

城山三郎著『中京財界史』の歴史的記述の正誤問題について

著者	安保 邦彦
雑誌名	東邦学誌
巻	38
号	1
ページ	83-88
発行年	2009-06-01
URL	http://id.nii.ac.jp/1532/00000190/

城山三郎著『中京財界史』の歴史的記述の 正誤問題について

安 保 邦 彦

目 次

- 1 研究の狙い
- 2 記述の正誤

1 研究の狙い

『中京財界史』は、作家城山三郎の第一作で中部経済新聞に1955年から約半年にわたって連載され同社から単行本になった。その後、この本は、1994年に文芸春秋社から文庫本となり01年に3,000部を重版した。2008年10月には、名古屋商工会議所が中心となって3,000部を限定復刊した。さらに2009年3月には、2,000部が増刷されるなど高い人気を得ている。

愛知東邦大学地域創造研究所（2002年10月設立、前愛知東邦大学地域ビジネス研究所）では、地域ビジネス研究所発足時に「中部産業史研究部会」で「中京財界史」文庫本を使って読み合わせ会を行ったことがある。私は、2008年末に『中部の産業』－構造変化と起業家たち－を発刊する機会を得た。この頃には気がつかなかったが、この著書は『中京財界史』の後編にも相当する時代を記述している。この本の出版を機会に改めて『中京財界史』を読み返してみたところ、9ヶ所で歴史的記述に誤りではないかと思われる箇所に出くわした。『中京財界史』の発刊が、54年前であり時代的な制

約がありやむを得ないところもあろう。ただ、同書の巻末には引用・参考文献がなく誤りを正そうにも手がかりがないのが欠点である。そこで『中京財界史』の中で明らかに誤りと見られる部分についてその根拠とともに正しいところを列挙してみることにした。

上段の①②・・・が城山三郎の原文、下段はその正誤を問うた文章とそれが正しいとする根拠である

2 記述の正誤

東洋紡績の設立

① p 59、左から3行目、明治16年、渋沢栄一らによって大阪に設立された大阪紡績は、従業員数約三百、紡績機一万五百錠、資本金二十八万円・・・

○設立は明治15年、操業は明治16年、資本金は25万円¹⁾ [1]。

丸三ビール、カブト・ビールの由来

② p 61、左から7行目、その他新しい産業としては、明治十九年、知多郡半田の醸造家、中埜又左衛門がはじめてビールを醸造販売し「丸三ビール」と名づけた。（明治39年に「カブトビール」と改称）・・・

○「丸三ビール」が本格的に販売されたのは、

明治25年、明治18年から19年にかけては試験製造が行われていた段階である。中埜酢店四代目の中埜又左衛門が、明治22年に丸三ビールと名づけて売り出した。明治29年には、丸三麦酒株式会社を設立している。カプト・ビール（漢字は加富登麦酒）と改称したのは、明治31年で明治39年は、甲州財閥の根津嘉一郎に丸三麦酒株式会社を譲渡し、日本第一麦酒株式会社になっている [2, p.29~33.]。

鉄道車輛製造所設立の資本背景

- ③ p103、右から4行目、すばやくこの鉄道ブームに目をつけた奥田は、幸い名古屋が木材集散地であるところから、鉄道車両の製造を思い立ったのである。資本金は、五十万円、事務所を栄町、仮工場を堀内町に設けて操業を始めた。ところが、日本車輛に追い討ちをかけるように、古渡町に株式会社鉄道車輛製造所が設立された。滝系資本が背景である・・・
- 鉄道庁の野田益春、手塚輝雄ら東京の資本が中心である。野田らは、鉄道車輛製造所の設立を名古屋財界に持ちかけたが、まとも名古屋財界の重鎮である奥田正香らが地元資本により日本車輛製造所を設立してしまった。奥田が鉄道車輛製造所の新会社設立目論見書を手にいれ鉄道車両製造所より早く準備を行い操業したのが真相である。設立認可は、鉄道車両製造所が1986年7月24日、日本車輛製造は同年8月18日で鉄道車両製造所のほうが早い [3, p.490~492.]。

豊田式織機株式会社の設立年月

- ④ p191、右から4行目、こうして豊田式織機株式会社は明治三十九年十二月資本金百

万円を以って発足したのであった・・・
○設立は明治40年2月 [10, p.238.]。

下出文庫の発刊物の真偽

- ⑤ p241、右から5行目、二男の隼吉の方は、そのまま純粹に学究の道を進ませることとなった。隼吉は日本社会学会の機関誌として、「日本社会雑誌」の発行をくわだてており、まずこれが下出書店から出版された・・・
- 隼吉は、福沢桃介の片腕であった下出民義の次男であるが、「下出書店」出版物一覧表には「日本社会雑誌」を出版した記録はない。当時、隼吉は、東大の学生でありそうした出版を手がけることができたかどうか疑わしい [4, p.55.]。

下出文庫を閉店した顛末

- ⑥ p270、左から5行目、電気製鋼所の方では、下出義雄が東京の「下出書店」を切り上げて名古屋に戻り、その取締役支配人となった。父民義の意向だった・・・
- 1923（大正12）年9月1日、関東大震災が起り下出書店は、倉庫ともども消滅してしまい廃業を余儀なくされている。下出書店を切り上げたのは、関東大震災が起ったことが大きい [4, p.54.]。

名古屋商工会議所名称変更の年月

- ⑦ p345、左から4行目、七月五日、商業会議所は商工会議所と名をあらためた。
- 名古屋の商業会議所商工会議所と名を改めたのは、昭和3年5月 [5.]。

中京のデトロイト構想における真偽

- ⑧ p353、最後の行から、国産自動車製作の必要は政府も唱えはじめ、名古屋商工会議

所を中心に、自動車工業計画もつくられた。それは大隈鉄工、愛知時計、日本車輛、岡本自転車のグループであり、ここではドイツ製のナッシュを買って各社が分担製作をはじめていた。

p356、冒頭から、大隈・愛知時計・日本車輛・岡本自転車のグループでは昭和七年に試作車二台をつくり「アツタ」と命名、その後日本車輛が継承し、大隈も別個にナッシュの国産化をはかったが、いずれも龍頭蛇尾、そのまま立ち消えとなってしまった。そうした中を豊田では、エンジン、車体と着々製作を進め、純国産車第一号（昭和十年）の誕生へと近づいて行ったのである。

○大隈鐵工所、日本車輛製造、岡本自転車自動車製作所は、1932（昭和7）年2月に乗用車「アツタ」号を2台完成させている。国産車を自力で作ろうとするこの動きは、中京のデトロイト構想と呼ばれ名古屋市が産業振興策として後押しした。名古屋市には、1929（昭和4）年に自動車技術会名古屋支部が設置されており、この年に後の豊田式織機株式会社自動車部長に迎えられた川越庸一と外国車を扱う梁瀬自動車名古屋支店長である堀久が移り住んできた。川越は、後に軸受けなどを作る大同メタル工業を創立している。堀は、自動車技術会名古屋支部長であった。また、長屋富吉が、名古屋市内で車体を製造する名古屋車体を経営していた。

当時、名古屋市が、公用車として米国・ナッシュ社の乗用車を市役所で買い入れたため、堀は、度々大岩勇夫市長を訪問し横浜や大阪に負けないように自動車を作るように進言していた。大岩は、1930年の早春に大隈鉄工所社長の大隈榮一、愛知時計電機社長青木鎌太郎、岡本自転車自動車製

作所社長岡本松蔵、日本車輛製造副社長の秋山正八を招き夕食会を催した。この席には、自動車の分る人ということで、長屋富吉、堀久、川越庸一も同席し大岩に米国に見習って自動車産業を振興し名古屋を中京のデトロイトにしたらと進言した。

こうして出来上がった完成車の1号車は、大岩市長が名古屋市の公用車として購入している。しかし、その後、愛知時計電機は、海軍からの飛行機注文に追われ計画の段階で手をひいてしまう。「名古屋では、このころ、地元の工業力を結集して“アツタ”号と称する自動車がつくられつつあった。日本車両、岡本工業、大隈鉄工、豊田式所織機の四社が協同して製作するもので、日本車両が車体を、岡本工業が車輪を、大隈鉄工が機関部分を、豊田式織機が鋳鋼部品を・・・というように、それぞれの得意分野を分担して、“名古屋のシンボル”を形づくろうとしていた。これには、愛知時計電機も、計器や電装品の製作の面で参加を要請されたが、増大する軍需に手いっぱいという状況に、参加を見合わせたいきさつがあった」[11, p.167~168.]。

一方、大隈、日本車輛、岡本自転車自動車製作所の3社は、30台生産したが、折からの軍需景気で兵器向けの需要が増え次第に車生産から撤退したのが真相である。

「当社は初期の成功により名古屋市北部に荻野工場を建設し、本格的に乗用車の生産に乗り出すことになった。ところが、荻野工場が完成した34年（同9年）から間もなく、日本車輛と岡本自転車が協定の脱退を申し出た。当社は、一旦は単独での自動車生産の続行を決めて準備を進めたが、軍から工作機械の製造命令が下り、さらに国策として満州に同和自動車が創立されるに至

って、ついに計画を断念。当社の自動車生産への進出は、30台のあつた号を送り出した後、夢半ばでついでた」[8, p.43.]、[6]、[9, p.76~77.]。

また、豊田式織機は、アツタ号がフォード社よりかなり高くついたためバスの製作に転向した。しかし、同社では、本業の織機生産が忙しくなりバスは20台で生産を打ち切っている。「このバスはエンジンを前方中央に置き、その右隣りに運転席を設け、フロントガラスが最先端にあるなど、現在のバス型式を採用した斬新なデザインで、「キソコーチ号」と命名され、10年5月には20台を製造し名古屋市電気局（現・名古屋市交通局）に納入した。しかし、この「キソコーチ号」に要した費用があまりにも膨大だったので、採算の見通しが立たず、また一方では紡織機関係が多忙を極めていた時期であったため、製造は中止され、11年4月、自動車部は解散した [10, p.48.]。

結局、大岩勇夫名古屋市長の肝いりで名古屋財界の有力企業が、自動車生産に乗り出したが、軍部の意向がトラック生産のみであり資金負担にも耐えられず織機、飛行機、兵器などの軍需にのめりこみ中京のデトロイト構想は消えていったのが真相である。従って中京財界史でいう、ドイツ製のナッシュは明らかな誤りである。ちなみにナッシュ社は、後のAMC（アリカン・モーターズ・コーポレーション）でありれっきとした米国の自動車会社である。また、アツタ号が2台作られただけとかバスのキソコーチ号の話も出てこない。また、自動車を生産する計画当初の背景や、この計画が消えていった経緯について真相からは程遠いといわざるを得ない [6]。

青木鎌太郎の名古屋商工会議所会頭の就任月

⑨ p386、左から3行目、昭和十一年十一月、青木鎌太郎は（当代）は岡谷惣助（当代）の後を受けて商工会議所会頭に就任、旭会（土着・近在派）の番頭格から、財界全体の番頭格になった・・・

○青木が名古屋商工会議所の十一代会頭になったのは、昭和11年12月、昭和15年10月まで勤めた後、十三代会頭として昭和18年9月から昭和21年1月まで就任している²⁾。

<注>

- 1) 東洋紡績広報部による聞き取り
- 2) 名古屋商工会議所広報部調べ

引用・参考文献

- [1] 『東洋紡績七十年史』東洋紡績七十年史編修委員会、1953年
- [2] 安保邦彦『敷島製パン80年の歩み』敷島製パン、2002年
- [3] 『新修名古屋市史第5巻』名古屋市、2000年
- [4] 森靖雄『名古屋圏における工業近代化期の課題と経過（Ⅱ）』一下出民義・義雄父子の役割を中心に一（東邦学誌第37巻第2号）、2008年
- [5] 名古屋商工会議所90年史、名古屋商工会議所、1971年
- [6] 西川稔『トヨタ博物館紀要第3号』「中京のデトロイト計画について」、1996年
- [7] 安保邦彦『中部の産業』一構造変化と起業家たち一清文堂出版、2008年
- [8] 『オークマ創業100年史』オークマ株式会社、1998年
- [9] 『驀進』100年』日本車輛製造、1997年
- [10] 『豊和工業100年史』豊和工業創立100周年記念事業委員会、2007年

[11] 『愛知時計電機85年史』 愛知時計電機85
年史編纂委員会、1984年

以上

受理日 平成21年3月31日

