

研究論文

革新官僚・岸信介の思想と行動

——「自動車産業政策」を中心に——

佐藤 正志

Philosophy and Behavior of Nobusuke Kishi

-A Case of Domestic Automotive Industry Promotion Policy of Innovation Bureaucracy-

Masashi SATO

【要約】革新官僚としての岸信介は、その卓抜した思考能力から戦間期における資本主義の歴史的变化をいち早く認識し、国家の産業政策としては、学生時代に影響を受けた「国家社会主義」思考と親和性の高いドイツの産業合理化運動さらにナチス統制経済に連なる「ファシズム型」資本主義を選択し、その遂行者となった。彼が商工省で策定した「自動車製造事業法」はその国産化政策を推進する法律であり、ドイツの産業合理化における国家統制のあり方に学び、軍部の意向をも反映したものであった。しかし一方で、岸が経営実務能力を高く評価した鮎川義介の「外資・技術力」導入という「国際協調」的な主張にも賛意を示すなど、経済（経営）合理的思想をも持っていた。しかしながら、岸が鮎川を助けて有効な政策手段を講じたり、行動したわけではなかった。岸は、多層的で柔軟な合理的思考をも有し、官僚としての政策立案能力は卓越していたが、現実には国際関係の悪化や軍部の外資排除の意向を前にして、主体的で責任を有した行動を行ったとは言い難いのである。

1. はじめに

吉田司氏は、「トヨタ、ニッサンの産業的拡大」が「満鉄ネットワークによるヒト・モノ・軍隊の輸送だけでは間に合わ」ない「中国華北→中央部（南京・北京）に踏み込むための多数の〈軍用トラック〉を必要とした」「〈軍需〉＝産業の国家統制から始まった」と述べる。それは、商工省工務局長の岸信介らが作成に関与した「自動車製造事業法」の施行が契機となったもので、「戦後の日本の〈自動車王国〉化」は「『実験国・満州』→『戦時統制経済』（言葉をかえれば軍国主義経済）からのプレゼント」であり、「かくしてトヨタ・ニッサンの自動車産業の生みの親は〈満州〉と〈岸〉だった」という⁽¹⁾。

第二次大戦後における日本経済の基軸産業は自動車産業である。自動車工業は「機械工業の頂点をなす総合体として、日本の全産業の技術、労働、生産性展開向上の梃子」となる⁽²⁾。現在、世界企業となったトヨタを筆頭にホンダ、日産をはじめとする日本メーカが世界市場で激しい競争を繰り広げており、国内では就業者全体の約10%が同産業関連分野で働いている。JITをはじめとするトヨタが生んだ生産システムはコンビニなど流通産業に応用されるなど、他産業分野での生産性向上に寄与している。こうした戦後日本の自動車産業の発展にとって重要な契機となったのが、吉田の指摘する「自動車製造事業法」であり、同法の整備をはじめ、「満洲国」に日産・鮎川義介を移駐させ同地での自動車産業の確立を目指すなど、戦前期の国産自動車産業の振興政策をリードした中心人物のひとりが「革新官僚」として活躍した岸信介であった。

本稿は、岸信介の関わった自動車産業政策を中心に、彼がどのような理念・思想を有し、それに即していかなる産業政策を行ったのか。また、それがどのような成果を挙げ得たのかについて、彼の著作やインタビュー記事から解明し、産業政策の有効性（「政府の能力」）について歴史的経緯から検証しようとするものである。なお、引用文中の太字部分は全て引用者が変換したものである。

2. 岸信介をめぐる研究状況

岸信介に関する最近の著作物に書かれたさまざまな言説の内容について、拙稿において、すでに概括的に整理を行った⁽³⁾。そこで指摘したように、小林英夫、岡崎哲二両氏をはじめとする論者は、岸や椎名悦三郎、星野直樹ら「満洲」官僚が主導した「満洲経営」の経験あるいは「満洲国の遺産」が戦時統制経済に活かされ、さらに高度経済成長のグランドデザインになったと、岸ら「革新官僚」による「満洲経営」の戦後経済への継続性や先駆性を積極的に評価している⁽⁴⁾。

しかし、中居良文氏⁽⁵⁾や三輪芳朗氏らは、戦時下の政治・経済システムに「現代日本の経済システム」の「源流」を求めることを否定的にみる。とくに、三輪氏は、「戦時統制」の成功体験が戦後の「産業政策」の実施過程で、官僚出身の岸、椎名らの指導によって高度経済成長を実現したとする「通念」は、「誤解であり実態から乖離した神話」にすぎないという。「戦後と

同様、戦時中（さらに戦前）の日本『政府の能力』は、『計画的戦争準備』『軍需動員』『経済統制』を有効かつ効率的に実施できるほどには卓越していなかった」と結論づける。

その理由として、戦争準備を長期にわたり「計画的」に実施するためには、強力で安定した勢力の存在と「リーダーシップ」の継続的発揮が必要だが、1930年代の日本には国家の最重要課題に関する意思決定の最高責任の所在が一貫して曖昧であったと主張する。とくに「満洲経営」においては、「満洲開発五カ年計画」の前提となっていたアメリカからの資本と最新機械の導入が実現せず、さらに日中戦争の急展開、長期化によって、計画実施の必要資源の配分が見込まれず、実現のための時間もほとんどなくなっていった。こうした制約条件のもとで彼らが企図したプロジェクトは、「ほとんど実質化せず、内容は実現しなかった」。なかでも、満洲の「産業基盤」の創出、とくに開発計画の焦点となり期待された自動車製造工業と航空機製造工業は、部品製造メーカーなど広範な工業集積体が必要であり、満洲での工業立地は不適切であった。岸ら「革新官僚」が、いかに有能であり、戦争に向けて「国力」を総動員する政府の作業に適性があるとしても、上述のような状況改善への本格的貢献は不可能であった。「典型的軍人ほどではないとしても、ビジネス経験および巨大組織の効率的運営の経験に乏しい『革新官僚』たちの存在」が政府が直面した課題を「目立って容易にしたとは思われない」と結論づけている⁽⁶⁾。

これに対して米倉誠一郎氏は、連続説を否定する中居説に応えるかたちで、戦後の産業政策を遂行した官僚たちは、戦中に統制経済とその修正（「企画院主導の指令計画経済をより利潤動機を利用したものにする」ことを提案）を実行した人々であることを明らかにし、そこから統制経済から戦後への「連続性」は、人物のそれではなく、統制経済をとおして「統制経済の限界」を学習した「経験の連続性」であり、それが有効性を発揮したと、小林氏らの「連続説」を補強している⁽⁷⁾。

戦前期・戦時期の日本経済や官僚による統治システムと戦後日本経済との関連性についての上記の議論は、戦後の日本経済や企業経営の本質を理解するために重要な意味をもつが、本稿では岸信介の自動車産業振興政策を分析するなかで上記議論された課題に接近しておきたい。なお、岸の自動車産業政策をテーマとした先行研究はそれほど多くないが、日産の満洲移駐によって満洲での自動車生産を企図した鮎川義介の「経済的国際主義」について分析した井口治夫氏⁽⁸⁾や上述の三輪氏も岸に言及し重要な指摘をしている。また、原彬久氏の論考は本テーマのみならず、岸の生涯にわたる全体像が明確に捉えられており、多くを学んだ⁽⁹⁾。

3. 岸の国家観と経済思想

ところで、原彬久氏は、岸の思想形成に大きな影響を与えた人物として、岸の曾祖父であった佐藤信寛と叔父の佐藤松介などの親族をはじめ、上杉慎吉、北一輝、大川周明、吉田松陰らの名前をあげている。そのうち中学時代に叔父吉田祥朔から学んだ吉田松陰の「君臣一体」の皇国思想は、岸の「国家思想の素朴な原型」を形成した。東京帝国大学時代になると上杉慎吉から憲法論を学ぶが、岸は上杉の人格と「国粋主義」には惹かれたものの、上杉が主張する「国

家主義」思想における「天皇絶対主義」は無条件に支持することはできなかった。上杉以外の国家主義思想にふれるなかで、上杉の単線的な「国粹主義」に限界を感じはじめ、1920年の森戸事件への対応において、上杉門下が主催する興国同志会のなかの「杜撰」な国粹主義者や「頑迷固陋」な保守主義を受け入れることが出来ず、「上杉とも個人的関係は別として、思想的には明確に距離を置いた」のである⁽¹⁰⁾。また、大川周明にも人間的な「魅力」を感じ、強い感銘を受けていた。彼の、日本をアジアの盟主としてアジア諸国民の連帯をはかろうという「大アジア主義」は、日本のアジアへの侵略思想でもあったが、それは岸の「満洲行きの基礎」にもなったもので、戦後のアジア諸国へのアプローチに連続するものであった⁽¹¹⁾。

このように、岸の思想形成において、吉田松陰、上杉慎吉、大川周明らが大きな影響を与えてきたが、彼ら以上に学生時代の岸の思想形成に圧倒的な影響力を及ぼしたのが北一輝であった。岸は、北の『日本改造法案大綱』を読んで、社会主義革命と対外膨張主義が合体された「国家社会主義」思想に強く惹かれた。北を牛込の猶存社を訪ね、その「風貌」と「気魄」に圧倒されてもいる。

「又北一輝氏の爛々たる隻眼ににらまれ、魁偉なるその風貌と烈々たる革命家的気魄とには完全に圧倒されて了った。その頃同氏の書いた『日本改造法案』なる秘密出版を徹夜して読み、且つこれを写したことがある。この北氏は大学時代に私に最も深い印象を与えた一人であった。・・・『日本改造法案』は最初社会主義者であった同氏の国家社会主義的な考え方を中心として、一大革新を我が国体と結びつけたもので、当時私の考えて居た所と極めて近く、組織的に具体的に実行方策を持ったものであった。・・・当時の私の考えでは我が国体は日本民族結合の中心であり日本国家発展の基礎である。従ってこれを明確にし維持し、苟も国体に関して事を紛更しこれに改変を加えるが如きことは断乎として排せねばならぬ。然し徒に神聖化し国民と遊離した観念論に墮してはならぬ。・・・更に**私有財産制度の問題は国体問題とは全然別個の問題で、その変革は何等国体の変革とならぬ**。或る意味では真の国体の精華を発揮する為には、所有権絶対と言うローマ法的観念はこれを精算せねばならぬ。**私有財産制度は時代と共に改革せらるべくこれを**変革することと国体の変革とは厳に区別せられねばならぬ****。国体擁護が私有財産制度の擁護と混同されてはならぬ。・・・⁽¹²⁾」

このように、北の著作を徹夜して読み、筆写までした岸は、北の「私有財産」を否定する「社会主義」的な主張に共感を示す一方で、「私有財産」を否定することは必ずしも伝統的な「国体」（天皇制）を擁護することとは矛盾しないと考え、北が主張する「天皇制打倒」には同意していない⁽¹³⁾。

こうした点からも分かるように、学生時代の岸の政治思想や国家論は、さまざまな人物の思想を吸収して構築されており、なかでも北の思想の強い影響を受けて、「複層のかつ多面的」ともいべき性格を包摂した「国家社会主義」思想を形成しつつあった。こうした思想遍歴が彼のその後の行動に「柔軟性と現実主義」⁽¹⁴⁾的性格を刻印することになったといえるのである。

ところで、「革新官僚」の多くは、1920年代に帝国大学で学んだ秀才たちであり、「教養」としてのマルクス主義を身につけていた。もちろん、かれらのマルクス主義受容の特質は、理念

や革命思想といった価値判断を首肯したのではなかった。岸は、「『資本論』は難しかったよ。一応は読みました。マルクスとエンゲルスの往復書簡などはとにかく読みましたよ。でもね、（これらの著作は）どうも根本的にはじめから（自分と）相容れないものでしたね。」と述べ、マルクス主義に「私は参らなかつた」と証言している⁽¹⁵⁾。岸や革新官僚にとってのマルクス主義受容は、そこから社会把握の方法論、つまり藤田省三のいう「全構造的把握」の方法論を学んだことにある⁽¹⁶⁾。こうした思考方法は、ドイツの全体主義思想の受容基盤ともなり、さらに政治優先の全体主義（計画経済）と、それに対応する国際秩序として「東亜ブロック」の主張につながったともいえる⁽¹⁷⁾。

柳澤治氏は、美濃部洋次ら「革新官僚」の統制経済論や「所有経営分離構想」を分析し、それらがトニー、ラーテナウ、ケインズら欧州の経済思想を踏まえた上田貞次郎、向井鹿松らの学説をはじめ、ナチス・ドイツの経済思想に大きな影響を受けていたことを指摘している。岸も「共同体持続の実践的要求に基づく経済理論」を唱えて、ナチスに利用されたゴットルを読み、「理論的にはある程度研究」し、統制経済論の参考にしたと述べている⁽¹⁸⁾。また、重要産業統制法の立法準備がなされた臨時産業合理局の統制委員会には慶應義塾大学教授の向井鹿松が参加しており、委員会の幹事には岸が就いていた。その委員会で岸が向井の統制経済論から学んだことも多かったと考えられる⁽¹⁹⁾。このように多様な思想から学ぶことによって、岸は「計画・統制思想と現実認識を組み合わせて行く」⁽²⁰⁾という思考能力を獲得したといえよう。

岸の帝大時代の友人でライバルでもあった法学者の我妻栄は「思い出の中の岸信介君」という文章で以下のように、岸のずば抜けた学問の理解力と研究心について、「官吏としての卓抜な手腕」を発揮した背景として紹介している。

「岸君の勉強は実に要領がよい。学理の骨格をしっかりとつかんで、そこから細目に及ぶ理解のしかたは、水際だったものである。・・・岸君が官吏になってからは、二人の交友は次第にうすくなった。それでも、彼の事務官時代には、彼の実務に必要な外国の参考書の翻訳や資料の調査などを頼まれたこともある。彼の官吏としての卓抜な手腕は、もはや私の評価の外にある。しかし、私は、彼の鬼才縦横、行くとして可ならざるなき官吏生活のうちにも学問というのに対して常に深い尊敬をもっていたことを、いろいろな機会に窺い知っている。そして、私は私なりに、その点に彼の「えらさ」があると思っている⁽²¹⁾。」

4. 「産業合理化」の理念

上述のように卓越した学習能力を持っていた岸は、学生時代に感化した「国家社会主義」的レベルの思想や思考段階でとどまっていたわけではない。農商務省入省後、商工省の官僚として、二度にわたる海外出張のなかで欧米各国の経済実態について見聞する機会を得て、欧米の国家経済の現状を調査・研究を行いえたこと、とくにドイツでの産業合理化運動との出会いは岸の思想とくに経済思想を深化させていく重要な契機となった。

彼は、1926年に「アメリカ独立百五十年の記念世界博覧会に、博覧会事務官として初めて渡

米し、イギリスとドイツを経由して半年ぐらい後に帰国」している。その時に彼に鮮烈な印象を与え、共感を持ち得たのは、日本と隔絶した経済力を有していたアメリカではなく、わが国と同様に資源がない「ドイツで盛んだったナツィオナリジエールンク (Nationalisierung=国家統制化) の運動」であった。その分析を進め、調査報告を商工大臣に出したが、当時は彼の提言は問題にされなかった⁽²²⁾。しかし、1930年の浜口雄幸内閣の金解禁を契機に、日本経済の立て直しが叫ばれ始め、わが国でも産業合理化政策が必要だとの認識が高まるなかで、26年当時の岸の報告書が注目されたのである。そこで、臨時産業合理局の発足を前にして、工務局長の吉野信次から岸に二度目の訪独が命じられ、ドイツの産業合理化運動を本格的に調査研究する機会が訪れたのである。30年5~11月に欧米各国を歴訪し調査に当たったが、その間、6月に臨時産業合理局事務官兼特許局事務官に任命されている。

ドイツの産業合理化運動の研究について、「いろんな項目があったけれど、技術的には規格統一の問題がやかましく叫ばれ、また過度の競争を制限するカルテルの問題、クルップを中心とする製鉄業、自動車のベンツといった重要産業に対する政府の保護および干渉の問題」について注視したと述べている⁽²³⁾。とくに、自動車や鉄鋼など重要産業への国家の介入が進み、生産の標準化やトラスト、カルテル化が推進されつつあった同国の現状から、「産業合理化運動の指導精神が、第一に『自由競争の否定』であり、企業間の『協働』であること、第二に『コスト低下に主眼を置く』ことである」との認識に至り、自由主義経済の排除による「国家統制論の正当性」を確信するのである⁽²⁴⁾。この「産業合理化運動の指導精神」に関して次のように述べている。

「**歐洲に於ける産業合理化の實際に就いて**」臨時産業合理局事務官 岸信介

「産業合理化運動と云ふものは単純に『トラスト』や『カルテル』を作つたり、科学的管理方法を実施したり、技術の改善や設備の改良を行ふことではなくして、之を貫いて協調の精神に依つて指導せられてある点に特色がある。従來の通りの自由競争、協調なき対立主義では以上のやうな具体的方策を行つても眞の合理化ではないのである。又従來の如き手段を選ばざる儲け主義の経営も合理化でない。**協調主義は企業者同志の問題ではなく、生産者と販売業者と消費者相互の間にも行はねばならぬ。資本家と労働者との間にも行はねばならぬ。・・・之れを要するに、産業合理化と云ふことは結局一の國民經濟を經濟單位として其の繁榮を期するがために互いに協調してやつて行かうとする運動に他ならないのである**⁽²⁵⁾。」

「合理化の眞精神は國民的共働に在り。・・・此の点が米國の合理化と獨乙の夫れとの最大の相違なり。一個の企業、一部門の産業と云ふ様なケチな問題に非ずして國民經濟全體の問題なり。・・・苟も産業に關係を有する者の全體が渾一したる共働的精神の下に協力するに非ざれば合理化は行はれず。・・・**産業合理化の運動は之を經濟史的に考察すれば世界大戰に依りて一劃期を作られたる世界經濟直立しの運動に外ならず**。目下の狀況にては世界經濟の單位なる各國民經濟内部に於て合理化行はれつゝあれども結局は國際的協力を必要とする。例へば規格統一事業の如きは最も明瞭に其の必要を痛感しつゝあり。⁽²⁶⁾」

ところで、「産業合理化」の本質について、高橋衛氏は、「科学的管理法の推進の延長上」にあり、本来は第一次大戦期に急膨張した生産力、それはベルト・コンベアーシステムがもたらしたものであるが、その「生産力水準を強化すべきフレームワーク構築」という「大量生産大量消費時代」の課題に対応するものであり、部品の規格統一や製品の単純化の実施が「課題の中心」にあったと指摘される。しかし、そうした課題の解決には、「個別企業レベルで推進された」科学的管理法では限界があった。そのため、「国家による諸々の法的措置」が必要であり、「国家（官僚）の関与抜き」には不可能であった。このように産業合理化は、政府・国家によってプロモートされた点に、科学的管理法とは大きな差異があったのである。

さらに、高橋氏は、日本の産業合理化が世界恐慌の不況下に始動し、「官僚の指導体制の未確立」もあったため、大量生産化への対応という側面が後退し、厳しい国際競争に対応した体制整備に重点がシフトし、商工省による中小企業の統制強化などが行われることになったと分析され、岸については、彼がドイツから帰国後、「もっぱらドイツ型合理化推進のリーダー」として登場したが、産業合理化運動の導入理念において、「科学的管理法の延長上の発想」を「いと簡単に否定」し、「協調の精神による指導というナチス型のヒューラーリズム」を挿入したと述べられる。生産者と販売業者、消費者相互、資本家と労働者の間における「協調の精神」や「協調主義」を主張するが、それは「対立」や「競争」を抑制し、統合・統制された国民経済を理想とするものであり、このような岸による「産業合理化政策のドイツ的統制政策へのシフト」は、重要産業統制法や工業組合法の制定に結実するが、それらはやがて戦時経済統制のなかに「吸収」「埋没」されていったと指摘されている⁽²⁷⁾。

なお、上記引用文のなかで、岸が「産業合理化の運動は之を経済史的に考察すれば世界大戦に依りて一劃期を作られたる世界経済立直しの運動に外ならず」と述べている。そこから、彼が第1次大戦を契機とする世界資本主義の「劃期」＝経済発展段階の変化について明確な認識を有しており、それへの対応を彼なりに図ろうと考えていたことが理解できる。

ところで、岸のドイツの産業合理化に関する調査報告に対して、軍部が「くいについて」「肯定的評価」を行ったために彼は一躍「国家改造を担う革新官僚」として注目されたのである⁽²⁸⁾。そうしたなかで、岸が文書課長の吉野信次とともに、産業合理化運動を推進する法律として起草したのが「重要産業ノ統制ニ関スル法律（重要産業統制法）」（1931年）であった。法律に初めて「統制」という用語が使われ、その後の統制法の嚆矢となった。岸は同法について、第1次大戦後の不況から「国民経済の立直を行ふ為めに、産業合理化の運動を起し」たが、不況に直面した業者間の激烈なる競争がもたらす「共倒的悲況」を克服し、業界を安定化させるために「過当なる競争を制限し、競争に依る弊害を矯正して以て、産業界全体の平和を齎らすことを目的として考へら」れた、「云ふ迄もなくカルテルの形態に於て我重要産業界の平和工作を行はんとする」法律であると説明している⁽²⁹⁾。

さらに、1931年の満洲事変を契機に、自動車国産化の要望を強めつつあった「軍部の要求すなわち『国防の必要』と、岸らの統制論とが見事に符節を合わせ」てできたのが、後述の「自動車製造事業法」（1936年）であった⁽³⁰⁾。このように、岸は渡満する前に、商工官僚として「産業合理化」と「自動車国産化」という二つの重要な政策を担ったのである。そこで次に、「自動

車製造事業法」制定過程を一瞥し、そこから岸の自動車産業政策の理念と政策実現のために実際にいかなる行動をしたか、みておこう。

5. 岸の自動車産業政策

まず、岸は1930年代におけるわが国の自動車産業の現状について、いかなる現状認識を持っていたのだろうか。以下に掲げる「本邦自動車工業確立に就て」と題する工務局長時代の彼の文章を見ておこう。

岸信介「本邦自動車工業確立に就て」

「由来自動車工業なるものは産業上極めて重要な意義を有するものである。即ち此の工業には機械工業の各方面の部門が総合的關係を持つのみならず、化学、電気、紡織、窯業等の各種工業が密接不可分の連繋を有するのである。と同時に自動車は又一大消耗品であると云ふ特色を有するものである。……此の意味に於て、自動車工業の確立が日本に於て比較的遅れて居ると云ふ事柄は、産業上、国防上誠に遺憾な次第であつて我々は種々の方策を攻究し以て斯業の本格的確立に今日まで努力して来たのである。唯遺憾ながら我国には既に非常に発達した所の外国系の強力なる工業があつて、之が既に日本市場を独占して居て、之に対抗し之と正面から競争して立つて行くことは仲々困難な状態に在つたのである。然しながら自動車の製造を技術的に見るならば、今日に於ては自動車を造る技術に於ては必ずしも日本が特に遅れて居るとばかりは申されない。即ち自動車のエンジン其他の部分品を造る技術にしても決して外国の夫れに比して遜色ありとは云へないかも知れないが、唯近代的工業として成り立つが為には大量生産に依らねばならぬのである⁽³¹⁾。」

引用のごとく、岸は自動車産業を総合的な工業と認識し、幅広い工業部門と「密接不可分」である重要産業とみなす。現状の課題としては、工作機械工業の質的（技術）向上や素材の品質向上の必要性を指摘している。また、日本には自動車の製造技術はそれなりにはあるが、いまだに「ほぼ手工業的な国産車は、年産三百とか五百台という状態」にあり「フォードやシボレーは何万、何十万台の規模で、とうてい日本は競争相手でなかった」との現状から⁽³²⁾、「近代的工業」として確立するためには、大量生産技術に基づく大量生産体制（規格統一）の構築が必要であることを指摘する。さらに、上記文章で注目すべきは、自動車を「一大消耗品」と表現している箇所である。自動車が現代資本主義＝消費社会を牽引する商品とみなしており、「フォーディズム」的発想がみられることにも注目したい。米国では「使い捨ての自動車が原っぱに積み重ねられている」という日本では想像できない消費社会の光景を目にして、「反感すら持つ」日米の経済力格差を実感したのである⁽³³⁾。

こうした認識に基づき、重化学工業のなかでも最も重要な総合的工業である自動車産業を「大量生産に依る」近代産業として確立させるために、また産業上、「国防上極めて重要な意義を持つ」自動車工業を「純粹の外国人の手に全然委ねて置くことは甚だ遺憾なこと」であり、フォ

ード、GM など外国資本が日本市場を独占する状況を打破し、国家による保護と統制の必要性があることを強調している⁽³⁴⁾。こうして「軍と緊密に連携」し、自動車工業の国家統制を推進することになる。その法的根拠として「自動車製造事業法」を準備したのである⁽³⁵⁾。

岸は、自動車産業など国家の基本的な重要産業の育成においては、自由な営業や競争がもたらす弊害を防止し、「それまでの産業政策にはなかった」「国が組織や、経済において干渉する方向」で行わなくてはならないと、下記引用文のように主張する。「産業界の自由な経営を制限する、統制経済時代に入った」との表現で、資本主義が変化し、組織された資本主義の段階へと変化したことを的確に認識していたことが示されている⁽³⁶⁾。

このように岸は、資本主義の変化を明確にとらえ、その現状分析から自動車産業政策に国家の保護、干渉という新たな「統制的政策」を打ち立てるが、その政策樹立のモデルが前述のように、産業全体の改造をめざし産業合理化運動が行われたドイツにあったのである。

「岸 ドイツの産業合理化運動を視察して、大きく影響されました。第一次大戦後の経済混乱に対して、無制限な自由競争にまかせていたのでは、だめだと痛感したんです。・・・

— ドイツの産業合理化運動から、何を学んだのですか。

岸 一つは規格統一。バラバラな規格を統一し種類を限定して、むだをはぶく。もう一つは、企業合同。企業の乱立を整理して、これもむだな競争をはぶき、産業を合理化するというふうだね。とくに、自動車といった、重要産業に対する、政府の保護、干渉もありました。

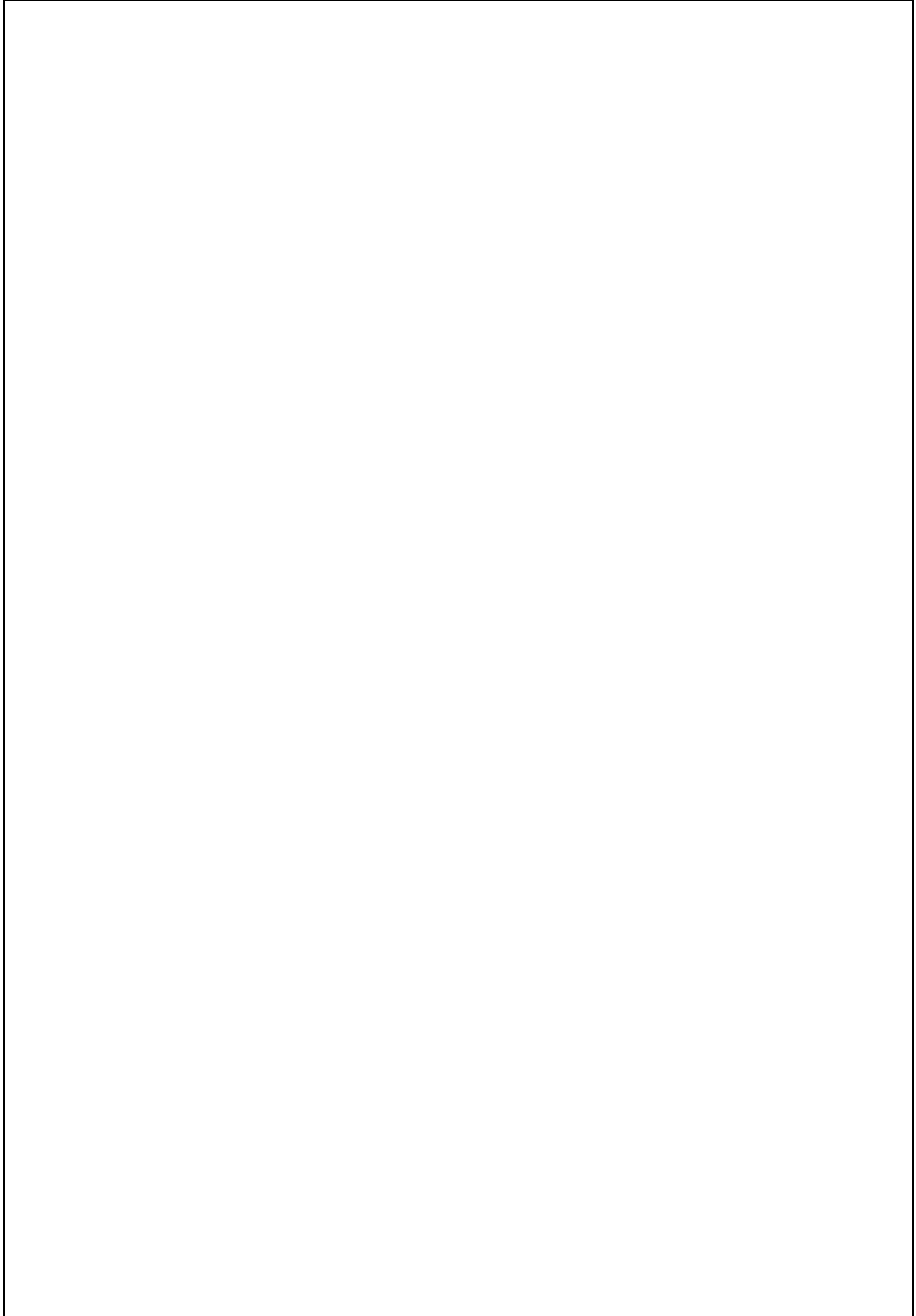
— それが、日本の自動車問題に導入された。

岸 そうそう。これはもう、はじめから乱立を許さず、統制しましたからね⁽³⁷⁾。」

6. 商工省の自動車産業政策の展開と岸

外国大衆車との競争を回避してきた日本の自動車工業政策は、満洲事変以降とくに1933年の熱河侵攻を契機に、「大衆車」の軍事的価値が認識され始め、「大衆車」生産へと転換した。熱河作戦では「フォード、シボレーというアメリカ版『大衆車』をベースとするトラックが軍用車として潜在力に富む事実上の『万能車』であることを証明」したことが、「官製国産化計画に一大転機」を与えた⁽³⁸⁾。陸軍省整備局動員課に転属され政策担当となった伊藤久雄大尉は「満蒙の現地」視察を経て、フォード、シボレー級の国産自動車を製造・普及させることによって、この「大衆車」＝軍用トラックとして軍需を満たしうるとの考えに立ち、伊藤を中心に陸軍側は1934年1月以降、商工省を始め鉄道省、内務省をはじめとする関係省庁との交渉を開始し、「自動車工業確立工作」を進めた⁽³⁹⁾。

表1は、商工省の主要官職任免の変遷を示すが、自動車産業政策を進める商工省内部では、日産とGMの提携問題について、自由貿易論者であった町田忠治大臣をはじめ上層部は、賛意を示しており、そのため、陸軍との交渉が難航した。陸軍側は、すでに自動車の製造を航空機製造への前提になるものと位置づけており、「純国産」化、外資排除は「国防」観点から譲れぬ



方向性となっていたのである⁽⁴⁰⁾。こうしたなかで、1933年4月に自動車工業の主管が工業課から工政課に移管され、表1のごとく35年4月には「経済統制論者」である岸が工務局長に就任し、同時に工政課長となった小金義照との、いわゆる岸・小金ラインが成立した。それを契機に、商工省中堅層と陸軍省・伊藤大尉との間で「話しはだんだん進」み、フォード、GMの工場拡張の動きを牽制しながら、「自動車製造事業法」を制定する流れが加速していったのである⁽⁴¹⁾。ただ、同事業法制定時の小川郷太郎商工大臣もまた「自由貿易論者」であり、同法を「悪法」と評価するなど、商工省内部とくに大臣＝政治家は「統制」へと傾斜する岸・小金路線を支持しなかった。そうしたことが一つの要因ともなり、1936年10月には、岸は吉野信次次官と共に小川大臣に辞表を出し、翌月、満洲国実業部総務司長として渡満することになったのである。こうした商工省内での対立の構図は、岸が満洲から本省に戻り、商工次官に就任し、財界出身で自由経済論者であった第2次近衛内閣の小林一三商工大臣とぶつかり、1941年に岸が辞任するという形でピークとなり、マスコミでも話題となった。

つぎに「自動車製造事業法」の制定過程のなかで岸が果たした役割を、小金義照のインタビューや座談会の発言からまとめておこう。まず、岸（工務局長）は文書課時代から部下として使われている小金義照に工政課長就任を要請した際、「歴代局長ができなかったこと。一つは化学肥料の国産化。もう一つ、いつでも立ち消えになる自動車製造事業法。この二つは仕上げよう」⁽⁴²⁾と協力を要請した。こうして岸のリーダーシップのもとに「自動車事業製造法」制定のために軍部をはじめ外務省や法務局など関係部署との折衝や法整備のための作業がスタートする。国産「自動車工業の確立構想」については、すでに前任の工務局長であった吉野信次、竹内可吉の時代から検討は開始されていた。また、商工省のみならず、自動車の大口需要者である陸海軍省や鉄道省からの要望も強まっていた。しかし、現状は国産車の生産は商工省標準型式車を製造する程度にとどまっており、彼らの要求にはほとんど応えられず、表2のように、日本フォード、日本GMなど米国資本メーカーによる圧倒的な市場支配が行われていた。

そこで、こうした現状を大きく変更させるため、岸らは、35年8月に「自動車工業法案要綱」を制定し、翌36年5月に「自動車製造事業法」公布を実現させる。「事業法」施行令では、製造会社1社につき1年につき「三千輛」という当時の日本メーカーにとって高いハードルを課し、この要件を満たす許可会社に5年間所得税、営業収益税などの免除特権を付与するというものであった。また、経営権は日本人が有することが要求されたため、外資系自動車会社の経営活動は大きく後退せざるを得なくなった⁽⁴³⁾。

このように「自動車製造事業法」は、下記の引用文の岸の証言のように、「本来、自由主義の立場をとってきた」商工省の政策を大きく転換させ、「国が組織や、経済において干渉する方向」のものであり、「産業界の自由な経営を制限する、統制経済時代に入った」ことを示す「はじめての特殊立法」となった。陸軍の「フォードの本格的進出が実現すると、日本の自動車工業を作る上で非常に支障になるので、それを抑えて、ぜひ日本独自に、少なくとも年産数万台の自動車工業を作ってくれ」との要請に応えるために、「軍と緊密に連携しながら」「年産数万台の自動車工業」の確立を目指して法制化を準備したものであった⁽⁴⁴⁾。

「それまでの日本の産業政策は、民間から自然に事業がおこるのを、政府は、ただ援助、促進する一。商工省も、本来、自由主義の立場をとってきたわけですが、今後は、基本的な国家の重要産業の育成には、国が組織や、経済において干渉する方向ですね。産業界の自由な経営を制限する、統制経済時代に入ったんです。このため、自動車について、軍と緊密に連携しながら、この種の法律としてはじめての特殊立法を行った。これは、それまでの産業政策にはなかったことですよ⁽⁴⁵⁾。」

表. 2 大正末～戦時期の自動車製造、組立台数(単位：台)

年次	国内製造		輸入	輸入	輸入組立車			
	普通車	小型車	完成車	シャシー	合計	フォード	GM	共立自動車
1925	376		1,765	—	3,437	3,437		
1926	245		2,381	—	8,677	8,677		
1927	302		3,895	—	12,688	7,033	5,635	
1928	347		7,883	1,910	24,341	8,850	15,491	
1929	437		5,018	2,019	29,388	10,674	15,745	1,251
1930	458		2,591	1,609	19,678	10,620	8,049	1,015
1931	434	2	1,887	1,204	20,199	11,505	7,478	1,201
1932	696	184	997	703	14,087	7,448	5,893	760
1933	1,055	626	491	780	15,082	8,156	5,942	998
1934	1,077	6,648	896	950	33,458	17,244	12,322	
1935	1,181	15,938	934	1,010	30,787	14,865	12,492	
1936	5,004	20,621	1,117	1,061	30,997			
1937	7,643	26,315	4,998	左に含む	28,951			
	普通車	(内大衆車)	小型車	組立・輸入車合計				
1938	15,755	14,106	21,801	1,100				
1939	30,089	26,510	15,048	500				
1940	43,706	29,816	13,634					
1941	43,878	32,870	9,882					
1942	35,491	32,866	7,707					
1943	24,807	20,107	5,296					
1944	21,453	19,794	2,676					
1945	6,723	5,276	715					

(出所)玉置[1974]、呂[2011]。

(注)原資料:自動車会議所[1948]『我国に於ける自動車の変遷と将来の在り方』、『日本自動車工業史稿(3)』。

自動車工業会[1948]『自動車工業資料』、トヨタ、日産各社社史。

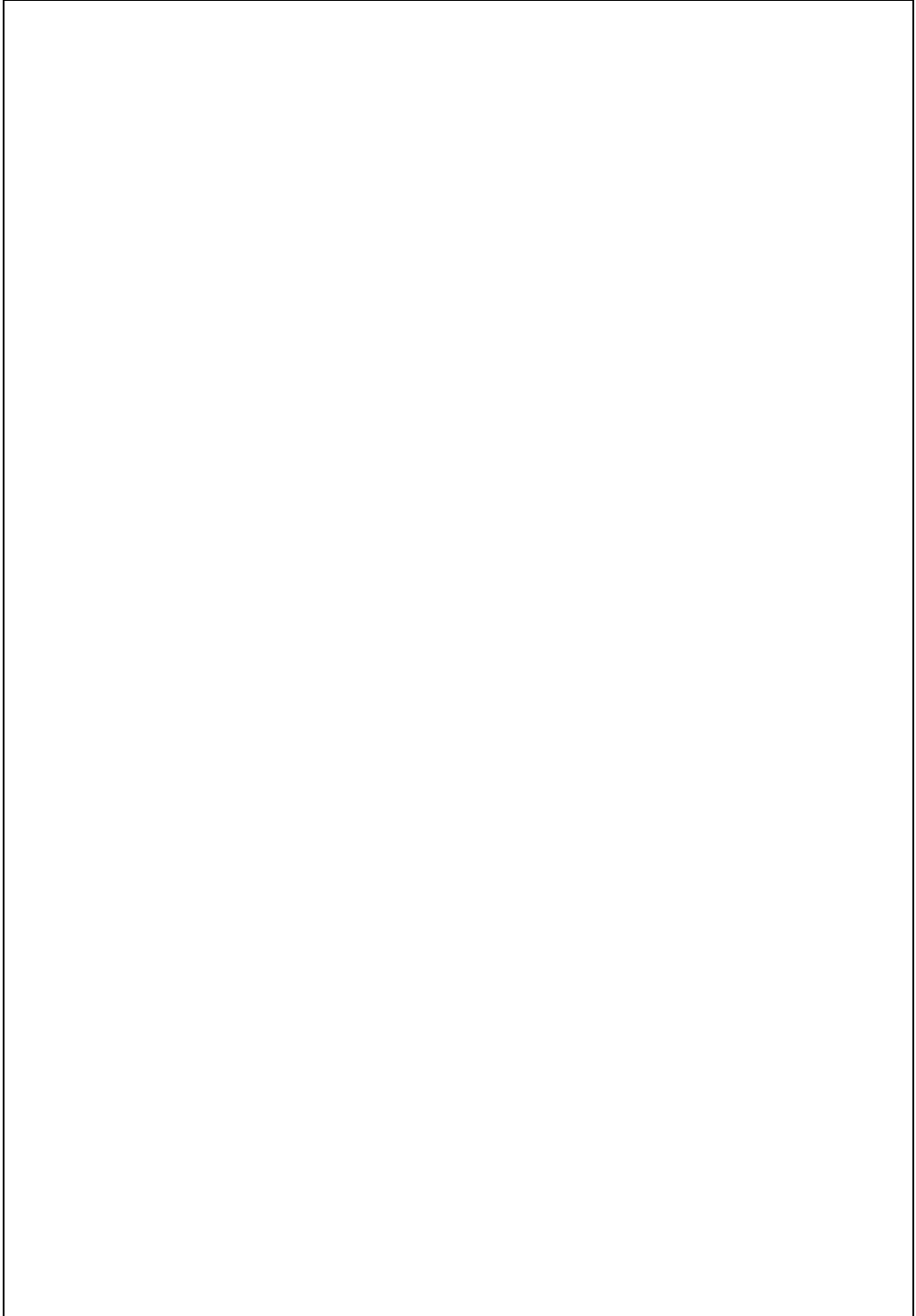
7. 岸における「経営合理的思考」とその結末

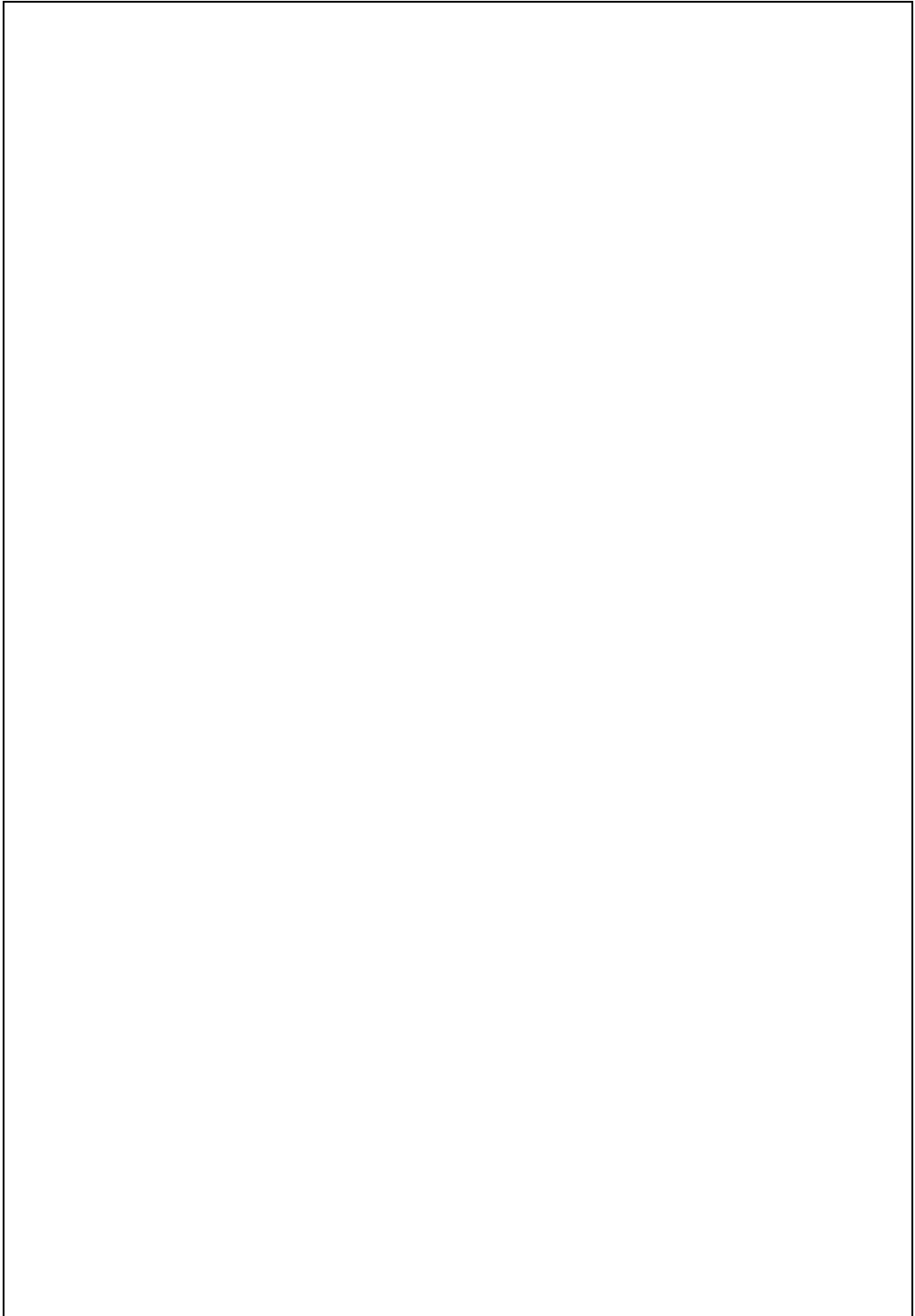
ところで、「事業法」制定を中心とした自動車産業政策の展開は、表3のごとく、商工省を軸に陸軍省の「国防」観点からの要請をふまえつつ、取り組まれてきた。この展開過程において、日産は米国からの技術、資本導入をめざし、米メーカーとの間でさまざまな提携交渉に取り組んでいる。商工省自体も、「日米の技術に雲泥の差があるので、外国の技術を取り入れるほうがよいと考えて」おり⁽⁴⁶⁾、歴代の大臣、次官らは自由貿易論者が多く、企業の外資との提携に賛成してきた。例えば、1933年5月には、事務次官であった吉野信次次で、竹内可吉工務局長が同席し、鮎川義介と日本GM専務取締役が合併のための会談を行った。この会談では、GM側の「現地主義」の経営方針を受けて、外資導入の必要性を認識した商工省官僚によるお膳立てが行われていたのである。

そうした商工省の政策の方向性を転換させたのが、前述の岸・小金ラインの成立であり、彼らのもとで成立した「自動車製造事業法」は、国家の介入を本格化させ、外資の活動を制約することになる。同法の成立には外国技術・資本の排除を主張する軍部からの強い圧力を受けており、岸は「軍は、あくまで日本の技術だ、外国の技術をとりいれてはいかんと主張し、結局、そういう方向にいった」、また、「今と違って軍の産業経済への発言でも何でも、うんと行きすぎていることが多いが、当時としては認めざるをえない状況だった。それほど、戦時経済に近づいている特殊な経済だった」と軍部の要請を受け入れたことについて釈明している⁽⁴⁷⁾。

このように「事業法」は基本的には外国車排除と自動車国産化を目指した法律であったと評価が出来る。しかし、同法は、外国メーカーの全面的排除でなく、生産台数の制限により国内メーカーの供給枠を確保し、一方で国内メーカーの参入制限も行い、許可会社に税制上の優遇を行い、自動車企業の育成を図ったものでもある⁽⁴⁸⁾。この国内メーカーの参入制限については、事業法制定を推進した陸軍の伊藤久雄が、「GMとの交渉打ち切りの後に、鮎川さんは自動車事業の許可制度を強く要望しておられました。会社が乱立するのでは、大量生産の大きい設備を持つことができない。下手な補助金などはいらないから、許可会社制にしてもらいたい」「企業の許可制を採って、乱立を防ぐことが斯業の発展の基になる。これが大原則であるということでした⁽⁴⁹⁾と証言しており、許可会社制度の導入は日産・鮎川側からの要請を強く受けており、呂寅満氏の指摘のように同法は「私的インセンティブのみでは定着・拡大の困難な戦略産業」に対する「助成」に主眼があったといえよう⁽⁵⁰⁾。また、大場四十男氏は「寡占的競争」という「新しい経済統制思想」の存在をそこに見い出すが⁽⁵¹⁾、そうした点から見ると、岸のリードした「事業法」の運用は、国家のコントロールの枠内で特定の企業、とくに許可会社に指定された豊田自動織機製作所と日産への優遇政策そのものであったわけで、戦後の両社の発展を政策的、意図的に誘導したとも言えるのである。かくして、本論最初に掲げた吉田のいう「トヨタ・ニッサンの自動車産業の生みの親」は岸である、との指摘も首肯できるといえよう。

ところで、軍部から期待された岸は単純にその要請を受け入れ外国資本・技術の排除に積極的に動いたのであろうか。岸がその経営能力を評価した日産の鮎川義介との関係を見ると、軍部の意向とは正反対に、鮎川の主張した外国技術、外資導入の考えに同調していたことが分かる。





まず、鮎川が日産と米ゼネラル・モーターズとの合弁・提携に動いていた際、工務局長であった岸は、吉野信次商工省次官とともに、この交渉に岸が極めて協力的であったことが、次の鮎川の証言から読み取れよう。

「昭和六年一九三一年日本に於ける既存の自動車会社の合同によつて我国自動車工業を確立するやう政府筋から慫慂せられたけれども、鮎川としてはアメリカの大量生産方式に則る自動車工業をアメリカの自動車会社との提携によつて移植するにあらざれば到底目的を達し得ずとの見解を堅持し、一九三三年の初め頃からゼネラル・モーターズ会社と提携交渉を開始し、同時に戸畑鑄物株式会社—それは、一九三一年にはダツト自動車工業株式会社を合併して既に自動車工業に進出してゐたものを拡大して自動車の製造工場を設立する準備を進めて参りました。**ゼネラル・モーターズとの交渉は自動車工業の監督官庁たる商工省の吉野次官及岸工務局長の理解ある支持あり**、一方ゼネラル・モーターズに於ても当時日本に於ける自動車工業国産化の機運に促されて有力なる日本側との提携を希望する状態にあつた為順調に進捗し、一九三四年四月二十六日大阪にあつた日本ゼネラル・モーターズ株式会社の株式半数を日本産業会社に於て取得し、之を中心として提携の実を挙げるといふ契約を成立させたのであります・・・**岸信介氏との関係** 鮎川と同郷の関係があるのだけれども年が大分違ふので大した接触はなかつたが親しくなつたのは先にも出た**ゼネラル・モーターズと日産との提携といふ問題**が起きたときに岸さんが**商工省の工務局長をしてをられたのでその関係で対米提携を大いに支持して貰ふといふやうなことがあつて知合つた**。なほ満洲に行つてからは岸さんが初めには実業部次長、終りには総務部の次長になられたので仕事の関係で相当に密接な折衝を向ふで始終持ちました⁽⁵²⁾。」

さらに、上記資料にもあるように、渡満した岸は「満洲国」の産業部（実業部）次長、総務次長を歴任、産業経済政策のトップとして君臨し、「満洲産業開発五カ年計画」を推進するため、星野直樹らとともに日産の「満洲」移駐に尽力した。自動車から航空機さらに工作機械などの生産体制を確立するために、満洲重工業開発株式会社の総裁に就任した鮎川が熱望した「外資、技術」導入と満洲の開発における「門戸開放」の必要性についても理解を示し期待を持っていたことが、下記から分かる。官僚に欠けた企業経営能力や経験を有し、経営に関する合理的な発想を持つ鮎川を高く評価していたからである。

岸信介「満洲五カ年計画と資源の状況」

「機械工業については、自動車工業、飛行機工業、工作機械工業等国防上必須のものとして是非共確立せねばならぬものであり此等についても計画が樹てられてはゐるが、何分にも器財と技術を外国に仰がねばならぬ関係上その建設が稍遅れてゐるのである。併し**近く外国と技術其他における結合が出来れば、此等工業の発展も、軌道に乗つて来るだらう**⁽⁵³⁾。」

「而して鮎川氏は満洲の偉大なる資源を急速に且本格的に開発して行くには、外資の導入を緊要と認め、日満両国政府に於て決定したる満洲移駐の原案にも其の項目が掲げられた。此の外資導入は単なる資金の導入のみではなかつた。外資が単に外資として入つて来ることは勿論結構であつたが、更に進んで**満洲の資源そのものを解放して外資と共に其の経営力、技術力をも導入し、満洲の門戸解放、機会均等を**

実際に行はんとするものであった。・・・余は此の点に於て鮎川氏と同意見にて其の実現にあらゆる便宜と協力を興へた。不幸にして実現を見るに至らなかつたけれども、満洲の本格的急速なる開発は此の方法が最も望ましく、又東亞安定の方策としても最も望ましいものであったと思はれた⁽⁵⁴⁾。」

おわりに

岸信介は、戦前の著作のみならず、戦後の回想においても、「実現を見るに至らなかつたけれども」、鮎川が熱望した「外資、技術」導入が「満洲経営」にとって不可欠だとの認識を持っていたことを明言しており、上記のごとく「鮎川氏と同意見にて其の実現にあらゆる便宜と協力を与えた」という。岸が経済官僚・行政テクノクラートとして現状認識を踏まえて合理的な政策を打ち出す「現実主義者」であったことが、ここに明確に示されているといえよう。

彼のこうした経済（経営）についての合理的思想や、「外資、技術力」導入論にみられる「国際協調」的な思考は、軍部に国家統制のリーダー格の官僚として期待された「革新官僚」としての統制的思想とは必ずしも彼の思想全体なかでは矛盾せず、重層的に存在していたと言えよう。しかし、岸がきわめて柔軟で合理的な思考をする官僚であったとしても、彼が外資導入を実現させるために具体的に有効な政策手段を講じ、そのための主体的行動を実行し得たわけではない。日米関係の悪化とそれに対応した軍部による外資排除の強い意向、さらに日中戦争の泥沼化によって、「外資、技術力」導入の実現可能性は潰えた。岸は鮎川義介を紹介する文章のなかで、「われわれは満洲において、彼の手腕と彼が築いた日本の事業的背景に絶大の望みを嘱していたが、世界の客観情勢はこれを裏切り、彼の雄図を演出する場面が与えられなかつたのは返えす返すも残念である。だがそれは彼の罪ではない⁽⁵⁵⁾」と述べている。この岸の文章からは、満洲に呼び込んだ鮎川と「密接な折衝」をし「何の隔意もなく相談ができ、万事相許す」関係を有したはずの岸が果すべきであった主体的な責任のあり方あるいは反省が伝わってこない

結局、満洲への外資導入の失敗あるいは実現が不可能になるなかで、満洲は崩壊し、それは重工業開発を核とした「満洲開発・経営」の失敗・解体へと連続していくのである。

橋川文三は革新官僚を「軍の有力な支持者となり、戦争計画のために必要な情報や技術の提供者となったもの」ととらえ、とくに政党勢力が後退するなかで発言力を強め、「軍部が端的にその軍事的必要から国家体制の変革を求めたのに対し、一九三〇年代における世界史的な危機状況の認識に立って、政治と経済の全面的な組織化と計画化の必然性を認めた集団」であると指摘している⁽⁵⁶⁾。そうした意味で革新官僚としての岸は、その卓越した思考能力から資本主義の歴史的变化をいち早く認識し、その「危機」から抜け出すために国家の産業政策としては、学生時代に身に付けた「国家社会主義」思考と親和性の高いドイツの産業合理化運動さらにナチス統制経済に連なる「ファシズム型」資本主義を選択し、その遂行者となったのである。しかし、この選択は「ニューディール型」を選択したアメリカをはじめとする諸国との戦争に敗北することで歴史的には否定された。

上述のように、岸信介らが種を蒔いた国産自動車確立のための産業政策は、戦前・戦時期に

においては、日米をはじめとする国際関係の悪化を受け、さらに国内や「満洲国」において統制経済が深化するなかでは経済(経営)合理性は貫徹せず、現実と計画との間の乖離は極めて大きくなり、挫折した。しかし、第2次大戦後には日米同盟を軸とした新たな国際関係の枠組みと国内の「民主的」な経済システムのなかで、革新官僚のさまざまな経験から「学習」した通産官僚に引き継がれた。彼らが主導する産業政策は、本田宗一郎ら革新的で自立的な経営者との間で一時的に深刻な対抗を孕みながらも、彼らのエネルギーをも包摂することによって、今日の日本の自動車産業盛行の基盤形成に寄与したと評価できよう。

(注)

- (1) 吉田司[2005]『王道楽土の戦争 戦後60年篇』日本放送出版協会、108-116頁。
- (2) 中村静治(1953)『日本自動車産業発達史論』勁草書房、287頁。
- (3) 佐藤正志・張志祥[2009]「岸信介と「満洲経営」—最近の研究動向・言説と課題—」撰南大学『経営情報研究』17-1
- (4) 小林英夫の一連の著作を参照のこと。例えば、小林英夫、岡崎哲二、米倉誠一郎、NHK取材班編[1995]『「日本株式会社」の昭和史:官僚支配の構造』創元社。同上[1995]『超官僚 日本株式会社をグランドデザインした男たち 宮崎正義・石原莞爾・岸信介』徳間書店。同上[2006]『「昭和」をつくった男 石原莞爾、北一輝、そして岸信介』ビジネス社。小林・成田龍一[2007]「インタビュー 岸信介とは誰か」『現代思想』35(1)、青土社。小林編著[2008]『満洲 その今日的意味』つげ書房新社。岡崎哲二[2007]「経済史から見た岸信介」『現代思想』35(1)、青土社。
- (5) 中居良文[1989]「経済計画の政治的決定—満洲産業開発5カ年計画への視角」『中国研究月報』495号、中国研究所。
- (6) 三輪芳朗[2007、2008]「「物資動員計画」、「生産力拡充計画(政策)」、経済統制(1)(2・完)」『経済学論集』73(3)(4)、東京大学。同[2008]『計画的戦争準備・軍需動員・経済統制:統「政府の能力」』有斐閣。
- (7) 米倉誠一郎[1993]「業界団体の機能」岡崎哲二・奥野正寛編『現代日本経済システムの源流』日本経済新聞社。
- (8) 井口治夫[2012]『鮎川義介と経済的国际主義』名古屋大学出版会。
- (9) 原彬久[1995]『岸信介—権勢の政治家—』岩波書店。
- (10) 前掲・原彬久[1995] 22-23、32-33頁。
- (11) 原彬久編、岸信介(述)[2003]『岸信介証言録』毎日新聞社、354-356頁。
- (12) 岸信介[1983]『我が青春 生立ちの記・思い出の記』廣済堂出版、184-186頁。
- (13) 前掲・原彬久[1995] 26-27頁。
- (14) 前掲・岡崎哲二[2007]。
- (15) 前掲・原彬久編、岸信介(述)[2003]『岸信介証言録』毎日新聞社、352-353頁。前掲・原彬久[1995] 31頁。
- (16) 藤田省三[2012]『天皇制国家の支配原理 第二版』みすず書房、162-178頁。
- (17) 古川隆久[1990]「革新官僚の思想と行動」『史學雑誌』99(4)。
- (18) 前掲・原彬久編、岸信介(述)[2003]、353頁。
- (19) 柳澤治[2008]『戦前・戦時日本の経済思想とナチズム』岩波書店、11-20頁。

革新官僚・岸信介の思想と行動

- (20) 前掲・岡崎哲二[2007]。
- (21) 岸信介伝記編纂委員会編[1989]『人間岸信介 波瀾の九十年』岸信介遺徳顕彰会、30 頁。(『風聲』11号、1956年から転載)
- (22) (23) 岸信介他[1981]『岸信介の回想』文芸春秋、12-13、288-289 頁。
- (24) 岸信介(商工大臣官房文書課長兼統計課長)「産業合理化より統制経済へ」『産業合理化』第12輯 1934年4月、1934年3月の日本商工会議所、東京商工会議所聯合主催の産業合理化講習会での講演速記。
- (25) 『産業合理化』第4輯、1932年7月。講演の筆録。
- (26) 岸信介「1930年7月末 木戸幸一宛 ベルリンからの手紙」前掲・岸信介他[1981] 288-289 頁。
- (27) 高橋衛[2005]『明治から昭和へ選択の屈折』御茶の水書房、90-95 頁。
- (28) 前掲・岸信介他[1981] 13 頁。前掲・原彬久[1995] 49-50 頁。
- (29) 岸信介「重要産業統制法の改正を通じて見たる我国産業統制の動向」東京商業会議所『商工経済』1936年10月。なお、「重要産業統制法」については、さしあたり平沢照雄「昭和恐慌期における重要産業統制法の分析視角—代表的見解の検討を中心として—」、同[2001]『大恐慌期日本の経済統制』日本経済評論社、宮島英昭[1984]「産業合理化と重要産業統制法」『政党内閣の成立と崩壊』山川出版社、白木沢旭児[1999]『大恐慌期日本の通商問題』御茶の水書房、を参照のこと。
- (30) 前掲・原彬久[1995] 51 頁。
- (31) 工業智識普及会[1936]『躍進日本の自動車語る』3-5 頁。
- (32) NHK 取材班編[1995]『日本の選択 フォードの野望を砕いた軍産体制』角川文庫、84 頁。
- (33) 前掲・原彬久編、岸信介(述)[2003] 43 頁。
- (34) 前掲・工業智識普及会[1936] 5、10 頁。
- (35) (36) (37) 前掲・NHK 取材班編[1995] 84-87 頁。
- (38) 大島卓・山岡茂樹[1987]『産業の昭和社會史 自動車』61 頁。
- (39) 自動車工業会[1967]『日本自動車工業史稿(2)』、20-44 頁。
- (40) 自動車工業振興会[1973]『日本自動車工業史座談会記録集』62-69 頁。
- (41) 同上、20-44 頁。
- (42) 前掲・自動車工業振興会[1973]『日本自動車工業史座談会記録集』、前掲・NHK 取材班編[1995] 78 頁。
- (43) 「自動車製造事業法」の内容、評価については、さしあたり、宇田川勝[2003]「自動車製造事業法逐条説明」『経営志林』39-4、桜井清[1987]『戦前の日米自動車摩擦』白桃書房、呂寅満[2011]『日本自動車工業史』東京大学出版会。
- (44) (45) (46) (47) 前掲・NHK 取材班編[1995] 84-87 頁。
- (48) 呂寅満[2003]「「自動車製造事業法」によって日本の自動車工業は確立されたのか？」『経済学論集』東京大学、62(2)。前掲・呂寅満[2011]。
- (49) 自動車工業振興会[1973] 65、68 頁。
- (50) 宮島英昭[1993]「戦時経済下の自由主義経済論と統制経済論」『日本近現代史3』岩波書店。
- (51) 大場四十男[2001]『日本自動車産業の成立と自動車製造事業法の研究』信山社、340 頁。
- (52) 「鮎川義介の事業遍歴 終戦まで」(国会図書館憲政資料室「鮎川義介資料」162.2)。
- (53) 『新国策』第3巻第3号、294 頁。1939年1月、国策研究会での講演。
- (54) 前掲・岸信介他[1981] 331-332 頁。
- (55) 岸信介[1965.9.9]「鮎川義介氏を紹介する」(国会図書館憲政資料室「鮎川義介資料」111.01)。
- (56) 橋川文三[1970]「国防国家の理念」『近代日本政治思想史大系 第4巻』有斐閣、246 頁。

参考文献

- 宇田川勝[1977]「日産財閥の自動車産業進出について 上、下」『経営志林』13-4、14-1。
- 加藤栄一[1978]『ワイマル体制の経済構造』東京大学出版会。
- 佐々田博教[2011]『体制発展と政策アイディア』木鐸社。
- 佐藤正志[2013]「高度経済成長を支えた満州国の遺産」『歴史読本』2013年8月号。
- 桜井清[1987]『戦前の日米自動車摩擦』白桃書房。
- 四宮正親[1998]『日本の自動車産業 企業者活動と競争力』日本経済評論社。
- 十河孝雄[2007]「アジア・太平洋戦争期における満州と自動車工業・満州自動車製造株式会社を中心に」『一橋経済学』2(1)。
- 箱田昌平[2000]「戦前の自動車産業における産業政策とその効果」近畿大学『商経学叢』47-2。
- 武藤富男[1988]『私と満州国』文芸春秋。
- 野口悠紀雄[2001]『一九四〇年体制 さらば戦時経済』東洋経済新報社。
- 野村高将[2005]「岸信介の政治思想に関する一考察 -「反米」からの変貌の軌跡-」『国士舘大学大学院政経論集』7。
- 永田耀[1940]『商工次官岸信介論』世界経済情報社。
- 玉置正美[1974]「戦時体制下の国産自動車保護政策」亜細亜大学『経済学紀要』(9)。
- 鶴田卓彦[2003]「岸信介と鮎川義介」中村隆英他編『岸信介政権と高度成長』東洋経済新報社。
- 田代文幸[2001]「満洲重工業開発株式会社の設立と外資導入交渉」『北大法学研究科ジュニア・リサーチ・ジャーナル』。
- 田尻育三他[1977]「満州の妖怪 岸信介研究」『文藝春秋』1977年10月号。
- 田尻育三[1979]『昭和の妖怪 岸信介』学陽書房。
- 塚瀬進[1998]『満洲国』吉川弘文館。
- 山本有造[2003]『「満洲国」経済史研究』名古屋大学出版会。
- 吉本重義[1957]『岸信介伝』東洋書館。