

〈研究ノート〉

# 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 —

加 藤 健 太

## 1 問題の所在

本稿は、自動車工業確立に関する各省協議会（各省協議会）と自動車工業確立促進協議会（促進協議会）という2つの「諮問機関<sup>1</sup>」の比較検証を通じて、両者の異同について一つの仮説を提示することを目的とする。

予め断っておくと、上記の目的それ自体は研究史に対する大きな貢献を企図するわけではない。さらに、結論を先取りすれば、両者が同一の「諮問機関」であったのかという問いに確固たる解答を出すことができず、あくまでも仮説の提示にとどまっている。

このような消極的な研究であっても、積極的な動機に基づくことは強調しておかなければならない。まず、各省協議会と促進協議会の異同について仮説という形であったとしても、一定の事実認定をしなければ、戦前期日本の自動車工業を対象にした産業政策の分析に際して、混乱の種を残し続けることになる。言い換えれば、クリアな議論を展開するためには、両者の異同の検証が欠かせないのである。次に、一定の事実認定をしなければ、先行研究を批判的に検討したうえで、適切な問いを立てることができない。後述するように、この2つの「諮問機関」はこれまで十分な考察が加えられてこなかった。だからこそ、両者の異同は不問に付されたといえる。より厳密に言えば、この2つの協議会を取り上げて、正確な論述をした研究は存在しない。

したがって、戦前期日本における自動車工業の産業政策を精緻に考究するうえで、各省協議会と促進協議会の異同を比較検証することは重要な意義をもつと考える。

## 史料の紹介と研究史の整理

抽象的な物言いでは、何を問題としているのかがきちんと伝わらないかもしれない。そこで、史料の紹介と研究史の整理をしながら、問題の所在を明確にしていこう。

---

1 「諮問機関」は、「国の行政機関である府・省・委員会・庁の長及び地方公共団体の執行機関の附属機関の一種であり、行政機関の意思決定に際して、専門的な立場から特別の事項を調査・審議する合議制の機関」とされる（西川（2007））。カッコを付す理由は、各省協議会と促進協議会が上記の「附属機関」に該当するか確定できないからである。

本稿で用いる『自動車工業協議会議事録』（「昭和財政史資料」第4号第217冊）には、①各省協議会の第1回会合から第12回会合の「議事経過大要」、②促進協議会の第1回と第2回の会合および第13回会合<sup>2</sup>の「議事要領」と同小委員会の第3回会合から第12回会合までの「議事要領」が収められている<sup>3</sup>。①と②の内容に検討を加えると、すぐに両協議会は同じ「諮問機関」ではないのかという疑問が湧いてくる。その点は、次節で詳しく述べることとし、ここではさしあたり、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という「諮問機関」の存在が史料によって裏づけられたことを確認するにとどめておく。

ところで、上述の疑問は研究史を整理しても解決されない。というのも、先に触れたとおり、「正式な名称」という点から見た場合、これらの「諮問機関」を正確に記述した文献は管見の限り一つもないからである。そもそも『商工政策史』すら、「商工、陸・海軍、大蔵、鉄道、内務、資源局等の各省委員会成立（九年八月）」としか記述していない<sup>4</sup>。

日本自動車産業史の先駆的業績である宇田川（1981）をはじめ、宇田川（1983）、宇田川（1998）および宇田川（2013）は「自動車工業確立に関する関係各省協議会」という名称を使った（傍点＝引用者、以下も同じ）。その根拠は、岩崎（1941；168ページ）である。「関係各省の委員からなる委員会」というかなりあやふやな名称を用いた桜井（1988）は、中村（1957；50-51ページ）に依拠している<sup>5</sup>。しかし、本書の該当ページを確認しても、「関係各省の委員からなる委員会」もそれに類似する「諮問機関」らしき名称も出てこない<sup>6</sup>。

「小型車」というもう1つの発展経路に注目して新しい自動車産業史を描いた呂寅満は、「陸軍省・商工省・海軍省・大蔵省・鉄道省・内務省・資源局・内務省の局・課長を

2 商工省の竹内可吉工務局長は促進協議会の第13回会合の最後で「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」と発言しており、これ以降も会合が開かれた可能性は否定できないが、第14回会合の痕跡は残されていない（「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、13ページ）。

3 本稿では、文献や史料の引用にあたって、旧字体を新字体に改めるとともに、適宜改行したり、句読点を付したりした。なお、傍点もとくに断りのない限り、筆者の付したものである。利用する一次史料はほぼ『自動車工業協議会議事録』（「昭和財政史資料」第4号第217冊）に収録されているため、簿冊の名称を省略した。ただし、他の簿冊に収められた史料を用いる場合はその名称を表記した。

4 通商産業省編（1976）408ページ。ここで「正式な名称」とは、所管省庁である商工省が文書の中で用いた名称を意味する。

5 桜井（1988）259ページ。

6 中村（1957）は、軍部が1934年3月に国産自動車型式決定委員会を設置し、そこで軍用トラックを設計したうえで、協同国産自動車と川崎車輦に試作させたこと、従来の中級車（標準車）からフォード、シボレー級に保護育成の対象を変更し、陸軍大臣が商工大臣に国策として実施するよう求めたことに言及しただけである。

これ以降は、1935年8月に「商工大臣の名前によって発表された“自動車工業確立要綱”は、この（軍部の＝引用者）要求によって成文化されたもの」としたうえで「要綱の要点」とその内容を『東洋経済新報』（1935年8月10日号）を引用しながら紹介している（中村（1957）50-52ページ）。ここでいう“自動車工業確立要綱”は、1935年8月10日に発表された自動車工業法要綱の誤りである。ちなみに、自動車工業確立要綱は1934年7月18日に「商工省案」として提起されており、当時の工務局長は竹内可吉であった。

なお、『東洋経済新報』（1935年8月10日号）に自動車工業に関する記事は掲載されていないので、おそらく、1935年8月31日号の「自動車工業法案要綱の決定とその波紋」の誤りだと思われる。そして、この記事が「自動車工業確立に関する関係各省協議会」に触れたにもかかわらず、中村（1957）がこの名称を用いなかった理由は判然としない。

委員とする委員会」という言い方をしている<sup>7</sup>。なお、内務省の重複は外務省の誤りであろう。笠井（2014）は、「陸軍省を中心とした商工鉄道大蔵の自動車工業関係四省会議」（1934年8月10日開催）と「自動車工業確立五省関係第二回小委員会」の開催（同年8月23日）という名称を使った。その根拠は『自動車年鑑』1935年版だが、他の文献や資料からは「四省会議」も「五省会議」も存在を確認できない。井口（2012；20ページ）に至っては、商工省と陸軍省が「資源庁、海軍省、鉄道省、大蔵省、内務省、外務省とともに会議を行った」と記述するにとどまり、名称すら付けていない。

以上のように、行政文書で使われた「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」という名称は、自動車産業の歴史研究のなかにまったく登場しないのである。

ここで、「各省」という言葉が複数の研究で用いられたのに対して、「促進」という言葉が使われていないことに目を向けたい。試みに、神戸大学経済経営研究所によって作成され、現在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て「各省協議会」を検索すると2件ヒットする。その1つは、『大阪毎日新聞』1937年5月31日付の「躍進する国産自動車」という記事であり、「昭和九年、政府は商工省を中心とし陸、海、鉄道、内務、大蔵、外務、拓務および資源局を集めて自動車国策確立に関する関係各省協議会を設置し」と報じていた。行政文書に準拠すれば、ここにある「国策」は「工業」の誤りだし、「関係」は蛇足だが、各省協議会に関するかなり正確な報道といえる。他方、「促進協議会」というキーワードは1件もヒットしない。

さて、上述の先行研究のなかで、名称がもっとも近いのは宇田川勝の一連の論文ないし文献であり、実態にもっとも接近したのは呂寅満と考える。そこで節を改めて、後者の論拠の検討に歩みを進めよう。

### 伊藤久雄陸軍大尉の“記録”

呂（2011）が参照した文献<sup>8</sup>は、陸軍省整備局所属の大尉として各省協議会に参加した伊藤久雄が1935年9月に整備局動員課の記録として作成した<sup>9</sup>「自動車工業確立に関する経過—陸軍の自動車行政—」（伊藤（1979））である。

その構成（見出し）は、「自動車工業確立の必要」、「陸軍主体の自動車構想」、「関係各省連合作の時期」、「陸軍、商工両省連合作の時期」となっており、途中に「同和自動車（株）設立要綱抜萃」や「自動車工業法要綱」（1935年8月9日）が挿入されているほか、別紙として「内地自動車工業確立方策陸軍案」（1934年6月23日）、「自動車

7 呂（2011）208ページ。

8 該当箇所の出典は、「以下、この部分については、別に断らない限り、伊藤久雄「自動車工業確立に関する経過」；前掲『日本自動車工業史座談会記録集』pp.63-69による。」（呂（2011）206ページ）となっている。ちなみに、『日本自動車工業史座談会記録集』は『日本自動車工業史行政記録集』の誤りであり、該当する正確なページ数は12-20ページである。

9 日本自動車工業会（1969）29ページ。

工業確立要綱商工省案」(1934年7月18日)、「自動車工業確立方策小委員会案」(1934年10月9日)、「国産自動車型式決定委員会報告」(1935年9月10日)が付されている。

伊藤は、「陸軍、商工両省連合作の時期」のなかで以下のように論じた<sup>10</sup>。

- ①「商工省は関係各省(陸軍、海軍、大蔵、鉄道、内務、資源局、後に外務も参加)の局、課長を委員とする委員会を設置することを決定し、昭和9年8月10日を第1回委員会として前項案(「自動車工業確立要綱商工省案」=引用者)の審議を開始した。」
- ②「しかるに各省から意見が続出したために、整備局長の発案に基いて小委員会を設けて審議することとなり、第3回以降は、もっぱら小委員会において議案を討議した。」
- ③「小委員会は同年8月下旬から10月中旬に至る間10回にわたって討議した結果、別紙Ⅲ(「自動車工業確立方策小委員会案」=引用者)の通り一応の決議を得た。」
- ④「なお委員会開催中、民間業者の代表的会社の社長を招致して意見を徴したが、既存の会社は企図心がなく、いたずらに政府依存の補助政策を強調するのみであった。したがって、政府は既存の企業とは別途に方策を樹立する必要があることを認めた。」
- ⑤「本案を委員総会に提案したが、新たに委員に参加したものもあって質疑が続出し、かつ国会直前のため委員総会を継続する機会がなく、ついに9年が過ぎて10年を迎えることになった。」

伊藤が言及したのは、各省協議会であったのか、促進協議会であったのか。それとも、こうした問いの立て方自体が妥当性を欠くのか。この点は結語で検討を加える。いずれにしても、両協議会の内容をもっと詳しく伝えた記録が伊藤(1979)であることは間違いない、現在の研究の参照点といってよい。

## 2 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の比較検証

### (1) 開催日、時間、そして場所

第1表には、自動車工業確立に関する各省協議会の「議事経過大要」の表紙と1ページ目に記載された開催日と「時間」、場所、自動車工業確立促進協議会および同小委員会の「議事要領」記載の開催日と時間、場所を示してある<sup>11</sup>。

まず、各省協議会の「議事経過大要」は12回分しかないのに対し、促進協議会の「議事要領」は計13回分揃っており、しかも第3回から第12回は小委員会となっていることに目

10 伊藤(1979)15-16ページ。

11 促進協議会の第3回会合では、別紙として小委員会の議題が示された。そのタイトルは「自動車工業確立促進方ニ関スル協議会小委員会議題」となっている(「国自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領(第三回)」1934年8月21日、2-3ページ)。これは、促進協議会の“正式名称”が「自動車工業確立促進方に関する協議会」である可能性を示唆する。しかし、「議事要領」のタイトルでは「自動車工業確立促進協議会」に統一されているため、本稿でもこの名称を用いる。なお、以下では「および同小委員会」は省略する。

第1表 自動車工業確立に関する各省委員会と自動車工業確立促進協議会の開催状況

自動車工業確立に関する各省委員会					自動車工業確立促進協議会						
回	月	日	時間	場所	備考	回	月	日	時間	場所	備考
1	8	10	10時25分	商工省第二会議室		1	8	10	10時00分	商工省第二会議室	
2	8	14				2	8	14	9時30分	同	
3	8	21		第二会議室		3	8	21	9時30分	同	小委員会
4	8	23	9時30分	商工省第二会議室		4	8	23	9時30分	同	小委員会
5	8	27	13時30分	同		5	8	27	13時30分	同	小委員会
6	8	29	9時30分	第二会議室		6	8	29	9時30分	同	小委員会
7	9	4	13時30分	商工省第三会議室		7	9	4	13時30分	商工省第三会議室	小委員会
8	9	7	13時30分	同		8	9	7	10時00分	同	小委員会
9	9	12	13時30分			9	9	12	13時30分	商工省第二会議室	小委員会
10	9	19	13時30分			10	9	19	13時30分	同	小委員会
11	10	1		第三会議室		11	10	1	13時30分	商工省第三会議室	小委員会
12	10	9			小委員会	12	10	9	13時30分	商工省第二会議室	小委員会
						13	11	7	10時00分	同	

注) 1. 空欄は不明なことを示す。

2. 各省協議会、促進協議会ともに1934年に開催された。

3. 各省協議会の開催時間は第1回会合を除き、次回の予定として設定されたものである。

資料) 商工省工務局「自動車工業確立ニ関スル各省委員会議事経過大要」各回、「自動車工業確立促進協議会議事要領」各回『自動車工業協議会議事録』（「昭和財政史資料」第4号第217冊）。

を向けたい<sup>12</sup>。先述したように、伊藤（1979）が「第3回以降は、もっぱら小委員会において議案を討議した。」と記したことに加え、商工省の竹内可吉工務局長も各省協議会の第2回会合で、海軍省の大島第二課長の「今ハ非常時ナノテ早ク実行スル方法ヲツクル為ニ、小委員会ヲ作ツタ方カヨカラウ」という発言を受けて、「小委員会ヲ開イテ随時御集リヲ願フ事トスル」と応じていたからである<sup>13</sup>。

次に、各省協議会は開催場所に一部欠落と「商工省」の付いてない回があるものの、開催日と把握できた限りでは場所もほぼ完全に一致している。さらに、各省協議会の開始時間は第1回会合を除き、次回の予定として決められたものなのだが、これも判明した限りでは第1回と第8回を除いて一致した。そのうち第1回は25分の差であり、記載方法の「違い」を考慮すれば、誤差の範囲内と考えてよいだろう。ここで「違い」は、各省協議会の「議事経過大要」が日付と曜日、場所、出席者とは別に、議事の最初に「開会 午前十時二十五分<sup>14</sup>」と記したのとは異なり、促進協議会の「議事要領」は冒頭で「時日 昭和九年八月十日午前十時於商工省第二会議室<sup>15</sup>」と記したことを指す。

9月7日開催の第8回会合については、各省協議会が13時30分、促進協議会が10時でか

12 ちなみに、各省協議会は第12回の「議事経過大要」にのみ「第十二回（小委員会）」となっている（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 第十二回」1934年10月9日）。ただし、竹内工務局長は第3回会合の冒頭で、「前回小委員会ノ研究ス可キモノヲ整理シタガ」と口火を切りながら、そのまま審議に入っており、小委員会の存在を明確に認識していた（商工省工務局「自動車工業確立に関する各省協議会議事経過大要 第三回」1934年8月21日、1ページ）。

13 小委員会設置の発案は、陸軍省の山岡重厚整備局長からも出された（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 第二回」1934年8月14日、19-20ページ）。

14 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 第一回」1934年8月10日、1ページ。

15 「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。

なりの時間差がある。この部分のみをクローズアップすると、同じ商工省第三会議室であっても10時から促進協議会を、13時30分から各省協議会をそれぞれ開催することは可能といえる。ただし、各省協議会の第7回会合の最後に、竹内工務局長が「次回ハ六日（木）ノ午前九時半カ七日（金）ノ午後一時半カノ内何レカニ決メ明日御知ラセスル。」と述べたことに注意しなければならない<sup>16</sup>。つまり、第8回会合は第7回会合の時点で日時を確定できなかったのである。ここに時間差の生じた理由を見出すことができよう。

以上を要するに、開催日時および場所の点からは、この2つの「諮問機関」を同一と看做していいように思われる。

## (2) メンバーとその出席状況

前項のポイントだけで結論づけられないのは、メンバーとその出席状況が必ずしもきれいに一致しないからである。

第1に、各省協議会、促進協議会ともに名簿の存在を確認できないため、メンバーの確定が困難なことを強調しておきたい。まず、各省協議会の出席者については、名字と出身省庁、部局課名（ポスト）ないし官職名、軍人の場合は尉官ないし佐官を把握できる。ただし、すべての出席者を記載しているかは不明である。他方、促進協議会の場合、一部の出席者について名字と部局課名が記されただけで、そのほかは「他関係官」や「各関係官」といったくくりで表記されたために、個人名を特定できないケースが非常に多く、メンバーも出席状況も部分的にしか把握できない。

このような限界を孕みながら、両協議会の「出席者」を名寄せした結果は第2表に示すとおりである<sup>17</sup>。

第2表 自動車工業確立に関する各省委員会と自動車工業確立促進協議会の「メンバー」とその出席状況

氏名	所属	ポスト	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第6回	第7回	第8回	第9回	第10回	第11回	第12回	第13回
			(a):(b)												
吉野 信次	商工省	事務次官	○	○											
竹内 可吉		工務局長	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
坂 薫		工務局工政課長	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
神田		事務官	○	*	○	○	○	○	*	*	*	*	*	*	○
宮田 應義		技師	○	○	*	○	○	○	*	*	*	*	*	*	○
吉田		技師	○				○			*	*	*	*	*	
岸 信介		大臣官房文書課長	○												
日下		技手		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
飯島		囑託		○						○	○	○	○	○	○
中島		事務官								○	○	○	○	○	○
松久		雇						○	○	○	○	○	○	○	○

16 商工省工務局「図自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要 第七回」1934年9月4日、28ページ。

17 第2表の第1回の促進協議会（(b)欄）は、同協議会の「議事要領」で「協議参加方予定者」とされたメンバーである（前掲「各省協議会議事経過大要 第一回」、1ページ）。なお、大蔵省主計局長、内務省警保局長、同地方局長の3名に×印が付されているが、その意味は判然としない。というのも、表に示すとおり、賀屋興宣主計局長は各省協議会を欠席したのに対して、唐沢俊樹警保局長と安井英二地方局長はそこに出席したからである。それゆえ、×印は欠席を意味するわけではなく、その解釈を妨げている。

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（加藤）

氏名	所属	ポスト	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第6回	第7回	第8回	第9回	第10回	第11回	第12回	第13回
中島 鉄平	大蔵省	主税局長	◎	◎											
賀屋 興宣		主計局長	×												
谷口 恒二		主税局関税課長	○	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
竹内 栗山		事務官		◎	◎										
松隈 伊藤		技師	○	◎	◎	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	◎
木谷		事務官（主税局）										◎		◎	◎
山岡 重厚	陸軍省	整備局長	◎	◎											◎
多田 礼吉		兵器局長	◎	◎											◎
前田 (治)		大佐（兵器局銃砲課長）			◎	◎									
上月 (良夫)		大佐（整備局統制課長）			◎	◎									
山本		少佐（兵器局）		○	*	◎		○	◎	◎	◎	*	*	*	
井上		少佐（兵器局）	○	○	*	◎	○	○	◎	◎	◎	*	*	*	○
西村		大尉				◎	*	*	*	◎	◎	◎	◎	◎	◎
山田		中佐（整備局）	○	○		◎	*	*	*	◎	◎	◎	◎	◎	◎
伊藤 久雄		大尉（整備局）	○	○	*	*	◎	*	*	◎	◎	*	*	*	◎
永田		中佐	○	○	*	◎					◎	*	*	*	◎
前野		中佐								○	◎	*	*	*	◎
島内		大尉									◎	*	*	*	◎
三木		技師（陸軍自動車学校）								◎	◎	◎	◎	◎	*
田辺 盛武	整備局動員課長	○	○	○											
長谷川	中佐				○										
吉田 善吾	海軍省	軍務局長	○	○											
桐野		少佐			◎	◎	○	◎	◎						
大島 乾四郎		軍務局第二課長	○	○	○										
細谷		中佐（軍務局）	○	○	○	○	*	◎	◎			◎	◎	◎	
松尾 岸		機関少佐（艦政本部）							○			◎	◎		
朝倉 希一	鉄道省	工作局長	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎					
新井 堯爾		運輸局長	◎	◎											
工藤 義男		経理局長	◎	◎											
前田 穰		監督局長	◎	◎											
山下		運輸局自動車課長	○		◎	*	◎	*			◎	◎			
山岡 祐章		経理局購買第一課長		◎	*						◎	◎	◎		
徳永		工作局車輛課長	○	○									◎	◎	
松井 春生		資源局	総務部長	○	○	○							◎	◎	
久保 藤澤	総務部施設課長		○	○	*	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎		
唐沢 俊樹	技師		○	○	*	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎		
安井 英二	内務省	警保局長	○	×											
永安 小野寺		地方局長	○	×											
中島		事務官		○	*	◎	◎			◎	◎	◎	◎		
小野寺		技師		○	*	◎	◎			◎	◎	◎	◎		
栞 三郎	外務省	通商局長						○							
n.a.		条約局第二課長													
増本	拓務省	事務官													
斯波 孝四郎	三菱重工業	会長						◎	◎						
下田 文吾	川崎車輛	専務						◎	◎						
鮎川 義介	日産自動車	社長							◎	◎					
加納 友之介	自動車工業	社長							◎	◎					
豊田 喜一郎	豊田自動織機製作所	常務							◎	◎					
牧田 環	三井鉱山	会長								◎	◎				

- 注 ) 1. (a) 欄は各省協議会、(b) 欄は促進協議会の出席状況を示す。  
 2. ◎印は両協議会で出席を確認できること、○印はいずれか一方の協議会で出席を確認できることを意味する。×印は本文を参照されたい。  
 3. \*印は、促進協議会の「議事要領」で「他関係官」、「各関係官」、「他●名」とされたケースを当てはめている。  
 4. 第3回から第5回の促進協議会小委員会の「議事要領」には、陸軍省の参加者について「整備局関係官●名」との記載がある。  
 5. 企業家・経営者はメンバーではない。  
 6. 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「自動車工業確立二関スル各省委員会議事経過大要」各回、「自動車工業確立促進協議会議事要領」各回、産業政策史研究所編（1981）、日本国有鉄道（1958）、秦編（1991）、秦編（2001）より作成。

この表によれば、大蔵省では中島主税局長や谷口主税局関税課長、栗山技師、鉄道省も朝倉工作局長や山岡経理局購買第一課長は両協議会で出席を確認できる。そして、主催者である商工省の竹内工務局長と坂工政課長がほぼ一致することはいうまでもないだろう。しかし、商工省でも、事務官や技師などは片方の出席しか確認できない<sup>18</sup>。また、陸軍省や海軍省は各省協議会のみでの出席しか確認できない人物が少なくない。たとえば、陸軍省兵器局の山本少佐や井上少佐、同整備局の山田中佐や伊藤大尉がこのケースに該当する。

こうしたマッチングの悪さは、先述した「各関係官」や「他関係官」、「他●名」としてくぐられ、個人名が記載されなかったことに起因するのかもしれない。しかし、それはあくまでも推測にとどまり、両協議会の中にメンバーないし出席者の不一致が見られる理由は判然としない。

以上を要するに、メンバーと出席者の点からは、各省協議会と促進協議会を同一と看做すことに慎重にならざるをえないのである。

### 3 各省協議会の「議事経過大要」と促進協議会の「議事要領」

本節では、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の異同に多少立ち入って検証するために、前者の「議事経過大要」と後者の「議事要領」の比較を試みる。とはいっても、議事の内容に分析を加えるわけではなく、あくまでも両協議会の異同の確認に必要な範囲内の検討にとどまることを予め断っておく。

まず第3表を用いて、2つの議事録のボリューム（文字数）を確認しておこう。

第3表 「議事経過大要」と「議事要領」の文字数

回	(a)	(b)	差
1	6,474	3,276	2.0
2	6,227	3,717	1.7
3	6,132	2,939	2.1
4	6,111	3,640	1.7
5	3,736	2,658	1.4
6	7,334	2,915	2.5
7	12,646	4,365	2.9
8	4,926	1,853	2.7
9	8,442	3,056	2.8
10	7,509	2,693	2.8
11	5,356	2,216	2.4
12	7,706	2,025	3.8
13		2,686	

注) 1. 差は「議事経過大要」の文字数が「議事要領」のその何倍であったかを示す。

2. 文字数は文字カウントの「スペースを含まない」数値を用いている。

3. 文字数には、発言者の氏名なども含まれている。

資料) 第1表と同じ。

18 ただ、促進協議会の「議事要領」で「他関係官」や「各関係官」、「他●名」とくぐられた中に各省協議会の出席者が含まれる可能性は残される(表の\*印)。

この表には、両議事録をすべて入力したうえで、Wordの文字カウント機能（スペースを含まない）でカウントされた文字数を示してある。すぐに分かるのは、各省協議会の議事録の文字数が促進協議会のそれを大幅に上回ったことである。差の小さい第5回会合で1.4倍、もっとも差の開いた第12回会合は3.8倍も文字数が異なる。この開きは、両協議会が異なる存在であったことを意味するのだろうか。

結論を先取りすれば、その答えは否と判断する。つまり、各省協議会と促進協議会は同一の「諮問機関」であるという仮説を提示する。その理由の1つは、両協議会の第1回会合における吉野信次商工事務次官の冒頭の発言（挨拶）である。多少長くはなるが、2つとも引用しておきたい。なお、丸数字と下線は引用者によるものである。

#### 史料1<sup>19</sup>

商工省ハ従来、自動車工業ノミナラズ機械工業全般ニ対シテモ其ノ発達ニカヲ尽シテ来マシタガ、①其ノ内自動車工業ハ機械工業ノ中枢ヲナシ、アラユル技術ノ精ヲ有スルニモ拘ラズ、独り遅レテ居リマスノデ、之レガ速カナル発達ハ産業上ノ見地ヨリ望マシト共ニ、②軍事国防上ノ見地ヨリ考ヘルモ甚タ必要デアリマス。

商工省ハ既ニ昭和六年ノ頃関係各省ヨリ委員ノ出席ヲ求メテ自動車工業確立調査委員会ヲ開催シ、学者及自動車工業関係ノ経験者ヲ集メ議ヲ鍊ツタ結果、昭和六年三月当時ノ状況ヨリシテ「フォード」「シボレー」ノ如キ車トノ競争ハ未ダ其時期ニアラザルヲ以テ、助成手段トシテ昭和七年ヨリ若干ノ補助金ヲ計上シマシタ。

然シナガラ③軍需工業多忙ナル時期ニ際会シ、予期ノ成績ヲ挙げ得ナカツタ事ハ遺憾デアリマスガ当初ノ計画ヲ只今実行中デアリマス。

且年月ノ経過ニ伴ヒ我国ノ経済上産業上ニ生シ、殊ニ④為替関係ノ変動ヲ生ジマシタ、「フォード」「シボレー」車ノ如キハ、日本ニ於テ使用セラレテ居ルモノノ殆ンド大部分デアリマスガ、如斯情勢ノ変化シタル現在ニ於テ⑤適当ナ助成策ヲ■セバ、「フォード」「シボレー」ト競争シ之ニ打勝ち確立シ得ル様ニナルコトモ考ヘラレマス。

⑥国防上ノ見地ヨリ見ルモ小型経済車ノ確立ハ一日モ忽ニ為シ得ザルコトヲ聞キ及ンデ居リマスガ故ニ、更ニ⑦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タイモノデアルトイフノガ今日ノ会議ノ主旨デアリマス。充分ナル御意見ノ披瀝ヲ望ム次第デアリマス。

#### 史料2<sup>20</sup>

本邦工業ノ最近ニ於ケル発達ハ洵ニ著シキモノアルモ、其ノ内機械工業発達ニ関シテハ未タ充分ナラサルモノアリ、従テ機械工業ノ発達ニハ今後努力ヲ要スルト考ヘラルル

19 前掲「各省協議会議事経過大要 第一回」、1-2ページ。

20 前掲「促進協議会議事要領（第一回）」、1-3ページ。引用文中の〈〉は原資料で加筆された言葉であることを意味する。

か、①自動車工業ハ実ニ機械工業ノ中枢ヲナスモノニシテ、恰モ染料カ化学工業ノ中枢ヲナスト同一ノ立場ニアリ、故ニ機械工業確立ノ意味ヨリシテモ自動車工業ノ確立ハ希望スル処ナルカ、②近時軍事国防ヨリノ見地ヨリモ非常ニ必要ナルコトヲ認メラレ、昭和六年ニ所謂標準型自動車ノ製造ヲ奨励スルコトナリ、昭和八年度ヨリ補助金ヲ計上シ、之ニ依リ発達速く促進ニ努メタルモ、③時恰モ軍需工業ノ盛ナリシ為其ノ成績ハ未タ充分ナラサリシカ、兎ニ角当初ノ計画ヲ目下実行中ナリ。

然ルニ昭和六年当時ト現在トハ事情ニ変化ヲ来シ、④為替関係等ヨリシテモ、当時競争困難トセラレシ⑤「フォード」「シボレー」ノ如キ大衆向自動車モ、今日ニ於テハ必スシモ競争シ得サルモノト考ヘラレス、或種ノ保護ヲ加フレハ外国品ト對抗シテ之カ製造ノ確立ヲ図リ得ル可能性アルヤニモ認メラルルニ至レリ、又⑥国防上ノ見地ヨリモ斯ル小型ノモノノ工業確立ハ必要ナリト聞キ居ルヲ以テ、此ノ際今一度⑦自動車工業ノ確立ニツキ各関係省ノ方々ノ腹藏ナキ意見ヲ承知シ度、今日ノ協議会ヲ開キタル次第ナリ。

この2つの史料を比較すると、下線部①～⑦に示すようにほぼ同一の内容であることがわかるだろう。具体的にいえば、自動車産業を機械産業の中核に位置づけたこと（①）、国防上の必要性に関する認識が高まっていること（②）、従来の標準型式自動車に対する保護育成策は十分な成果をあげていないこと（③）、（1931年12月の金輸出再禁止によって）為替レートが円安に振れたこと（④）もあって、フォードやシボレーなど外資に対抗し、当該産業を確立できる見通しが立ちつつあること（⑤）、国防上の観点からはとくに「小型経済車」（大衆車）が重要と思われること（⑥）、それゆえ、商工省としては、関係省庁の担当者の協議を希望すること（⑦）、である。

同一人物が、同じ日のほぼ同じ時刻に同じ場所で開かれた異なる2つの協議会において、これほど内容の一致する発言（挨拶）をしたと考えることは非現実的であろう。これをもって、各省協議会と促進協議会の同一性を仮定してよいと考える。念のため、吉野次官の挨拶以外の理由を以下に列挙しておく。

- (a) 両協議会とも第1回会合の終盤で叩き台として「自動車工業確立要綱」（商工省案）を配布し、説明を加えたこと<sup>21</sup>。
- (b) 両協議会とも第2回会合の前半は、谷口関税課長が中心となって関税をめぐる議論が展開されたこと<sup>22</sup>。
- (c) 各省協議会の第2回会合の終わりに、竹内工務局長が「小委員会ヲ開イテ随時御集リヲ願フ事トスル」と発言したこと。第12回会合を除いて、史料のタイトルに「小委

21 各省協議会は「試案」、促進協議会は「私案」として説明した（前掲「各省協議会議事経過大要 第一回」、13ページ、「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、10ページ。

22 各省協議会は「試案」、促進協議会は「私案」として説明した（前掲「各省協議会議事経過大要 第二回」、2-13ページ、「自動車工業確立促進協議会議事要領（第二回）」1934年8月14日、2-9ページ。

- 員会」は付いていないものの、第3回以降は小委員会を開くことを明言したこと<sup>23</sup>。
- (d) 第2回と第3回の会合の議論を受け、両協議会とも第4回会合で、許可制を主要な論点の一つとして取り上げたこと<sup>24</sup>。
- (e) 両協議会とも第5回会合で、竹内工務局長が民間の企業家・経営者から意見を聴取する旨を明言したこと<sup>25</sup>。
- (f) 両協議会とも第6回会合に三菱重工業の斯波孝四郎と川崎車輛の下田文吾、第7回会合に日産自動車の鮎川義介、自動車工業の加納友之介および豊田自動織機製作所の豊田喜一郎、そして第8回会合に三井鉱山の牧田環をそれぞれ招いて意見を聴取したこと（第2表）。
- (g) 両協議会とも第9回会合で、関税を論点の一つとして重点的に取り上げたこと<sup>26</sup>。
- (h) 両協議会とも第10回会合、第11回会合および第12回会合で、許可制を論点の一つとして重点的に取り上げたこと<sup>27</sup>。

以上の8つの項目の中で、もっとも重視したいのは、(e)と(f)である。前節において、両協議会のメンバーとなった官僚の特定は局長クラスを除くと、とても難しいことに加え、促進協議会の場合は出欠状況のカバレッジもきわめて低かったために、これらの点から2つの「諮問機関」を同一と看做すことを避けておいた。

しかしながら、企業家・経営者の意見聴取に関わる竹内工務局長の予告（(e)）、実際に招聘された企業家・経営者とその日付の完全な一致（(f)）、そして、第6回会合と第7回会合の開始時刻の一致（第1表）、これらを偶然と片づけることはとてもできないだろう。各省協議会と促進協議会は同一の「諮問機関」という仮説を提示する所以である。

## 4 結語

以上、1934年8月に設置された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という2つの「諮問機関」の異同を検証してきた。その根拠を詳しく繰り返すことはしないが、開催日時と場所、議事内容、そして意見聴取に呼ばれた企業家・経営者という複数の共通点から、本稿では一つの仮説として両協議会を同一と結論づける。

---

23 竹内は、「省トシテハ全部出テ貫フ事ニシテ<各省ヲ>代表シテ少イ人数ノ出席ヲ願ツテ話ヲ御願シ度イ」と希望を述べた（前掲「各省協議会議事経過大要 第二回」、20ページ）。

24 商工省工務局「図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、5-16ページ、「図自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第四回）」1934年8月23日、5-17ページ。

25 商工省工務局「図自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事録経過大要 第五回」1934年8月27日、10-11ページ、「図自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第五回）」1934年8月27日、14ページ。

26 商工省工務局「図自動車工業確立に関する各省協議会議事録経過大要 第九回」1934年9月12日、8-20ページ、「図自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第九回）」1934年9月12日、10-15ページ。

27 商工省工務局「図自動車工業確立に関する各省協議会議事録経過大要 第十回」1934年9月19日、商工省工務局「図自動車工業確立に関する各省協議会議事録経過大要 第十一回」1934年10月1日、前掲「各省協議会議事録経過大要 第十二回」、「図自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第十回）」1934年9月19日、「図自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第十一回）」1934年10月1日、「図自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第十二回）」1934年10月9日。

伊藤久雄陸軍大尉の記録に残された「商工省は関係各省（陸軍、海軍、大蔵、鉄道、内務、資源局、後に外務も参加）の局、課長を委員とする委員会<sup>28</sup>」は各省協議会であり、促進協議会でもある。冒頭に掲げた問いを想起すれば、両協議会のいずれかを問うこと自体に意味がないことになる<sup>29</sup>。

では、なぜ異なる名称の文書が残されたのか。この疑問に対する明確な答えは用意できていない。ただ、史料の作成者の違いに起因するのではないかと推察される。各省協議会の「議事経過大要」は商工省工務局の作成した議事録であり、促進協議会の「議事要領」の作成者は不明だが、大蔵省の用紙を使い、かつ枠外に「主税局長」の判子が押されていることから、大蔵省主税局によって作成された可能性が高い。もちろん、この推測は、名称が異なることを説明できない。

しかし、作成主体の違いは議事録の作成にあたって、誰のいかなる発言をどのように記録に残すかという選択に影響を及ぼしたかもしれない。それは、同じ会合の異なる部分を切り取ることを意味し、両協議会の速記録を併用することで、より豊富な情報の入手を可能にするだろう。これらの情報を用いて、戦間期日本の自動車工業の産業政策に関する分析を進めることが今後の課題となる<sup>30</sup>。

ここでその意義に少しだけ触れておけば、各省協議会ないし促進協議会の役割を解明することで、自動車工業確立調査委員会の結論（1932年3月）とそれに基づいて実施された政策と、自動車工業法要綱（1935年9月公布）の「原則<sup>31</sup>」に基づいて制定された自動車製造事業法（1936年5月公布）の間に橋を架けられると考える。それは、『商工政策史』のなかで、年表風に列挙され<sup>32</sup>、ほとんどブラックボックスのままであった政策過程に光を当てる作業にはかならず、少なからぬ知見を付与することを期待できるのである。

（かとう けんた・本学経済学部教授）

28 伊藤（1979）15ページ。

29 ただ、残された史料に基づいてどちらかをあえて選ぶとすれば、促進協議会に軍配をあげることはできる。それは、第3回会合から第12回会合を小委員会と明記したこと、「後に外務も参加」という部分を第13回会合にのみ出席した外務省の来栖三郎通商局長と条約局第二課長（氏名不詳）によって裏づけられるからである（第2表）。他方、資料上の制約により、各省協議会については第13回会合に関する情報を入手できず、この点を確認できない。

30 筆者はすでに、政策パッケージの変容という視点から戦間期日本自動車工業の産業政策史の空白を埋める論文を執筆中である。

31 呂（2011）219ページ。

32 具体的には次のとおり。陸軍省の「自動車工業確立工作」は「昭和八年に入るや本格化し、標準型式研究開始（八年十一月）、確立方法の研究の着手（八年十二月）、陸軍省は商工省と交渉開始（九年一月）、国産自動車型式決定委員会は大衆車フォードに準ずる四気筒車、シボレーに準ずる六気筒車の試作を協同国産自動車（株）と川崎車輛（株）に下命（九年三月）陸軍、商工両省民間七社より意見聴取（九年四月）陸軍省の「内地自動車工業確立方策」（九年六月）商工省の「自動車工業確立要綱」（九年七月）成る。商工、陸・海軍、大蔵、鉄道、内務、資源局等の各省委員会成立（九年八月）以後多少の紆余曲折はあったが、十年八月九日に次のような『自動車工業法要綱』が閣議で決定され、以後技術的な法案作成作業に入るのである。」（通商産業省編（1976）407-408ページ）。

## 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（加藤）

### <参考文献>

- 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へ—』名古屋大学出版会。
- 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。
- 岩崎松義（1941）『自動車工業の確立』伊藤書店。
- 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 日本的経営の生成と発展』有斐閣。
- 宇田川勝（2013）『日本の自動車産業経営史』文眞堂。
- 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。
- 桜井清（1988）『戦前の日米自動車摩擦』白桃書房。
- 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。
- 通商産業省編（1976）『商工政策史18 機械工業（上）』商工政策史刊行会。
- 中村静治（1957）『日本の自動車工業』日本評論社。
- 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。
- 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。
- 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。

# Ministries' Councils and Automobile Industry Promotion Councils —Verification of Difference between Two Advisory Bodies in Establishment of the Automobile Industry—

Kato Kenta

## Summary

This paper focused on councils of ministries for establishment of the automobile industry and examined what political measures entrepreneurs and business people called on and similarities and differences in their requests. The main purpose of the study is to approach the ideas on competition of entrepreneurs and business people who attempted to advance into the automobile industry. The analysis showed the following results.

Entrepreneurs and business people gave importance on ensuring the demand for domestic cars at the council and called on government-led allotment of the demands rather than encouragement of the use, the procurement and the forced use. However, it was virtually impossible to force not only private organization but government offices to use domestic car. Moreover, the Ministry of Commerce and Industry could not make procurement a potent option for reasons of financial burdens.

On the other hand, the Ministry of Commerce and Industry and the Army Ministry of Japan deemed mass production of standard model cars under permission from the government the most probable measures. However, even if the permission was to be granted to a single company or to multiple companies, very few entrepreneurs and business people did not assert adoption of the permit system which may restrict activities of other companies. Thus, it is important to note that most of entrepreneurs and business people appeal strongly for the need for competition.