

# 「満州」の自動車市場と同和自動車工業の設立

老川 慶喜

## 目次

はじめに

1. 「満州」の自動車市場と自動車工業
2. 自動車製造会社の設立構想
3. 同和自動車工業の設立と経営

おわりに

## はじめに

本稿は、1934（康德元）年3月22日、勅令第22号として公布された「同和自動車工業株式会社法」にもとづいて、「満州国」の奉天市（現・瀋陽）小西区恵工街3段の旧奉天迫撃砲廠跡に本社を設立した特殊会社、同和自動車工業株式会社の設立過程を明らかにしようとするものである。同和自動車工業は、1934年3月31日に設立登記を完了し5月21日から自動車修理作業を開始するが、同年11月1日に刊行された『事業要覧』によれば、同社の「設立の意義と其特質」は次のようであった<sup>1)</sup>。

自動車は「交通文化の先駆」であるばかりでなく、「科学兵器の一として、戦闘用に或は軍事輸送用に極めて重要な役割を有つ」ものである。しかし、「満州国」においては「従来未だその製造工場は勿論一の組立工場すら無く、僅かに一台の自動車と雖も之を国外よりの輸入に仰ぎつゝある」という状況であった。もし、こうした状況を放置しておけば、かつての日本と同様に「欧米自動車の進出するところとなり」、ひいては「その圧迫を受けて容易に内国工業の発展を期待し得な」いばかりでなく、「国防上極めて危険なる状態を招来する」ことになる。

このようななかで、「この重要軍需産業たる自動車工業を満州国内に確立して自給自足の域に達せしめ」、戦時の要求をみたすとともに「国内産業開発の基礎を確立」すべきであるとの

1) 同和自動車工業株式会社『事業要覧』1934年11月1日、3～5頁、大連市立図書館所蔵。

議が起こり、日満合弁の同和自動車工業が設立されるにいたった。したがって、同和自動車工業の営業種目は、日本の商工省標準型自動車および陸軍保護自動車の組立・販売、各種バス・トラックのボディー製作、各部品の販売、および在来のバス、トラックおよび各種乗用車の修理などとされていたが、その最終目的は「満州国内に於ける各種機械工業の発達と自動車部品工業の勃興に伴ひ、必然的に製作せらるべき国産各種部分品を以て総組立作業を行ひ、所謂分散組織に依る国内自動車工業の確立を期する」ことにあった。

ところで、同和自動車工業についてはすでに四宮正親による一連の研究がある<sup>2)</sup>。しかし、四宮の研究は「『満州』における自動車工業育成政策の立案過程とその実施状況を紹介しながら戦前の自動車産業政策における『満州』の占めた位置」を明らかにすることを主たる課題としており、同和自動車工業それ自体についての立ち入った検討はなされていない<sup>3)</sup>。四宮の一連の研究のなかで同和自動車工業について検討した論文としては、「『満州』における自動車工業の展開（Ⅰ・Ⅱ）—同和自動車と満州自動車の企業活動と業績をめぐって—」（西南学院大学『経営学研究論集』第7・8号，1986年7月，87年7月）および「戦前の自動車産業と『満州』—戦前の自動車産業政策に占める『満州』の位置をめぐって—」（経営史学会『経営史学』第27巻第2号，1992年7月）などを挙げるができるが、両論文とも満州における自動車工業方策の実施過程を、政策の実施機関としての位置にあった同和自動車工業（および満州自動車製造）の企業活動と業績を通じて解明しようとしたもので、これによって同和自動車工業の設立過程も経営の実態も十分に明らかにされたとは言いがたい。四宮は「満州」における統制経済と自動車工業との関係、あるいは戦間期の日本における自動車産業政策の形成過程に占める「満州」の位置について、構想レベルの問題としては明らかにし得たが、その実態についてはほとんど解明できていないのである<sup>4)</sup>。また、中国では蘇崇民が『満鉄史』第12章「満鉄と日偽的経済統制」のなかで同和自動車工業を「同和自動車株式会社与軍用汽車的装配」として扱ってはいるが、その叙述はきわめて簡単で、本格的な研究とは言えない<sup>5)</sup>。

2) 四宮正親「豊田自動織機製作自動車部の満州進出—豊田と同和の提携とその破綻をめぐって—」（西南学院大学大学院『経営学研究論集』第4号，1984年7月），同「1930年代初期の満州自動車工業方策—『満州』第一期経済建設にみる—」（同前，第5号，1985年7月），同「満州における自動車工業の展開（Ⅰ・Ⅱ）—同和自動車と満州自動車の企業活動と業績をめぐって—」（同前，第7，8号，1986年7月，87年7月），同「戦前の自動車産業と『満州』—戦前の自動車産業政策に占める『満州』の位置をめぐって—」（経営史学会『経営史学』第27巻第2号，1992年7月）など。

3) 四宮前掲論文「戦前の自動車産業と『満州』—戦前の自動車産業政策に占める『満州』の位置をめぐって—」2頁。

4) 四宮は、同和自動車工業の企業活動と財務構造に一定の検討を加え、「同和による自動車工業の統制、確立は、期待に反してなかなか進歩せず」という結論を導いている（四宮前掲論文「『満州』における自動車工業の展開（Ⅱ）」126頁）。しかし、四宮の分析は、同和自動車工業の創業時から1937年5月までの資料を欠いているため、必ずしも説得的な立論とはなっていない。

5) 蘇崇民『満鉄史』中華書局，1990年，685～86頁。ただし、本稿は資料の所在について同書から大

そこで、本稿ではまず同和自動車工業の設立過程について具体的な検討を加え、日本占領下の「満州」における自動車工業の展開を明らかにする。同和自動車工業の開業後における経営の展開それ自体については本稿で取り上げる余裕がないが、いずれ別稿を用意したい。なお、「満州」ないし「満州国」は、本来括弧をつけて表記すべきであるが、煩雑であるので以下では単に満州ないし満州国と記すことにする。

## 1. 「満州」の自動車市場と自動車工業

満州における自動車工業方策の立案は、満州国建国宣言直後の1932年4月から33年11月にかけて、満鉄経済調査会第2部工業班を担当部局として行われた<sup>6)</sup>。四宮正親によれば、満州における自動車工業方策は、1932年4月に満鉄調査部第2部工業班の調査員三田了一が立案に着手し、6月に「満州に於ける自動車工業対策案」をまとめ、以後「自動車工業方策案」（関東軍特務部第4委員会、1932年11月）、「日満自動車会社設立要綱」（満蒙委員会、1933年5月）、「自動車工業対策要綱案」（満鉄経済調査会第2部、1933年10月）などの立案を経て確立していった<sup>7)</sup>。

ところで満鉄経済調査会は、1933年10月に満州における自動車市場および自動車工業の実態を調査して『満州国ニ於ケル自動車及自動車関係工業ニ関スル考察』を刊行した。『考察』によれば、1931ないし32年における満州の自動車台数は特殊車輛をのぞいて約4万300台、その営業料程は約1万4850kmであった。広大な面積と人口（面積約127万km<sup>2</sup>・人口約3200万人）を有するにもかかわらず、自動車台数は朝鮮半島のそれとほぼ同数で、日本内地と比較すると人口1万人当りの車輛数は約13分の1、面積100km<sup>2</sup>当りの車輛数は約80分の1、営業道路1km当りの車輛数は6分の1で、満州における自動車の現勢は「極メテ劣勢」であったと言える。その状況は、「我日本ノ例ニ徴セハ大体大正六七年度頃ノ有様」で、また「米国ニ比スレハ一九一一年頃ノ状態」に等しかった。しかも、1932年における自動車、人力車、自転車、乗用馬車、荷車などの諸車の地域別分布をみると表1のようで、大連が902台の自動車を所有しているほかは、奉天が144台、新京が119台、旅順が115台を示すのみで、かなりの地域的な偏りがうかがえた。

しかし、日本やアメリカがその後自動車の台数を増加していったのと同様、満州においても毎年20ないし30%ほどの割合で自動車台数が増加していくものとする、「満州国自動車事業ノ将来ニハ大ナル期待ヲ持チ得ル」のであった。すなわち、満州における自動車現在数量の将

---

きな示唆を受けている。

6) 南満州鉄道会社は、1932年3月に満鉄経済調査会を設置し、産業、経済、交通に関する基礎的な調査と計画を推進した（南満州鉄道株式会社『南満州鉄道株式会社第三次十年史』1938年7月、1271頁）。

7) 四宮前掲論文「1930年代初期の満州自動車工業方策－『満州第一期経済建設』にみる－」。

表1 満州[関東州・満鉄付属地]における諸車現在数(1932年)

	自動車	人力車	自転車	乗用馬車	荷車
旅順	115	220	2,860	205	3,445
大連	902	1,529	15,366	711	9,473
金州	34	1	1,344	141	3,424
普蘭店	27	—	945	41	5,962
貔子窩	15	—	482	97	4,015
瓦房店	3	—	236	59	210
大石橋	2	58	167	277	71
営口	23	31	214	3	78
鞍山	21	107	741	67	80
遼陽	6	22	217	10	81
蘇家屯	—	15	48	1	21
奉天	144	182	3,207	177	296
本溪湖	—	17	135	—	81
鳳凰城	1	—	23	—	28
安東	25	612	3,768	315	609
撫順	69	288	3,154	50	355
鐵嶺	6	3	196	4	118
開原	10	167	276	25	329
四平街	13	106	395	53	218
公主嶺	12	45	143	65	134
范家屯	—	—	6	4	83
新京	119	123	1,018	31	520
合計	1,547	3,526	34,941	2,336	29,631

出典：満鉄経済調査会『満州交通統計集成』（『経調資料』第60編）1935年6月，211頁。

注：原資料は『関東庁統計書』。

来予測は表2のようで、1937年には1万台、40年には2万台、43年には3万台、44年には6万台を超え、45年には7万7348台に達すると考えられていたのであった<sup>8)</sup>。

こうして満州国の自動車数量は将来の増加が期待されるとはいえ、1930年代前半においては1000台前後であった。しかも、その「車種は多種多様に涉」っており、なかでもフォード、シボレー、インターナショナルなどのアメリカ系の自動車をもっとも多く使用されていた<sup>9)</sup>。とりわけ、インターナショナル社は哈爾濱に販売店を設置し、「サービス部品の点よりしても他車に先んじたる為満州に在りては随一の位置を獲捕し」ていたのであった<sup>10)</sup>。

関東州においては、タクシー業、貨物運送業および乗合自動車事業などの自動車交通事業を

8) 満鉄経済調査会『満洲国ニ於ケル自動車関係工業ニ関スル考察（附 日本国産車ノ販路トシテノ満洲）』1933年10月，91～102頁，大連市立図書館所蔵。

9) 満鉄経済調査会第3部『満州に於ける自動車交通事業に就いて』1934年9月，大連市立図書館所蔵。

10) 自動車運輸研究会『満鮮北支の自動車運輸』街頭社，1935年9月，176頁，大連市立図書館所蔵。

表2 満州国における自動車現在数量の予想

年次	増加率	増加車輛数	年度末車輛数
1932年	20%	台	4,300台
33	20	860	5,160
34	20	1,040	6,200
35	20	1,240	7,440
36	20	1,490	8,930
37	25	2,235	11,165
38	25	2,795	13,960
39	25	3,400	17,360
40	30	5,208	22,568
41	30	6,770	29,338
42	30	8,820	38,140
43	30	11,442	49,582
44	30	14,875	64,457
45	20	12,891	77,348

出典：満鉄経済調査会『満州国ニ於ケル自動車及自動車関係工業ニ関スル考察』1933年10月、100～101頁。

注：「年度末車輛数」に次年度の「増加率」を乗じても、その年次の「年度末車輛数」と一致しない場合があるが、原資料のままとした。

営むものは112名で、日本人ないし満州人が経営していた。車輛数は客車482台、貨車140台、合計622台であったが、タクシー業では箱型5人乗りないし7人乗りがあり、フォード、プリムス、エセックス、デソートなど二十数種類にも及ぶ車種の自動車がみられた。乗合自動車では21人乗りのものももっとも多く、車種はレオ、シボレー、フォードなどが主であった。また、貨物自動車ではジ・エム・シーのような4、5噸の積載量をもつものは旅順に2台あるだけで、多くは1、2噸積で、フォード、シボレー、ドッジブラザーなどの車種の自動車が大半であった<sup>11)</sup>。

大連においても、タクシー業、乗合自動車業、および貨物運輸業などの自動車運輸事業が展開しており、1933年11月末現在の調査によると、タクシー業および乗合自動車事業を含む旅客輸送業者42名、貨物運輸業者35名で、客車442台（バスを含む）、貨車95台が存在した。その車種別の分布をみると表3のようにきわめて多様で客車23車種、貨車16車種に及んでいたが、フォード、シボレー、プリムス、エセックス、デソート、ドッジブラザー、インターショナルなどのアメリカ車が多く、日本車は1.5噸積の貨物車ダットが1台あるだけであった。また、大連市近郊の周水子では、1934年6月、クライスラー系自動車の日本販売権を有する安全自動車商会、同じくクライスラーの全満販売権を有する福昌公司、およびドッジブラザーの満鮮販売権を有するフレザー商会の共同出資で、自動車の組立・修繕を業務とする、資本金10万円の帝国自動車製作所（出資額の内訳は福昌公司5万円、フレザー商会2万5000円、安全自動車商会

11) 前掲『満州に於ける自動車交通事業に就いて』、150頁。

表3 大連市における自動車の車種別数量(1934年)

[客車]

車種	乗車定員						合計
	5人	7人	9人	20人	21人	22人	
フォード	116台		1台		11台		128台
シボレー	42				5	19	66
プリムス	43						43
エセックス	38						38
デソート	29						29
クライスラー	19						19
ポンテアック	17						17
ビウイック	1	14					15
レオ					23		23
スチュードベーカー	4				10		14
ドッジブラザー	4				5	1	10
クラハムベーチ	8			1			9
デューラント	6						6
ハドソン	4	2					6
ホキベット	4						4
オールエウモジル	3	1					4
ナッシュ	3						3
ウキールスナイト	2						2
インターナショナル					2		2
シトロエン	1						1
ケース		1					1
オークランド	1						1
ジ・エム・シー						1	1
合計	345	18	1	1	56	21	442

[貨車]

車種	積載容量					合計
	1噸	1.5噸	2噸	2.5噸	3噸	
フォード	台	25台	2台	1台	3台	31台
シボレー		11	4		3	18
ドッジブラザー		1	10		4	15
インターナショナル	1		2	3	1	7
ダイヤモンド					7	7
ノエデラル	2		1			3
ジ・エム・シー			2			2
リパーパブリック		1			1	2
ステワード		1		1		2
レオ					2	2
ラクビー			1			1
インデアナ			1			1
ダット		1				1
ホキベット			1			1
旧フォード		1				1
スチュードベーカー			1			1
合計	3	41	25	5	21	95

出典：満鉄経済調査会第3部『満州に於ける自動車交通事業に就いて』1934年9月，154～156頁。

2万5000円)が設立された<sup>12)</sup>。

満州の自動車道路は「独り自動車道ノミナラス一般道モ同様殆ト道路ト称スヘキ道ハナイト称シテモ過言テハナイ」と言われるような状況であったが、満州国の建国以後は「道路ノ開設ヲ一義ト」する政策が進められた<sup>13)</sup>。満州国政府は、満州国の発展をはかるには治安の保全が第1で、そのためには交通網の整備が急務であると考え、鉄道敷設計画と相俟って道路網の完成を目指し、国務院に国道局を設けて国内道路の速成をはかったのである。国道局は、新京、奉天、齊々哈爾、哈爾濱の4ヶ所に国道建設處を設けてそれぞれ数ヶ所の建設事務所を付設し、さらに各省公署民政庁内に国道事務處を置いて道路建設を進めたのであった<sup>14)</sup>。

こうして、満州国政府は鉄道建設と併行して、1932年から向こう10年間にわたって自動車交通の可能な国道6万kmを建設するという計画を樹て、その建設を着々と進めていった。そして、その一方で南満州鉄道は1932年12月19日、自動車事業に備えるため鉄道部営業課に自動車係を新設して調査・準備に着手した。

満鉄は1933年3月1日に鉄路総局を創設するが、その際に関東軍参謀加藤鑰平中佐が熱河における自動車運輸の開始が急務であるとしたのをうけて、3月20日から北票・朝陽間40kmの自動車運輸営業を開始した。その後、営業区間は朝陽・凌源間120km(4月15日)、凌源・平泉間80km(6月10日)、平泉・承德間80km(7月20日)、朝陽・赤峰間190km(9月11日)などと拡大し、1933年度末の営業区間は2420kmとなった。満鉄は、鉄路総局運輸處旅客科に自動車係を設けたが、1933年7月27日の重役会議において、社線および国線関係の自動車事業はすべて総局が経営することになった。ついで、9月19日には先の両自動車係を廃止、総局運輸處に自動車科を新設して営業・計画・施設の三係を置き、34年4月1日の職制改革によって科を課に改め地方各鉄路局運輸處に自動車股を設けた。

こうして、満鉄鉄路総局は満州国政府の道路建設の進捗にともなって自動車運輸事業を拡大していった。しかし、そこで使用された自動車は、表4のように1932年度には国産車を使用していたものの、33年度からはフォードやシボレーが圧倒的に多数を占めるようになった<sup>15)</sup>。満州国の自動車製造工業が「現在及近キ将来ニ於テモ成立シ得ナイ」とすれば、満州国の自動車

12) 同和自動車工業株式会社常務理事佐久間章「工場設置ニツキ回答ノ件」(南満州鉄道株式会社総務部管理課長谷川善次郎宛)1934年7月12日(南満州鉄道株式会社『昭和十年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵)。

13) 前掲『満洲国ニ於ケル自動車及自動車関係工業に關スル考察』118頁。

14) 前掲『満鮮北支の自動車運輸』17頁。国道会議は、国道建設に関する最高機関で、国の直轄する道路に関する主要な事項を審議し、さらに治水、その他の重要な土木事業に関して国務総理大臣の諮問に応じるとともに、これらの事項について国務総理大臣に建議することができた。また、国道局は1933年3月に設置され、国務総理大臣の所管で国の直轄する道路ならびに治水に関する基本的な調査・計画立案を主要な目的としていた(同書、20~21頁)。

15) 前掲『南満州鉄道株式会社第三次十年史』1271~81頁。

表4 鉄道総局の自動車運輸事業における使用車輛

年度	国産車		シボレー		フォード		計		合計
	客車	貨車	客車	貨車	客車	貨車	客車	貨車	
1932	5台	一台	一台	一台	一台	一台	5台	一台	5台
33	4	—	50	65	48	30	102	95	197
34	14	11	114	95	55	49	183	165	348

出典：南満州鉄道株式会社『南満州鉄道株式会社第三次十年史』1938年7月，1280～1281頁。

の需要は「外国品ノ供給ニ俟ヨリ他ニ途ノナイコト」は明らかで、「茲当分ハ満州国ニ於ケル自動車ハ凡テ輸入品ニ依テ供給サルヘキ」とされたのであった<sup>16)</sup>。

しかし、自動車製造工業の勃興の兆しがまったくなかったわけではない。沙河口工場では、1920年頃に特殊材料を内地にもとめてフォード幌型5人乗自動車6台の製作に着手し、3台を完成し実用に供したことがあった。しかし、沙河口工場では残余の工作を中止したままとなり、同工場以外ではいまだこのような計画はなかったのである。こうして、満州国では「現ニ自動車製造工業ト称スヘキモノナシ」と言うことができるが、これは「国内ニ之カ製作ニ必然トスル各種金属ニ欠如セルト重工業ノ未発達並技術其ノ他需要ノ関係等ノ然ラシムル處」でもあった<sup>17)</sup>。

満鉄経済調査会の『考察』は、以上のような満州における自動車市場と自動車製造工業の実態を踏まえて、「本邦自動車工業ト満州国ノ自動車需要トヲ密接ナル関係ニ置クコトハ尤モ緊要ナル事柄」であるとした。『考察』は、このように満州市場を日本の国産自動車の「販売地」として位置づけ、国産自動車の満州進出をはかることが日本の自動車製造工業の確立という立場からも、また日満間の国防・軍事上の観点からも有益であるとして、次のように主張するのであった<sup>18)</sup>。

- (1) 我自動車製造工業ノ確立ト云フ立場カラ見テモ製造台数ノ増加ヲ計ル必要上満州国ヲ其ノ販売地トシテ勢力圏内ニ置ク必要カアル
- (2) 日満両者ハ其ノ国防ニ、軍事上ニ将タ亦経済的ニ一団テアル、故ニ我国産車ヲ満州国内ニ保有スルコトハ一朝有事ニ際シ国策上重要事テアル

16) 同前，1271～81頁。

17) 同前，162頁。

18) 前掲『満洲国ニ於ケル自動車及自動車関係工業ニ関スル考察』261～262頁。同書は、第1章「各国自動車ノ発達」、第2章「満洲国ニ於ケル自動車ノ将来」、第3章「将来ニ於ケル満洲国輸入自動車台数予想」、第4章「満洲国ニ於ケル自動車関係工業」、第5章「日本国産自動車」、第6章「満洲国自動車工業ノ将来ト我国産自動車販路トシテノ満洲」という構成をとっている。そして、事実上の結論にあたる第6章第3節の「日本国産ノ販路トシテノ満洲」は第1項「販路獲得ノ必要性」、第2項「国産車ハ外品ト競争シ得ル哉」、第3項「国産品ヲ以テ満洲ノ需要ヲ満タシ得ル哉」、第4項「技術」、第5項「総括的考察」という構成になっている。



(3) 貿易上地理的關係カラ見テモ日本品輸入ニ便テアル

(4) 満州国ノ自動車事業ハ日系技術、資本或ハ日人ニ依テ開拓セラルヘキ筈テアル。故ニ自動車モ将来外品ニ対抗シテ我自動車製造技術ノ確立ヲ期セネハナラヌ此ノ見地カラモ国産自動車ノ満州進出ハ必要テアル

しかし、満州国は、建国当初から各国に対して「機会均等」「門戸開放」を声明し、「産業或ハ経済的開發ニハ何レモ平等タルヘキコトヲ国是ト」してきた。したがって、自動車の貿易、事業の開發においても、特殊な事情がない限り日本の国産車の進出を促進するような保護政策を採ることは困難であった。満州国は、日本の「国産自動車ノ販路トシテ適好ノ地」であり、満州市場の獲得は「国策上重要ナコト」ではあるが、「平等ナ立場テ外品ト競争シテ正々堂々トシテ商権確保ニ邁進シ根本的ニ本邦自動車工業ノ確立ト事業ノ改善ニ努力」しなければならないのである<sup>19)</sup>。

それでは、日本の国産車は外国車と競争し、満州市場を獲得し得るのであろうか。市場を獲得するためには、「製品ノ優良ト価格ノ低廉」を「最大ノ条件」とするが、「我国産標準一・五屯貨車ト同様ナル米品ノ各種ノモノニ比較セルニ現在ノ我製造価格ニテハ遺憾乍ラ外品ト競争シ能ハサル」ばかりでなく、「当分不可能」であった。また、日本の自動車製造能力は「極メテ貧弱」で、国内需要にも応じ得ず、「到底国外ノ需要等ニハ応シ切レナ」かった。こうして、「我国産車ハ其ノ製造能力ヲ増加シ国内需要ニ先ツ応スヘキテ国内ノ需要ニサヘ応シ得ナイ様ナ貧弱ナ製造能力テハ現在ノ處満州国ノ需要ニ対シテハ更ニ不可能」であったのである。また、日本の自動車製造技術は「輓近著シク發達シ特ニ商工省カ企画ヲ統一シ其ノ製作ヲ積極的ニ奨励シテ以来其ノ躍進的進歩ハ殊ニ目醒シク」と言われるが、実際にはなお欧米に比べて著しく遅れており、率先して国産車を使用する立場にある官庁や公共団体でさえも「外国品ヲ購入シ我国産車ヲ顧ミ」ることはなかったのである。

こうしてみると、「我国産車ノ満州国ヘノ積極的進出ハ時機尚早」であると言わざるを得ない。満州国を日本の国産自動車の販路として獲得することは国産自動車工業の確立の上から、また軍事・国防など国策上からも重要なことで、その実現を期すべきである。また、満州国の需要家も日満経済「ブロック」の確立、さらには国策の上からも日本の国産車の保有に努めるべきである。しかし、「徒ニ強制彈圧ヲ以テ其ノ使用ヲ強圧スルカ如キハ我国産車ノ現状カラ見テモ満州国ノ国情カラ考ヘテモ考フヘキ事柄テアツテ自然的二期ノ熟スルヲ俟ツテ断行スルヲ可ト」しなければならない。したがって、その時期がくるまでは「適當ニシテ凱切ナル方策ニ基キ外国製造家ノ進出ヲ防止シ併セテ其レ等車輛ノ輸入ヲ抑制」すべきである<sup>20)</sup>。

一方、満州国に自動車製造工業を確立させるためには、「斯業カ特別ナル發達ヲ遂ケサル限

19) 同前, 262頁。

20) 同前, 163~283頁。

り関税制策ニ依ツテ輸入品ト對抗セシメ」る必要があった。満州国では、部品および完成乗用車には30%、貨物車には15%の関税を課していたが、「斯カル税制テハ国内ニ於ケル自動車工業ハ起リ得ナイ」のは明らかであった。満州国内に自動車製造工業を勃興させようとするなら、「部品関税ヲ引下ケテ組立工業ノ助成策ヲトルヘキ」で、現行税制のもとでは「徒ラニ外国完成車ノ輸入ニ俟ツノミ」で満州国内における自動車製造工業の保護にはまったく効果はないのである。部品関税を引き下げて完成車並み、あるいはそれ以下にする時は、将来の自動車需要の増加と相俟って国内の組立工業は有利となり、その必然的な要求として部品工業も起こると考えられるのであった。とくに、満州国では現在のところ材料の取得にも不便をしているが、将来重工業の発達とともにその懸念は薄らぎ、車体材料などは「手近ニ求ムル」ことができ、「低廉ナル工賃ト相俟ツテ」自動車製造工業の発達が促進される。すなわち、最初は満州国内における自動車の組立作業を有利にするために部品関税を引き下げ、ついで国内における部品工業が発達するにしたがって部品関税および完成車関税を引き上げて外国車の輸入を防止すべきであるというのであった。

しかしながら、『考察』によれば、こうした措置は満州国の自動車製造工業が発達してから実施すべきもので、「現在テハ寧ロ満州ノ開発上製造工業ヲ考慮スルヨリモ自動車運輸事業ノ開発ヲ急務トスルカ故ニ関税ハ共ニ低率トシテ自動車需要ノ数ヲ増サシメ車輛ノ充実ヲ期スヘキ」であるというのである。このような観点からすれば、関税は「部分品モ完成車モ凡テ同率トシテ成ルタケ速カニ自動車ノ普及ヲ計ル」ことが重要な施策となり、関税政策が必要となるのは満州国内の「自動車需要数カ比較的増加シテ国内ニテ組立ヲ為スヲ有利トスルノ状態ニ至」ってからのことである<sup>21)</sup>。

## 2. 自動車製造会社の設立構想

満鉄経済調査会は、満州における自動車市場および自動車工業の現状調査を実施するとともに、1934年10月「自動車工業対策要綱案」を作成した。そこでは、「満州ニ於ケル自動車工業対策要綱案」として第1案、第2案、第3案が掲げられていた<sup>22)</sup>。

第1案は「日満両国々防関係ノ特殊性」と「満州国ニ於ケル自動車運輸事業ノ円満ナル発達ノ重要性」に鑑み、「自動車工業ノ日満経済ブロック内ニ於ケル確立実現ヲ目的」として、日本国内においては「自動車製造工業ノ確立ヲ期」し、満州国内においては「取敢ス国産自動車組立ヲ目標トスル自動車会社ヲ設立」するとしていた。そして、日本政府が「日本国内ニ於ケル自動車工業ノ確立ヲ期スル」ためには、以下のような処置を講じなければならないとされて

21) 同前、258～260頁。

22) 満鉄経済調査会「自動車工業対策要綱案」1933年10月（南満州鉄道株式会社『昭和八・九年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案館所蔵）。

いた。

- (1) 国産自動車関係業者(自動車製造会社, 販売会社, 車体製造会社, 重要部品・材料供給会社)を「強力ナル全般的統制」のもとにおき, 「自動車製造工業ニ対スル免許制度」を施行する。
- (2) 国産自動車製造工業の「全般的合同統一ニヨル大量生産化」を実現して, 工場能力を増進し内容の充実・拡張をはかる。
- (3) 部品をも含めて「外国自動車ニ対スル輸入関税ノ引上ケ又ハ国産自動車製造ニ対スル補助金ノ交付等」によって, 国産自動車工業の確立を目的とした保護を徹底する。
- (4) 「一般交通ノ用ニ供スル為路線ヲ定メ定期ニ旅客又ハ物品ヲ運送スル事業ニ使用スル『バス』及『トラック』」「各官庁並公共団体ニ於テ使用スル『トラック』」および「特殊自動車ノ『シャシー』」に国産車の使用を強制する。
- (5) 前掲以外の「自動車運輸事業ニ使用スル『バス』及『トラック』」「政府監督事業ノ必要トスル自動車」には, 国産車の使用を奨励する。
- (6) 国産自動車関係者の監督を徹底する。

こうして満州国内に設立される自動車製造会社は, 日満両国における自動車工業の「隆昌確立ヲ期」し, 内地の自動車工業と「緊密ナル関係」をもつものでなければならない。また, 日本国内での自動車工業の「統制拡充ニ鑑ミ」, 関東庁および外務省は満鉄付属地における「自動車ノ製造及組立ニ関スル外国企業ノ進出ニ対シテ」善処する。そして, 日満両国政府は, 自動車製造会社の「設立並経営ニ関シ必要ナル援助」を与え, かつ満州国政府は「必要ナル監督」を行う。自動車製造会社の業務は, 「差当り国産自動車ノ組立, 販売修理及車体ノ製造」を主とし, 緊急の場合には「取敢ス完成国産車ノ販売」を行う, などの要領で設立されるとした。

そして, この自動車製造会社は日満合弁の満州国法人の特殊会社で, 「満州国政府, 満鉄及全般的統制内ニアル関係業者」によって, 前述の日本国内における諸処置の実現と同時に設立されなければならない。なお, 満州国政府は, 奉天の旧迫撃砲廠の土地・建物を現物として出資するものとされていた。

さらに, 自動車製造会社には, ①関東軍司令官による旧迫撃砲廠の器具機械の貸付け, ②満州国内の自動車製造・組立工場に対する「許可制度ノ如キ強度ノ統制」, ③満州国の自動車関税の改正(部品関税を引き下げて完成車と部品の関税率に相当の差を設ける), ④国産自動車の販路の確保(旅客・貨物自動車運輸業が使用するバスおよびトラック, 日満両国官庁が使用するトラック, 特殊自動車のシャシー), ⑤自動車交通事業法による運輸事業が使用するトラック, バスおよび特殊自動車のシャシーを, 商工省標準型および軍用保護自動車規格などを基準に決定, ⑥日満両国政府による同社製自動車の使用(軍用・官庁用を問わず), ⑦日満両国政府が監督する事業に対する同社製自動車の使用の指導, などの便宜が与えられることになっていた。

しかし、一方で自動車製造会社はさまざまな規制・監督を受け、株主配当は8%以内とし、利益金は販売価格を低下させるように処分しなければならなかった。また、会社重役の任免、事業計画、定款の変更、損益金の処分などについては満州国政府の承認を受け、戦時には公正なる価格で日満両国軍の必要とする自動車を納入する義務を負うことになっていた。なお、満州国政府の監督は、「予メ在満日本最高統制機関ト協議スルモノト」されていた。

以上が「満州国ニ於ケル自動車工業対策要綱案」の第1案の内容であるが、注目されるのは「満州国内ニ於ケル自動車会社ノ設立」にあたって、第1案が「乗用車其ノ他国産車ヲ以テ供給シ得サル自動車ハ国産車ノ進出ヲ企画シ得ル迄外国自動車ヲ完成車トシテ輸入セシム」としていたことである。すなわち、第1案は日満経済ブロック内における自動車工業の確立をめざしたものであるが、ただちに外国車の満州への輸入を禁じることはできなかったのである。これは、満鉄経済調査会が満州における自動車工業確立の困難さを認識していたからであり、そのため「要綱」は第1案のみでなく、第2案および第3案をも併記することになったのである。すなわち、第2案の「方針」は次のように述べていた。

第一案ノ如キ日本国内ニ於ケル自動車工業確立ニ対スル處置不可能ナル場合ニ於テハ、鉄道ト共ニ交通網完成上至大ノ関係ヲ有スル満州国ニ於ケル自動車運輸事業ノ円満ナル発達ノ絶対的重要性ニ鑑ミ、自動車ノ優良且安価招来ノ為、先進諸外国製品ノ自由ナル販売ニ当分放任シ、国産自動車工業ノ充分ナル進展ヲ見タル場合ニ於テ、第一案ニ復帰スルモノトス

このように第2案の趣旨は、第1案の実施が不可能な場合には、さしあたり先進諸外国の自動車の輸入を進め、国産自動車工業の十分な進展をみてから第1案に復帰するという点にあった。というのは、なによりも「満州国ニ於ケル自動車運輸事業ノ円満ナル発達」こそが重要で、「日本国内ニ於ケル自動車工業確立ノ方途ヲ講セサル場合」に、「国産自動車工業確立ノ犠牲ヲ満州市場ニ強ヒル」わけにはいかないと考えられたからである。満州における自動車工業は、満州国の自動車市場のあり様からみれば、「寧ろ外国資本乃至外国技術トノ提携ヲ有利ト」し、「日満両国ヲ通シタス業ノ隆昌ヲ期」すことができない現状では「当分外国自動車ノ輸入ヲ許可」せざるを得ない。とはいえ、第2案では「国産自動車ノ進展ト満州ニ於ケル日満自動車会社ノ設立トニ依リテ比較的需要数量ノ尠少ナルト自動車ノ寿命ノ短命ナルトニ觀テ国産車ノ進出可能ナリ」と、国産自動車の進出の可能性をも示唆しているのであった。

こうして第2案では、満州における「自動車運輸事業ノ円満ナル発達」を最重要課題とし、外国車輸入の放任、国産自動車工業の育成という2段階的な方策を提示していた。そして、そのために満州国政府は「国内ニ於ケル自動車製造乃至組立工場ノ設立ニ対シテ之ヲ阻止」し、自動車関税については現行のまま据え置くべきであるとしたのであった。

第3案は、「日満両国ヲ通シタル自動車工業確立」を目的に掲げ、「国産自動車ノ満州進出ノ時期ヲ失セサラシムカ為」に「取敢ス満州ニ国産自動車組立工場ヲ設置」するとしていた。し

かし、第3案は「満州ニ於ケル自動車運輸事業ノ円満ナル発達ノ重要性」を考慮し、その発達を阻害しないように処置し、「日本国内ニ於ケル国産車工業ノ進展ヲ俟ツテ第一案に復帰スヘキ」であるともしている。つまり、第3案では日満両国における自動車工業の確立を目的としながらも、それは満州における自動車運輸事業の発達を阻害しないように留意しなければならないとしているのである。そのため、第1に満州国内での「自動車の製造、組立ノ企業並工場ノ設置」に対しては「許可制度ノ如キ強度ノ統制」を加え、また関東庁および外務省は満鉄付属地における「自動車ノ製造及組立ニ関スル外国企業ノ進出ニ対シテ」一定の規制をしなければならない。そして、第2に自動車交通事業法を制定し、自動車運輸事業が使用するバス、トラックおよび特殊自動車のシャシーの型式を「商工省標準型及軍用保護自動車規格等ヲ基準トシ満州ノ実情ヲ斟酌シテ決定」しなければならないとしたのである。

ついで第3案は、「満州国内ニ於テ確保スヘキ国産自動車の販路」として、①「一般交通ノ要ニ供スル為路線ヲ定メ旅客又ハ物品ヲ運送スル事業ニ使用スルバス及トラック」、②「前号以外ノ自動車運輸事業ニ使用スルバス及びトラック」、③「日満両国官庁ニ於テ使用スルトラック」、④「特殊自動車ノシャシー」を掲げ、さらに「日満両国政府は其ノ軍用タルト官庁用タルトヲ問ハス已ムヲ得サルモノノ外本会社ノ製品ヲ使用ス」「日満両国政府ハ両国政府ノ監督ヲ受クル事業ニ対シ努メテ本会社製自動車ヲ使用セシムル如ク指導ス」「前二号ノ自動車ノ修理ハ努メテ本会社ヲシテ行ハシム」としていた。

しかし、第3案においても、「満州ニ於ケル自動車運輸事業ノ円満ナル発達」こそが重要で、そのため日本国政府は「国産自動車及部分品ノ輸出ニ対シ国内使用ト同一程度ノ補助ヲ與」えなければならない。また、満州国政府は「現行自動車関税ヲ改正シ部品関税ヲ引下ケ本目的ニ合スル如ク完成自動車ト部品トニ従ヒ税率ニ相当ノ差ヲ付」し、満州国市場における国産組立車の価格を同程度の外国製品の価格と同一にするため、「本邦軍用自動車ノ保護方法ニ準シ必要ナル補助金ヲ交付スルモノト」されていた。

以上、満鉄経済調査会によって立案された「満州ニ於ケル自動車工業対策要綱案」第1案、第2案および第3案を検討してきたが、ここで確認されたことは、満鉄経済調査会は満州国における自動車運輸事業の発展という観点から、満州における自動車工業の確立を展望し自動車工業会社の設立を企てていたということである<sup>23)</sup>。しかし、その可能性については必ずしも楽観的な見通しをもっておらず、当面は外国車の輸入をも認めるという方針を示していた<sup>24)</sup>。

23) 満鉄は、のちに同和自動車工業の全株式の47%に当たる5万8000株(290万円)の出資を行うが、その理由は「鉄路総局ノ兼営バス事業ノ拡張計画其ノ他ニ依リ将来当社ノバス、トラック等ノ需要漸増スヘキ形勢ニ鑑ミ之カ独占的組立販売機関ナル同社ノ経営ニ参加シ其ノコスト低下ヲ図ルコトノ有利ナルヲ認メタルニ依ル」と説明されていた(南満州鉄道株式会社『昭和十年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵)。

24) 山岡茂樹は、満鉄は「輸入車主義」に立っていたと指摘しているが、こうした満鉄経済調査会の自動車製造会社設立構想を理解する上できわめて興味深い(山岡茂樹『解放中国のクルマたち—その技

1933年11月11日には、関東軍司令部による「日満自動車会社設立要綱案」が作成された<sup>25)</sup>。「設立要綱案」は、「日満両国国防関係ノ特殊性ニ鑑ミ重要軍需産業タル自動車工業ヲ満州国内ニ確立シ以テ戦時ノ要求ニ遺憾ナカラシムルト共ニ国産自動車工業ノ確立ヲ促進スルカ為満州国内ニ日満自動車会社ヲ設ク」と自動車製造会社設立の趣旨を述べる。そして、この自動車製造会社は、日本国内の自動車工業と「緊密ナル関係」をもつとともに、日満両国政府の援助、満州国政府の監督にもとづいて設立・経営され、さしあたり「国産自動車ノ組立、販売、修理及車体ノ製造」を主たる業務とするが、緊急の場合には「取り敢ヘス完成国産車ノ販売」をも行うとされていた。

ところで、この自動車製造会社は「満州国、満鉄及全般的統制内ニアル関係業者ヲ主体」に、「日満合併ノ満州国法人タル特殊会社」として設立され、次のように外国企業の進出を抑制しようとしていた。

日本政府ハ内地国産自動車関係業者(自動車製造会社、主要ナル販売会社、車体製造会社及重要部品材料供給会社等)ノ強力ナル全般的統制ヲ促進スルニ努メ以テ各国ノ進出ヲ抑制ス

満鉄附屬地ニ於ケル自動車ノ製造及組立ニ関スル外国企業ノ進出ニ対シテハ関東庁及外務省ニ於テ本要綱ノ目的ヲ達成セシムル如ク善處スルモノトス

外国車の輸入に関しては、「乗用車其ノ他国産ヲ以テ供給シ得サル自動車ハ国産車ノ進出ヲ企画シ得ル迄外国製自動車ヲ完成車トシテ輸入セシム」としながらも、これは「本会社ニ於テ販売スルコトナシ」と、満州国に設立される自動車製造会社は外国車の輸入販売には関与しないとしていた。

こうして設立される自動車製造会社は、「自動車ノ完成部品ヲ取寄せ之ヲ組立テ傍自動車ノ修理ヲナスモノ」で、本社および工場を奉天、支店および修理工場を新京、哈爾濱、齊齊哈爾に置き、さらに東京に出張所を置き、年間平均して800台の組立と2000台の修理を行うものとされていた。資本金総額は620万円で、その内訳は満州国が20万円(旧迫撃砲廠の土地・建物の現物出資)、満鉄が290万円を出資し、残りの310万円は日本国内の自動車関係工業者から調達するとされていたが、こうした「設立要綱案」の構想が同和自動車工業の設立へとつながっ

---

術体制一』日本経済評論社、1996年、12頁)。四宮は、野間清「満鉄経済調査会設置前後」(歴史科学者協議会『歴史評論』169号、1964年9月)に依拠しながら、満鉄経済調査会が「形式的には満鉄の一部局」ながらも、「実質的には軍の指導の下に活動する機関であった」としている。しかし、野間論文はむしろ満鉄経済調査会の活動が関東軍や満州国政府から相対的には独自のものであったことを強調しているように思われる。したがって、本稿での検討と山岡の指摘などからみると、1930年代初頭の満州における自動車工業方策においても、満鉄経済調査会は関東軍や満州国政府とはやや異なった主張をしていたと考えられる。

25) 関東軍司令部「日満自動車会社設立要綱案」1933年11月1日(南満州鉄道『昭和八・九年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵)。

ていくのである。

### 3. 同和自動車工業の設立と経営

1934年2月、国務院実業部工務課によって「同和自動車工業株式会社設立要綱」が作成され、同和自動車工業の設立が日程に上った。そして、同年3月には実業部工商司工務科によって同和自動車工業株式会社の「企業目論見書」「事業予算書」および「収支計算書」が作成され、3月22日の勅令第22号「同和自動車工業株式会社法」によって、自動車の組立、製造、修理および売買とそれに付帯する業務を営む、資本金620万円（1株50円）の同和自動車工業が設立されることになった。同法によれば、同和自動車工業設立の意図は「自動車工業ノ統制確立ヲ図ル為」（第1条）であって、同社は株式会社とはいえ国策会社的な性格がきわめて強い特殊会社であったと言える<sup>26)</sup>。

1934年2月1日の「奉天地方事務所長報」（奉地情8 第1629号）は、旧奉天迫撃砲廠跡に日満合弁で「トラック及乗用自動車ヲ製造スヘク」同和自動車工業の設立準備が進んでいることを、次のように報じていた<sup>27)</sup>。

同和自動車工業の設立は、陸軍省、拓務省および商工省の了解と関東軍特務部の後援を得ながら進められた。関東軍特務部との折衝には設立準備委員の元築城本部員・予備役陸軍少将大屋敷正平があたり、1934年3月下旬までには一切の設立準備が整う予定になっていた。同和自動車工業設立の趣旨は、「満州国ノ産業ヲ改<sup>(ママ)</sup>發シ外国製品ノ輸入ヲ駆逐シ国産奨励ニ重点ヲ置キ苟モ満州国内ニ於テ需要セラルル自動車ハ悉ク同社ノ製品ヲ以テ供給シ建設途上ニアル満州国ノ健全ナル發達ヲ期スル」ことにあった。すなわち、同和自動車工業は「満州国内ニ最需要多キトラック及乗用自動車ノ製造ヲ為シ全満州国ニ亙リ廣ク販路ヲ求メ交通網ノ充実ヲ図リ満州国ノ發達ヲ助長スルモノ」と位置づけられていたのである。

「奉天事務所長報」によれば、同和自動車工業の資本金は600万円で、出資者には南満州鉄道、満州国および三菱、東京瓦斯電工、自動車工業、石川島機械製作所などの内地の自動車工業会社が予定されていた（実際には、後述するように自動車工業・東京瓦斯電工・川崎車輛・日本車輛・三菱造船・戸畑鑄物・日本自動車の内地7社が出資をした）。そして、満鉄は資本金の2分の1にあたる300万円を出資し、満州国政府は土地・建物などの現物で出資するとされていた。社長には設立準備委員である元築城本部長・陸軍中将の谷田繁太郎、専務には大屋

26) そのため、同和自動車工業は満州国政府の強力な監督下におかれ、理事長・理事・監事の任免、毎年度の事業計画、定款の変更、損益金の処分、社債の募集、合併・解散の決議などにおいて、実業部大臣の認可を必要としていた。

27) 「奉天事務所長報」1934年2月1日（南満州鉄道『昭和八・九年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案館所蔵）。

敷正平少将が就任することになっていた。

満鉄側からは奥村慎次および佐久間章が設立委員となった。奥村と佐久間は1934年3月26日に新京で実施された同和自動車工業の創立総会に出席し、同社が設立されるまでの経緯を次のように報告していた<sup>28)</sup>。

1934年3月22日、同和自動車工業株式会社法が公布されると、満州国実業部によって同社設立委員長および委員が任命され、委員長に任命された張燕卿はただちに3月24日に設立委員会を開催するとし、設立準備委員長の吉田豊彦(陸軍大将)は満鉄総裁宛に株金払込みを通知した。こうして3月23日までに設立に関する諸準備が完了し、24日午前10時から新京市中央通の東亜産業協会で同和自動車工業の設立委員会が開催された。設立委員会では、設立準備委員長の吉田豊彦および設立委員長張燕卿のあいさつののち、設立準備委員長から設立委員長への事務引継、および定款案の審議が行われた。定款案の審議のなかで問題になったのは、重役の選出規定であった。定款案の第21条は、重役の選出方法について「重役ヲ置キ株主総会ニ於テ之ヲ選挙シ」としていたのに対して、満鉄側の委員から「重役ヲ置キ株主総会ニ於テ株主中ヨリ之ヲ選挙シ」と訂正すべきであるとの提議がなされたのであった。これに対して、関東軍特務部の小池委員は、同和自動車工業の重役を株主のなかからのみ選ぶかどうかという問題であるが、勅令によって公布された会社法にもとづいて設立される会社であるから、広く人材を集めるためにも株主外からも重役を選任し得るようにすべきであると答えた。満鉄側委員は、関東軍特務部小池委員の説明に納得し、この件は議事録に記載するにとどめることとし原案に賛成した。

定款案の審議が終了すると、設立委員長は各株主に第1回株金(4分の1)払込みの通知を発し、満州国政府に対しては現物出資を要請した。満州国政府からは土地建物の現物出資がなされ、同政府は設立委員長に旧迫撃砲廠の土地・建物の引渡書を交付した。また、各株主からも第1回株金の払込みがなされ、内地の7社(自動車工業会社、東京瓦斯電気工業会社、川崎車輛会社、日本車輛会社、三菱造船会社、戸畑鑄物会社、日本自動車会社)は朝鮮銀行東京支店、満鉄は同銀行奉天支店に払い込んだ。そして、3月26日、朝鮮銀行東京支店および奉天支店は、株金払込みの旨を同銀行新京支店に通知し、新京支店は払込証明書を設立委員長に提出した。また、設立委員長は満州国政府に払込みの検査を申請し、検査員より検査証明書を受けた。

こうして同和自動車工業の設立準備は着々と進み、3月26日午後2時から東亜産業協会において創立総会が開催された。創立総会は設立委員長の張燕卿が司会となって議事を進め、①株主の資格審査、②創立経過の説明、③検査報告の提出、④理事長、理事および監事の選出、⑤理事長、理事および監事の報酬の決定などが行われた。検査報告は、満州国政府実業部工商司

28) 満鉄側設立委員奥村慎次・佐久間章「同和自動車工業会社設立ニ至ル迄ノ経過報告書」1934年3月29日、同和自動車工業株式会社理事長谷田繁太郎外7名「同和自動車工業株式会社設立行事予定」(南満州鉄道『昭和八・九年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵)などによる。



表5 同和自動車工業の事業計画

	組立台数	販売単価	販売金額	修理台数	修理金額
第1年	700台	4,800円	3,360,000円	750台	187,500円
2	750	4,760	3,570,000	1,300	325,000
3	800	4,750	3,800,000	1,900	475,000
4	850	4,670	3,969,500	2,500	625,000
5	1,250	4,550	5,687,500	3,000	750,000

出典：実業部工商司工務科「同和自動車工業株式会社企業目論見書・事業予算書・収支計算書」1934年3月（南満州鉄道『昭和八・九年度，総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵）。

注：1）生産原価は4570円，修理実費は237円を標準とし，第1年度，第2年度および第3年度を生産原価は部品および材料以外の諸経費（組立は570円，修理は174円）に対して，それぞれ第1年度3割増，第2年度2割増，第3年度1割増として計算した。また，第5年度は，生産原価を1車につき100円引き下げるものとしている。  
2）生産原価は，日本自動車工業合理化の進展にともない急速に低下することがある。  
3）本計画上の組立台数には官庁用などを含まない。また，修理台数には車の予想修理台数を含んでいる。

属官楊蘭州によってなされ，金銭以外の出資財産に関する件，株金第1回払込みに関する件，会社の負担に帰すべき設立費用の件などについての報告があった。当初の予定通り理事長には谷田繁太郎，専務理事には大屋敷正平が選出され，その他常務理事に佐久間章，理事に斯波孝四郎・馮慶瀾，監事に松方五郎・大澤慎一・陳克立が選出された。役員報酬は総額3万6000円以内とされ，各役員に対する割当は理事長に一任された。

こうして同和自動車工業の重役が決まると，創立総会は理事長のあいさつ，満州国政府実業部大臣および関東軍特務部長の訓示，関東庁内務部長および満鉄総裁の祝詞があり閉会となった。そして，創立総会の翌日の3月27日には理事長，理事および監事が認可され，設立委員長の張燕卿から理事長の谷田繁太郎への事務引継が行われた。また，3月20日には満州国政府実業部大臣，27日には関東軍特務部長，そして28日には同和自動車工業理事長の招宴が予定されていた。

同和自動車工業の「企業目論見書」によれば，同社は「自動車ノ部品ヲ取寄セ之ヲ組立テ傍自動車ノ修理ヲナ」し，その数は表5にみるように1ヶ年平均で800台の組立と2000台の修理をなすものとされ，表6の収支目論見によれば創業第1年には1万2050円，第2年には2万8400円，第3年には9万800円，第4年には11万7500円，第5年には13万9000円の利益が見込まれていた。また，資本の出資状況をみると，満州国が奉天旧迫撃砲廠の土地・建物の現物出資で20万円，満鉄が290万円を出資し，残りの310万円は自動車工業（46万円），東京瓦斯電工（同），三菱造船（同），川崎車輛（同），日本車輛（同），戸畑鑄物（同），日本自動車（34万円）など日本内地の自動車関係会社によって出資された<sup>29)</sup>。

29) 実業部工商司工務科「同和自動車工業株式会社企業目論見書・事業予算書・収支計算書」1934年3

表6 同和自動車工業の営業収支目論見

	営業収入	新調費	修理費	合計	差引利益
第1年	3,547,500	3,318,700	216,750	3,535,450	12,050
2	3,895,000	3,513,000	353,600	3,866,600	28,400
3	4,275,000	3,701,600	482,600	4,184,200	90,800
4	4,594,500	3,884,500	592,500	4,477,000	117,500
5	6,437,500	5,587,500	711,000	6,298,500	139,000

出典：表5に同じ。

注：1) 営業収入は、表5の「販売金額」と「修理金額」の合計。

2) 新調費の単価は第1年4741円、第2年4684円、第3年4627円、第4年4570円、第5年4470円、修理費の単価は第1年289円、第2年272円、第3年254円、第4年237円、第5年237円とされている。

同和自動車工業の理事長谷田繁太郎が作成した「同和自動車工業株式会社設立後ノ経過報告書」(1934年3月26日～7月31日)によれば、同和自動車工業の設立登記は1934年3月31日に完了したが、その後ただちに営業が開始されたわけではなかった。同和自動車工業は、「満州国内ニ於ケル各種機械工業ノ発達ト自動車部品工業ノ勃興」にともなうて、満州国内で製造されるようになった各種部品をもって「総組立作業ヲ行ヒ所謂分散組織ニ依ル満州国内自動車工業ノ統制確立」を最終目的としていたが、当分の間は第1階梯として「日本内地ヨリ各部品ヲ輸入シ之ヲ組立テ完成自動車トシテ販売スル一方、一般自動車ノ修理作業ヲ主要事業」とするとしていた。そのため、「満州国政府ノ現物出資ニ係ル奉天旧迫撃砲廠ノ建物ヲ之等ノ作業ニ適スル如ク改造」(修理工場[2件]、組立工場[1件]、車体製造工場[1件]、工人宿舍補修[1件])し、8万9500円余を支出した。また、器具機械類では、関東軍司令部から旋盤類の貸与を受け、車体製造工場用の電動裁断機、電動万能曲折機、電動壁吊帯鋸機、電気溶接機、瓦斯溶接機、組立工揚用として輪帯懸替機、圧搾空気脚筒、修理工場用として研磨機、気筒鑽開機、発動機台、気筒研磨機などを購入し、1万800万円余りを支出した<sup>30)</sup>。

開業後、同和自動車工業は本社工場用として圧縮空気鉄管設置、工場動力電灯架線換、軌道敷設、蒸気暖房設備改造、排気設備及試運転場の新設、給水設備などを施し、万能電気試験台、踏ミシン、制動機試験機などを新規に購入した。また、支店修理工場用としては制動試験機、重心測定機、気筒鑽開機、研磨機、油圧圧搾機、揚搬機などを設備した<sup>31)</sup>。なお、同和自動車工業の従業員は1934年7月末には社員13名、準社員30名、傭員16名、工人66名(日本人49名、

月(南満州鉄道『昭和八・九年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵)。

30) 同和自動車工業株式会社理事長谷田繁太郎「同和自動車工業株式会社設立後ノ経過報告ニ関スル件」1934年8月16日(南満州鉄道『昭和八・九年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵)。

31) 同和自動車工業株式会社「事業報告」1934年8月1日～12月31日(南満州鉄道『昭和八・九年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵)。

満州人17名)、合計125名であったが、同年12月末には社員26名、準社員44名、傭員35名、工人276名(日本人173名、満州人103名)、合計381名となり、256名もの増加をみた<sup>32)</sup>。

しかし、「満州国政府ノ関税改正及日本内地工場ノ作業関係」などによって部品の輸入が予定よりも遅れ、組立作業および車体製造は7月31日になっても開始されなかった。修理作業のみが工場の補修が完成するのにもなって5月21日から開始され、7月31日までに貨物自動車12台、乗用自動車5台、合計17台の修理を行った。その結果、同和自動車工業では1640円余の収入を得た。

新車の組立作業の遅延にともなって起こる問題は、満州国における自動車の需給関係の不均衡であった。そのため、同和自動車では需給の円滑をはかるべく完成車134台を輸入し、その代金として30万円を支払った。

同和自動車工業の工場、支店などは表7にみるとおりであるが、同社は1934年6月1日に東京市麹町区内幸町2-3東海ビルディング内に東京出張所を設置した。その他各地の支店および修理工場は11月までに開設の予定で、新京市安達街に新京支店および同修理工場敷地として907坪7合の土地を1万8250円余で購入した。哈爾濱支店および同修理工場は哈爾濱警察街第39番地に家屋付地所(間口33m、奥行100m)の一部を借り入れ、既存の建物を支店および修理工場に改修してまもなく業務を開始する予定であった。また、齊々哈爾中央大街の齊々哈爾支店および同修理工場敷地は最近購入手続を完了し、公主嶺東本町6の公主嶺修理工場用地も満鉄地方事務所から公主嶺東本町6の付属地の借入手続を完了し、ただちに建物の建築に着手した<sup>33)</sup>。

同和自動車工業の開業後の営業成績は、必ずしも良好とは言えなかった。1934年7月の同和自動車工業の『会計報告』によれば、同社の収入は自動車修理1641円79銭、銀行利子6234円14銭、雑収入200円80銭、合計8076円73銭、支出は営業費7万8106円23銭、工場費1万1048円4銭、創立費1万7654円88銭、合計10万6809円15銭で、差引き9万8732円42銭の損失を出していた。同和自動車工業では、10万円に近い損失金が出たことについて、「支出経費ノ主ナルモノハ人件費、旅費、赴任旅費、交際費、修繕費等ニシテ蓋シ創立準備時代トシテ已ムヲ得ザルモノナランカ」とみていた<sup>34)</sup>。

しかし、その後も同和自動車工業の業績は好転しなかった。同和自動車の第1年度は1934年3月31日から6月30日までであったが、短時日であるため定款は第1年度は第2年度の会計年度に繰り入れることとしていた。そこで、第1回決算は1934年3月31日から35年6月30日まで

32) 前掲「同和自動車工業株式会社設立後ノ経過報告ニ関スル件」、前掲「事業報告」1934年8月1日～12月31日。

33) 前掲「同和自動車工業株式会社設立後ノ経過報告ニ関スル件」。

34) 同和自動車工業株式会社「会計報告」1934年7月31日(南満州鉄道『昭和八・九年度、総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵)。

表7 同和自動車工業の本社・出張所および支店

工場名	住 所	工場面積(敷地/建物)
本社・本工場	奉天小西辺門北入	25,633坪/5,580坪
東京出張所	東京市麹町区内幸町2-3	
新京支店・工場	新京安達街	900坪/—
哈爾濱支店・工場	哈爾濱警察街39	1,260坪/200坪
齊々哈爾支店・工場	齊々哈爾中央大街	1,020坪/230坪
公主嶺工場	公主嶺東本町6	2,240坪/230坪

出典：同和自動車工業株式会社『事業要覧』1934年11月1日，1～3頁，大連市立図書館所蔵。

注：新京工場は未完成。

表8 同和自動車の営業収支（1934年3月～35年6月）

営業別	収 入	支 出	差引損益
販売品収支	625,685円50	636,524円39	△ 10,838円89
販売部品収支	119,895. 74	104,739. 92	15,155. 82
工場収支	522,507. 33	603,549. 08	△ 81,041. 75
利息及雑収入	59,920. 64		59,930. 64
作業費及償却費		371,795. 56	△371,795. 56
合 計	1,328,019. 21	1,716,608. 95	△388,589. 74

出典：監査役大澤慎一「同和自動車工業株式会社第一回決算報告書」1935年8月17日（『昭和十年度，総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案館所蔵）。

の15ヶ月の期間を扱うことになった。ここでは、この第1回決算に関する監査報告書によって、創業当初における同和自動車工業の営業成績を検討することにしよう<sup>35)</sup>。

この第1回決算に対する監査は、1935年7月17日から20日までの4日間と7月29日の合計5日間にわたって、奉天の同和自動車工業本社で行われた。監査結果は、「決算書類会計帳簿，證憑及現物等ヲ査閲スルニ非違，不正ノ點ハ之ヲ認メサルモ社務遂行上満足ノ状態ニ在リト謂フヲ得ス」というものであった。すなわち、同社の第1年度の営業成績は表8にみるように、販売部品収入においては1万5155円82銭の利益を生んでいるが、販売品収支では1万838円89銭，工場収支では8万1041円75銭の損失を計上し，総収入は132万8019円21銭，総支出は171万6608円95銭で，差引損失は38万8589円74銭であった。これは，払込資本金170万円に対して22.9%にあたる「莫大ノ損失金」で，「同社ハ現状ヲ以テ推移セハ其ノ販売収支ニ於テモ工場収支ニ於テモ其レ自體ニ於テサヘ収支權衡ヲ得サル有様ニテ更ニ一般営業費及減価償却費ハ全然欠損トナル不安ナル状態ニ在リ」と評価された。

35) 監査役大澤慎一「同和自動車工業株式会社第一回決算報告」1935年8月17日（南満州鉄道『昭和十年度，総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案館所蔵）。

表9 完成車・車台の販売先および販売台数

販売先	完成車	完成車台	合計
鉄道総局		チヨダ丁型 (30台) B×40型 (10台) T×40型 (20台)	60台
連山日満鉱業	スミダS型 (5台)		5台
日本自動車		スミダS型 (2台) T×40型 (1台) T×35型 (1台)	4台
関東軍特務部	スミダS型 (3台)		3台
満州国軍政部	T×40型 (2台)		2台
満州国需要處	T×35型 (2台)		2台
満電自動車営業所	T×40型 (2台)		2台
柳河県公署	T×35型 (2台)		2台
福昌公司		スミダS型 (2台)	2台
満州国関係	T×35型各1 (5台)		5台
満鉄傍系会社	T×40型 (1台) T×35型 (1台)		2台
個人	チヨダJ型 (1台)		1台

出典：表8に同じ。

第一回決算でこのように莫大な欠損が生じた要因としては、まず「創業初年度ナリシ為営業及作業準備費ヲ多額ニ要セシコト」が挙げられる。同和自動車工業が設立される前に支出された費用は2万6142円21銭であったが、創立総会で検査員楊蘭洲が創立費として報告して承認を受けたのは1万7700円にすぎなかった。その差額の8442円21銭は、同和自動車工業が設立される前に渡満した現社員の赴任旅費および給料で、実際に彼らはすでに工場の警備や開業の準備などの仕事にあたっていたので、「其ノ性質上当然同社営業費ニテ負担セシメ差支ナキモノ」として第1期の営業費に計上したのであった。

第2の要因は、「仕入原価ノ高価ニ依ル売行不振」であった。同和自動車工業は134台の完成車を購入したが、それが国産中級車であったため価格が高く、「同社ノ使命ヲ知悉シ之ヲ援助スヘキ立場ニ在ル満州国、其ノ他ニ於テスラ之カ購入ヲ婉曲ニ回避」するという状況で、「価格低廉ナル外国低級車ノ永年ノ地盤ニ進出」することはきわめて困難であった。すなわち、満州国需要處が購入した同和自動車工業の扱車は、わずかT×35型2台にすぎなかった。

それでも同和自動車工業では、海軍保護自動車丙型を84台、同巳型を10台、および商工省標準車TB×40型を40台仕入れて、陸軍保護自動車はシャシーのまま34台、車体付きで9台、そして商工省標準車についてはシャシーのまま31台、車体付きで5台、社内用に1台、合計80台を鉄道総局、その他に販売したが、それも「外国車トノ競争上仕入原価ヲスラ割りテ販売ヲ余儀ナク」されたのであった。なお、完成車および車台の販売先は表9のようで、鉄道総局(60台)、連山日満鉱業(5台)、日本自動車(4台)、関東軍特務部(3台)、満州国軍政部(2台)、

満州国需要處（2台）、満電自動車営業所（2台）、柳河県公署（2台）、福昌公司（2台）、満州国関係（5台）、満鉄傍系会社（2台）、個人（1台）などであった。さらに、このほかに車体のみものを鐵路総局に54台分、満州自動車に5台分販売していた。そして、この完成車および車台90台の販売収支は、仕入原価（販売費は含まず）56万8248円31銭、販売高55万8555円50銭で、9692円81銭の損失を出していた。

第3の要因は、満州国の関税改正が遅れたことである。満州国では、従来完成車の輸入には従価15%、部品の輸入には従価30%の関税がかけられていたが、これをそれぞれ30%、10%とし、完成車の輸入を防遏し部品輸入を促進しようとしたのであった。しかし、関税改正の実施が1934年11月22日と遅れたため、同和自動車工業では「部品輸入セラレス徒ラニ組立工場設備ヲ遊ハシ」、35年1月になってようやく「本来ノ組立製品ヲ出スニ至」ということになったのである。

部品の購入は、関税改正後に持ち越されたため、部品の販売高は本社扱10万7284円25銭、各支店工場扱1万2611円49銭にすぎなかった。販売先は主に軍関係で、販売高から販売費を含まない仕入原価を引いた差引利益は1万5155円82銭であった。

部品の輸入が遅延したため、組立作業が開始されたのは1934年12月であった。したがって、設立前の事業計画では第1年度には700台の自動車を組み立てることになっていたが、実際には商工省標準車T×35型16台、B×35型3台、合計19台の組立を行ったにすぎなかった。なお、修理作業に属すると思われる商工省標準車T×35型（8台）、同B×35型（1台）、同T×40型（1台）、および陸軍省保護自動車スミダS型（8台）、合計18台の自動車の車台手直しも組立作業として報告されていたが、これらも含めて組立収入は19万8392円47銭、組立工作費（間接費を含まず）は24万7642円60銭で、4万9250円13銭の差引損失を出していた。というのは、組立作業においては「当期ハ作業開始前工場整備ニ要セシ費用ヲ工作費中ニ相当額ヲ負担」させたからであった。

第4番目の要因としては、同和自動車工業の工場で作業中の組立および車体工事の「見積額杜撰ナルト作業能率未タ低キ」ことが挙げられる。そのため、多くの工事で「実費カ見積額ヲ超過シ一般営業費ハ勿論工場間接費ノ割掛ヲ為ササルモ猶赤字計算トナレル」という結果をもたらしたのである。

車体作業としては、貨物自動車車体53台、乗合自動車車体42台、その他自動車車体などの製作を行った。その収支をみると、車体収入10万7410円89銭、車体工作費（間接費を含まず）17万1139円72銭、差引損失6万3728円83銭であった。車体作業がこのように巨額の損失を出したのは、「作業開始前ノ準備費用ヲ負担セルコト」「サービストシテ売値ヲ引キ下ケタル」ことなどもひとつの要因ではあるが、その主因は「工作費見積杜撰ナリシ」ことにあった。

修理作業は、1934年5月から開始された。表10のように、関東軍野戦兵器廠をはじめとする軍関係の自動車の修理が多く、事業計画では18万7500円の修理額が目論まれていたが、それを

表10 修理受注先・受注額

本社・工場別	受注先	受注額
本 社	関東軍野戦兵器廠	135,311円15
	関東軍倉庫	8,129. 44
	関東軍野戦航空廠	3,596. 58
	関東軍経理部及測量隊	2,159. 40
	満州国軍政部	4,334. 90
	満州航空会社	2,559. 99
	日本自動車会社	2,207. 00
	協同国産会社	2,000. 00
	その他	9,396. 28
	齊齊哈爾工場	主として軍関係
哈爾濱工場	主として軍関係	23,474. 35
公主嶺工場	主として軍関係	4,602. 84
合 計		216,703. 97

出典：表8に同じ。

大きく上回る21万6703円97銭の修理額を達成した。修理工場費（間接費を含まず）は15万2399円41銭であったから、修理作業では差引6万4304円56銭の利益を挙げたことになる。

こうして、創業期の同和自動車工業の経営は著しく不振であった。営業および作業準備のために多額の費用を費やしたこと、満州国の関税改正の遅れによる影響などは、創業期のためやむを得ないとしても、自動車の販路獲得については「国産車カ著シク高価ナル関係上満州国、軍部及満鉄ノ徹底セル認識ト特別ノ援助ナクテハ不可能」と考えられた。そのため、同和自動車工業は満州国政府に対して補助金の下付、同社製品の使用、自動車交通事業法の制定などを請願したが、「之カ達成ノ能否ハ同社ニ取りテ興亡ノ岐路トモ称シ得ヘキ重大関心事」であった。

## おわりに

同和自動車工業の開業後の営業成績の不振にみられるように、同社はフォード、シボレーを中心とするアメリカ車に席卷されていた満州の自動車市場を十分に捉えることはできず、「満州国内ニ最需要多キトラック及乗用自動車ノ製造ヲ為シ全満州国ニ亘リ広ク販路ヲ求メ交通網ノ充実ヲ図リ満州国ノ発達ヲ助長スル」という設立の趣旨を実現することはできなかった<sup>36)</sup>。満鉄産業部交通課自動車係が1936年3月に作製した「満州国自動車分布図」によれば、満州国における車種別の自動車分布は表11のようであった。すなわち、満州国の自動車総数に占めるフォード（2841台）、シボレー（2234台）の比率は48.1%にものぼり、同和自動車工業が製造し

36) 「同和自動車工業株式会社設立準備（審警報）（秘）」奉天事務所長報、1934年2月1日（南満州鉄道『総体部・監理門・関係会社監理類・同和自動車目 第119冊』遼寧省档案馆所蔵）。

た自動車の数量はわずか118台で、その比率は総数の1.1%にすぎなかった。満州国におけるフォード、シボレーの優位は、同和自動車工業の設立後もほとんど変わっていなかったのである。

また、哈爾濱日本商工会議所が1936年4月5日に刊行した『北満に於ける外国資本並に其の活動状況』によれば、アメリカは満州国の対外輸入貿易総額の6%を占めていた。満州国建国以後、イギリス、ドイツ、フランスなどが対満輸出貿易額を減少させているのに対して、アメリカのそれは日本とともに著しい増大を遂げたのであった。とりわけ、アメリカの満州国への輸出品で「金額上絶対的主位を占めて居るのは、自動車並にその付属品、石油製品、機械類及び農具等で」あったが、なかでも「自動車及其の付属品」は満州国における同品目の輸入総額の約60%を占めていた。

しかも、哈爾濱にはアメリカ資本によるイースト・ウェスト・セールス・コーポレーション(1928年開業)、フレーザ・フェデラル・インコーポレーション(1927年開業)などの自動車販売会社があったが、そのいずれもが将来における満州国での事業の展開にきわめて楽観的な見通しをもっていた。イースト・ウェスト・セールス・コーポレーションは、北満各地に支店を持ち、フォード社製の自動車、トラクター、部品、タイヤなどの販売と自動車の組立・修繕工場の経営を行っていたが、同社は「満州に於ける自動車交通は益々発展の趨勢にあると共に満州事変以来各地に於て活動せる自動車は相当損傷を来して居り、新品と代ふる必要に迫られて居るのみならず、満州国の発達に従ひ自動車の需要は愈々拡大すべきもの」と考えていた。また、ダッチブラザー社製の自動車やカイス社製のトラックおよび部品を販売するとともに、自動車の組立・修繕工場をも経営していたフレーザ・フェデラル・インコーポレーションは、「満州国国内秩序が安定し、経済的發展が拡大されると共に国内自動車道路の敷設が盛となるべきは必然で、従つて斯る新情勢は自動車及び同部分品の輸入を増大せしむべき重要々素となることは自明の理であ」とみている。

哈爾濱には、ニューヨークに本社を持ち、オーバーン自動車、ラ・フランスおよびレパブリック貨物自動車、メン・トラクターのほか、化学工業薬品や人造皮、ポート・モーターおよび飛行機用モーターなどの輸入販売を営む株式会社ゲ・ア・バシュキーロフ商会があった。同社は、前述の各種製品の輸入販売のほか、自動車や各種機械の修繕工場ならびに電気溶接工場を持っていた。同社は、「自動車販売代理店としての義務を完全に遂行し得ざる窮状に陥つた」が、「自動車修繕に主力を傾注」し、「自動車修繕に於ける同商会の技術と設備は同和自動車分工場の設立を見る迄は哈爾濱中で最も信用されて居たし、現在も亦業界の第一人者たる地位を失つては居ない」と評されていた<sup>37)</sup>。

こうしてみると、同和自動車工業の設立はただちに満州国における自動車工業の確立をもた

37) 哈爾濱日本商工会議所『北満における外国資本並に其の活動状況』(「哈商特別調査資料」第1号) 1936年4月、13~32頁。なお、アメリカの「自動車及其の付属品」につぐ満州国への輸出品は「揮発油石油及器械油類」で、満州国における同品目の輸入総額のほぼ50%を占めていた。



表11 満州国における車種別自動車数量

車種	数量	比率
フォード	2,841台	26.9%
シボレー	2,234	21.2
インターナショナル	842	8.0
タッチフラサース	492	4.7
ヴィック	454	4.3
プリムス	171	1.6
ナッシュ	143	1.4
同和	118	1.1
エセックス	113	1.1
その他(154種)	3,149	29.7
合計(163種)	10,557	100.0

出典：満鉄産業部交通課自動車係作製「満州国自動車分布図」1936年3月現在，大連市立図書館所蔵。

らしたわけではなかった。同和自動車工業の『事業報告』（1934年8月～12月）も，この点に関して次のように述べていた<sup>38)</sup>。

長期間ニ亘リ満州ヲ市場トシテ扶植セル外国自動車ノ勢力ハ相当根強キモノアリ，随テ之ヲ排撃シテ進出セル国産自動車ノ努力ハ容易ナラザルモノアリ，殊ニ販売価格ニ於テ仮令低級車ト中級車ノ差異ハアルモ其ノ間彼ニ比シ三乃至五割高ノ国産車ニ対シテハ需要者側ニ於テ不躄躊躇スル傾向アリテ之ガ為メ当期間ニ於ケル需要先ハ僅カニ鉄路総局，軍部，其他一，二ノ事業会社ニ止リ予期ノ成績ヲ挙ゲ得ザルハ遺憾ナルモ外関税ノ改正アリ，内本社工場施設ノ完備ト各地支店設置ニ伴ヒ彼此相俟テ逐次所期ノ業績ヲ挙ゲントスルモノナリ，然ルニ外国車ガ現在稍モスレバダンピング等ニ依リ従来ノ地盤擁護ニ狂奔スル以上将来ト雖モ決シテ樂觀ヲ許サルモノアルヲ痛感スルモノナリ

こうして，同和自動車工業は満州における自動車製造工業の確立の期待を担って設立されたのであるが，アメリカ車に市場を席卷されていた満州市場のなかでイニシアティブを發揮するのは，必ずしも容易ではなかった。アメリカの“Automotive World News Bulletin”は，1934年1月10日発行の第491号で，東京駐在の商務官ポール・P・シュタイントルフ（P. P. Steintorf）の‘Japan October Market Report’を紹介し，奉天における同和自動車工業の設立を報じているが，同和自動車工業が設立されても満州における自動車はしばらくの間はアメリカの自動車製造業者によって供給され続けるであろうとしていた<sup>39)</sup>。

こうしたなかで，同和自動車工業がいかなる経営を展開していくかを解明することが次の課

38) 前掲「事業報告書」1934年8月1日～12月31日。

39) “Automotive World News Bulletin” No. 491, October. 1, 1934 (RG149・Records of the Government Printing Office), 米国国立公文書館 (National Archives and Record Administration) 所蔵。

題となるが、もはや紙数も尽きたので、その点に関しては稿を改めて検討することにしよう。

[付記]

筆者は、1995年の夏に立教大学経済学部海外研究員（D類）として中国東北部に出張し、大連市立図書館および遼寧省档案馆（瀋陽）において、同和自動車工業に関する資料調査を実施した。本稿はその成果の一部である。調査にあたっては、王桂良（東北中山大学副学長）、趙雲鵬（遼寧省档案馆副館長）および何徳偉（立教大学大学院生）の諸氏に、一方ならぬお世話になった。末筆ではあるが心からの謝意を表する。