

MMRC
DISCUSSION PAPER SERIES

MMRC-J-194

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動
—新三菱の乗用車開発過程を中心に

韓国江陵大学

呂 寅満

2008年2月



東京大学21世紀COE [整備型]
ものづくり経営研究センター

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動 —新三菱の乗用車開発過程を中心に*

韓国江陵大学

呂 寅満

2008年2月

はじめに

本稿の目的は、「昭和30年代」の日本における乗用車工業の形成過程を主に「国民車構想」と関連させながら検討し、その結果見出されるモータリゼーションの胎動期の特徴を明らかにすることである。

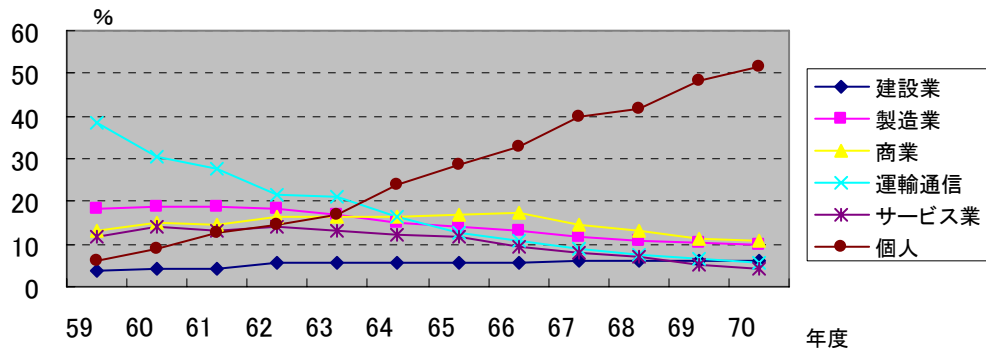
保有台数の面で乗用車の数がトラックを上回り、また乗用車市場における個人需要の比率が過半数に達することを本格的なモータリゼーションの確立の指標とするならば、日本におけるそれが確立するのは1960年代半ば以降のことである(図1)。50年代前半まで乗用車のほとんどを占めていたタクシーなどの営業用車(運輸通信)は50年代後半から急速にその比重が下落していった一方で、それまで非常に少なかった個人用乗用車の普及がその時期から拡大することになった。もっとも60年代前半までは依然として営業用車と製造業・商業用の一般用車が多

* 本稿は「2006年度江陵大学新進教授研究支援」による成果の一部である。

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

数を占めていた。すなわち、「昭和 30 年代」はモータリゼーションの形成期・胎動期にあたる時期であり、モータリゼーションの特徴が本格的に現れる時期ではない。この点を念頭に置きながら、本稿ではその特徴の原型が形成されていく過程を分析する。

図1 乗用車の販売先比重の推移



資料：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編『自動車年鑑』各年版

ではこの期間中に個人用乗用車としてはどのような車種が生産されていたのであろうか。まず、この期間における乗用車生産台数の推移をみると（表 1）、1955 年に年間 2 万台にすぎなかったのが、60 年頃から急増し始め 65 年には 70 万台、70 年には 318 万台に達したことがわかる。販売先の変化と同じく 60 年代後半の増勢が急激だったが、その基盤は 50 年代後半から 60 年代前半の時期に形成されたことが読み取れる。車種別にみると、エンジン排気量 360 cc 以下の軽自動車がこの時期に新しく登場して徐々に増加しているが、量的に圧倒的な比重を占めているのは小型車である。モータリゼーションの主役はこの軽乗用車と小型乗用車の一部であったのである。

呂 寅満

表1 車種別乗用車生産台数の推移

	単位：台			
	普通	小型	軽	合計
1955		20,220	48	20,268
1956		31,968	88	32,056
1957		47,045	76	47,121
1958		50,039	604	50,643
1959		73,487	5,111	78,598
1960		128,984	36,110	165,094
1961		195,930	53,578	249,508
1962		210,849	57,935	268,784
1963	3,027	327,031	77,772	407,830
1964	5,963	491,343	82,354	579,660
1965	3,139	599,030	94,007	696,176
1966	5,301	752,494	119,861	877,656
1967	12,652	1,080,567	282,536	1,375,755
1968	23,606	1,550,459	481,756	2,055,821
1969	24,967	2,026,899	559,633	2,611,499
1970	51,619	2,377,639	749,450	3,178,708

資料：日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、附表

ところでエンジン排気量 360cc以下のこの軽乗用車と、小型車の一部、具体的にはエンジン排気量 361～700ccまでの「超小型」乗用車の開発は、1955年の「国民車構想」（以下、構想と略す）と密接に関わっていると言われている。同構想はエンジン排気量 350～500 ccの低価格車を個人に普及させることによって乗用車工業の確立を図ったからである。そして、同構想が有力な刺激剤となってこのような新しいカテゴリーの乗用車が開発され、また一般国民の乗用車に対する意識を改めさせ、結果的に「(昭和) 40 年代初めに離陸した本格的なモータリゼーションを促す呼び水の役を果たした」¹と評価されている。

しかし、構想がその後具体的な政策として陽の目を見ることができなかつたこともあってか、それに対する具体的な分析はなされていない。数少ない先行研究²は、その後の結果からこの構想が乗用車工業の展開過程にいかなる影響を与えたかを分析するに留まっており、メーカーがこの構想をどのように受け止め、実際にどう対応したかについての分析までには至っていない。

以上のような問題関心及び先行研究の状況を踏まえて、本稿では構想が各メーカーにどのような影響を与え、軽・超小型乗用車の開発にどのような特質を付与したのかを分析する。具体的には新三菱重工業（以下、新三菱と略す）によって、最初の国民車と言われる「三菱 500」が製品コンセプトとして決定される過程を中心に検討する。構想との関係を検討するにはこの過程が最も重要であり、また、そこから市場展望さらにはモータリゼーションの実現過程に関する通産省とメーカーの判断の差が具体的に現れると思われるからである。また、新三菱以外のほかのメーカーたちはどのように判断し、どのようなモデルを開発するのか、そしてその結果としてモータリゼーション胎動期の特徴はどこにあるのかについても分析してみたい。

¹ 日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、p.124

² 山崎修嗣「日本の乗用車工業育成政策」『経済論叢』（京都大学）、第144巻第5・6号、1989年；武藤博道「自動車産業」小宮隆太郎ほか編『日本の産業政策』東京大学出版会、1984年；櫻井清『日本自動車産業の発展』白桃書房、2005年

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

本稿の構成は以下の通りである。まず、どのような背景から構想がまとめられたかを見るために、50年代前半の乗用車工業の状況や、構想を立案した担当者の問題意識を検討する（第Ⅰ節）。つづいて新三菱はこの構想をどのように捉え、具体的に如何なる過程を経て開発車種を決定するようになるのかを分析する。ここでは、構想において具体性に欠けていた需要・市場について新三菱がどのように認識・判断していたのかを中心に検討する（第Ⅱ節）。そして、その判断はどのような結果をもたらしたのかを他の競争メーカーの判断と比較して検討し、また、その過程で現れるモータリゼーションの特徴について国際比較を含めて分析を加えてみる（第Ⅲ節）。結びでは本文の内容をまとめ、残された課題について述べることにしたい。

Ⅰ 1950年代前半の乗用車工業の状況と「国民車構想」

(1) 1950年代前半の乗用車工業の状況

まず、戦後復興期の乗用車工業の状況を概観して構想がどのような背景から現れてくるのかを確認してみよう。

相対的に戦災の被害が小さかった自動車工業は敗戦直後からGHQの生産許可を得て復興に乗り出し、政策的にも資金・資材面での優遇措置が採られ、早くも1948年頃には生産体制が整備された。その後ドッジ・ラインによる影響は受けたものの、朝鮮特需を経た1952年頃には戦前のピーク水準を越えるようになった。もっとも、これは当時日本経済の復興に不可欠だった貨物輸送の隘路を打開するためにトラックが増産された結果であり、戦前にもほとんど生産されていなかった乗用車は二の次に回されていた。メーカーとしてもトラックの生産を通じた企業再建が当面課題となっており、乗用車の生産体制を整える余裕はなかった。その結果、乗用車の生産はダットサンとトヨペットといった、トラックとシャシーを同じくしたモデルで急場を凌ぐにすぎない状況が1950年代初めまで続いた。

一方、こうした乗用車生産の遅れによる供給不足は、輸入車や進駐軍の払い下げ車によって補われていた。その数は1953年に2.6万台、54年に2.1万台に達し、国内生産台数の8,800台、1.4万台を大きく上回った。こうした状況の中、当時乗用車の最大需要先であるタクシー業者は、1952年に輸入枠の拡大などを求めて陳情運動を起こし、議会でも議論されるようになった³。消費者の利益を優先すべだというタクシー業者のこうした主張には運輸省も同調していたため、将来乗用車の生産を計画していた国産メーカーや通産省は急遽対応に迫られるようになった。

その結果1952年10月に出された、折衷策ともいえる政策が外国メーカーとの技術提携によ

³ 「第13回国会参議院運輸委員会会議録第36号」（1952年7月）。ついでにこの委員会に参考人として出席した梁瀬長太郎OAS（自動車輸入業者）委員は、「今外国車の輸入をやめて国産車で間に合わせるということは甚だつまらん考えであって、例えば…オリンピックに三つ、四つの子供の手を引いて出そうという考ように我々には見えます」（p.5）と乗用車の国産化に批判的な発言をした。彼は戦前自動車製造事業法についても同様の批判を行ったことがある。

呂 寅満

る国産化政策であった。この政策によって、52年年末に日産とオースチン、53年2月にいすゞとルノー、53年10月には日野とヒルマンの間でそれぞれ契約が締結されて国産組立車が生産されるようになった⁴。これによって国産化が進められるようになったのは、エンジン排気量からみるとルノーの750ccからヒルマンの1,250ccまでの小型車であり、当然のことながら主な需要層はタクシー業であった。その他、トヨタは独自に乗用車の開発を進行させ、55年に1,450ccクラウンを発表したが、主な需要層が運輸業者であることには変わらなかった。

こうして1954年頃からは一応乗用車の生産が軌道に乗り始めたが、世界水準からみるとかなり遅れていた。54年末現在、世界的には乗用車の比重が76%だったが、日本は18%にすぎなかった。その結果、日本の生産台数は世界第9位の水準だったが、トラック第6位・バス第4位に対して、乗用車は10位内にも入らなかった。また、同年の乗用車販売台数の中で国産車の比重がまだ34%にすぎなかった。したがって、自動車業界は輸入車の増加という脅威から抜け出しきれず、長期的に国産乗用車工業の自立可能性については確信を持ってない状況であった。55年末現在の各国の車種別保有現況は表2のようである。

表2 各国の車種別保有台数（1955年末）

	乗用車		トラック		バス	
	国名	保有台数	国名	保有台数	国名	保有台数
1位	米国	51,631,000	米国	101,014,000	米国	148,744
2位	英国	3,502,000	ソ連	2,500,000	英国	74,524
3位	フランス	2,980,000	フランス	1,200,000	インド	38,000
4位	カナダ	2,900,000	英国	1,056,000	日本	34,600
5位	ドイツ	1,530,000	カナダ	918,000	フランス	30,500
6位			日本	710,000	ドイツ	25,000
22位	日本	135,000				

単位：台

資料：新三菱自動車『乗用車関係資料』No.7, p.53

このような状況だったので、54年頃からは、それまでの輸入自由化の動きに代わって国産乗用車工業の育成を求める声が大きくなった。まず、54年12月には「国産乗用車振興普及協議会」（乗振協）が発足したが、会員は小型乗用車メーカー5社（トヨタ、日産、いすゞ、日野、富士精密）に販売会社、部品メーカーから構成されていた⁵。この協議会の会長は、元通産省局長で「自動車製造事業法」の立役者だった小金義照であり、副会長は部品メーカーの曙ブレーキの佐川直躬会長であった。この協議会では、官庁用の外車を国産車に替える、15%の物品税を撤廃するなどの需要拡大策を政府に求めた。

これに対して政府は、すでに54年2月に通産大臣が衆議院で国産自動車工業を奨励する意向があると言明し、同4月には「国有車交換法案」を提出して8月に成立した。また、タクシー業者の猛反対にも拘らず54年10月に排気量4,500cc以上の大型車の輸入を禁止し、55年3月

⁴この政策の意義と効果については、前掲、櫻井清『日本自動車産業史』第21、第22章を参照

⁵佐川直躬『危機に立つ乗用車工業』国産乗用車振興普及協議会、1956年、p.18

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

には、技術提携外車の国産化すべき範囲の拡大、外貨割当基準の厳格化などを定めた「外国乗用車国産化の新方針」を公表した⁶。

一方、議会では55年3月の第22回特別国会で自動車工業問題が積極的に取り上げられはじめ、同年6月の衆議院商工委員会で「国産自動車工業振興に関する決議案」が可決された。また同年11月には参議院でもこの問題が議論され、国産車振興小委員会が設置された。この間、メーカーが参考人として議会に呼ばれ、意見を求められた⁷。このような議会での議論が具体的な法律として現れることはなかったものの、通産省が積極的な政策手段を模索するにあたって、こうした雰囲気が強力なバックアップになったことは間違いない。

ところで、議会において具体的な法律、支援策が定められなかったのは、後述するように、この時期に国民車構想が出され、メーカーたちがその案に反対し、政策的な支援を強く求めなくなったからでもあった。

(2) 「国民車構想」の背景と内容

乗用車の国産化をめぐる議論が活発になる最中の1955年5月18日の日本経済新聞に「国民車育成要綱案」がスクープされた。ここで、「国民車」とは、4人乗り、時速100キロ以上、燃費30Km/l、エンジン排気量350~500cc、車重400kg以下の車であり、生産価格は月産2,000台の時に15万円以下（後に販売価格25万円と訂正）を目標としていた。また、生産は規模の経済を考慮して1社に限定し、そのメーカーについては租税・金融面での支援措置を講じ、1958年から本格的に生産するということであった⁸。

この案は、省内でさえ確定していないものであるという通産省の弁明にも拘らず、たちまち自動車業界だけでなく社会的にも重大な 이슈となった。したがって、自動車工業会としては業界全体としての対応に迫られ、まず、7月7日には通産省の担当者を招聘してその趣旨を聴取し、既存乗用車メーカー5社の最高技術者会議でこの案の実現可能性を検討することになった。この会議での結果を受けて、9月8日の工業会理事会では「同案の性能と価格の条件では製作は不可能である。将来の課題として研究する」という見解をまとめた。先述した11月の参議院商工委員会では各社の首脳がこの案について意見を求められたが、同様の陳述を行った。同12月には通産大臣に以上の工業会の見解を伝え、大臣から「政府は助成措置を講じるなどは考慮していない」と言明があり、この構想をめぐる論争によりやがて終止符が打たれた⁹。

業界の反対によって「失敗」に終わった理由については、従来国民車の概念およびその必要性については認められたものの、設計と生産の主体が異なりうること、1社に集中生産させることへの反対が大きかったためと認識されてきた。そして、構想は失敗したものの、「自動車メ

⁶ 「昭和29-31年の自動車行政」『日本自動車工業史行政記録集』自動車工業振興会、1979年、pp.185-186

⁷ 以上、議会の動きについては、『日本自動車産業史』pp.124-125による。

⁸ 同上、p.122

⁹ 同上、p.123

一カーにとっては一つの技術的な挑戦目標が提示され¹⁰、とくに乗用車市場に新規に参入を目論む後発メーカーに対して、それは製品企画の具体的なヒントを与え¹¹たと評価された。実際にこの構想に近いモデルが続々と登場し、60年代から本格的に普及されるようになったことが、その根拠として挙げられた。

このような認識は、大まかにみて結果的に間違っていないものの、肝心なところを見逃していると言わざるを得ない。それは構想には需要の規模及び構造に対する展望がまったくと言ってよいほど提示されていないことである。すなわち、構想は、安くて実用的な車の供給→新しい市場需要の創出=国民車工業の形成という図式を考えており、その影響を評価する論者たちも無意識的にその図式を受け入れていたのである。しかし、次節で具体的に分析するように、メーカーが国民車に近いモデルを開発する過程では、技術的な可能性と共に需要の問題を絶えず検討しており、またそれ故にこそ、多様なモデルが登場することになるのである。

こうした観点から構想の成立過程や既存メーカーたちの反対理由について、もう少し検討を加えてみよう。

この構想をまとめたのは通産省の川原晃技官である。彼は47年に旧商工省に入省し、57年に退職するまで自動車行政に携わっていた¹²。55年3月に柿坪精吾自動車課長にこの国民車育成要綱案の作成を命じられた彼は、専門家の意見を聴取しながらも約2週間で草稿を作成した。その案を、自動車技術会の吉城肇、東大生研の平尾収一・亘理厚に検討を依頼し、妥当という結論を得たという。また、価格については、当時ダットサンの原価計算表や材料原単位表に基づき、月産2,000台とする場合、製造原価が15万円で可能という結論を得たという¹³。

ところで、川原がこの要綱の作成を命じられ、また短期間のうち纏め上げることができたのは、実は彼がそれ以前からこの問題について調査・研究していたからであった。彼の最初の構想は1952年初め頃に現れていた¹⁴。彼は、「終戦後紹介されたアメリカ物質文明の豪華さは敗戦日本国民の驚異であった。その中でもわれわれの目を惹き且つ羨望を感じた事の一つは、彼等が夥しい数の乗用車を持ち、それを楽しそうに乗回していることである。…その光景に羨望を感じた瞬間には『われわれも乗用車を持ちたい。しかし生涯の中に車を持てる時がくるだろうか』という疑問を誰しも抱いたことであろう」という憧憬と懐疑の情熱からはじまって、「然らば乗用車を持つにはどうしたらよいか」を分析するようになった¹⁵。そこから、まず、どの程度の国民所得水準で乗用車の普及が増加するのかを、ラジオ・電話と比較しながら欧米諸国

¹⁰ 同上、p.123

¹¹ 小磯勝直『軽自動車誕生の記録』交文社、1980年、p.37

¹² ついでに、川原は退職後トヨタ販売に転ずることになった。

¹³ 前掲「昭和29-31年の自動車行政」p.189

¹⁴ 「国民大衆も自動車を持てるだろうか?」『流線型』1956年3月号。以下、紹介する川原の考え方にはこれによるが、そこで紹介されている彼のもとの主張は「自動車、ラジオ・電話」というタイトルとして『流線型』1952年1・2月号に掲載されたという。

¹⁵ 前掲、「国民大衆も自動車を持てるだろうか?」p.2

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

の推移を検討した。その結果、予想通り所得増加に伴い、ラジオ—電話—乗用車の順に普及するが、当時の日本の国民所得は乗用車が普及するにはあまりにも低かった。従って、所得が短期間に急増しないならば、乗用車の価格を急速に低下させることによって普及が促進されると思うようになった。

そして海外で類似の政策が取られているのかを検討し¹⁶、ついに「国民乗用車」の構想に辿り着くようになった¹⁷。その契機は当時ヨーロッパ諸国とくにドイツやフランスにおいて、それまでなかった「超小型乗用車」の導入によって乗用車が急速に普及したことを知ったことであった。例えば、ドイツのフォルクスワーゲン、フランスのルノー4CV、シトロエン2CVなどがその主役であったが、とりわけシトロエン2CV（空冷 500 cc）、ドイツのPKW（250 cc、400 cc）などは最小限の機能を充足する低価格車であった。両国の急速な自動車生産増加に注目した『エコノミスト』誌（1953年1月号）が、イギリスの戦後自動車産業の停滞はこのような車種を開発しなかったためであり、早急に22万円程度の「大衆乗用車」を生産すべきだという主張を展開したのもこの頃であった。

一方、当時日本の所得分布を見ると年収60万円以下に集中しており、それ以上の所得を得ている人口は約20万人にすぎなかった。当時のアメリカ市場の例をみると、60万円の所得者が保有できる車の価格は20万円程度のものだった。そこから国民乗用車の価格目標を20万円と設定するようになった。ところが、当時タクシーとして使われている乗用車の価格は80万円以上であり、既存の乗用車とはまったく異なった思想から生まれた設計による車でなければならぬという結論に至ったのである。そこから具体化された仕様が、前述したようなものである。そして、ダットサンの原価を参考として、その価格での製造が可能だと判断した。その根拠は表3のとおりであるが、そこではとくに労務費と材料費の低減が強調された。前者は大量生産方式の徹底化によって、そして後者は車輛重量を400キロ以下に軽減することによって実現可能とみていた。

表3 国民車の生産コスト（月産2,000台基準）

		原単位(kg)	単価(円)	金額(円)
鉄鋼材料費	銑鉄	100	29.5	2,950
	普通鋼	360	85.0	31,000
	特殊鋼	40	142.0	5,700
	小計	500		39,650
非鉄材料部品費				67,000
労務費		70人時		21,000
経費・償却費・利子等				20,000
総原価				147,650

資料：『流線型』1953年2月号、p.6

¹⁶ 川原晃「世界各国の自動車工業育成政策」『流線型』1952年10月号

¹⁷ 川原晃「新しい国民乗用車の構想」『流線型』1953年2月号

以上のような展望に基づき、川原は「国民車が生産されるとすれば、直ちに耐久消費財の代表的な商品として、その生産・消費に積極的な措置を政策的にも取りうる対象となり得るのではなかろうか。このような方針に基づく重工業政策がまだ確立されていないにしても、このような論拠に基いて国民、政府に呼びかけ、その実現に協力を求めることは可能であろう」¹⁸と考へ、具体的な政策措置としては生産設備・販売資金の支援、所有者に対する税の軽減などを構想するようになったのである。

要するに、公開される2年前から構想の中身は固められており、その発想はドイツにおける戦前・戦後のフォルクスワーゲンの経験¹⁹から出たものであった。しかし、当時業界としてはこの構想は、戦前日本の「自動車製造事業法」に似たものとして受け取られたようである。先述したように、1社集中生産という参入許可制はその典型であり、性能試験による選抜育成という仕組みについても「資本主義経済に対する修正的な手法をもチョッピリながら盛り込んである」²⁰と危惧していたのである。

ところが、こうした批判・危惧のうち、1社集中生産という発想は、既存メーカーを含めて共同出資による新会社の設立を意味していたようであり²¹、やや誤解された側面もあった。また、国民車構想の中では当時一般的に認められていた発想も相当含んでいた。最も代表的な例が、最小生産規模を年間2,000台水準とするということであった。例えば、飯田通産省技官は、自動車重要機能部品については、「機械加工時間、直接間接工の比率、償却等の見地から、最小限として月産五〇〇台、一応の規模として千台、望ましいものとして二千台といわれている」²²とし、実際外国の一流会社の生産台数がその規模であると指摘した。また、当時のオートバイは月産1万台の水準だったが、そのうち15～20万円の高級クラスは全体の20%とされ、同じ価格帯の乗用車が実現すると企業として成立する可能性があるという主張もあった²³。要するに技術的にも需要規模からも、月産2,000台という水準が工業として成り立ちうる規模として

¹⁸ 前掲「新しい国民乗用車の構想」p.7

¹⁹ 低廉な自動車の供給によって短期間で普及を促進し、自動車工業を確立しようとした政策のうち、歴史上最も成功し、戦前から日本でも広く知られていたのがドイツのフォルクスワーゲン政策であった。この政策の展開と具体的な内容については、古川澄明氏の一連の研究（『鹿児島経大論集』1982～86年）が詳しい。ついでに、櫻井氏も前掲書のなかで、国民車構想と関連した章では、フォルクスワーゲンに関してかなり長い注釈をつけている。

²⁰ 「軽四輪車の課題」『流線型』1955年6月号、p.13

²¹ 構想が出てから3年後に通産省は、1社集中生産について「現実的に一本化の考えられる形としては、各企業が既存の一社を立ててこれに資本参加し、自らは同種の乗用車を生産販売しないという不作為の協力を行うとともに、必要な技術協力を惜しまぬという形であろう」（通商産業省重工業局自動車課編『日本の自動車工業』通商産業研究社、1958年、p.155）と判断していた。

²² 飯田日高四郎「国産車か輸入車か」『流線型』1953年7月号、p.8.ついでに飯田技官は、メーカー関係者と共に50年代初めにアメリカの自動車工場を視察した経験があった。また、ここからは、すでにメーカー全体の生産規模でなく、プラットフォーム別の最適最小規模の概念があったことが窺える。これに関連しては、武田晴人「自動車産業」『日本産業のダイナミズム』東京大学出版会、1995年を参照。

²³ 「軽四輪車の課題」『流線型』1955年6月号、p.12

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

看做されていたのである。

しかし、実際に肝心の月産 2,000 台程度の需要が可能なのか、可能ならばその需要層はどこか、またその需要層が求めるモデルはなにかなどに対する議論は、構想をめぐった一連の論争ではあまり見られなかった。しかし、メーカーたちがこの構想に反対した理由はこの点にあったとみるべきであろう。メーカーたちが危惧した戦前の事業法においては、乗用車はタクシー用、トラックは軍用という確かな需要先が存在しており、価格と性能を備えた車輛を供給することだけが問題であった²⁴。しかし、この構想では、使用者に税金などの優遇措置を取るということだけであり、需要確保に対する保証はどこにも存在していなかったからである²⁵。

当時主にタクシー用の小型車を生産していた乗用車メーカーが、構想に消極的であった一方で、その代わりにより現実的な方法として中古小型車の普及による国産乗用車工業の確立を主張したことは、こうした需要に対する展望の差による要因もあったと思われる。例えば、この構想が知られた直後には、先述したように高級オートバイの代替としての超小型車需要の存在可能性を認めつつも、当時のトヨペットとダットサンの中古車が同じ 20 万円程度で出される場合にどうなるかという指摘もあった。それによると、実際にアメリカではメーカーのこの戦略によって長期間にかけて小型車の存立が阻止されてきたとみていた²⁶。また、前述した国産乗用車振興普及協議会も、当時 100 万円だった乗用車を 50 万円で供給すると、その中古車は 10 万円となってかなりの販売が可能であろうと主張した。また、その 50 万円の乗用車を生産するためには当時の 5 社だったメーカーを 1 社に統合し、生産車種も 1 モデルに特化すべだという構想に近い方法を考えていた²⁷。

要するに、構想に対する業界の反対理由は、求められるモデルの仕様を定められた価格で製造することが不可能であった、また事業法のように政府統制の可能性があった、という要因だけではなかったのである。業界全体としての反対理由はそれで十分説明できるかも知れない。しかし、個別メーカーに重要だったのは、提示されたモデルの需要・販売可能性に関するものであった。タクシー用のような既存市場でなく、まったく新しい市場をターゲットとする場合、外国の経験から得られる一般的な原理、すなわち、低廉な乗用車を供給すれば自ずと需要が増加するといった図式では十分でなかったのである。

ところが、業界全体として構想に反対をしていたものの、個別メーカーは、構想が想定して

²⁴ 事業法の構想と実際の展開過程については、呂寅満「自動車製造事業法によって日本の自動車産業は確立されたのか」『経済学論集』2003 年を参照

²⁵ 需要先に対する展望を欠いたまま、供給者と需要者に補助金を与えて国産車の振興を図ろうとしたが、失敗した事例としては 1918 年の軍用自動車補助法のケースがある。その意味で国民車構想は自動車製造事業法というよりは、この軍用自動車補助法により近かったとも言える。軍用自動車補助法について詳しくは、呂寅満「1920 から 50 年代日本における自動車工業の形成と展開」東京大学経済学研究科博士論文、2003 年、第 1 章を参照

²⁶ 前掲「軽四輪車の課題」p.12

²⁷ 前掲「危機に立つ乗用車工業」pp.60-61

呂 寅満

いた需要層の存在を全く無視したわけではもちろんなかった。その規模と内容について確定していなかっただけであり、この展望の差によって、実際この分野への参入時期と開発モデルに差が現れることになる。その具体的な内容については節を変えて検討することとし、その前にこの節の最後には、構想の作成に影響を与えたもう一つの要因、すなわち、当時実際に存在していた軽乗用車について簡単に検討してみることにはしたい。

(3) 1950年代前半の軽乗用車

構想に対する反対の要因となった、市場需要に対するメーカーたちの不安は、当時実際に存在していた、この構想に近接していた軽乗用車あまり振るわなかったためでもあった。では、当時の軽乗用車はどういうものだったのであろうか。

1949年の車輛規則の改正によってはじめて軽自動車の規格が定められたものの、それは主に二輪車を対象としたものであり、この規格内では実用的な三輪・四輪車の製造は不可能であった。1951年の規格改正によってその可能性は高くなったが、需要・供給の両面においてその実現可能性は依然として制約されていた。まず、供給側の要因としては、規格内で実用的な車輛の製造が可能な技術的能力を備えたメーカーが存在していなかったことである。さらに、当時開発可能性の高かった三輪車メーカーは、小型三輪車の売れ行き的好調によってこの分野に参入する余裕がなかった²⁸。また、当時の自動車需要はほとんどが復興のためのトラックであり、少数の乗用車需要も営業用車に限られ、低価格の個人用乗用車を求める需要は非常に少なかった。

そして、実際にこの時期に現れた軽自動車は小規模メーカーによる、性能的には1920-30年代の水準と大差がないものにすぎないことが多かった。表2は当時の軽自動車を示したものである。ここからは具体的な生産台数やモデルの仕様については不明な点も残るが、全般的な状況は窺い知れる。すなわち、生産台数が非常に少量だった上に、乗用車よりはトラックの方が多く、短期間のうちに立ち消えとなり、本格的な生産には至らなかったことがわかる。

表4 軽四輪自動車の初期モデル

メーカー	モデル	仕様			生産台数(台)			
		排気量cc	馬力HP	最大時速Km	1954	1955	1956	1957
住江製作所	フライングフェザー	350	12.5	60		48		
日本自動車	NJ	358	12	70	100			
オートサンダル	オートサンダル	238	10	45	(22)			
鈴木自動車工業	スズライト	360	15.1	85			24(101)	19(385)
日本軽自動車工業	ニッケイタロー						(169)	(17)

注：()は商用車

資料：『富士重工業三十年史』p. 286；新三菱自動車『乗用車関係資料』No. 1, p. 8

²⁸ この時期の三輪車工業の状況とメーカーの戦略については、呂寅満「戦後日本における『小型車』工業の復興と再編——三輪車から四輪車へ」『経営史学』第36巻第4号、2002年を参照

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

このうち、オートサンダルは、日本最初の軽自動車として、名古屋で52年末に登場した。238ccの乗用車・ピックアップ・ジープの3種類があり、54年まで約200台を製造したが、性能の問題を克服できず、54年に生産を打ち切った。55年に登場したフライングフェザーは、戦前日産のデザイナーとして活躍したエンジニアが設計し、内装用布地メーカーとして有名な住江織物が出資してボディを製造していた住江製作所が製造したものである。このモデルも当初は業界の注目の的になったものの、資金問題のため長くは続かなかった。その他、構想を前後して、日本軽自動車工業（ニッケイタロー）、三光製作所（テリヤン）、オオタスピードショップ（オートミック）、石川島芝浦機械（芝浦）などが試作しているものの、いずれも本格的な生産には至らなかった²⁹。また、1957年には家具メーカーとして戦前の航空機関係の技術を保有していた岡村製作所が587ccの超小型乗用車を開発して、注目を集めたが、これも馬力不足など技術的な問題点を解決できず、失敗に終わった³⁰。

結局、この時期に登場したメーカーのうち、本格的な生産まで至るようになったのは鈴木自動車しかなかった。それも、資金・技術的な能力を備えた新しいメーカーの登場によって、軽乗用車の市場が新たに形成される1960年代に、それに合わせたモデルを開発してからであった。

II 新三菱の開発モデルの決定過程

自動車メーカーたちは、軽乗用車市場の潜在性については認めていたものの、実際いつ、どのようなモデルを開発するかについては、その市場展望の差によってそれぞれ異なっていた。既存の小型車メーカーの場合、中古小型車を利用する立場であったため新規参入にはやや消極的であり、それまでの二輪車・三輪車メーカーが積極的であった。とはいうものの、1950年代半ばには三輪車・二輪車それ自体の内部で共に急変への対応に迫られ、簡単に軽乗用車への参入を決定する状況でもなかった³¹。

したがって、基本的には企業内資源をどう分配するかという戦略的な決定に迫られることになった。また、軽乗用車を開発するという方針を決めたとしても、どのようなモデルにするかも企業にとって重要な判断事項であった。こうした企業別の判断の差によって、1950年代後半から1960年代初頭にかけて企業別生産車種には大きな差異が見られるようになった（表5）。

²⁹ 前掲『軽自動車誕生の系譜』pp.9-11

³⁰ 「ミカサ号について」『自動車技術』1957年10月号、p.404

³¹ 三輪車の場合、大型化・高級化による小型トラックとの競争深化、二輪車の場合、原付第2種（モペット）の登場などがある。したがって、軽トラック、小型トラック、軽オートバイ開発も、軽乗用車の開発と共に重要な課題となっていた。そのうち、トラック部門については、前掲 戦後日本における『小型車』工業の復興と再編」を、二輪車部門については、大田原準「日本二輪産業における構造変化と競争」『経営史学』第34巻第4号、2000年をそれぞれ参照されたい。

表5 車種別乗用車メーカーの生産現況

1955年		1965年		
小型	軽	普通	小型	軽
トヨタ 日産 プリンス (51) いすゞ (53) 日野 (53)	住江 (55)	トヨタ (64) 日産 (63) プリンス (64)	日産 プリンス いすゞ 日野 トヨタ 三菱 (60) 富士重 (60) 東洋工業 (62) ダイハツ (63) 本田 (63) 鈴木 (65)	富士重 (58) 東洋工業 (60) 三菱 (62) 鈴木 (62)

注：1) () の数字は生産開始年、数字がないのは戦後直後から生産メーカー

2) 1965年の小型メーカーのうち、斜体となっているのは、700cc以下の超小型車も生産しているメーカー

資料：日本自動車工業会『自動車生産台数 昭和21年～41年』pp. 12-15から作成

この節ではまず新三菱を取り上げてその具体的な過程を検討し、ほかのメーカーについては、新三菱との比較を中心に節を変えて見てみることにしたい。

戦前の三菱重工業が戦後に3分割され設立されたうちの1社である新三菱重工業は5つの事業所から構成され、多様な機械製品を生産していた。最大の製品は神戸造船所の船舶であり、1952年中に全製品に占めるその比重は37.1%であった。その次が自動車の23.5%であるが、原動機と車両修理分を合わせるとその比重は40%強となり、最大の品目であった³²。

新三菱のなかで自動車に関っていた事業所は、自動車車体・スクーター・ジープの名古屋、三輪車の水島、エンジンの京都事業所であった。55年末現在における車種別自動車生産額をみると、スクーターが37.9億円と最大を占め、三輪車19.2億円、ジープ13.6億円、車体9.3億円の順となっていた³³。すなわち、スクーターと三輪車といった、当時からすでに「過渡期」的な製品として取り扱われていた車種が主流となっていたので、四輪トラック及び乗用車といった成長潜在力の大きい車種への進出が求められていた。

その結果、50年代後半に新車種の開発のためのさまざまな試みが模索され、60年代前半には以下のような車種を新たに製造するようになった。すなわち、水島製作所では、軽三輪トラック(59年10月発売)、軽四輪トラック(61年3月)、軽四輪乗用車(62年10月)を、京都製作所では中型四輪トラック(58年)を、そして名古屋製作所では、超小型乗用車(60年4月)である。この名古屋の超小型乗用車の規格は軽自動車に近いものであった。

ところで、それまで三輪車を製造し、その経験を生かして軽乗用車を開発するようになる水島製作所と、スクーターの販売が頭打ちになっている状況を打開するために新たに乗用車を開発しようとした名古屋製作所が、なぜはじめから共同で開発を進めなかったかは不明である。

³² 三菱自動車工業『三菱自動車工業株式会社史』1993年、p.128

³³ 同上、pp.418-419

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

考えられるのは、名古屋製作所は当初から、それまでの三輪車の延長ではない、本格的な乗用車を開発しようとしたためということである。水島製作所ではモデルの投入順からもわかるように、もともとはトラックに重点が置かれており、後述するように60年代前半に軽乗用車市場が形成される時期になって、トラックを改良した乗用車を開発した。それに比べて、名古屋製作所の開発すべき車種は最初から超小型乗用車に決まっていたわけではなく、大型乗用車も候補の一つとして検討していた。どちらを選ぶかについては、50年代半ばに激しい論争が行われたという³⁴。それは、スモールカーによる早期参入と、ベンツに匹敵しうる大型乗用車による「本格的な」参入という方法の間の対立であった。これについては、両者の市場性・販売効率・設計生産などの各項目について詳しく検討し、経営効率の観点から超小型車（スモールカー）が望ましいという結論に至った（表6）³⁵。

表6 スモールカーと大型乗用車との製品企画上の優劣比較

		スモールカー	大型乗用車
市場性	需要層 需要量	中小企業の業務用、大企業の従業員用 月間2,500-3,000台	大企業の重役用、ハイヤー、一部官公署 国内市場を独占したとして500台中高級車は80台程度
	輸出可能性	独・伊との競争のため、米・東南アジアに可能	封鎖市場内だけ（アメリカ車との競争不可能）
	競争条件	日産、トヨタが進出しても競争できる	日産・トヨタ進出の場合に不利、米車の中古車に競争不利
	価格 将来発展性	35-38万円クラスが目標 今後普及発展期、4-5先は個人所有も可能	高級車400-700万円 需給のアンバランスから、現在は良いが将来は疑問
販売効率	販売効率	大量生産・大量販売で総合的に効率が良い	メーカーとしては高額のため良いが、販売店は悪い
	サービス網 サービス・部品の採算性	現有能力を主とし、外車ディーラー等を利用すれば十分 自動車らしい近代的な採算性	外車ディーラー等の開拓を要し、現有能力の利用効率悪い 自動車というより機械に近い（採算は不可能）
設計・生産	特許		新規は国策として不許可、従来の技術援助契約も打ち切り
	設計・研究水準 設備・投資効率 設計・生産準備期間	スクーター・ジープボディの研究を活かして徐々に向上し得る 既存設備の利用効率が高い 現在の進行状態では3-4年中に完了し得る	当社の研究水準及び関連工業の水準に断層がある 既存設備の利用効率悪い。新たに膨大な設備投資を要する 航空機の立上りと同様のエネルギーを投入しても長期を要する
経営効率	総合的経営効率	当社の自動車工業における地位及び上記要因からして経営効率の良い品目と言える	当社及び日本自動車工業の水準からして思い切った飛躍をすることとなり危険が多い

資料：『乗用車関係資料』No.9, p.18

こうした決定の後、さらにスモールカーの中で具体的にどのようなモデルにすべきかについて名古屋製作所は検討を進めていくことになった。以下では、社内資料³⁶を参考にしながら、

³⁴ 同上、p.168

³⁵ 表6の資料である『乗用車関係資料』については後述する。また、No.9の発刊時点は、1957年9月であるが、全体的な議論の流れを見ると、55年頃に行われた内容のものとして推定した。

³⁶ 東京大学社会科学研究所に所蔵されている『乗用車関係資料』というもので、第1号から第11号が納められている。同資料は、乗用車の開発に関する社内討議のために作成されたものと見られる。第1号の発行は1955年5月20日であるが、第2号から第11号は1957年3月～10月に出ており、57年中に集

その過程を立ち入って検討してみよう。

新三菱名古屋製作所では、構想が報道された直後の55年5月にすでに、軽四輪乗用車の市場性と、政策の動きについてかなり詳しい検討を加えていた³⁷。まず、軽乗用車³⁸の需要は、中古乗用車使用者、二輪車2台以上保有者を中心に年間1.5万～2万台と予想し、主な需要者は一部の個人と商業・製造業・金融業・建設業にあることとみた。また、中古小型乗用車との競合可能性については、維持費・燃費などの面で軽乗用車が有利であり、実際に欧州でもそうであるとみていた。ただし、現状では、当時存在して軽乗用車の場合、主に価格面の制約に押され性能の面で十分ではないと判断した。従って、国民車として成功するためには、エンジン・足回り・ボディ関係を本格的に検討する必要がある、また、技術的な要因のほか、需要層の使用条件・要望・経済的な効率等をも調査してそれにマッチしたものを設計する必要があると指摘した。製造規模については、月産400～500台の規模が成功のための不可欠な条件とみていた。

以上のような認識を、構想の立案者のそれと比較すると、まず、潜在的な市場規模についてはほぼ一致している。ただし、新三菱は具体的なモデルの設計では技術的なものだけでなく、需要者のニーズを捉えるべきだとみていた。構想案のもつ問題点として、「主要諸元・仕様に関する案が独善的であり、需要層にアピールするか如何が疑問」³⁹だと指摘しているのもそのためであった。新三菱は、そうした需要調査を「質的市場調査」という用語を使っており、実際にそれに関するかなり詳しい調査に取り組んでいたようである⁴⁰。また、それを重要とみていたので、価格設定については、構想のように厳格ではなかった。また、その価格設定の原則によるものか、製造規模についても、月産2,000台よりは遥かに小さい規模によって企業としての存立可能性を認めていた。

一方、新三菱は構想の狙いをどのように捉えていたのだろうか。まず、この構想は大体において通産省自動車課の構想にマッチしているとみた。ただし、政治的な含みもあって、時期・数量・仕様に関する条件等については、通産省はもちろん重工業局の内部でも意見の一致を見ていないと判断した。したがって、この構想は、「国産化されたヒルマン、オースチン、ルノー

中的な検討が行われたことがわかる。社史によると、1957年初め名古屋製作所で乗用車の研究開発に着手することを決定し、同年末に試作設計案を決定したとされており（前掲『三菱自動車工業株式会社史』p.168）、時期的にこの資料と一致している。

³⁷ 「軽四輪車の市場性並に現在の問題点」『乗用車関係資料』No.1、1955年5月20日。

³⁸ 原文では「軽四輪車は360cc以下であるが、通産省の意向では国民車としての必要性を確保するために、この限度を500cc以上に引き上げる改正の意向も表明されており、欧州におけるmini car(超小型車)には600cc前後のものもあるので、日本における国民車と軽四輪車を区別せずに使用した」（前掲、「軽四輪車の市場性並に現在の問題点」p.1）という断わりがある。

³⁹ 同上、p.16

⁴⁰ このNo.1報告書に添付された資料目録には、「小型車に関する資料—特に超小型車について」（名古屋製作所技術部）のほか、「ユーザーは何を求めているのか—スクーターのスタイル並使用等の嗜好に関する調査」（本社、大阪、名古屋製作所共同調査）が付されており、すでに具体的な需要調査を行っていたようである。

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

等はいずれも価格的に国民乗用車となる見通しなく、従って数年先、国産の進展に伴って発生する整備資金、販売資金の援助方針決定に際しては当然重点を何れに置くか選択が問題となるので、その事態を予想し、事前に軽四輪の育成策を打出して置くというのが関係者の意図⁴¹であると看做した。また、この構想の見通しについては、「省内は勿論、大蔵省、金融業方面、一部メーカー等より反対乃至批判があり、要綱案がそのまま省議として決定する見通しは非常に低い⁴²と判断していた。

その後の構想の推移に照らしてみると、この時点ですでに三菱は構想の本質をかなりの確に捉えていたとみることができる。また、技術提携車への助成措置と関連した布石として捉えたことが興味深い。いずれにしても、新三菱はこの構想が通産省の政策として実行される可能性を低く見ており、直ちにこの構想に沿って動き出すメーカーも存在していないと見ていた（表7）。

表7 国民車構想に対する各社の立場

トヨタ	関心を持ち、研究・設計能力に底力を持ち、注目されている
日産	自発的な積極さを示していない
日野	ルノー国産化に追われて、且つ競合するため反対
いすゞ	ヒルマン国産化もあり、現在のところ無関心
三菱日本	東京製作所の救済策として、調査を進めている。新三菱の出様をみている模様

資料：『乗用車関係資料』No.1, p.17

ところで、軽乗用車に対する新三菱の内部資料第2号が出るのは57年3月である、すなわち、第1号から約2年間の空白が生じている。その理由については不明であるが、潜在的な需要は認められるもののその需要が顕在化するところまでは至っていないと判断したためと推測される。ただし、その間、この分野に関する国内・海外の市場調査は続けられていたようであり、本格的に開発モデルの検討を開始した57年からは続々とその報告書が出られるようになった。そのタイトルを示すと次の通りである。

- No.2 「乗用車に関する基礎統計 A 国内篇」（1957年3月18日）
- No.3 「乗用車の個人保有の傾向」（1957年3月19日）
- No.4 「西ドイツにおける超小型車の進出」（57年3月15日）
- No.5 「日本に於ける乗用車の普及状況と大・中・小企業別の需要層としての比較（凝集別・従業員規模別）」（1957年4月30日）
- No.6 「乗用車の生産並輸出市場の概況と個人所有の所得階層別分析」（1957年7月8日）
- No.7 「大衆乗用車はどの位売れるか」（1957年5月22日）
- No.8 「M1 製品企画上考慮すべき各種の要因と仕様の最適化——M1 資料『総合要約編』I」

⁴¹ 前掲「軽四輪車の市場性並に現在の問題点」p.10

⁴² 同上、pp.15-16

(1957年7月31日)

No. 9 「免許並に価格の差は大衆車の選択にどんな影響を及ぼすか?——免許に対する軽スクーターユーザーの評価」(1957年9月17日)

No. 10 「スモールカーと大型乗用車との製品企画上の優劣について(1)」(1957年10月24日)

No. 11 「アメリカにおけるスモールカーの進出」(1957年10月28日)

以上のタイトルからは、三菱はまず大衆車(超小型車)の国内市場規模(No. 2、3、5、7)を個人需要・企業需要にわけて詳しく分析し、それを海外とくに西ドイツの市場規模・動向と比べながら(No. 4、6、11)、最終的に具体的に開発すべきモデルの選定及びその可能性について検討を進めていったことがわかる。では、この過程でどのような結論に至ったのかを、構想で想定していた認識との差を中心に検討してみよう。

まず、国民車あるいは超小型車の主な需要層として、構想のような個人需要層でなく、事業所需要を想定するようになった。先述したように、構想では低廉な乗用車の供給→個人保有の増加を外国の例から単純に想定していた。しかし、三菱は「乗用車の個人需要については、従来所得階層の購買可能率並び保有状況に関する資料が貧弱であった為、勇敢な議論が為される傾向が強かった」⁴³と批判し、次のような理由で、少なくとも当分の間には個人需要の増加が現実的でないと認識するようになった。すなわち、ヨーロッパ諸国での歴史的な経験によると、「乗用車の個人需要は車両価格の3倍以上に相当する所得階層が発達しなければ、個人需要の広範な普及は期待できない」⁴⁴が、それを日本に適用すると、その需要層はごく限定される状況だったのである。例えば、大衆乗用車の予想価格を35万円とすると、その購入可能層は年収100万円以上の所得層となるが、その規模は56年現在12.1万人に過ぎなかった。しかも、日本では所得税が非常に重く、高所得者の場合40歳以上がほとんどであるため、実際の購入可能者は非常に少なくなると見ていたのである。

需要の中心と想定される事業所需要についても、工業センサス、商業センサス、日本機械工業会の調査資料などを利用し、事業所全体でなく、業種別・規模別の需要の特徴を分析した。これによると、同一業種の中でも事業所の規模により自動車の普及程度は相当異なり、小規模事業所の場合普及率が低いことが新たに確認された。

海外の動向についても、新三菱は構想とは異なった評価をしていた。例えば、ドイツでの小型車(small car)の生産推移をみると、55年までは構想が見ていたように500cc未満のものが500~1,000ccのものより多かったが、56年に逆転されたことを重視した。この事実をもとに、それまでの二輪車を改良した200~300cc級の軽乗用車の発展を過大評価すべきではないというドイツでの議論に賛同するようになったのである。しかも、ドイツの経験がただちに日本

⁴³ 『乗用車関係資料』No.3

⁴⁴ 『乗用車関係資料』No.6、p.5

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

に適用されがたい側面にも注目した。すなわち、ドイツでのスモールカーは二輪車なみの費用で走行ができ、しかも乗り心地も勝っているという点スポーツ・レクリエーション用として発展してきたので当然個人保有を中心に発展したが、その性能水準は、事業所の業務用として主に使われる日本では積載量・耐久力の点で利用が制約されると見ていたのである。

以上の検討を経て、新三菱は大衆乗用車の需要がどの程度になるかを分析した。まず、二輪車以上の乗用車系統の保有者を対象とした購入希望調査による潜在需要は年間 17 万台と見積もられた。その需要を保有者別に分けると事業所が 95%を占め、個人需要は5%にすぎないとみた。それは当時日本の所得・年齢構成からみて、個人需要は軽乗用車の中古車需要にととまり、事実上個人利用の場合でも事業所購入の形式をとるものが多いからであった。こうした状況は当分の間には変化しないことと予想した。

こうした潜在需要に対して、販売可能量＝顕在需要は年間 5.5 万台と推定された。これは表 8 のような 3 つの車種の合計であった。すなわち、三菱は国民車＝大衆乗用車というものが、まず小型乗用車の中古車と競合するだろうと想定していた。中古車による乗用車市場拡大→新車市場拡大という道は、先述したように、国民車構想が公表される前後にも日本における乗用車工業の発展のための有力で現実的な一つの案として主張されていた。しかも、実際には日産がダットサン級の乗用車を対象に、最終価格 25 万円、品質保証 1 年、1 年以上の長期割賦などを主な内容とした積極的な中古車販売促進戦略を展開していた⁴⁵。そして、その需要規模は全大衆乗用車規模の約半分である月間 2,400 台程度であった。

表8 三菱の市場調査で購入希望の例として提示された車種

	軽四輪乗用車 (M1)	中古再生車	軽四輪乗用車 (M2)
乗車定員	大人2人、子供2人	大人4人	大人4人
気筒容積	360cc	860cc	560cc
馬力	15HP	24HP	20HP
最高速度	75km/h	85km/h	85km/h以上
燃費	30km/1	13km/1	25km/1
免許	軽自動車	小型四輪車	軽自動車
車検	無	有	無
自動車税	1,500円/年	16,000円/年	7,500円/年
エンジンの音	若干うるさい	普通	普通

注：中古再生車はルノー・ダットサンのクラス
資料：『乗用車関係資料』No. 7, p. 22

つぎにこの中古車需要を除いた新車需要を、軽乗用車規格のもの (M1) と排気量 450～600cc 程度のもの (M2、超小型乗用車) と分けてみると、前者が月間 900 台、後者が 1,300 台であった。ただし、この需要は積極的な販売促進策によって、それぞれ月間 1,200 台、1,700 台まで可能とみた。ところで、この M1 と M2 の区別は、三菱が具体的に開発すべきモデルの決定に直接に関わる問題であった。この問題はつまるところ、どちらが「経営効率」の良いモデルなのか

⁴⁵ 『乗用車関係資料』No.7, p.7

を検討・選択することであった。

そのためには、単なる需要規模ではなく、市場・競争条件に関する要因と、生産・技術能力に関する要因、そして法規的な要因をも検討する必要がある。それぞれの要因について、M1 と M2 のメリット・デメリットを比較したのが表 9 である。

表9 M1優位論とM2優位論の根拠比較

要因	項目	M1 (360cc以下) 優位論	M2 (450cc以上) 優位論
需要・競争条件	需要規模・需要層	1,200台/月、小規模事業所	1,700台/月、中・大規模事業所（「客筋」が良い）、M1需要は短期間に上のクラスに移行
	競争条件	トヨタ大衆車との競争が避けられ、同クラスの競争メーカーに対しては有利	競争はトヨタ大衆車のみではない、中古小型四輪との競争には有利
	価格	安価な狙い	事業所の場合は初期購入費用に捉われない
	輸出可能性	相当困難	相当困難
技術・設備能力	技術水準	スクーターの製造経験を活かす	現在の技術水準ではM1クラスで顧客（事業所）の満足する性能を出すことは難しい
	設計・生産準備	短期間に可能	高性能のM1なら、長期間の準備必要
	サービス網	スクーター・サービス網の利用可能	ディーラーを募集しやすい
法規	軽自動車の規格	現行法規に適合	改正の公算大、改正されなくともその差は事業所に対しては影響が少ない
	免許・税金	軽免許、自動車税；年間1,500円、車検不要	小型免許、年間1.6万円。ただし、車種選択に大きな要因ではない

資料：『乗用車関係資料』No. 8, pp.16-39から作成

ここでM1 優位論の内容は、既存の軽乗用車のメリットをまとめたものであり、M2 優位論は主にそれを反駁するものとなっている。M2 優位論の内容は、主にそれまでの国内・海外の需要調査から得られたものに基づいていた。まず、需要要因の場合、主な需要層は個人ではなく事業所なので、3-5 万円程度である両者の価格差はモデル選択に大きな要因とならないと主張した。ただし、軽自動車か否かによる影響は相当大きいと見ていた。しかし、これについては、新規モデルが開発される時点では軽自動車の規格が改正されると予想した。その根拠としては、すでに構想の公表時に自動車技術会、通産省機械試験所等が 600ccまで構想を広げて解釈したこと、トヨタが改正運動を強力に展開する可能性があること、西ドイツにおいてもこの規格のモデルが最近是非常に少なくなったこと、通産省もすでに改正の動きを示していること⁴⁶、などを挙げていた。

ところが、M2 優位論の最も重要な根拠は、これらの要因よりは参入時期とそれと関連する技術能力に関する自己認識にあった。既存の小型乗用車メーカーと二輪車メーカーが共に大衆車市場を狙っている当時、三菱は他社との競争のためには遅くとも 3 年後（1960 年）までにはモデルを開発すべきと判断していた。個人需要層を主なターゲットとするならば、6~7 年後も遅くないが、事業所層を目標とするためにはその時期までが必要と見ていたのである。その場合、一見するところ、既存のスクーターを改良したM1 が早い参入に有利のように見えるが、M2 優位

⁴⁶ 当時、通産省は国民車を輸出可能性も考えており、そのためには「要綱案に例示したエンジンの容量は、さらに弾力的に考慮しなければならぬ」とし、「600ccくらいのところに一つの基準を置くことは検討されてよい」と判断していた（前掲『日本の自動車工業』pp.157-158）。

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

論はむしろその逆だと主張した。すなわち、当時の技術水準では、中古小型乗用車、トヨタが計画している新しい大衆車などとも競争できるようなM1クラスのモデルを3年内に開発することができないと判断したのである。「一挙に360cc以下で高性能を狙う困難な道を歩むか、或はフィアット式に450ccクラスで大事をとるか」⁴⁷という選択肢の中で、「もし3年先を前提とするなら、360cc以下の車を設計しようとするのは相当問題があるのではなかろうか」⁴⁸と思うようになったのである。

要するに、三菱は国内・海外の市場規模及び動向に関する調査から、日本の大衆車の需要は主に事業所であること、360cc以下の軽乗用車クラスは短期間・過渡的なモデルにすぎないこと、二輪車・三輪車を改良した程度の性能の車では広範な普及は不可能であること、軽自動車の規格は拡大されることなどを認識・予測しており、なお企業内部の力量からM2クラスのモデルの方が適切であろうと判断したのである。ただし、こうした状況認識及び内部力量は、不変ではなく変わりうるものとみていた。既存スクーター需要者を中心とした乗用車の個人需要は5-6年後には増加し、その時点ではM1クラスのモデル開発も必要と見ていた。また、その時点でのモデル開発のためには「当社としても自動車部門全体の能力を結集する必要があるだろう」⁴⁹と判断していた。

以上の過程を経て1957年12月に次のような試作設計案が正式に決定されることになった⁵⁰。4人乗り、2気筒・500cc・17.5馬力、全長3.16m、最高時速90km、RR方式。軽自動車の規格を越える超小型車であったが、それまで内部で使われていたM2という用語を使わず、試作車名はM1とした。このM1試作車は58年9月まで4台を製作し、テストを経て59年8月に最終モデルが完成した。そして、59年10月の第6回のモーターショーに出品し、60年4月からモデル名「三菱500」を39万円で販売することになった。

こうして登場した三菱500は最初の国民車として宣伝されたが、その販売価格は国民車構想の想定した価格の約2倍にも達していた⁵¹。しかし、その価格は設計の際に想定していた38万円に近い価格であり、予想より遥かに高くなったわけではない。従って、構想との価格差が大きくなった理由は、そもそも製品設計段階での考え方の差によるものと見るべきである。すなわち、構想の場合、実際に製造可能と判断したものの、個人が購入可能な価格帯のモデルを供給すれば、西欧での経験のように日本でも個人需要を中心に需要が増加することと想定していた。しかし、新三菱の場合、まずその価格帯のモデルを供給しても購入可能な個人需要はそれほど多くなく、また主な需要層の事業所が求める車の性能を備えることが低廉な価格より需

⁴⁷ 『乗用車関係資料』No.8、p.25

⁴⁸ 同上、p.27

⁴⁹ 同上、p.26

⁵⁰ 前掲『三菱自動車工業株式会社史』p.168

⁵¹ もちろん、構想の20万円は月産2,000台を基準としたもので単純な比較は無理である。実際の生産台数は発売から61年7月までの16ヶ月間に7,800台に留まり、月間500台水準にすぎなかった。

要増加に重要だと判断していたのである。

III 軽・超小型乗用車工業の形成とモータリゼーションの胎動

(1) 1960年代前半の軽・超小型乗用車工業の形成

以上の新三菱の認識・戦略はほかのメーカーにも共通したものであろうか。この点について、ここでは二輪車メーカーとして参入する富士重工業、三輪車メーカーの東洋工業、小型車メーカーのトヨタについて、その点を確認してみることにしたい

まず、1960年代前半において構想に近い乗用車はどのようなモデルが登場していたのかを示すと表10の通りである。ここからはまず、構想の以前から存在していたルノーを除いても、軽乗用車及び361~700ccクラスに多様なモデルが開発されていることがわかる。すなわち、構想が想定していたように、主要モデルへの収斂でなく、多様なモデルへの分散の傾向が見られたのである。

表10 軽・超小型乗用車の主要諸元(1964年)

モデル	メーカー	乗車定員	最高速度	排気量	最高出力	価格
		人	km/h	cc	hp	万円
パブリカ	トヨタ	4	110	697	28	37.9
ルノー	日野	4	100	748	21	57.0
コルト600	新三菱	5	100	594	25	41.9
三菱500	新三菱	4	90	500	17.5	39.0
ミニカ	新三菱	4	86	359	17	
キャロル600	東洋工業	4	105	586	28	
キャロル360	東洋工業	4	94	358	20	39.5
R360クーペ	東洋工業	2	90	356	16	30.0
スバル450	富士重工	4	105	423	23	
スバル360	富士重工	4	90	356	18	39.5
スポーツ500	本田技研	2	130	531	44	
フロンテ	鈴木	4	85	360	21	38.0

注：三菱500は1961年のもの

資料：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編『自動車年鑑』1964、1965年版

では、以上の多様なモデルはどのような判断・戦略によって可能であったのであろうか。

まず、最も早く軽乗用車を開発した富士重工業についてみてみよう⁵²。同社は、戦前の中島飛行機系列の5社の出資によって55年4月に誕生した。航空機の生産が禁じられていた状況の下で、合併の前から各社は自動車関係の事業にも携わっていた。例えば、富士工業はスクーター、富士自動車工業はバスボディ、大宮富士工業は軽三輪車・二輪車などを製造していた。そのうち、最も成功を収めたのはスクーターであった。また、富士自動車工業では54年2月に1,500cc級の乗用車を試作したものの本格的な生産には至らなかった。

ところで、富士重工業は設立と共にそれまでのスクーターやバスボディに代わる新たな主力製品として、当時の主流だった三輪車でなく軽乗用車を決定していた。丁度その時に構想が出

⁵² この部分については、富士重工業『富士重工業三十年史』1984年による。

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

たわけであるが、それをきっかけに富士重工業は「軽四輪車の開発目標をあえて国民車構想の技術水準の達成におき、小型車並みの実用性能を持つ理想的な軽四輪車を開発しようと決意を新たにした」⁵³という。そして、55年12月に、スクーター用エンジンを製造していた三鷹製作所がエンジンを、バスボディを製造していた伊勢崎製作所が車体をそれぞれ担当することを決定した。続いて、56年3月に具体的な試作車の仕様が決まり、1年後の57年4月に試作車が完成し、スバル360と命名された。その後、多様なテストを経て実際発売されるのは58年3月からであるが、販売開始時の価格は42.5万円であった。

以上のように、富士重工業の場合、スクーターの需要がそのうち乗用車に代わられる認識のもとで新たに軽乗用車の開発を決定していた。それは、それまで主力製品だったスクーターの技術を改良することによってできると判断したためと思われる。実際に設計・開発過程で最も力点が置かれたのは、エンジンではなく車体のデザインと懸架装置に関するものだった。もちろん、構想が出て潜在需要者に期待性能の標準が与えられたので、それを技術的な目標として掲げざるを得なかったと思われる。ただし、その結果、販売価格は、構想が想定していたものより2倍以上になったといえる⁵⁴。

つぎは三輪車の最大手であった東洋工業についてみてみよう⁵⁵。同社は復興期から三輪トラックを主力製品として急速に成長したが、50年代後半になって四輪トラックとの競争が激しくなり、四輪車の開発、さらには総合自動車メーカーへの転換を計画するようになった。具体的には59年3月に業務会議制度の専門会議の一つとして新製品会議が設けられ、新車開発のための検討が行われた。長期的な構想としては、軽自動車、小型車(600~800cc)、中型車、大型車(2,000~2,500cc)の一貫生産ラインを整えることだったが、その開発の優先順位を決めるのが主な課題だった。ここでの結論が次のような「ピラミッド・ビジョン」というものであった。「開発はまず、この膨大な大衆需要層の開拓からはじめ、国民所得水準の向上とともに、しだいに、いちだんうへの車格の大衆車を開発していくというものである。こうして、つねにその時点の最大需要層を対象に開発計画をすすめ、最終的には2,000~2,500cc級の頂点部の乗用車にまで到達し、総合的な乗用車メーカーへの成長をはたそうというもの」⁵⁶だった。

ところで、大衆的な潜在需要を喚起して顕在化させていくためには、低価格を実現することが最重要であると判断し、軽乗用車が最優先の開発対象として定められることになった。その軽乗用車の開発目標も、「需要性能をあくまで確保しながら、新技術の採用と量産化によって製造原価の徹底的な低減をはかり、最終販売価格をぎりぎりの線まで引き下げ」ることにおいた⁵⁷。

⁵³ 同上、p.96

⁵⁴ 生産増加と共に、販売価格も下落し、59年10月39.8万円、60年10月37.5万円、65年4月35.7万円となった。しかし、いずれにしても構想の価格よりは高値となったことには代わりがない。

⁵⁵ この部分については、別に断らない限り、東洋工業『東洋工業五十年史 沿革編』1972年による。

⁵⁶ 同上、p.332

⁵⁷ 実際には、品質よりは低価格が最大の目標だったようで、開発担当者は、「とにかく軽く、安い車を造

その結果、開発モデルは2人乗のクーペとなった。なお、これと並行して「600 ccクラスの小型乗用車も検討されていたが、当面は時期尚早として見送られた」⁵⁸という。こうした方針のもとで早速59年4月から開発に着手され、早くも60年4月には2気筒・356cc・16馬力のR360が完成した。翌月から発売されたこの車の販売価格は30万円だった。

以上のように東洋工業のモデル選択は、先述した三菱の事例からみると、「M1 優位論」に立った判断だったと言える。もちろん、東洋工業の場合も、主な需要者は個人よりは事業所と認めていたものの、その事業所も価格に敏感に反応するだろうと判断したのである。

次は小型車の最大手であり、新三菱が潜在的な競争メーカーとして強く意識していたトヨタについて簡単に見てみよう⁵⁹。構想の直後にトヨタでは豊田英二専務を中心に、大衆乗用車の開発に着手した。それはもともとの計画によるものであり、構想の仕様よりはやや大きいものであった。55年9月に決められた仕様は、700 ccエンジン・全長3,650mなどであった。そして56年8月に試作第1号車が完成した。一方で、トヨタ販売を通じて需要調査を実施したが、当分の間、国民車クラスの需要はそれほど期待できないということだったので、本格的な生産は延期された。

ところが、58年に先述した富士重工業の軽乗用車が発売されると、このクラスとは区別できる大衆車の開発の必要性も高まり、59年2月から開発が再開された。そして61年4月に700 cc、28馬力のパブリカが完成し、6月から38.9万円で販売されるようになった。

以上のように、同じく構想を前後して個人用乗用車の開発に乗り出した各メーカーはそれぞれの市場展望の差によって、開発車種が異なり、それぞれ戦略的なポイントを異にしていた。ただし、それは最初の参入モデルに関する判断・戦略であり、いちど最初のモデルを市場に投入すると、そのパフォーマンスやメーカー間の競争過程で新モデルの開発の必要にも迫られた。

それは軽乗用車から出発したメーカーが超小型車へ、超小型車から出発したメーカーはその反対に軽乗用車に進出する形を取っていた。例えば、新三菱は62年10月に軽自動車のミニカを投入するようになった。ただし、これは三菱500を開発した名古屋製作所ではなく、三輪車を製造していた水島製作所が生産したものである。先述したように、なぜ当初から水島製作所が超小型乗用車の開発過程で参加しなかったのかについては不明であるが、この時期になって三菱500の販売が予想外に芳しくなく、東洋工業の軽自動車の販売が著しく増加したためそれに対応するためのものだったと思われる。

一方で、富士重工業は60年10月にスバル450を開発し、東洋工業は62年11月にキャロル

れ」といわれたという。そして、当時0.8~1mmが普通だった鉄板の厚さを0.6mmとしたという（渡辺守之「三輪車から乗用車に至る開発とボディー及びレシプロエンジンの改良」自動車技術会『1997年度 自動車技術の歴史に関する調査研究報告書』1998年、p.214）。

⁵⁸ 前掲『東洋工業五十年史 沿革編』p.333

⁵⁹ この部分については、トヨタ自動車『トヨタ自動車30年史』、トヨタ自動車販売『抄本 モータリゼーションとともに』1970年による。

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

600 を、64 年 10 月にはファミリア（782cc）を投入した。また、新三菱は、62 年 6 月にコルト 600、63 年 7 月にコルト 1000 をそれぞれ開発した。いずれも軽自動車の上級需要を確保し、あるいはトヨタのパブリカと競争するためだった。また、ダイハツ・本田・鈴木といったそれまでの二輪車・三輪車メーカーからの超小型車分野への新規参入も行われた。

以上の結果、前掲表 10 のような多様なモデルが市場で競争を繰り広げるようになったのである。では、この市場での成果はどのようなものでしょうか。構想の後に新たに乗用車分野に新規参入したメーカーの 1960 年代前半の生産台数の推移を示すと表 11 のようになる。

表11 メーカー別乗用車生産台数推移

年	東洋工業		新三菱		富士重工		鈴木		ダイハツ	本田	超小型	軽
	超小型	軽	超小型	軽	超小型	軽	超小型	軽	超小型	超小型	合計	合計
1958						604					0	604
1959						5,111					0	5,111
1960		23,417	5,203		344	12,693					5,547	36,110
1961		31,758	7,552		499	21,820					8,051	53,578
1962	1,206	40,616	5,974	2,422	110	12,332		2,565			7,290	57,935
1963	6,331	47,649	6,833	9,044	311	18,719		2,360	516	136	13,991	77,772
1964	14,686	45,531	20,441	9,056	168	25,948		1,819	5,548	5,210	38,921	82,354
1965	43,539	37,750	28,246	17,659	100	37,204	434	1,394	11,333	8,779	82,208	94,007

注：もとのデータから三菱のデポネア（1,991cc）の台数を除く。

資料：日本自動車工業会『自動車生産台数 昭和21年～41年』pp. 12-15

まず、メーカー別の実績をみると、発売当時から順調な販売を実現させた東洋工業の成果が群を抜いて優れているのが分かる。最も早く軽乗用車を発売した富士重工の場合は、東洋工業の発売後から徐々に販売台数が増加した。それに対して新三菱は超小型車の販売が予想外に振るわず、軽乗用車の販売も先発 2 社に比べて少なかった。

このメーカー間の販売実績の差の原因は、まず、製品の性能や販売網の整備程度などが考えられる。本稿ではここまで、製品の製造技術に関してはあまり考慮しなかったが、三輪車の製造経験を持った東洋工業の場合、新三菱より有利である可能性があった。しかし、先述したように東洋工業の開発期間が短期間であったことや、製品開発担当者の自己評価もそれほど高くなかったこと⁶⁰などを考えると、製品性能の差が東洋工業と新三菱の実績の差の最大の原因だったとは思われない。一方、販売力の差は実績にある程度影響したと思われる。

ところで、新三菱の開発担当者は三菱 500 の販売不振の原因として、軽自動車に競争上の不利、脆弱な製品イメージ、販売力の弱さを上げていた⁶¹。ここで、軽乗用車との競争問題とは

⁶⁰ 東洋工業の場合、「軽く、安い車」を作ることが最大の目標であったことが先述したが、その結果、『「今度の車には、そばで笑ったらへこんだのがあるよ」と言われたり、それにボンネットがアルミですから、宣伝に女の子を座らせたらお尻の格好がいたりとかの話を覚えています」と開発担当者は証言している（前掲「三輪車から乗用車に至る開発とボディ及びレシプロエンジンの改良」p.214）。

⁶¹ 持田勇吉「小型乗用車の開発」自動車技術会『1996 年度 自動車技術の歴史に関する調査研究報告書』1997 年、p.398

価格要因、より正確には性能対比価格の問題であろう。先述したように、製品戦略に関して東洋工業と新三菱は対照的な展望を有していたが、それが製品の価格差として現れ、結果的には三菱の失敗になったのである。

ところが、新三菱の戦略はもともと軽乗用車との価格競争上の不利は予想していた。したがって、三菱 500 の販売不振は超小型車分野での競争劣位によるものでもあった。この分野で最大のシェアを誇っていたのは、表 11 には掲げていないが、新三菱が最大の潜在的な競争メーカーとして認識していたトヨタのパブリカであった。このモデルは 700cc 級でありながら、価格は三菱 500 よりも低廉だったので、発売後から販売実績は順調で、61 年 8,187 台、62 年 1.9 万台、63 年 2.8 万台として三菱 500 の販売台数よりかなり多かった⁶²。しかも 63 年下期からの新モデルは月産 1 万台以上の生産実績を誇るようになり、これに刺激され、他のメーカーもより上級の車種を開発するようになったのである。

要するに新三菱は価格と性能の面で、東洋工業とトヨタに挟まれて販売実績が不振になったのである。その結果、60 年代初頭の乗用車市場は 360cc 以下の軽乗用車分野と 700cc 級の超小型市場という二つの分野が共に新しく形成されるようになった。この市場形成の契機となった、もとの構想と比較すると、モデルが単一化されなかったばかりか、市場そのものも複数になる結果となったのである。

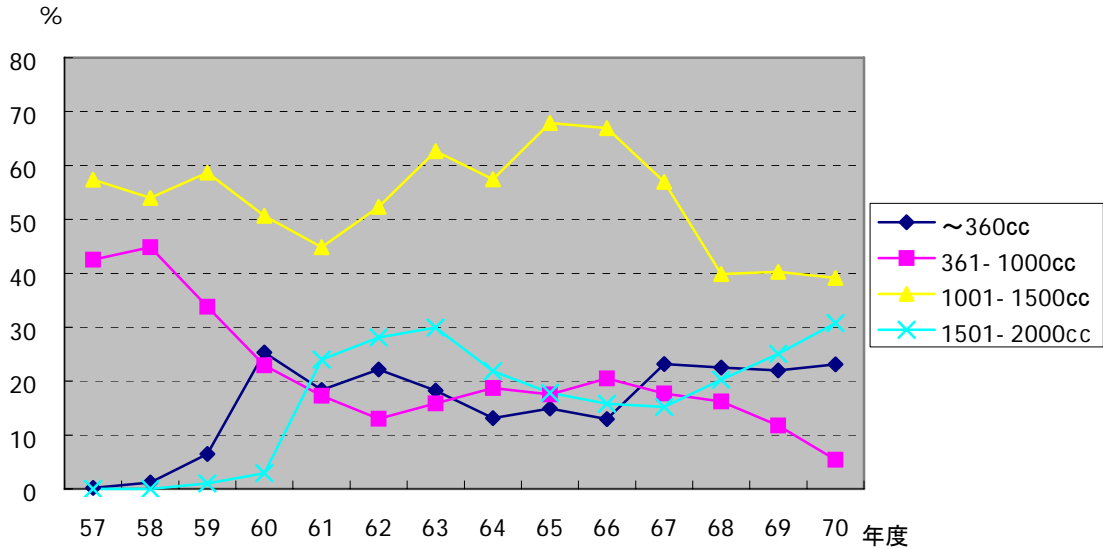
(2) 日本のモータリゼーション胎動期の特徴

では、このように形成された新たな乗用車市場とモータリゼーションの関係はどうなっていたのであろうか。前掲表 11 には 60 年代初頭に新たに登場したメーカーに限定した場合、軽乗用車生産規模が超小型小型生産規模より多かったことを示したが、そこにはトヨタのパブリカなどの既存メーカーのモデルやルノーなど構想以前から存在していたモデルは除かれている。それらを含めた 361~1,000cc と軽乗用車の生産台数の推移を示したのが図 2 である。

⁶² 前掲『日本自動車産業史』p.164

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

図2 排気量別乗用車生産の推移



資料：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編『自動車年鑑』各年版

この図からは 60 年代半ばに一時的に超小型乗用車の生産比重が軽乗用車のそれより高いとはいえ、モータリゼーションの全時期にわたって軽乗用車の生産=市場規模が超小型乗用車のそれより大きいのが分かる。一般的に 60 年代後半は 800~1,000cc 級の「大衆車」という用語が使われ始め、このクラスの車が急速に普及する時期と言われているが、その時期においても軽乗用車の比重が高い状態だったのである。しかも、新三菱が予想したように、軽自動車の規格拡大はこの期間中には行われなかった。一般的に日本自動車市場の特徴としては軽自動車の比重の高さが言われているが、その特徴はモータリゼーション期から形成されたものと言えるのである。

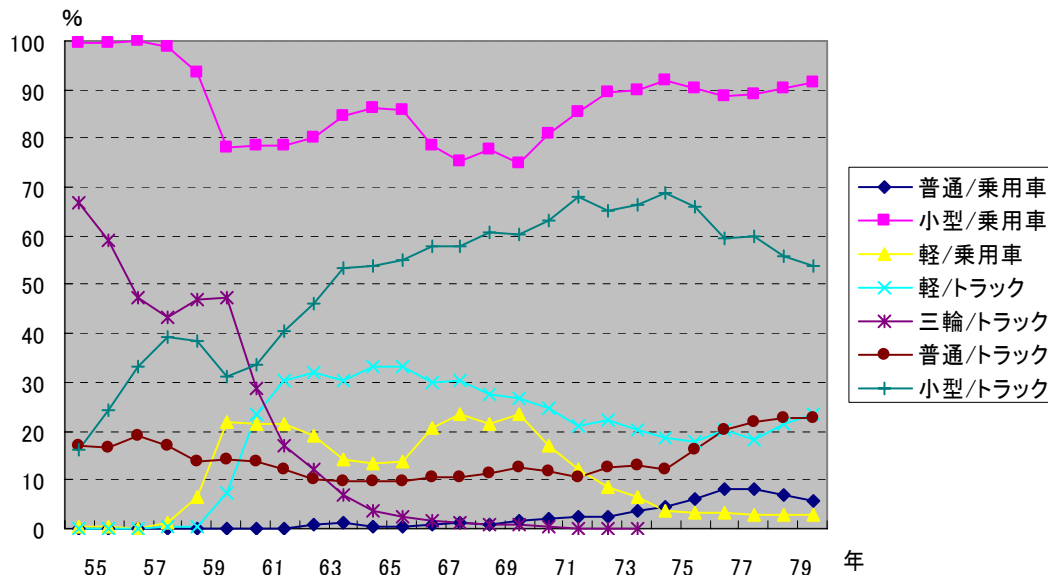
このように軽乗用車がモータリゼーションの全時期にかけて相当の比重を占めていたことは、新三菱がドイツの経験から予測したこととは違って、軽自動車のメリット（免許、車検、税金、維持費など）が日本では一時的でなくかなり長期間に渡って維持されたことを物語っている⁶³。

実はこの軽乗用車の高い比重はトラックの方がより明瞭であり、乗用車の場合 70 年代以降には見られなくなる（図 3）。トラックの場合、その特徴の原因は三輪車の使用経験という歴史的な伝統や、その三輪車の需要基盤となった中小商工業者の存在などが上げられる⁶⁴。

⁶³ 60 年 10 月の改正によって免許取得がそれまでよりは難しくなったものの、軽免許は 1972 年までつづけられた。また、東京地方の自動車税の場合、小型乗用車の税金が年 1.6 万円だったのに対して軽乗用車のそれは 1,500 円であった。維持費に関連する燃費 (km/l) は三菱 500 が 22、スバル 360 が 26、マツダクーペが 32 であった（「軽自動車の進出と将来」『自動車技術』1961 年 1 月号）。自動車の規格改正が行われ、エンジン排気量が 550cc と拡大するのは 1975 年である。

⁶⁴ このうち、軽トラックの高い生産比重は三輪車の衰退と裏腹の関係にあるものであり、これについて

図3 車種別生産の推移



資料：自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、附表

乗用車の場合は、主な需要層は、前掲図1に見られるように、個人であったことには間違いのないものの、新三菱の予想した事業所あるいは中小商工業者の需要もかなりあったと思われる。実際に東洋工業のR360は発売当初から金融機関を初めとする多数の企業から業務用として注文を受けていたし、東京の一般世帯を対象とした1960年末の調査でも、軽乗用車の主な用途は業務用が70%であり、ほかの乗用車よりも業務用としての使用比率が圧倒的に多かった⁶⁵。また、63年中の調べにおいても、軽乗用車ユーザーの職業構成は自営業者が60%を占め、超小型乗用車ユーザーより自営業者の割合が多かった。サラリーマンの比重は30%程度だった⁶⁶。

このように、一般世帯においても業務用としての使用比率が高い原因は、世帯を区分してみるとことによって説明できる。図4は、軽乗用車だけでなく乗用車全体の個人普及率の推移を示したものであるものの、ここからは、個人需要の中でも産業世帯の普及率が勤労世帯のそれよりかなり高いことがわかる。ここで、勤労世帯とは自由業・管理職・事務職・労務職など純粹な意味での個人需要を意味し、産業世帯とは商工自営業者を意味する。要するに、個人需要の中でも小規模事業者＝自営業者の需要が全体的に乗用車個人普及を促進したことになる。ま

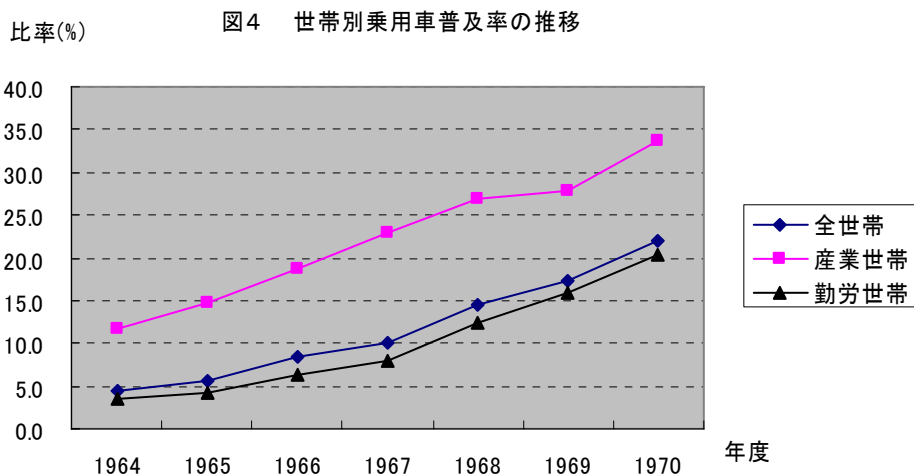
はすでに分析したことがある（前掲「戦後日本における『小型車』工業の復興と再編」）。

⁶⁵ 日本小型自動車工業会『小型自動車市場調査報告書』1962年、p.20

⁶⁶ 日本小型自動車工業会・日本機械工業連合会『第二次小型自動車購入動機調査報告書』1964年、p.33

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

た、その小規模事業者は、新三菱の予想と違って、価格に敏感に反応したこととなる。



資料：日本自動車工業会『乗用車需要動向調査 第8次』1971年、p. 3

ところで、以上のような軽乗用車の高い比重という日本のモータリゼーションの特徴は他の国においても見られるものであろうか。新三菱は、主にドイツの経験から軽乗用車から小型乗用車への転換が行われることと見ていた⁶⁷。しかし、1970年時点でのヨーロッパ各国の排気量別乗用車の生産・保有台数を比較してみると（表12）、確かにドイツは1,000以上のクラスがほとんどを占めているが、イタリアは日本と相当類似した構造を見せている。区間の問題はあるが、もともと小型車の比重が高かったイギリスはドイツに、そして復興期にドイツと類似の経験をしているフランスはよりイタリアに近い形態といえる。こうした国別の差をもたらした原因を特定するのは困難であるが、所得水準・産業構造などが影響していると思われる。ついでに、一般的にイタリアは自営業の比重が他の国より高いことが指摘されている。

⁶⁷ 実は、これは新三菱だけでなく、1960年代初頭における業界の一般的な予想だったとも言える。例えば、1960年末に業界雑誌では軽乗用車の展望について、ドイツでは復興過程でこの車種が量産されたが現在は小型車に取って代わられたとし、日本でもそのような進化の経路が予想されると指摘した（前掲「軽自動車の進出と将来」p.8）。

呂 寅満

表12 主要国のエンジン排気量別乗用車の生産・保有台数（1970年）

エンジン排気量	西ドイツ		イタリア		フランス		イギリス		日本	
	生産	保有	生産	保有	生産	保有	生産	保有	生産	保有
～500cc		2.3	26.0	43.1	37.5	41.5	14.9	24.9	23.6	25.6
501～1,000cc	3.1	12.9	23.3	19.2					5.2	
1,001～1,500cc	87.1	56.4	37.7	31.7	42.6	49.2	60.5	44.2	39.6	73.5
1,501～2,000cc		22.6	12.7	5.2	19.9	9.3	19.8	22.9	30.0	
2,001cc～	9.8	5.7	0.3	0.8			4.8	7.9	1.6	0.9
合計（千台）	3,528	12,905	1,720	10,191	2,458	12,280	1,641	11,515	3,179	8,779

単位：%

注：1) 日本の1,000cc以下の生産・保有台数の区間は、～360cc、361～1,000ccである。
 2) フランスの保有台数の区間は、1,000cc以下、1,001～1,800cc、1,801cc～である。
 3) イギリスの生産台数の区間は、1,000cc以下、1,001～1,600cc、1,600～2,800cc、2,801cc～である。
 資料：日本自動車工業会『主要国自動車統計』1972年

結び

国民車構想は乗用車の個人普及の拡大を通じた日本乗用車工業の確立という目標を掲げたものの、実際のメーカーの製品開発に与えた影響は少なかった。構想の最大の問題点は低価格車の供給によって普及が増加するという回路のみを考え、その低価格車がどこにどの程度普及されるのかについての展望がなかったことである。まさにこの点をめぐった判断の差が存在したため、単一メーカー・モデルへの統一がもともと不可能であったのである。それだけでなく、国民車構想が各メーカーに国民乗用車の開発への直接的な契機を与えたことでもなかった。各メーカーはすでに、国民車クラスの潜在的な市場性を捉えており、その参入方法・モデルについて検討していたからである。こうした意味で、「国民車構想は、一部は大衆車、一部は軽四輪乗用車に反映されたともみられるが、製品差別化を図りやすい自動車には元来無理な試みであった」⁶⁸という評価が適切であろうと思われる⁶⁹。

新三菱の場合、乗用車分野への参入に当たって、海外の市場動向や国内の市場特性について綿密な調査を行った。その過程でドイツの経験から、軽乗用車より一回り大きい車が有望であること、日本では当分の間、個人より事業所需要が中心であることなどの展望に基づき、価格よりは性能に重点を置いた500ccの超小型車を開発するようになった。しかし、実際に開発された新三菱のモデルは市場で、東洋工業とトヨタのモデルに価格と性能競争で挟まれ、販売実績はそれほど振るわなかった。

新三菱をはじめとするメーカーたちの多様な判断と戦略によって60年代初頭には多様なモデルが登場し、本格的なモータリゼーションの基盤を整えていった。その過程上の特徴としては、新三菱の予想に反して、軽乗用車市場が長期間にかけて維持されていたことである。それは、個人普及が予想より早く展開されたためでなく、むしろ小規模事業所=自営業者が軽乗用車の需要を支えたためであった。こうした市場特性は、国際的にみてドイツより1りはイタリアに

⁶⁸ 前掲、武藤博道「自動車産業」p.285

⁶⁹ もちろん、60年代前半におけるメーカー間のモデル開発競争及び新規参入には、当時の「乗用車3グループ化構想」に対抗する意味合いもあった。

「国民車構想」とモータリゼーションの胎動

より近いといえる。

新三菱の事例で見られた需要調査は、60年代に入ってから急成長する乗用車市場分析のために、業界全般によってより詳細な調査が多数行われるようになる。そこから60年代半ば以降の乗用車需要の変化過程、さらには本格的なモータリゼーション期の特徴を検討するのが今後の課題である。そこでは特に、二輪車需要から乗用車需要への転換ということだけでなく、二輪車と乗用車の並行増加という現象が見られるようになった需要・市場の特徴を分析してみたい。