

第十回
「自動車」
下

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10回目は前回に続き「自動車産業」を取上げる。埼玉県は製造品出荷額等の第1位（2兆4,232億円で全製造品出荷額の17.6%を占める／2020年工業統計調査）を輸送用機器産業が占め、その約9割を自動車産業で構成している。自動車産業はわが国の基幹産業であると同時に、本県にとっても重要な産業である。埼玉県内の自動車産業の歴史について、今回はトラックやバスを製造する商用車の歴史について取上げた。今回は普通車や軽自動車の歴史について取上げてみたい。

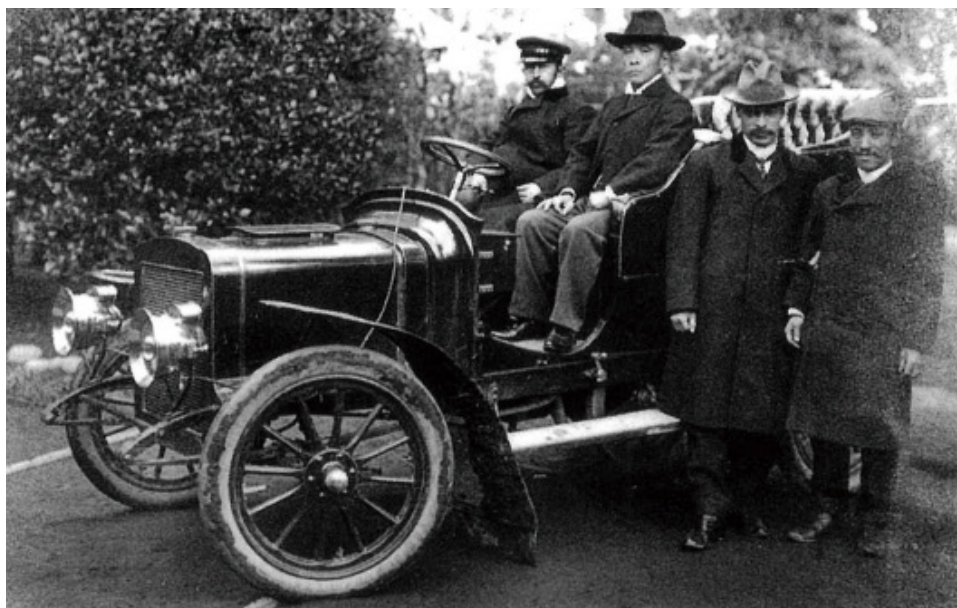
日本の自動車産業と埼玉県の関係

日本に初めて自動車が登場したのは1890年代後半と言われている。登場の起源には諸説あるが、いずれも当時、日本で活動していた欧米商館の支配人が自家用として持ち込んだものや、皇室への献納用として輸入されたもので、それらの自動車は当時の自動車先進国である欧米から舶来品としてもたらされた。

この様子について、1898年1月11日付の東京朝日新聞では「自動車初輸入。佛国ブイ機械製造所テブネ技師の佛国に於て馬車の代わりに発明されしトモビルと称する石油の発動にて自由自在に運転する自動車1輛を見本として携え来りしが其最高速力は1時間30キロメートルで馳する由」と紹介されている。当時はガソリンで走る内燃機関のほかに電気自動車や蒸気自動車など複数の方式による動力源が使われており、自動車産業が黎明期であったことが窺える。

しかし、間もなく自動車の世界的な潮流はガソリンを燃料とする内燃機関に時代が移り変わり、日本でも1907年4月、自動車輸入を手掛けていたオートモビル商会を前身とする東京自動車製作所が製作した「タクリー号」(31頁)が国産第1号のガソリン車として登場した。このタクリー号の製作は困難の連続であったようだ。

現在と同様、産業初期の頃から自動車は様々な部品を組合せて作る工業品であったが、タクリー号の製作では特にシリンダーブロックやピストンの加工で苦勞し、東京自動車製作所社長の内山駒之助氏が本県川口市内で砲兵工廠の下請けをしていた熟練の鋳物師を訪れて、その指導の下、満足できる加工品を完成させるまで何度も作り直したと記録が残されている。日本の自動車産業の幕開けに本県の技術が大きく貢献した。国内の自動車産業はその後、大正時代を経て第二次世界大戦まで順次、国産メーカーが立ち上がっていく。



初の国産自動車「タクリ一号」(出典：日本自動車殿堂)

埼玉県的主力産業となる自動車産業

次に埼玉県内の自動車産業の状況について概観してみたい。図表1(32頁)は、経済産業省の工業統計(中分類別統計で従業員4人以上の事業所を対象にしたデータ)から本県製造業の工業製品出荷額等合計額のうち輸送用機械器具の推移を記録が公表されている1960年以降から5年(1965年と1970年は統計が非公表のため1966年と1971年のデータを採用)ごとの数値を表したものだ。1960年から1990年まで本県の工業製品出荷額等は右肩上がりであり、その一部を構成する輸送用機械器具も比例して出荷額が伸びている。輸送用機械器具産業は、自動車をはじめ船舶、航空機、鉄道車両及びその他の輸送機械器具(自転車など)で構成されるが、埼玉県の場合、該当する産業としては自動車の比率が9割を占める。

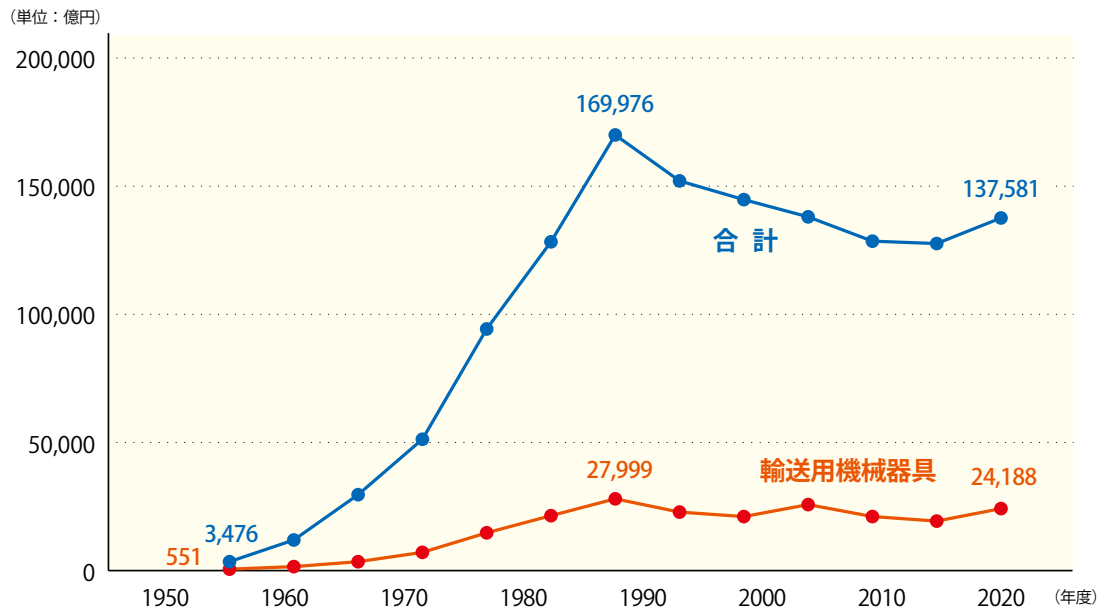
また、輸送用機械器具産業の構成比は、1960年の16%から平均15%前後で推移しており、本県の産業は過去から現在に至るまで自動車産業が下支えしてきた事が理解できるだろう。それでは、次に本県における自動車産業の動きについて個々の動向を紹介したい。

本田技研工業の本県への進出

本田技研工業株式会社(以下、本田技研)が埼玉県内で初めて生産を開始したのは二輪車であった。1952年3月、北足立郡大和町白子(現和光市)に終戦後、遊休化していた工場(業種は不明)を取得し、白子工場(現在の白子ビル)として二輪車『ドリーム号E型』の生産(5月、エンジン生産を浜松から埼玉へ移管)に乗り出したのが始まりである。敷地面積約9,900平方メートルの同工場では組立ラインの他に、治具部門と商品開発部門を集めて、それまでの山下工場(浜松市)を一回り大きくした規模の拠点であった。翌1953年には同じ北足立郡大和町新倉(現和光市)に敷地9万9,000平方メートルを買収し、大和工場(後の和光工場)の建設を開始、同年5月から二輪車部品製造、二輪完成車の組み立てが始まった。

それから約10年後、本田技研に転機が訪れた。四輪車市場への参入である。同社は1962年6月、四輪車市場への参入を発表し、翌1963年8月には初の四輪車で軽トラック『T360』を発売した。本田技研がこのタイミングで四輪車市場に参入したのは経緯があった。1961年5月に通商産業

■図表 1 埼玉県工業製品出荷額等の推移（全体額と輸送用機械器具）



経済産業省「工業統計」を基に当研究所で作成

省（現経済産業省）が発表した特定産業振興臨時措置法案（後に廃案）への対抗措置が色濃く表れていた。

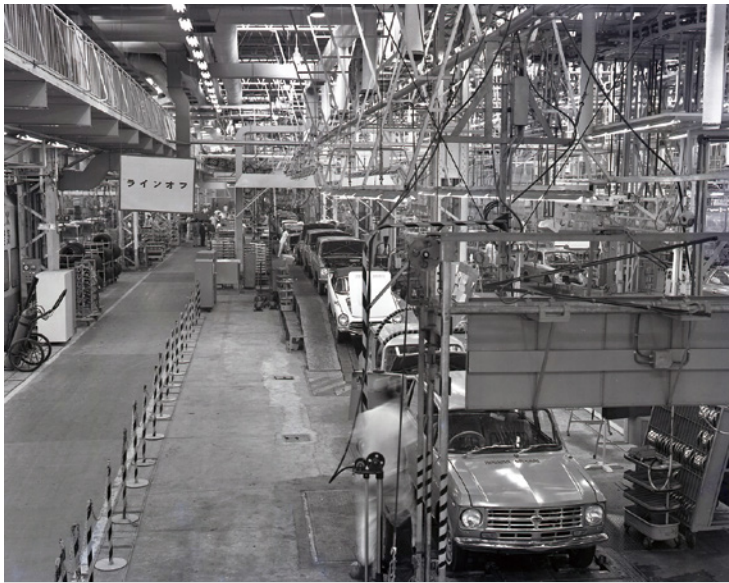
同法案は当時、国際競争力の弱かった乗用車・特殊鋼・石油化学の3業種を国が特定産業として指定し、国際競争力強化のために企業の統廃合、新規参入制限を行おうとするものであった。本田技研は同法に対抗するため、四輪車の生産を行っているという“実績づくり”を急遽、余儀なくされた。大和工場で、T360と2人乗りスポーツカー『SPORTS360』、『SPORTS500』の製造を行い、1962年に当時の東京モーターショーで先行発表した。

この経緯について、同社「語り継ぎたいこと～チャレンジの50年～」によれば、創業者の本田宗一郎氏は、1995年2月5日に放映されたNHKのテレビ番組を通じて、「おれにはやる（自動車をつくる）権利がある。既存のメーカーだけが自動車をつかって、われわれがやってはいけないという法律をつくるとは何事だ。自由である。大きな物を、永久に大きいとだれが断言できる。歴史を見なさい。新興勢力が伸びるに決まっている。そ

んなに合同（合併）させたかったら、通産省が株主になって、株主総会でものを言え！と怒った」と記録が残されている。

本田技研は大和工場でT360とS500（SPORTS 500から呼称変更）の量産を開始したものの、大和工場は元々、二輪車生産用の工場であったことから、すぐに手狭となり、1963年9月、工機製作所特別計画室を発足し、工場用地探しを開始した。そして翌1964年、新たな生産拠点として狭山市内に日本住宅公団が造成した川越・狭山工業団地に37万9,500平方メートルの土地を購入し、1964年6月に狭山製作所の建設に着手、1964年11月に生産を開始した。狭山製作所は本格的な四輪車工場として、「溶接」「塗装」「組立」の3つの部門を中心に、「金型」「プレス」の2つの部門、そして白子工場で発足していた工機部門とで構成されていた。さらには本田技術研究所（和光市）に距離が近かったことから、「関連部門がそれぞれの独自性を活かしながら有機的に結びつく体制が整っていた」（本田技研工業）。

当時の本田技研の狭山進出について、1964年3月13日付日本経済新聞には、“川越・狭山工業



写真上：完成当時の狭山工場

写真右上：1960年代の狭山工場の様子

写真右下：大和工場で生産されるT360

(出典：本田技研工業)



団地に本田技研が進出図る「四輪車を一貫生産へ」の見出しで取上げられている。記事では「本田技研は同工業団地で四輪車の一貫生産を開始する予定といわれ、スポーツカー、軽、小型四輪車による同社の四輪部門への本格進出が活発するものとみられる」と書かれている。

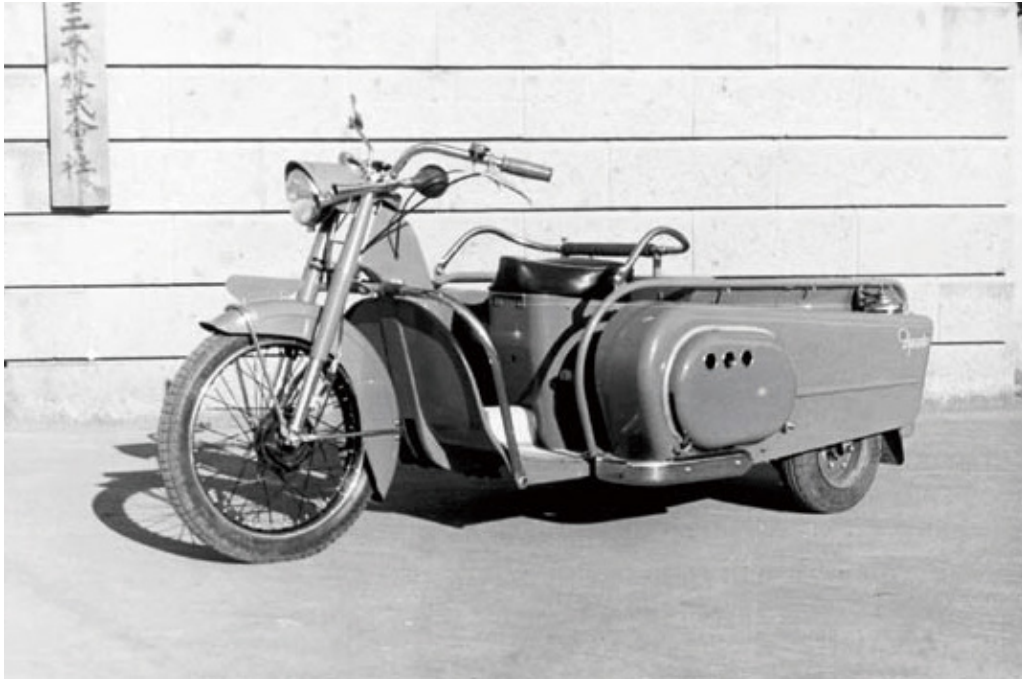
本田技研にとって初めて四輪車を生産したのは大和工場であったが、四輪完成車を「量産」する工場としては狭山製作所が初めてとなった。同社の創成期から発展期の歴史で、狭山製作所は新たに挑戦する四輪の主力工場となり、同製作所の稼働により、本田技研が埼玉県内で腰を据えて自動車生産をスタートさせることとなった。一方、狭山製作所の稼働に伴って、それまでの大和工場（1970年に大和町が市政施行により和光市に名称変更されたことを受けて、和光工場に呼称を変更）では、二輪車の生産および四輪車のエンジン部品の生産を行う工場として稼働し、2002年6月まで四輪車のエンジン生産工場として稼働していた。

その後、本田技研は2006年に寄居町に新工場の建設（寄居工場）を発表した。最新鋭の生産設備や環境設備を備えた同社の中核工場、今後、

世界的な潮流になると見られるEV（電気自動車）の基幹工場にもなるものだ。2013年の寄居工場の本格稼働により、同社初の四輪完成車量産工場となった狭山製作所の生産量は年々減少し（1973年に狭山製作所と埼玉製作所を統合し、「埼玉製作所狭山工場・和光工場」とする）、2021年12月に完成車工場としてはその歴史に幕が降ろされた。

大宮で生産されていた軽三輪車

さいたま市北区にある大型ショッピングモール「ステラタウン（stellar town）」。この場所は富士重工業株式会社（現株式会社SUBARU）大宮製作所の工場跡地として知られるが、かつてこの場所で軽三輪車が生産されていた事はあまり知られていない。その源流は同社の前身で航空機メーカー、中島飛行機株式会社にまで遡る。第二次世界大戦中、中島飛行機は日本陸軍、海軍の要請に応えるため、1942年から1944年にかけて全国各地に製作所を続々と増設していった。その1つが1943年3月、大宮市（現さいたま市）に設置した大宮



大宮富士工業製の三輪車両「ダイナスター」(出典：SUBARU)

製作所であった。大宮製作所は多摩製作所の分工場で、生産が始まった1943年3月から1944年9月までナットやボルトなど部品生産を行う一方で、1944年9月からは海軍向けに航空機用エンジンの生産が始まった。

「富士重工業30年史」によれば、当時、大宮製作所では約1万人の従業員が働き、航空機用エンジン「栄」「誉」を生産していたと記されている。「栄」は日中戦争や太平洋戦争に投入された零式艦上戦闘機に搭載されたエンジンである。終戦後、大宮製作所は吸収されることはなく、富士産業株式会社大宮製作所として民需転換された。同工場(後に大宮富士工業株式会社に社名変更)では、主に車両、船舶用のエンジンなどが生産されたが、1955年に関係会社4社と共に富士重工業(現、SUBARU)に合併され、富士重工大宮製作所となった。この終戦からの10年間にわずかな期間ではあるが、大宮製作所では軽三輪車『ダイナスター』が生産されていた。

この車種は、系列企業、富士工業製のスクーターのエンジンを利用して製造された軽自動車で、オートバイに荷台を装着して三輪化した車両として大

宮富士工業が、1952年7月から1955年3月までの期間に2,591台を生産した。その後、1956年に富士重工業により軽三輪車「ラビット」として引き継がれたと記録(富士重工業30年史)が残されている。

軽三輪車は別名“オート三輪”とも呼ばれたが、日本では軽自動車の一種として区分されていた。四輪車が普及する以前、簡便性や機動性、経済性に優れた軽三輪車は主に貨物輸送の手段として幅広く国内で使用されていた。わが国では1949年7月、初めて軽自動車の規格が国により制定された。当初の軽自動車の規格は、総排気量150cc(4サイクル) / 100cc(2サイクル)、定格出力1.20kW、車幅1メートル以下、高さ2メートル以下、全長2.8メートル以下で現在の軽自動車規格よりも小さいサイズであった。しかし、この規格が定められたことで国内に軽三輪車の市場が立ち上がった。ダイナスターはその先鞭をつけて市場に登場したが、その後のモータリゼーションの流れの中で1955年、性能上の理由からダイナスターは残念ながら生産終了となった。また、軽三輪車市場自体も1955年代前半に主導権を軽四輪車に譲り渡した。



川口市にあった自動車メーカー

本田技研工業株式会社が初の四輪車で軽トラック『T360』を発売したのは1963年8月だが、埼玉県内ではその8年ほど前に本田技研に先駆けて軽自動車を製造する企業が存在していた。川口市に本社を構えていた日本軽自動車株式会社だ。同社は横浜市に本社を置いた日本自動車工業が1955年に倒産したことで、その生産設備など資産を買取り、新たに立ち上げた会社であった。日本軽自動車は日本自動車工業の軽自動車「NJ号」を引継ぎ、車名も途中から「ニッケイタロー」に変えて生産を行っていた。「ニッケイタロー」は一見、アメリカ車を模したデザインのロードスタータイプで車両価格は38万円。基本デザインのほかにライトバンやトラックも作られた。

「軽自動車進化の半世紀」(グランプリ出版)によれば、この軽自動車の形式は当時としては珍しいモノコック構造で、全長2,910×全幅1,200×全高1,200(各ミリメートル)のサイズ、358ccのV型2気筒エンジンを搭載し最高出力12馬力、最高速度は70キロとデータが残されている。また当時の新聞広告には“スクーターの免許でのれる”と見出しが飾られている。残念ながらニッケイタローは思うように販売が伸



「NJ号」

(出典：「日本の乗用車図鑑 1907-1974」/
編者：自動車史料保存委員会／出版社：三樹書房)

びず生産中止となり、製造元の日本軽自動車も設立からわずか2年で倒産してしまった。現代ならば、動力源をEV化して街乗りのタウンカーとして売り出せば意外に人気が出たかもしれない。



当時の新聞広告
製造元には「埼玉県川口市」と記されている。

