動車製作所の業績は必ずしもよくなかった。こうした事情を加味すれば、渋沢が競争の制限と規模の拡大をもたらす企業合同に前向きだった可能性はあるだろう。

中島久万吉大臣、吉野信次事務次官、岩切重雄政務次官および竹内可吉工務局長という首脳部を揃えた商工省は1932年9月21日、渋沢正雄、鮎川義介、そして松方五郎を大臣官邸に招き、陸軍省からは林桂整備局長と植村東彦兵器局長を出席者とする会合を開いた。そこでは、商工、陸軍両省から自動車工業の「統制の完璧」を期すためには「大同団結」以外に方法はないが、その母体を結成するために石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業およびダット自動車製造の3社合併が慫慂された。そして翌22日の協議の結果、①石川島とダットは直ちに合併して「大同団結」の「母体会社」となることと、②両社は合併条件など具体案を速やかに作成し、政府と軍部の諒解を得たうえで実施することで承諾した。さらに、③十五銀行との関係で和議を申請中であった瓦斯電については、①の「母体会社」と生産、販売および「規格の統一」に関して協定を結ぶことで意

見の一致をみた<sup>53</sup>。

そして実際に石川島自動車製作所とダット自動車製造はこれ以降、本格的な合併交渉に乗り出すことになる。1932年10月、両社は資産評価の方針など合併条件の「輪郭」を決定し、それを商工省に報告、同省の内諾を得た<sup>54</sup>。同年12月、石川島、ダットおよびその大株主であった戸畑鑄物の3社は覚書を交わし、1933年2月、石川島とダット、石川島と戸畑鑄物がそれぞれ合併契約を締結、そして翌3月の石川島とダットの合併により「自動車工業」が成立した(日産自動車株式会社総務部調査課編(1965)29-30ページ)。

以上の事実はよく知られているが、この局面こそ第三特別委員会の場で生産統制の重要性を一貫して主張し続けた渋沢が、企業合同に積極的にコミットしたことを示すのである<sup>55</sup>。

他方、第三特別委員会の審議過程では明らかにされなかったものの、少なくとも竹村委員長は自工調査委の第3回総会において、具体的な販売統制の方法を次のように説明していた。すなわち、既存の「国産車販売機関」である三菱商事、三昭自動車、日本自動車などが協調的な行動をとれば「協定」を結べるので、「政府ノ指導」などにより「適当ナ組織」をつくって販売の「統一」を図りたい。こうした販売統制が実現をみた暁には、円滑な資金調達、販売コストの削減、品質の確保、そして生産統制も可能になる(別紙資料を参照)。この竹村の説明こそ、第三特別委員会の結論(史料5)の「適切ナル販売機関ノ統一」の内容だったと考えられる。

そして、「問題の所在」で言及した「1936年7月公布の自動車製造事業法(事業法)に結実する当該産業の統制のあり方につき、1932年時点における時代的特質」に関して、とくに強調したいのは、第三特別委員会が統制手段として、兒玉(2013)の重視したカルテルとともに、企業合同を有力視していた点である。この点は、武田(1987)がすでに1930年代の「独占組織の再編」として「カルテル活動の定着」に加え、「企業合同によるトラスト的大企業の成立」についても詳細に論じている。そこで取り上げられた事例は、王子製紙、日本製鉄および三和銀行であり、操業の合理化(操業率の上昇)の進展や長期債務の整理による金利負担の軽減などを通じた収益性の向上といった成果をあげたことが指摘された。

自動車産業の場合、企業合同は標準型式自動車の大量生産にともなう規模の経済性だけでなく、限られた需要を分け合うカルテルの実効性を高めるためにも、プレイヤー数の絞り込みをねらって唱えられた。それは、渋沢が、新規参入を含む既存3社以外の企

53 「大合同を旨す自動車工業統制」『大阪朝日新聞』1932年9月22日、「国産自動車の確立統制具体化す」『国民新聞』1932年9月26日。なお、新聞記事は、すべて神戸大学経済経営研究所によって作成され、現在同大学図書館デジタルアーカイブから閲覧可能な新聞記事文庫を利用している。

54 資産評価の方針としては、過去数年間の生産高と受注高、株数と現在の株価、生産設備などを調査したうえで、出資比率を決めると報じられた(「ダット、石川島合同の輪郭成る」『大阪毎日新聞』1932年10月9日)。

55 渋沢は1932年12月、石川島の社長を辞任し、後任には陸軍中将・陸軍造兵廠火工廠長などの経歴をもつ能村馨夫が就任、彼は引き続き自動車工業の初代社長となった。しかし、能村が翌年6月に死去したため、社長は加納友之介に交替した(いすゞ自動車株式会社(1957)45-46ページ)。

業については「合同」したうえで「統制」すべきと発言したことに示される。

とはいえ、企業合同があくまでも「理想」として語られた点は無視できない。宮島英昭が明らかにしたとおり、重要産業統制法の立案過程において、1930年11月24日開催の第8回統制委員会が審議した「大企業の合同促進を目的とする金融・財政措置に関する時限立法案」は、「大蔵省が難色を示したこともあって」具体化されず、議会で提出されなかった。宮島はそれを「より巨視的にみれば、合同促進のための金融・財政措置は、金解禁・緊縮財政の外枠によって限界を画されていた」と解釈した<sup>56</sup>。

自工調査委は1931年7月9日に第1回総会を開き、以後、3つの特別委員会に具体的な審議を委ね、同年9月30日の第2回総会で第一特別委員会の結論、32年3月11日の第3回総会で第二特別委員会と第三特別委員会の結論をそれぞれ議案として取り上げた。この間、1931年12月13日に犬養毅政友会内閣の発足にともない、大蔵大臣も井上準之助から高橋是清へと交替した。いわゆる井上財政から高橋財政への転換である。しかし、1932年は昭和恐慌以降で税収がもっとも落ち込んだ年に当たる<sup>57</sup>。したがって、企業合同をめぐる第三特別委員会の審議は、厳しい予算制約という「外枠によって限界を画されていた」といえるだろう。

1930年代半ばから日本の自動車産業は急速に統制色を強めていく。自動車製造事業法に結実する政策過程において、企業合同は後景に退き<sup>58</sup>、政策パッケージの<柱>には許可制が据えられるようになる。それは、プレイヤー数の制限よりもむしろ、その<性格>にタイトな枠をはめることをねらった制度設計であった。こうした変化を含め、許可制を対象にした審議過程の詳細な分析については、他日を期したいと思う<sup>59</sup>。

(かとう けんた・高崎経済大学経済学部教授)

56 この法案は、三菱合資資料課によって作成されたといわれる。内容としては、「①日本勲業銀行法および日本興業銀行法一部改正案と、②『会社合併ニ於ケル租税負担ノ一部免除措置』（登録税法および所得税法の一部適用除外）案」の2点があげられた（宮島（2004）131ページ）。

57 具体的な数値にみると、税収は1929年の8935億円から32年に6958億円まで減少した（井出（2006）138-139ページ）。

58 その理由としては、鮎川や豊田喜一郎といった有力な新規参入者の登場に加え、企業合同推進論者ともいえる渋沢の<退場>があったと考える。「自動車工業」と瓦斯電の合併交渉は継続されたものの、その実現をみることはなく、結局、1933年12月に両社の共同出資によって「共有の製品販売会社として協同国産自動車株式会社」を設立するにとどまった。それは、資産評価で折り合いがつかなかったことなどに起因したとされる。のみならず、「自動車工業」の加納友之介社長が就任直後から、ディーゼルエンジンの可能性に注目し、その研究を推進する構想を立てて、ディーゼル機関研究委員会を設置するなど独自路線を歩み出したことも影響した可能性がある（いすゞ自動車株式会社（1957）46ページ）。

59 筆者は、2019年7月13日に北海道大学で開催された経営史学会北海道ワークショップの場で、「産業振興と許可制—戦間期日本の自動車工業のケース—」というタイトルの報告を行い、その中で許可制をめぐる自動車工業確立に関する各省協議会の審議過程を検証した。

<別紙資料>

第三特別委員長ノ説明<sup>60</sup>

第三特別委員会ニ於テハ自動車ノ生産方法及販売方法ニ付昨年十一月十八日以来(九)回ニ亘リ慎重審議ヲ重ネタノデアリマス。

一、生産原価

(中略)

二、生産及販売組織

現在我国ノ自動車製造工場ハ、陸軍保護自動車ノ製造ヲ行ヒツツアル石川島、東京瓦斯電気、ダットノ三社ヲ主トシテ此ノ外ニ最近自動車ノ製造ヲ計画シテ居ルモノニ川崎車輛株式会社、三菱造船所等ガアリマス。

此ノ工業ノ確立ニハ、製造者ヲ合同シテ統制アル系統ノ下ニ製造ヲ行フコトハ極メテ必要デ、斯クセザレバ価格ノ低下ハ困難ト考ヘラレマスカラ、可及的之ニ向ッテ進マネバナラヌノデアリマス。然シ今直ニ来年度ノ始メカラ之ヲ実行シ得ルヤ否ヤハ、従来ノ状勢カラ見テ疑問ガ多イノデアリマスカラ、若シ之ガ困難ナ場合ニハ暫ク現存工場中主管官庁ノ適当ト認ル数ヶ所ニ標準形式自動車ヲ造ラシメ、各自ノ特長ヲ明ニシ将来合同ノ準備ヲナサシメタル上、アル時期ニ於テ適当ニ統制ノ実ヲ挙ゲシムル様ニ努メルノガ、此際トシテハ最モ機宜ノ策ト考ヘタノデアリマス。而シテ此際現存ノ施設並ニ経験ヲ利用スルコトニ充分ノ考慮ヲ払ヒ無謀ナル競争ノ結果品質ノ低下ヲ招クガ如キコトアルベカラズト云フ強イ意見モ出ルノデアリマス。従ッテ標準自動車ノ製作工場ヲ主管官庁ニ於テ決定セラル、場合ニ於テハ、関係官庁トモ慎重ニ協議シ、標準車が数ヶ所ニ於テ製作セラレテモ品質ニ於テ相違ナク、何レモ主管官庁ノ認ムル標準車タリ得ル様ニシタイノデアリマス。

次ニ販売ニ関シテ申シマスレバ、前述ノ通製造ノ統制ハ差当リ実行シ難イトシテモ、少クトモ販売ノ統制ハ是非実現シタイノデアリマス。若シ之ヲモ自由ニ放任スレバ、競争ノ結果価格ハ不自然ニ廉トナリ、勢ヒ品質ハ低下ヲ来シ、又普及促進上極メテ重要ナサービスガ行届カナイ様ナ恐モアルノデアリマス。而シテ現在ノ国産車販売機関トシテハ、三菱商事、三井系三昭自動車会社、大倉系日本自動車会社等ガ當ッテ居ルノデアリマスガ、何レモ最近契約ヲ結ンダモノデ、今茲デ一段ノ奮発ヲスレバ協定ガ出来ナイコトモナイ様ニモ考ヘラレマスカラ、之等ノ関係者ノ理解ト政府ノ指導ニヨリ、適当ナ組織デ之ヲ統一スル様ニシタイト考ヘタノデアリマス。幸ニシテ之ガ実現スレバ、金融ノ円滑、販売費ノ節約、品質ノ確保、生産ノ統制等モ出来、製造業者ハ有力ナル販売機関ノ下ニ安心シテ製造ニ従事スルコトヲ得、将来ノ合理的統制ノ前提トモナリ、斯業ノ發達上効果ガ極メテ多イト考ヘマスノデ、是非之ダケハ実行スル様ニシタイトノ希望者ガ委員中ニ多クッタノデアリマス。而シテ此ノ販売機関ノ統制ニ関シテ、十分注意ヲ促ガ

60 「自動車工業確立調査委員会第三回会議事録」1932年3月11日、『自動車工業確立調査委員会関係書類』「昭和財政史資料」第4号第216号。

サナケレバナラヌ点ハ、茲ニ謂フ販売機関ハ所謂製造業者ノ代表タルベキモノニシテ、利害ノ調和ヲ得ルニ適切ナル機関ヲ意味シ、其ノ統制ヲ介シテ可及的生産ノ統制ニ迄貢獻シ得ベキコトヲ期待シ得ルモノデナクテハナラヌトイフ点デアリマス。即チ之ニ依ッテ販売上ノ能率増進ヲ図ルコトハ勿論、又其ノ反面ニ於テ製造業者間ノ苦シイ競争ヲ排除スルト共ニ品質ノ低下ヲ防遏シ得ルモノデ、飽迄生産ト販売トノ利益ノ協調ヲ具体化セラル、様十分考慮セラレタ制度デナケレバ、製造業者ハ徒ラニ販売機関ノ圧迫ノ下ニ苦吟シナケレバナラヌ破目ニ陥ル虞ガアリマスノデ、此点ヲ十分考察ノ上ヲ遺漏ナキヲ期スルコトガ、本工業確立促進ノ要諦ト認メルトイフコトニ御意見ノ一致ヲ見タモノデアリマス。

### <参考文献一覧>

- いすゞ自動車株式会社（1957）『いすゞ自動車史』いすゞ自動車株式会社。
- 井手英策（2006）『高橋財政の研究—昭和恐慌からの脱出と財政再建への苦闘—』有斐閣。
- 伊藤久雄（1979）「自動車工業確立に関する経過—陸軍の自動車行政—」『日本自動車工業史行政記録集（自動車史料シリーズ(3)）』自動車工業振興会。
- 宇田川勝（1981）「自動車製造事業法の制定と外資系会社の対応」土屋守章・森川英正編『企業者活動の史的研究』日本経済新聞社。
- 宇田川勝（1983）「戦前期の日本自動車産業—自動車産業政策と日産、フォード、GM—」神奈川県県民部県史編集室『神奈川県史 各論編2 産業・経済』神奈川県弘済会。
- 宇田川勝（1998）「国産化政策と外資—自動車製造事業法と外資—」伊丹敬之・加護野忠男・宮本又郎・米倉誠一郎編『ケースブック日本企業の経営行動① 日本の経営の生成と発展』有斐閣。
- 宇田川勝（2003）「自動車製造事業法逐条説明」『経営志林』（法政大学）第39巻第4号。
- 宇田川勝（2013）『日本の自動車産業経営史』文眞堂。
- 加藤健太（2019a）「自動車工業確立に関する各省協議会と自動車工業確立促進協議会—2つの『諮問機関』の異同に関する検証—」『高崎経済大学論集』第61巻第3・4号。
- 加藤健太（2019b）「戦間期日本の自動車工業と産業政策—政策パッケージの変容—(1)」『高崎経済大学論集』第62巻第1号。
- 加藤健太（2019c）「戦間期日本の自動車工業と産業政策—政策パッケージの変容—(2・完)」『高崎経済大学論集』第62巻第2号。
- 経世社編（1935）『現代業界人物集』経世社。
- 兒玉州平（2013）「『満州国』における商工省標準自動車組立工場計画とその挫折」『海港都市研究』第8号。
- 沢井実（2017）『久保田権四郎—国産化の夢に挑んだ関西発の職人魂—』PHP研究所。
- 四宮正親（1992）「戦前の自動車産業と『満州』—戦前の自動車産業政策に占める『満州』の位置をめぐって—」『経営史学』第27巻第2号。
- 産業政策史研究所編（1981）『〔改訂版〕商工省・通商産業省 行政機構及び幹部職員の変遷 大正14年～昭和55年』産業政策史研究所。
- 柴孝夫（1985）「昭和戦前期三菱重工の自動車製造事業—再進出とその挫折—」『大阪大学経済学』第35巻第1号。
- 鈴木一義（2002）「日本の自動車工学の礎を築く 隈部一雄」日本自動車殿堂HP。
- 武田晴人（1987）「資本蓄積(3)独占資本」大石嘉一郎編『日本帝国主義史2 世界大恐慌期』東京大学出版会。
- 通商産業省編（1976）『商工政策史18 機械工業（上）〔戦前編〕』商工政策史刊行会。
- 中田佐一郎（1975）「軍用自動車補助法の制定と自動車工業」自動車工業振興会編『自動車史料シリー



自動車工業の確立と「統制」(加藤)

- ズ(2)日本自動車工業史口述記録集』自動車工業振興会。
- 日産自動車株式会社総務部調査課編(1965)『日産自動車三十年史』日産自動車株式会社。
- 日本国有鉄道(1958)『鉄道辞典(下巻)』交通協力会。
- 秦郁彦編(1991)『日本陸海軍総合辞典』東京大学出版会。
- 秦郁彦編(2001)『日本官僚制総合辞典 1868-2000』東京大学出版会。
- 福川秀樹(2001)『日本陸軍将官辞典』芙蓉書房出版。
- 宮田應義(1979)「商工省初期の自動車行政」自動車工業振興会編『自動車史料シリーズ(3)日本自動車工業史行政記録集』自動車工業振興会。
- 山川良三(1926)「軍事上に於ける自動車の価値」『機械学会誌』第29巻第105号。
- 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。
- 和田一夫・由井常彦(2002)『豊田喜一郎伝』名古屋大学出版会。

## Establishment of Automobile Industry and “Regulation” – A Facet of Policy Platform in the early 1930s –

KATO Kenta

### Abstract

This paper examined why and how concerned government ministries and private companies made the regulation concept of manufacturing and sales to establish domestic automobile industry by focusing on the third special committee of the Investigation Board for the Automobile Industry’s Establishment and by particularly looking at differences of stance and opinion among ministries and between public and private sectors. The main analysis results are as follows.

Firstly, whether or not to approve an entry to automobile manufacturing was the main issue at the third special committee. Only Katsura Hayashi, a committee member from the Army Ministry claimed that automobile manufacturers should be limited to existing three firms, Ishikawajima Automotive Works Co., Ltd., Tokyo Gas Electric Engineering Co.,Ltd., and DAT Jidosha Seizo Co., Ltd. On the other hand, Kiichi Asakura, a committee member from the Ministry of Railways took a stance to approve new entries on the ground of possibility which a newcomer might manufacture a great product. Kango Takemura, the committee chairman from Tokyo Imperial University pointed to pro-competitive effects of new entries working on existing manufactures as a stimulant.

Through a series of discussions, the opinions of the third special committees were almost consolidated to the idea that existing three manufacturers and Kawasaki Sharyo Kaisya, Ltd., were subject to regulation and the committee left some room of future new entries by using the expression of “manufacturer approved by a responsible ministry as eligible.

Secondly, which should take priority, production control or sales control, was another important issue. The author could confirm differences of opinion between public and private sectors; while private companies claimed to place priority on production control, relevant ministries called for prioritization of sales control. Specifically, Masao Shibusawa, president of Ishikawajima Automotive Works and Naoshi Uchiyama, managing director of Tokyo Gas Electric Engineering questioned

policy effects of sales control without production control. On the other hand, Asakura, a member from the Ministry of Railways and Yusho Yamaoka, executive secretary claimed sales control would give a chance to progress production control. Consequently, the third special committee reflected the opinion of the bureaucrats in the conclusion.

Incidentally, Article 3 of the Automotive Manufacturing Business Law (Business Law) issued on May 29, 1936 defined that a company intending to conduct automotive manufacturing must obtain governmental authorization and excluded sales operations from the regulation. The conclusion of Investigation Board for the Automobile Industry's Establishment strayed far away from the Business Act in terms of a subject to control.