

〈研究ノート〉

## 関税政策をめぐる利害の対立、調整とその帰結 ——戦間期日本の自動車産業のケース——（1）

加 藤 健 太

目次

- 1 課題と対象
- 2 自動車工業確立調査委員会第二特別委員会と自動車関税の軌跡
  - (1) 第二特別委員会のメンバーと出席状況
  - (2) 自動車および同部分品関税の軌跡
- 3 自動車工業確立調査委員会第二特別委員会における審議
  - (1) 関税政策の位置づけ
  - (2) 関税政策をめぐる審議（以上、本号）
  - (3) 第二特別委員会が導き出した結論（以下、次号）
  - (4) 「答申案」の根拠
  - (5) 自動車工業確立調査委員会の結論と利害関係者の反応
- 4 関税調査委員会と同幹事会における審議
  - (1) 自動車部分品を対象にした理由
  - (2) 関税調査委員会幹事会における審議と導き出された結論
  - (3) 1932年関税改正
- 5 自動車工業確立に関する各省協議会
  - (1) 自動車工業確立に関する各省協議会の設置とそのメンバー
  - (2) 関税政策をめぐる審議と結論
- 6 結語

## 1 課題と対象

本稿は、戦間期日本の自動車産業を題材にして、関税政策をめぐる商工省や大蔵省、鉄道省など関係省庁の主張とその背後にある利害を検討するとともに、政策過程で作用した力学とその帰結に考察を加えることを課題とする。

こうした課題は、ある政策構想がいかなる利害対立を生み、どのような調整を経て決定されるのか、その過程で反映された／反映されなかった主張は何か、そしてその理由はどこに求められるのか、といった点の検証を通じて解き明かされるだろう。

本論で述べるとおり、主な分析対象となる自動車工業確立調査委員会（自工調査委）と自動車工業確立に関する各省協議会（各省協議会）は、関係省庁の代表者、学者および企業家・経営者をメンバーとする〈審議機関<sup>1</sup>〉であり、その設置のねらいは、所管官庁の商工省が自らに不足する情報を補完することにあった。言い換えれば、情報の提供、交換、共有を一定期間くり返すことを通じて、より望ましい政策の立案を目指す〈場〉であったと考えられる。戦前、戦後、そして現在に至るまでに審議会や委員会、協議会、懇談会など名称は異なるものの、政策過程で多様な利害関係者が議論を交わす〈場〉として数多くの〈審議機関〉が設置されてきた。そうした〈場〉は、「より望ましい均衡」の発見（伊藤ほか（1988）84ページ）という視点から見たとき、政策の決定過程でいかなる役割を果たしたと評価できるだろうか<sup>2</sup>。この点は、メンバー間のやり取りの分析によって（ある程度は）接近可能と思われる。

戦間期の関税政策に関しては、主に1920年代を対象にして研究が蓄積されてきた。この時代は、第一次世界大戦を経て日本経済とそれを取り巻く国際環境が大きな変貌を遂げたことで、関税に従来と異なる機能が求められたからであった。具体的な議論は、1921年8月に「関税率ノ一般改正ニ関スル根本方策如何」を諮問された臨時財政経済調査会と関税特別小委員会、24年5月に設置された関税率改正委員会（25年5月に関税率改正準備委員会に改組）で進められた。そして1926年1月、関税率法中改正法律案が第51回通常議会で提出され、同年3月に一部修正のうえ成立したのである（大蔵省昭和財政史編集室編（1957）97-102ページ、通商産業省編（1971）87-103ページ）。

1 自工調査委は「諮問機関」と見なせるが、各省協議会は定義に照らしてそれに該当しないと思われるため、ここでは〈審議機関〉という用語を用いる。この点については加藤（2019b）を参照のこと。

2 武田晴人は、第一次世界大戦後の日本が「国内の政治・経済的な枠組みを、その内部に生まれつつある革新への衝動をにらみながら再編成させ」としたうえで、「実際の諸政策の正当性は、各種の審議会等に学識経験者を組織し『衆目を集めて』決定されるという政策立案過程を経由することによって保証されていくことになる」と論じた（武田（1993）115ページ）。具体的な事例を紹介してはいないものの、〈審議機関〉の機能を考える際に無視できない指摘である。

1926年の関税改正は「一般的大改正<sup>3</sup>」と評価されて、研究者の関心を集めてきた<sup>4</sup>。しかし、この政策過程においては、自動車および同部分品が議論の俎上にのせられなかったため、直接参照すべき研究は必ずしも多くない。とはいえ、政策史研究が関税を取り上げる意義をどこに見出してきたのかは確認しておくべきと考える。

たとえば、「経済的基礎過程→諸利害状況→諸利害意識→政策決定過程→政策実施過程→政策の評価」という経済政策史の方法論を打ち出した三和良一は、「諸利害意識が明確に把握できる関税問題は、恰好な対象」として重視する（三和（1978）174ページ）<sup>5</sup>。関税審議会の活動に注目して政策過程を検証した松野周治は、「関税政策が論じられる場には、さまざまな形式や方法を取りつつ諸産業および国民諸階層の利害に基づく意見・見解が提出される」ため、審議会に集まるそうした意見・見解、あるいは関係省庁が提出した参考資料などを用いて、昭和初期の「日本資本主義の産業実態」に接近できると主張した。さらに、諸外国の利害とも強く結びつく関税政策を検討することで、「日本の対外経済関係の実態」にも接近できると論じた（松野（1991）102ページ）。

他方で、関税は個別産業の政策史を描いた論文の中でも検討されており<sup>6</sup>、自動車産業史研究も関税政策を視野に収めてきた。たとえば、自工調査委が1932年3月に策定した諸施策の一つに「現行関税率の改正に付考慮すること」をあげ、実際に政府が同年6

3 三和（1978）は、1926年改正を「関税自主権回復とともに体系的に整備された」10年の改正関税定率法（11年施行）の「一般的大改正」と位置づけ、その「最大の眼目」を第一次世界大戦後の新しい事態に「産業保護体系」をどのように適応させるかという点に置いた。そして、「重化学工業保護の方向」や「社会政策的配慮など1926年改正の一般的な特徴と、主要な争点の一つであった小麦・小麦粉の関税を題材にして政策過程を分析した。

4 たとえば、池上（1989）は、重化学工業の育成に加えて、軽工業の保護の継続ないし強化、「重要産業」で用いる生産財の供給拡大などをねらって「保護関税政策」とった点と、歳入の増加を重視する「収入主義」が「大きく後退した」点を1926年改正の特徴にあげた。

長谷川・宮島（1992）は、三和（1978）が強調した「重化学工業保護」という1926年改正の政策意図の再検討と、この改正によって生じる「保護効果」のメカニズムの解明を主たる課題に設定し、20年代の産業政策に占める関税政策の位置ないし比重は「比較的控え目なものであったと評価」した。その根拠として、主要な重化学工業部門で関税を輸入代替政策の中心的な手段として選択したケースが少なかったことをあげている。さらに、1926年改正の効果に関しても、「国内価格の引上げ・輸入数量の減少、国内企業の採算上昇・輸入代替の進展という連鎖でただちに作用したわけではなく、実際には「国内価格・輸入価格の低下と輸入量の増加、輸入価格の低下にともなう関税負担率上昇、輸入代替の進展という事態」が生じたと結論づけた。このように、通常の想定とは異なるメカニズムで関税政策の効果が現れた点は注目してよい。

5 この方法論は、三和（2012）第4章（「経済政策史の方法」）に詳しい。

6 たとえば、1920年代半ばの重化学工業政策に関して、「当時の産業実態や外的状況に対して適合的な体系的構想」が確立していたと評価する本宮（1986）は、化学産業を対象に次のような議論を展開した。すなわち、染料工業については1920年8月、米国製品の輸入防遏策として保護を目的とする関税が初めて設定され、26年3月の「関税大改正」に際しては「輸入に頼るべき品目については相対的に軽課にし、保護対策となるべき品目は相対的に重課にする」といった、重点的課税が意図され<sup>7</sup>た。

他方、ソーダ工業に関しては、1921年4月に実施された苛性ソーダの関税引上げが「電解法企業への救済策という意味」をもったものの、「ソーダ工業への根本的対策」にはならず、前出の「関税大改正」でも、ソーダ灰の関税を据え置くなど「消極的対応」にとどまった。そのため、ソーダ灰工業に対しては、補助金の交付などの代替措置が必要とされた。

ここでは、関税が他の政策手段（補助金）と組み合わせられた点に注目したい。後述するように、産業政策を「政策パッケージ」として捉えた場合、関税を単独ではなく、他の施策と関連づけながら位置づけるべきと考えるからである。

月、部分品に対する従来の税率を従価30%から40%に引き上げるとともに、エンジン類に関しても従来の1000斤（600kg）につき20円の従量税を従価35%に改正したことはたびたび言及されてきた（通商産業省編（1976）338-339ページ、宇田川（1981）235-236ページ、宇田川勝（1983）361-363ページ、宇田川（1998）326ページ、桜井（1988）221ページ、四宮（1998）35ページ）。

橋本寿朗は1932年関税改正の重要な品目として、銑鉄と自動車部分品をあげ、それらの関税引上げを「国内市場を先進国との競争から開放する措置」と評価した（橋本（1987）105-106ページ）。宮島英昭は、1930年代に日本自動車産業が「勃興」した条件として、20年代にフォードとGMのノックダウン生産が進展した結果、国内の「部品関連産業と販売の基盤が形成されたこと」を重視する。そして、こうした認識を前提にしつつ、政府による「保護措置」としては、上述した部分品の関税引上げが「関連機械産業の拡大を促進した」ことを強調した（宮島（2004）63-64ページ）。

三和良一は、高橋是清大蔵大臣の経済政策を体系的に分析した論文において、金輸出再禁止にともなう低為替政策と関税政策を中心とする「輸入防遏政策」を検討し、その中で「自動車産業保護政策」を取り上げた。具体的には、1918年制定の軍用自動車補助法に基づく陸軍省による補助金交付、31年に「商工省に設けられた国産自動車確立委員会の活動」を踏まえた標準車に対する補助金の交付、32年の「関税改正による保護」、36年公布の自動車製造事業法（事業法）を「おもな措置」とした。とくに違和感のない「概観」である。

しかし、その効果を「一九三二年以降、自動車産業は急速に成長し、一九三六年の自動車製造事業法による強力な保護のもとで、自給体制をととのえた」と論じた点には疑問が残る<sup>7</sup>。三和の関心が、自動車工業の産業政策そのものでなく、高橋財政期の「経済政策」の体系化にあったとしても、過大評価のように思われるからである。少なくとも、この論文では、「輸入防遏政策」の効果を「全製品輸入額の国内市場民間部門（個人消費支出と粗国内固定資本形成民間分の合計）に対する比率」で測定しているが、それは自動車および同部分品の「輸入防遏」を示すものとはいえないだろう<sup>8</sup>。

小型車に光を当てて、自動車産業のもう一つの発展経路を描き出した呂寅満は、①『工政』（1927年5月号）を使い、当時、「商工省の政策決定に関わる工政会」が自動車の国産化に向けた施策の一つに関税引上げをあげたこと<sup>9</sup>、②主要部分品（750ccエンジン）が1937年にすべてを国産品で賄えるようになった要因として、技術的側面に加え、為替

7 「国産自動車確立委員会」は自工調査委の誤りである（三和（1979）131-134ページ）。

8 具体的には、この比率が1929年の2.6%から31年に1.8%へと下った後、36年までの景気回復過程を通して1.9%という低水準にとどまった点に注目した。もちろん、三和もこの数値が外資と競争関係にあった製品について、日本企業のシェアがどのくらい上昇したかを示していないことは自覚している。そのため、「国内市場の相対的拡大については、輸入防遏政策の効果が存在したことを推定するにとどめ、その全体の量的な大きさは不明のまま問題として残すこととする」と断りを入れている（三和（1979）142-144ページ）。

9 他には「国産品への税金優遇、官庁・乗合自動車業での国産車使用の義務化、軍用補護車への補助金の増額など」も取り上げられた。なお、これらは自工調査委や各省協議会でも審議の対象となる。

レートの引下げと関税の引上げという経済的側面も重要であったこと、③「自動車工業法要綱」発表以降、「需要者や小型車業界」は、国内の自動車製造業者の保護育成を目的とする関税引上げよりも、「自動車関係諸税の減免、道路の改善・拡張、免許条件の緩和など」の施策を選好したことに注目した（呂（2011）109-110、154、212-215ページ）。ただし、③は十分な根拠が示されていないと考える。

戦前期の自動車工業の産業政策を直接的な分析対象とした箱田（2000）は、自工調査委の答申について、完成車だけでなく、エンジン部分品の輸入増加を阻止すべく、関税率を引き上げて「輸入代替工業化」の促進を図ったこと、この措置は1932年以降、輸入車とノックダウン車を減少させる効果をもったことに言及した。しかし、本論で述べるとおり、少なくとも、関税政策は「政策パッケージ<sup>10</sup>」の中でそれほど有力視されていたわけではない。

以上を要するに、先行研究は、自工調査委が関税引上げという結論を導き出したこと、そして実際に自動車部分品の関税が引き上げられて、一定の輸入防遏効果を発揮したことを明らかにする一方で、その政策過程には立ち入った検討を加えてこなかった。したがって、[Ⅰ]自動車産業の確立をねらった政策パッケージの中で、関税政策がどのように位置づけられていたのか、[Ⅱ]関税引上げの是非や望ましい税率をめぐる、利害関係者がいかなる主張を展開したのか、その背後にどのような利害があったのか、[Ⅲ]実際の関税改正の決定に際して、自工調査委という〈場〉でいかなる力学が作用したのか、といった点はいまだ解明されていないと考える<sup>11</sup>。

ここで、1930年代前半の関税政策を取り上げた研究にも目を向けておきたい。たとえば、『商工政策史6 貿易（下巻）』は、「保護主義的関税改正」という見出しを付けて次の諸点に言及している。

- （1）国際的な経済環境の変化、とくに1931年9月の英国ポンドの切下げなどともなっていて、輸入品に対抗できない国内産業保護の機運が高まったことを背景に、32年6月、関税定率法の一部改正が実現すると同時に、輸入税の従量税率に関する法律が公布されたこと<sup>12</sup>。
- （2）関税定率法中改正法律案では、銑鉄、小麦、木材など20数種類の税率が引き上げられたこと。
- （3）銑鉄の事例を踏まえつつ、この関税改正（と「輸入税の従量税率に関する法律」）が、生産者と消費者の激しい対立の中で成立し、改正後に消費者側から撤廃要求が提出されたこと。

10 「政策パッケージ」の定義については、加藤（2019b）を参照のこと。なお、以下ではカッコを外してこの用語を使う。

11 とくに、1934年8月設置の各省協議会は、これまでほとんど研究対象にならなかったといつてよい（加藤（2019a））。

12 この法律は、円貨の下落による従価税と従量税の不均衡を是正するために、（新聞紙を除き）従量税を一律に35%引き上げることを内容とした。

(4) このような事態に対して、政府は「関税改正幹事会」を開いて審議を重ねたものの、生産者側の抵抗によって、結局、1933年の第64回議会に提出された改正案は生産者の利害を反映する内容に落ち着いたこと（通商産業省編（1971）201-204ページ）。

以上の内容は基本的な事実として認識しておくべきだろう。ただし、『商工政策史』は自動車関税にはほとんど紙幅を割いていない。この点は、『昭和財政史5 租税』も同様である。『昭和財政史』は、1932年の関税の一部改正について、金輸出再禁止後の影響が不確かな中で、輸入防遏と国内産業の保護の視点から税率を引き上げたこと、この関税改正に対してメディアが国民生活への負担増を招くと批判したことなどには言及している。しかし、自動車部分品に関しては、対象品目に一つにあげたにすぎない（大蔵省昭和財政史編集室（1957）286-296ページ）。

高橋財政期の経済政策を体系化した三和良一は、井上財政と世界恐慌にともなう深刻な不況からの脱却をねらって実施された「市場拡大政策」を、①スペンディングポリシー、②輸入防遏を通じて国内市場の相対的拡大を図る政策、③輸出振興という3つの群に整理した。このうち②に含まれた1932年関税改正については、銑鉄関税引上げを「国際関税戦争への日本の姿勢を象徴するもの」と評価するとともに、従量税率の35%一律引上げを「事実上の保護関税強化策」、換言すれば、「関税による輸入防遏から一步進んで直接に輸入を制限する政策手段が採られた」として重視している（三和（1982）309-311ページ）。ただし、自動車関税には言及していない。

1930年代の産業政策のうち「特筆すべきもの」としてこの関税改正をあげた中村隆英も、「とくに重要であったのは銑鉄の税率を一〇〇斤当り一〇銭から三五銭に引き上げ、インド銑輸入を阻止しようとした」と述べるにとどまり、自動車関税には触れていない（中村（1989）313ページ）。同様に、伊藤正直も、「より直接的な輸入防遏・国内産業保護という性格」をもつ1930年代の3回（32年、33年、35年）の関税改正案のうち、「もっとも重要なのは32年6月の関税改正」とし、その理由として24品目におよぶ税率引上げとそれ以外の従量税品目の税率一律35%引上げという「はじめての全面的保護関税というものであった」ことをあげた。ただし、具体的な品目に関しては、「定率法関税で最も重視された銑鉄関税引上げ」に紙幅を割く一方で、自動車および同部分品には触れていない（伊藤（1989）250-253ページ）。

武田晴人は、1932年関税改正が重化学工業分野の大幅な価格上昇と「国内企業に有利な競争環境」を整備する契機となった点を重視する。そうした変化が、「鋼材や機械」などの自給率の上昇を促し、「産業間の有機的な相互関係」を通じた「内部循環的な経済拡大」をもたらしたためである<sup>13</sup>。自動車に直接関わる記述はないものの、鉄鋼業を

13 「内部循環的な経済拡大」は、「操業率の上昇によって開始された生産拡大」が「次第に設備投資を必要とする」ようになり、「それが新たな投資需要となって市場を拡大してい」くとともに、「操業率の上昇や新設備の導入は労働生産性を上昇させ、企業の収益性を高めた」メカニズムを指す（武田（2014）266ページ）。

含む重化学工業内の産業間の連関に目を向けた点は無視できない。産業としての自動車の重要性は、まさに「産業間の有機的な相互関係」を通じたさらなる「内部循環的な経済拡大」の促進を期待できる点に求められたからである。

これまで振り返ってきたように、関税の歴史は、主に経済政策史研究の中で取り上げられてきた。そのため、自動車関税には十分な関心が払われてこなかったと考える。こうした傾向は、自動車産業史研究も変わらない。もちろん、それは設定した課題の違いに起因するから批判をしたわけではない。特定の産業を対象にして、政策パッケージという視点に立ったとき、関税の新しい捉え方が可能になることを強調したいのである。

なぜなら、政策パッケージは複数の施策を総体として捉えることを可能にし、これに合わせて各施策を詳細に検証することを通じて、①関税政策の位置づけと②その策定過程の追跡を視野に入れることができるからである。本稿は②に該当するが、その場合に次のような利点と欠点をもつことに注意しなければならない。利点としては、当然のことながら政策過程をつぶさに観察することで、プレイヤーの利害とその主張のあり方や、政策過程で作用した力学を描き出すことができる。他方で、対象とする産業ないし財を関税政策全体の中に位置づけることができないという欠点を抱える。それは、その産業ないし財の関税を過度に重視したり、逆に軽視したりすることにつながる。しかし、この点は、先行研究との対話によってある程度は避けられると考える。

おおよそ以上の認識に基づき、本稿では、自動車および同部分品の関税をめぐる、利害関係者が展開した主張とその背後にある利害はいかなるものであったのか、そして、〈審議機関〉が結論を導き出す過程でどのような力学が作用したのかといった点に検討を加える。

具体的な分析に先立って、主要な政策主体とその利害を概観しておこう。まず、自動車産業の所管省庁である商工省は、自工調査委と各省協議会を〈主催〉し、取りまとめも担った。当該産業の保護育成を最重視する同省は、国内の組立事業と部分品事業の双方を視野に入れながら関税のあり方を論じたと考えられる。それは、税率を大幅に引き上げ、輸入を防遏するといった単純な主張でなかったかもしれない。部分品の関税引上げは、国内の組立事業や修繕事業の発展を阻害するおそれがあったからである。

次いで、第一次世界大戦を〈目撃〉し、自動車（トラック）の軍事面での有用性を認識した陸軍省は、有事の際に輸入が途絶することを強く懸念し、早急に国産化を実現すべく関税の大幅な引上げを志向したと推察できる。他方、バス・タクシー業界や陸運業界を所管し、自らも省営自動車事業を営む鉄道省は、使用者としての利害に基づき行動する主体であった。それゆえフォードとGMの製品と国産品に品質、価格両面の差が大きかった当時、同省にとって、輸入品の価格上昇を招く関税引上げはけっして望ましくなかった。

最後に、関税を司る大蔵省が、自動車産業の振興に直接的な関心をもっていたとは考えにくい。もちろん、商工省が主張する自動車の国産化にともなう経済効果を否定する

立場にもない。したがって、関税の専門知識をもつ同省としては、関税政策全体における自動車および同部分品の位置づけ、そして、補助金や税制といった他の施策との関連を視野に収めつつ、自動車関税の〈あるべき形〉を主張したと考えられる。

おおよそ以上の想定の下、自工調査委や各省協議会で展開された各省の主張を詳しく検証していく。

主な史料としては、『昭和財政史資料』第6号第60冊所収の「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会議事録」、『自動車工業協議会議事録』（「昭和財政史資料」第4号第217冊）所収の商工省工務局「自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要」と「自動車工業確立促進協議会議事要領」など各種議事録を用いる<sup>14</sup>。

ところで、1930年代の自動車を対象にした産業政策は、①標準型式の策定、②許可制の導入、③使用奨励、④補助金、⑤税制、⑥関税政策など複数の施策から構成されており、その分析にあたっては、政策パッケージとして捉える視角が必要と考える。この点について、筆者は、〈政策体系〉を描くことに成功していないものの、すでに別稿で政策パッケージの変容に関する試論を展開しており、その中に関税政策も不十分ながら位置づけられている（加藤（2019c）73-74ページ）。

1931年7月に設置された自工調査委は、①を第一特別委員会、③と④、⑤、⑥を第二特別委員会、そして②の許可制に関連する製造業者と販売業者の「連絡、共同」に関する事項などを第三特別委員会で検討することとした。したがって、関税政策は、使用奨励や補助金、税制と同じ〈場〉で審議されたことになる。そして「現行関税率ノ改正ニ付考慮スルコト」という第二特別委員会の決定を受け、自工調査委は前田米蔵商工大臣に「関税改正を考慮する」という結論に達したことを報告したのである。他方、各省協議会は、自動車および同部分品の関税引上げを施策の一つに掲げ、それは商工省の「自動車工業確立方策」（1934年10月31日）<sup>15</sup>に盛り込まれた。

後述するように、いずれも〈結論〉だけを取り上げると、具体性を欠く内容にとどまったように見える。しかし、その後のプロセスは大きく異なっていた。では、この2つの〈審議機関〉が結論を導き出す過程で、関税政策をめぐるどのような議論が繰り広げられたのだろうか。

以下、次節で自工調査委と自動車関税の軌跡を概観したうえで、第3節で自工調査委第二特別委員会、第5節で各省協議会をそれぞれ取り上げ、メンバー間のやり取りから関係省庁の主張を検討する。その間に位置する第4節では、1932年関税改正に結実する関税調査委員会と同幹事会の活動に焦点を合わせる。第6節は結語に充てられる。

14 これらの史料は現在、国立公文書館デジタルアーカイブで閲覧、ダウンロード可能である。史料（資料）と文献の引用文に付した傍点とはくに断りのない限り筆者によるものである。また、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。

15 この史料は、加藤（2019c）が別紙資料④として全文を再録している。

## 2 自動車工業確立調査委員会第二特別委員会と自動車関税の軌跡

### (1) 第二特別委員会のメンバーと出席状況

自動車工業確立調査委員会は1931年5月、国産振興委員会の答申<sup>16</sup>を踏まえた、自動車産業の確立に関する具体的施策の調査を目的に設置された。同委員会は、規格の標準化を通じた大量生産の実現に向けて、①標準型式の策定、②政府による保護育成策の策定、③生産と販売の組織および方法の策定を主なテーマとする3つの特別委員会を設けて、審議することとした（通商産業省編（1976）337-338ページ）。このうち②に含まれる関税政策は第二特別委員会に割り当てられた。ここで第1表を用いて、委員会メンバーとその出席状況を確認しておこう。

第二特別委員会は複数の施策を取り扱ったから、委員と幹事の出身母体もそれなりに多様であった。委員長は商工省の工務局長が務め、1931年12月21日の吉野信次の商工次官就任にともない、竹内可吉が後任に選ばれた。

委員の出席状況に目を向けると、竹村勘悉東京帝国大学工学部教授や松井春生資源局総務部長のように出席率の高いメンバーは少なく、中には自らは1回しか出席せず、ほぼ代理出席の形をとった大蔵省の藤井真信主計局長のようなメンバーも確認できる。彼らの多くは局長級ポストに就いており、自動車産業の確立よりも優先すべき政策課題を多数抱えていたのであろう。他方、幹事に任命された課長級と技師は相対的に出席率が高かった。委員に比べて、実務に精通した彼らの方が施策の細部を詰める特別委員会にとっては有用なメンバーであったと推察される。

当然のことながら、関税を所管する大蔵省の青木得三主税局長は委員の中では相対的に出席率が高い。これは、自動車産業の確立策として、関税以外にも税制に関連した施策が取り上げられたためと考えられる。

以上のメンバーが自動車と同部分品の関税のあり方をめぐって議論を交わしたのである。

### (2) 自動車および同部分品関税の軌跡

自動車および同部分品の税率は1906年3月に公布（10月施行）された改正関税定率法により、ともに従価50%に設定され、10年4月公布の改正関税定率法で両者を区分し、自動車は従価50%を維持、同部分品は従価30%に引き下げられた。なお、1926年の関税改正では据え置きとなっている。他方、政府が1910年8月4日、第一次日仏通商航海条約の廃棄を通告した際、新たな通商条約を締結するまでの「暫定協定（取極）」（1911年

16 答申の主な内容は次のとおり。①当初は貨物自動車（トラック）と乗合自動車（バス）を製造する車種として設定する、②生産台数は5年目に少なくとも年産5000台程度とする、③生産体制は分業を基本とし、各部分品に精密な規格を定め、組立工場と部分品工場の一体的統制を図る、④現在の自動車工場と関連設備、経験をなるべく利用する、⑤自動車産業の健全な発展のために、政府は適切な保護育成策を講じる、とくに国産車の使用奨励については特別な考慮を払う（「国産振興委員会諮問第七号自動車工業ニ関スル答申」『自動車工業確立調査委員会関係書類』（外務省外交史料館所蔵））。

第1表 自動車工業確立調査委員会第二特別委員会メンバー

氏名	所属	ポスト	役職	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第6回	第7回	第8回
				19310727	19310827	19311022	19311104	19311111	19311204	19320129	19320203
吉野信次	商工省	工務局長	委員長	○	○	○	○	○	○	○	○
竹内可吉		工務局長	委員長	○	○	○	○	○	○	○	○
藤井真信	大蔵省	主計局長	委員	▲*1	▲*2	▲*3	×	×	▲*6	○	▲*8
青木得三		主税局長	委員	○	○	○	○	○	×	○	○
中島鉄平		主税局長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
林 桂	陸軍省	整備局長	委員	○	○	▲*3	×	×	×	○	×
飯田恒次郎		陸軍自動車学校長	委員	▲*1	○	○	▲*4	×	×	n.a.	▲*8
植村東彦		兵器局長	委員	○	▲*2	×	×	×	×	○	○
久保田敬一		運輸局長	委員	○	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
中山隆吉	鉄道省	運輸局長	委員	○	○	○	○	×	×	×	○
日浅 寛		運輸局長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
朝倉希一		工作局車両課長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
丹羽武朝		監督局長	委員	○	○	○	○	×	×	○	×
喜安健次郎		監督局長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
後藤梯次		経理局長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
工藤義男		経理局長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
松井春生		総務部長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
次田大三郎	内務省	警保局長	委員	○	×	×	×	×	×	○	○
岡 正雄		警保局長	委員	○	○	×	×	×	×	○	○
森岡二郎		警保局長	委員	○	○	×	×	×	×	○	○
三邊長治		地方局長	委員	○	▲*2	▲*3	▲*4	○	×	○	○
大野緑一郎		地方局長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
竹村勘悉	東京帝国大学	教授 (工学部)	委員	×	○	○	○	○	○	○	○
隈部一雄		助教授 (工学部)	委員	○	○	×	×	×	×	○	○
洪沢正雄	石川島自動車製作所	社長	委員	○	○	○	○	○	○	○	○
松方五郎	東京瓦斯電気工業	社長	委員	▲*1	▲*2	○	○	○	○	○	○
久保田権四郎	ダット自動車製造	社長	委員	-	▲*2	○	○	○	○	○	○
後藤保清	商工省	工務局工業課長	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
吉田永助		嘱託	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
安井藤治	陸軍省	整備局動員課長	幹事	▲*1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
林鎭之介		兵器局銃砲課長	幹事	▲*1	▲*2	▲*3	▲*4	▲*5	▲*6	▲*7	×
山岡祐章	鉄道省	経理局購買第一課長	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
小日向栄次郎		鉄道技師	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
鳥 秀雄		鉄道技師	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
土屋正三	内務省	警保局警務課長	幹事	○	×	×	○	○	○	○	○
宮野省三		n.a.	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
井上	n.a.	n.a.	幹事	○	○	○	○	×	▲*6	▲*7	▲*8

資料)「自動車工業確立調査委員会職員名簿」、「七自動車第二号」1932年1月27日、「七自動車第四号」1932年1月28日『昭和財政史資料 第60冊』、各回の「第二特別委員会会議議事録」、秦藤(2001)より作成。

注) 1. ○は出席、▲は代理人が出席、×は欠席を意味する。

2. 書記と関係性は省略した。

3. 大蔵省主計局長の藤井真吾は藤井真信の誤記と思われる。

4. 第3回の後藤保清は資料では「五島」となっているが、文脈から判断して「後藤」の誤記と判断した。

5. ▲で示した代理出席の詳細は下記の通りである。

\*1: 藤井の代理は竹内大蔵事務官(主計官)、飯田の代理は河少佐、安井の代理は中田大尉、林の代理は井上大尉、松方の代理は星子勇。

\*2: 三邊の代理は六郷事務官、藤井の代理は竹内事務官、植村の代理は井上大尉、林の代理は中田大尉、松方の代理は星子、久保田の代理は久保田篤次郎。

\*3: 三邊の代理は六郷事務官、藤井の代理は竹内事務官、林の代理は中田大尉、林の代理は井上大尉。

\*4: 三邊の代理は六郷事務官、飯田の代理は河根少佐、林の代理は井上大尉。

\*5: 林の代理は沼田少佐。

\*6: 藤井の代理は竹内大蔵主計官、井上の代理は中田大尉、林の代理は井上大尉。

\*7: 大野の代理は永安事務官、飯田の代理は河根少佐、林(幹事)の代理は沼田少佐、井上の代理は中田大尉。

\*8: 森岡の代理は増田内務事務官、大野の代理は永安内務事務官、藤井の代理は竹内大蔵事務官、飯田の代理は河根少佐、井上の代理は中田大尉。

8月26日告示)の「附属税表」と、11年8月19日にパリで調印された第二次日仏通商航海条約の附属議定書「附属税表甲号日本国輸入税」では、自動車(税表番号563号)に国定税率の70%(協定税率は従価35%)、原動機を除く自動車部分品(同564号)には国定税率の83.3%(同じく従価25%)を適用することとされた<sup>17)</sup>。

17 「極秘」諮問第九号ノ内 自動車部分品『昭和財政史資料』第4号第122冊(国立公文書館所蔵)、関税課調査係「極秘」自動車協定関税率ニ関スル調 1931年7月15日、1-2ページ『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)、「日仏通商航海条約ヲ裁可セラル」『公文類聚・第三十五編・明治四十四年・第十巻』(国立公文書館所蔵)、通商産業省編(1965)513-521、524-544ページ。

この日仏間協定は1919年9月9日をもって失効し、それ以降は3ヶ月ごとに暗黙のうちに更新したと見なされる限り効力をもつとされた。ただし、将来的に他の協定によって代替される場合、あるいは日本とフランスのいずれかが次の3ヶ月間を経過したのちに打ち切る旨を声明した場合は効力を失うとした。これ以降、日仏間の関税交渉は、フランス領インドシナ（印支）を主な対象にして続けられたものの、自動車と同部分品を取り上げることはほとんどなかった。

たとえば、フランス政府は1927年11月、インドシナとの「関税協定」について日本側に次の要求をしてきた。すなわち、当該協定を「日、印支条約」および日仏通商航海条約とは別に締結し、その品目を①「贅沢税ノ免除ヲ要求スルモノ」、②「現行税率ノ軽減ヲ要求スルモノ」、③「分類ノ変更ヲ要求スルモノ」の3種に分けるとした。しかし、自動車と同部分品には言及しておらず、多少関連ある部分としては、日本の輸入税表第566号自動車部分品（「原動力機」と鏈を除く）に第564号自動車部分品（「原動力機」を除く）の協定税率25%を適用するよう求めただけであった<sup>18</sup>。また、翌年4月の追加要求でも、日印支協定の対象の一部として自動車と同部分品に関する日仏協定税率の据置きを希望するにとどまった。

日本と仏領インドシナの関税協定については、インドシナ産米に対する輸入制限撤廃とフランス製品に対する贅沢税廃止を軸に交渉が進められたものの、その歩みは非常に遅く停滞を余儀なくされた<sup>19</sup>。したがって、自動車の関税引上げが対外関係にいかなるインパクトを与えるかは米国の動向を含めて検討の余地を残していたのである。

### 対外関係から見た自動車の関税率引上げの可能性

『自動車工業確立調査委員会関係書類』の（大蔵省主税局）関税課調査係「**極秘**」自動車協定関税率ニ関スル調（1931年7月15日）は、第3節で「自動車国定関税率引上ノ可能性ニ関スル対外的考察」をしている。ここでは、その記述を手がかりにして、第2特別委員会における審議の前提を確認しておきたい。

この史料は、自動車の国定税率を引き上げることを想定したうえで、①それが条約との関係から可能であるか否か、②それがフランスや米国との関係から適当な施策であるか否かという2点を検討している。

①については、結論として「其ノ可能ナルコト疑ナシ」と断言する。なぜなら、日仏通商航海条約附属議定書第2条が、協定税率の変更を認めていたからである。ただし、それは無条件にはではない。まず、税率引上げはそれを裁定した法令の公布から5ヶ月を経過しなければ適用できなかった。もちろん、5ヶ月以上の猶予期間を設定した場合は

18 今日、「原動力機」という言葉は、少なくともググってもヒットしないという意味でほとんど使われていない。本稿ではさしあたり、原動機と同義と見なして議論を進める。なお、原動機は辞書的に「自然界に存在するエネルギーを、機械的エネルギーに変換する機器の総称」（『大辞泉』）と説明される。自動車との関連では、内燃機関（ディーゼルエンジン、ガソリンエンジン）と理解しておけばよいだろう。

19 前掲「**極秘**」自動車協定関税率ニ関スル調」10-27ページ。

この限りではない。また、日仏のいずれか一方の税表が変更された場合、変更されない税表に記載された商品の税率は、もう一方の税表の税率引上げと同時に無効にすることができた。なお、その場合でもあっても3ヶ月前に予告しなければならなかった。付言すれば、贅沢税は日仏協定にかかわらず、輸入税表の117号、118号、119号、222号および533号の品目に賦課された。これらの理由によって、日仏通商航海条約は関税引上げを妨げるものではないと判断されたのである。

②の論点に関しては、フランスと米国をそれぞれ別個に考察している。フランスについては、商議上に支障が生じるか否かという点に帰着するが、必ず支障を来すとは言えない<sup>20</sup>ものの、最近における交渉の推移に鑑みると、しばらくは引き上げない方が望ましいとした。それは、輸出額が小さいにもかかわらず、フランスは自動車の関税協定を破棄する意思をもっていないと予想したからである<sup>21</sup>。

これらの検討事項以上に注意を喚起したのは次の2点であった。第1に、現在の「日仏協定関税率」の扱いは、将来の日仏間の交渉にあたって重要項目の一つになることは間違いなく、「自動車協定関税率」もその意味で慎重に扱わなければならない。第2に、先述した対仏領インドシナとの交渉過程で、フランスが現行の「日仏協定関税率」の据置きを提議してきた際に、日本は明確な回答を避けた。にもかかわらず、唐突に自動車の国定税率を引き上げた場合、提議を拒絶したとフランスが解釈し、将来の交渉を阻害する恐れがある<sup>22</sup>。

以上のように、大蔵省（主税局関税課）は、対仏関係から自動車関税の早急な引上げは避けるべきと結論づけたのである。

他方、自動車を主要輸出品とする米国はかなり異なる利害をもつと考えられた。すなわち、対米関係から見た場合、関税引上げが報復を招くか否かが焦点となる。結論を先取りすれば、関税課は報復を恐れる必要はないとの立場をとった。確かに、日本の自動車と同部分品の輸入額全体に占める米国製品の割合は90%を超えており（第2表）、その関税引上げが実質的に「対米措置」となることは否定できない。そのため、日本が、仮に引上げを実施した場合、「米国ノ感情ヲ刺戟スルコト全然ナシトハ到底期待」できない。

しかし、関税課は、2つの理由から報復のリスクを小さいと考えた。まず、「自動車関税率」は日仏間の協定であって、米国が最恵国約款によりそれに均霑するに過ぎないという事実は「報復的感情」を緩和する方向に作用するだろう。次に、関税引上げは、

20 その理由として、①自動車の協定税率はフランスにとって形式の問題に過ぎないこと、②日本は贅沢品の関税引上げを断行した前例をもち、自動車もその一環に過ぎないこと、③フランスが最近、日本と仏領インドシナとの商議の中で、「日仏関税率協定」の対象である「羽二重其ノ他之ニ類似ノ織物」の関税を引き上げたことがあげられた。

21 その根拠は、最近、日本と仏領インドシナとの「協定商議」の際、フランス製品に対する「日仏協定関税率」の据置きを「印支輸入税協定」の対償として要求してきたことと、日本の輸入税表第566号（自動車部分品）の「関税協定」上、同第564号（自動車部分品）の「日仏協定関税率」を基準として引用したことに求められた。

22 なお、贅沢品の関税引上げは「特別法」に基づいており、かつ貿易不均衡の是正を目的としていたから、「自動車国定関税率」の引上げと同列には論じられないとした。

第2表 米国からの自動車及び同部分品の輸入数量と輸入金額

	1928年				1929年				1930年			
	数量	%	金額(円)	%	数量	%	金額(円)	%	数量	%	金額(円)	%
自動車(輛)	7,423	94.3	12,987,362	94.3	4,659	92.8	8,921,575	93.5	2,332	90.0	4,476,562	91.4
シャーシ(輛)	1,801	94.3	2,666,811	92.4	1,991	98.6	2,577,530	96.8	1,574	97.8	1,711,342	93.4
タイヤ(斤)	2,714,815	70.0	2,990,753	64.0	3,072,799	70.5	3,233,814	65.3	3,826,409	903.4	3,538,081	60.7
その他部分品			10,826,297	99.2			16,313,978	99.2			10,141,583	99.3
合計			29,471,223	91.4			31,046,897	92.4			19,867,568	87.2

注) タイヤについては、カナダからの輸入が1928年53万7,699斤(15%)、75万9,683円(16%)、1929年97万6,955斤(22%)、127万9,946円(26%)となっている。

資料) 「仏蘭西及亜米利加合衆国ヨリ輸入ニ係ル自動車及同部分品数量及価額調」1931年7月10日『昭和財政史資料』第4号第216号。

他国よりも米国に不利益をもたらす「差別待遇」ではないため、米国の1930年関税法(Tariff Act of 1930、スムート・ホーリー法)第338条「諸外国ニ依ル差別」に基づく報復手段に訴えることはできない。

以上のように、大蔵省は、対米関係の視点から自動車と同部分品の関税引上げが報復を招く恐れは小さいと結論づけたのである<sup>23</sup>。こうした点を念頭に置きつつ、第二特別委員会の審議の検討に歩みを進めよう。

### 3 自動車工業確立調査委員会第二特別委員会における審議

#### (1) 関税政策の位置づけ

自動車工業確立調査委員会第二特別委員会の第1回会合は1931年7月27日、商工省第2会議室で開催された。時間は午後1時40分から3時10分までの1時間半であった。

この会合ではまず、当該委員会の審議の範囲をバスとトラックに限定せず、自動車全般とすることを確認した。そのうえで関税に関しては、次の意見ないし希望が出された。山岡裕章幹事(鉄道省経理局購買第一課長)は、「諸方策」のうち「奨励金」は現在の財政状態から見て「殆んど不可能」であるから、実現可能性の高い目標として、関税、「課税ノ整理」および「使用取締ノ緩和」など財政支出を必要としない「方策」を第1次の審議事項とし、「奨励金」は第2次の審議事項にすべきと主張した。これに対し、松井春生委員(資源局総務部長)は、使用奨励に関わる施策を優先し、その次に税制(課税方法)と関税をあげ、「奨励金」は最後に回すことを提案した。「奨励金」の優先順位が低い点と関税を相対的に重視した点は2人に共通する。ただし、協定税率に関しては、青木得三委員(大蔵省主税局長)が、所管省庁である外務省との交渉の必要性を指摘しており、第二特別委員会のメンバーだけで結論を出せない側面を有していた<sup>24</sup>。

23 前掲「**極秘**」自動車協定関税率ニ関スル調」28-34ページ。

24 「**密**」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、3-5ページ『昭和財政史資料』第6号第60冊。

結局、「第二特別委員会（第二特別委員会第一回会議ニ於ケル審議事項案）」（別紙資料①）の関税の（イ）（ロ）は、「製造奨励」および「使用奨励」の（へ）（ト）（チ）、「使用取締、運輸業ノ取締等ニ関シ国産品使用ヲ促進セシムルベキ方策」の（イ）（ロ）、および税制と並んで「第一次審議事項」に含まれることになった<sup>25</sup>。山岡幹事と松井委員の発言にあるとおり、関税政策は、財政支出をとまなわないこともあって、高い優先順位を与えられたといえるだろう。

## (2) 関税政策をめぐる審議

第二特別委員会が関税政策を本格的に取り上げたのは、1931年11月4日開催の第4回会合であった<sup>26</sup>。この会合は、前回に続き審議事項の第6号「自動車及道路取締ノ統一ヲ図ルコト」を取り上げる予定であったが、「都合」によって第8号「現行関税率ノ改正ニ付考慮スルコト」を審議することになった。なお、この「都合」に関する説明は「議事録」に残されていない。

会合の冒頭で後藤保清幹事（商工省工務局工業課長）は、審議すべき内容として、①重量税から従価税への改正、②部分品と完成車の税率引上げ、③輸入申告価格の鑑定の厳格化、④シャシの分類の変更をあげた。要するに、後藤は、現行関税率の改正の是非、課税方法および徴税手続の検討を求めたのである。このうち④は、シャシを従来の部分品から完成車として扱うよう変更することを内容としていた<sup>27</sup>。

この説明を受けて、鉄道省の山岡裕章幹事は、税率を別問題としながら、「瓦斯石油機関」については従価税への改正（①）を「至当」と考えると述べた。「石油機関」は「石油およびガソリン・重油、灯油、軽油などを燃料とする内燃機関」（『大辞泉』）であり、自動車の場合はガソリンエンジンを意味する<sup>28</sup>。さて、この意見には、大蔵省の青木得三委員から原動機を自動車用とそれ以外に区別できるのかという疑問が出されたものの、1馬力当たりの重量によって区別できるという鉄道省の島秀雄技師の援護を受けて、

25 前掲「第二特別委員会第一回会議議事録」6-7ページ。

26 第2回会合では、大蔵省の青木委員が「標準型自動車」をバスとトラックに限定した場合、関税もその範囲に限って論じるのかと問い、また、商工省の後藤幹事がその場合でも関税については乗用車を含めた国産車を保護する方針を立てたいと述べた。しかし、争点が標準型式のあり方に移ったために議論は深まらなかった。なお、標準型式の対象は、第一特別委員会の審議に委ねられた（『自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第二回会議議事録』1931年8月27日、4-5ページ『昭和財政史資料』第6号第60冊）。

第3回会合の審議事項は、第2号「公共団体ニ対シテハ官庁ニ準ジテ国産車ノ使用ヲ勧説スル様適当ナル措置ヲ講ズルコト」、第3号「自動車運輸営業免許ノ際国産自動車ヲ使用スル様適当ナル措置ヲ講ズルコト」、第4号「国産車ノ製造ニ関シ工場検査制ヲ樹立スルコト」「工場検査ヲ経タル自動車ハ地方ニ於ケル車体検査ヲ省略スルコト」、および第5号「自動車運転免許ノ現行種別タル甲種乙種ノ差別ヲ撤廃スルコト」であったから、関税は議論の俎上にのぼらなかった（『自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第三回会議議事録』1931年10月22日『昭和財政史資料』第6号第60冊）。

27 「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第四回会議議事録」1931年11月4日、2ページ、『昭和財政史資料』第6号第60冊）。

28 以下、史料によって「石油機関」が使われたり、「内燃機関」が用いられたりするが、本稿は「石油機関」を「内燃機関」の一種と捉えて用語の使い分けをしない。

山岡の意見は説得力を増した<sup>29</sup>。

また、青木委員は③に関し、フォードとGMが鑑定額を低く見積もり、「偽り」の輸入申告価格を設定することで「不当ノ利益ヲ貪ツテイル」との「非難」があったので、生産コストと販売価格の詳細な内訳を提出させて厳密に検証した結果、どこにも「不当、不正」を認める証拠を見出せなかったと発言した。さらに、ノックダウン生産のために部分品を輸入して組み立てた製品の価格と輸入した部分品を単純に足し合わせた価格は、（前者の方がかなり高額になるという意味で）異なる点にも注意を要すると付け加えた<sup>30</sup>。青木は、大蔵省が外資2社に輸入価格の操作を許していないことを強調したといえる。

②については、多面的な検討が加えられた。第1に、部分品と完成車の区分をめぐる議論が戦わされた。朝倉希一委員（鉄道省工作局車輛課長）が、部分品に分解したうえで輸入しているにもかかわらず、「完成車」として課税している蒸気機関車の例をあげ、自動車も同じ「論法」で部分品を完成車と見なして課税すべきとの見解を示した。これに対して、大蔵省の青木委員は、完成車と部分品の線引きの難しさを次のように説明した。すなわち、仮に一定範囲の部分品を完成車と見なすべきだとしても、フォードやGMがそれらを異なる港に分散して輸出した場合、それぞれの部分品を完成車と認定することは「事実上困難」である、と。ただし、「議事録」からは、この意見に対する朝倉委員の応答を確認できない。

この点は④とも関連しており、商工省の後藤幹事は、部分品に分類しているシャシを完成車として課税することを「最モ適當」と考えると述べたうえで、主管省庁で検討するよう要請した。青木委員は、この要請を「御尤ノ筋ノ点」があるので大蔵省で「考究」したいと引き取った<sup>31</sup>。シャシの分類変更をめぐることは、第8回会合で再び議論されることになる（後述）。

第2に、部分品の税率引上げについて、青木委員が、国内で生産できない部分品が「相当多イ場合」には「困難」との否定的な意見を述べたのに対し、鉄道省の朝倉委員は「現在デハ殆ンド総テノ部分品ガ日本デ製作シ得ル状態ニ在ル事実ヲ十分了承」してもらいたいと真っ向から反論した<sup>32</sup>。時期は若干下るが、豊田喜一郎は1933年9月の「自動車部」設置に際して、菅隆俊とともに東京や大阪の部分品メーカーを訪れ、その品質調査を行った結果、「きわめて劣悪で使用に耐えず、部品の大半を内製化せざるをえない」と判断したとされる（和田・由井（2002）314-315ページ）。この評価に誤りがなければ、「日本デ製作シ得ル状態ニ在ル」としても、品質に重大な問題を抱えていたことは否定できず、朝倉の発言の説得性はそれほど高くないように思われる。

このほか資源局の松井春生委員は、完成車5割、部分品4割程度という数値をあげな

29 前掲「第二特別委員会第四回会議議事録」、4ページ。

30 前掲「第二特別委員会第四回会議議事録」、2-3ページ。

31 前掲「第二特別委員会第四回会議議事録」、3-4ページ。

32 前掲「第二特別委員会第四回会議議事録」、4-5ページ。

から引上げ支持に回った。また、鉄道省の山岡幹事は、税率引上げが国内における部分品生産の範囲を著しく拡大させる（≒自動車産業の確立に資する）効果をもつことを強調した<sup>33</sup>。「議事録」からはそれ以外の委員ないし幹事の意見を知りえないが、委員長の吉野信次工務局長は部分品の関税引上げに「大体異議ナキモノ」と議論をまとめ、論点を完成車に移した<sup>34</sup>。

そこで第3に、完成車の税率引上げをめぐることは、委員ないし幹事間で意見の対立が顕著であったことに注目したい。後藤悌次委員（鉄道省経理局長）はとくに理由を語ることなく、引上げに「不賛成」の立場をとり、同じく中山隆吉委員（鉄道省嘱託員）<sup>35</sup>もそれを支持した。中山の主張は次のとおりであった。すなわち、国内年産約470台に対し、輸入（外国）車の需要は約1万2000台に達する。こうした現状を踏まえれば、わずか400台程度の国産車を保護するために、使用者だけに負担をかけるような関税政策の採用は「最後ノ手段」にすべきである。つまり、それは「凡ユル積極的助成方策ヲ講ジタル後ニ考慮セラルベキ」施策ではないかと主張した。使用者でもある鉄道官僚にとって、国産車のコストパフォーマンスが改善されない限り、関税引上げが望ましい施策でなかったことは容易に想像できよう。

こうした発言を受けて、資源局の松井委員は次のように異論を唱えた。国内の年間需要2万数千台に対し国産車の供給はわずか400台強と同じ数字をあげながら、だからこそ自動車産業の確立は「焦眉ノ急務」であり、そのために「凡ユル助成方策ヲ講」じなければならぬ。もちろん、関税だけで目的は達成できないので、他の施策を合わせて有効な政策を検討すべきである<sup>36</sup>。こうした見解を松井は繰り返している。

以上のやり取りを踏まえて、吉野委員長は、「製造奨励金」や「使用補助金」なども第二特別委員会の「第二次審議項目」となっており、けっして除外するものではないと断りつつ、以下のように締めくくった。

#### 史料1<sup>37</sup>

保護関税ハ将来確立ノ見込充分ナル工業ヲ保護スルガ為メニコソ利用セラレルモノデアッテ、自動車工業モ将来確立ノ見込充分ニアリ、而モ現在ハ消費者ノ多少ノ犠牲ヲ忍ンデモ、斯業ヲ確立スルコトガ国家経済上、国防上裨益スル所甚大ナルモノアリト信ズルガ故ニ、関税政策ヲ利用セントスルノdeal、固ヨリ他ノ諸

33 ただし、山岡は『工業雑誌』の中で、自動車産業の確立と使用者の負担のバランスをとるために、現時点の「輸入組立車」の「売価標準」に変化をおよぼさない程度の「保護税率」にとどめるべきとの見解を発表していた（山岡（1931）10-12ページ）。

34 前掲「第二特別委員会第四回会議事録」5ページ。

35 中山委員は1924年3月時点で、鉄道省運輸局配車課長のポストにあった（「小運送設備改善調査」『大阪朝日新聞』1924年3月9日）。しかし、それ以降のポストは判然としない。なお、本稿で用いる新聞記事はすべて、神戸大学経済経営研究所が作成し、神戸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た。

36 前掲「第二特別委員会第四回会議事録」6-7ページ。

37 前掲「第二特別委員会第四回会議事録」、7ページ。

方策ト併セテ実施スルコトヲ前提スルコトハ松井委員ノ所論ノ通りナリ、此点十分誤解ナキ様特ニ了承アリタシ。

吉野は、将来的に国内に確立することを十分に見込めるといふ保護関税の適用条件から見て、自動車はそれをクリアしており、日本経済全体ないし国防上の観点からは関税によって不利益を被る「消費者ノ多少ノ犠牲」もやむを得ないとの考え方を示した。そして、彼は、関税政策単独の効果の限界を認めつつ、他の施策を合わせた政策パッケージの有効性を唱える松井委員の見解を支持したのである。

【未完】

（かとう けんた・高崎経済大学経済学部教授）

