

戦間期日本の産業政策と自動車工業 ——政策パッケージの変容（2・完）——

加 藤 健 太

目次

- 1 問題の所在
- 2 研究史の到達点と今後の方向性
 - (1) 研究史の到達点
 - (2) 研究の2つの方向性
- 3 「自動車工業は見込がよいか」—メディアの捉えた実態—
- 4 自動車工業確立調査委員会
 - (1) 前史—国産振興委員会とその答申—
 - (2) 設置のねらいとメンバー（以上、前号）
 - (3) 審議（以下、本号）
 - (4) 第二特別委員会と第三特別委員会の審議結果の報告
 - (5) 自動車工業確立調査委員会の導き出した政策パッケージ
- 5 自動車工業確立に関する各省協議会
 - (1) 事業環境の変化と自動車産業の展開
 - (2) 設置のねらいとメンバー
 - (3) 審議の出発点と着地点の比較
- 6 結語

4 自動車工業確立調査委員会

(3) 審議

3つの特別委員会の設置

自動車工業確立調査委員会の具体的な審議は3つの特別委員会で行われたため、本会議（総会）はその報告の場という性格が強かった。したがって、個々の施策をめぐる審議を詳細に分析する材料は見出せないが、政策パッケージの検証には十分な情報を提供してくれる。

1931年7月9日開催の第1回総会においては、加藤（2019b）で紹介した櫻内幸雄商工大臣の挨拶に続いて、後藤保清幹事（商工省工務局工業課長）が自工調査委の設置の目的と開催に至る経過を説明した後、本会の審議を各委員の「自由ナル討議」に委ねるとしたうえで、特別委員会の構成と以下に掲げる審議事項の幹事案に解説を加えた。

史料3¹

第一特別委員会

貨物及乗合自動車ノ標準型式ニ関スル事項

- 一、【国産自動車ノ】標準規格ニ関スル事項
 - 二、試作スベキ自動車ノ種類及台数ニ関スル事項
 - 三、試作ヲ委託スベキ工場、試作ノ条件及試作委託金額ニ関スル事項
 - 四、試作車ノ試験方法ニ関スル事項
- 【等】

第二特別委員会

自動車ノ確立ニ関シ政府ノ採ルベキ方策ニ関スル事項

- 一、国産自動車ノ製造又ハ使用奨励ニ関スル事項
 - 二、自動車ノ使用取締、自動車運輸業ノ取締等ニ関シ国産品使用ヲ促進セシムベキ方策ニ関スル事項
 - 三、自動車ニ対スル課税方法ニ関スル事項
 - 四、自動車ノ関税率ニ関スル事項
 - 五、資金ノ融通ニ関スル事項
- 【等】

第三特別委員会

自動車ノ製造及販売ニ関スル事項

- 一、製造業者及販売業者ノ連絡、共同ニ関スル事項

1 「自動車工業確立調査委員会ニ於ケル主ナル審議事項要領ノ件」2-3 ページ『昭和財政史資料』第6号第60冊。取り消し線は原資料のママ、【】は追加・挿入されたことを示す。以下も同じである。

二、製造設備及加工方法ニ関スル事項

三、生産費ニ関スル事項

【等】

改めて指摘するまでもないが、取り消し線の引かれた「標題」が各特別委員会の審議事項を端的に示している。すなわち、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それぞれ審議することとされた。

この史料の審議事項と第3表の「特別委員会」欄を照らし合わせると、次のことを読み取れる。

第1に、斯波忠三郎会長ではなく、竹村勘悉がすべての特別委員会のメンバーに名を連ねたことである。加藤（2019b）で触れたとおり、竹村は東京帝国大学教授であり、斯波の後輩でもあった。したがって、斯波が会長として自工調査委の全体的な取りまとめを担い、竹村は3つの特別委員会のメンバーを兼任して実質的な審議に参加したと解釈できる。

第2に、陸軍省所属の委員は3人中2人、鉄道省は3人中局長2人が標準型式に関わる第一特別委員会（①）に参加した。それは、これらの省庁がどのような自動車をつくるか（型式）という点に深く関与したことを意味する。なお、堀悌吉委員は、海軍省の軍務局長であり、この表は間違っている。

第3に、至極当たり前のことだが、大蔵省所属の2人の委員と内務省地方局長は税制と補助金²に関わる第二特別委員会（②）のみに参加し、内務省警保局長は「自動車ノ使用取締」、鉄道省監督局長は「自動車運輸業ノ取締」に関わる第二特別委員会（②）に参加した。商工省は、彼らのもつ専門的な知識と情報、あるいは権限に期待したのであろう。

最後に、3人の民間委員が標準型式と生産・販売に関わる第一および第三特別委員会（①③）に参加したのに対し、政府の諸施策を審議する第二特別委員会（②）に名を連ねていない点に注目したい。それは、自工調査委が、彼らのもつ自動車の製造と販売に関わる知識や経験の利用をねらう一方で、政府の施策（保護育成策）に対する民間の要望を吸い上げることを企図していなかった可能性を示唆するからである。

審議の準備

「議事録」を読む限り、自動車工業確立調査委員会の第1回総会は、特別委員会の設

2 自工調査委とその特別委員会、あるいは各省協議会などに関わる史料では、「補助金」のほかに「助成金」や「奨励金」といった用語が使われている。辞書は、補助金を「国または地方公共団体が、特定の事業・産業や研究の育成・助長など行政上の目的・効果を達成するために、公共団体・企業・私人などに交付する金銭」（『大辞泉』）と定義し、「補給金・助成金・奨励金・交付金などの名称がある」（『大辞泉』）と説明する。これにしがえれば、助成金や奨励金は補助金に含まれることになる。

この点に関しては検討の余地を残すが、本稿では、さしあたり補助金を用い、史料を直接引用する場合に限り、助成金や奨励金を使うこととする。

置に関する幹事案の承認を主な目的としたこともあってか、とくに具体的な審議をしたようには思えない。ただ、会合は午後2時から3時20分まで1時間20分も続いたにもかかわらず、「議事録」は1000文字強でまとめられているから、挨拶や説明を省略したとしても、審議における委員ないし幹事の発言を大幅に削除した可能性を否定できない³。

以上を踏まえて「議事録」の内容に目を向けると、次の諸点を確認できる。まず、後藤幹事の説明に対して、①藤井真信委員（大蔵省主計局長）から国内における生産コストと、産業として成り立つ生産台数に関する質問が出された。②渋沢正雄委員（石川島自動車製作所社長）から参考資料として配布された「本邦ニ於ケル自動車工業概況」にある1930年の2000万円という輸入額について質問が出された。③青木得三委員（大蔵省主税局長）と朝倉希一委員（鉄道省工作局車両課長）から輸入部分品と原動機との関係について質問が出された。④青木委員から調査期限について質問が出された。

①については、吉田永助幹事（商工省囑託）が国内の生産コストを輸入車の約1.5倍、生産台数は参考資料「国産振興委員会ニ於ケル諮問第七号自動車工業ニ関スル答申」の年産5000台という数値をあげつつ、「最近ハ其レ以下ニテモ成立シ得ルト思フ」との考えを示した。この点に関しては、渋沢委員が、内外の価格差は「割合ニ僅少」と自信を見せる⁴とともに、5000台は算定の条件次第でいろいろな見方があるため、国産振興委員会でも異論が出たと補足した。

②については、山岡祐章幹事（鉄道省経理局購買第一課長）が「御尤モ」と同意し、自動車に関する対外支払額は貿易統計に記載の数値よりも多額であって、年間4000万円から8000万円にのぼると答えた。③は特別委員会に委ねるとされ、④に関しては、吉野信次委員（商工省工務局長）が、来年度予算との関係などもあるため、なるべく早く結論を出すよう求めた⁵。

次いで、特別委員会は幹事案に沿って設置すること、委員長と委員の指名は斯波会長に一任することに決めると同時に、各委員は所属以外の特別委員会に出席して意見を述べることもできるとした。最後に、特別委員会の審議事項をめぐっては、青木委員が関税率は生産コストを基準にするので、第二特別委員会は第三特別委員会の議論を考慮しながら審議すべきと発言した。また、朝倉委員は第二特別委員会の「標題」が自工調査委全体に関わるのではないかと疑問を呈し、藤井委員は第一特別委員会の審議対象をトラックとバスに限定することに疑問を呈し、植村東彦委員（陸軍省自動車学校校長）は各特別委員会の「標題」の必要性に疑問を呈した。

結局、これらの疑問を全面的に取り入れる形で、「標題」が削除され、第一特別委員会の一は「貨物及乗合自動車ノ」から「国産自動車ノ」に訂正された⁶。史料3の取り

3 この点に資料上の大きな限界を抱えることについては、加藤（2019b）を参照。

4 渋沢は、生産技術はすでに「完成ノ域ニ達シ」ており、問題は生産コストにあると述べた。

5 「自動車工業確立調査委員会第一回会議事録」1931年7月9日、3-4ページ『昭和財政史資料』第6号第60冊。

6 同史料、4-5ページ。

消し線と追加・挿入は以上の議論の結果だったのである。

第1回総会はこれをもって閉会となり、自動車工業の産業政策を審議する準備が整った。

中間報告 I —— 使用者と生産者の意見

第一特別委員会は1931年7月15日に第1回会合を開催すると、8月25日に第2回、9月23日に第3回の会合を開いて審議を進めた。さらに、この委員会は小委員会を1931年の7月20日と8月1日に開いている⁷。これらの「議事録」はすべて利用可能である。この他に使用者側意見聴取会が1回、幹事会は4回、そして標準型式案の作成のために商工省で2回、鉄道省で8回の「特別ノ会合」を開いたとされる⁸。


以上の会合の審議経過を報告する場が自動車工業確立調査委員会の第2回総会であり、1931年9月30日に商工省大会議室で開催された。第3表に示すとおり、この間、所属省庁における転任や退任などにもない、委員と幹事の異動が実施されたり、新たに就任した委員が特別委員会に配属されたりした。ちなみに、第2回総会の開催時間は午後2時15分から3時までの45分であった⁹。

各特別委員会の審議経過に関する説明は、その都度「議事概要」を送付しているため、「議事録」には採録されていない。ただし、①使用者側意見聴取会、②地方における自動車使用者の実態、③企業や経済団体などの陳情・請願の要旨が報告されたので、これらの内容を紹介しておきたい。

①使用者側意見聴取会

これは、東京近郊の代表的な自動車の使用者を30ヶ所ピックアップし、「使用上及経済上ヨリ観テ、最モ適当ト考ヘラルル自動車ノ種類及大型乗合自動車ニ付テハ、定員数及車体ノ幅員等、又貨物自動車ニ付テハ実際最大積載量、噸数及床ノ幅、長差等」を事前に照会したうえで、1931年7月30日に商工省大会議室で開かれた意見聴取会である。そこでは、東京市電気局や横浜市電気局、国際通運、大和運輸など¹⁰の代表者が意見を述べた。その具体的な内容は詳らかにならないが、以下のようにまとめられている。

○フォードとシボレーの1.5トン積の車輛かそれらよりも「稍優レタル車輛ヲ最モ適

7 前掲「第一特別委員会第一回会議議事録」1ページ、「自動車工業確立調査委員会第一特別委員会第二回会議議事録」1931年8月25日、1ページ、「自動車工業確立調査委員会第一特別委員会第三回会議議事録」1931年9月23日、1ページ、「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第一回会議議事録」1931年7月27日、「自動車工業確立調査委員会第一特別委員会第一回小委員会議事録」7月20日、1ページ、「自動車工業確立調査委員会第一特別委員会第二回小委員会議事録」8月1日、1ページ。以上の史料はすべて『昭和財政史資料』第6号第60冊に所収。

8 これらの会合に関する史料は管見の限り確認できず、二次資料を含めて情報はほとんどない（「自動車工業確立調査委員会第二回会議議事録」1931年9月30日、4-5ページ『昭和財政史資料』第6号第60冊）。

9 前掲「第二回会議議事録」1-4ページ。

10 このほかに富士屋自動車、エンパイヤ自動車商会などの代表者も出席した。

当トス」る。

○大都市向けのバスとしては、大型、中型、小型の3種類の車輛が必要と考える。

○フォードおよびシボレーとの直接的な競争を避けるため、それらよりも「稍高級ナル車輛」の生産が現状から判断して「最モ適当」と結論づけられる。

②地方における自動車使用者の実態

①と同じ項目を87ヶ所に対して文書で照会し、50ヶ所から回答を得、バス47件、トラック18件につき「使用上、経済上ヨリ觀テ最モ適当」とされる車種が明らかにされた。具体的には、フォード20件、シボレー2件、フォードとシボレーの併記11件である¹¹。フォードがシボレーを圧倒したわけだが、その理由としては低廉な価格、部分品の入手のしやすさと低廉さ、シボレーに比して優れた耐久性などがあげられた。

③企業や経済団体などの陳情・請願の要旨

企業からの陳情・請願は川崎車輛と日本自動車から出された。川崎車輛は、ガソリン自動車の製造の経験をもつがゆえに、「自動車関係工業」への「転換」が簡単だけでなく、密接な関係をもつ川崎造船所飛行機工場で主要な「機関部分品」を生産しているので、国産自動車の保護育成策の対象に加えてほしいと訴えた。実際に同社は1931年、「六甲号」という自動車用ガソリン・エンジンの製作に成功していた。なお、日本自動車の陳情の内容も川崎車輛とだいたい同じであったという¹²。

経済団体としては東京商工会議所（東商）が以下の請願をしたとされる。

史料4¹³

- 1 政府ハ速ニ自動車ノ各部分品ニツキ精密ナル規格ヲ制定スルコト
- 2 今後五ヶ年後ニハ、少クトモ年産八千台ヲ製造スル工業ノ確立ヲ期スルコト
- 3 既存工場ノ設備経験ヲ利用シ分業政策ヲ採ルト共ニ、之等ヲ一体系ノ下ニ統制スルコト
- 4 政府ハ向フ五ヶ年間毎年新二百五十万円ノ補助金ヲ支給シ、且ツ特ニ重要ナル設備ニ付テハ低利資金ヲ融通スルコト
- 5 現行自動車関税ヲ正確ニ適用シ、輸入品ノダンピングニ対シテハ嚴重ニ不当廉売防止法ヲ適用スルコト
- 6 官庁及公共団体ニ対シ自動車ノ使用ヲ奨励スルコト

11 このほかにフェデラル、GMC、スミダ、ホワイトおよびサウラーなどの車種をあげた回答もあった。

12 川崎車輛が自動車の製造に乗り出すのは1932年であった（前掲「第二回会議議事録」5-8ページ、日本自動車工業会（1969）203-214ページ、「外国品に劣らぬ国産自動車を製作 現設備と職工を利用して川崎車輛の不況対策」『大阪毎日新聞』1932年5月31日付）。

13 前掲「第二回会議議事録」9ページ。

この史料からは、東商が補助金や低利融資など資金面の支援、官公署に対する使用奨励、関税の適切な適用とダンピングへの厳格な対抗措置など広範な施策を求めたことが読み取れる¹⁴。これらの施策は第二特別委員会の審議事項であった。また、部分品の「精密」な規格の制定を訴えた点にも関心を払いたい。第一特別委員会ではこの点を支持する意見が出されたからである（後述）。

ここで、東証の要望についてもう少し立ち入った検討を加えたい。なぜなら、史料4は「自動車工業確立ニ関スル建議」（別紙資料①）を紹介したものののだが、そのすべてに言及していないからである。それゆえ、正確を期すためにこの建議と取りまとめの経緯を確認しておくべきと考える。

まず経緯から述べれば、東商では1931年7月6日、「自動車工業に関する調査委員会」（東商調査委）の第1回会合が開かれた。この会合において、第4表に示した委員の互選で中野金次郎（国際通運社長）を委員長に選出するとともに、「自動車工業ニ関スル件」を決議した。

第4表 自動車工業に関する調査委員会のメンバー

氏名	ポスト	経歴	第1回	第2回	第3回	第4回
中野金次郎	委員長	国際通運社長／東商副会頭	○	○	○	○
渋沢正雄	委員	石川島自動車製作所社長	○	○	○	○
杉野喜精	委員	山一証券社長	○	○	○	
日下吉平	委員	日本フェルト取締役／大和毛織取締役	○	○	○	○
徳田昂平	委員	徳田商会社長／東株一般取引組合委員長	○	○	○	○
鶴見左吉雄	委員	農商務次官／東京モスリン紡織社長	○			○
大塚栄吉	委員	大塚工場社長／南武鉄道専務		○	○	○
小田久太郎	委員	三越専務		○		
矢崎砒	委員	八丈電気社長／琴川電力取締役		○	○	
米倉嘉兵衛	委員	東京羅紗取締役		○	○	○
松本眞平* ¹	審議員	松本米穀専務／松本米穀精麦社長			○	

注) 1. 松本眞平は衆議院議員でもあった。

2. ○は委員会への出席を意味する。

資料) 「自動車工業ニ関スル調査委員会報告」各回、人事興信所編(1931)、大塚鉄工100年史編集委員会編(2001)などより作成。

14 ただし、『東京商工会議所八十五年史』は、第5章「前期東京商工会議所の意見活動(二)」の「その他の重要建議及び意見等」の中で、「紙数の関係から省略を余儀なくされた」10個の建議および意見の1つとして、「同(昭和=引用者)六年における『自動車工業確立に関する建議』をあげたにすぎない(依田(1966)1205-1206ページ)。

その内容としては、洪沢正雄委員が「国産振興委員会ニ於ケル諮問第七号自動車工業ニ関スル答申」などについて詳しい説明をした後、「種々意見ノ交換ヲ行」い、石川島自動車製作所の見学と研究を実施したうえで審議を始めることになった¹⁵。

第2回会合は委員の一部を交替して7月10日に開かれ、前回の会合で決まった石川島の見学を実施した後で「意見ノ交換ヲ行」った¹⁶。同月13日の第3回会合では、洪沢委員が説明した自工調査委の審議事項や審議方針などに対して、鉦山機械を主力とする大塚工場の創業者・大塚栄吉委員¹⁷が発言するなど意見交換がなされた¹⁸。この場で自工調査委に請願する内容を議論したと推察される。その意味で洪沢は2つの「調査委員会」をつなぐ、言い換えれば、政府と民間をつなぐ結節点の役割を果たしたといえる。

7月21日の第4回会合においては、大塚委員が次に取り上げる東京鉄工機械同業組合で「審議研究中」であった、自動車産業の振興策を通じた「一般機械工業ノ窮状ヲ打開スルノ方策」に関する商工大臣宛陳情書案を提出、解説を加えた。それに対し、洪沢委員などから意見が出されて議論が交わされた。結局、この会合では渡辺鉄蔵理事の立案した「自動車工業確立ニ関スル建議要綱」を決定、正式な建議文の成案を同理事に一任し、翌22日午前11時半から役員会を開いてそこに諮ったうえで商工省に提出することにした¹⁹。

以上のように、東商調査委は1ヶ月に満たない短期間で建議の内容を決定した。この委員会でのどのようなやり取りがあったのかは、資料上の制約により詳らかにならない。ただ、洪沢が積極的に発言していた様子を想像することはできる。彼以外に自動車製造に直接携わる委員は見当たらないから、主導的な役割を演じたのかもしれない。必ずしも建議に反映されたとはいえないものの、洪沢は自動車工業の産業政策に関する「私見」(別紙資料②)をもっていたからである。

ここで、「自動車工業確立ニ関スル建議」(別紙資料①)を用いて、上掲の史料4の補足をしておく。予め断っておけば、こうした作業は、自工調査委とその「議事録」作成者の判断ないし選択を軽視することを意味しない。むしろ、「建議」のどこを残し、どこを削ったのかという点に商工省の意図を見出すことを期待するのである。

まず、東商の「建議」には前文があった。その内容は、自動車工業の「成立」の可能

15 第1回会合の冒頭では、渡辺理事からこの委員会の設置に至る経緯が報告された(「第一回自動車工業ニ関スル調査委員会報告」1931年7月6日)。「建議書」を除く東商の史料はすべて、「東京商工会議所関係資料」の『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.10/2837)に含まれる『自動車工業確立問題審議記録』に収められている。

16 見学に際しては、洪沢から「自動車工業ニ関スル有益ナル説明」を聴取したという(「第二回自動車工業ニ関スル調査委員会報告」1931年7月10日)。

17 大塚工場については、大塚鉄工100年史編集委員会編(2001)を参照されたい。

18 「第三回自動車工業ニ関スル調査委員会報告」1931年7月13日。

19 「第四回自動車工業ニ関スル調査委員会報告」1931年7月21日。会合の時間は第1回が午後2時20分から3時50分、第2回が午後0時30分から午後3時、第3回が午前10時30分から午後0時、第4回が午前11時30分から午後0時30分であった。石川島を見学した第2回を除けば、いずれも1時間ないし1時間半で会合を終えている。

性を否定することなく、的確な施策を講じれば「確立」できるとの立場をとる。それは、国際収支の改善のみならず、当該産業の裾野の広さから中小工業の発展を促すメリットももつ。そして、海運や航空、鉄道、鉄鋼など他産業の例をみれば、自動車という重要産業に「相当ノ保護助成策」を講じるのは「当然」と訴えたのである。

「建議」と史料4の間には複数の違いを見出せるが、主要な部分には下線を引いていた。その中で注目したいのは第1に、「建議」が第3項で「一体系ノ下ニ統制スル」ための方法として「合同」ないし「利害共同契約」の締結を想定していた点である。「利害共同契約」の内容は説明がないので判然としないが、既存工場の設備を利用した「分業政策」をとりながら、「一体系ノ下ニ統制スル」という史料4の分かりにくい請願も、統制方法を補足すれば（ある程度）理解できるだろう。

第2に、史料4では、「建議」の第4項がごっそり抜けている点にも注意を向けたい。そこでは、「制定」された「規格ニ適合スル各種自動車」の製造に際し、既設工場など「諸工場ヲ動員シテ充分ニ分業ノ方法ヲ利用」させることがあげられている。この項を<復元>することで、政府の補助金ないし低利融資の対象が明確になるのである。

第3に、第7項の官公署の使用奨励については、史料4の「使用ヲ奨励スルコト」よりも、適当な使用奨励方法を講ずることを求めた「建議」の内容の方が分かりやすい。

以上のように、東商が商工省に提出した「建議」は、自工調査委の場で説明された（うえで「議事録」に残された）ものよりも豊富な内容を有していたのである。

東商に次いで紹介された東京鉄工機械同業組合²⁰の陳情は下記のとおりであった。

史料5²¹

- 1 政府ハ速ニ自動車ノ規格ヲ制定シ標準価格ヲ決定スルコト
- 2 大日本自動車同業組合ヲ作り自動車及部分品製作者ハ全部之ニ加入セシメ、現在ノ製造工場ハ組合員中首脳者トシテ最モ主要ナル部分品ノ製作又ハ組立ニ当ルコト
- 3 組合工場ノ建設及営業資金トシテ政府ハ低利資金ヲ融通スルコト
- 4 輸入品ノダンピングニ依リ損害ヲ蒙リタル時ハ、政府ニ於テ適当ノ対策ヲ講ゼラルルコト

この史料でまず注目したいのは、東商と同じ規格の制定を筆頭にかかげた点である。それは、生産者側（中小企業）がどのような部分品を作り、いかなる完成車に組み立てればよいのかを自ら決定できなかったことを示唆する。正確な評価を下すのに十分な情

20 東京鉄工機械業組合を前身とする東京鉄工機械同業組合は1919年8月、重要物産同業組合法によって農商務大臣から設立の認可を受けた（鉄工機械協会編（1976）11ページ）。

21 このほかに、帝国森林会は「木炭瓦斯自動車ノ普及奨励ノ途ヲ講ゼラレ度」と自らの利害に基づく陳情を行った（前掲「第二回会議議事録」10-11ページ）。

報をもってはいないが、標準型式は（生産者からの）一定の支持を受けた施策であった可能性は残る。また、第3項の低利融資、第4項のダンピングに対する措置も東商と共通していた。第2項は、強制加入の同業組合の結成によって新規参入を制限するとともに、既存工場を軸にした分業体制の確立という自らの利害を全面に打ち出した内容と解釈できる。ただし、管見の限り、この点は自工調査委の議論の俎上にはのぼっていない。

以上の陳情・請願のうち部分品の規格統一については、この会合で審議し、その他の事項は各特別委員会の審議を俟つこととした²²。

中間報告Ⅱ——標準型式をめぐる審議

先に触れたように、自動車工業確立調査委員会の第2回総会は部分品の規格統一を対象とし、それは「国産自動車ノ標準形式ニ関スル件」、「標準形式自動車ノ製作ヲ委託スベキ製造者並委託条件等ニ関スル件」、「標準形式自動車仕様書」および「標準形式自動車ノ設計図面（百八十葉）」という4つの議案に反映された²³。

この件を扱う第一特別委員会の竹村勘悉委員長は、上記のうち第1号議案「国産自動車ノ標準形式ニ関スル件」を審議する中で、特別委員会の議事経過を次のように報告した。すなわち、生産面、使用面および外資との競争を考慮しつつ意見交換を重ね、まずは積載量1.5トン程度のトラックとバスの標準型式を制定することにした。このタイプであれば、すでに鉄道省が石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業、ダット自動車製造と共同で設計に取りかかっており、それを「原案」に「各部ノ設計」を協議・研究して一先ず「標準形式」を制定するとしたのである²⁴。

この規格に基づく自動車は、「試作改善」を経たうえで標準型式と定め、「政府ガ保護政策ヲ為スベキ場合ノ客体」とする。ただし、標準型式はこれに限定せず、より大型であったり、より小型であったり、あるいは「乗用車」であったりする場合も考慮しなければならないから、それらの調査研究も進める。さらに、すでに発展段階に入っている「自動三輪車」の部分品に関しても、標準規格を定めて企業を「指導」することを「極メテ有効」と見なす意見もあったため、その点の審議も進める。

以上の報告に続けて、竹村委員長は、自工調査委で選定・採用した標準型式自動車の設計図面を使って試作品をつくり、それに改良を加えて再び提出すること、試作は石川島、瓦斯電およびダットの3社に委託することに決したこと、試作は1932年1月中に完了する見通しをもっていることを説明した。そして最後に、試作後は商工省で試験を行い、各部に改善を加えたうえで標準型式として決定するとの考えを示した²⁵。

22 前掲「第二回会議議事録」11ページ。

23 前掲「第二回会議議事録」2ページ。

24 設計の概要としては、①積載量は1.5トンとするものの、各部の設計は1.8トンを基準とし、最大積載量を2.3トンに定めること、②機関は6気筒、排気量は4.395cm³とすること、③発動機は1分間に1500回転を標準回転数とし、実馬力は約45、32インチのタイヤを用いる場合は時速40kmを出すこと、などが報告された。

25 前掲「第二回会議議事録」12-15ページ。

具体的な内容は分からないが、この議案は吉野信次委員と朝倉希一委員から字句の削除・修正の動議が出されたものの、「結局細部ニ亙ル審議ハ困難」との理由から2、3の字句の修正は幹事に一任したうえで原案通り承認することに決まった。実質的な議論は、特別委員会に委ねられたわけである。

第2号議案「標準形式自動車ノ製作ヲ委託スベキ製造者並委託条件等ニ関スル件」の説明は商工省の後藤保清幹事によって行われた。その内容は、①商工省の委託によって製作すべき自動車は、自工調査委の制定した標準型式自動車の仕様書と図面に基づくこと、②当面の生産台数は軸距（ホイールベース）3.5mのトラック2台、同4.0mのトラック2台、同3.5mのバス2台、同4.0mのバス1台、同4.5mのバス2台とすること²⁶、③委託製作にあたって、商工省は「相当ノ調査委託費ヲ製作者ニ交付スルコト」、④製作者は上記の3社とすること、の4点であった。

審議の結果、後藤幹事の説明した条件で試作を委託することが望ましいものの、この議案は商工省の「行政事務」の範囲であるから、その「適当ナル措置」を同省に一任することで決着をみた²⁷。

（4）第二特別委員会と第三特別委員会の審議結果の報告

自動車工業確立調査委員会は1932年3月11日に日本工業倶楽部で開催した第3回総会をもって幕を閉じた。第2回総会で第一特別委員会の標準型式に関わる件を上程しその承認を得たので、今回は第二特別委員会と第三特別委員会の審議結果の報告とその承認を諮ることになった。前者は1931年7月27日から計8回の会合を開き、1932年2月3日に「答申案」を決定、後者は1931年11月18日から1932年2月26日にかけて計9回の会合をもった²⁸。この間の委員および幹事の異動は第3表に示すとおりである。

第二特別委員長の報告

議案の第1は、「自動車工業確立ノ為採ルベキ保護奨励ノ施設ニ関スル件」であり、竹内可吉委員長（商工省工務局長）が第二特別委員会の議事経過を下記のように報告した。

第二特別委員会は「慎重審議」の結果、自動車工業の確立には標準型式自動車の需要喚起が急務であり、それに「各種ノ保護奨励方策ヲ集中スル時ハ、近キ将来ニ於テ斯業ヲ確立シ得ル見込十分ナリトノ結論ニ達シ」、その施策として、8項目から成る「大綱」を決議した。同委員会の審議は、第三特別委員会における標準型式自動車の生産コストなどの調査（後述）を踏まえながら進められ、価格面でも「対抗外国車ニ敢テ遜色ヲ見

26 各車輛について、1台は車体（ボディ）を製作し、その設計は「製作者ノ任意トスルコト」とした。

27 前掲「第二回会議議事録」16-17ページ。

28 第三特別委員会の会合のうち3回は幹事を中心とする「有志ノ者ノミ」が集まって審議した（「自動車工業確立調査委員会第三回会議議事録」1932年3月11日、1-4ページ『自動車工業確立調査委員会関係資料』）。

ザルニ至ルベキ見込十分ナリトノ結論ヲ得」ることができた。

とはいえ、標準型式自動車の需要喚起と使用普及の促進が「最も根本的先決問題」であることに変わりはない。需要の増加は、大量生産とそれともなう生産コストの低下の前提を成すと同時に結果にもなるからである。したがって、生産体制の「完備」と生産台数の拡大を期待できない約2年間は、外国車に比してかなり割高な価格設定をせざるをえない。それゆえ、この間は「財政ノ許ス限り相当ノ保護奨励金ヲ交付スル」必要がある。加えて、税制面の優遇措置、関税改正、「研究指導ノ機関」の設置など複数の施策を講じて自動車工業の確立を促進しなければならない²⁹。

続けて竹内委員長は、使用奨励、製造奨励、関税改正および研究指導の概要を紹介したうえで、第二特別委員会の決議事項の多くは「行政事務」に属するため、それらの細目を決めることは難しく、具体化にあたっては各省庁の「適当ナル考慮ヲ煩ハスコト」にしたいと述べて説明を終えた³⁰。この議案は、石坂書記が「報告案」を朗読し、これに対して商工省の後藤保清幹事が逐条説明を行って、原案通り決定をみた³¹。

残念ながら、上述した「大綱」と「報告案」は確認できない。そこで次善の策として、1931年2月3日の第二特別委員会第8回会合で取り上げられた「答申案³²」の項目を紹介しておきたい。ここに列挙された施策は、少なくとも同委員会の一応の結論と見なし、よい施策と考えられるからである。

- (1) 「官庁用自動車ニ標準形式自動車ノ使用ヲ励行スルコト」
- (2) 「公共団体ニ【(イ) 於ケルモノハ、官庁用ノモノニ準ジテ (ロ)】標準形式自動車ノ使用ヲ勸説スル様當該公共団体ニ対シ適当ナル措置ヲ講ズルコト」
- (3) 「一般需要者ニ対シ標準形式自動車ノ使用促進ノ為適当ナル措置ヲ講ズルコト」
- (4) 「標準形式自動車ニ対シ保護奨励金ヲ交付スルコト」
- (5) 「自動車取締及道路取締ニ関シ、標準形式自動車ノ使用促進上不利ナキヲ期スルコト」
- (6) 「自動車税ノ軽減及課税方法ノ統一ヲ図ルコト」
- (7) 「現行関税率ノ改正ニ付考慮スルコト」
- (8) 「自動車ノ恒久的研究機関ヲ設置スルコト」
- (9) 「標準形式自動車及同部分品ノ展示及工業研究成績ノ発表ニ依リ、国産車ノ使用普及ニ資スルコト」
- (10) 「標準形式自動車及同部分品ノ製造業者ニ対シ、所得税及営業収益税其ノ他ノ課税ヲ【成ルベク】減免スル様考慮スルコト」

29 「別紙(二) 第二委員長ノ説明」1-3 ページ。

30 前掲「別紙(二) 第二委員長ノ説明」3-7 ページ。

31 前掲「第三回会議議事録」8 ページ。

32 手書きで修正が施されているため、最終的な「答申」ではない。なお、【 】内は手書きで加筆された語句や約物である(商工省「第二回特別委員会審議事項ニ関スル答申案」1932年2月3日『昭和財政史資料』第6号第60冊)。

「答申案」は以上の10項目について、それぞれ説明を付している。ただし、先に述べたように、具体的な施策については関係省庁に委ねることになった。それは、省庁間で意見の調整がつかなかったことを示唆するが、この点は個々の施策に立ち入った検討を加えなければ明らかにならないだろう。

第三特別委員会の報告

議案の第2は、「本邦自動車工業ノ生産組織及販売方法等ノ合理的改善ニ関スル件」であり、竹村勘悉委員長が第三特別委員会の審議結果を①生産コスト、②生産組織と販売組織の2つの点から報告した。

①生産コスト

第三特別委員会は、第一特別委員会で決定した標準型式自動車のうちTX35を対象にして、「素材費、工費及完成品費」などの点から、年間何台の生産を行えば、政府の補助を受けずに輸入車に対抗できる価格でそれと「同等ノモノ」を供給できるかを調査すると同時に、「当業者ノ意見」も聴取しながら審議した結果、年間約1200台という数値を得た。その前提条件として、「一系統ノ生産組織」によって、部分品の購入と組立加工を無駄なく実施することが付けられた。この条件を満たすと、1台当たりの工場原価は約1750円、これに営業費を加えた販売価格約2625円を実現できる。そして、この金額は外国車に比べてけっして高くないとの見解を示した。しかし、こうした見解に異論がなかったわけではない。竹村委員長は続けて、委員の中には異なる意見をもつメンバーもあり、「大体ノ目安ヲ此程度ニ置キ、関係者ノ努力ニ依リ之ニ達スル様勉メル」ことで意見の一致をみたと述べたからである³³。客観的な数値を導き出すことは容易でなかったのだろう。

②生産組織と販売組織

生産組織に関して、竹村委員長は〈理想〉と〈現実〉の2つの方向を示した。〈理想〉としては、企業合同を通じた「統制アル系統」の下での生産が「極メテ必要」であり、それなくして価格の引下げは困難である。それゆえ、早急に企業合同を進めなければならない。しかし、これまでの経緯からここ1、2年の間の実現可能性を予測すると否定的な見方をせざるをえない。そこで、〈現実〉的に考えてみると、当面は既存の「工場」の中から所管省庁が「適当」と認める「数ヶ所」に標準型式自動車を生産させながら、「合同ノ準備」を進めさせる。そして、その準備が整う時期を見計らって「適当ニ統制ノ実ヲ挙ゲシムル様ニ努メル」ことが「最モ機宜ノ策」と述べた。ここで、標準型式自動車の生産に従事する「工場」の〈指定〉を所管省庁に委ねた理由は「無謀ナル競争ノ結果、

33 「別紙（三）第三委員長ノ説明」1-2ページ。なお、この後に議事の経過についても説明がなされたが、本稿ではこの点に立ち入った検討を加えない。

品質ノ低下ヲ招ク」危険を回避するためとされた³⁴。

このように、企業合同を軸とする生産統制の速やかな実行の難しさを認める一方、竹村委員長は「少クトモ販売ノ統制ハ是非実現シタイ」と訴えた。それは、標準型式自動車の販売も「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」だけでなく、普及を促すうえで極めて重要なサービスが行き届かない恐れもあると考えたからであった。

販売面の具体的な統制方法について、竹村は、既存の「国産車販売機関」である三菱商事、三昭自動車（三井系）、日本自動車（大倉系）などが「今茲デ一段ノ奮発ヲスレバ協定ガ出ナイコトモナイ様ニ」思われるので、「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」と述べた。そして、仮にこうした統制が実現すれば、資金調達の問題の円滑化や販売コストの削減、「品質ノ確保」、「生産ノ統制」が可能になることに加え、下記の効果もあげられると説明した³⁵。

史料6³⁶

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、斯業ノ発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

この史料からは、第三特別委員会が、販売統制を通じて生産統制も含めた「合理的統制」を企図したことを読み取れる。言い換えれば、困難視された生産統制の実現手段の1つとして販売統制を位置づけたのである。この点は、販売機関による統制について注意を促した次の説明から裏づけられる。

史料7³⁷

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献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

改めて解説を加える必要性はあまりないだろう。傍点部分が端的に示すように、「販売機関」は生産統制に貢献する、別言すれば、「製造業者間ノ苦シイ競争ヲ排除スルト共

34 前掲「別紙（三）第三委員長ノ説明」5-6ページ。

35 前掲「別紙（三）第三委員長ノ説明」6-7ページ。

36 前掲「別紙（三）第三委員長ノ説明」7ページ。

37 前掲「別紙（三）第三委員長ノ説明」7ページ。

ニ品質ノ低下ヲ防遏シ得ル」存在でなければならなかったのである³⁸。

以上の報告に対して、渋沢正雄委員は、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社が現在、国産自動車組合を組織し、自動車工業確立調査委員会の主旨に基づいていろいろ協議を重ね、「大体一体系ノ下ニ分業的生産ヲ行」うことで意見を集約しつつあり、組合組織から企業組織への変更を考慮していること、さらに、三昭自動車（石川島製品）、日本自動車（瓦斯電製品）および三菱商事（ダット製品）もこの組織に参加する意向を示しており、生産と販売の統制がいよいよ進展し始めたことを強調した。

結局、本議案は、松井春生委員（資源局総務部長）から字句の修正に関する動議が出されたものの、細部にわたる審議は困難であるため、その点は幹事に一任し原案通り承認することに決定した³⁹。これをもって、午後3時15分から5時10分まで2時間弱に及ぶ最後の会合は幕を閉じた。

(5) 自動車工業確立調査委員会の導き出した政策パッケージ

自動車工業確立調査委員会の〈結論〉

よく知られた事実であろうが、ここで、自動車工業確立調査委員会が1932年3月、前田米蔵商工大臣に報告したとされる内容を『商工政策史』を用いて確認しておきたい⁴⁰。

- ①標準型式については、積載量1.5～2.0トンの普通用途のトラック（貨物自動車）とバス（乗合自動車）を対象とし、自工調査委で「一応選定した設計」に基づいて試作をしたうえで決定すること。
- ②保護奨励については、省庁に対し標準型式自動車の「使用励行」をすること、公共団体に対し「標準型式自動車の使用励行を勧誘するために適当な措置」を講じること、一般需要者に対し「標準型式自動車の使用を促進するために適当な措置を講じること」。
- ③標準型式自動車と同部分品の製造業者に対して、所得税や営業収益税などの減免をすること。
- ④「標準型式自動車に対し保護奨励金を交付すること」。
- ⑤関税改正を考慮すること。
- ⑥「自動車に関する学術的および実際的研究の促進を期すること」。
- ⑦生産については、当面の方策として「主管官庁」が「適当な資格」を有すると認

38 補足しておけば、あくまでも「生産ト販売トノ利益ノ協調ガ具体化セラレ、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」るため、この点を十分に考慮した制度設計を追求することで意見の一致をみたとされる（前掲「別紙（三）第三委員長ノ説明」7-8ページ）。

39 前掲「第三回会議議事録」9-10ページ。国産自動車組合は1932年6月に結成され、民間企業者間の連携、生産計画の策定にあたっての省庁との連絡、補助金の支給の手續などを担うとされた（日本自動車工業会（1969）4、10ページ）。なお、同組合に関しては、兒玉（2013）が「疑似的な『カルテル』」という興味深い解釈をしている。

40 以下は、通商産業省編（1976）338-339ページを参照した。

めた者に標準型式自動車の製造に当たらせるとともに、将来的に「適当な統制」の方策を講じること。また、部分品や附属品に関しても、標準規格の制定を通じて製造業者を統制し、「優良品」の大量生産によりコストの削減と供給の円滑化を図ること。

⑧販売については、「一定の統制」の下に組織と方法を改善し、部分品補給の迅速化と円滑化を促すとともに、将来的に「生産組織の統一改善を誘致する契機」となるよう販売機関の統一に努めること。

①は第一特別委員会、②から⑥は第二特別委員会、そして⑦と⑧は第三特別委員会の結論を踏まえた内容になっていることがわかるだろう。

この「報告」が示すとおり、商工省は、自工調査委の設計に基づく標準型式自動車を試作し、各種試験を踏まえて正式な決定を行ったうえで量産段階に移行する（①）、量産された標準型式自動車の普及を促進し、生産台数の増加を図るために税制面の優遇措置、官公署を中心とする使用奨励、補助金の交付、関税改正など保護育成策を講じる（②～⑥）、同時に、販売統制を契機にして企業合同を<理想>とする生産統制を進める（⑦⑧）、という政策パッケージを構想したのである。

政策の実施とその限界

エンジンを石川島自動車製作所、フロントアクスル、リヤアクスルおよびホイールブレーキを東京瓦斯電気工業、トランスミッション、クラッチおよびプロペラシャフトをダット自動車製造、ボンネット、ダッシュボード、フレーム、ステアリング、スプリングなどを鉄道省がそれぞれ分担する形で共同設計したものを基礎にして、第一特別委員会で審議を重ね、自動車工業確立調査委員会で決定した、5種類の標準型式自動車は1932年3月に試作品の完成をみた。その後、各種テストを経て翌1933年3月、商工省標準型式自動車として正式に策定された（日産自動車株式会社総務部調査課編（1965）25ページ）。これは、自工調査委の「報告」の①にある設計の正式な決定が実現したことを意味する。

次いで1932年6月、関税定率法が一部改正された。具体的には、自動車部分品（「原動力機」を除く）の税率は30%から42%（日仏協定税率は25%から35%）、内燃機関のうち「自動車用のもの及自転車用のもの」のそれは11%から35%に引き上げられて（呂（2011）155ページ）、「報告」の⑤も実施された。また、標準型式自動車に関する予算として1932年度は26万円が計上され、「報告書」の④の準備も一応整えられた。しかし、この予算が必ずしも有効に使われなかったために、1933年度は7万5000円に減額された⁴¹。

他方、1931年9月の満州事変の勃発をきっかけに、軍用保護自動車の製造を担う石川島、瓦斯電およびダットの3社は、国防的見地からも早急に自動車工業を確立すべきと

41 商工省工務局「國自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要 第一回」1934年8月10日、4ページ『自動車工業協議会議事録』。

の認識を強めた陸軍省だけでなく、商工省や鉄道省からもたびたび合併を懇請されていた。しかし、「各社それぞれの沿革、方針、立場もあって利害が対立し」たため、合同に向けた話し合いは進展しなかった。それが本格的に動き出すのは、陸軍省⁴²からの要請がさらに強まったことで石川島とダットが合併交渉を開始した1932年9月である。同年12月、両社とダットの大株主であった戸畑鑄物の3社の間で覚書が交わされ、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して、翌3月に石川島とダットが合併して自動車工業（株）となったのである（日産自動車株式会社総務部調査課編（1965）29-30ページ）。これは「報告」の⑦が部分的に実現したことを意味する。

以上のように、自工調査委の「報告」で示された施策は部分的にしか実現せず、期待された成果をあげたとはいえなかった⁴³。だからこそ、新たな<審議機関>が設置されて自動車工業の確立に向けた施策が改めて協議されることになるのである。

5 自動車工業確立に関する各省協議会

(1) 事業環境の変化と自動車産業の展開

ここでは、自動車工業確立調査委員会が開催された1931年から自動車工業確立に関する各省協議会の設置された1934年を主な対象期間にして、自動車産業の展開を跡づける。

周知のとおり、1931年12月に成立した犬養毅内閣の大蔵大臣に就任した高橋是清はすぐに金輸出再禁止を断行した。1931年12月中に49.44ドルから34.50ドルまで急落した為替レートは、これを契機に翌年12月にかけて20ドルを割る水準まで下落し、その後は1933年に30ドル台を回復、翌年以降は安定的に推移するようになった。これは、高橋財政期の経済政策のうち輸出促進政策に位置づけられる（三和（2003）271-273ページ）。裏を返せば、輸入抑制効果が期待されたわけだが、これと前節で触れた関税引上げの効果を念頭に置きつつ、需要と輸入の推移を確認しておきたい。

第5表を見ると、自動車の需要は1930年8月から1933年8月にかけて、全体で1万

第5表 自動車需要の推移Ⅱ

単位：台

年	月	乗用車	貨物車	特殊車	計
1929	6	54,115	25,218	2,138	81,471
1930	8	58,690	29,744	1,682	90,116
1931	8	63,917	32,926	2,232	99,075
1932	8	66,906	33,531	2,478	102,915
1933	8	68,224	36,117	2,462	106,803

注) 乗用車は乗合自動車を含む数値である。

資料) 「昭和九年ニ於ケル本邦主要工業概況」1934年12月『通産政策史資料』。

42 3社合同を要請したのは商工省との見解もある（宇田川（1981）236ページ）。

43 こうした評価は先行研究がすでに下している（宇田川（1981）236ページ）。

6000台、乗合自動車を含む乗用車だけでも1万台弱の増加を示した。この表の元となった資料には、それぞれの「一ヶ年間ノ増加数」、合計については対前年増加率が記載されており、また、対象期間も1923年6月を起点としている。そのため、商工省は1933年8月の数値を、前年に比して2888台増えてはいるものの、「其ノ増加率ハ三%ニ過ギズ、最近十箇年間ニ於ケル最低記録ヲ示セリ」と厳しい見方を崩していなかった⁴⁴。

次に第6表によれば、完成車は1931年から1933年にかけて台数、金額ともに大幅に減少している⁴⁵。しかし、台数ベースで見ると、シャーシと「組立」は1933年に増加に転じ、とくに「組立」は1934年に2.2倍、金額ベースの部分品は2.4倍もの急増に見舞われた。

第6表 自動車および同部品の輸入の推移

年度	台数				金額(千円)		
	完成車	シャーシ	組立	計	完成車	部分品	計
1930	2,591	1,609	19,678	23,878	4,897	15,877	20,774
1931	1,887	1,204	20,109	23,200	3,378	12,951	16,329
1932	997	703	14,087	15,787	2,894	11,927	14,821
1933	491	780	15,082	16,353	1,864	12,007	13,871
1934	896	950	33,458	35,304	3,357	28,945	32,302
1935	934	1,010	30,787	32,731	3,202	29,387	32,589

出典) 呂(2011) 109ページより作成。

原資料) 自動車工業会『自動車工業資料』1948年、35ページ。

他方、国産自動車の生産台数は大幅に増えた(第7表)。この点に関して、商工省は1934年12月に発表した調査報告の中で、為替相場下落によって輸入車の価格が著しく上昇したために、国産車の需要が「比較的増加シ」ただけではなく、軍部の「大量注文」を受けたこともあって、東京瓦斯電気工業と自動車工業(株)は「設備ヲ拡張シ全能力ヲ傾注シテ生産ヲ急ギツツアル状況」と記した。さらに、他企業の動向も踏まえて、「製造状況」を「我国自動車工業モ漸ク確立ノ曙光ヲ認ムルニ至レリ」と結論づけたのである⁴⁶。

同様に、『ダイヤモンド』1933年11月1日号も自動車産業がいよいよ「発展の緒につ

44 商工省工務局「昭和九年ニ於ケル本邦主要工業概況」1934年12月、19ページ(通産政策史資料)。

45 この点に関して、脇村義太郎東京帝国大学助教授は雑誌の座談会の席上、米国の自動車メーカーが日本に輸出する際、「円が現在の様になっている」ため、「どうしても弗を下げて自動車の値段をより安く売出すといふより方法がない」と語っていた(『米国金融恐慌』座談会『東洋経済新報』1933年3月18日号)。自動車と同部分品の輸入については、「高橋財政」や関税引上げ以外の要素を含めて詳しく検討する必要があるだろう。

46 前掲「昭和九年ニ於ケル本邦主要工業概況」31-35ページ。

第7表 国産自動車の企業別生産台数

単位：台

企業名	1932年	1933年	1934年	1935年	製作車種
自動車工業		324	608	531	スミダ／いすゞ
石川島自動車製作所	267				
ダット自動車製造	188				
東京瓦斯電気工業	364	561	567	462	ちよだ／いすゞ
三菱重工業	6	120	77	85	ふそう
川崎車輛	13	38	73	54	六甲
日本車輛	2	9	10	20	熱田* ¹
日産自動車		510	1,170	3,895	ダットサン* ¹
高速機関工業		17	99	43	オオタ* ¹
京三製作所		30	97	203	京三
日本自動車		3			
豊田自動織機				18	
豊田式織機				11	
東京自動車製造				13	
計	840	1,612	2,701	5,335	

注) 1. 石川島は石川島自動車製作所、ダットはダット自動車製造を意味する。

2. 「製作車種」欄の*1は乗用車、それ以外はバス・トラックを示す。

資料) 通商産業省編（1976）408ページ。

く見込が立って」きており、「政府は有らゆる保護を加へて確立を急ぐ意向である。民間会社も之に呼応して、著々準備を進める計画である。国内生産の發達は決して遠い将来であるまい」と報じていた⁴⁷。自動車工業の確立に向けた政策論議の場はこうした状況下で設置されたのである。

(2) 設置のねらいとメンバー

自動車工業確立調査委員会の結論を踏まえた諸施策とその評価

自動車工業確立に関する各省協議会は1934年8月10日、商工省第二会議室で第1回会合を開催した。この協議会の正確な設置目的を明確にすることは難しい。商工大臣から正式な諮問を受け、答申をまとめることを目的に設置された証拠を見つけ出せないからである。そこで次善の策として、第1回会合の口火を切った吉野信次商工次官とそれに続く竹内可吉工務局長の発言を手がかりに、この点に接近したい。

結論の一部を先取りすれば、各省協議会は自動車工業確立調査委員会の決議を「尊重」

47 この記事は、ボトルネックを高い生産コストに求めつつ、「生産の統制合理化」を進め、技術力の向上を図って大量生産を実現すれば、コスト削減を通じて外資に対抗することも不可能ではないとした。そして、政府の保護育成策によってこうした動きを加速した場合、「我国自動車工業の確立は、決して至難な問題ではあるまい」との見通しを示した（『自動車工業確立の気運愈よ動く』『ダイヤモンド』1933年11月1日号）。

して実施された諸施策の成果を評価するとともに、その後の自動車産業の動向と事業環境の変化を踏まえ、関係省庁と意見を交わしながら、当該産業の確立に向けて有用な政策を立案することを一つの目的としていた。

吉野次官は会合の冒頭で次のように切り出した。すなわち、自工調査委が審議を始めた1931年7月当時の自動車産業は、いまだフォードやGMに対抗できるレベルに達しておらず、翌年から「若干ノ補助金」を交付したものの、「軍需工業多忙ナル時期ニ際会シ、予期ノ成績ヲ挙ゲ」ることはできなかった。ただ、その計画は現在も進行中であり、為替レートが円安に振れた現在、国内市場におけるフォードとGMのシェアは圧倒的であるとはいえ、「適当ナ助成策」を施せば、外資に「打勝」って日本企業による当該産業の確立を実現できるだろう。

そして吉野は、「今日ノ会議ノ主旨」について、国防上の観点から「小型経済車」の国産化を早急に実現しなければならないことは（陸軍省から）聞いたが、「更ニ自動車工業ノ確立ニ付、関係各省ノ間ニ御協議ヲ願ヒ、更ニ一段ノ進展ヲ見」ることにあると述べた⁴⁸。

続いて発言した竹内工務局長は、外資との直接的な競争を避ける「中級車」を対象にした自工調査委の諸施策につき個別に検討を加えた⁴⁹。まず、全体的に見ると、政府は可能な限りの「助成策」を実施したものの、「予期ノ如ク運バナカッタ事ハ遺憾」であると否定的な評価をする一方で、「相当大ナルコトハ実現サレテ居」るとの相反する認識も示した。

前者の否定的な評価の理由は、狭隘な国内市場をめぐって複数の企業が競争を繰り返すことは望ましくないため、合同によって1社に集約することを目指したが、「資本関係ナドノ事情」により実現しなかった点にあった。他方、後者の実績としては、部分品の関税引上げや補助金の交付など保護措置を講じた点、ダット自動車製造と石川島自動車製作所の合併により自動車工業（株）が成立した点、この自動車工業（株）と東京瓦斯電気工業が共同で販売会社を設立⁵⁰、「政府ノ助成車ノ販売」に協力するようになった点をあげた。

とはいえ、竹内局長は政府の施策に手応えを感じていたわけではない。とくに標準型式自動車の助成に関しては、関連予算を26万円計上したにもかかわらず、1933年度は7万5000円で150台を完成させるにとどまり、1934年度はいまだ予算額の決定すらしていない。標準型式自動車は「何分販売上会社デ充分ナル自信ヲ持タズ、予期ノ如キ多数ノ車ヲ作ルニ至ッテ」おらず、結局、「一般ニ知ラレテ居ナイ為カ、其ノ販売ガ困難デアルト云フノデ期待シタ様ナ成績ヲ挙ゲル事が出来」なかったと述べた。

このように従来の施策に対して厳しい見方をしたうえで、竹内局長は、各省協議会の

48 前掲「各省協議会議事経過大要 第一回」、1-2ページ。

49 以下はとくに断りが無い限り、前掲「各省協議会議事経過大要 第一回」2-6ページによる。

50 メディアの報道によれば、自動車工業（株）は瓦斯電が自動車部門を分離したうえで合併するべく交渉を進めていたが、暗礁に乗り上げたために両社の折半出資によって、「自動車共同販売会社」を設立し、販売を委ねることを決定していた（『自動車共同販売会社』『ダイヤモンド』1934年1月1日号）。

メンバーに対し、円安にともない輸入車と輸入部分品が割高になり、かつ国内機械工業の技術が進歩を遂げた現状を再検討し、自動車産業の確立の「可否」に関する意見をうかがいたいと要請した。そして、国家の「犠牲」が大きすぎる場合は実現が難しくなるので、できるだけ「犠牲」の少ない施策を考案したいとの要望を伝えた⁵¹。その際、商工省は所管省庁としての「責任」をもつが、必要な「知識」を十分にもっていないので、製造、使用の両面で関係のある省庁と意見を交わすことで「確定的な方策ヲ樹立」しようと考えたのである。

要するに、商工省のねらいは、自分と異なる利害ないし視点から自動車工業の確立を企図する省庁の経験ないし知識（情報）を利用しながら、より有効かつ広範な合意のとれた政策を立案することにあつたといえよう。

メンバーとその出席状況

加藤（2019a）で述べたとおり、自動車工業確立に関する各省協議会の名簿を確認できないため、「議事経過大要」の出席者からメンバーを推定する以外に方法はない。その結果によれば、局長クラスを除くと、メンバーの多くはポストどころか名前すら明らかにならなかった。一部の課長は把握できたが、事務官や技師、技手、嘱託はほぼお手上げの状態である。改めて掲げておくと第8表のようになる。

上記の限界に留意しながら、ポイントのみを指摘しておこう。

第1に、自動車工業確立調査委員会と共通するメンバーを確認できる。具体的には、鉄道省の工作局車両課長から工作局長に昇任した朝倉希一、同省経理局購買第一課長の山岡祐章、大蔵省主税局長の中島鉄平、商工省の工務局長から次官に昇任した吉野信次、その後任の竹内可吉、資源局の松井春生総務部長があげられる。

このうち各省協議会を取り仕切った竹内は1915年5月、東京帝国大学法科大学経済学科を卒業後、農商務省に奉職し、1924年9月の農務局農務課長から翌年4月の工務局工政課長、1929年5月の大臣官房統計課長、翌年6月の同文書課長を経て、1931年12月に工務局長に就任した⁵²。彼のキャリアで注目したいのは1930年4月、資源局事務官に任命されたことである。それは、宇佐美勝夫長官が、資源局の業務の「進捗」にともない、「事務ノ円滑ヲ図ル」必要性が高まったため、「最モ関係ノ深キ」商工省統計課長の事務官兼務を要請したことをきっかけに実現した人事であった⁵³。竹内は工務局長就任後の

51 ここでいう「犠牲」は経済的な負担と言い換えられよう。

52 竹内は1930年9月から臨時産業合理局事務官、同年10月には同局第一部長、1931年12月からは同局第二部長も兼務した。なお、第一部長については1932年1月に兼任を解かれた（『特ニ親任官ノ待遇ヲ賜フ 軍需次官 竹内可吉』『公文別録・親任官任免・明治二十二年～昭和二十二年・第十卷・昭和十九年』（国立公文書館所蔵）、産業政策史研究所編（1981）45-47ページ、戦前期官僚制研究会編・秦著（1981）148ページ）。

53 この件に関し、商工次官は内閣書記官長に宛てて「差支無」旨を回答していた。同じ日に内閣書記官長から商工次官に対して、「御差支ノ有無至急回報相成度」と督促されていたから、竹内はかなり強く求められた人材であったと考えられる（『商工書記官竹内可吉資源局事務官被仰付ノ件』『任免裁可書・昭和五年・任免卷二十一』（国立公文書館所蔵））。

第8表 自動車工業確立に関する各省協議会のメンバーとその出席状況

所属	氏名	ポスト	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
商工省	吉野 信次	次官	○												
	竹内 可吉	工務局長	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○
	坂 薫	工務局工政課長	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○
	岸 信介	大臣官房文書課長	○												
	神田	事務官	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○
	宮田 應義	技師	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○
	日下	技手	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○
	飯島	囑託	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○
	中島	事務官			○			○	○	○	○	○		○	○
	松久	雇						○	○	○	○	○		○	○
吉田	囑託							○	○	○	○				
大蔵省	中島 鉄平	主税局長	○	○											
	谷口 恒二	主税局関税課長	○	○	○		○	○	○		○		○	○	
	栗山 正雄	技師	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	
	竹内	事務官		○											
	松隈	事務官(主税局)									○		○	○	○
	木谷	技師									○		○	○	
	伊藤	技師													○
陸軍省	山岡 重厚	整備局長	○	○											○
	多田 礼吉	兵器局長	○												○
	田辺 盛武	整備局動員課長	○	○	○										○
	永田	中佐	○	○	○	○					○			○	○
	山田	中佐(整備局)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	井上	少佐(兵器局)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	伊藤 久雄	大尉(整備局)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	山本	少佐(兵器局)		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	上月(良夫)	大佐(整備局統制課長)			○										
	前田(治)	大佐(兵器局銃砲課長)			○										
	長谷川	中佐				○									
	前野	中佐							○	○	○			○	○
	三木	技師(自動車学校)							○	○	○	○		○	○
島内	大尉								○	○	○		○	○	
海軍省	大島 乾四郎	軍務局第二課長	○	○											
	細谷	中佐(軍務局)	○	○	○	○	○	○	○		○		○	○	○
	桐野	少佐			○		○								
	岸	少佐					○								
	松尾	機関少佐(艦政本部)									○				
鉄道省	朝倉 希一	工作局長	○	○	○	○	○	○	○						○
	山下	自動車課長	○		○	○				○					
	徳永	工作局車輛課長	○	○											
	新井 堯爾	運輸局長	○												○
山岡 祐章	経理局購買第一課長		○						○	○	○	○	○	○	
資源局	久保	総務部施設課長	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○
	藤澤	技師	○										○	○	○
	松井 春生	総務部長			○							○			○
内務省	唐沢 俊樹	警保局長	○												
	安井 英二	地方局長	○												
	永安	事務官		○	○	○			○	○	○	○	○	○	○
	中島	事務官							○						
外務省	来栖 三郎	通商局長													○
	n.a.	条約第二課長													○
拓務省	増本	事務官													○
三菱重工業	斯波 孝四郎	会長						○							
	川崎車輛	下田 文吾	専務					○							
	日産自動車	鮎川 義介	社長						○						
	自動車工業	加納 友之介	社長						○						
	豊田自動織機	豊田 喜一郎	常務						○						
	三井鉱山	牧田 環	会長							○					

注) 1. 第13回のみ促進協議会の「議事要領」からメンバーを推定したため、カバレッジが不十分である可能性が残る。
 2. 第7回会合において、陸軍省の三木技師は陸軍自動車学校所属に変更となっており、また、第12回会合に鉄道省の山岡は書記官として参加している。
 3. ○は会合に出席したことを意味する。
 4. 氏名の括弧は推測を含むことを意味する。
 5. 丸数字は回数を表す。

資料) 商工省工務局「自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要」第1回～第12回、「自動車工業確立促進協議会議事要領」第13回『自動車工業協議会議事録』より作成。

1932年1月、資源局参与兼資源審議会幹事に任命されている⁵⁴。

他方、その資源局は1927年5月、国家総動員機関設置準備委員会（準備委員会）の約1年間にわたる検討を経て設置された。資源局は、国家総動員法の公布・施行を前提にした調査研究を担い、従来の軍需局や国勢院よりも広い意味で「資源」を捉えて「民需充足（国力充足）を図ること」を目的に掲げ、「統制運用計画」の策定を通じた「資源政策の計画化と総合化」を目指して活動を開始した（御厨（1979）、河原（1995）75-77ページ）。その中心人物であった松井は1919年6月の法制局参事官、1926年4月の準備委員会幹事、翌年5月の資源局総務課長兼企画課長、そして資源局が課制に代えて部制を導入した1928年3月に総務部長兼企画部長に昇任し、1934年6月に企画部長の兼任を解かれた⁵⁵。

ここで注意すべきは、総務部と企画部が性格を異にする点である。御厨貴によれば、総務部（文官側）が、上述した広い意味で資源確保という「経済の論理」を迫及したのに対し、企画部は、「実現可能性のある国家総動員の準備という軍事の論理」を推進しようとしたとされる⁵⁶。松井の総務部長専任はこうした組織の論理と政策の志向性を踏まえて理解する必要があるだろう。

このほかに、自工調査委の「関係官」の中に各省協議会に参加したメンバーがいることにも注目しておきたい。商工省の宮田應義技師と資源局の藤澤技師である。このうち宮田は、「自動車製造事業法施行細則ニ規定スル事項ニ関スル考察」を作成したり（呂（2011）229ページ）、後に『自動車史料シリーズ(3)日本自動車工業史行政記録集』に「商工省初期の自動車行政」（宮田（1979））を〈寄稿〉したりして、実務レベルで自動車工業の産業政策に深く関与した人物であった。

第2に、一部ポストの判然としないメンバーを含むものの、各省庁を代表するメンバーに絞られた様子をうかがえる。たとえば、自工調査委の委員に名を連ねた〈役職〉のうち、陸軍省は軍務局長、大蔵省は主計局長、鉄道省は監督局長と経理局長が外れた。言い換えれば、陸軍省は整備局と兵器局、大蔵省は主税局、鉄道省は工作局を中心に据えて関与することになったと考えられる。また、民間企業出身者もメンバーから外れた。ただし、各省協議会は第6回会合から第8回会合に企業家・経営者を読んで意見を聴取している⁵⁷。

54 竹内はその後、1936年10月商工次官兼臨時産業合理局事務官、1937年6月燃料局長官、翌年7月臨時物資調整局次長、1939年6月物価局長官、翌年1月企画院総裁、1944年7月軍需次官など主要なポストを歴任した（「商工省工務局長竹内可吉外四名資源局参与資源局事務官資源審議会臨時委員並幹事任命ノ件」『任免裁可書・昭和七年・任免卷五』、「竹内可吉任官ノ件」『任免裁可書・昭和十九年・任免卷百七十三』（国立公文書館所蔵）。

55 「特ニ親任官ノ待遇ヲ賜フ 大阪府知事 松井春生」『公文別録・親任官任免・明治二十二年～昭和二十二年・第十二卷・昭和二十一年～昭和二十二年』（国立公文書館所蔵）。

56 少し時期は下がるが、1935年8月に星整守一海軍少将が企画部長に就任し、「文官主導型」から「武官主導型」への転換に努めたことで、資源局内部の総務部（文官）と企画部（武官）の対立が激しくなる（御厨（1979））。

57 この点に関して、筆者は、2017年6月10日に愛知大学名古屋キャンパスで開催された経営史学会中部ワークショップで、「産業政策と企業家・経営者—戦前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った。現在、この報告をベースにした別稿を準備中である。

第3に、第13回会合⁵⁸にのみ外務省の来栖三郎通商局長と条約第二課長、拓務省の増本事務官が出席した。それは、1934年10月に成案を得た「秘自動車工業確立方策」(別紙資料④)の内容を日米通商航海条約などとの関係から検討する必要があったためである⁵⁹。

最後に、出席状況に目を転じると、現場に近い実務者の出席率が高いことを読み取れる。たとえば、陸軍省の場合、山岡重厚整備局長は第1回、第2回および第13回のみ、多田礼吉兵器局長は第1回と第13回しか出席していないのに対して、整備局の山田中佐や伊藤久雄大尉、兵器局の井上少佐はほぼすべての会合に出席している。このうち伊藤大尉は、前出の『自動車史料シリーズ(3)日本自動車工業史行政記録集』に収められた「自動車工業確立に関する経過—陸軍の自動車行政—」(伊藤(1979))の<執筆者>である。同様に、大蔵省についても、中島鉄平主税局長は最初の2回だけの出席であったが、谷口恒二関税課長と栗山技師はほとんど欠席していない。内務省も唐沢俊樹警保局長と安井英二地方局長は初回だけの出席にとどまったのに対し、永安事務官は第2回、第5回および第6回を除くすべての会合に参加している。局長クラスで比較的出席率が高いのは、主催者である商工省の竹内工務局長を除けば、標準車の設計に携わった経験をもつ鉄道省の朝倉工作局長くらいであった。

こうした傾向は、実務的な議論を可能にした反面、省庁間の対立の調整を難しくしたと推測される。もちろん、この推測は精緻な政策過程の分析を通じて検証されなければならない。

(3) 審議の出発点と着地点の比較

自動車工業確立に関する各省協議会は、自動車工業確立調査委員会とは異なり、実質的な審議を特別委員会に委ねなかった。したがって、ここで審議の内容を分析することは、そのまま省庁間の意見の一致と対立、あるいは審議過程で作用した力学を検証するといった個別の課題(テーマ)に直結する。ただ、繰り返しになるが、本稿はあくまでもその準備作業という位置づけなので、個別の施策に立ち入ることはしない。

そこで本項では、審議の出発点となった「秘自動車工業確立要綱」(「要綱」、別紙資料③)⁶⁰と一応の着地点⁶¹と呼べる「秘自動車工業確立方策」(「方策」、別紙資料④)の

58 第13回会合の「議事要領」には、「本日ハ此ノ程度ニシ次回ハ十三日(火曜日)午前九時半ヨリ開会致度シ」という竹内の発言が残されている(「秘自動車工業確立促進協議会委員会議事要領(第十三回)」1934年11月7日、『自動車工業協議会議事録』)。しかし、実際に会合が開かれたことを裏づける資料は管見の限り確認できていない。

59 外務省「秘自動車工業確立方策二関スル件」1934年11月5日、2ページ『本邦自動車工業並取引関係雑件』。なお、この史料にはページ番号がないため、筆者がそれを付した。

60 竹内は「要綱」について、予め陸軍省の「関係官」と協議し、「其ノ経験ト智識トヲ集メテ立案シタ」といつつ、あくまでも「私案」であって、「両省ノ案」ではないと説明した(「秘自動車工業確立促進協議会議事要領(第一回)」1934年8月10日、12ページ『自動車工業協議会議事録』)。

61 ここで「一応の」と断りを入れたのは、坂が外務省に「方策」を説明する際、「本案ノ内容ニ付テハ未ダ関係省全部ニ付完全ナル意見ノ一致ヲ見タリト云フ程度ニ達セザル次第」と述べたからである(前掲「秘自動車工業確立方策二関スル件」2-3ページ)。

比較検討を通じて、各省協議会が政策パッケージをどのように変容させたのかを確認したい。

先行研究が言及したとおり、陸軍省は1933年、従来の軍用自動車補助法と前節で取り上げた自工調査委の標準型式の再検討を含めた「自動車確立工作」に乗り出した。それ以降、「標準型式研究開始」（1933年11月）、「確立方法の研究に着手」（12月）、「商工省との交渉開始」（1934年1月）、協同国産自動車⁶²と川崎車輛の2社に対する国産自動車型式決定委員会の6気筒自動車試作の下命（3月）、陸軍省と商工省による民間企業7社の意見聴取（6月）、陸軍省の「内地自動車工業確立方策」策定（6月）、そして、商工省の「自動車工業確立要綱」策定（7月）へと続く（通商産業省編（1976）406-408ページ）。

「要綱」と「方策」の相違点として注目すべきは第1に、保護育成策の対象となる車種である。前者が現行の標準型式自動車とは別に、「一般大衆ノ需要ヲ対照トスル経済車」（「大衆向標準車」）を前提とし、その担い手として新たな大規模工場の「開設」を1つ目の方針に掲げたのに対して、後者は、とくに車種を限定せずに「一定数量以上ノ自動車」と「政府ノ指定スル大衆車」を分けただけで、新たな担い手を想定しなかった。これは、民間企業の成長という現状を踏まえた変更と考えられる。

大規模工場の新設を謳った「要綱」は、既存企業の位置づけについて、一の(1)の備考で、現行の「標準車」およびその部分品の製造、組立および販売を行うこととし、希望があった場合はなるべくと断ったうえで、出資および部分品の供給という形で「大衆向標準車」の製造事業に「参加」する道を開いた。この点に関連して、新設の大規模工場は組立事業と主要部分品事業を＜独占＞することで、規模の経済を働かせるとともに、その他の部分品は既存企業から供給を受けるとしていた。

第2に、許可制のあり方の共通点と相違点に関心を向けたい。「要綱」は、二の(2)実施方策で「自動車製造業」のうち「組立作業ヲ行フモノ」を「許可事業」とし、既存企業については、「現存ノ範囲」に限り許可を受けたものと見なして事業の継続を認めるとした。他方、「方策」は、「一定数量以上ノ自動車ノ組立」と「主要部分品ノ製造」を明確に「許可事業」とした。しかし、「政府ノ指定スル大衆車ノ製造」に関しては、「許可」という言葉を使わなかった。これは、第1条の「許可」を受けることを前提としたためと考えられる。そのうえで、「政府ノ指定スル大衆車ノ製造」を担う企業数を「数社又ハ一社」に限定し、次に述べる保護育成策の重点化を図るとともに、規模の経済を通じたコスト削減をねらったのである。

第3に、保護育成策については、「要綱」よりも「方策」の方が内容を拡充した点が注目される。すなわち、「要綱」は、官公署などの使用奨励、部分品の関税引上げ、税

62 協同国産自動車は、石川島とダットの合併により成立した自動車工業（株）と瓦斯電が1934年2月に生産体制の整備と販売組織の合理化を目的に共同で設立（開業）した企業である（『新興産業の展望（4）満州市場を恵まれ好望の自動車工業』『時事新報』1934年6月4日）。

制面の優遇措置以外は、「自動車素材及工具ノ供給製作ニ関シ可及的便宜ヲ計ルコト」と抽象的な内容を記すにとどまっていた。それに対し「方策」は、金融面の支援として、「要綱」と同様の施策に加え、補助金の交付や低利融資を新たに設けるとともに、部分品と材料の生産を振興するための「試験研究機関」の設置を付け加えた。

以上のような「方策」の諸施策が、各省協議会のいかなる審議を経て盛り込まれたのか、言い換えれば、どの主体のいかなる意見を反映した結果であったのかはこれから着手する研究の主要な論点となるだろう。

6 結語

本稿では、自動車工業確立調査委員会と自動車工業確立に関する各省協議会という2つの〈審議機関〉を対象に、政策パッケージという視点から審議事項と導き出された〈結論〉に検討を加えた。

最後に、第4節(5)で整理した自工調査委の〈結論〉と各省協議会のそれと見なせる「図自動車工業確立方策」(別紙資料④)を比較することで、戦間期の日本において、自動車工業の確立に向けた政策パッケージがどのように変容したのかという点につき、第9表を参照しながらまとめておきたい。

第9表 自工調査委と各省協議会の政策パッケージの比較

諸施策	自工調査委	各省協議会
許可制	△	○
標準型式ないし規格	○	○
使用奨励	○	○
設備投資の義務	×	○
租税特別措置	○	○
補助金	○	○
低利融資	×	○
関税改正	○	○
試験・研究	△	○
販売統制	○	×
〈審議機関〉の設置	×	○

注) 1. ○はその施策が政策パッケージに含まれていること、△は類似の施策が含まれていること、×は含まれていないことを意味する。

2. 自工調査委と各省協議会の○は必ずしも同一の内容を意味しない。

資料) 本文を参照。

第1に、もっとも異なる点として、表には掲げていないものの、保護育成策の対象となる車種をトラックとバスから「大衆車」に変更したことをあげなければならない。こ

の点に関して、自工調査委が標準型式の設計、試作まで踏み込んだのに対して、各省協議会は「主要規格」の決定だけにとどまったことも小さくない変化と考える。標準型式自動車の不振と民間企業の自動車製造事業の〈本格化〉が、「標準型式」の策定を通じた標準化の効果（大量生産を通じたコスト削減）に対する期待値を下げたのかもしれない。この点は、標準型式をめぐる審議や「主要規格」の内容を検討することで接近できるだろう。

第2に、許可制に関しては、自工調査委が「『主管官庁』が『適当な資格』を有すると認められた者に標準型式自動車の製造に当たらせるとともに、将来的に『適当な統制』の方策を講じること」とやや婉曲的な表現を使ったのとは対照的に、各省協議会が組立と主要部分品製造を「許可事業トスル」と明確に定めたことを強調したい。しかも、自工調査委は、部分品について、「標準規格の制定」による「製造業者」の「統制」をあげるなど、許可制とは異なるアプローチを採用していたのである。

各省協議会の「方策」をより詳しく見ると、第1項で「一定数量以上」という条件を付したうえで、「自動車」はとくに限定することなく、その組立事業と主要部分品事業を許可制の対象に設定した。この部分だけを取り上げると、一定の生産規模をクリアすれば新規参入も可能であり、ある程度の競争を容認したと解釈できる。しかし、第3項で「政府ノ指定スル大衆車」を別に定め、その製造については、「数社又ハ一社」とかなり限定した企業にだけ担わせるとした点に注意しなければならない。しかも、保護育成策は、この「大衆車ノ製造業者」のみを対象にしていた。

要するに、生産数量を基準にして組立事業と主要部分品事業を営む業者を制限したうえで、さらに「事業経営計画ノ規模」と需要を「考慮」しながら保護育成策の対象となる「大衆車ノ製造業者」を「指定」という二段階のハードルを設けたのである。

商工官僚は、競争の意義を認めながらも、プレイヤーを絞りこみ、そこに重点的に諸施策を講じることによって財政負担に配慮しつつ、規模の経済の追求によるコスト削減、言い換えれば、競争力の向上を図ることに拘りつづけたといえる。

以上の諸点を強調するのは、許可制が、自動車製造事業法の中心に位置したからである。許可制をめぐるいかなる議論が展開されたのか、言い換えれば、関係省庁や企業家・経営者は、許可制をどのように認識し、自らの意見を主張したのか、そして、いかなる審議を経て「許可事業」という用語が盛り込まれることになったのか。検討すべき論点は少なくない⁶³。

第3に、保護育成策に関しては、官公署などの使用奨励を図ること、税制面の優遇措置を講じること、金融支援を行うこと、関税改正を「考慮」することなど大枠に変化はなかった。ただし、細部に目を向けると両者の違いが浮かび上がってくることは言及し

63 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において、「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、それをベースにして原稿を執筆している。

ておくべきだろう。たとえば、税制面の優遇措置について、自工調査委の〈結論〉は標準型式自動車とその部分品の「製造業者」に対し、所得税や営業収益税などを「減免」することにとどまった。それに対して、各省協議会の場合にはそうした施策だけでなく、「大衆車」の製造に必要な機械設備や「材料」に課せられる輸入税の「免除」、地方税の減免を追加して拡充を図った。また、金融支援に関しても、自工調査委は「保護奨励金」の交付のみをあげたのに対し、各省協議会は「製造助成金」と「販売助成金」に加えて低利融資も取り入れた。

最後に、自工調査委は生産組織と販売組織の「統制」を重視したが、各省協議会の〈結論〉にこれに対応する施策は含まれなかった。その理由も今後の分析によって明らかになっていくだろう。

以上のように2つの〈審議機関〉を比較検討してみると、各省協議会の政策パッケージの方が体系的に組み立てられたように思われる。その理由の1つは、許可制を明確に打ち出した点に求められる。許可制は、事業を営む業者を選定・限定すると同時に、他の諸施策（使用奨励、補助金の交付、租税特別措置など）の対象を選定・限定する。その意味で、政策パッケージの軸になりえるからである⁶⁴。

本稿では、自工調査委に比べて圧倒的に研究蓄積の薄い各省協議会の実態の一部を解明するとともに、2つの〈審議機関〉を比較検討し、政策パッケージの変容を描写してきた。こうした作業は、自動車工業法要綱（1935年8月9日閣議決定）から自動車製造事業法（36年7月11日公布）へと続く政策過程を再考するうえで欠かせない⁶⁵。

それらの再考に取りかかる前に、政策パッケージを構成する諸施策の検討が必要であることはいうまでもない。

〈付記〉

本稿の執筆過程では、本誌レフリーから有用なコメントを頂いた。ここに記して感謝の意を示したい。なお、この論文は、2018年度高崎経済大学競争的研究費による研究成果の一部である。

（かとう けんた・高崎経済大学経済学部教授）

64 もちろん、許可制との結びつき方は政策パッケージ内の施策によって異なる。たとえば、関税政策は、「大衆車ノ製造業者」に「指定」されなくても、業界全体に影響を及ぼす。その際、組立事業と主要部分品事業で影響の受け方に違いが生じることは言を俟たないだろう。

65 この点に関連して、注目すべきは沢井実が工作機械産業の歴史分析にあたり、工作機械製造事業法（事業法）に先立つ政策構想の検討の重要性に言及したことである。

本論文の視点とは異なるものの、次の議論に耳を傾けることに意義を感じないわけにはいかない。すなわち、「事業法が多く点で先行する諸政策構想に制約され、さらに事業法以降の政策展開がこれらの政策構想主体の諸利害の錯綜のなかで実施されていったことを考えれば、日中戦争期における工作機械工業を分析する前提として、まず先行する時期のさまざまな政策構想の意義が戦時経済統制との関連で明確にされなければならない」と（沢井（2013）441ページ）。

この指摘は、工作機械産業だけでなく、広く他の産業にも当てはまると考えられる。

別紙資料①

発第五九号 「自動車工業確立ニ関スル建議⁶⁶」

近年我国ニ於ケル自動車交通ノ発達極メテ顕著ナルモノアリ、其ノ保有自動車台数已ニ九万ヲ算シ、今後益々需要増加ノ趨勢ニアリ、然ルニ其ノ供給ノ現状タルヤ大部分之ヲ輸入ニ俟ツノ状態ニシテ、自動車及其ノ部分品ノ輸入額ハ年々実ニ四五千万円ノ巨額ニ達シ、国産自動車ノ供給ハ僅ニ数百台ニ過キス、然レドモ我国自動車工業ハ決シテ其ノ成立ノ見込ナキモノニ非ズシテ、其ノ工作技術ニ於テハ既ニ相当ノ発達ヲ遂ゲ、其ノ品質性能ニ於テモ亦輸入自動車ニ比シ遜色ヲ見ザルノ域ニ達セリ、随テ適當ノ方策ヲ講ジ斯業ノ確立ヲ図ルニ於テハ畜ニ輸入ヲ防圧シ、以テ国際貸借ノ改善ニ資スルノミナラズ、其ノ綜合工業タルノ性質上一般中小工業ヲ振興セシムベキ利益亦少ナラザルベシ、此ノ如ク斯業ノ確立ハ我国刻下ノ喫緊事ニ属シ、速ニ之カ確立ヲ図ルニ非ザレバ遂ニ其ノ機会ヲ失フニ至ルベシ、而シテ政府ノ航路、航空、鉄道、製鉄等ニ対スル保護ノ大ナルニ比スルトキハ此ノ重要ナル大産業ニ対シ相当ノ保護助成策ヲ採ルハ当然ノコト、信ズ、仍テ当所ハ慎重攻究ノ結果左記要項ニ拠ルヲ最モ適切ナリト認メ、之可採択ヲ切ニ希望ス

記

- 一、分業ニヨル大量生産ノ効果ヲ挙ゲシムル為メ、速ニ各部分品ニツキ精密ナル規格ヲ制定セラレタキコト
 - 二、今後五年後ニハ少クトモ年産八千台ヲ製造スル規模ノ工業ノ確立ヲ期セラレタキコト
 - 三、既存工場ノ設備経験ヲ利用スルコトニ努メ、之ヲ合同シ又ハ利害共同契約ヲナサシム一体系ノ下ニ統制スルコト
 - 四、制定セラレタル規格ニ適合スル各種自動車ヲ製造スルニ当リテハ、右既存工場並ニ其ノ他ノ諸工場ヲ動員シテ充分ニ分業ノ方法ヲ利用セシムルコト
 - 五、右ノ方法ニヨリ自動車工業ノ発達ヲ助長スル為メ、政府ハ向フ五ヶ年間毎年新ニ百五十万円ノ補助金ヲ支給シ、且ツ特ニ重要ナル設備ニツキテハ低利資金ヲ融通セラレタキコト
 - 六、現行自動車関税ヲ正確ニ適用シ、且ツ外国ノダンピングニ対シテハ嚴重ニ不当廉売防止法ヲ適用セラレタキコト
 - 七、右国産自動車ヲ普及セシムル為メ、官庁及公共団体其ノ他ニ対シ適當ナル使用奨励方法ヲ講ゼラレタキコト
- 右本商工会議所ノ決議ニ依リ此段建議仕候也

66 『建議 昭和6年度』（東京商工会議所関係資料）。

昭和六年七月二十二日

東京商工会議所
会頭 男爵 郷誠之助

内閣総理大臣	男爵	若槻礼次郎殿
大蔵大臣		井上準之助殿
商工大臣		櫻内 幸雄殿
内務大臣		安達 謙蔵殿
外務大臣	男爵	幣原喜重郎殿
陸軍大臣		南 次郎殿
海軍大臣	男爵	安保 清種殿
司法大臣	子爵	渡邊 千冬殿
文部大臣		田中 隆三殿
農林大臣		町田 忠治殿
逓信大臣		小泉又次郎殿
鉄道大臣		江木 翼殿
拓務大臣		原 脩次郎殿

別紙資料②

「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⁶⁷⁾」

昭和六年六月 日 渋沢正雄

- 一、国産自動車製造業者及使用者ニ対シ、助成金ヲ交付セタレ度キコト
- 二、国産自動車販売拡大ノタメ適當ナル法規ノ改正又ハ行政上ノ処置ヲ講ゼラレ度キコト（国産者使用ノ場合路線認可ニ対スル特典附与）
- 三、国産自動車製造者及使用者ニ対シ、免税若クハ減税ノ方法ヲ講ゼラレ度キコト
- 四、現行関税ノ合理的徴収方法（殊ニ自動車部分品ノ輸入関税）ノ具体化ヲ計ラレ度キコト
- 五、ダンピング防止ニ関シ、現行不当廉売防止法ニ実行性ヲ強メラレ度キコト
- 六、国産自動車ニ関スル標準規格ヲ制定スルコト（就中各府県ニ於ケル自動車取締規則ノ統一ヲ計ラレ度キコト）
- 七、販売資金融通ニ関シ、比較的長期且低利ナル金融ノ途ヲ開カレ度キコト

67 『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.10/2837）。

備考

国産自動車製造者及使用者ニ対シテハ、左ノ各項ニ関シ相当ノ制限ヲ設クルコト

- 一、利益配当
- 二、販売価格
- 三、補助期間

以上

別紙資料③

〔秘〕自動車工業確立要綱〕1934年7月18日⁶⁸

一、確立方針

- (1) 一般大衆ノ需要ヲ対照トスル経済車ノ製造工業ヲ確立スル為、新ニ大規模ノ製造工場ヲ開設セシムルコト

(備考)

現存自動車関係諸会社ニハ、主トシテ現在ノ標準車及其ノ部品ノ製作、組立及販売ヲ行ハシムルモ、希望アラバ成ルベク前項ノ事業ニ参加（出資及部分品ノ供給）セシムルコト

- (2) 前項ノ製造工場ハ組立作業ノ外、大量生産ヲ有利トスル主要部品ニ限り自ラ之ヲ製作スルコトトシ、其ノ他ノ部分品ハ成可ク他ノ既存工場ヨリ供給ヲ仰ガシムル方針トスルコト
- (3) 事業ノ確立ヲ図ル為、自動車製造業ヲ許可事業トスル外、概ネ下記ニ(3)ノ援助ヲ為スコト

二、実施方策

- (1) 政府ハ経済車ノ標準型式ヲ決定シ、新ニ開設スベキ自動車製造工場ヲシテ、主トシテ此ノ標準型式ニ依ル自動車ノ主要部分ノ製造、組立及販売ヲ行ハシムルコト
- (2) 自動車製造業（組立作業ヲ行フモノ）ハ之ヲ許可事業トスルコト
現ニ存スル自動車製造業者ニ対シテハ、現存ノ範囲ニ於テ許可ヲ受ケタルモノト見做シ事業ノ継続ヲ認ムルコト
許可ノ方針ハ、民間業者ノ事業経営計画ノ規模ト自動車ノ需用数量ヲ考量シテ許可スベキ工場ノ数ヲ決定スルコトトシ、民間業者ガ合同シテ経営スル場合ニ非ズンバー事業者ニ独占セシメザルコト
- (3) 標準型式ノ自動車（現在ノ標準車及新ニ定ムル大衆向標準車）ニ対シテハ、次ノ如キ特典ヲ与フルコト

68 『昭和財政史資料』第6号第61冊。

- (イ) 官公署又ハ其ノ監督スル事業ニ使用スル自動車ニ付テ、専ラ政府ノ定ムル標準型式車ヲ採用セシムル為、法令ノ改正其ノ他適當ナル措置ヲ講ズルコト
- (ロ) 自動車及其ノ部品ノ関税引上、地方税ノ緩和、輸入機械【類】ノ関税免除等課税制度上ノ援助ヲ為スコト
- (ハ) 自動車粗材及工具ノ供給製作ニ関シ、可及的便宜ヲ計ルコト

別紙資料④

商工省「秘自動車工業確立方策」1934年10月31日⁶⁹

- 一、一定数量以上ノ自動車ノ組立及別ニ定ムル主要部分品ノ製造ハ之ヲ許可事業トスルコト
- 二、官公署又ハ其ノ監督スル事業ニ使用スル自動車ニ就テハ、専ラ政府ノ指定スル国産車ヲ採用セシムル為、法令ノ改正其ノ他適當ナル措置ヲ講ズルコト
- 三、政府ノ指定スル大衆車ノ製造ニ就テハ、専ラ適當ト認ムル数社又ハ一社ヲ限り行ハシムルコト、シ、其ノ選定ノ方針ハ民間業者ノ事業経営計画ノ規模ト自動車ノ需用数量トヲ考慮シテ之ヲ決定スルコト
- 四、前項ノ大衆車ノ製造業者ニハ一定期間ヲ限り、一定数量ノ自動車ノ製造設備ヲ為スノ義務ヲ負ハシムルト共ニ、他方必要ニ応ジ左ノ如キ助成ヲ為スコト
 - (イ) 自動車製造助成金又ハ販売助成金ヲ交付スルコト
 - (ロ) 低利資金ヲ融通スルコト
 - (ハ) 所得税、営業収益税、其ノ他家屋税等ノ地方税ヲ免除スルコト
- (ニ) 必要ナル機械設備又ハ材料ノ輸入税ヲ免除スルコト
- 前項ノ大衆車ニ対シテハ地方税ヲ減免スルコト、之ガ為地方団体ノ蒙ル減収ニ付テハ別途適當ナル補填方法ヲ講ズルコト
- 五、政府ハ大衆車ノ主要規格ヲ決定スルコト
- 六、以上揚グルモノ、外自動車工業確立助成ノ為左ノ施設ヲ為スコト
 - (イ) 自動車部分品、又ハ材料ノ製造ヲ助成スル為、之ガ試験研究機関ヲ設クルコト
 - (ロ) 自動車及其ノ部分品ノ関税改正ニ付考慮スルコト
 - (ハ) 自動車ノ素材、工具等ノ供給ニ関シ可及的便宜ヲ計ルコト
 - (ニ) 自動車工業委員会ヲ設置シ斯業ノ改善発達ヲ図ルニ必要ナル事項ヲ審議セシムルコト

69 これは、一部の語句に表現上の相違は見られるものの、伊藤（1979）に収録された「自動車工業確立方策小委員会案」を商工省が外務省に送ったものである。具体的には、竹内工務局長が1934年11月2日、外務省の来栖通商局長に対して同月7日に商工省内で「自動車工業確立促進方」について協議したい旨を伝える文書の別紙資料として添えられた（「自動車工業ニ関スル協議ノ件」1934年11月2日）。これらの史料はともに『本邦自動車工業並取引関係雑件』という簿冊に収められている。

<参考文献>

- 天谷章吾（1982）『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房。
- 安藤良雄・長岡新吉（1976）「経済政策史の課題と方法—総括として—」安藤良雄編『日本経済政策史論（下巻）』東京大学出版会。
- イーストン、デイヴィッド著／片岡寛光監訳（1980）『政治生活の体系分析（上巻）』早稲田大学出版部。
- 井口治夫（2012）『鮎川義介と経済的国際主義—満洲問題から戦後日米関係—』名古屋大学出版会。
- 板垣暁（2006）「日本における自動車排出ガス規制の成立過程—『66年規制』と運輸省の役割—」『社会経済史学』第72巻第4号。
- 板垣暁（2018）「自動車の新技術開発における共同研究の役割—電気自動車開発と大型工業技術研究開発制度—」『季刊北海学園大学経済論集』第66巻第2号。
- 伊藤武夫（1991）「満州事変後の液体燃料政策」『立命館産業社会論集』第67号。
- 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—」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。
- 伊藤元重（1988）「温室の中での成長競争—産業政策のもたらしたもの—」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—』東洋経済新報社。
- 伊藤元重・清野一治・奥野正寛・鈴木興太郎（1988）『産業政策の経済分析』東京大学出版会。
- 岩崎松義（1941）『自動車工業の確立』伊藤書店。
- 上山邦雄（2016）「戦前期日本自動車産業の確立と海外展開（上）」『城西経済学会誌』第37号。
- 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（2013）『日本の自動車産業経営史』文眞堂。
- 宇田川勝・安部悦生（1995）「企業と政府—ザ・サード・ハンド—」森川英正・米倉誠一郎編『日本経営史5 高度成長を超えて』岩波書店。
- 老川慶喜（1994）「日本の自動車国産化政策とアメリカの対日認識—小型車生産をめぐる—」上山和雄・阪田安雄編『対立と妥協—1930年代の日米通商関係—』第一法規出版。
- 老川慶喜（1997）「『満州』の自動車市場と同和自動車工業の設立」『立教経済学研究』第51巻第2号。
- 老川慶喜（2002）「『満州国』の自動車産業—同和自動車工業の経営：1935年7月—1937年12月—」『立教経済学研究』第55巻第3号。
- 老川慶喜（2005）「同和自動車工業の改組・拡充と満州自動車製造」高浦忠彦編『グローバル化と経営・会計』唯学書房。
- 大塚鉄工100年史編集委員会編（2001）『大塚鉄工100年史』大塚鉄工。
- 岡田与好（1987）『経済的自由主義—資本主義と自由—』東京大学出版会。
- 奥村宏・星川順一・松井和夫（1965）『現代の産業 自動車工業』東洋経済新報社。
- 尾崎政久（1966）『国産自動車史』自研社。
- 尾高煌之助（1996）「機振法と自動車部品—高度成長期直前における産業政策の経済的効果について—」『経済研究』（一橋大学経済研究所）第47巻第4号。のちに尾高・松島編（2013）第3章に再録。
- 尾高煌之助・松島茂編（2013）『幻の産業政策 機振法—実証分析とオーラル・ヒストリーによる解明—』日本経済新聞出版社。
- 影山信一（1999）『通商産業政策論研究—自動車産業発展戦略と政策効果—』日本評論社。
- 笠井雅直（2014）「陸軍の自動車工業統制とトヨタ自動車工業」『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第51巻第1号。
- 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）「戦間期日本の産業政策と自動車工業—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。
- 河原円（1995）「企画院創設に関する考察」『法政史学』第47号。
- 橘川武郎（2012）『戦前日本の石油攻防戦——一九三四年石油業法と外国石油会社——』ミネルヴァ書房。
- 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。
- 後藤靖・山本義彦・松野周治編（1989）『昭和初期商工・産業政策資料集（第7巻）』柏書房。
- 桜井清（1988）『戦前の日米自動車摩擦』白桃書房。
- 佐藤正志（2014）「革新官僚・岸信介の思想と行動——『自動車産業政策』を中心に——」『経営情報研究』（摂南大学）第21巻第2号。
- 沢井実（2013）『マザーマシンの夢——日本工作機械工業史——』名古屋大学出版会。
- 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～昭和55年』産業政策史研究所。
- 産業政策史研究所編（1982）「岩崎松義氏」『産業政策史回想録 第13分冊』産業政策史研究所。
- 四宮正親（1985）「1930年代初期の満州自動車工業方策——『満州第一期経済建設』にみる——」『経営学研究論集』（西南学院大学大学院）第5号、のちに四宮（1998）第4章に再録。
- 四宮正親（1986）「『満州』における自動車工業の展開——同和自動車と満州自動車の企業活動と業績をめぐって——（Ⅰ）」『経営学研究論集』（西南学院大学大学院）第7号、のちに四宮（1998）第5章に再録。
- 四宮正親（1987）「『満州』における自動車工業の展開——同和自動車と満州自動車の企業活動と業績をめぐって——（Ⅱ）」『経営学研究論集』（西南学院大学大学院）第8号、のちに四宮（1998）第5章に再録。
- 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。
- 四宮正親（1998）『日本の自動車産業——企業者活動と競争力——』日本経済評論社。
- 白鳥令編（1990）『現代の政治学』シリーズ1 政策決定の理論 東海大学出版会。
- 人事興信所編（1931）『人事興信録〔9版〕』人事興信所。
- 杉浦弓子（2005）「吉野信次と産業合理化政策の展開——重要輸出品工業組合法を中心として——」『日本経済思想史研究』第5号。
- 戦前期官僚制研究会編・秦郁彦著（1981）『戦前期日本官僚制の制度・組織・人事』東京大学出版会。
- 十河孝雄（2007）「アジア・太平洋戦争期における満州と自動車工業——満州自動車製造株式会社を中心に——」『一橋経済学』第2巻第1号。
- 武田晴人（1979）「資料研究 燃料局石油行政前史」産業政策史研究所編『産業政策史研究資料』産業政策史研究所。
- 通商産業省編（1962）『商工政策史3 行政機構』商工政策史刊行会。
- 通商産業省編（1976）『商工政策史18 機械工業（上巻）』商工政策史刊行会。
- 鉄工機械協会編（1976）『東京鉄工機械同業組合史』鉄工機械協会。
- 寺西重郎・中村尚史（2017）「政府の役割」深尾京司・中村尚史・中林真幸編『岩波講座 日本経済の歴史4 近代2 第一次世界大戦期から日中戦争前（1914-1936）』岩波書店。
- 永井和（1988）「軍人と官僚——五年戦争期における現役将校の官界進出——」『年報・近代日本研究10 近代日本研究の検討と課題』山川出版社。
- 長島修（1991）「日本におけるアルミニウム産業政策」後藤靖編『日本帝国主義の経済政策』柏書房。
- 西川明子（2007）「審議会等・私的諮問機関の現状と論点」『レファレンス』第676号。
- 日外アソシエーツ（2004）『20世紀日本人名辞典』日外アソシエーツ。
- 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。
- 日本自動車工業会（1969）『日本自動車工業史稿（3）——昭和6年満州事変勃発～太平洋戦争終戦——』日本自動車工業会。
- 箱田昌平（2000）「戦前の自動車産業における産業政策とその効果」『商経学叢』（近畿大学）第47巻第

2号。

- 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。
- 御厨貴（1979）「国策統合機関設置問題の史的展開—企画院創設にいたる政治力学—」『年報・近代日本研究1 昭和期の軍部』山川出版社。のちに御厨（1996）第1章に再録。
- 御厨貴（1996）『政策の総合と権力—日本政治の戦前と戦後—』東京大学出版会。
- 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。
- 三和良一（1973）「第一次大戦後の経済構造と金解禁政策」安藤良雄編『日本経済政策史（上巻）』東京大学出版会、のちに三和（2003）第6章に再録。
- 三和良一（1982）「経済政策体系」社会経済史学会編『一九三〇年代の日本経済—その史的分析—』東京大学出版会、後半部分のはのちに三和（2003）第10章に再録。
- 三和良一（2003）『戦間期日本の経済政策史研究』東京大学出版会。
- 三和良一（2012）『経済政策史の方法—緊縮財政の系譜—』東京大学出版会。
- 武藤博道（1984）「自動車産業」小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎編『日本の産業政策』東京大学出版会。
- 柳沢治（2001）「戦前日本の統制経済論とドイツ経済思想—資本主義の転化・修正をめぐって—」『思想』第921号。のちに柳沢（2008）第1章に再録。
- 柳沢治（2008）『戦前・戦時日本の経済思想とナチズム』岩波書店。
- 山崎修嗣（2003）『戦後日本の自動車産業政策』法律文化社。
- 吉野信次（1962）『商工行政の思い出—日本資本主義の歩み—』商工政策史刊行会。
- 依田信太郎編（1966）『東京商工会議所八十五年史』東京商工会議所。
- 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経路—』東京大学出版会。
- 和田一夫（1998）「正当性獲得と突出部依存による事業創造 豊田家の人々—佐吉、喜一郎、英二（トヨタ自動車）—」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4 企業家の群像と時代の息吹き』有斐閣。
- 和田一夫・由井常彦（2002）『豊田喜一郎伝』名古屋大学出版会。

Japan's Industrial Policies and Automobile Industry during the Interwar Period — The Shift of the Policy Package —

Kenta Kato

The paper attempted to examine and analyze the agendas and the conclusions of two deliberative bodies, the Investigation Board for the Automobile Industry's Establishment (the investigation board) and the council of the relevant ministries (inter-ministry council) in terms of political package. The main purpose of the study is to see how the industrial policies were transformed to establish the automobile industry during the interwar period. The results showed the following results.

Firstly, it is interesting the inter-ministry council clearly stated in the policies that a permit system is to be instituted to authorize the assembly and main component manufacturing businesses, whereas the investigation board used the euphemistical expression to say the manufacturers qualified by the relevant authorities in charge were allowed to take on manufacturing of “standard model car”. It shows the permit system was considered as the core policy in the package. Therefore, the author deems the discussion about the permit system of these two deliberative bodies to be a main issue.

Secondly, the deliberations undergone by both on protection or fostering of the automobile industries were broadly similar, which included promotion for encouraging use of the cars by governmental agencies, preferential tax treatment, financial support, and consideration of tariff reform. However, we can't ignore the fact that the inter-ministry council tried to improve and expand the policies, such as an exemption for import tax charged to machinery equipment and raw materials necessary for manufacturing of popular cars, provision of financial incentives for manufacturing and sales as well as low-interest loan, which are related to opportunities the inter-ministry council provided to hear views of entrepreneurs and business people.