



「満州国」における商工省標準自動車組立工場計画 とその挫折

兒玉, 州平

(Citation)

海港都市研究, 8:61-79

(Issue Date)

2013-03

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCOI)

<https://doi.org/10.24546/81004814>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81004814>



「満州国」における商工省標準自動車組立工場計画とその挫折

兒 玉 州 平

(KODAMA Shu'hei)

はじめに

1934年に「満州国」（以下括弧略）に設立された同和自動車工業株式会社（以下、同和自動車と略称）については、すでに四宮正親・老川慶喜による研究がある。まず、四宮は同和自動車の設立を当該期の日本国内の自動車産業政策と結び付けて考察した。その結果、主に軍事上の理由から、満州国市場が外国製品に独占される前に日本製品で需要を満たすことによって、政策として日本製品の販路を確保しようとするものであったと結論づけた〔四宮 1998〕。続いて同和自動車の設立過程とその経営状況を明らかにしたのが老川である。老川は満州国内部での自動車組立工場設立の経過とその当初の経営状況を、中国に所在する史料をも掘り起こしつつ明らかにしたものである〔老川 1997・2002〕。両研究によって同和自動車に関する多くの点が明らかとなった。

しかし、同和自動車という企業の設立の意義を考える上でなお明らかにすべき点がないわけではない。それは、国内でも十分な競争力を持ち得ない自動車産業で、なぜ「外地」に工場を設立したのか、さらにはその計画に対して国内同業7社（東京瓦斯電気工業株式会社、自動車工業株式会社、川崎車輛株式会社、日本車輛株式会社、戸畑鑄物株式会社、日本自動車株式会社、三菱重工業株式会社の7社。以下、これらを総称して呼ぶ際には、協定7社と略称する¹。また、以後例えば川崎車輛株式会社であれば川崎車輛のように略称する場合がある）が共同で計310万円の出資を行うに至ったのかという点である。

この点は非常に重要な点であるように思われる。なぜならば、市場国内においてすら競争力を持ち得ない製品が、「外地」において競争力を持ちうると考えられないからである。しかも、すでに老川が指摘したように、満州国市場は、フォードおよびGMを始めとす

1 これに対し、既存のダット自動車製造株式会社、石川島自動車製造所、東京瓦斯電気工業の3社を便宜的に既存3社、1933年合併によってダット・石川島が自動車工業株式会社となつてからは既存2社と呼ぶ。

る外国車の独占市場とも言える状況にあった〔老川 1997：4-6〕。とするならばなぜ、競争力の上で劣る日本製品の組立工場を設置するというリスクの高い経営行動に対し、7社もの国内同業が直接投資を行ったのだろうか。この点については、その高いリスクを共同出資によって分散することを意図したと考えることは可能である。ただし、製品自体が国内ですら競争力を持ち得ていない当該期の日本自動車企業の状況を考えると、分散すべきリスクそのものが高すぎて、共倒れになる危険性は非常に高い。しかも、東京瓦斯電気工業株式会社（以下、瓦斯電と略称）や日本自動車を除くとほとんどの企業は自動車生産の経験すら持っていなかった。

こうした疑問について四宮はすでに述べたように軍事的観点によって説明した〔四宮 1998：86〕。大場四千男の言うとおり、広大な満州国で急速な軍事行動おこすためには、自動車は不可欠であった〔大場 2001：148〕。しかも、仮想敵国をソ連とする陸軍にとって満州国は軍事的最前線であった。このため、関東軍が半ば強引に出資を促す必要があったとしたのである。本稿においても、もちろん同和自動車設立の背景として軍事的要因を排除するものではない。ただし、少なくとも国内同業7社共同という出資形態は、必ずしもこの軍事的要請を実現するものであると言い切ることはできない。むしろ、軍事的要請が最優先されたと考えるならば、満州国における道路環境に最適の企業を選定して、保護育成するのが自然ではなかろうか。

このように、リスク分散の側面からも軍事的要請の側面からも同和自動車は必ずしも7社共同出資という形態をとる必要性はないように考えられる。それにもかかわらず、共同出資が行われた背景について本稿では次のようなスタンスを取る。従来研究史上ではあまり重視されてこなかったが、同和自動車という会社そのものが育成途上にあつた日本自動車産業全体をめぐる産業政策の中に位置づけられ、何らかの「役割」を付与されたのが自然であろう。7社共同出資も、その形態が同和自動車に付与された「役割」の遂行上、必要不可欠であったからと考える。また、企業の側から考察すれば、この「役割」があるからこそ、日本政府は国内同業7社の満州国進出に対して誘因を与え、一方では当然予期されるリスクの管理がなされるとの予想を与えたと考えられる。

本稿ではこのような課題設定のもと、四宮・老川の両研究に学びつつ、産業政策の中における同和自動車の設立目的と、同和自動車の7社共同出資形態に焦点を絞って考察を加えることを目的とする。国内同業7社の進出には、当然、各社が日本国内で置かれた環境に強く規定されるであろうから、当該期日本の自動車工業を巡る環境をも含めて考察することとする。

I 満州国における自動車工場建設計画

さて、満州国における自動車工場建設計画については、冒頭述べたようにすでに老川が詳細な検討を行っており、ここでは計画の進展の過程における、関東軍と南満州鉄道株式会社（以下、満鉄）経済調査会（以下、経調）の対立点を確認するとどめる。

関東軍は軍事行動を円滑化させる必要性があり、満州事変直後から自動車組立工場建設を望んでいた²。しかし、経調はまずは日本国内で国産自動車に競争力を持たせることに注力し、その後国産自動車を満州国へ輸入すれば十分と考えていた。国内ですら競争力を持ちえない国産車を満州国において組立を行うことは、二重投資のリスクを冒すことになると考えていたのである。一方で満州国における自動車台数の増加が自動車輸送業の叢生を惹起し、満鉄の社業を圧迫しかねないという懸念もその背景にあった。

しかし、1933年10月27日、経調はそれまでの一貫した反対を撤回し、国内自動車メーカーの共同出資による商工省標準型式自動車（詳細は後述）組立工場の設立に同意する。その結果、11月11日には「日満自動車会社設立要綱案」が決議されている。当初強く反対を表明していた経調が関東軍をはじめとする推進派の強硬な姿勢に押し切られたと見るのが自然であろう。問題はなぜ、これら推進派が経調の反対を押し切ってまで工場設立を推進しようとしたかである。以下、その点について考察する。

II 1930年代初頭における日本自動車工業と政策展開

1 商工省標準形式自動車製造計画の浮上

1920年代から1930年までの日本における自動車工業は、アメリカ車による独占状況にあった。GMやフォードといったアメリカの巨大企業は、日本への輸出のみならず、すでに日本においてノックダウン生産を開始していた〔櫻井1987：200〕。

外国車による圧迫を受けて、国内同業者は販売部門や製造部門などを一元化する方向に進む。1932年には、東京瓦斯電気工業と石川島自動車製作所およびダット自動車製造の三社が標準車の生産・販売に関わる事務を一元化した。また1933年には石川島とダットが統合されて自動車工業株式会社が設立されている。また、商工省は、外国車にシェアを奪われて挽回が難しい状況を踏まえてさらなる打開策を打ち出した。それが1931年より

2 酒家彦太郎「『日満自動車会社設立要綱案』に関する連合研究会の件」南満州鉄道株式会社経済調査会『満州自動車工業方策』（立案調査書類第6編）、1935年、59頁。

開始された自動車工業確立調査委員会³で審議された、商工省標準型式自動車（以下、標準車と略称）計画であった。

この標準車製造計画は、国産車は製造技術上の問題ではなく「要スルニ問題ハ生産原価ノ点」から外国車に対抗できないという認識から生まれたものであった。「生産原価」を低減するべく、大量生産を行い規模の経済性を発揮させる必要があると考えたのである。自動車工業確立調査委員会幹事の吉田永助は、年産 5,000 台が外国車と競争できる採算ラインであると述べている⁴。このラインをクリアすれば条件つきながら⁵、1 台 2,500 円というフォードやシボレー並の価格で販売することができると考えたのである。ただし単独の企業が年産 5,000 台の生産を実現するのは困難だったため、当初から複数のメーカーが同一規格で部品を製造し、それを組み立てることで大量生産の実現を目指した。このため鉄道省の朝倉希一および島秀雄の肝煎のもと、機関・動力伝達系はダットおよび石川島、ホイール・ブレーキは瓦斯電がそれぞれ標準規格を作成している（表 1）[坂上 2005：53-54]。この案について関係企業の意見が聴取され⁶、1931 年 9 月 23 日の第三特別委員会⁷では、規格を作成する範囲を「国産自動車ノ市場」⁸、すなわち中型車に限ることで販路も確保することとした。

3 自動車工業確立調査委員会は、1931 年 7 月 9 日に第 1 回委員会が開催されている。委員は時期により変動があるが 1932 年 3 月の段階の委員は東京帝国大学から斯波忠三郎・竹村勘悉、資源局から松井春生、内務省から森岡二郎、大蔵省から藤井眞信・中島鐵平、陸軍省から林桂・飯田恆次郎・植村東彦、商工省から竹内可吉、鉄道省から工藤義男・日浅寛・朝倉希一・喜安健次郎、石川島自動車製作所から渋澤正雄、東京瓦斯電から松方五郎、ダットから久保田権四郎であった（商工省工務局『自動車工業確立調査委員会経過概要』、1932 年 5 月、5-7 頁）。

4 自動車工業確立調査委員会『第一回議事録』（国立公文書館蔵、昭和財政史資料第 4 号第 216 冊）、3 頁。なお、以下参照した自動車工業確立調査委員会の委員会、特別委員会の議事録は全て国立公文書館蔵の資料である。

5 自動車工業確立調査委員会『第一特別委員会第二回小委員会議事録』、4 頁。

6 自動車工業確立調査委員会『第一特別委員会第一回小委員会議事録』、4-5 頁。

7 自動車工業確立調査委員会には第一から第三まで三つの特別委員会が設置された。それぞれの所管は次の通り。第一特別委員会は標準規格と製作すべき車種・台数、試作に関する事項、第二特別委員会は国産車使用奨励や課税、資金関係に関する事項、第三特別委員会は製造業者及び販売業者の連絡、生産設備、生産費に関する事項（前掲『自動車工業確立調査委員会経過概要』、15-16 頁）。

8 自動車工業確立調査委員会『第一特別委員会第三回会議議事録』、5 頁。

表1 標準車車台仕様

名称	単位	TX35	TX40	BX35	BX40	BX45
仕様機関		共通	共通	共通	共通	共通
用途		貨物車	貨物車	乗合車	乗合車	乗合車
積載量・乗客定員		1,500kg	2,000kg	16人	21人	25人
積載総重量	kg	4,100	5,000	4,130	5,200	5,700
最大総重量	kg	5,000	6,000	4,900	6,000	6,600
車台重量	kg	1,800	2,050	1,850	2,100	2,200
積荷・乗客重量	kg	1,500	2,000	880	1,100	1,300
許容車体重量	kg	600	750	1,200	1,750	1,950
乗務員・水・油重量	kg	200	200	200	250	250
全長	m	5.10	5.60	5.15	5.90	6.55
全幅	m	1.80	1.95	1.80	1.95	1.95
軸距	m	3.50	4.00	3.50	4.00	4.50
前車輪間隔	m	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
後車輪間隔	m	1.45	1.55	1.45	1.55	1.55
最低地上高	mm	215	215	215	215	215
回転半径	m	6.42	7.34	6.42	7.34	8.25
タイヤ	高压	32×6	32×6	32×6 7.5×20	32×6 7.5×20	32×6 7.5×20
後車軸歯車装置		斜歯傘歯車	斜歯傘歯車	斜歯傘歯車	斜歯傘歯車	斜歯傘歯車
後車軸減速比		1/5・625	1/5・625	1/5・625	1/5・625	1/5・625 1/6・43
前車軸		逆エリオ一型	逆エリオ一型	逆エリオ一型	逆エリオ一型	逆エリオ一型
後車軸		半浮動式	半浮動式	半浮動式	半浮動式	半浮動式
前担バネ径り	mm	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
前担バネ厚×巾一枚数	mm	7×70－7	7×70－8	7×70－7	7×70－8	7×70－9
後担バネ径り	mm	1,250	1,205	1,500	1,500	1,500
後担バネ厚×巾一枚数	mm	9×70－10	9×70－12	9×110－12	9×70－15	9×70－16
舵取装置		ウォーム・セクトル	ウォーム・セクトル	ウォーム・セクトル	ウォーム・セクトル	ウォーム・セクトル
手動制動機		推進軸外縮法	推進軸外縮法	推進軸外縮法	推進軸外縮法	推進軸外縮法
足動制動機		4輪内開式 機械的・油圧式	5輪内開式 機械的・油圧式	6輪内開式 機械的・油圧式	7輪内開式 機械的・油圧式	8輪内開式 機械的・油圧式

出所：島秀雄「国産標準自動車の設計に就て」『機械学会誌』第35巻第183号、1932年7月、648頁。

2 標準車計画に対する新規参入企業の参加

さて、1931年9月30日、自動車工業確立調査委員会第2回委員会において、従前の計画に加わっていた既存3社以外の新規参入（もしくは再参入）企業に注目すべき動きがあった。標準車計画への参加陳情である。

例えば、川崎車輛は、「弊社ハ瓦斯倫自動車製作ノ経験アリテ自動車関係工業ニ転換容易」として、この標準形式による自動車製造への参加を申し入れた。同じ内容の陳情は日

本自動車からも出されている⁹。1931年末から1932年にかけては、表2に掲げたように、自動車製造業への参入・再参入が相次いでいる。需要の急増もあって参入機会はあるものの外国車のダンピングなどリスクの高さから手控えていた企業も、商工省標準車計画に参加すれば商工省の保護下で奨励金を受け、また日本における最先端の技術を利用できるとあって参加を希望したものと思われる。加えて第2回委員会では標準規格の原案も決定している¹⁰。

表2 自動車製造会社一覧

社名	製造開始年月	備考
東京瓦斯電気工業株式会社	1918	} 1933年4月、ダットと石川島合同して自動車工業となる。
石川島自動車製作所	1919	
ダット自動車製造株式会社	1921	
川崎車輛株式会社	1931. 12	
三菱重工業株式会社	1932. 7	
株式会社京三製作所	1932. 1	
日本車輛製造株式会社	1932. 1	
日産自動車株式会社	1933. 12	

出所：前掲「国産自動車工業の現状と其将来」

3 標準車の販路への不安

さて、第2回委員会の決定をうけて、標準車製造を目的として瓦斯電・石川島・ダットの三社は共同で国産自動車組合を設立した。計画の具体化に伴い販路の確保について協議すべく小委員会である第2特別委員会が設置された。大量生産を行う一方で、販路も同時に確保されなければこの標準規格作成という案は意味をなさないことを委員が強く意識していたことを表している。販路の拡大については多くの関係者が不安を持つところであり、たとえば大蔵省主税局長の中島鐵平は、関税や自動車税の減免などの措置をとっても、結局「『フォード』『ゼネラルモーターズ』ノ二社ガ現存シテ行クナラ本工業ノ確立ハ困難ト思フ」ともらした。これに対し、商工省の竹内可吉は、2、3年後には2,650円まで価格を引き下げることが可能であると反論した。しかし中島は「『インボイス』ヲ調べテミテモヨク分ラヌ、故ニ外国車ガドノ程度迄価格ヲ下ゲテクルカ不明ナリ、二千六百五十円程度デ辛フジテ供給シ得ル位デハ斯業確立ハ心細イ」ことを危惧した。このため販路を強制的に拡大するだけでなく、奨励金交付や製造・販売組織の改良によって外国車との価格差を埋め競争力を高める必要性が生まれた。奨励金に関しては、3年を時限として1台当たり300円を支出することが決定された〔日本自動車工業会 1988：26〕。

9 自動車工業確立調査委員会『第二回議事録』、8頁。

10 自動車工業確立調査委員会『第二回議事録』、17-18頁。

4 国産自動車組合の拡大

規格の決定、奨励金支出などの決定を受けて、1931年11月18日より開始された自動車工業確立調査委員会第3特別委員会では具体的にどのような生産組織によって標準車製造を行うべきか議論が行われた。まず、ここで注目すべきは、渋澤正雄委員の次のような発言である。「既設製造会社ノ外ニ製造業者ノ増加スルコトハ已ムヲ得ナイコトデハアルガ既設会社デモ尚且需要ニ対スル製造余力ノアル現状ニ於テハ生産組織及統制上ノ諸問題ニ付テハ新ニ起ラントスル製造業者〔日本車輛・川崎車輛・三菱重工業〕ヲモ含メテ考慮スベキコトト思フ。」¹¹ これに対しては、瓦斯電の松方五郎も同調している。このような意見が自動車製造業者から出されたことは非常に興味深い。先述したように新規参入企業にも標準車製造へ参加する誘因は十分にあったが、他方で、既存企業の側からしても、新規参入企業をこの標準車製造への参加を求める理由は十分にあったと考えられる。

すでに考察したように、国産車は外国車に著しく圧迫されていた。しかし、国内需要の高まりは参入障壁を一定程度押し下げたために、比較的体力のある会社が参入・再参入するという動きが散見されるようになった。川崎車輛・日本車輛のほか、三菱重工業、豊田自動織機、日産など今日日本の自動車産業をリードする各社は、この時期一斉に参入（川崎・三菱は再参入）したのである。ただし、標準車計画が進行する中で多数のしかも大企業が参入することは、既存企業にとっては大きな脅威でもあったと考えられる。

というのも、標準車製造を行う瓦斯電や石川島・ダットの3社が、計画が当初の見込み通り進展したとしても初めの4年間は赤字での操業を余儀なくされるのに対し、新規参入企業は、より優る体力を生かして実質的なアウトサイダーとして自動車販売を行うと考えられるからである。そのため瓦斯電の松方も石川島の渋澤も新規参入企業もあわせて標準車製造を行うことを求めたのである。

すなわち、国産自動車組合は生産協定（部品供給数量を3社で分担）・価格協定（目標価格2,650円）・販路協定を附された擬似的な「カルテル」であったともいえる。多分に国家的要請によるものであるとはいえ、規模の経済性を発揮させるため協調行動をとることが求められていたのである。しかし、一方で新規参入企業はこれに加わらない限りアウトサイダーとして行動し得ることとなる。

さらに外国車との競争も含めてこの関係を整理しよう。当事者である瓦斯電・石川島・ダットの3社も、「カルテル」の効果について、特に価格の面で相当の不安を持っていた。

11 自動車工業確立調査委員会『第三特別委員会第一回会議議事録』、3頁。

すなわち、「国産車が外国車と競争し得ルトシテモ将来外国車ハ如何ナル程度ニ迄売値ヲ低下シ来ルヤ疑問」であり、可能性としては「唯生産費ノ低下ト云フ点ノミカラスレバ製造会社が濫設セラレ自由競争トナルコトガ良イカモシレヌ」¹²（傍点、筆者。以下同様とする。）と考えていたようである。もし標準車をもってしても外国車に伍することができなるとすれば、国内のアウトサイダーと外国車との二重の競争にさらされる危険性があつたのである。そのため、少なくとも国内同業他社と協調行動を取らなければ、計画が破綻する可能性が高いと考えたと理解できる。

この第三特別委員会では、外国車との競争への悲観論が支配的であつたようである。朝倉希一鉄道省工作局車両課長も「生産費ニ於テモ外国車ト競争シ得ルト云フモ本委員会ノ委員ノ多クハ左様ニハ考ヘテ居ナイノデハナイカ」¹³と述べている。とすれば新規参入企業をも含めて「カルテル」を結成し、少なくとも国内同業者との競争は避けたほうが自らの経営が担保されるのである。

このように、標準車計画に加わりたい新規参入企業と、できれば業界内の企業すべてを組織したい既存の国内同業3社との思惑はすでに潜在的には一致していたが、それを具体化したのが商工省・鉄道省であつた。これに関連して第七回・第八回第三特別委員会では、次のような注目すべき議論が交わされている。まず陸軍省選出委員である林桂整備局長が第七回特別委員会において次のような発言を行っている。林は陸軍省保護六輪車製造の経験から、「既存各社ノ技術並ニ設備ヲ基トシテ自動車工業ノ確立ヲ図」る、すなわち少数精鋭の方針を取ったほうが、技術や設備を持たない新規参入企業を含めて「徒ラニ各社分立ノ弊ヲ生セシム」るよりも効率的であると述べた¹⁴。実際の製造局面から考えれば当然とも考えられる反対意見もありながら、しかし参加企業を限定するという方針は採用されなかった。繰り返しになるが、もう一度確認しておく。自動車工業確立調査委員会第三回総会の席上、斯波忠三郎第三特別委員長は次のように述べている。

現在我国ノ自動車製造工場ハ（中略）石川島、東京瓦斯電気、ダツトノ三社ヲ主トシテ此ノ外ニ最近自動車ノ製造ヲ計画シテ居ルモノニ川崎車輛株式会社、三菱造船所等カアリマス此ノ工業ノ確立ニハ製造者ヲ合同シテ統制アル系統ノ下ニ製造ヲ行フコト

12 前掲『第三特別委員会第一回会議議事録』、7頁。

13 同上、9頁。

14 自動車工業確立調査委員会『第三特別委員会第八回会議々事録』、3頁。

ハ極メテ必要テ斯克セサレハ価格ノ低下ハ困難ト考ヘラレマス¹⁵

すでに第5回第3特別委員会の決議によっても、川崎車輛は計画に含めることが決定していた。斯波の発言を鑑みれば、標準車製造に際して、産業界の企業に協調行動を採らせることを、実際の製造局面における合理性より優先したといえよう。この方針に則り、標準車製造を行うことを目的に設立された国産自動車組合への加盟企業は1934年の段階で7社にまで増加する。前述の協定7社がそれである¹⁶。

標準車製造のその後の経過を見ると、当初不安視された通り価格を思うように低減させることができず¹⁷、外国車との間で厳しい競争を強いられた。それに加えて生産台数の面でも当初の目標を達成できなかった。1933年150台、1934年には400台（ほかに部品300台）の生産に止まった。また、当初1台当たり500円へ増額されていた補助金も、翌1934年には当初の予定通り300円となり、同年をもって打ち切りとなっている¹⁸。標準車製造計画は結局わずか2年で実質的に挫折したのである。

さて、1934年に入ると商工省は、協定7社を一同に集め、「製造分野の合理化」などのほか、「共同組立工場の設立」を協議している¹⁹。このうち、製造分野の合理化が話し合われていることは、各企業での部品製造に過不足があったことを示すものとして興味深い。ただしそれ以上にここで注目したいのは、標準車製造を行う企業が共同で組立工場を設置する計画が浮上している点である。この共同工場案は、部品製造からすべての製造工程を一か所で行う案と、構成部品の組立までを各企業で行い、組立工場のみを共同で設置する案との二つがあった。そのうち、資金的な制約もあって後者がより現実的な案と考えられた²⁰。さらには、協定7社が共同で持株会社を設立し、「資本関係において統制すると同時に販売統制をも行う」案も出された²¹。林が危惧したように標準車製造を行う企業が小規模で乱立したことで製造局面に悪影響が生まれていたのである。

15 「〔自動車工業確立調査委員会における〕第三特別委員長の説明」、5頁（『自動車工業確立調査委員会第三回委員会議事録』）。

16 「自動車工業確立の緒に就く」『東洋経済新報』1600、1934年5月14日、28頁。

17 「商工省標準車四千円程度」『時事新報』1933年4月10日。

18 「国産標準車の補助金交付中止 製作指令権の喪失で国産自動車界は内紛」『台湾日日新聞』1934年11月30日。

19 「自動車工業界の統制に乗出す 商工省民間代表招致」『時事新報』1934年4月20日。

20 前掲「自動車工業確立の緒に就く」、28頁。

21 「自動車工業統制 持株会社を創立 生産、販売統制の具体案は今後商工省で研究」『大阪朝日新聞』1934年4月27日。

ところで共同組立工場案が国内で浮上した時期は、満州国において組立工場の建設が浮上した時期とまさに一致する。しかも 1934 年度で標準車製造に対する補助金が打ち切れ、同じ 1934 年に満州国における新設工場計画が実際に同和自動車の設立として実現した。これは偶然の一致であろうか。

この点を考えるために満州国に工場を新設した場合、標準車計画に対する補助政策の観点から見てどのような変化があったかを検討しておこう。標準車計画においては、標準車を国内同業 7 社で製造した場合、補助金はあっても、販売は自社において行わなければならない。そのため、価格の低減が実現せず標準車計画が失敗に終わった場合でも、そのリスクはメーカー自身が負わなければならなかった。また、製造段階におけるコストも、メーカー自身の負担となっていたのである。

ところが、部品（構成部品）製造を行う国産自動車組合とは別個に組立を行う別会社が設立された場合はそのようなりスクは大きく軽減される。すなわち、国産自動車組合加盟各社と同和自動車とは資本関係はあるものの、別企業であるから、同和自動車が組立を行うためには企業間取引によって協定 7 社から部品を調達しなければならない。つまり協定 7 社は規格通りの部品を必要数製造すれば、それを自動的に同和自動車が全て購入するシステムに変化したのである。このシステムの中では組立段階でのコストはおろか、販売に関してもすべて同和自動車が担うこととなり、メーカーは部品の製造だけに責任を担えばよいことになる。つまり同和自動車の設立は、標準車製造に係る政策展開の中で、補助金政策より一段進んだ助成策であったと言えるのである。つまり、経調の強硬な反対を押し切ってまで自動車組立工場の設立が強行されたのは、商工省・鉄道省が推し進めようとした国内同業の共同組立工場の「役割」を満州国の新設工場に担わせるものだったのである。

III 同和自動車の操業開始とその挫折

1 同和自動車工業株式会社の設立

さて、1934 年 2 月に入ると、協定 7 社による自動車工場の建設は、具体的な設立に向けて動き出す。工場稼働に至るまでの過程については、すでに老川が詳しく述べていることから [老川 1997]、ここでは稼働にも関らず営業成績が著しく悪かったことを述べるにとどめておく。

『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』によれば第一年度

表3 同和自動車第一年度営業収支

(単位：円)

営業別	取 入	支 出	差引損益
販売品収支	625685.5	636524.39	-10838.89
販売部品収支	119895.74	104739.92	15155.82
工場収支	522507.33	603549.08	-81041.75
利息及雑収入	59920.64	0.00	59920.64
作業費及償却費	0.00	371795.56	-371795.56
合 計	1328019.21	1716608.95	-388589.74

出所：[老川 1997：20]

より若干の粗利益をもくろんでいたものの、実際には稼働が遅れたこともあって第一年度は、計9万円余の損失を出した。さらに、1934年3月から1935年6月までの第一会計年度の営業収支を示したものが表3である。これによると、販売部品収支および利息・雑収入の2項目では黒字であったものの、その他の部門では巨額の赤字を計上し、最終的に赤字は38万8589円74銭に上っている。この支出額の大部分は日本から完成車を購入したことによるものであった。前述したように、当初の計画では、標準車部品を日本の協定7社が分担して製造、それを同和自動車が購入し完成車を組み立てることとなっていた。それにも関わらずなぜ部品に加えて完成車を購入するような事態となったのであろうか。日本国内で同和自動車の設立に深くかかわった陸軍少佐伊藤久雄は戦後、次のように回想している。

〔同和自動車の業務は〕7社の分担して作った部品を持ってきて組立てることでした。当時はあまりにも理想に走った案であって、現在でも無理な仕事であると思います。また実際にもその通りで、組立てはついにできませんでした。それで最後は自動車工業（株）と瓦斯電気の2社に制限してどうにかやれるようになりました²²。

つまり、7社から規格通りのはずの部品を購入しても、結局組立てる際にはたがいに型があわず、ほとんど組立を行うことができなかった。この結果、標準車300台分の構成部品はたしかに満州国に輸出されたものの、実際組立てられたのは、TX35型16台、BX35型3台、合計19台に過ぎなかった。規模の経済性を発揮させるために標準車規格を制定し、協定7社を実質的な部品工場とみだてて満州国において大規模な組立ラインを設置するという政策そのものが、同和自動車にとって桎梏となったのである。

その上、満州国の各官公庁が同和自動車から優先的に自動車を購入することとなってい

22 自動車史料シリーズ(1)『日本自動車工業史座談会記録集』日本自動車工業振興会 1973年、45-46頁。

たことも同和自動車の経営に大きな影響を与えた。同和自動車はいわば「不良」部品を購入し、それが組立られない以上、各官公庁の需要に応えるべく日本国内において高価な国産完成車を買付け、それを供給しなければならない事態に陥ったのである。同和自動車はあたかも満州国における国産車の代理店のような役割を担っていたのである。

表4 満州国官庁別自動車購入数量
(1934.4.1～1935.6.30)(単位:円)

官 庁	購入台数	同和製品
国都建設局	3	
国道局	106	2
交通部	9	
首都警察庁	5	1
豊寧県	1	
黒龍江省総務庁	18	
興安西分省	1	
市公署	1	
専売総署	4	
実業部	1	
需用処	2	
文教部	1	
民政部	8	
蒙政部	3	
新京郵政管理局	1	
合 計	164	3

出所：前掲『同和自動車工業ニ関スル参考資料』（『美濃部文書』）

ただし、本来同和自動車の最大の需要者であったはずの満州国各官公庁は、同和自動車製品（実質的には日本国内からの輸入品）を積極的に買おうとはしなかった。表4は第一年度における満州国政府の自動車購入台数を示したものである。この表によると、全購入数164台のうち、同和製品はわずか3台しか購入されていない。つまり、同和自動車が赤字覚悟で輸入した日本車すら満州国各官公庁は買おうとしなかった。このことが同和自動車の経営をさらに悪化させたことは想像に難くない。各官公庁はより安価で高性能なフォードやシボレーなどの外国車を購入するところが多かったのである²³。

2 同和自動車製品（輸入品含）の使用状況

表5 実業部調による国産車・外国車経済比較 (単位:円、km)

車 種	価 格	維 持 費	総 計	走行距離	キロ当たり 所要経費
標準車	4,550	11,700	16,320	50,000	0.326
保護車	8,300	16,135	24,435	70,000	0.350
シボレー	3,150	9,745	12,895	40,000	0.322
フォード	3,150	8,557	11,707	35,000	0.335

出所：前掲『主トシテ満蒙ニ於ケル内外国製自動車経済的比較調査』4頁。
なお、維持費には燃料費を含む。

この点を最大の需要者であるはずだった鉄道総局を所管する交通部を事例に考察しておく。実業部では同和自動車製品の使用を鉄道総局を含む各官庁に強制する意向を持っていたが、鉄道総局は安価で高性能な輸入車ではなく、高価で低性能な国産車を購入すれば、初期投資が高み結果として運賃などに転嫁させねばならないと考えた²⁴。

実業部はこのような状況で、自動車部品関税を引き下げるなどの措置を取り、一方で

さて、先の引用文中にもあるように、同和自動車製品があまり好まれなかった背景には、まずは価格で外国車に到底太刀打ちできなかったという理由が大きかった（表5）。

23 統制科『同和自動車工業株式会社ニ関スル参考資料』1935年7月（『美濃部洋次満州国関係文書』H-43-5-1、以下『美濃部文書』と略称）。

24 「同和自動車工業株式会社法案」（『美濃部文書』H-43-9）。

1935年4月25日以降、35型を奉天渡価格4,000円、40型同4,500円、陸軍保護自動車同6,000円とするなどとする方針を打ち出した。しかし、ただでさえ経営が圧迫されていた同和自動車にとってこの価格の引き下げは、販売の不振と相まってさらに経営を困難に陥らせた。この高価格について実業部は、確かに価格は高いものの、それはより頑丈な構造を持たせた結果であり、頻度の高い使用に耐えうると説明していた。シボレーやフォードは大衆車であり、高頻度で使用すれば結果として高い修理費用が必要となり、この維持費用を含めて考えれば価格的に遜色ないと主張していたのである。

しかし、同和自動車製品で価格以上に問題視されたのは、次節に述べるように実は同和自動車製品の性能であった。満州国は非常に悪路が多かった。そのため、自動車の耐久性も日本と比べて著しく低かったのである²⁵。

3 同和自動車製品普及失敗の要因

1936年に、日滿交通新聞社主催で国内同業者と鉄道省官僚が一同に会し、自動車視察協議会が開催されている。この座談会議事録に拠って、同和自動車製品の使用状況を当事者の視点から確認しておく。まず、鉄道省監察官の菅健次郎が「現在使はれて居る自動車といふものが何故あゝ故障が多いのだらう。何故あゝ不平が多いのだらうといふ問題」が満州国においてはあったと述べる。その問題の一端は、標準車がそもそも日本国内向けに設計されたことにあった。標準車自体が満州国においては不適であったのである²⁶。例えば、標準車の重量は外国車に比して著しく重かった²⁷。満州国の道路は冬季は凍結し、夏には氷が溶けて道路の表面には水が浮き出す。このため重量が重ければ重いほど、道路に陥没して走行が困難になったのである。

同和自動車の仕出先は、鉄道総局とあわせて、地方官署がほとんどであった²⁸。それでは、自動車が実際走行することになる地方の道路状況はどのようなものであったのであろうか。

旧来の道路はもちろん、新設した道路でも凍結した氷が溶け出すことで夏季には全く使用することができないものが多かった。場所によっては自動車を人が押して通るというこ

25 『主トシテ満蒙ニ於ケル内外国製自動車経済的比較調査』（1935年）、1頁。

26 日滿交通新聞社『満州の自動車は何処に行く 満州自動車事業視察報告座談会』1936年8月18日（国立国会図書館蔵）、15頁。

27 前掲『同和自動車工業株式会社ニ関スル参考資料』によれば、BX40型は、シボレーバスの1,414kgに対し2,180kgあり、またTX40型もシボレートラック1,414kgに対し、2,130kgあった。

28 同和自動車工業株式会社、「経歴書」、作成年月日不詳、『美濃部文書』H-43-6。

とも問々あったという²⁹。菅はソ連車を参考にして軸数を増したり、タイヤ幅を太くするなど、満州仕様の工夫が不可欠であると述べた。

このように、鉄道省官僚の目から見て同和自動車製品は明らかに性能的にも満州国には不適當であったのである³⁰。このような問題は枚挙に暇がなく、この日の座談会においても議論の大部分は技術的改善点を巡って行われた。一方で標準車が十分に組み立てられなかったため、満州国では同和自動車が急場を凌ぐために日本で調達した川崎や自動車工業、瓦斯電の試作品が走っていた。試作品であるため、故障しても部品が無かった。何台か購入していても実際走れるのが一台しかないようなこともあり、それが国賓用の車として使われるという場面もあったのである。標準車でも性能的に十分でなかったことを考えると性能上の問題はさらに深刻の度を増していたと考えられる。

この性能上の問題点と関連して、協議会で問題となったのは、部品を供給する国内各社の姿勢についてである。

菅は、

尚ほ内地の製作会社の方々に対する問題と致しましては、部分品の補給が遅れる、来ても型が合はないで嵌らない、何時まで経つても満足な部分品が送つて来られないといふ問題であります。これらも内地のメーカーの方々も現場を見ない。満州を知らない。さうして偶々来ても技術的の調査をしないで、使ひ方が悪いんだといつて、叱りつ放しにして、揚々として内地へお帰りになる³¹。

と述べて対応を批判している。

自動車事業確立のため、日本における同業7社を組織して同和自動車に部品を供給させるという方式は、反面協定7社の同事業に対する不熱心な態度を惹起していた。部品を作つて満州国に輸出すれば、同和自動車がたとえ「不良品」でも購入するシステムとなつていたため、改良を推し進める必要がなかったのである。これと関連して、この座談会で注目しておくべき議論がある。技術上の問題の一つとして、満州国においてはガソリン車よりもディーゼル車が適當であるという問題提起がなされていた³²。ただし日本でディー

29 鉄道総局「鉄道総局自動車事業概要」『八田嘉明文書』（国立国会図書館憲政資料室蔵）755、9-10頁。

30 前掲『満州自動車事業視察報告座談会』、19-31頁。

31 前掲『満州自動車事業視察報告座談会』、38頁。

32 このことは、満州国もその必要を認めていた。1937年に作成された『満州に於ける自動車工業方策』によれば、「資源ヲ考察シ費用ノ点カラ断然重油自動車優位」であるされている（62頁）。

ゼル車の開発を行っていた池貝鉄工所の今井四郎は次のような不満を話している。

同和が優秀なる満州自動車を、殊に特殊自動車を要求するとすれば、自分達の〔ディーゼル〕自動車が完全に近い成功をして居つて、既に兵器になつてゐる際に、同和から何等照会なり、技術的質問なりが来ないのは一寸訝しいと思ふんです。尤も自分達が行かないからかも知れませんが……³³。

この発言の意味しているのは、たとえ標準車より満州向であるディーゼル自動車の製造に成功しても、満州国には協定7社以外の会社製品は入っていけない現状にあるということである。その点は、次の議論からも明らかである。

(今井) 資本関係といふことが経営といふことには非常に影響するから、その点で自分達は同和自動車か、七社にモノポライズされるといふことは非常に不満なんです。

(菅) モノポライズぢやないでせう。日産も入る訳ですから。

(今井) 然し自分等のやることは瓦斯工〔電〕なり、いろゝゝなものに抵触することになります。それで同和はどれを選ぶかと云へば、資本関係から選ぶのが当然なんです。さうすれば大体七社に於て同種類のものはモノポライズされるといふことになる訳です。さうすると内地に将来勃興する自動車といふものは満州に於ては阻害されることになりはしないかと思ひます³⁴。

国内同業他社は、同和自動車を満州国における協定7社の販売カルテルとみなしていたことになる。この点は商工省の政策とも考えあわせて非常に重要である。スケールメリットを実現すべく、7社を競争させるのではなく、協調行動をとらせ実質的な部品工場に見立て、満州において大規模な組立工場として同和自動車を作った。そのため満州国市場は協定7社にとっていわば「守られた市場」として設定されたのである。たとえ「カルテル」外の1社が、満州国にとって最適な自動車開発に成功したとしても、それをを用いることは起り得ないことを意味する。池貝鉄工所不満はそこにあるのである³⁵。

33 前掲『満州自動車事業視察報告座談会』、43頁。

34 前掲『満州自動車事業視察報告座談会』、45-46頁。ただし、()名は発言者名。

35 結局、ディーゼル社の納入については、7社共同という形をとらず、三菱重工業製品を選定して使用することになったという(三菱自動車工業株式会社『ふそうの歩み』1977年、102-103頁)。ここでも自動車製造業に対する政策展開がいかに満州国における国産車使用を規定したかを窺うことがで

この結果として、繰り返しになるが同和自動車は協定7社の非効率の「リスクをとらされた」形となったのである。いくら高品質を謳っても、このような不良部品を使った車や、試作品同然の自動車は悪路の多い満州国で喧伝通りの能力を発揮できるはずはなかった。

4 同和自動車製品の販路拡大への試み

しかし、同和自動車設立の設立は、そもそも満州国において組立工場を設け、さらにその販路を与えて自動車工業の確立を実現することがその目的であった。そのため、満州国において同和自動車製品が普及しなければ目的を達成できない。

まず、満州国における同和製品の使用状況を確認しておく。満鉄産業部の調査によれば、満州国における全使用数9,156台中、同和自動車製品は118台(1.3%)に過ぎなかった。同和自動車がターゲットとしていたバス・トラック、4,013台でみても、シェアは2.9%でしかなかった³⁶。

そこで1935年に入ると、満州国実業部、関東軍、需要者が出席する会合がたびたび開かれるようになる。まず同年8月1日には、「国産自動車使用普及ニ関スル協議会」が開催された。もともと、官公庁は強制的に同和製品を購入しなければならなかったが、すでに何度か言及したように価格や製品の問題もあって、なかなか購買台数は伸びなかった。そこで、需給関係者が一同に会して意見の調整を行う必要が出てきたのである。この協議会で話し合われたのは、次の3点である。

1点目は、同和に与える便益をさらに徹底して行うことであった。なお同和が与えられていた便益は(1)部分品関税の引き下げ、(2)独占して自動車組立を行うこと権利の2つよりなっていた。

2点目は、同和のサービス提供の問題であった。需要者である鉄路総局・交通部や交通公司関係者から、サービスをより充実するよう要望があった。新京交通公司関係者は、やはりシボレー・フォードに対して劣位にあるということをあらためて主張した。「ガソリン消費ノ大ナルコト及補修能率悪ク同和ノ需要者ニ対スルサービス悪キコトヲ挙ケルコトカ出来結論トシテ国産車ハ外国車ニ比シテ二十パーセント遜色アルト思ヒマス」³⁷というのである。

さらに、部品供給について「内地七社ヨリノ輸入材料品カ漸次粗悪ニナツタノテハナイ

きるのである。

36 満鉄産業部『満州に於ける自動車並自動自転車の現勢調査』1937年4月、6-10頁。

37 「国産自動車使用普及ニ関スル協議会議事録」(『美濃部文書』H-43-10)、12頁。

カト疑ハレルモノカアリマス（中略）此ノ点ニ関シテハ特ニ同和ノ反省ヲ求メル次第テアリマス」³⁸ という発言があるなど不満が集中した。部品の供給不足および、品質の悪さについては、前節で述べたように、7社合同という枠組みの中での部品供給が大きく影響していた。これが同和製品の需要を大きく減退させることになっていた。

3点目は、やはり価格の問題である。関東軍特務部の大幸中佐は「外国車ニ比シテ高価ナコトハ内地自動車工業ノ現状ト同和ト内地七社トノ関係ヨリシテ現在ノ売値ハ止ムヲ得ヌモノト思ヒマス之ハ決シテ満足スヘキ値段テハアリマセン」³⁹ と述べている。価格を引き下げる方策をとる必要があることが確認されたのである。

この1ヶ月後の1935年9月18日、再び「国産自動車購入ニ関スル協議会」が開催されている。この場で、鉄道総局関係者は「本年ノ予算ニ於テハ其ノ単価ヲ国産車ニ置カスニ計算シタモノテアリマスカラ現在テハシボレー級ノ単価ノ自動車テナケレハ購入スルコトカ出来ナイ窮屈ナ予算タケシカアリマセン」⁴⁰ と述べている。苦しい予算の中では、シボレーしか購入することができないとして同和製品の購入を回避しようとしていたのである。この結果同和製品を購入するよう指導をすると、各省庁が同和に値下げを強く求めるというようなこともあった⁴¹。

この9月18日の協議会ではサービス（修理・部品）の供給体制の改善についても同和に対して実業部から厳重に指導が加えられることとなった。ただし、実際局面での改善はきわめて限定的であり結果的にGMやフォードといった安価・高性能な自動車に対し同和自動車製品は競争力を持ち得ることにはつながらなかった。

おわりに

1930年代に入ると、商工省や鉄道省は国産自動車製造について積極的な振興策を打ち出した。特に商工省は、シボレーやフォードが圧倒的優位にあった乗用車を避けて中型車に絞った奨励策を考案した。この奨励策が、商工省標準車規格の製造であった。これは、規格を統一することで、部品の大量生産を可能にしようとしたのである。しかも、この政策はこの標準車製造を技術的・価格的なリーディング・カンパニーが行うのではなく、製

38 前掲「国産自動車使用普及ニ関スル協議会議事録」、15頁。

39 前掲「国産自動車使用普及ニ関スル協議会議事録」、16頁。

40 統制科「国産自動車購入ニ関スル協議会議事録」（『美濃部文書』H-43-11）、5頁。

41 前掲「国産自動車購入ニ関スル協議会議事録」、8頁。

造各社が協調して行うことに特徴があった。

満州国における自動車組立工場建設の動きは、この日本国内の自動車製造業に対する一連の政策と密接な関連を持っていた。陸軍省や商工省は、標準車の部品を製造する協定7社を部品工場とみため、「守られた市場」として満州国を設定し、大規模な組立工場を建設することでシボレーやフォードに伍そうと考えたのである。

ただし、新設工場の経営は不振を極めた。同和自動車工業の使命は標準車を組立てることにあつたが協定7社から調達した部品は不良品が多く、ほとんど組立を行うことができなかった。しかも満州国を「守られた市場」とし、実質的なカルテルである協定7社に市場を独占させたため、各企業の改善努力もほとんど見られなかった。

自動車を経済的に生産しようとするれば、競争を促進したほうが価格・技術両面から大きなメリットがあることはいうまでもない。つまり、7社協調という枠組みこそが同和自動車経営不振の桎梏になったのである。しかし7社協調という試みを自動車産業における単なる桎梏と切り捨てることはできない。日本と満州国を一つの帝國的経済圏と考えたとき、日本と満州国それぞれに付与された役割がここに明確に示されるからである。日本の自動車メーカーは産業育成政策の観点から標準車の部品製造に従事する。標準車製造が産業保護政策であるからには、その販路は守られなければならなかった。では販路を守るべく「活用」されたのはどこであつただろうか。それが「満州国」市場であつたのである。つまり自動車産業という発展途上の産業を育成すべく、帝国経済圏全体で「官製」の分業が行われた事例であつた。それが満州国における標準車製造であつたのである。しかしこの試みはすでに述べたように戦時に対応したものではなかった。

そのため、1937年7月日中戦争以降になるとこの桎梏を解消すべく、この7社共同出資の解体が行われるようになる。満州自動車製造株式会社が日産を中心に経営されるようになった。またディーゼル車の選定に際しても、三菱重工業製品を一社選定して納入させるようになった。戦時に至ると新たな製造システムが必要されたのである [四宮 1997 : 105-106]。

参考文献

老川慶喜 1997 「『満州』の自動車市場と同和自動車工業の設立」『立教経済学研究』、51-2.

老川慶喜 2002 「『満州国』の自動車産業——同和自動車の経営：1935年7月～37年12

月——」『立教経済学研究』, 55-3.

大場四千男 2001 『日本自動車産業の成立と自動車製造事業法の研究』, 信山社.

坂上茂樹 2005 『鉄道車輛工業と自動車工業』, 日本経済評論社.

櫻井清 1987 『戦前の日米自動車摩擦』, 白桃書房.

四宮正親 1998 『日本の自動車産業——企業者活動と競争力——』, 日本経済評論社.

日本自動車工業会 1988 『日本自動車産業史』, 日本自動車工業会.

呂寅満 2011 『日本自動車工業史——小型車と大衆車による二つの道程——』, 東京大学出版会.

(神戸大学大学院人文学研究科)