

## 技術背景から見た「国民車」構想

かわ はら あきら  
川 原 晃 氏

インタビュアー：栗山定幸氏（日刊自動車新聞社 常務取締役）

時：1997年1月28日 於：東京・三田の川原氏邸



### プロフィール

大正13年（1924年）3月31日に生まれる  
昭和21年9月 東京帝国大学第二工学部機械工学科卒業  
昭和21年9月 三菱商事(株)機械部入社  
昭和22年9月 商工省人省、機械局自動車課勤務  
昭和32年7月 トヨタ自動車販売(株)入社  
昭和45年6月 同上 取締役就任  
昭和53年6月 同上 常務取締役就任  
昭和56年6月 東京トヨペット(株)専務取締役就任  
昭和57年6月 トヨタ・ビスタ東京(株)副社長就任  
昭和58年6月 同上 社長就任  
昭和62年7月 同上 会長就任  
平成2年7月 (株)国際経済研究所 常任顧問  
平成6年7月 同上 顧問  
平成8年6月 同上 退任



### 主な著書

自動車産業の将来 — その高度的発展の条件（昭和32年）中島淳夫、佐藤竜二と共著  
自動車産業論（昭和57年）  
競争力の本質 — 日米自動車産業の50年（平成7年）

以上

## ▶川原 晃 氏インタビュー概要◀

いわゆる「国民車構想」と言われている、通産省の「国民車育成要綱案」の内容、要件は以下の4点だ。

- A 最高時速は100キロメートル以上出せること
- B 乗車定員は4人または2人と100キログラム以上の貨物が積めること
- C 平坦な道路では時速60キロメートルで1リッター当たり30キロメートル走れること
- D 大きな修理をしないでも、10万キロメートル以上走れること。

このほか、月産2000台の場合には、1台当たり15万円以下で作れるものでなければならない。このためには購入部品、原材料費は1台当たり10万円以下、直接工数は同70時間以下に抑えることが必要である。またこのような性能、価格上の条件から、国民車のエンジンの大きさは、排気量350~500cc、車の自重は400キログラム以下が適当と見られる——など、さきの仕様から始まり、試作の奨励、優良車の選定、生産企業の選定、資金助成などにいたるまでの9項目にわたり、詳細に規定されている。

その要綱案が出来たのは、昭和30年3月、当時、通産省重工業局自動車課長をしていた柿坪精吾さんがある朝、出勤してきた川原晃技官を呼びとめ、ひと言、案を作るように、と簡単に指示したのがきっかけだった。

もちろん、役所の政策要領なので、原案作成の段階で、平尾収東大教授、吉城肇蔚東大講師（後の自動車技術会常任理事）など専門家の意見も聞き、検討も加えたが…。(昭和30年4月、東京・新橋烏森のバー・ブラックの2階、小料理屋「むら木」において)

“発表”は、昭和30年5月18日付「日本経済新聞」紙上で、ということになっている。だがすでに要綱案の仮タイトルで、4月には「さらさら」と書かれていた。さらにその内容は、月刊誌「流線型」の昭和28年2月号に掲載された川原試論「新しい国民乗用車の構想」が下敷きになっている。

その背景には、幾つかの点が指摘出来る。

昭和30年3月18日招集の第22特別国会で、第2次鳩山内閣が成立し、7月29日の衆院商工委員会で「国産自動車振興に関する決議」が採択されたこと。

同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い方針」、同30年3月2日の「外国乗用車国産化の新方針」にもとづいて20年代末からスタートした日産/オースチン(英)、日野/ルノー(仏)、いすゞ/ヒルマン(英)の国産化プロジェクトが、当時乗用車需要の主流だったタクシー車両としての車両要件とはスレちがい、さはさりながら国民誰もが手にするには上級すぎたこと。

川原氏と運輸省在籍の宮本晃男氏の両氏でテスト・ライドしていた数々の欧米製乗用車の試乗体験から、本来のあるべき乗用車の最低条件は、26年に制度化された「道路運送車両法」に規定された「軽自動車」では満たされまいと考えられたこと。

条件としては「フィアット500」「ルノー4CV」「シトロエン2CV」辺りを参考にした方がいいこと。

自動車工業は、ナショナル・インダストリーで、民族の誇りを持って工業化を確立するに足る乗用車たり得ること。

——などの諸点である。

国民車育成要綱案で試論になったのは、製造原価15万円、販売価格の目安30万円以下、25万円程度であること、と言う点だった。

自動車工業会の、「特定メーカーの支援は困る」「低価格政策は産業育成にマイナス」といった理由の反対もあった。

が、何よりも、その値段で出来るのか、という疑問があった。

だが、この点については、当時の物価統制令にもとづいて自動車メーカーから提出されていた「自動車価格の許可申請」による原価計算書、材料の原単位表、最終重量などから試算して、十分に可能

と確信していた。

だが、結果的に、国民車構想は不発に終わった。

同時並列で進められていた、同じようなコンセプトのトヨタ・パプリカの開発が遅れたこと、その間、所得倍増計画などもあって一般の乗用車需要が30年代前半の軽自動車からマイカー元年の「サニー」「カローラ」クラスに移行してしまっていたからであった。

しかし、乗用車国産化、日本のモータリゼーション振興の上で、同構想の果たした役割り、そして国民に夢をもたらした意義は歴史的に高く評価されるものである。

## 6-6 技術背景から見た「国民車」構想

川原 晃氏

栗山 川原さんに技術会の委員会では国民車構想の背景、それからあそこではいくつかスペックが指定されたんですが、それはどういったようなことがあったのか、またそれが今日の日本の自動車技術の発展、発達にどんなような影響をもたらすことになったのか。その辺のことをお伺いできれば大変幸いですと思っております。

これは全くの素人考えなんですが、戦後、乗用車については一番記憶に残るのは例の一万田さんの「日本に乗用車産業はいらぬ」という発言。その頃日本人のメンタリティーとしては、アメリカ車という大きなサイズのものから、徐々にフォルクスワーゲンとか、ヨーロッパの手の届きそうなサイズの車が入ってきて、。場合によってはうんと貯金をすれば日本人も初めて車を買えるのではないかと思いはじめていた。ちょうど昭和20年代の終わりから、30年代の初めではないか。そんなふうに私はどうも記憶しているんですが……。

### 昭和20年代の自動車事情

川原 今のご質問に直接お答えする前に、戦後昭和20年代の日本の自動車事情についてお話しておこうと思います。

実は終戦直後にアメリカ占領軍は日本の自動車産業にとって非常に良いことをしてくれました。日本が1945年8月15日に降伏してすぐの9月25日に占領軍総司令部は日本でのトラックの生産再開を許可しました。乗用車の生産はその後事実上禁止されていましたが、トラックはマッカーサー元帥が東京に来てから3週間目ぐらいに生産を許可している。そのお陰で航空機はもとより他の製造業が生産を停止され途方にくれている時期に自動車工場は稼動することが出来ました。飛行機の生産は完全に禁止されたため、戦争中、航空機の製造設計に携わった優秀な技術者が飛行機は作れないが自動車はやっているということで、自動車会社はかなり集まってきたのです。それで当時の日本の自動車生産・販売量は今と比べれば雀の涙程の少量であったが、潜在技術力ではそういう人たちも含めてかなり高いものを持っていたのです。

そういうところに浅原源七日産自動車社長、吉城肇蔚東京大学講師などが奔走し自動車技術会を創設された。その自動車技術会の運営は民主的に行われました。例えば通産省が三輪トラックの試験を自動車技術会に委託すると、その審査員は四輪車メーカーの技術者とか、あるいは大学の先生になっていただく。逆に四輪車の試験の時には、三輪車とか二輪車の技術屋さんが試験委員になり、技術者相互の意見交換、資料交換、アイデア交換が非常に活発に行われました。

こういった人たちを中心にして日本に乗用車工業を作りたいという気運が盛り上がりました。

勿論、経営者の団体である自動車工業会では田中富士雄専務理事、田中寛一渉外課長が先頭に立って占領軍に乗用車生産再開の許可とるべく運動を展開されました。

また戦前にフォードを売ったり、ビュイックを売っていた方で乗用車好きな方がかなりおられました。その方たちは多くの場合、戦後は国産車の販売店の経営者になっておられましたが、生産が禁止されている上に輸入が厳しく制限されていましてから売れる乗用車がない。しかし日本で作ってもらえばわれわれも売れると、熱心に乗用車工業を作ろうという運動を進められました。そのリーダーが神谷正太郎さんです。それから愛知トヨタの創始者の山口昇さん、神奈川日産の内田さんとかでありました。また、自動車部品を作っておられた方の中にも例えば曙石綿の佐川さん、信元さんなど乗用車産業確立に熱情を持っておられました。

そういう方たちが、実は不思議なことに通産省の自動車課の周囲に集まって来られては、何とかして乗用車を作りたいという議論をやっておられました。山口さんは名古屋におられましたが、東京に

月に1回か2回出て来られる度に通産省に来られる。出来た車の割り当ては運輸省がやっていたから、通産省と自動車販売店とは業務上の関係はありませんでした。にもかかわらず、通産省自動車課に来られて一緒に自動車産業の確立について議論をしておられました。

1949年10月になりようやく占領軍による乗用車の生産制限が無条件で解除されました。ところが実は自動車産業はその前から大変な事態になっていました。例のドッジラインという均衡財政が強行され、日本中が不況に苦しみました。占領軍によるトラックの生産再開はほかの産業よりずっと早く許可されましたから、これまでは自動車会社は何とかやってきたんですが、このドッジラインの打撃を受け、いっぺんに車が売れなくなりました。各社は生産の縮減、過剰労働力の整理を余儀なくされ、大量のクビ切りをしなければならぬことになりました。大労働争議が各社に起りました。こういった大変な時期に占領軍司令部が乗用車の生産再開許可をしてくれたわけです。

例えば1949年10月に日産は1826人の従業員の解雇通告をしています。その同じ月の25日に乗用車生産の再開許可ということです。そういうことで再開許可をしてくれたけれども、争議で混乱しているし、生産準備を進めるお金もない。だからすぐには乗用車を作ることはできなかった。例の一万田発言は50年4月ですから、乗用車の生産が解除されてからちょうど6カ月経っても争議とお金がないため作れないものだから、一万田さんがあいそつかして自動車工業不要論を述べられたと思われまふ。当時、自動車会社は沈滞の底にあったわけです。

そこへ朝鮮戦争が50年6月、一万田発言から2カ月目に勃発して、米軍は翌7月始めには日産、トヨタ、いすゞとトラックの購入契約の締結を開始しました。約1年間に全部で1万台以上買ってくれました。その時は日産、トヨタが作っている商用車をそのままの仕様で買ってくれました。

それで潰れそうだった自動車会社は一挙に生気を取り戻した。そしてこの特需により経営上も若干の余裕ができ、機械設備の輸入購入を始めたわけです。この頃はアメリカの工作機械メーカーも、実は戦後のブームが一過して、すでに沈滞ぎみにあったわけですが、そこへ日本から注文があるということで、彼らは張り切って最新鋭の工作機械を日本に売ってくれました。その結果、1950年代末には、日本の自動車会社の持っている工作機械のほうが、ある部分ではアメリカの自動車会社よりも優秀な機械を持っていたという状況にまでなったわけです。

この工作機械の輸入は、当時外貨割り当ての時代ですから、外貨が自由に手に入りませんでした。幸いにして特需で外貨を稼いでいるということで、それで得たドルの何割かで、何割だったか忘れましたが、そういう工作機械を輸入することが認められました。そういう幸運で優秀工作機械を導入出来ました。

また例のデミング博士が50年代後半に日本に来て、統計的品質管理の導入を指導しました。これまでは日本製品といえば廉価な粗悪品というイメージに直結していたのを断ち切ろうと当時の経営者、技術者はデミング博士の指導を積極的に受入れ、品質改善運動が全製造業に盛り上がりました。また米軍は日本製自動車あるいは部品を購入するに当たり統計的品質管理を行うことを求めたこともあって、自動車産業の品質改善運動が積極的に推進されました。

そしてさらに米軍はベトナム戦争用にも日本から車の買い付けました。今度は日本のトラックメーカー5社、すなわちトヨタ、日産、いすゞ、三菱、日野に米軍規格のトラックの試作を発注しました。その試作車をアメリカに持って行って、向こうの試験場で試験をしました。その結果は全車合格でした。これは公式には言っていないのですが、日本から立ち会いに行っていた警察予備隊の栄啓二郎さんに米軍の担当官がアメリカ製よりも日本車が優れていると話してくれたそうです。

栗山 例のウエボン・キャリア。「スリー・クォータ」とか「2トン半」と呼ばれていたトラックですね。ところが栄啓二郎さんとは、どんな方ですか。

川原 元陸軍技術大尉。私と同じに通産省自動車課にいた方ですが、戦時中、四輪駆動車の設計、開発をやっていたという記憶があります。ところでこれらの試作車の発注があったのが1958年ですね。だからつまり1958年以前に、あるいは1957年ぐらいには、トラックの生産については技術的には米軍に追いつき、品質的にも優るとも劣らない程になっていたわけです。戦後10年の間にトラックの関する限り技術的にアメリカに追いついたといえます。そういう技術的な背景があったので、不況で

大変苦しんだけれども、特需で日本全体の景気が良くなると新しく開発した小型トラックの性能・品質が市場で評価され、ものすごく売れるようになったのです。代表的なのはトヨエースあるいはグットサンです。それまでは三輪トラックが日本の小型運送の主流でしたが、大型トラックの生産に主力を置いていたトヨタ、日産、いすゞなどの主力メーカーが特需で得た資金をもとに小型トラック生産ラインを作り、量産して安価に市場に供給し始めた。大量に売れてお金を稼ぐことができた。日本の自動車会社は直接的な特需と、日本全体に起こった特需ブームに恵まれて、財務的に余裕ができてきたわけです。そこでどうやら本格的乗用車生産を始める資金的目処がついてきた。

最初にやったのは、トヨタも日産もみんな同じなんだけれども、トラックシャシーをベースにして、その上に乗用車ボディを乗せたような車を出したわけです。当時の日本の舗装率は全国平均2%から3%で、舗装してあるところも穴があり、道路は劣悪でした。トラックシャシーをベースにした乗用車はもちろん乗り心地もよくなかったが、そういう道路に対する耐久性能だけは徐々に積み上げていったわけです。

そういうふうな流れでトラックをベースにした国産乗用車の開発がぼつぼつと進んでいる段階でしたが、当時の自動車会社の経営者も、あるいは技術者も乗用車の技術はトラックと違うんだ、乗用車の技術をわれわれは本当には持っていない。例えば大型のプレスで、ボディ・パネルを深絞りする技術だとか、きれいに塗装する技術とか、あるいは乗用車用のエンジンもトランスミッションもないというようなことで、非常に引け目を感じておられたようです。

一方、タクシー屋さんは戦後直後は焼け残りの木炭車で走ったり、ごく僅か認められた輸入中古車を使ったり、電気自動車を使ったり、大変苦勞をしていました。特需で日本全体としても外貨に少し余裕があるようになってくると、もう黙ってはいない。乗用車を輸入するよう国会に向かって大運動を起こしました。当時通産省にいたわれわれは、輸入もいいけれども、日本に乗用車工業を作るということがどんなに日本経済のためになるか、それを考えてくれ、必ずやれるからやらせてくれというようなパンフレットをつくって国会に配ったりしました。

「国産乗用車のために」という小冊子を自動車課で作りました。当時の田中展男事務官と、越田日高四郎技官をご存じでしょう。それに私の3人で、わずか2晩か3晩でつくり上げた謄写版刷りの小冊子です。これを国会の先生方に配布して国産乗用車工業の育成の必要性を訴えました。神谷さんがそれをポケットマネーで本印刷をして、あらゆるところに配って歩いたらしいのです。それは私は後になって知ったんですけれども、そんなこともあって、輸入をある程度に制限しようという方針をとにかく通産省が進めることができました。

タクシー屋さんの圧力は大変なものでした。また輸入業者のほうもしつこいものですから、ある程度の輸入を認めざるを得ない状況となってきました。この時に通産省は外国の自動車の販売権を正式に取った人には、どの会社にも限られた額ではあるが、一律公平に外貨を割り当てますと言ったわけです。それは裏返すとGMとかフォード、あるいはイギリスの当時のオースチンとか、ルノーとか、そういう大メーカーが日本に橋頭堡を築けないように、分散してしまったわけです。その結果、日本に世界中のあらゆる種類の乗用車が少量ではあるけれども入ってきたんです。それで私たちは試験と称して、入ってくると必ずその1台か2台を持って来させて、走行試験をしました。ですから当時、1950年代の中頃では、私と運輸省の宮本晃男技官の2人が当時としておそらく世界中で一番沢山の種類の車に乗った人物だったと言えるのではと思っています。例えばアメリカ車でクロスレーという鉄板を丸めてつくったシリンダーのエンジンを持つミゼットカーですとか、ドイツのハインケルの三輪乗用車とか、フランスのシトロエン2CVとか、スエーデンのサーブとか、ボルボとか、とにかく珍しい車も全部乗りました。それで外国車の性能はだいたい把握していました。どの車が日本には良さそうだというのも分かりかけていました。

そういうところに日産さんの浅原さんとか、いすゞの三官伍郎さんとか、あるいは日野の大久保さん達が外国車の輸入国産化をやりたいと言って来られました。通産省は完成車の輸入を抑えているのに、そういうことは大変困ったわけですが、これまた知恵者がいまして、水野崇治技官が名案を考えました。のちにトヨタの重役になられて今もお元気ですが、5年間で完全国産化をすることを条件

に、割当外貨量は、さっき完成車の輸入には1社年間300台分ぐらいだったと思いますが、一般の輸入会社と同じ量の外貨の割り当てをしましょう。それで国産化率が進めば、その分だけ輸入台数が増えるようにするというような要綱をつくりました。

この要綱は「乗用自動車関係提携および組立契約に関する取り扱い方針」と命名され1952年10月に通産省で省議決定されました。それが決まるとすぐ12月には日産がイギリスのオースチンと4人乗りの乗用車の国産化契約、それから53年2月にはいすゞがルーツグループと提携し、それぞれ国産化組立の実施を認可された。実は日野が一番早く省議決定前の7月にルノー公団と製造販売の契約をして、何とかこの契約を認めてくれと言って来たこともあって、この省議決定がされ認可されました。こうしてルノー4CV、オースチンA50、ヒルマンミンクスの国産化が進められました。5年の間に完全国産化をするという条件がついていました。この国産化自体は期限内に全部100%完了したんですが、これらの車は全部、市場では成功しませんでした。日本の当時の道路ではかれらの性能を十分発揮できなかったばかりか、耐久性が欠如していることが明らかになってきました。また、この大きさの車のユーザーはタクシー、官公庁、法人であって、それ以外の一般の個人には高価に過ぎて売れなかったのです。だからせっかく国産化を100%達成したけれども、その後裔で日本の乗用車の主流になったのは一つもないわけです。ただこれによって車体生産あるいは塗装などの進んだ技術を習得したという効果はあったようです。

そういうことで彼らの国産化は失敗しましたが、彼らとは別にトラックシャシーを用いた乗用車の改良が進み、過酷なタクシーの使用条件に適應した強度、耐久性を持つ車が生産されるようになってきていました。そして乗用車専用シャシーの研究・開発も進み、これを用いた本格的乗用車の生産準備も着々と進められておりました。

1955年1月にトヨタは日本初の本格的乗用車トヨペット・クラウンの生産・販売を開始しました。少し遅れて日産は翌56年6月に本格的乗用車のダットサンを発売しました。これは先のオースチンとは別で、ダットサントラック系の乗用車から生まれた本格的乗用車でした。

この時にトヨタはクラウンの生産開始にあわせて乗用車専門工場、元町工場を建設しました。日産さんはその当時大変苦勞されておりました。労働争議が長引いたことが一番の問題でしたが、もう一つ世間に余り知られていなかったことですが、日産の本社工場である横浜工場の約3分の1が米軍に接収され米軍の車両基地、部品補給庫にされておりました。このため戦前からの日産の本社工場が完全には機能できず、本格的乗用車生産設備を整えるのに苦勞をされました。こういったことがトヨタとの企業力の差が開く原因になったと思われまます。

とにかくこれでタクシー、官公庁、大法人用の乗用車の自給体制が整ってきました。そして日本国内で使用する限り外国車にも品質・性能、耐久性の面で決して引けをとらないものが生産・供給できるようになりました。

ところが、例えば当時のクラウンは100万円以上もしました。一般の個人ユーザーにとっては全くの高嶺の花でした。そんなものを作られても私達には買えません。(笑)そこで一体何日になったら乗用車を一般の人たちは持てるようになるかといういろいろ調査研究しました。

そして諸外国の資料を調査した結果、電話の普及率と、乗用車の普及率が相関していることを発見しました。1950年代になった頃、日本の電話普及率が確か7%か8%になってきました。その程度まで普及すると爾後は急激に伸びることが各国の例で明らかでありました。電話の普及が伸び出すと、今度は乗用車が急激な伸びを示す。一国経済の発展とともに庶民の所得も伸び、市場の拡大とともにいわゆる多量生産が可能となりユーザーの購買力に見合う価格の乗用車が供給され、乗用車の普及が急激に伸びることが分かってきました。

ドイツのフォルクスワーゲンの成功物語は日本にも伝えられましたが、フォルクスワーゲンばかりでなくヨーロッパの各国で一斉に廉価な小型大衆車が普及し始めておりました。イギリスでオースチン・ミニとか、モーリス・ミニとか、フランスのシトロエン・2CVとか、イタリアではフィアット500などの廉価なミニ・カーが出てきたのです。

イギリスのエコノミスト誌が1950年代になってからだと思いますが、大変興味深い論文を書いてい

ました。われわれは乗用車を尊大な金持ちの象徴と考えていたけれども、第2次大戦後は変わり庶民が乗用車に乗ることを求める時代になった。だからこれからミニとかフィアット500とか、そういった車が自動車生産の主流を占めるようになるだろうと書いていました。そういうことで日本でも電話の普及が急速に進む兆しが見えてきましたから、乗用車を買えそうな時代が近づいていることを予感し始めていました。

丁度その頃フライング・フェザーという軽四輪乗用車を富谷竜二さんが開発されました。1950年代の初めだったと思いますが、2人乗りで、タイヤは自転車用のタイヤが使われていましたが、サスペンションは全輪独立懸架で機構学的に進んだ構造を持った車でした。富谷さんは日産のご出身で、当時、住江製作所におられて、ダットサン・スィフトをデザインし、その生産を住江製作所で行っておられました。そのスィフトはカッコよくて、かなりの当たり商品となりました。恐らくはそれで住江製作所に資金的余裕が出来てこのような当時としては道楽とも言える車の開発が出来たと思われる。その富谷さんの開発には大勢の大学の先生方が応援されていました。例えば富塚清先生とか、有名な航空原動機の大家ですが、あるいは亘理厚先生、平尾収先生などの若い先生、さっきの吉城先生とか、日産の片山豊さん、彼自身の日産での仕事とは全く関係がありませんでしたが、大変な応援団がついていました。第一回東京モーターショーに出陳して好評を博したこともあって、住江製作所は生産・販売を始めました。何しろ自転車タイヤを使うなど本格的な車ではないし、車を生産するのに十分な資本がありませんから、大変無理なビジネスでありました。

### 国民車騒動

しかしこのフライング・フェザーはカッコ良いし、比較的安価で販売され、私を含めて若い人たちの注目の的でありました。そして日本人が本気になってやれば個人ユーザーが乗れる乗用車が出来たのではないかと考えるようになり“国民乗用車の構想”という論文を書きました。

栗山 1953年ですね。

川原 流線形誌1953年2月号に出しました。だから書いたのは少し前です。日産がオースチンの国産化技術提携をしたのは52年12月ですからその直後のことでした。日本で作っているの車の最大のユーザーはタクシーであって、われわれ個人が買えるようなものではない。個人用の車を作るべきである。また市場の調査・研究の結果からもあるコスト以下で市場に供給出来れば相当売れる。販売価格に見合う低コストで生産することも可能なはずだというような論文を書いたのです。この論文はかなり多くの方に持ち回りで読まれたようです。それで自動車各社の幹部も含めて国民車論議が多方面で行われたようです。

そんな時に1955年2月ごろ、当時通産省の自動車課長の柿坪精吾さんが、ある朝、突然、私を呼び付けて国民車育成要綱を作れといきなり言われました。これでやっと私がいろいろ言っていたことが実現できるチャンスが来たと言張り切って、サラサラサラッと書いたわけです。

性能、その他の目標を出したのはご存じだと思います。とにかく高速道路が全くない時ですから夢のような話なんですけれども、100キロ以上で安定して走れることを目標としました。この目標を掲げたのは、実はフォルクスワーゲン、フィアット500など外国車に乗ったりした経験から、彼らの車はそういう速度で安定して走れる。またかなり悪い道でもうまく走れるとを知っていたから、要綱にこのような要求をあげたわけです。

仕様、性能目標の素案について平尾先生、亘理先生そして吉城さんに見ていただきました。その会合場所は新橋の鳥森の飲み屋“むら木”の2階で、4人が2階の4畳半の部屋に座ると床が沈むようなところでしたが、そこで私の書いたものを検討していただいた。自動車会社が今持っている技術で全く出来ないものか、十分届く範囲の目標であるかということについてご意見をうかがった。3人の先生から、これで良い、これでやって欲しいとの励ましを受けました。

それからもう一つは価格が25万円ということで大騒ぎになったんですが、あれは私なりに根拠を持っていました。当時は物価統制令というのがありまして、各自動車会社が自分の自動車の価格設定に当たり物価庁に原価計算書を提出して認可を得なければならなかったのです。そういう資料と自動車

課自体がいろいろ自動車会社にあれこれ質問して、いただいた資料とを突き合わせて、この仕様の車なら月産2000台で製造原価は15万円に抑えられると確信していました。しかし販売店マージンを含めて最終販売価格をどう設定するかについては、資料もなく、販売経費をどれだけみたら良いか分かりませんでした。当時、米国では耐久消費財は製造コストの2倍が小売価格だと言われていました。だから30万円と言えば低すぎることはないが、それではユーザーにはまだ高すぎる。とにかく売れなければいけない、逆にいえば庶民が多少頑張れば購入出来る価格で提供出来るということがこの計画の眼目でありましたから、自動車メーカーにも販売店にもコスト引き下げに努力してもらおうということで25万円という案にしました。所得も上昇過程にはありましたが、これほど急激に伸びるとは想像もしていませんから、私たちは25万円には固執しました。自動車工業会では技術的に出来ないとの議論は出なかったようですが、売価25万円はコスト的に不可能と主張されました。結局、自動車工業会でその要綱を実施されては困ると決議をされ、それでお流れになってしまいました。

なお、この要綱が通産省から1955年3月に発表されたと殆どすべての記録に書かれていますが、事実日本経済新聞の記者が某局長が故意に机上に放置した要綱案の草稿を手に入れスクープ記事として報道されたのであって、通産省が正式に発表したものではありません。実はこの事情をいちいち説明するのも厄介ですから私も発表と話したり、書いたりしています。未だ草稿に過ぎないものが外部にリークされ、担当者の私には大変ショックでした。殊に小売価格をどうするか検討中で穴埋めに20万円としばらく前に私が書いた評論に載せた数字を仮に記入してあったものが出てしまったわけです。しかもセンセーショナルに報道されてしまいました。その後すぐに前述の検討を経て25万円としましたが、通産省は訂正したと報道されてしまいました。

私はこの案が駄目なっても、軽自動車の法的規格の拡大だけは実現しようと考えていました。当時の軽自動車はエンジン気筒容積360cc未満、長さ、幅もある大きさに抑えられて、これではとても満足は乗用車はつukれない。だからこの規格を緩めて、例えばエンジンの大きさも500cc位まで増やし、大きさをもう一寸大きくする。そうすれば、民間に資金の余裕がベトナム特需のお陰で出来てきたのを感じていましたから、いわゆる大衆車が通産省の援助とか、そういうことがあるなしにかかわらず生まれてくるだろうと思っていました。

そういう軽乗用車の規格を変えるのは運輸省の仕事であり、警察庁の仕事です。これらの役所にお願ひしてそういうふうには展開していこうという意図を持っていたんです。しかしあまりにも業界の反対が激しかったので、自分の所管のことだったらやったかもしれないが、運輸省、警察庁の所管事項ですから、そこまでの呼びかけをせずに終わってしまいました。

スバルの三輪軽乗用車がこの国民車構想の前後から出てきていたわけですが、この国民車騒動が契機になりダイハツのミゼットなどの軽自動車群が急激に成長してきました。本田さんが始めたのはちょっと後ですね。これまで軽自動車という規格がありながら、誰も四輪乗用車に手を出さなかったのが一斉に作り始める動きが起こってきました。

栗山 それまではなかった。

川原 それまでは実際には製品はなかったんです。富谷さんの車も最初のは軽自動車の規格で出来たわけですがけれども、やっぱり360ccでは力不足だということで、500ccに手を出され、ますます深みに落ち込んで住江製作所が潰れてしまったのです。

この要綱への反対運動を主導されたのは当時会長であった浅原源七さんでした。浅原さんはそんな低価格車なんかはいらない、皆んな中古車を買えばいいんだというような意見を言われたりしていたんですが、何とその時から一部の関係者に実は個人的には賛成と漏らされていました。寺沢市兵衛さんがそのことを自動車工業振興会の記録に残しておられます。また、越田日高四郎君にも実は内心賛成なんだけれども、立場上反対せざるを得ないと話しておられました（越田君はその時私も一緒だったというのですが、はっきり記憶しておりません）。業界では要綱を容認すると既存5社以外のメーカーが乗用車生産に新たに加わってくるかもしれないことを危惧して反対したというのが真相ではないかと想像されます。

そういう意味では非常に民主的な案だったわけです。手を挙げられた方に、例えば小松製作所の河

合良成さん、この方は確かポルシェと提携して作るという提案をされました。また山本惣治さんも試作に参加したい意向を持っておられたようです。

競争試作の参加者を既存の自動車会社に限定していなかったから、新勢力が加わってきたり、二・三輪メーカーが選ばれたりする可能性もないではないわけで、既存のメーカーがこのことを忌避して反対したと思われます。

### 大衆車時代の到来

ところがその騒動のあと、55年の秋だったと思いますが、国民車構想が潰れたことがはっきりした秋に、トヨタの梅原半二重役と藪田東三課長さんが私を役所に訪ねて来られました。そして実はトヨタで大衆車の開発をやっている、もうじき試作車が出来上がるので見に来てくれというお話がありました。それでその翌年だったか、はっきりしないんですが、挙母本社の技術部で試乗させていただきました。FFの車で、立派に走りましたが、これまでに乗ったフィアット500などに比べ車が重く感じられました。これが後のパブリカの試作第1号だったわけです。

3年前にトヨタの元副社長松本清さんからその開発に当たられた藪田東三さんが開発の経緯を記述された“トヨタ技術”のコピーを頂きました。その経緯の中でびっくりしたのは、豊田英二さんが藪田さんに国民車騒動の前にこういう車を作れと詳細に指示をしておられたことであります。その指示の内容が、私が通産省であれこれと構想していたことと極めて似ていのです。先年、豊田英二さんにパブリカの試作について藪田さんに指示された内容と、国民車構想とが良く似ていましたねとお話すると、豊田さんはニヤツとして、「いやあ、だれでもあの時点で考えれば同じことを考えるよ」と笑っておられました。

さらに豊田さんは藪田さんに、なるべく町工場でも作れる部品を用いて作れるような車を試作するよう指示をしたとつけ加えられました。戦後もうじき10年になろうという頃ですが、賠償問題の処理が非常に遅れていました。賠償要求国のこともあるから、米国だけでは決められず長引いたと思われる。賠償に一部の機械設備を持ち去られる危険が航空機メーカーばかりでなく、私は知りませんでした。自動車の会社にもあったようです。それで豊田さんがは、賠償に自動車会社の良い機械が取られても、町工場で作る部品を作り、それを集めれば立派な乗用車に組み立てられるような設計をするようにと命じたと言っておられました。

トヨタが1955年に生産・販売を開始した日本初の乗用車専用シャシーを使用した本格的乗用車クラウンで大成功しました。そしてご承知のように1958年にはアメリカ輸出販売を始めましたが、高性能に欠けるクラウンの販売は失敗し一時中断を余儀なくされてしまいました。そういった状況下でパブリカの開発主査が藪田さんから長谷川龍夫さんに替わりました。長谷川さんはコンベンショナルな技術を最大限利用することを明確にし、当時まだ熟成していなかったFFの採用を中止し、FRに変えて、パブリカを開発を続行しました。それが発売されたのが1961年の6月ですから、国民車騒動から6年も経っていました。

ところがトヨタはパブリカを生産するに当たり1960年にフォードと合弁会社を日本に作ることを合意したのです。石田退三さんが当時社長でしたが、パブリカの多量生産についてフォードに学ぶべきことがまだあり、それにはフォードと合弁会社を作るのが良いと考えられたと想像されます。フォードと交渉し、合意が成立し、資本の分担割合も決まりました。ところがその案がフォードの重役会で否決されました。石田さんはフォードが一方向的に否決したことに非常に怒られたという話もあります。とにかくまだ日本で年間5000台売れる乗用車は1台もない時ですから、非常に乗用車工場というか大衆車工場に投資することは危険なことだという認識が石田さんをはじめ、トヨタの幹部にあったと思われます。しかしそれを断られたので、元町工場の一部を使って、パブリカの生産を始め、そして61年に発売しました。

日産は61年3月に追浜に乗用車専門工場がようやく完成し、ブルーバードとかダットサンとかを本格的に生産されるようになりました。しかし大衆車の生産はずっと遅く1966年になってのサニーからでした。

64年に新型コロナをトヨタで発売し、これが大成功となりました。名神高速道路の名古屋と西宮間が丁度開通した時でしたが、この高速道で毎日朝から晩まで走る10万キロの公開連続走行テストを行いました。完走し、時速100キロで10万キロも連続して走れることを見事に実証しました。名神高速道路がやっと開通しても国産車では高速道路を走れないのではないかという疑問を抱いておられる方も少なくありませんでしたから、このテストは大変な反響を呼びました。

1958年にアメリカで販売を開始したクラウンは高速性能が劣り、みじめな目に会って輸出を停止していましたが、65年4月、新型コロナをアメリカに本格輸出を始めました。これがアメリカ輸出の再出発の足掛かりになりました。

さてパブリカを売り出したけれども、なかなか思うようには売れませんでした。クラウンがヒーターやラジオを標準装備にし内装を高級化したデラックス車で成功したのにならぬ、パブリカにもデラックス車を発売したところ販売が伸び始め、バンも加えてようやく月6000台から7000台生産出来るようになりました。しかし当初の1万台の目標には届きませんでした。

パブリカが思ったように売れない原因を一生懸命調べました。その結果その頃には日本人の所得水準も上がり、外国車、中古車も含めて、日本人の最多購買価格帯がパブリカよりもかなり上にあることが分かりました。パブリカはエントリーカーであって、最多量産量販車はパブリカより上級車であるとしてカローラの開発が進められました。エンジンでいえばパブリカは2気筒500ccでしたが、4気筒1000ccとしました。このねらいは当たり大成功でした。そして今日でも世界一の生産、販売量を享受しています。

このカローラが発売されたのは1966年です。パブリカを発売から5年後ですが、この時にトヨタはカローラ専門の乗用車生産工場、高岡工場を建設しました。その第1期工事の月産能力1万6000台と1966年8月に発表しています。カローラの実売はそれから2ヶ月後の10月でした。まだパブリカでも6000ないし7000台しか売れていない時に、何と1万6000台の工場を建設し、さらには発売時には第2期工事を含めて3万台を目標にすると発表しています。これは日本の自動車業界での歴史的決断の一つだと思います。

ある時豊田名誉会長にあの時に高岡工場を建設するなどという大決断がどうして出来たのかうかがったところ、“いやあ、あれは神谷君と2人で決めたんだよ”とのお答えでした。

神谷さんのもとでカローラのマーケティングをやっていたのですが、神谷さんのカローラにかける情熱は尋常一様のもものではありませんでした。例えばカローラをどこまで大きくするかということが大問題でした。大きくしてしまうのは簡単ですが、性能を犠牲にせずにコストを抑えるには、軽量、高性能車が望まれることとなります。私たちは外国車もいろいろ乗り回していましたが、たまたま長谷川さんこれに決めたいと持って来られた案が、前半分がボクゾール・ビバに近似していました。

それでそのことを神谷さんに報告しますと大き過ぎるのではないかとされるのです。後から考えると神谷さんは豊田さんに3万台売ると請け負っておられたらしいのです。神谷さんの立場からすれば少しでも廉価のほうが売りやすいということになりますから、コスト・アップにつながる大き過ぎることを非常に心配されていました。なかなか承知して頂けないので、ボクゾール・ビバの外板に新しい車のシルエットを紙で張り付け、ボクゾールよりもこれだけ小さいから心配することはないと申し上げ、神谷さんがようやく了承されたという経緯があります。

それからもう一つは、カローラ開発の過程で日産が同じ1000ccの大衆車を開発しているのが分かりました。1000cc以下であれば当時の自動車税が最低の額となるので、われのカローラも1000cc未満を目標にしていました。サニーの方が半年先の1966年4月に発表されました。そしてサニーがいわゆる1000cc車であることを確認して直ぐに、カローラのエンジンを100cc拡大し1100ccに変更しました。それまでに開発したエンジンをクラックシャフトやコンクエティング・ロッドまでいじらずに、また機械設備を大幅に変更すること無しに可能でした。ある日朝早く技術部に長谷川さんを訪ね1100ccへの改造について話し合いをしている時に神谷さんの了承を得てほしいと頼まれました。すぐに名古屋にとんで帰り東京の神谷さんを訪ね1100ccにしてよろしいかと伺うと、大変難しい顔をしておられましたが「イエス」という返事を頂きました。それでしめたと思ひ、その日のうちに挙母本社の技術部

に帰り神谷さんのオーケーが得られたと長谷川さんに報告をしました。このことは長谷川さんは憶えておられないようですが、長谷川さんはもうその時には豊田さんと打ち合わせは済んでいたと思われます。その後、私が神谷さんに会うごとに100cc増やしたのが良かったかどうかと心配しておられました。神谷さんが亡くなったあと、側近の人たちと追悼の話をしていると、神谷さんのイエスにはイエスとノーと二つあったという話が出たんです。いまの1100ccもひよっとするとノーのイエスだったかもしれないと思うんです。神谷さんがそれほどこだわられたのは3万台売らねばならない。それには車も良くなければならないが、コストが絶対上がってはいけない。ですから神谷さんのこのような心配をされたのも今になってみると良く分かります。

とにかく神谷さんのカローラにかかる情熱は大変なものでした。モデル審査という行事があり、新車の石膏模型を並べてそのモデル・デザインの確認をします。他の車も一緒に行われますが、神谷さんはカローラのそばに張り付いて離れないんです。他の車を見ようとしない。他の車は大して心配しなくてもうまくいく。問題はカローラなんだ、カローラこそ売らなくてはならないのと繰り返しいわれておりました。

サニーが先行しそれなりに売れましたが、約6ヶ月後に発売したカローラは直ぐに追い越しサニーに大きく差をつけましたが、このようにして日本に大衆乗用車時代が始まりました。

私はとにかくこういう大衆車、国民車構想などを書いている時に、昭和20年代に占領軍の米兵がPXで、シボレー等の米国製乗用車を購入し、個人用として乗り回していました。その横にかわいい子ちゃんを乗せて、これみよがしに走っていました。それを見た時に、たまたまアメリカ人に生まれればああいう車に乗れて、われわれがたまたま日本人に生まれたために、20世紀の文明の象徴である乗用車の利便を享受できないのは残念だと言っておりました。それから僅か15年後ぐらいには、われわれ自身が車を持てるという日本に変わり、大変満足しているんです。通産省の自動車課での10年を含めて50年間自動車界にいたわけですが、何も悔いはありません。日本の乗用車産業の成長期に、自分なりに参画することができたと満足しています。

栗山 大変に素晴らしいお話を長時間にわたり、有り難うございました。