

〈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——（3・完）

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、第63巻1号）
 - (3) 第二特別委員会が導き出した結論
 - (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（以上、前号）
- 5 自動車工業確立に関する各省協議会における審議（以下、本号）
 - (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

5 自動車工業確立に関する各省協議会における審議

(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

自動車工業確立に関する各省協議会は1934年8月10日に第1回会合を開き、吉野信次商工次官がその冒頭で設置の目的を説明した。詳細は加藤（2019c）に譲るが、各省協議会は、自動車工業確立調査委員会の結論に基づいて実施した諸施策を「総括」とともに、事業環境の変化を踏まえたうえで、「秘自動車工業確立要綱」（1934年7月18日）¹をたたき台にして、自動車産業の確立に向けた政策を立案することを目的にしていた。

上記の「総括」の中で、吉野次官は、全体的に見ると「予期ノ如ク運バナカッタ事ハ遺憾」としながらも、部分品の関税引上げに関しては、「相当大ナルコトハ実現サレテ居」とその成果を高く評価した²。また、メディアは、この関税引上げが国産部分品の需要を喚起することで生産の拡大を促す一方、輸入部分品の価格上昇によってフォードとGMの組立工場は「やや苦境にある」と報じた³。第5表の「部品」欄によれば、輸入額は1931年から33年にかけて1295万円から1201万円へと微減しており、一定程度の輸入防遏効果を見出すことができる。

第5表 自動車および同部品の輸入動向

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
1925	1,765			1,765	4,600	7,061	11,662
1926	2,381			2,381	5,325	10,392	15,716
1927	3,895			3,895	8,063	10,219	18,282
1928	7,883	1,910		9,793	13,771	18,474	32,245
1929	5,018	2,019	29,338	36,375	9,546	24,062	33,608
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
1936	1,117	1,061	30,997	33,175	3,578	33,459	37,036

出典) 呂 (2011) 109 ページより作成。

原典) 自動車工業会『自動車工業資料』1948年、35 ページ。

さらに、1920年代後半と比べた場合、輸入台数、輸入金額ともに、そして完成品、部分品ともに大幅な輸入減を示したことが同表から読み取れる。ただし、この点については、金解禁にともなう為替レートの変動の影響を考慮しなければならない。すなわち、1930年から33年にかけて、為替レートは（100円当たり）49～50ドルから20～31ドル

1 『昭和財政史資料』第6号第61冊。この史料の全文は加藤（2019c）に載せている。

2 商工省工務局「秘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、2-3 ページ。

3 続けて日本のノックダウン生産の大半はこの2社で占められていることにも言及した（「自動車工業（四）」『中外商業新報』1934年11月6日）。

へと著しく円安が進んだ。その結果、シボレーの場合、セダンは2300円から4250～4695円、トラックも2044円から3645～3995円へと大幅な価格上昇を余儀なくされた（呂（2011）155ページ）。関税政策の効果を誇った吉野の言葉を文字どおりに受け入れられない所以である。

しかし、各省協議会の開かれた1934年には、台数、金額の双方で顕著な輸入の増加を記録した点に注意しなければならない。こうした情報がどの程度広まっていたのかは判然としないものの、関係省庁の官僚が、リアルタイムの情報にアクセスできた可能性はあるだろう。

本節における関税の審議は、こうした実態を前提に検証する必要がある。具体的な分析に先立ち、第6表を用いて各省協議会のメンバーを確認しておこう。

第6表 自動車工業確立に関する各省協議会のメンバー

所属	氏名	ポスト
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	嘱託
	中島	事務官
	松久	雇
	吉田	嘱託
大蔵省	中島 鉄平	主税局長
	谷口 恒二	主税局関税課長
	栗山	技師
	竹内	事務官
	松隈 秀雄	事務官（主税局）
	木谷	技師
	伊藤	技師
内務省	唐沢 俊樹	警保局長
	安井 英二	地方局長
	永安 百治	事務官
	中島	事務官
鉄道省	朝倉 希一	工作局長
	山下	運輸局自動車課長
	徳永 晋作	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 喜六	総務部施設課長
	藤澤 威雄	技師
	松井 春生	総務部長
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）

陸軍省	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)
海軍省	島内	大尉
	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
外務省	松尾	機関少佐 (艦政本部)
	来栖 赳夫	通商局長
拓務省	n.a.	条約第二課長
	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
三井鉦山	牧田 環	会長

注) 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。

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』、森(2020)207ページより作成。

このうち、議論をリードしたのが、大蔵省の中島鉄平主税局長と谷口恒二主税局関税課長であったことはいうまでもない。

加藤(2020b)で確認したように、中島局長は関税に関する専門知識と実務能力をもっていたと考えられるが、各省協議会に出席したのは第1回会合と第2回会合だけであった⁴。したがって、大蔵省の見解はもっぱら谷口関税課長によって表明された。谷口は1919年7月、東京帝国大学法科大学政治科を卒業して大蔵省に入り、20年11月に司税官に任命された後、大津税務署長、税関事務官、長崎税関監視部長兼港務部長、大蔵省書記官を経て34年2月に主税局関税課長に就任した⁵。彼もまた関税の専門知識と実務能力を備えたプロフェッショナルであったといえよう。

4 各省協議会メンバーの出席状況については、加藤(2019c)を参照してほしい。

5 谷口はその後、1934年12月の大臣秘書官兼大臣官房秘書課長、36年8月の文書課長を経て37年5月主計局長に就任、そして41年7月に事務次官へと登りつめた(「故正四位谷口恒二位階追陞の件」『叙位裁可書・昭和二十年・叙位卷十八・臨時叙位』(国立公文書館所蔵)、大蔵省百年史編集室(1969)70-72ページ、戦前期官僚制研究会編・秦著(1981)151ページ)。

(2) 関税政策をめぐる審議と結論

どのように審議されたのか

自動車工業確立に関する各省協議会は、1934年8月14日開催の第2回会合で関税を集中的に取り上げた。この会合の目的は、各省の担当者が前出の「秘自動車工業確立要綱」を持ち帰って検討した結果を踏まえて審議をすることにあり、関税もその一環として組立にのせられた⁶。

口火は、大蔵省の谷口恒二関税課長によって切られた。すなわち、関税を引き上げた場合、フォードとGMは日本国内で生産を拡大すると考えられる。こうした動きを防ぎ、「新設」の国内メーカーのみに生産させることには「多少ノ困難」を感じる。言い換えれば、標準型式自動車（標準車）の保護に照準を絞った関税引上げは難しい。仮に関税を引き上げるならば、標準車だけでなく、自動車と同部分品全般を対象にせざるをえず、そうなると、フォードとGMは国内で部分品を生産し始めるだろう。要するに、標準車の保護という目的に限定した関税引上げは不可能である、これが谷口の見解であった⁷。

こうした見解には、商工省の坂薫工政課長⁸と竹内可吉工務局長も理解を示した。竹内は、標準車とそれ以外を区分した関税の設計は技術的に難しく、（国防ではなく）産業振興の視点からは、国内で部分品産業が発展するのであれば、組立事業は外資が担うことになっても「已ムヲ得ナイ」という考えは成り立つし、「ソレデモ結構」と述べた。ただ、その直後に可能であれば「日本人ノ手デヤリ度イ」と続け、関税によって外国製品の輸入を防遏できた場合は、競争を国内メーカー間に限定できるとその効果に期待を寄せた。

谷口課長は関税引上げの範囲について、1932年6月の改正時には1.5～2トンクラスのトラックとバスを念頭に置いて実施したが、今後は「極端ニ言ヘバ、新シイ形式（標準型式＝引用者）ガ出来ル度ニ」税率を引き上げるのかと質問した。これに対し、竹内局長は直接的な返答を避けながら、前回の改正は部分品の関税率を完成車の水準に合わせるために行ったが、「今度ハ本腰ヲ入レテ保護シ度イト云フニ外ナラナイ」とねらいの違いを強調した。この返答を受けて谷口は、大蔵省も自動車産業の重要性を認識しているので、1932年の関税改正の効果を検証した方がよいと提案している。前述のとおり、部分品の関税引上げの輸入防遏効果を検証することは難しいけれども、関税を司る大蔵省も第5表と類似の情報を得ていた可能性は高い。同省は1882年以降、詳細な貿易統計を発表していたからである⁹。

6 竹内は第1回会合の最後に「今差上ゲタ、試案ハ突然デアッテ、直チニ御意見ヲ聞ク事ハ困難カト思フカラ、可成近イ内ニモ一度御集ヲ願ヒ度イ。ソレ迄ニヨク御研究ヲ願ヒ度イ」と出席者に依頼していた（前掲「各省協議会議事経過大要 第一回」、17ページ）。

7 商工省工務局「秘自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要 第二回」1934年8月14日、3-4ページ。

8 坂は「仮ニ関税ノ引上ヲナスストスレバ、標準車ノ部分品ノ関税ヲ引上スルコトハ困難デ、結局ハ一般的ナモノノ引上ニナル」と述べた。

9 当初の名称は『大日本外国貿易年表』であったが、1929年以降は『日本外国貿易年表』に変更された。

陸軍省の田辺盛武整備局動員課長も商工省と歩調を合わせるように国産の重要性を訴えた。谷口課長はこの発言に対し、「差別待遇」という海外からの批判を想定しつつ、説明可能な形で関税引上げの実施を検討したいと引き取り、竹内局長も国産化の推進は関税政策だけでなく、他の施策を併せて取り組まなければならないと応じた¹⁰。こうした認識は自動車工業確立調査委員会第二特別委員会における吉野次次の発言と共通している。結局、第2回会合で関税の話はこれ以上深まらなかった。

8月23日開催の第4回会合においては、許可制との関連から関税が審議された。まず、鉄道省の朝倉希一工作局長が、許可制の導入によって自動車産業を確立できるという見解に疑問を呈した。朝倉は、「許可事業ニナンカシナイデ、関税ヲズット上ゲル丈テ良イ」と述べて関税引上げの効果を強調していた。この意見に対して、海軍省軍務局の細谷中佐は税率引上げにともない、外資が日本での生産を拡大するのではないかと懸念を示し、商工省の坂工政課長は、関税引上げが外資の部分品の生産開始という結果を招いたドイツとカナダの実例を挙げて細谷の発言を補強した。続けて坂は、外資から部分品の供給を受ける国内メーカーは「勢力下」に組み込まれてしまうから、結局、外資による部分品生産を阻止しなければ、関税引上げの効果はないと主張した。この点については、陸軍省整備局動員課の伊藤久雄大尉も「殊ニ関税ヲ上ゲタ時ニ内地ニ外国会社ガ出ラレタラ何モナラヌ」と同意している。

朝倉局長もこうした意見を認め、外資が国内で部分品を生産、販売するようになった場合、「自分デヤツテハ需要者ニ信用ガナイカラ『フォード』等ニタヨツテヤラウト云フ人ガ出テ来ルダラウ」と述べた¹¹。結局、この会合では、フォードとGMによる部分品生産を防ぐために許可制を導入すべきか否かという点に議論が移り¹²、話題が関税に戻ることはなかった¹³。

関税政策は、プレイヤーの数を制限し、産業組織のあり方を規定する許可制と密接に関連する施策であったといえよう。

各省協議会は第5回会合（8月27日開催）において、自動車製造に従事していたり、関心をもっていたりする経営者から意見を聴取することを決めた。そして実際、第6回会合（8月29日開催）に三菱重工業の斯波孝四郎会長と川崎車輛の下田文吾専務、第7回会合（9月4日開催）に日産自動車の鮎川義介社長、自動車工業の加納友之介社長および豊田自動織機製作所の豊田喜一郎常務、そして第8回会合（9月7日開催）に三井鉱山の牧田環会長を呼んで要望を聞いている。その過程で関税が取り上げられることも

10 前掲「各省協議会議事経過大要 第二回」、4-6ページ。

11 朝倉はこれに続けて、関税引上げはバス事業者にとって不利になるため、鉄道省としては「直チニ賛成ハ出来ナイ」などと矛盾するような発言をしている。

12 たとえば、フォードとGMが日本で部分品の生産に乗り出すか、仮に乗り出す場合、両者に部分品の生産を認めるべきかといった点をめぐって意見が対立した。なお、許可制にも関わる関係省庁の見解に関する検証は他日を期したい。

13 以上は、商工省工務局「秘自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要 第四回」1934年8月23日、6-12ページを参照した。

あったが、すでに別の機会¹⁴に検討を加えてある。結論だけを述べれば、部分品の関税引上げを有望視したのは、鮎川と加納くらいであり、下田や牧田は他の施策を補完する役割を期待したにすぎなかった。

このようなヒアリング結果を踏まえて、9月12日に開かれた第9回会合では改めて関税をめぐる意見が交わされた。

まず竹内工務局長が、商工省の試案に関税引上げを盛り込んだものの、その税率に限度があることを認めたいうえで、関税を多少引き上げたところで、外国製品の輸入を防がないかもしれず、関税政策だけでどこまで効果をあげられるか、あるいは輸入制限にまで踏み込むべきかと発言した。それに対して、谷口関税課長は「外国車ニ差別ヲツケルト云フ問題デハ関税ハ余リ役ニ立タヌ」と述べ、坂工政課長も関税だけでは「無理」であると否定的な見方を示した。

陸軍省の永田中佐は輸入防遏効果に期待しない点で同じ立場をとりつつ、税収の増加という新たな論点を提示した。しかし、竹内局長から税率の限界を50%に設定し、「ソレ丈デハ内地工業ノ保護ニハナルマイ」と反論されたため、永田はすぐに地方税の減免を合わせて実施すべきと補足している。陸軍省整備局の山田中佐にいたっては、国内の自動車販売台数の減少を招くのであれば、「税ヲ上ゲルト云フ事ハ良イ事デハナイ」と反対とも受け取れる発言をした。結局、関税引上げの効果に対する期待値は総じて低かったといえる¹⁵。

そうした状況の中でも、商工省は関税重視のスタンスを崩さなかった。竹内局長は、税率の引上げによって輸入車の価格が上昇することで需要の減少を招くという山田中佐の意見に対し、国産車にシフトするから需要は減らないと反論したうえで、大蔵省に具体的な税率を訊ねた。谷口関税課長の応答は「陸軍ノ計画」を根拠に「ソレ程関税ヲ上ゲナクテモヨサソウニ思ハレルシ」、あまり高い税率を設定すると国産車との価格差が大きくなりすぎる恐れもあるから、50%くらいが適当というものであった。この数値は先述した竹内の想定と一致する。ただし、谷口はその実現を楽観視していなかった。「現ニ関税引上ゲニ対シ反対ノ陳情ガアル様ダ」と利害関係者の動きに触れつつ、「五割迄ハ上ゲテ欲シイ」と要望を述べたのである¹⁶。完成車の税率はすでに50%であったから、ここで想定されたのは部分品であったと推察できよう。

谷口関税課長が言及したとおり、日本自動車商工組合連合会（連合会）は1934年7月2日、東京商工会議所（東商）に対し、自動車および同部分品の関税引上げに反対する陳情書を提出していた。その中で、連合会は、①1932年6月に部分品の関税を改正したばかりなのに、更なる引上げによって「需要者ノ負担ハ到底堪ヘザルモノ」になること、

14 加藤健太「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—」(経営史学会中部ワークショップ報告、2017年6月10日、於：愛知大学)。

15 商工省工務局「秘自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要 第九回」1934年9月12日、10-12ページ。

16 前掲「各省協議会議事経過大要 第九回」、17-19ページ。

②自動車生産の大部分は輸入した部分品に依存しており、「大衆車」の生産に至っていない現時点での引上げは「直チニ交通運輸機関ニ大ナル支障ヲ来タス」こと、③自動車および同部分品の関税引上げはその大半を占める米国の「本邦重要輸出商品」に対する「報復関税」を招き、「一般国民、殊ニ農民ノ苦痛」を増すこと、④自動車産業の「保護方法」は関税以外の「適当ノ方策」を採るべきこと、といった理由を列挙した¹⁷。この他、大阪自動車商組合（大自商組合）も1934年8月27日、関税引上げ反対の陳情書を東証に提出している¹⁸。自動車および部分品の「需要者」は引上げに反対する見解をはっきりと表明にしていたのである。

第9回会合において、陸軍省の山田中佐は「関税ハイクラ上ゲテ貰エルカ、地方税ハ今何割下ゲラレルカ、作ル車モドノ様ナ物ガ出来ルカト云フ事ナド大体方針ヲ決メタラ如何カ¹⁹」と問いかけ、複数の論点について議論を促したが、結局、税率に関する明確な方針は打ち出されなかった。

どのような結論が導き出されたのか

自動車工業確立に関する各省協議会は1934年9月19日開催の第10回会合以降、商工省の「自動車工業確立方策」案のとりまとめに入ったが、その中心的な論点は許可制に置かれ、関税についてはほとんど審議していない。

その中であって、鉄道省の山岡祐章経理局購買第一課長は第10回会合で、外資の活動を制限する施策の事例としてベルギーを取り上げた際に、関税の効果を次のように説明した。すなわち、外資によるノックダウン生産への同国の対応策は参考になる。ベルギーは当初、完成車のみに40%の関税を課していたが、一定期間を経た後で部分品にも同率の関税を課すようになった。その結果、フォードは、アントワープで進めていた組立工場の建設を断念した。この事例から、部分品の関税引上げにより組立工場の進出を防ぐことができると考える。しかし、日本国内における外資の部分品生産を妨げることは難しい。フォードとGMの部分品は「量ガ多イシ設計モヨイ」ため、国内の部分品製造業者では太刀打ちできないからである²⁰。

山岡課長は、他国の事例を参考にしながら、部分品の関税引上げに一定の効果を期待したわけだが、この発言に対する応答は「議事経過大要」からは確認できない。結局、10月9日開催の第12回会合で以下の結論に落ち着いたようである²¹。

17 日本自動車商工組合連合会（会長小川菊蔵）「陳情書」1934年7月2日『主要問題処理記録』1934年度第3冊（「東京商工会議所関係資料」R.14／437）。

18 「自動車及ヒ部分品輸入関税引上ケ反対陳情」1934年8月27日『主要問題処理記録』1934年度第3冊。

19 前掲「各省協議会議事経過大要 第九回」、19ページ。

20 商工省工務局「秘自動車工業確立に関する各省協議会議事経過大要 第十回」1934年9月19日、11ページ。

21 11月7日開催の第13回会合の「議事要領」に初めて登場した外務省の来栖三郎通商局長と条約第二課長（氏名は不明）の発言は記録されておらず、竹内がフォードとGMによる工場建設は部分品の関税が低いことが原因ではないと述べたことと、鉄道省の朝倉工作局長が部分品関税についてはどの程度引き上げるかが「相当重要ナル問題」と発言したことしか確認できない（「秘自動車工業確立促進協議会議事要領 第十三回」1934年11月7日、10-11ページ）。

史料7²²

山岡

何レノ国デモ産業保護ノ為ニ関税ヲ上ゲテ居ル。ソレハ時機ヲ見テ手ギハ良ク急速ニ行ハネバナラス。自動車ニ限ラヌ事故書カナイデモ好カラウ。

局長

発表シタ時ニ関税ハ上ゲナイ方針ト決定シタト事業者ニ考ヘラレル事ハ困ル。

藤澤

既ニ此ノ影響ハ現クハレ>テ居ルノダカラ、必要ニ応ジテ等ト入レズトモ此ノ儘書イテ置イテ好イデハナイカ。

山岡

ソレデハ必要ニ応ジテ考慮スル事ト云フ位ニシテハ如何カ。

課長

六ノ（ロ）ヲ自動車及其ノ部分品ノ関税改正ニ付キ考慮スルコトト訂正シマス。

この史料によると、「産業保護」のための関税引き上げは自動車に限られないのだから、あえて文言に加える必要がないという鉄道省の山岡の意見に対し、竹内工務局長が若干の異論を唱えたものの、引き上げを明示することなく、関税改正を「必要ニ応ジテ考慮スル」という具体性を欠く表現に「訂正」することで決着をみている。

そして実際に、商工省「秘自動車工業確立方策」（1934年10月31日）²³では、その第6項の（ロ）として「自動車及其ノ部分品ノ関税改正ニ付考慮スルコト」という文言がそのまま使われたのである。上記のやり取りからは、各省協議会が導き出した政策パッケージにおいて、関税政策が相対的に重視されていなかった様子をうかがえよう。

東京商工会議所の見立て

ここで、日本自動車商工組合連合会と大阪自動車商組合から政府への斡旋の陳情を受けた東京商工会議所の対応を確認しておきたい。東商は連合会の陳情から数日を経た1934年7月10日に第31回役員会を開き、本件を関税調査常設委員会（常設委員会）に付託した。他方、大自商組合の陳情に対しては、工業部会および関税調査常設委員会連合協議会（連合協議会）で検討することとした²⁴。

常設委員会は1934年7月21日、第6回会合を開催し、連合会の陳情について検討を加えた。そこでは、早川茂三委員長より詳しい説明がなされたのに続き、石澤愛三委員と木村理事から補足があり、その後の意見交換と審議の結果、次のとおり決着をみた。す

22 藤澤威雄は資源局の技師である（商工省工務局「秘自動車工業確立に関する各省協議会議事経過大要 第十二回」1934年10月9日、23-24ページ）。

23 『本邦自動車工業並取引関係雑件』（外務省外交史料館所蔵）。

24 「自動車並ニ部分品関税引上反対ニ関シ陳情ノ件審議記録」『主要問題処理記録』1934年度第3冊。

なわち、政策当局の自動車産業の保護育成策には大いに「賛意ヲ表ス」べきところがある。しかし、国産車を大量生産し、市場に供給できるようになるまでには「相当ノ期間ヲ要ス」るため、関税引上げを「猶予スルヲ妥当ト認メ」る。つまり、「大体陳情ノ趣旨ニ賛成」する。そして、とりあえず「関係当局」に自動車の「増産計画ノ真相」と関税引上げの意向を確認したうえで建議するなど「適当ノ措置」を講じることを決議した²⁵。

このように、常設委員会は、連合会の立場に理解を示したのである。しかし、ここから事態は大きく変わる。業界団体の陳情に対応した連合協議会は、常設委員会の決議に基づき、商工省を訪ねてその「意向ヲ徴取シタ」ところ、政策当局は「目下国産車大增産計画及自動車関税引上ノ意向全然ナキ旨回答ニ接シタル報告」があった。さらに、渋沢正雄工業部長からは、自動車製造業者の「意向」の説明があり、「関税引上説ハ事実無根ト思料セラルル旨」の発言があった。これらの報告を受けて、連合協議会で意見の交換と審議を進めた結果、「自動車関税引上説ノ根拠頗ル薄弱ノ嫌アルヲ以テ、暫ク情勢ヲ静観スルコト」になったのである²⁶。

この連合協議会の結論が1934年9月28日に開かれた第33回役員会で承認を受けたため²⁷、東商はこの時点で連合会と大自商組合の陳情を政策当局に斡旋しなかった。

各省協議会における審議の過程で、商工省が自動車部分品の関税引上げの意向を持っていなかったという東商の報告は非常に興味深い。バス業界などは依然として警戒感を抱いていたものの²⁸、実際の関税引上げが、自動車製造事業法の公布（1936年5月29日）から1年以上の時を経た1937年8月まで実現しなかった理由の一端を垣間見られるからである。

6 結語

以上、自動車工業確立調査委員会第二特別委員会と自動車工業確立に関する各省協議会を主な対象にして、自動車および同部分品の関税政策をめぐる関係省庁の主張とその利害のあり方を検討してきた。最後に、冒頭の課題に即して、分析結果をまとめることで結びとしたい。

第1に、第二特別委員会における審議の過程で、各省庁は次のような主張を展開した。まず、鉄道官僚は部分品の関税引上げに賛意を示す一方、完成車のそれには反対の立場

25 「第六回関税調査常設委員会報告」1932年7月21日『主要問題処理記録』1934年度第3冊。

26 連合協議会は、将来的に関税引上げの問題が具体化した場合に「適当ノ措置」を講じることとした（「第一回工業部会及関税調査常設委員会連合協議会報告」1934年9月18日『主要問題処理記録』1934年度第3冊）。

27 前掲「自動車並ニ部分品関税引上反対ニ関シ陳情ノ件審議記録」、「第三十三回役員会報告」1934年9月28日『主要問題処理記録』1934年度第3冊）。

28 たとえば、日本乗合自動車協会（堀内良平会長）は1934年12月、林銑十郎陸軍大臣に対して、関税引上げが車輛価格の「騰貴」をもたらし、事業の「採算ヲ根低カラ破壊スル」だけでなく、料金に転嫁すれば「庶民ヲシテ負担セシムルコト、ナリ、社会政策ニ背反スル甚シキモノアリ」と訴える陳情書を出した（日本乗合自動車協会「陳情書」1934年12月28日『昭和10年 請願建議等に関する書類』（防衛省防衛研究所所蔵））。

をとった。国産化の促進に関税引上げが効果をもつことを認めたものの、大口使用者であるタクシー業界やバス業界を所管し、かつ自らも省営自動車事業に乗り出した鉄道省にとって、コストパフォーマンスの優れたフォード、GMの完成車の輸入を抑制することは望ましい施策ではなかったのだろう。

次に、大蔵官僚は、米国の報復など対外的な影響を低く見積りながらも、国内で供給できない部分品の関税引上げを困難視したり、自動車産業の確立にとってなぜ関税引上げが必要なのかと疑義を挟んだりするなど総じて消極的であった。

こうした主張に対して、「戦時動員のための総括機関」である資源局官僚は完成車、部分品ともに関税を引き上げるべきとの論陣を張った。資源局は1918年4月の工業動員法の施行にともない、国家総動員の準備研究に関わる業務を統括し、軍需を充足する施策を講じることを目的に内閣に新設された（秦編（2001）369-370ページ）。軍需品としての自動車を国内で「充足する」ことは資源局の関心事であり、輸入の防遏を期待できる関税引上げを支持したのは合理的な行動であった。

注目すべきは、陸軍省出身のメンバーの出席率が低いだけでなく、「議事録」を読む限り発言を確認できない点である。この点については、史料の抱える問題（加藤（2019b）30-31ページ）を考慮する必要があるとはいえ、陸軍省が国防上の観点から関税引上げを強く主張した痕跡を見出せないことには疑問が残る。税率引上げの方向で議論が進んだために、あえて積極的に発言する必要性を感じなかったのだろうか。この点は、解明すべき課題として残されている。

結局、第二特別委員会は、委員長の吉野信次工務局長が「大体異議ナキモノ」とまとめた部分品のみ税率を引き上げるという結論を導き出した。その意味で、国内の部分品供給の点から発せられた大蔵省の疑問はほとんど共感を得られなかった²⁹。その過程では、完成車の関税引上げをめぐる、鉄道省と資源局の意見が対立したが、前者の利害を反映する方向で議論が進められた。その理由としては、鉄道省の主張が、国内の自動車需要を充足すると同時に、部分品の輸入額が完成車のそれを大きく上回る事態に対処するという2つの点で合理性をもっていたからと考えられる。

このように、1930年代初頭においては、関税をめぐる省庁間で活発な議論が展開された。そして、第二特別委員会は「答申」の中に、①シャシの取扱いを部分品から完成品に変更すること、②部分品の関税を「適当ニ」引き上げること、③「石油機関」から自動車用のものを分離して取り扱い、従価税として適当な税率に改めること、分離できない場合は「石油機関」の税率を引き上げること、の3点を盛り込んだ。そして、具体的な税率などの細部は、関税調査委員会幹事会の場で詰められた。その結果、①は見送られたものの、②は実現し、③も自動車・自転車用のものを分離して扱い、かつ従価

29 大蔵省としては、海外からの部分品供給の不足により、国内の組立事業ないし修理事業に支障が生じたとしても、自らの所管事項に直接的な影響はないので、それほど強硬に主張しなかったことも影響したのかもしれない。

35%の税率を設定する形で関税が改正されたのである。

日本国内におけるフォードとGMのノックダウン生産の拡大を防ぐために、②の部分品の関税引上げは重要な意味をもった。金解禁にともなう為替レートの変動の影響を考慮しなければならないものの、この施策は一時的に部分品の輸入の抑制に寄与しており、少なくとも商工官僚にとっては一定の効果をもったと認識された。

第2に、1934年に設置された各省協議会では、メンバーの多くが関税引上げの効果に懐疑的な発言を繰り返し、自動車の輸入防遏と国産化の急先鋒であった陸軍省も、主管省庁の商工省も税率の引上げの有効性を強く訴えなかった。両省とも、高関税が外資の国内生産を拡大させることを懸念しており、この点に自工調査委の時代との違いを見出すことができる。そして実際、東京商工会議所の〈調査〉によれば、商工省は関税引上げの意向をもっていなかったのである。同時に、商工省や陸軍省は、関税政策だけではなく、他の施策を併せて講じる必要性を強調していた。こうした点でも、各省協議会では明確な利害の対立が生じなかった。

以上の諸点を踏まえると、その結論が、「関税改正」について「考慮」というきわめて曖昧な表現になったことに違和感はないだろう。

各省協議会において、関税引上げのトーンが落ちた一つの理由は、自動車と同部分品の輸入の推移にあったと推察される。第5表に掲げたとおり、1933年から34年にかけて、完成車、部分品ともに輸入額は著しい伸びを示した。部分品の増加について、メディアは国内の自動車需要の増加を指摘していた³⁰。当時は主要な部分品を国内で十分に調達できなかったために、組立事業の発展がその輸入増を招いたのである。その意味で、部分品の輸入増が、自動車産業（組立事業）の確立に近づいていることを示すとすれば、関税引上げはそれにブレーキをかける危険性すらもっていたといえる。

もう一つ、対米経済関係からは以下の説明をできるかもしれない。

周知のとおり、1930年代の世界経済は、米国が30年6月に広範囲の輸入品に高関税を課すスムート・ホーリー法³¹を成立させたり、英国が32年7月にカナダのオタワで開かれた帝国経済会議（オタワ会議）において、自治領と植民地を含む連邦内で特惠関税協定を締結し、いわゆるスターリング・ブロックを形成したり、そうした動きがフランスにも伝播したりするなどブロック経済の動きを強めた。

こうした状況の中で、米国のコーデル・ハル国務長官は、1930年関税法（スムート・ホーリー法）によって外国製品に高関税を課した結果、自国の綿花・小麦・自動車・機械類といった輸出品に対する相手国の「迅速な反撃」を招いた経験を「反省」し、相互に有利な貿易を回復するためのプログラム（関税引下げ）を遂行すべきだと考えた。そうした「自由主義の精神」は、1934年6月の互惠通商協定法の成立として結実していく（加藤（1993）28-31ページ）。

30 「貿易に反映した躍進の自動車工業」『中外商業新報』1935年2月9日。

31 スムート・ホーリー法を含む米国の関税制度・政策については、小山（2006）に詳しい。

自動車および同部分品という財の貿易を考えたとき、日本にとって対米関係がもっとも重要であったことはいうまでもない。高光佳絵は、レオ・スタージョン東京総領事が1933年4月22日にワシントンへ送った「日米間の関税と通商」というタイトルの報告書を分析したうえで、次のように論じている。すなわち、スタージョンは、輸出振興のために相手国に低関税を求める一方で、自国の産業振興という視点から一定の保護関税を志向する点に日米の関税政策の共通点を見出した。したがって、交渉次第では相互に関税を引き下げる余地が残っており、日本との互惠通商協定を締結できると報告していた。

ここで注目したいのは、スタージョンが、日本の政府主導による「自動車産業などへの保護政策」に否定的であったという指摘である。彼は、日本の後発性を認識していたにもかかわらず、キャッチアップのための保護政策の正当性を認めなかったという。加えて、スタンリー・クール・ホーンベック国務省極東部長も、日本を含む東アジア諸国の「経済ナショナリズム」の動きを「憂慮」していたとされる（高光（2008）57-58ページ）。

当時の日米通商関係は決定的に悪化していなかったとはいえ、上述の米国の方針転換と保護政策に対するスタンス、同国の対日貿易にとっての自動車と同部分品の重要性³²を考え併せると、関税引上げは対米経済関係からも有力な選択肢になりにくかったと推測できる。

戦間期日本における自動車工業の産業政策は、複数の施策から構成される政策パッケージと捉えることができる。この視点に立って、1930年代前半の政策過程の分析結果を評価すれば、関税政策は、政策パッケージの〈中心〉よりも、むしろ〈周辺〉に位置づけた方が妥当と考える。もちろん、部分品の関税引上げを実現した自工調査委と主管省庁の商工省すら消極姿勢をとった各省協議会の間に温度差はあった。したがって、前者に注目すれば、関税政策の位置はより〈中心〉に近づくし、だからこそ従来の研究も関心を払ってきたのだろう。しかし、各省協議会における審議と結論を踏まえたとき、その位置が〈周辺〉へと移行したことを確認できるのである。

各省協議会の活動を含む政策過程の丁寧な検証を通じて、関税にとどまらず、この時代の自動車工業を対象にした産業政策をより正確に評価できるといえよう。

（かとう けんた・高崎経済大学経済学部教授）

32 米国の自動車産業は1932年を底にして急速な回復を示しつつあり、他産業に対する影響力の大きさから、その生産量は「景気のパロメーター」と呼ばれていた。たとえば、1933年の自動車生産台数は乗用車、トラックを合わせて204万8000台、その販売価格は卸値で9億7000万ドル、部分品とタイヤの販売価格も6億8500万ドルに達した。さらに、米国で消費されるゴムの80%、板ガラスの38%、アルミニウムの25%、鉄鋼の15%は自動車産業向けであった（「米国自動車工業界の新動向」『東洋経済新報』1934年2月11日号）。

<別紙資料>

別紙資料①

「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）」³³

自動車工業確立ニ関シ政府ノ採ルベキ方策ノ要領

一、製造奨励及使用奨励

イ、製造奨励金ノ交付（生産費補助、配当補償、損失填補、設備補助）

ロ、使用補助金ノ交付（購買補助、増加補助、維持補助）

ハ、研究奨励金、発明奨励金ノ交付

ニ、土地収用法ノ適用

ホ、課税ノ減免（営業収益税、所得税其他ノ国税及地方税並ニ其等ノ附加税ノ減免）

ヘ、官庁用ノ自動車ニ国産自動車ヲ使用スルコト（国産振興委員会ノ諮問第四号ノ答申ニ基ク会計法除外例適用ノ励行）

ト、官庁用ノモノニ準ジテ公共団体ニ国産自動車ノ使用ヲ督励スルコト

チ、自動車運輸営業許可ノ際標準規格ノ自動車ノ使用ヲ条件トスルコト

二、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

イ、運転免状ノ下付及車体検査ノ緩和統一

ロ、使用取締（自動車取締令、道路取締令）運輸業取締（自動車交通事業法）ノ緩和

三、課税方法

自動車税ノ整理軽減

四、関税

イ、自動車部分品及原動機ノ関税改正

ロ、関税徴収上左ノ点等ヲ改ムルコト

（一）シャシーヲ完成品トシテ課税スルコト

（二）輸入部分品ノ評価ヲ嚴重ニスルコト

ハ、国産自動車製造ニ必要ナル機械器具及特種材料等ノ輸入税ノ減免

五、資金ノ融通

イ、預金部低利資金ノ融通

ロ、社債借入金募集ニ対スル元利支払ノ保証

33 『自動車工業確立調査委員会関係書類』。

別紙資料②

（大蔵省）「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³⁴

(1)従来「シャシー」ハ部分品トシテ取扱ハレタルモノナルガ、之ヲ完成品トシテ徵税スルコト

「シャシー」ハ従来永ク自動車部分品トシテ取扱ヒ来レリ、其ノ日仏協定ニ於テモ亦然リ、従テ今日之ヲ完成品トシテ徵税スルコトハ日仏協定ノ内容ヲ変更スルコトトナルヲ以テ現行協定ノ存続スル限り実行困難ナルベシ、故ニ完成品ト同様ノ課税ヲ為スニハ先ヅ以テ部分品ニ対スル現行国定税率ヲ四割二分ニ引上げ、之ニ対スル協定税率ヲ三割五分トスル外ナシ（仏蘭西品ニ適用スル協定税率ハ国定税率ノ八三・三%ナリ）、尤モ此ノ方法ヲ執ルトキハ、他ノ部分品モ完成品ト同様ノ課税ヲ受クルコトトナルヲ以テ、「シャシー」以外ノ部分品ヲ稍々低率ニ置カントセバ、税番五六四号ヲ「シャシー」ト「その他」トニ区分シ、前者ニ四割二分、後者ニ稍々低率ノ国定税率ヲ配スルヲ可トス、但シ仏蘭西トノ協定ヲ修正シ得ルモノトセバ、税番五六三号「自動車」ニ「及シャシー」ヲ添加スルカ、若ハ本号ヲ「自動車（シャシーヲ含ム）」ト改正スルモ亦一方法タルベシ

(2)部分品ニ関スル税率ヲ適当ニ引上クルコト

部分品ノ関税ヲ完成品ニ比シ一般低率ニ置キタルハ、当時自動車組立事業ノ発達ヲ促サントシタルニ外ナラズ、然ルニ其ノ後各般ノ事情ヨリ本邦自動車工業ノ発達ヲ期スルノ要アリト認メラルルニ於テハ、此ノ際部分品ニ対シ適当ノ税率引上ヲ為スモ亦已ムヲ得ザルベシ

(3)自動車部分品タル原動力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箇ニ区分シテ取扱ヒ、従価税トシテ適当ナル税率ニ改ムルコト、若シ之ヲ別箇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

自動車用原動力機ヲ自動車部分品トシテ課税スルニハ、税番五六四号「自動車部分品（原動力機ヲ除ク）」トアルヲ単ニ自動車部分品ト改メ、同時ニ税番第五七七号「瓦斯機関及石油機関」ニ「別号ニ掲ゲザルモノ」ノ一句ヲ加フルコトトセバ、自動車用石油機関ハ自然自動車部分品ノ項ヲ適用セラルルコトトナルベシ、但シ前記ノ如ク改正スルモ、現行日仏協定ニ於テハ原動力機ハ協定税率ノ適用ヲ受ケ得ザルヲ以テ、同品ニ対シ協定税率程度ノ課税ヲ必要トスル場合ハ、自動車部分品中ニ一項目ヲ設ケ適当配率スルノ要アルモノトス

尚若シ自動車用石油機関ヲ別箇ニ区分スルコト困難ナリシ、石油機関ニ対スル税率ヲ全般的ニ引上グルコトトセバ、其ノ結果ハ航空用石油機関等ノ税率ヲ引上グルコトトナルベク、此ノ点ハ別ニ研究ノ要アルベシト認ム

34 『昭和財政史資料』第6号第60冊。

別紙資料③

(大蔵省)「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³⁵

(1)従来「シャシー」ハ部分品トシテ取扱ハレタルモノナルガ、之ヲ完成品トシテ徵税スルコト

「シャシー」ハ大体ニ於テ自己ノ力ニ依リ走行シ得ルモ、未ダ貨物、乗客ヲ完全ニ積載スルコトヲ得ズ、従テ現行輸入税表ノ区分ヨリセバ、之ヲ部分品ト認メザルヲ得ザルモ、元来本品ハ既ニ原動力機ヲ有シ其ノ重要ナル機構ハ全部完成シ、単ニ物体ヲ積載スベキ車体ヲ欠ケルノミナリ、而シテ殊ニ貨物自動車用「シャシー」ノ如キハ、貨物ノ種類ニ依リ車体ノ構造ヲ異ニスルヲ以テ、輸入後内地ニ於テ適當加工スルヲ便トスベク、従テ商品トシテノ車輛トシテハ之ヲ完成シタルモノトモ認メラル、依テ本品ニ対スル税率ハ完成シタル自動車ト同一率ヲ配スルヲ可トス、各国ノ輸入税表ニ於テモ多クハ「シャシー」ヲ特掲シ、之ヲ自動車ト同一ニ取扱ヒ其ノ他ノ部分品トハ之ヲ區別シ居ルモノノ如シ、依テ本邦ニ於テモ適當輸入税表ニ「シャシー」ヲ特掲シタル上、之ニ対シ完成シタル自動車ト同一程度ノ課税ヲナスヲ適當ナリト認ム

(2)部分品ニ関スル税率ヲ適當ニ引上クルコト

現行輸入税表制定時ニ於テハ、本邦ニ於テ自動車工業ヲ保護スル前提トシテ先ヅ之ガ組立、修繕事業ノ発達ヲ促サントシ、従テ自動車部分品ニ関スル税率ハ完成品ニ対スルモノニ比シ低税ヲ配シタルモノナルモ、其ノ後各般ノ事情ヨリ自動車工業ノ発達ヲ期スルノ必要アリト認メラルルヲ以テ、部分品ノ税率ヲ適當ニ引上ゲ、以テ斯業ヲ保護スルノ要アルベシ、但シ本邦ニ於ケル自動車工業ハ未ダ幼稚産業ニ属スルヲ以テ、関税ノミニ依リ之ヲ保護セントセバ、勢ヒ高率ヲ以テセザルベカラズ、一面他ノ産業ニ与フル影響ヲモ考慮スルノ要アルベク、依テ関税ト同時ニ他ノ施設ニ依リ斯業ヲ保護スルノ要アリト認ム

(3)自動車部分品タル原動力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箇ニ区分シテ取扱ヒ、従価税トシテ適當ナル税率ニ改ムルコト、若シ之ヲ別箇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のニ引上グルコト

自動車工業ノ保護スル見地ヨリ部分品ニ対スル税率ヲ引上ル以上、之ガ原動力機ニ対シテモ亦適當現行税率ヲ引上保護スルノ要アリト認メラル、而シテ自動車用原動力機ヲ自動車部分品中ニ特掲シ適當ナル従価税ヲ配スルカ、又ハ現行税表ノ区分ニ従ヒ全般の石油機関ノ税率ヲ引上ルヲ可トスルヤニ関シテハ、後者ニ依ルヲ適當ト認メラル、其ノ理由ハ石油機関中自動車用ノモノハ大体ニ於テハ之ヲ他ノ用途ノモノト区分シ得ルモ、時ニ農具又ハ船舶用ノモノニ利用セラルルコトナキヲ保シ難ク、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モノヲ生ズル虞アル

35 『昭和財政史資料』第6号第60冊。

ヲ以テ、寧ロ全般的ニ石油機関ノ税率ヲ改正スルヲ可トス、尚現行税表ノ石油機関ニ対スル税率ハ独リ自動車用ノミナラズ、自動自転車用ノモノノ如キ小型ノモノヨリ「ディゼルエンジン」等ノ大型ノモノニ対スル現行税率モ低キニ失シ、之ヲ適當改正スル要アリト認メラルル際ナルヲ以テ、石油機関ニ対スル現行税率ヲ研究シ、内地ニ於テ製造困難ナル特殊ノモノヲ除外シ、他ノモノニ対シテハ全般的ニ改正スルヲ適當ト認ム

<参考文献>

- 池上岳彦（1989）「1920年代日本の関税政策—保護関税とその消費税的側面—」『商学論集』（新潟大学）第21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—」『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。
- 伊藤正直（1989）『日本の対外金融と金融政策 1914～1936』名古屋大学出版会。
- 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。
- 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。
- 大蔵省昭和財政史編集室編（1957）『昭和財政史5 租税』東洋経済新報社。
- 大蔵省百年史編集室編（1969）『大蔵省百年史 別巻』大蔵財務協会。
- 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。
- 加藤健太（2020a）「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)」『高崎経済大学論集』第63巻第1号。
- 加藤健太（2020b）「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)」『高崎経済大学論集』第63巻第2号。
- 加藤陽子（1993）『模索する一九三〇年代—日米関係と陸軍中堅層—』山川出版社。
- 小林惟司（2009）『（ミネルヴァ）日本評伝選 犬養毅—党派に殉ぜず、国家に殉ぜず—』ミネルヴァ書房。
- 小山久美子（2006）『米関税の政策と制度—伸縮関税条項史からの1930年スムート・ホーリー法再解釈—』お茶の水書房。
- 斎藤憲（1983）「大河内正敏における経営理念の形成—貴族院議員としての活動を中心に—」『経営史学』第18巻第3号。
- 桜井清（1988）『戦前の日米自動車摩擦』白桃書房。
- 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。
- 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。
- 高光佳絵（2008）『アメリカと戦間期の東アジア—アジア・太平洋国際秩序形成と「グローバル化」—』青弓社。
- 武田晴人（1993）『重化学工業化と経済政策』坂野潤治・宮地正人・高村直助・安田浩・渡辺治編『シリーズ日本近現代史 構造と変動3 現代社会の転形』岩波書店。

- 武田晴人（2014）「昭和恐慌と日本経済——一九一九—一九三七年——」『岩波講座 日本歴史 17 近現代2』岩波書店。
- 通商産業省編（1965）『商工政策史5 貿易（上巻）』商工政策史刊行会。
- 通商産業省編（1971）『商工政策史6 貿易（下巻）』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。
- 内外産業資料調査会編（1932）『重要商品別に見たる関税改正の基礎とその影響』内外産業資料調査会。
- 中村隆英（1989）「景気変動と経済政策」中村隆英・尾高煌之助編『日本経済史 6 二重構造』岩波書店。
- 日外アソシエーツ編（2003）『新訂版 政治家人名辞典 明治～昭和』日外アソシエーツ。
- 日外アソシエーツ編（2004）『20世紀日本人名辞典』日外アソシエーツ。
- 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。
- 橋本寿朗（1987）「経済政策」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。
- 長谷川信・宮島英昭（1992）「一九二〇年代の重化学工業化と関税政策」大石嘉一郎編『戦間期日本の対外経済関係』日本経済評論社。
- 秦郁彦編（2001）『日本官僚制総合辞典 1868-2000』東京大学出版会。
- 松野周治（1989）「関税審議会と関税政策—第四巻解説—」後藤靖・山本義彦・松野周治『昭和初期商工・産業政策資料集 解題』柏書房。
- 松野周治（1991）「昭和初期関税政策の展開—関税審議会を中心として—」後藤靖編『日本帝国主義の経済政策』柏書房。
- 三和良一（1978）「一九二六年関税改正の歴史的的位置」逆井孝仁・保志恂・関口尚志・石井寛治編『日本資本主義—展開と論理—』東京大学出版会。後に三和（2003）第5章に所収。
- 三和良一（1979）「高橋財政期の経済政策」東京大学社会科学研究所「ファシズムと民主主義」研究会編『ファシズム期の国家と社会2 戦時日本経済』東京大学出版会。後に三和（2003）第9章に所収。
- 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、後に三和（2003）第10章に所収。
- 三和良一（2003）『戦間期日本の経済政策史的研究』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。
- 宮島英昭（2004）『産業政策と企業統治の経済史—日本経済発展のミクロ分析—』有斐閣。
- 本宮一男（1986）「一九二〇年代における化学工業保護政策—商工省『三大政策』の歴史的意義—」『史学雑誌』第95巻第11号。
- 森靖夫（2020）『「国家総動員」の時代—比較の視座から—』名古屋大学出版会。
- 山岡裕章（1931）「自動車工業の確立と部分品の輸入関税に就て」『工業雑誌』第67巻第846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。

Conflicts of Interest in Tariff Policies, the Adjustment and Consequence – A Case Study of the Japan's Automobile Industry during the Interwar Period –

KATO Kenta

Summary

This paper focused on the Japan's automobile industry during the interwar period to examine what conflicts of interests in tariff policies occurred among concerned government ministries and how and what conclusion they adjusted to arrive at. And the author discussed also the mechanics which worked through this policy process. This paper focused on two deliberative organs; the Second Special Committee of the Investigation Board for the Automobile Industry's Establishment (second special committee) and the council of the ministries on automobile industry establishment where tariff policies were deliberated.

The main analysis results are as follows.

Firstly, tariff hikes for finished cars and parts were main issues in the second special committee. Tariff hike for finished cars were claimed only by the Resources Bureau (Shigen kyoku) and was not included in the proposals even with the support of the Ministry of Commerce and Industry, partly due to strong opposition by the Ministry of Railways. In turn, as for tariff hike for parts, the Ministry of Commerce and Industry ended the discussion without any objection by receiving approvals of the Resources Bureau and the Ministry of Railways for the hike. There was disagreement between the Ministry of Finance expressing concerns about parts supply and the Ministry of Railways which was confident in the supply in the discussion process. The assertion of the Ministry of Railways was not necessarily persuasive but the opinions of the Ministry of Finance didn't win the sympathy, either.

The second special committee ended up drawing the conclusion of tariff hike only for parts, which is considered to be reasonable on the issues of restraint of parts import, which greatly exceeded import of finished cars in terms of import value, and fulfillment of domestic demand for cars.

Secondly, many members of the council of the ministries repeatedly expressed

skeptical opinions on effects of tariff policies. Both the Army Ministry, which was the vanguard of import prevention and domestic production, and the Ministry of Commerce and Industry with primary responsibility didn't advocate tariff hikes. Both ministries were concerned about domestic car production by foreign companies which may be promoted by high tariffs, which is different from the days of the second special committee. In fact, the survey by the Tokyo Chamber of Commerce and Industry shows that the Ministry of Commerce and Industry didn't have any intention to tax hike. In addition, the Ministry of Commerce and Industry and the Army Ministry stressed the need for tariff combined with other measures, which didn't cause any distinct conflicts of interest at the council of ministries. Therefore, it seems natural to use "To be considered", a very ambiguous wording about the tariff reform.

The tariff reform in the policy package for automobile industry in the first half of 1930 changed from the central issue in the days of the second special meeting to the insignificant issue in the days of the council of ministries. The cause is considered to be growing demand for parts along with development of automobile industry (assembly business) and consideration for the United States, wary of Japan's measures for protection and development of automobile industry.