

6. 産業復興から新産業政策まで

1 国際経済への復帰

戦後、GHQによる乗用車生産制限の解除を皮切りに、「道路運送車両法」や「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」等の政策によって国際経済への復帰が始まりました。

1947(昭和22)年 8月	自動車輸出の再開
1948(昭和23)年 2月	GHQが貿易業者入国制限を廃止
4月	トヨタ、日産、ヂーゼル自動車、三菱重工業、高速機関工業の5社を会員とする「自動車工業会」が設立
8月	「自動車工業基本対策」を発表
1949(昭和24)年 10月	GHQが乗用車生産制限を解除
1950(昭和25)年 5月	「自動車工業不要論」をめぐる論争 「国土総合開発法」を公布
1951(昭和26)年 6月	「道路運送車両法」を公布
1952(昭和27)年 3月	「企業合理化促進法」の成立
10月	「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」発表
1954(昭和29)年 4月	第1回全日本自動車ショーの開催
5月	「第1次道路整備五か年計画法」の発表
1955(昭和30)年 5月	「国民車育成要綱案」をめぐる論議
1957(昭和32)年 4月	「国土開発縦貫自動車道建設法」を公布
7月	「高速自動車国道法」を公布施行

● タイヤ不足で出荷できないトラック

第二次世界大戦の終結後、GHQ(連合軍最高司令官総司令部)はまずトラックの生産を許可し(1945年9月)、つづいて台数の限定つきで小型乗用車の生産を許可(1947年6月)。しかし、急上昇するインフレを抑えるためにGHQが実施した金融引き締め対策(ドッジ・ライン)によって深刻な不況に見舞われる(1949年)など、日本は戦後復興の産みの苦しみを経験しました。

● 道路運送車両法とは

この法律は自動車の安全性を高めるために、自動車製造業者(輸入業者を含む)に対し、製造(あるいは輸入)しようとするクルマの形式を運輸大臣に申請し、その指定を受けることを義務づけたもの。

● 産業復興をめざして

戦後数年を経て、GHQによる乗用車生産制限の解除をはじめ、1ドル=360円の為替レートの設定など輸出促進および資本取引のための諸条件が整えられ、国際経済への復帰が始まりました。戦時中に停滞していた国産自動車技術の向上を図るために公布された「道路運送車両法」(1949年6月)は国産車の質を高めるうえで大きな役割を果たしました。また通産省が発表した「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」(1952年10月)によって外国自動車メーカーとの技術提携の道が開かれ、のちに輸出商品としての乗用車生産に力を発揮する素地をつくりました。

● 「自動車工業不要論」とは

1950(昭和25)年、自動車産業再建のさなか、時の日本銀行総裁(一万田尚登)が「国際分業の中では日本が自動車工業を育成するのは無意味である」と述べ、自動車工業不要論が台頭しました。こうした逆風のなかで商工省にかわって通産省が発足。通産省は自動車産業を保護・育成する立場をとりました。

● 「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」とは

外国自動車メーカーとの技術提携を通じて優れた技術を日本に導入し、自動車生産技術を向上させて、国際競争力のある輸出商品としての乗用車生産を可能にしようというもの。

2 国民車育成要綱案をめぐる

1955年の「国民車育成要綱案」(国民車構想)は現実には至りませんでした。これが契機となって各社は競って新製品を開発。また、乗用車を一般の人々によってより身近なものにするのに大きく役立ちました。

● 朝鮮戦争特需車両の内訳

日本経済・産業の統制緩和、解除が進行していた矢先の1950(昭和25)年、朝鮮戦争が勃発。これに伴い、米軍の発注による膨大な「特需」が発生しました。戦争発生後の1年間における日本企業の特需契約高は約3億4000万ドルに達し、そのうち第1位はトラックの2,270万ドル、これに自動車部品の764万ドルを加えると、全体の9%を占めました。

	受注年月日	台数	納期	
日産	昭和25年 8月12日	2,915	昭和25年 9月~25年 2月	
	昭和26年 3月 1日	1,106		
	4月30日	304	昭和26年 3月~26年 6月	
	合計	4,325		
トヨタ	昭和25年 7月31日	1,000	昭和25年 8月~26年 2月	
	8月12日	2,329		
	昭和26年 3月 1日	1,350	昭和26年 3月~26年 6月	
	合計	4,679		
いすゞ	昭和25年 7月31日	320	昭和25年 8月~26年 2月	
	8月29日	515		
	昭和26年 1月 5日	441	昭和26年 3月~26年 5月	
	合計	1,276		
警察予備隊向け 日産	昭和25年 11月 -	210	昭和25年12月~26年 2月	
	昭和26年 3月 1日	500		
	トヨタ	昭和25年 3月 -	230	昭和25年12月~26年 2月
		昭和26年 3月 1日	720	
合計	11,940			

(注) 特需全体の金額は不明であるが、第1回受注分(納期昭和25年9月~26年2月)7,059台(日産2,915台、トヨタ3,329台、いすゞ835台)の総額は、45億4000万円(1,260万ドル)であった。

資料:「自動車年鑑」(昭和26年版・27年版)、「日本経済新聞」(昭和26年5月3日付)

● 第1回全日本自動車ショーの開催

日本経済は特需景気を機に急速に拡大、好景気は自動車需要を刺激しました。これを背景に、1954(昭和29)年4月、東京・日比谷公園で自動車関係団体による戦後初の大きな自動車ショーが開催されました。

● 「国民車育成要綱案」とは

1955年5月、通産省の立案になる「国民車育成要綱案」がスクープ記事として新聞に報道されました。この要綱案は、広く国民に乗用車を購入できる機会を提供し、併せて国産自動車工業を育成しようというもの。具体的内容は「乗車定員は4人または2人と100kg以上の貨物が積めること、最高時速100km以上、時速60km(平坦な道路)で燃料1リットル当たり30kmの走行が可能なこと、エンジン排気量は350~550cc、車重400kg、生産価格は月産2,000台を目標に15万円以下」というものでした。「国民車育成要綱案」は、業界をあげての反響を呼びながらも、ついに構想のまま棚上げされる結末を迎えましたが、国民車の概念への反対論ではなかったといえます。この後の軽自動車開発へつながって実を結んだということもできますし、さらに、大衆車と呼ばれる排気量の少ない低価格の小型乗用車が発売され、20世紀文化のシンボルともいえる自動車が日本人にとっても身近な存在となっていきました。

● 世界の自動車メーカーの動向

敗戦後、自動車の海外輸出による外資獲得は日本の経済復興に大きく貢献しました。それに伴い、世界市場における販売競争も激化していきます。