

タイトル	日本自動車産業と総力戦体制の形成（一）
著者	大場，四千男；OHBA, Yoshio
引用	開発論集(101)：145-173
発行日	2018-03-16

日本自動車産業と総力戦体制の形成（一）

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

一章 ヒットラーとドイツの大衆車構想

我が国における自動車産業を特色づけるものは昭和 11 年 (1936) に制定された「自動車製造事業法」である。この事業法は昭和恐慌対策として推進された国産振興運動と重化学工業化を集約し「大衆車構想」を国民的課題として実現しようとするものであった。

昭和 10 年には我が国の資本主義は「大衆車」を国民的産業として成立させるほど高度に発展した段階を迎えつつあったといえるが、しかし、高度な資本主義の発展を背景に成立する我が

* (おおば よしお) 北海学園大学開発研究所特別研究員

国の自動車産業は、構造的には欧米諸国とはその違いを大きくしている。

欧米諸国において、自動車産業は自国内で生誕し、自生的に内部発展する産業資本主義の自由競争市場の中で成長する。しかし我が国では欧米先進国からの技術導入とエンジンのスケッチを行なうことで技術移転型の発展と政府の保護政策とを両輪にする国家経済主義に支えられて自動車産業の発展を見るのである。

昭和前期において自動車産業を「大衆車構想」に基づいて確立しようとする動きは我が国と欧米諸国で共通して見出されるが、その内容には大きな相違がある。とりわけ、アメリカ・イギリスが、シボレーとT型フォードに代表されるように、自動車産業を民間会社の競争を通して自生的に経済的に発展させようとするのに対して、ドイツ・日本は国策会社、許可会社として政府の自動車政策を背景に政治的・軍事的に発展させようとする。

しかし、産業構造・資本主義の寡占市場を同じくするドイツと日本は、「大衆車」の種類、ひいては自動車政策そのものにおいて全く別の方向に進むのである。

1 ドイツの「大衆車構想」VW 車開発

「ドイツの大衆車構想」

ドイツでは、A. ヒットラーが、1933 年（昭和 8）1 月 30 日に首相に就任するが、翌月の 2 月には、念願であった自動車政策を立案し、その具体化に取り組むのであった。

自動車政策は、第 1 に「大衆車構想」を具体化すること、第 2 に民族系資本を中心に自動車工業を確立すべく保護育成政策を推進することである。

政府は「大衆車構想」を具体化すべく、「独逸ノ自動車工業ト政府ノ方針」を明らかにする。

「政府ノ方針」はアメリカが「自動車数 2,400 万台」に対しドイツは「5, 60 万台」と約 40 分の 1 に過ぎない生産台数を「国内ノ自動車数を 3~400 万台」生産し、「3~400 万人ノ国民」の「大衆車」(people car) にすることを根本方針としこの「大衆車」計画を実現させるために、第 1 に「国民ノ収入ニ適スル様ニ価格ト維持費ヲ調和」させること、第 2 に大衆車価格を可能にする量産体制を確立すべく「国産車メーカーヲ保護育成スル」こと、第 3 に自動車を「奢侈品」から「全国民ノ日常用品」にすべく「維持費ヲ廉クシ、我国ノ燃料ヲ増加確保シ、必要ナル道路ヲ建設スル」ことを課題とするのである。

まさにドイツの自動車政策は「政府ガ「大衆車」ノ準備ヲ進メル」ことを特色としており、この「大衆車」は国民の足となる「乗用車」、つまり国民の大衆車を目ざしている。

2 ドイツの自動車工業

日本の自動車工業が日本フォード、日本 GM の資本進出を受け、さらに、昭和恐慌の影響を受けて壊滅的な打撃を蒙り、国産車メーカーの再編成を余儀なくされていた時に、ドイツの自動車工業も日本と同様にドイツ・フォード社、GM 系オペル社の前に国産車メーカーであるダイムラ・ベンツ、D. K. W、アドラー等が苦境に立たされ、さらに、世界恐慌の波を被り、「自

図表－1 「ドイツの自動車生産」

種類 \ 年	1930	1931	1932	1933	1934
乗 用 車	77,290	62,550	42,193	92,610	147,330
トラック	18,297	14,875	8,082	12,407	} 27,325
バ ス	393	159	142	818	
計	95,980	77,584	50,417	105,832	174,655

出典）商工省、「諸外国に於ける自動車」昭和 11 年、11 頁から作製

動車が不振ノ域ヲ脱シ得ナカッタ」のである。ドイツの自動車工業は、上の図表 1 の「ドイツの自動車生産」から窺えるように、1930 年の約 96,000 台から 1932 年の 50,417 台へと半減するのである。こうした自動車工業の危機を救済すべく前述した「独逸ノ自動車工業ト政府ノ方針」が策定され、自動車政策が、ナチス体制の下で指導者本位主義と「大衆車構想」を中心に推進されるようになるのである。

ヒットラー政府は自動車工業の国防的重要性を認め、さらにドイツ経済の自給自足主義を達成するため、国産車メーカーを国内経済の要に位置づけようとしたのである。

ドイツの自動車関税は、乗用車 1 台を輸入する場合、16.7～28 パーセントの課税率を課すのであり、フランスの 45～55.2 パーセント、イタリアの 133.8～195.8 パーセントと比べると著しく低い水準にある。この低関税のため輸入車が一時多量にドイツの国内に流入し、国産車を市場から駆逐しようとする勢いになった。これに対し政府は輸入商品管理権、輸入許可規制等を行行使し、国内自動車産業を保護しようとしたのである。1935 年 7 月に公布される輸入許可規制はドイツ・フォードの組立生産に必要な重要部品、特にモーター・ボールベアリング等の輸入を規制したので、この結果ケルン工場の急速貨物自動車の製造に影響を及ぼした。

これらの政策は、自動車及び重要産業に国産品を使用せしめ、失業対策と自給自足主義を達成しようとする国家経済主義の政策であった。

この他に政府は、(1)自動車の輸出奨励、(2)自動車に関する税の減免政策、(3)自動車保護カルテル等を実施し、自動車工業の保護育成を強力に推進せんとする。1935 年 6 月に制定した輸出奨励金積立とその交付の規定に関する法律は、国内販売車の売上額の一定率（3 パーセント）を積立て、ここから 1 台の輸出車に対し 25 パーセントの奨励金（平均 400 マルク）を交付することで国内自動車工業の確立に寄与せんとするものであった。

他方、対内的な自動車政策について注目すべき点は、自動車価格管理会社の設立とカルテル協定の締結である。1933 年 9 月にドイツ自動車監理会社が設立され、従来の全国自動車組合連合会に代って自動車価格を監督せんとした。この会社の目的は、「営業者全体の利益を図る為共同価格を決定し其の監督を為す」ことである。会社は不合理な割引、投売、過大な景品付売、無賃サービス等を排除して市場統制を図り、さらに、自動車価格カルテルを締結させて自動車業界の産業秩序を確立し、合理化政策を推進しようとした。自動車工業の量産体制はこのカルテル協定を中心に確立されることになるのであり、これはドイツの産業合理化運動（ラチオナ

リジールング)の一つの表れであった。またこのように組織された産業秩序がひいては国家経済主義型資本主義を発達させることになり、ナチスの経済基盤となるのである。

我が国商工省の革新官僚といわれる岸信介は大正15年(1926)4月から昭和2年(1927)と昭和5年(1930)2月から11月の2回に亘ってドイツに派遣され、こうしたドイツの産業合理化運動を視察し、その後商工省の産業統制政策、特に昭和6年(1931)には「重要産業統制法」を立案し、日本における国家経済主義を成立させる契機となる。彼は「ドイツへ行って、ドイツのやっていることを見て僕は非常に感心した。とにかくすべてが合理的な基礎のもとに……すべて計算で無駄を省いてやっている」「これからの日本はこれだという意味で、産業合理化の資料をずいぶん持って帰ったんです」(「産業政策回想録」第7分冊、12頁)と述べている。

3 ドイツ自動車業界の再編成

自動車政策のもう一つの重要な課題は、外資系自動車メーカーに代えて民族資本系自動車メーカーの保護育成を図ることである。フォードが1925年ドイツに100パーセントの資本進出を果たし、組立生産を開始したのに対抗すべく、ゼネラルモータースもドイツ自動車工業に進出し、1929年にオペル社の総株式2億マルクを全て買収し、100パーセント出資の子会社に再編成した。さらに、ゼネラルモータース社は経営者、技術者を派遣し、オペル社を通してその小型車を全世界に供給し、米国本社的大型車、中型車と併せてフルライン政策と垂直的分業関係を展開させ、多国籍企業化を推進せんとした。

しかし、A. ヒットラーが政権を掌握し、ナチス政府が樹立されると政府は、インフラチオン時代の外資流入とその企業支配を排除する政策を次々にだした。政府のこの政策は、外貨輸入防止と国産奨励方策となり、自動車産業においては国産部品の採用と外資系自動車メーカーの排除となった。政府の自動車政策と国内の体制整備とを背景に、オペル社は、発明、特許権をゼネラル・モータース社に譲渡し、その代り25パーセントの株式を買戻した。さらに、オペル社は、3対1の資本割合でゼネラルモータース社と共同経営し、と同時に、会社定款の改正を通して役員の半数を外国人、残りの半数をドイツ人とに振り分けた。その上、オペル社は、株主総会の議決権をドイツ人の株主に多く与えるべく定款改正を行ない、オペル社でのドイツ人の優位性を確保した。そこで政府はオペル社を民族資本系国産車メーカーとして位置付け、ケルンのフォード社と区別して保護育成に乗り出した。

オペル社が民族資本系国産車メーカーに編成替えされると、ナチス政府は国産品奨励方策と輸出奨励金政策を両輪にして、自動車工業を再編成しようとする。その結果、世界恐慌の影響を受け、生産を半減させていたドイツ自動車工業は、前掲した図表-1から窺えるように、1932年の50,417台から1933年の105,832台、さらに、1934年の174,655台へとその生産数を急増させる。このようにナチス政府の自動車政策に後押しされ、外資系自動車メーカーに比べて民族系自動車メーカーの回復とその躍進は著しい。次の図表-2「ドイツの自動車工業」に示されているように、オペル社を中心にする国産車メーカーが1932年の42,096台から1933年の

図表-2 「ドイツの自動車工業」

年 種類 メーカー	1932			1933		
	乗用車	トラック	計	乗用車	トラック	計
〈国産車〉						
Opel	12,432	1,752	14,184	18,494	2,050	20,544
Adler	4,740	228	4,968	5,328	1,236	6,564
Daimler-Benz	5,328	1,236	6,564	7,844	2,423	10,269
Wanderer	1,716	—				
Hanonag	2,496	—				
Krupp	—	204				
Goliath	—	264				
Bussing-NAG	—	636				
B. M. W.	2,520	—				
D. K. W.	3,936	—				
其ノ他	3,348	1,260				
小 計	36,516	5,580	42,096	74,646	10,113	84,759
〈外国車〉						
Ford	1,596	900	2,496	3,996	1,160	5,156
Citroen	528	—		968	—	
Fiat	948	—		946	—	
Chevrolet	348	572		294	218	
其ノ他	1,176	180		1,198	82	
小 計	4,596	1,452	6,048	7,402	1,460	8,862
合 計	41,112	7,032	48,144	82,048	11,573	93,621

出典）商工省、「諸外国における自動車工業」，12 頁より作製

84,759 台へ約 2 倍に増大したが、他方外資系乗用車メーカーは 6,048 台から 8,862 台へと約 1.5 倍の低い伸び率にしか過ぎない。

ナチス政府はオペル社の接収に続き、国策会社として、1937 年にフォルクス・ワーゲン社（VW）を設立し、自動車政策の中心課題であった「大衆車構想」を実現させるべく乗り出すのである。

1933 年 1 月に首相に就任したヒトラーは 2 月にフェルディナント・ポルシェ博士にフォードと同じ大衆車を作ることを命令した。この大衆車は 1936 年（昭和 11 年）6 月の試作車 VW となり、1938 年に VW38 として完成される。

「政府が「大衆車」ノ準備ヲ進メ」た結果、実現された「大衆車」はドイツ国民「400 万」の足となる小型乗用車＝国民車（標準型 985 cc と 1,131 cc のオプション型の 2 種類、水平対抗エンジン）であった。かくて、ナチス政府の自動車政策が「大衆車構想」として小型乗用車＝国民車を実現させた点に高度に発展した国家経済主義型資本主義の発展を窺わせるのである。

第二章 日本の「大衆車構想」

これら一連のドイツの自動車政策、特に、外資系自動車メーカーの排除と統制令を中心とす

る保護カルテル協定は、昭和前期における日本の自動車業界の再編成と産業合理化運動とに深い影響を及ぼす。

1 日産自動車構想 浅野源七

昭和9年(1934)から10年(1935)にかけての日本ゼネラルモータース社との合併計画はその一つの現れである。

浅野源七は鮎川義介社長の指示に基づき、ゼネラルモータース社との合併事業の交渉を担当するが、その交渉の中でゼネラル・モータース社の首脳が日産=GMの合併計画をヒットラーによるオペル社の接収と同じ運命を歩むものとして位置づけ、消極的姿勢に終始している点について次のように指摘する。

「ゼネラルモータース本社の考えは「日本の軍部は国産車の生産を確立したいという考えを強く持っている。しかもドイツにおいては、ヒットラーがオペルの工場を接収した直後であり、日本における合併会社もオペルと同じ運命をたどるのではないか」という懸念と、投資に対する不信感とのために、合併会社の設立を見合わせる事になったものと思われます。」(「日本自動車工業史座談会記録集(1)」、62頁)

日本産業とゼネラルモータース社との合併事業計画は、陸軍の知る処となり、中止を余儀なくされるが、その交渉過程においてはヒットラーによるオペル社の接収が重大な影を落としていたのである。

ドイツの自動車政策は日本の自動車業界の再編成問題に深い影響を与えると同時に、自動車製造事業法の制定を急がせる原因ともなった。

2 軍部の大衆車構想とビッグ・スリーの抬頭

その動きは陸軍及び商工省を中心に展開される。具体的には昭和11年(1936)に「自動車製造事業法」が制定され、「大衆車構想」が生まれた。

「——日本の軍部は国産車の生産を確立したいという考え——」が「大衆車構想」の根本思想を形成し、軍部はシボレー・フォード車に替る国策会社=民族資本の国産車メーカーを発足させんとしたのである。

商工省工政課技師の宮田應義は自動車製造事業法の技術的側面、殊に、自動車工学の立場から「自動車」の大きさとその生産台数及び、「自動車部分品」の種類とその製造数量とを施行令において条文化している。自動車製造事業法施行令の第1条は「自動車」の定義と範囲を規定するものであり、「自動車ハ内燃機関ヲ原動機トシ其ノ気筒容積ノ合計七百五十立方糎ヲ超ユル自動車トス」と小型車以上の普通車を指している。ここで言う「自動車」とは750cc以上の普通車のことなのである。

3 国産車メーカーとビッグ・スリーとの競争

自動車製造事業法が制定される昭和7年(1932)から11年(1936)にかけてのわが国における自動車のメーカー別生産台数は、次の図表-3「自動車各社別生産台数」に示されているよう

図表-3 「自動車各社別生産台数」

単位台

	昭和7年	昭和8年	昭和9年	昭和10年
〈国産車〉				
自動車工業		324(普)	608(普)	531(普)
{旧石川島	267(普)			
{旧ダット	188(小)			
東京瓦斯電気工業	364(普)	561(普)	567(普)	462(普)
三菱重工業	6(普)	120(普)	77(普)	85(普)
川崎車輻	13	38	73	54
日本車輻	2	9	10	20
日産自動車		510(小)	1,170(小)	3,895(小)
高速機関工業(旧太田自動車)		17(小)	99(小)	43(小)
京三製作所		30	97	203
日本自動車		3	—	—
豊田自動織機				18
豊田式織機				11
東京自動車製造				13
ライト自動車	—	—	—	—
計	840	1,612	2,701	約 5,350
普通車(トラック・バス)	696	1,055	1,077	1,181
小型四輪車(同)	184	626	1,710	3,908
〈外資系〉				
日本フォード	7,448	8,156	17,244	14,865
日本ゼネラルモータース	5,893	5,942	12,322	12,492
共和自動車(クライスラー)	760	498	2,574	3,612
輸入組立車計	14,101	14,596	32,140	30,969
輸入完成車	997	491	896	934

出典)「日産自動車三十年史」52頁,「日本自動車産業史」14頁より作製

(普):普通車,(小)小型車

に、昭和7年で国産車メーカーの840台と外資系輸入組立車メーカーの14,087台の計14,927台であった。昭和10年には国産車メーカーの5,350台、外資系メーカーの30,787台の計36,137台である。外資系の日本フォードと日本ゼネラルモータース両社の国内ノックダウン生産台数は昭和7年で自動車市場全体の89パーセント、10年では76パーセントを占めている。他方、自動車工業、東京瓦斯電気工業、三菱重工業は普通車の貨物自動車を陸軍の軍用自動車として生産し、また商工省型式車を省営バス、満州の同和自動車会社向けに生産している。国産車メーカーの普通車は軍需及び官需を中心にする注文生産で、特殊な市場に供給されているのである。これら国産車メーカーの普通車が自動車市場の特殊分野を対象にすることから、民間の自動車市場への供給は輸入完成車と輸入組立車とで果されることになる。図表-3で表わされるように、日本フォードと日本ゼネラルモータース社の占める市場占有率は、ほとんど独占的状态を示すのである。もう一方、小型車市場への供給は、これら大衆車＝普通車と競合しない500ccから750cc以下の小型車を生産する日産自動車、太田自動車(高速機関工業)等によって行なわれた。当時の自動車市場は3種類の車種を中心に構成されているのである。(1)普通車市場では軍用保護自動車、省営バス、商工省型式自動車の中型自動車であり、もう一方の

図表－4 「昭和 10 年における自動車の性能比較」

国 別	車 種	気筒数	排気量 cc	軸間距離 インチ	自 重 kg	馬 力
日 本	ダットサン	4	722	79	600	
イギリス	オースチン-7	4	747.5	81	600	12-2,600
	10	4	1,125	93	785	
	フォード C (ペビ・フォード)	4	8-933 10-1,174	90	—	22-3,500
	モリス-8	4	918	90	737.5	22-3,800
	10	4	1,292	96	1,050	
ド イ ツ	オペル 1210	4	1,193	90		
	1300	4	1,290	97.4		23-3,200
アメリカ	シボレー 34 型	6	3,391	107	1,270	74-3,200
	-マスター	6	3,391	112	1,470	80-3,300
	フォード V 8	8	3,624	112	1,350	90-3,800

出典)「旬刊モーター」より作製

(2)普通車市場は輸入完成車及び輸入組立車を中心に形成され、その中心車種はフォードとシボレーである。他方の(3)小型車市場は輸入完成車のイギリスのオースチンと日産自動車のダットサン、太田自動車のオオタ号等である。

以上の車種別市場構成は、上の図表－4「昭和 10 年における自動車の性能比較」に示される気筒容積（排気量 cc）の大小によって区分される。この図表－4 から窺えるように、ダットサン、オースチンが小型車市場で競合し、1,000 cc クラスはイギリスのオースチン-10、フォード C、モリス、及び、ドイツのオペルの輸入完成車である。そして、普通車はアメリカのシボレー、フォード V 8 の 3,000 cc 以上の輸入組立車を中心としている。

4 商工省の大衆車構想

自動車製造事業施行令第 1 条の「自動車」の範囲が「気筒容積ノ合計七百五十立方糎ヲ超ユル自動車トス」という規定は昭和 10 年 (1935) 当時の我が国における自動車市場で競合するイギリスのフォード C-8 からフォード V 8 の 3,622 cc 迄の全ての車種を内包するものとなっている。自動車製造事業法が 750 cc 以下の小型車を法の対象から外しているが、その理由は「其ノ性能ハ未ダ国防上ノ要求ヲ充シ得ズモノトモ思料セラレズ、仍テ小型車ハ本法ノ直接ノ対象トナルモノトハ思料致シ難シ」とするからである。小型車を法の対象から除外した上で、さらに 750 cc 以上と広い範囲を設定する理由は、台数において少数だが 1,000 cc クラスでの工場進出を規制することを狙ったからである。すなわち、中型車を主に生産するヨーロッパは「最近英国フォード社ヨリ輸入セラルル小型フォード（九三三 cc）又ハ之ニ近キ欧州車ノ如キ気筒容積比較的少キ車ノ製造ヲ企図シ本法事業ノ外ニ出デント」するからである。これら中型車を対象にすることでヨーロッパ諸国からの資本進出を規制することも自動車製造事業法のもう一方の狙いでもあったのである。その上で、「自動車製造事業法」が対象とする「自動車」は、前掲

した図表-3、及び図表-4 に示されている輸入組立車のフォード、シボレーの 3,000 cc クラスを想定するのである。すなわち、「從來本邦ニ於テ最モ多ク使用セラルル自動車ハ米国車ニシテ其ノ気筒容積ノ合計ハ三、〇〇〇乃至四、五〇〇立方糎(フォード 4 気筒 3,360 cc, 8 気筒 3,624 cc, シボレー 3,392 cc)ノモノデアル」と大衆車の大きさを明らかにする。「自動車製造事業法」の対象とする「自動車」の範囲は、750 cc 以上と広義に把握されているが、しかし、その中心の大衆車は主にフォード、シボレーの 2 車種に特定されるのである。

こうしたフォード・シボレーの 3,000 クラスの普通車を大衆車とするところに昭和前期の自動車産業の置かれている歴史的な特質と日本の状況が窺えるのである。ドイツの「大衆車構想」が初期においてオペル社、その後においてフォルクス・ワーゲン社の 985 cc クラスを想定したのに対し、我が国の場合、その「大衆車構想」はフォード、シボレーの 3,000 cc クラスを想定し、「国民ノ足」から全く懸け離れた「軍ノ足」のものとなっている。「大衆車構想」は日本における国家経済主義の軍用自動車政策の中心に位置づけられるのである。

第三章 満州事変と陸軍の自動車政策

1 戦争の自動車動員令

我が国の主要な輸送機関は明治維新以来鉄道及び船舶等の遠距離輸送を中心に発展し、国民の足として展開してきた。他方、都市間輸送、都市と農村間輸送、及び中短輸送は従来の人力（荷車、人力車）、馬匹輸送に代り、軌道（路面電車）、貨物自動車（トラック）、乗合自動車（バス）、円タク、乗用車を中心に発展し、近代的輸送機関へ漸次発達する。自動車が近代的輸送機関の中心に発達する契機になったのは、第一次世界大戦、関東大震災、及び、満州事変の三つの事変である。これら三つの事変は、我が国の資本主義を重化学工業段階へ発展させる原因となり、総合工業としての自動車産業を戦略産業に成長させるのである。

昭和前期の自動車市場は中小企業向けの普通車・小型自動車及び輸送兵器としての軍用保護自動車、省営バス、商工省標準型自動車等を中心に形成され、中小企業の発達と輸送兵器としての自動車が、我が国の自動車市場を特徴づけている。この日本の自動車市場は「軍用自動車助成法」を契機に発達した。

大正 7 年（1918 年）の「軍用自動車補助法」は輸送兵器としての自動車を民間に保有させるのと同時に、未発達である自動車製造業を保護育成しようとする最初の自動車政策となり、と同時に国家経済主義の発達への源流となる。

2 陸軍の自動車政策——日露戦争

明治 37 年（1904）の日露戦争は、海軍の黄海海戦、陸軍の遼陽の戦い、乃木希典の率いる旅順の二〇三高地での戦い、さらに、翌 38 年（1905）の陸軍（大山巖）の奉天でのクロパトキン軍との戦い、東郷平八郎の率いる連合艦隊とロジェストウェンスキーのバルチック艦隊との決

戦で、日本軍の勝利に帰結した。この結果、ポーツマス講和条約では、日本の朝鮮との併合、関東州の租借権(旅順、大連)、南満州鉄道の経営、南樺太等の日本への帰属を認められた。ここに日本は樺太・南満州・朝鮮の植民地を支配する帝国を形成し、と同時に、その経済圏の経営に乗り出すのである。こうした樺・満・朝の植民地支配と帝国建設はその後における第一次世界大戦への参戦、中国への「対華二十一ヶ条の要求」(大正4年)、そして、満州事変への引き金になるのである。陸軍、関東軍はこうした広大な帝国経営と植民地支配をスムーズに営むために近代的輸送網(鉄道、船舶、自動車)を確立するのを緊急の課題とされるのであった。

日露戦争が終了すると陸軍は近代的輸送網の確立と輸送兵器の新しい役割とを自動車に求めんとし、明治40年(1907)2月に軍用自動車に関する調査研究を命ずる陸軍次官の通牒が技術審査部へ出された。そこで陸軍技術審査部はこの通牒「軍用ニ供シ得ルヤ否ヤヲ研究スルコト」に基づいて41年(1908)に、フランスの「ノーム」と、「スナイドル」の2台のトラックを購入し、走行試験などを行なった。実験の結果、技術審査部は、41年(1908)10月に、陸軍自から開発する軍用トラック(当時軍用自動車貨物と呼称)の性能、大きさ等を決定し、製造に乗り出した。この軍用トラックは全備重量4トン、積載量1トン半以上、馬力30馬力以上、最高時速16km/hと定められ大阪砲兵工廠に注文されて44年(1911)5月に国産の第1号車(「甲号自動貨車」)が2台製造された。引き続き、改良された第2号自動貨車が2台、東京砲兵工廠で作られた。

陸軍は、野戦用輸送兵器として自動車を採用し、他方、軍用トラックの性能、戦時使用の仕方、民間自動車の徴用方法、民間への自動車の保有の仕方等の総合的な調査研究を行なう軍用自動車調査委員会を45年(1912)6月陸軍省内に発足させ、本格的な輸送の機械化と輸送兵器の開発を推進させた。軍用自動車調査委員会は、第1に内地、満州の地形において軍用トラックの性能試験を行ない、各種のデータを収集し、第2にイギリス、フランス、ドイツなどの軍用自動車補助法を調査研究し、日本への適用とその実施方法等を具体的に検討を始め、自動車政策に取り組んだのである。

日露戦争を契機に始まった陸軍の自動車政策への取り組みが、軍用自動車調査委員会の下で本格的に行なわれている際に、第一次大戦が勃発し、大正3年8月(1914)黒田清隆、山県有朋、松方正義、井上馨、西郷従道、大山巖、西園寺公望、桂太郎等を中心とする元老大臣会議が開かれ、日英同盟の関係から、首相大隈重信に対独戦へ参加することを要請した。そこで政府は8月23日にドイツに宣戦布告し、ドイツの占拠する山東半島の膠州湾と青島海軍基地、及び、中部太平洋のマーシャル、マリアナ、カロリン諸島を陸海軍に攻撃させ、占領した。陸軍はドイツの青島海軍基地を攻撃するのに工廠で作った4台の軍用トラックに砲弾を輸送させ、と同時に、兵站戦を維持させた。青島攻撃での軍用トラックのこれらの活躍は、兵站作戦でのトラックの軍事的利用と輸送兵器としての新しい役割を陸軍に認識させたのであった。

第一次世界大戦は総力戦を中心とする戦略思想と総動員体制の確立を陸海軍の新しい重要課題にさせ、我が国の資本主義を重化学工業段階と国家経済主義へ発展させ、その中心産業とし

て自動車産業を確立させる契機となったのである。

3 陸軍の自動車政策——第一次大戦と総力戦体制

第一次世界大戦はドイツ、オーストリア、イタリアの三国同盟とイギリス、フランス、ロシアの三国協商との対立で、ヨーロッパを二分し、東南アジアにおける日本とドイツとの対立をさらに深めた。大隈重信内閣は、ドイツ領の山東半島と南洋諸島を占領し、軍政支配下に置くと共に、大正4年（1915）1月に「対華21ヶ条」を要求し、9月には袁世凱政権にこれを受諾させた。21ヶ条要求での東部内蒙古への権益拡大と鉄鉱石、石炭山を経営する漢冶萍公司への借款は満州事変、さらに支那事変の遠因をなすことになったのである。

第一次大戦後の領土の再編成に伴う我が国の市場圏は樺・満・支及び朝鮮等の奥地にまで拡大され、これら広域の帝国市場圏を基盤にして我が国は第一次世界大戦の特需を契機に農業国から工業国へ移行するのである。大正3年（1914）から8年（1919）にかけて産業構造は、農業が45パーセントから35パーセントへ、工業が44パーセントから57パーセントへと転換した。農業と工業との生産総額が逆転し、生産総額の約6割を占めた工業は、中小企業の発達と重化学工業化を基盤に発達するのである。この期間の貿易を見てみると輸出額は5億9,100万円から20億9,500万円へと3.54倍の伸び率であり、輸入は5億9,500万円から21億7,300万円への3.65倍の増加である。戦争特需は輸入を上回って輸出を増大させ、この結果、金保有高は3億4,100万円から20億5,500万円へと約6倍の伸び率となったのである。

図表-5「工場規模別電動機の推移」に示されているように、我が国の工業は、零細小規模工場、中規模工場、大工場の3種類から形成されており、従業員5～9名の工場が46パーセント、10～29名の工場が36パーセントと零細小工場で82パーセントを占め、30～49名、50～99名、100～499名の中規模工場が約17パーセントであり、500～999名及び10,000以上の大工場が1パーセント未満（約0.7パーセント）である。

戦争特需はわずか5年間で工場数を31,717から43,949へ約1.4倍と増大させ、この結果、

図表-5 「工場規模別電動機の推移」

従業員 規模	1914（大正3）				1919（大正8）			
	工場数	原動機 使用工場	原動機 装備率	電化率 （A）	工場数	原動機 使用工場	原動機 装備率	電化率 （A）
5～9名	14,655	4,244	28.96	41.40	20,118	9,294	46.20	36.68
10～29	11,553	5,681	49.17	19.84	15,684	10,232	65.24	34.94
30～49	2,342	1,783	76.13	6.09	3,466	2,971	85.72	28.40
50～99	1,803	1,583	87.80	9.82	2,474	2,299	92.93	29.58
100～499	1,155	1,084	93.85	18.29	1,881	1,828	97.18	43.27
500～999	124	120	96.77	32.68	202	202	100.00	69.60
1000～	85	83	97.65	36.77	160	159	99.38	56.07
全工業	31,717	14,398	45.40	22.94	43,949	26,947	61.31	45.19

出典）各年次『工場統計表』より算出。松島春海「エネルギー電化に関する一試論」148-149頁より作製

生産総額は 31 億円から 119 億円へと 3.8 倍の急増を遂げたが、こうした工場数の急増は戦争特需を主に受ける規模の大きい工場に集中し、零細な中小企業群と大企業との格差を大きくさせるのである。殊に、戦争特需は、図表-5 から窺えるように、30～49 名の工場を 1.5 倍、100～499 名の工場と 500～999 名の工場をそれぞれ 1.6 倍、そして、1,000 名以上の工場を 1.8 倍へと増大させている。

しかも、500 名以上の工場数の急増とその規模拡大は、戦争特需が集中する火薬、染料、肥料、兵器、弾薬、船艦、電気機械、工作機械、鉄鋼、金属、石炭、衣類等の主要な重化学工業製品の分野で一挙に行なわれるのであった。

戦争特需が重化学工業製品に集中しているのは、機械器具工業の工場数と化学工業の工場数の急増に現われている。すなわち、機械器具工業は大正 3 年 (1914) の 3,134 から 8 年 (1919) の 5,900 へ 1.9 倍に工場数を増加させ、なかでも、金属製品が、第一次大戦をはさんで 3.2 倍と最も高い伸び率となり、次いで、船舶車輛が 2.9 倍、機械が 2.1 倍となっている。

他方、化学工業も 3,225 から 5,426 へ 1.6 倍の伸び率である。逆に、染織工業は 13,249 から 11,954 へと 10 パーセントの減少となっている。食品工業は 1.2 倍と微増を示している。

戦争特需の特定産業への集中は、産業構造を軽工業（染織工業、食品工業）から重化学工業（機械器具工業、化学工業）へ移行させる。同時に、産業間の不均等発展とその跛行性を強めるのであるが、中小企業群の増大と大工場の重化学工業化とがわが国の産業構造を特徴づけ、総合工業としての自動車産業を発展させる産業基盤の形成に大きな役割を果たすことになるのである。

4 軍需工業動員法と軍用自動車構想

中小企業群の生産能力向上と重化学工業化は蒸気力から電力への動力革命を背景に進行した。動力革命は、次の図表-6「産業別工場電化率」に示されている。この図表-6 から窺えるように、工場の動力源が蒸気力が明治 42 年 (1909) の 65 パーセントから大正 3 年 (1914) の 43 パーセントへ、さらに、大戦後の 8 年 (1919) には 33 パーセントへ減少し、後退しているのに対し、電化率は明治 42 年 (1909) の 13 パーセントから、大正 3 年の 30 パーセントへ、そして、8 年には 61 パーセントへと増大するのである。特に、第一次大戦をはさんで電化率が 61 パーセントと完全に蒸気力（石炭）を追い越し、電力が工場の動力源として確立するのであった。

電化率は染織工業と化学工業で最も顕著に進んだが、電化率の最も高いのは大正 8 年 (1919) の機械器具工業の 69 パーセントである。第一次大戦での高い電化率の進行は、電力——電気機械工業を産業基盤にする新しい経済発展を育くみ、重化学工業のより高度な発達、とりわけ、総合工業としての自動車産業の発達を可能にさせるのである。

第一次世界大戦では初めて飛行機、戦車（ソナム会戦）、潜水艦、軍用トラック等の新兵器が大量生産され、戦場に大量投下され、そして、消耗されるという総力戦が展開され、ヨーロッ

図表-6 「産業別工場電化率」

	1909 (明治 42 年)				1914 (大正 3 年)				1919 (大正 8 年)			
	工場数	原動機 使用 工場	原動 機装 備率	電化 率	工場数	原動機 使用 工場	原動 機装 備率	電化 率	工場数	原動機 使用 工場	原動 機装 備率	電化 率
染織工業(全)	14,753	2,692	31.8	9.0	13,249	6,882	51.9	23.7	11,954	5,364	44.9	55.6
生糸	3,720	2,502	67.3	0.7	3,400	2,604	76.6	6.8	3,511	2,955	84.2	51.5
紡績	142	133	93.7	7.3	133	128	96.2	18.9	370	357	96.5	54.3
織物	8,436	1,182	14.0	13.9	6,769	2,540	37.5	29.5	10,165	5,440	53.5	66.5
機械器具工業(全)	2,526	1,175	46.5	34.3	3,134	1,933	61.7	58.3	5,900	4,675	79.2	69.2
機械	681	514	75.5	22.3	793	696	87.8	52.1	1,721	1,600	93.0	78.0
船舶車両	250	68	27.2	46.7	277	100	36.1	53.1	798	475	59.5	59.5
器具	595	181	30.4	28.0	742	379	51.1	65.5	971	678	69.8	86.4
金属製品	1,000	412	41.2	40.8	1,322	758	59.4	50.3	2,410	1,922	79.8	72.2
化学工業(全)	3,485	1,266	36.3	12.3	3,225	1,085	33.6	28.2	5,426	2,614	48.2	57.2
窯業	1,902	156	8.2	20.3	1,679	323	19.2	30.1	2,728	868	31.8	66.0
製紙	608	111	18.3	7.9	391	186	47.6	29.0	736	403	54.8	49.8
油脂	127	81	63.8	3.4	153	27	17.6	21.0	209	179	85.6	72.8
製薬	138	48	34.8	13.9	182	79	43.4	15.0	407	272	66.8	79.9
人造肥料	75	50	66.7	10.6	79	67	84.8	23.9	150	125	83.3	32.9
食品工業(全)	6,202	1,302	21.0	8.7	5,688	2,165	37.9	19.3	6,801	3,613	53.1	53.2
醸造	2,892	455	15.7	10.3	2,741	906	33.1	22.2	3,613	1,456	40.3	62.1
全工業総計	32,228	9,155	28.4	10.85	31,717	14,398	45.4	22.9	43,949	26,947	61.3	45.2
工場原動機 全馬力数(馬力)	419,657				1,035,231				1,908,074			
内蒸気馬力数(馬力)	272,092				442,985				634,369			
気力率(%)	64.84				43.40				33.25			
電化率(%)	13.28				30.21				61.11			

出典) 各年次『工場統計表』より算出。

(産業・業種別)原動機装備率：原動機使用工場／工場数。電化率：電動機馬力数／全原動機馬力数。但し、「全工業総計」項目の電化率は平均推定を行うため、電気・ガス業汽力機関馬力数も含めた単純計算を行っている。なお「全工業総計」項目の各数値は、この表に記載を省略した産業別・業種別項目の数値を含む全数である。

出典) 松島春海,「エネルギー電化に関する一試論」154 頁, 161 頁より作製, 一部加筆

バ諸国は、これら新兵器、近代的兵器を大量生産＝大量使用すべく国内工業を軍事用に総動員する総動員体制を組織するのであった。これらヨーロッパ諸国の総動員体制と戦場での自動車と戦争との新しい結びつきを見て、日本陸軍は新しい総動員思想と軍用トラック構想とを具体化する動きに出んとする。

大正 3 年(1914) 7 月にオーストリアがセルビアに宣戦布告してから 4 年後の大正 7 年(1918) にレーニによるロシア革命、ドイツでのワイマール共和国の成立と休戦条約の調印で第一次世界大戦が終った。しかし、同じ大正 7 年 (1918) に陸軍は、我が国での総動員体制を想定する「軍需工業動員法」、民間での軍用トラックを保護育成する「軍用自動車補助法」を公布し、臨戦体制を恒久化しようと試みる。こうした臨戦体制を背景にして寺内正毅内閣はシベリア出兵を強行するのであった。

軍需工業動員法は、平時での工場、事業場、従業員、軍需品の実態調査を定期的に行ない、戦時の補給計画を立て、これら工場、事業場を臨戦の際に徴用し、管理することを定め、総動

員体制を敷くものであり、昭和13年(1938)の国家総動員法を経て、18年(1943)の「軍需会社法」に受け継がれ、一貫して準戦時体制、戦時体制を貫く基本法となった。しかも、「軍需工業動員法」は陸軍と商工省が軍用トラックの集中生産体制を確立すべく、ダット自動車製造、石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業の国産3社を合同させ自動車産業の再編成を進めさせる法的根拠となるのであった。

陸軍は大正4年(1915)には軍用自動車試験班を発足させ、自動車政策のための資料を集めているが、大正7年に陸軍自動車隊に発展解消した。

大正元年(1912)6月に設置されていた軍用自動車調査委員会は、軍用自動車試験が実施する軍用トラックの試験調査に基づき、軍用トラックの性能と大きさを審議し、大正6年(1917)2月に、丙号トラックを「4トン自動貨車」の型式に制定し、続いて10月に丁号を「3トン自動貨車」として決定し、軍用トラックの標準車として確定した。次に、委員会は、軍用トラックの製造、保有、徴用等の方法を図る自動車政策の立案に取組み、ドイツ、フランス、イギリス等の軍用自動車補助法を検討した。この検討に基づき委員会は、大正7年(1918)に「軍用自動車補助法」を制定する。この法案は自動車を民間工場で生産させ、その製造・保有の両面に補助金を交付するというもので、我が国で最初の自動車の産業政策であり、国産車メーカーへの製造補助金の交付(甲種トラック1台1,500円、乙種トラック2,000円)は、ヨーロッパ諸国では見られなかった特異な点である。この意味で「軍用自動車補助法」は国家経済主義の自動車政策の起点となり、ドイツを含めるヨーロッパと相違する異次元の自動車製造法として機能する。

5 陸軍整備局の自動車工業助成策 ― 中田佐一郎

陸軍省整備局に勤務していた中田佐一郎は日本個有の製造補助金制度の背景にある自動車産業の未発達、後進性について次のように指摘する。

「大正期の半ばにおいて、日本の自動車工業はいまだ確立されておらず、国産自動車工業を図ることが先決問題でありました。そのためには使用者に対する補助金の交付とは別に、製造業者に対する補助金の交付も必要であるとの結論に達したのであります。」(「日本自動車工業史座談会記録集」(2)53頁)

自動車も民間工業で生産するのは、第一次世界大戦を契機に採用した陸軍の方針である。

陸軍は兵器の生産を工廠で行うのを原則としてきたが、軍用トラックは直接に陸海軍の工廠では生産されず、民間工場で生産された。その理由は次の2点にあった。

第1は自動車の性質に由来する点である。自動車の性能は技術革新の連続で、絶えず変化し、向上するため直接生産するには莫大な設備投資と運転資金を要する。さらに、自動車は平時において保守、修理、及び整備等の一連の経費負担を要し、直接大量に保有した場合、かなりの維持費を計上させる。しかし、民間への製造、保有に対してわずかな補助金を交付することで、陸軍は、かなりの数の軍用トラックを保持し、徴用して使用することを可能にされるので

ある。

第2は工廠が戦争特需製品を生産するのに精一杯であり、自動車を生産する余裕が無かった点である。前に述べたように、大阪砲兵工廠は明治43年にフランスのルノー、ノームオートモビル、シュナイダ、イギリスのソニークラフト、ドイツのガッゲナウ社からトラックを取り寄せ、軍用トラック2台を試作し、さらに、東京砲兵工廠はガッゲナウ社のトラックをスケッチして軍用トラック2台の試作に成功していた。東京瓦斯電気工業自動車部技師古林卯三郎は第一次大戦の直前における砲兵工廠の特需生産について次のように述べている。

「陸軍の砲兵工廠は野戦用の大砲をたくさん造っていましたから、小物の型打鍛造に長い経験を持っていました。この技術は自動車の製造に応用できるものです……

その頃ロシアから38式10センチ野砲120門を受注したものの消化する能力がなく、海軍に再発注したことからうかがえます。」（『日本自動車工業史座談会記録集』（2）16頁）

陸軍が輸送兵器としての軍用トラックを直接に生産しなかった理由の一斑は「工廠の製造能力不足ということが、型式4トン貨車の製造を民間に委託する原因の1つであった」（前記記録集（2）16頁）ことによると思われる。

陸軍は「軍用自動車補助法」を通して、軍用トラックを量産化させるために、資金、技術、労働を新しく自動車産業に進出する国産車メーカーに集中的に投下し、自動車産業の保護育成に乗り出すのである。新しく自動車産業に進出する製造企業は第一次世界大戦の戦争特需を生産する重化学工業の代表的企業群であり、戦時利潤と戦時技術とを自動車の生産に注ぐのである。その代表的企業は池貝鉄工所、東京瓦斯電気工業、そして、東京石川島造船所である。古林卯三郎は、戦争特需を生産する重化学工業の発達について、「日本の民間工業は第一次大戦のとき、連合軍の兵器の一部を大量に受注し、相当に工業力を蓄積した（前記座談会記録集（2）14頁）と指摘する。その上で、池貝鉄工所発電機部は帝政ロシア政府からの戦争特需として「モーターボート用20馬力のガソリンエンジンを120台造り」、次いで日本海軍から「艦載用モーターボートに搭載する30馬力エンジン」の注文を受け、製造した。次に、東京瓦斯電気工業（以下ガス電と略称）は、戦争特需として「ロシアから信管の大量注文を受け」、さらに、「志村工場では火薬類の製造もしていた」が、機械工業へ進出すべく「本所業平町にガス管の機械専門工場を設け」と同時に、「新規に大森工場の建設に着手」して自動車、飛行機、工作機械の製造を新しく始めるのであった。東京石川島造船所自動車部技師の石井信太郎は、「戦争中、艦船、起重機」を製造していた石川島造船所が戦争の終了に伴ない「自動車、タービン、水管式ボイラー」分野に進出し、総合重工業企業として発展したと位置づけるのであった。

陸軍は、大正7年（1918年）6月に戦争特需によって重工業企業、或いは総合機械メーカーに発展した発動機製造、ガス電、川崎造船所、奥村電気商会、三菱神戸造船所の5メーカーを選んで民間自動車製造指導工場に指定して、軍用4トン自動貨車の製造を委託した。しかし、これら5メーカーは陸軍の発注した試験的な軍用トラックを少数生産しただけで自動車製造を中止するか或いは打切るのであった。自動車製造の中止理由は種々あるが、1つは少数の生産

台数のため採算が合わないためであり、2つ目は戦争特需に専念するため自動車生産へ振り向ける設備の余裕が無かったためである。せっかくの陸軍の軍用トラック注文も戦争特需によって霧散されるのであるが、商工省技官宮田應義は軍用4トントラックの生産中止にいたる特殊事情について次のように指摘する。

「第一次世界大戦の影響によって海運界が好景気になるに及んで、三菱造船、川崎造船が自動車の製造を一時中止しました。

大正9年、世界恐慌の波及による日本経済界の大恐慌が起るや、東京瓦斯電気を除く各社は、ほとんど自動車の製造計画を放棄するか、中止してしまいました。」(前記座談会記録集(3)3頁)

6 「軍用自動車補助法」と国産自動車産業の成立

発動機製造、川崎造船所、三菱神戸造船所、奥村電気商会等の4メーカーは、陸軍の注文する軍用トラックの製造を中止し、或いは一部完成させたにすぎなかった。

一方、大正7年(1918)から10年(1921)にかけて、小型車を製造する国産車メーカーが次々と誕生した。しかし、大正9年(1920)の世界恐慌の影響、及び良質廉価な輸入完成車の増大は、発足してまだ間もない国産車の量産化の確立を「軍用自動車補助法」の製造補助金に求めさせるのであった。

ガス電は大森工場に自動車部を大正7年(1918)に発足させ、クランクシャフト旋盤、カムミリング、ギヤセーバー、シリンダー内面グライNDER等の機械をアメリカから取寄せて本格的に自動車生産に取り組み、軍用4トントラック(A型車)を5台製造するのに成功した。このA型車は大正8年(1919)3月に軍用自動車補助法の審査試験に合格し、補助金の対象となった。ガス電は、A型車の注文の中止にも拘らず、アメリカのパブリック・トラックをスケッチし、B型車の商業用トラックを大正10年(1921)に完成させた。

ガス電に次ぐ国産車メーカーに成長するのは東京石川島造船所である。石川島造船所は、第一次大戦の特需により、次の図表-7「東京石川島造船所の収益推移」に示されているように、大正5年(1916)の38万4,000円から6年(1917)の136万7,000円、7年(1918)の313万9,000円へと莫大な戦時利潤をあげた。そこで、石川島造船所の松方正雄を中心にする首脳陣は

図表-7 「東京石川島造船所の収益推移」

(単位 千円・%)

年度	売上高	純利益	株主配当率
大正2年	2,397	183	10.0
大正3年	2,693	172	10.0
大正4年	2,310	193	10.0
大正5年	3,270	384	12.6
大正6年	9,492	1,367	29.0
大正7年	26,050	3,139	40.0
大正8年	22,210	2,171	30.0

出典)「石川島重工業108年史」より。

「いすゞ自動車50年史」3頁より作製

海上輸送の造船業と合わせて陸上輸送の自動車産業に進出し、総合重工業化を図るべく戦時利潤を新設する自動車部に投下するのである。石川島造船所自動車部は大正7年イギリスのウーズレー社と交渉し、製造権と東洋での販売権とを8万ポンドで得た。この協定に基づき、自動車部は技師石井信太郎等をウーズレー社に派遣し、技術を修得させ、設計図と工作機械とを購入して、大正11年(1922)新設の深川工場でウーズレーA型乗用車を完成させた。さらに、自動車部は軍用自動車補助法の対象となるトラックを製作すべく大正12年(1923)ウーズレー社よりCP型トラックの図面と見本車2台を急ぎ取り寄せる。このようにして、自動車部は、関東大震災で壊れた工場の中で昼夜兼行の作業を続け大正13年(1924)3月にCP型1.5トントラックを製作し、試験運転の結果、軍用自動車補助法の適用を受け、以後このCP型トラックの量産化に力を注ぐのである。

軍用自動車補助法の適用を受け国産車メーカーとしての地位を確立しようとしたのは、快進社の橋本増次郎である。橋本増次郎は、田健治郎(D)、青山祿郎(A)、竹内明太郎(T)等の資金援助を受け、九州炭鉱汽船崎戸鉱業所所長を止め、明治44年(1911)に快進社自動車部を発足させ、外国車の輸入組立販売のかたわら「日本製実用車の製作」(「日本自動車工業史稿」(1)249頁)に取組むのであった。橋本増次郎は1号車の試作の失敗の後、小松鉄工所の援助を受け、大正3年(1914)に2号車(2気筒・10馬力)の小型乗用車「DAT号」(脱兎号)を完成させ、その量産化を行なうべく、大正7年(1918)8月に(株)快進社を設立した。だが、(株)快進社の設立目的の一つは「わが国に適応する乗用車および貨物車の製作をな」(「日本自動車工業史稿」(2)316頁)すことであり、軍用自動車補助法の適用を受くべく貨物車＝軍用トラックの生産に着手することであった。橋本増次郎はダット41号乗用車を改良して軍用トラックの製作に取り懸り、大正10年(1921)の3/4トン軍用自動車の補助法の追加を受け、その適用トラックを大正13年(1924)に試作し、陸軍の試験に合格した。

ガス電、石川島造船所、快進社の所謂国産3社が「軍用自動車補助法」の適用を受け、或いは受くべく自動車の製造に取り組んだ。この結果、我が国の自動車産業は、次の図表－8「大正

図表－8 「大正期の自動車生産と輸入」

年 度	国内生産		自動車および部分品輸入額			
			自 動 車		自動車部分品 (円)	合 計 (円)
	軍用	国内	数量(台)	価額(円)		
大正3年			94	240,610	257,812	498,422
4			30	70,687	94,587	165,274
5		294	218	386,797	326,688	713,485
6		250	860	1,569,640	1,097,961	2,667,601
7	4	195	1,653	4,524,753	3,136,858	7,661,611
8	3	105	1,579	5,531,540	5,750,761	11,282,301
9	22		1,745	4,865,633	5,613,123	10,478,756
10	28	4	1,074	3,261,808	4,805,732	8,067,540

(4-10年計905台国内生産合計)

出典)「日本自動車産業史」19頁に一部加筆して作製

期の自動車生産と輸入」で示されているように、軍用自動車の生産台数を増加させ、発展のレールを走り始めるのである。

これら国産3社の軍用トラックを中心にする自動車生産が軌道に乗り始める大正7年(1918)から10年(1921)にかけてであるが、小型乗用車を製造しようとする新規の自動車メーカーは、戦時利潤と過剰設備を投じて設立され、増大する輸入完成車と競争しようとした。この図表－8は第一次大戦中から我が国への輸入完成自動車の増大を示しているが、大正5年の218台、6年の860台、そして、好景気に入った7年には1,653台、8年には1,579台と急増するのであった。

輸入完成車の普通車と競合しない小型乗用車の分野に進出したのは久保田篤次郎が中心となって設立した実用自動車製造(株)である。久保田篤次郎は、父久保田権四郎の経営する久保田鉄工所で鋳物製造に携さわって鋳物技術を身につけ、後にエンジン・ブロックで独得の堅型を開発し、ダットサンの量産化に成功する。彼は、大正7年に櫛引弓人の進めでウィリアム・ゴルハム(合波武克人)の開発した「ゴルハム式三輪車」を人力車の代りに量産化すべく、津田勝五郎、芝川栄助、久保田権四郎等の出資金で大正8年(1919)12月に実用自動車製造(株)を発足させ、自動車製造用の機械を購入すべくアメリカへ派遣された。技師の後藤敬義は、久保田篤次郎の米国への出張中における実用自動車の経営悪化を立直すべくゴルハム式三輪車を四輪車に改良し、さらに、「リラー号」への開発を試みるが、輸入完成車との競争について次のように述べる。

「大正11年にゴルハム式四輪車を改良してリラー号を作りました。その頃ゼネラルモーターズやフォードが日本に進出してきたので、実用自動車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(1)29頁)

大正末期の経営困難は実用自動車製造を軍用自動車補助法の適用を受くべく再編成を指向させることになるのである。

7 国産自動車メーカーの企業者群像

小型乗用車の揺籃時代と言われるこの時代を代表する企業者は橋本増次郎、久保田篤次郎、豊川順弥、及び、太田祐雄等である。殊に、豊川順弥は多数の発明、特許権を有するが、そのなかでジャイロ装置の特許で世界的な名声を確立する。彼はアメリカで機械工学、自動車工学を研修して帰国し、三菱財閥の番頭である父豊川良平の援助を受けて大正9年(1920)に白楊社を設立した。彼は、空冷4気筒780ccのアレス号を完成し、その改良に努め、大正13年(1924)空冷式4気筒980ccのオートモ号の量産化に成功した。しかし、303台の生産で、「1台当たり1,000円の赤字販売」(「日本自動車工業史稿」(2)428頁)の結果、白楊社は昭和3年に生産を中止するのであった。

もう1人の企業者は、オオタ(OS)号を製作した太田祐雄である。太田祐雄は飛行機の製造に関係した後、自動車修理工場を経営し、大正12年に水冷式4気筒950ccを量産化すべく国光

自動車^(株)を設立した。しかし、関東大震災で工場が全焼したために、彼は野口寅吉、豊の援助を受けて太田自動車製作所を発足させ、オオタ号の生産に乗り出す。だが、太田祐雄は関東大震災で災害を受けた自動車の修理に時間をとられ、さらに内務省令の改正の遅れで小型車の生産を昭和7年にまで延期するのを余儀なくされるのであった。

かくて、昭和恐慌期の自動車産業は、かろうじて「軍用自動車補助法」の製造補助金を経営基盤にして軍用トラックの生産を続けるのであった。これら国産車メーカーの衰退に対して日本フォード、日本ゼネラルモーターズ社はノックダウン生産を増大させ、関東大震災で壊滅した輸送網の再建に貢献し、さらに、乗合乗用車、貨物自動車の普及を通して自動車を「国民ノ足」とするのに大きな役割を果たすのである。関東大震災から満州事変、さらに日支事変の頃までは、日本フォード、日本ゼネラルモーターズ社を中心にする輸入組立車と輸入完成車メーカーは黄金時代を確立するのである。

8 関東大震災と輸入車黄金時代

大正12年(1923)9月1日午前11時28分に伊豆半島の海底を震源とする関東大震災は、東京、神奈川、静岡、埼玉、千葉、山梨等の関東を襲い、京浜工業地帯と輸送網を壊滅させ、未曾有の惨事を生じさせた。とりわけ、関東一円の輸送網と輸送手段の被害は大きかった。具体的な鉄道車輛の被害は1,475両、破損423両、そして、東京の市営電車は779両及び自動車458台を焼失したと言われている。

山本権兵衛内閣は帝都の復興と輸送網の再建に乗りだした。復興の重点は山手線と市電に置かれた。

政府は、応急の輸送網の再建手段として自動車を取りあげ、一方で全国から徴用すると（当時全国での保有トラック数約1万3,000台）と同時に、他方で緊急にフォード、シボレー車を輸入すべく勅令第411号を發布した。この勅令は、トラックの緊急輸入の際、輸入税の免除を行なってトラックの輸入を奨励し、さらに、臨時的に自動車部分品、原動機の輸入税を半減するというものである。これが我が国に大量の輸入完成車を普及させる切っ掛けとなったのである。

内務大臣の後藤新平と帝都復興院総裁の^{そごう}十河信二はほとんど全滅した市電の再建策として乗合自動車（後の市営「円太郎バス」）を採用する。このため、フォードT型車が800台輸入される。かくて、十河信二は13年1月から乗合自動車業を営ませた。もう一方、鉄道省でも東京——横浜線の再建策としてGMC、フェデラル、マックのトラック計100台を輸入し、貨物運輸業を開始した。この鉄道省のトラック運輸業は、輸入トラックの払下げを通して民間の貨物運輸業を発達させ、さらに、昭和5年の「省営バス」構想へ発達することになるのである。

9 ビッグ・スリーの日本市場への参入

関東大震災を契機にして輸入完成車が緊急処置によって大量に導入されると同時に、輸送網

図表－9 「国内生産と輸入車の推移―大正 7-昭和 8 年」

年次	軍用自動車 適格車	国内生産 ()は商営 自動車数				輸入 完成車	組立 輸入車			
			トヨタ	日産	いすゞ			日本 フォード	日本 GM	共立自動車 クライスラー
大正										
7	4	195				1,653				
8	3					1,579				
9	22					1,745				
10	28	ダット 60 実用自 45 軍用車比率				1,074				
大正										
11	3					752				
12	関東大震災 16					1,938				
13	84				石川島 394	4,063				
14	28					1,765	3,437	3,437		
15	131	245		実用自と ダット自と合併 15年度内 41 型→ 51 型(1-1.5 トン)	石川島 160	2,381	8,677	8,677		
昭和										
2	154	302		7	179	3,895	12,668	7,033	5,635	
3	114	347		111	244	7,883	24,341	8,850	15,491	
4	261	437		61 型 (6 輪車) 105		5,018	29,330	10,674	15,745	1,251
5	238	(25) 458		137		2,591	19,678	10,620	8,049	1,015
6	満州事変 全輸出車	(37) 436		71 型(1.5- 2.0 トン) 91 型 (1500 cc) 10 ダットソン		1,887	20,199	11,505	7,478	1,201
7	国産自動車 組合	(117) 880		150		997	14,087	7,448	5,893	760
8	商工省型 車中止 6 輪車生産	(181) 1,681		202		491	15,082	8,156	5,942	998

出典)「日本自動車産業史」14 頁,「日産三十年史」8 頁より作製。

の再建を通して自動車が乗合自動車, 貨物自動車として新しい役割を果し, 新しい交通運輸体系を創出するのである。ここに自動車は大量輸送と戸口から戸口輸送を中心とする自動車社会を我が国に抬頭させるのである。

関東大震災が大正 12 年から昭和 12 年までの輸入車の黄金時代を形成させる過程は上の図表－9「国内生産と輸入車の推移」に示される。輸入完成車は, 大正 11 年の 752 台から 12 年に 1,938 台, 13 年に 4,063 台と急増している。大正 14 年以降の輸入車の 70%~90%は日本フォード, 日本ゼネラルモータース社の輸入組立完成車で占められ, ノックダウン方式を特徴とする。

関東大震災は、フォード、ゼネラルモーターズ社の日本へ進出する契機となったのである。

フォード本社は、関東大震災での東京市電局からのフォードT型車 800 台の注文を代理店セールフレーザ(株)から受け、日本の自動車市場を再認識した。フォード社はヨーロッパ及び中南米への資本進出を果し、残された東南アジア、とりわけ上海と日本への進出を模索していたが、この大量注文を切っ掛けに日本進出の調査をすべく A. ロバージュ、W. チェクス等を大正 13 年 9 月に日本へ向かわせた。調査報告の第 1 報は日本の自動車市場は良い条件に恵まれ、有望であると告げる。第 2 は、大市場の東京に近く、さらに、上海等の東南アジアへ輸出するのに便利な横浜に組立工場を建設すべきである、という報告であった。フォード本社はこの調査報告を受けるや、日本進出を決定し、総支配人としてベンジャミン・コップを日本へ派遣した。

日本フォード(株) Ford Motor Company of Japan Ltd は、調査員ロバージュ、チェクス、K. ソレンセン、山本俊磨、内海源一郎等の発起人により大正 14 年 (1925) 2 月 27 日に設立された。日本フォードの株主は、調査員 A. ロバージュの 39,992 株を最大株主にし、W. チェクスの 1 株、他 6 人の各 1 株ずつ計 4 万株であった。日本フォードは、全額アメリカのフォード本社の出資であり、ヨーロッパ、中南米諸国への資本進出と同じ 100 パーセント主義に基づいて設立された。さらに、日本フォードの取締役は、フォード本社の重役が兼任し、エドセル・フォード、P. マーティン、B. クレーブ等を中心に構成された。組立工場は横浜市子安にある横浜ドック会社の倉庫を借受け、これを仮工場にしてフォードT型車のノックダウン組立てを開始した。この組立工場は「1 日の労働時間は 8 時間で、日産 88 台ほどを流れ作業で組み立て」るが、「ペルトコンベアのスピードを、かなり上げていた」(「アメリカ車上陸を阻止せよ」23 頁) のであり、アメリカ本社の高賃金・高能率とフォードシステムに基づく生産管理及び労務政策を導入するのであった。横浜工場で組立てられたフォード車は我が国の自動車市場でシボレーと競争することになり、さらに、東洋市場、とりわけ、満州、上海を中心にかなりの台数を輸出し、東洋市場を確保した。アメリカのフォード本社は日本フォードを通して東洋への進出を実現することになり、多国籍企業としての地位を確立するが、その後、横浜の仮工場を本格的な工場へ建替えようとして陸軍、商工省の自動車政策と衝突することになるのである。

フォード社の日本進出に対抗し、さらに、東洋市場を確保するために、ゼネラルモーターズ社は大正 15 年 (1926) 4 月に調査員 (フィリップ・ハワード) を日本へ派遣した。調査報告書は日本市場への進出決定と、大阪で工場建設をすることを内容とした。ゼネラルモーターズ社は調査に基づき、工場誘致に熱心な大阪への進出を決定し、日本ゼネラルモーターズ社は昭和 2 年 1 月に発足した。組立工場は大阪の東洋綿花紡績工場と倉庫跡に新工場を建設し、昭和 2 年 4 月からシボレー車のノックダウン組立を開始した。この大阪工場は、1 日平均 50 台、月約 1,200 台の自動車を組立て、満州、中国方面へかなりの台数を輸出した。アメリカのゼネラルモーターズ社は 1925 年にイギリスのボグゾール社、1929 年にはドイツのアダム・オベル社を買収し、「現地主義」を海外戦略として資本進出を果たし、フォードの 100 パーセントの子会社方式と相違する多国籍企業化を推進していた。この現地主義を日本でも採用すべくゼネラルモ-

図表-10 「アメリカ・ビッグスリーの新車登録台数の推移」

	1929(S 4)	1930(S 5)	1931(S 6)	1932(S 7)	1933(S 8)	1934(S 9)	1935(S 10)
フォード社(1)	1,316,286	1,059,453	532,047	262,106	313,225	532,589	828,889
内フォード	1,310,135	1,055,097	528,581	258,927	311,113	530,528	826,519
フォードトラック						128,250	185,848
GM 社(2)	1,271,729	905,427	825,437	454,739	646,556	752,375	1,052,297
内シボレー	780,011(61)	618,884(68)	583,429(71)	322,860(71)	474,493(73)	534,906(71)	656,698(62)
クライスラー社(3)	344,874	224,581	228,459	191,364	385,666	432,195	629,243
内ダッジ	115,773	64,105	53,090	281,111	86,062	90,139	178,770
合 計	3,880,206	2,625,797	1,908,141	1,069,399	1,493,794	1,888,557	2,473,908

タース社は日本ゼネラルモーターズ社に日本の自動車メーカーとの合併計画を打診するのである。

10 日米合作運動と鮎川義介

日本ゼネラルモーターズ社は日本産業の社長であった鮎川義介に、国産 3 社との合同計画への参加を相談し、後に日産＝日本 GM の合併事業へ発展し、陸軍の干渉を受け、さらに、「自動車製造事業法」を制定させる契機となった。

アメリカ自動車メーカーのビッグスリーであるクライスラー社は、フォード、ゼネラルモーターズ社の日本進出に対抗すべく代理店安全自動車(株)社長の中谷保を介して(株)共立自動車製作所を設立し、日本進出を果すのであった。鶴見と芝浦の組立工場は 1 日 24 台づつ、年 2,000 台で、ダッジ、クライスラー、プリムスのノックダウン組立車は八洲自動車、安全自動車、京都工商、山城自動車を通して販売された。

これらフォード、ゼネラルモーターズ、クライスラー社はアメリカの工場で量産したフォード、シボレー、ダッジを部分品にして日本の組立工場に送って、組立てるというノックダウンの方法をとり、大恐慌への対策として、販売台数の減少を緩和させ、量産体制を維持しようと努めた。これらビッグスリーのアメリカでの新車登録台数は、上の図表-10「アメリカ・ビッグスリーの新車登録台数の推移」に示される。図表-10 によれば、フォード社はフォードの 1 車種のみを量産しており、フォード車の新車登録台数はそのままフォード社の全車の登録台数となっている。フォードの単一車種主義は大恐慌期にフルライン戦略とバリエーション化を展開させるのが遅れ、ゼネラルモーターズ社、クライスラー社に追い抜かされる原因となるのであった。ゼネラルモーターズ社はシボレーの新車登録台数と全車の登録台数とでかなりの相違を生じさせている。シボレーの新車登録台数は、1929 年で全車の 61 パーセントを占め、残りの約 40 パーセントはオールズモビル、ポンティック、ビュイック、キャデラック等である。ゼネラルモーターズ社はシボレーからキャデラックまでフルライン政策を展開させ、多車種の生産を行うのである。しかし、大恐慌期においてシボレーの量産体制を強めて新車種登録台数は全車の中で 1933 年に 73 パーセントと高くなっている。ゼネラルモーターズ社は好況と不況とで

車種戦略を相違させているのである。

日本市場で大衆車となるフォードとシボレーの車種は昭和4年（1929）にアメリカで131万台、78万台、昭和10年（1935）で82万台、65万台と量産されている。131万台、78万台の生産は規模の経済でコストを極限にまで低下させる。これら良質安価なフォード、シボレーがノックダウンで組立てられて販売されるが、我が国での昭和4年の国産車生産台数は、図表-9から437台、昭和10年で5,094台である。同じ年を比較すると、昭和4年で国内生産の437台はフォード車の0.03、シボレー車の0.06パーセントである。昭和10年には国内生産の5,094台はフォード車の0.6、シボレー車の0.8パーセントといずれも1パーセント未満の生産台数であり、本来の大量生産体制とはほぼかけ離れた状態である。1パーセント未満の生産台数の国産車は市場からフォード、シボレー車によって駆逐され、昭和恐慌期に自動車市場から姿を消すほどの危機となるのである。

第四章 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

アメリカのビッグスリーは日本での輸入組立完成車を販売するのに販売・アフター・サービスのアメリカン・システムを導入し、満州、日本全国にその販売、サービス網を展開させ、大量生産に見合う大量販売体制を定着させる。

日本ゼネラルモーターズ社（日本 GM と以下略称）はフォード社の単一車種販売とサービス・システムに対し、多車種販売とサービス・システムを展開させ、典型的な大量販売のアメリカン・システムを導入し、我が国に初めて定着させるのに成功するのである。

販売組織は車種別に「全国各府県一販売店ヲ設定」する1府県1販売店制度である。シボレー店は満州の4店、日本全国に53店を発足させた。ビュイク、オールズモビル、ポンテアクは10店であった。GM車は、公募した販売店（ディーラー）を経て購入者に販売される。日本 GM は販売店と年契約を結び、販売、アフターサービス、販売手数料、月賦支払方法等を取決める。車種別販売店は「各区域ノ一手販売ノ特権ヲ有」するが、他区域に侵出した場合に「区域侵害料トシテ定価ノ七％ヲ被侵害販売店ニ支払」わせるのであった。販売店（ディーラー）は府県のテリトリーを確立させ、この区域内にサブ・ディーラーを幾つか組織し、蜘蛛の網のような販売網を形成する。さらに、日本 GM は各販売店に「陳列室及完備セルサービス・ステーションヲ常置シ、必要ト認メラルル部分品ヲ貯蔵スルコトヲ」義務づけ、ショウインドでの GM 車の展示と純正部品に基づく車の整備工場を設置させる。日本 GM はこれら系列の各販売店（ディーラー）に新車の販売、中古車の下取りとその販売、修理・サービスを専門的に従事させるのである。これら1県1店主義の販売組織に一定数量の GM 車を安定的に供給するために、日本 GM は各販売店に10日間毎の売上台数と毎月末に「翌二ヶ月分ノ確定注文ヲ発シ、更ニソノ後ノ二ヶ月分ノ予定注文ヲ出」させるのである。したがって、日本 GM は二ヶ月注文と

次の二ヶ月（四ヶ月先の未だ販売台数）の販売見込台数に応じて GM 車の供給計画を確立し、安定供給をしようとする。日本 GM は満州 1 区、日本全国を 9 区、計 10 区に分け、「各区ニ販売店監督ヲ常置シテ、販売ノ督励、本社トノ連絡、競争調査等ヲ行ハシ」め、満州・日本全国の販売網を通して、システム化した販売店管理政策を行なう。

日本 GM は各販売店を掌握し、GM 車の量産販売と安定供給とを達成するために、最低台数の割当を販売店に義務づけんとする。すなわち、日本 GM は、「販売店ハ契約ニ基キ即時売却シ得ベキ新車ヲ常時一定数量以上ストックスルコトヲ要ス」と販売店に要請する。これら「常時一定数量」の割当台数と「二ヶ月分ノ確定注文」及び「ソノ後ノ二ヶ月分ノ予定注文」とが日本 GM の中期販売計画、供給計画を確立させる基本資料となる。その上で、日本 GM は販売店に一定数量以上の車両販売を促進させるため、昭和 4 年（1929）に「日本 GM 金融会社」G. M. A. C（General Motors Acceptance Corporation）を設立する。

GM 車は日本 GM 社側から販売店へ引取られ、その際「卸金融」を発生させる。次に、販売店が顧客に GM 車を販売する場合に、顧客への「小売金融」として日本 GM 金融会社の月賦金融を利用させる。車両を巡る「卸金融」と「小売金融」とが両輪となって GM 車の大量販売を促進させる役割を果たす。第 1 の「卸金融」は、車両を引取る販売店は日本 GM に代金の 4 分の 1 の頭金を現金払いし、残りの 4 分の 3 の代金とその金利について最長期間 90 日の約束手形を発行するのである。販売店が引取った車両を所定の 90 日間で販売できず、次の 90 日の期間の延長を日本 GM に要請する場合、販売店は次の 90 日間の延期のためにさらに頭金 4 分の 1 の現金払いと約束手形とを発行する。しかも、金利は「現在年 1 割 6 分」で「余リニ高率ニ過ギ」て販売店の経営を圧迫するため、販売店は「卸金融」の高金利負担を軽くするため GM 車の販売を促進しなければならないのである。

もう一方の「小売金融」は車両の大量販売体制を支える月賦払い金融のことである。車両の現金払いは「官廳及特殊会社」であって、「一般ハ全部月賦販売」である。当時の月賦販売は、「原則トシテ頭金三分ノ一ヲ支払」い、「残り三分ノ二ハ大抵十二ヶ月払」であつた。日本 GM 金融は「小売金融」の分割払い業務を行なって、販売店の車両を量販させる、と同時に、販売店の資本力の弱さを補助するのである。「小売金融」の金利も「年 1 割 6 分」の高率である。したがって、販売店は自己資本でこの「小売金融」を行ない、その高金利を日本 GM からの販売手数料と合わせて経営の安定基盤にしようとする。このため販売店が直接行なう「小売金融」が漸次拡大され、昭和 10 年の頃には「G. M. A. C 金融会社ノ取扱ヒ居ル台数ハ全販売数ノ約三分ノ一ニシテ、其ノ他ニ販売店ニテ金融シ居レルモノ約三分ノ一見当アリ、残りノ約三分ノ一ハ大体現金売ニシテ、其ノ売り先ハ主トシテ諸官廳及大バス会社ナリ」となる。当時の日本 GM と特約販売店との売買契約期間は「毎年末更改スル」1 年契約であつたが、販売店は「莫大ナル投資ヲ為シ」ているため長期契約を希望し、「交渉ノ結果昨年（昭和九年）ヨリ普通二ヶ年ヲ期限トスル事ニ改正セラレ」て日本 GM の系列販売店化するのであつた。

日本 GM は、大量生産体制を基礎にして大量販売体制を築くために、特約販売店を満州・日

本の全国に1府県1店主義に基づき67店を配置し、それに伴ない整備工場の設置を義務づけ、純正部品を使用させて修理とアフターサービスに当らせたのである。さらに、日本GM金融会社は「卸金融」と「小売金融」との便宜を特約販売店に与え、量販化を促進させる。アメリカのゼネラルモータース本社のシボレーの大量生産体制と投資資金とを背景にする日本GMと日本GM金融会社とは我が国に大量販売体制を定着させ、シボレー車を大衆車に普及させるのであった。

2 日本フォードの販売・金融組織

他方、日本フォードも日本GMと同様の特約販売店制度と日本フォード金融会社とを両輪にさせて単一車種フォードの大量販売を行うのである。ただ、フォードの特約販売店制度はテリトリ区域を基盤とする日本GMの1県1販売店主義を原則的に採用していず、むしろ複数販売店制度を導入するのである。つまり、日本フォードは「販売区域ナク、各県、各都市ニ於テ必要ト認メタル場所ニ販売店ヲ設定シ、場合ニヨリテハ販売店間ノ競争ヲ起サシム」るのである。これら複数販売店制度のために特約販売店数は90有りに達し、シボレー店の57店を上廻るのであった。日本フォードは従来の日本代理店であるセールフレーザー(株)から販売権を取り上げ、直接に特約販売店にフォード車を卸すのである。昭和4年に発足した日本フォード金融会社は特約販売店に「卸し金融」と「小売金融」とを開始するが、その際、金利は「ゼ社ヨリモ低利ニテ約年一割二分」であった。もう1つの日本フォードの販売制度の特徴は特約販売店との契約期間にあり、「販売店契約ノ年限ハ一定セザル」状態にあった。

3 自動車市場と国産自動車の衰退

満州、日本全土に蜘蛛のように張り巡らされたビッグスリーの特約販売店制度は国産車を販売する優良特約店を減少させ、国産車を駆逐させる推進力となる。しかも、日本フォード社と日本ゼネラルモータース社とは自動車販売を巡り激烈な競争を展開させ、国産車の市場からの駆逐とシボレー、フォードの大衆車化が同時進行するのであった。「日本フォード自動車(株)と日本ゼネラルモータース(株)とは製品の競争だけでなく、優良販売店の争奪をおこない、日本の自動車販売店はこの二系列に分かれた」(「日産自動車三十年史」15頁)のである。

昭和4年5月に発足した「(株)石川島自動車製作所設立趣意書」には昭和恐慌期における自動車市場について「我国自動車ノ需要ハ日ニ日ニ激増シ而モ之ニ対スル供給ハ殆ント全部輸入車ニ仰キ国産自動車ハ僅ニ我社製品年額数百台ヲ算スルニ過キ」(「いすゞ自動車50年史」17頁)ない状態であった。「自動車製造事業法」の立案担当をした商工省工政課長小金義照は「日本の自動車市場は、アメリカから進出した日本ゼネラルモータース社と日本フォード社によって独占されていました」「当時は外資系2社による市場独占のもとにあつて、国産車工業はわずかに「商工省標準型式車」を製造していたにすぎず」(前記座談会記録集(3)22頁)の状況に危機意識を深めるのであった。さらに、小金義照は昭和恐慌期にフォード、シボレーによって国産車

が大衆車市場から駆逐され、あるいは中型車の特需市場へ縮小されつつあり、生産台数を減少させている点について次のように指摘する。

「我国の自動車工業は殆んど外国の資本に依るフォード及ゼネラルモータースの二会社が独占して居る様な実情でありまして……而して国産工業としては唯僅かに軍用車及所云中級車に付て、国産数社が其の製造を行って居る程度に止まるのであります。」

小金義照に依れば、国産数社は「軍用車及（商工省型式標準車の）中級車」を生産しているにすぎないほどに縮小し、後退するのであった。しかも、その生産台数も国産数社を合計しても僅かに500台から1,000台に過ぎないものである。すなわち、「国産数社は其の製造台数を合計するも尚昭和7年に840台、昭和8年に1,055台、外に小型自動車557台、昭和9年に1,366台、外に小型自動車1,335台を数ふるに過ぎないのであった。」

昭和恐慌期における我が国の自動車産業構造は、フォード、シボレーの大衆車、国産数社の「軍用車及中級車」、そして、小型自動車の3車種市場で構成されている。大正末期からの特異な市場構造は大衆車市場から国産車を駆逐するフォード、シボレーによって形成され、国産車メーカーの衰退、破産を生じさせて「日本の自動車工業の発展を遅らせた」（「日産自動車三十年史」15頁）のである。大衆車市場はフォード、シボレーの独占するところとなり、「外国会社ヲ除キテハ大衆向自動車ノ製作ニ着手スルモノナク」の状況である。

日本フォード、日本GMによる国産車の市場からの駆逐と縮小とは、国産車メーカーの再編成と輸送兵器としての軍用トラック生産の確保とを産業上及び国防上の緊急課題として商工省、陸海軍に課した。政府は「軍用自動車補助法」を背景にする国産3社の合同計画と国産品奨励運動を担う「省営バス」、「商工省型式標準車」構想を具体化させ、国産自動車産業の保護育成に乗り出す。特に、陸海軍は、昭和6年の満州事変において自動車部隊の活躍と兵器としての新しい役割を再認識し、「軍用自動車補助法」の限界と矛盾を解決するために新しい自動車政策を構想し、国家経済主義の自動車政策を推進しようとするのである。

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

満州事変は昭和6年(1931)9月18日に遼寧省奉天郊外の柳条溝で生じた満鉄線路爆破事件を切っ掛けに勃発し、以後戦線の拡大に伴ない昭和20年の終戦まで所謂「15年戦争」の口火を切るのである。関東軍はこの爆破事件を口実に北大營を襲撃し、一挙に満州全土に戦線を拡大した。

昭和3年(1928)6月4日に張作霖が列車爆破事件で亡くなると、息子の張学良は抗日運動を起し、蒋介石の国民政府に接近しようとする。田中義一内閣が蒋介石の北伐を阻止するため再度山東半島へ出兵させ、蒋介石の北京入りを阻止しようとしたが、蒋介石は6月9日に北京に入城し、北伐を完了すると同時に、中国東北部を南京の国民政府の支配下に編入した。満鉄、関東軍は満州の張学良、北京の蒋介石国民政府とに挟撃され、孤立を深め、現状打破を余儀なくされていた。一方、昭和4年のアメリカの大恐慌と金解禁とは日本経済の不況を激しくさせ、

生糸、綿糸の輸出減少、農産物価格の下落等で農村を疲弊させ、工場生産の縮小、企業整備等から大量の失業者を生じさせた。他方、外務大臣幣原喜重郎は「平和と協調」外交を進め、ロンドン海軍軍縮会議の結果を受け入れ、所謂「統帥権干犯事件」を引き起こし、陸海軍の危機を深めさせた。満州、日本の内外でのこれらの一連の事件は満州事变へと繋がる契機となるのであった。

若槻礼次郎内閣は、戦争不拡大方針の声明を出したが、それにも拘らず関東軍は吉林省、遼寧省、黒龍江省と次々に占領し、半年後の昭和7年（1932）3月1日に満州国の建国宣言を出した。齊藤実内閣は8年（1933）2月17日に、満州国に熱河省を版図として加えるべく熱河討伐を決定した。この政府方針を受けて関東軍は、3月1日から奉天から北京にかけての山岳と砂漠と粘土地帯で、しかも、鉄道線路の無い荒野の中を13個中隊の野戦自動車部隊を編成して、わずか4日間で3月4日には首都の承德を占領する電光石火の機動行動に出た。

この熱河作戦は兵站線が1,000キロに及び、軍用トラックによって初めてこの兵站線を維持することができたのである。「軍用自動車助成法」に基づいて徴用された「ダット」（快進社）、「チヨダ」（ガス電）、「スミダ」（石川島造船所）の軍用自動車がこの野戦自動車部隊の中心であったが、他方、フォード、シボレーも徴用され、それぞれ自動車部隊を編成するのである。これら徴用車の中で国産車の軍用トラックとアメリカのフォード、シボレーの自動車部隊とは対照的な働きをするのであった。雨が降って川底のような粘土の悪路を走破したのはフォード、シボレーで、重車両の国産トラックは、泥濘にはまり込み、抜け出すことができず、さらに、故障、破損を頻繁に生じさせて、脆弱性に陥っていたと言われている。

伊藤久雄は、陸軍士官学校で小金義照と同期生であったが、陸軍自動車学校を経て昭和7年から14年迄陸軍省整備局戦備課に勤め、満州の自動車政策と「自動車製造事業法」に基づく商工省の自動車政策の決定過程において陸軍の意向を反映させるのに決定的な役割を果たした人物である。彼は満州の軍用トラックの選択を巡り重車両派に対し大衆車派の立場を取るなのである。

彼は満州事变に派遣され、野戦自動車部隊の経験に基づき、フォード、シボレーの大衆車を中心にする国産車育成の自動車政策を陸軍省の根本方針とするのであるが、昭和10年9月に起草した「自動車工業確立ニ関スル経過——陸軍ノ自動車行政」は、「満州事变ノ実験ニヨッテ、フォード、シボレー級ノ自動車ハ兵站輸送用トシテオオムネ適当デアルコトヲ認メタノデ、最モ需要ノ多イコノ種ノ自動車ノ大量生産ニヨッテ国内産業ヲ確立シ、アワセテ戦時ノ補給ヲ円滑ニスル」（前掲座談会記録集(3)14頁）と、満州事变でのフォード、シボレーの活躍を念頭に置いた陸軍の自動車政策が立案されていく過程を明らかにしている。

伊藤久雄はこの前年昭和9年6月に「内地自動車工業確立方策」を満州事变の経験に基づいて起草しており、この「方策」が「自動車製造事業法」の骨格を形成する陸軍の「大衆車構想」案となる。

彼は、満州事变、さらに北満・蒙古の視察から将来の対ソ戦略と自動車との関係を結合させ、「満州事变のときに、フォード、シボレーを実戦に使ったところ、輸送用にはけっこう役に立

つという実績を得た」。そして、「わたくしが北満と蒙古を視察したときに、シベリアの大草原は、フォード、シボレーで立派に働ける、という見通しを立てた」（「前掲座談会記録集」(1) 67 頁）と述べている。彼は満州事変の野戦自動車部隊を今度は新しい作戦地域である「シベリアの大草原」にふり向ける来たるべき対ソ戦略への対応策を練るのである。対ソ戦略はシベリア大草原を中心にするロシアの機械化部隊と対峙するために満州事変を数倍上回る大量の自動車戦車とを投入し続けなければならない。陸軍は対ソ戦略の遂行上、大量生産された大衆車を消耗品のように大量に投入し続ける総力戦を想定するのである。すなわち、「日本はその当時（満州事変の後一筆者）、陸軍をあげて対ソ戦略に熱中していたときでしたから、自動車なしには対ソ戦略は絶対に考えられませんでした。それには、自動車を国内でたくさん造って供給することが絶対的条件でありました」（前掲座談会記録集(1) 67 頁）と。彼は、対ソ戦略と自動車の大量生産体制の確立とを不可分な関係であると把握し、この関係から大衆国産車の大量生産を商工省に要請する。

5 商工省の大衆車構想と岸信介、小金義照

かくて、伊藤久雄は国産自動車工業の確立を目的とする陸軍の自動車政策を早急に商工省に実施させるべく行動するのである。彼は「このような考え（対ソ戦略一筆者）をしているところに、日本フォード社の土地買収問題が起ったものですから、早急に自動車製造事業法を設定することを考えたわけであります」（前掲座談会記録集(1) 60 頁）と、対ソ戦略と「自動車製造事業法」との関係を明らかにしている。

陸軍省戦備局動員課は、満州事変、さらに「将来戦（＝対ソ戦略）」との関係から「大衆車構想」に基づく「自動車製造事業法」の必要性和その実現性を商工省に強請する。

陸軍は「将来戦（＝対ソ戦略）」を推進するのに大量生産される自動車の徴用を不可欠として想定し、「将来戦ニ於ケル機械化ノ拡充ヲ考慮シ之ガ補給ヲシテ自給自足セシムル為メニハ国内ニ多量生産施設ヲ完備シ以テ所望型式ニヨル補給ノ円滑ヲ期セザルベカラズ」と、大衆車型式の大量生産を確立させんとする。「将来戦」の構想（対ソ連）が満州事変の野戦自動車部隊の経験を応用して立案され、第 1 に満州事変は兵站線を維持させ、物資、兵員、弾薬等の大量輸送とその迅速さを達成するためにこれまで輸送の主力をなしていた馬匹輸送から輸送の機械化、つまり、自動車への転換を次のように認識させるのであった。

「軍用馬匹ニハ自ラ一定ノ限度アリ 加之育成期間ノ関係ヲ考慮スレハ急激ナル増産ハ絶対難事ニ属スルヲ以テ将来ニ於ケル軍備ノ充実 戦時ニ於ケル軍ノ機動性並輸送能力ノ増加ハ之ヲ自動車ニ依ルノ外無キニ至ルヘシ、是レ自動車ノ軍事上益々重要性ヲ加フル所以ナリ」

第 2 に満州事変は関東軍を中心にする重車両派に対する大衆車派路線の確立を陸軍の主流とさせるのであった。伊藤久雄を中心とする大衆車派路線は陸軍の自動車政策の主流として位置づけられ、と同時に国家経済主義の総力戦の中心に据えられる。とりわけ、満州は道路が悪路で、完備されていないことから従来重車両のトラックを重視する傾向にあり、大衆車の使用を

困難であると考えられ勝ちであった。すなわち、「満州国建設以来鋭意交通網ノ完備ニ努力セラレアルモ未タ完成ノ域ニ達セス之カ為メ」「満州ニ使用スヘキ自動車ノ性能ニ関シ今回企図セル大衆向自動車ニテハ不適當ナリト為スモノアリ」と、重車両派と大衆車派の対立が明らかとなる。陸軍戦備局動員課は、満州事変でのフォード、シボレーの活躍を踏まえ、満州、さらに、シベリア大平原での大衆車の大量投入とその使用を自動車政策の中心に位置づける。陸軍は、「満州事変ニ於テモ大衆向自動車程度ヲ以テ軍用ニ充當シ得ルコトヲ確認シ」と強調し、その上で、満州で今後大衆車の使用範囲の拡大を見込んで、「将来満州国内道路ノ完備ト相俟チ大衆向自動車ノ使用範囲ハ益々拡張セラルルニ至リ自動車ノ利用亦急増スルハ火ヲ賭ルヨリ明カナリ」と結論づけるのである。

第3に満州事変は軍備の機械化に果す自動車の新しい役割を陸軍に再確認させた点である。陸軍は、前線の野戦部隊の機械化を軍用自動車に求め、他方兵站線と輸送の機械化を大衆車に求める。これら2種類の自動車、つまり、重車両の軍用自動車は「軍用自動車補助法」に基づいて保護育成され、もう一方の大衆車は「自動車製造事業法」に依り許可会社＝国策会社として保護育成されるのである。したがって、重車両と大衆車は陸海軍の軍備機械化、輸送機械化を推進し、相互に補完する関係となる。そこで、重車量である軍用保護自動車に対して「戦車隊、装甲自動車隊、其ノ他砲兵部隊等ノ第一戦部隊用トシテ弾薬、人員及器機等ノ運搬ニ使用セラルルモノ」と位置づける。後に、この重車両はいすゞ自動車と日野自動車の大型トラックとなり、他方大衆車は日産とトヨタの普通車に収斂される。

陸軍は、軍用保護自動車と大衆車との「両々相俟テ国防整備ノ完璧ヲ期サントスル」両車種の関係から、「大衆車構想」を「自動車製造事業法」として具体化するのに全力を注ぐのである。満州事変から「将来戦（＝対ソ戦略）」への戦略構想の拡大は、国産自動車工業を確立させんとする立場から、一方で「自動車製造事業法」を制定させ、他方で「重要産業五ヶ年計画」、さらに、「生産力拡充五ヶ年計画」の実施を通して、総力戦時体制を展開させるのである。このように国産自動車工業の確立は重車両派と大衆車派とを両輪にする自動車製造事業法の実施によって総力戦体制の要^{かなめ}として位置づけられ、と同時に国家経済主義の革新官僚である岸信介、小宮義照等によって推進されることになる。