



## 戦前・戦後の三輪自動車産業についての一考察

片山, 三男

---

**(Citation)**

国民経済雑誌, 199(6):97-117

**(Issue Date)**

2009-06

**(Resource Type)**

departmental bulletin paper

**(Version)**

Version of Record

**(JaLCOI)**

<https://doi.org/10.24546/81005206>

**(URL)**

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81005206>



# 戦前・戦後の三輪自動車産業 についての一考察

片 山 三 男

三輪自動車産業の発展と衰退は、その要因を外部環境の変化と自動車産業内の構造変化に見いだすことができる。戦後もなくは旺盛であった三輪車需要も、高速化・大量輸送・乗用対応といった高度経済成長期の自動車産業を取り巻く環境の変化に対応できずに急激に減少していった。自動車産業内における四輪車の小型化と三輪車の大型化による競合の激化、原動機付自転車のような個人向け小型輸送手段の出現など、二輪車から派生した三輪車はその特性を發揮したものの、その汎用性は四輪車と二輪車に市場を奪われる要因でもあった。三輪車のプラットフォームは当初よりその要因を内包していたとも言える。しかしながら、自動車産業の傍流とも呼ばれ、衰退の道をたどった国内三輪自動車産業だが、マツダやダイハツなどの中堅自動車メーカーを輩出し、戦後の自動車産業発展の一翼を担った功績は大きい。

キーワード 三輪トラック、小型四輪車、東洋工業、トヨタ自動車

## 1 はじめに

今日、日本ではスクータータイプ以外の三輪自動車を目にする機会はないに等しい。そのスクータータイプでさえ商用の特殊用途であって、一般的な原動機付自転車に比べて圧倒的に少数である。三輪自動車は自動車の傍系であると言われる。二輪車より派生した、小型四輪自動車への過渡期に出現した前段階としての自動車、また、企業にとってはその移行に至る技術・資本蓄積の手段であったとの認識である。国産化が始まった大正期にはそのような認識はなかったとも推測でき、自動車として積極的に評価する意見もあるが、三輪自動車が散見もできない現在の日本の自動車事情ではその認識も妥当であろう。本稿の目的は戦前・戦後の日本の三輪自動車産業を再考することにある。基本的には上記の認識に沿うものだが、外部環境の変化と自動車産業内の構造転換における三輪自動車の概念的なベクトルのシフトについて考えていきたい。本稿の構成は以下の通りである。今節につづく第2節では戦前の三輪自動車産業を概観し、第3節では戦後の経済復興過程における三輪自動車の発展と衰退を自動車産業の成長と絡めながら見ていく。そして第4節では自動車産業を取り巻く環境の

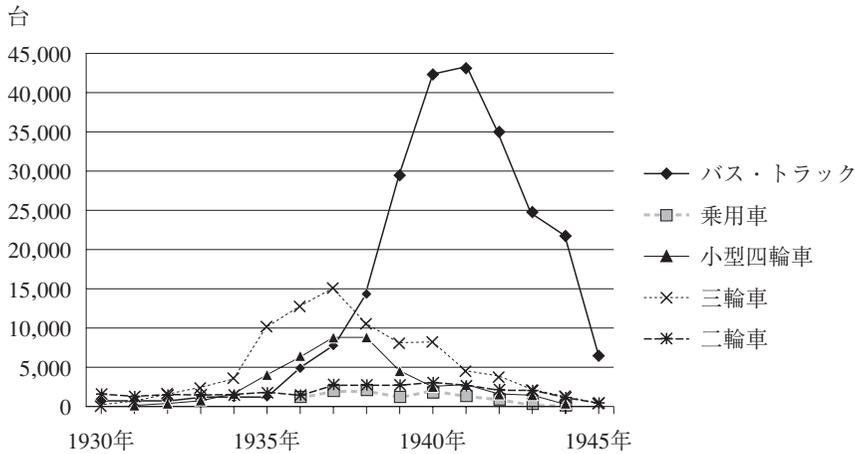
変化と三輪自動車について、汎用性と特化の観点から考察する。そして最後に総括を述べることにしたい。なお、本稿では三輪自動車が発展・衰退していった戦前から戦後の高度経済成長期の前半までを考察対象の期間としている。マツダに関しては対象期間の社名（東洋工業）を用いた。また、三輪自動車とはここでは主として三輪トラックのことである。いくつか乗用タイプも出現したが、一般的ではなく模索の段階で停滞、姿を消している。そして、小型自動車とは今日の中型免許で運転できる2000ccクラスの自動車に該当する。戦前に新設された小型免許の対象範囲は戦後も徐々に引き上げられ、1960年（昭和35年）の道路交通法で普通免許に組み入れられた。軽自動車免許は1952年に新設され、1956年に軽三輪もその対象となった。小型三輪に関しては三輪免許が設定されていたが、1965年の大幅改正の際に普通免許の対象となった。同改正では軽免許も廃止、その後普通免許に統合されている。

## 2 戦前の三輪自動車産業概観

日本に初めてもたらされた三輪自動車は、1899年（明治32年）のアメリカ製プログレス電気自動車であるといわれる。次いで1902年にはトーマス三輪車、翌年にはオードライ三輪車が輸入されたとされる。<sup>1)</sup>いずれも前二輪後一輪タイプで、用途も乗用であった。日本で独特の形で発展を遂げた実用的な三輪自動車は、大正初期に輸入エンジン・スミスモーター（空冷4サイクル単気、167cc、1.5馬力）を自転車の後輪に取り付けた自動自転車から派生したといわれる。当初は前二輪タイプに改良した荷物運搬用の三輪自転車（フロントカー）に取り付けられ、クラッチ機構もなく操舵も難しかったといわれる。しかし駆動輪付きフロントカーはその利便性から普及が進み三輪自動車の先鞭となった。やがて1923年頃に川内松之助が積載性と操舵に優れた前一輪後二輪のリアカー型を開発、英国製J・A・Pエンジン（空冷単気筒350cc）、前3段後1段の変速機、キック式スタート、ヘッドライトやテールランプなどの実用性が評価され、小運送業者の支持を受けて需要を伸ばした。その後も三輪自動車はチェーンドライブから差動歯車によって旋回時の運動性を高めたシャフトドライブへの変更など、独自の小型輸送自動車として発展、その機能を高めていった。産業育成と輸入抑制の観点から設定された免許制度も需要を後押しし、自動車取締令が改正された1933年頃までには中小20を超える企業が参入して活況を呈した。<sup>2)3)</sup>1930年には発動機製造（ダイハツ：1951年12月に社名変更）がエンジンを国産化し、HA型三輪車で参入。さらに翌1931年には東洋工業（マツダ：1984年5月社名変更）がエンジンなど主要部品を内製した国産車マツダ号（DA型）で参入を果たした。この二社の参入によって、三輪自動車産業はエンジン等主要部品を輸入して自転車のフレームに搭載するようなアセンブリーの域を超え、高い技術力と企業規模が必要とされる自動車産業としての特徴を備えるようになる。

順調に成長し続けた三輪自動車産業だったが、1931年9月の満州事変以降、にわかにその

図1 自動車生産台数の推移（1930～1945）



(出所) 運輸経済研究センター (1979)『近代日本輸送史』輸送統計より作成。年度データ。  
 原資料は自動車工業会・日本小型自動車工業会 (1953)『自動車統計年表』。

環境は変化していく。1931年12月の金輸出再禁止は円安を引き起こし、結果として輸入部品価格の高騰は国産化を推し進め、また上述の数回の免許改正は国内需要を喚起して三輪自動車産業の発展に寄与した。戦前の三輪車産業はこの時期に急成長を遂げる。しかし1936年7月の「自動車製造事業法」の制定以降、自動車産業への統制は強まり、保護の枠外におかれた三輪自動車の生産規模は縮小の傾向をたどる。<sup>4)</sup>1937年7月の日中戦争勃発直後には「輸出入品等に関する臨時措置法」によって小型自動車（四輪、三輪、二輪を問わず750cc以下の自動車）は不急不要物資に分類され、「臨時資金調整法」では小型自動車生産は融資分類の丙類に指定され規制を受けた。さらに1938年3月の「揮発油及重油販売取締規則」では燃料が規制され、6月の「物資動員計画」では原材料が配給制となり三輪自動車生産に必要な資材のうち約半数がその対象となった。軍用に適さずとして資材・資金の両面から規制が加えられ、民需用三輪自動車の生産は行き詰まった。そして、太平洋戦争に突入して以降、1942年5月に「企業整備令」が公布され、三輪車部門では東洋工業、ダイハツ、日本内燃機、帝国製鉄のみが生産を許可された。帝国製鉄をのぞく三社は代用燃料を用いた標準車の製作も命じられたが、試作で終わっている。そして1943年の軍需省の創設と続く「軍需会社法」によって各社は軍需会社として指定され、三輪車製造はほぼ壊滅した状態となる。

戦前の三輪自動車産業は旧軍部の保護育成策を受けた大型四輪車部門とは対照的である。「自動車製造事業法」の施行された1936年以降、大型車（バス・トラック）は急激に生産台数を増やしていくのに対し、三輪車部門は1937年度をピークに減少していくが、日本国内の道路事情や市場ニーズに合わせた商品を開発することで日本独自の市場を開拓し、それ故輸

入車との競争を避けることで国内企業による活発な競争が展開された（図1参照）。ダイハツや東洋工業の参入後は競争激化とそれによる淘汰・寡占化が進み、戦前には既に戦後と同様の産業構造の様相を呈しつつあった。その意味では産業構造の安定とともに輸入代替から本格的や輸出へ、或いは戦後のような車種競争の結果としての四輪へのシフトといった段階に至る可能性もなかったとは言えない<sup>5)</sup>。しかし、既述の通り軍需への強制的な資源配分でその芽は摘み取られた。

### 3 戦後自動車産業の変遷

敗戦後の混乱から比較的早く復活した三輪自動車産業は、戦後復興期に急成長を遂げ、高度成長期には急激な衰退を見せた。この節では終戦直後から高度成長期半ばまでを四つの時期に分け、四輪生産企業のトヨタと三輪生産企業の東洋工業を例として追いながら、自動車産業全般とともに三輪自動車産業を概観する。

#### 3.1 敗戦後の混乱期

戦後の自動車産業は敗戦の不安と混乱の中、GHQの占領政策による厳しい統制のもとに始まった。戦争による直接的な被害は他の重化学工業分野に比して軽微ではあったが、自動車産業は旧陸軍の保護の下に育成されてきた軍需産業であり、軍用トラックを生産せずとも国策の下に軍需に応じざるを得なかった自動車会社も軍需会社として監視された<sup>6)</sup>。旧日本軍の戦時統制から解放されたとはいえ、直ちに自由に生産を再開することはかなわず、統制の意味は違えど旧日本軍に変わって占領軍の厳格な管理下に置かれ、前途は多難であった。

GHQの五大民主化目標の一つであった財閥解体と独占禁止政策は自動車産業にも及んだ。財閥解体計画は三井、三菱、住友、安田の四大財閥と旧中島飛行機の富士産業が第一次の指定を受けたことを皮切りに、1947年（昭和22年）9月までに83社にその範囲を拡大していった。自動車産業でもトヨタやヂーゼル自動車（1949年いすゞ自動車に改称）、日産は財閥系列として制限会社の指定を受け、その活動を大きく制限された。そして、1947年4月の「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（独占禁止法）」に続いて12月には「過度経済力集中排除法（集排法）」が公布され、財閥解体の実施機関である持株会社整理委員会が指定の任に当たり、当初は集排法の適用対象として325社が選ばれた。その後の占領政策の転換で大幅に緩和され、最終的には18社が処分の対象となるも分割の決定指令が下されたのは11社であった。自動車関連としては、トヨタ、日産、いすゞは1949年に指定が解除されたが、最大の軍需企業であった三菱重工業は1949年6月、三分割（東日本重工業、中日本重工業、西日本重工業）の指令を受けた。

指定を免れた自動車各社も在外資産喪失や戦後補償打ち切り等の巨額損失への対応を迫ら

れた。集排法に先立って制定された1946年8月の「会社経理応急措置法」に基づいて特別経理会社（資本金200万円以上、戦時補償打ち切りを受けた企業）の指定を受け、新旧勘定を分離したうえで膨らんだ損失項目を抱える旧勘定を凍結、10月の企業再建整備法では増資によって旧勘定を弁済して再スタートする措置が執られた。東洋工業では1948年7月に3,000万円の資本金を6,000万円に増資して旧勘定を整理、特別経理会社の指定を解除され、再建整備を完了している。<sup>7)</sup>

また、生産設備の撤去という賠償問題も自動車会社を不安に陥れ、生産再開の足かせとなっていた。GHQ指令、極東委員会の対日賠償計画案に基づいて指定された賠償保全施設には、操業は許されるもののその嚴重な保全が課された。この措置は企業にとって先行き見通しの立たないものであったが、その後の国際情勢の変化に伴う対日政策の方針転換によって徐々に指定範囲は縮小され、民需・民需転換工場の賠償指定は順次解除されていった。トヨタでは1946年1月の中川工場の賠償指定に始まり、5月には挙母・刈谷南・刈谷北工場が中川工場の賠償指定解除と入れ替わるように指定を受けた。挙母工場の指定は8月に解除されたが、刈谷南工場は1948年3月、刈谷北工場は講和条約が発効され極東委員会が廃された1952年4月28日ようやく解除となった。日産はGHQによって横浜の鶴見工場が接收され、工場の再編成を余儀なくされるなどの大きな痛手を受けた。しかし当工場はその後一時GHQ用乗用車の修理を主体とした外車用工場となり、資材・資金・技術蓄積の面で日産を支えた。工場施設の返還は10年後の1955年であった。東洋工業は1946年に工作機械工場と民間兵器工場が賠償指定された。民需転換の許可を受けて稼働してはいたが、指定解除はトヨタの刈谷北工場と同時期まで待たねばならなかった。ダイハツでも1946年21年1月に大阪工場、同年8月池田工場が指定された。大阪工場は同年の6月に指定解除されたが、池田工場はトヨタや東洋工業の上記工場の例と同様、講和条約発効の日解除となっている。<sup>8)</sup>

終戦間もない時期の自動車産業を取り巻く環境は好ましくなかったが、生産再開への動きは意外にも早く、1945年9月には復興用途として上限月産1,500台のトラック生産が許可されている。これは、陸海軍の解体と軍需生産を全面禁止した9月2日のGHQ指令第1号、そして、管理下の軍需工場施設の民需への転換を条件に生産を許可した同月22日の指令第3号とその旨を受けた覚書に基づくものである。そして9月25日には資材割当の枠内でトラックのみの生産が許可された。輸送力不足を補うための措置である。各社は直ちに民需生産転換計画を作成し、申請書を提出した。賠償指定との関連で企業単位ではなく工場単位での許可だったが、1945年10月には日産といすが、<sup>9)</sup>12月には東洋工業とトヨタがそれぞれ許可を受けて生産を再開している。

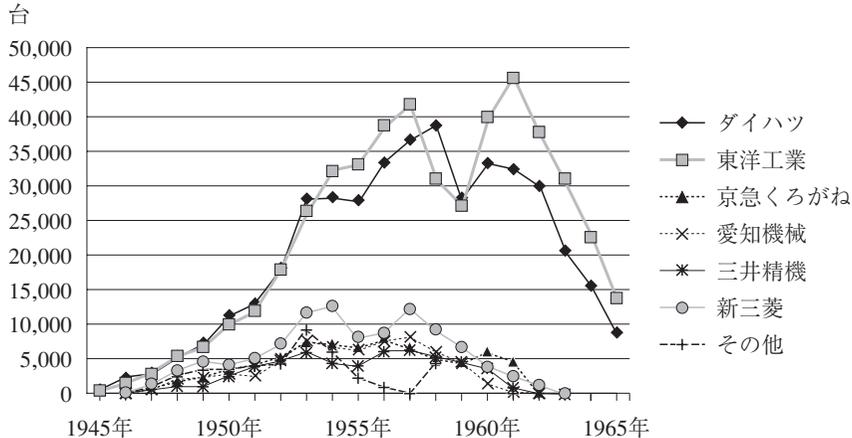
軍需産業に従事した企業は敗戦によって瞬時にその最大の供給先を失い、同時に保護を打ち切られることとなった。軍用トラック保護育成策であった「自動車製造事業法」も1945年

10月に廃止されている。輸送手段の生産再開許可は茫然自失していた各社に活力を与えるものではあったが、再開は必ずしも順調とはいえず、上述以外にも設備の老朽化、物資不足・インフレと需給調整のための各種統制など克服すべき問題は山積であった。生産設備に関しては直接的な被害は軽微だったとはいえ長年に渡る酷使によって老朽化が相当進んでおり、更新と同時に近代化の必要に迫られていた。また、物資不足から高進するインフレの沈静化は火急だったが、復員手当だけでなく軍需会社への政府支払いが進められたことなども一層の貨幣供給量の増加となってインフレを招来し、経済を混乱に陥れた。この事態に対処すべく、1946年2月には「金融緊急措置令」が公布され、預金封鎖と3月2日を旧円の流通期限とした新円への切替が実施に移された。8月には「物価統制令」施行と物価庁の設置、続いて10月には「臨時物資需給調整法」、1947年1月には「指定生産資材割当規則」が公布され、生産資材の配給統制が布かれた。先立つ1945年12月には「自動車新車配給要項」が制定され、戦前とは目的は違えど自動車配給制が復活している。自動車の価格統制は戦前より継続され、三輪自動車価格は1943年4月より1949年12月に撤廃されるまで統制された<sup>10)</sup>。資材不足はようとして改善せず、資金不足も重なって各企業は苦しい状態が続いた。

### 3.2 経済復興とドッジ・ラインによる不況期

戦後、日本経済の縮小再生産の状態から単純再生産、さらには拡大再生産への転換を目指した政策は、第一次吉田内閣とつづく片山内閣による傾斜生産方式まで待たねばならなかった。1947年（昭和22年）1月に設立された復興金融公庫、改組拡充された経済安定本部によって策定された同年7月の新物価体系とその下での価格差補給金の両輪によって動き出した復興プランによって、資材不足も徐々に解消、敗戦後に大きく落ち込んだ鉱工業指数もようやく上向き始め、日本経済は復興の端緒を掴むことができた。そして、東西冷戦構造の深刻化によって1947年頃よりGHQの対日占領政策の方針が変化、初期の制裁色の濃いポーレー案からアメリカの負担軽減と経済的自立を優先したストライク案、そしてジョンストン案へと、西側陣営のアジアにおける防波堤となるべく賠償よりも復興が優先された。これによって賠償問題の懸念が大きく後退、重化学工業への制約も緩和され、自動車産業も1948年10月の「自動車工業基本対策」と「自動車経済復興生産計画」によってトラックと小型車を中心とする育成方針が打ち出された。これは業界の熱望の結実であり、1947年6月に排気量1500cc以下の小型乗用車の生産が年間300台に限って許可されたことを一歩前進として受け止めた時以上に、復興再生への前進を実感させるものであった。復興金融公庫の融資は鉱業、電力が中心で自動車産業の優先順位は低かったが、上記計画に基づき各社も融資を受けて設備の更新と合理化に取り組むことができた。また、三輪自動車部門も上記復興計画の実行に伴って1946年以降着実な回復をみせ、復活した日本内燃機（1959年京急くろがねに改称）の他、

図2 小型三輪トラック生産台数の推移（1945～1965）



（出所）自動車工業会・日本小型自動車工業会『自動車統計年表』各年版より作成。

注）1945年から1952年までは年度数値。

三井精機，三菱重工水島機器（新三菱），愛知起業（愛知機械），明和興業，その他にも日本造機や不二越などが参入した。翌年には汽車製造，日新工業が参入を果たすなど，民需転換を図って航空機や精密機械産業から相次いで企業が参入し活況の兆しを見せた<sup>11)</sup>。いち早く生産を再開した三輪車部門は二輪車とともにこの時期の自動車産業を牽引した（図2参照）。

復興金融公庫と価格差補給金を柱とする経済復興政策は上記のような再生への道を切り開き，鉱工業の回復も進んで日本経済はひとまず圧倒的な資材不足の状態を脱した。しかしその一方で財政赤字の拡大と激しいインフレーションという弊害を伴った。日本の自立的な経済復興を望むGHQは経済安定化を目指して1948年12月に「経済安定9原則」の実施を指令，翌年2月GHQ財政金融顧問のジョセフ・ドッジ公使によってドッジ・ラインと呼ばれる安定化に向けたデフレ政策として具体化された。補給金の削減と透明化，復興金融公庫の新規融資停止は，急激な景気の冷え込みと補助金削除による資材高騰をもたらし，復興に向け動き出した企業をたちまち深刻な事態に陥れた。自動車産業も例外ではなく，上記「自動車経済復興生産計画」も頓挫・縮小され，戦前より続く供給不足より一転，需要不足に初めて直面することとなった。トヨタや日産，いすゞ各社は急激に企業業績を悪化させ，人員削減などの合理化に着手，全国的な労働組合活動が盛り上がるなかでの大量の人員整理は長期に渡る労働争議にまで発展する事態となった<sup>12)</sup>。普通車ほどの影響はなかったものの三輪自動車部門も例外ではなく，生産台数は伸び悩み販売不振に陥った。

しかし，この時期のインフレの収束によって生産・販売・価格各種統制は撤廃の方向に動き出した。1949年10月には乗用車の生産制限が解除された。鉄鋼，ゴムなどの各種重要物資の統制も1949年以降相次いで撤廃され，自動車生産用主要資材の配給統制も無くなった。ま

た、10月には自動車の配給統制も停止され、翌年4月には全面的に撤廃、販売体制の整備や月賦販売の契機となった。そして、長く続いた価格統制もようやく廃止の方向に動き出した。1949年12月1日には物価庁が三輪車や二輪車、スクーターなどの小型車の公定価格を撤廃、翌年2月には小型四輪車とその部品価格を、4月には普通自動車の公定価格が廃止された。全般的な産業統制の撤廃は「臨時物資需給調整法」の1952年3月末の失効である。自動車に関連する主要な統制撤廃も同年7月1日のガソリン統制撤廃で区切りとなった。その一方で同時に「外国自動車譲受規則」も廃止され、制限付きながら外国製自動車の国内取引が自由化された。無為替輸入の外国車にも悩まされたが、有為替輸入外国車との競争にも晒される段階へと移行したことを意味する。

この時期は戦前より続く統制の時期を終え、新たな段階への移行期であった。ドッジ・ラインのデフレ政策は収束しつつあったインフレ抑制には過度であったとも思えるが、戦後の復金融資と補助金政策という非常時の歪んだ財政赤字体質からの脱却には必要であったともいえよう。

### 3.3 特需ブームと合理化期

「いまや、バルト海のシュチュエチンからアドリア海のトリエステまで、大陸を横切って鉄のカーテンがおりている。」第二次世界大戦終結の翌年1946年（昭和21年）3月、チャーチル前イギリス首相がトルーマン大統領に招待されたアメリカ・ウェストミンスター大学での講演で述べた一節である。終戦直後より東西両陣営間の緊張は高まり、ヨーロッパではアメリカが1947年3月のトルーマン宣言でギリシャ、トルコへの経済援助に乗り出し、1948年4月にはマーシャル＝プラン（1948年対外援助法）で新政策を推し進めた。一方で、ソ連は1947年9月、自国と東欧6カ国、英仏共産党とでコミンフォルムを設置、チェコ政変、その後のコメコン（経済相互援助会議）結成と支配圏の確立を急いでいた。アジアにおいても、米ソによる朝鮮半島の分割管理、中国の内戦と1949年の中華人民共和国の成立、ベトナムやラオス、カンボジアなどフランス植民地の独立運動の高揚と共産主義への傾倒など、東西陣営の溝は深まりつつあった。朝鮮半島での戦争はこのような世界情勢の中、1950年6月25日突如勃発した。

朝鮮戦争がドッジ・ライン後の不況で苦しむ日本経済に与えた影響は非常に大きかった。戦争はいかなる場合でも肯定されるべきものではないが、太平洋戦争で疲弊した日本経済は隣国の戦乱による特需がカンフル剤となって本格的な復興への足がかりを掴むことになる。ドッジ・ライン以降の不況で抱えた在庫は一掃され、直接・間接的な需要で各産業は活況を呈した。大きく落ち込んだ工業生産水準も1951年、ようやく戦前水準（1934—36年平均）にまで回復した。戦争発生後1年間の全産業特需契約高は3億3,817万ドル、普通トラックを

表1 自動車工業における設備投資の推移（1951～1954）

(単位 100万円)

年度	普通四輪車部門	小型四輪車部門	小型三輪車部門	合計
1951年	1,023	14		1,037
1952年	1,722	224	117	2,063
1953年	2,916	1,029	1,274	5,219
1954年	3,380	2,020	1,202	6,602

(出所) 東洋工業（1972）220ページより作成。原資料は通産省『日本の自動車工業』1958年版。

(注) 普通四輪車部門は小型四輪車との共通部門含む。

輸出した自動車産業へは部品も併せて3,034万ドル、契約台数はトヨタ、日産、いすゞの計1万1,940台（特需と警察予備隊）、同時期の総販売台数の実に49%であった<sup>13)</sup>。戦前に旧陸軍の保護を受けて軍用トラック製造で発展を遂げた自動車3社は、特需という特殊な条件ではあるが今ひとたび保護を受けてGHQのもと国連軍向け軍用トラック生産で息を吹き返すことになった。

トヨタでは労働争議の影響で1950年5月には月産304台にまで落ち込んでいた生産台数が8月には1,000台ベースにまで改善している。設備投資資金の調達や貿易手形制度の準用で特需の契約書が信用状の役割を果たしたことから資金繰りも改善され、6月には1億2,959万円もあった損失が7月にはほぼ解消し、8月には2,146万円、10月には4,255万円の黒字へと転換した。1950年10月から翌年3月までの第23期決算では2億4,930万円の純利益を上げ、戦後初の配当を実現できるまでに急激に回復している<sup>14)</sup>。三輪自動車部門も国内供給不足となった普通トラックの三輪トラックへの代替需要を受けて販売が拡大した。東洋工業の三輪トラック生産高も1950年下期の6億92万円から1951年上期12億1,448万円、下期16億2,140万円へ、特需の波及効果が鮮明となってきた1952年後半には30億円超を記録している<sup>15)</sup>。税引前利益も1950年下期3,895万から1951年上期には8,357万円、下期1億2,628万円、1952年下期には3億8,728万円と1950年上期の5期後には実に10倍の利益を獲得するまでに急成長、経営を改善をさせている。ダイハツもほぼ同様の動きを見せ、東洋工業とともに三輪自動車部門の地位を確立していった。

そして、自動車各社はこの時期に獲得した利益を積極的に設備投資に振り向け、設備の近代化と合理化を図った。自動車産業だけでなく多くの製造業企業にとって、戦前の技術水準のままの老朽化した生産設備を再生更新する段階から、新鋭近代的設備導入の段階へと、設備投資の量の拡大だけでなく質が大きく転換する時期、そしてそれが可能になった時期であるといえる。自動車産業のこの時期の設備投資金額を追ったものが表1である。普通車部門では1951年の10億円から52年17億円、53年には29億、54年には34億円に拡大。小型四輪車部

門は51年1,400万円から同様に、2億、10億、20億と急増、小型三輪部門も52年の1億から12億7,400万円に急増、翌54年も12億円の投資を維持している。<sup>16)</sup>トヨタは1951年2月に月産3,000台を可能とする総額58億円の生産設備近代化5カ年計画を立てて実施に移している(1956年3月完了)。

このような積極的な設備投資が可能となったのは経済政策の後押しを受けたことも大きい。<sup>17)</sup>特需に関連してトヨタ、日産、いすゞ三社に加えて東日本重工(三菱)、日野、民生各社は外貨割当を受けており、これによって最新鋭の工作機械を輸入することができたことも戦時期より立ち後れた空白の時間を短縮して近代化に寄与した。また、欧米との歴然とした生産規模・技術水準差から「自動車工業不要論」も囁かれる中、航空機産業に替わる総合産業として自動車産業(小型乗用自動車)を育成することも視野に入れていた政府は、産業合理化審議会の答申をもとに自動車産業も鉄鋼、工作機械、電気機械産業などと並んで重要産業として指定、それに基づいて1952年3月には「企業合理化促進法」が公布された。この法は特別償却や租税減免措置、日本開発銀行等からの低利融資によって文字通り重点産業企業の合理化を促進し、輸入代替を進め輸出可能な水準にまで競争力を高めることを目指したものである。<sup>18)</sup>また、同時期に乗用車に関しては技術提携を通じた外資との関係を当面重視するとの外資導入の基本方針が発表された。この方針に沿って1952年12月には日産が英オースチンとオースチン乗用車、翌年2月には日野デーゼルが仏ルノーとルノー4CV乗用車、いすゞが英ルーツ・モーターとヒルマン・ミンクスの組立製造に関する技術提携をそれぞれ契約、ノックダウンを通じた小型乗用車生産技術の早期のキャッチアップを目指した。また、新三菱重工(1952年に中日本重工より社名変更)もアメリカのウイリス・オーバーランドと技術提携、ジープの国産化に乗り出した。トヨタは早くからフォードとの技術提携交渉を進めていたが、条件が折り合わずに断念、独自路線を歩むこととなった。

#### 3.4 高度経済成長期(1960年代前半まで)

1953年(昭和28年)6月の朝鮮戦争休戦とともに特需ブームも終焉、その反動で一時日本経済は不況に陥った。しかし特需で再生復興の糸口を掴んだ自動車産業は比較的堅調に成長、特に三輪自動車産業は好調で戦後第1次のピークを記録した。特需ブームの最中、1952年4月28日にはサンフランシスコ講和条約の発効によって、日本は政治的には独立国として再スタートを切ることができた。<sup>19)</sup>しかし、特需は経済的には依然アメリカに依存しなければならない状態であることを再認識させるとともに、それ故に経済的自立の契機を与えたものでもあった。そして、日本経済は特需後の10カ月にわたる不況を経験して以降、1956年の経済白書で「もはや戦後ではない」と謳われるほどの力強い成長を見せ始めた。神武景気、なべ底不況、岩戸景気と大きく変動しながらも旺盛な投資意欲と拡大する消費に支えられて復興を

果たした日本は、1952年にIMF加盟、1955年にGATTに加盟を果たした。そして1960年には「貿易為替自由化計画大綱」を発表、貿易の自由化、さらには資本の自由化に向けて重要産業の保護育成と産業構造転換を急ぐことになる。<sup>20)</sup>

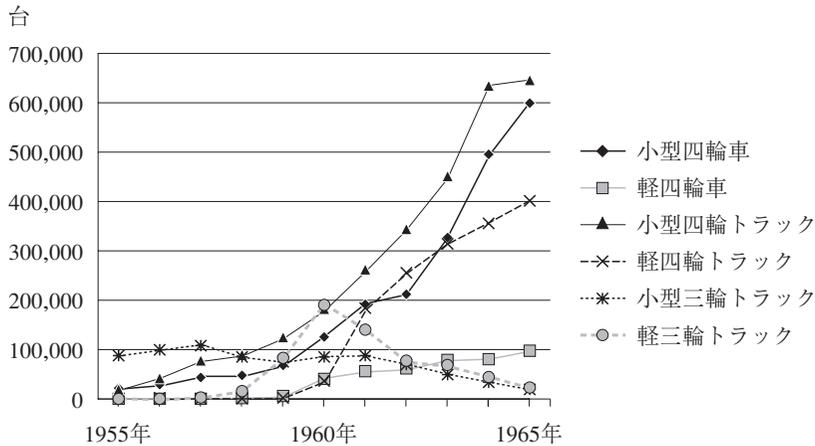
自動車産業に関していえば、1955年のスクープ記事によって広まった通産省の「国民車構想」も歴然として存在する輸入車との性能の差を危惧してのことであり、またこの時期の各種税制・金融面での優遇措置、小型自動車物品税の引き下げによる需要刺激など自動車関連規則改正、外国企業との技術提携推進は、自由化を前にキャッチアップ期間を短縮するための措置であった。<sup>21)</sup>「企業合理化促進法」等の諸政策の成果を受けて「機械工業振興臨時措置法」が公布、施行されるのは1956年6月15日である。

この時期の自動車産業は、輸入自由化を前にして保護された国内市場のパイを自国企業で奪い合う淘汰の段階から、寡占化で獲得した利益を積極的に投資に振り向けることで競争力を高めた少数企業が輸入車と競合する段階へと移行せざるを得ない状況に置かれていた。そのような環境の中、各企業では選択と集中が急激に進められ、競争力強化のためにさらなる合理化投資が実行に移された。トヨタを例にすれば、大量生産体制の確立を目指して、輸入機械購入資金として1956年2月に235万ドルの世界銀行借款を受けている。日本最初の乗用車専用量産工場、トヨタ元町工場が稼働を開始したのもこの時期である。生産管理方式も見直され、後のカンバン方式へと繋がっていく。三輪車部門においても三輪自動車から小型四輪トラック、さらには小型四輪乗用車へのシフトも目標に据えた設備投資が活発化、東洋工業でも新鋭輸入機械の導入とともに大量生産計画「F計画」が進められ、関連する工場の新設・拡充も行われた。1960年にはコンピューターによる生産管理を導入した最新鋭設備を誇る上記計画の新塗装組立工場が完成、四輪乗用車への布石となった。

そして、この時期の小型自動車の動向としては、外資と技術提携をせずに独自路線を歩んだトヨタが1955年1月に自社初の本格的乗用車トヨペット・クラウン、トヨペット・マスター（タクシー用）を投入したことがあげられよう。日産やいすゞ等他社の技術提携車に伍する性能と価格で参入、小型乗用車市場は本格化に向けて歩を進めた。<sup>22)</sup>一方、三輪自動車の生産台数は伸び悩み、小型三輪車が小型四輪車（乗用+トラック）に逆転されたのは1957年、小型三輪トラックが小型四輪トラックに抜かれたのは1958年、軽三輪トラックが軽四輪トラックに抜かれたのは1961年である（図3）。車種間の競争としてみれば、三輪自動車はこの段階で将来性と汎用性の点から四輪に劣ると判断されたのであった。

自動車の輸入自由化は、国際競争力を有する或いは自由化による影響が少ないと思われる分野から漸次実行された。自由化とはいえ輸入車が競争力を持つ高級車には高い物品税が設定されたほか、関税による輸入障壁も残存しその関税も段階的に引き下げられるスケジュールとなっていた。1960年10月には三輪車トラックの輸入自由化、61年4月のトラック・バス、

図3 小型・軽自動車生産台数の推移（1955～1965）



（出所）日本自動車工業会編（1988）『日本自動車産業史』より作成。

二輪車の輸入自由化，そして1965年10月の完成乗用車の輸入自由化に続く。基幹部品エンジンの輸入自由化，資本の自由化はまだ先のことであった。その後，1963年には自動車の生産台数は100万台を超え，67年には315万台となり，アメリカに次いで世界第2位の地位にまで躍進する。モータリゼーションの本格化である。3C（Car, Cooler, ColorTV）のひとつとして取り上げられるほどに乗用車が注目され普及し始めたのは1960年代後半のいざなぎ景気の時期，日本の自動車産業が輸入代替を終えて欧米輸出を軌道に乗せたのも1960年代末であった。三輪自動車の趨勢が決定的となったこの時期以降は，三輪自動車の隆盛を考察対象とする本稿のテーマとは対象・期間ともに異なるため，60年代後半以降の自動車産業については割愛する。

#### 4 外部環境の変化と三輪自動車産業

##### 4.1 戦後三輪自動車産業の変遷

三輪自動車産業は厳しい統制と資材不足の中，敗戦直後より小型輸送手段としての旺盛な需要に支えられて順調に成長を遂げた。1945（昭和20年）年末には東洋工業とダイハツが生産を再開，翌年には既述したように戦前からの企業や高い技術力，資本を有する新規企業の参入が相次ぎ，三輪車業界は昭和初期のような活況を取り戻した。<sup>23)</sup>しかし，小型三輪トラックは1957年に最高生産台数を記録して後に減少に転じ，遅れて出現した軽三輪トラックも1960年に台数ピークを迎えた後，早くも翌年には軽四輪トラックに後塵を拝して後急減している（前掲図3参照）。この節では戦後の三輪自動車産業の急激な発展と衰退を，東洋工業を例に挙げながら，外部環境の変化と自動車産業の構造に注目し，汎用性と特化の観点から

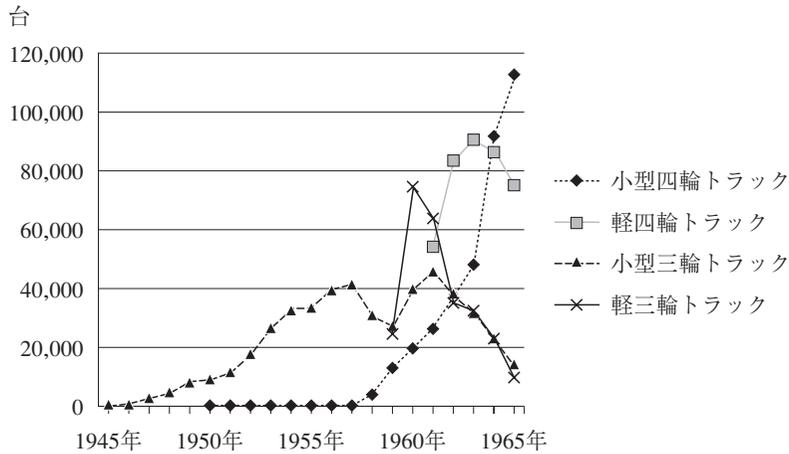
整理してみたい。

戦後間もない頃の小型自動車に求められたものは、低価格で小回りが利き、粗悪な道でも高い走破性を発揮する頑丈な汎用輸送能力であった。その条件に合致するものは、まさしく戦前には軍用に適さぬとの烙印を押され、生産停止・大幅縮小を余儀なくされた三輪自動車（三輪トラック）だった。そのため三輪トラックは戦前の仕様のままで受け入れられる下地があり、そのうえ供給が長らく途絶していたために圧倒的に台数が不足し、潜在的な需要も大きかった。この点は戦後の二輪車が直面した環境とは大きく異なるところである。陸王などの大型車が嗜好品として普及していた戦前と、ラビットなどの軽敏なスクーターや二輪車黎明期に逆行したかのような補助エンジン搭載車、ホンダのスーパーカブのような実用車が求められた戦後の復興時期では需要構造が変化していた。あるいは戦前にもそのような需要は既に存在していたが、統制や技術的な問題で供給できずに市場が開拓されていなかったとも言える。また、普通トラックも中小・零細企業が近距離輸送手段として求めるには大きく高価で購入対象とはならなかったことに加え、何より資材不足と賠償指定で慢性的な供給不足が続いていた。上記のような要因から、戦後間もない頃の三輪自動車産業はいわば統制と資材・資金難のみが克服すべき点であったともいえる。ただし、潜在的に旺盛な需要があったというだけで、生産再開とその継続が困難を極めたことは想像に難くない。以下では三輪トラック投入過程を東洋工業を例に追っていく。

#### 4.2 三輪自動車の発展と衰退——東洋工業を例に——

東洋工業は戦前のマツダ GA 型の生産再開で戦後まもなくして復帰を果たした。1946年（昭和21年）の年初より精力的に増産に取り組んで年末には生産ペースを軌道に乗せ、以降急ピッチで復興を果たしている（図4参照）。そして、新開発のエンジンを搭載した三輪トラックの登場は1947年3月と続く12月の「自動車取締令」の改正で小型車規格の大型化がなされて以降である。<sup>24)</sup> その後の主要な流れを追えば、1949年4月にはGA型をベースに新機軸を組み込んだGB型三輪トラック（空冷701cc、15.2馬力）を発売。以降、1950年3月LB（GB型のロングボディ型）、同年9月CT型（空冷V型2気筒1157cc、32馬力、1トン車）、1951年9月CTL型（CT型のロングボディ型、2トン車も）、1953年5月CTA型（CTLのデラックス型）、1954年3月CHTA型（1400cc、38馬力、デザインを一新、2眼ライト搭載）、1957年HBA型（丸ハンドル、3人掛けシート）、1959年T型（T1500は水冷4気筒1484cc、60馬力）と大型化と性能の向上を推し進め、一方でGB型を改良したHB型（1951年3月）、GCZ型（1954年2月）と700ccクラスのエンジンを搭載した小型三輪トラックも並行して投入、ラインナップの維持拡充を図っている。<sup>25)</sup> 後期の小型三輪トラックは車格制限がなかったこともあって全長が長く、普通トラックに比するほどの大きさだった。<sup>26)</sup> 1959年に投入された

図4 東洋工業の小型・軽トラック生産台数の推移（1945～1965）



(出所) 東洋工業 (1972) 『東洋工業50年史』より作成。

注1) 1950年～55年の四輪トラックには消防車を含む。

注2) 1950年～52年の三輪トラックには乗用車も含む。

T型には四輪トラックD型と共通の水冷直列4気筒エンジンが搭載されている。共通とはいえスペックからは四輪用エンジンであり、この点からはこの段階で小型三輪車は小型四輪車の1車種として位置づけられていることがわかる。それほどに大型化した小型三輪車は本来の特徴を失っていたと言えるのかもしれない。

また、この過程で1950年6月に小型四輪トラックCA型（1157cc）を発売しているが、朝鮮戦争の余波で高まった国内の小型三輪トラック需要に対応すべく資源を集中、生産停止となっている。小型四輪トラックの生産再開はトヨエースに対抗して投入した1958年のロンパー（空冷V型2気筒1105cc、32馬力の小型三輪用エンジンを流用）であった。以降、DMA型（1105cc、1.75トン）、DHA型（1400cc、42馬力）、D型（T型と共通の水冷4気筒直列エンジン搭載）と機能・性能も充実、この時期の東洋工業の主力として成長していく。東洋工業では1961年に小型三輪トラックの生産台数がピークを迎えてのち漸減、1963年には小型四輪トラックの生産台数が小型三輪のそれを上回った。小型トラック市場全体では、小型三輪の生産台数がピークを迎えた1957年の翌年、はやくも小型四輪の生産台数が小型三輪を凌駕した（前掲図3参照）。

三輪自動車の大型化が進む一方で、本来の三輪自動車の優位性を生かした軽三輪車を大宮富士工業（富士重工）や光栄工業が提案、ブームとなって新たな市場が創造された。ダイハツや東洋工業も時流に乗って参入、業界全体の軽三輪トラック生産台数は1960年には小型四輪トラックのそれを抜くほどの急増を見せた。しかし、その年をピークに急減、少し遅れて登場した軽四輪トラックに市場を席卷され、急速にその市場は収縮していった。東洋工業も

1959年に軽三輪トラック K360（空冷 2 気筒 356 cc，11馬力）を投入，軽三輪としては小さなダイハツ・ミゼットとは違う，規格いっぱいの車体投入というアプローチで覇を競ったが，全体の動向と同様，1962年には早くも自社軽四輪トラック B360（空冷 2 気筒 356 cc，13馬力）に生産台数を逆転されている（前掲図 4 参照<sup>27)</sup>）。

#### 4.3 自動車産業の構造変化要因

ここでは，上記のような三輪トラックの発展と衰退もたらした要因について，選択と集中，汎用性と特化の点から説明を試みたい。

既述したように，三輪トラックは戦後の物資不足の中，低廉な小型輸送手段として選択された。しかし，大型化の過程，小型化の過程でいずれも四輪トラックに追いつかれ，後塵を拝す結果となっている。大型化の過程ではトヨタのトヨエース，日産のダットサン等，優秀な小型四輪トラックの出現と値下げ攻勢に屈する形となっている。トヨタは1954年（昭和29年），トヨペット SKB 型（水冷 4 気筒，995 cc）を発売，価格を抑えながらも高性能な小型トラックで，小型三輪市場の切り崩しを狙っての投入であった。しかし価格は東京店頭渡し価格が62.5万円，同排気量クラスの1000 cc 小型三輪トラックに比して 2 割程度高かったことから苦戦を強いられる。そこで1956年 1 月に一気に価格を 7 万 2,000円引き下げ，さらに 5 月には 1 万 5,000円の引き下げを断行，車名も応募によってトヨエースと改名された。さらに翌年 2 月には 4 万 3,000円の値下げを行う。前年の値下げと併せて13万円の値下げで価格は50万を切るに至り，小型三輪車との価格差はほぼ解消された。その過程で販売台数も順調に増加して月産2,000台のペースに乗り，1957年には 2 万台を記録するまでとなった。これに刺激を受けて他社も小型四輪トラック価格を値下げして追随した。合理化が進められた最新鋭生産設備による大量生産体制の確立によって価格引き下げが可能となったのである。生産効率の改善によって価格低下が進んだ小型四輪トラックに対して，市場の要望とはいえ大型化と装備の充実を進めた小型三輪トラックは価格面での優位性を失い，その競争力を喪失していった。トヨエースの登場は引き金を引いたに過ぎないと思われるが，既にみたように小型三輪市場は1957年以降急激に縮小することになる。そして，淘汰が進むとともに体力のある三輪自動車企業は四輪車製造に重点を移していった。

軽トラック市場においては，東洋工業やダイハツにとって自社の軽三輪を自社の軽四輪が駆逐する皮肉な結果となっている。既に三輪自動車の行く末を把握しての投入であり社内内であれば資源配分の変更にも甚大な損失は伴わなかったとも考えられるが，ある意味加速させた急変動の背景には，その理由として軽四輪トラックと共通のプラットフォームである軽四輪乗用車の存在がある。既に軽四輪トラックに先駆けて前年の1960年 5 月，東洋工業は軽四輪乗用車としては初の空冷 4 ストロークのエンジン（V 型 2 気筒）を搭載した R360 を発売

している。1955年には鈴木自動車（1990年スズキに改称）がスズライト（空冷2ストローク359cc）を、1958年には富士重工がスバル360（空冷2ストローク356cc）を発売、特にスバル360は価格を42万5,000円（発売当初価格）と抑えながらも斬新なスタイルと高い走行性能、そしてその居住性が高く評価され、大衆乗用車市場を切り開く役割を果たした。

上記のような変動を引き起こした自動車産業を取り巻く環境の変化としては、一つには高速・大量輸送時代の到来があげられる。敗戦後の日本は、元々舗装率が低かったことに加えて道幅も狭く、悪路の走破に適した三輪自動車が選好された。走行安定性よりも小旋回性を、スピードよりも登坂力を、静粛性よりも低価格が求められた。整備性の高い空冷タイプでトルク重視のV型2気筒エンジンが多く搭載されていたことにもその特徴の一端を見ることができよう。しかし、昭和20年代にはおよそ17%だった一般国道の舗装率も、数次にわたる道路整備5カ年計画の結果、昭和40年代には約6割にまで高まっている。その一方で高速道路計画も進捗し、東京オリンピックを前に1962年12月、首都高速道路1号線が開通、1963年7月には名神高速道路の一部である栗東－尼崎間が開通した。高速・大量輸送時代の到来を実感させるものであった。このような環境の変化は上記の小型三輪トラックの優位性を奪うものであり、高速化時代に対応した走行安定性に優れた四輪自動車へのシフトを加速したと考えられる。

第二に、乗用車への展開を見越しての将来設計があげられよう。敗戦後の荒廃した街を颯爽と走る外国製乗用車には羨望の眼差しが向けられたという。欧米の所得水準に追いつくことは当時は想像もできなかったことかもしれないが、戦前には既に日産のように乗用車生産を目標としていた企業も存在し、自動車の乗用としての可能性とその潜在需要に高い関心が寄せられていたことは確かである。上記とも重複するが、所得水準の上昇に伴って静粛性、走行安定性、居住性に優れた四輪車が選好されることは想像に難くない。戦後の復興過程はそれを確信させたであろう。

第三に、拡大するパーソナル用途への対応の遅れがあげられる。軽自動車規格は、ある意味小型個人向け汎用輸送手段として戦前に出現した当時の三輪自動車本来の姿を規格化したものであった。しかし、二輪車企業は時代に即したより小型で利便性の高い車種を開発、市場に投入した。スーパーカブに代表され、現在ではスクーターとしても一般的な原動機付自転車である。近距離小型少量輸送・移動手段として市場を開拓した二輪車に対抗するすべを当時の三輪自動車は持っていなかったのである。

第四に、海外を含めた市場の大きさである。上記三つを踏まえた上で輸出をも視野に入れた場合、三輪よりも四輪、二輪が選択されることとなる。戦後まもなくであれば三輪から二輪への転向も可能であろうが、ホンダが大量生産体制を整えた1950年代後半以降ではその展開は困難であろう。車種の選択は市場の大きさを考慮した場合の経営資源の選択と集中の問

題である。貨物用途の三輪自動車は日本で独自に発展を遂げた車種でありそれ故に輸入車種との競合はほぼなかったと言える。しかしその反面で海外には大きなマーケットが存在しなかったことも意味している。アジア市場は有望な三輪自動車のマーケットではあったが、当時中国への輸出は日中貿易協定の停滞で先行きが見えず、また東南アジアの不安定な情勢も輸出を困難にさせた。なによりも欧米先進国の四輪車市場と発展途上アジア地域の三輪車市場ではその市場規模が違った。拡大する国内市場におけるシェアの獲得と国際化への対応としては四輪車と二輪車の選択が必然であったともいえる。

## 5 おわりに

本稿では主として戦後の三輪自動車産業の急成長と急激な縮小を、自動車産業を取り巻く環境の変化とその対応過程に見られた汎用性の変化に視点をおいて分析を試みた。稿を閉じるにあたり、若干のまとめと補足を述べておきたい。

三輪自動車は二輪車に一輪車輪を加えることで輸送手段としての汎用性を獲得した。しかし、走行性に特化した四輪自動車には対抗できず、一輪車輪が加わったことで二輪車の持つ機動性を失ってしまった。戦前、そして戦後間もない頃には三輪自動車の持つ汎用性が支持されたが、購入可能な車種が多様化すれば使用目的に即したものが選択され、次第に三輪自動車の汎用性は優位性を喪失していく。加えて諸条件が変化し、時代に即した汎用性の基準が変化すれば、また同様に優位性を失う。高速化・大量輸送・そして乗用対応が標準となった場合の汎用性は四輪自動車にあり、個人向け実用車の標準は二輪車である。自動車に求める標準機能のシフトと、バラエティを増した四輪車と個人用途に徹した二輪車に扶まれて、三輪自動車はその優位性を喪失しその領域を奪われていったのである。

この稿では貨物用途としての自動車を考察の対象としてきた。乗用としての三輪自動車は少数であることもその理由であるが、乗用として考えた場合には同一車種の中でも嗜好性がその需要に大きく影響するからである。汎用性を嗜好の一種として捉えることもできるが、一般的に嗜好性とは特化であり、汎用性とは相容れないベクトルである。それぞれの車種で考察するべきであろう。例えば二輪車の場合、パイ自体が縮小していることもあるが、大型免許の取得が以前より容易になった現在では、小型と大型への二極化が進んでいる。

最後に、自動車産業における三輪自動車の評価について考えてみたい。本格的なモータリゼーションへの移行期にみられる輸送手段であり、企業にとっては四輪車生産へのステップであるとの評価は的を射ているとしても、今日の東南アジアや南アジアでの三輪タクシーの活況を見れば、傍系と表現するにはその役割はなお大きいともいえる。低価格・小旋回性・登坂力などが求められる標準性能だとすれば、三輪自動車はなお広く社会に受容されていくであろう。その意味では市場開拓の余地は他地域も含めて十分に残されている。それでも取

り巻く環境の変化に伴って二輪から三輪、そして四輪へと自動車需要シフトの連続した流れがあるとするならば、特殊な用途である点を差し引いても、やがてタイヤインドの三輪タクシーもその姿を消し、四輪トラックや四輪乗用車にシフトする可能性も高い。2009年3月、インドのタタ・モーターズが11万ルピー（約21万円）の低価格小型四輪乗用車ナノ（623cc、35馬力）を発表した。マルチスズキの対抗車マルチ800の約半分の値段である。日本の高度経済成長期に出現したスバル360のように大衆車として受け入れられ、インドのモーターリゼーションの幕を開ける存在となるのか、注目されている。

#### 注

- 1) 諸説あるが、ここでは小型自動車新聞社（1958）68ページに従った。
- 2) ヤマータ（中島商会）、ウェルビー（ウェルビー商会）、HMC（兵庫モータース）、サクセス（大沢商会）、イワサキ（岩崎商会）、SSD（宍戸製作所）、アラビア（西浦製作所）、ブラックバード（山下自動三輪車製作所）、グローリー（九十商会）、ハーレー・ダビットソン（ハーレー・ダビットソンモーターサイクル商会）、インディアン（二葉商会）、KRS（山成商会）、レビス（小川サイクル商会）、MSA（モーター商会）、ニューエラー（日本自動車）、ミズノ（水野鉄工所）、チャイアント（ナカノモーター）、ダイハツ（発動機製造）など。東洋工業（1972）49ページ参照、加筆。
- 3) 1926年時の適用範囲は3.5馬力（350cc）以内、最高速度25.6km、最大積載量225kgなど。1930年には最大排気量が4サイクル（500cc）、2サイクル（250cc）に、1933年（昭和8年）には4サイクル（750cc）、2サイクル（500cc）に拡大され、操縦者以外の乗員が認められた。
- 4) 自動車製造事業法は、邦人系企業で気筒容積750cc以上の自動車を年間3,000台（部分品なら3,000台分）以上の製造業者を許可会社として指定、その企業に対してはその設備機械類および必要部分品の輸入税免除、所得税と営業収益税の五年間免除等の特典を与えたものである。あわせて輸入制限と外資系企業の生産制限も盛り込まれたことからわかるように当時ノックダウン製造を行っていたフォードやGMなどの外資排除が目的の一つである。トヨタ、日産、ゼーゼル自動車も指定を受けた。
- 5) マツダは戦前、計1,011台輸出している。前掲東洋工業（1972）87ページ。
- 6) たとえば東洋工業では昭和12年末より「三八式歩兵銃」、「九二式騎兵銃」の部品製作を開始、翌13年には軍需工業動員法に基づいて工場指定を受け軍部の管理下に。1940年より「九九式歩兵銃」の生産を開始、1944年下期には11万挺を生産。同期製品生産額の52.9%を占めている。終戦まで累計58万挺超の同小銃を生産。前掲東洋工業（1972）121ページ。
- 7) 詳しくは前掲東洋工業（1972）207ページ。
- 8) トヨタ自動車（1987）、日産自動車（1983）、東洋工業（1972）、ダイハツ工業（1967）各社史参照。
- 9) トヨタは挙母工場ではトラックおよびその部品、刈谷南工場が電装品、刈谷北工場が自動車部品の製造および自動車の再生修理、中川工場がラジエーター、ほうろう鉄器、印刷機、農機具、ナベ、カマといった調理器具の製造並びに自動車の再生修理となっている。東洋工業では三輪自

動車、さく岩機、工具類、自転車の生産許可を受けている。ダイハツも東洋工業とほぼ同じ時期に三輪トラックの製造を再開している。

- 10) 小型自動車新聞社（1958）22ページによれば、ダイハツ750標準車の市販価格は、2,150円（1943年4月）、4,700円（1945年11月）、23,400円（1946年11月）、71,721円（1947年11月）、130,388円（1948年11月）、160,000円（1949年12月）となっている。この間にも価格改定は幾度も行われており、戦後の価格改定は8回に及ぶ。統制撤廃以降の価格は、205,000円（1950年12月）、295,000円（1951年12月）、330,000円（1952年12月）、340,000円（1953年12月）と推移した。販売価格は統制下でも上昇しているが、それでもコスト増を吸収できる水準ではなかった。
- 11) 日本造機、不二越、汽車製造はまもなく生産停止、競争の激しさを物語っている。
- 12) トヨタの労働争議についてはトヨタ自動車（1987）216-234ページを参照。
- 13) 日本自動車工業会（1988）91ページ。
- 14) 前掲トヨタ自動車（1987）247ページ。
- 15) 前掲東洋工業（1972）223ページ。
- 16) 1954年には既に小型四輪部門に追い越されその差を拡大されている。その後の逆転の兆候はここにも見て取れる。
- 17) 詳しくは通商産業省（1990）『通商産業政策史』第6巻551ページを参照。
- 18) 詳しくは日本自動車工業会編（1988）87ページを参照。
- 19) 実際には講和条約への署名を拒否したソ連との国交回復と国連加盟が残されていた。1956年10月にソ連と戦争終結と国交回復に関する共同宣言に署名（12月11日発効）、12月18日に国連に加盟し、名実ともに国際社会への復帰を果たした。
- 20) 1963年2月にGATT 11条国へ移行、翌年4月1日にはIMF 8条国へ移行、続いて4月28日にはOECDへの加盟を果たした。
- 21) 物品税の引き下げを追っていくと、1945年9月、乗用自動車（普通乗用車）の税率が120%から100%に。1950年1月には、普通乗用車の税率を30%、小型乗用車・三輪乗用車・二輪自動車の税率を20%に引き下げた。翌1951年1月には三輪乗用車と二輪自動車の税率を20%から10%に、1953年6月には三輪乗用車・二輪自動車の税率を5%に、1955年8月90cc以下の原動機付自転車の物品税免除、1962年には高級乗用車（排気量3000cc以上）50%から40%に、小型乗用車15%（65年3月まで）等となっている。
- 22) 値下げ競争が激しかったが、1955年1月当時の東京店頭渡し価格はトヨベット・クラウン（1,014,860円）、オースチン1,170,000円、ヒルマン1,000,000円、ダットサン823,500円、ダットサンは860ccで車格は一回り小さい。櫻井（2005）597ページ。
- 23) 東洋工業（1972）178ページによれば、三井精機：資本金1億円、三菱重工業水島機器：資本金10億、愛知企業：資本金3,000万円、明和興業：資本金6,000万円、汽車製造：資本金1億2,000万円、日新工業：資本金500万円となっている。1947年同時期の東洋工業の資本金は6,000万円（増資前は3,000万円）、ダイハツは7,000万円（増資前は1,500万円）であった。
- 24) 1947年3月の改正では小型三輪車の排気量を1000cc（4サイクル）未満、全長3.2m、車幅1.4m、車高1.8m以下に車格が拡大された。12月の改正では小型車の排気量上限は四輪、三輪、二輪で一律1500ccとなった。また、小型車の車格も上限が全長4.3m、車幅1.7m、車高2.0mとなった。車格に関しては三輪車はその限りではなかったため、以降全長の長い三輪トラックが出現

する契機となった。なお、この改正より免許には試験が課された。

- 25) 前掲東洋工業（1972）227ページ参照。
- 26) 大型化する小型三輪車の事故の多発と小型四輪車との均衡から1955年9月22日の運輸省通達によって、小型三輪車の車格が、全長6090mm、幅1930mm、高さ2000mm、最大積載量2トンに制限された。
- 27) 車格がほぼ同じ軽四輪トラック B360 の最小回転半径4.1mに対し、軽三輪トラック K360 は3.3mである。
- 28) 前掲トヨタ自動車（1987）298ページ参照。

### 参 考 文 献

- 運輸経済研究センター編（1979）『近代日本輸送史——論考・年表・統計——』成山道書店
- 奥村宏・星川順一・松井和夫（1965）『現代の産業 自動車工業』東洋経済新報社
- 片山三男（2003）「日本二輪車産業の現況と歴史的概観」『国民経済雑誌』第188巻第6号、神戸大学経済経営学会
- 片山三男（2005）「明治・大正・昭和初期の道路交通史」『国民経済雑誌』第192巻第3号、神戸大学経済経営学会
- 桂木洋二（2006）『小型・軽トラック年代記』グランプリ出版
- 神田文人（1989）『昭和の歴史⑧ 占領と民主主義』小学館
- 小型自動車新聞社（1958）『躍進する小型自動車業界のあゆみ』小型自動車新聞社
- 小型自動車発達史編纂委員会編（1968）『小型自動車発達史（1）』日本自動車工業会
- 国立国会図書館調査立法考査局（1978）『わが国自動車工業の史的展開』
- 小関和夫（2002）『カタログで知る国産三輪自動車の記録』三樹書房
- 小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎編（1984）『日本の産業政策』東京大学出版会
- 齊藤俊彦（1997）『くるまたちの社会史』中央公論社
- 櫻井清（2005）『日本自動車産業の発展——上巻』白桃書房
- 佐々木烈（2004）『日本自動車史』三樹書房
- 佐野裕二（1987）『自転車の文化史』中央公論社
- 自動車工業振興会（1973）『自動車史料シリーズ（1）日本自動車工業史座談会記録集』自動車工業振興会
- 四宮正親（1998）『日本の自動車産業——企業活動と競争力：1918～70——』日本経済評論社
- ダイハツ工業株式会社（1967）『六十年史』ダイハツ工業株式会社
- 通商産業省（1990）『通商産業政策史』通商産業省
- 常見耕平（1997）「小型三輪自動車産業の競争」『多摩大学研究紀要 経営・情報研究』No. 1
- 遠山茂樹・今井清一・藤原彰（1959）『昭和史〔新版〕』岩波書店
- 東洋工業株式会社50年史編纂委員会（1972）『東洋工業50年史』東洋工業株式会社
- 道路交通問題研究会編（2002）『道路交通政策史概観 資料編・論述編』プロコムジャパン
- 富塚清（2001）『日本のオートバイの歴史』三樹書房
- トヨタ自動車株式会社（1987）『創造限りなく トヨタ自動車50年史』トヨタ自動車株式会社

- 中沖満・GP企画センター（2005）『国産トラックの歴史』グランプリ出版
- 中村隆英（1986）『昭和経済史』岩波書店
- 日産自動車株式会社（1983）『21世紀への道 日産自動車50年史』日産自動車株式会社
- 日本自動車工業会編（1967）『日本自動車工業史稿（2）』自動車工業会
- 日本自動車工業会『自動車統計年報』各年版
- 日本自動車会議所（1967）『日本自動車総合年表』日本自動車会議所
- 日本自動車工業会編（1988）『日本自動車産業史』日本自動車工業会
- 日本自動車工業会編（1995）『モーターサイクルの日本史』山海堂
- 呂寅満（1999）「戦間期日本における「小型車」工業の形成と展開」『社会経済史学』65-3
- GP企画センター編（2006）『日本自動車史年表』グランプリ出版