

1930 年代日本の補助金政策と自動車工業 —政策過程の歴史分析—

加 藤 健 太*

The Subsidy Policies and Automobile Industry in the 1930's in Japan :
Historical Analysis of Policy Process

KATO Kenta

(Received 14 December, 2021 ; Accepted 4 January, 2022)

This paper focused on the automobile industry in Japan in the 1930's to examine what conflicts of interests in subsidy policies clashed among concerned government ministries and how they worked on to arrive at what conclusion. The main analysis result is as follows.

There was a conflict of opinions between the Ministry of Railways, which insisted on the importance of subsidies for purchasing, and the Ministry of Commerce & Industry, which emphasized the effectiveness of subsidies for production, in deliberations of the Second Special Committee of the Investigation Board for the Automobile Industry's Establishment. In the end, the Second Special Committee came to a conclusion targeting the subsidy to a "standard model car", considering Japan's finances.

I 問題の所在

戦間期、とりわけ 1930 年代の日本において、自動車工業の確立は政策当局にとってかなり重要なアジェンダであったと考える。

周知のように、1923 年 9 月に発生した関東大震災によって、京浜地区の交通機関に壊滅的な打撃を受けた東京市電気局は翌 10 月、フォード T 型トラックのシャシ 800 台を緊急輸入し、バスに改造したうえで 24 年 1 月から市営バスとして運行を開始した。これが「円太郎バス」の愛称で親しまれただけでなく、経営面でも少なくない利益を生み出したため、各主要都市や私鉄各社も追随し、広く普及することになった。バスに加えてトラックや乗用車の顕著な需要増

* 高崎経済大学経済学部経営学科・教授

を目撃した外資は日本市場を有望視し、フォードは1925年2月に100%出資の現地法人・日本フォード自動車を設立して翌月から本格的な生産に乗り出し、ゼネラルモーターズ(GM)も27年1月に日本GMを設立して同年4月から組立作業に着手したのである。

その結果、1925年から29年にかけて、完成車の輸入こそ1765台から5018台の増加にとどまったものの、「輸入組立車」は3437台から2万9338台へと飛躍的な伸びを示した。他方で、1929年の国産車の生産台数はわずか437台にすぎなかった。こうした実態が金融恐慌後に展開された国産品愛用運動と結びつくことによって、「国産自動車工業確立問題」が国産振興委員会の議論の俎上にのぼり、その結論が1930年5月、答申という形で俵孫一商工大臣に出されたのである¹⁾。

確認しておくべきは、この答申に沿って、自動車工業を早急に確立するための有効な諸施策の調査を目的に1931年5月、自動車工業確立調査委員会(自工調査委)が設置されて、本格的な審議が開始された点である。

自工調査委が1932年3月に前田米蔵商工大臣に出した報告を起点とし、36年5月29日公布の自動車製造事業法(事業法)という法律の形に結実するパッケージ化された政策は、さまざまな利害関係者の異なる意見を調整することによって導き出された<解>であった。そして、この間に立案された<政策パッケージ>²⁾は、標準型式の策定、許可制の導入、使用奨励、関税、税制優遇措置、補助金といった施策から構成されていた。

本稿は、上記の諸施策のうち補助金³⁾を主な対象にして、関係省庁のスタンスと見解の異同に焦点を合わせながら、自動車工業の確立に向けた政策過程を分析することを課題とする。

戦間期日本の自動車工業の産業政策を対象にした先行研究については、すでに加藤(2019b)が詳細にサーベイしている。したがって、ここでは問題の所在を明確にするため、補助金政策に限定して研究史を整理しておきたい。

時期と目的の異なる軍用自動車補助法を別にすれば、従来の研究は、自工調査委が決定した政策パッケージを構成する施策の一つとして補助金に言及してきた。そこでは、5つ目の項目で「標準型式自動車に対し保護奨励金を交付すること」が定められたからである⁴⁾。とくに商工官僚だった岩崎松義は、商工省工務局作成の「自動車工業確立調査委員会経過概要」(1932年5月)を用いて、自工調査委における第二特別委員長の報告を紹介しながら「保護奨励金」の支給を比較的詳しく解説した⁵⁾。

しかし、いずれの研究も政策過程に十分な検討を加えていないという点で限界を孕んでいる。さらに、加藤(2019a)が明らかにしたとおり、もう一つの<審議機関>⁶⁾である自動車工業確立に関する各省協議会(各省協議会)の活動にはほとんど触れていない。言い換えれば、1930年代前半の自動車工業の確立をねらった政策の決定プロセスで、補助金の交付という施策がいかなる審議を経て、どのような形で盛り込まれたのかという点はブラックボックスのままなのである。

以上の研究状況を踏まえ、この論文では、補助金をめぐる関係省庁間のやり取りの検証を通して、自動車工業の確立に向けた政策を審議する場でいかなる力学が作用したのか、その結果、どのような結論が導き出されたのかという点に接近する。具体的な審議機関としては自工調査

委と同第二特別委員会、および各省協議会を取り上げる。

注意すべきは、補助金に関わる条項が自動車製造事業法には盛り込まれなかったことである。商工省は、その理由を「自動車製造事業法案ニ関スル質問予想事項」の中で次のように説明した。すなわち、「助成金交付ノ必要ナキヤ」という質問を予想したうえで、「本邦ニ於ケル自動車製造事業ノ実情並ニ本法ノ規定スル政府ノ諸施設ノ運用等ニ依リ、特ニ助成金ノ交付ヲ為サザルモ、大体斯業確立ノ目的ヲ達シ得ベキモノト思料セラル」との「答弁」を用意していた⁷⁾。

自動車製造事業法は、本稿の分析対象ではないから、この「答弁」に立ち入った考察を加えることはしない。ただ、自工調査委の政策パッケージを構成した補助金の交付という施策が、事業法でその必要性を認められなかったのはなぜか。この点を展望するためにも、補助金をめぐる政策過程の分析という作業は欠かせないと考える。

主な史料としては、「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会議事録」(『昭和財政史資料』第6号第60冊に所収)、「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」(いずれも『自動車工業協議会議事録』『昭和財政史資料』第4号第217冊に所収)を用いる⁸⁾。

II 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) 補助金の位置づけ

先述したとおり、自動車工業確立調査委員会は、1930年5月に俵孫一商工大臣に提出された国産振興委員会の「諮問第七号自動車工業ニ関スル答申」に沿って、速やかに自動車工業を確立するための具体的な施策を調査することを主な目的に設置された。1931年7月9日開催の自工調査委第1回総会において、補助金は「国産自動車ノ製造又ハ使用奨励ニ関スル事項」の審議を担当する第二特別委員会で取り扱うことに決まった⁹⁾。補助金と製造奨励ないし使用奨励は密接に関連する施策だからである¹⁰⁾。

第二特別委員会のメンバーと出席状況に関しては、加藤(2020:129-130)がすでに明らかにしている。しかし、ここでは重複を厭わず、誤りを修正したうえで第1表にメンバーのみを再掲しておいた。

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
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
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
飯田 恒次郎		陸軍自動車学校長	委員

植村 東彦		兵器局長	委員
久保田 敬一	鉄道省	運輸局長	委員
中山 隆吉		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 悌次		経理局長	委員
工藤 義男		経理局長	委員
松井 春生	資源局	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
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
渋沢 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
久保田 権四郎	ダット自動車製造	社長	委員
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
井上 三郎		整備局動員課長	幹事
林 狷之介		兵器局銃砲課長	幹事
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
島 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		警保局警務課長	幹事

資料) 加藤 (2020a) 130頁、商工省工務局「自動車工業確立調査委員会経過概要」1932年5月より作成。

注) 加藤 (2020a) の第1表で、久保田敬一が陸軍省に含まれているのは鉄道省の誤りである。

この中で財政支出をとまなう補助金を所管するのは、いうまでもなく大蔵省である。しかし、表には掲げなかったけれども、藤井真信主計局長の出席状況は第1回から第3回、第6回、第8回が竹内主計官による代理出席、第4回と第5回は欠席しており、藤井本人の出席を確認できたのは第7回会合のみであった。周知のように、大蔵省主計局は国の予算編成や予算の施行状況の監査など国家の運営に必要な歳出を管掌する部局であり、そのトップが目配る政策の範囲はきわめて広い。藤井にとって、財政支出の必要性すら明確でなかった自動車工業という1つの産業の政策を審議する場に出席することの優先順位は高くなかったのであろう。

もう一つ、指摘しておくべきは、自工調査委に大蔵省出身の幹事を確認できないことである。商工省や陸軍省、鉄道省は、自動車という財の生産ないし使用に直接的な利害をもっているから当然として、内務省も自動車取締令との関係から警保局警務課長を幹事として参加させていた¹¹⁾。メンバーから見たときの消極的な関与も、大蔵省のスタンスを示すものとして記憶にとどめておきたい。

第二特別委員会は1931年7月27日、第1回会合を開き、審議の範囲をバスとトラックに限定せずに「自動車全般」と広く捉えたうえで、商工省の手による「審議事項案」(「幹事案」)にあげられた複数の施策に優先順位をつけた。

「議事録」から確認できる限りでは、鉄道省の山岡祐章幹事(経理局購買第一課長)が、「実現ノ可能性」をもつ関税、「課税ノ整理」および「使用取締ノ緩和」などを優先して審議し、「刻下ノ財政状態デハ殆ンド不可能」な「奨励金、助成金等」は「第二次」にしたいと発言した。資源局の松井春生委員(総務部長)も同じく、理由は詳らかにならないものの、使用奨励¹²⁾を「第一次」、課税と関税を「第二次」、そして「奨励金」は「第三次」に位置づけた。

補助金は、「審議事項案」¹³⁾の「自動車工業確立ニ関シ政府ノ採ルベキ方策ノ要領」の一つ目に掲げられた「製造奨励及使用奨励」の8つの細目の中で、「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)」、および「ハ、研究奨励金、発明奨励金ノ交付」として、これまた最初の3つに列挙されたにもかかわらず、審議の順位としては後ろに追いやられたのである¹⁴⁾。

歳入減が予想された1932年度予算案は、行財政整理の決定後に編成するという異例の措置を講じたが、各省庁と議会の抵抗に阻まれて不足する財源を確保できなかったために赤字国債の発行で補填せざるをえなかった¹⁵⁾。こうしたハードな予算制約は、審議過程でも繰り返し言及され、補助金政策に枠を嵌めることになる。

自工調査委の発足に先立って、メディアは「自動車工業の確立策」を検証し、その中で「補助金増額策」について、直接的な効果はあるものの、財政状態から実施が難しいことに加え、製造業者を「温室の育成に満足せしめ、進歩改良を促す刺戟を減少せしめる危険が濃い」ので「採用されまい」と報じていた¹⁶⁾。先述の審議事項の優先順位をみれば、この報道が的を射ていたことがわかるだろう。

この会合を締めくくるにあたって、商工省の吉野信次委員長(工務局長)は、第二特別委員会の審議事項が各省庁の所管に関連するため、原則として商工省出身の幹事が「具体的奨励方策」を提案するが、「所管事項ノ大体ノ腹案ハ各省幹事ニ於テ作成セラレ度ク、纏ツタモノヨリ本特別委員会ノ議題ト致シ度シ」と発言した¹⁷⁾。先に確認したとおり、自工調査委に大蔵省出身の幹事は確認できない。したがって、補助金を所管する同省が、「大体ノ腹案」を作成したのか、作成したとすればどのような内容であったのかは明らかにならない。この点に一つの限界を孕むことを断ったうえで、項を改めて審議過程の分析に進みたい。

(2) 審議

前項で述べたように、自動車工業確立調査委員会第二特別委員会が担当した複数の審議事項

の中で、補助金の優先順位は高くなかった。それは、補助金政策をめぐる審議が、8回を数えた第二特別委員会の会合のうち主に第6回と第7回で取り上げられたことに端的に示される。以下、それぞれの会合における関係省庁のやり取りを検討していく。

第6回会合—1931年12月4日—

商工省の吉野信次委員長（工務局長）は1931年11月4日開催の第4回会合の最後に、「製造奨励金」や「使用補助金」などは「第二次審議事項」とすることを第1回会合で決定したけれど、「全然除外スルモノニ非ズ」と発言した。¹⁸⁾しかし、同年8月27日の第2回会合で配布された「第二特別委員会審議事項案」について、鉄道省の久保田敬一委員（運輸局長）が、「奨励金、補助金ノ施設ノ記載ハナイガ、外国車ニ比シ相当高価ナル国産車ノ使用ヲ強制シ得ルヤ」と疑問を呈したのに対し、吉野は、第1回会合で補助金は「第二次審議項目」として「考慮スル予定」にしたため、そこには記載がないと説明していた。¹⁹⁾

それゆえ、補助金が第二特別委員会で本格的に取り上げられたのは、吉野委員長が「本件ヲ以テ大体第一次審議項目ニ付テノ審議ヲ一応終ツタ」と告げた第6回会合の終盤になってからであった。1931年12月4日に開かれたこの会合で吉野は、「製造費補助」や「購買費補助」などいくつかの方法を想定できるし、その金額も「出来得ル限り多キヲ要望」したいが、本委員会としては「財政ノ許ス限り」で「考慮」するという「根本ノ趣旨ヲ表明シテ答申スル程度」がよいのではないかと切り出した。

この発言に続けて、鉄道省の山岡祐章幹事（経理局購買第一課長）は、国産車の「使用普及ヲ図ル」ためには「製造奨励金」と「購買補助金」の両方を交付する必要があるとの認識を示した。そのうえで、山岡は前者よりも後者の方が有効であるとし、「優良国産車」に「購買補助金」を支給すれば、「優良」な製品の販売を「奨励」することにもなると述べた。しかし、吉野委員長は、「購買補助」には「相当ノ資金」を要するし、自動車工業を確立するためには製造奨励策を講じるべきと反論した。²⁰⁾補助金の対象について、鉄道省と商工省の見解は異なっていたといえる。

もう一つの論点は、研究開発に対する補助金であった。この点に関しては、まず鉄道省の島秀雄幹事（技師）が、「飛行機ニ付テノ研究機関」はすでに存在するのだから、日常生活との関係がより強い自動車についても「国立ノ恒久的研究機関ヲ設置スル必要」があると発言した。²¹⁾それに対し、吉野委員長は次の返答をした。すなわち、省営バスは鉄道省、軍用自動車は陸軍省によってすでに研究が進められており、機械関連の研究設備は非常にコストもかかるので、大蔵省の承諾を得ることがむずかしい。ただし、本委員会で決議すること自体に異論はない。吉野は、財政面から自動車を対象にした国立研究機関の設置を困難視していたのである。²²⁾

以上のように、この会合では、製造と購買にとどまらず、研究開発を「奨励」する補助金をめぐっても議論が戦わされた。「議事録」を読む限り、そこで積極的に発言したのは、もっぱら鉄道官僚であり、それに対して商工省の吉野委員長が応答するという形で審議が進められた。その結果、以下の5つが「決定事項」として記録された。

史料²³ 1

- (1) 自動車ノ取締ニ関シ国産車ノ使用上不便ナキ様考慮セラレ度キコト
- (2) 標準形式自動車ノ製造者並ニ購買者ニ対シ製造奨励金並ニ購買補助金ヲ交付スルコト
- (3) 優良部分品製作ノ奨励ノ途ヲ講ズルコト
- (4) 恒久的自動車研究機関ヲ設置スルコト
- (5) 自動車部分品ノ展覧会ヲ開催スルコト

この史料によれば、1つ目の「取締」に関わる事項を除き、「議事録」に残されたやり取りに出てきた意見は、「懸賞」と「発明奨励金」以外ほぼすべて網羅されている。吉野委員長は、主に鉄道省から出された要望をまとめる形で「答申案」を作成し、次の会合で審議したいと述べて論議を収束させたのである。

第7回会合—1932年1月29日—

「第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案」の中の補助金

1932年1月29日に開かれた第7回会合は、次官に昇任した吉野信次に代わって、工務局長に就任した竹内可吉が委員長の席についた。

この会合では「第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案」が審議された。まず、商工省の後藤保清幹事（工務局工業課長）が「答申案」の作成にいたる経緯と使用奨励にもっとも「力点」を置いたことを説明した。具体的な検討に先立って、「答申案」のうち補助金に係わる事項を以下に掲げておこう。

史料²⁴ 2

一、標準形式自動車ノ製造奨励ニ関スル事項

(イ) 標準形式自動車ノ製造業者ニ対シ製造奨励金ヲ交付スルコト

国産自動車ノ製造数量少キ為生産費嵩ミ、価格ノ点ニ於テ未ダ輸入外国車ニ一籌輸スルノ已ムナキ実情ニアリ、故ニ製造数量ノ少キ期間ニ於テハ財政ノ許ス限り、標準形式自動車ノ製造業者ニ対シ相当ノ奨励金ヲ交付スルコトハ、本邦自動車工業ノ確立ヲ期スル為最モ肝要ナリト認ム

(ロ) 部分品ノ製作ニ関シ奨励金ヲ交付スルコト

本邦自動車部分品製作技術ハ相当ノ発達ヲ見タリト雖モ、未ダ研究改良ヲ要スルモノ多々アリ、且本邦ニ於テ未ダ製作シ得ザルモノモ相当存スル実情ニ鑑ミ、一定ノ部分品ノ製作ニ対シ奨励金ヲ交付シテ之ガ製作及研究奨励ノ途ヲ講ズルヲ必要トス

(ハ) 略 (=引用者)

二、標準形式自動車ノ使用奨励ニ関スル事項

(イ) 標準形式自動車ノ購入者ニ対シ購買補助金ヲ交付スルコト

標準形式自動車ハ輸入外国車ニ比シ未ダ其ノ価額割高ニシテ、且其ノ品質性能等一般ニ熟知セラレザルモノアリ、仍テ之ガ需要ヲ喚起シ標準形式自動車ノ使用

普及ヲ促進スル為、之可購入者ニ対シ一定額ノ購買補助金ヲ交付スル必要アリ
(口) 以下、略 (=引用者)

この史料からは、対象を標準型式自動車(標準車)に限定したうえで、①「製造奨励金」と「購買補助金」双方の交付を明記したこと、②金額に関しては、「製造奨励金」が「相当ノ」と多額の補助金を支給するような表現を使ったのに対し、「購買補助金」は「一定額ノ」という表現を用いてやや消極的な姿勢を示したこと、③部分品の技術的な劣位を踏まえ、組立事業とは別の項目を立ててその「製作」と「研究」に対する「奨励金」の支給の必要性に言及したこと、が読み取れる。

①では、製造と購買の両方に補助金を交付すべきと主張した鉄道省の山岡幹事の意見を取り入れつつ、②で「製造奨励金」の有効性を重視する一方、「購買補助金」に消極的であった商工省の吉野委員長の意見を反映させた。③は、「議事録」上のやり取りからは導き出せない。なお、第6回会合で決定された「恒久的自動車研究機関」の設置と「自動車部分品ノ展覧会」は、補助金政策とは切り離されて「答申案」に盛り込まれた。前者は、そのまま第4項に「自動車ノ恒久的研究機関ヲ設置スルコト」として、後者は「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」として内容を拡充させたうえで第5項に掲げられた²⁵⁾。

したがって、以下では、製造と購買に対する補助金に焦点を絞って審議過程を検討する。

審議過程

先述した商工省の後藤保清幹事の説明を受けて、鉄道省の山岡祐章幹事は、補助金を自動車製造業者、部分品製造業者および使用者の3つに分けて記載した点に関し、「行政上ノ運用ヲ簡便ニスル」ため1つの項目にまとめた方がよいと指摘した。この意見に竹村勘悉委員(東京帝国大学工学部教授)²⁶⁾も賛意を示した。その理由は、生産コストに関する事項を審議する第三特別委員会の結論によっては、「製造補助ノミテ充分」であるかもしれないからであった²⁷⁾。「議事録」を読む限り、竹村の発言に対する他のメンバーの反応は確認できない。しかし、このやり取りは後に重要な意味をもってくるのである。

この会合で主な争点となったのは金額であり、それは関税と関連づけながら審議された。後藤幹事は、施策として使用奨励を通じた需要喚起を重視し、それに補助金(と関税引上げ)を加えることで自動車工業の確立を図ることが趣旨であり、補助金(と関税引上げ)に偏った政策ではその実現は難しいと発言した。大蔵省の中島鉄平委員(主税局長)も、補助金(と関税引上げ)についてはさらに研究を重ねたうえで内容を固めたいと述べたうえで、補助金の交付を審議する場合、「大体金額ノ目安ガアルベキ」だし、その多寡によって重要性も変わってくるのだから、「モット其ノ精神」を明確にして一貫性をもたせるべきと訴えた。

こうした主張に対し、後藤は、「細目ニ亘ツテ具体的ニ書キ表ハス事ハ事実上困難トスルモノガ多々アル」ため、本委員会では補助金など施策の「要点精神」を答申に盛り込めばよいと真つ向から反論した²⁸⁾。具体的な金額を答申に盛り込むことは、きわめてむずかしかったといえる。

それは、関税を引き上げるのであれば、補助金は減額すべきという大蔵省の藤井真信委員（主計局長）の発言からも明らかだろう。

自動車工業の確立に必要な補助金額は、関税をはじめ他の施策に影響されるだけでなく、生産台数に規定される生産コストとも密接に関連する。それゆえ、商工省の竹内可吉委員長は、1台当たりの交付額まで決議しなくても、補助金の必要性を根拠づけられる「数字的基礎」を提示すればよいと妥協点を探ったのだと考えられる。これに続けて、陸軍省の植村東彦委員（兵器局長）は、1工場で年産100台を基礎に生産コストを算出することで、現状を踏まえた補助金を必要とする理由を明確にできるのではないかと発言して、竹内を援護した。この意見に対して、鉄道省の山岡幹事は、生産コストの削減には大量生産が欠かせないが、それには年産1200台くらいは生産しなければならないと異論を唱えた。²⁹⁾

第三特別委員会は1931年12月21日開催の第4回会合で、標準型式自動車（TX35）の生産コストを年産1200台で1750円と決定していた。³⁰⁾しかし、この時点では、まだ自動車工業の確立までの年限は議論の俎上にのぼっていなかったから、第二特別委員会が補助金の交付期間と必要額を具体化することは困難であった。そのため、少なくとも「議事録」上はほとんど議論が深まることなく、答申案をまとめる最後の会合を迎えるのである。

(3) 結論

第8回会合—1932年2月3日—

1932年2月3日に開かれた自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第8回会合の「議事録」は、「(二) 議事」の冒頭で商工省の後藤保清幹事、資源局の松井春生委員、鉄道省の朝倉希一委員と山岡祐章幹事、東京帝国大学の竹村勘悉委員、そして陸軍省の植村東彦委員の答申案に対する意見を簡単に記している。しかし、そこに補助金の話題は出てこない。³¹⁾

結局、補助金については、竹村委員が、生産コストに関する第三特別委員会の調査を根拠にしながら、2、3年後に価格面で競合する外国車に対抗できる見込みはあるものの、それまで標準型式自動車の価格は「相当割高」になることが予想されるため、補助金を必要とする点で意見の一致をみたと言っただけであった。³²⁾このあと、大蔵省の藤井真信主計局長の代理で出席した竹内主計官が「本項ヲ関税ノ前ニ置キ、整理セラレ度シ」と述べている。「議事録」から確認できた補助金に関わる発言はこれくらいしかない。

商工省の竹内可吉委員長は第二特別委員会の審議を締めくくるにあたり、本来であれば各委員の意見をまとめ、文章を修正したうえで改めて会合をもつべきだが、それを省略して「便宜修正案ヲ高覧ニ供」するにとどめ、自工調査委の総会に直接付議してはどうかと提案した。これに対し、メンバーから「異議ナシ」の声があがり、本委員会は審議を終えたのである。³³⁾

第8回会合の開催と同じ2月3日付「答申案」において、補助金の項目は以下の内容に落ち着いた。

史料³⁴⁾3

四、標準形式自動車ニ対シ保護奨励金ヲ交付スルコト

標準形式自動車ノ品質、性能等一般ニ熟知セラレ、将来相当台数ノ需要ヲ見ルニ於テハ、格ノ点ニ於テモ敢テ輸入外国車ニ遜色ヲ見ザルニ至ルベキモ、事業ノ当初ニ於テハ未ダ製造台数量少キ為生産費高ミ、輸入外国車ニ一籌ヲ輸スルノ已ムナキ実情ニアリ、故ニ製造数量ノ少キ期間ニ於テハ、財政ノ許ス限り相当ノ保護奨励金ヲ交付スルコトハ、本邦自動車工業ノ確立ヲ期スル為最モ肝要ナリ、只之ガ実行方法ニ就テハ生産ノ統制、生産費等ト相関連シテ、標準形式自動車及同部分品ノ製造奨励並ニ使用奨励上最モ的確ナル効果ヲ期待シ得ル様十分ナル考慮ヲ須フルノ必要アリト認ム

この史料からは次のことを読み取れる。第1に、審議過程で鉄道省の山岡幹事と東京帝国大学の竹村委員が指摘したとおり、自動車製造業者、部分品製造業者および使用者を分けて項を立てずに一つにまとめている。自動車のみを使用する部分品、あるいは自動車の部分品のみを製造する企業の選定は困難であり、すべての使用者を対象にすれば金額が膨らむことが懸念されたからであろう。このように修正しても、補助金の効果が「製造奨励」と「使用奨励」の双方に及ぶことが期待された点は注目してよい。

第2に、金額や交付期間などを含む「実行方法」に関しては、第三特別委員会の審議事項である「生産ノ統制」と生産コストとの関連から「最モ的確ナル効果ヲ期待」できるよう考慮すると具体的な内容を書き込むことを避けている。この点は、数値こそ異なるものの、補助金を必要とする根拠として、年間の生産台数に言及した陸軍省の植村委員や「金額ノ目安」を示す必要性を訴えた大蔵省の中島鉄平委員ではなく、「要点精神」だけを答申に掲げればよいという商工省の後藤幹事の意見を取り入れたと解釈できる。

最後に、大蔵省主計局長の藤井真信委員はほとんど出席せず、「議事録」ではその代理である竹内主計官の発言もほとんど確認できないにもかかわらず、「財政ノ許ス限り」という文言は一貫して挿入された点に目を向けたい。それは、当時のハードな予算制約が官僚の共通認識だったからと推測できる。各省庁は、大蔵省との予算折衝の過程で財政状態を意識せざるをえなかったと思われるからである。その一方で、「答申案」は「相当ノ保護奨励金」を交付する必要性を強調しつづけた。ここに自動車工業の確立に要するであろう補助金額と実際に計上できる予算の間の乖離を見出すことができる。この点は第4節で改めて検討する。

自動車工業確立調査委員会第3回総会—1932年3月11日—

第二特別委員会の竹内可吉委員長は、史料3に修正を施した「答申案」を携えて、1932年3月11日開催の自動車工業確立調査委員会第3回総会に臨んだ。彼の説明のうち補助金に関わる部分に限定して考察を加えておこう。

竹内委員長はまず、需要の増加にともなう大量生産の実現が生産コストの低下をもたらし、それを標準型式自動車の価格引下げに反映させることで、さらなる需要の増加を誘発し、それを生産台数の拡大に結びつけて……という具合に「之等ハ互ニ原因トナリ結果トナツテ、斯業ノ確立ヲ近キ将来ニ庶幾スルコトガ出来ル」と道筋を示す。ただし、最初の2年くらいは「生産組織モ完備シ難ク」、生産台数も少なく、生産コストも嵩むために外国車に比して「相当割高」

になる。したがって、この間は、「財政ノ許ス限り相当ノ保護奨励金ヲ交付スルノ必要ガアル」との主張を繰り返した³⁵⁾。

続けて竹内委員長は、税制と関税に触れたあとで各項目の説明に移った。関心を払いたいのには使用奨励、製造奨励、関税および研究指導の4つの項目のうち、「議事録」が補助金に言及したのは製造奨励だけだったという点である。言い換えれば、使用奨励の説明にあたって、竹内は補助金に触れなかった。それは、改めて会合を開くことなく、第8回会合で決めた「答申案」の内容に小さくない変更を加えた可能性を示唆する。ただし、資料上の制約により、この変更がいかなる経緯によってなされたのかは詳らかにならない。

ただ、第二特別委員会の第6回会合において、鉄道省の山岡祐章幹事が、「製造奨励金」と「購買補助金」の両方を交付すべきと主張したのに対し、商工省の吉野信次委員長は、「購買補助」に「相当ノ資金」を要することを懸念して、自動車工業の確立に欠かせない製造に対する補助金こそ支給すべきと反論したことを想起すれば、商工省の意向を反映させて結論を導き出したと解釈できる。もちろん、より正確な解釈は、使用奨励という施策をめぐる審議過程の分析が必要だろう。したがって、現時点では、あくまでも推測の域を出ないことは断っておかなければならない³⁶⁾。

話を自工調査委第3回総会に戻す。竹内委員長は、製造奨励のための補助金について以下の説明をしている。

史料4³⁷⁾

二、製造奨励

製造ノ当初ニ於テハ国産車ノ需要多カラズ、生産ノ方法モ不十分ナルヲ免レザル為生産費嵩ミ、且国産車ノ信用薄キ為宣伝ニ努力ヲ要シ、或ハ対抗外国車ヨリ幾分廉価ニ供給スル必要アル等不利ノ点多キヲ以テ、製造数量ノ少キ期間ニ於テハ、財政ノ許ス限り相当ノ保護奨励金ヲ交付シテ販売価格ノ低下ヲ図ル必要アリ、尚製造業者ヲ一系統ノ下ニ統制スルニ於テモ奨励金ノ制度ヲ有スルヲ便ト致シマス

然レドモ、此ノ種ノ奨励ノ必要ハ当初数年間ニ止マリ、生産数量増加シ外国車ニ対抗シ得ルニ至リマスレバ、成ルベク速ニ之ヲ廢【止】スルコトハ勿論デアリマス

この説明で重視したいのは、まず「財政ノ許ス限り相当ノ保護奨励金ヲ交付」すべきことを改めて強調した点である。同一の説明の中でまったく同じ文言を繰り返したことは、財政状態と補助金交付の双方をいかにバランスするかという点に商工省が苦慮していた様子をうかがえる。

次いで、これまでの「答申案」になかった補助金を支給する期間に言及した点に目を向けたい。第二特別委員会は、使用奨励を通じた需要の喚起を契機とする大量生産の実現が、生産コストと標準車の価格低下を誘発することを念頭に置き、そのサイクルが標準車の競争力を外国車に対抗できる水準まで引き上げる期間を2、3年と想定していた。サンセット方式ほど厳密ではないものの、商工省は、補助金の交付期間を「当初数年間」ととどめること、換言すれば、財政

負担を長期化させない点を明確にすることで、大蔵省から「相当ノ保護奨励金」を引き出すことをねらったと推察される。

では、この2、3年という年限は何を根拠としていたのか。それは、生産コストを審議事項の一つとした第三特別委員会の議論と考えられる。1932年2月5日開催の第5回会合において、鉄道省の山岡祐章幹事は、1台当たり1750円という生産コストで年産1200台を達成すれば、約2年間で自動車工業を確立できるという見通しを語っていた³⁸⁾。そして、この年限は、当該委員会の竹村勘悉委員長が同じ会合の中で「多少無理ハアルモ、生産費ハ前回通り一、七五〇円トシテ、補助金ヲ交付スル期間ヲニヶ年ト云フコトニ大体決定シ置キ」と言及したからである。

最後に、製造補助金は生産統制の手段としても期待されていたことを確認しておきたい。この点でも、第二特別委員会は、第三特別委員会の議論を強く意識しながら審議していたといえる。逆にいえば、第三特別委員会もまた第二特別委員会の議論を念頭に置きながら審議する必要があったことを意味する⁴⁰⁾。そして、こうした相互関係は、政策パッケージに体系性を付与する可能性を強めたと考えられる。

以上のように自工調査委第二特別委員会は、自動車工業の確立を目的とした政策パッケージを構成する補助金の交付をめぐる審議を重ねた。その優先順位は高くなかったとはいえ、重要視された使用奨励との関連もあって、関係省庁からはいくつか意見が出された。その過程では自動車製造業者、部分品製造業者および使用者の3つに区分し、それぞれに補助金を支給するという案も浮上した。しかし、最終的に交付対象を標準車に限定したうえで、「製造奨励」と「使用奨励」の双方を視野に入れつつも、「保護奨励金」というやや曖昧な用語を使って自工調査委の「答申案」(史料3)に盛り込まれた。そして、ほぼその文言のまま「報告第二号」の6項⁴¹⁾に掲げられて、前田米蔵商工大臣に報告されたのである。

Ⅲ 自動車工業確立に関する各省協議会における審議

(1) 前提

本項では、自動車工業確立に関する各省協議会の審議を分析する前提として、自動車工業確立調査委員会第二特別委員会の結論を踏まえて実施された補助金の交付とそれに対する評価を確認しておきたい。

この点に関しては、吉野信次商工次官が1934年8月10日開催の各省協議会第1回会合の冒頭で、32年度から「若干ノ補助金ヲ計上シ」たものの、「軍需工業多忙ナル時期ニ際会シ、予期ノ成績ヲ挙ゲ得ナクタ事ハ遺憾デア」と述べたうえで「当初ノ計画ヲ只今実行中デア」ることを報告した。続いて竹内可吉工務局長は、「助成金ノ交付」を「相当大ナル」施策の一つにあげた⁴²⁾。ただし、標準型式自動車の「助成状況」として、2年間で26万円の予算を計上し「之ヲ有効ニ使用スル主旨」だったが、販売面で「自信」をもてない事業者の消極的な姿勢もあって、「予期ノ如キ多数ノ」標準車を生産することはできず、1933年度は7万5000円の補助金を交付して150台を生産するにとどまり、34年度は金額も決まっていないと説明した。竹内は、1933年度の「実績」を踏まえると、34年度は「多少増加スル」との見通しを語ったが、その根拠は少なくとも「議事録」には示されていない⁴³⁾。

1934年6月24日付『大阪朝日新聞』は、上記の26万円の予算について、1933年度は1台当たり500円の補助金を標準車に支給し、34年度は1台当たり300円に減額して「可及的に大量生産化を実現する方針をとるはず」と報じていた⁴⁴⁾。この記事によれば、1台当たりの補助金額を引き下げるわけだから、竹内の「多少増加スル」という見通しを実現するためには、生産台数を大幅に伸ばさなければ全体の支給額は増えないし、補助金全体の支給額を増やすためには生産台数を大幅に増やさなければならない。1台当たりの補助金を減額してインセンティブを下げながら、「可及的に大量生産化を実現する」ことは、かなり難解であったように思われる。

以上のとおり、自工調査委で決定された補助金政策は、標準車の販売に対する不安から十分な成果をあげられなかった。そうした状況下で組織された各省協議会は、補助金をめぐってどのような議論を重ねたのか、関係省庁はその過程でいかなるスタンスと見解を示したのか。項を改めて検討しよう。

(2) 審議

自動車工業確立に関する各省協議会は、商工省の作成した「国自動車工業確立要綱」(1934年7月18日、「秘確立要綱」)を審議の出発点とした。注目すべきは、この要綱の中に補助金が盛り込まれていない点である。標準型式自動車に対する「特典」としては、①「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当ナル措置ヲ講ズルコト」、②「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」および③「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」の3つが掲げられただけであった⁴⁵⁾。しかし、各省協議会の結論といえる「国自動車工業確立方策」(1934年10月31日、「国確立方策」)では、「大衆車ノ製造業者」に対する「助成」策として、「自動車製造助成金又ハ販売助成金ヲ交付スルコト」が明記されたのである⁴⁶⁾。

「国確立要綱」になかった補助金の交付が「国確立方策」に盛り込まれた理由はなにか、その過程でどのような力学が作用したのか。以下ではこれらの点の解明を試みたい。

関係省庁間で補助金をめぐるやり取りが活発化したのは、企業家・経営者の意見を聴取したあとの第6回、第7回および第8回の会合であった。それ以前では1934年8月27日開催の第5回会合において、海軍省軍務局所属の細谷中佐が次の質問をしている。すなわち、国内の自動車製造業者を「大衆車」分野で外資と競争させる場合、両者の価格差を埋めるために「補助金」を支給しなければならない。それは「非常ニ多額ナ補助金ヲ必要トスル」けれども、果たしてそのような「補助金」を支給できるのか、あるいは、財政資金を投じるとして「補助金」という形でよいのか。このように細谷中佐は疑問形でいくつかの論点を提示したが、「議事録」を読む限り、補助金に関する議論は深まることはなかった⁴⁷⁾。

各省協議会において、補助金という施策をもっとも有力視したのは、鉄道省経理局の山岡祐章購買第一課長である。9月19日の第10回会合において、山岡は次の主張を展開した。すなわち、自動車製造業者の最大の不安材料は、実際に生産した製品が売れるか否かという点にあるのだから、販売の目途さえ立てば「ヤラウトスル者モ続々ト出テ来テ如何様ニモ出来ルモノ

ト思フ」。したがって、「購買補助金」の交付や営業収益税の免除などにより、「出来ル車ノ販路ヲ開拓シテヤレバ、立ち所ニ自動車工業ハ確立スル」と考える⁴⁸⁾。さらに、山岡は補助金の必要性を以下のように訴えた。

史料5

国防上カラ考ヘテモ産業ノ助長ハ忽セニスベカラザルモノデアル、産業助長ノ為ニハ補助金モ出サネバナラス、補助金ハ初メカラ出セヌモノト決メテカカッテハナラス、出ス出セヌハ当局ニ任セテ、委員会トシテハ必要ナレバ補助金モ出スト云フ建前デ行カネバナラスト思フ。

厳しい財政状態から各省協議会は全体的に補助金政策に後ろ向きであったように思われる。その中であって、山岡は「建前」という言葉を使いながら、補助金の支給に前向きな姿勢を崩さなかった。

この発言に対して、商工省の坂薫工政課長は「同感」と述べつつも、仮に1台当たり補助金を500円と見積もった場合、「相当ノ金額ニナル」と懸念を示した。これに続いて、大蔵省の谷口恒二関税課長も「自由ニ放任スルコトガ確立セシメル最上ノ法トスレバ、補助金ヲ出スコトモ企業心ヲ鈍ラセルコトニナリハシナイカ」と財政負担とは別の観点から補助金の支給に反対の立場をとった⁴⁹⁾。

こうした否定的な意見にも山岡は自説を譲らなかつた。外資に対抗するためには「製品ニ対シテ奨励金ヲ出ストカ、税ヲ免除スル等ノコトガ考ヘラレル」、あるいは、販売を促進することが「一番大切」であり、そのためには「値段ヲ安くスル、補助金ヲヤル、地方税ヲ減免スル、資金ヲ融通スル等ノ方法ヲ講ジタ方ガヨイ」、さらに国防上の見地からも自動車工業は不可欠だから、その確立のために「一千万ヤ二千万ノ補助金等」の交付を躊躇すべきでないといった具合に、手厚い保護育成策の実施を繰り返し求めたのである⁵⁰⁾。

(3) 結論

各省協議会の場で補助金が再び争点化したのは、10月9日開催の第12回会合であった。この会合は、審議過程でメンバーから出された意見を反映させた商工省の試案「自動車工業確立方策」(「確立方策」)に検討を加え、当該協議会の結論をまとめることを目的としていた。そして、この「確立方策」は、第3項で「(イ)自動車製造助成金又ハ販売助成金ヲ交付スルコト」と定めていた。先に触れたように、第12回の「議事録」で「第三項」として盛り込まれた補助金は、1934年10月31日付[関]自動車工業確立方策]では第4項の中に掲げられた。ただし、以下では「議事録」に即して第3項の施策として論を進める。

主な争点は、補助金の交付対象を製造業者にするか、販売業者(ないし使用者)にするか、それとも両者にするかという点に集中した。口火は、大蔵省の谷口恒二関税課長が補助金を製造と販売の両方に支給するのかと質問したことで切られた。それに対し、商工省の坂薫工政課長はいずれか一方のみと返答をした。この発言を受けて、鉄道省の山岡祐章経理局購買第一課

長が下記の特論を展開する。

史料⁵¹⁾6

助成金トシテ業者ニ与ヘテモ助成金ヲ貰ッテシマフト後ハ有耶無耶ニナツテ、貰ッテ者モ貰ハナイ者モ同ジ様ニナツテシマフカラ、助成金ハ幾多ノ实例ニ鑑ミ販売助成金デナクテハナラヌト思フ、メーカーニ金ヲ与ヘルト気ヲ弛メテ結局高イモノヲ作ルコトニナル。又使用奨励ノ意味ニ於テモ購入者ニ奨励金ヲ与ヘル方ガ有効ダト思フ。

この史料で興味深いのは、山岡が、製造補助金を交付した場合にメーカーがコスト削減に向けた努力を怠り、標準型式自動車の価格低下に寄与しないとし、「使用奨励」の点から「販売助成金」の有効性のみを訴えた点である。使用奨励を通じた需要の喚起は、1930年代前半における自動車工業の産業政策を審議する際にもっとも有力視された施策の一つであり、とくに鉄道官僚はその重要性を強く訴えていた。

これ以降、山岡と坂の間でやり取りが続く。まず、坂が「販売補助金カ、購買補助金カ」と問うと、「ソレハドチラデモ結局同ジダト思フ」と山岡が応じる。次いで、製造業者が補助金を交付されてもされなくても「同ジダ」という発言の意味を坂が問うと、山岡は「製作補助金」の支給を受けた製造業者が販売価格を下げないという意味と答える。坂が現在、1台当たり500円の補助金を交付しており、「ヤハリイクラカ安ク売ッテキルト思フ」と反論すると、山岡は「ソウデナイ、ヤハリ高く売ッテキルト」と真っ向から再反論したうえで、政府が完成車の販売価格を「命ジ」、その水準で販売できないときに補助金を支給すればよいとの意見を開陳した。⁵²⁾「議事録」上の2人のやり取りはここまでである。

この議論をきっかけにして、他のメンバーも発言を始める。まず、谷口関税課長が「販売補助金ノ例ハアルカ」と質問したのに対し、資源局の藤澤威雄技師は、陸軍の軍用自動車補助法の中に「購買補助金」が定められていると答えた。⁵³⁾藤澤は続けて、「大衆車」の販売動向は価格よりもむしろ「商人ノ力」に依存するから、補助金を交付するのであれば、「商人」を対象にするのがよいのではないかと述べた。谷口はこの意見に「非常ニ主要ナ問題ダト思フ」と述べつつも、法律で規定することの可否につき疑問を呈した。

結局、商工省の竹内可吉工務局長は、「政府ガ商人ニ補助金ヲヤルコトハ出来ヌ」と否定的な見解を示したうえで、各省協議会で具体的な方法まで決定する必要はなく、「補助金ノ意味」を「広く解釈」して「兎モ角補助金ヲ与ヘルコトニシタラ如何」と述べて審議を収束させた。⁵⁴⁾各省協議会は、細部を詰めることなく、とりあえず政策パッケージに補助金の支給を盛り込む方針を固めたのである。この時点で「自動車工業確立要綱」にはなかった補助金の交付が「自動車工業確立方策」に盛り込まれることになったと考えられる。

各省協議会は1934年11月7日、第13回会合を開催した。そこには、外務省の来栖三郎通商局長と第二条約課長、拓務省の増本甲吉事務官が招聘された。その主な目的は、「自動車工業確立方策」を欧米諸国と結んだ通商条約との関連から内容の妥当性をチェックすることにあつた。そして、条約第二課長はこの会合で、国産の「大衆車」を対象にして補助金を交付することは条約に「抵

触せず」との認識を示した⁵⁵⁾。その結果、「確立方策」は、商工省の試案である「確立方策」の内容を変更することなく、第4項の政府が指定する「大衆車ノ製造業者ニハ一定期間ニ限り、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」の(イ)として「自動車製造助成金又ハ販売助成金ヲ交付スルコト」を定めたのである。

最終段階で、商工官僚が効果を疑問視していたにもかかわらず、鉄道官僚が強く訴え続けた「販売助成金」を含めたのは、使用奨励を通じた需要の喚起という施策との整合性をとる意味もあったと推察される。

IV 結語

以上、1930年代の自動車工業を対象にして、補助金をめぐる政策過程を検討してきた。その際、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という場で、関係省庁がどのような主張をしたのか、これらの審議機関が結論を導き出すプロセスでいかなる力学が作用したのかといった点に関心を向けた。最後に、主要な分析結果をまとめることで結びとしたい。

第1に、自工調査委第二特別委員会では、販売奨励のための補助金の有効性を強調する鉄道省と製造奨励のための補助金の重要性を訴える商工省の意見が対立した点に注目したい。補助金の交付対象をめぐる議論は、自動車製造業を所管する商工省と自らも使用者であり、かつバス業界や運送業界を所管する鉄道省の利害のあり方をはっきりと浮き彫りにしたといえる。

第2に、第二特別委員会が結論を導き出すプロセスでは、鉄道省よりも商工省の見解を反映する方向で力学が作用したように思われる。

それは、①「答申案」が、製造と販売双方に補助金を交付することを明記したとはいえ、商工省が重視した「製造奨励金」にだけ「相当ノ」という金額の多さを示す表現を用いたこと、②最終的に、自動車製造業者、部分品製造業者および使用者を分けずに、助成の対象を標準型式自動車に限定したうえで、「相当ノ保護奨励金」を交付することに決めたこと、③自工調査委第3回総会における説明でも、製造奨励に関してのみ補助金に言及し、使用奨励の文脈では補助金に触れなかったこと、に示される。

なぜ、鉄道省よりも、商工省の見解が取り入れられたのか。それは、単に商工省が当該委員会を主催したからという理由だけではないと考える。同省が相対的に財政負担の小さな製造補助金を志向したことに加え、「財政ノ許ス限り」という文言を挿入したり、補助金の交付期間に言及したりしたことも、その説得性を高めたのではないか。対照的に、鉄道省が繰り返し訴えた使用奨励のための補助金は、多額の財政支出を必要とする点で支持を受けにくかったと推測できる。

第3に、各省協議会に関しては、審議の起点となった商工省作成の「自動車工業確立要綱」の中に補助金が盛り込まれていなかった点と、その結論といえる「自動車工業確立方策」の中で「大衆車ノ製造業者」に対する施策として、「自動車製造助成金又ハ販売助成金ヲ交付スル

コト」を明記した点が重要である。この方針転換はいかなる力学が作用した結果と解釈できるだろうか。

各省協議会についても、自工調査委の報告に沿った補助金交付の不十分な成果とハードな予算制約から慎重な発言をする商工官僚や「企業心」の減退を招くと批判する大蔵官僚に対し、自動車製造業者の販売の見通しに関する不安を取り除くため、使用奨励に寄与する販売補助金の有効性を繰り返し訴える鉄道官僚という構図を描くことができる。

最終的に、商工省の竹内可吉委員長(工務局長)は、補助金に広い「意味」を与えて政策パッケージに含めることを確認し、「秘確立方策」に「自動車製造助成金又ハ販売助成金ヲ交付スルコト」を掲げた。この結論は、「製造助成金」を重要視する商工省と「販売助成金」を有望視する鉄道省双方の意見を取り入れる形で導き出されたと解釈できる。

しかし、それは、各省協議会が補助金を有効な施策と評価したことを意味しない。なぜなら、交付対象として標準車の製造業者を明記した自工調査委の結論とは異なり、標準型式を策定しなかった各省協議会は、補助金の具体的な交付対象を設定できなかつたからである。したがって、秘確立方策⁵⁶⁾に製造、販売双方の補助金が盛り込まれたことに実質的な意義はなかつたように思われる。

この点は、冒頭で触れたように、自動車製造事業法に補助金に関わる条項が掲げられなかつたことにも繋がってくるだろう。もちろん、それは仮説の域を出ない。事業法の制定にいたる政策過程で、補助金政策がどのように議論されたのか、そして、事業法に盛り込まれなかつたのはなぜかといった点の検証については他日を期したい。

〔注〕

- 1) 通商産業省編(1976) 335-338頁。
- 2) <政策パッケージ>という用語については、加藤(2019b)の脚注3を参照してもらいたい。以下では、カッコを外してこの用語を使う。
- 3) 自工調査委と第二特別委員会、各省協議会などの関連史料では、「補助金」だけでなく、「奨励金」や「助成金」といった用語も使われている。辞書的にいうと、補助金は「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」と定義され、「補給金・助成金・奨励金・交付金などの名称がある」(『大辞泉』)と説明される。これにしたがえば、補助金は助成金や奨励金などを含むことになる。したがって本論文では、より広い概念である補助金という用語を使うが、史料を直接引用する場合にはカッコを付して「助成金」や「奨励金」なども用いる。
- 4) たとえば、尾崎(1966) 192頁、通商産業省編(1976) 339頁、宇田川(1981) 236頁、宇田川(1998) 326頁、櫻井(1987) 219頁などを参照。なお、呂寅満は、自工調査委の政策パッケージのうち、「標準車の車種や規格」を「最も肝心な」施策に位置づけて詳細な検討を加えると同時に、関税引上げにも「注目」した。しかし、補助金にはあまり関心を払わなかつたように思われる(呂(2011) 149-155頁)。
- 5) 岩崎(1941) 135-138頁。

- 6) <審議機関>という用語は、加藤(2019b)が脚注2で説明を加えている。以下では、カッコを外してこの用語を使う。
- 7) 事業法が「規定スル政府ノ諸施設」は、「事業ノ許可制度」,「許可会社ニ対スル所得税, 営業収益税等ノ免除」,「必要ナル機械, 器具並ニ材料ノ輸入税免除」,「資金調達上ノ便益」および「輸入ノ制限乃至関税ノ増課ニ依ル海外ヨリノ競争ニ対スル防衛等」であった(宇田川(2003)84頁)。
- 8) 史料(資料)と文献の引用にあたっては、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。また、引用文の傍点は、とくに断りのない限り筆者によるものである。
- 9) 補助金以外の第二特別委員会の審議事項は、使用奨励,「自動車ノ使用取締, 自動車運輸業ノ取締等」, 税制, 関税改正など多岐にわたった(加藤(2019c)48頁)。
- 10) 補助金と使用奨励は基本的に販売と購買という2つのルートによって結びつけられる。それゆえ、史料では「販売助成金」や「販売補助金」,「購買補助金」といった用語が使われた。ただし、審議過程では、両者をコインの裏と表のように見なし、厳密に区分ないし定義したうえで議論をしていない。
- 11) 第二特別委員会は、「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」も担当しており、このうち「自動車ノ使用取締」を警保局が所管しているからであろう。
- 12) ここでいう使用奨励は、予算措置を講じることなく、官公署や地方公共団体、あるいは一般需要者に「国産車」の使用を奨励する施策であり、補助金と分けて審議された。
- 13) この史料の全文は加藤(2021a)に掲載している。
- 14) 『[㊦]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, 3-4頁。
- 15) 大蔵省昭和財政史編集室編(1955)38-42頁。
- 16) 「自動車工業は見込がよいか(三)」『東洋経済新報』1931年6月13日号。
- 17) 前掲「第二特別委員会第一回会議議事録」, 5-6頁。
- 18) 「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, 7頁。
- 19) 「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, 3頁。
- 20) なお、鉄道省の後藤悌次委員(経理局長)は、「優良部分品」の生産を促すためには、補助金よりも「経済的ニ価値ノアル懸賞ノ方法ヲ刺戟スル」方法を効果的とする独自のアイデアを出した。後藤は「僅カノ改良デモ之ヲ考案シタ者ニ發明奨励金又ハ懸賞ヲ交付スルコトニ致度」とも述べているので、<賞金>のようなものを考えていたのかもしれない。ただ、「懸賞」も「發明奨励金」も、吉野に「新規ノ考案」だから「利用ノ範囲」が狭いと退けられた。
- 21) 「議事録」からは、ここでいう「飛行機ニ付テノ研究機関」が具体的にどこを指すのかは判然としないが、1918年に設立された東京帝国大学の航空研究所と推察される(加藤・橋本・藤原(2020)111-112頁)。なお、島はこのほか「部分品ノ恒久的展覽場」の設置も提案した。これに対して、吉野は商工省の展覧会関連の補助金を使い、「他ノ団体」に「展覧会」を主催させてそれに補助金を交付する方法もあると応じた。
- 22) 「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第六回会議議事録」1931年12月4日, 10-13頁。
- 23) 前掲「第二特別委員会第六回会議議事録」, 13-14頁。

- 24) 「第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案」1932年1月29日、2-5頁『昭和財政史資料』第6号第60冊。
- 25) 前掲「第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案」、15-16頁。
- 26) 竹村の経歴については、加藤(2019b:44)を参照。
- 27) 「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頁。
- 28) 山岡は、補助金(と関税引上げ)の必要性をある程度認めつつ、財政面の制約と生産コストの削減に向けた企業の「努力ヲ鈍ラシメル」といった点から、あまり多額の補助金の支給(や大幅な関税引上げ)は「不可」と主張した。この発言は、前出の『東洋経済新報』の見通しとはほぼ同じ内容であった。
- 29) 前掲「第二特別委員会第七回会議議事録」、5-11頁。
- 30) 「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第四回会議議事録」1931年12月21日、9頁『昭和財政史資料』第6号第60冊。
- 31) 「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、2-3頁。
- 32) 前掲「第二特別委員会第八回会議議事録」、5頁。
- 33) 前掲「第二特別委員会第八回会議議事録」、9頁。
- 34) 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、5頁『昭和財政史資料』第6号第60冊。
- 35) 「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日の「別紙(二)第二特別委員長ノ説明」、2頁『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)。
- 36) 筆者は、国産車の使用奨励を通じた需要の喚起を対象とする審議過程を分析した別稿を準備中である。
- 37) 前掲「別紙(二)第二特別委員長ノ説明」、4-5頁。なお、【】内は手書きで挿入されたことを意味する。以下も同じである。
- 38) ただし、陸軍省の井上三郎幹事の代理として出席した中田大尉は、年産1200台を前提に自動車工業の「確立」までの年限を2年間に設定することは困難であると異論を唱えていた(「自動車工業確立調査委員会第三特別委員会第五回会議々事録」1932年2月5日、2-4頁『昭和財政史資料』第6号第60冊)。
- 39) 前掲「第三特別委員会第五回会議々事録」、5頁。
- 40) 生産の「統制」をめぐる関係省庁のやり取りに関しては、加藤(2021b)を参照されたい。
- 41) <てにをは>と漢字の違いを除けば、「答申案」の「本邦自動車工業ノ確立ヲ期スル為最モ肝要ナリ」を「本邦自動車工業ノ確立ヲ期スル為最モ有効ナリ」に修正しただけであった(商工省工務局「自動車工業確立調査委員会経過概要」1932年5月、12頁『本邦自動車工業並取引関係雑件』(外務省外交史料館所蔵))。
- 42) もう一つの「相当大ナル」施策は部分品関税の引上げであった。
- 43) 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 第一回」1934年8月10日、1-5頁。なお、各省協議会のメンバーに関しては、加藤(2019c)の第8表を参照してもらいたい。
- 44) 「国産自動車の大量生産を実現」『大阪朝日新聞』1934年6月24日。新聞記事については、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。
- 45) 『昭和財政史資料』第6号第61冊。「**秘**確立要綱」の全文は加藤(2019c)に掲載されている。
- 46) 『本邦自動車工業並取引関係雑件』(外務省外交史料館所蔵)。「**秘**確立方策」の全文は加藤(2019c)に掲載している。この史料と同じ内容の「自動車工業確立方策小委員会案」の日付は1934年10月9日である(伊藤(1979)の別紙Ⅲ)。当然のことながら、「小委員会案」でも補助金は第4項の中で掲げられた。
- 47) 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 第五回」1934年8月27日、6-11頁。
- 48) 山岡は同じ会合で、関税引上げによる増収を財源にして「奨励金」を出すことも提案していた(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 第十回」1934年9月19日、13-14頁)。
- 49) 史料5を含めて、前掲「各省協議会議事経過大要第十回」、15頁を参照した。
- 50) 前掲「各省協議会議事経過大要第十回」、16-20頁。しかし、山岡は10月1日の第11回会合で、「低利融資トカ少々ノ補助金デハ駄目ダ」としつつ、「補助金ハ有難イガ役ニ立タヌト云フノガ本当ダ」とも発言した(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 第十一回」1934年10月1日、3頁)。資料上の制約により、この発言の真意は不明である。
- 51) 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、12頁。
- 52) 標準車の販売価格に関するデータを利用できないため、両者の主張のいずれが説得的なのかは判断できない(前掲「各省協議会議事経過大要 第十二回」、12-13頁)。
- 53) 1918年3月に制定された軍用自動車補助法は第1条で「政府ハ予算ノ範囲内ニ於テ、陸軍ノ軍用ニ適スベキ自動車ノ製造者又ハ所有者ニ対シ補助金ヲ下付スルコトヲ得」と定めていた(『参考資料四』軍用自動車補助法・同施行期日・同細則)1931年3月『昭和財政史資料第6号第60冊』)。
- 54) 前掲「各省協議会議事経過大要 第十二回」、13-14頁。
- 55) 「**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、9頁。この「議事録」のタイトルが各省協議会ではなく、「促進協議会」となっている点については、加藤(2019a)を参照のこと。
- 56) 「**秘**確立方策」は、補助金の交付対象を「政府ノ指定スル大衆車」の「製造業者」と定めるにとどまった。なお、筆者は、各省協議会での標準型式をめぐる審議過程に検討を加えた別稿を準備中である。

【参考文献】

- 岩崎松義(1941)『自動車工業の確立』伊藤書店。
- 尾崎政久(1966)『国産自動車史』自研社。
- 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（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（2003）『【資料】自動車製造事業法案ニ関スル質問予想事項』『経営志林』（法政大学）第39巻第4号。
- 大蔵省昭和財政史編集室編（1955）『昭和財政史3歳計』東洋経済新報社。
- 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（2020）『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（2021a）『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）』『高崎経済大学論集』第63巻第3・4号。
- 加藤健太（2021b）『自動車工業の確立と『統制』—1930年代初頭における政策構想の一側面—』『高崎経済大学論集』第64巻第1号。
- 加藤詔士・橋本毅彦・藤原毅夫（2020）『ヘンリー・ダイアーと日本の工学』吉見俊哉・森本祥子編『東京大学という思想—群像としての近代知—』東京大学出版会。
- 櫻井清（1987）『戦前の日米自動車摩擦』白桃書房。
- 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。
- 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。