

戦前期日本航空機工業資本の蓄積過程

疋 田 康 行

はじめに

- 一 航空機工業の形成——技術導入と独占形成
- 二 戦時生産力拡充と国家への依存の深化

小括と展望

資料 表—航空機工業会社一覽 図—主要勘定動向

はじめに

小論の目的は、第一次大戦以後の日本航空機工業資本の蓄積過程⁽¹⁾を検討し、航空機工業独占と国家権力との癒着の進展過程を明らかにすることにある。

周知のように、第一次大戦は、社会主義国を生みだし民族解放運動を發展させて資本主義の全般的危機の起点となり、また、帝国主義諸国の関係をも大きく変えた。

日本資本主義は、大戦中に急速に発達し重化学工業化も相当進んだが、同時に支配圏内外の労・農・民族運動の本格的發展に直面した上、日英同盟が廃されて東アジア支配をめぐる英米二大帝国主義とのみつどもえの対抗関係にはいった。軍部、とくに陸軍は、大戦に示された戦争の総力戦化に驚き、早くも一九一八年に軍需工業動員法を制定したが、以後、右の事態に促進されて総力戦体制構築を進めることになる。

経済動員基盤、とりわけ最新兵器の生産体制の整備は、総力戦体制構築の主要なそして後進日本に特異の柱であった。航空機工業⁽²⁾も、軍需工業としてその中心に位置付けられ、軍の援助によって発足、發展した。しかも、それまでの軍需工業と異なり、生産の大部分を民間企業が

担ったのである(表)。従って、その発展過程は、第一次大戦以後、特に日中戦争以後の日本資本主義の重化学工業化過程での、重化学工業独占と国家権力との関係の典型を示すものといえよう。

我国航空機工業の主要企業は、三菱、中島、川崎、愛知、川西の五社であった(表)。この五社は、設計技術に優れ、陸海軍の第一線機種を生産で圧倒的シェアを誇った。他社は、練習機か、五社あるいは軍工廠の設計機の転換生産に留まった。従って、この五社を、優れた設計技術を基礎にした独占体⇨技術独占とみることができよう。ところで、五社のうち、三菱重工業は「一流総合財閥」の直系会社であり、他は「二流事業財閥」とか「新興財閥」などといわれるものである。本稿では、独占の二類型を三菱と愛知に、非独占体を日立(旧東京ガス電工、以下ガス電と略す)に代表させ、その資本蓄積と技術蓄積の相違に留意しつつ所期の課題にとりくむ。

対象時期は、一九二〇年から一九四一年までとし、航空機工業資本と国家の関係が変化する日中戦争開始⇨戦時経済統制の開始で大きく二期に区分する。

(1) 資本の蓄積過程を問題とする際、労働過程⇨剰余価値

生産過程の分析が本来必要であるが、資料と紙数の不足により割愛する。そして、主として資金の調達と運用を問題としてとりあげることにする。

(2) 一九二一年には、海軍は次の様な方針を持っていた。

「将来、機体と発動機の量産は主として民間工場に行なわせ……。これがため既に自発的に創立した中島飛行機株式会社、三菱内燃機株式会社、愛知時計電機株式会社の三社を指定工場として育成する。」(防衛庁防衛研究所戦史室『海軍軍戦備』、へ1)、朝雲新聞社、一九六九年、五四頁。)陸軍もほぼ同様の措置をとった。主要企業の中では、軍指定工場ではなく航空輸送会社を兼営していた初期の川西が、若干異なる(小森郁雄『航空開拓秘話』、同刊行会、一九七四年、第一部)。軍の航空機工業政策の概要は、『昭和産業史』第一巻、(東洋経済新報社、一九五〇年)五九四—六〇五頁を参照のこと。

一 航空機工業の形成——技術導入と独占形成

本節では、主要企業が出揃う一九二〇年から日中戦争開始までの、各社の経営動向を検討する。その際、独占の条件である技術蓄積の過程に留意する。この時期は更に三期に区分できる。初期(一九二〇—一九二五年)

では、主要企業が出揃い、軍の育成政策の下で一挙に経営を軌道に乗せる。中期（一九二六—一九三二年）では、軍縮の下で軍が航空機の技術的自立を急ぎ、市場の大きさに比して激しい技術開発^{II}導入競争が展開した。この間（一九二〇—一九三〇）、航空機工業は、就業者数では一、三六六八から九、五八八八（七倍）へ、完成品生産額では三四九万円から一、七二三万円（五倍）へと、絶対的には依然小規模ながら、当時の成長産業たる化学、電機、電力（生産額で各々一・二倍、二・二倍、三・六倍）に比べても、きわめて急速な拡大を遂げた。⁽¹⁾末期^{II}「満州事変」期（以下「」は略す）では、急速な軍需の拡大により高収益をえ、設計技術面での対外自立を達成し、独占が確立する。

まず初期から。三菱は一九一六年以来航空発動機の模倣試作や製作権購入をしていたが、一九二〇年五月三菱造船神戸内燃機製作所を分離、三菱内燃機製造とし、同時に機体生産も開始すべく名古屋工場を建設した。一九二一年、海軍の斡旋でイギリスから技師九名を招き、海軍注文の艦上機の設計と工作指導とに当らせた。愛知も、一九二〇年、民間会社に対する海軍初の機体発注（水上

機）を中島と共に受け、海軍兵器（航空機・水雷等）工場を新たな本社工場（四・三万坪）として建設した。ガス電は、大森工場が陸軍指定工場となり、一九二〇年から発動機の生産を始めた。これらの企業は、中島を除き（後述）日露戦争頃から軍需品を生産していたが、第一次大戦中から航空機生産を検討し、陸海軍の指定を受けて生産設備を一九二二年頃までに整備した。それは、各社の固定資産の増大にも示される（図1—3）。

一九二二年は、陸海軍軍縮が開始され、シベリア撤兵が宣言された年である。以後、造船では作業量が減少に転じたが、航空機部門では増加を続けた（各社作業資産、特に三菱）。航空機は、軍縮の対象外であり、むしろ軍需の近代化のため重要性を増したのである。三菱は海軍艦上機を独占しており、愛知・中島が水上機を生産した。一九二五年までの、三菱と愛知の平均払込資本利益率は高く（図4上）、急速な減価償却と内部留保を行っている。ところが、ガス電は、大戦後に自動車・紡機・兵器・工具・舶機等にも手を出して戦後恐慌の打撃を受け、震災にもみまわれ、力をそそいだ自動車部門は軍用自動車補助法の免許製作者となった（一九一九年）ものの、

アメリカ系企業との競争に苦しみ業績は上がらなかった。一九二二年十二月に減資を行ったが業績好転せず、大きな欠損を出しつづけている(図3・4上)。

中期に入ると、軍事費は減少したまま停滞し、更に、軍備近代化と軍器自立を急ぐ軍部が、競争試作制度を導入した。すなわち、一九二六年四月、海軍は三菱・愛知・中島に艦上戦闘機の試作を命じ、審査の結果イギリスのグロスター社の艦戦をモデルとした中島機を、一九二八年に制式採用した。陸軍も同様な措置をとり、航空機市場の大部分を占める軍需の確保は、設計技術水準の優位に直接かかるに至った。このため、先進国技術の導入と消化が争って行われることになった。⁽²⁾

固定資産は、三菱では減少から横ばいとなり、一九二八年以後は増加に転じ払込資本を越えた(以下、図1・2)。しかも、製作権はその二二―二四%も占めている。愛知でも、一九二八年以後増加となり、一九二五年からは積立金増加率も急減している。作業資産と前受金・仮受金は、三菱・愛知とも一九三〇年までは増加している。ところで、三菱では作業資産は常に前受金を下回っているが、愛知では逆で、更に、固定資産も払込資本を上

回っている。ここから、両社の資金調達の違いが生じる。三菱は、余剰資金を有価証券投資にまわし、利子配当収入で作業利益の減少を補い(図4下)、更に、研究投資資金を内部留保の取崩しと有価証券の売却とによっているのである。三菱では、手形形式にしる証書形式にしる、借金は皆無である。他方、愛知は、払込資本だけでは固定資産を賄えず、積立金をあてている。ために、有価証券はきわめて少なく、借金(支払手形)が固定資産、作業資産の増大にともない急増している。このように、愛知は資金的余裕がなく、三菱より高い利益率を計上しつつも配当率を八%(三菱は一〇%)におさえざるをえなかった。三菱を自己資本依存型とすれば、愛知は借入金依存型といえよう。なお、愛知時計電機の取引銀行は愛知銀行である。⁽³⁾

ガス電は、中期においても欠損が多く、新規投資はもろろん、減価償却もほとんどできず、借金(支払手形・借入金・社債)が累積するばかりだった(図3・4上)。各社が競って技術導入を進めている時期に技術投資を十分できなかったことは、当社が、三菱航空機に匹敵する大企業だったにもかかわらず独占化しえない決定的要因

となった。一九三二年、十五銀行から再建のため常務が派遣され、翌年和議成立により債務を整理し再建されることになった。

このように、中期では財政緊縮に競争試作制が加わり、技術の優位が市場の確保に直結したため、技術投資が急増した。この負担に耐ええたのは、初期に経営を軌道に乗せていた三菱や愛知、とくに資金の豊富な三菱であった。しかしそれでは、中島飛行機のような小さな合資会社（日本飛行機当時で資本金七五万円）が、どうしてこの競争に耐えぬき三菱と並ぶまでに成長できたのか。この点を、三井物産と中島の関係から明らかにしよう。

中島知久平は、海軍の航空機技術将校であったが、航空機の研究・製造を志して退官し、一九一八年に川西の資金援助をえて日本飛行機製作所を設定した。何回かの失敗の後、翌年、四型機が飛行に成功し、改良型（五型）二〇機を陸軍から受注した（代金五三万円）。これは、軍が民間企業に航空機を発注した最初のものである。しかし、一九二〇年十二月、川西は資金を引揚げ手を引いた。他方、三井物産は、中島と一手販売契約を結び傘下に入れた。物産は、「中島ハ内地ニ於ケル飛行機製造

ニ就テハ唯一ノ会社デアリマシテ、競争者トシテハ三菱、川崎、愛知時計電機等ガ主ナルモノ（……だ）ガ、唯今ノ処デハ中島ハ何レニ対シテモ一歩進ンデ居リマシテ注文獲得上彼等ニ譲ラナイ」と評価していた。⁽⁴⁾「有望」な航空機商売での競争上、「永年ノ情誼」のある陸軍との関係を利用して、中島に川西と手を切らせたものである。

それはともかく、三井物産という大きな後盾を得たことが中島の発展を保障した。物産は、欧米の航空機工業社と代理店契約⁽⁵⁾を結び、その製品の製作権を中島に譲渡した。これによって、重要競争手段たる製作権購入の便宜が図られ、その独占が物産の代理契約で強化された。また、物産は、海軍出身の中島を陸軍に結びつける媒介ともなった。その他、技術情報の入手や、日本では生産しえない発動機、材料、部品、工作機械等の輸入の点でも物産の役割は大きかった。資金の豊富な三菱航空機では、これ程ではないにしろ、三菱商事との間で同様な関係が見出される。二〇年代の日本航空機工業資本にとって財閥総合商社はプロモーター的な役割を果たした。このような商事会社とのつながりのない愛知では、常務まで

かなり頻繁にヨーロッパに行き、視察や交渉をしている。

満州事変と高橋財政の開始は、軍需を一気に拡大した。航空軍需も急増し、海軍基地航空隊設備費だけでも、一九三一年度の一三〇万円から翌年には一、二〇〇万円となり、一九三三年度以降は約三、〇〇〇万円にも膨張した。⁽⁶⁾ 軍需の急増は生産能力を越え、各社はいっせいに設備拡張を始めた(以下、図1-4を参照のこと)。

三菱では、固定資産が一九三二年上期から二年間に一・六倍にふえ、この資金調達のため一九三二年十二月に臨時株主総会で払込資本金の倍増を決定した(三菱合資引受)が、これでも十分ではなかった。他方、作業資産も受注が生産能力を越えたため一年で三倍にも急増し、前受金では賄いきれなくなった。両方での資金不足により、有価証券を大量に売却した上、更に借入を行なっている。愛知は、三菱ほどではないが、やはり固定資産・作業資産とも増加し、それにもない借金も急増して資本金をも越えた。三菱と同程度の受注のあった中島も、一九三一年十二月に太田本工場の建設を始め、組織を株式会社にあらため、持株会社富士合名を設立した。⁽⁷⁾ しかし、株式の公募はほとんどなされず、八五%まで富士合

名はじめ中島一族の所有にあった。投資資金は富士合名を通しての借入によったものと思われる。利益率は、各社とも一九三二年から好転した。ガス電も、借金返済と償却を優先し、一九三三年度下期から配当を再開した。三菱では、有価証券の売却と借入金によって利子配当収支は激減して赤字となったが、それを上回る作業利益をえて利益率を回復したのである。

さて、かかる利益率の上昇は、技術投資を支え技術の自立を可能にした。軍部、とくに海軍は、軍縮条約の唯一の制限外戦力でありかつ条約破棄にともなう建艦力の差を補う主要戦力として、航空機を重視し、その設計技術の自立を急いだ。一九三二年から三年間の試作計画をたて、日本人技師の設計に限るという条件をつけて競争試作を行った。その最後の一九三四年試作命令に基づく三菱の艦戦・陸攻(共に翌年試作完成)と川西の飛行艇(一九三六年試作完成)は、当時の世界水準を凌駕するものとなった(当時の外国戦闘機の最高速度は毎時約四一〇kmで、九六艦戦は毎時四五〇km。九六陸攻・九七大艇の航統距離は三千―四千kmであり、前者は日中戦争で済州島から南京への渡洋爆撃を行った)。ここで設計

技術が一応自立し、その後の日本製航空機の基本型が定まった。⁽⁸⁾

この自立と同時に、海軍機では三菱を頂点に、陸軍機では中島を頂点に各社ごとの生産分野が固まってきた。

三菱と中島が陸海軍の戦闘機・重爆撃機・偵察機を、川崎が陸軍の戦闘機・軽爆撃機を、川西が海軍飛行艇と水上機・愛知が海軍の艦上爆撃機と水上機を、それぞれ主に生産した。もっとも、独占五社間の生産分野は若干流動的であった。五社以外は、練習機が転換生産を主に分担させられた。また、発動機でも、我国の中心となった空冷では、三菱と中島が設計・生産で圧倒的シェアを掌握していった。⁽⁹⁾ ガス電は、この分野での出足が早かったにもかかわらず、二〇年代の研究投資不足から遂に練習機用小型発動機以上には進出しえなかった。そればかりか、この時期によりやく機体部門へ進出したが独自の設計技術を開発しきれず、かえって太平洋戦争期にはその技師を海軍航空技術廠と三菱重工業に長期に亘り強制出張させられてしまったのである。⁽¹⁰⁾

日本人技師の設計機のみ採用するという軍の方針と設計技術の自立とは、財閥商社の役割を大きく低下させた。

とくに、三井物産の中島支配の鍵であった、多くの外国航空機メーカーとの一手販売・代理店契約をバックとする製作権の幹旋の意義が低まった。準戦時期に入り成長産業の最右翼と目された航空機工業の中核たる中島を支配するには、融資による他なくなってきた。これを予期して、物産機械部は一九二六年以来投融資の許可を求めていた。ようやく一九三一年に認められたものの、中島は株式をほとんど公募せず、支配は強められなかった。以後、日中戦争期に中島は三井から離脱し、三井は戦時下での最高成長部門での基盤を失なうことになる。

一方、三菱は一九三四年六月に航空機と造船を合併し、三菱重工業を設立した。その理由は、不況耐久力を強め技術交流を進める（造船と航空機では流体力学及び内燃機関等、共通する技術面が多い）ため、とされている。⁽¹¹⁾ ところで、この合併は海軍航空本部と艦政本部の反対をも押切ってなされており軍の経営介入を防ぐ意味もある。更に、同年九月の株式公開は社会的資金動員の布石でもある。ここでいわゆる財閥転向を一般的に論ずることはできないが、少なくとも三菱の場合は、軍事的重化学工業化を展望した経営基盤の強化の面が濃厚である。

この時期までの航空機工業資本と国家軍部との関係は、その育成政策に集約される。即ち、今まで見てきたように、航空機工場を軍指定工場とし、これに対し一定の発注を確保して生産を維持させつつ技術蓄積を促進させた。このため、発注に際しては当初より前渡金制度が適用され、また、軍も独自の研究施設を持ち民間企業を「指導」したのである。しかし、日中戦争の開始とともに、航空機工業独占と国家の関係は、より広汎なかつ直接的なものへと発展・深化する。次に、その過程を見ることにしよう。

(1) 航空機工業の就業者数は各年の国勢調査による(総理府統計局『産業別就業者の時系列比較』、同局、一九七三年、六一―一三頁)。生産額は『工場統計表』による。化学、電機、電力の生産額は、宇野弘藏監修『講座帝国主義の研究』第六巻、青木書店、一九七三年、一二六頁。

(2) 技術導入は、製作権の購入、技師、学者の招聘、サンブルの購入などだが、製作権購入が中心である。また、技術情報収集や見学・実習のため、役員や技師が欧米の会社に派遣されることも多かった。製作権導入競争の例として、三菱と立川がイギリスのハンドレページ社から自動スロケット翼の特許を同時期に別々に購入している。三菱はこれに約五〇万円を支払ったが結局あまり役立たなかった。(技

術導入のエピソードなどについては、奥宮正武・堀越二郎『零戦』日本出版協同、一九五三年が、詳しい。)

(3) 同社の大株主が愛知銀行であり、その頭取の渡辺義郎は同社監査役である。愛知銀行は、一九四〇年の末伊藤銀行、名古屋銀行と合併して東海銀行となった。(愛知時計電機株式会社の『営業報告書』、及び樋口弘『計画経済と日本財閥』味燈書店、一九四一年、六五頁。)

(4) 三井物産「第五回機械部打合会議事録」上、一九二一年、三井文庫蔵、(物産二〇八)、二八頁。

(5) 一九二六年には航空機関係だけで次の様なものがある。プリストル(英) 航空用発動機、アンリ・ファルマン(仏) 飛行機、ローレン(仏) 航空用発動機、ニューポール(仏) 飛行機、ブレゲー(仏) 飛行機と発動機、他二社。

(三井物産「代理店一覧」一九二六年、三井文庫蔵、(物産三七〇))

(6) 防衛庁防衛研修所戦史室、前掲書。付表第五「明治二十三年度以降海軍予算科目別一覧表」。

(7) 三菱の受注は、一九三二年に航空機が一三八一万円、自動車が四九五万円(『三菱社誌』昭和八年六月八日「航空機会社名古屋及東京製作所拡張決定」)。中島の同年の受注も、三井物産の売約が航空機で約一三〇〇万円あるので、三菱と同程度と推定される(三井物産「事業報告」一九三二年上期・下期、三井文庫蔵、(物産六一五))。中島の改組については、富士重工社内報『秀峰』第二〇九号、一九

七三年七月、による。

- (8) 奥宮・堀越、前掲書、四四―四六頁。
- (9) 東洋経済新報社、前掲書、六一―一二頁。
- (10) 奥宮・堀越、前掲書、三六八頁。
- (11) 『三菱重工業株式会社史』、一九五六年、六六―六八頁。

二 戦時生産力拡充と国家への依存の深化

本節では、主として資金調達的面から戦時統制下での航空機工業独占の国家への依存の深化を考察し、その方向でのこの独占の二類型の収斂の過程を明らかにしよう。周知のように日中戦争の開始により日本経済は戦争体制に突入した。この戦争は長期化して歴大な軍事的消耗を日本に強いことになり、陸海軍の航空機購入予算も急増した。一九三七年に早くも以前より一桁ふえて四・八億円となり、一九四一年には更に三・七倍にもなり一七・八億円にふえた。航空機生産は、満州事変を大きく上回る需要の急増に追いつかず、軍はイタリア・アメリカから軍用機を輸入して補充せざるをえないほどだった。他方、対ソ戦を目標に軍需品生産体制を確立しようという「生産力拡充計画」も、興銀の生産力拡充資金融通

(以下、生拡融資と略す)の開始により、事実上開戦と同時にスタートした⁽¹⁾。この計画でも、航空機工業は、一九四一年度に年産一万機の水準に達することを目標に、最重要産業の一つに位置付けられた⁽²⁾。かくして、航空機工業の生産力拡充に大量生産体制整備が始まる。

五年に亘る日中戦争期は、一九三九年頃を境に前後二期に区分しうる。前半では、借入金依存型の資本は設備投資資金に国家資本を導入することによって、自己資本依存型の資本は社会的資金動員により、きわめて急速な拡張が実現された。後半では、欧米からの資材の輸入が困難となり拡張速度が鈍り、自己資本依存型の三菱も国家資本を積極的に導入するようになる。

まず前半では、歴大な受注をえて作業資産と前受金が急増し(図1・2)、早くも受注未消化⁽³⁾の累積が始まった。ために、設備投資も急ピッチでなされ、例えば三菱では、一九三七年から三年間に決定された投資計画合計は、航空機部門で約一・五億円、造船と自動車部門では約一億円にのぼる。三菱は、伝統ある造船部門から航空機部門に拡大の重点を移していった。この巨額の投資を賄うため、増資が急速に行われた(図1)。だが、持

株式会社三菱社でもあいつく株式払込に資金が欠乏し、三菱重工業は株の公募を進める一方、まず一九三七年下期には支払手形で二、〇〇〇万円余の借入を行い、翌年三月には三、〇〇〇万円の社債を募集するに至った。愛知も、一九三七年下期に「国家総動員ノ国策ニ副フベク工場拡張計画ヲ樹テ生産設備ニ萬遺漏ナキヲ期ス」⁽⁴⁾として、三菱同様きわめて急速に固定資産をふやしていった(図2)。ガス電は、一九三七年に自動車工場と発動機部品工場とを別会社に行っているため固定資産が急減したが、やはり急速な増加傾向を示している(図3)。愛知、中島、ガス電は、その投資資金を興銀の生払融資に大きく依存した。一九三九年迄に、愛知は愛知銀行からのとあわせて六、五〇〇万円、中島は一億七、四五〇万円、ガス電は一、〇〇〇万円の融資承認をえている。

中島は興銀の最初の生払融資を受け、以後興銀の主要な融資対象となった。興銀という国家資本との緊密な関係をえて、中島は三井物産から離れることができた。一九三七年には陸軍関係の、一九三九年には海軍関係の一手販売契約を解消したのである。最重点産業たる航空機工業には資材は優先配分され、経済統制によって中島は

資材と資金の入手ルートを確保した。このため、物産との結合の意義が著しく低下したのである。物産は、この部門での最大の拠点を失い、昭和飛行機を設立して一応足場は確保したものの、既に独占体制が確立し、急速な拡大を遂げつつあるこの分野では、三井の資金力をもってしても伸びる余地は最早限られたものでしかなかった。

一九三九年から翌年にかけて国際環境が大きく変わり、大戦が始まったヨーロッパ、そして国交が悪化したアメリカからの重要物資輸入が困難となっていた。また、インフレの激化、労働力の不足からも、生産力拡充は難しくなっていた。経営面からも、これ以上の拡張は、非戦時には大きな過剰設備を生じる恐れを増す。他方、中国戦線では龐大な軍事消耗が続き、しかも停戦の見通しは暗かった。かくて、軍部は一九三八―一九三九年から生産力拡充命令を出し、資金は興銀に融資させる(命令融資)こととした。一九四一年までの命令融資により、中島は四億五〇〇万円、愛知は五、六〇〇万円、日立は一億五、〇〇〇万円の融資を受けた。また、三菱も一九三九年から興銀の生払融資を受けるに至った(一九四一年まで、一・四億円)。これらの措置で、日立を除く各社は固定

資産の増加を続けることができた(図1-3)。更に、一九四一年には、国家が工場を建設・所有し、経営のみを民間企業が担うという「官設民営」制度がつくられ、三菱が最初にそれを利用した。⁽⁵⁾

受注の激増に対し、各社は設備拡張だけでなく、下請利用を拡大して生産能力の不足を補い、かつ危険の分散を図った。そのため、三菱は一九三八年下期に二四〇〇万円の前払金を、愛知は同年前上期に約一〇〇万円の前渡金を、新勘定科目として分離計上している。他方、各社の有価証券の増加は、部品・素材の専門会社等への投資の増大を反映している。ところで、航空機工業は、高度の工作技術を要する部門であり、発注元は下請の技術指導や生産設備改善をせざるをえず、従って、下請制は一定の株式取得や役員・技師の派遣等を含む関係、即ち系列化へと進展する。しかも、下請の外注加工部門や部品工業などの関連部門は、従来未整備であり、その創出が量産体制整備の条件であった。こうして、この時期、航空機工業独占は競って下請を含む関連部門の系列支配にのりだしたのである。特に、計器・脚部・発動機部品など重要パーツについては、専門会社が出はじめ、それ自

身が独占化しつつ航空機工業独占の影響下に置かれていた。⁽⁶⁾

下請・系列への出資も加わって「運転資金」でも不足が著しくなり、国家資本への依存が現れた。各社とも作業資産に比べ前受金がかなり少ない(図1-3)が、とくに一九三八年下期以後は三菱でも不足が大きい。未消化受注が増大し、かつインフレ対策として政府前渡金の運用が厳格化されたためであろう。それに、下請・系列への出資も加わり、「運転資金」面でも各社は借入金・手形によって不足資金を補わねばならなくなった。一九四一年に、興銀の命令融資によって、川西と愛知が「運転資金」の融通を受けている。かくて、設備投資と「運転資金」の両面で借金依存が深まり、航空機工業独占の自己資本比率は明らかに低下していった。

利益率(図4)は、借金の増加により利払負担がふえたのに対し、設備拡張が急には進まず、全体として日中戦争期を通じて低下している。ただ、三菱が前半で利子配当所得の比重低下にもかかわらず利益率を、高めているのは、設備拡張が順調であったためであろう。

以上のように、日中戦争期において、航空機工業資本

は、軍需の急増をうけ、一方で国家資本を導入して急速な設備拡張を実現するとともに、他方で下請・系列化等により関連部門を創出・支配していった。資金力の強固な三菱までも、一九三九年までにはその限界を露呈し、株式公募により社会的資金動員を行うとともに大規模に国家資本を利用するに至った。ここに、航空機工業独占と国家との関係が一段階深化すると同時に、三菱と愛知に代表させた二類型が国家資本依存の方向で解消していったのである。そして、国家のテコ入れによって当部門は急速に膨張し、一九四〇年には、十年前に比べて就業者数で二七・五倍の二七・三万人となり、重工業中に七・二六%を占めるに至った。

しかし、戦時需要はあくまで非常時需要であり、資金、資材の手当と命令によっても、航空機工業資本は設備拡張に躊躇しはじめた。ここに、「官設民営」工場がつけられる。すなわち、軍管理下にあるとはいえ、独占資本専用の工場を国家が建設し貸与するのである。文字通り、国家は独占によって独占の「生産部面の内部にまで引きずりこまれる」に至ったのである。

(1) 『日本興業銀行五十年史』一九五七年、四五二―五三

頁。

(2) ここでは、石原莞爾陸軍大佐の有名な宮崎機関が作成した「日満産業五ヶ年計画」を参考にして陸軍省で作成決定した「重要産業五ヶ年計画要綱」及び「軍需品製造工業五年計画要綱」の目標数字を掲げた(防衛庁防衛研修所戦史室『陸軍軍需動員』、(1)、朝雲新聞社、一九六七年、五六四―九八頁)。

(3) 三菱重工業の年間生産数対受注数の比は左記のとおり(東洋経済新報社、前掲書、六一―五頁)。

年次	機体	発動機
一九三七年	〇・七七	一・〇二
一九四〇年	〇・六六	〇・七七
一九四二年	〇・六九	〇・六八

(4) 愛知時計電機株式会社『第七拾九期営業報告書』商況より。

(5) 三菱は、一九四〇―四一年に、航空機部門に二億二六二六万円、造船部門に四四〇〇万円の投資を決定した。そのうち一九四一年度の航空機工場分は一億八八三万円だが、このうち八七五三万円分を官設によった。「官設民営」をとり入れたのは、「将来ノ経営ニ禍根ヲ残サザル様深甚ノ注意ヲ払ヒ、兵器等製造事業特別助成法、産業設備営団、戦時金融庫等ヲ十分ニ利用スルニ努メ固定資産ノ増加ヲ極力避ケ」(三菱社誌『昭和二年二月二六日「重工業会社第五十七期事業概況其他報告」)ためであった。「官設

(79) 戦前期日本航空機工業資本の蓄積過程

「民営」は、右文中の助成法（一九四二年）に規定があり、産業設備営団（一九四二年）が実行にあたるものであった。三菱は、法律成立前に利用していたのである。なお、国有工場の利用は、アメリカでも一般的である（V・パロ、清水嘉治・太田譲訳、『軍国主義と産業』新評論、一九六七年）。

(6) 専門パーツメーカーの生産シェアは左記のとおり（J・B・コーエン、大内兵衛訳、『戦時戦後の日本経済』上、岩波書店、一九五〇年、三二二頁）。

部 品 名	社 数	生 産 シェ ア
発電機	二	五九%
ジャイロ、コンパス	一	八六%
ベアリング	二	八三%
着陸ギア	二	六八%
スターター	二	九〇%
タイヤ	二	七五%
車輪	二	七五%

このうち、着陸ギアのメーカーである萱場製作所の大株主は次のとおり（『東洋経済新報』、同社、一九四三年三月三日号、二七頁）。

株主	株 数	株 主	株 数
東北興業	九九、八〇〇	立川飛行機	四、二〇〇
萱場四郎	一七、五八〇	川崎航空機	四、〇〇〇
大同製鋼	一六、〇〇〇	関東製鋼	三、〇〇〇

(7) 「収奪と横領に帰結する資本の運動法則の変形が国家の生産部面の内部への引きずりこみによって行われる」とを国独資のメルクマールとしたのは、井上・宇佐美両氏（『危機における日本資本主義の構造』、岩波書店、一九五一年、六二頁）だが、その内容は国家の経済統制全般である。それに対し、ここでは、国家が労働手段Ⅱ生産資本形態の資本まで代位したことを意味している。これは、アメリカの例もあるように、国独資の重要な要素ではあるが一部にすぎず、国独資のメルクマールにはすぐにはならない。

小括と展望

以上、第一次大戦後から日中戦争期までの航空機工業資本の蓄積過程の検討から、次の点が明らかになった。

(1) 日本航空機工業は、第一次大戦後の日本資本主義の危機の中で総力戦体制構築という「政治的必要」（エンゲルス）から発足し、発展させられたため、初発から、

国家とくに軍との結合が市場の確保と技術蓄積の援助という形で存在していたこと。そして、戦時体制への移行とともに、資本はその循環運動の中に国家をより深くとりこみ、まず設備投資資金の、次に「運動資金」の、最後に国有工場の借用にまで、癒着を深めたこと。

(2)、航空機工業独占は技術独占という性格を持ち、それは二〇年代後半に競争期での技術導入を中心とする技術蓄積によって獲得されたこと。そして、技術導入では財閥総合商社の役割が大きかったこと。戦時期には、下請・系列化などにより関連部門を創出・支配してゆくこと。

(3)、航空機工業独占には、資金調達面から見ても、自己資本依存型と借入金依存型の二類型があったが、戦時急拡期に、国家資本依存の方向で類型が解消してゆくこと。

太平洋戦争期についてはやむをえず省略したが、簡単にふれておこう。開戦直後には大きな変化はないが、ガ島戦以後、航空機工業と造船業が超重点産業とされ、大規模な国有民営工場の建設が進められるとともに、「協力工場」整備による下請・系列化の補強、徴用による労働者の動員強化、軍需融資指定金融機関制による特殊銀行、都市銀行との結合強化などの措置がとられ、膨張は

ますます促進された。一九四四年には就業者数は約一九九万人となり、重工業中の三三%を占める。この過程で自己資本比率は激減し、敗戦の年には三菱ですら二〇%を割り、中島では二%程度になってしまった。更に、同年、三菱以外の中島・川西などは続々と軍需工廠にされ、ここに、国家と資本の関係の差異が新たに見出される。

最後に、航空機工業の発展過程が暗示する二つの点を記して本稿を終える。一つは、いわゆる総合財閥のこの部門への関わり方である。造船業を一つの基盤とする三菱は、直接に、商業部門が一つの核である三井は、間接に、冶金業を拠点とする住友は素材部門から、航空機工業に関わったが、これは日本型金融資本の第一次大戦以後の重化学工業化への一種の「分業的参入」を示してはいないだろうか。もう一つ。日本航空機工業は、二〇年代に、欧米と対抗することを目標としつつ、逆に欧米に依存することで技術蓄積を行ったが、この矛盾は総力戦体制構築の要請で統一されている。この関係は、二〇年代の日本の「国際協調」の経済的・政治的根拠と本質の一端を示しているのではないだろうか。

会 社 一 覧

発 動 機 生 産			備 考
気 筒 数 (1926—1945)	12気筒以上の 発動機生産比		
761千筒	43.5%	97.1%	1934年三菱航空機と三菱造船が合併。陸海軍指定。
610	34.8	88.5	1918年川西と共に日本飛行機(合資)を設立。'19年川西と分裂。 '31年株式会社となる。陸海軍指定。
196	11.2	69.2	1937年11月川崎造船所より分離。陸軍指定。タイムラーベントウの 水冷エンジンを生産。
34	1.9	65.3	1943年2月愛知時計電機より分離。海軍指定。川崎同様 D.B601 を生産。
—	—	—	1920年川西機械設立。1928年航空機部が分離独立、海軍指定となる。
107	6.1	13.3	1939年5月東京ガス電工が日立製作所に吸収され、その飛行機部 門が分離独立。陸海軍指定。
—	—	—	石川島飛行機(淡沢系)が1936年7月大倉系となり名称変更。陸 軍指定。中島設計機の転換生産が多い。
—	—	—	1930年渡辺鉄工所が航空部設立。'43年兵器部を分離し名称変更。 住友が資本参加。海軍指定。
—	—	—	1934年設立。海軍退役高級将校が三井・住友・安田・淡沢・古河 の出資で経営。1937年海軍機生産。
—	—	—	1938年日電興業が東京飛行機研究所を設立。'42年日本航空兵器を 合併。海軍管理。
41	2.3	100.0	1936年石川島造船所が航空発動機を生産開始。'41年分離。海軍指 定。
—	—	—	1937年ダグラス DC 3 の生産のため設立。中島と愛知の技術指導 をうける。三井系。海軍指定。
2	0.1	—	1937年川西の役員・技師が日本航空工業を設立。'39年鐘紡が国際 工業を設立。'41年合併。陸軍指定。
—	—	—	1942年昭和飛行機の平壤工場(部品)を譲受。
—	—	—	1932年渡辺鉄工が陸軍機修理工場として設立。'37年分離。'43年よ り機体生産。
—	—	—	陸軍用木製練習機を生産。
1,751	100.0		
} (不 明)			小石川で試作開始。1919年航空部、'24年航空本部設置。'25年技術 部と補給部設立。
			横須賀・呉(広)で試作開始。1927年航空本部独立。'32年横須賀 に航空廠設立。

波書店, 奥宮正武・堀越二郎「零戦—日本海軍航空小史」日本出版協同

品の試作・生産に入った年を掲げた。
機生産数は「昭和産業史」(p.614)による。
西は特に大型の四発飛行艇の生産が大部分である。
計出。1926年から敗戦までの各社の生産累計に対する各々の同期間の生産累計の比率である。発動機は12気

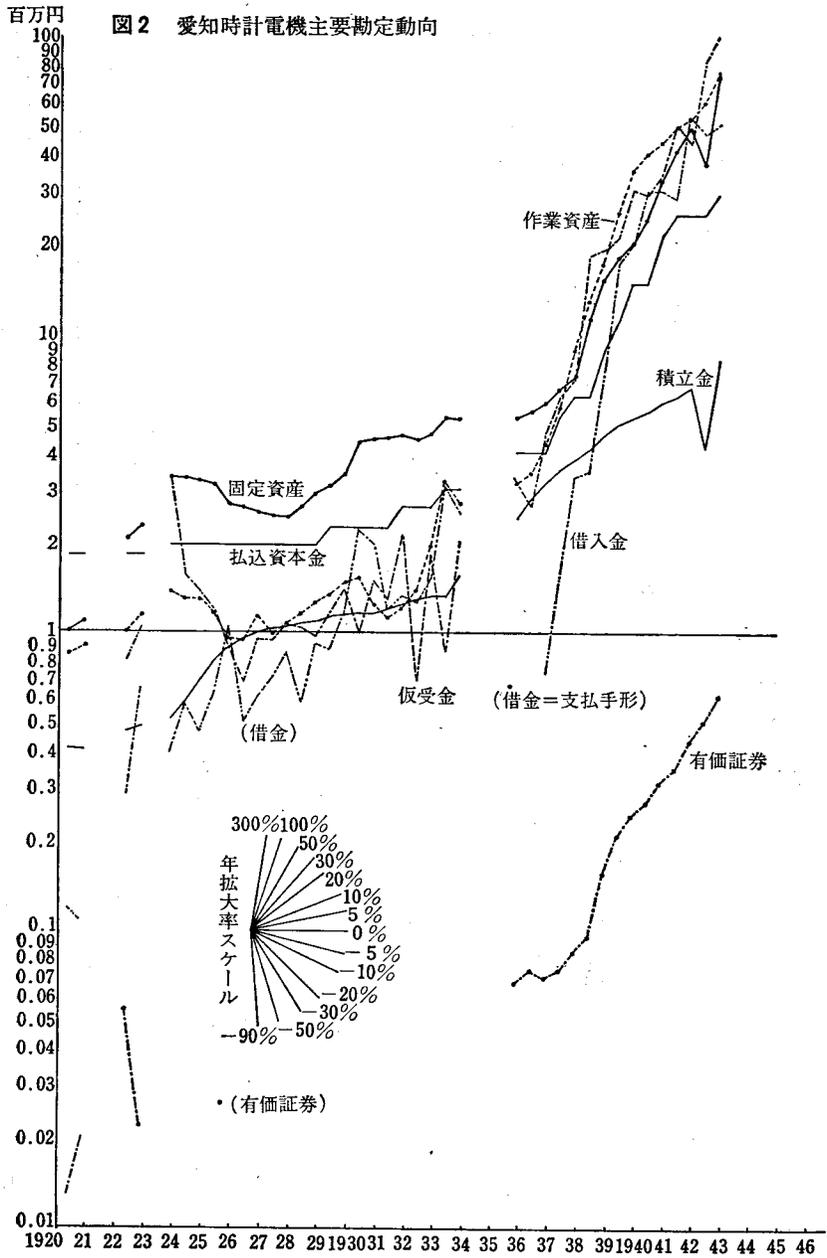
(83) 戦前期日本航空機工業資本の蓄積過程

航 空 機 工 業

	設立・参入年次		機 体 生 産			
	機体部門	発動機部門	台 数 (1941—1945)		(1926—1945) 大型機生産比	(1926—1945) 練習機生産比
三菱重工業	1921	1916	12,513台	17.9%	34.4%	1.2%
中島飛行機	1917	1926	19,561	28.0	10.8	0.1
川崎航空機	1919	1919	8,243	11.8	2.6	2.7
愛知航空機	1920	1927	3,627	5.2	0.5	5.4
川西航空機	1920	—	1,994	2.9	11.6	6.6
日立航空機	1932	1920	1,783	2.6	—	84.3
立川飛行機	1925	—	6,645	9.5	4.1	55.4
九州飛行機	1930	—	2,620	3.7	4.0	57.5
日本飛行機	1935	—	2,882	4.1	0.5	95.7
富士飛行機	1936	—	871	1.2	—	100.0
石川島航空工業	—	1936	—	—	—	—
昭和飛行機	1937	—	616	0.9	67.3	—
日本国際航空工業	1938	1942	2,196	3.1	4.5	95.5
三井鉱山	1942	—	17	0.0	} (不明)	} (不明)
太刀洗航空機	1943	—	1,220	1.7		
東京飛行機	(不明)	—	258	0.4		
松下航空機	(不明)	—	4	0.0		
民間会社計			67,184	96.1		
陸軍航空廠	1914	1910	1,700	2.4	} (不明)	} (不明)
海軍航空廠	1915	1915	1,004	1.4		
軍航空廠計			2,704	3.9		
總 計			69,888	100.0		

資料：東洋経済新報社「昭和産業史」第一巻、J.B.コーヘン(大内兵衛訳)「戦時戦後の日本経済」上巻、岩週刊「東洋経済新報」、週刊「ダイヤモンド」(1942年から敗戦までの号)

- 註 (1) 表出企業は機体あるいは発動機の完成品を生産しているもののみ。名称は1943年頃のもの。
 (2) 設立・参入年次は「昭和産業史」(p.605—606)及び「零戦」(p.348—388)による。原則として完成
 (3) 機体生産台数は、J.B.コーヘン(p.318)第29表(原表は軍需省航空兵器総局のもの)による。発動
 (4) 「大型機」とは陸軍重爆撃機・海軍陸上攻撃機・大型飛行艇・哨戒爆撃機・陸海軍輸送機を言う。川
 「大型機生産比」「練習機生産比」「12気筒以上発動機生産比」とも「昭和産業史」(p.611—614)から
 筒以上のものが日中戦争以後の実用機に使用されている。



(85) 戦前期日本航空機工業資本の蓄積過程

図3 東京ガス電工, 日立航空機主要勘定動向
(1938年迄) (1939年以後)

