

中島飛行機の解体と第二会社

牧 幸 輝

1. はじめに

戦後のいわゆる財閥解体が日本経済史上、最も特筆すべき出来事の一つであることは異論がないであろう。三井、三菱、住友、安田の4大財閥はその規模と影響力から、真っ先に解体を命じられた。この時、この4大財閥と並んで財閥解体の第一次指定を受けた企業がもう1社あった。戦時中、日本最大の航空機メーカーであった中島飛行機株式会社(戦後に富士産業株式会社と改称)である。日本経済史・経営史研究において財閥解体は中心的なテーマとして、4大財閥を中心に豊富な研究蓄積が存在する。ところが、中島飛行機の解体については財閥研究者の関心外とされたためか、十分な研究がなされているとは言い難い¹。中島飛行機に関する研究には、麻島昭一(1985a)(1985b)、高橋泰隆(1988)(2003a)、佐藤達男(2016)などがある。しかし、いずれも戦時期が主対象であるため、戦後の財閥解体については詳しく論じられていない。とりわけ解体後の第二会社の動向に関しては高橋泰隆(1988)がわずかに触れているのみである²。三井や三菱といった財閥については戦後の企業集団論に至

¹ 富士産業解体に関する資料としては、持株会社整理委員会(1951a)『持株会社整理委員会白書—財閥解体は斯く行われた』23-24頁、高石末吉(1971)『覚書終戦財政始末 第14巻 持株会社整理委員会の活動』大蔵財務協会、723-747頁、などがある。

² 麻島昭一(1985a)「戦時体制期の中島飛行機」『経営史学』20巻3号。同(1985b)「第2次大戦末期の中島飛行機」『専修大学経営研究所報』65号、専修大学経営研究所。高橋泰隆(1988)『中島飛行機の研究』日本経済評論社、208-255頁。同(2003a)「戦時下の中島飛行機」『大阪産業大学経済論集』4巻3号、大阪産業大学学会。佐藤達男(2016)『中島飛行機の技術と経営』日本経済評論社

るまで様々な観点で研究が積み重ねられているのに対し、同様に財閥解体の対象となった中島飛行機については研究の空白部分となっているのである。本稿では中島飛行機（富士産業）の解体過程と第二会社について検討し、その特質の一端を明らかにする。

2. 中島飛行機における財閥解体

(1) 富士産業に対する持株会社指定

終戦後の財閥解体措置と企業再建整備は様々な法令、指令が錯綜しており、富士産業の解体、再建もそれに翻弄された。財閥解体措置を担う持株会社整理委員会は、1946年4月20日に持株会社整理委員会令が公布され、同年8月に第1回委員総会を開催し活動を開始した。そして同年9月6日に第一次指定として、株式会社三井本社、株式会社三菱本社、株式会社住友本社、合名会社安田保善社、そして富士産業株式会社の5社を持株会社に指定した³。4大財閥本社が純然たる「持株会社」であったのに対して、事業会社である富士産業が指定されたのはなぜであろうか⁴。そもそも持株会社整理委員会には持株会社の指定基準は規定されていなかった。同委員会令第一条では「持株会社整理委員会ハ企業ノ所有及経営ノ民主化ヲ図ル為本令ノ定ムル所ニ依リ指定セラルル会社（以下持株会社ト称ス）」と規定されており、同委員会が選定した会社がすなわち持株会社とされたのであった。同委員会は「如何なる会社をも選び出して指定することを総理大臣に具申する権限を有して」おり、経済学で使用される「持株会社」の定義とは概念が異なるものだったのである。富士産業が4大財閥と並んで真っ先に指定されたのは持株会社であったからというより、「軍

³ 持株会社の指定は1947年9月の第5次まで行われ、計83社が指定された。三井物産と三菱商事は1946年12月に第3次指定を受けていたが、これとは別に1947年7月3日のGHQ覚書によって解散を命じられた。

⁴ 住友本社は現業部門を有していたため、他の財閥本社とは異なる対応が取られた。持株会社整理委員会（1951a）14、15頁

需産業的性格の最も濃厚であった中島飛行機の後身」だからであった⁵。

(2) 特別扱いされた富士産業の解体

富士産業の解体手続きは、持株会社整理委員会発足以前から始まっている。1945年11月6日付GHQ覚書により、日本政府は4大財閥本社に準じて富士産業の整理を行うべく同社に対して解体計画の提出を求めた。同社は1946年4月15日、第二会社15社を設立する方針を決定し政府に申請した。これはすでに民需転換許可を受けていた太田、宇都宮、大宮、田沼、三鷹、荻窪、岩手、三島の8工場と許可申請中の小泉、前橋、四日市、半田、浜松、大谷、八戸の7工場をそれぞれ分離独立させるというものであった。

ところが政府から小規模会社に分離する計画に反対されたため、15社を一括の統一会社として、後日分離する計画に変更して提出した。しかし、この計画はGHQに認められず、同年4月17日に再び15社分離を基本とする案を提出し原則的な同意を得た⁶。そこで1946年5月20日に政府はGHQに「富士産業株式会社整理案」を提出する。GHQ経済科学局ではアンチ・トラスト・カルテル部が中心になってこれを検討し、富士産業とも打ち合わせを行い、改めてこの最終案を同社案として提出するように求めた。富士産業は再び政府を通して、「富士産業株式会社整理案実施に関する覚書」を提出し、GHQはそれを承けて1946年6月29日付「富士産業株式会社の整理に関する指令」を政府に発出した。この指令では、a) 富士産業株式会社役員全員の更迭、b) 新たに取締役6名、監査役1名の選任、c) 代表取締役1名と取締役2名、監査役1名は日本興業銀行の指名により選任、d) 富士産業株式会社が一割以上の株式をもつ会社の株式は、GHQの許可を得て当該会社の従業員に売却すること、

⁵ 持株会社整理委員会（1951a）11頁。持株会社の株式会社三井本社と株式会社三菱本社は1946年9月30日、株式会社住友本社は1948年2月28日、合名会社安田保善社は1946年9月30日に解散となった。

⁶ 富士重工業株式会社（1984）『富士重工業三十年史』55-56頁

e) 富士産業株式会社が一割以上の株式をもつ会社の株式で従業員に売却されなかった株式及び一割以下の株式をもつ会社の株式は、すべて持株会社整理委員会を通じて他に売却すること、などが求められた。そして、これらの実行のために富士産業は他の制限会社と異なり、GHQ 経済科学局と直接交渉するという特例が適用されたのだった⁷。

その後、1946年9月6日に富士産業が4大財閥とともに持株会社に指定された後も、不動産の処分に関しては持株会社整理委員会の審査を受けていたが、その他の件については依然特別な取り扱いを受けていた。この特例は、1948年3月の過度経済力集中排除法（1947年12月公布）による指定まで続いた⁸。このことは、GHQが富士産業をとりわけ重要視していたことを示している。

(3) 富士産業の12社解体

GHQの直接管理下にあった富士産業は過度経済力集中排除法の指定を受けると、それに基づき再編成計画を立案することになった。しかし、1949年4月に指定を解除されたため、持株会社整理委員会の指導下に最終案を提出することになり、同年4月30日に11社の第二会社設立案（その後既存の東京富士産業株式会社が加わり12社）が企業再建整備法の整備計画として提出された。そして表1のように1950年7、8月に第二会社12社が設立された⁹。

財閥解体措置において、12社にも細かく解体された事例は極めて稀である。中島飛行機とともに戦時中の航空機生産を担った三菱重工業株式会社は、1950年に東日本重工業株式会社、中日本重工業株式会社、西日本重工業株式会社の3社に分割された。日本製鐵株式会社の第二会社は、富士製鐵株式会社、八幡製鐵株式会社、日鐵汽船株式会社、播磨耐火煉瓦株式会社の4社であった。4

⁷ 高石末吉（1971）725-730頁

⁸ 持株会社整理委員会（1951a）23頁。1949年4月28日に同社が過度経済力集中排除法の指定を取り消されると、整備計画は再び持株会社整理委員会令に基づくものとなった。

⁹ 持株会社整理委員会（1951b）『日本財閥とその解体』204頁

表 1 富士産業株式会社第二会社

会社名	代表者 (出身企業)	資本金	旧工場名	本店所在地	主要生産品目	設立年月日
富士工業株式会社	社長 佐久間次郎 (中島)	8,000 万	三鷹工場、太田工場	東京都北多摩郡三鷹町	スクーター、自転車、発動機、化学繊維機器、自動車	1950 年 7 月 13 日
富士精密工業株式会社	専務 新山春雄 (中島)	5,500 万	荻窪工場、浜松工場	東京都杉並区宿町	陸海用内燃機、ミシン、映写機、高級工具	1950 年 7 月 13 日
愛知富士産業株式会社	社長 三竹忍 (中島)	3,800 万	半田工場	愛知県半田市	車輻、バスボデー、織機	1950 年 7 月 15 日
富士自動車工業株式会社	専務 松林敏夫 (中島)	3,000 万	小泉工場	群馬県伊勢崎市	バスボデー	1950 年 7 月 12 日
大富富士工業株式会社 (大富工業株式会社)	専務 中尾晃 (興銀)	2,500 万	大宮工場	埼玉県大宮市	各種内燃機関、軽車輻、土木、農耕機械	1950 年 8 月 7 日
宇都宮車輛株式会社	社長 浜田昇 (中島)	2,200 万	宇都宮工場	栃木県宇都宮市	車輻	1950 年 7 月 20 日
岩手富士産業株式会社	社長 大谷正博 (興銀)	2,000 万	岩手工場、水澤工場 (岩手県)、木崎工場 (群馬県)	岩手県和賀郡黒澤尻町	自動トロコ、山林機械、床板、木工品、製材	1950 年 8 月 1 日
富士機械工業株式会社 (沼津産業株式会社)	社長 加藤健次 (中島)	2,000 万	沼津工場	静岡県沼津市大岡	焼玉エンジン、空気圧縮機	1950 年 7 月 24 日
富士機器株式会社	社長 田中正利 (中島)	1,200 万	前橋工場、大谷工場 (栃木県)	群馬県前橋市	衡器、量器、農機具、自動車部品	1950 年 7 月 18 日
田沼木材工業株式会社	社長 木村久寿 (中島)	500 万	田沼工場	栃木県安蘇郡田沼町	木工品、製材	1950 年 8 月 1 日
株式会社富田機器製作所	社長 木村好太郎 (中島)	500 万	四日市工場	三重県四日市市	漁労機、水産加工機器	1950 年 8 月 4 日
東京富士産業株式会社	社長 藤生富三 (中島)	210 万	-	東京都新宿区	ミシン、自転車、各種エンジン等販売	1950 年 8 月 12 日

(出所)『持株会社整理委員会等文書・富士産業第二会社関係 1』国立公文書館アジア歴史資料センター (A04030434600)。持株会社整理委員会 (1951)『日本財閥とその解体』204 頁

(注 1) 大富工業は設立後に大富富士工業に社名変更。沼津産業は設立後に富士機械工業と社名変更。

(注 2) 田沼木材工業は 1950 年 9 月 30 日に解散が決議された。

(注 3) 松林敏夫は 1933 年東大卒業後、中島飛行機入社。ダイヤモンド社 (1954)『ダイヤモンド会社職員録 全上場会社版 1954 年版』326 頁

(注 4) 加藤健次は 1923 年東京都立工業精密機械科卒業、1927 年中島飛行機東京製作所入所。富士産業三島工場を経て 1950 年 7 月富士機械工業社長就任。帝國製糖株式会社 (1963)『大衆人事録第 16 版全国篇』271 頁

(注 5) 田中正利は東大機械科出身で元中島飛行機技師。大岩敏 (1955)『蚕糸界を荷う 3,000 人 昭和 31 年版』中央蚕糸協会情報部、94 頁

(注 6) 木村久寿は後に富士機械株式会社 (富士機器が 1950 年 7 月に社名変更) 生産部長。産業経済新聞社 (1967)『産経会社年鑑 第 7 版』909 頁

(注 7) 木村好太郎は戦後、山武ハネウエル計器株式会社工務部長、品質部長を務めている経歴から中島飛行機出身と推定した。人事興信所 (1960)『日本職員録 第 8 版』1672 頁

(注 8) 藤生富三は元中島飛行機秘書課長。交詢社 (1944)『日本紳士録 47 版』376 頁

大財閥は持株会社が解散したことで、傘下企業との資本関係は喪失したが、富士産業のように単一企業でこれほどまでに解体されたのは異例であろう¹⁰。

富士産業はなぜ12社にも解体されたのであろうか。すでに見たように、富士産業は政府とのやり取りの過程で、第二会社15社の分離案を提出したが、政府は小規模会社への分離は設立後に経営不振が生じるのを懸念して反対していた。しかし、これはやや奇妙である。企業側が解体を求め、政府がこれに反対するというのは話が逆であろう。企業としては本来ならば極力分割を回避し、組織を維持しようとするはずである。この点について、持株会社整理委員会（1951a）では、「永年対立関係にあった陸海軍系、更には機関、機体、組立等各部門の工場間の調和が困難」で1949年4月30日によく整備計画を提出できたとしている¹¹。高石末吉（1971）によれば、この時の富士産業側の主張は「戦後、傘下の十四工場は、事実上独立して、独立採算性のもとに、経営を行ってきた。その歴史も、今日になっては、長いものといはなければならない。それをいま整理統合しようとするれば、いろいろな悶着が起る。それをかりに収めることができたとしても、その後がうまくゆかないだろう」というものであったという¹²。

しかしながら、この説明は俄に信じ難い。中島飛行機はそれほど愛社精神の欠けた、まとまりの無い会社だったのであろうか。戦時中に陸軍用と海軍用で工場が分けられていたことは、軍部内の対立の結果であって中島社内の問題ではない。それも1943年11月には、陸軍用の武蔵野製作所、海軍用の多摩製作所が統合して武蔵製作所が発足したことで実際にはほぼ解消されている。

中島飛行機の技術者OBによれば、同社は自由な社風であり、組織の内外問わず自由に話し、とりわけ技術論議では先輩後輩も役職も関係なく自由に議論

¹⁰ 三井物産株式会社と三菱商事株式会社は解散した後、元社員によって複数の会社が設立されたが、それは解散命令を受けた結果であり解体とは異なる。

¹¹ 持株会社整理委員会（1951a）23頁

¹² 高石末吉（1971）733頁

する雰囲気であったという。社員は創立者の中島知久平のことを「知久平さん」と呼び、上司に対しても部長、課長ではなく、名前や〇〇オヤジ、〇〇オッサンなどのあだ名で呼び合った。「栄」「誉」エンジンの設計主任だった中川良一は、当時フランスから輸入された小型飛行機プーディシエルに因んでプーさんと呼ばれていた。その社風は官僚的な会社の空気とは全く異なるものであったという¹³。

こうした自由な社風を持つ会社が終戦後に、工場同士で対立したり、自ら会社の解体を積極的に求めたりするとは考えづらいのである。しかも、財閥解体に対して、社員達は4大財閥以上の危機感を抱いていた。なぜなら財閥と異なり、同社は航空機事業一本槍で来た会社であり、航空機生産が禁止された以上、民需転換は全くゼロからのスタートとならざるを得なかったからである¹⁴。そうであれば、むしろ社員は一致団結してこの難局を乗り越えようとするのではないだろうか。それが出来なかった最大の要因は、後述するように経営陣が興銀に支配されてしまったからだと推測出来る。

3. 日本興業銀行と中島飛行機

(1) 草創期中島飛行機の資金調達

よく知られているように中島飛行機は中島家による同族経営、閉鎖的株式所有体制であった。そのため、財閥内に機関銀行を有する三菱重工業や株式公開によって広く社会的資金を調達した日産コンツェルンとは資金調達方法も異なるものとなった¹⁵。

中島飛行機は、海軍機関大尉だった中島知久平が海軍に休職願を出し、1917

¹³ 中川良一、水谷総太郎（1985）『中島飛行機エンジン史』酣燈社、261頁。青木邦弘（1999）『中島戦闘機設計者の回想』光人社、216頁

¹⁴ 山本良造（1946）「財閥解体ノ経過」、富士産業小泉工場従業員組合『機関誌 勞聲』第2号、5頁

¹⁵ 高橋泰隆（1988）38頁

年6月に郷里である群馬県尾島町の養蚕小屋に「飛行機研究所」の看板を掲げたのが始まりである。知久平は同年12月1日に予備役に編入されると同月10日に研究所を同県太田町に移転した¹⁶。この時の創業資金は退官賜金と2万数千円の借入金であったといわれる。この2万数千円を貸し付けたのが神戸の素封家の石川茂兵衛（五代）である。ところが石川が事業に失敗したため、知久平の事業も行き詰まりそうになり、代わって中島を援助することになったのが日本毛織株式会社の川西清兵衛社長であった。石川は日本毛織の大株主だったため、川西は石川家の財産整理を援助する過程で、知久平の航空機事業に関心を持ったのである。飛行機研究所は1918年4月に個人経営の中島飛行機製作所と改称していたが、川西の出資を機に法人組織となり同年5月に合資会社日本飛行機製作所が設立された。資本金75万円のうち、川西が50万円、石川が10万円、知久平は15万円分を出資した。本社は東京市日本橋区上槇町の日本毛織東京支店内に置かれた。

ところがほどなくして、知久平と川西の対立が顕在化した。対立の大きな原因は、知久平が陸軍から受注した五型飛行機20機分の発動機を三井物産に依頼して米国から購入した際に、継続的な受注獲得の見通しのもと、さらに100機分のホールスコット150馬力発動機を発注したことであった。この発動機100台の代金は150万円に上り、資本金の2倍に相当した。さらに、1919年10月の第1回懸賞郵便飛行競技に従業員を総動員させたことで、同月の生産が極端に落ち込んだことが引き金となり、不信を抱いた川西は知久平の社長解任を発表したのである。交渉の過程で川西は、知久平が資金の工面を出来ないことを見越して、3日以内に工場全部を買い取るように要求する。しかし、知久平は陸軍からの航空機納入代金、発動機工場新設のために米国から輸入した機械全部、新田銀行から借り入れた10万円を川西側に渡して、工場の買い戻しに成功した。

¹⁶ 富士重工業株式会社（1984）2-3頁、470頁。この1917年12月10日が中島飛行機の創立記念日とされている。

こうして知久平は川西と訣別し、1919年12月に社名を中島飛行機製作所と再び改称し社長に復帰した。そして、三井物産と提携し、1937年陸軍、1940年海軍の命令によって提携を解消するまで、同社は中島飛行機の販売を担当し、資金的便宜を計るようになった¹⁷。

(2) 中島飛行機の同族経営体制

1925年11月には発動機生産のために東京工場（東京府豊多摩郡井荻町上井草）を新設し、中島家の次男、中島喜代一が工場長に就任した。これに伴い群馬県太田町にあった呑竜工場は太田工場となり、四男の中島乙未平が工場長となった。事業の急拡大によって、1926年には従業員は約630名に増加した¹⁸。

1931年12月15日に合資会社中島飛行機製作所は、資本金600万円の中島飛行機株式会社と改組された。社長には中島喜代一、副社長には中島乙未平が就任した。この頃、知久平は1930年2月に衆議院選挙に群馬一区から立候補し、最高位で当選していた。1931年12月13日には犬養内閣の商工政務次官に就任しており、会社の実務は弟達に任せることになった。その後は事業拡大に伴い、1933年2月に資本金900万円、1934年2月1,200万円、1937年3月2,000万円、1938年11月には5,000万円と増資していった¹⁹。

ではこの期間の株主構成はどうなっていたのであろうか。1931年12月の株式会社改組時には、知久平51.53%、喜代一17.03%、門吉（中島家三男）13.76%、乙未平13.56%、忠平（中島家五男）3.24%、その他0.88%となっており、中島家で99.12%を占めていた。この状態は終戦までほぼ変わっておらず、終戦直後の富士産業の株主構成は知久平51.48%、喜代一17.89%、門吉

¹⁷ 富士重工業株式会社（1984）4-7頁。森川英正（1980）『日本型経営の展開』東洋経済新報社、123-126頁。高橋泰隆（2003b）『中島知久平』日本経済評論社、144-147頁

¹⁸ 富士重工業株式会社（1984）7-11頁。東京工場は終戦後、富士精密工業株式会社の東京工場となる。

¹⁹ 富士重工業株式会社（1984）25頁、472頁

13.75%、乙未平 13.55%、忠平 3.24%、そして栗原甚吾 0.04%、佐久間一郎 0.04%、木村権四郎 0.02%であった²⁰。中島 5 兄弟で 99.9%の株式を所有していた。中島飛行機は完全なる中島家の同族経営、閉鎖的株式所有体制となっていた。

(3) 戦時期における興銀融資の拡大

1943 年に軍需会社制度が実施され、中島飛行機を含む 150 社が第一次指定された。それに合わせて、軍需融資指定金融機関制度が始まり、1945 年 3 月に施行された軍需金融等特別措置法では一社一行体制が求められた。その結果、財閥系企業で機関銀行と日本興業銀行を共同指定していたものの多くが機関銀行を指定とした。興銀の大口融資先は航空機メーカーや新興コンツェルン、製鉄会社などの独立系企業が占めることになった。系列銀行を有しない非財閥系の軍需会社にとっては、興銀依存度が高まることは必然であった²¹。戦争の進展につれて航空機増産が至上命令となる中、興銀の中島飛行機に対する融資は膨れ上がっていった。中島飛行機向け融資残高は、終戦時には興銀の総融資残高の 17.8%と圧倒的に大きな割合を占めるに至った（表 2）。中島飛行機の戦後処理は、興銀にとって死活問題となったのである。

戦争末期の 1944 年 4 月に中島飛行機は第一軍需工廠に指定された。これは民有国営の形態で、中島飛行機が土地、建物、設備等を第一軍需工廠に貸し出し、軍需省がその使用料と資本金 5,000 万円に対する 7 分の配当を支払うというものであった。第一軍需工廠長官は中島喜代一、技術部長に中島乙未平が就任したが、主要な幹部は陸海軍から派遣された²²。軍需工廠として国営化され

²⁰ 持株会社整理委員会（1951c）『日本財閥とその解体 資料』30頁。麻島昭一（1985a）17頁

²¹ 日本興業銀行（1957）『日本興業銀行五十年史』593頁。設備資金よりも運転資金に対する需要が圧倒的に高かったことも財閥系機関銀行が指定された要因であった。

²² 渡部一英（1997）『日本の飛行機王 中島知久平』光人社、434-437頁。法人としての中島飛行機株式会社は事業を休止し、新たな役員として取締役社長中島知久平、取締役兼中島忠平、木村権四郎、監査役中島門吉が就任した。なお、第一軍需工廠は軍需省廃止に伴い1945年8月26日に解散した。

たのは事実上、中島飛行機だけである。同族経営であり、債権者も興銀に限られるため、反発や摩擦を抑えやすいとみなされたのであった²³。

表2 終戦時における興銀の大口融資先

順位	融資先	融資残高(千円)	融資総残高割合 (%)
1	中島飛行機	2,604,100	17.8%
2	産業設備営団	711,605	4.9%
3	船舶運営会	420,000	2.9%
4	大同製鋼	378,611	2.6%
5	愛知航空機	355,944	2.4%
6	日本曹達	355,502	2.4%
7	帝國鋳業開発	352,951	2.4%
8	日本製鐵	288,504	2.0%
9	日本発送電	285,650	1.9%
10	日立航空機	251,835	1.7%
11	立川飛行機	236,056	1.6%
12	理研工業	228,555	1.6%
13	鐘淵工業	228,102	1.6%
14	日本國際航空工業	225,525	1.5%
15	川西航空機	222,000	1.5%
16	日立製作所	207,600	1.4%
17	日室海南興業	172,650	1.2%
18	日本窒素肥料	148,667	1.0%
19	日産重工業	142,000	1.0%
20	鐘淵ゲーゼル工業	141,414	1.0%
21	日本鋳業	120,650	0.8%
22	倉敷航空化工	117,638	0.8%
23	帝國燃料興業	117,000	0.8%
24	山下汽船	113,499	0.8%
25	日室燃料工業	109,000	0.7%
26	大阪商船	108,205	0.7%
27	不二越鋼材工業	104,000	0.7%
28	日本光学工業	100,250	0.7%
29	三菱銀行(三菱重工業)	100,000	0.7%

(出所) 日本興業銀行(1957)『日本興業銀行五十年史』596頁より作成

(注1) 融資残高1億円以上の融資先(命令融資を含む)

(注2) 融資総残高は146億6,500万円

²³ 麻島昭一(1985b)6頁。高橋泰隆(1988)38頁。川西航空機株式会社は1945年7月9日に第二軍需工廠とされたが、終戦により機能しなかった。

(4) 戦後の興銀支配

終戦後の1945年8月16日、中島飛行機株式会社は社名を富士産業株式会社と変更し、8月22日の役員会で中島乙未平が社長に就任した。翌月には本社は東京・丸の内の興銀内に置かれた。これは富士産業の再建が債権者である興銀主導で行われることを示している。同年11月15日には役員を入れ替え、取締役社長中島乙未平、取締役三竹忍、佐久間次郎、田中正利、新山春雄、浜田昇、山本良造、藤生富三、大坪龍夫、監査役木村権四郎が選任された。この時のメンバーは中島乙未平以下ほとんどが中島出身者であった。ところが既述のように、1946年6月29日にGHQは社長以下4名の役員を興銀から選任するよう指示した。そこで1946年7月10日に、新たに取締役社長野村清臣（興銀推薦）、取締役戸澤栄一（興銀）、小口彦七（興銀）、中島喜代一（元中島飛行機社長）、栗原甚吾（元中島飛行機取締役）、渋沢金蔵（貴族院議員）、監査役に廣田佐次郎（興銀）が選任された²⁴。渋沢金蔵は群馬県太田町出身の貴族院議員で中島知久平と関係が深い人物である²⁵。この時点で役員は興銀側4名、中島側3名となり、経営陣は社長を含め興銀主体となったのである。

さらにその後、中島喜代一は1947年7月20日に死去、栗原甚吾は過度経済力集中排除法の財閥関係役員該当者として1948年6月に解任、渋沢金蔵は1949年9月11日に死去したため、興銀から2名を補充され、1949年9月末には野村清臣、小口彦七、戸澤英一、榊原國雄、廣田佐次郎の5名となった²⁶。中島知久平は終戦直後の1945年8月17日に軍需大臣、その後軍需省が廃止されて商工大臣に任命されるが、同年12月にA級戦犯として逮捕命令が出され、翌年1月には公職追放、1949年10月29日に死去した²⁷。旧中島飛行機の声

²⁴ 渡部一英（1997）437-439頁。富士重工業株式会社（1984）54-56頁

²⁵ 富岡牛末（1977）『金山太田誌』歴史図書社、361頁。衆議院・参議院（1960）『議会制度七十年史 第1』大蔵省印刷局、196頁

²⁶ 持株会社整理委員会（1951b）203頁

²⁷ 富士重工業株式会社（1984）474、475頁。知久平は疾病のため逮捕は猶予されるが、戦犯指定が解除される1947年9月まで自宅拘禁となった。

を代弁できる人物はいなくなり、富士産業は完全に興銀に支配される形となったのである。以上見たように、富士産業の解体過程でGHQや持株会社整理委員会との交渉窓口となったのは興銀側の人間であったと考えられる。富士産業の12社解体は、富士産業の主張というより、興銀の意向が反映されていたといえよう。

ではなぜ、興銀は小規模会社への分割を求めたのであろうか。考えられる理由は債権回収のためである。戦時中、航空機工業一本槍で拡大した中島飛行機は、財閥系企業のような多角的な事業を有しておらず、民需転換に多大な困難が予想された²⁸。疎開工場を含めた生産拠点は、東北から関東、東海、北陸にまで数十箇所及んだ。終戦後、工場ごとに行われた民需生産は統一性のない種種雑多な事業内容となっている。そのため、主要な工場単位で分離させ、第二会社を設立した方が各事業の将来性、採算性を明白に出来、資産売却などによる債権回収が容易になると判断したのであろう²⁹。実際、荻窪工場と浜松工場を母体とする富士精密工業株式会社は1951年4月にブリヂストンタイヤ株式会社の石橋正二郎に売却されたのだった³⁰。

4. 富士産業の第二会社—小山悌と栗原甚吾に着目して—

富士産業の企業再建整備法に基づく最終的な整備計画は、1949年4月に持株会社整理委員会に提出され1950年5月31日に認可された。続いて1950年7月から8月にかけて、富士産業が固定資産と棚卸資産を現物出資し、11社の第二会社が設立された³¹。また、既存の東京富士産業株式会社（業務課を

²⁸ 山本良造（1946）5頁

²⁹ これについて佐藤達男は「新興企業中島飛行機には遠心力が働き、財閥の一部門であった伝統企業三菱重工業には求心力が働いた」と表現している。興銀にとっては富士産業の経営再建よりも、債権回収が最優先事項であった。これこそ三菱重工業と大きく異なる点であろう。佐藤達男（2016）244頁

³⁰ 1954年4月に富士精密工業株式会社とプリンス自動車工業株式会社は合併した。1961年12月には浜松工場が分離独立し、リズムフレンド製造株式会社となった。プリンス自動車販売株式会社（1965）『プリンスのあゆみ』1-4頁

³¹ 高石末吉（1971）732-736頁

分離独立して設立した商事会社) に対しても土地と現金を出資した³²。この12社の分離独立によって富士産業は解体となった³³。その後これら第二会社の内、1953年7月に富士工業株式会社、富士自動車工業株式会社、大宮富士工業株式会社、東京富士産業株式会社、宇都宮車輛株式会社の5社が出資して富士重工業株式会社が設立される。さらに1955年4月に富士重工業が5社を吸収合併する形となり、富士産業の「大同団結という宿願を果たした」のであった³⁴。

本章ではこれら第二会社の一つである岩手富士産業株式会社及び「第三会社」であった栃木富士産業株式会社に焦点を当てる。この2社はこれまで個別に取り上げられることがほぼ無かったが、中島飛行機の戦後史を語る上で等閑視できないと思われるからである。

(1) 小山悌と岩手富士産業

第二会社の中で岩手富士産業株式会社を取り上げた理由は、富士重工業の設立に加わっておらず、その動静がほとんど明らかになっていないこと、そして中島飛行機を代表する設計技師であった小山悌がいたためである。小山は宮城県出身で東北帝国大学工学部機械科卒業後、1926年に中島飛行機太田製作所へ入所、陸軍機の「隼」「疾風」「呑竜」「鍾馗」などを設計し、太田製作所技師長、三鷹研究所副所長を務めた³⁵。岩手富士産業には小山を筆頭に優秀な設計技師達が在籍していた。彼らは戦時中の疎開で岩手に移り、戦後も引き続き

³² 東京富士産業株式会社は1948年7月2日に富士産業の業務課を独立させ、商事会社として資本金100万円で設立された。富士重工業株式会社 (1984) 475頁

³³ なお、もともとの富士産業株式会社は整理業務を続けていたが、企業再建整備法による再建整備が完了したことを受け、1956年9月に残余資産をもって富士商工株式会社に吸収合併された。さらに富士商工は1960年10月に富士重工業株式会社に吸収合併され、これによって富士重工業は太田飛行場の用地123万8,000㎡をはじめ、132万7,600㎡の用地を使用可能となった。この旧中島飛行機の残余資産を取得した意義は、富士重工業のその後の事業展開にとって計り知れないほど大きなものであったという。富士重工業株式会社 (1984) 92頁、114頁、478頁

³⁴ 富士重工業株式会社 (1984) 60頁、70-75頁

³⁵ 鈴木五郎 (2014) 『不滅の戦闘機 疾風』潮書房光人社、95-96頁。因みに日本のロケット開発の父として知られる糸川英夫は中島飛行機出身で小山の部下であった。

残ったのである。岩手富士産業に限らず、富士産業の人材は終戦時の所属がほとんどそのまま戦後も継続されたように見える。こうした有能な技術者を再び東京に結集させれば、富士重工業の発展にも寄与したと思われるがそうはならなかった。これは3社に分割された後、再結集した三菱重工業とは異なっている点でもある。

①中島飛行機黒沢尻製作所

岩手富士産業の前身となる富士産業岩手工場は、戦争末期に中島飛行機の疎開工場として岩手県黒沢尻町（現北上市）に黒沢尻製作所として建設された。岩手県への疎開の中心となったのは三鷹研究所である。同所は1941年12月に武蔵野製作所の南側に60万坪の広大な用地を確保し建設が始まった。この研究所には1944年4月に東京製作所の陸海軍発動機の試作部門と太田製作所陸軍機体研究部門が移転した。1945年3月頃に機体研究部門が黒沢尻製作所に疎開したのだった³⁶。疎開は一箇所そのまま移るわけではなく、岩手県黒沢尻町と水沢町周辺の鉄道に沿った10箇所ほどの町村に職場別に分散し、遠い所は秋田県にも及んだという。三鷹研究所は中島飛行機の総合技術センターにする意図があったとされ、小山悌技師長をはじめ、森重信設計部長、松田敏夫、青木邦弘、内藤文治など陸軍機設計の主力がそのまま岩手に移った³⁷。1945年4月に第一軍需工廠が設置されると、黒沢尻製作所は第二十一製造廠となり小山が廠長となった³⁸。

³⁶ 戦後、三鷹研究所の用地は約55万坪が国際基督教大学に売却され、残り約5万坪が富士重工業三鷹製作所となっている。富士重工業株式会社（1984）40頁

³⁷ 森重信は大阪出身で海軍艦政本部から1930年に中島飛行機に入社、終戦時は三鷹研究所製造部長だった。青木邦弘は神奈川県出身で1935年に太田製作所へ入所、三鷹研究所設計部長を務め、キ-87の設計を担った。内藤文治は群馬県出身で1933年太田製作所へ入所、三鷹研究所計画課長を務め荷重関係を担当した。せきれい社（1954）『航空情報』31号、51頁。潮書房光人新社（1961）『丸』14巻12号、29頁

³⁸ 青木邦弘（1999）169-172頁、198-200頁、215頁。富士重工業株式会社（1984）39頁、48頁。しかし、建設中に終戦を迎えたためほとんど生産実績はなかった。

②岩手富士産業の設立

終戦後、第二十一製造廠は富士産業岩手工場となり、1950年8月1日に岩手富士産業株式会社として分離独立した。1952年時点で資本金2,000万円、富士産業が現物出資により発行株式40万株全てを保有した。従業員は約250人で、役員は取締役社長大谷正博、専務取締役松田敏夫³⁹、常務取締役青木邦弘、取締役内藤文治、一條正夫、細井寿太郎、監査役森重信であった。小山悌は顧問となった。社長の大谷正博は、興銀出身で日興証券役員を務めた人物である⁴⁰。興銀は富士産業本体のみならず、第二会社にも役員を派遣して、経営を掌握しようとした。

同社の第一期営業報告書によれば、主力事業として国鉄の自動トロリー、林野庁の集材機、床板部門の売上げが伸び、約150万円の利益を上げたものの、他部門が損失を抱えたため、第一期の売上げは5,526万3,330円、当期純損失34万2,379円であった。主な売上先としては、金属部門が熊本営林局、名古屋鉄道株式会社、秩父鉄道株式会社、札幌鉄道局、茅沼鉱山、宇都宮車輛株式会社、東京富士産業などがある。木材部門は、床板が矢島工業株式会社、富士自動車、藤田千代松、図南商会、昭和工業株式会社、製材品が豊國建設、日本電気株式会社、富士機器などであった。富士産業第二会社との取引もあるものの、ほとんどは無関係の企業である。借入金は短期借入金670万1,017円（内訳、日本興業銀行660万1,017円、岩手殖産銀行10万円）、長期借入金は復興金融金庫646万2,000円となっている⁴¹。

1953年7月の富士重工業の設立、1955年4月の同社による第二会社5社の吸収合併（6社大同団結）にあたっては、岩手富士産業もいずれ参画するとい

³⁹ 松田敏夫は元中島飛行機統制課長。朝日新聞社（1943）『朝日年鑑 昭和19年』288頁

⁴⁰ 岩手富士産業株式会社（1950）『第一期営業報告書』1950年8月-12月、『持株会社整理委員会等文書・富士産業・第二会社関係2』国立公文書館アジア歴史資料センター（A04030434800）227-259頁/総頁277。人事興信所（1957）『日本職員録 昭和27年版』44頁。人事興信所（1951）『人事興信録 第16版上』お49頁

⁴¹ 岩手富士産業株式会社（1950）227-259頁/総頁277

う見方があった。富士重工業は設立当初から航空機事業を再開しており、小山をはじめとした航空技術者の活躍が期待されたのである。しかし、そうはならなかった。岩手富士産業では資本金を1953年1月に2,200万円（富士産業現物出資）、1954年3月に5,000万円に増資し12万株を公募している。この公募は富士重工業への合併が無くなったからであろう。1957年6月時点で岩手富士産業の資本金は5,000万円、既発行株数は100万株、大株主は林野共済会74,000株（7.4%）、富士重工業70,000株（7%）、小山悌42,400株（4.24%）、石井愛40,000株（4%）、松田敏夫33,000株（3.3%）、青木邦弘32,000株（3.2%）であった。富士重工業の持分は7%に過ぎず、小山悌などの役員が個人株主となっている。同社は富士重工業の大同団結には加わらず、独自の道を歩むことになった⁴²。岩手富士産業が富士重工業に合併されなかった理由は、主力事業が林業機械であったためであろう⁴³。興銀の支配下で富士重工業は自動車と航空機を事業の柱にすることを決めていたが、岩手富士産業の航空技術者の存在は富士重工業への合併にはつながらなかった。

小山自身はなぜ富士重工業に行かなかったのであろうか。一つには公職追放の影響がある。そのため、当初は岩手富士産業の取締役にもなっておらず、1952年に追放解除となってから取締役に就任した。もう一つの理由は小山の次のような考えによる。

「日本の国力回復の基は、まず森林の開発であると思ったのです。また、私自身そうした仕事が好きだったこともあるでしょうか」、「われわれの設計した飛行機で、亡くなった方もたくさんあることを思うと、いまさらキ27がよかったとかキ84がどうだったと書く気にはなりません」と述べている。小山にイ

⁴² 日本証券投資協会（1957）『第二市場株式要覧 昭和32年新訂版』90頁。日証出版社（1957）『株式足取表 昭和32年春期版』37頁

⁴³ 1957年時点で製品は集材機、ケーブルクレーン、トラクター、木工品等でそのうち集材機とクレーンで売上げの8割を占めている。林野庁や建設局などの官需が中心であった。1956年の売上げは約3億6,700万円、利益1,620万円であった。日証出版社（1957）37頁

インタビューした作家の鈴木五郎は、「小山梯以下の設計者たちは、自らの功をほとんど発表しないし弁明もしない。これは他のメーカーとは大きく異なるところで、創立者・中島知久平の気風を正しく受け継いでいるといえよう」と述べている⁴⁴。小山は、1963年には『チェーンソー（動力鋸）による伐木造材作業、並に集材機作業の工期に関する研究』と題する論文によって東京大学から農学博士号を授与され、その後も林業機械の開発に従事した。1982年8月25日に亡くなり、翌月、元林業機械化協会会長として従五位に叙された⁴⁵。

(2) 「第三会社」としての栃木富士産業—栗原甚吾と中島家—

栃木富士産業は富士産業の第二会社ではない。それにもかかわらずこれを取り上げるのは、同社が中島飛行機の大幹部であった栗原甚吾によって設立され、富士産業の「第三会社」と言い得る特質を有していたからである。

①創業者、栗原甚吾

1890年に熊本県で出生した栗原甚吾は、熊本工業学校機械科卒業後、造船技術者を目指し1909年に呉海軍工廠に入廠、職工として造機部に配属された。しかし、工廠内の学歴格差を目の辺りにして一念発起し、1912年に東北帝国大学工学部専門部機械工学科に入学した。在学中に航空機への関心を深め、1915年に横須賀海軍工廠の造機械部に入廠、飛行機発動機部に配属され、航空機エンジン製作に携わった⁴⁶。この頃、中島知久平は横須賀海軍工廠飛行機工場長であった。知久平は1917年2月頃から密かに栗原に会い、民間航空機工場計画への協力を求めた。その後、栗原は造機部内から工具を送り込む役割を果たすことになる⁴⁷。知久平が1917年5月に群馬県尾島町で飛行機研究所

⁴⁴ 鈴木五郎（2014）259頁、266頁。これは三菱重工業の堀越二郎や川崎航空機の土井武夫らのことを念頭においたものである。

⁴⁵ 「叙位叙勲」『読売新聞』1982年9月22日

⁴⁶ 栃木富士産業株式会社（1982）『栃木富士三十年のあゆみ』18頁

⁴⁷ 渡部一英（1997）160頁

を立ち上げた時に参加したのが中島飛行機の創業メンバーである。メンバーは栗原の他に佐久間一郎（海軍工廠造機部出身）、佐々木源蔵（海軍工廠造機部出身）、奥井定次郎（海軍工廠飛行機工場出身）、中島門吉（知久平の弟）、石川輝次（陸軍砲兵工廠出身）の6名であった。この内、佐久間と佐々木は栗原が声をかけた人物である。栗原が知久平からいかに信頼されていたかがわかる。栗原と佐久間はその後も知久平を支え、中島飛行機で「元老」と呼ばれるほどの大幹部となる⁴⁸。

中島飛行機製作所が1931年12月に株式会社化され中島飛行機株式会社となると、栗原は監査役に就任した。その後、1935年10月には取締役となり製作部長、1939年8月太田製作所長、1943年11月宇都宮製作所長、1945年4月第一軍需工廠第四製造廠廠長（軍需省軍需官）を歴任した⁴⁹。

②中島飛行機宇都宮製作所栃木分工場

1941年10月、陸軍の要請を受けた中島飛行機は太田製作所の分工場として鋳金部品を生産する目的で敷地約8万2,000坪、建坪1万2,000坪の宇都宮製作所の建設を計画した。ところが同年12月に太平洋戦争が勃発すると、飛行場を含む敷地約150万坪、建坪約8万9,000坪という大規模工場へと計画が変更され、同時に宇都宮製作所の部品工場として大田原工場と栃木分工場を建設することになった。栗原は宇都宮製作所の建設委員長となり、工場稼働後は所長に就任した。栃木分工場は1944年4月に操業開始し、栃木分工場長は一等技師の大野陽、副長は二等技師の井滝彦三郎が任命された。1945年4月に中島飛行機が第一軍需工廠となると、宇都宮製作所は第四製造廠、栃木分工場は第四製造廠栃木分廠（皇国第4184工場）となり、栗原が廠長、井滝彦三郎が

⁴⁸ 高橋泰隆（1988）25-27頁

⁴⁹ 栃木富士産業株式会社（2002）『栃木富士産業50年史』18頁。富士重工業株式会社（1984）2-3頁。栗原は戦後、栃木県の鬼怒川製紙株式会社、大谷石材工業株式会社の社長も務めている。紙業興信録刊行会（1951）『紙業興信録1951年度版』紙之新聞社、7頁。人事興信所（1957）『人事興信録第19版上』く之部42頁

分廠長に任命された。終戦時の宇都宮製作所の人員は27,153人（内動員学徒8,862人）、その内、栃木分工場の従業員は1,179人であった⁵⁰。

③ 栃木富士産業の設立

宇都宮製作所は戦後、富士産業宇都宮工場となり、1945年10月19日には第1次計画による民需転換許可を受け、1946年5月には鉄道車両の製造と修理も許可された。同年7月には宇都宮工場長に浜田昇、栃木分工場長には井滝彦三郎が就任した。1950年7月には企業再建整備法に基づく第二会社として、宇都宮工場の生産部門は宇都宮車輛株式会社として分離独立した。栃木分工場は宇都宮工場整理部の管轄下で1951年9月のサンフランシスコ講和条約調印まで、賠償指定管理保全工場となった⁵¹。

栗原は1946年7月に富士産業株式会社の取締役となり、本社・整理第2部の担当となったが、1948年6月に中島飛行機時代の役員の経歴が過度経済力集中排除法に抵触するとして取締役を解任された⁵²。1951年になり富士産業の債務清算業務に目処がついた頃、栗原は宇都宮工場整理部の人員を収容するための新会社設立を計画する。そして1951年8月16日から清算処分対象となっていた栃木分工場の土地、建物の一部を借り受け、少数の人員とともに事業を開始した。帝国製麻株式会社鹿沼工場から糸捲機のポピンシャフト、岩手富士産業からボルト類の受注生産を行い、1951年9月1日付で栃木富士産業株式会社設立趣意書を作成した。その後、栃木分工場の土地、建物の一部を購入し、大谷工場、宇都宮工場、大田原分工場などから工作機械を購入し、1952年6月30日に栃木富士産業株式会社を設立したのだった⁵³。

栃木富士産業は払込資本金500万円、役員は取締役社長に栗原甚吾、常務取

⁵⁰ 栃木富士産業株式会社（1982）24-26頁

⁵¹ 栃木富士産業株式会社（1982）26-27頁。浜田は中島飛行機で木材部品工場長などを務めた。帝国飛行協会（1930）『航空年鑑』278頁

⁵² 栃木富士産業株式会社（2002）20頁

⁵³ 栃木富士産業株式会社（1982）27-28頁

締役川島利郎⁵⁴（中島出身）、取締役到大越芳夫（中島出身）⁵⁵、中島乙未平（中島出身）、寺田八十二、浜田昇（中島出身）、山本良造（中島出身）が就任した。監査役は秋葉哲、大野陽⁵⁶が就任した。発足当初の人員は役員含めて38名で、取締役7名の内、栗原を含む6名が中島出身者であった⁵⁷。浜田昇は宇都宮車輛株式会社の社長でもある。栃木分工場が分離独立しても宇都宮車輛との関係は保たれていた。

栃木富士産業は旧中島飛行機の土地、建物、機械の一部を引き継ぎ、中島出身者を役員、従業員として受け入れており、富士産業の「第三会社」と言い得る企業であった。社名に「富士産業」と付いているのも栗原のそうした気持ちが反映されていよう。そして最も注目されるのが中島乙未平の存在である。乙未平は知久平の2番目の弟であり、中島飛行機では社長の喜代一に次ぐ副社長の地位にあった。戦後、富士産業が発足すると初代社長に就任したが1946年7月に辞任していた。栗原は中島家に多大な恩義を感じていたはずである。1947年7月には喜代一が死去し、1949年10月には知久平が死去していた。残った乙未平に対して、最大限の恩返しをしようとしたのであろう。乙未平は1975年まで取締役を務め、その後は1983年まで相談役として在籍した。財閥家族として追放された中島家は「第三会社」である栃木富士産業で命脈を保っていたのである⁵⁸。そして、栃木富士産業にとっても乙未平の存在は会社の信

⁵⁴ 桐生高等工業学校（1940）『桐生高等工業学校一覧 自昭和14年至昭和15年』186頁

⁵⁵ 大越は中島飛行機でジェットエンジンの開発を担った技師である。大越は1953年10月に東京都三鷹市に三鷹富士産業株式会社（資本金200万円）を設立し、水冷エンジンによる軽三輪自動車ムサシ号を製造した。同社は富士精密工業の近傍にあった。通商産業省重工業局自動車課（1958）『日本の自動車工業 1958年版』312頁。特殊鋼倶楽部（1957）『特殊鋼』58号、112頁

⁵⁶ 大野陽は栃木県の鬼怒川製紙株式会社の経営者。後に栗原は同社の社長に就任している。紙業新聞社（1948）『紙業年鑑 昭和23年版』581頁。新聞聯合ニューズ東京本社（1958）『新日本大系』107頁

⁵⁷ 栃木富士産業株式会社（2002）22-23頁、196頁

⁵⁸ 持株会社整理委員会は1947年2月22日に財閥家族を決定し、1947年3月14日内閣告示第十号で56名が指定された。中島家は知久平、喜代一、門吉、乙未平、忠平の5人が指定された。財閥家族の指定は1951年7月の持株会社整理委員会令の廃止まで続いた。持株会社整理委員会（1951a）38、39頁

用や知名度向上に少なからず寄与したと考えられる。

④ 栃木富士産業の資本と経営

栃木富士産業は設立にあたって、富士産業から 182 台の機械の払い下げを受けた。これらは、グリーソン、マージ、ミルウォーキー、シンシナティ、フィールドなど外国製の精密な機械が多く、栃木富士産業のその後の生産を支えた。会社設立当初の 1952 年 7 月の受注は、昭和部品株式会社からダットサン部品（シャフト、ギアなど）40 万円、本田技研工業株式会社から二輪車のミッション部品 30 万円、岩手富士産業から国鉄の保線用自動トロッコのミッション 80 万円、高崎冶金工業株式会社から靱摺機部品 6 万円、合計 156 万円であった。その後、スミダ発動機株式会社からオートバイエンジン、ホープ商会（ホープ自動車）からオート三輪のエンジンの設計、生産を受注した。1954 年 3 月からは富士産業の第二会社である富士精密工業株式会社との取引を開始した。栃木富士産業の所有する機械類と富士精密工業荻窪工場の機械類は同種が多く、自動車エンジンのミッション、クランクシャフトなどを受注した。1955 年 6 月には富士精密工業向けのロケット部品も受注した⁵⁹。1957 年の売上げは約 1 億 1 千万円、従業員は 218 人であった。資本金は 1,000 万円 で株主数 28、大株主は栗原甚吾 3,500 株、寺田八十二 3,200 株、中島乙未平 2,200 株となっている⁶⁰。取引銀行は足利銀行、日本勧業銀行であった。

1965 年には資本金 2 億円、売上高 4 億 6,500 万円にまで拡大した。売上げの 7 割強はプリンス自動車工業株式会社（旧富士精密工業）向けで、他は富士重工業、日野自動車株式会社、防衛庁などである。自動車部品が約 8 割、航空機部品が約 1 割となっている⁶¹。

⁵⁹ 栃木富士産業株式会社（2002）23-25頁、30頁

⁶⁰ 帝国興信所（1957）『帝国銀行・会社要録第38版』12頁。寺田八十二の素性ははっきりしないが、大阪の繊維問屋と推測される。東亜興信所（1950）『商工信用録 近畿版 昭和25年度』181頁、によれば寺田は株式会社百又（資本金500万円）を経営していた。

⁶¹ 実業之世界社（1965）『実業の世界』62巻1号、160頁

5. おわりに

戦後の財閥解体において、中島飛行機は4大財閥とともに真っ先に解体の対象となった。解体手続きは財閥とは異なりGHQが直接関与するという特別扱いがなされた。4大財閥においては、財閥解体によって内部昇進による経営者の交代が行われたことは周知の通りである。しかし中島飛行機では中島家が追放された結果、経営陣は興銀に支配される形となった。他の財閥系企業が3、4社程度の解体に終わったのに対し、最終的に12社に解体されたことも異例であった⁶²。中島飛行機は「財閥」や「新興コンツェルン」とは形態が異なるとされるが、皮肉にも“財閥解体”の影響を最も大きく受けた企業といえよう⁶³。

第二会社の岩手富士産業には、小山悌をはじめとした優秀な技術者が在籍していたが、彼らが富士重工業で航空機や自動車事業に関わることはなかった。戦争末期の疎開によって事実上、人材も解体されたのだった。小山らは自ら会社に出資し、林業機械という新たな分野で自立の道を歩んでいった⁶⁴。他方で、興銀の影響力が及ばない「第三会社」の栃木富士産業では、旧中島飛行機のメンバーが結集し、富士産業第二会社との取引関係を深めていった。栗原甚吾は中島乙未平を庇護し、中島家への恩義に報いた。中島家は栃木富士産業において命脈を保ったが、富士重工業の大同団結にあたって、乙未平が求心力として役割を果たすことは最早なかった。

以上

⁶² 政府が小規模会社への分離を経営安定化の観点から反対していたことは強調されてよい。政府は企業再建を優先しようとしたものの、GHQと興銀に押し切られたのである。

⁶³ 麻島昭一(1985a) 33頁

⁶⁴ 岩手富士産業株式会社は1980年にイワフジ工業株式会社と社名変更し、2007年からは新明和工業株式会社のグループ会社となった。新明和工業はかつての川西航空機である。川西航空機は中島知久平が袂を分かつことになった川西清兵衛が、その後設立した航空機メーカーである。

〈参考文献〉

- 青木邦弘 (1999) 『中島戦闘機設計者の回想』 光人社
- 麻島昭一 (1985a) 「戦時体制期中の中島飛行機」『経営史学』20 卷 3 号
- 同 (1985b) 「第 2 次大戦末期の中島飛行機」『専修大学経営研究所報』65 号、専修大学経営研究所
- 朝日新聞社 (1943) 『朝日年鑑 昭和 19 年』
- 岩手富士産業株式会社 (1950) 『第一期営業報告書』1950 年 8 月 -12 月『持株会社整理委員会等文書・富士産業・第二会社関係 2』国立公文書館アジア歴史資料センター (A04030434800)
- 潮書房光人新社 (1961) 『丸』14 卷 12 号
- 大岩鉦 (1955) 『蚕糸界を荷う 3,000 人 昭和 31 年版』中央蚕糸協会情報部
- 桐生高等工業学校 (1940) 『桐生高等工業学校一覧 自昭和 14 年至昭和 15 年』
- 交詢社 (1944) 『日本紳士録 47 版』
- 佐藤達男 (2016) 『中島飛行機の技術と経営』日本経済評論社
- 産業経済新聞社 (1967) 『産経会社年鑑 第 7 版』
- 衆議院・参議院 (1960) 『議会制度七十年史 第 1』大蔵省印刷局
- 紙業新聞社 (1948) 『紙業年鑑 昭和 23 年版』
- 紙業興信録刊行会 (1951) 『紙業興信録 1951 年度版』紙之新聞社
- 実業の世界社 (1965) 『実業の世界』62 卷 1 号
- 人事興信所 (1951) 『人事興信録 第 16 版上』
- 同 (1957) 『人事興信録 第 19 版上』
- 同 (1957) 『日本職員録 昭和 27 年版』
- 同 (1960) 『日本職員録 第 8 版』
- 新聞聯合ニューズ東京本社 (1958) 『新日本大系』
- 鈴木五郎 (2014) 『不滅の戦闘機 疾風』潮書房光人社
- せきれい社 (1954) 『航空情報』31 号
- 高石末吉 (1971) 『覚書終戦財政始末 第 14 卷 持株会社整理委員会の活動』大蔵財務協会
- 高橋泰隆 (1988) 『中島飛行機の研究』日本経済評論社
- 同 (2003a) 「戦時下の中島飛行機」『大阪産業大学経済論集』4 卷 3 号、大阪産業大学学会
- 同 (2003b) 『中島知久平』日本経済評論社
- ダイヤモンド社 (1954) 『ダイヤモンド会社職員録 全上場会社版 1954 年版』
- 通商産業省重工業局自動車課 (1958) 『日本の自動車工業 1958 年版』
- 帝国興信所 (1957) 『帝国銀行・会社要録 第 38 版』
- 帝国飛行協会 (1930) 『航空年鑑』

- 帝国秘密探偵社（1953）『大衆人事録第16版全国篇』
東亜興信所（1950）『商工信用録 近畿版 昭和25年度』
特殊鋼倶楽部（1957）『特殊鋼』58号
栃木富士産業株式会社（1982）『栃木富士三十年のあゆみ』
同（2002）『栃木富士産業50年史』
富岡牛末（1977）『金山太田誌』歴史図書社
中川良一、水谷総太郎（1985）『中島飛行機エンジン史』酣燈社
日本興業銀行（1957）『日本興業銀行五十年史』
日本証券投資協会（1957）『第二市場株式要覧 昭和32年新訂版』
日証出版社（1957）『株式足取表 昭和32年春季版』
富士重工業株式会社（1984）『富士重工業三十年史』
プリンス自動車販売株式会社（1965）『プリンスのあゆみ』
持株会社整理委員会（1951a）『持株会社整理委員会白書－財閥解体は斯く行われた』
同（1951b）『日本財閥とその解体』
同（1951c）『日本財閥とその解体 資料』
『持株会社整理委員会等文書・富士産業・第二会社関係1』国立公文書館アジア歴史資料センター（A04030434600）
森川英正（1980）『日本型経営の展開』東洋経済新報社
山本良造（1946）「財閥解体ノ経過」、富士産業小泉工場従業員組合『機関誌 勞聲』
第2号
渡部一英（1997）『日本の飛行機王 中島知久平』光人社
「叙位叙勲」『読売新聞』1982年9月22日

以上