

アジア・太平洋戦争期における満洲と自動車工業 ——満洲自動車製造株式会社を中心に——

十 河 孝 雄

はじめに

本稿がとりあげるのは、アジア・太平洋戦争期の満洲¹⁾への日本民間資本の海外進出の一例として、日中戦争勃発後に、満洲における自動車製造を担う会社として、1939年5月に設立された満洲自動車製造株式会社（以下「満自」と略）の歴史である。満自は、満洲に重工業構築をはかるために民間資本の対満投資を日本の日産財閥に求めるといふ、日本の軍部・政府の「国策」に基づいて新規に設立された満洲国特殊法人であり、日本の「国策」と、民間企業としての営利の原則、いわば「経営」の二重の規定を受ける存在であった。この事例を通じて、アジア・太平洋戦争期の日本の民間資本の対満進出に関して、<「国策」の論理>と<経営の論理>が相互にいかなる関係にあったのか、その関係性を探り、さらにその論理と企業の経営実績とを比較することによって、日本の民間資本の対満進出がいかなるものであったかという問題を探りたいということに、筆者の問題関心がある²⁾。

従来の研究では、いわば「国策」としての軍部が主導権をもった満洲経済統制政策の立案・実施過程が克明に解明され³⁾、これに関連して、日本の民間資本の対満進出については、古典的帝国主義論における資本輸出の問題と関わって、日本の独占資本が「国家権力を最大限に利用」して「自らの利益の貫徹をはかった」

-
- 1) 満洲とは、さしあたり中国東北部のことを指すが、本稿の取扱う時期においては、「満洲国」が支配した地域を指し示す。なお、満洲、満洲国、企業名等に出てくる「洲」の字は、原資料からの引用を除いて基本的に「洲」に統一し、煩雑を避けるために括弧を外す。
 - 2) 日本企業の中国進出活動に焦点をあてて、<「国策」の論理>と<経営の論理>の関係を探ることについては、江夏・中見・西村・山本編（2005）第1部（江夏由樹編集）参照。
 - 3) 原朗（1972）、原（1976）を参照。

(鈴木隆史)⁴⁾ という見解や、「新興財閥が国家資本を利用しながら植民地に進出し、植民地工業の軍事的重工業化を行なった」(浅田喬二)⁵⁾ ことが強調され、全体を通して、満洲への「軍部主導の統制政策下の重工業構築」が、「究極的には独占資本との協力なしには不可能である」(原朗)⁶⁾ ことが、解明されてきた⁷⁾。その上で、こうした研究では、日本の民間資本の対満進出の結果の評価については、軍部が主導権をもった「国策」としての経済統制政策の立案・実施過程と、企業の生産実績を直接に対比したうえで、総じて「国策」に基づく対満投資の「失敗」という評価を導いた⁸⁾。しかし、このような把握の仕方では、個別企業の側が「国策」に具体的にどのように対応したのかという論点が十分に検討されないという点で、問題が残る⁹⁾。このことと関連して、日本の民間資本の対満投資については、軍部主導性が強調され、企業の満洲進出要因を軍部主導に押し込めて、企業が「国策」に翻弄される姿が、多く描かれた¹⁰⁾。

その後は、こうした研究成果を個別部門に焦点をあてて検証する研究へと関心が移る。その中で、自動車産業については、1934年に設立された同和自動車工業(以下「同和」と略)に関する研究の蓄積はあるが¹¹⁾、満自に関しては「同和

4) 鈴木隆史(1964)113-114頁。

5) 浅田喬二(1975)79頁。

6) 原(1976)210頁。

7) その他、満洲への工業資本の進出は、植民地「工業化」の問題として分析された。小林英夫(1969)、小林(1976)参照。

8) 石川滋(1958)753頁および757頁、原(1972)113頁、宇田川勝(1976)67-69頁、原(1976)210頁、290頁第10-19表、291頁、四宮正親(1998)115-116頁を参照。

9) 日産財閥の満洲進出の展開過程を、日産側、満洲側双方の観点から分析する宇田川(1976)に対して、衣笠洋輔が、「財閥本社(日本産業)の満洲進出」、「鮎川個人とそのプレーンの満洲進出」という色彩が強く、「事業会社レベルでの言及がなされていない」とコメントしている(宇田川(1976)74頁)。

10) 四宮正親は、戦前の自動車産業について、「政府と軍部の思惑の中で翻弄され、その活動に大きな制約を課された企業」像を提示し、さらにこれと対比して、戦後の日本自動車産業については「政府の産業政策をしたたかに活用しつつ、旺盛な企業活動を展開し、類まれなる成長を遂げることに成功した」と述べる。(四宮(1998)「はしがき」ii頁)。

11) 同和は、1934年3月に、関東軍司令部の立案要綱に基づき、張作霖政権の遼寧省の旧迫撃砲廠を「接収」した財産を満洲国政府の現物出資として、それに満鉄と日本の主要自動車製造業者7社が半額ずつ出資して設立された満洲国特殊法人であり、主に国産自動車(外国製自動車も手がける)の組立、販売、修理、部分品製造を手がけた。同和に関する先行研究は、蘇崇民(1990)685-686頁、四宮(1992)、老川慶喜(1997)、蘇崇民著、山下睦男・和田光広訳(1998)468-469頁、四宮(1998)、老川(2002)を参照。

自動車のような分析が行えなかった」(四宮正親)¹²⁾。そこで、満自が発行した『営業報告書』を中心的に利用して¹³⁾、満自に関する主に経営的側面からの分析の上積みをはかること、これが本稿の課題である。

一、満自創立をめぐる概要

満洲における自動車工業確立に関しては、従来から、軍部が「満洲産業開発五箇年計画」を立案する中で自動車工業の建設を強く要望し、そこで、特に傘下に自動車工業を要していた日産の対満進出を求めたことが言われてきた¹⁴⁾。こうした軍部の見解の代表例としてあげられていたのは、石原莞爾であった。石原はかねてから、日本の防衛産業の根本的欠陥は自動車工業と航空機工業にあり、これを速かに充足させるためには、まずその産業を満洲国で確立して増産させなければならぬと考えて、日産自動車を経営する鮎川と接触して意見を求めた¹⁵⁾。

これまでは、このような軍部関係者からの接触に対して、鮎川義介がそれに応じたと言われてきた¹⁶⁾。1937年10月に日満両国政府より発表された「満洲重工業確立要綱」によって、満洲における重工業の確立、発展を図るために、満洲国政府出資の下に重工業の総合的経営を目的とする国策会社が、日産の鮎川義介に経営を一任することで設立することが表明された。それに基づいて、日産が満洲に「移駐」して、1937年12月に満洲重工業開発株式会社(以下、「満業」と略)が設立された。この過程で、満業が、自動車と飛行機の製造工業に対して支配的に投資して経営の指導にあたることとなり、自動車関係事業については、本格的自動車工業会社が設立されるまでの過渡期間においては既存の同和を「善用」とするとともに、「重工業開発会社」(すなわち満業)が「可及的速ニ本格的自動車製造業ノ確立ヲ図リ、別ニ製造会社ヲ新設スル」ことを、軍と満洲国政府、および

12) 四宮(1998)115頁。

13) 以下に述べる満自の事業活動内容について、特に出典の記載なき内容については、いずれも『営業報告書』各回記載内容を参照したものであり、出典記載を省略。

14) 星野直樹(1963)222頁、鈴木(1964)109-110頁、宇田川(1976)59頁を参照。

15) 満蒙同胞援護会、満洲国史編纂刊行会編(1970)537頁、および547頁を参照。

16) 朝倉毎人が日記で伝えるところによれば、鮎川は、そうした軍関係者からの渡満要請に対して、当初は消極的であったが、6月23日以降一転して積極化したという(大豆生田稔「解題」阿部・大豆生田・小風編(1989)11頁を参照)。

満業の3者が「申合」・「協議」してとりきめた¹⁷⁾。

その後の鮎川は、満洲に新たに本格的な自動車工業を外資からの資金と技術の導入をはかって大規模に設立すべきと考え、それに基づき、米国フォードなど外資との交渉に取り組んだ¹⁸⁾。しかし、鮎川は自動車事業に専門に取り組んだわけではなかった。満洲の自動車製造事業について、鮎川は、「同和は修理に専念させ自動車製造会社はまったく新たにつくるのがよい」、「満洲に作るものは本格的なものをつくらねばならない」と考え、その責任者として、当時日産自動車販売株式会社専務取締役をしていた山本惣治を選んだ¹⁹⁾。後に山本は、満自理事長に就任した。

その後、満自の設立が具体化されたのは、1939年に入ってからであった。同年4月12日に、満洲国産業部大臣より会社設立準備委員が委嘱され、4月17日に、会社設立準備委員会で、会社設立要綱、会社法案、会社定款、企業目論見書、会社設立事務所、会社設立準備予定表、会社創立費予算という7点が審議された上で、5月5日に、満洲国勅令第96号として満洲自動車製造株式会社法が公布された。そして、同法第21条に基づいて、満洲国政府より会社設立委員が委嘱され、5月10日に会社設立委員会と会社創立総会が開催され、設立委員会で定款、株式割当、創立費予算、会社創立総会における設立委員長の設立経過報告の4点が審議され、創立総会で役員選任の件、役員報酬決定の件、等が議決された。そして、5月11日に会社設立委員が満洲国新京区法院宛に会社設立登記を申請して、即日登記された。こうした経過をたどって、満自が設立された。

なお、この設立経過における「会社設立準備委員」と「会社設立委員」の顔ぶれをみると(表1)、関東軍と満洲国政府(総務庁、産業部、經濟部、治安部、ほか)の関係者がずらりと並ぶ一方で、企業側である満業からの人員が少なく、ここから、企業設立時における「国策」を追求する政府側の意図を見ることがで

17) 「重工業開発会社ノ設立ニ伴フ諸問題ニ対スル件」 「満洲重工業開発会社関係事業処理促進要綱」を参照。

18) 外資導入(不可能となったことも含む)については、鮎川家資料を利用した原(1976) 269-274頁、長島修(1996) 536頁、四宮(1998) 106-108頁を参照。

19) 星野(1963) 295頁を参照。

表1 満洲自動車製造株式会社、設立準備委員、設立委員

	設立準備委員 (1939年4月12日)	設立委員 (1939年5月5日)
関東車	(参謀部第四課) 秋丸 次朗 (参謀部第四課) 中馬 太多彦 (参謀部第四課) 菅 健次郎	(参謀部第四課長) 片倉 衷
満洲国	(総務庁企画処参事官) 内田 常雄 (総務庁主計処一般会計科長) 飯澤 重一 (総務庁法制処参事官) 伊達慎一郎 (総務庁人事処人事科長) 木田 清	(総務庁企画処長) 神田 暹 (総務庁主計処一般会計科長) 飯澤 重一 (総務庁法制処長) 青木佐佑彦 (総務庁人事処長) 前野 茂
	(産業部次長) 岸 信介 (産業部鉱工司長) 柏村 稔三 (産業部鉱工司工政科長) 吉田 荒次 (産業部鉱工司重工業科長) 小野儀七郎	(産業部大臣) 呂 榮寰 【委員長】 (産業部次長) 岸 信介 (産業部鉱工司長) 柏村 稔三
	(経済部金融司金融科長) 伊藤 博	(経済部次長) 松田 令輔 (経済部金融司長) 青木 實
	(治安部軍事顧問) 芳賀豊次郎	(治安部最高顧問) 平林 盛人
		(交通部次長) 飯野 毅夫
満業 満自	(満洲重工業開発(株)理事) 前島 秀博	(満洲重工業開発(株)理事) 世良 正一 (日産自動車販売(株)専務取締役) 山本 惣治

(出典) 満洲自動車製造株式会社『営業報告書』第1回(1939年上半年)より作成。

きる。

また、こうした「国策」を追求する政府側の意図は、満洲自動車製造株式会社法に基づく政府の“監督”が、各項目に定められていることから見てとれる。同法では、満自が経済部大臣の認可を得て自動車の製造に関する事業を営むことが決められ(第2条)、満自経営陣は、経済部大臣の許可がなければ、他の業務に従事することを禁止された(第10条)。また、同法は満自に、営業年度毎に事業計画書を定めて経済部大臣に提出することを求め(第13条、変更する場合も同じ)、理事長、理事、監事の選任・解任、定款の変更、利益金処分、社債募集、解散決議、等の項目に経済部大臣の認可を必要とし(第14条)、一方で、経済部大臣の認可がなければ、重要財産の譲渡・担保(第15条)や、事業の全部または一部の廃止・休止(第16条)ができないことも定めた。これらの上に、経済部大臣が会社業務に「監督上」「公益上」「必要なる命令」をなすことを可能とただけでなく(第17条、第18条)、さらに、治安部大臣が会社業務に「軍事上」「必要なる監査」または「命令」をなすことを可能と定めた(第19条)。このように

満洲自動車製造株式会社法には、各項目にわたって、満洲国政府（経済部大臣・治安部大臣）の“監督”が定められた²⁰⁾。

このような、会社設立をめぐる政府側の「国策」を追求する意図に対して、企業側はいかに考えていたのか。ここでその一端を、満自の理事長、山本惣治の見解からうかがう。

山本は、1938年6月時点で、満洲国に自動車製造事業を起こすことについて、「日満両国政府の国防的見地」に基づく必要性を認識し、そして、小型車と特殊車輜を除く大衆車の需要の増大を予測したうえで、自動車の「満洲国現地調弁」を計画し、満洲への国産自動車の供給を実現して「国防の不安」の解消をはかろうと考えた。そして、急増する自動車需要に対して、日満が連繋して自動車の「生産の強化、供給の万全」を図る事が「今何よりも大切なこと」であるという認識を示していた²¹⁾。

その後、満自が設立された後の1939年5月27日の日本の有力部分品業者の会合における講演の中では、満自の設立を「大分久しい研究の結果」で、「満洲でも製造の必要が生じて来たもの」だと述べる。そして、「日満支を一体とし満洲に於ける自動車製造の設備、技術等を持つことは自動車の軍事上、産業上の重要性からして新東亜建設への生命線の強化である」ことを強調する。さらに山本は、満洲が「単なる製品の消費地ではない」、「日本と一体として見る可き」場所であり、「どんな危険にさらされても之を防衛しなければならない」と主張し、満洲への自動車供給について、「需要に対して供給するといふ既成の観念を打破」して、「反対に供給を以て需要を開拓する、製造能力を拡充するといふ建前」でもって、「単に一身の利益を追求すれば事足りた自由経済の遺産を超越して、全体の利益となるべき国策線に沿はしむるということが大切」であることを強調して、山本が、「国策」に積極的に応じる姿勢を見せている²²⁾。

このように「国策」への積極姿勢を見せる山本は、満自の設立に関して、「最初は相当の困難を予想されても、吾々は開拓者としての心意気を持つて満洲に行

20) 満自の会社法については、満業総務課（1940）130-133頁を参照。

21) 山本惣治（1938）206-208頁を参照。

22) 山本（1939）84-85頁を参照。

く必要があり、これは今日の情勢からして是非完成させなければならぬ国家的事業である」ことを強調し、その上で、日本国内の自動車の部分品関係業者に、1人でも多く満洲にきてほしいとお願いをするに至っている²³⁾。

このような、<「国策」の論理>を受容して、満洲の自動車製造事業について、それなりの成算をもって「国策」の実現に向けて取り組もうとした、企業経営者山本惣治の見解は、山本の言葉を借りれば、「満洲自動車製造会社の創立は国策の命ずるところであり、また充分の成算と確信を以て生れたもの」²⁴⁾であるといえる。

二、満自の事業活動の展開

続いて、設立された満自の事業活動の展開過程を考察することにする。

満自の業務の目的は、定款第2条によれば、1、自動車の製造、2、自動車部分品及附属品の製造、3、前各号に附帯する事業、4、前各号に附帯する投資並に融資と定められた²⁵⁾。

満自の経営陣は、特殊会社の性格上、社長制をとらず、理事長、常務理事、理事という職制をとって、理事長に山本惣治、常務理事に内田慶三、理事に吉田寅五郎、鮎川義介、吉野信次、世良正一、竹原伝、(後に久保田篤次郎、矢部潤二も理事就任)、監事に齋藤靖彦、栄源が就任した。さらに、日産自動車から30～40名の幹部と一般社員も満自に移った²⁶⁾。因みにその後の経営陣は、1941年3月に、鮎川義介、吉野信次、世良正一、矢部潤二が理事を辞任し、矢野美章、田中恭(ともに満業から)が理事に補欠選任された。

満自は、公称資本金1億円(200万株)で、基本的に全額、満業が引き受け、第1回払込として、満業から有価証券投資の形で4分の1の2500万円(1株12.5

23) 山本(1939)95頁を参照。

24) 山本(1939)92頁。

25) 満自の定款については、満自『営業報告書』第1回(1939年上半期)所収。満業総務課(1940)133-139頁も参照。

26) 日産自動車株式会社(1965)79頁。なお、朝倉毎人が日記の中で、1939年7月はじめに山本惣治以下51名の日産自動車社員が満自に転ずるために横浜港を出発したことを伝えている(阿部・大豆生田・小風編(1989)21頁および276頁)。

円)が払込まれた。この払込まれた2500万円をもとに、満自は、新京(現、中国長春市)の本社機能と、安東(現、中国丹東市)への工場建設を進めた。1939年9月18日に満自は、安東三道浪頭における整地土木工事と社宅建設工事に着手し始めた。

なぜ工場建設に安東を選んだかについては、満業の社内報『満業』によれば、「大東港重工業地区としての地の利」とともに、「最も通俗的な理由」として、満洲で最も気候が温和なこと、精密機械工業を興す場合に問題となる砂塵が「安奉線の山々の為に濾過されること」、および「この地が荘河あたりの大県を控え労働力確保に比較的楽なこと」という3点が述べられている²⁷⁾。

一方、安東が選ばれた理由として、東辺道開発を志す鮎川義介の考えもあった。鮎川は、「満洲に自動車工業を本格的にたてるとなると、とうてい満洲だけでは使い切れないほどの車ができる。またそうでなくては生産費の低下も望めない。すなわち相当部分は輸出となる。そこで満洲の自動車会社は、港湾のあるところにつくらねばならない」と考え、安東の「土地柄にほれこ」んだとされている²⁸⁾。

その鮎川は、満洲の飛行機と自動車の「画期的計画」として、安東での工業計画について、陸軍省整備局工政課員の芝生大尉に語っている。それによると、安東に1000万坪の地所を画し、そのうち600万坪を住宅、商業街地区に、400万坪を飛行機と自動車の製造工場とする。その製造工場は、大組立仕上工場を中心として、これに供給する資材工場、鋳物工場(アルミニウム、銅、等5種類別)、プレス工場、鍛造工場、工作機工場、工具製造工場を独立的に配する。そして、これらの工場が生産するものをそれぞれ下請工場に配付、または主仕上工場に送り、飛行機、自動車の仕上組立に供して一貫的な生産を成功させる。そういう方針を示した上で、それに必要な資金を10億円(外注文機械類に7億円)、人員を工員約7万人(家族を入れて20万人余)と見積もり、この結果として、自動車を5万台、大型の飛行機を600台(1台50万円)、合計8億円の生産をすると見積もっている²⁹⁾。

27) 「満自安東工業場を訪ねる」『満業』第46号、29頁。

28) 星野(1963) 295-296頁を参照。

29) 朝倉每人の1939年11月21日の日記(阿部・大豆生田・小風編(1989) 331頁)を参照。

こうした鮎川の考えを実現させるためもあってか、満業は、1940年5月の時点で、「外資導入ニ依ル満業増資案」を立案して、立案した増資総額の引受契約を締結後7年をもって、満自をはじめとする満業傘下会社の増産設備を完成させることを計画していた。この満業の外資導入による増資案によれば、満自は公称資本金を、1億円から総額2億4000万円（満業全額保有）まで増資し、そのために必要な、既に払込を済ませている資本金を除く増産設備費総額2億1350万円のうち、外資に依存する額として1億3700万円（内訳は「機械器具」1億1700万円、「建設材料」2000万円）、日本国内の「内資」に依存する額として7650万円（内訳は「建設材料」3250万円、「工事費」440万円）を見積もった³⁰⁾。結局、このような外資による満業から満自への増資案は、実現されなかった。

その後の安東工場の建設工事は、順調に進まなかった。満自の設備投資の様子（表2）を見ると、本社および安東工場建設のための土地、建物、設備、什器に投資するとともに、機械が1941年末の第6回営業期まで計上されていないことから推察するに、特に欧州における第二次世界大戦の勃発によって、建設資材や機械を依存した欧米からの機械と技術導入が困難だったことが伺える。また、工場建設に関わる「建設仮勘定」が多く計上されていることから、資金繰りの面からも安東工場建設の順調でない状況が推察される。

その後、安東工場は、満洲国政府と軍ならびに関係方面から「特別ノ支援斡旋」に依って計画中の工事を進捗させ、また、1941年度の物資動員計画に依存して

表2 満洲自動車製造株式会社の設備投資推移（単位：円）

営業期	1	2	3	4	5	6	7	8	9
営業期間	1939 5.1-6.30	1939 7.1-12.31	1940 1.1-6.30	1940 7.1-12.31	1941 1.1-6.30	1941 7.1-12.31	1942 1.1-6.30	1942 7.1-12.31	1943 1.1-9.30
土地	13,731	68,278	74,997	99,191	111,691	111,691	2,133,662	2,639,682	2,803,112
建物	19,359	338,064	458,673	462,428	491,434	567,952	14,620,068	20,494,814	23,756,628
設備		26,666	32,809	68,325	68,647	74,645	1,518,344	2,372,044	3,185,905
機械							3,599,220	3,525,489	3,869,977
工具・什器	28,992	82,205	119,302	145,625	153,659	184,471	1,664,027	2,352,563	2,778,981
建設仮勘定				5,472,245	5,926,456	7,832,744	10,575,519	10,830,398	11,477,239

（注）空欄は、『営業報告書』の「貸借対照表」「財産目録」に計上額の記載がないことを示す。

（出典）満洲自動車製造株式会社『営業報告書』各回より作成。

30) 「外資導入ニ依ル満業増資案」附表1号「関係会社ノ増資明細表」より満自部分を抽出。

交付された材料によって、機械、鋳物、鍛造等の諸工場の整備を進めて、1942年5月ようやく操業開始にこぎつけた。このことについて、満業の社内報が、「現在工場敷地には組立工場及倉庫等あり、目下建築中の部品工場の完成を俟つて、部品と組立の一貫作業が行はれる筈である。雌伏3年漸く工場の運転を見るに至つて関係者一同大いに張り切りが見られた」と伝えるが³¹⁾、実際の様子は、自動車の本格的な一貫生産には至っていないようである。勤務経験のある畠村易の戦後の口述によれば、既存の同和の工場にくらべて「貧弱なもの」であり、「満自は新京で宿屋を一軒借り、下を事務所、二階を宿舎にあてる貧弱なものでした。安東県には二階が見習工の宿舎で、下が工場のような建物を建てかけていましたが、機械は一台も入っていなかった」と、工場の様子を伝えている³²⁾。

三、同和を吸収合併後の満自

このように、満自が本格的な自動車製造を実現できていない現状もあって、1941年8月になると、満自は、満洲国政府から、「時局の要請に即応する緊急対策として満洲に於ける自動車工業を統制し、将来の自動車製造工場の一環として車輛の組立修理及部品製造の一定能力を保持すへきことを命」じられた。これを受けて満自は、同和自動車工業を「吸収合併」して統合するために動き出した。まず、1941年11月12日に同和の株式50万8800株（1株50円）を満業から、1942年3月1日に三菱重工業(株)ほか4社から、同和の残りの株式9万1200株の名義を書き換えた上で、3月2日、満自が同和との間に会社合併契約を締結した。そして、3月26日に満洲国重要産業統制法第5条による満自と同和の会社合併の許可を満洲国に申請し、3月30日に、經濟部大臣から許可された。これに基づき満自は、株金第2回の払込（1株12.5円、総額2500万円）を完了させ（結果、満自払込資本金5000万円）、5月31日には同和が所有する一切の資産と負債の引継を完了し、臨時株主総会を開催して合併に関する「事後報告」を承認したうえで、6月22日までに合併による満自の登記変更も完了し、関連して必要な定

31) 「満自安東工場を訪ねる」『満業』第46号、29頁。

32) 畠村易、保坂透口述（1969年8月29日）自動車工業会編（1975）139頁を参照。

款等の変更も、経済部大臣から認可を受けた。

合併直後の会社の経営陣は、理事長に満自から山本惣治、常務理事に満自から内田慶三、吉田寅五郎、満業から前田勇、理事に同和から澁谷安秋、岡本定次、日産自動車販売から岩田庫治、満業から八木聞一、監事に齋藤靖彦が就任した。その後、専務理事（のち理事長）に前田勇、常務理事に吉田寅五郎、内田慶三（1943年8月辞任）、理事に澁谷安秋、岡本定次、岩田庫治（1943年8月辞任）、監事齋藤靖彦（1943年3月から川合正勝と玉井磨輔）という経営陣となった。

満自は、各地の旧同和の工場や出張所を引き継ぐとともに、1943年2月3日付で本社を奉天（現、中国瀋陽市）の旧同和の本社工場に移転し、生産の主力工場とした。この旧同和の奉天本社工場の様子については、勤務経験のある服部磊によると、奉天工場の周辺には、日本から移駐した部品製造会社や、「満人」経営の下請工場がたくさんあることや、鋳物工場、機械工場、ボデー工場などが完備していたこと、機械工場において、グリーソンの歯切機械で補修用の歯車を作ることや、各種の工作機械、プレスなどが500台ほどもあってピストン、メタル、ブッシュ、ボルトなどを相当数自製したこと、および、ラジエーターや電装品の修理、バッテリーの再生、等を手がけたことを伝えている。同じく服部は、奉天工場の工員は「300人を超えたと思う」と述べ、また「満洲全土に販売、サービスの支店、営業所を20カ所以上持っていましたから、これらを含めると従業員総数は700～800人はいたかと思います」と述べている³³⁾。

なお、満自全体の労働者数に関しては、1944年時点で3500人³⁴⁾、あるいは1945年時点で5000人³⁵⁾などと伝える資料がある。

しかし、これほどの規模を持つ奉天工場や、安東工場においては、この後も本格的な自動車の一貫生産は実現せず、むしろ自動車の再生事業が主体になっていった。1943年5月より、「政府の方針」に基づいて自動車の再生計画案が出され、再生工場が整備されて、満洲国内における廃棄車輛の更生がはかられた。この自

33) 服部磊「満自の再生車工場」自動車工業会編（1975）202頁。

34) "Plants in Manchuria Using Machine Tools And Metal Working Equipment" Pauley (1946) Appendix 7-a

35) 大蔵省管理局編（1950）満洲篇第二分冊、425頁。

自動車再生計画は、一般的な意味での廃車の修理ではなく、「短い期間に而も最少限度の資材を使つて中古自動車を新車に近き状態に復帰せしめ、其の寿命を延ばすと共に運行能率を最高度迄向上させる」ことを目的に、「再生は車輛全体をバラバラの部分品に解体して「車輛の全体に亘り個々の部分品を一々修理し或は取替へ」て、新車同様の車輛を提供するものである³⁶⁾。なお、前述の服部磊によれば、主に関東軍が使用した8気筒のフォード・トラックを扱い、「ほとんどが満洲国人」である工員150人ほどで、1ヶ月に50台前後の自動車を再生して、再生された自動車のすべてを関東軍へ1台1万8000円で納入したようである³⁷⁾。

以上のように推移した満自の安東工場、および同和を吸収合併した後の奉天工場における自動車の生産能力と生産実績を示すデータは、終戦直前のものに限定されるが(表3参照)、おおむね生産実績が、生産能力に対して過少である。またこれらの生産実績は、自動車の組立と部品製造、および自動車再生修理のみであり、いわゆる「満洲産業開発五箇年計画」による自動車製造の計画目標(1941年目標値「当初計画」年産4000台、「修正計画」年産3万台)³⁸⁾にも及ばない劣悪な状況であることがわかる。要するに、満自では、材料から製造までの自動車

表3 「終戦」直前の満洲自動車製造株式会社の生産能力と生産実績(年産)

		1943年	1944年	終戦直前	(注記)
車体組立及製造 (単位:台)	生産能力	8,000	8,000	10,000	1944年、満洲全体で9000台 1945年「車輛装束」8940台、「非終始一貫之生産」(*1)
	生産実績	2,820	1,500	5,400	組立のみ。車体の製作台数は不明。
部品製造 (単位:円)	生産能力	8,000,000	8,000,000	25,000,000	1944年、満洲全体で1500万円
	生産実績	2,660,000	3,500,000	1,000,000	1943年、満洲全体で375万円、1944年、満洲全体で400万円
自動車再生修理 (単位:台)	生産能力	12,000	12,000	7,500	1944年、満洲全体で1万7000台
	生産実績	11,993	12,000	7,200	終戦直前は再生3600台、修理3600台

(出典) 1943年、1944年：大蔵省管理局編『日本人の海外活動に関する歴史的調査』(1950年) 満洲篇第一分冊115頁、第16表「満洲国主要生産能力及実績」(1945年7月調査)
満洲篇第二分冊343頁、425頁第31表、426頁第32表、より作成。

終戦直前：閉鎖機関整理委員会編『閉鎖機関とその特殊清算』(1954年)451頁。

(*1)：『東北経済小叢書(一)資源及産業』(学海出版社、1972年初版)62頁折込第10表を参照。

36) 「自動車の再生に就て」『満業』第69号、28頁。

37) 服部磊「満自の再生車工場」自動車工業会編(1975)201頁。

38) 「満洲産業開発五箇年計画」における自動車の生産計画と生産目標については、さしあたり大蔵省管理局編(1950)、石川(1958)、原(1976)、四宮(1998)、等の多くの先行研究の中で利用されているものを参照。

の一貫生産を最後まで実現することはできなかったのである。

四、満自の財務状況

以上述べた、満自の事業活動の展開を、満自が発行した『営業報告書』の「貸借対照表」の推移を通して見ることにする（表4参照）。

表4 満洲自動車製造株式会社、貸借対照表の推移（単位：円）

営業期	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
営業期間	1939 5.1-6.30	1939 7.1-12.31	1940 1.1-6.30	1940 7.1-12.31	1941 1.1-6.30	1941 7.1-12.31	1942 1.1-6.30	1942 7.1-12.31	1943 1.1-9.30	
負債の部	公称資本金	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	
	法定・別途積立金						2,102,500	2,102,500	2,102,500	
	従業員(退職慰労)積立金						249,339	337,563	470,283	
	同系会社(満業)勘定	148,000					10,068,108	8,621,945	18,021,945	
	借入金						23,930,780	23,154,173	24,277,772	
	未払金	4,196	24,549	78,127	23,500	24,073	71,896	1,631,666	1,040,088	
	支払手形							5,422,758	5,271,190	
	買掛金							2,775,874	938,358	
	借受金		200	125,902	126,484	20,994	300	604,539	1,259,117	
	前受金							2,399,729	2,566,907	
	その他						1,578	6,765,047	5,426,788	
	合計	100,152,196	100,024,749	100,204,030	100,149,984	100,045,067	110,141,881	154,504,177	160,118,630	168,247,668
	資産の部	未払込資本金	75,000,000	75,000,000	75,000,000	75,000,000	75,000,000	75,000,000	50,000,000	50,000,000
		(設備投資)	土地	13,731	68,278	74,997	99,191	111,691	111,691	2,133,662
建物			19,359	338,064	458,673	462,428	491,434	567,952	14,620,068	20,494,814
設備				26,666	32,809	68,325	68,647	74,645	1,518,344	2,372,044
機械									3,599,220	3,525,489
工具・什器			28,992	82,205	119,302	145,625	153,659	184,471	1,664,027	2,352,563
建設仮勘定						5,472,245	5,926,456	7,832,744	10,575,519	10,830,398
有価証券				125,000		125,000	25,565,000	255,000	255,625	
(販売資産)		貯蔵品				23,654	23,955	38,724	14,060,410	16,772,389
		製品							9,390,800	4,853,625
		部分品							19,750,480	15,520,480
		仕掛品							8,139,983	6,413,916
		未着品							3,684,602	4,586,120
		預金	24,706,718	21,631,014	20,313,827	18,583,438	17,870,331	576,375	3,820,238	5,747,752
		売掛金							6,633,852	8,662,266
		前払金							605,431	899,985
仮払金			2,845,831	4,022,265	16,793	65,609	107,162	2,043,783	2,514,196	
その他		362,335	880	4,467	86,603	138,670	2,703	1,015,840	505,938	
前期繰越損失金			21,060	31,810	52,689	66,683	69,615	80,414	992,918	
当期損失金	21,060	10,750	20,879	13,993	2,932	10,799	912,504	178,428		
合計	100,152,196	100,024,749	100,204,030	100,149,984	100,045,067	110,141,881	154,504,177	160,118,630	168,247,668	

(注)「公称資本金」「未払込資本金」は、原資料の「貸借対照表」の区分に従って、本表を作成した。

空欄部分は、表2に同じ。

(出典) 満洲自動車製造株式会社『営業報告書』各回、「貸借対照表」「財産目録」より作成。

表5 満洲自動車製造株式会社、損益計算の推移と損失金処分(単位:円)

営業期	1	2	3	4	5	6	7	8	9
営業期間	1939 5.1-6.30	1939 7.1-12.31	1940 1.1-6.30	1940 7.1-12.31	1941 1.1-6.30	1941 7.1-12.31	1942 1.1-6.30	1942 7.1-12.31	1943 1.1-9.30

<総益金の部>

営業収入							4,228,595	33,633,122	29,379,975
収入利息								77,500	100,658
受取利息	132,308	353,426	413,775	495,875	360,505	143,665			
雑役金(雑収入)	85	7,974	10,510	10,855	4,043	8,607	732,854	460,347	626,430
合計(A)	132,393	361,400	424,285	506,730	364,547	152,272	4,961,450	34,170,969	30,107,063

<総損金の部>

営業原価							3,558,539	29,175,606	24,214,748
営業費	27,179	350,671	444,040	518,687	365,275	160,757	144,776		
総掛金							1,071,922		
減価償却							70,396		
一般管理費								905,418	1,831,420
配給修理費								2,475,904	3,534,934
支払利息	44	20,930		638	2,204	1,826		1,009,158	1,716,286
諸税	11	550	1,124	1,315					
雑損金	126,218			83		489	1,028,321	783,311	1,133,676
合計(B)	153,453	372,150	445,164	520,723	367,479	163,072	5,873,954	34,349,397	32,431,063

当期損失金(B-A)	21,060	10,750	20,879	13,993	2,932	10,799	912,504	178,428	2,324,001
前期繰越損失金		21,060	31,810	52,689	66,683	69,615	80,414	992,918	1,171,346
後期繰越損失金	21,060	31,810	52,689	66,683	69,615	80,414	992,918	1,171,346	3,495,347

(注) 空欄は、『営業報告書』の「損益計算書」に計上額の記載がないことを示す。

(出典) 満洲自動車製造株式会社『営業報告書』各回、「損益計算書」「損失金処分」より作成。

まず全体としてわかることは、満自が一度も利益金を計上せず、損失金が繰越されて増大していることである。満自の定款第34条によれば、「毎期ノ総益金ヨリ総損金ヲ控除シタル残額ヲ以テ其ノ期ノ純益金トシ」、「之ニ前期繰越金ヲ加算シテ左ノ通り処分ス」として、法定積立金を「当期純益金ノ20分ノ1以上」、別途積立金、役員賞与金、株主配当金、後期繰越金をいずれも「若干」と決めているが、表に明らかなおり、一度も総益金が総損金を上回ることなく、損失金が期末ごとに繰越されて処分されていることがわかる。こうした損失金処分は、各期の定時株主総会において可決された後、満洲国産業部大臣のちに経済部大臣が発する指令によって認可された。なお、1942年以降に計上されている法定積立金・別途積立金は、同和から引きついだものであると推察される。

次に、同和を1942年5月に吸収合併するまで、満自には販売資産がなく(表4)、

さらに営業収入もないことがわかる（表5）。なお、「販売資産」のうち、第4、5、6営業期に記載がある「貯蔵品」は、「工具及事務用品」であり³⁹⁾、純粋な意味での販売資産にはあたらないと推察される。また、1942年以降の販売資産は、同和から引き継いだと考えられる。

このように利益金も生まず、前述のような、外資による満業から満自への増資案も実現されないなかで、販売資産も営業収入もない満自の資金調達を支えたのが、満業からの株式払込資金（有価証券投資）と借入金が存在である。設立当初に払込まれた資本金2500万円は、全額を満業が有価証券投資として引き受けたものであるが、その後の満自は、資金調達に関して、第6営業期以降に計上される「同系会社（満業）勘定」に見られるような、満業からの借入金に依存した。1941年以降の満業から満自への貸付金は、史料から判明するだけでも合計3321万3000円にものぼった⁴⁰⁾。なお、1944年に再び満業が満自に株式払込による有価証券投資をして、満自の払込済資本金が最終的には7500万円になるが、その後の財務構造としては、満業からだけでなく興銀からの借入金膨らみ、1945年8月時点で満自は、満業から3622万円、興銀から2800万円の借入金を計上するに至る⁴¹⁾。

以上要するに、満自は、有価証券投資や借入金といった形で、一貫して国策会社たる満業からの資金提供を受けながらも、事業活動を通じて一度も利益金を計上することができず、損失金を増大させながら終戦まで事業活動を営んだのである。ただし、満業自体も傘下会社に対して計画通りの投資ができておらず、前述の外資による満業から満自への増資案も実現されなかったことは、付言しておく。

ここで重要なのは、前述の満業による増資計画案によって、満自が、相当の利益と配当金を生み出すと見積もられていたことである。満自は、自動車の販売量を1ヶ年2万台と見積もり、その上で、自動車の販売価格を1台あたり1万円と

39) 満自『営業報告書』第6回（1941年下半年）「財産目録」のうち「貯蔵品」欄を参照。

40) 満業『営業報告書』から判明する満業から満自への貸付金は、第8回（1941年下半年）931万8000円、第9回（1942年上半年）811万6000円、第10回（1942年下半年）942万9000円、第11回（1943年上半年）635万円、以上合計3321万3000円。

41) 終戦時の満自の借入金については、「満州重工業開発株式会社及関係会社資金一覧表」（1945年8月現在）を参照。

して、満自の「総収入」を2億円(2万台×1万円)と見積もり、合わせて自動車の販売原価(総労働経費込)を1台あたり8500円として、満自の「総支出」を1億7000万円(2万台×8500円)と見積もっている。そうすると、総収入から総支出を差し引いた「総益金」が、3000万円計上されることになり、これによって、満自は、増資後の総資本金2億4000万円に対する「総資本利益率」を12.5% (「総益金」3000万円/「総資本金」2億4000万円)と予想し、その上で、8.0%と設定した「配当率」に基づき、配当金を1920万円生み出すことができると見積もっている⁴²⁾。

結局満自は、この見積もりのような1ヶ年2万台の自動車の生産・販売を実現せず、12.5%という総資本利益率どころか、一度も利益を計上しなかったのである。

五、敗戦後

敗戦後、1945年9月22日までのその後の情勢において、ソ連軍は、満自の自動車や機械設備を「撤去」してソ連向けに発送した。終戦時の満業総裁の高碓達之助が鮎川義介宛に作成した文書が伝えるところよれば、ソ連軍が満洲各地の重工業施設の重要な部分を「火急ニ荷造シ本国へ送附中」で、「満自ノ諸機械幾百車ハ北部ヘ向輸送サレツ、アリ」と伝えている⁴³⁾。このことについて、前述の服部磊は、「終戦まぎわにソ連の将校が3人奉天工場にやってきました。この将校は英語を使います。私と菅野君が英語を話せるので対応に当りました。別に乱暴を加えられることはなかつたのですが、工場内の機械類一式を接收するという命令でした。それから私どもは従業員を督励し、グリーソンの歯切機械をはじめ、500台の機械類と修理工具一式を梱包してソ連向けに発送しました」と述べている⁴⁴⁾。

ただし満自は、ソ連軍の管理下で一部操業を継続したようである。前述の高碓

42) 「外資導入ニ依ル満業増資案」附表3号「関係会社増産設備完成後ノ一ヶ年営業成績予想表」(1940年5月末現在立案)より、満自部分を抽出。

43) 「終戦時の高碓密使記録」、および高碓達之助(1953)225頁を参照。

44) 服部磊「満自の再生車工場」自動車工業会編(1975)202頁。

作成の文書によれば、満自の奉天工場では、8月21日にソ連軍の監理官が来社し、8月中に再生車20台、乗用車1台、トラック50台の製作を命じられ、当時の前田勇理事長が「満人工員」約200名を説得して、これを完成させてソ連軍に納入し、その際に、労働賃金として修理車輛1台につき1万円、合計で52万円の支払いをソ連軍から得たことを伝えている⁴⁵⁾。

しかし、ソ連軍は高碓達之助に対して、満自を含む旧満業およびその他の傘下企業の全財産を引き渡すことを要求した。1945年10月27日には、旧満業に直属する企業が一括してソ連に接収され、満自の機械設備が、ソ連によって徹底的に撤去された。戦後賠償のための調査団として1946年4月に結成された、団長のエドウィン・W・ポーレーの名を冠した通称「ポーレー調査団」報告⁴⁶⁾によれば、満自の奉天工場からは、ソ連軍に持ち去られた機械が、ユニット数1250、重量1650トン、見積価格400万USドル（うち、日本製機械が75%、米国製機械が25%）、工場で所有した機械の100%におよび、さらにソ連軍に持ち去られた材料も、重さ1万6660トン、見積価格4100万USドルにおよぶ。この結果として、工場の生産能力の減少率が100%と評価された。安東工場については、不明とされているが、付記として、日本側の報告によると安東工場も機械や材料が完全にソ連軍によって持ち去られたとある。さらに、奉天工場と安東工場を除くその他12の満自の出張所についても、日本側の報告によるものとして、3ヶ所は火災を受けて破壊され、1ヶ所は損傷を受けたが、残りの8ヶ所は不明であると、資料に記載がある。

このように、ソ連軍が満自から大量の機械設備を撤去した後の満自の経過は、さしあたり不明であるが、このことに関連して、にもかかわらず残された施設が活用されて、その後この地域を中国有数の工業地区に発展させる「基礎条件が「旧満州国」の時代に構築されていた」⁴⁷⁾という主張が存在する。その後の中

45) 「終戦時の高碓密使記録」、および高碓（1953）230頁を参照。

46) ポーレー報告に基づく記述は、Pauley（1946）Appendix 2-eおよびAppendix 7-aを参照。なお、このポーレー報告資料における満自の記載内容については、東北行営経済委員会が1946年6月に作成した報告内容を基礎にしている。

47) 永島勝介（1986）47頁。

国東北部においては、中華人民共和国が成立した後の1956年7月13日に、ソ連の指導・協力の下で、長春に本格的な自動車製造工場として「第一汽車製造工場」が設立されるが、これに対して私は、こうしたソ連軍による大量の機械設備があったことをふまえて、満自による日本の自動車工業の資本投下が、戦後の中国の自動車工業へ「直接に」「連続的に」はつながらないと考えている。

なお、満自の東京出張所が、1946年11月25日に閉鎖を命ぜられ、同年12月14日付大蔵・外務・司法省令第6号により閉鎖機関に指定された。翌1947年5月1日には、閉鎖機関整理委員会が発足し、そのもつで満自の日本国内の店舗の特殊清算が行われることが決まった。1950年12月28日、大蔵省告示第1351号によって、在外活動閉鎖機関の指定を受け、日本国内の満自の関係店舗も、その幕を閉じた⁴⁸⁾。

おわりに

満自の事業活動は、軍部・政府の「国策」が企業を主導した面があるとともに、企業側がそのような「国策」の論理>を受容して、満洲の自動車製造事業についてそれなりの成算をもつて「国策」の実現に向けて取り組んだという、満自理事長の山本惣治の言葉を借りれば、「満洲自動車製造会社の創立は国策の命ずるところであり、また充分の成算と確信を以て生れたもの」であった。

しかし、実際の企業の事業内容を見れば、日本の軍部・政府による「国策の命ずるところ」である満洲における自動車の生産計画も、また、企業側からみて「充分の成算と確信を以て」設立した満自の、自動車製造に関する「一貫生産」体制や、「供給をもつて需要を喚起」する生産重視・供給重視の意図も、いずれも実現することなく、日本の敗戦によって企業活動の終焉を迎えた。

本稿で明らかにできた分析結果をみれば、従来の研究で言われたような、「国策」に基づく対満投資の「失敗」と見ることも可能である。しかし、企業の側から見れば、アジア・太平洋戦争期の日本資本の対満進出民間企業の企業経営は、もつぱら「国策」に基づく投資会社（満業）からの資金的関与（有価証券投資、

48) 日本国内の満自の閉鎖過程については、閉鎖機関整理委員会編（1954）451頁を参照。

借入金）に頼る構造であり、「国策」側からの資金的関与に依存して、「国策」の遂行を担う対満進出民間企業としての存立を保つことができたのである。それどころか、満自の場合は、満業からの資金的関与が当初の立案通りに実施できなかったこともあり、毎年一貫して損失金を生み出し続け、企業の営利を求めなく経営の論理を維持することができなかった。こうした点を重視すれば、満自の事業活動は、「国策」に基づく対満投資の「失敗」と見るだけでなく、営利事業としての存立が困難な対満進出企業（満自）が、国策投資会社（満業）を通じて、
＜「国策」の論理＞に支えられて日本の敗戦まで維持されたものと見るべきである。ましてや、一定の生産実績をあげたことを根拠に、日本の民間資本の対満進出についてその「成功」の側面を評価する見解⁴⁹⁾は、全く成り立ちえないものである。

〔参考文献〕

Pauley Edwin W (1946) *Report on Japanese assets in Manchuria to the President of the United States*, the Library of Congress, Photoduplication Service. (アジア経済研究所所蔵マイクロフィルムを使用)

“Chinese Summary of Removals” Pauley (1946), Appendix 2-e

“Plants in Manchuria Using Machine Tools And Metal Working Equipment” Pauley (1946), Appendix 7-a

浅田喬二 (1975) 「日本植民史研究の課題と方法」『歴史評論』308号

阿部武司・大豆生田稔・小風秀雅編 (1989) 『朝倉每人日記 第3巻 昭和12年～昭和15年6月』山川出版社

鮎川家資料 (国立国会図書館憲政資料室所蔵)

「重工業開発会社ノ設立ニ伴フ諸問題ニ対スル件」(1937年12月9日、軍政府会社申合) 鮎川家資料331.2『満業関係重要書類』其二

「満洲重工業開発会社関係事業処理促進要綱」(1938年1月15日、軍、政府、会社協議済) 鮎川家資料331.2『満業関係重要書類』其二

「終戦時の高碕密使記録」 「終戦時高碕満業総裁より鮎川相談役に送られた密書」

49) 大蔵省管理局編 (1950) 満洲篇第一分冊78頁、梅井義雄 (1980) 104頁、108-109頁を参照。

(70) 一橋経済学 第2巻 第1号 2007年7月

(1945年9月22日) 鮎川家資料331.4『満業関係重要書類』其四

「満業関係会社重役集會席上ニ於ケル鮎川総裁ノ講演筆記」(1941年8月26日)

「外資導入ニ依ル満業増資案」(1940年5月末現在立案)

満業『営業報告書』第1回(1938)～第15回(1945) 鮎川家資料331.6

石川滋(1958)「終戦に至るまでの満州経済開発—その目的と成果—」日本外交学会編

『太平洋戦争終結論』東京大学出版会、第5部第1章

宇田川勝(1976)「日産財閥の満州進出」『経営史学』11巻1号

江夏由樹・中見立夫・西村成雄・山本有造編(2005)『近代中国東北地域研究の新視角』

山川出版社

老川慶喜(1997)「満州の自動車市場と同和自動車工業の成立」『立教経済学研究』51巻2号

老川慶喜(2002)「『満洲国』の自動車産業」『立教経済学研究』55巻3号

大蔵省管理局編(1950)『日本人の海外活動に関する歴史的調査 満洲篇』

小林英夫(1969)「1930年代「満洲工業化」政策の展開過程」『土地制度史学』11巻4号

小林英夫(1976)「1930年代植民地「工業化」の諸特徴」『土地制度史学』18巻3号

自動車工業会編(1975)『日本自動車工業史口述記録集』自動車工業会発行

四宮正親(1992)「戦前の自動車産業と『満州』」『経営史学』27巻2号

四宮正親(1998)『日本の自動車産業—企業者活動と競争力 1918-70』日本経済評論社

鈴木隆史(1964)「満州経済開発と満州重工業の成立」『徳島大学学芸紀要 社会科学』13号

蘇崇民(1990)『満鉄史』中華書局

蘇崇民著、山下睦男・和田光広訳(1998)『満鉄史』葦書房

高碓達之助(1953)『満洲の終焉』実業之日本社

張公権文書(アジア経済研究所所蔵)

「満洲重工業開発株式会社及関係会社資金一覧表」(民国34年8月底) 張公権文書 R7-36

梅井義雄(1980)「満業(満洲重工業開発株式会社)傘下企業の生産活動」『松山商大論集』31巻2号

長島修(1996)「戦時統制と工業の軍事化」『横浜市史 II』第1巻(下)第5編第3章

永島勝介（1986）「残された「満洲」最後の技術集団」『中国東北地方経済に関する調査研究報告書』産業研究所

日産自動車株式会社（1965）『日産自動車三十年史』日産自動車株式会社発行

畠村易、保坂透口述「日産自動車創業時の機械設備と製造技術」（1969年8月29日）自動車工業会編（1975）

服部磊「満自の再生車工場」（1970年9月9日）自動車工業会編（1975）

原朗（1972）「1930年代の満州経済統制政策」満州史研究会『日本帝国主義下の満州』御茶の水書房、第1章

原朗（1976）「「満州」における経済統制政策の展開—満鉄改組と満業設立をめぐる—」安藤良雄編『日本経済政策史論』下巻、東京大学出版会、第10章

閉鎖機関整理委員会編（1954）『閉鎖機関とその特殊清算』

星野直樹（1963）『見果てぬ夢—満州国外史』ダイヤモンド社

満自『営業報告書』第1回（1939）～第9回（1943）（国立公文書館つくば分館所蔵）

満自『定款』、『営業報告書』第1回（東京大学経済学部所蔵）

満業総務課（1940）『康徳七年八月 満業在満関係会社定款集』満業発行

満業懇話会発行『満業』（一橋大学経済研究所所蔵）

「満自安東工業場を訪ねる」『満業』第46号、1942年6月

「自動車の再生に就て」『満業』第69号、1944年5月

満蒙同胞援護会、満洲国史編纂刊行会編（1970）『満洲国史』総論

山本惣治（1938）『自動車』ダイヤモンド社

山本惣治（1939）『明日の自動車』東洋経済出版部

[付記] 本稿は、2006年12月9日（於、日本大学文理学部）第18回近現代東北アジア地域史研究会における自由論題報告「日中戦争期における満洲と自動車工業—満洲自動車製造株式会社を中心に—」を基礎にして、加筆・修正を加えたものである。