

第九回 「自動車」 上

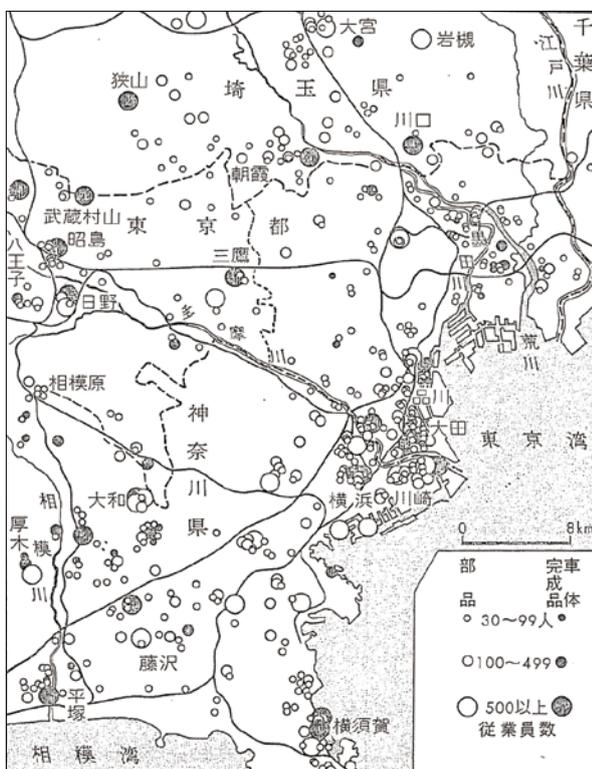
産業 歴史探訪

埼玉

ぶぎん地域経済研究所 調査事業部長兼首席研究員 藤坂 浩司

産業の歴史シリーズ第9回は「自動車産業」を取上げる。自動車産業は、明治時代以降、わが国の工業発展を支えた産業として成長し、現在も重要な国の基幹産業である。埼玉県は歴史的にその一翼を担ってきた地域として知られる。本稿では自動車産業に関わる歴史について、完成車メーカーを事例に2回に分けて紹介する。第1回は商用車の歴史について紐解いてみたい。

■図1 自動車工場の分布図



出典：全国工場通覧 1968年版

県内初の自動車生産拠点となった「川口市」

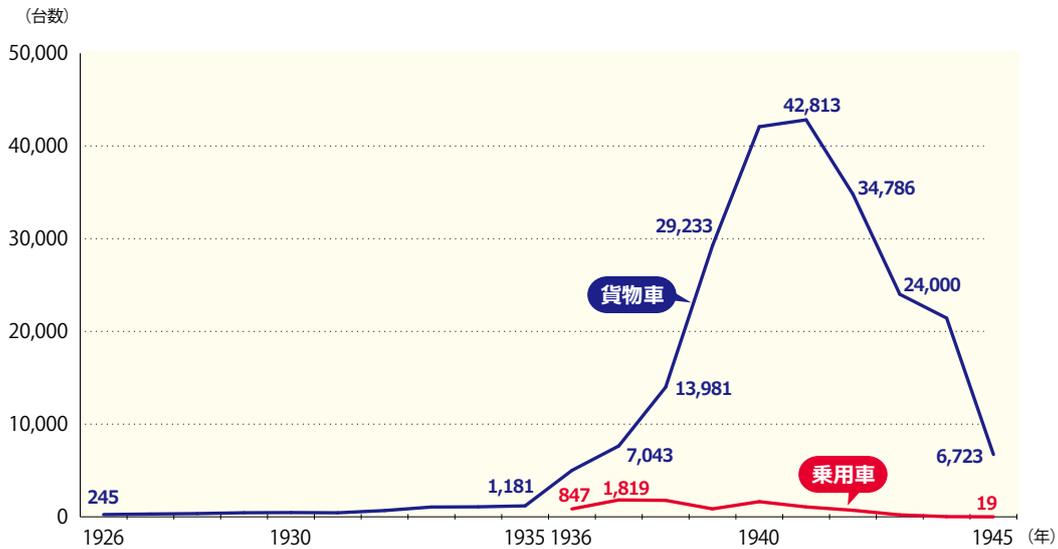
まずは図1を見て頂きたい。この図は、高度経済成長期の1968年（昭和43年）当時、京浜地域における自動車の生産拠点を完成車、部品の2つのカテゴリーごとに拠点分布を示している。東京湾岸を中心に東京都港区から神奈川県横浜市にかけて工場が集積し、さらに東京、神奈川、埼玉の1都2県の内陸部に生産拠点が点在している。

本県では、川口、和光、狭山に従業員500人以上、大宮に500人未満の完成車工場（本図では車体完成品と記載）が操業していることが分かる。埼玉県における完成車の歴史はこの4都市に加えて、図1には見えないが上尾と、後に生産拠点となる寄居を加えた6つの都市で歴史が刻まれてゆく。このうち、最も早く完成車の生産を始めた都市が「川口市」である。

商用車メーカーの一角が川口に誕生する

1936年（昭和11年）1月、川口市大字弥兵衛新田字舎人境（現在の川口市弥平）に敷地面積2

■図2 戦前期の自動車生産台数の推移



出典:社団法人日本自動車会議所「我国に於ける自動車の変遷と将来の在り方」

万 1,000 坪 (6 万 9,300㎡) の土地を取得し、ディーゼルエンジンの生産開始に乗り出そうとする会社が現れた。社名は日本ダイゼル工業株式会社、後の日産ディーゼル工業株式会社を経て、現在、上尾市に本社を構える UD トラックス株式会社である。同社は前年の 1935 年 10 月、東京市麴町区 (現在の東京都千代田区) に設立したばかりの会社であったが、時は風雲急を告げていた。1931 年 9 月に満州事変が勃発、1933 年 2 月には、日本は国際連盟を脱退、戦争へと歩を進めていた。

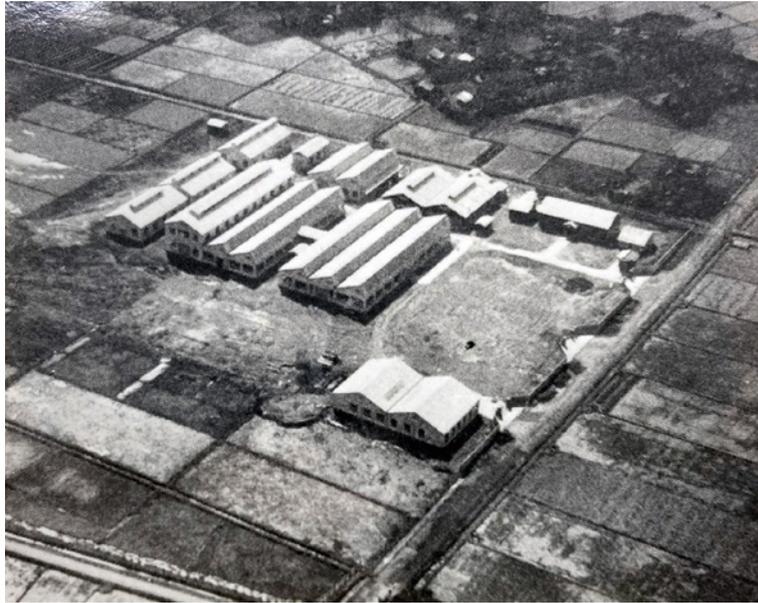
当時、中国大陸では、兵器や資材など軍需物資を運ぶための手段としてトラックの需要が拡大し、その供給が急務であった。日本政府は、国産大衆車としてトラックを量産し、大陸に普及させる必要があると考え、標準型式の設定、国産自動車工業の振興を強力に推進した。図 2 は、1926 年から第二次世界大戦終戦までの期間、国内の自動車生産台数の推移を示したもののだが、1935 年以降、貨物車 (商用車) の生産が急増していることが分かる。1936 年、外国資本を排除して、軍用車の国産化推進を念頭にした自動車製造事業法が公布されたことから、国内メーカーが一気に商用車の生産に乗り出した。

日本ダイゼル工業株式会社はこうした歴史的背景の中で誕生した企業である。

「川口」進出はどのような経緯で決まったのか？

日本ダイゼル工業の創始者、安達堅造は 1901 年 (明治 34 年)、陸軍士官学校の第 13 期卒業生で、1924 年 12 月の退任まで偵察将校として活躍、退任時は航空兵中佐であった。

安達は航空機界に造詣が深く、退役後の 1927 年、欧州航空界を視察する機会を得た。その際、日本の航空機が欧米列強と比較して遅れている実態を目の当たりにし、自らが航空界の発展に尽力することを決意する。現地調査では、ドイツの航空機、エンジンメーカー、ユンカース社 (同社は第二次世界大戦後、メッサーシュミット・ベルコウ社に統合され、現在はダイムラーグループ傘下となる) の飛行機が優れていることに着眼し、帰国後は陸軍の要請で三菱航空機がユンカース社と技術導入契約に尽力するなどユンカース社航空機の導入に活躍した。その一方で安達は、ユンカースの優れたディーゼルエンジン技術の将来性に着目し特許を取得すると同時に、ユンカースと同じドイツの



■写真1 創業当時の川口工場（提供：UDトラックス株式会社）

企業、クルップ社が特許を所有していた世界初の自動車用ディーゼルエンジンの日本での特許権も取得、国産化を目指して日本ダイゼル工業を立ち上げた。

工場建設を目指す安達は、航空将校であった経験を活かして自ら航空機に乗り、空から都心部近郊に工場用地を探した。当初、神奈川県川崎市を進出地として念頭に置いていたが、安達が希望する用地はすでに工場立地が決まっており断念せざるを得なかった。そうした矢先、川口市の第3代市長、永瀬寅吉から「私の土地が川口市郊外にあるので、是非使って欲しい」と進言を受けた。早速、調査に乗り出したところ、その土地は面積の広い水田地帯で、「関東大震災の経験から荒川の以北であれば大丈夫であろうと考え、東京市に隣接していること、都市計画で敷地の裏側には運河ができるので近い将来水路による物資の輸送が可能になることなども勘案し、工場の敷地を川口市に決定した」と記録（UDトラックス）が残されている。

日本ダイゼル工業の川口進出について、川口市史では1936年1月12日付け東京朝日新聞の記事が紹介されている。見出しには“川口に軍需景気再来”の文字が踊り、「船用、航空機、自動車用のディーゼル・エンジン製作大工場が出来ることで、

昨年末創立した日本ダイゼル工業株式会社が市内弥兵衛新田に二万坪を購入、今十二日午前十一時から地鎮祭を執行、直ちに着工するが、大工場新設は将来も続々期待され川口も近代工業都市らしい体裁が徐々に整ふわけである」と書かれている。

記事からは、自動車工場進出に対する地域の期待感が溢れ出ている。川口市は江戸時代から鑄物の街として栄えてきたが、自動車工場の進出は交通インフラの整備とも関係が大きい。川口市には1928年、新荒川大橋が赤羽―川口間で架設されたのに続いて、1932年に戸田橋の架け替え工事が完成。翌33年には戸田橋―大宮間に国道17号線が開設された。いち早く自動車輸送に必要なインフラ整備が進んだことが、県南地域への企業進出の契機にもなったと考えられる。

国産化エンジンと同エンジンを搭載したトラックが完成

日本ダイゼル工業は工場の操業開始から間もない1938年（昭和13年）11月、待望の国産化エンジン1号機「ND1型」の開発に成功した。エンジンは直列2気筒の60馬力で対向ピストン方式を採用していた。対向ピストン方式とは、ピストン同士が挟む空間が燃焼室になるため、通常のエ

ンジンに見られるシリンダーヘッドや吸排気バルブがない独特のエンジンであった。

1939年にはND1型を搭載した同社初の国産トラック「ND1型60馬力ディーゼル発動機付3トン半積貨物自動車」が完成し、商用車メーカーとしてスタートを切った。国産第1号トラックについては、安達社長自らが乗り込み3,000キロに及ぶ走行テストを行ったが、ボルト1本の緩みも生じなかった。

上尾市に進出

日本ディーゼル工業は、戦時中、鐘淵紡績（現カネボウ）傘下となり社名を鐘淵ディーゼル工業に変更、その後、民生産業を経て1950年（昭和25年）に民生ディーゼル工業となる。1953年には日産自動車が資本参加したことから、1960年に日産ディーゼル工業へと変わった。社名変更直前の1959年、民生ディーゼル工業では、高度経済成長の波に乗ってバス、トラックの増産が続いていた。そのため、川口工場だけでは市場の需要に応えられないと判断し、新工場建設の検討に入った。不動産業者を



■写真2 念願の完成車と創業者の安達堅造氏
(提供：UDトラックス株式会社)

通して挙げられた候補地は「相模原」「戸田」「浦和」「深谷」「栃木」そして「上尾」の6カ所であった。早速、検討を開始し、最終的に川口工場からの距離も考慮されて、「上尾」が進出先に決定（1959年10月に上尾市と進出の覚書調印）した。

その後同社は、2010年に社名をUDトラックスに変更し、上尾を本社兼工場として商用車の生産を続けている。

コラム

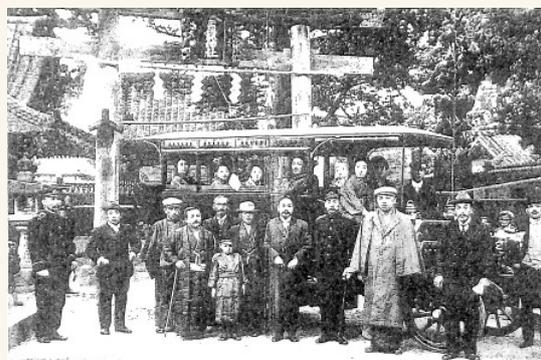
埼玉県で最初にバスが走った場所はどこ？

私たちが日常生活で利用する「バス」は、明治初期、「乗合馬車」を英語で意味する“オムニバス”に由来する。その後、馬車が自動車に進化する過程で、日露戦争以後、乗合自動車を“バス”と呼ぶようになった。日本で乗合バス事業を最初に手掛けたのは広島の実業家で1903年（明治36年）と記録があるが、埼玉県では9年後の1912年、本庄町（現本庄市）の本庄自動車株式会社が最初とされる。

「日本自動車史 日本の自動車発展に貢献した先駆者達の軌跡」（三樹書房刊）によれば、1911年11月1日付けの埼玉新報（後の埼玉新聞）を引用し、本庄自動車前身の丸山自動車が、東京の芝自動車製作所から購入した国産バス（乗客12人乗り）が試運転を行い“成績非常に良好なり”と記事に書かれている。記事掲載された3ヶ月後の1912年2月、

株式会社組織として本庄自動車が設立される。

設立者の松本文作社長は当時の本庄町長だが、松本氏は1912年、本庄駅から児玉町八幡山（現本庄市）に至る「本庄電気軌道」の特許を出願、特許の認可が下りると1913年11月、あっさりとバス事業を廃止してしまった。



出典：佐々木烈著「日本自動車史1」
(三樹書房刊)