

# 戦後の三輪車市場における企業間競争

——自動車産業における三輪自動車の意義——

箱 田 昌 平

は じ め に

前稿では戦前の三輪自動車について分析したが、本稿では戦後の三輪車市場について分析する。戦前の三輪車の分析では、欧米のプレモタリゼーションにおけるサイクルカーと日本のオート三輪車（小型三輪車）<sup>1)</sup>を比較した。その中で日本のプレモタリゼーションの特色とその中での三輪車の特徴とそれらの原因について述べた。戦前の三輪車は戦争のため生産を中断された。戦後では再び、三輪車のブームが発生し参入企業によって三輪車市場は拡大するが、軽四輪や小型四輪自動車の登場によって衰退して、消滅することになる。この衰退のプロセスで企業はどのように対応したのかを明らかにする。こうした分析によって三輪車は何を残したのか、すなわち、三輪自動車の遺産を明らかにしていきたい。

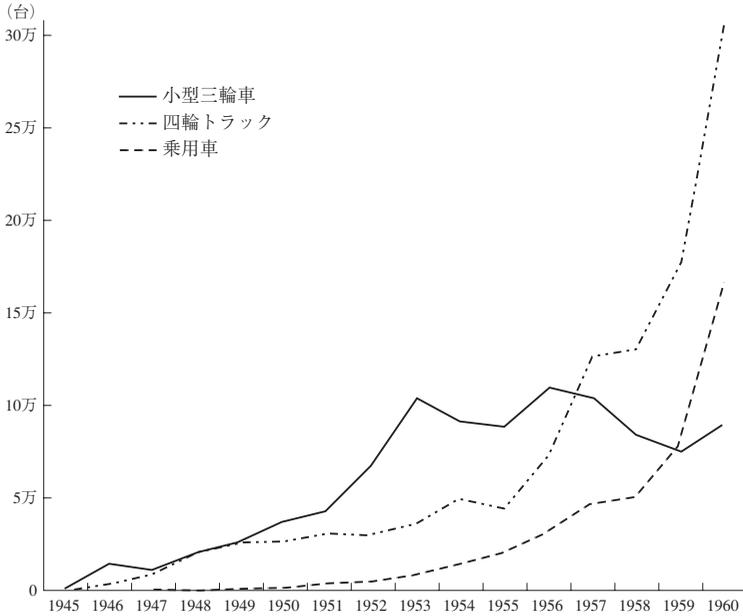
## I 既存企業と参入企業の興亡

1945年9月にGHQはトラックの生産を月産1,500台だけ許可した。こ

---

1) オート三輪車は、三輪自動車と同義語で本来軽三輪自動車を含む。しかし、戦前は小型三輪車しか生産されていないので、オート三輪車のイメージとして小型車のイメージがあるので、本稿ではオート三輪車という単語は使わないで、広義に三輪車として使用する。

図1 小型三輪と小型四輪車の生産台数推移



資料：GP 企画センター [2000], p. 24.

のため、戦前から三輪車を生産していた発動機製造は45年11月に、東洋工業は12月に、日本内燃機は46年1月に三輪車の製造を再開した。図1によって、四輪トラックと小型三輪車の生産台数を比較すると、1945年から1956年までは三輪車の生産が四輪トラックを上回っている。また、戦前の三輪車の生産台数のピークは1937年の15,230であるが、1948年には16,852となり、戦後3年目に戦前のピークを越えることになる。

日本では、トラックの生産量が乗用車のそれよりも多い状況が、戦前から1968年まで続いているが、まず、自動車としてはトラックが最初に普及して、その後に乗用車によるモータリゼーションが伸展することになる。本格的なモータリゼーション<sup>2)</sup>が到来するまでの期間をプレモタリ

2) 戦前の三輪車とプレモタリゼーションについては前稿で定義されている。

ゼーションといったが、このプレモタリゼーションの主演はトラックなのである。トラックの中では最初は小型三輪車が普及することになる。1956年まで、三輪車の生産は四輪トラックの生産を上回るが、その後四輪トラックの生産が急拡大する。三輪車の生産は1960年の278,002でピークとなり、それ以後減少することになる。

こうしたプレモタリゼーションの初期の三輪車の活況をみて、新規参入企業が現れたのである。さて、三輪車市場への参入は、ある程度の機械加工の技術基盤があれば可能であること、また、戦前の三輪車の市場動向の分析から再び三輪車のブームがくることが予想された。こうした条件が新規参入の条件となって、1946年中に、三井精機、明和興業、愛知起業及び新三菱重工の参入がみられる。さらに、1947年には日新工業がこの市場に参入する。こうして三輪車の主要メーカーは既存企業3社と参入企業5社の8社となる<sup>3)</sup>。

一方で二輪車は1950年頃までは伸び悩みの状態であったが、ガソリン価格が撤廃されると、急激に拡大をはじめ、1955年には世界5位の生産大国となる。1949年のメーカー数は133社となっているが、1957年には56社へと減少している。こうした二輪車と比較すると、三輪車市場の参入障壁は高いので、参入企業が少なかったのである。

さて、三輪車への新規参入企業の5社のうち、明和興業、愛知起業及び新三菱重工業は戦前航空機メーカーであった。戦前の航空機メーカーは他の先進国に負けないような精密機械と優秀な技術者をかかえていた。しかし、戦後GHQによって航空機の製造が禁止されたために、他の産業へ転換することが必要となった。業務転換のために選択されたのが自動車産業であった。このようなケースはドイツにもみられる<sup>4)</sup>。旧川西航空機の明

---

3) 本稿では、規模の大きい8社のみを中心に分析する。他にも、三輪車メーカーは存在するが、必要な限りそれらについても述べられている。

4) 前稿でドイツのサイクルカーについて述べられている。

和興業から分離した明和自動車工業は「アキツ」を生産した。愛知航空機は1946年愛知起業へと社名変更し、帝国精機産業が生産していた「チャイアント」の権利一切を譲り受けて、三輪車市場へ参入したのである。新三菱重工業は水島機器製作所が民需転換をして、三輪車 TM 型を製造して、この市場に参入した。財閥解体で1950年に三菱重工業が、三分割されたうちの中日本重工業が、52年に新三菱重工へと社名変更したものである。これら旧航空機メーカー3社は、高度な精密機械設備と優秀な技術者を持っており、特色のある三輪車を生産することになる。他の三井精機と日新工業のうち、三井精機は三井財閥の傍系の機械メーカーで、精密工作機械メーカーである。日新工業は航空機用の部品メーカーである。いずれも機械設備や加工技術をもった企業である。三井精機はGHQの指令で三井の名前をはずされて、1950年に東洋精機と社名変更をすることになった。そこで、三輪車の名前は「オリент」とされた。日新工業は、戦前白楊社で蒔田鉄司の下で四輪車の製造に携わった中村賢一郎を迎えて、三輪車「サンカー」(三輪車の英記)を製造した。

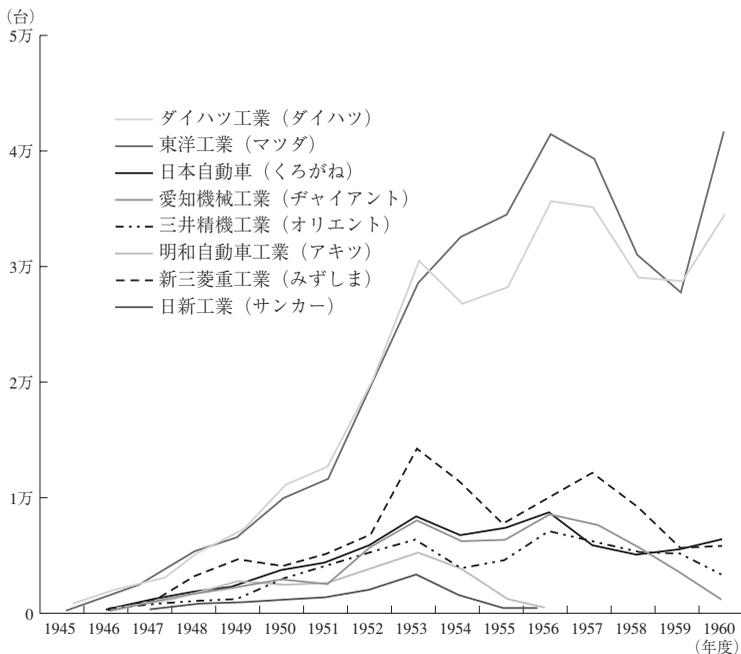
既存企業の3社と新規参入の5社の1945年から1960年の生産実績を図2によって、検証してみよう。また、この期間のオート三輪車市場のハーフィンダール指数(HI指数)<sup>5)</sup>は表1に示されている。新規参入によって、HI指数は46年の3,838から53年まで1,900へと半減している。市場が規格拡大とともに参入企業によって競争的に変化させられている。市場構造が競争的になったのはどのような成果となってあらわれているのであろうか明らかにしてみよう。新規参入企業は元航空機メーカーやその部品メーカー及び精密工作機械メーカーである。これらの企業は既存企業に負けない高度の技術力をもっている。こうした新規企業は三輪車の品質や性能の

---

5) HI 指数は市場集中を示す指標で、各企業のシェアを2乗したものの総和である。HI 指数が大きくなれば市場集中が進んで非競争的であることを示す。

## 戦後の三輪車市場における企業間競争

図2 小型三輪車生産実績の推移（1945～1960年度・小型自動車工業会調べ）



資料：GP 企画センター〔2000〕，p. 18.

表1 三輪車の HI 指数

年	1946	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
HI 指数	3,838	1,866	1,752	1,746	1,900	1,905	1,981	1,986	2,373	2,681	2,097	2,097	2,398	2,945	3,596

資料：GP 企画センター〔2000〕の8社資料より計算

向上に大きく貢献している。こうした品質の向上が市場拡大に寄与している。三輪車はすでに二輪車とは構造的に異なるようになっていた。まず、チェーン駆動からシャフトドライブへ、またデファレンシャル付へと変化している。しかし、まだ、バーハンドルで、屋根なしのままであった。まず、ウィンドスクリーンをつけて、運転席を幌付きにしたのは新三菱重工業であった。その後三輪車はキャビンを完全に密閉した三輪車に変化する

ことになる。また、三菱は航空機時代の油圧緩衝装置であるオレオ式サスペンションを三輪車に取り付けて、乗り心地の向上に貢献している。

戦後バーハンドルから丸ハンドル車を最初に開発したのは1947年の汽車製造のナニワであったが、これは試作車のみで生産されなかった。1951年には丸ハンドルは発動機製造の乗用車「BEE」と「チャイアント・コンドル」であるが、生産は少量であった。その後愛知機械は丸ハンドルをチャイアント11系に採用している。また、当時の三輪車は二輪車と同じように単眼のヘッドライトであった。1951年のダイハツ「BEE」とチャイアントAA-7「コンドル」が二眼で登場した。車体が簡易なプレスで製造されていたので、最初の三輪車では複眼化は高コストになるため、当初ヘッドライトは単眼のままであったのである。さらに、1950年代に入ると三輪車の大型化が進むが、これに対応して直列2気筒の水冷エンジンを最初に搭載したのは、「チャイアント」の愛知機械で、次に水冷化したのは「オリエント」の東洋精機から社名変更した三井精機であった。このように、新規参入企業の方がむしろ品質・性能の向上に貢献していることが明らかとなる。こうした動機は参入企業の既存企業にキャッチアップしようというところから生れたものといえよう。しかし、こうした参入企業の意図や貢献にもかかわらず、1954年からHI指数は減少から上昇へと向かって、1960年には3,596の3,000水準に戻っている。これは、51年に発動機製造から社名変更したダイハツと東洋工業がシェアを拡大して複占に近い市場に変化しているからである。

この8社のうち現存自動車会社として存続しているのは、ダイハツと東洋工業及び新三菱重工の3社のみである。これらの企業はモータリゼーションによる自動車市場の変化に対応して、車種構成を軽四輪自動車や小型四輪車に変化させることが出来た。すなわち、三輪車は本格的モータリゼーションに到るまでの仮の車であって、三輪車はプレモータリゼーションの前段階のトラックによる車の大衆化の中でのみ主役となることが出来た

のである。したがって、四輪車に車種構成を変更できない他の5社は本格的モータリゼーションの到来とともに一掃されてしまうのである。

自動車は差別化された製品で、差別化してブランドを確立した車を売るためには流通組織を系列化することが必要となる。流通組織を系列するためディーラー網を整備することが出来なかった5社は存続することが次第に困難となって、業績の悪化がみられるようになったのである。しかし、当時の三輪車市場はローカルな地場産業的特色を持っており、この市場から退出する5社のうち、日本自動車工業<sup>6)</sup>、三井精機工業及び日新工業は関東の企業で、「くろがね」、「オリエント」、及び「サンカー」は関東の地域ブランドであった。また、愛知機械工業の「チャイアント」は名古屋で、明和工業の「アキツ」は関西の人気ブランドであった。すなわち、これらの企業は三輪車を製造する機械加工の技術基盤を持っていたが、三輪車の販売組織を整備して車を量産することが出来なかったのである。

さて、三輪車の市場は1950年代に入って、次第にダイハツと東洋工業への複占化が進展している。戦前は早期に販売網を整備した旧発動機製造すなわちダイハツが首位企業であったが、戦後はダイハツと東洋工業が首位企業争いを展開する。こうした首位企業争いの中で、東洋工業の健闘が目立つようになっている。その原因として以下のような4点が指摘される。第1点は、東洋工業は戦前にはダイハツにリードされた販売網を急速に整備したことである。東洋工業は急速に独自の販売網を構築するために、ユニークな広告・宣伝戦略を実施している。戦前では1936年には鹿児島から東京までのキャラバン隊を組んで販売店を回っている。戦後には1952年に大型化した2トン三輪車のキャンペーンのために、広島から東京間のノンストップ走行を、53年には柳家金語楼による東海道膝栗毛を行っている。こうして、東洋工業は自社品のナショナルブランド化を図っ

---

6) 日本自動車は、後述されるように日本内燃機、日本内燃機製造、日本自動車工業及び東急くろがねと社名を変更している。

たのである。第2点は量産体制の確立である。年表のように1952年に旧軍需工場跡地に三輪トラック生産の拡大のために、大規模工場が建設されている。こうした成果として図2のように、53年以降ダイハツを抜いて東洋工業の首位が確立されている。またこのため、市場全体ではHI指数が大きくなっている。第3点はこの工場建設とともに、工作機械の最新鋭化及び素材部門への新技術の導入・開発が行われて、製品の性能や品質の向上がみられることである。第4点は後に詳論するが、東洋工業では自動車市場の需要変化に対して的確な製品構成の選択がされているということである。すなわち、三輪車市場の衰退以後も企業として存続できる製品選択がなされているということである。

## II 三輪車市場の衰退と企業退出

戦後の三輪車生産は1945年の99から60年の278,032まで拡大して、その後減少を続けて、74年の1,020で生産が中止されることになる。三輪車には、戦前から生産されている小型三輪車と、1951年から生産される軽三輪車の2種類がある。小型三輪車の生産のピークは57年の111,352で、その後急速に減少して、74年に1,020になる。また、軽三輪車は、57年にダイハツが「ミゼット」の生産を開始してから急激に生産が拡大している。57年3,585、58年14,002、59年83,239、60年190,975へと拡大し、60年が最大となる。61年には、138,365、62年75,567へと急激に減少して、71年の2,509で生産が中止されることになる。三輪車全体の生産のピークは、1961年の224,595となるのである。

表2によると、二輪車を除く自動車のうち三輪車生産の比率、すなわち、三輪車生産比率は、1953年の66.1%で最大となっており、その後減少して63年には、一桁に下落している。三輪車の生産のピーク以前に、三輪車生産比率のピークがくるということは、三輪車生産のピーク以前に

戦後の三輪車市場における企業間競争

表2 生産比率と保有比率の変化

軽四・三輪の生産比率と保有比率					トラックの保有比率				
年度	三輪生産比率	三輪保有比率	軽四生産比率	軽四保有比率	年度	普通トラック	小型トラック	軽四輪トラック	三輪車
1945	6.3	20.1	—	—	1945	59.0	12.9	—	28.1
46	15.2	20.5	—	—	46	62.6	9.0	—	28.4
47	39.6	18.5	—	—	47	67.7	6.9	—	25.4
48	45.2	21.8	—	—	48	60.4	10.3	—	29.3
49	48.2	27.1	—	—	49	53.6	10.6	—	35.8
50	52.9	33.6	—	△ …… 軽三輪に含まれる …… ▽	50	45.2	12.5	△ …… 軽三輪に含まれる …… ▽	42.3
51	53.9	36.6	—		51	40.2	12.5		47.3
52	61.4	39.7	—		52	35.1	12.3		52.6
53	66.1	43.6	—		53	30.6	11.6		57.6
54	58.3	45.8	—		54	27.3	11.8		60.9
55	56.0	47.6	0.1		55	23.7	13.2		63.1
56	48.6	47.1	0.2		56	21.6	15.8		62.6
57	38.7	44.8	0.3		57	20.0	20.2		59.8
58	34.4	42.8	0.6		58	24.8	17.9		57.3
59	37.5	42.3	2.5		59	28.2	15.5		56.3
60	36.6	37.7	16.1	2.7	60	14.3	32.0	2.3	51.4
61	21.6	31.5	29.1	4.8	61	12.8	34.3	9.1	43.8
62	12.7	25.1	32.1	5.5	62	11.5	36.9	16.8	34.8
63	8.3	19.3	30.5	6.0	63	10.5	39.5	22.7	27.3
64	4.4	13.9	25.9	6.1	64	9.9	42.5	27.2	20.4
65	2.2	9.7	26.2	6.2	65	9.2	44.9	30.9	15.0
66	1.4	6.7	25.9	6.2	66	9.2	47.1	33.3	10.7
67	1.1	4.4	25.9	7.3	67	9.1	49.3	34.2	7.5
68	0.5	3.0	26.7	9.0	68	9.0	50.8	34.9	5.3
69	0.3	2.0	23.9	10.8	69	8.2	51.9	35.0	3.9
70	0.2	1.3	24.6	12.7	70	9.6	52.5	35.2	2.9

三輪比率： $\frac{\text{三輪}}{\text{四輪}+\text{三輪}}$  軽四輪比率： $\frac{\text{軽四輪}}{\text{四輪}+\text{三輪}}$

資料：日本自動車工業〔昭和62年〕，pp. 387-389より作成

四輪車の拡大がおこっていることを示している。また、二輪車を除く自動車全体に占める三輪車の三輪車保有比率は、1955年に47.6%となりそれ以降減少している。1952年では、三輪車は二輪車を除く自動車生産の66%、また、自動車の保有率の約44%を占めている。1945年から60年代までのプレモタリゼーションの期間に三輪車が重大な役割を果たしていることは明白である。こうした三輪車が記憶に残っているのは、当時20歳前後の人であり、現在こうした人々は75歳以上になっている。しばらくすると、三輪車は博物館でしか見られない遺産となってしまうであろう。自動車史の中で三輪車の果たした役割について十分な検討が必要であろう。

さて、日本では三輪車はほとんどトラックであり<sup>7)</sup>、自動車全体の中の分析よりも、トラック全体の中で検討する必要があるだろう。1945年から、トラックの生産比率と保有比率を表2によって検討してみよう。トラックは、四輪車と三輪車がある。四輪トラックは、普通、小型及び軽四トラックに分類される。このうち軽四輪車は、1950年頃から製造されるようになる。軽四輪車には、トラックと乗用車があるが、ここでは、軽四輪トラックが主な分析対象である。生産統計としては、軽四輪車は1955年からみられるようになる。表2のように二輪車を除く自動車全体の中での軽四輪トラックの生産比率は、1960年代に入って急激に大きくなっている。このために、三輪生産比率が減少しているのである。保有比率で軽四輪車が統計上現れるのは1960年代からである。トラックの保有比率をみると、三輪車の比率は1945年の28.1%から上昇を続け1955年の63.1%まで上昇して、その後減少している。まず、小型トラックの1960年代からの保有比率の拡大、さらには1962年頃からの軽四輪トラックの拡大によって、三輪車の保有比率が減少していることがわかる。特に、1956年頃

---

7) 欧米のサイクルカーには、乗用車もトラックもあるが、日本の三輪自動車は殆どトラックである。三輪の乗用車もわずかに生産されている。

から三輪車の生産比率が減少したのはトヨタの小型トラック「トヨエース」の量産・量販が原因である。トヨタの「トヨエース」については後で検討することになる。

このように、三輪車は軽四輪車や小型四輪トラックの登場によってそのシェアを奪われてしまうことになる。こうした三輪車市場の衰退に企業はどのように退出していったのかを明らかにしてみよう。1954年の朝鮮戦争による特需景気の反動からの不況によって、経営基盤の弱くなった企業の退出が開始される。サンカーを生産していた日新工業は戦前は航空機部品を作っていたが、三輪メーカーとして参入した。航空機部品を作っていた技術を生かして、独特の構造をもった車を製造したが、量産効果による合理化や性能の改良が遅れるようになり、1954年の不況で経営が苦しくなって56年には三輪車市場から退出している。また、「アキツ」を製造していた明和自動車工業もダイハツや東洋工業が投入する新型の車に対応して、性能や品質の向上ができなくなり、1956年に工場閉鎖となった。戦後しばらくは何でも作れば売れるという時代が続いた。特に終戦直後には三輪車は地場産業としての性格を残しており、関西、名古屋及び関東の地域に、これらの企業は立地してローカルブランドで生き残ることができたが、全国に販売網が整備されるにつれて、ローカル企業はダイハツや東洋工業の製品と競合するようになって、性能・品質に優れた製品を作っても、企業の存立の基盤が失われていったのである。これらの企業の退出は三輪車市場の衰退が主な原因によるものではなく、業界内の競争に対応できなかったことによるものである。

さて、戦前から小型三輪車を生産していた日本内燃機は、1944年日本内燃機製造と社名変更した。その後57年オオタを吸収して社名を日本自動車工業と変更したが、業績があがらず東急グループの傘下に入り、59年には東急くろがね工業と改名している。このような社名改変のたびに新社長による挺入れが行われた。この間1959年には軽四トラック「くろが

ねベビー」を生産し、小型四輪トラックをも製造している。軽四輪市場や小型四輪トラックの市場では三輪車市場よりも厳しい競争が行われており、1962年には自動車の生産を中止して日産の下請メーカーになっている。また、同じ62年には、新三菱重工業も軽四輪乗用車に生産を集中するために、三輪車の製造を中止している。64年に旧三菱重工業の三社が合併して、再び三菱重工業となっている。その後、軽自動車から小型自動車、さらに大型バス・トラックを生産する総合自動車メーカーとなっている。

三輪車メーカーとして5番目に退出する三井精機工業は、1954年の不況の後、日野自動車が支援することとなった。三輪車への需要の落ち込みの中でも59年に「ハンビー」と名付けた軽三輪トラックを生産したが、「ミゼット」と似たスタイルで独自性を出すことができずに、1963年に三輪車市場から退出して、精密機械メーカーに戻っている。このメーカーは軽四輪車や小型車を作らないまま自動車市場から退出して、元の精密機械メーカーに戻っている。6番目に三輪車市場から退出するのは愛知機械工業である。愛知起業は1952年に社名を変更して愛知機械工業となるが、元航空機メーカーであったので構造的にユニークな三輪車を作った。しかし、ユニークすぎて量産するまでにはいたらなかった。小型三輪車の落ち込みに対応して、59年には軽三輪トラック「ダイヤモンドコニー」を生産している。これは最新の丸ハンドルであった。当時はミゼットもバーハンドルであった。後から登場した東洋工業の「K 360」や改良した「ミゼットMP」によってシェアを拡大することが出来なかった。59年には軽四輪トラック「コニー」も生産している。1970年には生産を停止して、日産の下請企業になっている。愛知機械は軽四輪トラックを作るが、小型四輪トラックは製造しないで自動車市場から退出している。

1960年代後半三輪車メーカーはダイハツと東洋工業のみとなるが、両社とも軽四輪及び小型四輪トラックに製品構成を変化させて自動車メーカ

ーとして存続することになる。ダイハツは1972年1月に軽三輪車ミゼット、同年5月には小型三輪車の生産を中止することになる。また、東洋工業は74年に小型三輪車1,024台を最後に生産して、この市場から退出する。戦後1945年から1974年まで約30年にわたって三輪車は生産されることになる。なお、ダイハツや東洋工業の四輪車市場への参入については後で検討する。

### Ⅲ 車両規格の変更と軽自動車

1933年の自動車取締令によると、三輪車が含まれる小型自動車の規格は全長2.8m以内、全幅1.2m以内及び全高1.8m以内で、排気量750cc以下(4サイクル)、500cc以下(2サイクル)である。この車の運転免許は不要であった。これは戦前三輪車が普及する原因でもある。戦後は1947年から小型免許が必要となり法令と技能試験が行われることになった。小型免許が取得できるのは16歳以上で、普通免許は18歳以上となった。中学卒業後16歳で免許が取れるという条件は、都会に集団就職した若者が三輪車を運転できるということで、三輪車が普及する要因の一つである。また、この法令では小型車を含む三輪車の排気量は1,500cc以下と変更されている。こうして、戦後の小型三輪車は戦前のそれとは比較にならないほど大型化することになる。また、小型四輪トラックと競合して、高性能、高品質化して高コストになる。また、この規格には小型第3種である二輪車(1,500cc以下)に対して、第4種軽二輪車(4サイクル150cc、2サイクル100cc以下)が現れている。軽二輪のオートバイやスクーターの出現に対応したものである。この軽二輪車の別枠として、二輪車以外の自動車に規格が新設されている。ここではエンジン排気量は4サイクル300cc以下、2サイクル200cc以下とされており、軽二輪車よりも拡大されている。車体サイズでは軽二輪車は全長2.5m以内、全幅1.0m以内、全高

2.0 m 以内に対して、別枠車は全長 3.0 m 以内、全幅 1.3 m 以内、全高 2.0 m 以内と大きい規格である。しかし、この規格には、まだ、軽三輪、軽四輪車という区別はなく、軽二輪以外の軽自動車という規格である。ここではじめて軽自動車という規格が登場する。しかし、1952 年には小型免許とは別に軽免許が設けられている。軽免許には四輪車（4 サイクル 360 cc 以下、2 サイクル 240 cc 以下）、三輪車（4 サイクル 250 cc 以下、2 サイクル 150 cc 以下）の区分が設けられている。ここで、軽四輪、軽三輪車という規格が新登場するのである。これには、地場産業として関西、中部、関東にはこうした軽規格の自動車が製造されていたという背景がある。また、この免許はスクーターの実技で 16 歳以上であれば簡単に取れるというものであった。

さらに、1953 年には自動三輪免許（自動三輪で、軽自動車以外のもの）が設けられた。これとともに、軽免許では 360 cc 以下の軽四輪、三輪及び 250 cc 以下の二輪車が運転できるようになった。65 年にはモータリゼーションの進展とともに、小型車が普及するにつれて三輪免許や軽免許が廃止されて、普通免許に吸収されることになった。この変更は免許制度による三輪や軽自動車への優遇措置がなくなることになり、これらの市場に大きな影響を与えることになる。車の規格の認定は運輸省の管轄であるが、戦後しばらくは各地域の運輸局の受付方式で、ある程度の裁量性があった。各地域では軽自動車を地場産業として育成しようという気運が存在した。とくに、軽三輪車は名古屋、静岡及び関東に多くのメーカーが出現した。こうした背景が軽免許制度を新設する要因となったのである。

こうして生れた軽三輪トラックメーカーをあげてみると、1952 年には「トヨライト」（トヨモーターズ、愛知）、「ライトポニー」（光栄工業、兵庫）、53 年には「ダイナスター T7・3 A」（大宮富士工業、埼玉）、「ホープスター」（ホープ商会、東京）である。このホープ商会を設立したのは小野良治である。戦前には浅草付近で自動車修理をしながら、三輪車に興味をもつ

て研究をしていた。1951年にホープ商会を設立して、過去の経験を活かして市販部品を利用して軽三輪トラックを製造した。経済性と頑丈さを基本とした軽三輪車であった。試作車の完成とともに、品川に工場を建設して、社名をホープ自動車と改称した。当初月20台を予定したが、月100台と人気がでたので、軽三輪車のパイオニアといわれている。この成功をみて1954年から多くの軽三輪メーカーが出現した。この三輪トラックを購入したのは、二輪オートバイやスクーターで物資を運んでいた中小企業であった。軽三輪車の価格はスクーターとほぼ同じ価格であった。軽三輪トラックの人気の背景には、小型三輪車が小型四輪トラックに対抗して大型化し、高価格になっていることがある。三輪車の本来のニーズは構造が簡単で修理不要で頑強で、機動的で安価であることである。こうしたニーズを満たすのが軽三輪車であった。

ダイハツでは早くからホープスターに対抗して、経済的でより小型の三輪車用エンジンを開発していた。54年の不況から小型四輪トラックが三輪車市場を侵食し、三輪車の売れ行き不振となっていた。このような中で、ダイハツは軽三輪トラック「ミゼット」を発売した。図1のように、1957年の軽三輪車の生産台数は3,585であるが、ダイハツは10%の354を生産している。58年の生産量は14,002で、このうちダイハツは70%の9,659を、59年の83,239で、48%の39,815を、60年の190,975で、45%の86,411を生産している。このようにダイハツは軽三輪トラックの元祖ではないが、この車の市場を開拓したのである。このミゼットは大村昆と佐々十郎を起用して拡販に努めたので、「街のヘリコプター」の愛称で呼ばれるようになった。この成功のために、1959年4月に、三井精機は「バンビー」ないしは「ハスラー」を、愛知機械工業は「コニー」を、東洋工業は「K360」を、59年10月に新三菱重工業は「レオ」を発売している。また、1960年は軽三輪トラックの生産ピークである。別の資料<sup>8)</sup>に

8) 小関和夫 [2002], p. 26.

よって1960年の企業別の生産台数をみると、ダイハツ「ミゼット」86,690、東洋工業「K 360」74,476、新三菱重工業「ペット・レオ」13969、三井精機「バンビー」ないし「ハスラー」7,868、ホープスター「ホープスター」5,626、愛知機械「コニー」2,335となっている。東洋工業はダイハツに約1年半遅れて1959年に「K 360」を発売したが、これは機能的、外観的にも優れており59年トップシェアをダイハツから奪った。しかし、ダイハツは60年に改良型「ミゼット MP」を発売して首位を奪還した。しかし、1961年から軽三輪トラックの生産量は急激に落ち込んでいる。これは図1のように、軽四輪車や小型四輪トラックの拡大によるものである。小型三輪車も同様の現象がみられる。

戦後の三輪車メーカー8社のうち軽三輪車に携わっていない企業は3社ある。日新工業と明和自動車工業及び東急くろがね工業である。まず、54年不況の影響を受けて、日新工業と明和自動車工業は56年に三輪車市場から退出している。軽三輪車を開発する体を持っていなかったのである。明和自動車工業はダイハツの子会社旭工業に引き継がれて、「アキツ」の代わりに「ミゼット」を生産している。東急くろがねは軽三輪市場には参入していないが、58年には小型四輪トラック NA 型「マイティ」を発売、59年には軽四輪トラック「くろがねベビー」を発売している。しかし、知名度は関東周辺のみで、販売網が弱いので、高い技術力にも拘らず、自動車メーカーとして存続できなかったのである。1962年には生産停止し、日産の下請けとなり日産工機と社名変更する。

さて、前述したように1952年の道路交通取締令の改正によって軽三輪車及び軽四輪車の規格が新設された。この規格に対して軽三輪車と軽四輪車はほぼ同時に生産されるようになる。二輪車を除く自動車には乗用車とトラックがあるが、日本では三輪車はトラックのみが主に生産された。軽規格の変更に対応して、小型三輪車からは、同じ生産技術を転用して軽三輪トラックが生産されるようになる。軽四輪車では乗用車とトラックの両

方が製造されている。軽四輪車では1951年にオートサンダルが生産されているので、先に乗用車が生産されている。しかし、先行して大量に生産されるのは軽四輪トラックである。これは衰退している三輪車市場から、同じトラックであるので軽四輪車市場への参入がおこるからである。軽四輪乗用車が本格的に生産されるようになるのは国民車構想以降である。この国民車構想は1955年に発表された。この構想車は乗用定員4人または2人で100kg以上の荷物を載せられて、最高速度100km、1Lあたり30kmの走行が可能、排気量350～500cc、車重400kgで価格15万円というものであった。この国民車に対応する車両を作ろうとしたのは既存の四輪車メーカーではなく、他業種からの新規参入企業や三輪車のメーカーであった。この構想によって、軽四輪車の市場が本格的に開かれることになる。軽四輪車の市場はまず軽四輪トラック市場が開かれた後に軽四輪乗用車の市場が開かれることになる。この軽四輪トラックの市場の存在を先に暗示させたのは軽三輪トラックの成功であったといえよう。

さて、三輪車メーカーの軽四輪トラックへの進出を年次ごとに述べてみよう。最初に三輪車から軽四輪トラックに進出したのは、東急くろがねで1957年10月に「くろがねベビー」で参入した。これは軽三輪トラックに進出しないで直接の参入であった。当社は戦前から四輪駆動の小型車を開発して四輪自動車の生産の経験があるからであろう。次は59年11月に愛知機械が「コニー」で参入している。1960年10月にはダイハツが「ハイゼット」で、61年3月には東洋工業が「B360」で、61年7月には新三菱重工が「三菱360」で参入している。また、軽四輪乗用車へは東洋工業が60年10月に「R360」で、62年7月には新三菱重工が「三菱ミニ」で、66年11月にはダイハツが「フェロー」でそれぞれ参入している。三輪車メーカーの軽四輪トラックへの進出がダイハツや東洋工業で遅れるのは、軽三輪トラックの成功のためであろう。

#### Ⅳ 三輪車の衰退と小型トラック

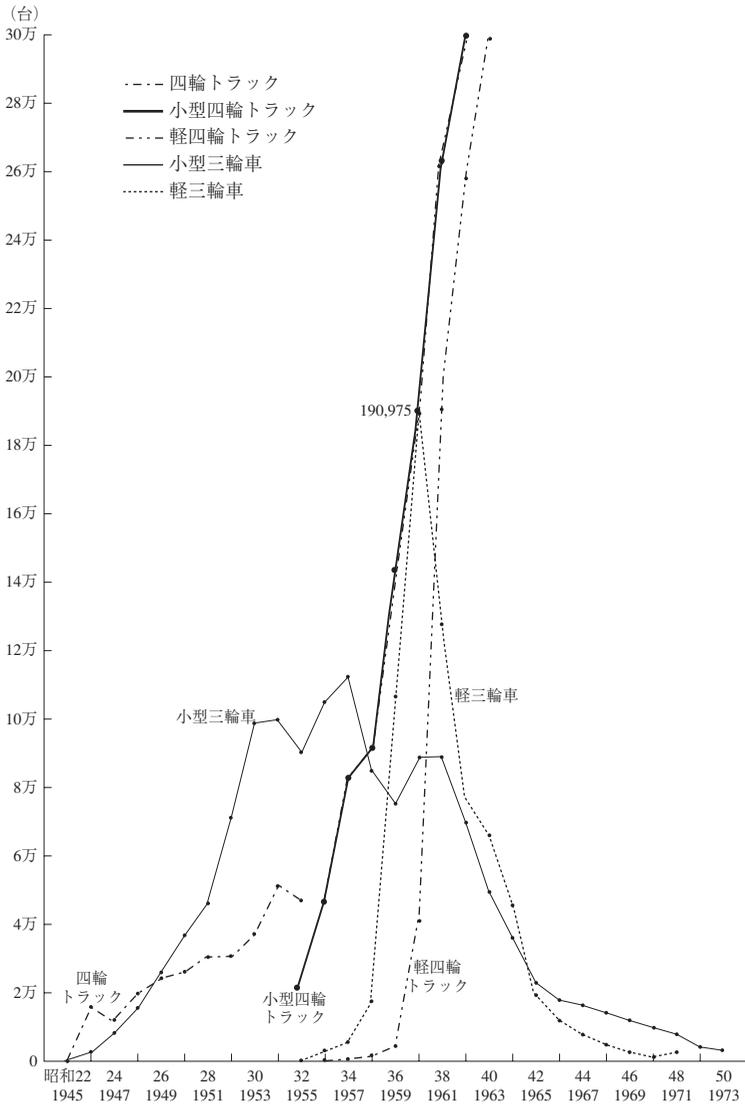
戦後早くからトヨタや日産は将来の布石として、アメリカ企業と競合しない小型自動車部門への進出が考えられていた。トヨタでは1945年11月から4気筒1,000ccのS型エンジンの開発にかかっていた。47年にはこのエンジンを搭載したSA型乗用車と、SB型トラックを発売している。さらに、54年には実用性と低価格を優先したSKB型ライト・トラックを開発している。当時三輪車市場は小型トラックの6倍以上の市場規模もあり、この三輪車の需要を侵略する目的で小型トラックが投入されたのである。トヨタの社史<sup>9)</sup>によれば、ドイツにおいて終戦直後三輪車が急速に伸びた後に小型トラックがこの需要に置き換えられたということから、日本においても同じことが起こると推察されたと記述されている。当初この小型四輪トラックは予想外に売れなかったため、56年には三輪車価格にさやよせして、ようやく販売の拡大がみられた。このトラックは公募により「トヨエース」と決定され、トラックの国民車といわれるようになった。

1955年から高度成長が始まるが、55年6月から57年6月までの高成長を神武景気と、58年6月から61年12月の高成長を岩戸景気と呼んでいる。この間の57年6月から58年6月までの期間はなべ底不況といわれている。このなべ底不況に三輪車の販売量の落ち込みが見られる。図2のように、ダイハツにも東洋工業にも生産量の減退がみられる。また、図1の三輪車全体にも大きな生産量の落ち込みが現れている。この不況を境に図2のように、上位2社以外の企業では生産量の落ち込みで、次第にこの市場から退出や倒産がおこる。しかし、その後ダイハツと東洋工業は景気の回復とともに生産量を回復して、しばらく存続することになる。しかし、1957年には小型三輪車は111,352と生産のピークとなり、その後市場は急

9) トヨタ自動車 [昭和42年] p. 370.

戦後の三輪車市場における企業間競争

図3 トラックの生産の推移



資料：日本自動車工業（昭和62年），pp. 387-389より作成。

速に縮小していくことになる。

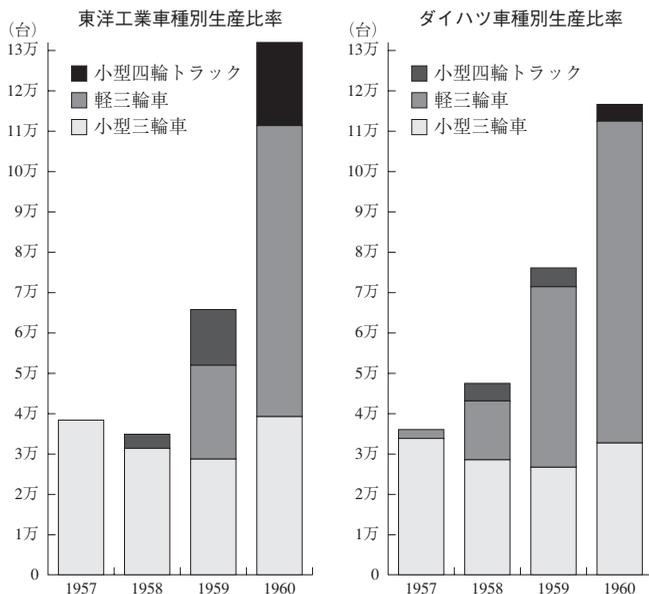
図3のように、なべ底不況の影響を受けないで小型四輪トラックと軽三輪トラックは急拡大している。この軽三輪トラックは1960年の190,975の生産のピークの後、急激に縮小することになる。軽四輪トラックや小型四輪トラックに市場を奪われるのである。さて、1955年の小型四輪トラックの生産量は21,505、56年43,424、57年80,083、58年90,303、59年129,417、60年182,789へと急激に増加している。このように、小型三輪車の最大の買い手であった中小企業は実用性が優先された小型三輪車から離れて、乗り心地の優れた、走行の安定した小型四輪トラックを購入するようになった。また、軽三輪トラックは前述のように1960年に190,975で生産のピークとなり、61年138,365、62年75,567へと減少していくが、軽四輪トラックは60年41,522、61年183,232、62年259,968、63年313,883と急激な生産の拡大がみられ、軽三輪トラックが軽四輪トラックに代替していることが明らかとなる。

三輪車メーカーの軽四輪市場への参入については前述したので、ここでは小型四輪トラックへの参入について述べてみよう。東洋工業は1958年に小型四輪トラック「ロンパー」、61年には軽四輪トラック「B 360」を発売している。ダイハツは1958年に小型四輪トラック「ベスタ」、60年には軽四輪トラック「ハイゼット」を発売している。戦前から小型四輪車への進出の意図を持っており、軽四輪トラックへの対応よりも、小型四輪トラックへの進出のほうが早いのである。

## V 製品選択と企業の興亡

図4によって、東洋工業とダイハツの生産比率を比較すると、1960年以降東洋工業の首位企業としての位置が確立する原因は、小型四輪トラックの生産台数の差であることが明白となる。これを詳細に検討するため

図4 東洋工業とダイハツの生産比率



資料：GP 企画センター〔2000〕，p. 26.

に、2社の売上高の構成比を表3によってみることにする。半期データによると、1959年の売上高には大きな差はないが、60年4月以降は東洋工業の売上高の伸びが大きく、ダイハツとの差が大きくなっている。この差は売り上げ構成比から見ると、小型四輪トラックの生産を拡大させるかどうにかかっている。61年4月の東洋工業の小型四輪トラックの比率は15.6%あり、ダイハツは6.3%となっている。東洋工業は小型四輪トラックの比率を62年4月には21.9%に拡大しているが、そのときのダイハツのそれは10.1%と東洋工業の約半分となっている。

小型四輪トラックは既に、1955年から急拡大しており、両社とも既に58年から小型四輪トラックを販売しているが、この拡大するトラックをいかに製品構成の中に取り込むかが、企業の成長に大きくかかわることにな

戦後の三輪車市場における企業間競争

表3 東洋工業とダイハツの売上構成比

東洋工業の売上構成比

年 度	1959.10	60.4	60.10	61.4	61.10	62.4
軽三輪車	21.6	31.5	39.9	45.5	46.6	46.7
自動三輪車	38.3	42.3	35.8	32.9	31.1	24.8
小型四輪(トラック)	32.0	19.6	18.9	15.6	16.2	21.9
自動車部品	2.3	2.3	1.7	3.0	2.8	2.9
その他	5.8	4.3	3.7	3.0	3.3	3.7
売上高(千円)	12,876,102	17,993,069	27,075,909	30,162,754	39,052,483	40,255,552

ダイハツの売上構成比

年 度	1959.10	60.4	60.10	61.4	61.10	62.4
軽三輪車	29.9	42.3	47.7	50.3	48.7	49.2
自動三輪車	56.7	48.6	45.7	38.1	35.4	33.9
小型四輪(トラック)	4.3	2.2	1.5	6.3	9.5	10.1
ディーゼル機器	5.5	5.0	4.0	4.1	5.0	4.9
その他	3.6	1.9	1.1	1.2	1.4	1.9
売上高(千円)	11,059,400	14,631,292	18,080,099	22,148,795	24,095,530	26,363,222

資料：『自動車産業』1974年版，経済評論。

る。東洋工業は衰退する三輪車市場のウエイトを減少させて小型四輪トラックのそれを拡大させることで業績を向上させている。しかし、ダイハツは、衰退する三輪車の比率が1962年4月でも83.1%、同期の東洋工業の比率は70.9%である。ダイハツは自動車市場の需要構造の変化に応じて製品構成を変化させられなかったため、東洋工業に遅れをとることになったのである。

東洋工業が1950年の中頃からダイハツに替わって、首位企業としての地位をどのようにして確立したのかについては既に述べている。その後1960年に入って、ダイハツと東洋工業の業績の差が生れたのは、上述のように市場構造の変化に対応した製品構成をどのように選択したかの戦略の差である。

ダイハツと東洋工業は企業の性格が異なっている。ダイハツは明治後期に日本の機械工業の発展の遅れに対応して、先進的な内燃機関を開発するため、大阪の実業界と大阪大学工学部の前身である大阪高等工業学校の校長等が中心となって設立された産学連携のベンチャー企業である。これに対して、東洋工業は機械加工の職人・技術者ともいえる松田重治郎によって昭和初期に設立された企業である。この企業は松田重治郎とその子恒次のオーナーシップの強い企業である。オーナー社長が強いリーダーシップを執って経営方針を決定する。これに対して、合議制によって意思決定をするのがダイハツである。変化の激しいときには強いリーダーシップが要求される。ダイハツは軽三輪車の市場を開き軽自動車への道を開拓した貢献は大きい。しかし、軽三輪トラックの市場は軽四輪トラックによって侵食されたが、ミゼットの成功のために戦略的な製品選択がとれなかったのである。

軽三輪トラック「ミゼット」が開いた軽自動車の市場は、やがて、軽四輪乗用車の市場へと繋がっていくことになる。軽四輪トラックと小型四輪トラックの開発は、両社ともほぼ同時期であるが、軽四輪乗用車の発売では、東洋工業は1960年の「R 360」であるが、ダイハツは66年の「フェロー」である。1960年に入って東洋工業は三輪車市場から、軽四輪車や小型四輪市場に参入して、企業の存続を図ることになる。しかし、これらの市場では三輪車市場よりも厳しい競争が展開される。しかも、これらの市場では両社とも後発メーカーである。ダイハツは1966年にトヨタと提携して軽自動車や小型自動車市場で生き残る方策が選択された。また、東洋工業はトラックメーカーから乗用車市場に製品選択を広げて生き残る道をとっている。

## お わ り に

戦争によって中断された三輪車市場は、戦前と同じように活況を呈するようになる。しかし、四輪自動車によって侵食されてしまうことになり、大型化する三輪車に対して新しい軽三輪車が生れる。この軽三輪トラックは三輪車市場を一次的に活性化するが、やがて本格的な小型四輪トラックによって一掃されることになる。この中で、三輪車メーカーは様々な戦略をとり、固有の企業の歴史を描くことになる。こうした市場変化に対する企業の製品選択を主要な三輪車メーカー 8 社について検討した。このうち自動車メーカーとして、現存しているのはマツダ、ダイハツ及び三菱自動車のみである。衰退傾向を見せる三輪車市場の中で生れた軽三輪トラックは現在軽四輪自動車の中に遺産として残っている。世界の自動車市場では日本の軽自動車は特異なものであるが、こうした特色を発生させるのは三輪自動車とその企業である。トヨエースというトラックの国民車を生ませたのは三輪車である。こうして、三輪車は日本の自動車市場に大きな貢献をしているといえよう。しかし、これらの詳細な点については、軽四輪車を分析することによって一層明らかになるであろう。

### 参考文献

- 小関和夫 [2002] 『国産三輪自動車の記録』 三樹書房  
小関和夫 [2000] 『日本の軽自動車』 三樹書房  
GP 企画センター [2000] 『懐旧のオート三輪車史』 グランプリ出版  
拙稿 [2007] 「戦前のオート三輪車とプレモタリゼーション」 『追手門経済・経営研究』 第 14 号 平成 19 年 3 月

戦後の三輪車市場における企業間競争

社史

ダイハツ工業株式会社『六十年史』昭和43年3月

トヨタ自動車工業株式会社『トヨタ自動車30年史』昭和42年12月

日本自動車工業会『日本自動車産業史』昭和63年7月

マツダ株式会社『マツダ技術技能史』2000年2月

(2006年12月20日受理)

年表

- 
- 1945(20) 9. - 物品税の改正（乗用車の税率120%→100%，小型乗用車は対象外）  
 9. 25 GHQ トラック製造許可（月1,500台）  
 11. - 発動機製造生産再開  
 12. - 東洋工業生産再開
- 46(21) 1. - 日本内燃機製造生産再開  
 5. - 三菱重工業 小型三輪トラック「みずしま」完成  
 6. - 富士産業 ラビットスクーター 国産1号車完成  
 7. - 日本内燃機製造 三輪トラック「くろがね」生産開始  
 三井精機，明和興業，愛知起業など新興三輪メーカー参入  
 8. 15 三菱重工業 スクーター試作完成 12. - 「シルバー・ビジョン」として発売
- 47(22) 1. - トヨタ SA型乗用車試作  
 4. - トヨタ 1トン積ボンネットタイプSB型トラック生産開始  
 6. 3 GHQ, 1500cc以下の小型乗用車年間300台製造許可  
 7. - 三菱重工 小型三輪トラックTM3A生産開始  
 12. 29 自動車取締令改正 小型車の排気量1,500cc，自動車三輪車1,000ccとする。
- 48(23) 2. 7 特殊整理委員会，集中排除法1次指定  
 10. 28 商工省，自動車工業基本対策発表—新規需要は国産車の方針
- 49(24) 4. 1 物品税一部改正 小型乗用車，乗用三輪車，自動自転車が課税対象（30%）  
 5. 1 新愛知起業設立  
 5. 25 通商産業省発足  
 10. 1 自動車の配給統制停止  
 10. 25 GHQ 乗用車の生産制限解除  
 10. 26 三輪車販売統制撤廃  
 12. 1 三輪トラック販売統制撤廃  
 12. 1 運輸省 車両規則制定（軽自動車の規格明示）  
 12. - 三輪自動車によるタクシー業者出現
- 50(25) 1. 1 三菱重工業 東日本重工業，中日本重工業，西日本重工業の3社分割

## 戦後の三輪車市場における企業間競争

1. 1 物品税一部改正 乗用自動車 30%, 小型乗用車, 三輪乗用車, 二輪自動車 20% 引下げ
4. 1 自動車の配給統制全面撤廃
4. 12 一万田日銀総裁 自動車工業育成不要論を述べる.
7. 26 車両規制一部改正 軽自動車の中に, 二, 三, 四輪の区別新設
7. 13 富士工業設立
7. 31 トヨタ 第一次朝鮮特需 1,000 台受注, いすゞ 320 台受注
7. 31 地方税法公布 (自動車税創設)
- 1951 (26)
  1. 1 物品税一部改正 (三輪乗用車と二輪自動車税 10%)
  8. 16 道路運送車両施行規則公布 (軽四自動車の排気量 360 cc)
10. 1 発動機製造 三輪乗用車 BEE 発売
10. - 通産省 小型乗用車の保護・育成対策を策定
12. 19 発動機製造 ダイハツ工業改称
- 1952 (27)
  5. 27 西日本重工, 三菱造船, 5. 29 中日本重工, 新三菱重工, 6. 1 東日本重工, 三菱日本重工へ改称
  7. 20 東洋工業, 三輪トラックの生産能力拡充のために大規模工場移転
  8. 1 道路交通取締令施行 (原付は免許制へ)
10. - 東洋工業 2 トン積三輪トラック発表 (広島-東京ノンストップ運転成功)
11. 8 軽自動車免許制度
11. 29 高速機関工業, オオタ自動車工業に改称
12. 1 新愛知起業, 愛知機械工業と改称
12. 4 日産, 英オースチン社と乗用車国産化のための技術提携
- 1953 (28)
  4. - 大宮富士工業「ダイナスター」, 光栄工業「ライトポニー」軽三輪トラック発売
  6. 1 物品税一部改正 三輪車, 二輪車税 10%→5%
  7. 15 富士重工業設立
  7. 23 道路整備財源等に関する臨時措置法公布施行 (ガソリン税, 道路整備の目的税となる)
- 1954 (29)
  2. - 富士自動車工業 四輪乗用車「P-1」の試作完成
  4. 1 物品税一部改正 高級車 50%, 普通乗用車 30%, 小型乗用車 (1,500 cc 以下) 20%
  9. 1 トヨタ SKB 型「トヨペットライトトラック」(後:トヨエース) 発売
- 1955 (30)
  5. 1 トヨタ RS 型「トヨペットクラウン」等発売
  5. 18 通産省 国民車育成要綱案 (4 人乗り) 100 km, 価格 25 万円) 発表
  5. 20 鈴木 軽四輪車「スズライト」発表 (2 サイクル 360 cc, 戦後初の FF)
- 1956 (31)
  4. 1 軽油取引税 地方税一部改正 創設
  9. 22 トヨタ 国民車試作第 1 号発表
- 1957 (32)
  4. 1 オオタ自動車工業, 日本内燃機と合併→日本自動車工業と改称
  8. 1 ダイハツ, 軽三輪トラック「ミゼット」発売

戦後の三輪車市場における企業間競争

- 1958(33) 3. 3 富士重工 初の軽四輪乗用車（国民車構想による）「スバル360」を発表 5. 1 発売  
 4. 1 運輸省 小型四輪車の規格改正  
 9. 26 新三菱重工, 三輪トラック発表
- 1959(34) 5. 9 富士重工 三輪ラビット生産中止  
 6. 1 日本自動車工業 東急くろがね工業と社名変更  
 8. 25 新三菱重工 軽三輪車「レオ」発表  
 9. 17 新三菱重工 「三菱 500」を発表
- 1960(35) 3. 21 東洋工業 乗用車系販売網設置完了  
 3. - 鈴木 四輪車組立工場完成  
 4. - 三輪業界, 生産の主力を軽三, 四輪車へ転換  
 10. 14 富士重工 「スバル 450」, 軽貨物車「スバルサンバー」発表  
 10. 17 ダイハツ 軽四トラック「ハイゼット」発表  
 10. 27 東洋工業 西独 NSU 社とロータリーエンジンと仮技術提携
- 1961(36) 2. - 富士重工「スバルサンバートラック」発売  
 4. 1 物品税一部改正 小型乗用車の課税基準改正 2000 cc まで税率 30%→15% へ  
 5. - 通産省 生産 3 グループ化案提出  
 5. 16 ダイハツ 竜王町（滋賀県）と用地買収に調印
- 1962(37) 1. - 東急くろがね 自動車生産中止  
 2. 23 東洋工業 「キャロル 360」発売  
 6. 15 新三菱重工 「コルト 600」発売  
 10. 1 新三菱重工 軽乗用車三菱「ミニカ」発売  
 新語 マイカー, 新車合戦, 新生産体制論議起こる
- 1963(38) 8. - 本田 軽四トラック T 360（本田初の四輪車）発表
- 1964(39) 6. 1 新三菱重工, 三菱造船, 三菱日本重工の 3 社合併 三菱重工業として発足  
 7. 31 東急くろがね 工業更生計画承認  
 8. 10 愛知機械工業, 日産と業務提携  
 9. 17 ダイハツ 新型スポーツカー「コンパノー・スパイダー」発表  
 11. 9 ダイハツ 軽乗用車「フェロー」発表
- 1966(40) 10. - 本田 初軽四乗用車「N 360」発表
- 1984(59) 5. 1 東洋工業, マツダと改称