HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

タイトル	日本自動車産業と総力戦体制の形成（二）
著者	大場，四千男；OHBA，Yoshio
引用	開発論集(102)：123-153
発行日	2018-09-28

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

開発論集　第102号　123-153（2018年 9 月）

日本自動車産業と総力戦体制の形成（二）

大　場　四千男*

目　次

一章　ヒットラーとドイツの大衆車構想
1　ドイツの「大衆車構想」VW 車開発
2　ドイツ自動車工業
3　ドイツ自動車業界の再編成
二章　日本の「大衆車構想」
1　日産自動車構想　浅野源七
2　軍部の大衆車構想とビッグ・スリーの抬頭
3　国産車メーカーとビッグ・スリーとの競争
4　商工省の大衆車構想
三章　満州事変と陸軍の自動車政策
1　戦争の自動車動員令
2　陸軍の自動車政策 —— 日露戦争
3　陸軍の自動車政策 —— 第一次大戦と総力戦体制
4　軍需工業動員法と軍用自動車構想
5　陸軍整備局の自動車工業助成策 —— 中田佐一郎
6　「軍用自動車補助法」と国産自動車産業の成立
7　国産自動車メーカーの企業者群像
8　関東大震災と輸入車黄金時代
9　ビッグ・スリーの日本市場への参入
10　日米合作運動と鮎川義介
四章　昭和期満州事変の自動車部隊編成と国産自動車の脆弱性
1　日本 GM の販売・金融組織
2　日本フォードの販売・金融組織
3　自動車市場と国産自動車の衰退
4　満州事変期陸軍省の自動車動員政策 —— 熱河作戦と伊藤久雄
5　商工省の大衆車構想と岸信介，小金義照（第 101 号）
五章　商工省・鉄道省の自動車政策
1　近代的輸送網への始動 —— 鉄道からトラック・バスへの転換
2　大衆車時代の発達 —— 近代的都市と近代的交通機関の内的連結
3　総力戦の方針と農商務省の資源調査政策
4　総力戦の方針と商工省の設立 —— 米騒動の歴史的意義
5　商工省の産業政策と総力戦の準備
6　商工省の自動車政策 —— 標準型式自動車の製造
7　満州事変の軍用自動車部隊と総力戦における自動車動員問題

*（おおば　よしお）北海学園大学開発研究所特別研究員

8　標準型式自動車の共同生産と鉄道省の技術指導
9　鉄道省の自動車政策 —— 標準型式自動車の採用とバス事業の開始
10　ディーゼルエンジンの開発と輸送の大型化・高速化

五章　商工省・鉄道省の自動車政策

1　近代的輸送網への始動 —— 鉄道からトラック・バスへの転換

大正 12 年（1923）の関東大震災から昭和 6 年（1931）の満州事変にかけて近代的輸送網が確立し，自動車がその中枢を占め始め，他方，軍の輸送機械化も強力に進められつつあった。大正 14 年（1925）4 月 1 日，国産振興策の一環として自動車政策を推進する商工省が農商務省から分離，独立し，軍の輸送機械化，総力戦への準備は大正 15 年（1926）10 月 1 日に設置された陸軍省整備局によって軍備の近代化の一環として促進された。

時を同じくして発足した商工省と陸軍省整備局は，それぞれの自動車政策を確立し，輸送機械化，輸送網の近代化を具体化すべく体制整備に取り組んだのである。

㈠　商工省の国産自動車産業再編成構想 —— 国家経済主義への第一の始動

商工省は，大正 15 年 6 月 11 日に国産振興委員会設置に関する官制を公布し，昭和 4 年（1929）9 月 25 日に自動車工業確立方策を諮問した。翌 5 年（1930）に国産振興委員会は，㈠ 4,000 cc クラスの中型トラックの型式を設定すること，㈡ 5 年目に 5,000 台の生産を目標とすることの 2 点を答申し，この答申を受けた商工省は昭和 6 年（1931）に国産自動車工業確立調査委員会を発足させ，前述した 2 つの点を具体化することを命じた。国産自動車工業確立調査委員会は翌 7 年（1932）に次の 3 点にわたって答申をまとめ，商工省にその実現方を求めるのであった。

㈠　4,000 cc クラスの 1.5 トン～ 2 トン中型トラックの型式設定とその量産化
㈡　製造奨励補助金の交付と保護関税の設定
㈢　共同設計に基づく 1,000 台規模の生産の一体化

これらの商工省の一連の国家経済主義への動きは，4,000 cc クラスの中型トラックを集中生産させるべく，国産 3 社の合同運動を推進し，陸海軍の軍用保護自動車の国産 3 社合同計画と同一歩調をたどろうとするのである。ここに陸海軍と商工省は 4,000 cc クラスの中型トラックの集中生産体制を確立すべく自動車産業の体制整備，とりわけ，第一次再編成を強力に推進し，産業合理化運動を展開させた。

㈡　鉄道省のバス・トラック事業構想 —— 国家経済主義への第二の始動

他方，鉄道省は関東大震災における鉄道の再建策として貨物輸送業務を開始し，旅客輸送業務として乗合自動車への進出を企画すべく昭和 4 年（1929）9 月に自動車交通網調査委員会を設立した。この自動車交通網調査委員会は，第一に乗合自動車業務を開始し，新しい交通運輸網の中心に位置づける，第二に乗合自動車が運行する道路網の整備と建設とを行ない，道路行

政を推進する，第三に，乗合自動車は国産バスを使用し，国産奨励の国策を担うことを答申した。委員会の答申に基づき鉄道省は昭和5年（1930）4月に，東京―上野―両国間で直営自動車小荷物運搬を開始し，さらに，12月に岡崎―多治見間に省営バスを運行させた。

これらの鉄道省の小荷物運搬貨物自動車，省営バス事業は東京市電気局の円太郎バスと合せて我が国の交通輸送網の近代化を推進させ，地方都市及び農村地域にこれら新しい交通運輸事業を続々と開始させ，或いは，触発させる契機となったのである。

2　大衆車時代の発達 ―― 近代的都市と近代的交通機関の内的連結

㈠　近代的都市の発達 ―― 四大工業地帯の成長

大正12年の関東大震災から昭和6年の満州事変にかけての近代的輸送機関の確立とその輸送手段の機械化は自動車を中心に推進され，「大衆車」時代を出現させるのであるが，同時に軽工業から電力エネルギー中心の重化学工業への転換過程でもあった。これら「大衆車」時代が形成される背景には，すでに述べた中小企業群と重化学工業化の同時併存的な発達がある。中小企業群と重化学工業化の同時併存的発達は，農工間の生産力格差すなわち農工間の賃金格差を大きくさせ，1920年代の農産物価格の下落は，工業の高賃金を求めて農村から都市への人口移動を促した。これら農村から都市への人口移動は，工業の中心地が近代的都市へ発達する原因となり，四大工業地域を中心に近代的都市が形成されるのである。

四大工業地帯を中心にする近代的都市の形成は，図表－11「都市人口の推移」に示される。四大工業地帯のうち，京浜工業地帯が東京府・神奈川県，京阪神工業地帯は京都・大阪・兵庫の3府県，中京工業地帯は愛知，岐阜を中心に，そして北九州工業地帯は福岡筑豊・三池炭田と八幡の日本製鉄とを中心に発達し，7都府県にまたがる。大正9年から昭和5年の10年間における人口の変化は，図表－11に示されているように，全国人口（A）で約5,600万人から6,445万人へ115パーセントの伸び率であり，そのうち，都市人口（B）は127パーセントと全国の人

図表－11　「都市人口の推移」

年	1920（大正9）	1925（大正14）	1930（昭和5）
全国人口（A）	55,963	59,737	64,450
都市人口（B）	18,501	20,674	23,470
京浜・京阪神都市人口（C）	8,584	9,549	11,251
四大工業圏都市人口（D）	10,387	11,636	13,675
B／A（%）	33.1	34.6	36.4
C／A（%）	15.3	16.0	17.5
D／A（%）	18.6	19.5	21.2
C／B（%）	46.4	46.2	47.9
D／B（%）	56.1	56.3	58.3

出所：「国勢調査」（総務庁統計局監修『人口統計総覧』東洋経済新報社，1985年）より集計

出典）中村隆英，尾高煌之助「二重構造―概説」（日本経済史6，岩波書店，46頁より作製）

口伸び率を上回るのである。さらに，京浜・京阪神工業地帯での都市人口（C）は 127 パーセントと全国の都市人口伸び率を上回り，さらに，四大工業圏都市での人口（D）は 132 パーセントと最大の増加率を示し，人口の都市集中率の激的爆発となっている。つまり，この 10 年間に四大工業圏都市人口が全国人口を 17 パーセントも上回って急増し，四大工業都市が人口移動の大部分を吸収していることが窺える。ここに都市の近代的交通網は従来の鉄道による線から線への縦断的発達をトラック・バスによる面から面への横断的発達を育くむべく形成される。

農村人口の四大工業地帯への流入の結果急速に膨張するこれら工鉱業都市が，生産，消費，流通機能を効率的に機能させる都市計画の必要に迫られる結果，政府は大正 8 年に「都市計画法」，「市街地建築物法」を公布した。都市計画による近代都市建設は名古屋，京都，堺，神戸，岡山，小倉，宮崎，仙台，金沢，清水，静岡等を中心に推進された。

㈡　近代的交通機関の発達 ―― バス，タクシー

近代的都市建設は，都市中心街から郊外へ住宅地を拡大させ，交通輸送網の確立とその輸送機械化をもインフラストラチュア（産業基盤）の一部として事業化し，トラック，バス，市電，私鉄等が，市場の発達を背景にして導入し，推進される。この結果，私鉄が，トラック，バス事業と伴に四大工業都市圏において建設され，20 年代には阪急，山陽電鉄，京阪電鉄，西鉄，京成電鉄，京王電鉄，近鉄，東急，東横，小田急線，名鉄等が次々と建設された。さらに，市街地の高速輸送として市電，電車，バス，タクシー，ハイヤーが営業を開始した。

近代的都市建設は，もう一方で，乗合自動車，ハイヤー，タクシー，貨物自動車を都市間，農村と都市間とを結合する輸送手段として発達させた。

次の図表－12 は，東京での昭和元年前後の人力車，手挽荷車，荷物牛馬車，乗用馬車等の伝統的輸送手段から自動車，電車，自転車，自動自転車等の近代的輸送手段への交替を表す。人力車は大正元年（1912）の 23,361 台から昭和 5 年（1930）の 3,353 台へ，約 7 分の 1 に激減し，手挽荷車は同じ年に 156,381 台から 101,245 台へ約 64 パーセントに減少した。他方，自動車は 298 台から 27,469 台へと 92 倍増加し，電車は 1,128 台から 2,099 台へ 1.9 倍，自転車は 32,090 から 536,192 へ約 17 倍の伸び率である。

図表－12　「伝統的輸送手段から近代的輸送手段への交替」

年＼種別	自動車	電車	自転車	自動自転車	人力車	手挽荷車	荷物牛馬車	乗用馬車	合計	バス開業キロ数	バス新規件数	タクシー・ハイヤー台数
										（キロ）		
大正 元 年	298	1,128	32,090	－	23,361	156,381	－	186	213,444	161.2	3	
〃　5 年	841	1,580	98,543	－	18,241	164,459	－	127	283,791	344.8	16	174
〃　10 年	4,097	1,897	214,975	－	17,695	158,341	－	84	397,089	1,868	91	1,205
昭和 元 年	13,163	1,897	428,729	1,867	8,776	142,787	－	11	597,230			
〃　2 年	12,482	1,807	439,155	1,886	6,794	124,457	18,170	11	604,762			5,086
〃　3 年	22,748	1,896	440,564	2,164	5,259	108,823	18,170	10	599,634			
〃　4 年	25,705	1,810	600,397	3,121	4,220	107,252	17,843	9	760,357	501	29	6,607
〃　5 年	27,469	2,099	536,192	3,907	3,353	101,245	12,854	6	687,125	896	54	7,343

出典）「日本自動車工業史稿」(2) 266 頁に一部加筆

(イ) バスの大衆輸送機関としての発達 —— 大都市を中心に

大正時代に入って乗合自動車（バス）が輸送業務を開始するが，図表－12 に示されているように，大正元年にバスの営業新規開業キロ数は 161 キロで，新規開業件数は 3 件であった。それが大正 10 年に新規開業件数 91 件，その新規開業キロ数は 1,868 キロメートルに達し，昭和 5 年には新規開業件数 54 件，新規開業キロ数は 896 キロであった。

乗合自動車は大正元年に宮古魚業界の菊地長右衛門が盛宮自動車㈱を発足させ，盛岡―宮古間の閉伊（へい）街道に走らせたのを契機に急速に地方都市，農村に普及し，大正元年から 10 年までの間にその営業バスキロ数は 6,866 キロに達し，その新規開業者数はこの 10 年間に 349 件に達している。

さらに乗合自動車を都市交通の中心として発達させたのは大正 7 年 10 月に，堀内良平が設立した東京市街自動車㈱であり，新橋―上野―浅草―本石町―新橋間循還バスは「青バス」と呼ばれた。この青バスは市電と競争し，一時苦況に立ったが女車掌を使ったことから経営も立直り，関東大震災では大活躍をした。東京市電気局長長尾半平は東京市乗合自動車令を制定し，大正 13 年 1 月に巣鴨―東京駅と中渋谷―東京駅とで市営バスの所謂「円太郎バス」を営業した。円太郎バスは 800 台で，市内 20 路線に発達し，「青バス」と競争した。

大阪では中村房太郎が大正 12 年に大阪府に乗合自動車の営業申請をし，府の認可に基づき翌 13 年に大阪乗合自動車㈱を発足させた。梅田―阿倍野橋間を中心に営業路線も確定し，所謂「青バス」と呼ばれ，市街バスの中心に発達した。これに対抗すべく大阪市は，阿倍野橋―平野間を中心に「銀バス」を走らせ，市街交通機関の直営組織にした。

(ロ) バスの大衆輸送機関としての発達 —— 地方都市を中心に

東京，大阪市での乗合自動車の普及発達は，地方都市にも影響を与え，岡山，神戸，京都等が乗合自動車の直接経営に乗り出した。

(ハ) 鉄道省のバス事業への進出

他方，鉄道省は，自動車の貨物，人員輸送に果す役割に注目し，バス事業に乗り出し，最初のバス路線として昭和 5 年に岡多線の営業を開始した。これを契機に鉄道省は 35 線を営業し，1,765 km の営業路線に発達させた。

(ニ) タクシー，ハイヤー事業の発達

他方，タクシー，ハイヤーも乗合自動車と並び急速に普及した。最初に，タクシー，ハイヤーの発達に貢献したのは米田穣である。彼は英米式のメーターを取り付けて運賃の距離別支払い制度を確立すべくタクシー業を構想し，明治 45 年にタクシー自動車㈱を発足させた。タクシーの発達は，運賃の時間支払いのハイヤーと競争することになりハイヤーをも発展させることになった。ハイヤーの代表的会社には日本自動車合資会社，山口勝蔵商店，エンパイヤ自動車商会，そして東京市街自動車㈱等があった。

タクシーの普及は東京よりも大阪で著しく，山口福則が大正 6 年に大阪タクシー自動車会社を設立し，タクシーの営業を開始すると，大阪小型のタクシー自動車㈱，中央タクシー，阪南

タクシー，大阪乗合自動車，均一タクシー自動車，大阪一円タクシ，大阪均一タクシー，中央タクシー，松本イエロータクシー等が続々とタクシー業を営なみ始め競争裡の中に客の獲得を争(あら)そった。

㈢　近代的交通機関の発達 ―― トラック

乗合自動車，タクシー，ハイヤー等の発達に比べて貨物運輸業務を担う貨物自動車，つまり，トラックは遅れて大正期に発達した。小倉八三郎が大正 8 年に大和運輸㈱を設立し，木炭，石炭の運搬を開始した。次いで，鮮魚輸送，さらに，デパートの商品配達業務を行なった。

同じ頃に，千代田，極東，五玉，旭組，国際通運，宇都宮回漕店，天地等が貨物自動車で大量輸送を行ない，戸口から戸口への新しい運搬業務を開始した。これらトラックの普及は漸次地方都市にも及び，手挽荷車，荷物牛馬車にとって替わった。

㈣　大衆車時代の発達と格差経済の展開

第一次大戦の終了後から昭和 6 年の満州事変までの約 10 年間に，四大工業都市圏は，農村からの人口移動によって急膨張し，都市計画に基づく近代的都市へ発達した。中小企業群と重化学工業化の同時併存的発展は，動力革命と輸送革命とを生じさせ，それは，四大工業都市圏を中心に全国に普及し，産業構造を高度化させたが，同時に，農村と都市の間での所得格差を大きくさせ，格差経済の発達となる。産業構造の高度化は，農工間の生産力格差に基づいて農工間賃金格差を顕在化させ，近代的都市を大衆消費社会，クルマ社会に発達させたのである。次の図表－13「農工間有業者一人当所得とその格差」に示されているように，農業に対して鉱工業での高賃銀は，昭和恐慌期において顕在化し，農工間において鋭い鋏状の格差を生むのであった。すなわち，第一次世界大戦の特需景気に支えられる大正 5 年から 14 年までの間では，農業の有業者一人当所得は工業の約 4 割に止まっていたが，しかし，アメリカの大恐慌と昭和恐慌期の昭和元年から 10 年にかけて，農業に従事する一人当所得は鉱工業の 28 パーセントへと激減した。

農村人口の都市流入の背景には農産物価格（米を中心に）及び生糸輸出等の大幅な下落があり，重要産業統制法，重要輸出品工業組合法等の強制カルテルに支えられた鉱工業製品の下落率の緩慢さとその管理価格化に対して対照的な展開をみせたのである。都市経済は国家経済主

図表－13 「農工間有業者 1 人当所得とその格差」

産業別＼年	1916(大正 5)―1925(大正 14)	1921(大正 10)―1930(昭和 5)	1926(大正 15)―1935(昭和 10)
農林漁業（円）	241	238	190
鉱 工 業（円）	591	620	678
比　　率（%）	41	38	28

出典）尾高煌之助，「二重構造」（「日本経済史」6，岩波書店，150 頁より作製）

義の公共投資に支えられ，また，国産品愛好政策によって大衆車時代と重化学工業の中心基盤として発達するのである。

3　総力戦の方針と農商務省の資源調査政策

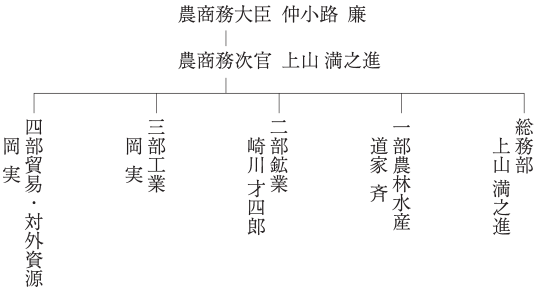
⑴　農商務省の「戦後経営」方針と総力戦構想

商工省が大正 14 年 4 月 1 日に農商務省から分離し，独立の産業政策官庁として発足するのは，主要に第一次世界大戦を契機とする「戦後経営」の問題と米騒動とを契機にする。すなわち，大正 6 年（1917）2 月に設置された臨時産業調査会は農商務大臣仲小路廉（なかしょうじれん）の戦後経営構想を具体化すべく発足した。その目的は「戦時及戦後ニワタリ施設スベキ産業上必要ナル事項ノ調査」を行ない，第一次大戦の戦後経営の方針を農商務省として推進しようとする点にある。次の図－1 である「臨時産業調査会の組織」は，農商務省が全組織を挙げて取組む姿勢を示すものである。仲小路廉は臨時産業調査会の方針を説明する省議で「鉄と石炭とソーダー，この基本工業を根本的に調査」し，「農林関係などはむしろ従属的なもの」と位置づけることで「今までの農商務省の働きを建て直す」と農商務省の農業政策から産業政策へ転換することを強調する。農政課長副島千八は，「大体鉱業方面の開拓」，及び「（工業）資料資源の開拓」を中心に調査する「臨時産業調査局というものは非常な確信をもってやっていく，これに反対する者はだれでも罷免する」と，仲小路廉の立場を明らかにした（「商工行政史談会速記録⑴ 19）。この農商務省の資源調査は陸軍省の総力戦構想と結びつき，総力戦の準備政策ともなる。国策としての資源調査は総力戦の立案へ発展し，国家経済主義の本格的展開を育くむ。

⑵　陸軍の戦後経営構想と総力戦

陸軍は第一次世界大戦の経済力戦（総力戦）に注目し，その資源調査と我が国の総力戦体制への移行とを戦後経営の方針に据えようとした。その結果，経済力の資源調査とその動員体制は陸海軍を通して内閣の戦後方針の課題となり，それぞれの主務官庁の方向を決定した。したがって，陸軍は大正 4 年(1915)に臨時軍事調査委員会を発足させ，第一次世界大戦のヨーロッパ諸国における経済力戦を調査させた。委員会はその調査報告書として大正 6 年（1917）1 月

図－1　「臨時産業調査会の組織」
（大正 6 年 2 月～ 9 年 3 月 31 日）



に「参戦諸国の陸軍に就て」を発行し，航空機，重火器，車輌（戦車・軍用自動車）等を中心にする総力戦の実態を報告した。さらに，陸軍は砲兵少佐鈴村吉一をヨーロッパに派遣し，各国の軍需工業の実態とその動員体制をも調査させた。この結果，彼は，大正6年9月に「全国動員計画必要ノ議」を提案するに至る。さらに，砲兵少佐小磯國昭は大正4年（1915） 6月参謀本部第5課兵要地誌班長に就任するやいなや，満州の熱河と内蒙古地方の資源，地誌調査を試ろみ，総動員計画を最初に構想する「帝国国防資源」を大正6年8月に報告した。すなわち，彼は総力戦を計画する経済参謀本部（軍需省）の設置と帝国の「自給経済」圏としての日満支ブロックの建設とを総力戦の中心課題に据えようとしたのであった。この国家経済主義構想はその後の満州事変，さらに大東亜共栄圏構想へ帰結し，世界資本主義の発達における英米の正統派に対する日独伊三国同盟の異端派を形成する根源となる。大正4年大隈内閣はドイツの青島を占領するや，1月18日対支二十一カ条の要求を突きつけ，5月9日締結した。第二号「南満及東蒙ニ関スル件」はその後満州事変，さらに日中戦争への生命線となり，日米交渉でのハル・ノートにより満州の中国への返還要求を拒否する東條内閣の根拠となる。東條英機は満州返還の拒否を単なる満州での日本兵の犠牲だけでなく，日本経済の生命線である満州の資源価値を認識していたからである。この対支二十一カ条の要求は西原借款によって具体化される。西原亀三は対支二十一カ条と西原借款とで米国の門戸開放要求を空題目とさせ，米国の憎みを買い，太平洋戦争への遠因になったと次のように日米戦争を予言する。すなわち「米国は日本の侵略主義を憎み，その後日本に対し，掣肘牽制（せいちゅう）の態度を露骨に表わすようになった。その後日支関係は事ごとに激化し，悪化に悪化を重ねて支那事変となり，ついに太平洋戦争に導いた……」と，西原亀三は日米歴史の対立を不可避なものと見通す（「夢の七十余年」東洋文庫40，62頁）。

⑶ 陸軍の軍需工業動員法と総力戦構想

参謀総長上野勇作はこれら一連の総力戦の報告書を基礎にして軍需工業の確立と総動員体制の準備とを推進すべく大正6年12月に陸軍大臣大島健一に「軍需品管理法案」の「至急制定方」を要請した。これを受けて陸軍は閣議に「軍需工業動員法」を提出し，寺内正毅内閣は大正7年議会にこの動員法を上程，4月16日に法律第38号として制定した。かくて，軍需局は内閣の下に組織され，「軍需工業動員法施行ニ関スル事項ヲ統轄ス」る中央企画総轄機関の機能を果すのである。

この「軍需工業動員法」の主務官庁は軍需局，国勢院，農商務省，商工省，そして，資源局へと変遷を辿る。結局農商務省から商工省は軍需工業とその資源産業とを育成する総力戦の主務官庁として設立されることとなる。

⑷ 商工省の産業政策と軍需工業の保護育成政策との結合

陸軍の総力戦と資源調査を巡る問題は産業官庁としての農商務省に重大な影響を与え，軍需

工業の育成を産業政策として推進することを商工省設立への契機の主要要因とする。

(イ) 鉄鋼飢饉と鉄鋼自立化政策

陸軍は，第一次大戦の勃発により，輸入が途絶或いは減少した染料，ソーダ，鉄鋼等の自給化とその増産を閣議に請願する。さらに，参謀総長長谷川好道は大正4年に陸軍大臣岡市之助に製鉄能力の拡大促進方を要請した。大正2年の銑鉄生産額は官営八幡の23万屯，民間(釜石，輪西その他)の10万屯余で需要額の120万屯に対し約4分の1の供給力に過ぎなかった。この陸軍の銑鉄能力拡充策は，官民合計180万屯の増産計画で，約6倍の増産を要請するものであり，この銑鉄原料としての鉄鉱石は「北海道，朝鮮，南満州及山東省内ニ存在スル未開ノ鉄山ヲ開発スル」方針であった。輸入は70〜80万トンに達し，国内生産の3〜4倍の量となり，今や銑鉄生産の自給が農商務省の緊急課題となり，国家の存立を左右する問題と化する。1904年1月日本興業銀行は大治鉱局に300万円の貸付で鉄鉱石の八幡製鉄所への供給を契約する。この契約を指して資材部長森田恵三郎は八幡製鉄所の鉄鉱石供給源を中国の大治に求め，「21箇條問題で大治が確実になった」(「八幡製鉄所五十年誌」，390頁）と述べる。さらに横浜正金銀行は1913年12月「漢治萍煤鉄廠公司」と「生鉄及鉱石代金前借甲契約」を結び1,500万円の借款契約を締結して八幡製鉄所に40年間(1)「一等鉄鉱石一千五百万屯」，(2)「生鉄八百万屯」を売渡す契約をする（「西原借款資料研究」，56頁)。

以上の借款を踏まえて対支二十一カ条は「(1)山東省ニ関スル件，(2)南満州及東部蒙古ニ関スル件，(3)漢治萍公司ニ関スル件」等の経済要求を中心にする内容となる。まさに，鉄綱は国家なりと云われるほど日支間の国家経済主義の中心国策として位置づけられる。この中国からの鉄鉱石供給を受けて農商務省は，官営八幡製鉄所の増産計画と同時に，民間製鉄所の育成発展に乗り出すべく，大正5年6月に製鉄業調査会を設置し，さらに，6年7月に「製鉄業奨励法」を公布した。この奨励は「3万5,000トン以上の製鉄能力又ハ製鋼能力」の企業を奨励すべく1年間にわたって輸入税，営業税，所得税を免除，土地収用を対象とするものであった。「鉄飢饉」と「製鉄業奨励法」とを背景にして製鉄及び製鋼事業所が次々に設立され，或いは，その設備拡大が試みられた。既存の八幡製鉄所，日本鋼管(1912年創立)に対し新しい製銑生産(高炉）は三菱製鋼（朝鮮兼二浦)，満鉄（鞍山＝昭和製鋼所→川崎製鉄)，本渓湖，東洋製鉄で開始された。他方，製鋼生産（平炉・電気炉）は住友金属，川崎造船，神戸製鋼，日本曹達で行なわれた。我が国の鉄鋼業は第一次大戦を契機に植民地・中国の鉄鉱石供給と日本での鉄鋼生産体制の成立という国際的分業を前提とする特異な生産構造を定着させるのであった。これは，昭和恐慌期にカルテル協定及び製鉄合同へ指向させ，八幡製鉄所と製鋼各社との乖直的統合構造（＝日本製鉄の形成）へ発達する原因となるのである。

(ロ) 染料飢饉と化学工業の自立化政策

「鉄飢饉」に比べてより深刻な「染料･医薬品」不足はドイツからの輸入途絶を原因に発生するが，農商務省は大正4年に「染料医薬品製造奨励法」を公布すると共に，化学工業の保護育成に取組んだ。

毛織物工業，繊維工業に使用される染料はアリザリンブルーＳを中心とし，主要にドイツのIG社等から輸入されていた。第一次大戦を契機に，「その輸入は大正3年に9万斤，同4年に4千斤と激減し，大正5年には皆無となった」（「三井鉱山五十年史稿」巻12・「化学工業」㈠56頁）のである。三井鉱山の牧田環は，明治45年にコッパース骸炭炉の操業を開始し，石炭コークスの焼結過程から生じる副産物ベンゾール，ナフタリンを採取すべく化学工業へ進出したが，さらに，副産物であるアンスラセンを染料の原料にすべくその工業化に取り組んだ。大正2年にコークスの焦媒主任中井四郎は，東京工業試験所長小寺房治郎と研究員古城鴻一にアンスラセンの分析とアリザリンの研究実験を行なわせ，その結果試験に成功した。三井化学の前身である三井染料でのアリザリン工場が建設され，大正5年2月に製品を市場に出したが，量産化と品質改善とが逐次試みられた。三井鉱山は大正8年にクロム電解室を新設し，昇華アンスラセンを酸化してアンスラキノーンにし，アリザリンブルーＳ，アリザリンブルーＲ，そして，アリザリンマルーンを製造した。かくて，三井染料工業所はアンスラキノン系染料の合成に着手し，アリザリンブルーＳを中心に染料の種類を増やし，国産合成染料の嚆矢となった。その後，三井鉱山は，アリザリン青口，黄口，ブラウン等を追加し，染料化学工業の中心として発達し，昭和6年5月にドイツのIG社と市場分割協定を結び，その地位を不動のものにさせた（「三井鉱山五十年史稿」巻12，67頁）。

三井鉱山の染料化学への動きに対し，政府は化学工業の育成に乗り出した。東京商工会議所が化学工業調査会を発足させ，化学工業の奨励策を模索したが，翌4年に農商務省は日本染料会社の設立を決定した。さらに，省の染料会議は「染料医薬品奨励法」を制定，農商務省は理化学研究所を発足させ，国産補助法に基づく出資と援助を行ない，と同時に，日本染料㈱に手厚い保護育成を試みた。

吉野信次は，日本染料㈱に対し「損失を政府が全部補償して，しかもなお払込資本に対して八分の配当を」「10年間補償する」が，「結局1,100万円使った」と指摘する（前掲史談会速記録㈡14〜15頁）。

㈥　医薬品の飢饉と医薬品業界の自立化

医薬品製造を事業とする日本グリセリン㈱に対しても政府は奨励法に基づき「損失補償をし，利益を保証する」のであった（村瀬直義の回想，前掲史談会速記録㈡，268頁）。

㈦　ソーダ飢饉とソーダ化学工業の自立化

政府は，生産委員会の答申「ソーダ灰の自給」に基づき，その具体化としてソーダ灰の原料である塩を「100斤40何銭」で払下げ，岩井勝次郎の設立した日本曹達の救済に乗り出した。その後，日本（徳山）曹達は三菱系の旭硝子と共に，アンモニア法を確立し，イギリスのブラナモンド・インペリアル・ケミカル（I.C.I.）と市場分割協定を行ない，発展するのであった。

㈧　肥料飢饉と肥料化学工業の自立化

第一次大戦で日本に対してドイツが敵国となった関係から，政府は，窒素製造方法（ハーバー法）のドイツ特許権を敵産として没収し，電力会社からの払下げ運動にも拘わらず，空中窒素

の製造実験を行うべく大正７年に臨時窒素研究所を設立した。この研究所の研究は，後に東京工業試験所に合併されたが，アンモニア合成のハーバー＝ボッシュー法を発達させ，森矗昶の昭和肥料（昭和電工）の東工試法に帰結し，肥料化学工業の発達に寄与するのであった。

このハーバー法と肥料との関係については，アルミと電力との関係と共に後述する。さらに政府も研究所を設立し，ハーバー法の実施に取り組んだ。特に農商務大臣牧野伸顕は生産委員会の答申する「ソーダー灰の自給」とハーバー法の実施に全力を注いだ。

㈥　石炭鉱業の不況対策と合理化政策

石炭鉱業は第一次大戦後，長壁法（ロングウォール）を導入し，採炭法と機械化を採用して反動恐慌から昭和恐慌にかけてこれを普及させた。反動恐慌期での労働組合運動の勃発は，納屋制度，飯場制度，及び，友子制度等の伝統的雇傭関係を直轄制を中心にする近代的労資関係へ，さらに会社組合制度（企業内組合の先駆形態）へ移行させる契機となった。

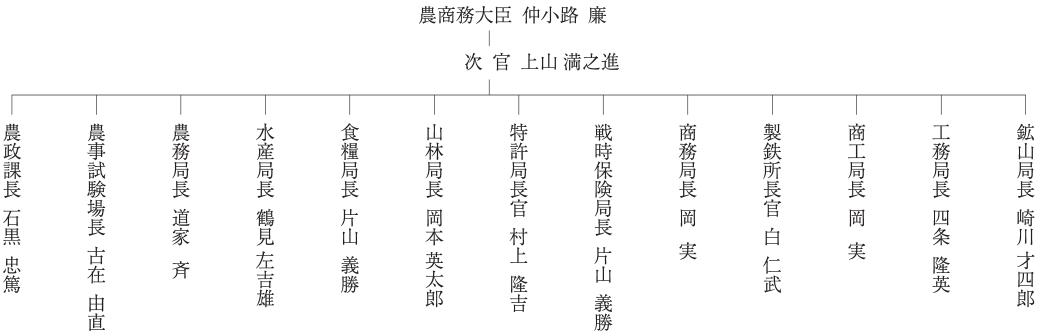
⑸　商工省の軍需工業保護育成と大東亜圏構想の総力戦思想

産業臨時調査会が主要課題にした「鉄と石炭とソーダー」の基礎的重化学工業は，第一次大戦中に，外国技術を導入して基礎的重要産業として発展し，我が国の重化学工業化をリードした。臨時産業調査会はこれらの「鉄と石炭とソーダー」の基礎工業を中心にして「自給自足経済」を満州・支那の鉱工業資源の上に確立させることを「戦後経営」の方針，つまり大東亜共栄圏構想として位置づける。それゆえ，仲小路廉は，満州から支那への大陸資源調査に重点を置いた。小磯國照砲兵少佐が「帝国国防資源」で日満支ブロックの自給経済圏＝大東亜共栄圏を構想したのと同様な構想が，この「臨時産業調査会」の資源調査に見出される。植村甲午郎は，臨時産業調査局兼工務局に務め，その後，資源局，企画院と総動員計画の作製に従事するが，この臨時産業調査会について「何か戦時のことを考えて，主要工業を確立してアウタルキーの考えがあったのじゃないですか」と述べている（前掲史談会速記録⑵，22 頁）。

仲小路廉は，前掲の図－1「臨時産業調査会の組織」に示されているように，一部農林水産に河合良成，副島千八，木戸幸一，小平権一を，三部工業に蔵川充実，河合栄治郎，浅利順四郎，四部貿易・対外資源に吉野信次をそれぞれ事務官として配置し，対支二十一カ条を具体化すべく支那，満州の資源調査を行わせた。各事務官は支那，満州，内蒙古の鉱工業資源，殊に，緬羊，蚕糸，綿花等について「細かい調査をやった」（河合良成）のである。II部鉱業の担当であった崎川才四郎は「ロシヤあたりの鉱物を大分調べた」，さらに，「満州へたくさん人を出した」と指摘する（前掲史談会速記録㈠69 頁）。これら大規模な資源調査は，総理大臣寺内正毅及び大蔵大臣勝田主計，参謀本部次長田中義一等の協力を得て行なったものと考えられる。

臨時産業調査会は，これら日満支の資源を開発し，「鉄と石炭とソーダー」の基本工業を発展させ，「戦後経営」の根幹に据えるのである。農商務事務官竹内可吉は，臨時産業調査会の目的について「やはり戦後経営ということが相当強い動機だったでしょうね。第一次大戦後の戦後経営ですね」と明らかにする（前掲史談会速記録㈠20 頁）。

図－2 「米騒動の時の農商務省組織」



出典)「戦前期日本官僚制の制度・組織・人事」371-373 頁より作製

「戦後経営」の方針が，対支二十一カ条要求の対象とすべく日満支の資源を開発し，「鉄と石炭とソーダー」の基本工業を発展させることを国策とすることから，農商務省内で農林関係の政策と利害の対立を深め，その結果商工省を分離し，独立させることになるのである。米騒動を巡る農林関係と商工関係との農商務省内部での対立は，臨時産業調査会の戦後経営方針と密接な関係を有しながら展開されるのである。

4 総力戦の方針と商工省の設立 —— 米騒動の歴史的意義

シベリア出兵による米の買占で，大正 7 年 8 月に米価が急騰したために富山県魚津町で米屋を襲撃した所謂越中の女一揆が生じ，これに端を発する米騒動は北陸の一漁村から全国へ波及し，国家を震撼させた。

㈠ 農商務省内の対立と矛盾

第一次大戦以降米価の決定を巡り，農務局と商務局・工務局との間では利害の対立を深めていた。利害の相反する農商務省の組織は，次の図－2 に示される。この図－2 から窺えるように，農商務省は，明治 14 年に内務省から駅逓局・山林局・博物局・勧農局，及び，大蔵省から商務局を移し，新しく書記局・会計局・工務局を新設して発足した。さらに，明治 18 年には官営事業の払下げの終了に伴ない工部省から工務局，鉱山局を受け継いだ。こうした設立事情を反映させている農商務省の組織は農林水産関係と商工特許関係とを両輪にする発展を見たが，第一次大戦を契機にして商工主農林従の逆転した関係を漸次強化させるのであった。

㈠ 米価決定様式を巡る対立

米価は日露戦争後一時上昇したが，しかし，戦後反動恐慌の影響を受け，漸次下落傾向を続けた。米 1 石の価格は大正元年 20 円に一時上昇したが，2 年，3 年の豊作のため，以後下落し始め，3 年には 10 円から 9 円に下落した。このため，米価下落対策と米価の決定問題の解決が農商務省の緊急課題となり，農商務大臣大浦兼武は米の生産費調査会を設置し，米価下落対策を検討させた。この調査会は，農家の米の生産費と生活費とを調査し，米価の決定に関する基

礎資料の作製に取組んだ。上田，中田，下田の 3 つの生産費を全国規模で農村調査をした結果，米の生産費は最低 12 円，そして最高 18 円で，この農家の生活費の調査結果は，12 円であった。

㈺　農家労賃と利子率を巡る対立

米の生産費調査会は農家の米の生産費を 16 円，また生活費を 12 円と決定し，これを基礎にして米価の決定を行なうよう答申した。しかし，この米の生産費の中に占める農家の労賃は「農家の労力というものは，売るのに市場がないからという理由で，ただ」で計算されたのである。石黒忠篤は農家の労賃を「日雇いより少し高く見たらよい」（前掲史談会速記録㈡ 145 頁）と主張し，次官上山満之進と労賃を巡って論争を行なった。米の生産費に関するもう一つの問題点は「土地資本に対する利子を公債の利子に見るか」という点で，「公債の利回り」の計上の仕方であった。

㈻　数量調節方式から米価調節方式への移行

かくて，「農家の労賃をただで見た」米の生産費は 16 円と決定して，調査会で答申され，低米価の決定へ繋がるのである。大浦兼武は，この米の生産費調査会の答申に基づいて米価を決定すべく，大正 4 年 1 月に米価調節に関する勅令を公布した。この勅令に依って，次の農商務大臣河野広中は 10 月に米価調節調査会を設置した。だが，4 年は非常な豊作となり，米価を一層下落させた。これを受けて農商務大臣に就任した仲小路廉は，次官上山満之進の助言を受け，米価調節調査会で検討させた結果，米価を 1 石最低 11 円，最高 14 円として答申させた。政府は，米価 1 石が 11 円を下る場合には政府の買上げとし，14 円を超す場合政府米として売りに出し，米価 14 円を超えさせない米のオペレーション操作を行った。この米のオペレーション操作を行うために米価調節調査会は，⑴常平倉 400 万石の設置，⑵食糧局の米券証の発行，⑶低利資金の融資，⑷米価補給金制度，の 4 案を答申した。

㈡　米価を巡る農務局と商工局の対立

仲小路廉は，米価調節調査会の米価の決定を受けて米価調節方式を導入し，農務局の伝統的方針である数量調節方式（増産奨励）と対立を深めるのであった。河合良成は，「農務局の方はどうしても生産者本位というような思想であった」が，米価調節委員会は「消費者本位の考えで」，商工局の立場を反映させていたと指摘している。商工局が「消費者本位の考えで」米価決定を行なうのは，当時の産業人口の変化を踏まえたからである。すなわち，第一次大戦で重化学工業化と中小企業群がより大規模に発達するが，これは，人口を農業から商工鉱業へ流出させた。これら人口移動を背景にして近代的都市圏が四大工業地帯で形成され，その結果，米を消費する人口は，米を生産する人口を上廻り始めた。農業人口の減少と商工鉱業人口の増加とは，米の需給関係を逆転させる原因となるのである。米価の高騰は，商工鉱業の生産費に影響し，製品価格の上昇に帰結する。この結果，工業製品の輸出は，減少を余儀なくされる。このため，商工局は，高米価を抑制しようとした。

副島千八は「農商務省で商工局が反対の態度をとったのは生産費が上がるということで反対

した。それは一般産業の生産者を保護するために考えた」（前掲史談会速記録㈠25頁）と指摘する。

㈢　米騒動と商工省の設立

仲小路廉はシベリア出兵による米の買占の結果，米価急騰に原因する米騒動が発生するや閣議で穀類収用令を決め，38円の米価を30円で強制買上げ（収用）する方針を出したが，9月4日に33円で米の収用を図る形で米騒動の収拾に努めた。次の農商務大臣山本達雄は高米価対策として朝鮮，台湾，タイ米等の外米を大量に買付け，国内で安く販売して内地米の価格を抑える米の数量調節方式を採用した。河合良成は，大正9年の政府外米の買付けについて「山本さんはその時どうも米が足らんので買わざるを得ない。それで例の100円以上の補給金を出した香港の米を買った」と明らかにする。政府は米騒動の前後に外米を100円以上で買付け，それを30何円かで国内販売を行って米価上昇を抑止しようとしたのである。

㈠　外米の買上げと大東亜共栄圏構想

米騒動は大正9年以後帝国の食糧自給自足体制を発展させ，内地米の安定と低価格化を制度化させる契機となった。朝鮮総督府は大正9年に900万石の朝鮮米増産計画を樹て，40万町歩の米作面積の拡大を行った。この結果，朝鮮の米作地帯は日本への米の「飢餓輸出」を行ない，モノカルチャー構造と化するのであった。米が主要に日本へ輸出されるため，朝鮮の主食は満州から輸入する粟，高粱（こうりゃん）となった。台湾政府も日本政府の米作増産の要請に基づき，大正9年に「蓬莱米」の栽培とその普及を図って「嘉南大圳（しゅう）」の15万町歩に及ぶ米作地帯を作り出し，さらに，「3年輪作方式」の庶作―雑作―稲作を普及させた。このために，台湾は満州から大豆粕を輸入して輸作の肥料に使用した。

朝鮮，台湾，満州は，米，糠，大豆を日本へ輸出し，と同時に，相互で食糧を輸入し合うことで帝国食糧自給圏を形成し米騒動を契機にして産業連関をより一層深めた。

米騒動は米価の決定方式を巡って農商務省内部での利害の対立を深めたのであるが，とりわけ山本達雄は，農務局の増産奨励，早米奨励を中心とする内地米の増産に基づく数量調節方式を帝国食糧自給圏の数量調節方式に移行させ，内地米の低価格化を制度化させるのであった。

㈡　農務省と商工省の分離・独立へ

帝国農会は，帝国食糧自給圏を土台にする米の数量調節方式，外米輸入の制限禁止を掲げて農商務省から農務省を独立させる決議を大正9年の総会で行ない，農村の世論作りに務めた。副島千八は農商務省から農務省独立に至る経過について帝国農会の動きを中心にして次のように指摘する。

「仲小路さんは，あらゆる法制を米価の抑止に使う。山本さんもやはり米をさげることに力を入れて，結局1石120円ぐらいの米を外国米として買ったらしい。その時分内地米は40円ですから，3倍出して外国米を入れたということになる。こういう状態では百姓はどうするかということが，不満の原因です。それで帝国農会において初めて農務省独立の運動が現われた（前掲史談会速記録㈡127

頁)。」

この帝国農会での農務省独立問題が大正 9 年原敬内閣で取り上げられた際，大蔵大臣高橋是清は，農務省独立に賛成したが，山本達雄の反対によって実現を見るに至らなかった。大正 10 年の「米穀法」,「米穀需給特別会計法」の制定による農商務省の「米穀需給ヲ調節スル為必要アリト認ムルトキ」に介入する米の数量調節方式（＝間接統制）に対し帝国農会は米の価格調節方式を主張し，対立を深めた。そして，大正 13 年の清浦奎吾内閣の時，農商務大臣前田利定は，帝国農会の農務省独立の請願に賛成の意を現わし，これを受けて次の加藤高明内閣で農商務大臣高橋是清は農務省独立と商工省の設立を承諾するのであった。

高橋是清は,「農商務省全体が入っておるということでは，一国の農業は盛んにならない」(石黒忠篤の回想）と述べている。農務省独立の経過を要約すれば，帝国農会は，大正 5 年に「農務省新設ニ関スル決議」を政府に最初に請願し，ついに大正 13 年に議会の建議案「政府ハ大正 13 年度ニ於テ農務省ヲ新設スベシ」の可決に成功したのである。そこで，政府は，帝国経済会議に「農村振興ニ関スル方策如何」を諮問してこの農務省独立を検討させた。会議は，農村振興の一環として農務省独立を答申し，これを受けて加藤高明内閣は，大正 14 年 3 月 31 日，勅令第 35 号を制定した。この勅令は「第一条中「農商務」ヲ「農林，商工」ニ改ム」るのである（「通商産業省四十年史」，9 頁)。

この勅令を受け，農林省と商工省が大正 14 年 4 月 1 日に設置され，米騒動を契機とする農林関係と商工関係との省内での対立に一応の終止符を打ったが，昭和恐慌期には関税，肥料，反産運動等を中心にして新しい対立と衝突を生じさせた。

5　商工省の産業政策と総力戦の準備

㈠　商工省の産業政策と鍵（キー）産業＝重化学工業

設置されて間もない商工省が直面した問題は大正 9 年以降の恐慌と不況への対応であった。米騒動，大正 9 年の恐慌と不況の長期化，さらに，第一次大戦後世界経済の復興に伴なうドイツ，イギリス等の輸出ダンピング攻勢等，我が国の重化学工業と中小企業群の衰退を生じさせた。商工省の岡松成太郎は，商工省の設立過程と産業政策の変化，殊に，キー・インダストリー（＝基礎工業）と中小企業対策について「大正 14 年に農商分離して商工省が出来た。そのはじめの仕事は工業政策です。それが当時の言葉でキー・インダストリーといってましたが」，鉄，石炭，ソーダー灰等の「キー・インダストリーの確立ということが念頭にあったのです。」「大体それらに対する手は打ったということで，今度は中小企業対策に移った」「実質はもっと狭くて，輸出中小工業だったんです」と指摘する。

第一次大戦でヨーロッパは輸出を途絶し，このため，我が国はヨーロッパ諸国に代って輸出を増大させ，21 億円の外貨保有高を獲得した。ところが，ヨーロッパ各国が復興し，世界経済へ進出し始めると我が国の貿易構造は大正 8 年から輸入超過へ転じた。特に，関東大震災は，その復興資材として鉄，セメント，木材等の建築資材，自動車，食糧等の緊急輸入を必要とし

た。次の図表－14「大正末期の輸入額」に示されるように，輸入額は大正 12 年の 19 億 8,000 万円から 13 年に 24 億 5,000 万円，14 年に 25 億 7,000 万円へと激増させ，2 倍の増加となった。

貿易構造における輸入超過額の急増に驚ろいた政府は，一方で輸入防遏として関税改正，国産振興運動と国産振興策に取り組み，他方，農商務省に輸出振興策の検討を要請した。

㈡ 商工省の産業政策と輸出振興策 —— 中小企業対策

工務局長の四条隆英は，輸出振興策を事務官小島新一，大島永明等に命じた。当時の主要輸出品は中小企業によって製造される毛織物，毛布，綿織物，綿糸，綿布，生糸，絹製品，絹人，絹，繭，メリヤス，タオル，帽子用真田，敷物等の繊維製品，陶磁器，ゴム靴，マッチ，セルロイド製品，ブラッシー，鉛筆，ガラス製品の「雑貨」類，琺瑯鉄器，自転車，電球等の機械類，漁具，漁網，工芸品，柑橘類(特にみかん)，人造真珠，水産物等であった。次の図表－15 は，大正末期の輸出入構成を現わしている。この図表－15 に依れば，我が国の輸出品は，飲食品 6 パーセント，繊維品 60～70 パーセント，そして金属機械類 4 パーセント等を中心に構成されている。これら輸出品は，第一次大戦後かなり伸びたが，大正 9 年の第一次大戦の反動恐慌以後漸次過当競争に基づく乱売，不正競争と粗製濫造を強め，輸出相手国から強い抗議と批難を受けた。

図表－14 「大正末期の輸入額」

年	輸入額（円）
大正 11 年	1,890,308,232
12	1,982,230,570
13	2,453,402,256
14	2,572,657,836
昭和 1 年	2,377,484,493
2	2,179,152,858

出典）「日本自動車産業史」19 頁より作製

図表－15 「大正末期の輸出入構成」

年	輸出品（輸出額：100）			輸入品（輸入額：100）			
	飲食品	繊維品	金属(礦)機械類	飲食品	繊維品	金属機械類	化学工業製品
T 3　1914	2.8	58.4	8.5	13.5	45.3	16.9	7.2
T 6　17	10.8	52.2	16.2	8.0	40.8	28.7	6.9
T 9　20	6.9	66.0	6.1	13.5	38.1	23.1	6.9
T 12　23	6.0	74.3	3.1	14.8	36.7	20.9	5.8
T 15　26	6.6	72.9	2.9	15.9	42.5	15.3	6.7
S 4　29	8.0	69.6	4.4	14.3	34.5	19.9	7.8

出典）総務庁統計局，「日本長期統計総覧」3 巻より作製

㈢　日本経済の脆弱性 ―― 資源輸入と加工製品輸出の内部循還型産業構造

そのため，当時，日本の輸出品が国際市場で伸びるためにはどうしても粗製濫造を直し，良質安価な製品を輸出しなければならない。この輸出振興策は，輸出品の粗製濫造と過当競争の企業体質を改善することを最大の課題とした。これらの製品を輸出する企業は，大部分が中小企業であった。

我が国の産業構造は，大企業中心の財閥と中小企業との二重構造から成っている。藤田国之助は，産業機構の二重構造について「日本の産業は財閥が主としてリーダーシップを持っていた」そして，「それに対応していわゆる中小商工業，これが日本の顕著な現象であって，会社の中の 9 割以上というものは中小商工業」であると指摘する。その上で，「今の財閥は自分の金でやる」そして，「中小企業は個人の金でやる」ために，株式発行による「新しい資本の調達も広く一般国民から公募するということが少い」のである。このため，資本市場は発行市場と流通市場とから構成されるが，ほとんど後進的な展開となる。発行市場での国債，社債の発行は「銀行関係がやっておった」。他方，流通市場は，限られた株式の取引となり，「同じ株式を転々売買する」ため「差金決済，投機取引ということになりやすい」のである（前掲史談会速記録㈡ 274 頁）。

㈠　中小企業の資本構造とその脆弱性

会社の 9 割以上を占める中小商工業は，発行市場，流通市場との資本市場から資金を調達することを困難にされ，輸出を伸ばすことで企業の成長を図ろうとする。つまり我が国に固有な産業の二重構造は中小企業を輸出中小企業へ指向させ，輸出市場を巡って過当競争と粗製濫造を生じさせた。大島永明は，「日本の輸出品の大部分が中小企業の製品である」（前掲史談会速記録㈡ 187 頁）と指摘する。輸出市場の秩序を維持し，良質安価な輸出品を製造することは，大企業の場合容易であるが，中小偉業の場合，資本的，技術的に困難である。

㈡　中小企業の生産構造の脆弱性

明治 35 年頃に組織された重要物産同業組合は，大正末期には既に最初の目的から懸け離れた親睦団体と化し，主として検査，取締りを行ない，生産及び統制組織としての機能を喪失させていた。もう一方の農村の産業組合は，農業者本位の協同組合であって，輸出中小商工業の生産，経済事業と懸け離れた存在であった。これらの同業組合，産業組合と機能を相違させる新しい中小企業の協同組織は，重要輸出品の生産と同時に，過当競争を抑止する統制機能をも兼ね備える二面性を要求されるのである。

当時の重要輸出品は，生糸，綿布であったが，大阪府の泉州，兵庫県の播州が綿布の主産地であり，そこでは，何十，何百の小さな家内工業で織られた綿布が織元の問屋商人の手を通して輸出されていた。工業組合としての新しい中小企業の協同組織は，共同の糊工場，或いは，整理加工工場を作って，「組合で原料を購入して糸に糊をつけて，各機屋にまわす。各機屋は，それをめいめいの所で織って，それを組合に集めて，組合がそれを共同施設をもって整理して，そこで検査を受ける」社会的分業生産の仕組となる。かくて，綿布の工業組合は「幾十幾百の

小さい工場でできた物が，一つの大きな工場の製品と同じような均一の製品として出されるというのが，工業組合の目的であった」と大島永明は指摘する。

工業組合は，重要輸出品を「均一の製品」として製造する中小企業の協同組織として機能し，粗製濫造を直して輸出競争力をつけようとしたのである。

重要輸出品の粗製濫造として問題にされる改善点は，(1)製品の不均一性，(2)技術水準の低さによる品質の劣位性，(3)流行に遅れたデザイン，(4)商標の統一性等であった。製品の改善と統一性は，同時に，工業組合を統制組織に編成させることとなる。つまり，組合に加入していない他の中小企業が，これに劣る製品を輸出する場合，日本全体としての同一歩調を欠くこととなるため，足並も揃えさせる必要が生じる。

工業組合は，商工大臣の認可に基づき，アウトサイダーを統制し，過当競争，不正販売を防止した。かくて，工業組合は，製品の均一性を確保するために製品を検査する検査権と，アウトサイダー排除への統制権とを両輪にして，粗製濫造と過当競争とを改善して，重要輸出品の競争力をつけ，輸出振興の役割を果したのである。

(ハ) 中小企業の工業組合と産業組合の対立

工務局長四条隆英は，工務課長心得小島新一（こじまあらかず），大島永明に工業組合法の起草を命じた。この結果，大正 14 年に農商務省は，「輸出組合法」，「重要輸出品工業組合法」を制定した。工業組合法を起案した小島新一は，工業組合法の目的を中小企業振興，さらに，輸出振興を推進する一種の産業合理化政策であった点について次のように指摘する。

「日本の産業構造をみると，300 人以下の工場が従業者数でも大きな比重を示しており，生産額においては大きな比重をもっている。したがって中小企業振興が目下の急務である。中小企業，ことに小企業は問屋に隷属しておって金融力がない。そこで金融の方策を講じてその基盤を強化せねばならない。その前提として過当競争，粗製乱造の規制を行ない，中小企業に秩序と統制をつけることが必要である」

(ニ) 工業組合法と優良自動車部品生産組織

この工業組合法を巡って産業組合法との関係が問題となり，特に，産業組合課長荷見安は「産業組合を骨抜きにするか」と反対した。農商務大臣高橋是清は，工務局と産業組合課とを調整し，工業組合法を「重要輸出についての新しい組合制度」として「目玉法案」に位置づけた。

工業組合法は，その後商工省，通商産業省に引き継がれ，中小企業振興策と産業政策の基本法となった。自動車産業，とりわけ，部品工業の中小企業を育成しようとする基本法は，昭和 13 年の「優良自動車部品および材料認定規則」，そして，昭和 31 年の「機械工業振興臨時措置法」，「中小企業振興対策案」等であるが，これらは大正 14 年の工業組合法の精神を継承し，発展するのである。

昭和恐慌期に，商工省は，この工業組合法に基づいて国産 3 社の協同組織を通して商工省標準型式自動車を生産させ，国産自動車産業を確立させる自動車政策を推進するのである。

6　商工省の自動車政策 ―― 標準型式自動車の製造

㈠　自動車生産の国産化と総力戦政策

農商務省は第一次大戦中に発展した重化学工業，殊に，「鉄と石炭とソーダー」の鍵（キー）工業を重点的に育成した。さらに，臨時産業調査会は，対支二十一カ条要求を中心にする帝国経済圏の資源調査を行ない，この帝国経済圏の下で鍵（キー）工業を発展させることを「戦後経営」の方針とし，鍵（キー）工業の発展・育成を産業政策の目標として掲げた。と同時に，工業組合法を制定し，中小企業の協同分業で製品の均一，ブランド（商標）の確立を図り，産業合理化運動と日本経済の自立化を推進する基礎作りに努めたのである。

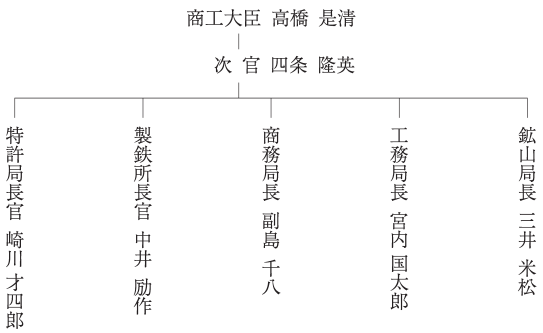
商工省は，大正 14 年 3 月 31 日勅令第 37 号に基づく商工省官制で，4 月 1 日に発足したわけであるが設立の時の商工省の組織と人事は，次の図－3 に示される。商工省は，「商，工，鉱」の 3 局を母胎に組織され，農商務省の人員をそのまま受け継いだ。図－3 に依れば，商工大臣は高橋是清，次官四条隆英，3 局のうち鉱山局長三井米松，工務局長宮内国太郎，商務局長副島千八であった。これに八幡製鉄所長官は中井励作，そして，特許局長官は崎川才四郎である。これらの産業局構成を受けて，商工省は，「商工大臣ハ商，工，鉱山及地質，度量衡及計量並軍需調査統計ニ関スル事務ヲ管理ス」る産業通商業務の実施官庁として設立されたのである。尚，商工省が「軍需調査統計ニ関スルジムヲ管理ス」るに至った経緯については，後述する。

大正 9 年の恐慌以後自動車の輸入超過が大幅に増加し，殊に，大正 12 年の関東大震災の影響で輸入超過は 6 億 2,000 万円と激増し，次の 13 年には 7 億 3,000 万円の入超となった。以後 2 ～ 3 億円の輸入超過が慢性化したため，日本経済の脆弱性を顕在化させた。

次の図表－16 に依れば，大正 11 年の自動車関係輸入額は，730 万円であったが，12 年に約 1,350 万円，13 年に 2,100 万円と，3 倍の伸び率となった。この自動車関係の輸入超過の急増は，経常収支を悪化させ，金保有高を減少させるものとして改善することを貿易政策の焦眉の急務となった。

そこで商工大臣片岡直温（かたおかなおはる）は，若槻礼次郎内閣に請願して国産振興委員会の設置を大正 15 年 5

図－3 「商工省発足時の組織」



出典）「戦前期日本官僚制の制度・組織・人事」376-379 頁より作製

図表－16 「自動車関係の輸入推移」

年　度	自動車および部分品輸入額				本邦輸入品総価額（円）	自動車と輸入品総額の歩合（%）
	自動車		自動車部分品（円）	合計（円）		
	数量(台)	価額（円）				
大正11年	752	2,261,051	5,093,784	7,309,835	1,890,308,232	0.38
12	1,938	2,955,211	8,527,069	13,482,280	1,982,230,570	0.73
13	4,063	8,772,851	12,413,272	21,186,123	2,453,402,256	0.86
14	1,765	4,600,009	7,061,433	11,691,442	2,572,657,836	0.46
昭和1年	2,381	5,324,535	10,391,666	15,722,201	2,377,484,493	0.66
2	3,895	8,063,062	10,218,901	18,218,971	2,179,152,858	0.84
3	7,883	13,770,655	18,474,168	32,244,823	2,196,314,727	1.47
4	5,018	9,545,870	24,062,513	33,608,383	2,216,420,015	1.50
5	2,591	4,896,992	15,876,738	20,773,730	1,546,070,870	1.30

出典)「日本自動車産業史」19頁より作製

月に決め，6月に発足させた。この委員会の目的は，輸入防遏と輸入代替国産工業の育成を図る国産振興策に関する事項を調査審議することにあった。国産振興策は鍵(キー)工業としてアルミニウム工業，化学工業及び，自動車工業等を育成することを産業政策の主要内容とした。殊に，陸軍は総力戦立法の柱である「軍用自動車補助法」の実施の面からも国産自動車工業の育成保護を重視し，商工省の国産振興運動を援助協力するのであった。

㈡ 昭和恐慌期自動車市場のビッグ・スリーによる支配と国産車メーカーの在立危機状況

昭和恐慌期に入ると国内でのビッグ・スリーのノックダウン方式に基づく輸入組立車が急増し，自動車市場から国産車を駆逐する勢いを強め，国産車メーカーの経営を困難に陥いらせた。特に，日本フォード，日本GMは昭和恐慌期に国内市場を掌握し，その量産体制と量販体制を両輪にして寡占構造を確立しようとするが，これは，次の図表－17「大正12～昭和7年自動車生産の推移」に示される。

この図表－17から窺えるように，日本GMは昭和2年の5,635台から，3年，4年に各々15,000台を超え，3倍の伸びとなった。他方，日本フォードも，昭和2年の7,000台から，3年の8,850台，4年の10,264台と急増させていた。国産車メーカーは，軍用自動車の生産を中心にして，昭和2年の302台，3年の347台，そして，4年の437台と300台から400台に上下して低迷した。こうした国産車メーカーの低迷は，自動車業界の再編成と国産自動車産業の確立を陸軍と商工省の自動車政策の中心課題にさせるのである。特に，陸軍は北方のロシアを仮想敵国と想定し，シベリアでの戦争に自動車を動員する総力戦を構想していた。

㈢ 石川島造船所自動車部の軍用自動車トラック，バスの製造

石川島造船所自動車部は，大正11年に「国産車といえるウーズレ，乗用車第1号を完成させた」が，1台1万円余となり，6,000円の輸入アメリカ車と競争ができなく，乗用車生産を打切った。石井信太郎は，「日本では乗用車の製造は時期尚早であるとの結論に達しました。大正12年

図表－17 「大正 12～昭和 7 年自動車生産の推移」

年＼生産内訳	輸入車計	輸入組立車	日本フォード	日本 GM	共和自動車	輸入完成車	国内生産（ ）は小型車	軍用自動車	フォード・GM 輸出（推定）
大正 12 年	1,938					1,938		16	
13	4,063					4,063		84	
14	5,202	3,237	3,437			1,765		28	
							(160)		
15	11,058	8,677	8,677			2,381	245	131	
							(179)		
昭和 2 年	16,583	12,688	7,033	5,635		3,895	302	154	2,197
							(244)		
3	48,697	24,231	8,850	15,491		7,883	347	114	9,991
4	34,356	29,338	10,674	15,745	1,251	5,018	437	261	18,316
5	22,269	19,678	10,620	8,049	1,015	2,591	458	238	2,525
							(2)		
6	22,086	20,199	11,505	7,493	1,201	1,887	436		11,651
							(184)		
7	15,089	14,087	7,448	5,893	760	997	880		10,122

出典）自動車会議所編「日本自動車産業の変遷と将来の在り方」より作製。1 部加筆。（ ）は石川島の生産台数

頃のことです」（「日本自動車工業史談会記録集」㈡5 頁）と述べている。このため，石川島造船所自動車部は，「軍用自動車補助法」の対象とする軍用トラックの生産を行なうべくウーズレー，CP 型 1.5 トントラックを生産し，大正 13 年に軍用「保護自動車の資格を得たのであ」った。翌 14 年にはウーズレー CG 型 1 トントラックが，同様に資格を得た。石川島造船所自動車部は，ウーズレー型自動車をバス，トラックとして生産し，陸軍，青バスの東京乗合自動車，東京市電局，官庁，地方私営バス，朝鮮の公営バスへ納車した。その生産台数は，大正 15 年 160 台，昭和 2 年 179 台，3 年 244 台に達し，その年の国内生産の 65，59，そして，70 パーセントを占め，最大の国産車メーカーとして発達した。石川島造船所は自動車部を分離させ，昭和 4 年 5 月に㈱石川島自動車製作所を発足させた。この自動車部の独立は造船所の販売不振と過剰造船とのため経営再建を受けたのであり，具体的には，「軍用自動車補助法」に基づく陸軍の軍用トラックを量産化することを目的とする。つまり，設立趣意書は，その一項として「我社ハ其自動車工場ヲ分離独立セシメ以テ我国自動車工業ノ確立ヲ期スルハ陸軍軍用保護自動車製造業者トシテ政府ヨリ多額ノ補助金交付ヲ受クル趣旨ニ適合シ」（「いすゞ自動車 50 年史」18 頁）ているからであると掲げている。陸軍は，軍用トラックの量産化を実現させるため国産 3 社の合同を構想し，その一歩として自動車部を独立させ，経営陣に陸軍技術本部，火工廠長を務めた能村磐夫を取締役として送り込んだ。昭和 5 年の金解禁と軍縮は，陸軍の軍備予算の縮小となったが，その影響を受け，石川島自動車は，従業員 420 名余りを 270 人に整理する企業整備を行ない，軍用トラックの生産体制を強化し，昭和恐慌に対応するのであった。

㈣ 東京瓦斯電気工業の軍用自動車トラック・バスの製造

石川島自動車製作所と国内生産をほとんど二分していた東京瓦斯電気工業，所謂ガス電は，

大正 9 年の恐慌の影響を受け，経営不振に陥いった。「大正 10〜11 年の自動車の売行きはガタ落ちで，陸，海軍ともに予算が減り，軍納の車の数は非常に少なくなりました」と古川卯三郎は回顧するのである。ガス電は，自動車部の従業員 32 名で細々と軍用トラックの生産を続け，昭和 5 年にＬ型車の開発に成功した。ガス電はこのＬ型車の量産化に踏み切ったが，それでもその生産規模は月産 10 台である。安藤喜三は，「このＬ型車ができてから，陸軍からの注文が多くなり，月に 10 台ぐらい製造するようになり，この車は民間でも相当に使用されるようになった」（前掲座談会記録集㈡ 39 頁）と指摘する。ガス電の次の飛躍期は，昭和 5 年の省営バスの生産からである。

㈤　快進車の軍用自動車ダットの製造

国産 3 社の一翼を担ったのは，大正 15 年 9 月快進社と実用自動車の合併で設立されたダット自動車製造である。実用自動車は，ゴルハム式四輪車からリラー号の開発に成功し，22 年から 5 年までに 200 台余りを生産した。他方，快進社の橋本増次郎は，小型乗用車「ダット」号の生産に成功したが，販売不振を続け，大正 13 年に 4 分の 3 トントラック「ダット 41 型」の開発を行ない，「軍用自動車補助法」の適用を受け，経営再建に努めた。しかしながら，結局フォード・GM の資本進出によって販売不振に陥いった。実用自動車製造の技師長後藤敬義は，「ゼネラルモータースやフォードが日本に進出してきたので，実用自動車会社の小型車はこれらの外車に押され，経営が困難になりました」（前掲座談会記録集㈠ 29 頁）と，実用自動車製造の経営不振の原因をフォード，シボレーとの競争に求めた。このため，久保田篤次郎は，実用自動車製造の経営再建策として「軍用自動車補助法」の製造補助金と軍用トラックの生産を中心にする再建案を考えた。しかし，「小型車では食えないということで，保護自動車の試行」生産に入ったが，これには，相当の設備投資を要した。そこで，久保田篤次郎は，陸軍の能村磐夫の快進社との合併勧告に応じるのである。陸軍では，能村磐夫を通して軍用トラックの量産化を推進し，最終的に国産 3 社の合同を画策するが，その第一段階として実用自動車製造と快進社の合併を推進するのであった。

㈥　軍用自動車メーカーの合併運動と陸軍の自動車政策

久保田篤次郎は，これら両社の合併が陸軍の自動車政策の一環である点について次のように指摘する。

「能村磐夫さんから「今からはじめたのではたいへんだ。橋本増次郎がダット自動車で軍用車の資格を得たが，設備がないということだから，一緒になったらどうか」という勧告を受けました。それでダット自動車と実用自動車とが合併したのであります。」（前掲座談会記録集㈠ 30 頁）

国産自動車メーカーの 3 社は，軍用トラックの生産を拡大しながら，ビッグ・スリーに対抗して自動車生産を確立すべく昭和 2 年に国産品愛用運動を推進し，政府に国産自動車産業の確立を要請した。殊に，石川島造船所の社長渋沢正雄は，国産工業振興の運動を推進し，その旗

頭となって軍，政府，議会に働きかけ，奔走した。陸軍の伊藤久雄は，「昭和4年頃に渋沢正雄さんが，国産工業振興の運動を盛んに行なって」「国産工業振興を国会にはたらきかけ，ついで自動車工業をとりあげた」と国産自動車メーカー3社の国産工業振興運動について述べている。

㈦ 商工省の標準型式自動車の製造と総力戦の準備

ビッグ・スリーのノックダウン生産の本格的発達と国産3社の国産品愛用運動は，陸軍，商工省，そして，鉄道省の自動車政策に深い影響を与え，国産自動車産業の確立に取り組ませるのである。浜口雄幸内閣の商工大臣俵孫一は，昭和4年9月に国産振興委員会に対して次の3点を諮問した。

⑴ 自動車工業を確立する具体的方策如何

⑵ アルミニューム工業を樹立する具体的方策如何

⑶ 空中窒素固定工業を確立する具体的方策如何

以上のように委員会が自動車工業を取り上げる理由は，ビッグ・スリーの競争の前に国内市場から駆逐され，かろうじて軍用トラックの生産で経営を維持している国産自動車メーカーを救済し，国産自動車産業を確立することであると，次のように指摘する。

「我国ニ於ケル自動車工業ヲ観ルニ未ダ微々タルモノニシテ，僅ニ少数ノ軍用車ヲ製造スルニ止マルト雖，其ノ技術ハ既ニ相当進歩シテオリ，唯製造輌数僅少ナルガ為，生産費嵩ミ価格ニ於テ輸入品ニ対抗シ得ザル状態ニ在リ。故ニ需要激増ノ趨勢ニ鑑ミ，有効適切ナル助長方策ヲ講ジ以テ本邦ニ自動車工業ヲ確立スルハ主要産業ノ振興並ニ国際貸借ノ改善ニ刻下ノ要務ト認ム」

この諮問を受けた国産振興委員会は，国産自動車メーカーの多車種少量生産の特質に関心を注ぎ，その解決策を検討して，翌5年5月に次の5点にわたって答申した。要約すると，

㈠ 当初製造する種類は貨物自動車及び乗合自動車の中級車とする。

㈡ 製造規模は5年目で年産5千台程度のものとする。

㈢ 製造方法は分業に依ることとし，各部分につき精密なる規格を定め，自動車工場及びその関係工場を一体系の下に統制する。

㈣ 現存自動車工場及其の他の工場設備経験等を可成利用する。

㈤ 政府に於て適切なる保護の施策を講じ尚国産自動車の使用奨励に付ては特別な考慮を払う。

等である。

この答申は，国産自動車メーカーの多車種少量生産の問題点を中心にして検討し，その結果，工業組合法に基づいた製品の均一化と規模の経済を追求する単一車種年5,000台の量産体制との実現に，国産自動車産業の再編成を求めるのである。

第二次若槻礼次郎内閣の商工大臣桜内幸雄は，答申された単一車種と年5,000台の量産体制を具体化すべく年予算6万円で昭和6年5月に自動車工業確立調査委員会を発足させ，検討を命じた。委員会は，東京帝国大学教授斯波忠三郎を委員長とし，国産3社の社長渋沢正雄，松

方五郎，久保田権四郎，及び各関係省庁（内務・大蔵・海軍・鉄道・商工省），さらに陸軍省整備局長林　桂，陸軍自動車学校長飯田恒次郎，兵器局長植村東彦等の計 18 名のメンバーで構成された。この委員会は，単一車種の型式について，(1)「標準型式自動車」の開発，(2)生産と販売体制，そして，(3)政府の保護助成に関してそれぞれ特別委員会で検討させた。これら「標準型式自動車」構想へ委員会をリードしたのは，陸軍整備局林　桂と鉄道省工作局車輌課長朝倉希一であった。

鉄道省の技師島秀雄は，省営バスの経験から「各種各様の車を採用したのでは困るので，1 種類に統一したい」「そうすれば保守の上からも製造上も都合がよいと考え」，そして，「この点軍部の意向とも一致したわけです」と述べ，委員会の標準型式自動車を鉄道省の省営バスに採用する方針を明らかにするのである。同様に，技師朝倉希一は「標準設計は鉄道でほとんど出来ている」「そこでこの委員会（自動車工業確立調査）はその標準設計にすぐ持って行った」と述べている。

7　満州事変の軍用自動車部隊と総力戦における自動車動員問題

昭和 2 年から 8 年迄陸軍省整備局に勤め，陸軍の自動車政策を担当した中田佐一郎は，「軍用自動車補助法」の問題点と限界に直面し，その打開策を標準型式自動車に求めた。「軍用自動車補助法」の第一の問題点は多車種であり，第二の問題点は製品及び性能の均一さを欠く点である。

第一の多車種の問題は，「軍用自動車補助法」に軍用トラックの「銘柄の制限」のないことに由来する。「軍用自動車補助法」は，「主に貨物の運搬を目的とする車輌」で，「資格審査に合格すれば保護自動車」と認定するために，多数のメーカーの多種類のトラックが軍用トラックとして生産されるのである。中田佐一郎は，多車種少数生産の幣害と問題について次のように指摘する。

「補助法の適用を受けていたメーカーは石川島造船所自動車部，東京瓦斯電気工業，ダット自動車製造の 3 社で，これら 3 社合計の生産は年間 200～300 台でした。自動車工業育成の見地からいえば，この程度の生産台数に対して，車種が多いことは大いに検討を要する問題であります」（前掲座談会記録集㈡ 54 頁）

これら多車種少量生産の限界と幣害を解決する方策を，標準型式自動車の設定と国産 3 社の協同生産という工業組合法の構想に求めた中田佐一郎は「軍としては，1 トン，1 トン半，2 トンの 3 種類ぐらいにしぼり，これをメーカー各社の共同設計で造ることを考え」共同設計に基づく標準型式自動車構想を自動車工業確立調査委員会で採用することを整備局長林　桂に提案させるのである。

第二の問題点の車種の製品及び性能の均一性の欠如は，陸軍自動車部隊の機動性と運行計画に重大な幣害を生じさせ，軍の作戦行動を困難にさせる原因となる。同じ性能の自動車を中心にして部隊を編成することは，その機動性からだけでなく，部品の補給と修理の容易性，迅速

性からも不可欠な条件である。満州事変で国産車の種類の多さからくる部品数の多さと故障の多さとが，作戦行動上重大な問題となったのである。中田佐一郎は，「第一線の部隊にとって，性能の異なる自動車の運行計画を立てることは，実に煩にたえないものです」と強調する。

自動車工業確立委員会は，満州事変の勃発を背景に，鉄道省の省営バスに基づく経験から，「軍用自動車補助法」の限界と幣害を検討した。その結果，委員会は，昭和７年３月に商工大臣山本悌二郎に，国産振興委員会の答申の具体案を８項目にまとめて答申した。それは，次の３点に要約される。

㈠　国産の標準型式自動車は積載量1.5トン，２トンクラスの中級車とする。

㈡　標準型式自動車の生産，販売の組織は統制し，１社体制のもとに年間1,000台以上の生産を行ない，統一の販売機関を通して販売する。

㈢　政府は，製造奨励金の交付，官庁での使用励行，所得税・営業税等の課税の減免措置，関税の改正等の保護奨励を行なう。

商工省は，委員会が答申した生産及び販売の１社体制を実現するために，国産３社の協同組織化(工業組合法)，さらに，国産３社の合同による１社体制の設立を推進する自動車政策の具体化に全力を注ごうとする。

商工省は，標準型式自動車を生産するために国産３社の協同組織である「国産自動車組合」を工業組合法に基づいて昭和７年６月に組織させた。さらに，予算13万円を計上して１台当り300円の製造奨励金を交付し，この「商工省標準型式自動車」の生産を国産自動車組合に命じた。次に，国産自動車組合の製造した商工省標準型式自動車を販売するために国産３社の協同組織を一本化するものとして昭和８年12月に，「協同国産自動車㈱」を発足させた。

８年の商工省標準型式自動車の製造に向け，商工省は，予算７万5,000円を計上して，１台当たり500円の製造奨励金を交付し，150台の生産を国産自動車組合に命令した。次の９年には予算13万円で，１台当たり250円を交付して700台の生産を行なわせた。

商工省は，国産自動車工業確立対策を昭和７，８，９年に進め，工業組合法を骨格にする商工省標準型式自動車の生産，販売を確立するのに一応成功した。そして，陸軍も，この商工省標準型式自動車の生産によって，「軍用自動車補助法」の限界と問題点をある程度打開させ，さらに，中級車を満州国向けに配備できる目途をつけ，総力戦への準備を整(ととの)えた。かくて，陸軍は，満州における自動車政策と総力戦の準備体制を築くのに目途をつけるのである。

８　標準型式自動車の共同生産と鉄道省の技術指導

商工省標準型式自動車を具体化させるに当っては，鉄道省の車輌生産方式が大きな役割を果した。当時，共同設計，共同生産のノウハウは，国産３社，商工省において標準型式自動車の製造に応用するほど蓄積されていず，鉄道省車輌課に負うところが大きかったのである。鉄道省技師島秀雄は，「私は専門が汽車屋ですから，汽車の方では方々の会社を集めて，共同設計，統一設計を行なうことが常でしたから，その考えを自動車にも広めて，統一設計がよいと考え

ました」（前掲座談会記録集㈠ 37 頁）と述べている。標準型式自動車の共同設計は，鉄道省島秀雄を中心にして国産 3 社の技師陣である楠木直道（石川島），小西晴二（ガス電），後藤敬養（ダット），そして，陸軍上西甚蔵等によって行なわれた。エンジン，主要部品の設計担当は，国産 3 社と鉄道省で受け持った。すなわち，㈠石川島がエンジン，㈡鉄道省がフレーム，ステアリング，ボンネット，ロード・スプリング，㈢ダット自動車がクラッチ，プロペラシャフト，トランスミッション，㈣ガス電がホイール・ブレーキ，フロントアクスル，リアアクスル等を担当し，共同生産組合方式を採用した。

国産 3 社と鉄道省との共同設計に基づいた標準型式自動車は，6 気筒 4,390 cc の 1 トン半と 2 トン車の 2 車種であり，トラック（T×35・40）とバス（B×35・40・45）の共通シャシーである。三菱重工の土手義雄は，「商工省標準自動車は」「67 馬力のガソリンエンジンを搭載したトラック 2 機種，バス 3 機種で」あったが「主導的役割を演じたのは鉄道省であった。島秀雄技師一派の技術陣がその設計を指導したものである」（「ふそうの歩み」47 頁）と指摘する。

この商工省標準型式自動車は，鉄道省の省営バス，民間の乗合自動車，貨物自動車として使用され，と同時に，陸軍の自動車部隊，満州国の自動車として使用され，中級車市場において不動の地位を確立する。その後，国産 3 社は合併して，昭和 9 年に伊勢の五十鈴川の名前を取って「いすゞ」と命名され，現在のいすゞ自動車となった。

9　鉄道省の自動車政策 —— 標準型式自動車の採用とバス事業の開始

鉄道省の省営バスが，商工省標準型式自動車の決定に大きな役割を果した点は，前述したところである。

四大工業地帯の発達を担う近代的都市の勃興と人口移動の増大は，輸送革命を生じさせ，短距離及び中距離の旅客輸送事業は都市と市町村の間を結びつける主要な近代的交通手段となり，鉄道を補完する形となり，鉄道省のバス事業を発足させた。

これらバス，トラック等の自動車の登場は，地方鉄道に影響を及ぼすが，長期的に鉄道の衰退という現象を引き起こした。そこで，鉄道省は，国鉄に対する自動車の影響調査を大正 15 年に行なった結果，国鉄沿線では 1 日当り旅客で 14,483 人，貨物で 2,003 トンが自動車に取られ，減少となっていた。自動車の輸送革命が短距離及び中距離輸送を事業とする地方鉄道の経営をかなり圧迫し始めたのである。同じ時期の別の調査に依れば，私鉄を含めた「全国の民営自動車交通運輸事業が，すでに 50 km 以内の貨物運輸面において 40 パーセント，旅客運輸では 10 パーセントほど国鉄の輸送分野を浸蝕していた」（「日本自動車工業史稿」㈡，298 頁）のである。

そこで，浜口雄幸内閣の鉄道大臣江木翼は，自動車の輸送革命に対応する交通系路の調査とその対策のために昭和 4 年 9 月，自動車交通網調査会を発足させた。同じ 9 月に，商工大臣俵孫一が国産振興委員会に対して「自動車工業を確立する具体的方策如何」を諮問したことは前述したところである。鉄道省と商工省の両委員会は，国産自動車産業の確立策を中心にして，一方で国鉄自動車運輸の基本方針を答申し，他方で国産の標準型式自動車に関する答申を行な

うが国産品愛用運動を背景にする点では共通した土壌の上に発足したのである。

この自動車交通網調査会は，国鉄自動車運輸の基本方針として次の 3 点を中心にして答申した。その答申内容は，

㈠　鉄道の将来建設のうち自動車で代行できるもの，採算の取れない既存の地方鉄道で自動車に代行させるものを合わせ 82 路線，4,896 km は国鉄自動車の省営バスの経営する路線とする。

㈡　幹線鉄道と地方鉄道間を連絡させ，或いは，補充させ観光開発を行なう等に省営バスを利用し，発展させる。

㈢　省営バスは国産自動車，つまり商工省標準自動車を使用する。

等であった。

㈠　先行 3 社国産メーカーの中型車バスの開発

鉄道省は，自動車の輸送革命に対応し，省営バス事業を営なむべき運輸局で検討を既に行なっており，昭和 2 年に技師菅健次郎を欧米の交通運輸と輸送革命について調査させるため派遣していた。そこで，運輸局長久保田敬一は，この答申に基づき省営バスの事業を組織し，さらに，省営バスの開発を技師菅健次郎に命じた。菅健次郎は，32 人乗りの省営バスの試作を国産 3 社に行なわせた。他方，技師島秀雄は，「鉄道省はバス事業をやるに当って，国産奨励の主旨から国産車を使う方針でありました」と指摘する。これは鉄道大臣江木翼の強い希望であった。朝倉希一は「江口さんが鉄道大臣になりまして，国産奨励をやらなければならぬ，自動車は遅れているが」「自動車の設計をやれ」と指摘する。

また，ダット自動車製造の橋本増次郎は，昭和 4 年 6 月に軍用保護自動車の資格審査に合格したダット 61 型を省営バスの試作車として開発した。ガス電の技師長星子勇を中心にした技術陣は，アメリカのグラハム・ページ社のエンジンを取り寄せ，スケッチしてＰ型エンジンを設計し，TGE-MP 型バス（チヨダ）を完成させた。そして，石川島自動車製作所の工場長石井信太郎はウーズレー型を改造した 6 気筒 4,070 cc のスミダＡ 6 型バスを試作した。鉄道省は，これら国産 3 社の試作車を昭和 5 年 2 月に試験し，その結果，石川島のスミダ LB 型低床バスとガス電の TGE-MP 型低床バスを省営バスとして採用した。

これら試験車の性能を調査した鉄道省が最初のバス路線である岡崎―多治見間 65.8 km にバス 17 台で以って省営バス事業に乗り出したのは，昭和 5 年 12 月であった。ちなみに，採用された省営バスの 17 台の内訳は，ガス電の TGE-MP 型の 14 台，石川島のスミダ LB 型の 3 台であった。以後，省営バスは，6 年の三田尻―山口間，7 年の亀山―三雲間で営業を行ない，5 年後に 35 路線，1,765 km に 377 台の省営バスを走らせるほどに発達した。

次の図表－18 は，鉄道省の省営バスが昭和 5 年から 10 年にかけてわずか 5 年間で全国的規模に発展した軌跡を示している。この図表－18 によれば，省営バスは，昭和 5 年の 25 台から 10 年の 377 台へ 15 倍の伸び率となり，輸送革命の一翼を担うほどに成長したのであった。さらに，

図表－18 「鉄道省の省営バス」 （単位：台）

昭和年	旅　客 自動車	旅客牽引 自 動 車	付随車	トラック	計
5	15	－	－	10	25
6	22	1	4	10	37
7	47	16	40	14	117
8	100	16	40	25	181
9	198	16	40	44	298
10	267	16	40	54	377

出典）「トヨタ自動車 30 年史」30 頁より作製

図表－19 「省営バスのメーカー別生産台数」

	（石川島） スミダ	（ガス電） ちよだ	（三菱） ふそう	（川崎） 六甲	外車	計
旅客自動車	42	76	84	61	4	267
旅客牽引車	－	6	10	－	－	16
付随自動車	－	10	－	30	－	40
貨物自動車	14	18	－	22	－	54
計	56	110	94	113	4	377

出典）「いすゞ自動車 50 年史」25 頁より作製

国産車メーカーは，省営バスを通して新しい自動車メーカーを創出するのである。これは，次の図表－19 に示されているが，三菱重工の「ふそう号」と川崎車両の「六甲号」の追加生産に見出される。

㈡ 後発国産車バスの開発 —— 三菱ふそう号（大型）と川崎車輌の六甲号（小型）

全国への省営バスの拡大と発展は，バス路線の道路事情と旅客輸送状況とから，大型バス，さらに，小型バスを追加させるのである。というのも，省営バスは中型バス（標準型式自動車）でカヴァーしきれない道路に導入されたからである。省営バスは主に急坂・悪路の山間地帯を走るため，強馬力，かつ耐久力のある大型バス，或いは小型バスの国産車の導入が望まれた。したがって，菅健次郎は，大型バスの試作車を三菱神戸造船所の車両設計係長中本守，内燃機設計課軽機関係長大井上博に発注した。大井上博を中心とする技術陣は，大型バスを開発するために昭和 6 年アメリカのホワイト 65 A型，GMC の WX 型，スイスのザウラー 3 BNPL 型を取り寄せて車両分解し，ホワイトをスケッチした「三菱B 46 型乗合自動車」を試作した。この 100 馬力のB 46 型大型バスは，東大の隈部一雄助教授の指導の下に性能試験を受け，「鉄道省C 型乗合自動車」（ふそう号）として省営バスに採用された。8,800 円の納入価格であった。

当時，造船業界は大正 11 年のワシントン海軍軍縮条約による主力戦艦（八八艦隊）と航空母艦の保有量制限（日本 31 万 5,000 トン）のため主力艦の整備，縮小を余儀なくされ，さらに，昭和 5 年のロンドン海軍軍縮条約での補助艦保有量制限（日本 10 万 8,400 トン，対米比 6.02 割）を受け，深刻な不況に襲われ，川崎造船，石川島造船の再建問題を生じさせていた。三菱

神戸造船所も，同様に，不況対策を余儀なくされていた。これら造船所は，自動車産業への進出とその拡大を再建策の中心課題としていたが，神戸造船所も同様の動機から自動車生産に取組むのである。大井上博は，「不景気で苦しんでいたときでもあり，それに官庁相手の仕事でもあるからということで始め」（前掲座談会記録集㈠71頁）たと三菱重工の自動車進出について明らかにする。川崎造船所が自動車部を分離して昭和3年5月に川崎車輌㈱を発足させ，省営バスの試作に着手したのは，昭和6年であった。川崎車輌では，軍用保護自動車を試作すべくアメリカのパッカード型トラックの性能検査を既に行なっていたが，60馬力の6気筒KW 43型バス（六甲号）を小型バスとして鉄道省に納入した。

かくて昭和10年には，省営バスは三菱重工の「ふそう号」，石川島自動車のR型バス，中型車としてガス電の「ちよだ号」，石川島の「スミダ号」，そして，小型車として川崎車両の「六甲号」と，フルラインの車揃えを終え，本格的な発展期を迎えた。前の図表－19から窺えるように，省営バスの生産メーカーは，省営バスの発達に伴ない，国産自動車メーカーとしての地位を確立させていくのである。すなわち，昭和11年3月時点での省営バス377台は，石川島の「スミダ号」56台，ガス電の「ちよだ号」110台，三菱造船所の「ふそう号」94台，そして，川崎車輌の「六甲号」113台の内訳であり，鉄道省のこれら省営メーカー4社への集中的なバス発注を示している。

鉄道省の省営バスは，昭和恐慌期に国産自動車メーカーを育成する役割を果し，さらに，三菱重工，川崎車両を自動車メーカーへ進出させ，その発展に大きな役割を果した。

10　ディーゼルエンジンの開発と輸送の大型化・高速化

㈠　ディーゼル自動車の開発

さらに，省営バスはガソリンエンジン車に加えて新しくディーゼルエンジンのバスを採用し，国産車メーカーにディーゼルエンジンの開発に取組ませた。

陸軍車は，大正末期からの世界的なディーゼルエンジンの発達と燃料対策を背景にしてディーゼルエンジンを艦船，戦車，自動車等に搭載させ，軍備の近代化を図ろうとしていた。陸軍は，大正12年に戦車の国産化を計画し，その実施を試み，ガソリンエンジンと並んでディーゼルエンジンを研究し，三菱の大井工場にその試作を発注した。三菱は，昭和8年に八九式戦車用のディーゼルエンジン（Z）を開発した。陸軍自動車学校は，12年頃ディーゼルエンジンを自動車に搭載させるべく，その試作を三菱造船，池見鉄工，新潟鉄工，神戸製鋼，東京自動車工業，川崎造船所（川崎車両）に発注した。

㈡　ディーゼル戦車の開発と原乙未生，三菱の潮田勢吉

陸軍のディーゼルエンジンの開発とその発達に中心的役割を果したのは，「戦車のエキスパート」と言われた原乙未生である。原乙未生は，山下奉文を団長とする訪欧ミッションのメンバーとしてヨーロッパに派遣され，ドイツを中心にしたディーゼルエンジンの調査研究を行なった。

この訪欧ミッションの「目的は「ソビエト陸軍の戦車の数量，配備に対して，我陸軍は如何に対処するか」（「ふそうの歩み」84 頁）であり，対ソへの戦車対策であった。このミッションに三菱造船の技師潮田勢吉が加わり，高速ディーゼルエンジンの調査研究を行ない，殊に，スイスのサウラー社のディーゼルエンジンに関心を深めた。

三菱航空機㈱東京製作所（大井工場）では，昭和 5 年に，陸軍の八九式戦車に搭載する直接噴射式 A6120VD ディーゼルエンジンの開発に成功した。そこで三菱は，昭和 7 年からの陸軍の戦車整備計画の主要発注先となり，大井工場では増産の余裕がないため，戦車専用工場として丸子工場の建設に着手した。

㈢　満州ディーゼル自動車の開発と三菱

さらに，三菱は，関東軍の要請を受け，満鉄及び満州国へ，大量のディーゼルエンジン車 CT20 を送り込み，その結果満州の自動車生産を巡って鮎川義介の満州重工業計画と対立を深めることになった。

㈣　池見鉄工所のディーゼル自動車開発と今井武雄

池見鉄工所では技師今井武雄が M.A.N の 100 馬力ディーゼルエンジンをスケッチして昭和 7 年に水冷 4 気筒小型エンジンの開発に成功し，海軍の内火艇に搭載した。陸軍は，このディーゼルエンジンを自動車に搭載することを勧告し，その改善を命じた。これを受け，池見鉄工所では，このディーゼルエンジンの改善に取り組み，昭和 10 年に 70 馬力の空冷式 4 気筒エンジンを開発し，軽 6 輪トラックに搭載し，陸軍に採用された。

㈤　省営ディーゼル自動車の開発と菅健次郎

陸海軍のディーゼルエンジン研究とその応用に刺激され，鉄道省も省営バスにディーゼルエンジン車を導入し，その効率化と燃費対策に乗り出すのである。省営バスのディーゼルエンジンを推進したのは，自動車課長菅健次郎であった。省営バスは悪路と急坂を主とする山間地方を走るために，整備された道路を走るよりもガソリンの消費量が多く，その対策を不可欠とされていた。当時，ディーゼル・オイルはガソリンの約 4 分の 1 の安い値段であり，ディーゼル化すれば，燃費は 4 分の 1 で済んだ。その上，ガソリンは揮発性が高く，蒸発する量も多かった。また，昭和恐慌期のため，輸入超過による外貨不足が日増しに大きくなっていた。石油の輸入を抑止し，節約することは，国の燃料対策としても重大問題であった。菅健次郎は，技術上，経営上，ガソリンエンジンをディーゼルエンジンに替えて省営バスの効率化，燃費節約を図るため，三菱神戸造船所の大井上博にディーゼルエンジン車の開発を依頼した。大井上博は，商工省の研究奨励金を受けて，昭和 10 年に予燃焼室式ディーゼルエンジン（SHT6）を完成させ，11 年に省営バスに納入した。

鉄道省は，三菱造船所の「ふそう」BD46 型 70 馬力のディーゼルエンジンで省営バスのディー

ゼル化を図り，石川島自動車，ガス電，そして，川崎車両にディーゼルエンジン車を注文した。鉄道省の省営バスはディーゼルエンジンの開発が遅れていた国産３社をディーゼルエンジンの生産会社へ統合させるのに中心的役割を果すのである。さらにディーゼルエンジンのメーカーは，次の準戦時体制期に，業界再編成と企業合同を陸海軍，商工省，及び，鉄道省の自動車政策によって推進されるのであった。かくて，日野自動車といすず自動車が統一型ディーゼル自動車の最大メーカーとして登場し，総力戦の中枢に位置づけられ，ガソリン自動車メーカーである日産自動車とトヨタ自動車と共に両翼の一端を占める。

総力戦構想は第一次世界大戦の中から生み出され，⑴資源調査，⑵軍需工業動員法，そして⑶軍用自動車工業法の制定を契機に準備される。とりわけ，軍用自動車，さらに標準型自動車の共同生産，省営バスの開発は満州事変の自動車部隊の活躍に帰結し，陸軍，商工省の自動車政策の成果であり，続く日中戦争，第二次世界大戦の総力戦への本格的展開を育くむのである。