

論文の内容の要旨

論文題目 1910～50年代日本における自動車工業の形成と展開
——「小型車」部門と「大衆車」部門との比較を中心に

氏名 呂寅満

1910～50年代日本における自動車工業の形成・展開過程には小型車部門と大衆車部門といった二つの経路が見られた。こうした二つの経路の存在と動向は、日本の市場状況と競争相手としての外国メーカーの存在如何に規定されていた。

まず、第一経路としての大衆車部門では、すでに1910年代にアメリカで確立した大量生産方式に基づいて、フォードやシボレーが日本市場においても圧倒的な競争力を有しており、国産大衆車はこれらの外国車と競争しなければならなかった。実際には、主に価格競争力の劣位のため、1930年代前半まではそれとの直接の競争を回避して一回り大きな中型車の生産を政策的保護の下で行わざるを得なかった。しかし、その中型車も、外国大衆車の使用範囲が拡大することによって間接的にその影響を受けるようになり、そのために結局停滞をつづけていた。

一方、この期間は「日本独特」の三輪車が国産自動車工業の展開を主導していた時期でもあった。これが本論で強調した第二の経路であった。価格・性能の両面で大衆車とは直接的に競争しない自家用貨物運送向け小型トラックが大いに求められており、その需要を満たしたのが三輪車であった。三輪車の製造技術は、自転車・原動機など当時日本に存在していた技術からの流用、あるいはその漸進的な改良によって確保することができた。

こうした国産大衆車（中型車）の停滞と小型車の成長を背景に、30年代半ばには小型車を中心とした国産自動車工業の確立を求める議論が台頭し、運輸業者からも支持を得ていた。しかし、主に軍からの要求によって急速な大衆車国産化政策が採られ、36年に自動車製造事業法が成立した。もっとも、同法は大衆車以外の国産小型車・中型車を抑制する意図を有していたわけではなかった。しかも、同法は上限枠を設けて生産台数を制限していたとはいえ、外国メーカーを直ちに日本から締め出すものではなく、外国大衆車との競争を前提にしつつ、大量生産による国産車の競争力向上を通じて大衆車の国産化が可能になると判断していた。従って、事業法の制定が二つの経路のうちの一つを直ちに不可能にしたわけではなかった。

大衆車による第一の経路を決定的にしたのは経済統制の本格化であった。事業法が実施されてから1年後に起こった日中戦争を契機とする統制政策は、国産大衆トラック以外のすべての車種の衰退を余儀なくさせたのである。しかし、こうした集中的な資源投入によって推進されたこの時期の大衆トラック生産は量的には急増したものの、質的な側面、つまり生産方法としての大量生産に至ることはなかった。その主な原因は自動車工業の外部にある、大量生産をバックアップするような材料・素材工業の発展が欠けていたためであった。

こうした状況を引き継ぐ形で自動車工業の戦後は始まった。復興期には市場状況が戦前と変わらなかったために、小規模な貨物運搬用として、戦時期に抑圧されていた小型車部門が大衆車部門より先んじて再建され、車種も戦前からの三輪車が中心であった。ただし、

50年代には小型車の規格が戦前の750cc以下から1,500ccまで拡大したこともあって、三輪車は高価格・高性能となり小型四輪車と競争するようになった。戦前の小型車市場に孕まれていた三輪車と四輪車との競合という可能性がこの時期に現実化したのである。

そして、50年代半ばには小型四輪車の大幅な価格引下げによって「大型」三輪車の競争力が弱化した。それに対して三輪車メーカーは360cc級の軽三輪車を開発して新たな三輪車市場を開拓するようになった。

一方、戦後の大衆車部門は潜在的な国際競争に備え、大量生産方式によるコスト節減・品質向上に全面的に乗り組んだ。戦前に制約要因となっていた素材・材料の問題は鉄鋼業界の協力によって50年代前半までに解決し、戦時期に老朽化した工作機械などの設備機械は輸入による更新が進んだ。そして、50年代末までには、トラック部門に関する限り、価格・性能の面で国際競争力を有するようになった。

要するに、1910～50年代の日本自動車工業の歴史は、アメリカ製大衆車に代表される、標準化された製品部門における大量生産方式の確立による外国車から国産車への代替・国産化過程であったと共に、非標準化製品部門における「適正技術」に基づいた市場維持・拡大過程でもあったのである。この両部門のうち、三輪車という非標準化製品部門が解体し、四輪車という標準製品に市場が統合されるのが1950年代末であった。

以上の分析によって明らかになった日本自動車工業史像は、以下に示すように、大衆車部門のみを対象とし、供給・政策要因を強調してきた従来のそれを大いに修正するものといえる。

第1に、方法論的に需要要因をも強調し、小型車を含めて分析することによって、日本の自動車工業史は欧米のそれを単線的にキャッチアップする過程のみではなかったことが明らかになった。とりわけ小型車部門の発展は「創造的適応」ともいべき過程であったのである。

第2に、大衆車部門についても、従来実証研究の足りなかった戦時・戦後期を分析に含めることによって、欧米自動車メーカーに対するキャッチアップの目標や内容、そしてその限界や克服過程がより具体的に明らかになった。ただし、この点に関連しては、とくに戦後における小型車の生産方式にも立ち入って検討する必要があるだろう。小型車メーカーにとって、そのキャッチアップの対象は外国メーカーではなく、日本の大衆車メーカーに変わったと推定されるが、小型車メーカーがそれをどのように認識し、いかに解決していったかが解明されねばならないからである。史料面で厳しい制約があるが、今後可能な方法を模索してみたい。

第3に、先行研究で議論の焦点となっていた自動車製造事業法など自動車工業政策の効果は、それほど大きくなかったことが明らかになった。この点については、本稿の分析対象とはならなかった戦後の乗用車の国産化過程をも視野に入れば、別の評価もあり得るという批判も考えられる。しかし、トラック部門での資金・技術蓄積によって乗用車の国産化が可能となったと本稿では捉えており、そうした点を考慮すれば、乗用車部門を含めたとしても政策に対する評価が大きく変わることはないと思われる。

では、こうした日本自動車工業史は世界自動車工業史の中でいかなる特徴を持っているのであろうか。これを大衆車と小型車の発展過程に分けて考えてみよう。

まず、大衆車部門の発展過程はヨーロッパでのそれと共通性を持っていた。アメリカの

大衆車がヨーロッパで本格的に現地組立を行った 1920 年代に、ヨーロッパ各国ではそれと拮抗しながら自国の自動車工業を発展させていた。その過程では関税引上げなど政策的な保護措置も採られた。日本自動車工業の特徴とされてきた軍事的性格・国家の保護政策は、程度の差こそあれ、ヨーロッパでも見られたのである。ただし、日本では乗用車よりはトラックの発展が先行したことと、大衆車メーカーは初期から原価問題を強く意識したことを、欧米のそれとの差として指摘することができよう。

一方、日本における小型車の発展過程では、アメリカはもとよりヨーロッパ諸国のそれとも大きな差がみられた。アメリカ車の影響の下で、ヨーロッパでも小型車開発が進められたが、それは小型乗用車が中心だったのに対して、日本の小型車は三輪トラックが中心だったのである。三輪車それ自体はヨーロッパにおいても戦間期や戦後復興期にある程度生産されたが、軽三輪乗用車を中心にほとんどが短期間の小量生産に終わった。それに対して、日本の三輪車はトラックを中心とし、小型から「大型」三輪車までの広い範囲で、長期間に渡って生産されていたのである。こうした差をもたらした原因は購買力と技術基盤の差にあった。

端的にいうなら、「大衆車を小型化」したヨーロッパの小型車に対して、三輪車を中心とした日本のそれは「自転車を大型化」したものだだったのである。欧米での三輪車は技術的にはフォードの T 型が「ドミナント・デザイン」として確立するまでの、様々な試みの一形態として現れた過渡期的な車であった。日本でも三輪車は結果的には過渡期的な存在であったが、市場・技術能力の差によってその存続期間は欧米に比べて遥かに長く、市場におけるその比重も高かったのである。

ただし、小型車部門にみられたこうした日本と欧米との差は、戦後途上国の発展過程をも視野に入れると、日本の特殊性という側面が弱まり、むしろ世界自動車工業史の普遍的な現象と呼ぶ方が妥当ともいえるようになる。日本における三輪車は 1920 年代から 70 年代初頭まで生産されたが、その後 70 年代には一時的であったとはいえ韓国で三輪車が大量に生産・使用され、また東南アジアの一部では現在も使用され続けているからである。その意味では、市場と技術基盤を中心とした本稿の分析視角は途上国における自動車工業の形成・展開過程を分析する際にもある程度のインプリケーションを与えるものと考えられる。