

# 1910～30年代における大連機械製作所の経営展開

沢井 実

はじめに

日本の国有鉄道は開業当初より車輛修繕・修理のための自家工場を有しており、そうした鉄道工場は次第に体制を整え、修繕・修理だけでなく、車輛新製も行なうようになった。鉄道工場が修繕・修理だけを行うのか、それとも新製まで担当するのかについては欧米各国でもそれぞれに事情が異なった。日本の場合は明治末年にいわゆる指定工場制が導入され、鉄道工場の業務は基本的に修繕・修理にとどめ、新製車輛は民間の鉄道車輛メーカーから調達するシステムが成立する。この分業体制が一時的部分的にくずれることはあっても、その後基本的にこの体制が維持されることになった<sup>1)</sup>。

日本における鉄道院・鉄道省一民間指定工場の関係は日本帝国圏内の鉄道と鉄道車輛メーカーのあり方に大きな影響を与えた。植民地台湾と朝鮮においてはそれぞれの官設鉄道の鉄道工場（台湾では台北、高雄の鉄道工場、朝鮮では京城・釜山の鉄道工場など）が車輛修繕・修理だけでなく新製も行なったものの、それでも不足する車輛については日本から移入した。南満洲鉄道（以下、満鉄と略記）は沙河口工場（1936年に大連鉄道工場と改称）を有し、同工場では14年から機関車の新製も行なわれた。国内の指定工場に比肩できるのが満鉄の場合は大連機械製作所、朝鮮官設鉄道の場合は龍山工作などの民間メーカーであった。日本国内の指定工場の場合と同様に大連機械製作所のような指定工場には満鉄の監督官が常駐し、しかも鉄道省、台湾・朝鮮官設鉄道と同様に満鉄の指定工場に対する発注は主要材料・部品（社給品）付発注であった〔沢井1998：179〕。

本稿では1918年の創業から戦時期に至る大連機械製作所（以下、大連機械と略記）の経営展開を取り上げる。満鉄の下請工場として発足した大連機械は苦難の1920年代を経て満洲事変期以降飛躍的に拡大し、日中戦争期には生産規模において大連鉄道工場を大きく上回る巨大経営に成長した。満鉄と唇齒輔車の関係を維持しながらも大連機械は次第に大規模経営体としての内実を整備していった。本稿ではその過程を考察し、「外地」に展開した鉄道車輛メーカーの特質を明らかにしてみたい。

## 1. 1910年代の動向

1918年5月に資本金200万円（払込資本金150万円）の大連機械が設立された。大連の本店と

1) 日本の指定工場制の成立については、〔沢井1998：55-60〕参照。

奉天支店からなつたが、後者は「最初高田友吉、義和順公司ノ名義ヲ以テ経営シタルカ約一年余ニシテ大正五年四月株式組織ニ改メ奉天鑄鉄公司ト称シタリシヲ大正七年五月中現在ノ会社ニ改」[[大連機械製作所奉天支店]]めたものであった。奉天鑄鉄公司は本溪湖煤鉄公司の鉄鉄を鑄鉄管にして販売する目的で高田が同公司の島岡亮太郎初代総弁の協力を得て設立したものであった。さらに高田は奉天鑄鉄公司だけでなく、鞍山製鉄所建設の協力工場の設立を企画したが、相生由太郎もまた同様の計画を有していたため、満鉄が調停に入り、相生が代表取締役社長、高田が取締役に就任する形で大連機械製作所が設立され、奉天鑄鉄公司は支店、分工場となったのである。1919年5月末現在で大連機械4万株のうち相生が1万875株、高田が8504株保有し、第3位の式村茂取締役は2300株であった[相田1957:5-6、および大連機械製作所、1919年上期:29]。

本店工場では満鉄向けを中心に鉄道車輛、線路用品、信号装置、橋梁、水道ガス用鑄鉄管、鑄鉄、合金鑄造、酸素ガスなどを生産し、奉天支店は鑄鉄管、一般鑄造品を製造した[日本車輛製造編1977:81]。

第1次世界大戦中は原材料だけでなく、設備機器の調達にも苦勞した。大連機械は三井物産を介してアメリカのクリーブランド・クレーン・アンド・エンジニアリング社に対して11トン半クレーン2基を発注した。このクレーンは南滿洲鉄道や朝鮮官設鉄道用客貨車の修繕、鞍山製鉄所、撫順炭坑、本溪湖煤鉄公司向け製鉄・鉸山機械の生産用に使用する予定であったが、クレーンの生産は完了しているにもかかわらずゼネラル・エレクトリック社製電動機が入手できずアメリカから大連への積出が滞っていた。そこで山本小四郎三井物産機械部長は1918年11月に山本達雄農商務大臣に対して駐米大使に善処方を依頼するよう「御願」を提出した[三井物産機械部長山本小四郎農商務大臣山本達雄宛「御願」]。

設立当初、相生社長、林猛専務取締役、山岸靖一常務取締役・技師長が中心となって経営を指揮したが、一方で満鉄沙河工口工場から技術的支援を受けた。しかし大連機械は創業期から苦難の道を歩んだ。大戦終結後の鉄価暴落によって1919年上期には大戦中の「鉄ノ好気配ニ乗ジ千百余噸(中略)ニ上ル鉄鉄ノ貯蔵アリタルノミナラズ本溪湖煤鉄公司及其他ノ契約品ヲ合スルトキハ約式千三百噸ノ手持チトナリ是等鉄鉄ニヨリ被ル損失優ニ約式拾余万円」に達したのである[大連機械製作所、1919年上期:20]。

1919年下期も大きな欠損を計上したが、これは新規注文が8月以降のものであり、さらに「流行性感冒、虎疫流行、同盟罷業其他各種の障碍ト相俟ツテ甚シク其生産能率ヲ低減」したことが大きかった[大連機械製作所、1919年下期:13、16-17]。さらに「突如不景氣襲来シ財界ヲ攪乱セル為メ金融ノ梗塞其極ニ達シ当社唯一ノ顧客タル満鉄会社ニ於ケル事業モ竟ニ中止サル、ニ至」[[大連機械製作所、1920年上期:5]]った1920年恐慌の影響はその後も長く続き、大連機械は存亡の淵に立たされたのである。

1919年5月末現在の大連機械の職員・労働者構成は表1の通りであった。大連の本店工場に560名(うち「常備苦力」135名)、奉天支店に348名(うち苦力215名)の配置であるが、908名の従業者のうち350名が苦力であることに留意したい。工場人夫として多数の苦力が雇用されている。また本店工場・奉天支店とも模型工、旋盤工、仕上工、製罐工、鍛冶工、鑄物工、旋盤仕上工、木型工いずれも中国人労働者が日本人を上回った。設立後間もなくの18年9月12日に一部の職工から「物価暴騰銀貨騰貴」を理由に賃金の3割増給要求が出されたものの、「幹部ノ措置宜シキヲ得罷業ニ至ラ」なかった。しかし19年11月4日には増給および待遇改善を求めて日本人労働者97名が罷業を開始し1週間続いたが、結局謝罪して復職し一部が解雇された[「第四号 同盟罷業調

表1 大連機械製作所の職員・労働者数（1919年5月末現在）

(人)

区分	本店・職員			区分	支店・職員		
	日本人	中国人	計		日本人	中国人	計
職員	22		22	職員	11		11
雇員	19	2	21	雇員	1		1
準雇員	3	2	5	計	12		12
計	44	4	48	支店・第一鑄物工場			
本店・鑄物工場				鑄物工	5	29	34
鑄物工	39	96	135	見習工		13	13
道具番	1		1	苦力		14	14
見習工	2	8	10	計	5	56	61
常備苦力		119	119	支店・第二鑄物工場			
計	42	223	265	鑄物工	14	18	32
本店・模型工場				見習工		4	4
模型工	11	20	31	苦力		132	132
手伝		4	4	計	14	154	168
計	11	24	35	支店・旋盤仕上工場			
本店・機械工場				旋盤仕上工	7	13	20
旋盤工	17	23	40	見習工		7	7
仕上工	17	31	48	苦力		49	49
手伝	5	10	15	計	7	69	76
道具番	1		1	支店・木型工場			
常備苦力		13	13	木型工	2	3	5
計	40	77	117	支店・倉庫			
本店・製罐工場				守衛	3		3
製罐工	21	27	48	備人		3	3
鍛冶工	1	11	12	苦力		20	20
電気工	3	2	5	計	3	23	26
手伝		4	4	本店・倉庫			
常備苦力		3	3	常備夫	5	12	17
計	25	47	72	夜番		6	6
本店・倉庫				計	5	18	23
常備夫	5	12	17				
夜番		6	6				
計	5	18	23				

[出所] 大連機械製作所, 1919年上期: 9-13。

査表 自大正五年一月至大正十四年三月]]. 19年10月調査によると大連機械労働者平均賃金(労働時間10時間)は大工1円8銭, 鉄工2円, 電気工1円85銭であった[「満洲の賃金」]。

こうした苦境のなか1919年10月に林猛専務取締役が退任して後任には高田友吉が就任した[大連機械製作所, 1919年下期:6]。大連機械の経営再建は高田の手によって進められることになるのである。

## 2. 1920年代の労使関係

日本車輛製造は岸上憲二常務取締役の大陸進出の強い意向を反映して1920年1月に大連機械に出資し, 経営参加した。資本金の25%, 1万株(37万5000円)を出資して三瓶勇佐と岸上憲二を取締役として送ったが, 二人が大連に赴任することはなく, 22年5月の岸上の急逝によって日本車輛製造からの派遣取締役は三瓶一人となった[大連機械製作所, 1922年上期:1]。日本車輛製造の出資後, 大連機械の資本構成は相生由太郎, 高田友吉, 日本車輛製造がほぼ1/4ずつ保有し, 残り1/4が「一般大衆の持株」といった状態が37年の資本金1000万円への増資まで続くことになった[相田1957:9-10]。

表2にあるように長期的な経営不振を反映して従業者数も減少した。1920年4月時点の大連機械奉天支店の事業は「鑄鉄製品及鉄作品業」であり, 工場は第1・第2工場に分かれ, 建物6棟(689坪), 他に付属地3122坪を有していた。設備機械は旋盤7台, ボール盤5台, 平削盤1台, 送風機4台, クレーン6台, 電動機4台であった。従業員は事務員日本人8名, 技術員日本人5名, 職工日本人23名(鑄物15名, 仕上6名, 木型2名), 同中国人72名(鑄物55名, 仕上12名, 木型5名)であり, 他に見習が20名, 人夫が134名, 年産額は約3500トン(価額約78万円前後)であった[「大連機械製作所奉天支店」]。

1922年11月7日から11日まで大連機械奉天支店では中国人労働者163名が物価騰貴による生活困難を理由に賃金の引き上げを求めて罷業を行った。これに対して会社側は「一, 作業ノ部分ヲ増スコト 二, 不可抗力ニ依リ蒙リタル損害ハ全部会社側ニ於テ負担スルコト 三, 金対小洋<sup>2)</sup>ノ換算ヲ金一円ヲ小洋一元三角トスルコト」といった対応を取り, 円満に解決した。また24年3月9日には奉天支店において中国人労働者と守衛の間で「争論」が起り, 中国人労働者12名が守衛の解雇を求めたが, 逆に労働者12名が解雇される結果となった。さらに同年5月9日には物価騰貴による生活困難を理由に中国人労働者300人が賃金の2割増給を求めて罷業に入った。会社側は日給制を請負制に変更し, 結果として2割5分の増給となった[「第四号 同盟罷業調査表 自大正五年一月至大正十四年三月」]。

旧正月明けの1926年3月1, 2日, 大連機械奉天工場では従業員270余名のうち出勤した者は40, 50名に過ぎなかった。職工は奉天票(小額紙幣)下落のため1人1日奉天票20銭の引き上げを要求し, 認められなければ就業しないとのことであった。これに対して会社側は現在の支給額170～200元に対して奉天票5銭増, 201～230元に対して10銭増, 231～260元に対して15銭増,

2) 小洋銭は広東造幣廠で鑄造された小銀貨, 主として関東州内で流通した。現大洋は袁世凱弗, 孫文弗と称され, 主として南京, 杭州の造幣廠で鑄造された。奉天票は東三省官銀号発行の不換紙幣, 奉天省通貨であった[「満洲に於ける通貨の概説(上)」1931]。

表2 純益金・受注高・販売高・従業者数の推移

(千円, 人)

期別	純益金	受注高	販売高	従業者数		
				本店	支店	計
1918 年下期		1,100	934			
19 年上期	-146	1,022	791	560	348	908
下期	-212	664	759	661	307	968
20 年上期	1	709	739	370	177	547
下期	-17	684	865	311	239	550
21 年上期	-205	300	353	270	134	404
下期	-33	481	438	374	94	468
22 年上期	1	701	392	499	190	689
下期	52	608		309	74	383
23 年上期	31			348	181	529
下期	46					
24 年上期	3					
下期	91					
25 年	159					
26 年	157					
27 年	197					
28 年	320					
29 年	251					
1930 年	102					
31 年	142					
32 年	270					
33 年	349					
34 年	509					
35 年	344					
36 年	811					

[出所] 大連機械製作所：各期。

(注) (1) 従業者数は臨時工、「苦力」などを含む。

261～290 元に対して 20 銭増, 291～320 元に対して 25 銭増の臨時手当を支給する旨回答した。これを受けて職工側は 8 日から就業し, 工場罷業は解決した [在奉天総領事代理領事内山清発外務大臣男爵幣原喜重郎宛「株式会社大連機械製作所奉天工場職工同盟罷工ノ件」, および在奉天総領事代理領事内山清発外務大臣男爵幣原喜重郎宛「株式会社大連機械製作所奉天工場罷業解決ノ件」]。以上のように大連の本工場では 19 年の罷業の後, 労使関係は比較的平穩であったが, 対照的に奉天支店では 22～26 年の間に 4 回の罷業が起り, 守衛との「争論」以外はその都度会社側は労働者の要求を一部認める対応を行ったのである。また労働者の生活難には銀貨安の影響も及んでいた。さらに 28 年 10 月 6～9 日に大連機械奉天支店では賃金 1 人 1 日「大洋」20 銭の引き上げを求めて同盟罷業があった。これに対して「会社ニ於テモ目下注文殺到ノ時期ナルヲ顧慮シ追テ開散ニ至リ主謀者十名ヲ整理スルコト、シ十二銭ノ値上ヲナシ円満解決」した [[同盟罷業一覧表 自昭和三年一月一日至同年十二月末日]]。

1926年の調査によると大連機械の労働時間は午前7時から午後5時までで昼食時間は30分であり、休日の定めはなかったが月1回随時休業させていた。表3にあるように機械・鋳物・木型・製罐・その他合計で448名の職工がいたが、その他に250名の工場人夫がいた<sup>3)</sup>。448名の職工のうち日本人は41名に過ぎず、407名は中国人であった。日本人と中国人の賃金格差は大きく、平均賃金で比較すると、機械工で中国人職工は日本人職工の55%、鋳物工で32%、木型工で55%、製罐工で32%の水準であった〔「大連機械製作所」1926〕。

表3 大連機械製作所の職工数および賃金（1926年）

(人, 円)

部別	日本人	中国人	計
機械	18	54	72
鋳物	4	29	33
木型	2	13	15
製罐	9	299	308
酸素・電気ほか	8	12	20
合計	41	407	448
機械	3.50 0.55 1.75	1.70 0.54 0.96	
鋳物	3.45 1.10 2.72	1.29 0.59 0.87	
木型	2.20 1.10 1.65	1.15 0.75 0.90	
製罐	3.65 0.65 2.36	2.08 0.25 0.76	
酸素・電気ほか	3.55 1.70 2.34	1.48 0.65 0.91	

〔出所〕「大連機械製作所」1926。

(注) (1) 上段：職工数, 下段：賃金。

(2) 賃金の上段は最高賃金, 中段は最低賃金, 下段は平均賃金。

大連市の中村鉄工所（1910年設立、職工数210人）では「大体ニ於テ華工ハ熱心ニヨク働クモ邦人工ハ兎角骨惜ミスル傾向アリ特別綿密ナル工作ヲ別トシ単純ナル作業ニ対シテハ総テノ点ニ於テ華工ヲ使役スル方有利ナリ」としたうえで「在滿ノ邦人工ハ逐年総テノ点ニ於テ低落シツヽアルニ反シ華工ハ第一生活費ノ低廉ナル為給料安ク働キ得ルコト, 体質ノ頑健ナルコト, 熱心ナルコト,

3) 職工使用数698名とあり、表3の448名との差を人夫と理解した。

耐忍力ノ強キコト等恐れベキ人種ニシテ近キ将来ニ於テハ必ズヤ満洲ニ於テハ特種技能ヲ要スル者以外ハ全然日本人労働者ハ彼等ノ為メニ圧迫サレ終ニ華人ノミノ舞台トナリ彼等ノ固キ團結力ノ為メ雇傭主ハ諸種ノ問題ニ悩マサル、コトアランカ」と報告されていた〔「中村鉄工所」〕。

大連機械の中国人労働者の出身地は奉天省、直隸省、山東省であった。職工の業務中の死亡事故に対しては、日本人職工の場合は退職金のほかに遺族に日給 250 日分以内の扶助料が支払われたが、中国人職工の場合は「社長ノ裁量ニ依ルコト」とされた。また解雇・退職についても日本人の場合は自己都合と会社都合に分けて詳細に規定されたのに対し、中国人の場合は「社長ノ裁量ニヨリ支給」であった。賞与は年末賞与が支給され、給料の支払日は日本人は毎月 26 日、中国人は 28 日であった。また給料はすべて日本金で支給され、中国人職工に対して小洋銀が支払われることはなかった。大連機械では寄宿舎はなかったが、日本人に対しては社宅の制度があった。労働者のなかで労働団体に加入する者はいなかったが、中国人が組織する工学会と称する団体に加入する者が約 50 名いた〔「大連機械製作所」1926〕。

大連市沙河口黄金町に所在した工学会であるが、「会員ノ友誼ヲ計リ団ノ結束ヲ固クシ会員相互ノ救済ニ資セン」ことを目的に 1923 年 12 月に設立され、25 年 3 月末の会員数は 430 名であった。関東庁警務局はこの団体を思想団体とみており「夜学校ヲ設ケテ会員ノ向学ヲ計リツ、アリ会長傳（景陽—引用者注）ハ河南省上海及青島方面ノ労働団体ト氣脈ヲ通シ又中華青年学ト策応シテ共產主義ヲ研究シツ、アルヤノ疑アリ将来最モ注意ヲ要スルモノト認ム」と注視していた〔「第三号労働者団体調 大正十四年三月末現在」〕。

### 3. 1920 年代の経営と企業間競争

1920 年恐慌の影響は長く続いた。21 年上期においても「財界ノ恐慌ハ愈々一般事業ノ緊縮トナリ予期セル需要殆ンド喚起セラレズ」〔大連機械製作所、1921 年上期：5〕、22 年上期も「各種ノ事業極度ニ緊縮サレ一般ノ需要激減シ従テ競争一層甚シク注文ノ獲得殆ンド困難」〔大連機械製作所、1922 年上期：5〕といった経営環境が続いた。24 年上期には「本期注文引受高ハ前期ニ比シ遙ニ増加シテ実ニ近年ノ最高位ヲ示シ得タル」〔大連機械製作所、1924 年上期：3〕ものの、それが純益の拡大にはつながっていなかった（前掲表 2 参照）。

1925 年 12 月に大連機械は資本金を 200 万円から 100 万円（払込資本金 75 万円）に減資した。29 年に払込資本金を 100 万円とし、33 年に至って資本金を 200 万円（払込資本金 125 万円）に復元することができた〔大連機械製作所、各期〕。相生由太郎代表取締役社長が 1925 年 12 月に病氣理由で退任し、代わって社長不在のまま高田友吉が専務取締役役に就任した。また 24 年 12 月には高田の希望で満鉄沙河口工場の課長であった森川莊吉を取締役兼支配人に迎えた。こうして高田・森川の経営主導体制が 36 年の森川退任まで続くことになった。21 年に旅順工科学堂機械科を卒業して撫順炭鉱にいた相田秀方が 23 年に入社し、相田は 32 年に支配人、37 年に常務取締役に昇進する〔大連機械製作所、各期、および相田 1957：8, 23〕。

相田によると入社時、本工場は機械、鋳物、製罐の 3 工場体制であり、各工場に主任がいたものの、工長の完全な請負制であり、会社がとってきた注文は工長という下請に請け負わせていた。販売係は主任が 1 名、多忙なときは設計から 1 名加勢に入り、そこに相田が販売係として入社した。販売係主任が現場主任として朝鮮に出張していたため、相田はすぐに販売係主任に昇格した。販売

係が見積書を作成する際、材料は図面、材料表、価格表で何とかなるものの工賃が分からないので工長に相談すると高いことをいわれ、競争入札なので安くとってくると、「こんな値段じゃやれねえ」と突き返されるのを販売主任が低頭してお願いするといった具合であった。原価計算を出すと森川支配人から「総体費割掛」の指示を受けてから見積書を作成した〔相田 1957：19-20〕。

前掲表2および表4からうかがえるように大連機械の経営回復は1920年代後半に入ってからであり、20年代の従業者数は延人員で実態がつかみにくいが、30年の延人員（この年の実数は423名）を上回るのは25年、28・29年のみであった。

表4 大連機械製作所の従業者数（延人員・実数）・生産額

(人, 千円)

年次	従業者数（延人員・実数）			生産額
	日本人	中国人	計	
1921	16,410	88,200	104,610	503
22	10,114	116,078	126,192	862
23	10,158	103,847	114,005	1,069
24	5,503	167,698	173,201	1,405
25	14,244	193,192	207,436	1,632
26	14,421	162,881	177,302	717
27	17,094	31,933	49,027	2,530
28	28,066	319,365	347,431	3,110
29	14,146	293,392	307,538	3,123
1930	10,712	175,536	186,248	1,776
	26	397	423	
31	6,061	111,732	117,793	686
32	7,854	149,952	157,806	1,198
			570	
33	14,889	330,294	345,183	3,446
33			1,024	
34	109	1,615	1,724	
35			1,570	
36			2,472	

〔出所〕大連商業（工）会議所編各年版、同1933年版、および関東局司政部殖産課（関東局官房庶務課）編各年版。ただし1930年労働者実数は「工場労働者調（各署別）」（『昭和五年労働運動概要』所収）、32年労働者実数は関東長官官房調査課編1933、34年は「工場労働者調（各署別）」（『昭和9年中労働運動概況』所収）。

（注）（1）1930・32年の下段、および1933年の下段以下の数値は実数。

大連には満鉄沙河口工場という大工場があり、車輛修繕だけでなくここで生産されるものも多く、また満洲船渠（1923年設立）<sup>4)</sup>、大連鉄工所（07年設立）、中村鉄工所（10年設立）などの競争相手がいた。「後年鉄道車輛工場として完成するまでの大機は文字通り田舎の万屋式で、いやしくも金

4) 1931年に大連汽船に継承され、37年には船渠部を分離して大連船渠鉄工となった。38年に同社社長に就任したのが田村陸士であった〔日刊工業新聞社編1941：451、および後掲表6参照〕。

のつくものなら何でも来いであつたが」、そのなかで橋梁メーカーとして次第に成長し、同時に鑄鉄管専門工場である奉天支店は満洲で唯一堅型鑄造設備を有していた。そのため大体は久保田鉄工所との一騎打ちが多く、関東庁の入札では熾烈な競争を展開した [相田 1957 : 29, 32-33]。

高田専務の長期戦略は大連機械を鉄道車輛メーカーとして成長させることであり、それには満鉄沙河口工場の T (武村清一引用者注) 工場長や S (佐藤恕一引用者注) 工作課長の支援があった [南満洲鉄道編 大正 14 年 8 月 1 日現在 : 71, 151]。満鉄借款鉄道の一つである洮昂鉄道 (1926 年開業) に対する売り込みは熾烈を極めた。三井物産が日本車輛製造、大倉商事が汽車製造、三菱商事が川崎造船所を代理し、そのなかに日本車輛製造、大倉商事とも関係の深い大連機械が割って入る形となった。このときの入札では川崎造船所・三菱商事に凱歌が上がった [相田 1957 : 40-41]。こうした営業活動が徐々に成果を生むようになり、26 年には満鉄向け「六拾貳積石炭貨車其他各種貨車」だけでなく、「洮昂、四洮、奉海、呼海、吉敦、金福及開拓鐵路ノ客貨車並ニ鉄道用品等ノ注文」 [大連機械製作所 1926 : 3] を引き受け、27 年に「洮昂、四洮、吉敦、吉長及金福ノ各鐵路ニ車輛用品及線路用品等ヲ供給」 [大連機械製作所 1927 : 2]、28 年に「金福、奉海、四洮、吉長、吉敦及呼海各鐵路ニ客貨車、車輛用品並ニ線路用品等」 [大連機械製作所 1928 : 3] を販売したのである。ここに登場する洮昂、四洮、吉長、吉敦はいずれも満鉄借款鉄道であり、これに中国自弁鉄道である奉海、呼海鉄道などを加えた満洲諸鉄道からの車輛発注がそれぞれの規模は小さいとはいえ、1920 年代後半の大連機械の経営回復の一因であった。

こうして新規開拓に努める一方、「高田専務は毎日の大部分を満鉄で暮して居たといつてもいゝ程に満鉄に通いつめて自ら注文取りに精魂を傾けた」 [相田 1957 : 72] といわれるように満鉄との太いパイプが大連機械の生命線であった。

#### 4. 1930 年代の動向

大連機械の鉄道車輛メーカーとしての確立は満洲事変を画期とした。まず満洲事変勃発直後の 1931 年 10 月、関東軍司令部から返済を仲介するのでこれまで東北省政府から未払いになっていた未収金額を申し出るようにとの指示があり、大連機械の場合は、吉敦、洮昂、齊克の 3 鉄路局に対する納品代金は 1 万 5497 円 64 銭であった [「支那側からの未収金」]。

1932 年 8 月に「満洲国」(以下、括弧省略) は大量の鉄道車輛の調達を満鉄に依頼し、第一弾として日本車輛製造、汽車製造、川崎車輛、田中車輛、日立製作所、大阪鉄工所、および大連機械の 7 社に対して機関車 20 輛、客貨車 443 輛、合計 297 万 3000 円が発注された。このうち大連機械製作所は貨車 130 輛を担当した [「舞込んだ嬉しい福の神」]。この年大連機械は満鉄の客車指定工場となり [相田 1957 : 85]、満鉄との関係はより太いものとなった。大連機械の受注動向が明確に上向くのは 33 年以降であった。この年「南満洲鉄道株式会社ノ新線延長敷設、路線整備及進展ニ伴ヒ各種鉄道貨車類、軽油動車並ニ客車等合計五百九拾參輛ノ車輛ヲ始メ鋼橋桁、轆叉、転轍器、信号器、水道用鑄鉄管類並ニ各種機器類等ノ製作」を引き受けただけでなく、満洲国、満洲航空、関東庁、本溪湖煤鉄公司、昭和製鋼所などからの注文が増加した結果売上高は約 400 万円を記録した [大連機械製作所 1933 : 3-4, および日本車輛製造編 1977 : 119]。

1934 年も満鉄、満洲国、関東庁、昭和製鋼所、本溪湖煤鉄公司、満洲電業、満洲化学工業、満洲石油などからの注文が相次ぎ、「未曾有ノ好況裡ニ本期ヲ送ル」 [大連機械製作所 1934 : 3] こと

ができた。35年も好調な受注は持続したものの、満洲久保田鑄鉄管との協定に基づき水道用鑄鉄管の自家製造を廃止し、そのための機器設備に対して18万余円の損失を計上したため、純益金は対前年減を記録した〔大連機械製作所1935：1，3〕。しかし36年は「本期間ニ於ケル営業状況ハ実ニ画期的躍進振リニシテ本工場ニ於ケル鑄鉄管作業ヲ中止セシニモ不拘受註高生産高共ニ又モ新記録ヲ作り得タル」〔大連機械製作所1936：3-4〕景況であった。

さらに1936年1月に大連機械は閩錫山山西省主席の要請で技師を派遣して購入車輛の打ち合わせを行い、同省の同蒲鉄道で使用する客車337輛（74万円）の引受建造契約を締結した。一方同鉄道が使用する機関車については日本車輛製造がすべて引き受けることになった〔「車輛供給契約 閩錫山氏と調印」〕。

1934年には精機工場が新設された。これは奉天の航空工廠の航空機部品を生産するために設けられた工場であったが、後に精機部となって満洲において最新のディーゼル機関を製作することになる〔相田1957：86-87〕。さらに大連機械は1935年に機関車の新造に着手した。月産5輛の計画を立て、満鉄から機関車課長として岡本義雄技師の割愛を受け、38年にミカド型機関車第1号を完成させた。機関車工場の立ち上げに際しては相田秀方が大病のため半年ほど休んだこともあり、川野吉樹（後掲表7参照）が内地に出張して技術者、労働者の引き抜きに当たった。15年に及ぶ川野の大連機械勤務のなかでもっとも苦勞の多い仕事であった。この技術者、労働者の引き抜きによって日本車輛製造との間に微妙なしこりが残ることになった〔相田1957：115，192〕。

前掲表2にあるように純益が1932年には20万円台に達し、以後も35年の対前年減をはさんで37年まで拡大する。前掲表4にあるように30年末の従業者数は423名（うち日本人は23名）であったが、32年末に570名、33年末に1024名、36年末に2472名と大連機械の経営規模は一挙に拡大し、表5にあるように38年末の従業者数は8565名、39年末は9454名となった。36年末の満鉄大連鉄

表5 大連機械製作所の収益と設備投資

(千円, %, 人)

期別	払込資本金	純益金	対平均払込 資本金利益率	設備投資	従業者数
1936年	2,000	811	40.6	82	2,472
37年	4,000	1,435	47.8	1,980	
38年上期	6,000	1,021	40.8	1,022	
下期	8,000	1,681	48.0	1,512	8,565
39年上期	13,000	1,947	37.1	1,459	
下期	〃	1,981	30.5	832	9,454
40年上期	15,000	1,985	28.4	1,903	
下期	〃	2,304	30.7	1,396	
41年上期	20,000	1,507	17.2	245	
下期	〃	1,767	17.7	683	
42年上期	〃	1,310	13.1	-153	
下期	〃	1,826	18.3	-15	5,762

〔出所〕大連機械製作所各期。従業者数は関東局官房庶務課編1938、および関東局官房総務（文書）課編1940：41，43。

〔注〕(1) 1936・37年は1年期。

道工場の従業者数は4149名、38年末に4246名、39年末に4425名と日中戦争期になっても従業者数は横ばいであったのに対し〔関東局官房庶務課編：1938、関東局官房総務課編：1940、および関東局官房文書課編：1941〕、その間の大連機械の拡張は凄まじく、関東州第一の鉄道車輛工場に成長するのである。終戦時の大連機械の日本人従業者は約1700名、中国人は約7000名であった〔相田1957：274〕。

表6 大連機械製作所・大連汽船船渠部・龍山工作の技術者（1934年）

氏名	学校	学科	卒業年	勤務先
深井湊一	東京高等工業	機械	1906	大連機械製作所
川野吉樹	名古屋高等工業	機械	1915	大連機械製作所
相田秀方	旅順工科学堂	機械	1921	大連機械製作所
堺 寛	南満州工業専門	機械	1924	大連機械製作所
田中稲夫	旅順工科大	機械	1925	大連機械製作所
山口満稔	南満州工業専門	機械	1927	大連機械製作所
柴山 清	南満州工業専門	鉦機	1927	大連機械製作所
金子久登	横浜高等工業	機械	1927	大連機械製作所奉天支店
小澤政雄	南満州工業専門	鉄機	1928	大連機械製作所
石渡晴雄	南満州工業専門	機工	1929	大連機械製作所
田中蟲吾	旅順工科大	機械	1929	大連機械製作所
原口太吉	南満州工業専門	鉄機	1930	大連機械製作所
伊藤民平	旅順工科大	機械	1931	大連機械製作所
池谷盈夫	旅順工科大	機械	1932	大連機械製作所
長谷孝彦	旅順工科大	機械	1933	大連機械製作所
大久保成雄	大阪高等工業	造船	1909	大連汽船船渠部
田村陸士	東京帝大	機械	1911	大連汽船船渠部
久米孝通	大阪帝大	造船	1912	大連汽船船渠部
岡 敬蔵	東京帝大	造兵	1914	大連汽船船渠部
利光安久	旅順工科大	機械	1925	大連汽船船渠部
上杉増次	旅順工科大	機械	1930	大連汽船船渠部
岡田義康	旅順工科大	機械	1932	大連汽船船渠部
山下越夫	熊本高等工業	機械	1912	龍山工作株式会社
妹尾正熊	旅順工科大	機械	1916	龍山工作機械会社
山崎重信	旅順工科大	電気	1922	龍山工作会社
山下政春	熊本高等工業	機械	1926	龍山工作永登浦工場
佐藤 剛	金澤高等工業	機械	1927	龍山工作会社
川本嘉信	廣島高等工業	機械	1927	龍山工作会社
細谷長男	旅順工科大	機械	1931	龍山工作会社
星野俊雄	名古屋高等工業	機械	1931	龍山工作永登浦工場
富加見尼夫	熊本高等工業	機械	1931	龍山工作会社
平井 勝	旅順工科大	機械	1931	龍山工作会社
大和田望雄	北海道帝大	工学部	1931	龍山工作会社

〔出所〕日本工業新聞社編1934。

表6には1934年時点の高等工業教育を受けた大連機械、大連汽船船渠部、龍山工作の3社の技術者が示されている。満鉄の指定工場が大連機械であったが、朝鮮総督府鉄道局の指定工場が龍山工作であった。ここから明らかなように大連機械の特徴は旅順工科学堂（大学）と南満洲工業専門学校出身者の割合がきわめて高いことである。大連機械は中国人労働者の割合が高かっただけでなく、技術者も大連・旅順の学校で育った者が多かったのである。

中堅労働者・社員の育成を目指して1936年に青年学校と社員養成所が設立され、相田秀方が養成所長と青年学校長を兼務した。4年制の社員養成所は高等小学校卒業を入学資格とし、甲種工業学校と同程度の教育を行い、修了後は甲種工業学校卒業生と同一待遇とした〔相田1957：107-108〕。

## 5. 戦時下の経営

大連機械は1937年2月の資本金200万円から1000万円への5倍増資を機に積極姿勢に転じ、39年2月には未払込みを残して3000万円に再増資した。大連機械と久保田鉄工所の合弁で35年12月に満洲久保田鑄鉄管（資本金1000万円）が設立され、森川専務が新設の満洲久保田鑄鉄管に大連機械を代表して常務取締役として転出した。大連機械が久保田との合弁を決断した背景には遠心力鑄造法の出現があり、大連機械は新技術に挑戦するよりも鉄道車輛メーカーとしての内実を固めることを選択した〔沢井2017：117〕。満洲産業開発五年計画が37年度からスタートするが鉄道車輛についても大増産が期待されていた。こうしたなかで大連機械は車輛生産の大拡張に舵を切ったのである。森川と入れ替わりに満鉄から佐藤恕一が専務取締役として入社し、翌37年3月に相田が常務取締役に就任した。36・37年に大増資、経営陣の刷新、鑄鉄管事業の閉鎖が相次いで行われたのである〔相田1957：104〕。

1937年の商況は「鉄道車輛、機関車、線路用品並各種建築材料及機器類ノ注文確定セルモノ前期末ノ約二倍ニ達シ尚予約ノモノヲ加フル時ハ実ニ三倍強ニ及」〔大連機械製作所1937：3-4〕んだ。同年春に内燃機工場の新設が決定されたが、これは内燃機関の製造に乗り出したいという高田社長とトラクタ生産を希望する関東軍参謀部の意向が合致したためであった。この当時関東軍は重工業を奉天に集中させる方針であり、「大連モンロー主義」の高田社長と意見が対立したが、将来奉天または新京に移設するという条件で大連での設置が認められた。当初200万円の予算を計上して1500坪の工場を建て、設備機械は相田が東京と大阪で買い付けをおこなった。精機部長の人選に苦慮したが、奉天の918部隊長の紹介で満洲機器の長沼豊丸が40年に精機部長に就任した（表7参照）〔相田1957：111-114〕。

日中戦争期に総合鉄道車輛メーカーに成長した大連機械であったが、1939年度には機関車生産で満鉄大連工場にほぼ匹敵する規模となり、客貨車生産では同工場を大きく上回った〔沢井1998：222〕。機関車工場を稼働させるために大連機械は日本から多数の工員を引き抜いてきた。その結果「旧来の大機従業員と満鉄及内地から引き抜いて来たものと三つの人間の流れがある為めに一時行政面で三者の調整には私（相田—引用者注）も随分苦勞し神経をつかつて来た」〔相田1957：192〕といった状況が生まれることになった。

1939年時点での大連機械の事業は鉄道車輛、転轍機、信号機、その他鉄道関連付属品、航空機部品、工作機械、鉦山用機械、製鉄機械、その他雑機械と機械製作の多彩な分野に進出していた。同社は

表7 大連機械製作所の重役・経営幹部（1940年）

職名	氏名	経歴
社長	高田 友吉	1899年に福井県立水産学校卒業、台湾を経て1905年に大連で建築金物商進和商会設立、06年に旅順支店開設。 進和商会社長、大連工業、満洲久保田鑄鉄管、大和染料重役、大連市会議員、大連商工会議所会頭。
専務取締役	佐藤 恕一	1909年東京帝大機械学科卒業、満鉄入社、沙河口工場勤務、18年4月から技術研究のため1年間渡米、25年技術課長、27年工作課長、36年に大連機械製作所（以下、大機と略記）に入社。
常務取締役	相田 秀方	1921年旅順工科学堂機械科卒業、満鉄入社、撫順炭鉱を経て23年大機に入社、32年支配人、37年取締役、同年常務取締役、営業部長兼務。
〃	田島 豊治	1907年東京高等工業学校機械科卒業、満鉄に入社、遼陽工場長、沙河口工場技師長等を経て31年退職、南満洲工業専門学校教授、33年大機技師長、37年取締役、技師長兼任、39年常務取締役。
取締役	阪田 成一	1901年大阪高等工業学校卒業、日本鉄道、横浜鉄道、江西鉄道等を経て20年大機に入社、27年取締役。
〃	三瓶 勇佐	日本車輛製造社長。横浜英語学校卒業、農商務省実業練習生として渡米、コロンビア大学で学ぶ。
〃	島岡 亮太郎	大倉組理事。入山採炭、茂原炭鉱、大倉鉱業社長、1929年大機取締役。
〃	相生 由太郎	満洲財界の大御所、相生由太郎の長男、28年鳥取高等農業学校卒業、福昌公司入社、30年先代逝去により相生合名代表社員、40年大機取締役。
〃	小島 純一	1916年名古屋高等工業学校卒業、38年大機に技師長として入社、40年技師長、動力課長兼任のまま取締役。
〃	川野 吉樹	1915年名古屋高等工業学校卒業、日本車輛製造に入社、20年大機に転じ、技師長代理、技術部第三工作係主任を経て39年奉天支配人、40年取締役、奉天支配人兼務。
監査役	田中 知平	山口高等商業学校卒業後、1909年に福昌公司入社、24年泰東洋行設立、21年大機監査役。
〃	青柳 一太郎	1905年東京帝大法科卒業、名古屋合板、神戸電鉄、有馬電鉄社長、28年大機監査役
〃	寺島 由松	1911年中央大学法科卒業、大連で弁護士事務所開業、40年大機監査役。
支配人	伴 東	1910年盛岡高等農林学校卒業、16年高文合格、関東庁旅順民政署長を経て興中公司入社、36年大機入社、37年支配人。
副支配人	田中 稲夫	1925年旅順工科大学機械工学科卒業、26年大機入社、37年奉天支配人、39年副支配人、営業課長兼務。
副支配人	吉田 正武	1922年明治大学商科卒業、23年大機入社、その後福昌華工などを経て36年に大機に再入社、購買課長兼務。
庶務課長	牧野 寿太郎	1910年島根県浜田中学卒業、19年に渡満して大機入社。

経理課長	今西 完爾	1916年早稲田大学専門部法科卒業，16年に満鉄入社，中央試験所庶務長などを経て39年大機入社。
技師長	小島 純一	前出
計画課長	田中 蟲吉	1929年旅順工科大学機械工学科卒業，大機入社，技術部機械職主任，瓦斯・電気職場主任，車輛課長などを経て計画課長。
機関車課長	岡本 義雄	1914年広島県立工業学校卒業，満鉄に入社，鉄道工場技術部機械課，鉄道部車輛課などを経て36年大機入社。
検査課長	柴山 清	1927年南満洲工業専門学校卒業，大機入社，技術部製罐職場主任などを経て検査課長。
車輛課長	伊澤 亀次	1923年旅順工科大学機械工学科卒業，朝鮮総督府鉄道局に就職，京城工場貨車職場，客車職場主任を経て39年大機入社。
鑄鍛課長	青木 忠行	1928年東京帝大機械工学科卒業，福岡県師範学校，早稲田実業などで教鞭をとり，38年大機入社。
精機部長	長沼 豊丸	1914年東京帝大機械工学科卒業，東京自動車，三菱合資，三菱造船内燃機設計係長，三菱内燃機名古屋製作所自動車係長などを経て37年満洲機器に転じ，40年大機入社。

[出所] 中外産業調査会編 1940：176-183。

大増産計画を立て、39年には第一次、第二次の拡張をほぼ終了し、第三次拡充に着手したところであった。第三次拡張計画は、(1) 大連本社工場の機関車、客車、貨車の鉄道車輛および航空機部品の増産、および(2) 奉天工場における鉱山・製鉄機械の増産であった。第二次拡張計画の完成によって年産額は約4000万円となったが、40年夏を予定している第三次拡張計画の完成によって年産額を3000万円積み増す予定であった。第三次拡張計画の所要資金約600万円は第二新株の未払込株金徴収と借入金・保留金によって賄う予定であり、39年時点の売上高構成は鉄道車輛8割、残り2割がトラクタ、製鉄・鉱山機械、その他であった[「大連機械製作所」1939：59-60]。しかし40年下期になると第三次拡張計画は「資材ノ配給意ノ如クナラス僅カニ独身宿舍ノ移築並地下道、危険物倉庫等ノ竣工ヲ見タルノミ」[大連機械製作所、1940年下期：2]となった。

表7は1940年時点の大連機械の重役・幹部職員の一覧である。専務取締役には満鉄を経て36年に大連機械に入社した佐藤恕一、常務取締役には生え抜きの相田秀方と満鉄沙河口工場技師長を経て33年に大連機械入りした田島豊治が就任していた。6名の取締役の顔触れは1920年に大連機械に入り27年から取締役であった阪田成一、日本車輛製造の三瓶勇佐、奉天鑄鉄公司以来の島岡亮太郎、二代相生由太郎、38年に技師長として大連機械に入社した小島純一、20年に日本車輛製造から大連機械に転じ、39年に奉天支配人となった川野吉樹であった。

日中戦争期に驚異的な拡張を遂げた大連機械であったが、1940年上期には「物資動員ノ強化愈々深刻ノ度ヲ加ヘ満洲産業五カ年計画モ之レニ順応シテ変更スルノ已ムナキニ至リ従ツテ各重要産業界ノ増産計画モ中止又ハ縮小ヲ余儀ナクセラレ為メニ弊社ノ受註ニモ尠カラズ影響ヲ来シタルモ華北交通株式会社其ノ他ヨリ新ナル受註ノ増加セルト前期ニ於テ南満洲鉄道株式会社初メ各方面ノ大口注文」[大連機械製作所、1940年上期：4]があった。

太平洋戦争が始まった1941年下期には「前期ニ比シ一層資材ノ入手困難ヲ加ヘ又外註部品ノ入

庫遅延等ニ依リ予想以上ノ困難ヲ来」[大連機械製作所, 1941年下期:3] すようになった。43年下期は「資材ノ逼迫, 社給品並ニ払下品ノ入手不円滑, 工員ノ移動等依然タルモノア」[大連機械製作所, 1943年下期:3] る状態がさらに悪化した。44年2月に資本金を6000万円に増資して750万円の払込を徴収した。このときには従来の1割配当を8分に落とすことを条件に増資が許可された。「車輛工場は戦争の結果がどうあろうとも必要な事業だ。此の戦争がすんだら大陸の鉄道は戦争の結果いかににかゝらず延びる。今にしてその準備をしておかねば悔いを残す」[相田1957:137] というのが高田社長の考えであり、この増資を機に機関車工場の大拡張が計画実施された。新工場は延べ面積約10万坪, 機関車月産20輛を目標とした。この工場は鉄骨の骨組を終り、天井張りが大体すんだところで終戦となった[相田1957:136-137]。

1943年2月に相田秀方常務取締役が専務取締役に就任した。45年2月の高田社長の逝去にともなって相田専務取締役が代表取締役に就任し、終戦を迎えた[相田1957:272]。

### おわりに

相田秀方が戦時下の大連機械の特徴について以下のように記している[相田1957:154-155]。

大機は満鉄が育成して来た会社であることは、間違いないのであるけれども大機が発展して満洲に於ける民間企業の雄となり、直接軍需の生産を担当する様になり更に大東亜戦争になつて統制が強化される様になつてから満鉄だけが大機の旦那様ではなくなつてきて居た。即ち鉄道に関しては満鉄と関東軍参謀部の監督下にあり、直接軍需関係では造兵関係部隊の監督下にあり監督官が常駐して居り、直接資材の取得に関しては満洲国の監督下にもあつた。更に間接資材や労務関係にあつては、関東州庁の監督下にあるというわけでこの沢山な旦那様達がそれぞれ大機は自分のものという考え方があつたので、これまでの大機運営の面に於て私もかなり骨が折れた(後略)

たしかに戦時期における大連・奉天に位置する大規模経営の会社運営に関する的確な指摘である。しかし大連機械は自らの判断で経営を維持拡大していく民間企業であり、とりわけ戦前期には満鉄の意のままに動いていた訳ではなかった。例えば1931年には苦境を打開するため大連機械は「鑄鉄管ノ如キハ遂ニ朝鮮及台湾方面ニ迄販路拡張ヲ企図」[大連機械製作所1931:3]した。また34年の精機工場の新設、満洲久保田鑄鉄管との協定に基づく36年の水道用鑄鉄管事業の廃止などは将来の技術動向を睨んだ独自の判断によるものであり、さらに44年2月の資本金3000万円から6000万円への倍額増資も終戦後を胸に秘めた高田社長の構想によるものであった。

大連機械は労働者の大半を中国人労働者に依存し、旅順工科学堂・大学、南満洲工業専門学校卒の技術者が技術陣の主流を占める、その意味で関東州・大連という土地に根の張った“在地性”の強い企業であった。その企業が満鉄という唯一無二の顧客との関係を第一義としつつ、同時に技術的にも市場開拓の面でも新たな可能性を模索しながら戦間期を乗り越えていったのである。

### 資料リスト

関東局官房庶務課編1938『満洲工場名簿』。

関東局官房総務課編 1940『関東州工場名簿』。

関東局官房文書課編 1941『関東州工場名簿』。

関東局官房文書課編 1943『関東州工場名簿』。

関東局司政部殖産課（関東局官房庶務課）編『満洲工場名簿』各年版。

関東長官官房調査課編『全満工場名簿』1933年。

「工場労働者調（各署別）」（関東庁警務部高等警察課『昭和五年労働運動概要』、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B04012936300、外務省外交史料館）。

「工場労働者調（各署別）」（関東州庁警察部『昭和9年中労働運動概況』、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B04012876100、外務省外交史料館）。

在奉天総領事代理領事内山清発外務大臣男爵幣原喜重郎宛「株式会社大連機械製作所奉天工場職工同盟罷工ノ件」大正15年3月6日（アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B12081544300、『外国ニ於ケル同盟罷業雑纂／支那之部』第2巻、外務省外交史料館）。

在奉天総領事代理領事内山清発外務大臣男爵幣原喜重郎宛「株式会社大連機械製作所奉天工場罷業解決ノ件」大正15年3月12日（アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B12081544300、『外国ニ於ケル同盟罷業雑纂／支那之部』第2巻、外務省外交史料館）。

「支那側からの未収金」（『満洲日報』1931年10月30日、神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫）。

「車輛供給契約 閻錫山氏と調印」（『東京朝日新聞』1936年2月4日）。

「第三号 労働者団体調 大正十四年三月末現在」（関東庁警務局「労働者概況」大正14年3月末調、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B12081514400、外務省外交史料館）。

「第四号 同盟罷業調査表 自大正五年一月至大正十四年三月」（同上資料所収）。

「大連機械製作所」（「満洲ニ於ケル各種工業職工待遇状態」所収、1926年、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B12081556600、外務省外交史料館）。

「大連機械製作所」（『東洋経済新報』1939年7月8日号）。

大連機械製作所『営業報告書』各期。

大連機械製作所『第2回営業報告書』1919年上期。

大連機械製作所『第3回営業報告書』1919年下期。

大連機械製作所『第4回営業報告書』1920年上期。

大連機械製作所『第8回営業報告書』1922年上期。

大連機械製作所『第12回営業報告書』1924年上期。

大連機械製作所『第15回営業報告書』1926年。

大連機械製作所『第16回営業報告書』1927年。

大連機械製作所『第17回営業報告書』1928年。

大連機械製作所『第20回営業報告書』1931年。

大連機械製作所『第22回営業報告書』1933年。

大連機械製作所『第23回営業報告書』1934年。

大連機械製作所『第24回営業報告書』1935年。

大連機械製作所『第25回営業報告書』1936年。

大連機械製作所『第26回営業報告書』1937年。

大連機械製作所『第31回営業報告書』1940年上期。

大連機械製作所『第32回営業報告書』1940年下期。

大連機械製作所『第34回営業報告書』1941年下期。

大連機械製作所『第34回営業報告書』1941年下期。

「大連機械製作所奉天支店」（アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B11092187000、『農工商業ニ関スル在外公館報告』、外務省外交史料館）。

大連商業（工）会議所編『大連商業（工）会議所統計年報』各年度。  
大連商工会議所編『満洲経済統計年報』1933年版。  
「同盟罷業一覧表 自昭和三年一月一日至同年十二月末日」（関東庁警務局『昭和三年労働運動概要』、アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B04012935900、外務省外交史料館）。  
「中村鉄工所」（前掲「満洲ニ於ケル各種工業職工待遇状態」所収）。  
「舞込んだ嬉しい福の神」（『大阪朝日新聞』1932年8月24日、神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫）。  
「満洲に於ける通貨の概説（上）」（『満洲日報』1931年12月4日、神戸大学経済経営研究所、新聞記事文庫）。  
「満洲の賃金」（『台湾新聞』1919年10月7日、神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫）。  
三井物産機械部長山本小四郎発農商務大臣山本達雄宛「御願」大正7年11月20日（アジア歴史資料センター、レファレンスコード：B11100594400、外務省外交史料館）。  
南満洲鉄道編『職員録』大正14年8月1日現在。

### 文献リスト

相田秀方 1957『大機物語』。  
沢井実 1998『日本鉄道車輛工業史』日本経済評論社。  
沢井実 2017『久保田権四郎』PHP 研究所。  
中外産業調査会編 1940『人的事業大系 製作工業篇（上）』。  
日本工業新聞社編 1934『日本技術家総覧』昭和9年版。  
日刊工業新聞社編 1941『現代工業人大銘鑑』。  
日本車輛製造編 1977『驀進 日本車輛 80年のあゆみ』。

### 付記

本稿の作成に際して、令和5年度科学研究費助成事業（学術研究助成基金助成金）（基盤研究 [B]、課題番号 20H01521、研究代表者：中村尚史）による研究助成を受けた。

# The Development of Dalian Machinery Works from the 1910s to the 1930s

Minoru SAWAI

## 要 旨

日本の国有鉄道は開業当初より車輛修繕・修理のための自家工場を有しており、そうした鉄道工場は次第に体制を整え、修繕・修理だけでなく、車輛新製も行なうようになった。鉄道工場が修繕・修理だけを行うのか、それとも新製まで担当するのかについては欧米各国でもそれぞれに事情が異なった。日本の場合は明治末年にいわゆる指定工場制が導入され、鉄道工場の業務は基本的に修繕・修理にとどめ、新製車輛は民間の鉄道車輛メーカーから調達するシステムが成立する。

日本における鉄道院・鉄道省—民間指定工場の関係は日本帝国圏内の諸鉄道と鉄道車輛メーカーのあり方にも大きな影響を与えた。植民地台湾と朝鮮においてはそれぞれの官設鉄道の鉄道工場（台湾では台北、高雄の鉄道工場、朝鮮では京城・釜山の鉄道工場など）が車輛修繕・修理だけでなく新製も行なったものの、それでも不足する車輛については日本から移入した。南満洲鉄道は沙河口工場（1936年に大連鉄道工場と改称）を有し、同工場では14年から機関車の新製も行なわれた。国内の指定工場に比肩できるのが満鉄の場合は大連機械製作所、朝鮮官設鉄道の場合は龍山工作などの民間メーカーであった。日本国内の指定工場の場合と同様に大連機械製作所のような指定工場には満鉄の監督官が常駐し、しかも鉄道省、台湾・朝鮮官設鉄道と同様に満鉄の指定工場に対する発注は主要材料・部品（社給品）付発注であった。

本稿では1918年の創業から戦時期に至る大連機械製作所の経営展開を考察する。満鉄の下請工場として発足した大連機械は苦難の1920年代を経て満洲事変期以降飛躍的に拡大し、日中戦争期には生産規模において大連鉄道工場を上回る巨大経営に成長した。満鉄と唇齒輔車の関係を維持しながらも大連機械製作所は次第に大規模経営体としての内実を整備していった。本稿ではそうした過程を考察し、「外地」に展開した鉄道車輛メーカーの特質を明らかにする。