軽自動車の規格改正と企業競争

――1950年～1990年の軽自動車市場――

箱　田　昌　平

はじめに

軽自動車の研究は，名車といわれた車を技術的に解説するものと，社会学的研究が多い．ここでは，産業組織論の立場から，自動車のなかで軽自動車をどのように位置付けるのかを検討したい．産業全体の資料とそれを織りなす企業を中心として資源配分問題として分析する．今までの著者の研究は軽自動車のための三輪車の検証であったが，ここでは，軽自動車が課題となる．軽自動車の生産動向から3期間に区分して，ここでは第1の黄金期と第2の黄金期を分析する．第3のそれは次稿としたい．この2期間の軽自動車の生産，販売，保有台数の動向と軽自動車への規格改正の背景ならびに企業間競争を検討する．本来なら消滅するはずの軽自動車市場がどうして存続して，これだけの存在価値を示すようになるのかを明らかにしたい．今日，軽自動車はエネルギー，環境問題から注目されているが，ある一定の条件が整えられなければ，軽自動車は普及しなかったであろう．日本の軽自動車の研究を通じてこのような条件を明らかにしたい．

I　規格改正と軽自動車

1966年は3種の神器と呼ばれた3C（カー，カラーテレビ，クーラー）が普及しはじめた年である．この年はマイカー元年とも言われ，モータリ

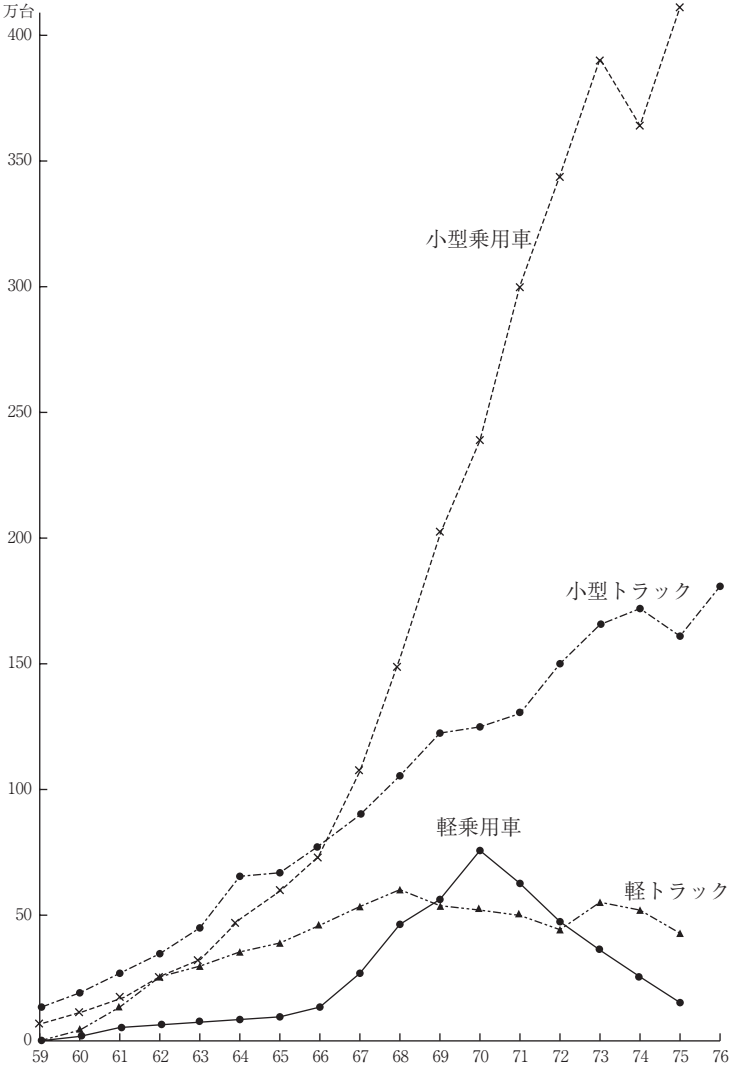

図1　乗用車とトラックの生産推移（1959～1976）
出所『日本自動車産業史』より作成

ゼーションの開始の年である．この年がこのように呼ばれるのは，同年に第 13 回東京モーターショーが開催され，入場者が 150 万人を超え，人々の関心がマイカー，ファミリーカーに向いたからでもある．この会場には小型大衆車である日産のダットサン・サニーとトヨタのカローラ KE 10 が展示され人気があったからでもある．この年を境に図 1 のように，乗用車が商用車の生産を上回ったのである．

1959 年 8 月には日産がダットサン 310（初代ブルーバード）を発売している．この車は日産がイギリスのオースチン社と技術提携の終了後に生産された純国産車である．しかし，59 年の日本の自動車の保有比率をみると，アメリカ 2.6 人に 1 台，イギリス 8 人に 1 台，日本では，131 人に 1 台で，まだ，マイカー時代には遠い時代であった．しかし，同年 8 月の日産の朝日新聞広告には「スタイル，性能，乗心地ともに国際水準を抜いた新乗用車は豊かな生活とお仕事の飛躍的な向上を約束します」と記載されていた[1)]．一方でトヨタは 55 年に RS 型トヨペットクラウンを発表しており，59 年には乗用車専用工場の元町工場の第 1 期工事が完成している．まさに，モータリゼーション前夜と呼ぶにふさわしい．

さて，モータリゼーションの前夜をプレモータリゼーションとして，前稿では第 2 次大戦前と以後に分けて，その中で，オート三輪車の役割について分析した[2)]．ここでは，戦後のプレモータリゼーションおよびモータリゼーションのなかで軽四輪車がどのような役割をしたのか検討してみよう．

軽自動車は 1949 年の運輸省令第 36 号「車両規制改正」によってはじめて定義された．ここでは二輪，三輪および四輪車の区別がなく，この規格で軽自動車が生産されることはなかった．50 年の「車両規制改正」で二輪，三輪及び四輪車の規格が区分され規格は大きくなった．表 2 のよう

1） 朝日新聞，昭和 34 年 8 月 2 日
2） 拙稿〔2006〕，〔2007〕

に，それ以後 5 回改正されて，これが現在の軽規格の原型となっている．現在では三輪車の生産がないので，軽規格は軽四輪車が排気量 660 cc 以下，全長 3.4 m 以下，全幅 1.48 m 以下，全高 2.0 m 以下となっている．軽二輪車は排気量 125 cc 超 250 cc 以下（以後以下略）となっている．また，ここでは軽自動車を軽四輪車のみに限定して使用することとしたい[3)]．

日本では工業化の進展の中で，機械工業の発展が遅れるので，自動車（以後車）を大量生産できる水準に到達するのは 1950 年代の後半である．59 年にトヨタが日本で最初の乗用車専用工場の元町工場を完成させるからである．その後，66 年からモータリゼーションが進展することになるが，同年トヨタはカローラ専用工場の高岡工場の操業を開始している．

これ以前の車のニーズは，工業化の進展とともに生れる物流手段として商用車へのニーズである．機械工業の未発達のもとでは，町工場の汎用機械を使用して生産された三輪車が普及した．しかし，機械工業の発達とともに軽四輪トラックや小型トラックが生産されるにつれて，三輪車は消滅していった．しかし，モータリゼーションを始動させるのはマイカーである小型乗用車である．モータリゼーションの前夜にもマイカーへの願望は存在しているはずである．こうしたなかでとりあえずの夢を充足したのは軽乗用車であった．しかし，現在でも軽自動車は重要な役割を果たしている．本来は消滅するはずの軽自動車が，このように現在も存続するのは日本のみである．どうしてこのようなことが生じたのか明らかにしてみよう．

1950 年一万田日銀総裁は「日本では自動車工業を育成しようと努力することは意味をなさぬ」と自動車工業不要論を主張した[4)]．国際分業の原則からすれば，国際的劣位にある乗用車を保護・育成することは有効な施

3） 本稿では自動車あるいは車というとき，自動二輪車を除いて使用している．
4） 日本経済新聞，昭和 25 年 4 月 13 日

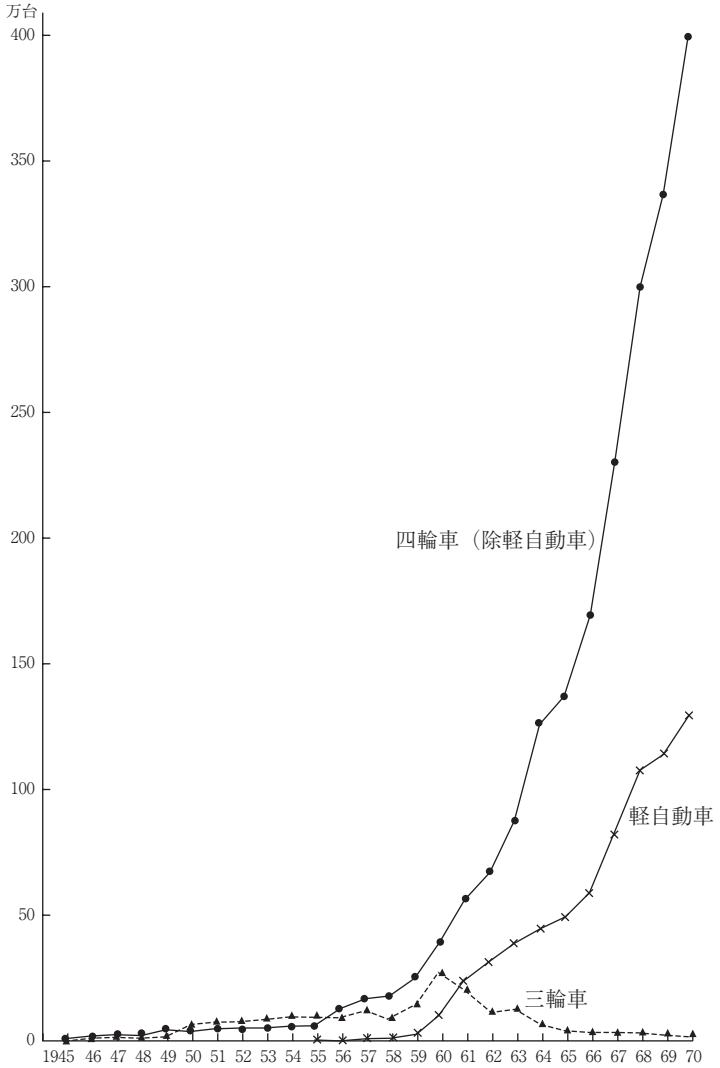

図 2　三，四輪車の生産推移
出所『日本自動車産業史』より作成

策でないというものである．しかし，通産省は 51 年に小型乗用車に対する輸入代替の工業化を提唱して，これへの保護・育成施策を開始した．51 年の四輪車の生産台数は乗用車 3,611 台，トラック 30,817 台，バス 4,062 台の合計 38,490 台である．同年の三輪車の生産台数は 43,802 台である．この三輪車を含む 82,292 台の車のうち，乗用車は 4.3%，商用車は 95.7% となる．三輪車は商用車であるからである．プレモータリゼーションの主役は商用車なのである．

プレモータリゼーションの中で三輪車と軽自動車の役割について検討してみよう．図 2 のように，四輪車（軽自動車は外数）と三輪車を見ると，三輪車生産の方が 1955 年までは四輪車のそれを上回っている．しかし，その後四輪車の生産は拡大するが，60 年に三輪車の生産が減少するまでは，三輪車は車の中で無視できない役割をになってきた．しかし，61 年には軽自動車の生産が三輪車のそれを上回り，三輪車の役割が軽自動車に引継がれることになる．

軽自動車は 55 年に 48 台，56 年 189 台，57 年 461 台，58 年 1,102 台，59 年 6,585 台，60 年 77,632 台と急激に生産の拡大がみられるが，61 年からは三輪車を軽自動車が上回り，軽自動車へと主役は交替する．表 1 によって，軽自動車の生産比率を見ると，60 年の 16.1%，61 年 29.0%，62 年 32.1% と上昇している．その後 66 年には 25.4% へと減少するが，その後もその水準は維持されている．このように，モータリゼーションが伸展しても，軽自動車は重要な役割を果たしていることが明らかである．

さて，どのように軽自動車が生れたのか検討してみよう．まず，車両規

表 1　軽四輪車の生産比率　　%

年	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
生産比率	0.6	2.5	16.1	29.1	32.1	30.5	26.0	26.2	25.9	25.9	26.6	23.8	24.6

生産比率：軽四輪車／全四輪車
出所『日本自動車産業史』より作成

格の変更によって軽自動車という市場が生れたという点である．終戦すぐに三輪車は盛況となるが，三輪車は大型化していくことになる．中小零細企業のニーズに対応したより安価な輸送手段として軽自動車の規格の変更がなされた．この規格変更には，こうしたニーズに対応しようという政策構想があったのである．1949 年に軽自動車の規格が制定された．前にも述べたが，この規格には，表 2 のように二，三及び四輪車の区別はなく，全長 2.8 m，全幅 1.0 m，全高 2.0 m 及び排気量 150 cc（4 サイクル），100 cc（2 サイクル）という規則である．50 年代に入ると通産省は前述のように小型乗用車の保護・育成策を実施することになるが，一方でとりあえず上述のような軽自動車を育成しようという政策構想がこのような規格を生

表 2　軽四輪自動車規格の推移

年月	法　　規	エンジン・排気量	車体寸法(m)		
			全長	全幅	全高
1949. 7	車輌規則・一部改正．軽自動車規格制定（二～四輪区別なし）	4 サイクル…150 cc 以下 2 サイクル…100 cc 以下	2.8 以下	1.0 以下	2.0 以下
1950. 7	車輌規則・一部改正．軽自動車の中に二・三・四輪の区別を新設	4 サイクル…300 cc 以下 2 サイクル…200 cc 以下	3.0 以下	1.3 以下	同上
1951. 8	道路運送車両法施行規則公布．軽四輪自動車排気量拡大	4 サイクル…360 cc 以下	同上	同上	同上
1954. 10	道路運送車両法施行規則一部改正．軽の 4・2 サイクル別撤廃	360 cc 以下	同上	同上	同上
1975. 9	道路運送車両法施行規則一部改正．四輪自動車規格拡大	550 cc 以下	3.2 以下	1.4 以下	同上
1989. 1	道路運送車両法施行規則一部改正．軽四輪自動車規格拡大（4 月実施の消費税導入により税制上恩典少なくなり，この救済措置）	660 cc 以下	3.3 以下	同上	同上
1995. 10	運輸省，1998 年から軽四輪自動車規格拡大予定を発表	同上	3.4 以下	1.48 以下	同上

出所　櫻井清〔2005〕p. 619

んだのである．

しかし，この 49 年規格はオートバイやスクーターの大型化によってとりあえずの輸送手段を確保しようというものである．この規格に該当する車は 52 年の光栄工業のライトポニー，53 年の大宮富士工業のダイナスターである．これらは三輪のスクータートラックで軽量荷物の輸送手段である．しかし，50 年にはこの規格は改正されて，軽自動車に三輪，四輪及び二輪車の区分が策定されている．軽三輪，四輪車は，全長 3.0 m，全幅 1.3 m，全高 2.0 m，排気量 300 cc（4 サイクル），200 cc（2 サイクル）となっている．なお，軽二輪車の規格は，全長 2.5 m，全幅 1.0 m，全高 2.0 m，排気量 150 cc（4 サイクル），100 cc（2 サイクル）である．51 年には三，四輪の軽自動車の排気量が，360 cc（4 サイクル），240 cc（2 サイクル）とエンジン規格のみの変更となっている．さらに，54 年には三，四輪車の規格は 4 サイクルと 2 サイクルの区分が廃止されて 360 cc に統一されている．

こうした規格構想には欧米のサイクルカーの影響があるが，欧米ではサイクルカーはモータリゼーションとともに消滅している．また，こうした頻繁な規格変更にはとりあえず実用的な軽三，四輪車を育成して，これを小型車の普及につなげようという意図がうかがえる．しかし，このような車は育成するが，小型車のように保護はしないというものである．日本のこのような規格と政策構想には，戦前，戦後を通じて，三輪車の市場が活況となっていたことも影響している．こうした三輪車の存在がなければ，この軽自動車の規格は生れなかったであろう．しかし，三輪車はやがて欧米のサイクルカーと同じように消滅することになるが，日本では三輪車のメーカーのなかから軽四輪メーカーになって存続する企業がある．ダイハツ工業（ダイハツ），東洋工業（マツダ）及び三菱重工業（三菱重工）は，軽三輪車から軽四輪トラックや軽四輪乗用車メーカーとして存続している．また，東急くろがね（くろがね）のように軽三輪車を経由しないで

軽四輪市場に参入する三輪車メーカーもある．これら以外に二輪車メーカーから軽四輪市場に参入した企業に鈴木自動車工業（スズギ）や本田技研工業（ホンダ）がある．この 2 社は四輪車の前に活況化する二輪車市場からの転進企業である．

つぎに，軽四輪乗用車の成立を誘発したのは，1955 年の国民車構想である．この構想のもとに生れた富士重工業（富士重工）のスバル 360 は，軽四輪乗用車を開拓したのである．55 年の国民車構想に対して，技術的に当時の水準で 4 人乗りのファミリーカーを作製することは困難と思われていたが，富士重工はこの軽規格でマイカーを作ることが可能であることを示し，この軽乗用車市場を開いたのである．

最後に軽自動車に対する様々な優遇措置の存在について述べてみよう．軽規格の誕生とともに，1952 年軽免許制度が生れた．軽免許は，この免許を保有している大半の人がスクーターを運転していたことからスクーター免許と呼ばれ，取得条件がゆるやかな免許である．この免許で軽自動車が運転できたのである．また，軽自動車の維持費や市町村税は二輪車と同じであった．軽自動車は雨天の中でも濡れないで運転ができ，積載量はオートバイよりも優れていた．このような優遇措置が軽自動車市場の拡充の原因でもある．また，これらの優遇措置は現在のそれの原型でもある．

Ⅱ　軽自動車の生産，販売及び保有動向の分析

1　生産の概況

軽自動車の全体の生産は，図 3 のように 1970 年の 130 万台まで急拡大した後，75 年には半減して約 60 万台となっている．その後回復して 90 年には 182 万台となっている．91 年から生産は減少して，94,95 年には回復するものの 96 年から再び減少して，98 年には 153 万台となり，99 年には 190 万台へと急拡大している．その後，180 万台の生産は維持されてい

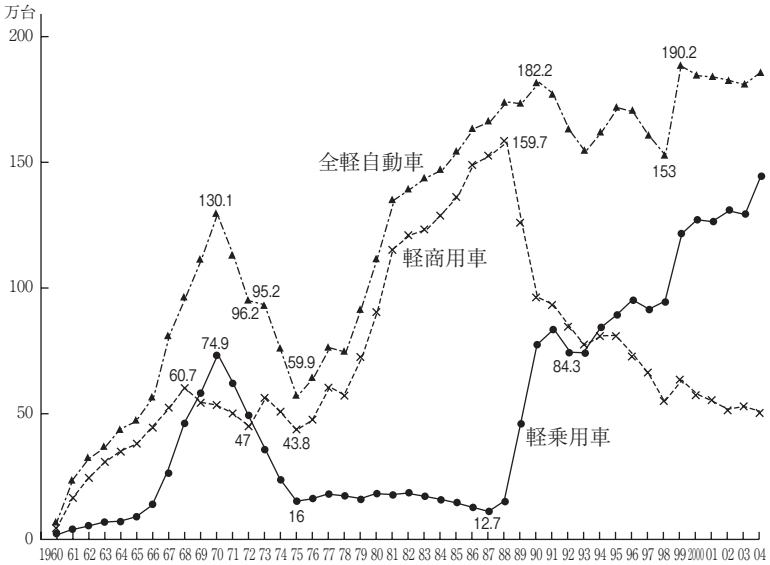

図 3　軽自動車の生産推移
出所『日本自動車産業史』,『自動車年鑑』より作成

る．本稿では 60 年から 75 年の期間とそれ以降の 90 年までにいたる期間に区分して分析する．60 年から 75 年の期を第 1 の黄金期，75 年以降 90 年の期を第 2 の黄金期とする．90 年以降については次稿で検討することとしたい[5]．

さて，軽自動車のなかには乗用車と商用車が存在するが，この 2 種類の車は競合しないので，単独で分析することができる[6]．全体の軽自動車の動向はそれぞれが合計されたものである．図 3 の生産の動向によると，第 1 期では商用車が 68 年に約 61 万台でピークを迎え，69 年から 72 年まで

5）　90 年代以後についても関連のある限り記述されてる．図表の場合も 90 年代以後も示されていることもある．
6）　軽自動車では，乗用車なのか商用車なのかの区別が最近は不明瞭となっている．したがって，今日では競合することもある．

減少して 73 年にはいったん回復したものの，75 年には約 44 万台で谷となる．また，乗用車は 70 年の約 75 万台でピークとなり，その後急激に減少して 75 年には 16 万台となって，70 年のピークからは約 4 分の 1 に生産が縮小したことになる．この期に乗用車の生産が商用車のそれよりも多い期間は 69～72 年で，それ以外は商用車の生産のほうが多い．

軽自動車全体の 70 年から 75 年への下降期は乗用車の不振によるものである．なお，商用車の生産のピークは 68 年で，それ以降は減少するが，乗用車の生産が 70 年にピークを迎えるので，軽自動車全体の生産のピークは 70 年となる．後に分析するように 60 年から 70 年にかけて軽自動車の保有台数が増加する．たとえば，この期間の小型乗用車の保有台数は 19 倍増加したのに，軽乗用車は 60 倍，小型商用車は 9 倍で，軽商用車は 82 倍の伸びを示している．特に，70 年代に入ると軽自動車が普及するにつれて，人々は軽自動車に対して小型車と同じようなこだわりや期待を持つようになってきた．また，70 年には東京の牛込柳町交差点の車による鉛公害と杉並区での光化学スモッグ被害及びアメリカのマスキー法規制等による車の排ガス規制が開始された．高速道路の整備が進むなかで，自動車への安全性と公害防止のため軽自動車への車検制度が実施されることになった．こうした規制に対応したため軽自動車ではかなりの走行性能の低下がみられた．このため現行規格のもとで軽自動車メーカーは安全性や排ガス規制のためのマイナーチェンジをおこなった．たとえば，こうした対応のために 75 年のダイハツフェローは 55.2 万円へと値上がりした．同年のトヨタパブリカは 59.9 万円であった．以上のような理由から軽自動車の大幅な需要の縮小がおこった．このためホンダやマツダは軽乗用車市場から撤退していった．

このような状況のなかで，76 年には排ガス規制対策のため軽自動車の規格が改正された．新規格ではエンジンは 360 cc から 550 cc，全長 3.0 m から 3.3 m，全幅 1.3 m から 1.4 m へと変更された[7]．もし，このような規

格変更がなければ，今日のような軽乗用車の盛況はなかったであろうと思われる．

75 年の全軽自動車の生産は約 60 万台で，その後の 90 年の約 182 万台への拡張は，商用車の 75 年の 44 万台から 89 年の約 160 万台への拡大と，87 年の 13 万台から 90 年の 84 万台の乗用車の拡大が合わさったものである．商用車は 89 年の 160 万台から 2004 年の 51 万台へと急激に縮小する．したがって，全体の軽自動車の 89 年から 90 年の拡大は乗用車によるものである．なお，乗用車は 90 年の約 84 万台から 2004 年に約 137 万台へと拡大している．したがって，第二期の拡大の動向は前半の商用車の拡大と後半の乗用車の拡大によってもたらされたのである．

まず，第 2 期の前半の商用車の活況は，スズキキャリィの拡大による．このトラックは 71 年から 2005 年まで全トラックの販売 1 位の地位を維持していた．この対抗車はダイハツのハイジェットである．これらのトラックの拡大によって，両社のシェアは大きくなっている．しかし，79 年からは軽商用車の主役はスズキアルトである．この車は商用車であるが，乗用車としても利用できる軽のボンネットバンであった．当時軽商用車の物品税は無税であり，コストを抑えて設計された 47 万円は，この頃の軽乗用車の約半分であった．当時のライトバンとしての軽の商用車は，このタイプのボンネットバンと比べて荷物の積載量が少なく不人気であった．後部座席に積載量を拡大したこのタイプは，当時の軽自動車の利用形態にあっていたので爆発的な販売量を確保できた．これに追随するように，ダイハツもミラクオーレを発売した．こうしたボンネットバンは軽乗用車の需要を飲み込むようにして拡大した．しかし，89 年からは消費税が実施されたため，ボンネットバンの利点はなくなり，この需要は乗用車に移っていった．さらに，90 年の軽規格の拡大によって軽乗用車の販売量は拡大

7） 76 年以後の軽規格の改正は，問題が生じるたびに実施され，規格の改正も最小限に止められている．優遇措置とのバランスもかかわっている．

した．なお，90 年の規格改正はカーエアコンや高速道路対応である．エンジンが 550 cc から 660 cc，全長 3.2 m から 3.3 m への拡大である．

2　販売の概況

軽自動車はほとんど輸出されることがない日本固有の車であるのは当時のエンジン規格が 360 cc であることが原因である．1970 年代の軽自動車市場の縮小を受けて，運輸省は輸出用の規格を設けることを考えた[8]．しかし，日中国交回復交渉ためこの構想は消滅してしまった．当時，エンジンが 600 cc～700 cc であれば輸出が可能であったであろう．現在，アジアの一部の国では 800 cc 以下のエンジンを搭載した軽自動車が存在する国があるからである．現在の 660 cc のエンジンの軽自動車でも輸出がわずかである．

日本で生産される軽自動車はほとんど国内で販売されるが，軽自動車以外の四輪車は輸出されるので，軽自動車とこれらの車を生産量で比較することは注意が必要である．したがって本稿では，国内販売量と保有台数を分析対象とする．軽自動車にも乗用車と商用車がある．軽自動車のうち乗用車は軽自動車以外の乗用車と競合することになる．自家用の乗用車すなわちマイカーを選ぶとき，消費者は軽乗用車，小型乗用車および普通乗用車の中から選択することになる．特に，軽自動車が競合するのは小型乗用車である．商用車も同じように，軽商用車は小型商用車と競合することになる．

まず，図 4 によって小型乗用車と軽乗用車の販売比率，図 5 によって販売台数を比較してみよう．販売比率とは，その年に販売された全乗用車の中に占める当該乗用車の比率である．軽乗用車の販売比率は 70 年に 30.1

8）　運輸省の軽四輪 2 分割論である．排気量が 500 cc と 600～700 cc のもので，600～700 cc は車体寸法の枠をなくして，輸出向けとしようというものである．小関〔2000〕p. 34.

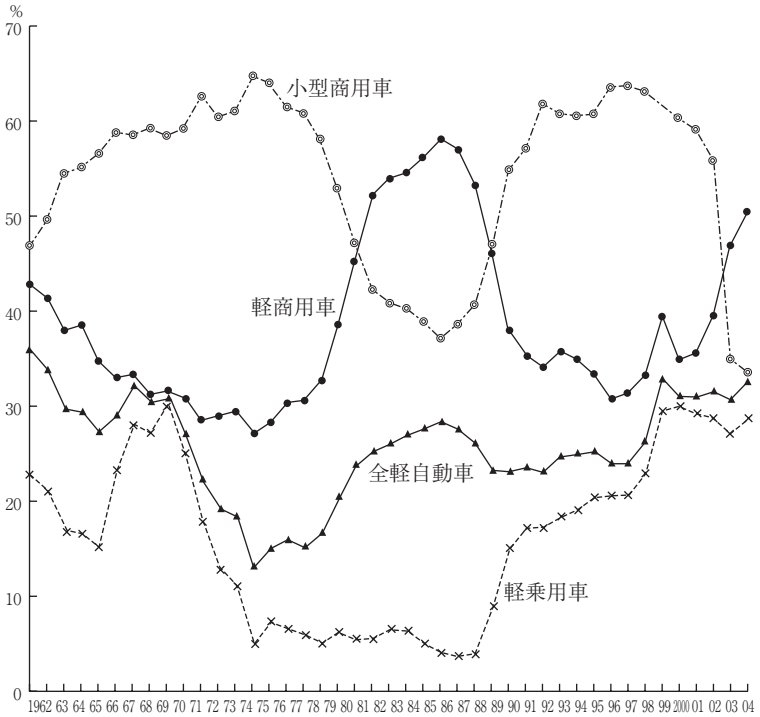

図 4　販売比率の推移

小型車の販売比率＝$\frac{\text{小型商用車}}{\text{全商用車}}$　出所『日本自動車産業史』,『自動車年鑑』より作成

%で最大となり，その後 88 年に 4.1% まで一貫して減少している．その後上昇して 2004 年には 28.8% となっている．これに対して小型車の販売比率は表 3 にみることができる．軽自動車の販売比率が最大 30.1% となった 70 年には，小型乗用車の販売比率は 69.5% と底になり，その後上昇して軽乗用車が最低となる 86 年には 93.0% と最大になっている．このように軽乗用車と小型乗用車は競合していることが明らかとなる．また，軽自動車の販売比率の動向とその生産動向は一致している．第 1 期間でみるとこの期の生産のピークは 70 年であり，販売比率も同様である．第 1 期

表 3　販売比率の推移

乗用車

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
小型	75.2	76.9	80.9	81.8	83.5	76.0	72.0	71.8	69.5	74.1	81.3
軽	22.0	20.4	16.3	16.0	14.9	23.0	27.3	27.8	30.1	25.5	18.1
普通	2.8	2.7	2.8	2.2	1.6	1.0	0.7	0.4	0.4	0.4	0.6
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
小型	85.3	87.1	92.5	90.8	91.1	91.7	91.6	91.4	91.5	92.0	91.9
軽	13.5	11.3	5.7	7.3	6.6	6.0	5.6	6.1	5.8	5.9	6.3
普通	1.2	1.6	1.8	1.9	2.3	2.3	2.8	2.5	2.7	2.1	2.6
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
小型	91.1	92.4	93.0	92.7	89.0	84.8	75.2	69.1	66.6	65.3	64.4
軽	6.2	5.2	4.3	3.9	4.1	8.9	15.6	17.3	17.4	18.4	19.2
普通	2.7	2.4	2.7	3.4	6.9	6.3	9.2	13.6	16.0	16.3	16.4
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
小型	59.7	60.3	60.1	58.4	52.8	51.8	53.0	55.4	46.5	42.7	
軽	20.3	20.5	20.4	23.1	29.8	30.1	29.7	29.4	27.4	28.8	
普通	20.0	19.2	19.5	18.5	17.4	18.1	17.3	15.2	26.1	28.5	

商用車

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
小型	46.9	49.9	54.2	55.2	56.3	58.7	58.3	59.6	58.3	59.3	62.2
軽	42.9	41.5	38.1	38.5	36.4	33.3	33.7	31.5	31.8	31.0	28.3
普通	10.2	8.6	7.7	6.3	7.3	8.0	8.0	8.9	9.9	9.7	9.5
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
小型	60.6	61.0	64.4	64.0	61.7	60.8	58.3	53.5	46.8	42.4	40.1
軽	28.7	29.7	27.8	28.2	30.4	30.5	32.8	39.3	47.6	52.5	54.1
普通	10.7	9.3	7.8	7.8	7.9	8.7	8.9	7.2	5.6	5.1	5.0
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
小型	40.3	38.9	37.6	38.3	40.7	47.4	54.7	57.1	59.8	58.7	58.6
軽	54.5	56.3	58.1	56.9	53.6	46.0	38.0	35.7	34.3	35.9	35.0
普通	5.2	4.8	4.3	4.8	5.7	6.6	7.3	7.2	5.9	5.4	6.4
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
小型	58.7	61.8	61.8	61.0	57.3	60.2	58.9	55.4	34.2	33.8	
軽	33.9	31.1	31.4	33.6	39.8	34.8	35.9	38.9	46.6	48.6	
普通	7.4	7.1	6.8	5.4	2.9	5.0	5.2	5.7	19.2	17.6	

小型乗用車販売比率＝$\frac{\text{小型乗用車}}{\text{全乗用車}}$

出所『自動車産業史』『自動車年鑑』より作成

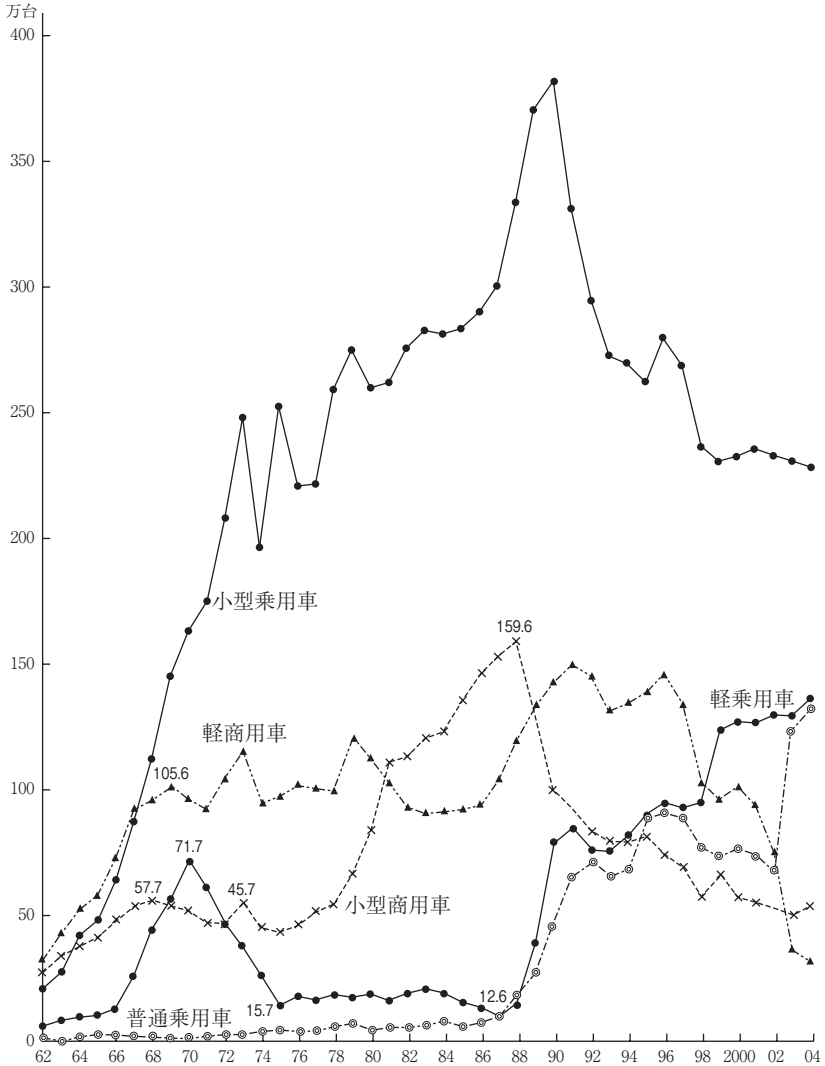

図 5　販売台数の推移

出所『日本自動車産業史』,『自動車年鑑』より作成

間の生産の谷である 75 年には販売比率も底になっている．第 2 期において，87 年から軽乗用車の生産が拡大するにつれて販売比率も上昇している．

モータリゼーションを起動させるのは小型乗用車である．小型乗用車の販売比率は 62 年の 75.2% から 66 年の 83.5% まで拡大し，この間の軽自動車の販売台数は拡大しているにもかかわらず，販売比率は 22.0% から 14.9% へと縮小している．これは図 5 のように，小型乗用車の販売台数の伸びがより大きいからである．ところが，モータリゼーションに入ったにもかかわらず，小型車の販売比率は，66 年の 83.5% から 70 年には 69.5% まで低下している．軽自動車の販売比率は，66 年の 14.9% から 70 年の 30.1% へと大きくなっている．これは，図 5 のように，この間の軽自動車の販売台数や生産台数の伸びの方が大きいからである．このように軽自動車はモータリゼーションの前でも後でも重要な役割をしていることがわかる．むしろ，66 年から 70 年のモータリゼーションに入ってからの方がより重要な役割をしていた．こうした軽自動車の躍進はホンダ N 360 によるところが大きい．この点については後述することになる．欧米ではこのようなサイクルカーはモータリゼーションの進展とともに消滅するが，日本のモータリゼーションのなかでは，消滅するどころか大きな役割をしていることが明らかとなった．70 年以降では軽自動車は販売台数が急激に減少して，その販売比率も急激に低下している．こうした軽自動車の不振は安全規制や排ガス規制によるエンジン性能の悪化やコスト上昇のためである．第 2 期の 87 年から軽乗用車の販売比率は拡大し始めている．小型乗用車の販売台数も伸びているが，軽乗用車のそれの方が大きいからである．

つぎに，商用車の販売台数の動向を検討してみよう．軽商用車は図 5 のように，68 年の約 58 万台でピークとなり，69 年から 75 年の約 44 万台まで低下して，75 年から 88 年の 160 万台まで上昇して，それ以降下落する

ことになる．この動向は軽商用車の生産動向と同じである．軽商用車の販売比率は 62 年の 42.9% から 75 年の 27.8% まで一貫して下落している．その後上昇して 86 年には 58.1% となっている．86 年に 58.1% となり，その後一貫して下落している．軽商用車の生産と販売台数のピークは 88 年であるが，86 年から 88 年の間は普通トラックの拡大のためで，軽商用車の販売比率は 2 年前の 86 年にピークとなったのである．86 年の販売台数では，小型トラックは 95 万台，軽商用車 145 万台となっている．86 年の乗用車では，小型乗用車の販売比率は 93% で，軽乗用車のそれは 4.3% となっている．販売台数では小型乗用車 292 万台で，軽乗用車は 13.8 万台となっている．このように 75 年代以後では軽乗用車の不振を軽商用車が救済していることが明らかとなった．軽自動車メーカーでは全企業が乗用車と商用車を生産しており，ホンダやマツダは 70 年代に入って乗用車から退出するが，軽乗用車と商用車は補完して軽自動車メーカーの経営基盤を安定させている．

販売台数でも販売比率でも，62 年以降軽乗用車は小型乗用車を上回ることはない．しかし，軽商用車の場合は，軽乗用車のように小型車との関係は一定ではなく変化している．62 年から 80 年までは軽商用車より小型トラックの販売比率が大きいが，81 年から 89 年までは軽商用車の方が小型より大きくなっている．販売台数でみると，62 年から 81 年までは小型トラックの販売台数のほうが多いが，82 年から 89 年まで軽商用車の方が多い．軽商用車の販売台数と生産台数は同じ動向を示している．しかし，軽商用車の販売比率と販売台数の動向は 62 年から 75 年までは異なる動向である．すなわち，軽商用車の販売比率は同期間 42.9% から 27.8% へと一貫して低下している．これに対して，小型トラックは 46.9% から 66.4 %へと上昇している．しかし，この間どちらの販売台数も増加しているが，小型トラックの増加率のほうが大きいので，軽商用車の販売比率が低下しているのである．66 年からモータリゼーションが起動するが，軽の

商用車の販売比率は低下しているが，販売台数は増加している．軽商用車もこの期間重要な働きをしていることになる．

軽商用車の販売比率は 75 年の 27.8% から 86 年の 58.1% へと上昇している．これにつれて小型トラックの販売比率は 64.4% から 37.6% へと減少している．この期間では，販売台数と販売比率は同じ動向であり，軽商用車では生産台数も販売台数も増えているが，小型トラックではどちらも減少しているのである．この期間では軽商用車は前期よりもさらに重要な働きをしていることが示されている．このように，軽商用車は商用車市場で，軽乗用車よりも大きな役目をしていることになる．71 年から現在まで，この商用車市場のベストセラーカーはスズキのキャリィであることからも明らかである．日本では中小企業の比重が大きく，これらの企業の輸送手段として軽自動車は欠かせないのである．また，軽自動車はいろんな場所で作業車として欠かせない存在なのである．このように軽商用車は世界でも誇れる日本の最大の工夫であるといえよう．

3　保有比率の概況

保有比率と販売比率の動向は類似している．すなわち，軽乗用車の保有比率と販売比率が増加すれば，小型乗用車のそれらは減少するし，また，軽乗用車の販売比率と保有比率が減少すれば，小型乗用車のそれは増加するというものである．第 1 期の黄金期と第 2 期の黄金期の販売比率と保有比率は同じような動向となっている．第 1 の黄金期では軽乗用車の保有比率は，60 年から 70 年まで上昇して，小型車のそれは減少している．70 年以降軽乗用車の保有比率は一貫して低下するが，小型乗用車のそれは持続的に上昇している．88 年から軽乗用車の販売比率が上昇するにつれて，小型車のそれは下落している．販売比率で同様の動向である．

66 年から 70 年はマイカーの普及の時であるが軽乗用車の販売比率は上昇しており，モータリゼーションのなかでも軽乗用車は一定の役割をして

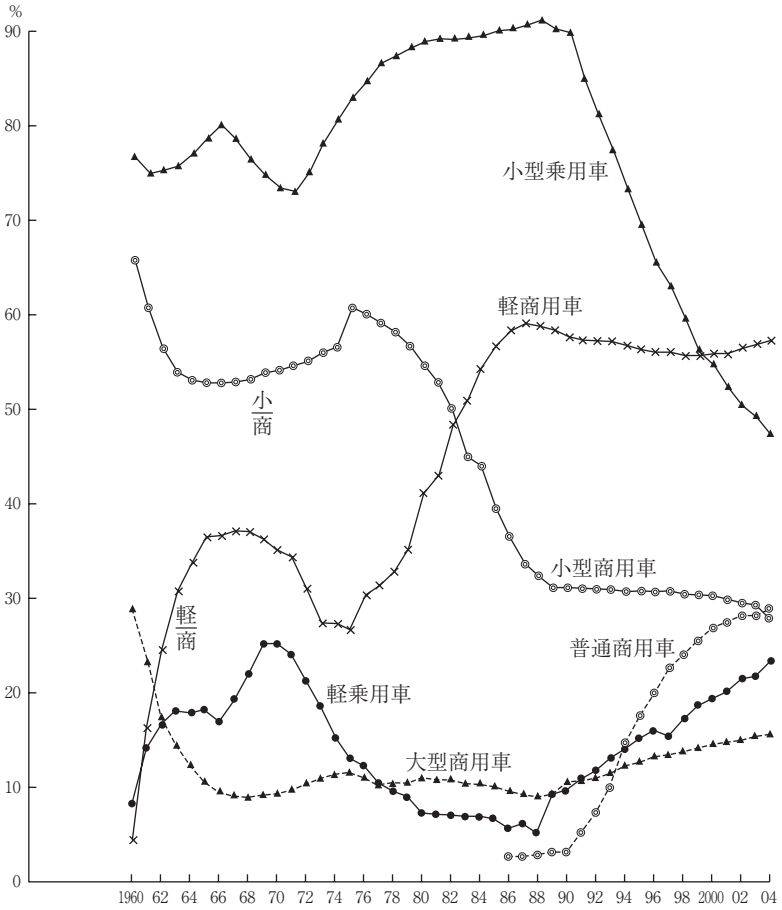

図 6　保有比率の推移

小型乗用車保有比率＝$\frac{\text{小型乗用車}}{\text{全乗用車}}$　出所『日本自動車産業史』,『自動車年鑑』より作成

いる．図 6 によって，保有比率を検討してみよう．軽乗用車の保有の資料は 60 年以降，販売台数は 62 年以降しか利用できない．先ず，60 年から 62 年まで軽乗用車の保有台数は 37,530 台から 146,157 台へと 3.9 倍増加しており，この期間では保有比率が急激に大きくなっている．小型乗用車はこ

の期間 341,112 台から 672,348 台へと 1.9 倍増えている．普通乗用車の保有台数はこの期間 8,121 台減少している．小型乗用車によるモータリゼーションは始動しはじめているが，この期間小型乗用車の保有比率はわずかに減少している．60 年から 62 年の乗用車の保有の伸びの 25% は軽自動車によるものであり，軽自動車に一定の役割をみることができる．62 年から 66 年まで軽乗用車の販売比率は下落し，それに対して小型乗用車の販売比率は上昇している．この期間の保有比率は　図 6 のように小型車は上昇しているので，本来軽乗用車の保有比率は下落するはずであるが，明確に下落とはいえない．しかし，この期間には普通乗用車の保有比率が下落しており，これが軽乗用車の保有比率の動きを複雑にしている．この期間では軽乗用車の販売比率は下落している．これは，軽乗用車も小型乗用車も販売台数は伸びているが，小型乗用車の伸びが大きいので，軽乗用車の販売比率は下落しているのである．小型乗用車の保有比率は上昇するが，ある程度軽自動車の販売台数も大きいので，これが，軽乗用車の保有率の下落を防止しているのであろう．

62 年から 66 年の乗用車の保有台数の伸びの 82% は小型乗用車によるもので，軽乗用車のそれは 18% となっており，モータリゼーション前とはいえ軽自動車の役割は無視できない．66 年から 70 年には軽乗用車の保有比率は上昇し，小型乗用車のそれは下落している．この間，軽乗用車の販売比率も増えて，小型乗用車の販売比率は減少している．この期間の乗用車の保有台数の伸びの貢献度は小型乗用車が 70%，軽乗用車は 30% となっている．モータリゼーションへの軽乗用車の貢献がある程度大きいので，軽乗用車の保有比率が増えて，小型乗用車の保有比率は下落することになった. こうした軽乗用車の躍進はあとで検証するように, ホンダ N 360 によるものである．70 年以降は軽乗用車の保有比率は下落して，小型乗用車のそれは増えている．しかし，88 年からは軽乗用車の保有比率は上昇して，小型乗用車のそれは下落している．生産台数と販売台数にも同じ

傾向がみられる．88 年から軽乗用車の黄金期が始まろうとしている．

軽商用車の保有比率について分析してみよう．軽商用車の保有比率は 60 年から 68 年まで上昇して，それ以降 75 年まで下落し，それ以降は 88 年まで増えることになる．89 年以降は下落している．こうした動きは生産や販売台数の動きと同じである．64 年以前の保有比率を上昇させるのは軽乗用車と軽商用車である．しかし，この間では軽商用車の保有比率の伸びが大きく，軽商用車が軽乗用車よりもプレモータリゼーションでは大きな役割を演じたことが明らかとなる．この軽商用車は三輪，軽三輪車の延長線上にありこれらが発展した車である．さらに，82 年からは保有比率では軽商用車が小型トラックを上回って，それは現在まで続いている．なお，83 年の軽商用車の保有台数は 694 万台で，小型トラックの保有台数は 690 万台となっている．上述のように軽商用車を三輪車の継承と考えれば，本来欧米のようにこれは消滅するはずである．しかし，日本ではこのように大きな役割をしており，今日でも欠かせない存在となっている．

Ⅲ　軽自動車市場の競争と技術革新

軽自動車の規格のもとに最初に製造された軽乗用車は 1952 年の中野自動車工業のオートサンダルである．この会社の設立者は中野喜四郎で，戦前に三輪車ヂャイアント号を製造している．当初オートサンダルは中日本重工業（三菱重工業の分割会社）のエンジンを搭載している．最初の創業は名古屋である．この名古屋には当時二輪車の 3 割以上を生産する機械工業の基盤を持っていた．この乗用車は 2 人乗りの簡易な車で，モーターショーの出品や広告もなされずに，54 年までに 200 台を生産して生産を中止している．名古屋での創立の後，関東に進出したので，これに刺激されて軽自動車のメーカーが創業された．軽乗用車の先祖と呼ばれるオートサンダルと同じような先駆的車としてフライングフェザーがある．この軽乗

用車は，49 年の軽自動車の規格の誕生とともに住江製作所で開発が始まった．元日産のダットサンのデザイナー富谷龍一の設計によるもので，54 年に発売されて 55 年までに 48 台が生産されて操業中止となっている[9]．

さて，本格的な軽自動車を誕生させたのは 1955 年 5 月 18 日に発表された通産省の国民車構想である．これは「国民車育成網案」として作成されたもので，小型乗用車の普及前にマイカーとして，以下のコンセプトの車を普及させようというものである．当時，車として普及しているのは三輪車とトラックであり，モータリゼーションの主役である小型乗用車はいまだに量産されていない．そこで安価なファミリーカーとして以下のような車を，国民車として普及させようというものである．この車の構想は ①定員 4 人あるいは 2 人で 100 kg 以上の荷物搭載可能，②最高速度時速 100 Km 以上，平坦な道路で燃料 1 L 当たり 30 Km 走行可能，③排気量 350 cc ～500 cc で車重 400 Kg，④日産 2,000 台で，生産価格 15 万円以下（後に販売価格 25 万円以下に訂正）である．また，選定された車種を提案した企業と国民車を生産する企業とがおなじである保証はない．56 年に第 1 次性能試験を行い，優良車に補助金を支給する．次に，57 年中に第 2 次性能テストによって，1 車種を選定して，性能を改良したうえで 58 年末までに車の仕様を決定というものである．しかし，試作車を作った企業に量産させるのではなく，最も効率的生産企業を選定することになっている．

この構想の原案立案者である川原晃によれば，国民車のモデルとされたものは前述のフライングフェザーであると述べている[10]．この構想は町工場で軽規格に合わせた車が製造されつつあるなかで，その延長線上に国民車が量産できるという考えでもあろう．しかし，既存企業はこの規格で国

9） オートサンダルもフライングフェザーも 2 人乗りのスポーツタイプで，はじめから量産モデルではないと考えられる．

10） 川原晃〔1995〕p. 13.

民車のコンセプトを満たす車を作ることは不可能であること，また，技術的にこの価格で販売できる車を製造することは困難である．しかし，将来構想として研究したいとした．通産省も補助金を給付の予定のないことを明示したので，この構想は崩壊したのである．

この構想とほぼ同時期の 55 年 5 月 20 日にスズキは軽自動車スズライトを発表した．これには乗用タイプも存在したが，実際には商用車が先行して発売された．当社はホンダと並ぶ二輪車メーカーであった．戦前から自動車市場への参入の意図を持っていたが，54 年社名を鈴木式機械から鈴木自動車工業へと社名変更のうえ本格的にこの市場に参入したのである．53 年に車の試作を開始するに当たって，鈴木道雄（社長）は「必ず軽自動車の時代が来る．四輪車が会社の運命を左右することになる」と力説したといわれている．スズキは国民車構想の以前から，自動車市場への参入を決定しているので，軽規格の誕生によって参入したものである．同じ二輪車メーカーのホンダも，この市場に参入するが，これは後述するように，特別産業振興臨時措置法（特振法）による参入である．

国民車構想によって軽乗用車を製造したのは富士重工である．当社は過度経済力集中排除法によって分割された中島飛行機のうちの 5 社の共同出資によって 1953 年に設立された．ラビットスクーターを生産していたが，小型乗用車スバル P–1 の試作車を完成して，この量産にかかろうとしていた．しかし，メインバンクの反対によってこの計画は挫折していた．国民車構想の発表の 55 年 12 月にこの構想に基づく試作研究を開始した．58 年 3 月にスバル 360 が発表された．このスバル 360 は軽規格の乗用車で，前身の飛行機設計の技術が生かされた名車だといわれている．1969 年の後継車スバル R–2 までの 12 年間基本設計は変化していない．この間約 40 万台生産されたといわれている．「てんとう虫」という愛称で親しまれた．このスバル 360 の意義はこの規格のもとで，高速道路を家族でドライブができるということである．乗用車の技術的可能性を示して，軽乗用

車市場を開拓したことである．前述の 2 人乗りのオートサンダルやフライングフェザーカーではそれが可能ではなかったのである．すなわち，小型乗用車の下に軽乗用車の市場を開いたのである[11]．

1960 年にはマツダは軽乗用車市場にマツダ R 360 で参入する．マツダは戦前からの三輪車メーカーであるが，軽規格に対応して軽三輪車 K 360 を生産開始している．K 360 はダイハツミゼットと人気を二分する軽三輪トラックであった．60 年にはこの経験を生かして低価格（30 万円）の R 360 を発売した．この車によって 60 年には 2.3 万台を生産して，これは同年のスバル 360 の生産台数を 1.2 万台超えて，マツダは首位企業となった．しかし，後座には子供の乗るスペースしかなかったので，62 年には 4 人乗りのスペースのあるマツダキャロル 360 を発売した．60 年から 64 年までマツダは軽乗用車の首位企業であった．なお，R 360 は総生産台数 6.5 万台，キャロル 360 は 27 万台であった．65 年にはマツダを抜いて富士重工が再び首位企業となっている．これは 64 年の第 2 回 GP の T–1 クラスで，富士重工のスバル 360 は 1, 2 位を独占したからである．この年のスバル 360 は改良した EK 32 エンジンが搭載されていた．これ以後マツダはこの市場では最下位の企業となり，75 年からこの市場から退出した．当社は当時ロータリーエンジンの改良に力を注いでおり，何度か軽自動車にこのエンジンを搭載する努力をしたが業界からの反対で断念している．このため，軽自動車よりも小型自動車に主力を注ぐことになった．

1962 年にはスズキはスズライト 360 フロンテで初めて乗用車市場に参入した．また，同年三菱重工（新三菱重工業 64 年合併により三菱重工業へ）は三菱ミニカで参入．さらに，66 年にはダイハツがダイハツフェロ

11） 欧米ではこの規格でこのような軽乗用車を作ることは，技術的に不可能であったので軽乗用車が普及することはなかった．しかし，現在の日本人がスバル 360 に乗って長時間運転することは困難である．当時の日本人にとってもファミリーカーとしてぎりぎりの規格で，規格の拡大がなければ，今日のような盛況はなかったであろう．

ーで，ホンダが同年 N 360 で参入して，乗用車メーカーは 6 社となる．まず，スズキは 55 年にスズライトを発売した後の 59 年から軽乗用車の開発を行った．62 年スズライト 360 フロンテを発売したが，これはライトバンと車体が共有されていた．しかし，67 年スズキ・フロンテ 360 を発売した．この車によって，スズキはホンダと首位を競う地位になった．三菱重工は三輪車メーカーであったが，60 年に三菱レオで軽三輪車を発売して，62 年には軽商用車三菱 360 で商用車市場に参入した．同年三輪車の生産を停止して，軽乗用車ミニカシリーズに生産を集中した．ダイハツも同様の三輪車メーカーであるが，57 年軽三輪車ミゼットを生産し，58 年から小型トラックに進出して四輪車メーカーとなる．60 年に軽トラックハイゼットを発売して，軽自動車メーカーとなる．64 年に軽四輪乗用車フェローを発売して，軽乗用車市場に参入することになる．軽トラックでは主要な役割を果たすが，軽乗用車市場で躍進するのは 80 年代の後半である．

さて，ホンダは最も遅く 1966 年に N 360 で軽乗用車市場に参入する．この参入の原因は 63 年に廃棄となった特振法である．60 年代に入って日本は貿易・資本の自由化に対して，国際競争力を持たない産業として，自動車（特に乗用車），石油化学および特殊鋼があげられた．こうした産業を保護・育成するために，62 年「国際競争力法」が発表された．63 年この法案は「特振法」として国会に提出されようとしたが，廃案となった．この法案の構想は合併等による競争力の強化と合理化カルテルの容認および金融・課税による優遇措置によって「新産業秩序」を育成しようというものである．乗用車に対しては 61 年産業合理化審議会の答申として 3 グループ構想が提示された．これは　①量産グループ　②特殊用車両グループ　③ミニカーに既存企業を集約化して国際競争力を高めようというものである．

自由化の時期となったとはいえ，1960 年代の前半はモータリゼーショ

ンの前夜でもあり，既存企業にとってこれからという時である．特振法による集約化のための合併は，既存企業にとって容認できるものではない．また，これから新規参入を考える企業は，参入が制限されるためこの法案に激しく反対した．この時点で，自動車産業の実績のないホンダは，63年の第9回モーターショーに，四輪車 S 360, S 500, T 360 を公開した．ホンダは二輪車の首位企業であるが，本田宗一郎は自動車への強い夢を持っていた．63年にこの3車種のうち軽トラック T 360 をまず発売することになる．軽乗用車への参入は66年で，最後の参入企業である．このようなホンダの四輪車市場への参入は特振法の影響であると考えられる．

ホンダの軽乗用車の参入は N 360 によるものである．N 360 のエンジンは，二輪車レース用のエンジン開発経験が生かされた高性能エンジンであった．これはスバル 360 の馬力を 20 馬力も上回るもので，また，販売価格 31 万円という低価格は，マツダの R 360 の 30 万円に次ぐものである．N 360 は発売と同時に爆発的人気を呼んで，65年の首位企業である富士重工にかわって，66年にはホンダが首位企業に躍り出ている[12)]．

このホンダ N 360 の発売以後，図3にみられるように，軽乗用車の市場が急激に拡大して第1の黄金期を迎えることになる．俊敏な走行と経済性をもった N 360 は，他社への値下げ競争と高性能エンジンの開発を強制して，ハイパワーモデルを設計させるようになった．さらに，この N 360 の走行性能は若いユーザーを引きつけ，軽乗用車にスポーツ性を加味したのである．しかし，これは軽乗用車に上級車と同じような配備と高級感や格好良さをもとめる道を開いて，軽乗用車は過剰なスタイルへとなっていった．こうして，1975年排ガス規制がはじまると，軽乗用車は重く，魅力のない車になって，市場の縮小へとつながっていった．

---

12) 発売から2ヶ月後に生産台数でトップになり，発売から20ヶ月後には40万台の累積生産台数である．その後事故で訴訟事件がおこり，不起訴になったとはいえ人気は下落した．

また，軽自動車の保有台数の増加や高速道路網の設備による新しい保安基準，車検制定の復活，軽免許の廃止，排ガス規制の強化及び石油ショックによって 70 年の軽乗用車の生産台数は 74 万台から 75 年の 16 万台へと急激に冷え込んでしまった．このため，74 年にホンダは軽乗用車の生産を休止した．シビックが好調で，アコードを開発して小型乗用車に中心を移行するためである．軽商用車の生産は存続している．マツダは 71 年中断した軽乗用車開発を 72 年にマツダ・シャンテを発売して復活しようとした．このモデルにはロータリーエンジンを載せる計画であったが，他のメーカーの反対のために，急に開発したエンジンはパワー不足で不人気であった．一度のモデルチェンジンもすることなく，76 年に生産中止して軽乗用車市場から退出した．しかし，両社の撤退によって，軽乗用車の生産はダイハツ，スズキ，富士重工，三菱重工の 4 社となってしまう．

1976 年には排気ガス規制によるパワー不足のため，軽規格は全長 3.2 m，全幅 1.4 m，全高 2.0 m，排気量 550 cc となった．51 年から始まった 360 cc 時代は 25 年間継続されたことになる．この規格によって活性化したのは軽商用車で，軽乗用車の不振は，1988 年の生産台数の 12.7 万台まで継続することになる．この間スズキのアルトによって軽乗用車市場が侵略された影響も大きい．しかし，89 年の消費税の導入によって，軽商用車の物品税のメリットが消滅すると，軽乗用車市場は再び活性化することになり，第 2 の黄金期は 90 年まで続くことになる．

1990 年までの軽乗用車市場を企業間競争を中心に概観してみると，第 1 の黄金期の 1970 年までは，新規参入企業によって集中は低下して，競争的寡占市場になっている．この期の前半の主役は富士重工からマツダへ交替し，後半はホンダとなる．66 年のホンダの参入によって，エンジンの高性能化と価格競争が伸展していった．こうした企業間競争を通じて，この規格の内での乗用車の技術的可能性が確立していった．また，技術的可能性は，エンジンの高性能を通じて，新しい若者へと市場を拡大した．そ

の後，この規格の中でも多様なニーズに対応して様々な車種を作れるということが示された．これは 90 年代以降さらに魅力的な車の可能性を暗示するものである．70 年代以後も，75 年までホンダの首位は不動であるが，ホンダ，マツダの退出の後は，スズキが主役となっている．70 年代の当初から市場は集中度が上昇しているが，競争的な寡占市場である．しかし，首位企業以外のシェアが接近している．新しいコンセプトの車を開発することで，シェア順位の変動が生じる可能性もあるが，80 年代後半にはスズキ，ダイハツとその他の企業の差が拡大しつつある．

さて，軽商用車について検討してみよう．軽商用車の主要メーカーは，ダイハツ，ホンダ，マツダ，スズキ，富士重工，三菱重工及び愛知機械の 7 社である．このうち，ダイハツ，マツダ，三菱重工及び愛知機械は元三輪車メーカーである．ホンダとスズキは二輪車メーカーから，富士重工はスクーターメーカーからの参入である．元飛行機メーカーの愛知機械は，戦前の三輪車ヂャイアントの権利を譲り受けて三輪車メーカーとなった．59 年に軽三輪トラックのヂャイアントコニーと小型四輪トラックを発売した．61 年には軽商用車コニーグッピー，62 年には軽トラックコニー 360 を発売している．しかし，65 年には車メーカーとしては消滅している．

主要 7 社以外の消滅した企業について述べてみよう．前述した名古屋のオートサンダルの東京進出に誘発されて設立された軽自動車メーカーが数社ある．日本自動車工業は，1953 年スポーツタイプの軽乗用車 NJ を，54 年には軽商用車ニッケイタローを生産した．57 年には 48 台の軽自動車を生産した後，58 年に日建機械に軽自動車を継承，譲渡した．日建機械は同年軽商用車コンスタックを発売している．59 年には三鷹富士産業が軽商用車パドル 360 を生産している．この車のカタログには「快適なドライブも楽しめる国民車」と記述されている．同年，戦前からの三輪車メーカーの東急くろがねは，くろがねベビーを発売した．ホープ自動車は軽三輪車のパイオニアであるが，52 年軽三輪車ホープスターを，60 年には軽ト

ラックのユニカーを生産している．これらの企業は軽規格の誕生や国民車構想に影響されて，創業した企業であるが，量産ベースにならないで比較的短期間で倒産したのである．

本格的な軽商用車は，スズキの 58 年発売のスズライト TL（ライトバン）である．前述したように，スズキは 55 年から軽自動車スズライトを 3 タイプ発売したが，不振で 58 年から税金の安いライトバンに限定して，本格的生産を開始したのである．1960 年の軽商用車の生産シェアの大きい企業を並べてみると，1.9 万台の愛知機械，1.3 万台の東急くろがね，0.6 万台のスズキ，0.2 万台のダイハツ，110 台の富士重工である．

ダイハツは，戦前からマツダと並ぶ三輪車メーカーであるが，57 年軽三輪車を生産，58 年小型トラック，60 年には軽トラックのハイゼットを発売して，三輪市場から軽自動車市場に参入したのである．また，同年富士重工はスバル 360 から 2 年遅れで，スバル・サンバーで軽商用車市場に参入した．

1961 年では，5.0 万台のマツダ，4.6 万台のダイハツ，3.6 万台の愛知機械，1.3 万台のスズキ，1.1 万台の富士重工，1.0 万台の三菱重工である．三菱重工は 60 年の三輪車の生産のピークにもかかわらず，61 年に三輪車の生産を中止し，軽商用車三菱 360 を生産して，軽四輪車のミニカシリーズに移行した．61 年には，ホンダを除いた 6 社の軽商用車メーカーが，この市場にそろったことになる．さて，上述のように，マツダは 60 年に軽乗用車市場に高性能で経済的なマツダ R 360 で参入し，参入と共にスバル 360 を 1 万台上回る販売量で首位企業となった．61 年にもマツダは，同じ戦略を採用した軽トラック B 360 で軽商用車市場に参入した．軽乗用車と同様に即座に首位企業となっている．このように，マツダやダイハツが参入と同時に上位企業になる．しかし，スズキは 58 年，59 年に首位企業であるが，60 年には愛知機械に首位を奪われて，以後，下位に甘んずることになる．この市場で，スズキが首位に戻るのは 1970 年である．こ

のようにマツダやダイハツが参入するとすぐに上位企業になれるのは，三輪車や軽三輪車の経験が生かされるからである．これら三輪車は商用車であり，軽商用車はその延長線上にあるといえる．

マツダの首位の地位は 64 年までつづき，65 年にはダイハツが首位となっている．その後，マツダはシェアを下落させている．マツダは 60 年代に入ってロータリーエンジンの開発に着手して，いくたびか軽自動車にこのエンジンを搭載しようとしたが失敗して，小型車への移行戦略をとるようになる．65 年には軽自動車よりも小型車の生産が大きくなっている．また，ダイハツが首位に進出したのは，64 年からハイゼットキャブを最安値で発売したからである．ダイハツの首位は 67 年まで維持されるが，67 年からはホンダが首位となる．ホンダは特振法の成案前に自動車市場へ参入しようと，63 年にホンダ初の軽自動車 T 360 でこの市場に参入した．しかし，67 年からは T 360 の後継車として TN 360 を発売した．この車は名車である N 360 とプラットホーム，エンジンが同一である高性能なトラックであった．N 360 の人気と共に 68 年からホンダはこの市場の首位企業となるのである．しかし，70 年にはスズキとダイハツに上位企業の地位を奪われることになる．

図 1 のように，1968 年までの軽商用車市場の活況は，二輪と三輪車の生産技術の継承によって生まれたものである．前述のようにマツダ，ダイハツ及びホンダの高性能エンジンの開発競争とコスト競争を通じて軽商用車の第一黄金期は作られたのである．しかし，68 年軽免許の廃止，自動車取得税の実施と安全基準の改正（シートベルト等の装着）により，軽商用車の売れゆきは逓減する．軽乗用車にはまだ大きな影響は見られないが，軽商用車には早めに売れゆき不振が生じている．当時，軽乗用車はマイカー（ファーストカー）として保有されており，保有者は若年層ではなかった．軽免許廃止によって，免許取得が難しくなって免許取得年齢が 18 歳となったことが，中小企業の輸送手段としての軽商用車に大きな影響を

与えたのである．しかし，この影響は限定的なもので，70 年に見られる軽乗用車のように大きいものではない．中小企業の営業にとって軽商用車は不可欠なものだからである．以降の排ガス規制の強化によるエンジン性能の悪化が，軽商用車に与える影響も限定的である．

軽商用車市場では 70 年代に入ると，スズキの健闘がみられるようになる．これはスズキキャリィの躍進によるものである．この車は 61 年にはスズライトキャリィと呼ばれていたが，66 年からはスズキキャリィと名称変更した．69 年にはジョルジェット・ジュジャーローがこの車のデザインを手がけるようになって，売れ行きが伸びたのである．スズキキャリィは 71 年から現在まで日本のトラックのベストセラーカーである．スズキはこの車によって 70 年には軽商用車市場の首位企業となって，以降この地位は揺いでいない．また，これの対抗車はダイハツのハイジェットであり，ダイハツの 2 位の地位も不変である．これら企業と 3 位以下の企業との格差も大きい．

1976 年には排ガス規制強化や軽自動車の車検復活等による軽自動車の不振対策として規格改定がなされ，エンジン容量は 360 cc から 550 cc へと拡大された．この規格改定によって軽商用車の需要は回復し，軽商用車は活況を呈して 88 年には生産高は 159 万台となる．この原動力となるのが，79 年発売されたスズキアルトである．当時軽乗用車は過剰にデラックス化の方向にあったが，スズキは市場調査の結果ボンネットバンのアルトを発売した．このアルトのコンセプトは以下のようなものである．この頃軽乗用車はセカンドカーとして主婦が使用していた．この利用形態は 2 人未満である．当時の軽乗用車の物品税は 15.5% であったが，軽商用車は無税であったのがその後 5.5% となる．そこで，後部座席を狭くして前座を拡大したボンネット型バンを低価格で提供するという考えであった．内外装は簡素化して 47 万円で発売したのである．これは軽乗用車の半額の価格であった．それまでは，ライトバンが生産されていたが，ワンボッ

クスバンと比べて積載量は小さかったので，大きな需要はなかった．こうして，乗用車としても利用できる商用車は新しいコンセプトであった．このため，爆発的売れゆきをみせたので，軽自動車のカローラと呼ばれている．このため，80 年にはダイハツがミラーを発売して追随した．これにより上位 2 社と他企業とのシェア格差は拡大して，スズキとダイハツの支配的地位がさらに明確となった．しかし，89 年には消費税が導入されて，ボンネットバンのメリットがなくなると，この需要は軽乗用車へ流入した．軽商用車市場の縮小と軽乗用車市場の拡大がもたらされた．

ボンネットバンの登場によって，軽商用車と軽乗用車は競合することになった．従来の車の区分は乗用と商用であったが，この車の区分を曖昧にする車が登場したのである．軽自動車に魅了的な車が多いといわれるのは，こうした工夫によって多様な車が製造できるようになったからである．こうしたことを可能にしたのは企業間競争である．軽商用車の市場構造は 1968 年まで市場が拡大する中でダイハツ，マツダ及びホンダの参入によって市場集中は低下して，競争的寡占となった．その後，スズキとダイハツが 2 社でシェア 60% 占めるようになり，市場集中は上昇したが，しかし，上位 2 社のシェア競争は激しく，市場構造以上に競争的であるといえよう．

お わ り に

軽自動車は日本固有の車として発展し，現在では他の車に大きな影響を与える存在となった．モータリゼーションが進展する前に三輪車が存在したが，本格的量産小型自動車が登場する前に無視できない地位を占めるようになった．このため，これらの存続が困難なとき，これを生かすために軽規格の改正がなされた．この規格改正によって，二，三輪車は軽商用車へと継承された．しかし，この規格では小型乗用車に対抗するような軽乗

用車を開発することは技術的に困難と思われたが，スバル 360 がこれを可能にした．こうしてモータリゼーションが伸展するなかでも，軽自動車は厳しい規格のもとでも，小型車に対抗して軽自動車市場を守ってきた．しかし，排ガス規制や安全基準に車として困難なときもあったが，こうした危機に対して最低限の規格改正がなされた．最低限の枠のなかで技術革新が困難を克服した．こうした規格改正はやむなく行われた点もあるが，現在では軽自動車は小型自動車に堂々と対抗できる車として成長してきた．また，環境問題等から注目される車となっている．これには，限られた枠のなかで激しい競争が行われ新しいコンセプトの車を開発するという企業間競争が大きく貢献している．90 年代以降については次稿としたい．

参考文献

小関和夫〔2000〕『日本の軽自動車』三樹書房
GP 企画センター〔2006〕『日本自動車史年表』グランプリ出版
川原晃〔1995〕『競争力の本質』ダイヤモンド社
櫻井清〔2005〕『日本自動車産業の発展』白桃書房
佐々木烈〔2006〕『日本自動車史』三樹書房
中沖満〔1998〕『懐かしの軽自動車』グランプリ出版
日本自動車工業会〔1988〕『日本自動車産業史』
日刊自動車新聞社〔2005〕『自動車年鑑　2005 年版』
日刊自動車新聞社〔1998〕『自動車産業ハンドブック　1999 年版』
拙稿〔2007〕「戦前のオート三輪車とプレモータリゼーション」『追手門経済経営研究』第 14 号　平成 19 年 3 月
拙稿〔2006〕「戦後の三輪車市場における企業間競争」『追手門経済論集』第 41 巻 2 号　平成 18 年 12 月

（2007 年 9 月 29 日受理）