九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

産業振興と税制 : 財源としてのガソリン税導入の試み

加藤, 健太
高崎経済大学 : 教授

https://doi.org/10.15017/6779658

出版情報：エネルギー史研究 : 石炭を中心として. 38, pp.1-30, 2023-03-25. 九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門
バージョン：
権利関係：

【論説】産業振興と税制
――財源としてのガソリン税導入の試み――

加藤健太

Ⅰ　問題の所在

戦間期日本の自動車工業を対象にした産業政策は、複数の施策から構成された一つの〈政策パッケージ〉[1]として捉えることができる。具体的な施策としては標準型式の策定や許可制の導入、使用奨励、税制、補助金、関税などがあげられる。

これらの施策を政策パッケージとして把握することで、次のイメージを描き出せる。それはまず、標準型式の策定あるいは許可制の導入を〈柱〉とする。標準型式は諸施策の対象となる財（自動車）の範囲、許可制は諸施策の対象となる事業者にそれぞれ枠を嵌めるからである。そのうえで、官公署などに対する使用奨励によって標準型式自動車（標準車）の需要を喚起したり、製造奨励や販売奨励のために補助金を交付したり、税負担を軽減したりするといった施策が講じられる。輸入車と同部分品の関税引上げは、特定の事業者や標準車のみをターゲットにした施策ではないが、国産自動車（国産車）の価格競争力を高める効果を期待できる一方、多額の補助金や大幅な減税などの必要性を減じる効果を期待できるという意味で他の施策と連関する。

こうした認識に基づき、本稿は、一九三〇年代前半の自動車工業を対象にして、税制をめぐる政策過程を分析する。具体的には、自動車工業確立調査委員会（自工調査委）と自動車工業確立に関する各省協議会（各省協議会）という二つの〈審議機関〉[2]で繰り広げられた関係省庁間の議論に検討を加える。この作業を通して、各省庁のスタンスと見解の異同を明らかにするとともに、導き出された結論から政策過程で作用した力学に接近したい。

この時代の自動車工業をターゲットにした産業政策については、加藤（二〇一九b）が網羅的に研究史を整理している。そこで、本論文の問題の所在を明確にするため、税制に限って先行研究の到達点と残された課題を確認しておこう。

戦前期日本の産業政策の〈正史〉というべき『商工政策史』の第一八巻（機械工業〔上巻〕）は、「国産自動車工業確立への準備」という見出

しをつけて、商工省が一九三一年五月に自工調査委を設置して以降、本格的に審議を重ね、三二年三月にその結論を前田米蔵商工大臣に報告したことに言及した。そして、この報告が税制に関わる施策として、「自動車の統一改善を図り、なるべく課税を軽減すること」や標準車とその部分品の製造業者に対し、「なるべく所得税や営業収益税その他の課税を減免するように考慮すること」を掲げた点を明らかにした。しかし、各省協議会に関しては、わずかに「商工、陸・海軍、大蔵、鉄道、内務、資源局等の各省委員会成立（九年八月）」と記すにとどまった[3]。

他方、政策を含めて日本の自動車工業の歴史を追跡してきた、けっして薄くない先行研究は、その確立に向けた諸施策のうち標準型式の策定や関税引上げに注目したものの、税制には十分に関心を払ってこなかったように思われる。

たとえば、呂寅満は、自工調査委の「国産自動車工業確立方策」の中で、「最も肝心な標準車の車種や規格にはどのような意図が込められていたのか」という問いを立てて詳細な検討を加えた。同時に、「国産車の保護奨励策」については「とりわけ注目されるのは関税率の引き上げを求めたことである」と述べ、その具体的な内容に言及した。しかし、税制優遇措置にはほとんど触れていない[4]。

以上の研究史を踏まえ、本稿では、自動車工業を確立するために、関係省庁が税制をめぐってどのような議論を重ねたのかという点に注目しながら、いまだブラックボックスのままとなっている政策過程に光を当てたい。

主な史料としては、①自工調査委および②同第二特別委員会（特別委）、③各省協議会の各種「議事録」を用いる。①と②は『昭和財政史資料第六号第六〇冊』、③は『自動車工業協議会議事録』（『昭和財政史資料』第四号第二一七冊）[5]という簿冊に収められている[6]。これらの「議事録」は、メンバーの発言の一部しか記録していない点に問題を抱えるとはいえ、自動車工業の確立に向けた諸施策に対する関係省庁のスタンスと見解を知るうえで有用な情報を提供してくれる[7]。

Ⅱ　自動車工業確立調査委員会第二特別委員会における審議

（一）税制の位置づけ

一九三一年七月九日開催の自動車工業確立調査委員会第一回総会において、商工省の後藤保清幹事（工務局工業課長）は、当該委員会の設置のねらいと開催にいたる経緯を述べたうえで、「幹事案」として三つの特別委員会のメンバーと審議事項を説明した[8]。本稿が対象とする税制は、第二特別委員会の審議事項の三つ目に「自動車ニ対スル課税方法ニ関スル事項」として掲げられた[9]。そのメンバーと出席状況は**第1表**に示しておいたので、適宜参照してもらいたい。

具体的な分析に先立ち、第二特別委員会の第一回会合で決められた審議事項の優先順位を確認しておこう。

後藤幹事が説明を加えた配布資料「自動車工業確立ニ関シ政府ノ採ルベキ方策ノ要領」（「方策ノ要領」）によれば、審議事項は①「製造奨励及使用奨励」、②「使用取締、運輸業ノ取締等ニ関シ国産品使用ヲ促進セシムルベキ方策」、③「課税方法」、④「関税」および⑤「資金ノ融通」の五つを数えた。このうち税制は、「自動車税ノ整理軽減」を内容とする③と①の「ホ、課税ノ減免（営業収益税、所得税其他ノ国税及地方税並ニ其

第１表　自動車工業確立調査委員会第二特別委員会メンバーとその出席状況

氏名	所属	ポスト	役職	第１回	第２回	第３回	第４回	第５回	第６回	第７回	第８回
				19310727	19310827	19311022	19311104	19311111	19311204	19320129	19320203
吉野信次	商工省	工務局長	委員長	◎	○	○	○	◎	○	転任	
竹内可吉		工務局長	委員長							◎	○
藤井真信	大蔵省	主計局長	委員	▲	▲	▲	×	×	▲	○	▲
青木得三		主税局長	委員	○	○	○	○	◎	×	免官	
中島鉄平		主税局長	委員							◎	◎
林　桂	陸軍省	整備局長	委員	○	○	▲	×	×	×	○	×
飯田恒次郎		陸軍自動車学校長	委員	▲	○	○	▲	×	×	n.a.	▲
植村東彦		兵器局長	委員	○	▲	×	×	×	×	○	○
久保田敬一		運輸局長	委員	○	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
中山隆吉	鉄道省	運輸局長	委員			○	○	×	×		
日浅　寛		運輸局長	委員							×	○
朝倉希一		工作局車両課長	委員	◎	○	○	○	◎	○	○	○
丹羽武朝		監督局長	委員	○	○						
喜安健次郎		監督局長	委員			○	○	×	×	○	×
後藤悌次		経理局長	委員			○	○	○	○	免官	
工藤義男		経理局長	委員							○	○
松井春生	資源局	総務部長	委員	◎	○	○	○	◎	○	○	○
次田大三郎	内務省	警保局長	委員	○	×						
岡　正雄		警保局長	委員			×	×	×	×	免官	
森岡二朗		警保局長	委員							○	▲
三辺長治		地方局長	委員	○	▲	▲	▲	◎	×	転任	
大野緑一郎		地方局長	委員							▲	▲
竹村勘忠	東京帝国大学	教授（工学部）	委員	×	○	○	○	○	○	○	○
隈部一雄		助教授（工学部）	委員		○	×	×	×	×	○	○
渋沢正雄	石川島自動車製作所	社長	委員	○	○						
松方五郎	東京瓦斯電気工業	社長	委員	▲	▲						
久保田権四郎	ダット自動車製造	社長	委員	−	▲						
後藤保清	商工省	工務局工業課長	幹事	◎	○	○	○	◎	○	○	◎
吉田永助		嘱託	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
安井藤治	陸軍省	整備局動員課長	幹事	▲	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
林狷之介		兵器局銃砲課長	幹事	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	×
山岡祐章	鉄道省	経理局購買第一課長	幹事	◎	○	○	○	◎	○	○	○
小日向栄次郎		鉄道技師	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
島　秀雄		鉄道技師	幹事	○	○	○	○	○	○	○	○
土屋正三	内務省	警保局警務課長	幹事	○	×	×	○	◎	○	転任	
宮野省三		警保局警務課長	幹事							○	×
井上	n.a.	n.a.	幹事		○	○	○	×	▲	▲	▲

資料）「自動車工業確立調査委員会職員名簿」、「七自動第二号」1932年１月27日、「七自動第四号」1932年１月28日『昭和財政史資料第60冊』、各回の「第二特別委員会会議議事録」、秦編（2001）より作成。

注）１．○は出席、◎は本文中で発言を確認できること、▲は代理人が出席、×は欠席を意味する。代理人については、加藤（2020a）の第１表を参照のこと。

２．書記と関係官は省略した。

等ノ附加税ノ減免」で取り上げられた。[10]

これらの審議事項に関してはまず、鉄道省の山岡祐章幹事（経理局購買第一課長）が、実現可能性を重視して「方策ノ要領」のうち②と③と④を「第一次」とし、①に関わる補助金は財政状態を考慮して「第二次」とすることを要望した。次いで、資源局の松井春生委員（総務部長）が、①のうち使用奨励に関わる施策を「第一次」、③と④を「第二次」、そして補助金を「第三次」にすることを求めた。ポイントは、優先順位の高い使用奨励に「課税ノ減免」が含まれない点である。言い換えれば、松井は、省庁や「公共団体」に対する「国産自動車」の使用奨励を通じた需要の喚起を重視したのであり、「課税ノ減免」にはあまり前向きでなかったように思われる。

この会合ではほかにも、鉄道省の朝倉希一委員（工作局車両課長）が、自動車の課税について、「気筒ノ直径ノ大ナルモノ」の税率は高いため、その「整理統一」（③）が「軽減ト同様」に必要

な施策であると発言したり、前出の松井委員が、⑤の「資金ノ融通」との関連から「月賦販売制度ノ樹立」に向けて自動車の登録税を新設することを提案したりしている。[11]

結局、商工省の吉野信次委員長（工務局長）が、第二特別委員会の審議事項は各省庁の所管に跨っているので、商工省出身の幹事が「具体的奨励方策」を提出するけれど、他の幹事にも「所管事項ノ大体ノ腹案」を作成することを求め、それがまとまった施策から順次議題に取り上げたいと述べて会合に幕を下ろした。

審議事項の優先順位としては、③の「課税方法」が「第一次」にあげられたものの、①に含まれた「課税ノ減免」は「第二次」に位置づけることで決着をみた。[12] 財政負担を招く税制上の優遇措置は必ずしも高い優先度を与えられたわけではなかったといえよう。

（二）審議

自動車工業確立調査委員会第二特別委員会が、「審議事項案」[13]の第七号「自動車課税方法ノ統一ヲ図ルコト」を取り上げたのは、一九三一年一一月一一日開催の第五回会合であった。

この審議事項は、先述した「自動車工業確立ニ関シ政府ノ採ルベキ方策ノ要領」のうち「三、課税方法」に該当し、その内容は以下に示すように多岐にわたる。

史料1[14]

（イ）国産自動車ノ使用ニ対シ自動車税ヲ軽減スルコト

（ロ）自動車税ニ付テハ馬力別ヲ廃シ、全国一律ニ適当ノ課税方法ヲ定ムルコト

（ハ）軽易定額ノ登録税ヲ新設スルコト

この史料からはまず、「方策ノ要領」で「一、製造奨励及使用奨励」の中に掲げられながら、主に財政事情の面から相対的に低い優先順位しか与えられなかった「自動車税」の軽減を議論の俎上にあげた点を確認できる。次いで、第一回会合で資源局の松井春生委員が提案した登録税の新設を掲げた点も注目される。国産自動車の製造と使用を奨励するだけでなく、財源確保も含めて税制のあり方を審議することを明確にしたと看取できるからである。

商工省の後藤保清幹事は、これら三つの項目に次の補足をしている。それは、（イ）について、仮に外国車と区別して国産車だけを対象に税制優遇措置を講じる場合、そこに「何等カ理論的根拠」はあるのかという点を審議したい、（ロ）の課税方法に関しては、「実馬力」や「警視庁馬力」[15]など複数の〈概念〉が並立する現状の馬力に代えて、「簡単」かつ「正確」な基準を設定したい、（ハ）については、「車籍」の登録制度を策定したうえで、新設する登録税を財源にして月賦販売制度の確立を促せるか否かという点が一つのポイントになる、といった補足である。

そして、後藤幹事が、審議事項の第七号は地方税の課税方法を通じた「国産車ノ使用普及」の促進に向けた施策であり、（イ）から（ハ）はその「一端ヲ列記シタモノニ過ギナイ」ので、検討を重ねる中で「追加」や「削減」など柔軟に対応していくと発言したこと[16]を受けて、本格的な審議が開始された。

課税標準の統一

「議事録」上で最初に発言したのは、内務省の三辺長治委員（地方局長）であった。三辺は、地方局が地方税の課税標準を統一する件を審議しており、また、地方税を軽減する場合は「財源ノ補充」策を講じなければならず、この点については、ガソリン税の創設を検討していると述べた。そのうえで、後藤幹事の問いに対し、（イ）は理論的根拠がなく、（ロ）に関しては課税方法を「簡単ニスル方針」であると応じた[17]。

実際、税制整理準備委員会（準備委）は一九三一年四月二七日から一〇月二六日にかけて四二回もの会合をもったが、そのうちガソリン税の新設に関しては四回にわたって検討を加えた。この過程で、「税制整理案要綱」は第一次案から第三次案を経て一〇月一三日、大蔵省の「総括的最終案」として決定をみた。そして一二月九日、「税制整理案」は、大蔵省主税局が別に作成した増税案とともに、臨時行財政審議会の決議を経たうえで政府案として閣議決定されたのである。

同時に、税制整理準備委員会は、国税としてガソリン税を創設する一方、その税収を地方に補助金として交付し、地方の自動車税の整理・軽減することをねらって、「ガソリン税創設要綱」（「創設要綱」）と「ガソリン税ノ創設ニ伴フ地方交付金案」を提起した。準備委は一九三一年八月以降、ガソリン税をめぐって審議を重ね、「創設要綱」を改訂して「ガソリン税法要綱」、さらには「ガソリン税法案」を策定した。しかし、閣内不一致により一二月一一日に総辞職した若槻礼次郎内閣に代わって政権をとった犬養毅内閣が増税を見合わせたために、税制整理案と増税案は議会に提出されず、ガソリン税の導入は頓挫することになる[18]。

以上のように、政府はガソリン税について、自動車産業の振興とは別の文脈で踏み込んだ議論を展開していた。この点は記憶にとどめておきたい。

話を第二特別委員会の審議に戻す。先の三辺委員の発言に続けて、「関係官」として出席した内務省の永安百治事務官[19]は、課税標準に馬力を採用しているのは五県程度にとどまり、乗用車は定員数、貨物車は積載量を「標準」にする道府県が多いことを認めながら、馬力を「標準」にした方が「適当ト思フ」との見解を示した[20]。その理由として永安は、貨物車の積載量と馬力は比例するから、いずれを課税標準に用いても違いがないこと、積載量は道府県によって量り方の異なるケース（東京と大阪など）があること、「警視庁馬力」は前年限りで廃止されたことをあげた[21]。

しかし、課税標準に馬力を用いるべきという意見は、複数のメンバーの批判に晒された。鉄道省の朝倉希一委員（工作局車両課長）はまず、フォードとGM（シボレー）の自動車は（馬力に比して）「過負荷ノ状態」で使用される傾向があるので、馬力を課税標準に用いた場合に、「比較的大ナル機関」を搭載する同じ積載量の国産車が「不利益」を被ると訴えた。次いで、「現行ノ定格馬力」は「実馬力」と直接的な関係はなく、「実馬力」もピストンの回転数によって変化するため、馬力は課税標準として「正確ナルモノデナイ」ことを理由に「不賛成」と述べた[22]。そのうえで朝倉は、貨物車に「荷台面積」と「大積載量」、乗合自動車には「定員数」を標準として用いることが「適当」と主張した[23]。そして、この朝倉委員の意見が答申案に盛り込まれるのである（後述）。

資源局の松井春生委員も馬力を課税標準に使うことに反対の論陣を張った。松井は、海外で馬力を採用しているケースが少ないことに触れたあと、国防上の観点から馬力の大きな国産車を「平常ヨリ適当ニ充備

シ」ておく必要性を考慮すれば、馬力の小さい方が有利な課税方法をとることは疑問であると述べた。さらに、需要の喚起をねらった税負担の軽減措置として、現行の一台約一〇〇円の「課税総額」を六〇円くらいの「単一税」に改正すると同時に、それにともなう税収減は、一ガロン四、五銭のガソリン税の導入により補填することを提案した。他方で松井委員は、国産車の使用奨励策として、「営業税」の軽減が「最モ適当」とも発言している。

こうした意見に対し、内務省の三辺委員は、自転車税のように税額の低いものは「単一税」にしやすいけれど、「自動車税」の場合は税額が高いので「之ヲ一率（ママ）ニ統一スルハ不適当」と反論した。さらに、「税制整理」の一環として「車税」の軽減も検討中としながら、「只高低ヲ多少調ベル程度」であり、六〇円という低額の「単一税」への改正は考慮していないと釘を刺した[24]。

このように馬力を課税標準に使う案を支持する声は少なかった。しかし、内務省の永安事務官は引き下がらない。現在の警視庁で積載量を調べる「設備」を整えることは「相当困難」であり、「矢張リ馬力ノ方ガ適当」と繰り返した。続けて同省の三辺が積載量の決定方法に関する質問をして永安を援護した。

興味深いのは、三辺委員の質問に内務省の土屋正三幹事（警保局警務課長）が答えたことである。土屋は、積載量を「判然ト決定スルコトハ困難」と認めつつ、現実的には一定の積載量を申告させてそれを課税標準に用いればよく、その場合は当然のことながら、「申告積載量」の大きな自動車に対する税額は高くなるとの考えを示した。鉄道省の朝倉委員も「単一税」にした場合でも一トン、一・五トン、二トンの三段階くらいに区分する方法を提案して、積載量を課税標準に使うことを支持した[25]。

「議事録」からこれ以上の課税標準をめぐるやり取りは確認できない。結局、この点（議題第七号の（ロ））に関しては、商工省の吉野信次委員長（工務局長）が、内務官僚からも馬力を課税標準に採用すべきという強硬な姿勢は窺えないとの理由をもって、「国産車ニ不利益ニナラヌ様ナ他ノ課税方法ニ付主管官庁ノ考慮ヲ煩ハスコトト致度」と結論を先送りする形で閉会となった[26]。

税制上の優遇措置と財源の確保

国産車に関わる税制上の優遇措置とそれにともなう税収減を補填するための財源確保に関しては、商工省の吉野信次委員長の「営業税ノ減免ニ付テハ如何」という問いかけに対し、大蔵省の青木得三委員（主税局長）が即座に「ソレハ困難ト思フ」と否定したことで、議論の口火が切られた。ただし、青木は続けて所得税法第一九条、同施行規則第一三条および営業収益税法第八条、同施行規則第一〇条の「汽罐、原動機及動力ヲ以テ運転スル鉄製ノ機械ノ製造業ヲ営ム者ニハ、命令ノ定ムル所ニ依リ、開業ノ年及其ノ翌年ヨリ三ヶ年間其ノ業務ヨリ生ズル所得ニ付及其ノ営業ヨリ生ズル純益ニ付、所得税及営業収益税ヲ免除ス」という規程が、自動車工業にも関連すると思われるので参考までに「了承」してほしい旨の発言をしている。彼は、新たな優遇措置に難色を示す一方で、既存の条文の適用可能性を示唆したといえる[27]。

税制優遇措置と同時に審議されたのは、その財源としてのガソリン税と登録税の新設であった。前者については、鉄道省の山岡祐章幹事（経理局購買第一課長）が、第二特別委員会の結論の中にその導入を加える

ことを要請した[28]。別紙資料①[29]に示すとおり、山岡は、ガソリン税を単に財源としてだけではなく、自動車を営業目的で使用する事業者の合理的な行動を促したり、ガソリンの消費を減らしたりするインセンティブを付与する施策と認識していた。

こうした見解に対して、青木委員と内務省の三辺長治委員（地方局長）は決定していないガソリン税の創設を答申案に盛り込むことに反対し、税負担の軽減を考慮するといった表現にとどめることを求めた。さらに内務省の永安百治事務官は、「自動車税」の軽減にともなう税収の減少をガソリン税で補填する場合、ガソリンの消費量は自家用車よりも「円タク」の方が多いから、税負担は自家用に軽く、「円タク」に重くなって「社会政策上不合理」と訴えた。

もう一つの争点は、登録税の創設である。この施策に積極的だったのは、資源局の松井春生委員（総務部長）であった。彼は、すでに米国が自動車の登録制度を導入していることに加え、当該制度のねらいが自動車とその所有者を「公簿」上に記録することで、その「地位ヲ安固ニシ取引ノ安全ヲ期」すことにあると論じた。したがって、「営業者」は、仮に四〇円ないし五〇円の登録税を賦課されても、「喜ンデ本制度ノ樹立ニ賛成スル」が、自分自身は、税額を五円ないし一〇円程度とし、これを原資にして月賦販売制度の確立を図りたいと主張した[30]。

この発言に対し、大蔵省の青木委員は、「車籍法制定ニ関スル民間ノ陳情」を受けたが、その「真意」に「多少ノ疑念」をもつと述べ、次のように続けた。すなわち、自動車の所有権を移転する場合、警視庁など「監督官庁」への届出を必要とするけれど、月賦販売を利用し代金を完済していない自動車の所有権の移転を「監督官庁」はどのように扱うのか。動産抵当を容認するためには民法上の問題をクリアしなければならないのではないか。

青木は、上記のように「幾多ノ疑念ヲ有スルノデ、本制度ニ対スル的確ナル観念ヲ得テ居ナイ今日、其ノ可否ニ付テ意見ヲ申述ベル域ニ達シテ居ナイ」と明確に否定的な立場をとった。松井委員は、代金の支払を終えていない自動車の所有権移転は判例で認められており、動産抵当を法律で規定する場合は民法を改正しなければならないが、「他ニ簡易ナ方法」もあると思うと応じた。ただ、「議事録」からは具体的な内容が詳らかにならない。

しかし、青木委員は、財源確保の必要性を認めながらも、登録税という新税の導入はなるべく避ける方針をとることに理解を求めるとともに、ガソリン税（あるいは登録税）による収入の使途については、その全額を地方の財源補充に充てることは困難との認識を示した。

最終的に、吉野委員長が、登録税の新設に関する件の削除の可否を問い、「異議ナシ」の返答をもって、税制優遇措置を取り上げたこの会合は幕を下ろしたのである[31]。

(三) 結論

二つの答申案

自動車工業確立調査委員会第二特別委員会の第五回会合では、①「自動車課税方法ヲ統一スルコト」、②「自動車税ヲ可成ク軽減スルコト」、③「自動車税ノ課税標準ハ、国産車ノ不利益トナラザル様、特ニ考慮スルコト」が決定されると同時に、先述したとおり「登録税ノ創設ニ関スル案件ハ之ヲ削除スルコト」が確認された[32]。

一九三二年一月二九日の第七回会合においては、第二特別委員会の答申案が審議された。その中で税制優遇措置はまず、「一、標準形式自動車ノ製造奨励ニ関スル事項」の（ハ）として次のように盛り込まれた。

史料2[33]

（ハ）自動車製造業者ニ対シ所得税及営業収益税其他ノ課税ヲ減免スルノ途ヲ拓クコト

現行法ノ下ニ於テ、自動車製造業者ニ対シ、開業ノ年及其ノ翌年ヨリ三ヶ年間ニ在リテハ、所得税及営業収益税ノ免除ヲ認メ居レルガ（所得税法第十九条、仝施行規則第十三条及営業収益税第八条、仝施行規則第十条参照）、更ニ前掲期限ヲ延長シ、及ビ既存ノ製造業者ニ対シテモ、一定期間ヲ限リ之等課税減免ノ特典ヲ拡張スル様、特ニ考慮ヲ払フノ必要アリ

この史料からは、第二特別委員会の審議過程で、大蔵省の青木得三委員（主税局長）が〈参考までに〉と言及した所得税と営業収益税の減免に関わる既存の法規の条項を活用することに加え、対象の拡張や期限の延長など産業振興の色合いを強めたことがわかる。

もう一つ、税制は「二、標準形式自動車ノ使用奨励ニ関スル事項」にも次のとおり明記された。

史料3[34]

（ヘ）自動車税ノ軽減及課税方法ノ統一ヲ図ルコト

（一）自動車税ヲ軽減スルコト

現行自動車税ハ各道府県毎ニ制定セラレ、其ノ間甚ダ区々タルヲ免レズ、且ツ其ノ用途別ニ依ル税額ノ差異モ亦煩雑ナルモノアルヲ以テ、此ノ際例之自動車税ヲ単一税トスルカ、或ハ少クトモ其ノ最高限ヲ定メ、積載量ニ依リ少数ノ段位ヲ設ケテ差別ヲ附スルガ如キ方法ニ依リ、出来得ル限リ全国的ニ其ノ課税方法及課税額ノ統一ヲ図ルト共ニ、之ヲ軽減スルコトニ努ムルハ需要促進上有効ナリト認ム

（二）自動車ノ課税標準ヲ統一スルコト

現行自動車税ノ課税標準ハ馬力数、定員数、積載量等ニ依レルガ、馬力数ニ依ルモノハ、馬力ニ公称馬力或ハ実馬力等ノ区別アリテ一定セズ、且ツ特ニ標準形式自動車ニ関シテハ、馬力ヲ課税ノ標準トスルハ不利ナルヲ免レズ、仍テ例之積載量ト床ノ面積ノ両者ヲ其ノ標準トスル等、課税標準ノ制定ニ付特ニ考慮ヲ払ヒ、国産車ノ使用促進上不利ナキヲ期スベシ

この史料によれば、製造奨励とは異なり、使用奨励を促す税制に関しては、税制優遇措置だけでなく、課税標準の統一も掲げている。というよりもむしろ、課税の基準と方法の統一に重点を置いたことを読み取れる。

注目すべきは、課税標準に関して、内務官僚が主張した馬力ではなく、鉄道官僚が訴えた積載量と「床ノ面積」を採用することを明確にした点である。審議過程では、馬力を課税標準に用いることに反対意見が相次いだから、違和感のない結論といえる。

さて、少なくとも「議事録」を読む限り、第七回会合はこれら税制に関わる項目をほとんど議論していない。わずかに、大蔵省の中島鉄平委

員（主税局長）の「製造奨励ノ（ハ）所得税、営業収益税ノ免除ハ工業助成ノ見地カラデナク、事業ノ当初ハ収益モ少ナイダラウカラト言フ消極的ノ意味デアルカラ、既存ノ製造業者ニ対シテモ免除スルコトハ困難ト思フ。」という発言が残されただけである[35]。大蔵省は、製造奨励を目的とした税制優遇措置には消極的だった様子をうかがえる。

中島委員の発言に続けて、商工省の竹内可吉委員長（工務局長）は「文章ヲ適当ニ修正シテ審議ヲ続行」したいと述べて閉会を告げた[36]。

一九三二年二月三日開催の第八回会合で取り上げられた答申案のうち、税制については左記のように変更された。

史料4[37]

六、自動車税ノ軽減及課税方法ノ統一ヲ図ルコト

現行自動車税ハ各道府県毎ニ制定セラレ、其ノ間甚ダ区々タルヲ免レズ、殊ニ課税標準ノ如キハ馬力数、定員数、積載量等ニ依レルガ、馬力数ニ依ルモノハ馬力ニ公称馬力或ハ実馬力等ノ区別アリテ一定セズ、且ツ特ニ標準形式自動車ニ関シテハ馬力ヲ課税ノ標準トスルハ不利ナルヲ免レズ、仍テ例之積載量ト床ノ面積ノ両者ヲ其ノ標準トスル等課税標準ノ制定ニ付、国産車ノ使用促進上不利ナキヲ期スルト共ニ、出来得ル限リ全国的ニ其ノ課税方法及課税額ノ統一ヲ図リ、且ツ税額ヲ軽減スルコトニ努ムルハ需要促進上有効ナリト認ム

この史料からは、答申案が「使用促進」ないし「需要促進」をねらった税制上の優遇措置にはきわめて慎重だったことを看取できる。見出しにこそ、「自動車税ノ軽減」を掲げたものの、その内容の中心は課税の標準と方法の統一に置かれたからである。

第八回会合ではまず、商工省の後藤保清幹事（工業課長）が議事の冒頭で「課税方法モ多少緩和スル等各項目ヲ整理シタ」いと発言した。

史料4に示した「自動車税ノ軽減及課税方法ノ統一」の内容に関しては、内務省の永安百治事務官が、税負担の軽減は国産自動車のみを優遇する施策ではないし、ガソリン税を創設する案の検討も「中止」されたから、税制に関する内務省の施策も変更されるだろうと述べた。そのうえで、新たに項目を立てる必要はなく、第三項の「一般需要者ニ対シ標準形式自動車ノ使用促進ノ為、適当ナル措置ヲ講ズルコト」の「説明ノ中ニ簡単ニ書イテ頂キ」たいと要望した[38]。他方、大蔵省の中島委員は、所得税などの減免についても、「成ルベク」という言葉を足して表現を「緩和」するよう求めた[39]。その結果、税制優遇措置に関しては次の部分的な修正が施された。

史料5[40]

十、標準形式自動車及同部分品ノ製造業者ニ対シ、所得税及営業収益税其ノ他ノ課税ヲ【成ルベク】減免スル様考慮スルコト

標準形式自動車及同部分品ノ製造業者ニ対シ、其ノ負担ヲ軽減シ可及的生産費ノ低下ヲ期スル趣旨ノ下ニ、財政ノ許ス限リ所得税及営業収益税其ノ他ノ課税ヲ減免スル様考慮セラレ度シ

この史料に示すとおり、第二特別委員会は、税負担の軽減につき、対象を標準型式自動車と同部分品の製造業者に限定しただけでなく、「成ル

ベク」という言葉を挿入して表現を「緩和」し、さらに「財政ノ許ス限リ」と財政状態に配慮した語句を繰り返した。そして、同委員会はこの議案を決議して審議に幕を下ろしたのである。

第二特別委員会の答申案は、一九三二年三月一一日に開かれた自工調査委第三回総会の場で、竹内可吉委員長によって説明が加えられた。この総会の「議事録」に添附された「別紙（二）特別委員長ノ説明」によれば、竹内は、八回にわたる審議の結果、自動車工業を確立するためには標準車の需要喚起を図ることがもっとも急務であること、①使用奨励、②製造奨励、③関税および④研究指導といった保護育成策を内容とする「大綱」を決議したことに言及している。そして、課税標準・方法の統一と税制上の優遇措置に関して、竹内は、①の中で「自動車税ノ統一並ニ軽減ニ努メ、或ハ所得税及営業収益税其ノ他ノ公課ノ減免ヲ図ル等其ノ負担ヲ軽減シ、可及的生産費ノ低下ヲ期スルコトモ、使用促進上相当有効ナ方策デアリマス」と主張した[41]。

しかし、これは非常に不可思議な「説明」といわざるをえない。というのも、上述したとおり、第二特別委員会の最後（第八回）の会合では、「製造業者」に対象を限定した税制優遇措置を決議していたからである。にもかかわらず、総会における竹内委員長の説明では、「使用奨励」の文脈でのみ言及された。こうした〈変更〉はどのように理解すべきだろうか。

大蔵省の巻き返しとその限界

右記の問いに直接答える史料は管見の限り見つけ出せていない。したがって、かなり推測を交えざるをえないが、次の仮説を提示したい。それは、第二特別委員会の決議があった一九三二年二月三日から自動車工業確立調査委員会の第三回総会が開かれた三月一一日までの間に、大蔵省が巻き返しを図ったのではないか、という仮説である。

その根拠の一つとして、一九三二年一月二八日付「自動車税ノ軽減及統一ニ関スル件」（別紙資料②）という史料があげられる。これにタイトルはなく、作成者も不明だが、大蔵省の用紙を使用しており、同省の見解と推測できる。

大蔵省はこの中で、産業振興という目的からは「自動車税ノ軽減統一」の必要性を認めながら、経済界や国家財政の現状に鑑みて「之ガ実現ハ相当困難」と論じる。そして、「自動車税ノ軽減」の前提条件として、財政整理などにより国家財政に「余裕」が生じたり、補助金の交付などにより地方財政に「余裕」が生じたりすることをあげた。そして、「今直チニ課税ノ軽減ヲ為シ得ザルニ於テハ、先ヅ以テ其ノ課税標準ヲ統一」すべきと主張したのである。

もう一つ、大蔵省の巻き返しを想像させる根拠として以下に別の史料を掲げておこう。

史料6

（ハ）自動車製造業者ニ対シ、所得税及営業収益税其ノ他ノ課税ヲ減免スルノ途ヲ拓クコト

右ニ対スル意見

一　現行法ノ下ニ於テ、勅令ヲ以テ指定シタル重要物産ノ製造業ヲ営ム者ニ対シ、開業ノ年及其ノ翌年ヨリ三年間所得税及営業収益税ヲ免除セルハ、創業当初ニ於ケル収益ノ少キニ鑑ミ、租税負担ヲ免除シテ、事業経営ノ困難ヲ緩和セントスルノ精神ニシ

テ、其ノ趣旨ハ素ヨリ斯業ノ助長奨励ニ在リト雖、之ヲ租税衡平ノ原則ヨリ見レバ、一ノ例外ニ属スルコト勿論ニシテ、斯ノ如キ例外ハ成ルベク之ヲ極限セラレタル範囲ニ止ムルヲ相当トス、故ニ、之ニ反シ其ノ範囲ヲ更ニ拡張セントスル本案ニ対シテハ、課税上ヨリ見地ヨリシテ賛成シ難シ

二　自動車工業ノ発達ヲ図ルコトハ必要ナルベシト雖、之ヲ理由トシ、其ノ製造業者ニ対スル所得税、営業収益税等ノ免除ヲ現在以上ニ更ニ拡張スルモノトセバ、之トノ権衡上他ニモ免除拡張ノ必要アルモノ簇出シ、歳入ニモ相当ノ影響ヲ及ボスニ至ルベシ（下線と傍点は原資料のママ）

この史料は、『自動車工業確立調査委員会関係書類』（「昭和財政資料」第四号第二一六冊）という簿冊に収められている。日付に関しては、手書きの「七ノ一ノ二九」というメモから一九三二年一月二九日、つまり第二特別委員会第七回会合と同じ日と考えられる。そして、この会合で大蔵省の中島鉄平委員（主税局長）は、製造業者に対する税制優遇措置は「困難」と発言していた。

さて、史料の内容に目を向ければ、「自動車製造業者」に対する所得税や営業収益税などの減免に反対していることは明白である。とはいえ、産業振興の視点から創業の初期に課税の減免をするという「精神」自体を否定したわけではない。大蔵省は、「租税衡平ノ原則」から見た場合、そうしたケースはごく限られた「例外」にとどめるべきこと、仮に現状よりも「例外」の範囲を広げた場合、「権衡」を保つためにさらにその範囲は広がり、歳入減を招きかねないことを懸念していた。

上掲の史料と先に紹介した第七回会合の中島委員の発言を踏まえたとき、理由は詳らかにならないものの、大蔵省が第二特別委員会の答申（案）から製造業者に対する税制優遇措置を〈削除〉することに成功したと推測できるのである。

では、こうした大蔵省の巻き返しは最終的にいかなる結末を迎えたのだろうか。自工調査委が一九三二年三月に前田米蔵商工大臣に「報告」した内容からその点を確認しておこう。

この「報告」は、商工省が①自工調査委の「設計に基づく標準型式自動車を試作し、各種試験を踏まえて正式な決定を行ったうえで量産段階に移行する」こと、②標準車の普及を促進し、生産台数の増加を図るために保護育成策を講じること、③販売統制を契機にして企業合同を〈理想〉とする生産統制を進めること、を内容にした政策パッケージである。

税制については、②で標準型式自動車と同部分品の製造業者に対し、「なるべく所得税や営業収益税その他の課税を減免するように考慮すること」と定められた[42]。結局、大蔵省の抵抗は、自工調査委の最終的な「報告」には反映されなかったといえよう。

税制改正の停滞

大蔵官僚の利害に反して、自動車製造業者に対する所得税や営業収益税などの減免は、商工大臣に向けた自動車工業確立調査委員会の「報告」の中に盛り込まれた。しかし、大蔵省は、部分品の関税引上げや補助金の交付を実施したのとは対照的に、税制改正に手をつけなかった。というよりも、同省に手をつける余裕はなかったといった方が適切かもしれない。

その理由として、税制上の優遇措置は、当時の財政状態から見て税収の減少をもたらすだけでなく、効果の定かでない自動車製造に関連した当該施策の選択は必ずしも合理的とはいえなかった可能性を指摘できる。

周知のように、浜口雄幸内閣の下で一九二九年一一月二一日に断行された金解禁と、それに先立つ一〇月二四日のニューヨーク株式市場の大暴落に端を発する世界恐慌は、日本経済に甚大な打撃を与えた。税収は一九二九年の八九三五億円から三〇年に八三五〇億円、三一年に七三五五億円、そして底を打った三二年は六九五八億円まで落ち込んだ[43]。

この間、大蔵省は一九三〇年度予算の修正過程で、すでに実施していた経費節約に再検討を加え、各省庁と折衝を重ねながら「行政の経済化」を進めている。しかし、歳入減に歯止めはかからず、前年度に比べて大幅な経常収入の減少を見積もった一九三一年度予算の成立も難航を強いられた。大蔵省は不況の深刻化にともなう更なる税収減に対応すべく、「歳出節約案」や「行財政整理案」を作成し閣議に提出した。これを受けて政府は、「行政、財政及び税制に関する準備委員会」を設置し、そこで検討された官吏の減俸を実施したが、そうした施策によっても、当初の歳入減収予想額をカバーできなかったのである。

一九三〇年一一月一四日、浜口雄幸総理大臣は東京駅で、ロンドン海軍軍縮条約（の統帥権干犯）に憤った右翼の青年・佐郷屋留雄によって狙撃された。重傷を負った浜口はその後も病状の回復が見られず、翌年四月一四日には第二次若槻礼次郎内閣が発足する。

こうした状況下にあっても、井上準之助大蔵大臣は緊縮財政を堅持した。そのため、井上は一九三二年度予算の編成を例年とは異なる方式で行った。すなわち、最初に予算編成方針を閣議にかけず、行政財政整理準備委員会で一般的な行財政整理を検討し、その結論と大蔵省の査定した「節約案」に基づいて、同省が各省庁の予算を概算することにした。各省庁はその間、自ら概算を要求することができず、大蔵省のそれを基準にしなければならなかったのである。

このように「予算編成に非常態勢がとられた」にもかかわらず、一九三二年度予算は前年度に比べてわずか九〇〇万円しか節約できなかった。それ以前の問題として、大蔵省は、仮に行財政整理によって一億円の財源を捻出できた場合でも、プライマリーバランスは赤字になることを予想していた。結局、一九三二年度予算は赤字公債と増税によって補填しなければならなかった[44]。

右の増税に関して、井上大蔵大臣は主税局に具体案を作成させた。同局は、従来の税制整理案に新たな増税案を加味して計四〇〇〇万円にのぼる増収プランを立案したものの、与党・立憲民政党の強硬な反対にあって、税制整理と増税による三〇九三万円の捻出と関税引上げによる約九〇〇万円の増収という形で「妥協」しなければならなかった。この一九三二年度税制整理および増税案は各閣僚の了解を得た後、臨時行政財政審議会に諮問したうえで決定をみた。

ここで注目したいのは、大蔵省が、税制整理の一環としてガソリン税の導入を企図した点である。具体的には「ガソリン税を創設し、ガソリンを製造場又は保税地域より引取る際、引取人に対し百ガロンに付一円五十銭の税率を以て課税すること」を定めた[45]。これが、「自動車税」の軽減措置の補充財源でないことはいうまでもない。そして、資源局の松井春生委員や鉄道省の山岡祐章幹事の主張した、課税対象を自動車使用者にする点でも異質な内容であった。大蔵省は、自工調査委とはまったく

違う文脈でガソリン税導入を構想していたといえる。

以上の経緯を踏まえたとき、少なくとも大蔵官僚にとって、自工調査委が審議を開始した一九三一年当時、自動車工業の確立をねらった税制優遇措置は積極的に採りうる施策ではなかったと考えられよう。

税制改革論議とガソリン税

一九三一年一二月一三日、総辞職した若槻礼次郎内閣に代わって、犬養毅内閣が発足し、大蔵大臣には高橋是清が就任した。いわゆる高橋財政が始動したのであり、大蔵省は黒田英雄事務次官、藤井真信主計局長、中島鉄平主税局長という布陣をとった。

よく知られているとおり、高橋は「増税尚早論」を唱え、歳出の膨張には赤字公債の発行で対応する方針をとった。そのため、彼の大蔵大臣就任から約三年間、増税は政府にとって有力な施策とはならなかった。こうした状況下でも、一九三三年度予算には盛り込まなかったとはいえ、主税局は三二年一〇月、砂糖消費税改正など増税案を検討していた[46]。

そして一九三二年一二月二七日の閣議で設置を決めた税制整理準備委員会（後の税制改正準備委員会）が翌年四月から動き出すと、税制改革論議は本格化した。当該委員会は一九三三年五月から七月にかけて、複数の増税案を作成したが、そのうち①六月二六日の「税制整理案」や②七月二四日の「税制整理案」は「もっとも包括的な増税試案」と評価されている[47]。それらの作業は、石渡荘太郎国税課長と松隈秀雄国税課事務官らを中心に進められた。松隈は当時の様子を「大蔵省としては上下或は中央・地方を通じて税制改正のことに相当頭を使ったと思う」と回顧している[48]。

帝人事件をきっかけに総辞職した斎藤実内閣のあとを襲った岡田啓介内閣は一九三四年七月二〇日、十大政綱を発表し、その中に財政健全化を掲げた。こうした方針を受け、新たに藤井真信を大臣に迎えた大蔵省は、増税案の作成を加速するようになる。すなわち、主税局は一九三四年七月二五日の「税制整理案」をはじめ、八月八日と同月二〇日にも同じ名称の試案を策定し、二四日には③「税制整理案要綱」として完成させたのである。

自動車工業との関連では、一九三三年の二つの案（①と②）と③のすべてがガソリン税の導入を提唱した点に目を向けたい。税収として、①は一〇〇〇～一一〇〇万円、②は一一〇〇万円、③は初年度八二〇万円、平年度一〇九〇万円を想定していた。これらガソリン税については、主税局が、奢侈税の新設と合わせて「富裕者をねらい撃ちにした租税制度」を構想した根拠と解釈された[49]。

このように大蔵省は、（ある意味当然のことながら）自動車工業の確立とはまったく異なる文脈でガソリン税の創設を試みた。加えて、次官から大臣に〈昇任〉した藤井真信は増税に舵を切り、健全財政路線を推し進めていく。そうした状況の下で、産業振興のための税制優遇措置はどのように審議されたのだろうか。節を改めて検討しよう。

Ⅲ　自動車工業確立に関する各省協議会における審議[50]

（一）税制の位置づけ

一九三四年八月一〇日に第一回会合を開いた自動車工業確立に関する各省協議会の設置のねらいは、自動車工業確立調査委員会の決議を「尊

重」して実施された諸施策の成果の評価と、それ以降の事業環境の変化と自動車工業の実態を踏まえて、当該産業の確立に向けた政策を立案することであった。

商工省の吉野信次次官はこの会合の冒頭で、自工調査委の政策パッケージの成果に言及したが、その内容は①補助金の交付、②部分品の関税引上げ、および③生産組織と販売組織の統制に限られた。しかも、吉野が「相当大ナルコトハ実現サレ」たと高く評価した施策は①と②のみであった。③のうち販売組織に関しては、ダット自動車製造と石川島自動車製作所の合併によって成立した「自動車工業」[51]と東京瓦斯電気工業（瓦斯電）が共同で販売会社を設立し、政府が助成する標準型式自動車の販売に協力することになった点に言及したものの、生産組織の統制については、右記の合併から瓦斯電が離脱したため「予期ノ如ク運バナカッタ事ハ遺憾デア」ると述べざるをえなかった[52]。

注目したいのは、少なくとも「議事録」を読む限り、吉野次官が課税標準の統一や税負担の軽減といった税制に関わる施策（の成果）にまったく触れなかったことである。この点に象徴されるように、各省協議会における税制の位置づけは〈周辺〉的であった。それは、当該協議会の審議の叩き台となった「㊙自動車工業確立要綱」（一九三四年七月一八日、「㊙確立要綱」）からも確認できる。この要綱は、（A）確立方策と（B）実施方策から成っていたが、税制は（B）の（三）標準型式自動車に対する三つの「特典」の（ロ）として、「自動車及其ノ部分品ノ関税引上、地方税ノ緩和、輸入機械【類】ノ関税免除等課税制度上ノ援助ヲ為スコト」が掲げられた[53]。

ここに示されたとおり、「所得税や営業収益税など課税の減免」を明記した自工調査委の報告は、「地方税ノ緩和」に変更された。辞書的にいうと、「緩和」は「厳しさや激しさの程度を和らげること」であり、「課税の減免」から後退した表現のように思われる。

より重要なのは、「所得税や営業収益税」と「地方税」の違いである。周知のように、前者は国税であり、大蔵省の管轄であるのに対し、後者は内務省の管掌であった。それゆえ、審議の分析に際しては、自工調査委の結論と各省協議会の叩き台となる「㊙確立要綱」で税制の位置づけが異なったことを認識しておくべきだろう。ただし、それは、各省協議会が「所得税や営業収益税その他の課税」を審議の対象から除外したことを意味したわけではなかった。

（二）審議

第二回会合から第八回会合―八月一四日～九月七日―

「㊙自動車工業確立要綱」の内容から確認したとおり、自動車工業の確立を目的とする政策パッケージの中で、税制は〈周辺〉に置かれたように思われる。そのため、自動車工業確立に関する各省協議会は一九三四年八月一〇日に第一回会合を開いて以降、かなりの回数を重ねる間、税制についてはほとんど審議しなかった。その扱いは、活発な議論を繰り広げた関税とは対照的ですらあった[54]。

各省協議会が税制を正面から取り上げたのは九月一二日開催の第九回会合だが、具体的な審議過程の分析に先立って、それ以前の会合での税制に関わるメンバーの発言を確認しておこう。

まず、八月一四日開催の第二回会合では、大蔵省の谷口恒二関税課長を中心に関税をめぐるやり取りが交わされた。その場で、商工省の坂薫

工政課長は「今ノ要項ノ中ノ関税ノ免除等トハ営業税、租税ノ免除デアル」[55]あるいは「関税免除以外トシテハ営業税、所得税ノ免除ヲ考ヘ居レリ」[56]と発言した。これは、「秘確立要綱」には「地方税ノ緩和」しか盛り込まなかったものの、「等」に国税も含めたことを示唆する。

もう一つ、「関税ノ方ハ一般的ノモノナルガ、地方税（の減免＝引用者）トカ買上トカハ一会社丈ニナルガ、サウナルト外ノ会社ハワイワイ言フダラウ」という谷口関税課長の発言と、それに対する商工省の竹内可吉工務局長の次の意見に出てくる。すなわち、税制優遇措置はその恩恵を享受できない企業の反発を招くのではないかという谷口の懸念に対し、竹内は「地方税（の減免＝引用者）ハ自動車工業確立ノ主旨ガ徹底シテイナイノデ難ヅカシイト思フ」と否定的な見方を示したのである。[57]

次に、八月二三日開催の第四回会合においては、鉄道省の朝倉希一工作局長が、「国産車」に課される「地方税」を「無税」にすることは、台数が少なく影響が小さいから現実的な施策といえるし、「国産車」に普及により（財政面の）影響が大きくなった段階で課税すればよいと主張した。[58]「議事録」上はこれ以降、税制に関わるメンバーの発言を確認できない。

そして、各省協議会は八月二七日の第五回会合で、自動車製造業者の意見を聴取することを決定し、第六回、第七回および第八回の会合に計六名の企業家・経営者を招聘している。そこでは、税制上の優遇措置を通じた自動車産業の振興に関して、企業家・経営者がそれぞれ意見を表明した。この点については、すでに別の機会[59]に詳らかにしたから、本稿で立ち入ることはしない。

第九回会合―九月一二日―

一九三四年九月一二日に開かれた各省協議会第九回会合の冒頭で、商工省の坂薫工政課長は、先述した自動車製造業者の意見を「参考」にしながら、政府が政策立案に際し、何をすべきか、何ができるのかといった点を一つひとつまとめていきたいと口火を切った。この会合は、審議のとりまとめに着手することを目的としていたといえる。では、そうした場で税制が集中的に審議されたのはなぜか。それは、坂が「其ノ前ニ地方税ニ就テ内務省側ノ御意見ヲ伺フ事ニ致シマス、更ニ鉄道省ノ山岡氏ニ前ノ委員会ニ出サレタ私見ガアリマスガ、ソレヲモウ一度伺フ事ニ致シマス」と続けたからであった。[60]

ただし、鉄道省の山岡祐章経理局購買第一課長は会合の途中で「私見」の説明のために登場し、竹内可吉委員長が質問を募り、それがないことを確認すると退席したので、メンバーどうしのやり取りは検討できない。山岡がこの会合で述べた「私見」は、自動車工業確立調査委員会におけるそれを繰り返すにとどまったとされる。[61]したがって、他のメンバーから質問が出なかった理由は、すでに議論の俎上にのぼった見解だったからなのかもしれない。そこで以下では、地方税に関する内務省の意見を〈柱〉に据えて、税制をめぐる審議過程を分析する。

内務省の意見

内務省の意見は、永安百治事務官によって表明された。かなり長い発言なのだが、少し丁寧に内容を確認したい。

永安はまず、内務省が「自動車税」を研究しており、自動車工業確立調査委員会のときも検討を加えたけれど、当時とは「情勢」も変化し、

かつ大蔵省との関係もあるため、省としての意見がまとまっていないこと、したがって、自分の述べることは、内務省の意見ではなく、「其ノ一部」ないし「当該係」の意見として聴いてもらいたいと断りを入れた。それに続けて、次の点を強調した（別紙資料③も参照）。

一つは、「自動車税」の減免が国産自動車の需要喚起に「相当」の効果をもつことを認めながらも、「ナルベク避ケタ方ガヨイ」と否定的な立場をとった点である。そして、この施策が「絶対ニ必要」ならともかく、「果シテ之デナクテハナランカ」と疑問を呈した。

もう一つ、永安は地方財政の視点から次の懸念を示したことにも注目したい。すなわち、政府が自動車工業の確立を「国策」として決定したのであれば、「協力」すべきことは当然だけれど、財政面で「余リ大キナ犠牲ヲ払フ様」なら考え直さなければならない。自工調査委の審議の対象は、標準型式自動車に限定されていたから台数が少なかったが、今回は「大衆車」なので台数も多く、地方財政への影響も大きい。具体的には、現在の「自動車税」による歳入は道府県と市町村を合わせて約一〇〇〇万円に達しており、「国産車」が半数を占めると仮定した場合は五〇〇万円の減収になる。「自動車税ハ地方財政上相当大キナモノデアリ、道路ノ改修ニハ自動車税ハ大キナ財源デアル」。

永安事務官がとくに危惧したのは、「国産車」の使用奨励のために減免した税をそれが普及したあとで「元ヘ戻ス事ハ不可能デアル」点と、「自動車税」の軽減にともなう税収減を補填する財源がない点であった。それゆえ、仮に「自動車税」を減免する場合は、「国庫」から補填する必要があると訴えた。さらに、「国産車」と「外国車」双方に適用する課税標準を設定したにもかかわらず、「事実上」は「国産車」だけを対象にして税負担を軽減とする方法を思いつかないと否定的な考えを示した。

「結局、国産自動車保護法ヲ作リ、ソレニ適用サレル自動車ニ対シテハ自動車税ヲ免除シ、ソシテ公共団体ニ対シテ其ノ減収丈国庫カラ補償スルト云フ事ニスレバヨイ」。これが、永安の結論であった[62]。

では、「補償」に要する財源はどこに求めるのか。永安はそれを関税とガソリン税に求める。ただし、ガソリン税は、走行距離の長いバスやトラックの負担が重く、相対的にそれが短い自家用車の負担は軽い。自家用車を保有できるのは高額所得者に限られるから、こうした負担の不均衡は「社会政策上面白クナイ」。そこで、この不均衡を是正するため「営業用」に限って「自動車税」を軽減すればよい。現在の日本において、「贅沢品」の自動車は主に「営業用」と考えられるからである。

続けて永安事務官は、「自動車税」の減免にともなう税収の減少額を示す。すなわち、前記のとおり「自動車税」による税収は約一〇〇〇万円、そのうち「一般乗用車」が約三〇〇万円、「自家用乗用車」は約一〇〇万円となる。仮に前者の税額を三分の一、後者のそれを二分の一に減じた場合、その税収は約一五〇万円となり、約八五〇万円もの減額となる。この額に「道路損傷負担金[63]」の約三〇万円を加えると、合計で約八八〇万円を国庫から補填しなければならない。この結論は、**第2表**に示すとおりである。

他方、ガソリン税を一ガロン当たり五銭に設定した場合、現在のガソリン消費量は約二億ガロンだから、税収は約一〇〇〇万円にのぼる。この消費量は一般工業用を含むものの、八割程度は自動車用と推測される[64]。したがって、ガソリン税の新設による収入は八〇〇万円となり、これに改正後の「自動車税」を加えると九五〇万円になる（**第2表**）。

第２表　「自動車税」の改正案とガソリン税の創設案

単位；千円

自動車税	現行	改正後	備考
一般乗用車	3,000	1,000	税率を３分の１に軽減
自家用乗用車	1,000	500	税率を２分の１に軽減
その他	6,000		無税とする
計	10,000	1,500	1000万円の内本税476万円、市町村税530万円
ガソリン税		8,000	
合計	10,000	9,500	

資料）「（秘）自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第九回）」1934年９月12日、4-5頁。

要するに、この試算によれば、大蔵省の懸念する税収減はほとんど生じないのである。

以上のように、永安事務官は、内務省内で統一的な見解をまとめられていないと断ったうえで、「自動車税」の減免に対する見解を詳しく述べた。全体的にみれば、「国産車」に限定した税制優遇措置のむずかしさや財政面への影響を考慮し、その実施に消極的な姿勢を示した。ただし、同時にガソリン税を創設して国庫から財源を補填することを提案し、実現可能性を閉ざすことはしなかったのである。

「自動車税」をめぐる省庁間のやり取り

内務省の永安百治事務官の説明に対して、大蔵省の松隈秀雄事務官は現在、税制改正準備委員会でガソリン税の導入を検討中であり、その議論の行方は定かでないものの、他の手段を含め財政赤字の補填を目的としていると釘を刺した。そして、「自動車税」の減免にともなう税収減の補填を目的にガソリン税の創設を考えているのなら、税収増をもたらすわけではないため、「大蔵省トシテハ賛成出来カネルカモ知レナイ」と続けた[65]。松隈は、ガソリン税の使途を「自動車税」の減収の穴埋めに限定する内務省の提案を牽制したといえる[66]。

商工省の坂薫工政課長は、財政に及ぼす影響から税制優遇措置に難色を示す意見に対し、「国産車ノ出来ル迄或期限付デ、是々ノ型式ノ車」に対象を絞ったり、国産車の台数が「或数ニ達シタナラバ以後ハ保護ノ程度ヲ薄ク」したりすれば、その影響を小さくできると訴えた。しかし、永安は、いずれに場合も大幅な減収を来すために地方の財源確保を必要とするし、標準型式自動車が五年間に五割増くらいまで拡大すれば、期限は意味をもつが「過去ノ経験カラ見テ、自動車ガ其ノ通リ増加スルカ否カ解ラヌ」と否定的な見方を示した[67]。

「地方財政調整という問題[68]」に取り組んでいた永安の関心は、あくまでも地方財源の確保であった。それは、ガソリン税の新設を条件にして、「自動車税」の減免を認める旨の発言をしたことからも読み取れる。その背景には、自動車産業の振興を「国策トシテヤルナラバ、先ヅ国家ガ犠牲ヲ払ハネバナラヌト思フ。地方団体ニノミ犠牲ヲ払ハセル事ハ困ル」という考えがあった。そして、助成期間中は「自動車税」とガソリン税を「併置」し、目的を達成したあとは「自動車税」を廃止してガソリン税に一本化する、それを国税として徴収し、「補助金」の形で地方公共団体に交付することを主張したのである。

また、商工省の竹内可吉工務局長が、国税としてガソリン税を徴収し、地方公共団体に補助金を交付した事例の有無を尋ねたのに対し、永安は、以前検討したときは道府県によって「自動車税」の税額に大きな差があったので、地域間の均衡を図ることを試みたと返答した。この発言を受けて、大蔵省の松隈事務官は、当時とは財政状態が異なっており、現在の目的は財源確保だから、ガソリン税の増収分を地方に分配できるかは「予断」を許さないと改めて釘を刺した[69]。

こうした内務省と大蔵省の見解の相違に対して、竹内は、自動車工業の確立という視点からガソリン税の導入が使用者に負担をかけることに懸念を示し、陸軍省整備局の山田中佐は、「何処カデ犠牲ヲ払ッテ貰ハネバナラヌ」としたうえで、国家あるいは地方公共団体のどちらか一方に「犠牲」を求めるのではなく、「色々ナ方面デ犠牲ヲ払ッテ」国産化を促進しなければならないと論じた(70)。しかし、永安は、地方公共団体が「犠牲」を払うことは「主義ノ問題トシテ困ル、地方ノ負担ヲナルベク少クシタイ」と訴えて譲らない。

永安事務官は、同様の発言を「道路損傷負担金」が審議された文脈でも繰り返している。すなわち、商工省の坂薫工政課長が、「自動車税」による収入の多い地方自治体は「大体市部デ裕福ナ府県」であり、「疲弊シテ居ル県」は少数だから、当該負担金を課すことにそれほど問題はないと発言したのに対して、永安は、道路の改修コストは交通量（自動車の台数）の多い都市部の方が膨らむので、歳入が多いからといって余裕があるわけではないと反論した。彼は、「大ハ大デ苦シミ小ハ小デ苦ンデ」おり、「自動車税」の減免によって税収減になってもいい地方自治体は存在しないと述べ、「国ト相応シテ犠牲ヲ或程度払フ事ハ構ハヌ」としながら、あくまでも「ナルベク国デ犠牲ヲ払ッテ欲シイ」との立場を崩さなかったのである(71)。

この会合の最終局面でも、永安は、「自動車税」の軽減の「必要条件」にガソリン税の創設をあげ、具体的な制度設計については大蔵省で研究することを要望した。これに対し、松隈事務官は、緊縮政策による財政健全化を目指す大蔵省の方針を理由に、歳出の増加を招く地方公共団体への補助金の支給は選択肢にならず、その前提に立って、ガソリン税の導入に難色を示した。

大蔵官僚は、地方税の減免にともなう歳入減を国庫から補充することと、自動車の製造業者あるいは使用者に補助金を交付することは「同ジ事」であり、第六回会合から第八回会合に招聘した企業家・経営者からは、すぐに交付されないのであれば、「補助金ナンカ不要」という意見も出ており、ガソリン税の新設のように時間を要する施策にニーズはないとの認識をもっていたのである(72)。

以上の審議を踏まえ、竹内工務局長は、内務省の永安事務官が強調したガソリン税を徴収して地方公共団体の財源を確保するという提案に関し、「一般ニ不評」みたいだから、「十分研究」を重ねたうえで、「成ル可ク速ニ当業者ニ示シ得ル成案」を作成してほしいと（内務省に）要望を出した(73)。

結局、第九回会合はその後、日産自動車横浜工場と「自動車工業」鶴見工場の見学を決定して、午後四時二五分に閉会となったのである(74)。

(三) 導き出された結論

第一〇回会合と第一一回会合―九月一九日・一〇月一日―

自動車工業確立に関する各省協議会は一九三四年九月一九日の第一〇回会合以降、審議のとりまとめに入った。当該協議会はその過程で、税制優遇措置に関していかなる結論を導き出したのか。この点を検証することが、本項の目的となる。

第一〇回会合では、商工省の坂薫工政課長と鉄道省の山岡祐章経理局購買第一課長の二人が税制に言及した。坂は、標準型式自動車の「助成方法」として、財源確保を条件に「地方税ノ減免、補助金ノ支出モ致シ

度シ」と要望を述べた[75]。他方、山岡は、「購買補助金ヲ出ストカ、営業税ヲ免除スルトカシテ出来ル車ノ販路ヲ開拓シテヤレバ、立チ所ニ自動車工業ハ確立スルモノト思フ」と楽観的な見通しを語ったり[76]、外資の活動を抑制する方法としては、〈スペック〉の高い国産車を効率的に生産するほかなく、そのために「製品ニ対シテ奨励金ヲ出ストカ、税ヲ免除スル等ノコトガ考ヘラレル」と発言したりする中で税制上の優遇措置に触れ[77]、さらに次の見解も示した。

史料7[78]

今ノ自動車工業ニシテモ、瓦斯電ニシテモ、川崎ニシテモ、型ヲ決メテ揃ヘテヤルナラ三千台ハ楽ニ出来ルモノト認ム、余リ心配シテ色々ノ事ヲヤルヨリモ、売レル方法、即チ買フ気ニナル様ニスルコトガ一番大切ダト思フ、値段ヲ安クスル、補助金ヲヤル、地方税ヲ減免スル、資金ヲ融通スル等ノ方法ヲ講ジタ方ガヨイト思フ、許可制度ノ如キ縄張リダケヲ決メルノデハ大シタ効果ハ挙ラナイ、一番業者ガ心配シテヰルノハ作ッテモ売レルダラウカト云フ問題デアルカラ、売レル方法ヲ講ズルコトガ先決問題デ許可制ノ如キハ効果ナシト思フ

この史料からは、山岡が、というよりも、鉄道省が、政策パッケージを構成する諸施策の中でも、使用奨励を通じた需要の喚起をとくに重視しており、税負担の軽減はそうした効果をもつ施策の一つに位置づけていたことが読み取れる。

一〇月一日開催の第一一回会合において、議事の進行を務める坂薫工政課長は、施策の一つひとつに再検討を加えて、結論を出したいと述べたあと、それに先立って山岡に「私案」の説明を求め[79]、山岡も「大衆車工業確立方策」（山岡書記官私案）を用いてこの要請に応じたようである。しかし、管見の限り、「私案」そのものを確認できず、各省協議会における彼の説明から内容を推測するしかないのだけれど、その中に税制優遇措置は出てこない。ただ、坂が「私案ノ実行案ノ外ニ関税引上、営業税免除ヲモ為ス御意見ナリヤ」と確認したのに対して、山岡は「営業税免除等ノ如ク、従来ヨリ考究セラレタル以外ノモノヲ私案ニ書キ出シタルモノナリ」と応じている[80]。このやり取りからは、「私案」に盛り込むまでもなく、税負担の軽減は山岡の政策パッケージに組み込まれていたことがわかるだろう。

これ以降、「営業税」の減免の対象を製品（自動車）にするか、企業にするかという点で省庁間の意見が対立した。前者は鉄道省の山岡が主張し、後者については資源局の藤澤威雄技師が「資本的ニ見テ、ア ル種ノ能力ヲ有スル工場ニ営業税ノ免除等ヲシタナラドウカ。」と発言した[81]。しかし、この会合では税制改正に関する結論は出なかった。

第一二回会合と第一三回会合―一〇月九日と一一月七日―

商工省の坂薫工政課長は第一二回会合の冒頭で、メンバーに配布した「自動車工業確立方策」（「確立方策」）について、「私ノ方ノ試案ニ皆様ノ今迄ノ御意見ヲ織込ンダモノ」と説明し、その検討を促した。

この「確立方策」の中で、税制優遇措置はまず、第三項の「第一項ノ大衆車製造業者ニハ、一定期間ヲ限リ一定輌数ノ自動車ヲ製造スル義務ヲ負ハシムルト共ニ、他方左ノ如キ助成ヲ為スコト」の「（ハ）所得税、

営業収益税、其ノ他家屋税等ノ地方税ヲ免除スルコト」として掲げられた。さらに、第五項の「標準型式ノ自動車（現在ノ標準車及新ニ定ムル大衆向標準車）ニ対シテ次ノ如キ特典ヲ与フルコト」の「（ロ）標準車ノ地方税ヲ減免スルコト、之ガ為ニ地方団体ノ蒙ル減収ニ就テハ別途適当ナル補填方法ヲ考慮スルコト」として盛り込まれた[82]。

ここで重要なのは、各省協議会が標準型式の策定を見送ったために、後述する「㊙自動車工業確立方策」では第五項が削除されたことである[83]。そうした事情もあってか、少なくとも「議事録」を読む限り、標準型式自動車に対する課税の減免をめぐって、メンバーが議論した痕跡を見出すことはできない。

以上を念頭に置きつつ話を進めよう。第一二回会合において、税制優遇措置はまず、「五号ノ免税ハ三項ノ製造者ガ製造シタ車ト云フ意味デハナイカ」という内務省の永安百治事務官の発言の中に出てくる。これは、前記の第五項に定めた「標準型式ノ自動車（現在ノ標準車及新ニ定ムル大衆向標準車）」に対する地方税の減免に関わる質問である。この発言を受けて、商工省の竹内可吉工務局長は、「免税デ過半数ガ内地人ノ会社ノ車ト云フ決メ方ガ出来ルカ。其ノ様ナ事ガ出来ナケレバ標準車ヲ決メナケレバ不可ト思フ。」と述べた[84]。前段は、事業者を「免税」の対象とする案、後段は次善の策として「標準車」を対象に限定する案といえる。

注意を向けたいのは、第一二回会合の審議が税制上の優遇措置を講じることを前提に、その対象をめぐって進められたことである。たとえば、その点は、大蔵省の松隈秀雄事務官が「所得税、営業収益税、其ノ他家屋税等ノ地方税ヲ免除スル期間ハ何年位ナルヤ、三年位ナレバ勅令ヲ以テ指定スル方法モアリ、大体何年位ヲ見込マルルヤ」と年限に関わる質問したことから裏づけられる[85]。資料上の制約により、その理由は詳らかにならないものの、大蔵省はこの段階で、政策パッケージに国税を含む税制優遇措置を盛り込むことを受け入れていたと推察される。少なくとも、同省にとっては、ガソリン税の創設を通じた財源確保と地方への補助金交付を必要とする「自動車税」の減免よりは望ましい施策であった可能性はあるだろう。

外務省から来栖三郎通商局長と条約第二課長を招き、欧米諸国と結んだ通商条約の視点から各省協議会の政策パッケージ（「確立方策」）を検証した第一三回会合は一一月七日に開かれた。そこでは、条約第二課長が「国産車ニノミ地方税ヲ免除スルコトハ条約ニ抵触ス」と発言した[86]。そして、この指摘は、税制上の優遇措置の対象を「国産車」と事業者のいずれにするのかという争点に決着をつけることになったのである（後述）。

本会合を閉じるにあたり、竹内可吉工務局長は、次回は一三日の午前九時半に開会すると告知したが[87]、第一四回会合が開かれた痕跡はない。それゆえ、第一三回会合をもって、各省協議会は審議を終えたと判断する。

最後に、当該協議会が導き出した結論を「㊙自動車工業確立方策」（「㊙確立方策」、一九三四年一〇月三一日）を用いて確認しておきたい[88]。

「㊙確立方策」は税制優遇措置に関わる条項として、第四項の政府が「指定」した「大衆車ノ製造業者ニハ一定期間ヲ限リ、一定数量ノ自動車ノ製造設備ヲ為スノ義務ヲ負ハシムルト共ニ、他方必要ニ応ジ左ノ如キ助成ヲ為スコト」の（ハ）で「所得税、営業収益税、其ノ他家屋税等ノ地方税ヲ免除スルコト」と定めている。

この結論は、どのように解釈できるだろうか。結語で多少立ち入った考察を加えてみたい。

Ⅳ　結語

以上、戦間期日本の自動車工業を対象にした税制優遇措置を主たる題材にして、自動車工業確立調査委員会第二特別委員会と自動車工業確立に関する各省協議会という二つの〈審議機関〉で繰り広げられた関係省庁間の議論を検討してきた。

最後に、冒頭で掲げた課題に即して、分析結果をまとめることで結語としたい。

自工調査委第二特別委員会の審議とその結論に関しては第一に、課税標準の統一をめぐって、馬力を主張する内務官僚とそれに反対する鉄道官僚、資源局官僚の間で論戦が交わされた。内務省の永安百治事務官が馬力の採用を強く訴えたのに対し、鉄道省の朝倉希一委員（工作局車両課長）は、課税標準としての馬力の妥当性に疑問を呈しつつ、積載量と床面積の有用性を主張し、資源局の松井春生委員（総務部長）は、国防上の観点から国産車に不利に作用する馬力を課税標準に用いることに反対の立場をとった。そして最終的に、第二特別委員会は、朝倉委員の主張した積載量と床面積の双方を課税標準に採用するという結論を導き出したのである。

第二に、税制優遇措置とその財源確保に関しては、主に後者をめぐって省庁間の意見が対立した。すなわち、鉄道省の山岡祐章幹事（経理局購買第一課長）は、ガソリン税を単に財源としてだけでなく、自動車の合理的な使用やガソリン消費の節約を促すインセンティブになる点を強調しながら、その導入を訴えた。他方、大蔵省の青木得三委員（主税局長）と内務省の三辺長治委員（地方局長）は、ガソリン税の創設を明記せず、税負担の軽減を考慮することのみを答申に盛り込むことを主張した。加えて、青木委員はガソリン税の使途を地方の財源補充に限定することに否定的であった。ここに大蔵官僚の思考様式を見出すことはむずかしくない。

他方、登録税の創設をめぐっては、賛成派の資源局と反対派の大蔵省の間で見解の相違が浮き彫りになった。松井委員が、所有権の明確化とそれにともなう「安全」な取引の実現という登録税（制度）の利点を力説したのに対し、青木委員は、月賦販売により代金の支払いが完了していない自動車の所有権の移転など複数の「疑念」を列挙してその導入に反対した。

結局、第二特別委員会は、ガソリン税と登録税のいずれも答申に掲げなかった。それは、課税の軽減にともなう税収減を補う財源を確保できなかったことを意味する。したがって、当該委員会が、税制上の優遇措置に関して、直接的な対象を標準型式自動車と同部分品の製造業者に限定し、「成ルベク」と「財政ノ許ス限リ」という語句を使って、産業振興の施策としてのトーンをダウンさせたことは当然の帰結であった。

ここで関心を払うべきは、自工調査委の総会において、商工省の竹内可吉委員長（工務局長）が第二特別委員会の決議を〈変更〉し、「使用奨励」の文脈でのみ税制優遇措置に言及したことである。このような〈変更〉がなされた理由は何か。

本稿では、大蔵省の巻き返しという仮説をもってその点に接近した。

同省が作成したと見なせる史料では、「租税衡平ノ原則」という視点に立って、製造業者に対する所得税や営業収益税などの減免を批判していたからである。加えて、同じ大蔵省の作成と推測される「自動車税ノ軽減及統一ニ関スル件」（別紙資料②）でも、課税の軽減にきわめて消極的な姿勢を貫いていた。しかし、自工調査委は、商工大臣に対する最終的な報告の中で製造業者に対する税制優遇措置を掲げており、その意味で大蔵省の巻き返しは限界を孕んでいたといえる。

ただし、自工調査委が導き出した政策パッケージのうち、関税引上げと補助金の交付が実行されたのとは対照的に、課税の軽減は実施されなかった。昭和恐慌にともなう税収減とそれを補填するために赤字公債の発行と増税が議論される中で、さらに税収を減らし、かつ効果の不透明な自動車産業の振興を目的に課税を軽減することは、合理的な選択と考えられなかったからであろう。

加えて、大蔵省主税局が一九三三年から本格的に増税案の策定に乗り出し、その中にガソリン税の創設を盛り込んだ点も重視したい。自動車工業の保護育成策とはまったく異なる文脈で、大蔵省はガソリン税を議論していたわけである。同省が、その使途を自動車製造業者に対する税制優遇措置にともなう税収減の補填に限定することに強く反対した理由はここに求められるだろう。

このように、自動車工業確立に関する各省協議会の始動を前にした税制論議において、主税局は増税に軸足を移しつつあった。そうした情勢もあって、当該協議会の審議の叩き台となった「㊙自動車工業確立要綱」（一九三四年七月一八日）の中で、税負担の軽減は〈周辺〉に位置づけられることになったといえる。では、各省協議会は税制をめぐっていかなる議論を繰り広げたのか。主要なポイントを以下にまとめておこう。

第一に、審議の材料を提供したのは、地方税を管掌する内務官僚であった。永安百治事務官は、省内で統一された意見ではないと断りつつ、「自動車税」の減免に対する見解を詳述した。そのスタンスは、外国車を排除して「国産車」にだけ課税を軽減する方法上のムリや地方財政への影響（税収減）に対する懸念を示す消極的なものであった。しかし同時に、永安は、財源確保のためにガソリン税の創設を提案し、税制優遇措置という施策の可能性を残した。それは、税負担の軽減を通じた使用奨励に一定の効果を認めていたからであった。

第二に、右記の永安事務官の説明に対して、各省庁は次のように応じた。まず、大蔵省の松隈秀雄事務官は、ガソリン税の使途を「自動車税」の減免にともなう税収減の補填に限定することに強く反対した。次に、商工省の坂薫工政課長は、「自動車税」を減免する期間と対象を（標準車に）限定することで、永安が不安視する地方財政への影響は小さくできると主張した。

こうした反論に対して、永安は、あくまでも地方財政の運営という視点から財源確保の必要性にこだわりつづけた。それは、国家として、自動車工業を保護育成するのであれば、財政負担を地方に押しつけることは筋が通らず、国税としてガソリン税を導入し、その税収を地方への補助金に使うべきという論理であった。陸軍省整備局の山田中佐が、財政負担を国と地方の双方で分かち合うべきと主張しても、永安は持論を曲げなかった。

一方で、大蔵省も自らの立場を譲らなかった。すなわち、ガソリン税による収入を自動車製造業者に対する補助金に使うことに抵抗しつづけ

たのである。財政赤字を抑制するための増税という文脈でガソリン税の新設を構想していた大蔵省にとって、使途を自動車産業の振興に限定することは容認できなかったのである。

第三に、各省協議会が審議のとりまとめを本格化した第一〇回以降の会合では、「自動車税」の減免は後景に退き、代わって「営業税」の減免をめぐって活発なやり取りがなされた。主な争点は、税制優遇措置の対象を製品（自動車）と企業のいずれにするのかという点であった。この点に関して、商工省は企業、鉄道省は製品と企業の双方を主張し、大蔵省は、製品を対象にした場合、その種類を決定しなければならないと述べた。

ここで注目したいのは、大蔵省の松隈秀雄事務官の「所得税、営業収益税、其ノ他家屋税等ノ地方税ヲ免除スル期間ハ何年位ナルヤ、三年位ナレバ勅令ヲ以テ指定スル方法モアリ、大体何年位ヲ見込マルルヤ」という発言である。この前段、すなわち「所得税、営業収益税、其ノ他家屋税等ノ地方税ヲ免除スル」という内容は、各省協議会の結論そのものだからである。これは第一二回会合での発言だが、その時点で大蔵省は、国税と地方税双方の減免を（少なくとも）各省協議会の結論に盛り込むことを容認していたと推察される。

こうした大蔵省のスタンスの転換に関連して、竹内工務局長が「免税デ過半数ガ内地人ノ会社ノ車ト云フ決メ方ガ出来ルカ。其ノ様ナ事ガ出来ナケレバ、標準車ヲ決メナケレバ不可ト思フ」と述べた点も重要と考える。この発言の前段にある「過半数ガ内地人ノ会社」は、一九三五年八月九日に閣議決定された「自動車工業法要綱」、そして三六年五月二九日公布の自動車製造事業法の〈柱〉をなす許可制につながる要素だからであり、後段は、商工省が、最終局面で新たな標準型式の策定にこだわり、かつ課税の減免の対象を標準車に限定する意図を明確にしたことを示すからである[89]。

このように税制上の優遇措置という施策の対象として、製品と企業のいずれを選択したとしても、その範囲を狭く設定することによって、税収の減少額を抑えようとする商工省の姿勢が、大蔵省の譲歩を引き出したといえよう。

先述したとおり、各省協議会は最終的に、「政府ノ指定スル大衆車」の「製造業者」に対し、「一定期間」に限って「所得税、営業収益税、其ノ他家屋税等ノ地方税ヲ免除スル」という結論を導き出した（「秘」自動車工業確立方策」一九三四年一〇月三一日）。しかし、「政府ノ指定スル大衆車」は具体化することなく、税制優遇措置はその対象を欠く実効性の薄い施策にならざるをえなかったのである[90]。

《別紙資料》
別紙資料①[91]

ガソリン税ニヨル国産車保護
一、自動車税ト**ガソリン**税ト**ノ**関係（取消線＝原資料のママ）
営業税其ノ他ノ自動車税ハ、使用条件ニハ関係ナク、車体ヲ対象トシテ課税セラルルノデアルカラ、自動車営業者トシテハ税金負担ヲ軽減スル為、車輛ヲ酷使シテ、台数ヲ制限スルコトトナル。過積、速力違反、長時間ニ亘ル連続運転等自動車ノ酷使ヲ余儀ナクセラルル為、車輛ノ命数短縮ニ依ル屯哩当リ車輛費及運転費ノ負担ハ増大スルノデアル。之ガ延イテハ自動車事故及道路損傷ノ度ヲ増スコトニナルノデアル。**ガソリ**

ン税ノ場合ニ於テハ、自動車使用ノ程度条件ニ応シテ税金ヲ負担スルコトニナル。**ガソリン**税ハ道路使用ノ程度ニ応ジテ、税金ガ増減スルノデアルカラ、之ヲ道路使用税ト見テモ良イ。**ガソリン**税ノ場合ニ於ケル自動車営業者ハ、別ニ台数ヲ制限シテ不経済的酷使ヲシテモ、何モ利益モナイカラ、尤モ経済的ナ使用ニ必要ナ台数ヲ増備スルコトニナル。単ニ使用車輌ノ増加ノミナラズ、予備車ヲモ整ヘテ、車輌ノ検査修繕モ叮嚀ニスルカラ、結局車輌費ノ負担ガ軽減セラレルノデアル。油脂資源ニ恵マレザル我国ニ於テ、税制ノ結果従来**ガソリン**ガ消費サレテ居ッタコトハ、識者ニ齊シク遺憾トスル処デアルカ、**ガソリン**税ヲ実施スレバ、或ル程度ノ消費節約ハ即時実行セラルルコトト思ハレル。

尚副産物トシテハ自動車事故ノ減少、道路維持費ノ軽減等カ考ヘラルルノデアル。

之ヲ要スルニ、営業税制度ニ於テハ車輌台数ヲ制限酷使スル結果、自動車工業ニ及ボス影響トシテハ、**ガソリン**税ノ場合ニ比シ著敷不利ナルヲ免レナイノデアル。但シ営業税ヲ**ガソリン**税ニ替フルモ、之レノミヲ以テシテハ国産車使用奨励ノ効果ハ甚ダ微弱デアル。

二、国産車ニ対スル営業税免除ノ特典

国産車保護ノ為ニ営業税ヲ免除シ、其ノ代リ財源ヲ**ガソリン**税ニ求ムルナレバ、其税率ハ至極低度ニシテ、一般営業者ガ負担ノ苦痛ヲ感ズルコト微弱デアル。而モ国産車ノ受クル恩典ハ莫大デアル、斯クナレバ従来外国車万能論者モ恐ラク予備車ノ如キハ国産車ヲ充当スルコトトナルベク、国産車使用奨励方法トシテ之ヨリ適切有効ナルモノハナイト考ヘラルル次第デアル。

別紙資料②

（大蔵省）「自動車税ノ軽減及統一ニ関スル件」一九三二年一月二八日[92]

第一、自動車税ノ現状

一、現行自動車税ハ、一道三府四十三県ニ於テ之ヲ雑種税中ノ車税ノ一部トシテ課徴シ居ルモノニシテ（別表第一表参照）、其ノ税額ハ昭和六年度予算ニ於テ四、三五五千円（内自動自転車税二五三千円）市町村ニ於ケル同附加税五、〇八五千円（内自動自転車税二八三千円）合計九、四四〇千円（内自動自転車税五三六千円）ニ及ベリ（別表第二表参照）

二、本税ノ課税標準ハ東京、神奈川、福岡ノ一府二県ニ於テハ馬力ニ依ルモ、他ハ乗用自動車ニ在リテハ座席、貨物自動車ニ在リテハ積載量ニ依レリ

三、以上ノ如ク課税標準区々タルノミナラズ、各府県財政ノ事情ヲ異ニスル等ニ依リ自然税率ヲ同ジクセザルモノナリ

第二、自動車税ノ軽減統一

一、本税ノ軽減統一ハ、自動車工業ノ発達ヲ助長スル目的ヨリセバ必要ナルコト勿論ナルモ、地方財政ノ現状ヨリシテハ直チニ之ヲ実行スルコト極メテ困難ナリト認ム、蓋シ本税ノ軽減ヲ行フ為ニハ、各府県ニ於テ其ノ軽減額相当額丈ケ之ヲ他ノ税ニ求ムルカ、又ハ国庫ノ補助金等ニ俟タザルベカラザルヲ以テナリ

二、然ルニ、特ニ本税ノミヲ軽減スル目的ヲ以テ新税ヲ設定スルカ、又ハ他ノ税ヲ重課スルガ如キコトハ、目下ノ経済界及他ノ課税状況等ヨリシテ実行シ得ザルノミナラズ、国庫補助金ノ交付又ハ増額ノ如キニ至リテハ、国家財政ノ現状ニ鑑ミ之ガ実現ハ相当困難ナルモノ

ト認ム

三、仍チ【テ】今後ノ財政、税制等ノ整理ニ当リ、国家財政ニ余裕ヲ生ジタル場合ニ於テ、何等カノ補助金ヲ交付シ、之ニ依リテ生ズベキ地方財政ノ余裕ヲ以テ之ガ軽減統一ヲ図ルガ如キ方策ニ出ヅルノ外途ナキモノノ如シ

四、以上ノ如ク、今直チニ課税ノ軽減ヲ為シ得ザルニ於テハ、先ヅ以テ其ノ課税標準ヲ統一シ、然ル後ニ税率ニ付制限ヲ設ケテ之ガ増徴ヲ防止シ、可及的課税ノ軽減ヲ促進セシムルヲ相当ト認ム

五、課税標準ノ統一ニ付テハ、慎重調査考究ノ要アルモ、大体ニ於テ普通乗用ニ在リテハ馬力（註一）又ハ気筒容積（註二）、乗合営業用ニ在リテハ床ノ面積又ハ乗客人員、貨物運搬用ニ在リテハ【許容】積載量（註三）ヲ標準トシテ課税スルヲ相当ト認ム、提案説明中ニアル如ク、積載量及床ノ面積ノ両者ノミヲ標準トシテ課税スルコトトスルトキハ、普通乗用ニ付高級車、低級車ノ別ヲ認メザルコトトナリ、負担ノ公平ヲ期スルコト能ハザルヲ以テ、直チニ賛同シ得ザルカ如シ、尚自家用又ハ営業用ニ依リ、其ノ制限税率ニ多少ノ差等ヲ設クルコトハ避ケ難キ所ナリト認ム

註一　馬力算定方法（ガソリン発動機四「サイクル」ノモノヲ掲グレハ左ノ如シ）

（気筒の口径）二×（気筒数）／二・五

註二　気筒容積算出方法

（気筒ノ半径）二×（円周率）×（ピストン行程）×（気筒数）

註三　積載量ニハ許容積載量ト能力積載量トアリ、而シテ許容積載量トハ自動車取締上地方庁ニ於テ貨物自動車ニ積載スルコトヲ認メタル積荷ノ重量ヲ謂フ

別紙資料③[93]

一、自動車税ノ減免ハ、自動車工業確立促進ニハ有効ナルモノトハ認メラルルモ、本件ノ如キ産業保護ヲ目的トスルモノニ利用スルコトハ成ル可ク避クルベキモノナラズヤ、然レドモ絶対ニ必要ナラバ又已ムヲ得ザルモノナル故、絶対ニ必要トスルヤ否ヤニ付テ尚十分研究ノ要アリ

二、現在ノ自動車税ハ、全国デ年約一千万円位ニ達ス、今仮リニ自動車ノ半数ヲ国産車ニ置換ヘタリトセバ、一年五百万円ノ減収ヲ来スコトトナリ、地方ニ対シテハ甚シキ負担増加トナル。本工業ノ助成ニ対シ地方ニ於テ或ル程度ヲ負担スルコトハ已ムヲ得ザルモ、国家ニ於テハヨリ大ナル負担ヲ引受クベキモノニシテ、国庫ヨリ代リ財源ヲ提供セラレ度シ

三、減免税ヲ為ス方法トシテハ、内外産ノ自動車ヲ其ノ型式ニ依リ区別シ得ラルルナレバ、最モ好都合ナルモ、若シ型式上区別スルコトハ課税技術上困難ナリトセバ、国産自動車保護法ノ如キ法律ヲ発布シ、免税ノ特典ヲ与ヘラルル自動車ノ製造工場ヲ指定（勅令ニ依ル）スルコトモ一方法ナラン、此等ニ関シテハ尚研究ヲ要ス

四、国産自動車ノ所有者ヘ補助金ヲ与フル方法ハ可成リ手数ヲ要スル欠点アルモ、理論上ハ此ノ方ヲ可トセズヤ

五、自動車税ニハ元来、道路損傷負担金ノ意味モ含ムモノナルガ、地方ニ依ッテハ（山形、福島、石川等ノ十五県）自動車税ノ外ニ、別箇ノ税トシテ道路損傷負担金ヲ課シ居レリ、本税ノ金額ハ全国デ年三

十万円位ノ少額ナルモノナルモ、権衡上同時ニ考究スルノ要アリ

六、地方税減免額ヲ調査シ国庫ハ其ノ額ニ応ジ、関税、**ガソリン**税等ノ収入ヨリ地方ヘ補填スルコトト為シ得ザルヤ

七、現在ノ自動車税ヲ改正シ、新タニ**ガソリン**税ヲ設クルト仮定セバ大体ノ見込左ノ如シ

注

（1）〈政策パッケージ〉という概念に関しては、加藤（二〇一九b）の脚注3を参照。以下ではカッコを外して用いる。

（2）〈審議機関〉の定義については、加藤（二〇一九b）の脚注2を参照。

（3）通商産業省編（一九七六）三三七－三三九、四〇八頁。櫻井清が取り上げた自工調査委の「大綱」の内容は、『商工政策史』と同じである（櫻井（一九八七）二一八－二一九頁）。なお、各省協議会に関する先行研究については、比較的詳しく論じた呂（二〇一一九a）が詳しく検討している。

（4）呂（二〇一一）一四七－一六九頁。また、宇田川勝も、自工調査委の報告を①「一・五から二トン級の中級車（トラック、バス）に関する標準型式自動車を設計し、その製造に奨励金を支給する」、②「標準型式自動車の生産基盤を強固にするため既存国産三社の合併合同を推進する」、③「自動車関係輸入税率を引き上げる」の三点にまとめただけで、税制には触れていない（宇田川（一九八一）二三五－二三六頁）。この点は宇田川（一九九八）、四宮（一九九八）第2章も同じである。

（5）各省協議会の「議事録」に関して、「㊙自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要」と「㊙自動車工業確立促進協議会議事要領」を同一の〈審議機関〉のものと見なす理由は、加藤（二〇一九a）が詳しく説明している。

（6）史料（と文献）の引用にあたっては、旧字体を新字体にあらためるとともに、適宜句読点や濁点を付した。なお、引用文の傍点はとくに断りのない限り、筆者によるものである。

（7）ここでいう「限界」については、加藤（二〇一九b）三〇－三一頁を参照してほしい。

（8）「自動車工業確立調査委員会第一回会議議事録」一九三一年七月九日、三頁。

（9）「自動車工業確立調査委員会ニ於ケル主ナル審議事項要領ノ件」『昭和財政史資料第六号第六〇冊』。

（10）「第二特別委員会議案　自動車工業確立ニ関シ政府ノ採ルベキ方策ノ要領」『昭和財政史資料第六号第六〇冊』。

（11）前掲「第二特別委員会第一回会議議事録」、三－五頁。

（12）前掲「第二特別委員会第一回会議議事録」、五－六頁。

（13）第二回会合で配布された「第二特別委員会審議事項案」については、管見の限り現物を確認できない。

（14）「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第五回会議議事録」一九三一年一一月一一日、二－三頁。

（15）「警視庁馬力」とは、エンジンのシリンダの内径を基準にした計算式で算出し、課税標準としたエンジンの出力を指す（隅田（一九八五））。

（16）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、三－四頁。

（17）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、四頁。

（18）「ガソリン税創設要綱」、「ガソリン税法要綱」および「ガソリン税法案」の具体的な内容などに関しては、倉信（一九八一：五九－七二）を参照してほしい。

（19）「議事録」には「永安事務官」としか記載されていない。しかし、ありふれてはいない永安という名字に加え、この時代に内務省の事務官となって

いる点や地方局財務課長に就任している点を考え合わせると、香川県知事や長野県知事を務めた永安百治と推定してよいと考える。

永安は大卒の「学士官僚」ではなく、小学校を卒業後、専売局雇・神戸高等商業学校雇を経て、専門学校入学者試験検定（専検）に合格して兵庫県に勤務となり、高等試験行政科試験（高文試験）に合格して官僚となった。内務官僚としては主に「地方財税制面」で「活躍」し、とくに地方局勤務時代には、地方財政調整交付金制度の導入を「最初」に提唱するなど大きな実績を残したとされる。それは、永安が一九三三年二月の渡米にあたって上梓した「地方財政調整論」として残されている。当該制度の創設に重要な役割を果たした同僚の三好重雄によれば、帰国後の永安は「大村財政課長の下で、例の地方財政調整制度の成案を得るに心血を注がれていた」とされる（狭間（一九七三）九－一〇頁、三好（一九七三）一三－二〇頁、李（一九九二）、矢切（二〇一三））。

（20）用途（乗合用、自家用および貨物用）によって「税額ノ軽重ヲ加味」する点は同じであった。

（21）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、四－五頁。

（22）朝倉は、仮に馬力を課税標準に用いるならば、「実馬力」と密接に関連する「排気容量ノ如キモノ」を用いた方が「現行ノ定格馬力ヨリ合理的」との考えも示した。この点に関しては、土屋も「馬力ハ人ニ依リ見方ガ異ル」と正確さに疑問を呈していた。

（23）朝倉は、別のところで「積載量ト床ノ面積」の両方を標準に使うことを「適当」とも述べていた（前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、五－六、八頁）。

（24）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、六－八頁。

（25）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、八－九頁。

（26）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、一二頁。

（27）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、一〇頁。

（28）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、一二頁。

（29）この資料は、一九三四年九月一二日に開かれた各省協議会第九回会合の場で、山岡が、ガソリン税に関して、「今一度前言ヲ繰リ返スコトト致シ度シ」として述べた「鉄道省山岡氏ノ昭和七年自動車工業確立委員会ノ際ニ提出セラレタル意見」である（「㊙自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第九回）」一九三四年九月一二日、五－六頁）。

（30）松井は、「車籍法」のような法律を制定するのではなく、「他ノ方法」によって登録制度を確立できるとも述べたが、その具体的な方法は判然としない（前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、一二－一三頁）。

（31）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、一三－一六頁。

（32）前掲「第二特別委員会第五回会議議事録」、一六頁。

（33）「第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案」一九三二年一月二九日、四頁。

（34）「第二特別委員会審議事項ニ関スル答申案」一九三二年一月二九日、一二－一三頁。

（35）「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第七回会議議事録」、一一頁。

（36）前掲「第二特別委員会第七回会議議事録」、一一頁。

（37）商工省「第二回特別委員会審議事項ニ関スル答申案」一九三二年二月三日、九頁。

（38）「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会第八回会議議事録」一九三二年二月三日、七頁。

（39）前掲「第二特別委員会第八回会議議事録」、九頁。

（40）商工省「第二回特別委員会審議事項ニ関スル答申案」一九三二年二月三日、一三頁。

（41）「別紙（二）第二特別委員長ノ説明」、一－四頁。

(42) 通商産業省編（一九七六）三三八－三三九頁。
(43) 井手（二〇〇六）一三九頁。
(44) 大蔵省財政金融研究所財政史室編（一九九八）二九－三九頁。
(45) 大蔵省昭和財政史編集室編（一九五七）二七七－二八一頁。
(46) 大蔵省財政金融研究所財政史室編（一九九八）八五頁。
(47) 井手（二〇〇六）一五〇－一五三頁。
(48) 大蔵省財政金融研究所財政史室編（一九九八）八六頁。
(49) 井手（二〇〇六）一五三－一五六頁。
(50) 各省協議会のメンバーに関しては、加藤（二〇二一）の**第6表**を参照してほしい。
(51) 産業ではなく、企業としての自動車工業（株式会社）に言及するときは、両者を分けるためにカッコで括ることとする。
(52) 商工省工務局「㊙自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要　第一回」一九三四年八月一〇日、一－四頁。
(53) 『昭和財政史資料』第六号第六一冊。この要綱の全文は加藤（二〇一九c）に掲載されている。なお、【】内は手書きで加筆されたことを意味する。
(54) 関税をめぐる各省協議会の審議に関しては、加藤（二〇二一）が詳細な検討を加えている。
(55) 商工省工務局「㊙自動車工業確立に関する各省協議会議事経過大要　第二回」一九三四年八月一四日、五頁。
(56) 「㊙自動車工業確立促進協議会議事要領（第二回）」一九三四年八月一四日、八頁。
(57) 「買上」に関しては、企業ではなく、標準型式自動車を対象にすることを明記すればよいと応じた（前掲「各省協議会議事経過大要　第二回」、一三頁）。
(58) 商工省工務局「㊙自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事経過大要　第四回」一九三四年八月二三日、六頁。
(59) 筆者は、二〇一七年六月一〇日に愛知大学名古屋キャンパスで開かれた経営史学会中部ワークショップにおいて、「産業政策と企業家・経営者――戦前期日本の自動車工業のケース――」というタイトルの報告を行った。
(60) 商工省工務局「㊙自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事録経過大要　第九回」一九三四年九月一二日、一頁。
(61) 前掲「促進協議会小委員会議事要領（第九回）」、五－六頁。
(62) 前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、一－四頁。
(63) この点に関して永安は、「自動車税」の減免にあたり、「道路損傷負担金」を「自動車税」に含めている地方自治体に配慮する必要性を訴えた。
(64) 前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、四－五頁。
(65) 前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、七－八頁。
(66) 現行の「自動車税」の税額はバスとトラックで安く、自家用車では高くなっているが、ガソリン税だけにした場合は前者の税負担が重くなる。永安は、そうした欠点を是正するために「自動車税」の「存置」を唱えた。また、ガソリン税では「国産車」と「外国車」を区別できないという竹内の意見を認めつつ、だからこそ「自動車税」を「存置」することが必要なのだと繰り返した。
(67) 陸軍省整備局の永田直武中佐は、関税引上げだけでは不十分であり、「地方税」の「減免ハ必要」と述べた。ただし、この発言に対する永安の応答は「議事録」からは明らかにならない（前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、八－一二頁、前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、一一頁）。
(68) 狭間（一九七三）一〇頁。
(69) 前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、一三－一四頁。
(70) ここで竹内が、国から地方への補助金の交付は「国産車」に対するそれと「同ジ事」ではないかと疑問を発したため、論点は減税と補助金の相違

点に移った。この点に関して、まず内務省の永安事務官は、車検を管轄する警察と連携したら「ソウ面倒デモナイ」という考えから、「手数」が増えてもよければ補助金を交付してもよいと肯定し、山田中佐は自動車を対象にした補助金の場合、「何万台トナッテ来タラ一々ヤッテ行ケナイ」と否定し、手続きの点からは「製造奨励（金＝引用者）ガ一番簡単カモ知レナイ」との見解を示した。「議事録」を読む限り、この論点はこれ以上、深まっていない（前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、一四－一五頁）。

(71) 永安の説明によれば、当時「道路損傷負担金」を徴収していた府県は山形、福島、神奈川、石川、福井、長野、和歌山、鳥取、岡山、山口、香川、愛媛、高地、鹿児島、熊本の一五県で、税収は合計で三〇万円とされた（前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、一六－一七頁）。

(72) こうした大蔵省の意見に対し、竹内は、「普通ノ場合皆ソノ通リ」と認めつつ、「補助金ヲ貰ッタコトガナイカラ解ラナイガ、貰ッタ事ノアル人ハ至極有難イモノラシイ」と異論を唱えた。

(73) 前掲「促進協議会小委員会議事要領（第九回）」、一五頁。

(74) 前掲「各省協議会議事録経過大要　第九回」、二〇－二二頁。

(75) 前掲「促進協議会小委員会議事要領（第九回）」、八－九頁。

(76) 商工省工務局「㊙自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事録経過大要　第十回」一九三四年九月一九日、一四頁。

(77) 前掲「各省協議会議事録経過大要　第十回」、一七－一八頁。

(78) 前掲「各省協議会議事録経過大要　第十回」、九頁。

(79) 商工省工務局「㊙自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事録経過大要　第十一回」一九三四年一〇月一日、一－二頁。

(80) 「㊙自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第十一回）」一九三四年一〇月一日、二－三頁。

(81) 前掲「各省協議会議事録経過大要　第十一回」、三、六、一四頁。

(82) 「自動車工業確立方策」『自動車工業協議会議事録』（「昭和財政史資料」第四号第二一七冊）。

(83) 標準型式の策定をめぐる各省協議会の審議過程については、加藤（二〇二二）を参照してほしい。

(84) これ以降、竹内の「免税ノトキニ、ソレデハ困リハシナイカ」という発言を最後に、税負担の軽減が議論の俎上にあがることはなかった。なお、このやり取りの前に、税制優遇措置の対象をめぐっては、坂が製造業者を「指定」する必要性を指摘し、山岡は事業者と「大衆車」双方の「指定」を求め、松隈は、「大衆車」の種類を「指定」しないと課税を免除する際に支障を来すと述べていた（商工省工務局「㊙自動車工業確立ニ関スル各省協議会議事録経過大要　第十二回」一九三四年一〇月九日、一九－二〇頁）。

(85) この問いに対しては、資源局の藤澤技師が「自動車工業助成ノ為ニハ十年位ヲ要スベシ」と応えた（「㊙自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第十二回）」一九三四年一〇月九日、七頁）。

(86) 「㊙自動車工業確立促進協議会委員会議事要領（第十三回）」一九三四年一一月七日、九頁。

(87) 前掲「促進協議会委員会議事要領（第十三回）」、一四頁。

(88) 「㊙確立方策」の全文は、加藤（二〇一九c）に別紙資料④として全文を載せてあるので参照してもらいたい。

(89) 注意すべきは、各省協議会の結論といえる「㊙自動車工業確立方策」に標準型式の策定は盛り込まれなかった点である。この点については、加藤（二〇二二）が詳しく検証している。

(90) ただし、税制優遇措置は、自動車製造事業法にも第六条「自動車製造会社ニハ命令ノ定ムル所ニ依リ、第三条ノ許可ヲ受ケタル年及其ノ翌年ヨリ五年間其ノ事業ニ付所得税及営業収益税ヲ免除ス」として掲げられた。

(91) 「㊙自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第九回）」一九三四年

九月一二日、六－九頁。

(92)『自動車工業確立調査委員会関係書類』「昭和財政史資料」第四号第二一六冊に所収。

(93)「㊙自動車工業確立促進協議会小委員会議事要領（第九回）」一九三四年九月一二日、一－四頁。

《参考文献》

井手英策（二〇〇六）『高橋財政の研究――昭和恐慌からの脱出と財政再建の苦悩――』有斐閣。

宇田川勝（一九八一）「自動車製造事業法の制定と外資系会社の対応」土屋守章・森川英正編『企業者活動の史的研究』日本経済新聞社。

宇田川勝（一九九八）「国産化政策と外資――自動車製造事業法と外資――」伊丹敬之・加護野忠男・宮本又郎・米倉誠一郎編『ケースブック日本企業の経営行動1　日本的経営の生成と発展』有斐閣。

大蔵省財政金融研究所財政史室（一九九八）『大蔵省史――明治・大正・昭和――第二巻』大蔵財務協会。

大蔵省昭和財政史編集室編（一九五七）『昭和財政史　第五巻　租税』東洋経済新報社。

加藤健太（二〇一九a）「自動車工業確立に関する各省協議会と自動車工業確立促進協議会――二つの『諮問機関』の異同に関する検証――」『高崎経済大学論集』第六一巻第三・四号。

加藤健太（二〇一九b）「戦間期日本の自動車工業と産業政策――政策パッケージの変容――（1）」『高崎経済大学論集』第六二巻第一号。

加藤健太（二〇一九c）「戦間期日本の自動車工業と産業政策――政策パッケージの変容――（2・完）」『高崎経済大学論集』第六二巻第二号。

加藤健太（二〇二一）「関税政策をめぐる利害の対立、調整とその帰結――戦間期日本の自動車産業のケース――（3・完）」『高崎経済大学論集』第六三巻第三・四合併号。

加藤健太（二〇二二）「産業振興と商工官僚の論理――『標準型式』から『主要規格』へ――」『産業研究』（高崎経済大学地域科学研究所）第五八巻第一号。

倉信隆弘（一九八一）「我が国における揮発油税の沿革に関する一考察」『税務大学校論叢』第一四号。

櫻井清（一九八七）『戦前の日米自動車摩擦』白桃書房。

四宮正親（一九九八）『日本の自動車産業――企業者活動と競争力――』日本経済評論社。

隅田豊（一九八五）「自動車と法規制」『IATSS Review』第一一巻第一号。

通商産業省編（一九七六）『商工政策史一八　機械工業〔上巻〕』商工政策史刊行会。

狭間茂（一九七三）「おもいでを綴る」『永安百治追想録』永安きみ。

三好重雄（一九七三）「永安さんと私」『永安百治追想録』永安きみ。

矢切努（二〇一三）『日本地方財政調整制度成立史――内務省の動向を中心に――』大阪大学学位論文（博士）。

呂寅満（二〇一一）『日本自動車工業史――小型車と大衆車による二つの道程――』東京大学出版会。

李昌均（一九九二）「地方財政調整度をめぐる代表的論者間の論争とその現代的意義――民主主義的地方財政調整制度の確立への一つの試みによせて――」『経済論叢』（京都大学）第一四九巻第四・五・六号。