

〈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——（2）

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、前号）
 - (3) 第二特別委員会が導き出した結論（以下、本号）
 - (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

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

(3) 第二特別委員会が導き出した結論

1931年11月11日開催の第二特別委員会第5回会合は、第2回会合の配布資料「審議事項案¹」の第7号「自動車課税方法ノ統一ヲ図ルコト」を、続く第6回会合（1931年12月4日）は第6号「自動車及道路取締ノ統一ヲ図ルコト」をそれぞれ取り上げた。関税に再び焦点を当てられたのは、「第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案」の審議を議題に掲げた1932年1月29日開催の第7回会合であった。この「答申案」は第3項で関税に言及している。以下にその内容を掲げよう。

史料2²

三、自動車ノ関税ニ関スル事項

自動車ノ現行関税ハ本邦自動車工業ノ保護ニ不十分ナル点少カラザルヲ以テ、少クトモ左ノ改正ニ付考慮スル必要アリト認ム

- (1) 従来シャーシハ部分品トシテ取扱ハレタルモノナルガ、之ヲ完成品トシテ徴税スルコト
- (2) 部分品ニ関スル税率ヲ適当ニ引上グルコト
- (3) 自動車部分品タル原動機ニ関スル税率ヲ適当ニ引上グル為、石油機関中ヨリ自動車用ノモノヲ自動車部分品トシテ別個ニ取扱ヒ、従価税トシテ適当ナル税率ニ改ムルコト、若シ之ヲ別個ニ区分シテ取扱フコト困難ナルニ於テハ、石油機関ニ対スル税率ヲ全般的ニ引上グルコト

加藤（2020a）の第3節第2項で検討した第4回会合の議論を踏まえた場合、この史料は次のように解釈できる。

前段の関税引上げという方向性は、「自動車工業確立ノ見地」に立った審議から導き出された結論として違和感はない³。(1)は後藤悌次委員（鉄道省経理局長）が提案し、青木得三委員（主税局長）が大蔵省として「考究」すると引き取った内容そのものである。(2)の部分品に限定した点は、完成車の関税引上げに異論が多かったことを考え合わせれば、妥当な結論といえる。(3)は、従価税への変更を適当とする山岡裕章幹事（鉄道省経理局購買第一課長）の意見を取り入れる一方、原動機を自動車用とそれ以外に区分できるか否かについては結論を避け、両論を併記している。

1 現時点で、この史料を確認できていない。

2 「第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案」1932年1月29日、14ページ、『昭和財政史資料』第6号第60冊。

3 これは、第4回会合における、「消費経済ヲ圧迫スルカラ完成車ハ寧ロ引下ゲル方が至当ト思フ」と発言した鉄道省の山岡幹事と、「関税ノ見方ハ多角形デアルカラ、本会デハ自動車工業確立ノ見地ヨリ審議セラレ度シ」と述べた商工省の吉野委員長のやり取りを踏まえた方向性である（「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第四回会議事録」1931年11月4日、5-6ページ、『昭和財政史資料』第6号第60冊）。

藤井真信委員（大蔵省主計局長）はこの会合の冒頭、犬養毅内閣の「産業五ヶ年計画案」が自動車産業に関連する部分で、輸入額の6割を国産車で充当できるとし、それに向けた政策の「骨子」に関税を据えたにもかかわらず、「運営」方法の改善に言及するにとどまる、そのような「計画案」で自動車産業を確立できるのかと疑問を呈した⁴。

犬養総理大臣は、政界に進出した早い段階から「産業立国主義」を唱え、1921年1月の立憲国民党同志会大会でも、党総理として「世界の形勢は既に変化し、又現に変化しつつある、吾邦も旧態このままで過ぎ去るをゆるさずとは恐らく何人も同論であろう。只互にその意見の異なる所は、之を断行するか否かの問題である。我党の主張は此際思い切って産業立国の国是を一定したいのである」と述べて、識者の注目を集めたといわれる（小林（2009）108-112ページ）。

1931年12月に総理の座に就いた犬養は翌年1月、野党時代に調査研究していた「産業五ヶ年計画」を基にした「産業政策」の実行に乗り出した。その主なねらいが、輸入防遏と輸出増進に置かれたことで、関税に重要な位置が与えられることになったのである。自動車と同部分品については、輸入額（2007万3000円）の6割を国産化するため、一定の価格以上の輸入車に対し、「奢侈」品として相当の関税を課すとともに、その部分品も同様に扱うこととした。

メディアは、具体的な数値を示していないものの、この計画を発表した政友会政務調査会（会長・山本条太郎）が、現存する「三自動車会社」が部分品を含め「全部生産」できることに加え、その製品は「外来品に遜色なきこと」が明白であるから、「僅少の助成」によって6割という目標は「容易」に達成可能と認識していると報じた⁵。

こうした報道が正しければ、犬養内閣が「産業五ヶ年計画」の中で自動車産業の確立に必要な政策を体系的に構想していたとは考えにくい。それゆえ、「奢侈」品として高関税を課するという点も、藤井委員にとっては不十分な内容に感じられたのであろう。

この点に関して、青木の後任の中島鉄平委員（大蔵省主税局長）も、「関税、補助金ノ問題ハモット研究シタ後ニ致シ度シ、本案ノ関税政策ハ事務的ノ整理ノ問題トシテモ考ヘラレル事デ、特ニ産業確立ニ必要ナリトスルノ精神ガ見エヌ」と厳しく批判した。中島は東京帝国大学法学部を卒業した1909年に大蔵省に入り、18年6月に同省臨時調査局事務官として「本邦ニ於ケル関税政策ヲ樹立シ且外国貿易ヲ助長スル」ため、インドと南洋方面の貿易事情と関税などの調査に従事した⁶。それ以降のキャリアは、1920年に主税局に配属されると22年6月から5年以上もの長きにわたって関税課長を務め、27年7月の大阪税関長、29年9月の横浜税関長を経て、31年12月主税局長に就任した（大

4 「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第七回会議議事録」1932年1月29日、3-4ページ、『昭和財政史料』第6号第60冊。

5 「政友会の産業五箇年計画内容」『大阪時事新報』1932年1月14日、「輸入防遏・輸出増進の産業五ヶ年計画（上）」『中外商業新報』1932年1月15日。

6 「海軍造兵大技士武石太郎外二名帰朝並海外へ出張ノ件」『任免裁可書・大正七年・任免卷十五』（国立公文書館所蔵）。

蔵省百年史編集室編(1969) 65,71-72,74ページ)。関税行政のプロフェッショナルとあってよい。その中島にとって、自動車産業を確立するためになぜ関税改正が必要なのか不明確に思われたと推察される。

鉄道省の後藤委員は、犬養内閣が「産業五ヶ年計画」の中心に使用奨励を通じた需要喚起を据え、追加的に関税(と補助金)といった手段を用いることを企図していると述べて、関税(と補助金)に力点を置いた政策パッケージの有効性に懐疑的な見方を示した⁷。完成車の関税引上げに「不賛成」の立場をとった後藤としては、一貫した主張を展開したといえる⁸。同じく鉄道省の山岡幹事も、施策の「根本ノ目的」は高性能・高品質の国産車の安価な供給にあるのだから、生産コストの削減をメーカーに促すためにも、関税政策を重視したり、「余り過大ナ補助金」を交付したりすることはできないと発言した。山岡は、関税引上げや補助金の支給が、(ある程度は必要とはいえ)財政負担を増加させる、あるいは生産コストを抑えようとする企業の「努力ヲ鈍ラシメル等」の理由から異議を唱えたのである。

大口の使用者でもある鉄道省としては、価格上昇を引き起こす完成車の関税引上げに反対の立場をとるのは自然なことであった。

これらの主張を受けて、大蔵省の藤井委員は、仮に関税を引き上げた場合、補助金をその分だけ減額すべきではないかという新しい論点を提起した。ただし、この点については、生産コストとそれを規定する生産台数などと密接に関連するため、第二特別委員会だけで結めることはできないとの意見もあって議論は深まらなかった⁹。「議事録」によれば、第7回会合はこれ以降、関税の問題に立ち入ることなく、生産コストと補助金に論点を移しながら、「更ニ次回ニ文章ヲ適当ニ修正シテ審議ヲ続行致シ度シ」という竹内可吉委員長(商工省工務局長)の一言をもって閉会となった¹⁰。

しかし、第7回会合は午後1時30分から4時30分までの3時間もかけている¹¹。加藤(2019b)の冒頭で述べたように、「議事録」は、委員ないし幹事のやり取りの一部しか記録しておらず、実際に「答申案」を詳しく検討しなかったとは断言できない。そこで、第8回会合で取り上げられた2月3日版の「答申案」の内容からもう少し詳しく関税の位置づけを検討してみたい。

7 このような後藤委員の評価は妥当だろうか。少なくとも政務調査会の山本条太郎会長は、「産業五ヶ年計画」の主眼を「何よりも先ず国民経済の根本的弱点を矯救し、自主自立の脚場を建設すると共に、進んでは対外進出を図る」ことに置き、そのためには「国民経済」を充実させなければならず、ゆえに「第一輸入を防遏する事を急務とし、併せて輸出を増進する事に努力せねばならぬ」と論じていた。したがって、「政府として講ずべき事項は甚だ広汎」と述べていたとしても、輸入防遏と輸出増進に直接的に寄与する関税政策を補完的な施策と見なす後藤の発言は妥当性を欠くように思われる(「産業五年計画の意義と目的(上)」『時事新報』1932年1月14日)。

8 後藤委員は、答申案に「細目」を載せることは難しく、施策の「要点精神」をあげればよいという考えであった。

9 前掲「第二特別委員会第七回会議議事録」10-11ページ。

10 前掲「第二特別委員会第七回会議議事録」、11ページ。

11 前掲「第二特別委員会第七回会議議事録」、1ページ。

史料3¹²

七、現行関税率ノ改正ニ付考慮スルコト

自動車ノ現行関税ハ本邦自動車工業ノ保護ニ不十分ナル点少カラサクナラザル様認メラルヲ以テ、少クトモ左ノ改正ニ付考慮スル必要アリト認ム

（１）従来シャーシハ部分品トシテ取扱ハレタルモノナルカ之ヲ完成品トシテ徴<課>税スルコト

（２）部分品ニ関スル税率ヲ適當ニ引上グルコト

（３）自動車部分品タル原動機ニ関スル税率ヲ適當ニ引上グル為、石油機関中ヨリ自動車用ノモノヲ自動車部分品トシテ別個ニ取扱ヒ、従価税トシテ適當ナル税率ニ改ムルコト、若シ之ヲ別個ニ区分シテ取扱フコト困難ナルニ於テハ、石油機関ニ対スル税率ヲ全般的ニ引上グルコト

この史料と史料2を見比べれば変更点は明確である。第1に、現行の関税は保護に不十分な点が少なくないという表現を保護に十分でないように認められると変更している。第2に、（1）のこれまでシャーシを部分品として扱ってきたことを削除している。いずれも第8回会合における大蔵省の中島委員の指摘に沿った変更であった。前者については何も説明がされていないため、「訂正」した理由は詳らかにならない¹³。後者に関しては、中島が、日仏協定ではシャーシを部分品として取り扱うことになっており、その変更は行政手続きでは難しく、法律の改正を必要とするため、史料3のように訂正すべきと主張した¹⁴。第二特別委員会のメンバーの中でもっとも専門知識を有する中島の意見が尊重されたといえる。そして結局、完成車の関税引上げは「答申案」に盛り込まれることはなかった。

管見の限り、最終的な答申は確認できない。しかし、第二特別委員会は第8回会合で「答申案」を決定したうえで幕を下ろしたから、この訂正をもって答申の内容は固まっていたと推測できる。また、次に述べる自動車工業確立調査委員会の第3回総会において、自動車および同部分品の関税の取扱いに関する審議の結果は明らかになる。

（４）「答申案」の根拠

ここでは、第二特別委員会の「答申案」のうち関税に関わる部分の核となる、①シャーシの取扱いを部分品から完成品に変更する点、②部分品の関税を「適當ニ」引き上げる点、③「石油機関」から自動車用のものを部分品として分離して取り扱い、従価税とし

12 <>内は手書きでなされた加筆・修正を意味する（『自動車工業確立調査委員会第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案』1932年2月3日、10ページ、『昭和財政史資料』第6号第60冊）。以下も同じである。

13 「議事録」には、「不十分ナ点云々以下ヲ『十分ナラザル様認メラルヲ以テ左ノ改正ニ付考慮スル必要アリト認ム』ト訂正セラレ度シ」とだけ記載されている（『自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第八回会議議事録』1932年2月3日、8ページ、『昭和財政史資料』第6号第60冊）。

14 前掲「第二特別委員会第八回会議議事録」、8-9ページ。

て適当な税率に改める点、分離できない場合は「石油機関」全体の税率を引き上げる点、の諸点につき、その根拠を検討する。

史料としては、(A)「秘自動車ノ関税ニ関スル列記事項ニ対スル意見」(1932年1月26日、別紙資料②)と(B)「自動車ノ関税ニ関スル事項ニ対スル意見(二)」(1932年1月28日、別紙資料③)を用いる¹⁵。いずれも、自動車工業確立調査委員会第3回総会の議事録の後に綴じられているが、日付から第二特別委員会の第7回と第8回の会合で使われたと推測できる。(A)が関税改正に関わるテクニカルな指摘をしたのに対して、(B)は各項目を根拠づけるような説明をしており、両者の内容はかなり異なる。したがって、(A)に加筆・修正を施す形で(B)を作成したとは考えにくい。(A)は、欄外に手書きで「主税局長」とあり、「中島」の判子が押されている。また、(B)にも同じ「中島」の印鑑を確認できるので、いずれも主税局の見解と見なしておく。以下、①から③をそれぞれ検討していこう。

シャシを完成品として課税すべき根拠

まず、①のシャシを完成品として課税すべき根拠として、大蔵省主税局は次の2点をあげている。一つは、シャシが、貨物や乗客を完全に積載できないものの、原動機をはじめ「重要ナル機構ハ全部完成シ」ており、ただ車体(ボディ)を装備していないだけで「大体ニ於テ自己ノ力ニ依リ走行」できる点である。とくに、トラック用のシャシの場合、貨物の種類によって車体の構造が異なるため、輸入した後に加工する必要も生じる。したがって、これは「商品トシテノ車輛」という意味で「完成シタルモノ」と認めてよい。もう一つは、他国の「輸入税表」でも多くの場合、シャシを「特掲」して完成品と同一に取り扱い、他の部分品とは区別している点である(別紙資料③)。

では、シャシを完成品と見なして課税できるのか。この点に関して、主税局は、日仏協定を変更しなければならないから、現行協定を存続させる限り実行は難しいとの認識を示す。そのうえで、現在の部分品の国定税率を42%に引き上げ、これに対する協定税率を35%に変更するしか方法はないと論じる¹⁶。ただ、この方法にも問題がないわけではない。すなわち、シャシ以外の部分品への影響を回避するため、それらの関税を「少々低率」にしようとするれば、税表番号(税番)564号をシャシと「其ノ他」に区分し、前者に上記の42%、後者に「少々低率ノ国定税率」を設定する必要が生じる。もちろん、フランスとの間で協定を変更できた場合は、税番563号「自動車」に「及シャーシ」を追加するか、あるいは「自動車(シャーシヲ含ム)」と改正すればよい(別紙資料②)。いずれにしても、日仏協定の交渉結果に規定される部分が小さくなかったのである。

しかし、実際にはシャシを完成品に変更することはなく、「半製品」として扱うこと

15 用紙は、大蔵省のものである。

16 35%という数値は、国定税率42%に0.833(フランス製品に適用する税率83.3%)を乗じて導き出された。

になる。この点は次節で確認する。

部分品の関税を「適当ニ」引き上げる根拠

次に、②の部分品の関税を「適当ニ」引き上げる点については、(B)に(A)以上の情報が盛り込まれていない。(B)によれば、現行の「輸入税表」の制定に際し、自動車産業の保護の前提として、組立事業と修繕事業の発展に重点を置いたため、部分品の税率を完成品のそれよりも低く設定した。しかし、現在は「各般ノ事情」が変わってきており、部分品を含めた自動車産業の確立が要請されるようになった。それゆえ、部分品の税率を引き上げて、当該産業を保護しなければならない。

ここで注目すべきは、「適当ニ」という表現である。このように曖昧な表現を用いた理由は何か。

国内の自動車産業は「幼稚産業ニ属スル」から、関税だけで保護しようとすれば高い税率を設定せざるをえない。しかし、一方で「他ノ産業ニ与フル影響」も考慮しなければならない（別紙資料③）。自動車産業の保護育成と他産業の発展は一面で二律背反の関係にあるから、両者のバランスをとるような「適当」な税率の設定が求められる。しかし、「適当」な税率は生産コストに規定されるし、生産コストは生産台数に規定されるだろう。そして、生産コストは「生産組織」のあり方や「製造奨励」の方法、生産台数は「販売組織」のあり方や「使用奨励」の方法など他の施策によって変動する。要するに、不確定要素が多い。だからこそ、「適当ニ」という曖昧な表現を用いざるをえなかったと考えられる。

より正確に解釈すれば、この文脈は部分品に限定されており、その税率をあまり大幅に引き上げると、組立事業と修繕事業のコストが膨らみ、それらの発展が抑制される。国内の部分品産業が十分に発達しておらず、部分品を完全に自給できない当時にあつては、裾野の広い部分品産業の保護育成と組立・修繕事業のそれとが二律背反の関係にあつた。部分品を含む自動車産業の振興を図るための「適当」な税率の設定はきわめて難しい課題だったのである。

エンジンの取扱いに関する「答申案」の根拠

最後に、③自動車用「原動力機」ないし「石油機関」（エンジン）の取扱いに関する「答申案」の根拠と変更手続き上の問題点を確認しよう。

エンジンが自動車の部分品の中でとくに重要であることは多言を要しない。したがって、自動車産業の保護育成という視点から部分品の関税を引き上げるにあたり、エンジンを外すわけにはいかない。その方法としては、自動車用「原動力機」を部分品の中に「特掲」して「適当ナル従価税」を課すか、あるいは現在の「輸入税表」の区分に従って、「石油機関」の税率を全般的に引き上げるかという2つを想定できる（別紙資料②、別紙資料③）。

これらを比較した場合、大蔵省主税局は、後者の方法を「適当」と考える。なぜなら、自動車用「原動力機」は「農具又ハ船舶用」に利用されることもあり、明確な線引きが難しいからである。また、「将来石油機関ノ発達如何ニヨリ、自動車用ト同時ニ他ノ用途ニモ供セラルル」製品が開発される可能性も否定できない。さらに、現在の「輸入税表」にある「石油機関」の税率は、自動車用だけでなく、「自動自転車用」などの小型も、ディーゼルエンジンなどの大型も低すぎる。

以上の根拠をもって、主税局は、国内で「製造困難ナル特殊ノモノ」を除き、「石油機関」の税率の全般的な引上げは妥当と認められると説明したのである（別紙資料③）。

第二特別委員会は、主税局（関税課）所属のメンバーの情報を積極的に活用することで、自らの主張の説得性を高めたといえよう。

(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

自動車工業確立調査委員会は1932年3月11日、第3回総会を開き、第二特別委員会と第三特別委員会の審議結果を提示し、その承認を諮った¹⁷。

この総会において、第二特別委員会の竹内可吉委員長（商工省工務局長）は議案第一「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」につき、当該委員会の審議経過を①使用奨励、②製造奨励、③関税、④研究指導の順に報告した¹⁸。つまり、関税は3つ目に取り上げられたわけである。その内容は以下のとおり。

史料4¹⁹

斯業確立ニ関スル他ノ主要ナル保護施設トシテハ関税ガアリマスガ、特ニ将来外国製造業者ガ価格ヲ低下シテ我国工業ヲ圧迫スル虞アルヲ以テ、常ニ適當ノ保護関税ヲ課スルコトヲ必要ト致シマス、而シテ現行関税ハ部分品ノ税率著シク低ク、其ノ結果、部分品ヲ輸入シテ内地ニ於テ組立ヲ為ス者ヲ有利ナラシムルコトナルヲ以テ、之ヲ引上ゲ完成品ニ近キ税率ニ改正シ、或ハ石油機関中ヨリ自動車用ノモノヲ自動車部分品トシテ別個ニ取扱ヒ適當ナル税率ニ改ムル等、斯業ノ保護ニ不十分ナキヲ期スルコトハ最モ必要ナル方策デアリマス。

かなり簡潔にまとめられているが、多くの解説は要しないだろう。外資が価格を引き下げて輸出攻勢をかけてくる事態に備え、完成品に比して低率の部分品の関税を引き上げること、その際、「石油機関」を外すと効果を減じる可能性が残るため、自動車用「石

17 国産自動車の標準型式のあり方を審議していた第一特別委員会の結論は、1931年9月30日の自工調査委第2回総会で承認を得ていた。

18 より正確には、別紙の「第二特別委員長ノ説明」を石坂書記が朗読し、その内容に関して後藤幹事が逐条説明を加えた。ただし、それらの内容は議事録に残されていない。

19 添付資料「別紙（二）第二特別委員長ノ説明」5-6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号）。

油機関」を部分品として別個に取り扱うよう改めること。竹内委員長は、こうした関税改正が「最モ必要ナル方策」と訴えたのである。

こうした自工調査委（第二特別委員会）の結論について、少なくとも神戸大学附属図書館デジタルアーカイブの新聞記事文庫を検索する限り、メディアは、標準型式の策定と「充分の保護奨励」、そして「生産販売の組織方法」の整理統一を報じただけで、部分品の関税引上げに触れていない²⁰。

しかし、関連業界の反応はすばやかだった。たとえば、東京自動車商組合（東自商組合）は1932年4月21日、東京商工会議所（東商）に自動車部分品の関税引上げ反対の陳情を行った。これを受けて東商は、関税調査常設委員会に当該事案の審議を付託する。同委員会は4月23日、30日、5月13日、28日の計4回会合を開き、東自商組合と自動車製造業者双方に出席を求めて意見を聴取するなど「慎重」に審議した結果、「自動車部分品関税引上ニ関スル意見書」を決定し、役員会に提出した²¹。東自商組合は1930年8月16日の段階で自動車部分品の関税引上げ反対の請願をしていた²²から、自工調査委の決定に迅速に動くことができたと考えられる。

東商は「意見書」の中で、自動車産業の確立が「急務」であることに理解を示しつつ、次のような反対意見を表明した。すなわち、為替相場下落によって当該産業を取り巻く経営環境が改善している現在、「直ニ高率ナル関税引上ノ方法」を用いて保護することは、自動車製造業者が受ける「利益」に比べて、「一般自動車利用者ノ蒙ル目前ノ不利益ノ大ナルモノ」がある。したがって、今は部分品の関税引上げのタイミングではない。東商は1932年6月9日、この「意見書」を高橋是清大蔵大臣と中島久万吉商工大臣に提出した²³。

同様に、日本自動車業組合連合会も1932年6月、自動車および同部分品の関税引上げの動きに対し「絶対反対の猛運動」を展開した。同月5日の日曜日には、柳田諒三会長と新倉文郎理事長をはじめ関西から上京した加盟団体の代表者19名が、次節で取り上げる関税調査会の委員の自宅を訪れて、以下の陳情書を手交したと報じられた²⁴。

20 「国産自動車標準形式 採択されるべき試作」『大阪時事新報』1932年3月18日。

21 「自動車部分品関税引上反対問題審議記録」日付不明『主要問題処理記録』1932年度第1冊（「東京商工会議所関係資料」R.11/1271）。

22 1929年から30年にかけて、日本乗合自動車協会は自動車の使用普及を促すことの重要性を訴えながら自動車と同部分品の関税引下げを、日本自動車業組合連合会は部分品の「関税軽減」をそれぞれ大蔵省に求めている。東自商組合の請願もこうした動きと同じ文脈に位置づけられる（大蔵省主税局「関税改正請願集（其ノ六）」1929年1月、大蔵省主税局「関税改正請願集（其ノ八）」1930年7月、大蔵省主税局「関税改正請願集（其ノ九）」1930年11月『昭和財政史料』第1号第51冊（国立公文書館所蔵））。

23 「（発第四三号）自動車部分品関税引上ニ関スル意見書」1932年6月9日『主要問題処理記録』1932年度第1冊（「東京商工会議所関係資料」R.11/1271）。

24 日本自動車業組合連合会は、陳情書と同時に提出した理由説明書の中で、日本国内の乗用車のほぼすべてが完成車と部分品の輸入、および当該部分品の組立によって供給されている現状と、部分品関税の引上げにともなって完成車の輸入に「転換」した際の税収の減少などを訴えていた（「関税引上反対の猛運動始る 各調査委員の寝込みを襲って業界代表揃って陳情」『時事新報』1932年6月7日）。

○バスとトラックはともかく、乗用車の生産計画とそれに要する設備は「近き将来に於て之を（国産品に＝引用者）期待し得ざる現状」であるから、関税引上げは自動車産業の確立に寄与しない。

○乗用車向け部分品の関税引上げは製造業者に「致命的の打撃」を与える。

○関税引上げは、運輸政策の「破綻」を招き、50万を超えるわれわれ「自動車交通直接従事者」の「死活」問題を引き起こすことは明白である。

他方、直接影響を受ける外資の動きはより素早かった。メディアによれば、日本GMのR.A.メイ専務は1931年11月、神戸税関に対し「長文の陳情書」を提出したとされる。そこには、部分品の関税を引き上げた場合、それを入手できない日本の組立事業の発展を阻害するだけでなく、当該事業に従事する労働者の失業問題を引き起こし、延いては国の歳入を減じる結果を招くだろうと記載されていたという²⁵。この報道だけでは、「長文の陳情書」の中で日本GMが訴えた内容は詳らかにならない。しかし、同社が強い危機感を抱いたことは想像できよう。実際に、日本GMは1932年6月、円安と関税引上げに対応すべく、全従業員420名の約3分の1に当たる144名の「整理解雇」を決定したと報じられた²⁶。

こうした働きかけもむなしく、関税改正は税率の設定という実務的な段階に歩みを進めるのである。

4 関税調査委員会と同幹事会における審議

本節では、関税調査委員会と同幹事会における審議の検討を通じて、自動車部分品関税の具体的な税率の設定に至る経緯とそこで用いられた利害関係者の論理に接近したい。

(1) 自動車部分品を対象にした理由

関税調査委員会は、大蔵省が全面的な関税改正後の1926年5月に常設機関として設置した。同省主税局関税課はそのねらいを、上記の改正の目的を達成するにあたっては、「常ニ内外ノ産業貿易其ノ他社会事情等ニ勘案シ、必要ノ都度敏速ニ適実ナル税率ノ制定改廃」をしなければならず、「朝野ノ衆智」を集めた調査機関を常設し、「調査審議」と「慎

25 「部分品関税の引上は却って日本の損失」『大阪朝日新聞』1931年11月29日。なお、R.A.メイは日本GMの「代表者」であった（『自動車製造者』『昭和財政史資料』第4号第88冊）

26 日本GMは1932年6月1日、経営側と従業員側の委員が集まって工場懇話会を開催し、前田工場次長が会社の内情を詳しく説明し理解を求めたものの、従業員側の委員は「解雇絶対反対の意思」を変えることなく、物別れに終わったとされる（『不振のG・M遂に大整理を断行』『大阪毎日新聞』1932年6月3日）。

しかし、内外産業資料調査会は、この部分品関税引上げが、フォードとGMの輸入部分品価格に与えるインパクトは必ずしも大きくなく、「営業上さしたる影響を来すとは思はれず」、また、それらの工場の作業もこの関税引上げについてのみえれば、それほど障害にはならないと見通していた（内外産業資料調査会編（1932）79-80ページ）。

第3表 関税調査委員会のメンバー（1932年4月15日時点）

氏 名	役 職	所 属	ポストなど
高橋 是清 黒田 英雄 太田 正孝 中島 鉄平 金子 隆三	会長 委員 委員 委員 委員	大蔵省	大臣 次官 参与官 主税局長 横浜税関長
中島 知久平 吉野 信次 寺尾 進 竹内 可吉	委員 委員 委員 委員	商工省	政務次官 次官 貿易局長 工務局長
砂田 重政 石黒 忠篤 小平 権一	委員 委員 委員	農林省	政務次官 次官 農務局長
岩城 隆徳 永井 松三 武富 敏彦	委員 委員 委員	外務省	政務次官 次官 通商局長
加藤 久米四郎 堀切 善次郎 北島 謙次郎	委員 委員 委員	拓務省	政務次官 次官 殖産局長
丹羽 七郎	委員	社会局	長官
斯波 忠三郎 矢作 栄蔵 神戸 正雄 加茂 正雄 中沢 良夫 桑田 熊蔵 大河内 正敏 森田 茂 堀切 善兵衛 大竹 貫一 飯塚 春太郎 兒玉 謙次 東郷 安	委員 委員 委員 委員 委員 委員 委員 委員 委員 委員 委員 委員 臨時委員	東京帝国大学 東京帝国大学 京都帝国大学 東京帝国大学 京都帝国大学 中央大学 理化学興業 京都市 大蔵省 衆議院 衆議院 横浜正金銀行 貴族院	教授（船用機関学） 教授（農業経済学） 教授（財政学） 教授（船用機関学） 教授（応用化学） 教授（社会政策学） 会長 市長 政務次官 議員（新潟県） 議員（群馬県） 頭取 議員
中島 鉄平 飯田 九州雄 広瀬 豊作 谷口 恒二 栗山 正雄	幹事 幹事 幹事 幹事 幹事	大蔵省	主税局長 書記官 書記官 事務官 技師
岸 信介 磯谷 光亨 黒田 鴻五	幹事 幹事 幹事	商工省	書記官 書記官 書記官
井野 碩哉 間部 彰	幹事 幹事	農林省	書記官 技師
西 春彦	幹事	外務省	書記官
棟居 俊一	幹事	拓務省	書記官

注）1．書記については省略した。

2．大蔵省の中島鉄平主税局長は、委員と幹事の両方に名前が記載されている。

資料）主税局「関税調査委員会開会毎現在会長、委員、幹事氏名」『昭和財政史資料』第4号第105冊、
「神戸正雄博士の経歴及び業績の概要」『経済論叢』第80巻第4号、秦編（2001）、日外アソシエーツ編（2003）、日外アソシエーツ編（2004）、斎藤（1983）などより作成。

重ナル判断」に基づき「時代ノ要求ニ適合セル税率」を設定することと説明した²⁷。

第3表に示した委員の顔ぶれを見れば、大蔵省をはじめ、商工省、農林省、外務省、拓務省といった省庁から次官、商工省貿易局長や外務省通商局長など関税に関わる政策を管掌する局長クラスの官僚が参加したほか、大学教授や政治家など文字どおり「朝野ノ衆智」を集めた様子をうかがえる²⁸。

1926年関税改正において、自動車は「深刻な対外競争に直面し」ていたものの、「国内供給を欠き、しかも技術的参入障壁も高かったから関税による保護は選択されなかった」とされる（長谷川・宮島（1992）56-57ページ）。しかし、その後の自動車部分品の輸入増を受けて、関税のあり方を検討する必要性が著しく高まったのである。

この点は、関税調査委員会の次の説明からも明らかだろう。すなわち、1931年時点において、自動車の利用拡大にともない部分品の需要が増加したため、その生産も伸びつつある。たとえば、海老原製作所やダンロップ護謨、横浜護謨など「品質モ相当優良ナル」製品が生産されるようになっている。ただ、部分品の輸入は近年、漸減傾向をたどっているとはいえ、米国からの輸入は年間約1300万円に達し、国内需要の約60%を占める現状にある。

こうした実態を踏まえた場合、自動車産業の確立に向けて、交通機関の整備と国防の視点から将来的に「種々ノ施設」を講じる必要がある、また、完成車と部分品の双方を「総合」して検討しなければならないことは理解できる。しかし、さしあたり「部分品ノ生産ノ確立ヲ期シマスルコトガ先ヅ順序デア」り、補助金も有効とは思いますが、「一部分ハ関税ニ依リテ<之ヲ>保護致シマスルコトモ必要」と考える²⁹。

以上のように関税調査委員会は完成車よりも、部分品の保護育成を優先して関税改正を審議したのである。ここに「一部分」と断りを入れた理由は次項で審議過程を検討する中で明らかになるだろう。

(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

2つの<審議機関>の人的関係

具体的な分析に先立ち、加藤（2020a）に掲げた第1表と本稿の第3表を用いて、自

27 大蔵省関税課「関税調査委員会設置理由」『昭和財政史資料』第1号第47冊、「関税調査委員会官制ヲ定ム」『公文類聚・第五十編・大正十五年～昭和元年・第六巻』（国立公文書館所蔵）。

28 このうち自動車と同部分品の関税について、持論を展開したのは大河内正敏である。彼は新聞紙上で、次のような自動車産業の確立策を論じていた。すなわち、まず完成車の関税を撤廃し、米国からの輸入車によって国内の需要を充たす。この措置を通じて修理に必要な部分品産業を振興する。部分品産業が発展した後に組立事業の確立を図る。そのために、「部分品だけに「禁止関税の能力を適用する」。ここで「禁止関税」は、「絶対的に外国の品を入れさせない」水準の高関税を指す（「関税合理化（下）」『満州日報』1932年4月21日）。大河内の持論は、少なくとも、自工調査委や後述する各省協議会で開陳されなかったという意味で、<独創的>な見解といえよう。

29 「〔極秘〕五六四 自動車部分品ノ説明（七、五、一七）」『関税調査委員会幹事説明書』『昭和財政史資料』第4号第54冊。

自動車工業確立調査委員会第二特別委員会と関税調査委員会の人的関係を確認しておこう。

いうまでもなく、関税調査委員会の対象は自動車に限定されたわけではないから、メンバーの重複はほとんどない。商工省の吉野信次次官と竹内可吉工務局長、大蔵省の中島鉄平主税局長くらいである。ただし、第二特別委員会の竹内委員長が1926年5月の時点で、同年の全面的な関税改正後に常設機関として設置された関税調査委員会の幹事を拝命していたことは注目してよい³⁰。竹内は自工調査委発足時点で関税について一定の知識を有していたと推察できるからである。また、中島が関税調査委員会の委員と幹事を兼任していたことも興味深い。主税局長であり、かつ関税関連業務に長く従事した彼が、税率の設定という実務的な審議をする場である幹事会に出席したことは、商工省の施策をスクリーニングする意味をもった可能性を指摘できよう³¹。

審議

関税調査委員会で審議の対象となった品目は非常に多く、幹事会を含めた会合の回数は（残された史料から判明する限りで）251回にのぼった³²。そのうち自動車部分品は、主に第150回幹事会で取り上げられた。

1932年4月8日開催の第150回会合³³では、商工省の後藤保清工業課長から自動車工業確立調査委員会の部分品の関税引上げという決議に基づいて、商工省で「研究」した「改正案」の内容、すなわち①1.5トン級のバスとトラックの部分品を対象に、現行の国定税率30%、協定税率25%を完成車と同じ35%に引き上げること、②シャシは「半製品」として取り扱い³⁴、税率を35%に設定すること、③発動機も部分品と同様に35%の税率を課すこと、④35%という税率は補助金を付与した場合の国産車の販売価格に照らして

30 当時の関税調査委員会には商工省から四条隆英次官、副島千八商務局長および宮内国太郎工務局長が委員として参加していた（「関税調査委員会官制並委員等氏名」1926年5月17日『昭和財政史資料』第2号第57冊、松野（1989）17ページ）。

31 自工調査委の斯波会長が関税調査委員会の委員を兼務している点も目を引く。ただし、斯波は第二特別委員会に出席しておらず、関税改正に対するスタンスが不明確なため、兼務したことの意義は判然としない。また、彼は、これらの＜審議機関＞だけでなく、文政審議会委員、発明奨励委員会委員、航空事業調査委員会委員、臨時財政経済調査会臨時委員、帝都復興院評議会評議員、帝国経済会議議員、臨時産業審議会委員など数多くの＜審議機関＞に参加しており、自工調査委と関税調査委員会だけを結びつけるのはミスリードを招くかもしれない。斯波の経歴については、「故斯波忠三郎位階追陞ノ件」1934年10月3日『叙位裁可書・昭和九年・叙位卷三十二』（国立公文書館所蔵）を参照されたい。

32 商工省工務局関係に限っても、幹事会は自動車部分品、瓦斯機関および石油機関のほかに、小麦粉、黄燐・赤燐・硫化燐、硫酸ソーダ、クロール酸加里、ナフタリン、サッカリン中間物、人造麝香、石絨製品、硝子板、マグネシウム、安全剃刀の刃、懐中時計部分品、陶歯、大型鉄製ロール、電記用カーボン、セルロイドを取り上げた（「関税調査委員会幹事会ニ於ケル審議品目（工務局関係）」『昭和財政史資料』第4号第105冊）。

33 開会は14時30分、閉会は17時だったから2時間30分をかけたことになる。

34 大蔵省は、シャシを完成品として扱うよう強く変更を求めたものの、関税調査委員会幹事会で議論した痕跡はなく、その「意見」は認められなかったようである。ただ、その理由は審議の過程で語られた可能性はあるものの、史料では確認できない。

妥当と考えられること、が説明された³⁵。このうち③は、「石油機関」（内燃機関）から自動車用のそれを分離することを意味する。

この説明を受けて、中島鉄平幹事（大蔵省主税局長）が、1.5トン級のバスとトラックを対象にした理由は何か、飯田九州雄幹事（大蔵省書記官）は、ノックダウン生産のために輸入されるフォードとGMの部分品に対しても35%の税率で十分と思うか、それぞれ質問をした。後藤工業課長は、中島に対して、保護措置による確立を見込めるためと応じ、飯田には輸入総額の7-8割におよぶフォードとGMについては十分ではないが、残り2-3割を占めるその他の部分品に関しては目的をほぼ達し得ると答えた。

後者の点については、商工省囑託の吉田永助が、日本の部分品製造業者が生産している「補充用モノ」の場合、フォードとGMの製品であっても高品質とはいえず、価格の低廉さが支持されているに過ぎないので、10%の関税引上げでも「相当保護ノ効果」を期待できると述べた。さらに、彼は「完成部分品」に関して、いまだ国内の部分品産業が「発達不十分ナル」ため、ほぼすべてを輸入品に依存しており、税率引上げの効果は「不徹底ノ憾」もあるが、漸次効果をあげられるよう努めたいと補足した³⁶。

しかし、大蔵省出身の幹事はこうした説明に納得しなかった。たとえば、広瀬豊作幹事（書記官）は、まず関税改正の結果として輸入車の価格がいくらになるのかを問い、岸信介幹事（商工省書記官）の2310円（現在市場価格2100円）との回答を受けて、「此ノ程度ニテハ内地品ハ輸入品ト競争シ能ハザルニ非ズヤ」と重ねて問い質した。さらに、差額を補助金で充当するとの岸の返答にも、補助金を全廃して関税のみで保護してはどうかと異論を唱えた。大蔵官僚としては、財政支出をとまなう補助金ではなく、関税引上げの方が望ましい施策であったと考えられる。こうした意見については、商工省の後藤工業課長がこれまでの「経験」に照らした場合、関税と補助金を合わせた施策を講じる方が「確實ニ効果」をあげられると反論している。

こうしたやり取りを経て大蔵省の中島幹事は、明治以来の自動車関税の軌跡を振り返ったうえで、「僅一割ノ引上ハ意義乏シキ嫌ナキヤ、自動車工業ヲ我国重要産業トシテ之ヲ保護スル以上、根本的ニ其ノ対策ヲ考究スル必要アルニ非ズヤト思料ス」と商工省案を正面から批判した³⁷。繰り返しになるが、中島は大蔵省に奉職して以降、関税に長く携わってキャリアを形成した主税局長であり、関税のプロフェッショナルとでもいべきメンバーであった。過去の実績を踏まえた彼の発言は重みをもったはずである。それは、この発言に続く岸幹事の次の言葉に表れている。

35 「関税調査委員会幹事会会議日誌（第150回）」1932年4月8日、2-3ページ『昭和財政史資料』第4号第102冊。

36 「補充用モノ」と「完成部分品」がそれぞれ具体的にどの部分品を指すのかは史料から明らかにならない（前掲「関税調査委員会幹事会会議日誌（第150回）」、4-6ページ）。「完成部分品」はエンジンやトランスミッションなどいくつかの部分品を組立て「完成」したものを指すのだろうか。

37 前掲「関税調査委員会幹事会会議日誌（第150回）」、7-9ページ。

史料5³⁸

五割程度ノ課税ニテハ、乗用自動車ノ如キハ我国ニ当分其ノ生産工業確立ヲ期待スルコトヲ得ズ、従テ確立ヲ期スルニ足ラザル程度ノ関税引上ハ徒ニ需要者ヲ苦シムルニ止マルヲ以テ、最モ確実性ノモノヨリ保護確立セシメ、茲ニ根拠ヲ置キテ漸次其ノ範囲ヲ拡張スルヲ適当ト認メタルモノナリ。

商工官僚の岸自身が、（バスとトラックではなく）乗用車の保護育成にとって、関税政策の有効性を認めておらず、具体的な内容は詳らかにならないものの、他の施策に軸を置くことを明言したのである。

1932年4月12日に開かれた第151回幹事会においては、自動車部分品から除外されている原動機が取り上げられた。この点に関して、岸幹事は、他の部分品と同じ従価35%に改正することを求めた。それに対し、栗山正雄幹事（大蔵省技師）は、石油機関のうち「自動車原動力機」の現行関税率は34%に相当し、わずか1%の引上げが必要なのかと質問した。これに応じた商工省の吉田（嘱託）は、重量の軽いものは現行の税率でも「差支」ないが、重量の重い原動機の場合、「現行率ハ軽キニ失スル」と認められるので引き上げたいと発言している。結局、この会合では、石油機関から自動車用のものを分離したうえで税率を引き上げるという理解でよいかという栗山の質問に、岸が「然り」と答えて決着をみたようである³⁹。

以上のように、関税調査委員会および同幹事会では、主に商工官僚と大蔵官僚が部分品の関税改正をめぐる議論をリードした。その過程で、自動車産業の確立に向けた施策の中で関税引上げは必ずしも重要な位置づけを与えられないことが明らかになったと考える。関税は、あくまでも他の施策と合わせて引き上げなければ十分な効果を期待できない施策と認識されていたといえよう⁴⁰。

結 論

この項を結ぶにあたり、関税調査委員会が1932年5月に導き出した結論を以下に示す。

史料6⁴¹

自動車部分品ハ近時其ノ生産漸ク増加シ、同時ニ自動車工業保護奨励策ノ講ゼラレ居ルニ拘ラズ、前記ノ如ク部分品トシテ輸入セラルルモノ少カラザルヲ以テ、現状ノ儘完成品ト部分品トノ間ニ税率ノ間差ヲ存セシムルニ於テハ、独り部分品

38 前掲「関税調査委員会幹事会会議日誌（第150回）」、9ページ。

39 「関税調査委員会幹事会会議日誌（第151回）」1932年4月12日、9-10ページ『昭和財政史資料』第4号第102冊。

40 もちろん、自動車工業の産業政策における関税の正確な位置づけは、他の施策を対象にした審議の実態を明らかにしたうえで、それらを比較検討しなければならない。

41 前掲「極秘 諮問第九号ノ内 自動車部分品」3ページ。

ノ生産ニ対シ打撃ヲ与フルノミナラズ、延テハ自動車工業確立計画ノ遂行上支障ヲ来スノ虞アルヲ以テ、此ノ際其ノ税率ヲ改正シ斯業ノ保護確立ヲ図ルノ要アルベク、而シテ其ノ税率ハ自動車ノ税率並協定税率等ヲ勘案シ、之ヲ従価四割二分（即チ協定税率ハ従価三割五分）ニ改正スルヲ適当ト認ム。

この史料の「前記ノ如ク」は、「自動車部分品（原動力機ヲ除ク）ニ関スル参考書」の「輸入額表」に記載された数値を指している⁴²。関税調査会は、自動車と同部分品の税率の差を放置することが、国内の部分品生産の発展を阻害するだけでなく、全体として自動車産業の確立の障害になることを税率引上げの理由にあげたのである。

(3) 1932年関税改正

以上のように、自動車工業確立調査委員会と同第二特別委員会、そして関税調査委員会と同幹事会の審議を経て1932年6月、関税定率法の一部改正が実現した。具体的にいえば、政府は、部分品（「原動力機」を除く）の税率を従価30%から従価42%（日仏協定税率は25%から35%）に引き上げると同時に、内燃機関の中で区分した「自動車用のもの及自転車用のもの」の税率を従価35%に設定した（第4表）⁴³。

第4表 自動車関税率の推移

単位：%

	関税定率法	協定	関税定率法 改正	税率改正	協定	税率改正	協定
	1911年7月	1911年9月	1926年3月	1932年6月	1932年11月	1937年8月	1938年1月
自動車	50	35	50			70	49
同部分品	30	25	30	42	35	60	50
自動車用内燃機関	20		11	35		50	

注) 1. 協定は日仏協定税率を意味する。

2. 1923年9月から1924年3月までは、貨物車・部分品・エンジンは免除、その他は半減。

3. 1937年、38年の部品とエンジンは従量税を従価に換算したもの。

4. 斜め字は、一個の重量100キロ以下の瓦斯・石油機関の従量税率を従価に換算したもの。

出典) 呂 (2011) 155ページ。

原典) 大蔵省関税部編 (1960) 『日本関税・税関史 資料Ⅱ 関税率沿革』。

42 この表は1924年から32年を対象にして、シャシ、護謨タイヤとインナーチューブ、その他（の部分品）の輸入数量と輸入価額を調べたものである。なお、1932年は1月から3月までの3ヶ月間に限られる（関税調査委員会「自動車部分品（原動力機ヲ除ク）ニ関スル参考書」1932年5月『昭和財政史資料』第4号第122冊（国立公文書館所蔵））。

43 通商産業省編 (1971) 203ページ。

先に述べたとおり、シャシは「半製品」として扱われることとされた。とはいえ、「輸入税表」に「半製品」という区分があるわけではない。実際には、「自動車部分品（原動力機ヲ除ク）」に含まれており、変更されなかったのである⁴⁴。ただし、その理由については、とくに説明がないので詳らかにならない。

【未完】

（かとう けんた・高崎経済大学経済学部教授）

44 この「輸入税表」において、自動車部分品は、シャシ、護謨タイヤおよびインナーチューブ、その他の部分品に分けられた（前掲「自動車部分品（原動力機ヲ除ク）ニ関スル参考書」）。