

高橋財政期の三菱重工業

御園謙吉

一 はじめに

昭和恐慌（一九二九～三三年）に疲弊していた日本資本主義は、管理通貨制度を基盤とする高橋財政の登場（一九三二年一月）によって他国にさきがけて恐慌から脱出した。この管理通貨制度の確立（恒常的採用）を国家独占資本主義成立のメルク・マールとした大内力氏の国家独占資本主義論¹⁾は、それ以前の独占資本主義と国家独占資本主義を明確に区別した点で秀逸な議論といえよう。また、以後の国家独占資本主義の研究水準を飛躍的に高めた点でも大内説は重要な意義をもつ。すなわち、管理通貨制度を挺子とするインフレーション政策により、国家が資本・賃労働関係に介入して実質賃金を切り下げ、

恐慌を回避するという大内理論は、労資同権化論を説く加藤栄一氏²⁾を経て武田晴人氏³⁾に受け継がれ、金融資本的組織化による利潤獲得の限界をインフレーション政策によってカバーするところに国家独占資本主義の歴史的必然性を求めた議論が展開されたのである。

しかし、資本・賃労働関係に重点を置く大内理論に依拠したこのような研究発展の方向は、屋嘉宗彦氏の大内説批判を考慮する時、国家独占資本主義の本質を見誤る危険性を孕んでいると思われる。すなわち、右のような大内説によれば中小企業が恐慌発生の起爆者であり、かつその利潤率が回復することによって経済全体が恐慌から脱出するという奇妙なこと（国家独占資本主義であるにも拘らず独占資本が景気循環の脇役の地位に留まる）

にならざるを得ないのである。⁽⁴⁾ しかしながら管理通貨制度は、需要不足に悩む独占資本のために有効需要を創出する(スペンディング・ポリシー)ための手段であり、ここに国家独占資本主義政策の意義があると考えるのが妥当であろう。国家独占資本主義を分析するにあたって最も重要なことは、この観点からの独占資本分析である。たとえ実質賃金が低下して利潤獲得条件が整備されたとしても、需要が不足状態であれば「命がけの飛躍」は達成できず、利潤の獲得は不可能なのである。⁽⁵⁾

この点に留意しつつ資本過剰説の立場に立って、高橋財政を画期に管理通貨制度を楨杆として構築された国家独占資本主義的蓄積メカニズムは、独占資本の過剰資本を処理・吸収する機構として作動した、という見解を提示したのが中村政則氏である。⁽⁶⁾ しかし氏の論考では独占資本の分析が必ずしも十分でなく、過剰資本が「処理」されていく過程(景気回復過程)で独占資本の蓄積内容がどのように変化していったかについては不明である。その結果、戦時国家独占資本主義への移行の契機を独占資本側から分析しえておらず、また、国家独占資本主義政策の限界のひとつである公債消化の困難性・悪性イン

フレの昂進(ひいては国家財政の破綻)という問題の検討も表面的なものとどまっていると受けとめざるを得ない。以上の、屋嘉氏による大内説批判から中村説へと続く国家独占資本主義論の展開の中で要請されるのは、独占資本の経営分析であろう。この作業を行うことによって、右の課題に答えることができる。と考える。

本稿はこのような認識に立ち、高橋財政期(一九三一年〜三六年)において、代表的な大重工業企業である三菱造船(三菱重工業)がスペンディング・ポリシーが展開される中で如何なる企業行動を採り、どのような経営体質を持つに至ったかを明らかにすることを課題とする。同社が当該期日本の代表的な重工業企業であることについては説明の要はあるまい。この場合、本稿の目的からして同社自身の経営内容の変化に加えて「波及効果」も重要な分析対象となり得るが、資料的限界からその点は解明できなかった。しかし以下にみるように、国家独占資本主義の成立当初から三菱造船(三菱重工業)には新たな矛盾が胚胎していたことが明らかとなろう。

(1) 大内力『国家独占資本主義』(東大出版会一九七〇年)。

(2) 加藤栄一『ワイマル体制の経済構造』(東大出版会、

一九七三年)、「現代資本主義の歴史的位置」(『経済セミナー』一九七四年二月号)。

(3) 武田晴人「一九二〇年代史研究の方法に関する覚書」

(『歴史学研究』四八六号、一九八〇年一月)。

(4) 屋嘉宗彦「国家独占資本主義の発生根拠とその本質的機能——大内力氏の国家独占資本主義論の検討——」(『一橋論叢』第七〇巻第二号、一九七三年八月)。

(5) 日本経済史研究者の多くは、屋嘉氏がつけたこの大内説の理論的欠陥を無視して国家独占資本主義研究を進めているように思えるが、ここで述べたことに十分留意すべきであると考へる。

(6) 中村政則「国家独占資本主義の成立」(『体系・日本現代史』4) (日本評論社、一九七九年)。

二 昭和恐慌期の三菱造船と三菱航空機

第一次大戦後、独占的造船資本は海運不況と軍縮のために過剰生産力を現出させた。⁽¹⁾そして世界大恐慌による世界貿易の縮小、金解禁による海運界の打撃および軍縮条約下で緊縮財政が展開されたことによって、造船資本は二九〇三一年には存亡の危機に直面していたのである。⁽²⁾具体的には、二九年第四四半期以降、建造中船舶総トン数は減少し始め、三〇年末には一年前の半分以下となり、

翌年半ばにはさらに半減した。⁽³⁾また三〇年半ばの時点で産業審議会は、造船業職工の四分の一(一二、四〇〇人)が過剰職工であると指摘していた。⁽⁴⁾そしてこの状況下で主要造船会社(三菱造船・川崎造船・石川島造船・大坂鉄工所・浦賀船渠・函館船渠・横浜船渠の七社)の利益率は三〇年以降低落し始め、三二下期末までには浦賀、函館を除いて全て欠損を生じ、また、三一年上期以降二年間はこの二社を除いて無配当であったのである。⁽⁵⁾

三菱造船においても事態は同様であった。受注については三〇年半ば頃から事情が悪化し始め、三二年一月の上海事変後、注文は殆ど杜絶した。⁽⁶⁾この間、長崎造船所では三〇年六月から一、三〇〇名、⁽⁷⁾次いで同年一月にはさらに一、九〇〇余名の職工を整理しており、表1にみられるように全職工数は三二年半ばまでほぼ低下の1途を辿っていた。作業時間についても同様である。また、利益率は表2C欄左側にみられるように低下し続け、三二年上期(三一年一月〜三二年四月)にはついに欠損を出した。そしてこの直後、「今回航空機会社(三菱航空機のこと——筆者)……注文殺到、工事全能力ヲ發揮スルモ到底消化シ切れス……付テハ時節柄当社ニ於テモ、工事

表 1 労働関係指標

年・月	職工数 (人)	賃金月 実額(円)	収 ⁽¹⁾ 指数	労働時間 ⁽¹⁾ (時間)
1928. 6	14992	64.70	100	10.17
12	15415	61.74	95	10.60
29. 6	15493	65.89	102	10.25
12	15549	60.40	93	10.08
30. 6	14872	61.95	96	9.89
12	10923	52.32	81	9.49
31. 6	10757	58.93	91	9.73
12	10547	51.74	80	9.67
32. 6	10920	60.61	94	10.24
12	10620	61.22	95	10.84
33. 6	11424	67.13	104	10.87
12	12933 ⁽⁴⁾	60.30	93	11.17
34. 6	21534	72.66	112	11.28
12	23467	74.58	115	11.48
35. 6	23319	73.12	113	11.00
12	26510	72.45	112	10.95
36. 6	29268	75.15	116	11.03
12	32661	70.57	109	11.27

(出所) 三菱重工業株式会社所蔵『職工統計』各年版。

- (注) (1) 出勤日数が20日以上のもので、賃金臨時手当を含む。
 (2) 1人1日の平均作業時間。
 (3) 三菱航空機との合併による増大が8割を占める。

名古屋製作所第一金属工場を増築した⁽¹¹⁾ことに始まり、翌月には更に一時的増員・設備増強などを旨とする整備方針が急遽決定された⁽¹²⁾。そして同年六月には名古屋・東京両製作所の本格的拡張を目指して合計約一四〇万円の設備投資が決定されたのである。この理由は、満州、上海両事変を契機として同社は「積極的増産期」に入り、昭和七年度陸海軍注文予定額ハ：常時ノ二倍以上ニ達シ両製作所共現状ヲ以テシテハ生産能力著シク不足ヲ告グルニ至⁽¹³⁾ったこ

ハ下請、機械並ビニ職工ノ融通ヲ為ス等出来ル丈ケ協力援助ヲ為ス⁽⁹⁾(傍点筆者)事を予定しなければならぬ事態にまで至っていたのである。これに対して、次に三菱航空機の状況を同じく表2で概観しよう。当時の航空機産業は、三〇年十一月の閣議で第一次海軍補充計画が決定されたことよって、「各種の工業が不振の際、最近における航空機製造工業は：活況を呈し従来附帯事業としての意義しかなかった該工

業は今や完全に独立の重工業として大飛躍を見んとしてゐる⁽¹⁰⁾」と言われていたが、三菱航空機も大恐慌以前の利益率水準を維持した上で設備投資も行うという状況であった。その後三二年度の航空機機体の受注高が一挙に二・四倍に増大すると(表3)同社は多額の設備投資を行った。それはまず三二年二月、「弊社創立以来軍用航空器材製作工場トシテ海軍御当局ノ御要望ニ副奉ル：処時局ニ鑑ミ今後愈々航空国防充実ノ必要ヲ痛感⁽¹⁴⁾」して、

表2 三菱造船と三菱航空機の営業状況比較 (1929年～合併)
(A～C各欄 左:三菱造船, 右:三菱航空機)

年	期	A. 設備投資承認額(千円)		B. Aの平均総資本在高に対する割合(%)		C. 総資本利益率(%)	
1929	上	—	975	—	4.50	2.8	2.8
	下	—	—	—	—	3.1	2.8
1930	上	—	—	—	—	2.1	2.8
	下	—	450	—	2.08	0.7	2.8
1931	上	—	310	—	1.46	0.5	2.9
	下	259	73	0.29	0.37	0.2	2.5
1932	上	—	—	—	—	△0.6	3.0
	下	—	2,880	—	10.35	0.7	2.7
1933	上	—	2,289	—	7.56	0.9	4.0
	下	1,000	243	1.19	0.69	2.1	4.8
1934	上	2,252	—	2.57	—	4.4	4.4
	下	2,365	(合併)	1.68	(合併)	4.0	(合併)

(出所)『三菱社誌』第35, 36巻。

(注) 上期=前年11月1日～当年4月1日; 下期=当年5月1日～10月30日。
但し1934年下期は7月1日～12月31日。1934年中期(5月1日～6月30日)は省略したが、この期に設備投資の承認はなされていない。

表3 航空機機体・発動機の受注・生産量

年 度	航空機機体			発動機		
	受注金額 (千円)	受注機数	生産機数	受注金額 (千円)	受注機数	生産機数
1930	4,844	67	67			
31	3,879	67	67			
32	9,453	181	181	6,781	245	172
33	13,256	191	191	7,429*	274	206
34	13,982	221	221	5,999*	303	288
35	18,151	199	191	6,177*	239	145
36	13,776	111	104	7,270*	249	236

(出所) 三菱重工業株式会社所蔵『社史資料』補遺編「三菱航空機略史」。

(注) 空欄は不明。*印の値は推算値。この算出方法は以下の通り。資料では各欄の値は陸海軍別に記載されているが、33～36年度の陸軍向発動機の受注金額については不明であった。そこで、数値が記載されていた37年度以降の陸軍向発動機の平均価格の動きは海軍向のそれと同様であることから、33～36年度の陸軍向発動機の受注金額は、32年度の平均価格に、海軍向発動機平均価格の当該年度中の上昇率を乗じて算出した。この値と、記載されていた海軍向発動機の受注金額との和か*印の値である。

とであった。他方、職工数も二九年末の一、八〇五名から三二年六月には二、九二〇名、三三年末には七、〇五三名へと増大してゆき、また作業時間（一人一日平均）も二九年末の一〇・二二時間から三三年末には一一・六二時間⁽¹⁴⁾にまで増加した。つまり、上海事変の影響は三菱造船と三菱航空機では正反対のものであったのである。以上のように、昭和恐慌下の三菱造船と三菱航空機の営業状況は好対照であった。次項でみるように、三菱造船は不況脱出期にこのような好成绩の三菱航空機を合併することになる。

- (1) 橋本寿朗「一九二〇年代における造船資本の蓄積構造」〔土地制度史学〕第六七号、一九七五年。
- (2) 橋本寿朗「一九三〇年代の造船工業」(一)～(三)〔電気通信大学学報〕第二九卷第一号、第二号、第三〇卷第一号所収、以下、本論文を橋本第二論文と記す)中、
〔一〕および〔二〕一、二六七頁。
- (3) 『ダイヤモンド』三一年臨時増刊号二二三頁。
- (4) 大阪朝日新聞三〇年八月二二日付。
- (5) 東洋経済『株式会社年鑑』各年版による。
- (6) 第二六～二九期(三〇年五月～三二年四月)「三菱造船営業報告書」による。
- (7) 注(4)に同じ。

- (8) 三菱社誌史刊行会編『三菱社誌』(東大出版会、一九八一年)第三五卷四一五頁。
- (9) 三菱重工業株式会社所蔵『社史資料』(和文タイプ、一九五五年)三二年版六月十日付。
- (10) 報知新聞三〇年一月二七日付。
- (11) 前掲『社史資料』三二年版二月一七日付「在名古屋海軍首席監督官への工場増築報告」。
- (12) 同前同年版三月付「航空機名古屋製作所急速整備(海軍関係)概報」。
- (13) 前掲『三菱社誌』第三六卷六六三頁。
- (14) 三菱重工業株式会社所蔵『職工統計』各年版。

三 三菱重工業の成立過程

造船業を不況から脱出させた最も重要な要因は、周知のように「船舶改善助成施設」(時局匡救事業の一環で、老齢船を解体して新船を建造する場合に政府が助成金を支給するもの。以下、「施設」と記す)である。「施設」については既に多くの研究があるが次の点を指摘しておこう。

第一次「施設」が開始された三二年十月一日直後の造船計画は不調であったが、同年末までには改善され、十二月の工事中船舶は六万七千トンにおよんだ。そしてこ

の時点で既に三二年度分五万トンは充分満たして余りある事となった。⁽³⁾つまり有効需要創出政策である「施設」の効果は迅速であり、三菱造船でも第三一期(三二一年一月〜三三年四月)において「船舶改善助成施設ニ基ク引合イアリ為メニ各種ノ受註工事著敷増加⁽⁴⁾」したのである。そして翌三二期末(三三年十月)には、長崎造船所の増設(一〇〇万円分)を決定した。⁽⁵⁾第一次「施設」によって三菱造船(重工業)は、第一船(三三年七月竣工)から第十三船(三五年三月竣工)までに計八万トンの船舶を建造した。これは第一次「施設」全体の四割にあたり、三菱が首位であった。(第二次、三次「施設」は第一次より規模は縮小した。三菱建造分は各々、一隻七、四〇〇トン、全体の一五%、四隻二六、〇〇〇トン、同五%であった。)⁽⁶⁾三菱造船の商船建造高は三二年をボトムに以降増大していったが、「施設」による船舶建造高が、三菱造船(重工業)の竣工商船全体のなかでどれぐらいの比重を占めていたかを三三年〜三七年について表4でみよう。三四年(但し一年二ヶ月分)では全体の七割を占め、翌年も過半となっている。また、第二・三次「施設」による建造商船の竣工時は三六年以降であり、⁽⁸⁾

表4 船舶改善助成施設による船舶竣工高

年	A. 竣工商船 総トン数 (t)	B. Aの内、 「施設」によ る分 (t)	C. B÷A (%)
1933	31,939	7,504	23
34	55,649	40,341	72
35	55,258	31,604	57
36	63,063	7,387	12
37	148,282	25,891	17
合計	354,191	112,727	32

(出所) 運輸省船舶局監修『造船要覧』p. 56 および『三菱社誌』より作成。

(注) 33年は32年11月より33年10月までの1年間、34年は33年11月より34年12月まで、35年以降は各年1月より12月までの竣工高である。

表2のように利益率が三四年上期に本格的に回復していることから、第一次「施設」は三菱造船の不況脱出にとって衝撃的效果をもっていたことが確認できよう。一方、この時期の艦艇建造については海軍第二次補充計画が問題となる。以下、この計画が三菱造船に与えた影響を述べよう。三菱造船は三四年二月に次のような方針を決定した。三四年度の「予算案議会通過ノ曉吾社ニ

発註セラルヘキ海軍関係工事ハ当局ノ内示ニヨレハ頗ル多額ノ見込ミ且ツ期間極メテ短キヲ以テ：設備機械急速擴張（概算金一二〇万円）ヲ要スルコトナリ⁽⁹⁾、これを受けて翌三月には合計一三五万円の支出が確定された⁽¹⁰⁾。さらに翌四月にはこの計画による受注のために九十万円の設備増設費が決定されたのである⁽¹¹⁾。

ところで、この計画によって三菱造船（重工業）が建造した艦艇は合計約二万排水トン、価格は七、六三万円であるのに対して、第一次「施設」による建造商船は合計約八万総トン、価格は一九、五七万円である。当時の艦艇価格は製造側にとって不利であり、他方、この期に商船価格が上昇していたことを考慮すると、利潤獲得の面からみれば、前者は後者ほどの意義をもっていたとは考えにくい。しかし、工事量では前者は後者とほぼ同じ（一排水トン〓約五総トンとして計算）であるが、総価格では後者をはるかに上回っており、小規模ながら前者によっても設備投資が決定され（表2 B欄）、かつ、その投資が準備された頃に三菱航空機との合併が企画された⁽¹²⁾。この点は次に述べる合併を考察するにあたって重要なことである。

三菱航空機との合併が正式に決定されたのは、海軍第二次補充計画による発注を受けて一三五万円の投資を決定したのと同じく、三四年三月の定例取締役会においてであった。すなわち、「当会社ト三菱航空機株式会社トハ事業上沿革的ニ関係深ク且ツ近似ノモノナルヲ以テ：資本ヲ合同シ：事業ヲ統制経営シ互ニ業礎ノ安定及将来ノ発展ニ備ヘンコトヲ得策トス。他方、資本合同後株式一部公開ノ挙ニ出ツルコトハ之亦時勢ノ進退ニ副フ所トモ考フルニ付愈両社合併ノコトトシ」たのである⁽¹³⁾。合併の動機については、(一)両社の技術・作業の類似性、(二)設備・作業の繁閑に差があり、両社が独立していることによって不利益が生じることがあること、(三)これを機に株式公開を行うこと、そして以上のことで「各種ノ製作工業ニ向ヒテ大ニ積極的進出ヲ企画」することが挙げられている⁽¹⁴⁾。(一)・(二)は相互補充性ということであるが、合併理由の重点をここに置く⁽¹⁵⁾のでは、なぜ三四年初頭という時期に合併に向かつて具体的に動き出したかは説明できない。というのは、技術・設備・作業の類似性ゆえならばより以前に合併すべく動き出していたであろうし、また、三菱造船の利益率は三三年下

期以降回復に向かつており(表2)、職工数も増大し始めていた(表1)から不況の造船を航空機で補うという意図も強いものとは考えられない。また、合併については社内外から反対があった(18)にも拘らず、岩崎小弥太が「国防の将来を思へば両社の合併は是非とも実現せねばならぬ(19)」として合併強行の意向を明らかにしたのは、このような消極的動機からではあるまい。従って、合併動機の重点は(三)および「積極的進出」と考えるべきである。すなわち、海軍第二次補充計画によって三菱造船にも資金需要が増加してきた反面、三菱本社は他の方面でも多大な資金が必要であり、唯一の金融機関である三菱銀行の融資力にも限界があったことと、三菱本社としては銀行の融資はできるだけ避ける方針であった事情から(三)が意図されたのである。そして事業の基礎が強固となり、株式の公開をしても投資家が安心して株式を所有できるようにしていたから実行が決断されたのである(21)のようにしてより一層の発展を目指すことこそ、合併の最大かつ直接的要因である。従って海軍第二次補充計画は、三菱航空機が既に活況を呈していたことと並んで、三菱造船が景気回復過程に乗り始めていた頃に同

社に一層の飛躍を図らせた契機になったといえよう(22)。

この合併により六工場を以て主に艦船、航空機、発動機を製造する一大重工業企業が出現した。合併後は直ちに「相当良好ノ業績ヲ挙(23)」げ始め、総資本回転率は三五年下期に、同利益率は翌期に各々一五年戦争中の最高水準に達した(各々〇・七二、五・四%。但し表2と同じく、三四年中期は二ヶ月という短期間なので除外)。

前述のようにこの営業成績の好転は第一次「施設」の影響が強かった。しかし、合併後三五年末までに第一次「施設」によって竣工された商船の建造価格合計は一八、八五五千円であるのに対し、前節でみたように「優秀資本」三菱航空機をとり入れた結果による増収分、すなわち三四、三五年度の航空機関係作品の価格合計は四〇、八七四千円である(23)。比較の仕方が少々荒いが、後者は前者の二倍以上の額であることから三菱航空機を合併したことは、三菱造船にとって第一次「施設」以上の意義があったといえよう。

さて、高橋財政期の三菱造船(重工業)の企業行動でここでもう一点指摘すべきは三五年一一月に横浜船渠を合併したことである。これについて注意しなければなら

ないのは、この合併は「買収」と看做すべきもの、ということである。つまり三菱重工業は横浜船渠の資産・負債を五〇〇万円と見積って同額分を増資し、また横浜船渠のその他の財産、債権・債務を三九九万円で引き取ったのである。従ってこの合併は、三菱重工業の拡張の姿形と見られるものであった。⁽²⁵⁾この合併により三菱重工業は西に偏っていた船舶部門を東にも進出させたこととなるが、そのメリットは特に、横浜船渠の船舶修理能力が関東の造船会社中最も高かったことであろう。そして合併の数カ月後の三六年上期(同年一〜六月)にはこの合併が業績向上に寄与することとなったのである。⁽²⁸⁾

- (1) 金子栄一編『現代産業発達史〔Ⅸ〕造船』二二三〜二四七頁、三和良一「高橋財政期の経済政策」(東大社研編『ファシズム期の国家と社会〔2〕戦時日本経済』所収) 一一三〜一二四頁、橋本第二論文〔三〕一一〇九〜一一四頁。
- (2) 船舶改善協会が十月一日から半月間に受け付けた造船計画は、三井物産船舶部の七六〇〇トン貨物船一隻のみであった(大阪時事新報三二年十月十六日付)。
- (3) 前掲金子編書二二八頁。
- (4) 前掲『三菱社誌』第三六卷八〇四頁。

(5) 前掲『社史資料』三三年版十月十日定例取締役会議事録。

(6) 以上、運輸省船舶局監修『造船要覧』(一九五三年)五六頁より。

(7) 第一次〜第三次「施設」による建造商船が竣工した時期。

(8) 前掲『三菱社誌』中、各期「三菱造船(重工業)株式会社概況」および前掲『造船要覧』五六頁より。

(9) (11) 前掲『社史資料』三四年版各月定例取締役会議事録。(10)・(11)は前掲『三菱社誌』にも掲載されている。

(12) 防衛庁防衛研究所戦史室編『海軍軍戦備へん』四二二〜四二三、四三二〜四三五頁より。

(13) 『エコノミスト』三四年一月一日号六八頁および三四年三月一日号一四〇頁では、建艦に際して単価切り下げが条件とされていることが強調されている。また、橋本氏はこの点を藤永田造船所の事例で実証している(橋本第二論文〔二〕一七九〜二八〇頁)。

(14) 「此の問題(三菱航空機との合併問題——筆者)も社長(岩崎小弥太——筆者)の腹案は早くからあったかもしれないが、我々の間に内輪話の出たのは昭和九年の始め頃であった」(前掲『社史資料』別巻『懐旧録』中、郷古深「余の追憶」)。

(15) 注(10)に同じ。

- (16) 前掲『三菱社誌』第三六巻八八四〜八八五頁(「三菱重工業会社創設趣意通知」)。
 (17) 橋本第二論文(三三)——二二二〜二二三頁および三島康雄編『三菱財閥』(日本経済新聞社、一九八一年)二二三頁。
 (18) 経済企画庁調査局調査課『三菱財閥における資金調達と支配』一四〇頁。
 (19) 『岩崎小弥太伝』二三四頁。
 (20) 三菱重工業株式会社社史編纂室編『三菱重工業株式会社史』六九頁。
 (21) 『東洋経済新報』三四年四月二一日号二五頁。もちろん財閥批判へ対応するためであった。
 (22) 橋本氏は、三三年度追加計画と海軍第二次補充計画のうち民間発注分は(前者の規模は微小。但し橋本第二論文(二)——表二四にこの分は算入されていない)三菱、川崎浦賀、藤永田の四社が独占したが、発注高が最大の三菱でも建造能力に比べれば大きなものではない、としている(橋本第二論文(二)——二七九頁)。またそれ以上に、海軍の発注条件が厳格であったから、兵備改善費は「独占的造船資本の経営を安定させる作用をもつにとどまったとみられる」(同前二八〇頁)と述べている。しかし「大きなものでな」かったにせよこの発注により多少なりとも設備が拡大され、またここで述べたことから「とどまった」とするのは、三菱造船については些か評価が低いと思われる。

これに対し、旗手氏は海軍第二次補充計画に伴って「三菱造船も蘇生した」(旗手勲『日本の財閥と三菱』楽書房、一九七八年、三六三頁)という見解である。しかしこれは以上で述べたことから逆に過大評価といえよう。

(23) 前掲『三菱社誌』第三六巻九三六頁。

(24) 表4の資料による。

(25) 表3より。但しこの比較では「暦年」と「年度」のズレがある。

(26) 『東洋経済新報』三五年八月一七号三三三〜三四頁。

(27) 『ダイヤモンド』三一年臨時増刊号二三五頁。三〇年一月に長崎造船所で職工を整理したときの所長の言によれば、同所が地理的に不利な関係もあって修理船についても殆ど仕事がなかった(前掲『三菱社誌』第三五巻四一七頁)ことを想起すれば、この点は重要である。

(28) 『東洋経済新報』三六年八月一日号四〇四頁。

四 高橋財政期における三菱造船(重工業)の経営体質——過剰資本活性化過程の高蓄積志向——

以上でみた三菱造船(重工業)の経営状況を経営・財務諸指標によって評価すれば次のようになる。まず、高橋財政の開始直前(三一年十月末)から三菱航空機との

合併直前(三四年四月)までの二年半は設備投資を殆ど行わず、固定資産額は一二%減少した。また、総資産額の増加は僅か三%にすぎない。これに対して職工数は三五%、労働時間は二四%増大している(バランスシートおよび表1による)。すなわち三菱造船は、高橋財政の総需要創出政策(第一次「施設」および海軍第二次補充計画)に対しては既存設備を用い、作業工数の増大(職工数と作業時間の増大)を以て対応したのである。次に、三菱航空機との合併から高橋財政期末までの二年余の間でも、設備拡張は前述の横浜船渠の買収が目立つだけであり、また、その支出額も平均総資本在高の五・七%にすぎず、積極的設備拡張行動としては捉えられない。高橋財政期において三菱造船(三菱重工業)は積極的発展を目指した資本の「集中」は行ったが、「集積」はごく部分的なものにとどまったのである。従って大規模な借入金や社債を導入することはなく、三〇年と三六年前者は一六五%からほぼ低下の一端を辿って一一五%に、後者も三七年上期以降急上昇してその後七〇%前後

の水準で推移するようになった——バランスシートによる)に比べはるかに経営が堅実であるといえる水準であった。

つまり、三菱造船(重工業)は高橋財政期の総需要創出政策(直接的には艦艇・航空機・発動機の国家発注、間接的には第一次「施設」)に対して、積極的な設備拡大行動は採らずに(そして銀行融資等に依存せず)作業工数の増大で対応したのである。また総需要創出政策は他方で三菱造船をして「積極的進出」へ向かわせしめ、同社は、ほぼ全面的に国家発注に依拠することで好成績を維持していた三菱航空機を取り入れた。そして以上の結果、総資本利益率・同回転率は高率で上昇し、前述のように高橋財政期中に一五年戦争中の最高水準に達し、また固定比率は低下、流動比率・自己資本比率も安定的に推移したのである。従って、高橋財政期は三菱造船(重工業)にとって過剰資本の活性化²⁾を果たすと同時に堅実経営を維持していた時期³⁾であった。

しかしながら、このように表面的には良好な経営状況の背後にあった、次の事実注目しなければならぬ。

第一に、三五年初頭に三菱重工業営業第一課長が、海

軍航空本部技術部に対して次のような書簡を送ったことである。

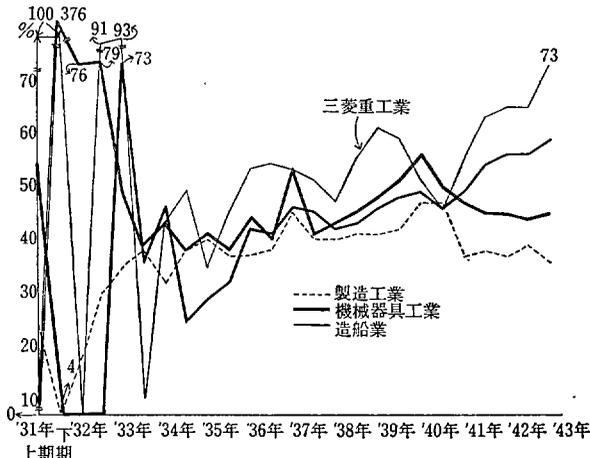
「弊社発動機工場ハ事変以来工場設備ノ拡張充実ニ努メ申候処来年度ハ本年度御註文数一七六基ニ比シ一〇基ノ激減ト相成工場維持ニ就キ今ヨリ苦慮罷在候間事情御賢察被下追加御註文方向卒特別御詮議賜度此度奉悃願候」。

すなわち、部分的であるにしても過剰資本が現出したのである。

第二に、それにも拘らず同年下半年（六月〜十二月）の利益金処分は、「我重工業会社ハ：国防工業の第一線ニ直面シ居ル関係上尤モ責任ノ重大ナルヲ痛感シ」、当時点を「待機時期カ準備時期」と考えて決定され、その結果、内部留保額が増大したことである。そして図1に明らかのように、この三五年下期以降、三菱重工業の社内留保率は他社と比較しても高水準を維持するようになったのである。

つまり、過剰資本が現出したにも拘らずその僅か一年後の時点で、かつ、膨大な受注を期待しうる馬場財政の開始あるいは臨時軍事費特別会計の創設以前の時点で、

図1 社内留保率の推移



(出所) 三菱経済研究所「本邦事業成績分析」, 東洋経済「株式会社年鑑」より作成

三菱重工業は強い設備拡張意欲をもち始めたのである。

以上の二点と、前項で指摘したように三菱航空機との合併動機の最重要点が「積極的進出」であったことから、三菱造船(重工業)は高橋財政期に過剰資本の活性化過程にあっても非常に強い拡大志向に高蓄積志向をもって来たこととみなければならぬ。高橋財政が展開され始めてから数年を経ずして、独占的造船資本の中核を占める三菱造船(重工業)は、より一層の国家の財政資金撒布を求める体質をもつに至ったわけである。すなわち、高橋財政期の有効需要創出政策は三菱造船(重工業)に対し、過剰資本を活性化させて昭和恐慌から脱出させると同時に、国家に依存しながら更なる高蓄積を果たそうとする経営体質(軍需への強い吸着体質)を孕ませしめたのである。⁽⁶⁾これが、以上の三菱造船(重工業)の分析から導き出される結論である。

(1) これは営業報告書からもわかることであるが、合併後においても航空機業界は全体として、「飛行機製作と云っても軍用機が大部分で、民間機は年に全部で十数台しか製作してゐない。それも：軽飛行機が多く、：大型のものの半数は輸入されてゐる」(『ダイヤモンド』三五年七月一日号二五頁)という軍需偏重産業であった。

(2) 過剰資本についてはここでは次のように定義しておく。

市況の低迷ゆえ(ここでは国家発注の減少を含む)生産能力に見合うだけの生産を行うことができず、従つて収益性が劣る資本、あるいは遊休状態にある資本のことである。一般には過剰資本あるいは生産力の「処理」とか「整理」という表現が用いられるが、過剰労働者を解雇したり遊休設備を廃棄・売却する場合はともかく、遊休状態から稼働状態に向かい、利潤が増大する場合は、「過剰資本の活性化」という表現の方が明確であろう。

(3) 三一年上期以来、三菱造船(重工業)の固定比率は造船業、機械工業、製造業全体と比べて常に二五〜四〇%方低位であった(但し、造船業のデータについては三二年以降のもの、出所は図1に同じ)。

(4) 前掲『社史資料』三五年版二月一四日付「昭和十年度航空機々体発動機単価承諾」。但し、ここでの数値は表3とは異なる。その理由は不明であるが、同表でも三四年度から三五年度にかけての受注台数は二割方減少しているの「激減」は誇張があるにしても受注減少という事実は認められる。

(5) 同前三六年版二月二七日定時株主総会議事録。

(6) 橋本氏は、高橋財政は造船業に対しては過剰生産力を処理させるものとして機能し、当該期は同業にとつては発展期というよりも不振状態からの回復過程であった、と結論する(橋本第二論文〔三〕一一二八頁)。しかし、以上

述べたことから独占的造船資本の中核を占める三菱重工業（三菱造船）については、この結論には留保——すなわち高蓄積志向の内包——が必要となろう。そしてこの点を軽視すると、日中戦争期以降に展開する積極的拡大の要因を国家の政策のみに収斂させることになりかねないのである。

五 むすびにかえて

最後に、以上の分析をふまえて、独占資本側からみた戦時国家独占資本主義への移行および国家財政に対する影響について所見を述べよう。

管理通貨制度を挺子とした不況脱出策としての有効需要創出政策は、過剰資本を活性化させ独占的大重工業資本を蘇生させることに成功した。不況下、国家の経済政策によって遊休資本は利潤獲得に向かって効率的に動き始めたのである。しかし他方で、独占的大重工業資本は有効需要創出政策によって不況から脱出したことだけでは満足せず、より一層の発展を講じた。そして同政策が開始された数年後に過剰資本が現出したにも拘らず、その直後に国家の財政資金撤布に依拠しながら更なる拡大

を目指すという経営体質をもつに至ったのである。

このような経緯の中で引き続きスペンディング・ポリシーに依拠しながら高蓄積を果たしてゆこうとする企業行動は、再び過剰資本を発生せしめる危険性を伴うものであり、それを回避するためにはより一層の財政資金撤布が必要となる。そして国家と独占資本の資金面での結合関係はより強固になり、国家財政を圧迫する要因となるのである。ここに、独占資本側からみた戦時国家独占資本主義への移行および国家財政に対する影響が認められよう。事実、二・二六事件↓馬場財政の開始（一九三六年）以降、それは現実のものとなった。国家による独占資本に対する補強政策は財政資金撤布にとどまらず資金調達・税制面での優遇政策、生産物価格・原材料供給面での支持政策等に拡大し始め、周知のように国家財政は破綻したのである。この過程で三菱重工業がどのような経営状態を呈し、いかなる企業行動を採って国家との癒着を一層強めていったのかを解明することが筆者の次の課題である。