

日本で自動車はどう乗られたのか

小林 英夫[†]

History of Japan Automobile Driving in Japan

Hideo Kobayashi

This paper introduce the history of Japans Automobile Driving before WWII. What kind of person were driving first in Japan and what kind of car they were driving and What kind of trouble happened? Using the newspaper and Magazine, I would like to pick up famous person such as Shigenobu Okuma, Eiichi Shibusawa, and introduce their behaviour.

はじめに

明治期から始まった日本自動車乗物史は、いかなる形で展開されたのであろうか。本稿は、その自動車普及の戦前史をたどることにある。この点で、先駆的業績を残しているのは佐々木烈らである。彼は、新聞や雑誌、さらにはヒヤリングを通して情報を集め、それを基に多くの明治・大正・昭和期自動車乗物伝を書き記している（代表的著作として、ここでは佐々木烈『車社会その先駆者たち』総合出版センター1988年、同『日本自動車史』I, II 三樹書房 2009年など参照）。しかし、その自動車乗物伝は、あくまで乗物物語で、明治以降の日本の社会経済文化史のなかに位置づけられているわけではない点が惜しまれる。本稿は、社会経済文化史の視点から日本自動車乗物史を描こうというものである。

I. 1890-1910年代の自動車概況

1. 鉄道時代の到来

1860年代以降の明治日本の陸上輸送機関を代表するものは、鉄道であった。このほかの運輸手段としては、人力車、馬車、路面電車などが挙げられようが、少なくとも当時は自動車は利用者数は少なく、少数派で、輸送手段の主役となるのは鉄道だった。明治以降の鉄道の動きをごく簡単に見ても、1872年の新橋・横浜間の鉄道開通を手始めに官私鉄交えて鉄道路線が延長されたが、1889年には官設で東海道線が開通し、1891年には上野・青森間が全通、鉄道網が全国に広がるなかで1892年には「鉄道敷設法」が公布され、鉄道国有化がすすめられた。

これと並行して東京では1882年から馬車鉄道が営業を開始し、東京内に馬車路線が開設され、それが急速に地方都市にも拡大した。ところが、1898年には名古屋、1903年には大阪に電車が登場し、同年には東京の馬車鉄道も電車へと代わった。都市近郊の交通手段も1899年東京と横浜を結ぶ京浜電気鉄道が操業を開始し、1905年には阪神電気鉄道が開通した（有沢広巳監修『日本産業百年史』上 日経新書 229-232頁）。つまりは、馬車、人力車と共に新しい交通運輸手段として鉄道が交通

[†] 早稲田大学名誉教授 Professor Emeritus of Waseda University

の主流となり始めたのである。

2. 自動車事始め

明治の車愛好家たち

この時期、主力が鉄道だったとはいえ、次代の交通手段として自動車もその姿を現し始める。では、日本で最初の自動車愛好者は誰で、いつからそれを使用したのか。佐々木烈は、清水勲『明治漫画館』（日本図書センター 2013年）の研究を引用しつつ1898年にフランス人技師デブネが日本に持ち込んだ1897年度型バナール・ルパソールが日本で走った最初の自動車だという。その根拠は、風刺画家として名高いジョルジュ・ピゴアの絵のなかにその走りの場面とそれを見守る日本人たちの画面が登場するというのである（佐々木烈『日本自動車史』2009年11頁、同『車社会その先駆者たち』1988年19-23頁）。

しかし、自動車が便利な交通手段として認識され始めるのに時間はかからなかった。すでに「東京日日」1903年5月31日（以下、特にことわらぬ限り新聞記事は『明治ニュース事典』、『大正ニュース事典』からの引用に依る）は、「欧米は馬車から今や自動車時代に」と題する記事を掲げ、大英帝国の首都ロンドンでは、馬車に代わって自動車の時代が到来し始めたと報じていたが、日本でも1906年頃になると各地で乗合自動車の出願計画が提出されていった。「東京朝日」1906年11月28日によれば、大阪、奈良、静岡、丸亀ではすでに営業を開始、これ以外に出願計画中のものは20余箇所に及ぶというから雨後の竹の子のように全国で乗合自動車会社の設立が始まったといえよう。

そして、その後は、おもに欧米からの輸入自動車を愛好する富裕者たちが日本の車社会の先陣を切り開くこととなる。そのメンバーというのは皇族や財閥のリーダーや政治家たちだった。皇族の筆頭是有栖川威仁親王だった。彼は皇族出身の海軍軍人で、海軍大将であったが、日清・日露両戦争ともに実戦にはほとんど参加せず、国内外での皇室外交に重点をおいた活動を行ってきた。その彼の趣味は、自動車でのドライブだった。おそらく日清戦前の1881年から3年半イギリスのグリニッジ海軍大学校に留学しているので、その時に車社会に馴染みを持ったのではないかと推測される。

彼を中心にして、同好の士が集まり、車サークルが出来上がっていった。その中には、第一生命創設者の矢野恒太、大倉財閥の大倉喜七郎、三井財閥の中上川彦次郎らがいた。ときおり彼らは集まって、車の隊列を作り、東京の郊外に繰り出してピクニックを楽しんだ。1908年8月初旬には、午前8時に有栖川宮を先頭に日比谷公園霞門外に車で集合、新聞記者を同伴し11台の車列を連ねて溜池通りから四谷、新宿、そしてそこから甲州街道沿いに立川に至り、そこで饗宴を楽しんだのち帰路についていた（「時事」1908年8月2日）。

当時は輸入車が大半だった。1901年には横浜のロコモビル社の代理店を通じて「モーター商会」なる商社が蒸気自動車オリエント号の輸入を行っており、これを機会に多くの輸入業者が海外自動車の輸入を開始したが、それらの大半は途中で企業閉鎖の憂き目を見ている。また、1902年には吉田真太郎経営の双輪商会がアメリカからガソリンエンジンを購入し乗用車の組み立てを行っている。その後山羽虎夫なる人物は1904年「蒸気式バス」を作り上げたという（『日本自動車史』I, II 三樹書房2009年）。また吉田真太郎は東京自動車製作所を経営し、技師の内山駒之助をして1907年に蒸気ではなくガソリンで走る車を作り上げた。これはガタガタ走るの「タクリー1号」と称され、10台は

どつくられた。このうちの1台は前述した有栖川宮威仁親王に届けられた。もう一社に快進社という会社があるが、それは後述するとして、当時東京自動車製作所という会社が1909年に設立されるが、この会社は乗用車やバスを生産したり修理したりしたが、大正期には消えている。

劣悪だった道路事情

ドライブを楽しむといっても当時は、道路状況が極端に悪く、事故も多発化していた。中世から近世の日本の交通史をひもといて、他国と異なる最大の特徴は車の歴史がないということである。これに対しては平安時代に牛車に乗った貴族が登場するのではないかと指摘する識者もいないわけではないが、それはあくまで京の都大路での話であって、当時の牛車はごく限定された地域でのごく限られた高貴な貴族の乗り物だったにすぎない。

平安から江戸時代まで東海道も中山道も主要な交通手段は馬か牛の背で、駕籠は最も一般的な交通手段だった。したがって、道路といっても、当時の道はごく狭い非舗装道路で、車が行き来できるものではなかった。したがって、道路は狭いだけでなく、雨が降れば泥濘で歩行困難となり、車の使用に耐えうる状況ではなかったし、道路整備といっても小石やごみを片付けるというのが主な作業であった。

前述したように、明治時代になって鉄道が引かれ、鉄道馬車が東京で開業し駕籠や牛馬に代わって馬車や牛車、蒸気機関車が登場するのが明治以降の特徴だということは間違いないが、車社会の到来にふさわしい一定の幅と舗装された道路は、馬車輸送が発達し、馬車用の道路が整備されていた欧州とは異なり、日本の場合には明治時期でも至って貧弱であった。

押屋

道路状況が貧弱ただけではない。車自体も今日のような高い品質の安全保安部品を装備した車ではなく、何時故障してもおかしくない、信頼性に欠けるものだった。だから、不慮の事故で動かなくなることが日常的に発生したのである。そうした事故に備え、車の後ろに絶えず人力車が随伴していざというときには人力車への乗り換えができるように準備して走行していたという笑えぬ笑い話が発生したのである。さらには、走行中に急な坂が現れて、馬力不足で上がれないときは、後押しが待機していて、そんな事態が起こればさっそく駆けつけるといったことが生まれたという（佐々木烈『車社会その先駆者たち』総合出版センター 1988年）。急な坂道にはそうした押屋が路端にたむろしていて、車がエンコすれば、ソレと駆けつけ押し上げて手間賃を稼ぐということが道路筋では一般的に見られたという。

欧州車が輸入車の主力だった

日本への車の輸入先で見ると、1909年に保有されていた46台の製造国の内訳をみれば、フランス18台、イギリス12台、アメリカ4台、イタリア、ドイツが各2台で、日本製が8台であった（『国民新聞』1909年1月3日）。

欧州勢が日本の自動車輸入先のトップを占めるのは故なきことではない。そもそも自動車はヨーロッパで誕生した。欧州には馬車製造の伝統と都市を中心に発達した舗装道路網の存在、自転車の普及などの歴史的背景があった。しかし、より直接的な要因は、欧州では、蒸気機関よりも軽量・小型のガソリン・エンジンの試作やギヤによる変速装置などを用いた駆動装置の研究が早くから行われていたことだった（下川浩一『世界の自動車産業の興亡』講談社 1992年）。

表1 自動車工業成立期の生産台数

(台)

年	ドイツ	イギリス	フランス	イタリア	アメリカ
1900	—	—	4,800	—	4,192
1901	884	—	7,600	300	7,000
1902	—	—	11,000	350	9,000
1903	1,450	—	14,100	1,308	11,235
1904	—	—	16,900	3,080	22,830
1905	—	4,000	20,500	—	25,000
1906	5,218	—	24,400	—	34,000
1907	5,151	11,700	25,200	—	44,000
1908	5,547	10,500	25,000	—	65,000
1909	9,444	11,000	34,000	—	127,287
1910	14,049	14,000	38,000	—	187,000
1911	18,018	19,000	40,000	5,280	210,000
1912	24,313	23,200	41,000	6,700	378,000
1913	21,921	34,000	45,000	6,800	485,000

(出所) ドイツ、イギリス、フランス、アメリカについては大島隆雄『ドイツ自動車工業成立史』創土社2000年より作成。イタリアについては日本自動車工業会『イタリア自動車工業概史』1963年により補った。

また、欧州には中世以来の手工業ギルド的伝統が根強く、その熟練技能が初期の手作りともいえる自動車製造にも受け継がれた。今日でも欧州では、ロールスロイスをはじめジャガー、ボルボのような高級セダンやポルシェ、ランボルギーニのような高級スポーツカーをつくる企業が存在している。馬車が貴族や富裕階級の乗り物だった時代の意識の名残もあるが、手工業的伝統がなお生き続けているとも言える。

しかし職人的熟練技能が尊重され、自動車部品が手づくりされている状況では、部品の規格化や標準化が進みにくいし、専用加工機械の発達も遅れることとなる。表1に見るように欧州が世界で最初に自動車を開発し、大きな潜在需要を含めて産業として発展させていける可能性を持ちながら、大量生産方式を生み出したアメリカに1908年には追いつかれていった主な原因はそこにあった。

欧州諸国の中でもフランスは最初に商業ベースで自動車を製造した国であった。1889年に設立された工作機械メーカーのパナール・ルバツソール社はダイムラーのエンジンの製造販売権を取得して1891年に自動車生産を開始した。この同じ年にプジョーが、また1898年にはルノーが生産を開始した。

フランスにはナポレオンが建設した軍事道路網という自動車発展の基礎があった。また、サイクリングの普及で自転車需要が増え、そこで蓄積された技術と熟練労働が自動車製作に応用できた。このためにフランスでは1903年まで世界一の自動車生産国の位置を保ち得たのである。明治期の日本の車所有者のなかでフランスからの輸入が多かった所以である。

3. 車を愛用した明治の有名人物

では、初期の車社会を担った元祖自動車愛好家はだれなのか。以下、明治の車愛好家を見ておくこ

としよう。ここで取り上げるのは大隈重信、渋沢栄一、根津嘉一郎、田健次郎といった明治政財界を代表する政財界の面々である。1909年時点で東京で自動車を所有している者は、有栖川宮2台、大隈重信、渋沢栄一、大倉、古河、日比谷などの実業家が各1台ずつで都合15台、商店では三越、亀屋などで3台、外国人ではレフロイ氏その他都合8台、陸軍省2台、新聞社2台、会社では帝国運輸自動車13台、大日本麦酒1台で、この中には廃車10台、売物が5台（『国民新聞』1909年1月3日）とあるから、現役で活動しているのは38台に過ぎなかった（国別と所有者別で数値が違わないのは原資料の記述がそうになっているためである）。

車を愛した大隈重信

早稲田大学総長だった大隈重信は車愛好者の一人だった。実は、彼が愛した車はフランスのホチキス社製の車だった。購入は明治30年ころ（1897年）だったという（『大隈公85年史』第5巻738頁）。しかし「読売新聞」の1906年12月8日の朝刊に次のような記事が見られる。「大隈伯は今回七千五百円の自動車を買い入れて全く馬車を廃止した」と報じている。これは先のホチキス社製と比較すると次世代車だったと思われる。大隈は、林平太郎なる彼専用の運転手を雇い入れて運転を彼に任せたとする。林は四国の土佐女子高等師範学校の教師だったが、欧州の貿易商のエベンハイムから運転技術を習ったこともあり、自動車修理にも習熟していた腕を見込まれて大隈の自動車運転手となったのである（佐々木烈『車社会その先駆者たち』総合出版センター1988年42頁）。林運転手は厚遇されていたようで、車を車庫にしまい、要件が済むと、別室に呼ばれ二の膳付きでお銚子が一本出て、お代わり自由で飲み放題だったという（同上書43頁）。しかし、この車は中古車だったので、その後キャデラック19号に乗り換えたという。大隈がなぜ自動車好きであったか、その理由は、定かではない。ただ、大隈は、これからは「爆発瓦斯の時代」（『グラフィック』第三巻第六号）、つまりはガソリン、石油の時代だという感覚は強く持っていた。しかし彼の車好きは、もう少し別のことに起因していたかもしれない。

足を切断した大隈重信

なぜ、かくも大隈が車を愛好し、馬車や馬を嫌ったかは定かではないと記述した。先に述べたように、これからの将来は馬や馬車の時代ではなく、「爆発瓦斯の時代」（同上）だという見通しがあったことは事実だろうが、彼をして熱狂的な車狂にしたのは単なる「ハイカラ好き」からだけではあるまい。むしろ大隈の肉体的問題に起因することが大きかったのではないか。早稲田大学創立者である大隈の政治経歴に関してここで細かく述べる必要はないと思うが、彼は第一次伊藤博文内閣では、不平等条約改定の使命を帯びて1888年2月井上馨に代わって外務大臣の地位に就いた。同年4月には伊藤博文から黒田清隆に総理は変わるが、大隈は外務大臣として留任した。しかし、彼は1889年10月外国人判事導入問題で玄洋社の来島恒喜から爆弾を投げられて負傷し、これがもとで右脚を切断した。こうした肉体的欠陥からくる足の不自由さ、また足の切断からくる乗馬の難しさが彼をして自動車愛好者にしたのではないかと思われる。

そして渋沢栄一

実は渋沢栄一も車愛好家の一人だった。彼が立ち上げた会社の数は178社にのぼる（島田昌和『渋沢栄一』岩波新書、2011年、57頁。詳しくは同『渋沢栄一の企業者活動の研究』日本経済評論社、2007年参照）。次々と会社を設立し、その運営のために寸暇を惜しんで活動せねばならなかった渋沢

としてみれば、多忙な一日のスケジュールをこなすのに便利な手段として車を使ったとしても不思議はない（前掲『渋沢栄一』84-86頁）。『渋沢栄一資料』によれば、渋沢は、大蔵省の役人の時代から馬車を愛好していたという（別巻 684頁）。渋沢が大蔵省の役人だったのは1869年2月から1873年5月までだから、かなり早い時期から馬車を使っていたということになる。むろん、当時最も一般的な乗り物だった人力車も愛用した。そして、忙しいスケジュールをこなすために1907年ころから自動車を利用し始めたというのである。車体はウーズレーからデムラー、ハドソン、ウズラー、リンカーンになったという（同巻 685頁）。欧米の輸入車をいろいろ買い変えて使っていたということになる。当時は、車が普及しておらず、また道路状況も良くなかったことから、ずいぶんと事故が多かったようである。たとえば、明治41年（1908年）10月、この日に大磯に伊藤博文を訪問した帰りに彼は、交通事故で負傷したという（第29巻635-637頁）。また、明治45年（1912年）7月2日には、愛車を駆って移動していたところ駿河台下において乗用車事故で顔面に軽傷を負った、とある。いわく「夜9時半頃飛鳥山男爵高田商会招宴より御帰途、小川町東明館付近にて、殊に雨中なり、自動車転覆、為に御怪我、右の眼の上方瘤出来御手当成候、午後2時御帰館相成候」（57巻869-870頁）。当時は車の何たるかがわからず、危険を感じてクモの巣を散らすように逃げ惑って、かえって車にひかれるケースも多々見られたというから、歩行者のマナーにも問題があったのだろうと思われるが、ともかく事故が多発化したという。しかし、自動車の便利さは遠距離に出かける場合には決定的だったという。

多発した交通事故

したがって、事故は頻繁に起きていたようだ。どんな事故が多いのかと、紐解いたところ、比較的多いのが馬車との接触事故、車に驚いて馬が暴走したことに伴う事故などが頻発していることがわかる。したがって、損害賠償も相当厳しいものがあつたといわれる。自動車と馬車は、新旧両時代の運輸手段を代表していたわけで、両者の競争は、勢いその対立を激化させた。特に乗合バスの営業は、馬車との競合関係を厳しくしたわけで、馬車側が乗合自動車の営業にストップをかける場合が少なかつた。例えば、1903年に計画された長野県の塩尻・飯田間の乗合自動車会社設立に関しては、競合する馬車業者との競争で車両購入代金、ガソリン代金、運転手、整備師の人件費を勘案すると採算が合わず、営業を断念するに至つたという（佐々木烈『日本自動車史』I 178頁）。日本全土で似たような状況が生まれてきた。乗合自動車一般化するのには1923年の関東大震災以降の東京においてであった。

事故は減らないどころか増加を続ける。「東京朝日新聞」を繰ってみても1919年8月から翌20年7月までの1年間に9件の交通事故が新聞に報じられている。見出しを紹介すると以下の通りである。「自動車電車正面衝突 乗客3人重軽傷を負う」（1919年8月27日）、「2重橋前の惨事 自動車転覆して粉碎 商事会社の重役、技手長其他5名の負傷者を出し◇自動車助手惨死す」（同上紙1919年9月20日）、「自動車衝突頻々 昨夜麴町で電車歯科医学生3名負傷す」（1919年10月25日）、「尾張町でも衝突椿事 電車と自動車3名負傷」（同上）、「大手門の椿事 自動車柳の樹に衝突して4名負傷す 2名は人事不省に陥る」（1919年11月15日）「椿事頻なる大手濠に昨夜も自動車墜落 飯田日賀監査役の負傷 騒ぎの最中危うかりし一台」（1919年11月19日）「自動車の正面衝突 昨夜神田の末広町にて」（1919年11月22日）、「鉄道院の自動車 4名を傷く」（1920年1月6日）

「市電と市街自動車の衝突椿事 浅草南元町の街路にて電車破壊重軽傷者十名 ◇女車掌は後頭部裂傷」(1920年3月28日)。自家用車で事故を起こしたというのは少なく、多くは貸自動車を駆って社用に出かけて事故にあったというケースが大半である。また、事故の原因として2重橋前の惨事が典型だが、交通人がルールを守らず、彼らを避けようとして車の運転を誤り事故を起こすというのが、非常に多かった。自動車数に比して事故数が非常に高く、かつ死亡者数は異様に高いことがわかる。そんなこともあってか、東京海上火災保険が、1914年から自動車保険を実施し、輸送中の事故や火災、盗難、運転中の衝突、被害者への損害賠償などを目的にしていた(佐々木烈II, 190-192頁)。

根津嘉一郎も

東武鉄道の経営者だった根津嘉一郎も自動車を活用した一人である。根津は、東武鉄道の社長であるが、同時にカプトビールの専務取締役であり、衆議院議員でもあった。多忙な日常業務をこなすために彼は自動車を愛好したというのである。彼自身車購入の理由を「贅沢のために買ったのではない。平生繁忙な要務を敏速に弁ぜんがため」(『グラフィック』第三巻第六号)だと述べていた。もっとも、彼は、車を愛用しつつも、道路が不完全なこと、通行人が往来の規則を守らないこと、例えば人道と車道が区分されているのにわざわざ車道を歩くものが多いこと、などを不満な点に挙げている。「幸いにも私の運転手は運転が巧妙なんで、昨年自動車を購入して以来、未だ嘗て通行人を微傷だに与えたことはないが、時々身は車上にありながらはらはら思うことがある」(同上書)。彼は、車を愛好しつつも、車の価格が高いこと、修繕費が高価なこと、さらに運転手の給与が高いことなどを不満の条件として挙げている。ちなみに彼の愛車のお値段は関税運賃など込みで8,500円だという(同上)。当時(1902年)上野動物園の入園料が大人4銭、子供2銭であった。現在の入園料は大人600円、子供200円である。つまりはこの基準でいえば、現在価格に換算すれば1億2,750万円から8,500万円の間だということになる。財界トップといえどもそうやすやすと手が出せる代物ではなかった。

4. 国産車を愛好した田健次郎

「明治45(1912)年7月11日 小雨断続 午後一時橋本増次郎氏、其の工場新造の自動車を運転し来り、試乗を請う。即ちこれに乗りて出勤す。快速穩易 Swift の名に負けず。四時これに乗りて帰る…。」(『田健次郎日記』2)

これは、田健次郎の日記の一節である。この日記が言わんとすることは以下の如し。今日午後1時橋本なる人物が自宅まで車で来て作りたての自動車スイフト号のテスト走行を依頼してきた。そこで田は、早速これに乗って勤め先に出かけた。スイフト号となずけたこの車は、その名の通りすいすいと走り快適であった。ために4時再びこのスイフト号を駆って帰宅した。

では、午後1時すぎに出勤し4時には帰宅できるというこの田健治郎なる人物はいかなる職業の男なのか。そして田の自宅はどこにあり、どこからどこまで走ったのか。しかもマイカーではないが、マイカーもどきの出勤スタイルは今ならそう珍しくはないが、この時〈明治45年 1912年〉そんな贅沢ができるという人物は何者か。そして、その田に車の試作品を届けたという橋本増次郎なる人物は、いったい何者なのか。そして、すいすい走ったというスイフト号なる乗用車はいったいどんな車なのか。

事始めの主役・田健次郎

まず、主役たりし田健治次郎なる人物は何者かを見ておこう。田健治郎伝記編纂会『田健治郎伝』(1932年 非売品)によりながら彼のプロフィールを見ておこう。

田なる人物は安政2(1855)年に丹波国氷上郡下小倉村字大部谷なるところに生まれ、1930年に76歳で亡くなっている。いまはともかく当時としては長寿の部類に入るのだろう。問題は、この間彼が何をしたかである。まずは履歴をたどる。1855年という、明治維新の前、「夜明け前」の生まれである。丹波の国は、その後京都府と兵庫県に分割されるが、彼が生まれた丹波国氷上郡下小倉村字大部谷は、現在の兵庫県丹波市になる。名家豪農としてその名は知られていたが、維新の混乱期を過ごした後1874年、彼20歳の時、意を決し郷土の先輩津田要、田辺輝実を頼り熊谷県(現在の埼玉、群馬両県を含む)の下級官吏となる。着任直後に県庁に内紛が発生、津田、田辺が辞任したのに伴い、田は田辺とともに愛知県に転ずる。そこで司法部門に変わり、1879年田25歳の時田辺が高知県少書記官に転ずるに伴い彼も高知県警部長として高知に赴く。その後1883年、当時日本随一の開港地だった横浜の治安を任せられる人物として田が指名を受け神奈川県警部長に任ぜられている。この神奈川県警部長時代に彼は、日本の歴史にかかわるかなり大きな仕事に関与している。それは金玉均問題である。金玉均は、李朝末期を代表する開化派の官僚である。彼は、当時清国の属国に近かった李朝を日本の力を利用して独立させようと図り、時の閔氏政権に対抗し1885年にクーデターを企画、実行するも失敗、日本に亡命し横浜の居留地に身を寄せていたのである。また、この金玉均を暗殺せんと閔氏政権は、刺客を放って金を追跡していた。神奈川県警部長だった田は、刺客を本国に強制送還すると同時に金玉均を小笠原群島の孤島の八丈島に追放している。これは当時の内務大臣の山県有朋の指示だった。田はその後埼玉県警部長となるが、これを最後に警察畑から後藤象二郎の強い勧めもあって逓信省へと移る。当時の逓信省というのは、郵政、鉄道、通信を管轄する官庁である。田は、そこで頭角を現し、たちまち逓信省郵務局長に昇進する。時に1893年、田39歳の時だった。日清戦争が勃発した1895年逓信局長として、情報、輸送面で活躍した。そして戦後に台湾が日本の領土となると、1895年にこの統治方針を協議決定する台湾事務局が設置された。総裁は伊藤博文、以下きら星のごとく連なる名士のなかに児玉源太郎、原敬らがあり、田もその一員に加わった。1898年第3次伊藤内閣時の逓信次官に就任するが、短命でこれを継いだ大隈内閣の時辞任して関西鉄道社長に転出する。その後、政友会の星亨の勧めもあって兵庫県第三選挙区から衆議院選挙に立候補して当選、二期務めた後、日露風雲急を告げるなかで、児玉源太郎陸軍中將の強い勧めもあって逓信次官に就任、京釜鉄道の建設や佐世保・遼東半島間の海底電線敷設、舞鶴鉄道の敷設を手がけて日露戦争に備えた。開戦後は、野戦鉄道提理部を新設し、戦場での鉄道建設に当たらしめた。いわば後方勤務ではあるが、日露戦争の勝利の影の立役者となったのである。そして1906年桂内閣は鉄道国有法案を国会に上程、可決させたが、その裏には田逓信次官の並々ならぬ努力があったといわれる。田はこれらの功績のより1906年52歳にして貴族院議員に任ぜられ、翌年男爵を授けられた。以降1916年に寺内内閣が発足し、逓信大臣として入閣するまでの間、田は貴族院議員として活動することとなる。先に紹介したスイフト号試乗の一件は、田が貴族院議員時代の話だったことが分かる。日記が書かれた1912年7月という田はちょうど貴族院衆議院両院協議会員だったというから、足しげく国会に通っていたものと想像される。だから午後1時に飛出しドライブがてら国会に行き、早々に仕事を済

まし帰宅したのだろう。貴族院議員であれば、乗用車はステータスシンボルとして最適だったに相違ない。いまの国会議事堂ができたのは1936年でそれ以前はのちの帝国ホテルとなるところが貴族院だったというから〈当時は華族会館、現在の帝国ホテルの場所に貴族院があった〉そこまでドライブしたのだろう。その後、田は1919年に原敬内閣発足とともに台湾総督に就任している。彼以前の台湾総督は、いずれも陸海軍の将官だったわけだから、彼は文官第1号の台湾総督ということになる。その後の彼の活躍は、それ自体としては興味深い多くの問題をもつが、本稿主題の自動車・部品問題と離れるので、ここで止めることとする。

事始めのわき役・橋本増治郎

では、田の日記の中に登場する橋本増治二郎なる人物はいったい何者なのか。下風憲治著・片山豊監修『ダットサン ダットサンの忘れえぬ7人』によれば、日産のダットサンを生んだ、いわば父が鮎川義介なら、その祖父にあたるのが橋本増治郎だということである。鮎川は日産創設者だから、これはわかりやすいたとえ話である。同書によれば、橋本は静岡の岡崎の産で、蔵前の東京工業高校（現、東京工業大学）機械科を首席で卒業、アメリカで自動車技術を学んだあと、1911年東京の広尾に小さな町工場を立ち上げた。その名が「快進社自動車工場」（以下、快進社と省略）で、その社長が橋本増治郎だったのである。この快進社だが、出資したのが、先の田健治郎と青山録郎、竹内明太郎だった。田、青山、竹内3人の頭文字をとったDAT（ダット）車が完成し、上野公園で開催された「東京大正博覧会」に出品されたのは1914年のことだった。田が試乗した車というのは、この会社が生産した車だったのである。出資者に先ず試乗を願った次第である（下風憲治著・片山豊監修『ダットサン ダットサンの忘れえぬ7人』（三樹書房 2010年））。

生産車概況

明治時代は、輸入車が中心で、国産車はごくごく珍しかった。したがって、上記の車愛好家もその大半は輸入外国車を使っていた。そうしたなかで例外的だったのが、田健次郎ということになる。彼は、国産車第一号といわれる「タクリー1号」を試乗したからである。しかし、この「タクリー1号」はわずか10台程度生産されただけで、輸入外国車との競争に敗れて消えていくことになる。当時の日本の産業技術力をもってしては欧米車に対抗できるだけの力はなかったのである。

桜井清『戦前の日米自動車摩擦』によれば、明治年間に生産された車両は43台にとどまったのに対して、完成車・シャーシーの輸入数は約600台を数えていた（163頁）。つまりは、国産車は、圧倒的な技術格差ゆえに、外国車との競争には勝てなかったのである。つまりは、国産車といっても、海外からエンジン部品を輸入し、日本で組み立てる、今でいうCKD生産か、せいぜい行ってもSKD生産レベルの技術しか当時の日本自動車産業は持ち合わせていなかったのである。

自動車倶楽部の結成

しかし輸入自動主体とはいえ、愛好家が集まってクラブが結成された。名称は日本自動車倶楽部で、設立は1910年12月のことだった。東京、神奈川の自動車愛好家を中心に作られたクラブで、自動車を共通の趣味に持つものの社交機関として自動車の普及、道路の整備などを活動目的に結成された。内外有名人をもって構成されるこのクラブの会長には大隈重信が、副会長には伊東巳代治、寺内正毅、後藤新平、渋沢栄一、尾崎行雄が、英、独、奥、和各大使、公使が選出された。事務局は帝国ホテル内に置かれることとなった。伊東巳代治は、初代総理となる伊藤博文を補佐して活躍、1885

年の第一次伊藤内閣の総理秘書官、1890年貴族院議員、1909年に伊藤が暗殺された後の1910年副会長に就任した時は枢密院にあって重きをなした。以下、寺内、後藤、渋沢、尾崎といった政財界のお歴々が顔をそろえていた。一大サロンであり、社交場だった。

第一次世界大戦（青島戦）と自動車

第一次世界大戦は、航空機や戦車、潜水艦など新兵器が次々と戦場に投入されたが、その中にトラックも含まれており、馬匹に代わって主要な輸送手段として威力を発揮し始めていた。第一次世界大戦が勃発したとき、日本は日英同盟に基づき、イギリス側に立ってドイツに参戦した。海軍の小部隊を地中海に派遣したほか、ドイツが所有していた南洋群島と中国の青島を攻撃し、ここを占領した。いずれも主戦場から離れたアジア太平洋地域のドイツ拠点の攻撃だから大したことはないかと踏んでいたのだろうが、ドイツ側は、日本の攻撃に対して要塞を構築し、航空機を準備してそれに備えたのである。日本側も火炮を集中して青島要塞を攻撃、これを砲火で打ち砕いた。1914年11月の最初の1週間で約6万発の砲弾を集中、ドイツ青島駐屯軍をして「我軍の威力に仰天」（「朝日新聞」1914年11月11日）させしめた。この重砲弾の運搬に貨物自動車、現在のトラックが威力を発揮したのである。

もっとも青島陥落の報を受けて各大臣が祝賀場に集まったが、最初に駆け付けたのは「自身自動車を駆った尾崎法相であった」（「朝日新聞」1914年11月8日）という。当日、馬車で駆けつけたものが多い中、尾崎行雄以外に海相の八代六郎が副官を伴って自動車で宮中に参内しているが、自ら車を運転してきたのは尾崎行雄だけだった。尾崎行雄とは、1858年生まれで慶応義塾大学中退後官吏、新聞記者を経て1890年の第一回衆議院選挙に当選以降25回の当選回数を持つ「憲政の神様」ともいわれた政治家である。彼の趣味の一つが自動車運転だった。

石川島造船所自動車製作所

第一次世界大戦の衝撃は大きかったが、特に新兵器の登場は注目を集めた。航空機や戦車、機関銃や毒ガス、潜水艦などの新兵器がそれに該当するが、輸送手段としての貨物車、つまりはトラックの登場もその一つであった。

当時日本で乗用車生産に乗り出したのは石川島自動車製作所だった。石川島自動車製作所は、さっそくウーズレー自動車との提携による自動車生産に乗り出した。結んだ契約は、図面及び製作販売権まで含めて約8万ポンド（約80万円）で、当時フィアットが提示した契約金100万円よりは廉価だったが、利益があるうがなかろうが10年賦毎年8000ポンド支払という厳しい面もあった。技師の石井信太郎ら一行は、1918年12月から8か月かけてウーズレー社で研修を受け、技術を習得して帰国した。1920年には石川島造船所の分工場として生産を開始した。そして1922年暮れに基幹部品は輸入し鋳物の一部は国産部品の供給を受けて乗用車を完成させた。苦心して試運転まで完了させて完成させた車の原価は1万数千円に達した。当時のウーズレー社の輸入車はこれよりはるかに廉価で、しかも性能は良かったという。したがって、「日本の現状ではまだ国産乗用車などに手を付けるべきではない、という結論に到達し、間もなくその製造は中止された」（いすゞ自動車株式会社『いすゞ自動車史』1957年26頁 なお、この項目の記述は、同書24-26頁による）のである。

軍用自動車補助法と自動車業界

しかし第一次世界大戦は、陸軍内で軍の近代化の動きを加速した。輸送部隊としての貨物車両の必要性である。1818年3月に法律第15号に基づき制定された軍用自動車補助法がそれである。この法

律は、貨物自動車もしくは貨物自動車へ改造することが可能な車両を生産、保有している者に対して補助金を支給し、戦時体制に入った場合には、それを徴用して軍用に供するというものであった。軍用自働車補助法は22条からなり、国産自働車の生産を促進するために生産者に対して補助金を交付するというもので、補助金受給対象車は2台提出せねばならなかった。そして1000キロの走行テストを合格するという厳しい審査を経たのちにその対象車に選抜された。1916年に東京瓦斯電気工業株式会社がこれに挑戦し、申請後1918年にTGE-A号が審査にパスした。多くの企業が参入を試みたが、その壁は厚く、参入の試みは失敗した。そこで政府は、1921年に軍用自動車保護法を改正してその基準を緩め一般自動車の普及をその政策の重点とし始めた。これに挑戦したのが石川島造船所自動車部だった。石川島造船所は、前述したようにイギリスのウズレー社からの特許を取得して1920年に生産に着手し24年に軍事自働車補助法の審査にパスした。かろうじてパスはしたが、綱渡りだった。というのは24年3月末が審査の締め切りだったが、審査対象の2台が完成したのが3月20日午前零時。代々木で定地検査を受けたあと関東北部の各地で7日間運行試験をやり最後は東京に戻り米大使館近くの江戸見坂の急こう配の登坂試験をパスして3月28日資格検定証書を下附された（いすゞ自動車株式会社『いすゞ自動車史』28-29頁）。緩和された条件下で、これらの2社に加えて快進社もダット号を生産し審査をパスした。このほか白揚社、オリエン特自動車製作所、実用自動車株式会社などが、それぞれ自動車業界に参入し、審査をパスして自動車生産を開始した。

II. 1920年代の日本自動車事情

都市化の進展

1920年代の日本は自動車普及の諸条件を具備し始めていた。1つは経済成長の進展である。第一次世界大戦を経て自動車を所有する富裕層が拡大したことが挙げられる。1910年代までごく限られた政界・財界トップや皇族・華族の独占物だった自動車が、1920年代に入るとそのすそ野を広げていったことである。後述する自動車保有台数の増加はそれを物語る。しかし、こうした個人所有の車両だけでなく、この時期になると安価で便利な乗合バスが普及を開始する。こうした乗合バスの利用者の拡大は、1920年代に急速に進んだ日本工業の進展と都市住民の拡大、彼等の通勤手段としての乗合バスの需要の拡大が預かって大きかった。さらには重量物輸送手段としてトラックが次第に使用され始めた。こうして自動車が、一部の富裕層の楽しみの具から産業用の運搬器具として重要性が増し始めたことがある。折から関東地方を襲った関東大震災は、改めて交通機関としてのバスの役割の重要性を人々に印象付けた。こうして、自動車は人々の足としての機能と役割を強め始めたのである。

アメリカからの自動車輸入

1920年代に入ると車数は一層増加する。1923年9月関東大震災が発生し、路面電車など東京の交通手段が破壊されたとき、時の東京市長だった後藤新平は、緊急の交通手段としてアメリカから商用車1000台を緊急輸入して、これを東京市民の臨時的な足として活用した。1924年1月初めの「朝日新聞」は、「市の自動車は三百台着いた この半ばからは運転 七台も程なく到着の見込」と題して、セールフレーター社が組立を担当し、組み立てた車両は、十二人乗りで、二路線、つまり巣鴨から白山、春日町、神保町、大手町から東京駅に行くコースと、渋谷から電車通りを日比谷から有楽町を経て東京駅までのコースを手始めに、大塚駅から呉服橋間、新宿から東京駅間に広げるとしていた（1924年

1月4日)。1920年代の新聞をめくっているの感想は、車が急速に普及してきているという感じである。例えば、この時期になると閣僚クラスの人物は、多くが乗用車を駆って官邸や閣僚宅へ乗り付けるといった写真が多く登場する（たとえば東京朝日新聞 1924年1月18日「けさの高橋総裁邸」など）。

鹵簿は自動車で

1924年1月26日に摂政裕仁親王と久邇宮良子女王との結婚式が行われた。その時は御召車として乗用車が使用された。この車の紹介が新聞記事に出てくるが、それによれば、「東宮殿下御婚儀当日のお召自動車はデムラー会社から一八日午後宮内省へ納入した、正面に菊花を付け、車体はため色塗りで、内部には玻璃の花瓶が一つ取り付けてあるほか何の装飾もなく、幅広のお腰かけの前には陪乗者の椅子が一つ置いてある、お儀式が済んでから東宮、良子女王御両殿下は此の自動車に召され入江侍従長御陪乗で赤坂離宮へ入られるのである、車は三十馬力で速力七十哩までは出せることになっている」（「東京朝日新聞」1924年1月19日）という。当時鹵簿に際して「自動車鹵簿に儀仗兵を付けるとは我が国では今回が全く初めてのこと」（同上紙 1924年1月3日）であった。1924年1月27日付の「東京朝日新聞」に載った「鹵簿宮城に入る（中央が御召自動車）」なる写真を見ると、ダムラー社製乗用車を騎馬の儀仗兵が取り囲むようにして行進しているさまが映し出されている。通常ならば、御召車は馬車なのであろうが、ここでは乗用車が使用されている。1910年代とは異なる1920年代の自動車の普及度の一端が象徴的に表れているといえよう。

さらにまた、ご成婚の儀式3日前には渋谷の久邇宮家から良子女王の調度品が赤坂離宮に運び込まれたが、その際には大型貨物自動車3台が運搬に使われたという（同上紙 1924年1月24日）。トラックが輸送機器として登場してきていることを物語る一コマである。

事故件数の増加

これと連動して、この時期から交通事故が増加する。大正期最後の1924年の数値を見てみると、車両数は2万587台で、事故数は1万589件、死亡数は342人、障害数は6,965件を数えている。それが、5年後の1929年には車両数は7万1,555台と約3.5倍に増加し、それと比例して事故数は3万525件と2.9倍に、死亡数も837人と2.4倍に、障害者数も2万1,673人と3.1倍に増加するのである。（佐々木烈『日本自動車史II 193頁 表2）。事故件数は、自動車が一番多く、次が電車事故

表2 事故件数推移

年度	車両数	事故数	死亡数	障害数
1924	20587	10589	342	6965
1925	26446	13268	325	8642
1926	35802	14026	394	10323
1927	46293	20673	459	14299
1928	60533	29236	617	19518
1929	71555	30525	837	21673
1930	88708	36273	853	25094
1931	97256	44133	937	29080
1932	100221	47049	1100	32272
1933	104932	41490	1233	29299

（出所）佐々木烈『日本自動車史』三樹書房，2009年 193ページ。

で、自転車・荷車事故が続いて、飛行機事故が最後で3件という数値が挙げられていた（「東京朝日新聞」1925年5月17日）。「交通事故で1年2千の死傷 自動車が一番多い」（同上）のである。なかでもアメリカから急遽輸入されて東京市内を走り始めた円太郎バスの事故が多かったという。たとえば、一例をあげれば、次のような記事だ。

いつものように円太郎バスが朝9時半ごろ麴町外櫻田町参謀本部下の堀端カーブを乗客12名を乗せて走行中、後ろから来た貨物自動車が全速力で追い越して前方に出ようとして円太郎の前部右側の車軸に衝突。円太郎はその衝撃を受けてバランスを崩して転倒、乗客4名が負傷したが、貨物自動車は逃走した。

これが「東京朝日新聞」1925年5月28日の記事であった。この時点で、読者は、この事故の犯人は逃走した貨物自動車の運転手だと考えたに相違ない。しかし、事実はさにあらずで、翌29日の新聞は次のように伝えていた。その後麴町署で逃走車を調査したところ京橋区築地に所有者を発見、早速調べたところ、追い越しは認めたものの、円太郎と衝突した事実は認めず、しかも警視庁から技師を派遣してこの貨物自動車を調べた結果、衝突した事実は確認できなかった。そこで再度円太郎の運転手を調べたところ、堀端の急カーブを曲がり切れず、ハンドル操作を誤って転倒事故を引き起こしたことが判明し、運転手は過失傷害罪で起訴されたという（同紙1925年5月29日）。「円太郎君を投飛ばして逃走 乱暴な貨物自動車 乗客4名重軽傷を負う」（「東京朝日新聞」1925年5月28日）という見出しは、一夜にして「円太郎の過失から 衝突した事実はない 昨日三宅坂下の珍事」（同紙1925年5月29日）と代わったのである。

GMとフォードの日本進出

こうした需要の広がりを踏まえ1925年3月にフォードが日本フォードを設立し、横浜区緑町に

表3 自動車生産・輸入動向

年	生産			国内組立		輸入車 (ジャシー含む)
	乗用車	トラック・バス	小型四輪	外車		
明治年間	43	—	—	—	—	約600
大正年間	約740	—	—	—	—	約18,400
昭2(1927)	302	—	302	—	約10,000	3,895
4(1929)	437	—	437	—	29,338	7,037
6(1931)	436	—	464	2	20,109	3,091
8(1933)	1,681	—	1,055	626	15,082	1,271
10(1935)	5,089	—	1,181	3,908	30,787	1,944
12(1937)	18,055	1,819	7,643	8,593	28,951	4,998
14(1939)	34,514	856	29,233	4,425	—	—
16(1941)	46,498	1,065	42,813	2,620	—	—
18(1943)	25,879	207	24,600	1,072	—	—
20(1945)	5,490	—	5,487	3	—	—

(注) 生産台数には小型3輪車を含まない。

(出所) 桜井清『戦前の日米自動車摩擦』白桃書房 1987年より作成。

アッセンブリー工場を設立し、自動車のCKD生産を開始した。そして遅れる事一年後の1926年これに対抗してGMは日本GMを設立し大阪木津川に工場を設立して生産に着手した。両社の生産能力は、当時としては極めて大きく1929年に2社で2万9000台余を組み立てているが、この年の国産車の生産台数は437台に過ぎない。(表3参照)したがって、いかに国内の自動車産業を確立していくかが政府、産業界の重要な課題となった。1931年には商工省の主導によって、標準型式の制定、標準車製作に対する政府補助金の交付、自動車税引き下げ、輸入関税引き上げなどを骨子とする自動車工業の確立政策が実施に移されたが、製造会社の姿勢が整わず、さほどの進展は見られなかった。

アメリカ自動車産業の位置

ここで、アメリカ自動車産業発展史とそのなかでのGMとフォードの位置を確認しておかなければならない。19世紀まで自動車生産台数で先頭を走っていたのはフランスだった。明治期の日本の自動車輸入先もフランスをはじめとする欧州が中心で、アメリカは、その後塵を拝していた。ところが、19世紀も末に至るとアメリカが急速にその力を伸ばし始める。1886年には鉄鋼生産においてアメリカはイギリスを抜いたのである。アメリカで自動車生産が軌道に乗るのは、そうした鉄鋼業の発展と20世紀初頭のテキサス州での油田発見と石油精製技術の進歩の結果だった。アメリカで最初に自動車会社が設立されたのは1887年のオールズ社を以て嚆矢とする。それに続いて1900年にはパカード社が、1901年にはフォード社とビュイック社が、02年にはキャデラック社が、そして08年にはゼネラルモーターズ(GM)社が設立された。そのなかで馬車製造業者だったデュラントは、破たんしたビュイックを再建、GMを設立してビュイックをその傘下に収め、続けてオールズ、キャデラックを買収して吸収した。GMは傘下会社を事業部として位置付けたが、傘下のオールズ社は、自動車量産体制を整備して1903年に小型車4,000台を販売した。これを契機にアメリカはフランスを抜いて世界第一位の自動車生産大国へと変身し、1908年のフォードT型モデルの登場で、モーターリゼーション最盛期を迎えることとなった。アメリカは、世界最大の自動車生産国として1910年には18.7万台を、1920年には222.7万台をそして1930年には336.3万台を記録した。この過程でGMは大きく飛躍する。GMは1923年にフォードの単一車種の低価格車に対してフルライン政策をとり、さらに毎年新車を発表して前年のモデルを〈計画的に陳腐化〉させた。この政策はすでに買い替え需要中心へと移行しつつあった市場に適合して上級車需要を高め、GMは大量生産との組み合わせによって販売を拡大し、31年以降乗用車販売で第一位の座を不動なものにした。この間、1925年にはクライスラーが設立され、27年には市場占拠率GM43.5%、フォード9.3%に対して6.2%と、フォードに急速に肉薄している。また、GMは25年にイギリスのボグザールを29年にはドイツのアダム・オペルを買収、フォードも25年に生産拠点を構築する。こうしたアメリカ自動車産業のグローバル戦略の一環として、GMとフォードは日本に生産拠点を構築するのである。

日本の部品企業を育てたGMとフォード

1920年代まだ揺籃期にあった日本自動車企業は、世界市場を圧倒していたアメリカのGMとフォードの2大企業の進出を前にその競争力を失って市場から退場していった。軍用自動車保護法との関連でかろうじて東京瓦斯電気工業、東京石川島造船所、ダット自動車が細々と生産を継続していたが、生産台数たるや微々たるもので、1925年段階で、東京瓦斯電気工業が6台、東京石川島造船所が103台、ダット自動車が18台で3社合計しても127台で(中村静治『日本自動車工業発達史論』

日本で自動車はどう乗られたのか

表4 アメリカの自動車生産・国内販売・輸出入台数

(千台)

年	生産	販売	輸出	輸入
1900	4	—	—	—
1910	187	—	—	—
1920	2,227	—	—	—
1930	3,363	3,037	245	—
1940	4,472	—	—	—
1950	8,006	7,469	252	—
1960	7,905	7,520	322	468
1970	8,284	10,178	379	2,167
1980	8,009	11,237	807	3,591
1990	9,780	13,902	818	4,710
2000	12,800	17,993	1,377	6,824
2001	11,425	17,472	1,462	6,577
2002	12,244	17,135	1,659	6,891
2003	11,877	16,967	—	—

(出所) 日刊自動車新聞・日本自動車会議所共編『自動車年鑑』2004年度版などより作成。

表5 ビッグスリーの市場占有率の推移

(%)

年度	GM	フォード	クライスラー	3社計
1911	17.8	19.9	—	37.7
1915	10.9	38.2	—	49.1
1919	20.8	40.1	—	60.8
1923	20.2	46.0	—	66.3
1927	43.5	9.3	6.2	59.0
1931	43.9	24.9	12.4	81.2
1935	39.2	28.0	22.7	90.0
1937	41.8	21.4	25.4	88.6

(出所) 下川浩一『米国自動車産業経営史研究』東洋経済新報社 1977年より作成。

1953年 40頁), 同年の輸入完成車 1,765台, 輸入組立車 3,437台, 合計 5,202台(四宮正規『日本の自動車産業 企業者活動と競争力 1918~70』日本経済評論社 1998年 21頁)と比較すると, わずかに 2.4%に過ぎなかった。

確かに完成車メーカーのレベルで見れば, GMとフォードは, 揺籃期にあった日本自動車産業に壊滅的打撃を与えたことは事実だが, 反面で日本の自動車部品産業を育てる点では大きな役割を果たしたのである。GMとフォードは当初は全部品をアメリカからの供給に仰いでいた。その後も表6に見るように部品輸入額は, 車両輸入額を大きく上回り, フォードやシボレーの台数の増加につれて, ライン組つけ用だけでなく, 補修用を含めた部品の国内調達の高まった。そして販売店に部品を供給する部品企業が生まれていったのである。日本フォード, 日本GM本社は, 国内調達部品に関しては厳しい検査を行ったが, このことが日本の部品企業の技術水準を大きく向上させることと

表 6 完成車と部品の輸入金額

(千円)

年	車両 (A)	部品 (B)	B/A
1914 (大正 3)	240	257	1.07
1919 (大正 8)	5,531	5,750	1.04
1924 (大正 13)	8,772	12,412	1.41
1926 (昭和元)	5,324	10,391	1.95
1930 (昭和 5)	4,896	19,765	4.04
1935 (昭和 10)	3,302	29,387	8.90
1936 (昭和 11)	3,577	33,445	9.35

(出所) 中村静治『日本の自動車工業』日本評論新社 1957年より作成。

なった。部品企業の拡大が、さらに鋳鍛造、機械加工、板金、メッキといった関連分野の企業数の拡大を生むこととなった(中村静治『日本自動車工業発達史論』, 四宮正規『日本の自動車産業 企業者活動と競争力 1918~70』)。

III. 1930年代の日本自動車産業

東京電気瓦斯工業, 石川島造船所, ダット社の動き

この世界的自動車メーカー2社の日本上陸が日本自動車産業に与えた影響は甚大だった。東京電気瓦斯工業, 石川島造船所, ダット社を除くすべての弱小自動車企業は, 市場から駆逐されるに至ったのである。そして, この生き残った3社をして, 合同による外資2企業への対抗という行動を生み出していった。しかし, ここの合同の動きは, 当初は円滑には進行しなかった。1920年代の時代的背景を反映してのことであろうが, 国際協調, 外資への門戸開放の雰囲気濃厚であった。しかし, 前掲日系3社は, 外資への対抗上共同行動を続け, 米2社との競争を避けてバスの設計に集中することとなり, 1932年3月に標準試作車が完成し, 同年11月にはさらに改良車が完成した。この車は, 「いすゞ」と命名された。しかし, この3社は規模的にも技術的にもほぼ拮抗していたため, 合同の調整者がいないまま, 32年12月に石川島自動車がダット社を吸収合併し33年4月に自動車工業株式会社となった。しかしダット社の支配権を持っていた日産の鮎川義介は, 自動車の大量生産を主張して, 標準車の生産を基本とする自動車工業の経営陣と対立した。この結果鮎川はダット社の工場を購入し, そこで大衆車の大量生産を準備した。日産を分離した自動車工業株式会社は, 新たに東京電気瓦斯工業を加え1934年2月に共同国産自動車会社を設立し「いすゞ」の生産販売を開始した。共同国産自動車会社は, 1937年4月に東京自動車工業と社名を変更し, 中型ディーゼルエンジントラックの生産を開始する。

共同国産自動車

他方1934年に設立された共同国産自動車会社は月島に組立拠点を有し, 販売に専念していたが, 満洲国の建国と共に旧奉天軍閥が所有していた奉天造兵廠を接收し, 同和自動車設立し, ここを拠点に日本からいすゞ車300台分の部品を送りCKD生産を開始した(いすゞ自動車『いすゞ自動車50年史』1988年 32-34頁)。しかし月島工場は組立工場で手狭であったため1934年2月に横浜の鶴見区に新工場を建設し, 標準軍用6輪車のスミダUH型トラックとそれを基礎にしたスミダJC型軍

用乗用車を生産し、ディーゼルエンジンの開発に着手した。2年以上の歳月をかけて試行錯誤を繰り返しながら6気筒のDA6型と4気筒のDA4型の2種類のディーゼルエンジンの開発を完了したのは1936年3月のことであった（同上書 36-37頁）。

日産の自動車生産の展開

自動車の大量生産を主張した鮎川は、1933年12月日本産業と戸畑鋳物の出資で資本金1,000万円の自動車製造株式会社を設立し、1934年5月その名を日産自動車株式会社と改めた。1935年4月プレスや鋳造機械、工作機械などをアメリカから輸入した最新鋭の横浜工場が完成しダットサンセダンがオフラインした。その後工場施設を拡充し33年に202台だった自動車生産台数は、34年には1,170台、35年には2,800台、36年位は6,163台、37年には8,353台まで上昇した。この間シャーシーからボディまでの一貫生産体制が完成し、コンベアラインは70メートルとなった。自動車大量生産を目指した鮎川の夢が具体化し始めたのである（日産自動車株式会社『21世紀への道 日産自動車50年史』1983年 50-58頁）。

熱河作戦と車両認識

1931年9月に満洲事変が勃発するが、事変で改めて兵員輸送手段としての貨物車両の重要性が認識される。満洲事変で関東軍は、半年後の32年3月には日本の2倍の面積を持つ満洲（現中国東北部）を侵略し、ここに「満洲国」を樹立する。しかしここで満洲事変が終了したわけではない。満洲国の周辺部を固めるために、関東軍は更なる侵略作戦を展開する。1933年2月以降5月にかけて中国関内の河北省と接する熱河省を攻略する。いわゆる熱河作戦の展開である。この熱河省は阿片の栽培で知られ、この阿片確保の為に展開された作戦ということで、別名「阿片作戦」とも称されたが、本稿に即して重要なのは、この作戦に関東軍は、戦車・装甲車と兵員輸送車両を組み合わせた日本陸軍初の機動作戦を展開したことである。この戦闘を目撃し取材したエドガー・スノーは、その著書『極東戦線』のなかで次のように述べていた。

「巨大なハンマーのように、この訓練が行き届いた強力な機械化部隊は熱河高地に猛攻を加えた。航空機、戦車、装甲車のみごとな連携を保ちながら拠点攻撃をかけた。「日本軍は作戦開始一週間で、当初の攻撃目標を陥落させてしまった」。「これは戦史の中でももっとも短期間に獲得された勝利のひとつで」、この作戦で張学良は東北から完全に駆逐され「無用の人物になってしまった」（エドガー・スノー〈梶谷善久訳〉『極東戦線』筑摩書房1987年）

そして同年五月には長城線の南の河北省の唐古で停戦協定を結ぶのだが、エドガー・スノーが「巨大なハンマー」と称した関東軍機械化部隊の活動は、日本の新聞に大々的に扱われ、国民の関心呼んだ。戦車・装甲車と兵員輸送車両を組み合わせた日本陸軍初の機動作戦部隊は指揮した川原少将の名をとって「川原挺身隊」と命名された。「東京朝日新聞」1933年3月4日付は「川原挺身快速部隊平泉城を占拠す 壊走する敵を直に追撃」と題して、車両を使って移動する機械化部隊の快速ぶりを紹介し、続いて6日には省都の承德に入った関東軍を「戦線百五十里 空陸呼応し進撃 戦史に輝くわが空軍」と激賞し、10日には「トラックに乗った日本軍が破竹の勢いで追撃したのだから（敵も）堪らない」として、その追撃ぶりを「急追！また急追 一日の行程三十里 川原快速将軍の六感」と

題して、その快速ぶりを報じた。

陸軍にとって、兵員輸送車の効用は、この作戦ではっきりしたといっても過言ではない。それは、第一次世界大戦時の青島攻略時の機動戦での貨物自動車の輸送力とはけた違いの大きさと軍部のなかに貨物自動車の必要性を認識させた。しかも、それを陸軍は、国防的観点からフォード、GMといった外資ではなく、国産車で行う必要性を打ち出していくのである。

トヨタの自動車進出

豊田自動織機も自動車の生産に着手するし、三菱神戸造船所や三井物産玉造造船所も自動車生産に乗り出している。しかし、この段階で最初にスタートを切ったのは、ダット社を買収した日産自動車だった。自動車工業株式会社から分かれた日産は、1933年12月に自動車製造株式会社を立ち上げ1934年には日産自動車株式会社と名称を変更して自動車生産に乗り出した。

同じ1933年9月には豊田自動織機製作所に自動車部が作られた。豊田喜一郎は、シボレー乗用車を基に研究を開始し、部品を内製化しながら34年1月以降試作工場の立ち上げを開始し、1935年5月に試作乗用車A1型が完成、走行実験が繰り返された。さらに同年8月にはA1型乗用車搭載と同じエンジンをもつトラックG1型トラックが完成した。価格は赤字覚悟の2900円であった。シボレーやフォードよりは200円ほど廉価であった。3台売れたが、故障続出、クレーム対応に追われた。(『トヨタ自動車20年史』上28-42頁)。原因は「国内製のイミテーション・パーツを買って使用している部分の故障」とりわけ「部品の形は同じでも、材料が悪い」(42頁)ためであった。

自動車製造事業法

1936年5月に自動車製造事業法が制定された。同法は25条から構成され、第1条では同法の目的が国防と産業の発展のために自動車製造業の確立をなす点にあると述べ、第2条では自動車製造業の規定を行う。そして第3条ではこの事業が許可制であるとし、第4条では、許可を受け得る者は帝国臣民であるとした。第5条では許可を受けた企業は指定期間内に事業を開始せねばならないとし、第6条から第12条までは各種の特典の付与を謳っていた。つまり、第6条では5年間の所得税、営業収益税の減免を、第7条では北海道、府県等でも地方税を課してはならない、とし、第8条では機材を輸入するときは輸入税を免除できるとし、第9条では、事業拡張には設備費用の充足のため資本を増加することを得るとし、第10条では株式額の2倍を限度に社債の発行が認められていた。第11条では自動車・同部品産業を守るため、輸入制限が可能であると規定し、第12条では国内の自動車・部品産業を守るため、輸入自動車・部品に対し市価の5割の輸入税の課税が可能だとした。第13条から第19条までは許可・命令規定で、第13条では事業計画の認可・変更の際は政府の許可を、第14条では譲渡・廃止・休止の際は政府の許可を、第15条では業務財産の報告義務を、第16条では政府は自動車・部品の販売価格の変更を命じるとし、第17条では軍事上の視点から必要な命令を行うことが出来るとし、第18条では勅令により定められた自動車製造事業委員会を通じて必要な許可・命令が出来るとした。第19条から第25条までは罰則規定で、第19条では命令に違反し、公益を害する時は業務の停止や制限を、第20条では3条、第11条に違反した場合には5,000円以下の罰金を、第21条では第17条に違反した時は3,000円以下の罰金を、第22条では第13条から第15条の命令違反には監査役に1,000円以下の罰金を、第23条には第15条第1項、第3項違反者には500円以下の罰金を、第24条では営業者以外が命令に違反した時でも営業者はその責任を免れず、

とし、第 25 条では同法は社会的責任を有する者のみに該当されるとした（宇田川勝「自動車製造事業法逐条説明」『経営史林』第 39 巻第 4 号 2003 年 1 月 195-209 頁）。

トヨタ、日産の許可会社指定

日産は、1936 年は 6163 台の自動車生産実績を有しており、「自動車製造事業法」が要求する年間生産台数は 3,000 台だったから、許可会社指定に問題はなかった（日産自動車株式会社『21 世紀への道 日産自動車 50 年史』1983 年 50-58 頁）。1936 年 9 月に日産はトヨタとともに「自動車製造事業法」の指定工場となった。

トヨタは、1936 年 7 月に自動車製造事業の申請を提出、同年 9 月に営業許可を受けた。申請内容は、最初の 1936 年こそ半年で 1,000 台を見込んだものの、翌 37 年には 6,000 台、38 年には 12,000 台、そして 39 年、40 年にはそれぞれ 18,000 台を生産するというものだった。許可を受ける最低限度の生産台数が年間 3,000 台であったから、初年度こそそれを下回ったものの、以降 2 倍、4 倍、6 倍と飛躍的に拡大する。そして乗用車、トラックの販売価格は 2,900 円から 3,000 円台で、販売市場は、日本国内だけでなく朝鮮、台湾、樺太、満洲から北支、南方までを射程に入れていた。この許可申請に対し、許可と同時に商工省工務局長岸信介は以下のような付帯事項を付けた。「自動車製造事業に使用する材料及び部分品は、できるだけ輸入しないようにし、昭和 13 年以降は、すべて国産品を使用するように努力されたし」というものだった（前掲『トヨタ自動車 20 年史』上 66 頁）。

この計画を推進するためトヨタは、拳母工場の建設に着手する。1935 年 8 月頃から整地事業が開始され、1938 年 11 月に拳母工場の仕事始め式が行われた。鋳物工場、鍛造工場、車体工場、機械工場、塗装、メッキそして 100 メートルのコンベア 2 本、30 メートルのコンベア 1 本を有するアッセンブリー工場が作られたのである。同時に 1939 年は部品供給を担当する協力会が組織された。そして 1943 年にはその名も協豊会と改称された（同上書、82-111 頁）。

IV. 1940-45 年の日本自動車産業

嫌われた国産車

日中戦争が勃発、戦線が拡大すると、その中国戦線で、道なき道を泥濘をはねて突進する国産トラックの姿がしばしば当時のニュース映画の場面を飾った。そんな時ナレーションで歌われたのが「自動車部隊の歌」であった。

降ればぬかるみ 吹けば砂 弾には恐れぬ俺たちも 泣けた悪路の幾百里
よくもここまで乗り切った さすが自慢の国産車

泥濘ものともせぬ、「さすが自慢の国産車」という、国産車讃歌である。

しかし、これはあくまでも宣伝文句であって、現実とはまったく逆で、前線の兵士たちは国産車を全く信用していなかったという。筆者自身関東軍兵士の聞き取りを行った際、冬の極寒の満洲で、トラックでゲリラ討伐に向かう際にフォードや GM の米国車をあてがわれた兵士は最高に喜び、国産車を割り当てがわれた兵士は、己の不運を恨んだという。現に冬にゲリラ討伐に出た満洲の曠野で国産トラックが故障し、救援を求めている間言いがたない不安感を経験した、とある兵士は回想して

くれた。つまりは兵士は国産車を全く信用していなかった、ということである。

統制下のトラック生産

トラックが兵員輸送に威力を発揮することは、満洲事変時から認識されていた。したがって、1937年7月の日中戦争勃発以降その増産に拍車がかけられた。日中戦争期は、広い中国大陸が主戦場だった関係から、その需要は戦線の拡大と共に増加していったのである。増産政策の結果、日本の自動車生産は1941年に4万7,900台とピークをむかえた（JB コーヘン 大内兵衛訳『戦時戦後の日本経済』上巻 岩波書店 1950年 353頁）。その内訳をみると2トン貨物自動車が3万9,297台、4トン貨物自動車が2,828台で合計42,125台であった（アメリカ合衆国戦略爆撃調査団 正木千冬訳『日本戦争経済の崩壊』日本評論社 1950年 303頁）。1937年以降日本では経済統制が強化されてきていたから、トラックは重点項目に指定されており、その分、相対的に有利な立場で資材供給を受けることができた。しかし、1941年12月に太平洋戦争が勃発、日本軍は大挙して東南アジア占領を目指した。太平洋地域の戦場は、中国大陸とは異なり、広大な大地ではなく、島嶼やジャングル地帯が中心であり、その主要な輸送手段は、トラックもさることながら、船舶や航空機が中心となる。したがって、生産品目の優位度もトラックから船舶、航空機へとその重点は移行していったのである。したがって、1942年以降自動車生産は低下傾向をたどった。これまで自動車用の部品を生産していた企業もその供給先を船舶や航空機に移していった。そして軍需重視の視点から1941年にはバスの生産が、1944年には乗用車の生産が打ち切られ、トラック生産への集中が図られた。

代燃車

戦局が悪化すると同時にガソリン不足が顕在化し、1941年以降ガソリンの使用が禁止されると、木炭ガスを代替燃料とする木炭自動車が登場した。ガソリン車の様なわけにはいかず、坂道では馬力不足でうなり声をあげ、坂の途中でストップする、といった場面が日常的に生まれてきた。筆者も子供の頃こうした木炭バスに乗った記憶があるので、戦争中というよりは戦後の数年間は、こうした木炭バスが使われていたのではないかと思う。バスだけでなく、後ろにガス発生用の炉と木炭を積んだ麻袋を背負った乗用車も見ることがあるから〈残念ながら乗った記憶はないが〉、これまた戦後の一時期まで使用されていたものと思われる。当時の漫画に、炭だらけの車の運転手が描かれていて、子供を抱いた御かみさんとおぼしき女性がくだんの運転手に向かって曰く、「あーら、あんたいつから炭家さんに転業したの？ちょっとも知らなかったわ」。亭主とおぼしき男性は答えて曰く、「いいや、相変わらず円タクの運転しているよ」（杉浦幸雄・清水勲『昭和マンガ風俗史』文芸春秋 1984年 73頁）。燃料不足の時代が生み出した「発明品」ではあるが、これは戦後の物不足の時代まで続いた。

1945年8月日本は敗戦をむかえる。8月28日占領軍先遣部隊が厚木に到着した。彼らの為にわずかに残されていた乗用車とトラックが用意された。そして2日後の8月30日に連合国軍最高司令官マッカーサーと幕僚たちが厚木に到着した。戦後の占領統治が始まったのである。

〈付記〉本稿は、早稲田大学自動車部品産業研究所の研究会で行った2度の講演「自動車こと始め」(I) (II) (2015年1月28日, 5月20日)の原稿をほぼそのまま入稿したものである。「林華生教授追悼号」に間に合わすため急ぎ脱稿したため不備な点が多々あることは承知しているが、了されたい。