

〔論文〕

陸軍の自動車工業統制とトヨタ自動車工業

笠井 雅直

名古屋学院大学経済学部

要 旨

豊田自動織機製作所自動車部を拠点とした豊田喜一郎の乗用車の開発・製造は、満州事変以降の陸軍省に主導されたトラック製造の試みと相前後してすすめられていたが、挙母工場用地の確保を転機としてトラック製造へと転換する。それは豊田系企業の自動車化の出発点でもあった。

キーワード：トヨタ自動車工業，戦時経済，陸軍統制

Toyota Motor Co., Ltd. and Industrial Control of Japan Army

Masanao KASAI

Faculty of Economics
Nagoya Gakuin University

目 次

はじめに

- 1 陸軍と自動車工業動員
 - 1.1 陸軍工廠における自動車製造
 - 1.2 軍用自動車補助法と自動車製造
 - 1.3 自動車工業法案要綱へ

発行日 2014年7月31日

- 1.4 自動車製造事業法と豊田自動織機製作所
- 2 豊田の自動車部門の発展
 - 2.1 豊田自動織機製作所自動車部からトヨタ自動車工業へ
 - 2.2 豊田自動織機製作所と自動車事業
 - 2.3 豊田紡織と自動車事業
- 3 陸軍統制とトヨタ自動車工業—戦時型企业集団へ—

はじめに

戦時期の豊田喜一郎については、次の指摘がある。

「…… [1943年には、豊田喜一郎が] 自動車事業を思いのままに追求できる時代状況では、もはやなくなりつつあった。1943年10月には軍需会社法が公布されると、喜一郎の経営権が実質的に奪われてしまう日が、目前に迫ることになったのである。……1944年にトヨタ自動車工業が軍需会社に指定されると、喜一郎の行動の記録は少なくなる。……陸軍の監督官がいる工場から喜一郎は、しだいに距離を置くようになった。……」¹⁾。

近年の研究においても次のようである。

「……戦時期にはトヨタの自動車生産はトラックに特化し、喜一郎の活動と文章は精彩を欠く。……」²⁾。

昭和初期から、乗用車事業に乗り出して、豊田系企業の資金を投入してきた豊田喜一郎ではあったが、戦時期には戦時統制、陸軍統制に直面する。後発国日本における自動車工業は、当初から、政府や陸軍に主導され、事業の方向についてもその規定性下におかれてきたのであるが、豊田（自動車事業を担った豊田自動織機製作所とトヨタ自動車工業の両社を含む場合は、豊田と表記する）においても、政府や陸軍の動向を考慮して自動車事業を軌道に乗せざるを得ない状況は変わらないといえよう。しかし、豊田喜一郎の自動車事業の軸は乗用車製造事業であり、日本市場を占拠していた外国資本に対する競争優位を確保するという「経営ナショナリズム」（和田一夫）とも言えるものであった³⁾。

しかし、豊田の自動車事業が「大量生産」にたどり着くことが出来たのは、陸軍からのトラック受注によるものであり、その事業が、豊田の中心事業となり、その規模が拡大したのも戦時期であったことも事実であった。とすれば、戦時末期の豊田喜一郎については、戦時統制と国策としての航空機工業重点化により、自動車事業への「満たされない思い」（和田一夫）とまで指摘されていることは、当時（1944年頃）、トヨタ自動車工業・挙母工場には、1万人以上の従業員がおり⁴⁾、更に、豊田自動織機製作所を始めとして、豊田系の企業は自動車事業に経営の重点を大きく転換していたことからしても、この理解については検討の余地があろう。

トヨタ自動車工業、そして豊田喜一郎についてはすでに多くのことが明らかにされているが、あらためて上の視点から、陸軍統制との関連において実態を解明することが本稿の課題とするところである⁵⁾。

論点の検討に先立って、豊田喜一郎の1945年までの経歴についてみておこう。それは、次のようである。

豊田喜一郎の経歴⁶⁾

明治27年6月11日生

大正9年7月 東京帝国大学工学部卒業

大正9年7月 豊田紡織株式会社へ入社

大正9年8月 欧米視察のため渡航

大正10年11月 帰国

大正12年4月 豊田紡織株式会社監査役に就任

大正13年11月18日 株式会社豊田自動織機製作所取締役役に就任

昭和元年10月 株式会社豊田自動織機製作所常務取締役役に就任

昭和4年10月 欧米視察のため渡航

昭和5年 英国にて豊田プラット協約を締結し3月帰朝

昭和11年10月31日 トヨタ金融株式会社取締役役に就任（兼）

昭和12年8月 トヨタ自動車工業株式会社取締役副社長に就任

昭和12年9月 日本内燃機械株式会社取締役役に就任（兼）

昭和14年8月 自動車技術委員会委員に就任

昭和14年12月 北支自動車工業株式会社取締役社長に就任（兼）

昭和15年4月24日 トヨタ金融株式会社取締役副社長に就任

昭和16年1月28日 トヨタ自動車工業株式会社取締役社長に就任

昭和16年5月1日 豊田工機株式会社取締役副社長に就任（兼）

昭和18年3月19日 東海飛行機株式会社取締役社長に就任（兼）

昭和18年9月 北支自動車工業株式会社取締役社長を辞任 [昭和19年5月同社解散]

昭和20年 東海飛行機株式会社取締役社長を辞任

豊田喜一郎が自動車事業に取り組むのは1930年頃であり、イギリスから帰国後のことであった⁷⁾。豊田喜一郎がトヨタ自動車工業のトップに立つのは、1941（昭和16）年であり、豊田利三郎に代わって豊田の経営的なトップとなったのであった。国策によって航空機分野にシフトせざるを得なくなり、設立した東海飛行機株式会社のトップになるのが1943（昭和18）年であった。豊田喜一郎が最初に経営トップになるのは、1939（昭和14）年設立の北支自動車工業株式会社であったように、喜一郎は自動車事業において主導的であったが、1943（昭和18）年には、豊田の経営全般の担当となっていたと見られることから、自動車やその他の新事業の技術開発に専念することもかなり無理な状況であったとすることができよう。

まず、日本における自動車工業の発展に決定的な影響を与えることになる陸軍の自動車統制、自動車工業統制について、振り返っておこう。

1 陸軍と自動車工業動員

1.1 陸軍工廠における自動車製造

自動車工業に対する政策的な対応は陸軍省が先行し、昭和初期の貿易収支の悪化と前後する国産化推進の中で商工省、鉄道省が担うこととなる。以下、その過程を見ておこう。

陸軍が自動車製造に乗り出すのは日露戦後であった。日本の自動車工業については「軍用車によって出発し、軍用車によって工業を確保している」と言われるほどであった⁸⁾。その出発点については次のようであった。

「……軍事用として自動車が研究されるようになったのは日露戦争直後であるが、正式に課題に上ったのは〔明治〕三十九年駐仏武官の進言によると言われる。……明治四十年正式に軍事用として自動車を研究することになり、研究資料として仏国のノームオートモビル会社より貨物自動車一輛を輸入した。翌四十一年続いてシュナイダー（仏）を、そして陸軍技術審査部に於いて二車を解体研究の結果陸軍型設計図を得、更に研究車としてソーニクロフト（仏）、ガッチナウ（独）二車を購入、先ず大阪砲兵工廠で、続いて東京〔砲兵〕工廠で試作に着手、四十三年二月大阪〔砲兵〕工廠で第一号が、続いて第二号が完成、四十四年五月公式試運転が合格、間もなく東京〔砲兵工廠〕側も二車（二車製作費何れも九千円、全部貨物車）完成した」⁹⁾

1885（明治18）年にドイツのゴットリーブ・ダイムラーが「現代式ガソリン自動車の原型」を製作して以来、欧米諸国で自動車製造が試みられる。アメリカのフォード自動車が設立されるのが1893（明治26）年であり、アメリカにおいて年度別自動車登録台数が一万台を超えるのが1901（明治34）年であることからすれば¹⁰⁾、陸軍工廠で試作を開始した1907（明治40）年は、すでに民間での自動車試作も始まっており早いとは言えないのであるが、日本においては乗用車の輸入が行われていた時期に陸軍が目にしたのはトラックであった。陸軍はトラックの製造にまず着手する。その後の第一次大戦に際しては、1914（大正3）年8月の青島攻撃に砲兵工廠製造の国産軍用車4両が砲弾の輸送業務に効果を上げたことや、ドイツ軍から鹵獲した自動車によって軍用自動車政策の策定が本格化し、1918年の軍用自動車補助法の公布に至る¹¹⁾。

1.2 軍用自動車補助法と自動車製造

軍用自動車補助法は、よく知られているように、民間企業の自動車事業への乗り出しを促進する。

すでに、1914（大正3）年に大阪にダット自動車製造（1911年設立の快進社が前身）が設立されて「国産自動車製造に著手」するということや、1917（大正6）年には、三菱合資会社神戸造船所が「自動車製作に著手」する¹²⁾ことなどが見られたが、全体としては次のようであった。

「三菱神戸造船所、川崎造船所、奥村電機（京都）、汽車製造会社、岸一太（東京）、大阪鉄工所等轡を並べて国産自動車工業に進出したが欧州戦後のパニックで何れも中止した」¹³⁾ 軍用自動車補助法の「制定の氣運に乗」じて、1910（明治43）年設立の東京瓦斯電気工業が「自

自動車部」を1916（大正5）年に設置していたが、軍用自動車補助法の「実施と同時にTGE貨物自動車を製作して軍用保護自動車に合格」した。そして、1920（大正9）年には、石川島造船所（1889年設立）が「自動車部を起こしてウーズレイ乗用車」を製造していたが、1924（大正13）年には「貨物車を製作して保護自動車に合格」する（同社は後の1929年に株式会社石川島自動車製作所となる）¹⁴⁾。1922（大正11）年にはダット自動車製造は「軍用自動車補助法による自動車製作を開始」している¹⁵⁾。

このように軍用自動車補助法によって陸軍の保護対象となったトラック製造は継続できたが、対象外であった乗用車事業は次のようであった。

「大正九年白楊社は小型乗用車オートモ号を製作、数年間に二百五十台を製作し中二台は支那へ輸出する程事業の基礎は固まったが、フォードと対抗するため定価を九百五十円としたことが因となって大正十四年没落した」¹⁶⁾。

乗用車生産の白楊社は1930（昭和5）年には「次第に経営困難に陥り」、後「閉鎖」となった¹⁷⁾。トラック生産は成果を出したが乗用車製造企業は外国資本との競争に敗北したのであった。

外国資本との競争環境の出現の背景には、関東大震災による自動車への着目があった。1923（大正12）年9月1日の関東大震災に際して、「東京市電は200万円の追加予算を計上し10月上旬米国フォード自動車会社に対し貨物車台（トラック・シャシー）1000輛を発注」する¹⁸⁾。この事態は海外の有力自動車メーカーの日本進出を招くことになる。1925（大正14）年2月には米国フォード自動車は「横浜市小安海岸に日本フォード自動車会社を設立し自動車の組立作業を開始」し、1927（昭和2）年4月8日には米国ゼネラル・モーターズは「大阪市港区鶴町に日本ゼネラル・モーターズ会社を設立し、自動車の組立作業を開始」する¹⁹⁾。この背景には関東大震災後の「大正13年に於いては復興計画に要する車輛、東京市内に於ける乗合、貨物運輸業の隆盛なる為、遂に1万台を突破した。而して更に円タクの流行は著しく自動車の民衆化を促進し、チップ全廃を承知し一層利用者を多くした」ことがあった²⁰⁾。

進出した外国資本の1933年頃の自動車製造については、表1、表2のようであった。当時の外国資本の自動車製造は、略、トラックと乗用車が半々であり、フォードの工場は年産1万台規模であった。

他方、国産車の生産については、1929（昭和4）年6月にダット自動車製造が「軍用保護自動車の資格試験の結果」、「認可」²¹⁾となり、生産を拡大するということがあったが、国産自動車メー

表1 主要自動車組立工場一覧（1933年頃）

メーカー名	日本ゼネラル・モーターズ株式会社	日本フォード自動車株式会社
創立年月日	1927年4月	1925年2月
従業員数	約1,500人	約400人
組立能力	一ケ年 16,000台	7,000-8,000台

出所 『昭和九年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社、1933年、25-26ページ、『トヨタ自動車50年史』、1987年、49-50ページ。

表2 ゼネラル・フォード両社組立累年表(台)

	ゼネラルモーターズ	フォード	
		乗用車	貨物車
1930年	8,049	5,129	5,485
1931年	7,478	5,621	5,809
1932年	5,893	7,434	

出所 『昭和九年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社, 1933年, 25-26 ページ。

表3 国産車製作累年表

年次	生産台数(台)
1930年	459
1931年	438
1932年	840

注 国産車840台の内819台は旧3社〔石川島自動車製作所, ダット自動車製造, 東京瓦斯電気工業〕, 21台は川崎, 三菱, 日本車輛の製作。840台の内144台は小型ダットサン。

出所 『昭和九年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社, 1933年, 12 ページ。

カーの製造台数は表3のようであり, 年産一千台にも届かないものであった。

1.3 自動車工業法案要綱へ

こうした事態に対応したのは商工省であった。1929(昭和4)年9月に, 商工省は「国産自動車製造工業確立の急務なるを認め国産振興委員会に諮問を発」する。1931(昭和6)年には, 「自動車製造工業確立委員会」が設置されて「国産自動車製造計画の大綱」を策定する²²⁾。その経緯は次のようであった。

「昭和七年三月商工大臣に其の具体的方策を答申せり。而して同委員会に於いては差し当たり1噸半積及2噸積の中級貨物自動車, 及之に相当する乗合自動車を製造するを最も適当と認め鉄道省, 東京瓦斯電気工業株式会社, 石川島自動車製作所, ダット自動車製造株式会社にて共同設計を行い, 大要左の如き標準形式自動車を決定せり。……気筒容積は外国車のフェデラル・レオ, GMCに匹敵すべきものなり。其後昭和7年3月に至り, 右五種九台の試作を完了し試験を行いたる結果, 一部改良を加え昭和7年11月再び3台を試作したり……」²³⁾。商工省の関心は貨物自動車と乗合自動車であった。実際, 商工省は1932(昭和7)年3月10日には「標準試作車」を完成させ「試運転」をおこなっていた²⁴⁾。1933(昭和8)年には, 商工省の「標準自動車」は, 東京瓦斯電気工業及自動車工業〔昭和8年4月, 石川島自動車製作所とダット自動車製造が合併して設立〕の手により, 「150両製作完成し公式試運転を了し, 鉄道省並びに東京市電其他民営公共団体等に納入」という実績を挙げていた²⁵⁾。

商工省の対応と前後して, 特に満洲事変を契機として自動車に対する陸軍の関心は大きく転換する。すでに1931(昭和6)年9月18日には, 「満洲事変を一転機として一般経済車並びに小型

自動車の国防上における効用に就き認識」を新たにし、「斯工業独立」の必要性に至った²⁶⁾。陸軍の認識が公けとなるのは、1933（昭和8）年10月26日の「国産自動車成績不良の為軍部に於いては〔昭和〕十年度より補助金を中止」することが明らかとなった時であった²⁷⁾。同年11月21日には陸軍省の「国産車補助費廃止論」が強まる²⁸⁾。以後、自動車工業に対する対応は関係する陸軍省、商工省、そして鉄道省三省連携の下で進められる。

まず、1933（昭和8）年11月22日には陸軍省、商工省、そして鉄道省の「各省では国産車に対し積極的補助策」を廃止する方向となる²⁹⁾。このため、同年12月5日に商工省では「国産車製作の確立を企図し部品製作工場の大調査を行うことに決定」し³⁰⁾、1934（昭和9）年1月13日には陸軍省、商工省、鉄道省が協議した結果、「用途別に統制」する方針に至る³¹⁾。1934（昭和9）年1月25日には「陸軍省整備局に於いては国産発展の為軍事費の一部として一千万円の補助計画を樹て軍用自動車保護規程」の策定に向かう³²⁾。

対応して、商工省は1934（昭和9）年2月7日に「自動車工業確立の為部品製作工場の実地調査を開始」を決定し³³⁾、同年4月20日には商工省は「国産確立協議の為製作七社代表者を招致し各社将来の自動車製作方針其の他数項」について協議を重ねている³⁴⁾。この「製作七社」については不明であるが、当時の主要な自動車製造企業としては表4に示したところである。日本車輛製造を除けば、いずれも、陸軍省や商工省の保護対象となっている企業であった。

対応するように、1934（昭和9）年5月23日には、「国産車統制に反対せば自動車工業確立のためその存立を牽制すと」陸軍は「重大声明を発」する³⁵⁾。そして、同年8月10日には「陸軍省を中心とした商工鉄道大蔵の自動車工業関係四省会議」が開催され「統制大国策」について協議する³⁶⁾。その後、同年8月20日には「国産自工確立問題の各省協議会小委員会の顔触れ」が決定し、同年8月23日には「自動車工業確立五省関係第二回小委員会」が開催され、「大衆車のコスト其の他を検討」している。その結果、同年8月30日には「国産自動車保護政策」として「自動車及部品の輸入関税引上げ」を企図する³⁷⁾。

自動車工業関係四省の自動車工業統制策の策定開始とともに、軍用自動車補助法（1918年）に沿った、「軍用に適する自動車の製造者又は所有者」に対する補助金交付の対象は、「従来四輪

表4 自動車製造企業一覧(1934年頃)

製造企業名	自動車製造開始年	製造能力(台, 1932年)	主要製品
東京瓦斯電気工業	1918年	1,000	「ちよだ」
石川島自動車製作所	1918年	1,200	「スミダ」
ダット自動車製造	1924年	—〔120〕	「ダットサン」
日本車輛製造	1932年	—〔1〕	「あつた」
川崎車輛	1931年	—〔4〕	「六甲」〔乗用車・バス・トラック〕
三菱造船	1932年	—〔3〕	「扶桑」〔大型バス〕
国産自動車組合	1932年	—〔9〕	国産標準型式

注記 製造能力の〔 〕の中は、1932年9月までの分である（「ダット自動車製造」は1931年分）。

出所 『昭和九年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社, 1933年

表5 商工省標準型式自動車の設計・製造分担

企業名	分 担
石川島自動車製作所 東京瓦斯電気工業 ダット自動車製造 鉄道省	エンジン フロントアクスル, ホイールブレーキ トランスミッション, クラッチ, プロペラシャフト ボンネット, ダッシュボード, フレームほか

出所 『商工政策史 第18巻 機械工業(上)』340ページ。

自動車」であったが、「昭和八年度よりは六輪自動車に対してのみ補助金を交付することに変更」となった³⁸⁾。六輪自動車はトラックであり、自動車工業でのトラック生産という陸軍の要求に沿ったものといえよう。

その背景には、まず、自動車事業への参入が相次いだことがあった。本格的な自動車生産について見ると、1931(昭和6)年に「川崎車輛会社」が「自動車製作に着手」し、そして、「京三号小型四輪自動車」の製造も著手される³⁹⁾。1933(昭和8)年3月9日には名古屋地域で「中京国産八気筒乗用車『あつた号』製作計画」が本格化し⁴⁰⁾、同年5月31日には「国産乗用車『アッタ』号は愈々本格的製作に着手」したことから「其販売機関として銀座にアッタ自動車商会を設立」するに至る⁴¹⁾。アッタ号の販売先は「商工省に二台、陸軍省に三台、大連博覧会に一台、又近く宮内省へも収める」予定であることが『名古屋新聞』(1933年8月9日)で報じられている⁴²⁾。商工省、陸軍省が自動車工業の統制を進めている最中でのことであった。

商工省の自動車工業国産化の方針は、数社による分業生産による工場生産であった。それは次の通りであった。

「昭和8年10月11日 生産機能の合理化による総括的業界の一大合同案起る。内容は神戸名古屋東京の分野に於いて相対的不可分性を有する分工場策を執りボディー、パーツ、総合の三製作に大別〔して推進することとなった〕」⁴³⁾。

かつて、商工省が1931年設置の「自動車工業確立調査委員会」(委員は、商工、陸軍、鉄道、大蔵、内務の各省、そして国産自動車3社から)において策定した報告にそって制定した「標準型式自動車」(貨物車、乗合車)の開発製造は国内自動車企業の分担に基づくものであった(表5参照)⁴⁴⁾。名古屋におけるアッタ号もその典型的なものであった。同事業は「名古屋市の斡旋」によるものとされているが⁴⁵⁾、商工省のラインに沿ったものであるといえよう。国策に沿うという点で、その意味で豊田自動織機製作所の自動車試作に先行するものであった。

実際にも、1934(昭和9)年3月3日には、日本車輛製造は「国産標準車年産三百輛を日ざして」製造体制の整備をはかる⁴⁶⁾。

全体としてみれば、1933年度の国産車生産高は「自動車工業六百輛東京瓦斯電四百輛其他合計二千輛」という実績であったが⁴⁷⁾、国内の自動車工業の実態については次のようであった。

「国産自動車工業界〔は〕…満州事変…上海事変より…驚くべき躍進の歩を辿り…然し乍ら吾が業界は未だ貨物シャシーの製作に於いてのみ製作確信を有するものであって、乗用車の製作に至っては僅かに小型自動車の製出によって名分を保つに過ぎない……」⁴⁸⁾。

表6 アッタ号の製造分担

企業名	製造部品
日本車輛製造 大隈鉄工所 岡本自転車自動車製作所 豊田式織機	車台枠及車体〔組立, ボデイ〕(車体車箱其の他総組立作業) 機関及び伝導装置〔ギヤー其の他のパーツ〕(機関部) 車輪・ブレーキ(車輪及制動機付属品等) 鋳物〔エンジン〕

出所 「自動車工業発展振興策」(1932年), 「中京デトロイド化」(1934年)『愛知県史 資料編30 工業2』収録,
「国産乗用車アッタ号の生まれるまで」(1932年)『新修名古屋市史 資料編近代2』収録。

表7 主要小型国産車 (1933年)

製作所	所在地	車名
武蔵工業所	東京市芝区	MF号
モーター商会	東京市神田区	エム・エス・エー・ライトカー
日東号製作所	東京市本所区	日東号
ローランド商会	東京市芝区	ローランド号
御前製作所	大阪港町	ライオン号
倉田組鉄工場	横浜市神奈川区	ヒズライトカー
川崎商会	東京市本所区	ニッポン号
ダット自動車製造	大阪市港区	ダットサン
横山商会	神戸市	コンビン号
三浦欧米社	東京市神田区	KM号
京三自動車商会	東京市麹町区	京三号
高内自動車工業	名古屋市	みづほ号
三井物産玉造船所	岡山県児島郡	やしま号
内田商会	東京市麹町区	オータ号

出所 『昭和9年 自動車年鑑』1933年。

陸軍省が強力に推進して貨物シャシーについては見通しのあるものとしており、併せて、小型自動車が多少の注目に値するとしている。この時期の小型自動車のメーカーは表7の通りである。乱立状態ではあったが、ダット自動車製造が圧倒的な位置にあるという状況であった。

さらに、満州・中国市場への進出も競争状態にあった。日本に進出したゼネラル・モーターズやフォード社は満州市場への参入をはかっていた。1933(昭和8)年2月11日には、「日本フォード会社にては上海支那フォード会社を通じ天津の北支貿易会社と同社創設以来嘗て見ざる大量のトラック注文の商談」を成立させていたが⁴⁹⁾、同年6月6日には「満州国の自動車需要」が本格化したことや、中国への輸出実績をもつゼネラル・モーターズ社やフォード社等が「関税の二重払」をさけるべく、支店開設の動きを示すとともに⁵⁰⁾、同年の実績についても「満鉄のバス経営は益々積極化し乗合用シボレー・シャシー三十両大阪ゼネラル・モーターズ社工場にて完成」し積出したのであった⁵¹⁾。日本政府も1934(昭和9)年2月19日には「国産標準車製作七社が満州に輸出すべき車種は標準型式車と決定」している⁵²⁾。

自動車メーカーにとっては、全体としての自動車需要は「軍部方面よりも想像以上に多大なる

表8 日本フォード自動車・日本ゼネラル・モータースの製造の推移

年	生産台数 (両)
1929年	28,087
1930年	18,663
1931年	18,908
1932年	13,327
1933年	10,000

出所 『昭和十年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社, 1934年, 「生産」8ページ。

軍用自動車の需要がある」とともに、満州事変によって「一大飛躍」となり「新たに満州国へ広大な販路」を有するものとなったのであった⁵³⁾。

この背景には、「関税率の改正並びに現下の為替相場下落」によって「輸入部分品の価格は著しく昂騰を来し」たことがあった。日本フォード自動車株式会社や日本ゼネラル・モータース株式会社の組立工場も「現在〔1934年〕においては相当苦境にあるものと推定される」という状況であった（表8を参照）⁵⁴⁾。

1.4 自動車製造事業法と豊田自動織機製作所

いずれにしても、1935（昭和10）年7月6日には「商工省標準型式自動車は自由製作」となり、同年8月9日に「自動車工業法案要項」が発表される⁵⁵⁾。

すでに豊田自動織機製作所において1933（昭和8）年に設置された「自動車部」については、1934年当初においても「未だ製品を出すには至って居ないけれども、既に万遺漏なき準備を進めて居り、今年一杯には万般整い遅くとも明春よりは組立を行う様子である。同社は、普通に自動車製作とせられる必要品は凡てエンジンより附属品迄独自に製作すべく、製品はシボレー、トラックに似通ったものとのことで年産六百台を計画して居る」ことや、「その計画は、実施と共に一挙大量生産に突入」しようとするものであることが言われていた⁵⁶⁾。したがって、1935（昭和10）年11月21日に豊田自動織機製作所が「本邦最初の大衆車級自動車の貨物車台を製作発表」したことは「斯界に衝撃」を与えるものであった⁵⁷⁾。

実際に、豊田自動織機製作所は1935年11月のG1型トラックの「内示会」を、商工省、鉄道省、陸軍省、海軍省の関係者を招いて開催しており、併せて、月産トラック1,500台、乗用車500台の計2,000台を生産する工場の建設計画と挙母工場用地を取得中であることを公表している⁵⁸⁾。商工省、陸軍省が進めていた自動車工業統制法案に対応していることは明らかであった。

さらに1936（昭和11）年1月18日にも豊田自動織機製作所が「本邦最初の大衆車級自動車の低床式車台〔バスシャーシ〕を製作発表」すると、ただちに、同年3月に、フォード自動車会社が「低床式車台の供給方を声明」したり、ゼネラル・モータース会社が「低床式車台の供給方を声明」という対応を見せる。豊田自動織機製作所の動向は国内外のメーカーに衝撃を与えるものとなった。同年3月には、フォード自動車会社が「低床式車台を発表」し、同年6月にはゼネラルモータース社は「シボレー号低床式車台を発表」し、同年7月2日には「フォード号低床

式車台を発表」すると続く⁵⁹⁾。

1936（昭和11）年7月11日には自動車製造事業法が「公布」され、自動車事業は「製造能力年産3000台以上のものに対し許可制」となった⁶⁰⁾。

豊田自動織機製作所は外資提携による大量生産体制の確保を追求した日産自動車とともに許可会社となる。1933年9月以降、本格的に「国産大衆車の製作研究を続けた」豊田は、直前の時期まで「資本投下時代であって、その結実収獲は今後に属する」と言われながら、「血の滲むような研究をつづけた」のは国産乗用車の生産であった⁶¹⁾。したがって、豊田自動織機製作所は自動車製造事業法の制定とその許可会社の発表後の、1936（昭和11）年9月14日には「続いて大衆車級乗用車を製作発表」した⁶²⁾。

豊田喜一郎の、自動車製造事業法に対する所感としては、「幸い自工法案が出来て或る程度の〔国内メーカー間の〕無茶な値段の競争が防がれました」としていることや、「自工法案は無理な競争、殊に外国車の如き基礎も充分固まった実力のある会社のダンピングを防ぐ意味に於いて有効では、有ります」⁶³⁾としていることは、この時期の自動車工業の状況を反映するものと言える。「自工法案」は価格のダンピング阻止には有効としていることが興味深い。

豊田が政府、陸軍省の大量生産工場の確保という法案の趣旨に沿うことが出来たのは、大量生産の工場用地の確保に早期に取り組んだことによっていた。豊田喜一郎が挙母町（後の豊田市）に広大な工場用地買収に乗り出したのは1933（昭和8）年11月頃と言われている。豊田自動織機製作所が取締役会で土地買収を決議（表明）したのが1934（昭和9）年7月であった⁶⁴⁾。豊田は国策との関連で早い時期に大量生産の製造工場の必要性を認識していたのであった。

2 豊田の自動車部門の発達

2.1 豊田自動織機製作所自動車部からトヨタ自動車工業へ

ここでは、豊田自動織機製作所において自動車部を設置して以降の動向とトヨタ自動車工業の分社化と設立の過程について見よう。表9は国産メーカーと豊田における自動車製造を示したものである。豊田自動織機製作所においては、当初から年産一千台以上のトラック生産（1936年以降）となっているのに対して、乗用車生産は数百台（1936年以降）にとどまっている。日本に進出したフォード社等の生産構成とはかなり異なっており（表2参照）、開発はともかくとしても、当初からトラック生産に傾斜したものであった。

まず、自動車部の設立からトヨタ自動車工業の設立に至る過程について見ると、すでに見た様に豊田自動織機製作所においては1930（昭和5）年頃から「国産自動車製造の研究と準備を行っていた」が、1933（昭和8）年9月に自動車製造への「乗り出しを正式に発表」し、自動車部を設置する。1934（昭和9）年8月には「第一回の試作品」である乗用車用A1型試作エンジンを発表した。その後引き続いて研究改良を加えた上、1936（昭和11）年5月に、豊田自動織機製作所刈谷工場内に「月産三百台の設備能力」を持つ設備を確保し、本格的な製造に着手した。同年9月の自動車製造事業法の適用により「政府の製造許可会社」となった頃は、「月産五百台の生産

表9 戦前日本の自動車生産台数と豊田の実績

年	トラック・バス	内トヨタ	乗用車	内トヨタ
1930年	758		—	
1931年	988		—	
1932年	2,391		—	
1933年	4,053		—	
1934年	6,225		—	
1935年	15,447	20	—	
1936年	24,179	1,042	847	100
1937年	31,466	3,436	1,819	577
1938年	33,299	4,076	1,774	539
1939年	41,852	11,874	856	107
1940年	52,660	14,519	1,633	268
1941年	50,099	14,683	1,065	208
1942年	40,304	16,261	705	41
1943年	27,931	9,739	207	53
1944年	23,081	12,533	19	19
1945年	6,464	3,275	—	—

出所 『全日本自動車ガイドブック 1956』全日本自動車ショウ事務局，1956年，46ページ，『トヨタ自動車30年史』1967年，766-767ページ。

設備」を備えつつあった。そこには、それまでの国産自動車メーカーが「工業的に成功するに至らなかったのは生産能力過少のためであった」という認識があった。豊田自動織機製作所は「月産一千五百台を第一目標として挙母工場を建設」したのであった。さらに、トヨタ自動車工業の設立による「旧刈谷工場から挙母工場への生産設備移転」においても、「操業のままリレー式移転」が行われたのであり、陸軍への供給は「一刻も忽せに出来ないというので、リレー式設備移転法を実施し操業のまま順次移転しつつ能力増大を予定通り」行なったのであった⁶⁵⁾。

自動車事業に投入された資金については、これまでの研究で明らかにされており、ここでは、外部資金の確保によって豊田自動織機製作所自動車部の事業からトヨタ自動車工業の事業へと拡大したことを見ておこう。それは、次のようであった。

「…… [挙母工場の第一次計画のために] に要求される資金は膨大なものでこの解決が重大問題であるが、三井を首班とするシンジケート団（興銀、三井、三菱、第一、三和の各行及び三井、三菱両信託）は既に二千五百万円を融通しており、先般更に五百万円の融資が決定した。資金調整法に依る認可を待って近く貸し付けられる筈だ。これで合計三千万円の資金を得るが、これは挙母工場の建設資金の他、北支交通会社投資にも一部充当されるであろう。シンジケート団には又新しく野村財閥が加わる模様……第一次計画の月産千五百台がフル運転するに至るのは結局昭和十五六年頃となるうが……」⁶⁶⁾。

外部資金の確保は政府の臨時資金調整法による銀行からの借り入れによっていた。

他方、1939（昭和14）年1月のトヨタ自動車工業の増資においては「増資新株三十六万株は公

募せず、東洋紡を始め三井物産、日本生命、仁寿生命、岩井商店、伊藤忠商事、東洋棉花等の縁故募集をなし四月一日増資新株一株につき十二円五十銭の払込徴収」で対応する⁶⁷⁾。もう一つの資金調達法であった増資は「公募」ではなく「縁故募集」であった。

2.2 豊田自動織機製作所と自動車事業

トヨタ自動車工業の設立前後以降の豊田自動織機製作所と自動車事業の関わりについては、表10によってみれば、主力製品である紡織機の売上高は自動車部設置の1933（昭和8）から、トヨタ自動車工業が設立される1937（昭和12）年まで拡大している。自動車部設立前後については「織機の製作に忙殺され、自動車製作には具体的進出を為して居ない」という状況であったが⁶⁸⁾、トヨタ自動車工業設置前後においても豊田自動織機製作所は「豊田系各社中最も優秀な成績と内容を有っている」と言われた。

トヨタ自動車工業の設立後においても、1937（昭和12）年の「秋以来自動車会社の繁忙で鋼製品其他の原材料が多量に捌けておるし、軍需品の製作でこの方面の恩恵も引き継いで受け、収入は相当増加した」と言われているように、豊田自動織機製作所の事業は紡織機部門に加えて自動車関連部門や軍需品部門が次第に割合を拡大しつつあった（表10）。表11によっても株式払込金や利益金が順調に拡大傾向にあったといえよう。

豊田自動織機製作所は「本邦において銑鉄を電気炉に使用したのは当社を嚆矢とする」と言われており（表12を参照）、「世界的な英国プラット会社製鑄鉄に匹敵する製品を製作」したことが「自動車生産に進出した一面の理由」であったと言われるように、当初は「自動織機の原料鉄鋼製品の供給が目的」であったが、「自動車部分品たる鉄鋼品の供給と軍需品」への転換を可能にしたとしている。特に「生産能力六百噸は殆ど全部が自動車会社に振り向けられ居ると云って

表10 豊田自動織機製作所の売上高の推移（1933-1944年）（単位、千円）

	紡織機	自動車	鋼製品	軍需品ほか	計
1933年	3,752	—	—	—	3,752
1934年	6,472	—	—	—	6,472
1935年	9,186	191	27	—	9,404
1936年	9,704	3,033	70	—	12,807
1937年	9,402	5,887	699	38	16,926
1938年	8,326	935	1,588	832	11,681
1939年	3,332	1,209	3,060	2,609	10,202
1940年	2,099	2,234	61	1,938	7,142
1941年	2,433	6,456	—	2,845	11,734
1942年	552	8,614	—	6,018	15,184
1943年	36	6,756	—	13,439	20,231
1944年	—	9,125	—	23,433	32,558

注記 紡機と織機を紡織機と一括した。それぞれの年度の数字は、上期と下期の合計したものである。

出所 『40年史』豊田自動織機製作所、1968年。

表11 豊田自動織機製作所累期業績表

	平均払込 (千円)	利益金 (千円)	利益率 (割)	配当率 (割)
1935年上	2,516	360	2.87	0.8
1935年下	4,000	446	2.23	0.8
1936年上	6,000	528	1.76	0.8
1936年下	6,000	515	1.72	0.8
1937年上	8,236	531	1.29	0.6
1937年下	9,000	561	1.25	0.6
1938年上	9,000	709	1.58	0.8
1938年下	9,000	697	1.55	1.0

出所 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和13年版』1938年，18ページ。

表12 豊田自動織機製作所工場設備

電気炉及熔鋸炉	16台
重油炉	161台
旋盤類	500台
ボール盤類	200台
削盤類	90台
研磨盤類	200台
ツールマシン	150台
其他	150台

出所 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和13年版』1938年，18ページ。

表13 豊田自動織機製作所成績表

	利益金 (千円)	利益率 (割)	配当率 (割)
1938年上	709	1.58	0.80
1938年下	697	1.55	0.80
1939年上	878	1.95	0.80
1939年下	892	1.98	0.80
1940年上	835	1.86	0.80
1940年下	×1,192	2.65	0.80
1941年上	700	1.56	0.80

(備考) ×印は借入金勘定より繰入れ額八九七千円を含む。

出所 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和16年版』1941年，45ページ。

も過言ではない」というように、同社は、自動車関連に特化していく⁶⁹⁾。

豊田自動織機製作所は表10に示されるように1939(昭和14)年より紡織機部門が減退する。それは戦時統制による紡織業の整理によるものであるが、「時局以来事業内容の転換を余儀なくされ、その為、業態は不振」に陥る。同社の事業内容は「特殊品が全体の三分の二を占め、残り

はトヨタ自動車の部分品製作が多く、紡織機は輸出品以外は殆ど問題とならない」状況となる。その結果、表13に見られるように同社はこの事業転換によって業績は上向きとなる。特に、自動車の部分品は豊田自動織機製作所の製鋼所を分離して設立した豊田製鋼（1940年）から素材の供給を受けることで生産高も増加したとしている⁷⁰⁾。

2.3 豊田紡織と自動車事業

トヨタ自動車工業の設立に際しての豊田紡織の役割について見ておこう。豊田紡織は豊田系企業の出発点の企業であるとともに、持株会社の役割を果たしていた⁷¹⁾。その役割はトヨタ自動車工業の設立前後も変わらないものであった（表14）。

豊田紡織の株主構成を見れば表15の通りであり、「豊田氏一族とこれに大阪の藤野一族、東洋棉花、児玉一族と、何れも豊田とは最も関係の深いもののみで占めている」ものであった。これらの大株主の下、豊田紡織は「単に一紡織会社たるにとどまらず、豊田財閥事業の中枢機関として」豊田系各社の株式を保有していたのであり、「総資産二千七百二十五万一千円の中、所有有価証券として約一千一百万円を有して」いたのであった（1939年⁷²⁾）。

そのことは表16によっても知られる。豊田紡織は「有価証券の所有は、一千万円を超え、使用総資本の実に四割近くに達する」ものであった。豊田紡織の豊田系企業における位置については株式保有から見れば次のようであった。

「有価証券の内訳は、豊田自動織機、豊田押切紡、中央紡織、トヨタ自動車、豊田製鋼、豊田紡織廠、庄内川レーヨン、同染工所、豊田光棉（庄内川レーヨンと豊田光棉の二社は東洋

表14 豊田紡織所有有価証券の内容（1938年9月末）

事項	金額（千円）
記帳評価額（A）	10,519
実際払込出資額（B）	12,063
時価評価額（C）	16,098
内 豊田自動織機	7,942
豊田紡織廠	× 2,450
庄内川レーヨン	2,496
中央紡織	1,410
庄内川染工所	880
中央毛織紡績	415
日満亜麻	200
青年染工所	150
トヨタ自動車工業	× 125
豊田光糸	30
差引超過額	
払込（B）より評価を差し引き	1,544
時価（C）より評価を差し引き	5,539

出所 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社』1938年、30ページ。

表 15 豊田紡織の大株主

株主	株数
豊田利三郎	51,150 株
豊田喜一郎	47,697
藤野勝太郎	38,900
東洋棉花	37,400
豊田佐助	7,000
藤野平次郎	6,700
仁寿生命	6,000
児玉米子	5,117
日本生命	5,000

出所 産業之日本社『産業之日本』第十四巻第四号，1940年，26 ページ。

表 16 豊田紡織資産負債表（千円）

	1940年上	同年下	1941年上
株主資本	18,338	18,500	20,921
社外負債	6,115	7,628	7,000
使用総資本	24,453	26,128	27,921
固定資産	5,014	4,768	5,483
流動資産	8,187	9,814	11,489
投資勘定	11,252	11,546	10,949

出所 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和16年版』1941年，77 ページ。

レーヨンに合併) 等で，この中には，豊田製鋼や豊田光棉の如く無配のものもあるが，大部分は七分乃至八分の配当を付けており，之等の配当収入だけで，当社の九分配当に要する金額五十三万円を賄い得る。……それは，当社が紡織会社として，紡績の統合に乗り出し，その中核体とならねばならぬ立場にあると同時に，豊田コンツェルンの統轄会社としては豊田傘下の事業が平和産業から，重工業方面へ重心を移しつつあるに即応して，重工業部門の膨張を極力支援しなければならないと言う立場に置かれていて……」⁷³⁾。

豊田紡織は戦時統制により1940（昭和15）年の紡績联合会聯合協議会に於いて決定された「企業整理統合要綱案」により企業合同を推進する。それは次のようであった。

「紡績業統合状況（昭和十六年三月現在）

統合後の鍾数（千鍾） ブロック加入会社

豊田ブロック 六四六 内海，中央，協和，豊田押切，瀧田，大東紡織，
豊田紡

」⁷⁴⁾

この後，豊田紡織は1942（昭和17）年に中央紡績に統合され，その中央紡績は1943（昭和18）年にトヨタ自動車工業に合併される。豊田紡織の工場施設はトヨタ自動車工業に所属する

こととなった。中央紡績への統合に際して、豊田紡織は所有株のうちから豊田紡織廠の株式6万8000株、豊田自動織機製作所の株式6万4311株、中央紡織の株式2万8500株の合計16万811株をトヨタ金融に譲渡し、持株会社としての役割を終えたとされている⁷⁵⁾。なお、豊田紡織という屋号は、豊田紡織廠が1944（昭和19）年に豊田紡織に改称することで引き継がれる。

3 陸軍統制とトヨタ自動車工業—戦時型企业集団へ—

戦時下のトヨタ自動車工業の生産は、トラックの製造台数で見れば1942（昭和17）年がピークとなっているが、1944（昭和19）年も1万台以上の生産となっている（表9）。それは、1944（昭和19）年6月に「戦時型シャシーの公価が決定され」「従来に比して相当大幅の引き上げ」となったことによっていた。戦時規格のトラック製造によって「トヨタ自動車工業の業績は一頃の低迷を脱却、逸早く上向きに転じた」のであった⁷⁶⁾。そのことは表17によっても知られる。1943（昭和18）年上期にかけて、陸軍からの受注は激増しており、民需用と思われる「其ノ他」は横ばいとなっている。製品・半製品で見れば、貨物自動車がほとんどとなっている（表9も参照）。

しかし、「航空機、船舶、鉄鋼、軽合金並ニ石炭ノ超重点五業種」と「軍需工業等ノ重点産業へ計画的ニ転活用」し「軍需工業ハ就中航空機並ニ其ノ関連産業ヲ中核」とするに至ったことは⁷⁷⁾、トヨタ自動車工業においても航空機工業への進出を余儀なくさせた。1943（昭和18）年には、東海飛行機が「トヨタ自動車と川崎航空機の共同出資で」「航空機用発動機並びに部品の製造を行うために」設立された⁷⁸⁾。豊田自動織機製作所においても「刈谷の本社工場のほか大府、栄生（名古屋市）の二工場」について「前者は昭和十九年海軍の命令で新設した鑄鋼工場」であり「後者は昭和十八年同系中央紡績の工場を転用」したものであり、「航空機部品の製造」をすすめた⁷⁹⁾。

戦時期には豊田自動織機製作所はトヨタ自動車工業の最大株主であり、その豊田自動織機製作所の最大株主は旧豊田紡織の豊田紡織廠であり、新設の豊田製鋼と豊田工機の最大株主はトヨタ自動車工業であった。しかし、豊田紡織の消滅に際して、豊田産業が豊田系企業の持株会社として登場する。豊田産業は、トヨタ自動車工業の「販売助成機関として自動車金融を目的」するトヨタ金融として出発したが（1936年設立）、その後「豊田系事業の中核的存在であった」豊田紡織が「同系各社と合同、解消するにあたって、その関係会社持株を肩代わりし、従来の豊田紡の役割を」引き受けたものであった。同社の「自動車金融事業は販売機構の変化に伴って消滅するに至った」ことで、その後「純然たる豊田系の持株会社」となった。同社の「所有有価証券額は一千三百万円を超える」ものであった。豊田産業の大株主は、旧豊田紡織の豊田紡織廠、トヨタ自動車工業であり、社長は豊田利三郎、副社長は豊田喜一郎であった⁸⁰⁾。

豊田系企業の自動車化を推進したトヨタ自動車工業については、戦時下の状況が間接的に知られる次の文書を見られたい。

「陳情書 昭和12年8月弊社挙母工場ノ建設セラルルヤ同時ニ挙母診療所開設セラレ医務ヲ処理スルモ漸次従業員ノ増加ト共ニ医務機関ノ完備ヲ必要トスルニ及ビ昭和17年10月トヨ

表17 トヨタ自動車工業挙母工場の受注、生産、売上表（単位、千円）

受注高

項目		1942年下期	1943年上期
陸軍	前期繰越注文高	12,353	5,960
	本期受注高	11,480	35,838
	翌期繰越注文高	5,960	15,527
海軍	前期繰越注文高	2,188	1,624
	本期受注高	6,014	15,160
	翌期繰越注文高	1,642	8,213
其ノ他	前期繰越注文高	4,268	179
	本期受注高	16,234	15,339
	翌期繰越注文高	179	1,762
計	前期繰越注文高	18,809	7,781
	本期受注高	33,728	66,337
	翌期繰越注文高	7,781	25,502

生産半製品

項目		1942年下期		1943年上期	
		数量	金額	数量	金額
製品	貨物自動車	8,281 輛	30,397	7,277	29,906
	乗用自動車	28	133	15	82
	水雷頂板	—	10		
	急造鉄道牽引車			341	368
	其ノ他		1,098		40
	計		31,638		30,396
半製品	機関部品	—	6,353	15,824 ケ	3,303
	変速機操向品	—	3,207	7,797	4,679
	車軸部品	—	9,319	30,092 ケ	5,903
	其ノ他		5,097		32,034
	計		23,976		45,919
製品・半製品計			55,614		76,315

売上高

項目	17年下期	18年上期
製品・半製品		
陸軍	17,873	26,271
海軍	6,560	8,589
其ノ他	20,164	13,756
計	44,597	48,616
其ノ他売上高	158	241
合計	44,755	48,857

出所 陸軍省編『陸軍軍需工業経済年鑑 昭和19年2月』, 290ページ。

夕病院ノ開院ヲ見ルニ至ル……患者数モ逐次増加ノ傾向ニアリ……病院規模ノ拡張ノ必要ニ迫ラレ目下増築工事ヲ進捗セシメツツアリ。斯クシテ之ニ従事スル看護婦ノ増員ニ対シテハ病院自体ニ於テ養成スルノ必要ヲ生ズルニ至リ昭和18年3月生徒ヲ募リソノ養成ニ努メ今日ニ及ビタルモ今後軍需生産工場ノ医務ニ支障ヲ来タシルザルト同時ニ広く看護婦養成ノ使命ヲ達スル為ニハ看護婦養成所設立ノ要切ナルモノアリ……

昭和19年11月 日

豊田自動車工業株式会社挙母工場 生産責任者 豊田喜一郎
 』⁸¹⁾。

挙母工場の「従業員数ノ膨張」にともなう「工場衛生、健康管理等ノ医務全般ノ処理ニ当ル」⁸²⁾トヨタ病院は、工場における女子労働力の増加に対応するものであった。この点については、「応召などによる男子熟練工の生産工程からの脱離に対する補填として女子労働者の熟練工化もトヨタでもとりあげ」「医療機関の完備或いは母子保護施設の充実によって」「優秀なる女子熟練工の育成に温床をつくりつつあった」⁸³⁾ことによっていた。女子労働力の割合の高さは、トヨタ自動車工業の特徴であった⁸⁴⁾。この時期の豊田喜一郎、そして豊田の関心は、日本フォード自動車、日本ゼネラル・モータースの生産停止(1939年)後における部品の自己生産と部品調達企業の確保(協力工場の協力会の組織化は1939年)とともに、労働力の確保にもあったのであり、トヨタ病院に関するものもその延長線のものと考えられよう。

注

- 1) 和田一夫・由井常彦『豊田喜一郎伝』トヨタ自動車, 2001年, 373-374ページ。
- 2) 和田一夫「正当性獲得と突出部依存による事業創造 豊田家の人々-佐吉, 喜一郎, 英二(トヨタ自動車)」伊丹敬之ほか『ケースブック 日本企業の経営行動 4 企業家の群像と時代の息吹き』有斐閣, 1998年, 103ページ。
- 3) 同上, 107ページ。森川英正ほか『日本の企業家(3)昭和篇』有斐閣新書, 1978年の「豊田喜一郎(トヨタ自工創設者)」(森川英正), 5ページなどを参照。
- 4) 愛知東邦大学地域創造研究所編『戦時下の中部産業と東邦商業学校一下出義雄の役割』唯学書房, 2010年, 91ページを参照。『時代に懸ける トヨタ自動車小史』トヨタ自動車株式会社歴史文化部社内史料グループ, 2000年においては, 1944年11月の総人員は1万6600人(従業員数は1万3300人)としている(124-125ページ)。
- 5) 本稿は, 名古屋学院大学大学院経済経営研究科の講義をベースとしたものであり, その多くを, 猪木武徳ほか編『アジアの経済発展』同文館出版, 1993年の「第9章 日本フォードの躍進と退出」(尾高焯之助), 前掲, 和田一夫・由井常彦『豊田喜一郎伝』, そして呂寅満『日本自動車工業史』東京大学出版会, 2011年とその基になった各論文においていることをお断りしておきたい。
- 6) 尾崎正久『豊田喜一郎氏』自研社, 1955年, 227ページ以下, 『集排手法続記録 60 トヨタ自動車工業』国立公文書館所蔵。
- 7) 前掲, 『豊田喜一郎伝』。
- 8) 自動車文化研究所『東亜自動車年鑑 昭和17年』, ハ・4ページ。

- 9) 前掲、『東亜自動車年鑑 昭和17年』ハ・4-5ページ。「明治43（1910）年4月、大阪砲兵工廠に於て軍用自動車製作に著手す」（橋本精『自動車事典』日本自動車工業会、1939年、8ページ）ともある。
- 10) 前掲、『自動車事典』、3-5ページ。
- 11) 前掲、『東亜自動車年鑑 昭和17年』、ハ・5ページ。
- 12) 前掲、『自動車事典』、9ページ。
- 13) 前掲、『東亜自動車年鑑 昭和17年』、ハ・6ページ。
- 14) 同上。1924（大正13）年、「石川島造船所製自動車は軍用自動車の資格試験に合格」した、とある（前掲、『自動車事典』、11ページ）。
- 15) 前掲、『自動車事典』、11ページ。
- 16) 前掲、『東亜自動車年鑑 昭和17年』、ハ・6ページ。
- 17) 前掲、『自動車事典』、14ページ。前掲、和田一夫「正当性獲得と突出部依存による事業創造 豊田家の人々—佐吉、喜一郎、英二（トヨタ自動車）」を参照。
- 18) 前掲、『自動車事典』、11ページ。
- 19) 前掲、『自動車事典』、12ページ。旅行業界においても、昭和初年頃より「茶代」廃止を打ち出す旅行施設が登場している（『回顧録』ジャパン・ツーリスト・ビューロー、1937年を参照）。
- 20) 『自動車年鑑』、1929、交通問題調査会、1929年、56ページ。
- 21) 前掲、『自動車事典』、13ページ。
- 22) 前掲、『自動車事典』、13、14ページ。1930年の商工省の国産振興委員会は自動車問題を勧告、提案したものであり、そこには、国産メーカー3社と陸軍の意向が反映されたものであった（前掲『時代に懸けるトヨタ自動車小史』、33ページ）。
- 23) 『昭和十年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社、1934年、「生産」6ページ。「差当たり最も需要の多き1噸半—2噸の中級貨物及び乗合自動車の共同設計を鉄道省の協力を得て、東京瓦斯電気工業会社、石川島自動車製作所、ダット自動車製造会社の三社に命じ、貨物車台2種、乗合車台3種を選定の上調査委託費として、31,365円を交付し標準車台の製作を行わしむ」（前掲、『自動車事典』、14ページ）。
- 24) 前掲、『自動車事典』、14ページ。
- 25) 前掲、『自動車事典』、15ページ。
- 26) 前掲、『自動車事典』、14ページ。
- 27) 『昭和九年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社、1933年、「一年略史」13ページ。1933年11月に豊田は挙母町用地取得を表明している（『トヨタ自動車50年史』、64ページ）。
- 28) 『昭和十年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社、1934年、「1年略史」2ページ。
- 29) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』、「1年略史」2ページ。
- 30) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』、「1年略史」3ページ。
- 31) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』、「1年略史」5ページ。陸軍がシボレー級のトラック国産化工作を開始したのは、1934年1月であった（『トヨタ自動車50年史』、73ページ）。
- 32) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』、「1年略史」6ページ。具体的に各社に製造を斡旋したとされている（『トヨタ自動車50年史』74ページ）。
- 33) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』、「1年略史」7ページ。
- 34) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』、「1年略史」11ページ。
- 35) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』、「1年略史」12ページ。『トヨタ自動車50年史』によれば、陸軍が国内の自動車工業確立の方策を作成するのが1934年6月であり（74ページ）、その頃、豊田喜一郎が陸軍に自社の自動車製造の構想を説明したとある（『トヨタ自動車30年史』74-75ページ）。

陸軍の自動車工業統制とトヨタ自動車工業

- 36) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』,「1年略史」15ページ。「昭和9年(1934年)8月10日 陸軍省を中心とした商工,鉄道,大蔵の自動車工業関係各省会議開催せられ統制国策に付き協議せらる」とある(前掲,『自動車事典』,16ページ)。
- 37) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』,「1年略史」15ページ。
- 38) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』,「生産」5-6ページ。
- 39) 前掲、『自動車事典』,14ページ。
- 40) 『昭和九年 自動車年鑑』日刊自動車新聞社,1933年,「一年略史」7ページ。
- 41) 前掲、『昭和九年 自動車年鑑』,「一年略史」10ページ。
- 42) 『新修名古屋市史 資料編近代2』2009年,780ページ。
- 43) 前掲、『昭和九年 自動車年鑑』,「一年略史」13ページ。
- 44) 『商工政策史 第18巻 機械工業(上)』,338-339ページ。1934年3月に陸軍省整備局長が委員長となって「国産自動車型式決定委員会」が組織され,軍用1トントラックが設計され,陸軍はこのトラックの製造を協同国産自動車と川崎車輛に試作させた。これは,「商工省試標準車」にかわって,大量生産するものとなり,1935年の「自動車工業確立要綱」につながるものとしている(前掲『時代に懸ける トヨタ自動車小史』,57-58ページ)。
- 45) 前掲、『新修名古屋市史 資料編近代2』,779ページ。
- 46) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』,「1年略史」8ページ。
- 47) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』,「1年略史」10ページ。
- 48) 前掲、『昭和九年 自動車年鑑』,9ページ。
- 49) 前掲、『昭和九年 自動車年鑑』,「一年略史」5ページ。
- 50) 前掲、『昭和九年 自動車年鑑』,「一年略史」10ページ。
- 51) 前掲、『昭和九年 自動車年鑑』,「一年略史」9ページ。
- 52) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』,「1年略史」8ページ。
- 53) 前掲、『昭和九年 自動車年鑑』,11ページ。
- 54) 前掲、『昭和十年 自動車年鑑』,「生産」8ページ。
- 55) 前掲、『自動車事典』,16ページ。
- 56) 『愛知県史 資料編30 工業2』2008年,131ページ。
- 57) 前掲、『自動車事典』,16ページ。
- 58) 前掲、『時代に懸ける トヨタ自動車小史』,61ページ。
- 59) 前掲、『自動車事典』,17ページ。
- 60) 前掲、『自動車事典』,17ページ。
- 61) 『自動車 ダイヤモンド産業全書7』ダイヤモンド社,1938年,101ページ。
- 62) 前掲、『自動車事典』,17ページ。乗用車国産化を推進していた豊田喜一郎が「需要動向を考え,1935年には乗用車からトラックへと転換」し完成させた(安部悦生『経営史 第二版』日経文庫,2010年,178ページ)。その要因は陸軍統制の先取りであった。戦後の通産省の特定産業振興臨時措置法(1963年立案)の趣旨に自動車工業への参入を許可制とすることがあったことが2輪車メーカー本田技研工業の自動車開発を本格化させたことがあった(加藤健太・大石直樹『ケースに学ぶ 日本の企業』有斐閣,2013年)。政府の政策転換の役割は大であった。
- 63) 『モーター』昭和11年11号,第九巻第五号,1936年,67ページ。
- 64) 豊田市教育委員会『豊田市を先駆けた人々』2003年,204-209ページ。前掲『時代に懸ける トヨタ自動車小史』,88ページ。

- 65) 『中部日本の事業と会社』東洋経済新報社、1938年11月15日、19ページ。
- 66) 前掲、『中部日本の事業と会社』1938年、19ページ。
- 67) 『昭和15年版 自動車便覧』オートモビル、1939年、387ページ。
- 68) 前掲、『愛知県史 資料編30 工業2』、131ページ。
- 69) 前掲、『中部日本の事業と会社』1938年、18ページ。
- 70) 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和16年版』1941年、45ページ。
- 71) 産業之日本社『産業之日本』第十四巻第四号、1940年、26ページ。
- 72) 同上。
- 73) 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和16年版』1941年、77ページ。
- 74) 同上。
- 75) 前掲、『時代に懸ける トヨタ自動車小史』、115ページ。この点を『豊田関係各社員宿所録』で確認すれば、昭和16年12月のものである。豊田紡織、豊田自動織機製作所、そしてトヨタ自動車工業の順になっているが昭和17年9月末日現在のものでは、豊田産業、豊田自動織機製作所、トヨタ自動車工業の順になっている。
- 76) 東洋経済新報社編『昭和十九年版 全国産業総覧』1944年、80ページ。前掲『トヨタ自動車30年史』参照。
- 77) 陸軍省編『陸軍軍需工業経済年鑑 昭和19年2月』「概観」。
- 78) 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和27年版』1952年、72ページ。
- 79) 東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和27年版』1952年、67ページ。
- 80) 前掲、『時代に懸ける トヨタ自動車小史』。
- 81) 『旧規則による看護婦養成所指定申請書』衛生部医務課 自昭和18年至昭和20年、愛知県公文書館所蔵。
- 82) 同上。
- 83) 「トヨタ自動車工場の性格」『名古屋新聞』昭和14年1月22日。
- 84) 前掲、呂寅満『日本自動車工業史』、283ページ。同書は、トヨタ自動車工業における女工の比率増加の意味について触れている。なお、豊田における女子労働力の活用は豊田自動織機製作所以来のことであった（『トヨタ自動車20年史』209-210、212ページ）。

本稿は、2014年度名古屋学院大学経済学部研究奨励金による成果である。