

日本の乗用車工業育成策

——外車組立による技術導入、国民車構想の展開過程——

山 崎 修 嗣

I はじめに

日本の自動車工業は、1950年代に朝鮮戦争による利潤をもとに、生産設備の更新、合理化を進め戦前水準を回復する。さらにトラック・バスを中心に東南アジア市場を主たる市場とし、輸出産業として復興してくる。乗用車は、この時期に国際水準を目標に自社設計による生産が開始され、一次部品メーカーの確立とともに60年代以降の量産体制の基礎を築いた。市場は、官公用、営業用のものであり、限定されていたが、政府によって、乗用車が戦略産業の一つに位置づけられたことから新規参入が相次ぎ、1960年の時点で9企業、14車種に達した。

政府は、乗用車育成のために様々な産業政策を行った。保護政策として、関税・物品税・外貨規制などを行い国内の小型乗用車市場を守った。また育成策として政府系金融機関の低利資金供給・補助金交付・特別償却・所要機器の輸入関税免除・所要技術の認可などを行った。

こうした政策の中で、企業の基本戦略——乗用車生産への参入、生産車種の決定——に直接影響を与えたものとして次の二つがある。一つは、政府の小型車重点策を具体的な政策レベルで明確にした1952年の外国車の組立を通じた技術導入であり、もう一つは、低価格の軽乗用車生産をめざした国民車構想である。この二つの政策は乗用車生産への新規参入や新しい車種の開発を推進させた競争促進面を持つと同時に、競争制限策としての性格を持っていた。それは、外車組立の認可における弱小企業の排除であり、国民車構想における1社集中

生産体制の構想である。

従来の研究においては、育成策はこの2側面の後者、競争制限策としての面だけが強調されてきた¹⁾。したがって、通産省が積極的に外車組立による技術導入においてトラック・バスメーカーを乗用車に参入させ、乗用車の基礎技術習得をめぐる競争を、あるいは国民車構想で量産体制による大衆車・軽自動車の生産をめぐる競争を促進してきた面を分析できなかった。それは、次の要因によるものである。

第1は、戦前や1960年代に行われた、自動車工業育成策の競争制限的性格を、そのまま1950年代の乗用車工業の育成策の性格として機械的に投影し、評価することである。戦前に、1936年の自動車製造事業法によって行われた外国メーカーの排除と国内生産メーカーの限定、あるいは1960年代に行われた育成策、すなわち体制金融や機械工業振興臨時措置法に基づく融資を具体的政策手段として行われた合併・提携の促進という両者の競争制限的側面が、育成策の性格として一般化され、1950年代も類似の視点から考察が行われてきたのである。1950年代は、限定された需要の下で、短時期に欧米水準に追いつき、日本に適した乗用車を開発することが政策目標になったのであり、量産効果を最大の目標とした1960年代とは違うのである。もちろん史的考察を通じて政策の一般的な性格が明らかにされなければならないが、このことを行うためにも、産業の発展段階や外的状況が違うそれぞれの時期における具体的な政策分析がその基礎とならなければならない。

- 1) 武藤博道氏は、「政策の一貫性の欠如」を指摘し、政策当局は保護政策によって参入が促進される状況を作りだす一方で、育成策としては、合併・提携の促進などの整理・統合を進めたとしておられる。そして育成政策として、1社集中生産をめざした国民車構想や自動車メーカーを乗用車量産グループ、特殊乗用車グループ、軽乗用車グループに分け、2〜3社に集約しようとした1961年5月の「グループ化構想」をあげ、そのもとで具体的な育成手段が用いられたとしている。武藤博道「自動車産業」、小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎編『日本の産業政策』（東京大学出版会、1984年）、291〜292ページ、上野裕也・武藤博道「自動車」、熊谷尚夫編『日本の産業組織Ⅰ』（中央公論社、1973年）、176〜177ページ参照。外車組立における弱小メーカーの排除については、米国商務省報告『株式会社・日本』（サイマル出版会、1972年）、167ページ参照。通産省は過当競争を予想していたことと、金融的に弱すぎると判断して認可メーカーを限定したとしている。またこの分析は、戦前からの育成策の競争制限的側面を一般化している。

第2は、新しい蓄積基盤である乗用車をめぐる、国家の総資本的な産業構造や貿易構造における位置づけから発生する能動的役割と、国家の育成策を引き出しつつ自らの蓄積戦略を能動的に展開する資本との相互関係をみるという視点の欠如である。産業政策は、実施されるまでに様々なレベルにおいて業界との相互作用を受け修正、変更がなされる。したがって、決定された政策と当該資本の蓄積行動だけからは、政策当局の意図がどのように貫徹されたかが必ずしも明らかにならない。

こうした要因により、1950年代の乗用車工業育成において、政府は競争制限的な政策を実施したが、資本はそれに抵抗し様々なレベルで競争を行ったという一面的な評価ができあがったのである²⁾。

以上の問題意識から、本稿では、まず乗用車育成の基本政策の決定過程を考察し、第2に外車組立による技術導入過程を、第3に国民車構想の展開過程を考察する。

II 国産乗用車育成策の決定

自動車工業全体に対する政策、特にトラック工業の育成策は、アメリカの対日戦略の転換が行われたことを背景に出された1948年10月の「自動車工業基本対策」（商工省）に始まり、朝鮮特需による好況を踏まえて出された1951年12月の「自動車工業合理化方針に関する答申」へと発展してくる。国内の自動車

2) 山口昭男氏は、上野裕也・武藤博道両氏の「(1) 自動車産業を保護育成策とすることが妥当であったか否か。(2) 保護育成策の選択、運用は正しかったか。(3) 経済福祉増大のための誘導政策がとられてきたか。」という評価基準に対して、「これでは政策当局の意図がどのように貫徹されているかを評価できず、どの立場で評価するかが不十分である」として、(1) とられた政策の意図は何か、政策決定はどこでなされたか、(2) どのように運用がなされたか、業界の反応はどうであったか、(3) 結果として政策当局者の選択は貫徹していたかどうか、(4) 国民の立場からみてその政策選択をどう評価すべきか、の4点を評価基準として提起しておられる。氏の(4)についての基準は、肯首しうるものである。ただその基準からの評価をはっきりさせる上でも、(1)～(3)に関して、国家と資本の相互作用の中で、政策の決定過程、修正過程、実施過程が行われるという視点から分析を行い、政策当局の意図がどのように貫徹されたのかを明らかにする必要があると考える。山口昭男「自動車産業政策」、北田芳治・相田利雄編『現代日本の経済政策』上・下巻（大月書店、1979年）、220および227ページ参照。

輸送需要に応えつつ、輸出産業として発展させるための育成策が確立する³⁾。生産を担ったメーカーは、戦前・戦中からの自動車製造事業法による生産認可を得ていたトヨタ・日産・いすゞなどのメーカーであり、これらのメーカーの本格的な合理化は、朝鮮特需による超過利潤の獲得によってなされた。戦後、乗用車生産を始めるオオタは、この特需を得られなかったものであり、トヨタ・日産が小型車メーカー（乗用車・トラック）として戦後の出発を切ったのである⁴⁾。

乗用車産業の位置づけについて、外車需要の増大、国産車の高価格という状況の中で、輸入業者・運輸省・日銀などの国産車無用論⁵⁾と通産省・自動車製造業者の国産車必要論とのあいだに議論が戦わされる。官庁間の議論としては生産行政に対する侵害とする通産省と、交通・安全面に関する必要から生産に関して規制をおこなわなければならないとする運輸省の対立として展開された⁶⁾。しかし議論は朝鮮戦争による自動車メーカーの経営好転、外車輸入の増加を許容できない外貨事情等により、国産車育成策に傾き、通産省の主張する技術・需要面の他産業に対する波及効果が認識される中で国産車育成の決定が行われた。通産省が主張した波及効果は、三つのレベルである⁷⁾。

まず第一は、自動車産業全体に対する波及効果である。自動車における技術発展は、乗用車の技術開発がトラック・バスに波及してきたものであるとされ、もし国産乗用車を持たないならば、自動車工業全体の維持・発展は不可能にな

3) 通産省通商機械局『車輛部報』第13号、1952年2月参照。輸出市場としては東南アジア・南アメリカなどが考えられていた。

4) トヨタ・日産・いすゞは特需によって1949年度までの在庫を一掃し、それまでの資本金の2倍近い赤字を解消し、更に超過利潤を得た。特需は、補修・修理の需要（PD=Procurement Demand）を含めれば、多くの自動車メーカーの経営危機を救った。例えば、日野自動車もこの時期、最優先指定工場の取り扱いを受け、補修・修理の注文を採っている。警察予備隊の受注とも合わせ前期比8割増という売上増加を示した。『日野40年史』94～95ページ参照。

5) 無用論の見解は、国際分業の考えによるものであり、次の一万田日銀総裁（当時）に代表的に現れている。「輸出を伸ばすといっても国際分業の建前に沿うべきで、たとえば日本で自動車工業を育成しようと努力することは意味をなさぬ」（『日本経済新聞』、1950年4月13日）。

6) 前掲『車輛部報』第9号、1951年3月。

7) 通産省通商機械局『国産乗用自動車の理解のために』、1952年参照。

るとの主張であった。どの程度トラック・バスの発展の可能性が奪われるかどうかは別にして、トラック・バスメーカーに乗用車を加えた総合自動車メーカーへの展開の必要性を痛感させる役割を果たした。

第2は、機械産業に与える波及効果である。航空機工業を持ってない日本では、自動車は、近代機械工業の先端を行くものであるとされ、鍛造工業・プレス工業・精密機械工業等の各種機械工業の水準向上に不可欠のものとされた。

第3は、素材産業に与える波及効果である。日本の鉄鋼業では自動車生産の必要性から高級仕上鋼板が生産されることになったように、素材産業の技術上、または需要面での効果が強調された。もし乗用車を持ってないならば、二流の資本主義国の地位に甘んじなければならないとされたのである。この点は、当時の反対論の背景にあった「分業論」的な発想では、比較的国际競争力を持つ分野の発展すら望めないことを財界・金融資本にアピールすることとなった⁸⁾。この意味では、通産省は、当時の素材産業を中心とした基幹産業を重点において発展させるという国家的・総資本的基本路線を受けつつ、それをさらに発展させるものとしての乗用車工業の位置づけにおいて能動的役割を果たしたのである。

国産乗用車育成策は1952年の「乗用車の代替および増車による7カ年充足計画」⁹⁾で具体化がなされた。それは1957年の自動車生産を5万台(大, 中, 小型車を含む)とし、小型車を全体の50%, 中型33%, 大型17%と想定しており、小型車中心を打ち出したものであった。小型車中心が打ち出されたのは国内の悪い道路事情, 低い国民所得, 米国の生産車種をさける必要¹⁰⁾などを考慮した

8) 当時の状況については、鶴田俊正『戦後日本の産業政策』、日本経済新聞社、1982年、24～31ページ参照。

9) 『自動車年鑑』昭和53年度版参照。

10) 米国は、1948年の対日戦略の転換以来、日本資本主義を発展させる上での自動車工業・乗用車生産の必要性を認めていた。1949年の小型自動車の生産制限緩和の時に、輸出市場の展望を含め日本側との会談が持たれている(『涉外週報』第9号、1949年7月27日、通産大臣官房渉外課発行参照)。小型車の選択は、当時の米国自動車産業との競争を回避したと同時に、将来的にも米国自動車産業の競争相手とならない路線として米国に対し日本の国家戦略として示す必要があったからと考えられる。この点は、米国の抵抗を予想していた国産車育成無用論に対しても重要

ものであったと同時に、発展途上国（自動車先進国に市場を支配されていない所で参入の可能性があるところ）に対する輸出を短期間に増大させることを念頭に置いたためであった。トラック輸出市場と同じ発展途上国——東南アジア・中南米・アフリカ——に乗用車を輸出することが目標となった。

通産省は、車種の問題をはじめ育成策の具体的内容について、1951年9月、トヨタ、日産、高速機関工業に諮問を行い、それに対してメーカー側は10月8日に答申を行った。メーカー側は、「米国乗用車の形式や欧州の小型乗用車の傾向、および使用車の希望などを研究した結果、ようやく国情に適した小型乗用車の形式を決定する段階にきた」とし、小型乗用車生産に対する資金、外貨割当などを通じた援助と外車の規制を要望している。また小型乗用車の生産については小型トラックとの部品の共通化を進め需要の少ないことに対応していくとしていた¹¹⁾。通産省の育成策は、こうしたメーカー側の要望にそったものであり、国産乗用車育成策の基本戦略は国家と企業との共通の利害が調整されるという相互作用のもとで決定された。特にトヨタ・日産の乗用車生産台数を全体生産台数6,000台のうち5,200台（トヨタ3,100台、日産2,100台）としたことにあらわれているように通産省の国産乗用車育成策とは、トヨタ・日産の乗用車生産を発展させることを目標にしたものであった。

この時期の自動車工業全体の戦略目標は以上考察してきたように、トラック工業の合理化を図り早期に輸出産業として育てることを基礎としながら、同時に乗用車工業の基礎を確立することにより、トヨタ・日産はまさにその両者の結節点をなしていた。その意味では、日本自動車工業の発展の中心点にトヨタ・日産を位置づけ国家が選択的に育成する基本戦略がこの時期に決定された

、な意味を持った。米国は、西ドイツ、イタリア、フランスなどヨーロッパの自動車工業に対して、マージナル援助などを通じて復興を図ろうとした。もちろん、こういった援助は米国自動車産業の対ヨーロッパ進出と結びついていた。これは、米国自動車産業の進出先の重点がヨーロッパに置かれていたことを表すと同時に、通産省にとっては、米国との関係で、乗用車国産化政策確立の展望を持たせることとなった。通産省自動車課『国産乗用車の理解のために』、87～89ページ参照。米国のヨーロッパ援助については *American Machinist*, 1949. 8. 11, *Automotive Industries*, 1950. 6. 1, 1950. 6. 15 参照。

11) 『日産自動車30年史』、310ページ参照。

のである。

III 外車組立による技術導入

国内市場への外車の流入が1950、1951年に2,491台、27,086台と国内生産1,593台、3,402台を大幅に上回る状況が発生した。輸入は米国車の無為替輸入、欧州車の新車輸入（40%の関税）という形でなされた。こうした状況の下で外資の導入、提携の気運が生まれた。通産省は外貨割当による制限を強化する方向を強めるとともに、外国メーカーの技術導入を図りつつ国産車を発展させる政策をとる。以下では、「乗用車関係外資導入に関する基本方針」（通産省1952年6月9日）から「乗用自動車関係提携および組立契約に関する取扱方針」（通産省1952年10月3日）にいたる時期における育成策の展開過程を分析する。また、国産メーカー（トヨタ・日産）、提携メーカー（日野・いすゞ、三菱——ジープ）、提携非認可メーカーに与えた影響、特に提携メーカーに対する通産省の対応を分析し、技術導入政策の乗用車生産体制に与えた役割を明らかにする。

6月の「基本方針」は、1951年の外国投資に関する法律を補足したものであり、原則的には外国資本の投資を排除したものであった。販売資本に対する投資は禁止し、生産設備への投資に関してはその投資が国内産業に貢献するときに限って認めるというものであった。業界に対してはさらに次の方針が伝えられた。

1. 外国自動車メーカーとの提携は受入側が自動車シャシー・メーカーであれば好意的に取り扱う。
2. 日本には大型の米国車より中型の欧州車の方が適当。
3. これまで完成車を輸入するために割当を受けていた外貨で部品を購入し、国内組立をするのは差支えないが外国車の年間購入予定は米国車、欧州車ともそれぞれ2,000台程度だから、そのうちから1社に1,200台以上の外貨割当はできない。

4. 国内で組立てた完成車は国内市場だけでなく、たとえば東南アジアなどの国外市場に輸出するよう提携先の外国メーカーと折衝すべき。

5. 初めはほとんど全部品を購入しても、将来は次第に国産化を図り、結局は部品全部を国内で調達すべき¹²⁾。

この内容は、細部については10月に発表されるものの、資本提携、技術提携の基本路線については、この段階で伝達されていたのである。つまり、この方針は、政府が技術提携させようとしていた乗用車メーカーとトラックメーカーを対象とした方針であった。10月に、基本路線だけでなく細部も含めた方針が発表されたのは、新たにその必要が生じたからである。

こうした政府の方針に対して、日産・トヨタなどの大手メーカーは、将来外国メーカーの技術進歩と歩調を合わせていくためには、提携が必要であるし、具体的な提携先としてフォードとの交渉を進めつつあったが、フォードの消極的な姿勢のため成功しなかった¹³⁾。この時すでに提携の話が進んでいたクライスラーと富士自動車、ルノーと日野、三菱とウィリス・オーバーランドの動きに対し、トヨタ・日産は、次の対応を迫られていた。結局、トヨタは提携を断念し、日産はオースチンとの交渉を進めたのである。

交渉の中で先行的に進んでいた非乗用車メーカーの日野とルノーの交渉を具体的に分析し、通産省の果たした役割をみてみよう。

ヨーロッパの自動車メーカーは、1950年代初めの不況により、海外での輸出市場獲得に力を入れ始め、日本に対する進出を計画した。ルノーは、戦後、戦時中のナチス協力が原因で公社化され、設備更新を図るとともに、1948年にルノー4CVの量産を始め、1951年にはフランスにおけるトップ企業となっていた。この4CVの売り込みの一貫として、1952年4月上旬に、ルノーの極東支配人は、日野自動車に対し「ルノー4CV」の日本における組立工場設置を提案した。日野自動車は、乗用車進出にあたって輸出可能性のある車の生産を行

12) 『日野自動車40年史』、105ページ、日本経済新聞、1952年6月18日参照。

13) トヨタ、日産の基本的な対応については、『日本経済新聞』1952年6月18日。トヨタとフォードの交渉については、尾崎正久『豊田喜一郎氏』、自研社、1955年参照。

いたいと考えており、その点ですでに名の通った外国車である4CVの生産は、願ってもない提携の誘いであった。しかし提案の内容は、生産台数（1日5台）、国産化品目・輸出条件・販売体制の点で厳しいものであり、ルノーの提案は、日野に日本における組立子会社の役割を果たさせようとしたものであった。したがって条件変更が提携の前提となったのである。

これに対し通産省は、日野自動車に対し基本方針を受け入れることを前提に交渉をすすめるための支援体制¹⁴⁾を取り、乗用車生産への参入を促した。交渉では、通産省の立場を反映させる形で日野側がルノーの譲歩を勝ち取り7月14日に第1期（1年間）の契約を行う¹⁵⁾。交渉の決め手になったのは、日野側の「条件に拘泥すれば日本における組立工場建設は不可能」という一企業を越えた国家的な立場からの発言であった。つまり、通産省の姿勢は企業間の提携を傍観するといったものではなく、交渉を積極的に援助し、日本側に有利な条件を獲得するために奔走するというものだったのである。

こうした提携交渉の進展を踏まえ、まさにお膳立てが出来た時点で前述の「乗用自動車関係提携および組立契約に関する取扱方針」が発表されたのである¹⁶⁾。内容は以下の通り。

14) 「通産省サイドでも、フランス大使館に照会状を求めたり、あるいは現実に行なわれているルノー社とスペインのファブリカシオン・デュ・オートモビル社との関係を調査したり、当社に対し何かと支援体制を敷いたのであった」（『日野自動車40年史』、108ページ）。ルノー社とファブリカシオン・デュ・オートモビル社について通産省は外務省ルートを使い両者に対する調査を実施し、その契約内容（生産計画年産7000～7500台、投下資本額7000ベスタ、特許使用料は部品価格の2.5%など）を把握した。さらに、通産省は両者に対しスペイン政府が課した条件（例えば6年で完全国産化を達成する）を調査し、日野とルノーの交渉に利用しようとしたのである。「スペインに於けるフランス製ルノー乗用車の製造について」『車両部報』第15号、1952年7月、通産省通商機械局車両部、62～68ページ参照。

15) 『日野自動車40年史』、108ページ参照。

16) 「たまたま日産自動車がオースチン社と技術提携をした給意向でしたから、他のメーカーにも外貨を使えることを伝達したところ、いすゞ、日野がこれに乗り、トヨタは自力で乗用車を開発する意向を回答してきました。こうしたお膳立てのあとで27年10月の『乗用自動車関係提携および組立契約に対する取扱の方針』発表となったわけです。」（自動車工業振興会「日本自動車工業史行政記録集」、186ページ）。これは当時の担当官越後日高四郎氏の発言。通産省はポンド外貨に余裕があるという状況のもとで有力メーカーに外車メーカーの提携を持ちかけたのである。なおこれらの企業以外に提携の動きがあったのは、富士自動車を始め構想程度のもを含め7件であった。この点については、『自動車年鑑』1954年版参照。

1. 販売資本のための外国資本投下は認めない。
2. 生産資本については考慮する。
3. 外国車種の国内製造を目的とするものには、ロイヤリティ、図面代等の送金を保証する。
4. 部品11品目の90%以上を契約後5カ年以内に国産化する。
5. 当該車種の製造権を譲り受ける。
6. 国産化していない原材料の輸入を認める。
7. 許可は2社ないし3社とする。
8. 国産化を目的としない外国車の輸入組立は、完成車輸入と同じ扱いにする。

基本方針は既に6月9日に出されており、通産省は「細目における内部の取扱方針を明確にする必要があるため」にこの「方針」を出したとしている。では、細目の内容はどのようなものであり、どのような意義があったのであろうか。この「方針」において6月段階より細部が明確にされているのは、技術提携における具体的な国産化条件（品目・年限）、認可メーカー数である。

まず国産化条件は、次の11品目を国産化することにより、それを国産車として認めるということであった。品目は、機関本体、変速機、前車軸、後車軸、操縦装置、クラッチ、シャシー・フレーム、冷却装置、推進軸およびユニバーサルジョイント、車輪、ブレーキ装置などの中心的な部品であり、かつ5年以内に確実に国産化可能であると考えられたものである。電気製品類、気化器、燃料ポンプ、ばね等の完成購入部品類は部品メーカーの責任範囲だとしたうえに、当時乗用車生産技術の中心の一つであった車体パネルなども除外された。このことは、外車組立による技術導入を企業の採算のとれる現実的なものとし、参入を容易なものとした。

次に期限を5カ年としたことであるが、通産省は既存の乗用車メーカーであれば3年でやれると考えていた。しかし、現在乗用車をつくっていないメーカーの参入の可能性を排除しないという点から5年にするとした。そしてこうし

た短期間に国産化を達成し、その後乗用車メーカーとしてやっていくためには、量産設備を有するか新規投資能力を有することが参入の前提条件であるとし、市場条件を考え2〜3社を選出するとしたのである。

国産化の条件は、明らかに「方針」発表当時進んでいたメーカーとの交渉進展状況、設備能力、新規投資能力を勘案したものであった。それは、交渉の難点の一つとなっており、設備投資が膨大な車体を品目からはずしたことや、トラックメーカーの設備投資計画を踏まえ5カ年にしたことなどにあらわれている。

次に「方針」の必要性であるが、それはまず第一に、発表の時点で、既に全体の細目について交渉を煮詰める段階にあった日産、日野、いすゞ、三菱の交渉を有利に進める点にあった。日野の例にみられるように、国産化品目や時期は外国メーカーにとってどれだけ提携から利潤を得られるかの重要なポイントであっただけに交渉において日本側に対して難色を示していた。国産化条件の細目の発表は、外国メーカーに、日本企業側の条件をのまなければ、日本進出は不可能であるということを認識させたのである。日野は、7月の第1次交渉において品目についてはルノーの譲歩を勝ち取っていたが、時期については、ボディ国産化を2,000台生産後2年間で行う（ルノー3,000台、日野1,200台を主張）点について確認していただいていた。最大のポイントであった国産化完了時期（5年）については、政府方針決定後に行われ、正式調印となった。「方針」の決定は、日産、いすゞの交渉にも影響を与えた¹⁷⁾。第2は、新規設備能力を持つことを前提条件として打ち出し、通産省が戦略に合わない、または弱小なメーカーを排除する公式の基準が求められたからである。

それでは通産省がトラックメーカーの参入を促し、乗用車メーカーをふやそうとした目的は何であったのか。

第1は、外車再輸出による外貨獲得である。当時、通産省は、国内市場の見通しを近い将来においても1万台前後であるとみていたわけで、参入メーカー

17) 『いすゞ自動車史』119ページ、『日産自動車30年史』313ページ参照。

の生産車は海外市場で販売しうる可能性を計算に入れていたのである。すなわち当面予定されていた欧米車4,000台の需要を組立車で置き換えることによる外貨節約だけでなく、さらに国際的に認められている外車の再輸出を短期間に行うとしたのである。そのために、既に投資能力をもった企業に提携を行わせたのである。再輸出条項が契約で認められたのは、日野、三菱であるが、結果からみれば、欧州各社が量産効果を発揮し安い価格で販売しているのに、少量生産の高い乗用車を東南アジアなどに輸出することは不可能であった。この目的が成功したのは、ジープの三菱の例である¹⁸⁾。

第2は、認可メーカーの乗用車基礎技術の習得、技術開発競争をトラックメーカーの参入により促進させたことである¹⁹⁾。政策当局は将来の過剰投資の危険性より、短期間に国産乗用車の技術水準を向上させることを目標としていたのである。これは、外車組立メーカー間の競争にとどまらず、国産車メーカーにも本格的な乗用車開発、乗用車関連の設備投資計画の短縮・早期実現、などに影響を与えた²⁰⁾。この結果、各資本は国際水準の乗用車をめざした開発競争に突入していくのである。ここに乗用車工業の基礎技術確立上、重要な外車組立政策の競争促進的側面があった。

18) 新三菱重工(株)とウイリス社とのジープの製造技術は、軍用を主たる需要で、1955年末に完全国産化を完了した。1959年末まで約21,000台のジープを生産し、在日米軍に約5,000台、東南アジアへの直接輸出など国際収支の改善に貢献した。通産省企業局『技術提携の成果』、1960年5月20日参照。こうした外貨獲得の目的のために通産省は、当時政府部内に過剰投資を懸念する意見があったにもかかわらず三菱の認可を認めた。自動車工業振興会『日本自動車工業史行政記録集』高嶺秀一氏の発言、181ページ参照。

19) 「これ(技術提携—筆者)は当時の乗用車技術が戦時中並びに戦後の空白のために非常におくれておったため、どこかオーソライズの製作社一社に学資をやるから勉強せいといってもとてもおいつけないであろう、ここは競争によってだれが早く峰に到達するかというような競争態勢をとらなければならないのではないか、そういう判断に基きまして結局外国技術提携というものを実施したわけでございます。その効果は着々上っておりますが、車種としてそれではどれがいいかという決定版はまだ現れておりません。」通産省重工局自動車課長の発言。『第22回国会衆議院商工委員会科学技术振興に関する小委員会議録第9号』、1955年7月5日。

20) トヨタは、1951年に生産設備近代化5カ年計画を開始していたが、1953年から外車の流入、技術提携の影響をうけ設備近代化と合理化を急ピッチで進め、1955年発表されたクラウンなどの開発を急ぎ、ボディ—生産を含め本格的な乗用車生産をめざした(『トヨタ30年史』337, 364ページ参照)。

IV 国民車構想

貿易自由化を念頭において、急速に産業の国際競争力をつけることがめざされ、1954年に輸出重点策とそのための産業構造再編計画が策定された。1957年までに輸出を1953年の約1.5倍である17億4,000万ドルに伸ばすことが決定され、自動車工業はその指定を受けた。当時、乗用車の生産量はトラックの半分（乗用車20,268台、トラック43,857台）であり、需要先もハイヤー・タクシーなどの営業車中心である状況をふまえ、政策当局は、道路建設などの市場拡大策（1956年ワトキンス報告・1959年第2次5ヶ年計画）をはかりながらトラックとともに小型乗用車の国際競争力強化をめざし育成策を展開する。しかし道路事情や国民所得はすぐに向上させることが困難である。そこで組立メーカーに対する育成策の重点は、低価格車を生産できる体制に向けられた。すなわち、価格低減を行うためには設備の改善を進めながらも、量産体制が必要であるとされたのである。

まず考えられた再編成案は次のようなものであった。

1. 生産量、技術、資本金とも圧倒的に優れた外国乗用車メーカーに対抗するため、狭い国内市場で乱立している群小メーカーを2社、すなわちトヨタ（国産）、日産（外車の国産化）に再編成し、金融、税制上等の助成措置を行う。
2. それにともない部品工業も整理し重要専門部品メーカーを育成し、組立、部品部門を分離、独立し、車種および規格を統一する²¹⁾。

そしてさらにヨーロッパの経験を生かして国民大衆に受け入れられ、なおかつ国際的にも認められる乗用車の生産目標として「国民車構想」が打ち出された。

「国民車構想」とは次のような技術水準にある車を競争で開発させ、適当な時期において試験を行って数種類を選考し、補助金を交付してこれを完成させ、

21) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』、118ページ。

さらに試験して1車に絞り、その生産を行う会社を限定することによって、大量生産を行うことをめざしたものである。

- (1) 速度 時速 100km
- (2) 耐久機能 10,000km 走行可能(大修理無)
- (3) 制動性能 時速 70km 安定と急速緊急制動安定
- (4) 登坂性能 湯本一芦ノ湯間30分以内安定
- (5) 走行安定性能 時速 80km 走行ハンドル手放し直線走行可能
- (6) 乗心地 舗装道路時速 50km~60kmで床上ジェンウェイ係数6以下
- (7) 燃料消費 平坦路時速 60km の速度で 30km/l 以上
- (8) 加速性能 停止~200m 間15秒以内
- (9) 定員 4名(内2名子供)又は2名と 100kg の積載可能
- (10) 自重 400kg 以下
- (11) エンジン 350cc~500cc
- (12) 売値25万円 月産 2,000台

通産省の試案は、国際的に競争しうる水準をめざすという点から、フィアット500、ルノー4CV、シトロエン2CVを参考につくられたものである。この案のめざすレベルは、これらの車の性能・品質と互角に競争し、燃費・価格の点では優っているものである²²⁾。試案の性格、当局の目的を理解する上で重要なことは、育成メーカーの選出方法であった。すなわち、トヨタ・日産を重点的に育成しようとしていた段階から、各メーカーの開発競争を組織し、その中から優良メーカーを育成することに変化してきたことである。従来いわれてきたように最終的に1社にするという面だけをみれば、合併・提携のはしりとしての競争制限的な内容であるが、その1社は、その前の段階で考えられていたような従来の方針で選択的に育成してきたメーカーを自動的に選ぶのではなく、メーカーに開発競争をさせ低価格、高性能の乗用車を生産しようとしたの

22) 試案の作成者、川原晃氏は、国際競争力をもつ軽自動車を生産しうることを目標に試案を具体的に検討したとしている。自動車工業振興会『日本自動車工業史行政記録集』1979年9月、187~189ページ参照。

である。政策当局は、乗用車企業5社による競争が展開されるならば、アメリカの1920～30年代に進んだような生産の集中・集積が日本においても達成され、国際競争力を持つ乗用車生産が可能であると考えたのである。

しかし業界は、この試案に対し、(1) この価格・性能水準の車を作れない、(2) 集中生産体制に対する反対、等の意見を表明した。特に反対の中心点は(2)に対するものであった。これは、当時7車種あり、外車組立メーカーを限界企業として形成されていた高価格構造を、国家の全面的支援をうけた軽乗用車の登場による価格競争によって乱されたくないという業界の利害の一致点であったと言えよう。このことは、次の事例に端的に現れている。1955年12月に、⁽¹⁾小松製作所社長河合良成など、一部財界筋から国民車制作の意向が通産省に伝えられた時に、トヨタ・いすゞ・日野・富士精密各社は、「特定の1社に助成措置を講ずることは機会均等からいって不当である」として新規参入のメーカーが国家の援助を全面的に受けることを阻止したのである²³⁾。

さらに軽乗用車の位置づけについての通産省とメーカーの思惑の違いがあった。通産省は、国民的なモータリゼーションをまきおこす契機として、また市場条件が日本に近似していた東南アジア市場向けの輸出車として、低価格車である軽自動車に重点をおこうとした。しかし、メーカー側、特にトヨタ・日産は、国内・東南アジア市場の個人需要にあわせた乗用車開発は時機尚早とし、1955年以降小型市場が増大していたアメリカ市場を輸出戦略の重点においていたのである。対米市場での小型車需要の増大は、セカンドカーとしての乗用車所有、ビックスリーの大型化傾向を反映したものであったが、その需要を担う乗用車としては、日本の国情にあい、生産可能性をもつ軽自動車は、あまりに小さく、低性能であったのである。

こうした業界の意見に対して通産省は、最終的に1車種・1社に限定するという点に関しては、官僚統制的で画一的な性格を持っていたと撤回した。しかし、国際競争力を持ち、国内乗用車需要を喚起する軽自動車の必要性について

23) 『日産自動車30年史』350ページ。

は、排気量の変更(600cc)などをしながらも変わらない立場をとった。そして、既存乗用車メーカーがそうした車種の開発を行わないならば、新規参入を認めざるを得ないとしたのである²⁴⁾。

こうした通産省の立場は、二輪、三輪メーカーなどの非乗用車メーカーの参入を促し、富士重工のスバル360をはじめ各社の軽乗用車生産が開始された。350～500ccの車種は、既存乗用車メーカーとの競争を避けられると同時に、多額の設備投資費用などを調達する必要がない点も参入を促進させた原因となった²⁵⁾。つまり、性能面で問題があっても、低価格であることだけをメリットとした生産が始まったのである。その点では、国際競争力をもつ乗用車とは言えないものであったが、国内乗用車需要を拡大する役割は果たしたと言える。

たしかに従来言われてきたように通産省は、こうした軽自動車メーカーに対して税制上の特典を除いては、特別の援助を行う支援体制はとらなかった。しかし実際にとられた具体策である外国車の国産化基準の強化(ボディなどを含む国産化の範囲の拡大、外貨割当の厳格化など)、外車の流入を阻止するための保護引き締めは、純国産小型車市場の増大をもたらした。

トヨタは、個人需要が増大する時期を待ちつつも軽自動車の登場に対抗するため国内市場・東南アジア市場向けの700cc前後の大衆車の開発を進めた²⁶⁾。また生産全工程にわたって加工の自動化・高速化をはかり、大量生産方式へ移行するため、鑄造、鍛造、機械加工での新技術導入を行い、乗用車専門工場(元町)を完成する。外車組立を行っていた日産は1956年に国産化を完了し1957年にはオースチン1500cc、ダットサン1000ccの共用組立を可能にし増産

24) 通産省重工業局自動車課編、『日本の自動車工業』1958年版、150～159ページ、第22回国会衆議院商工委員会科学技術振興に関する小委員会議録第9号、鈴木重工業局長の発言、1955年7月5日参照。

25) 『富士重工業30年史』94～100ページ。

26) トヨタは、軽自動車の急速な拡大に対して、大衆車パブリカの開発をすすめた(『トヨタ自動車30年史』536～537ページ参照)しかし、1960年時点でも大衆車の販売については慎重でありフォードとの提携も考えられていたのである(『決断』豊田英二、日本経済新聞社、1985年、187～189ページ参照)日産は大衆車について中古車で需要をまかなえばよいとしていた(『朝日新聞』1959年8月7日)。

体制を整えた。国産化の遅れていた日野、いすゞ（特にいすゞ）は通産省の外貨割当削減の方針を緩和させつつ、ボディ関係を中心に設備投資を行い、1957年には国産化を完了すると同時に新車の開発をはじめた。

通産省が、試案として考えていた国民車構想は、メーカー側の利害との調整過程の中で修正がくわえられ実施された。従来言われてきたように最終的に1社に限定するという集約案は、企業の反対に会い挫折する。しかし、軽自動車や大衆車開発をめぐる企業間競争を促進させようとした通産省の政策目的は達成されたのである。通産省は、超小型車に対して慎重であったトヨタを初めとした乗用車メーカーを、新規参入メーカーによる軽自動車生産を促進させることによって開発競争に突入させたのである。新車開発をめぐる競争は企業の単なるパイタリティの結果ではなかったのである。ここに国民車構想が軽自動車や大衆車などの開発上果たした競争促進的役割の重要性がある。

V おわりに

以上考察してきたように、通産省の1950年代における乗用車工業の育成策は外車組立による技術導入、国民車構想を通じて競争促進的役割を果たし国産乗用車生産の技術水準を短期間に引き上げた。この意味では1950年代における育成策の目標は、こうした競争促進的役割によって達成されたといっても過言ではないだろう。1960年代以降の自動車工業育成策についても単に企業の提携・合併の推進などの競争制約的な政策だけが実施されようとしたのではないと考えるが、この点は今後の課題としたい。