

タイトル	「読売新聞」に見る自動車に対する論調の変化(1) - 自動車の生産, 販売・登録台数の推移と自動車の所有に対する論調の変化 -
著者	板垣, 暁; ITAGAKI, Akira
引用	季刊北海学園大学経済論集, 71(4): 1-26
発行日	2024-03-31

《論説》

『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(1)

— 自動車の生産、販売・登録台数の推移と自動車の所有に対する論調の変化 —

板 垣 暁

序 章

1. 問題意識と本研究の位置づけ

本研究の課題は、1940年代後半から1970年代末までを対象に、自動車に対する社会的な論調の変化を『読売新聞』の社説、コラム、投書等から明らかにすることである。

終戦から1970年代を通じ、日本の経済・政治・社会は大きく変化した。

敗戦、そしてそこからの復興の時期は、間接統治が敷かれた占領期と重なることもあり、政治面では前後の時期と様々な点で大きく異なる。また、経済面では、戦時期に引き続き統制経済が実施された一方、GHQによる改革を経て多くの点で戦前とは異なる基盤が形成された。これらの政治・経済の変化は、衣食住の欠乏からの回復と並んで、人々の生活の質や価値観に変化をもたらした。

さらに、その後の高度成長期、特に1960年代の変化も大きい。政治面では、安保闘争で揺れた岸信介内閣を経た後、池田勇人内閣、佐藤栄作内閣が安定した政権を維持した。経済面では、高度成長期最大の不況となった1965年を除き、日本の実質GDPは常に8%を超え、1969年には西ドイツを抜きGNPが西側諸国第2位となった。外交面でもOECDの加盟、GATT11条国、IMF8条国への移行を実現し、先進国の一角としての地位を得た。さらに、韓国との国交樹立や、東京オリンピックの開催など、「戦争と復興」から「戦後」の始まりへの転換を象徴する出来事も1960年代に実現した。また、経済成長に伴い、社会も大きく変化した。若年層を中心とした農村から都市部への人の移動は、核家族化を進展させ、耐久消費財普及とそれによる生活の変化の一要因となるとともに、団地などの新たな生活文化を生み出す要因ともなった。これらは本稿が改めて指摘するまでもなく、多くの先行研究が指摘してきた点である¹。

1960年代は社会の本質的な変化が明確になった時代とする見解もある。例えば、富永茂樹は、17世紀から20世紀初めまでを「合理主義へと向かったゆえに、けっして楽観を許さない不安をとめないながらもそれを隠蔽し忘却していった時代」、としたうえで、20世紀の初めを「合理主義への懐疑と批判が高まってきた時代」への転換点とする²。そして、1960年代を、それまで認識されていなかったその時代の転換が顕在化した時期と捉えている。

実際に1960年代は、公害問題を初めとする様々な問題が社会問題化し、その危機を多くの人が共有した時期である。高度経済成長を経て、多くの人が金銭的・物質的な豊かさを享受できるようになった——あるいはそのように「実感」できるようになった——。飢餓や死に直結する貧困から脱出できたとき、人々は生活の質の改善を意識するようになるだろう。高度成長期は、

日本国民の多くが金銭的・物質的な豊かさを実感し、生活に余裕を生じさせた時期ゆえ、経済成長の犠牲となった人々と経済成長に取り残された人々、あるいは自身が被っている被害に目が向けられ、思想・志向の転換と共に、様々な社会問題の解決が叫ばれたのである。

高度成長が終了した1970年代も引き続き、あるいは高度成長期以上に人々が生活の質や個人の幸福を意識した時代といえる。第一次石油危機翌年の1974年に戦後初のマイナス成長を経験した後も、日本は他の先進諸国と比較して安定的な成長を持続させ、相対的にその経済的地位を高めた。経済のサービス化に象徴されるように、人々は単なる物質的な豊かさのみならず、より生活の質の向上を求めるようになった。

以上のように戦後復興期から1970年代にかけての歴史は日本人の生活の質の改善・向上の歴史ともいえる。そうであるならば、人々の生活の質の変化を明らかにすることは戦後の歴史を語る上で必要不可欠な要素であるといえよう。

ところで、質の改善・向上という場合、ゼロの状況をプラスにする、あるいはプラスの状況からそれをより高めていくケースと、マイナスの状況をゼロあるいはプラスにしていくケースの二つが考えられよう。前者の代表が三種の神器、3Cに代表される家電等の消費財の普及であろう。本稿で取り上げる自動車はまさにその代表であり、生存のために必要な財というより、生活の質の向上をもたらす財であった³。

一方、後者であるマイナスからゼロへの改善の代表が事故や公害被害の緩和であろう。高度成長期から1970年代にかけて、様々な社会問題が顕在化し、成長を第一に求める志向への懐疑と批判の高まりが生じた。本稿の対象である自動車は、1940年代後半から70年代にかけて、交通事故や大気汚染の原因として批判の対象であり続けた。

このように、戦後の日本にとって自動車は、正負両方の点で「生活の質の改善」を実現するうえで重要な鍵となる存在であった。そして、自動車のもたらす変化の行方に影響を持ったのが世論である。

よく知られるように、高度成長期における消費の活発化の背景に、いわゆる「見せびらかし」がある。周囲で耐久消費財の購入が活発化することで更に消費が促進されていた点は多くの先行研究で指摘されている。特に、橋本寿朗が指摘しているように⁴、所得・階級が同水準の人々が集まる団地など集合住宅での「見せびらかし」によって相互促進的な消費が進展したのは事実であろう。これに加えて、新聞などのメディアが媒介となり、遠い関係・地域の人々の消費が「見せびらかし」の効果を持ったことも想像に難くない。本稿で触れるように、乗用車の普及が始まる高度成長期前半頃からサラリーマンを初めとした大衆層における乗用車購入と普及が記事や投書で目立つようになる。それらが読者に乗用車の購入を当然のことと認識させたことが、乗用車消費拡大の一要因になったと推測できる。

一方、新聞等の論調が社会問題の解消・緩和に重要な役割を果たすことも先行研究で指摘される通りである。社会問題とは、ジョエル・ベストが指摘するように⁵、社会で問題と認識されて初めて生じるものである。逆に言えば、ある事柄がどれほど深刻な事態を引き起こしていたとしても、社会問題として広く世間で共有され政策担当者に重要性が認識されない限り、別の様々な問題に埋もれ、その改善は後回しにされる。社会問題の代表である公害・事故についてもそれは同様である。そして、ある深刻な事態を社会問題化するうえで重要な役割を果たすのがメディアの存在である。当時の主要メディアである新聞が継続的に問題を論じ世論を喚起することで、それが社会問題化し、その解決に向けて前進していったことは間違いない。

以上の点から、自動車という存在がどのように普及していったのか、その過程で世論が自動車の所有をどのように捉えていたのか、また、交通事故や大気汚染など自動車が普及することで生じた歪みがどのように取り上げられ、認識されていたのかを確認することは、戦後の日本社会の変化を捉える上で重要なテーマであることが理解できよう。

先に触れたように、本稿は新聞の社説、コラム、投書等を用いて世論の変化を確認するアプローチを取る。新聞の社説を用いて新聞社の論調を分析した研究は、歴史学を始め、メディア学、政治学、社会学等様々な分野で数多く見られる⁶。そのうち、近年における経営学、経済学分野の成果として、リストラに関する社説について量的・質的に分析した星野雄介・平尾毅 [2020a]、同じく量的・質的分析から、バブル崩壊後のイノベーションに関する新聞各紙の解釈の相違を明らかにした星野雄介・平尾毅 [2020b] などをあげることができる。

一方、自動車産業研究において、その論調について分析した研究は新聞以外のメディア研究を含めてもその数は限られている。その中で、齋藤俊彦 [2009] は、戦前期の自動車専門雑誌を用いて自動車交通安全対策の観点からその問題意識の変遷を明らかにしている。

また、戦後の自動車産業に対する論調を分析した研究として、まず、川嶋・中尾・谷口・南手 [2021] を挙げることができる。同研究は、主として高度成長期のNHKの交通事故に関する番組を用いながら、当時の社会に生じていた自動車事故に対する態度を明らかにしている。同稿の目的は、あくまでも自動運転システムの社会的受容を模索するものであるが、分析を通じ、当時の自動車の運転及び事故に対するドライバーや社会の心理の一端を明らかにしている。一方で、同研究は、対象が1960年代の自動車事故に限定されているという限界を有している。また、分析が主としてドライバー心理に限定されており、自動車事故に対する社会の視点を十分に明らかにできていない。

1970年代における自動車の排ガスに関する論調について明らかにした研究として朱穎 [2002] を挙げることができる。朱は、日本版マスキー法⁷を事例に支配的な技術が出現するタイミングとメカニズムを解き明かしたが、その過程で、当時の朝日新聞の排ガス関連記事数や代表的な新聞における関連記事の見出しから当時の論調を描き出している。しかし、同研究は、そのテーマ・問題関心ゆえに、(1)対象が排ガス規制及び自動車メーカーに対する論調に限定されているため当時の論調の一面しか明らかに出来ていない、(2)時期が1970年代に限定されているため論調の変遷や時代性を明確に出来ていない、という限界を有している。また、記事の分析についても記事の数や見出しなどに限定されており、具体的にどのような言及がなされていたのかは必ずしも明確になっていない。

以上を踏まえ、本研究は、1945年8月から1979年12月までの自動車論調を幅広く分析することで、これまでの先行研究では捉え切れなかった、自動車の所有及び自動車によって生じた社会問題に対する世論の特徴とその変化を明らかにしたい。

なお、本研究は、1945年から1979年の時期を、復興期(1945年から1955年頃)、高度成長期前半(1955年から1965年)、高度成長期後半(1966年から1973年)、高度成長期以後(1974年から1979年)の4つに区分している。

このうち、復興期及び高度成長期以後の時期区分については特に疑問は生じないと思われる。まず前者については、先行研究によって多少の差違はあるものの、多くの研究において1955年を高度成長期の開始時期としていることから、終戦からこの時期までを復興期に区分することは妥当であろう。また、戦後初のマイナス成長を記録し、以降安定成長期と呼ばれる時期に入る

1974年を高度成長期以降の時期に設定することについても異論はないと思われる。一方、高度成長期を単純に二分化し区分することに批判もあろう。とはいえ、平山勉[2011]が指摘するように娯楽耐久財や自動車関連諸費の増加、投資拡大メカニズムの変化など、1960年代半ばを境に需給双方の性質に変化が見られる⁸。さらに、日本「復興」の象徴ともいえる東京オリンピックが1964年に開催されたこと、1965年に高度経済成長期最大の不況が起きたこと、1960年代後半以降いわゆる「国際収支の天井」の制約が取り払われたこと、1960年代後半に四大公害訴訟が相次いで起きたこと等を鑑みれば、高度経済成長期を区切る時期を1960年代半ばとすることに妥当性がある。

2. 使用データベース

新聞の論調を確認する方法として、本研究は「読売新聞記事データベース（ヨミダス歴史館）」を用いる。同データベースの検索結果によれば、1945年8月15日から1979年12月31日まで、自動車もしくは乗用車を内容に含む記事は広告を含め4万8024件ある。本研究は、広告を除き、各記事を確認した上で、当時の論調を明らかにした。

数多くある新聞のうち、『読売新聞』を用いる理由は以下の通りである。

第一に『読売新聞』の発行部数とその性格である。まず、前者について、本稿の課題が社会の論調を探るものである以上、その根拠となる新聞の選択理由として発行部数を重要視することには妥当性がある。周知の通り『読売新聞』は『朝日新聞』と並ぶ戦後の代表的な新聞であり、1974年には発行部数第一位を記録している⁹。

後者については、『読売新聞』自身が大衆紙であることを強く意識している点に着目したい¹⁰。「大衆紙」を自称する新聞の論調は「大衆」の論調に影響を与えるとともにその影響を受けるものとなることが予想できる。その点でも『読売新聞』の論調を確認することは、当時の社会の論調を確認する上である程度の妥当性を有するといえる。

第二に、資料アクセスの問題である。前述のように、本稿は読売新聞社の提供するデータベースを活用する。同データベースは、1874年から現在までの『読売新聞』記事1,400万件以上を検索することが可能である。一方、朝日新聞社の提供する「朝日新聞クロスサーチ」は対象が1984年8月以降発刊された記事のため、本稿の対象とする時期とはズレがある。

他にも毎日新聞社のデータベース、「毎日新聞記事データベース [毎索]」は、1872年から現在までの記事検索が可能である。とはいえ、『読売新聞』や『朝日新聞』と比較した場合、発行部数等の点で劣るという難がある。以上から、今回は読売新聞記事と混合して検討することは避けた。

3. 本研究の構成

本研究の課題を一つの論文で論じることは紙幅の関係上難しい。そこで本研究は3つの論文で構成する。第1稿である本稿は、1945年から1979年までの自動車生産、販売（登録台数）の推移を確認し、自動車の供給及び需要が戦後のどのタイミングで伸びたのか、またトラックから乗用車への質的転換がどのタイミングで生じたのかを確認する。そのうえで、一般消費者が乗用車を所有することについて人々の意識が時代ごとにどのように変化していったのかを明らかにする。続く第2稿では、自動車の安全問題、特に交通事故について着目し、時代ごとの事故件数及びそれに対する施策の推移を確認する。そのうえで、自動車事故に対する論調がどのように変化した

のか、主として事故が増大する要因が何で責任の所在がどこにあると捉えていたのかを明らかにする。第3稿では、自動車の公害問題について、主に自動車の排出ガスによる大気汚染問題に着目する。ここでは、まず各時代ごとの排ガス対策の推移を確認した上で、公害問題に対する論調の変化を自動車公害の責任がどこにあると捉えられていたかに着目しながら明らかにする。

4. 本稿の課題

以上を踏まえ、本稿は1945年から1979年にかけて自動車の生産及び販売・登録台数の推移を確認するとともに、自動車の所有に対する意識や日本車に対する評価を時期区分ごとに明らかにすることを課題とする。

まず前者について。先述のように、自動車の所有は人々の生活の質をゼロからプラスに高める意味を持つ。自動車の供給量・需要量の拡大という量的変化と需給の中心のトラックから乗用車への移行という質的変化の過程を確認することで、人々の生活の質の変化の過程を間接的に確認することができよう。

続いて後者について。自動車の所有が多く層に拡大すれば、当然人々の所有に対する意識も変化する。すなわち、所有が非現実的な事から現実的な事へ、さらにはありふれた事へと変わっていくだろう。本稿はその変化を明らかにすることで、自動車という存在やそれを通じた生活の質の変化の過程を確認していきたい。

一方、自動車生産及び販売・登録台数の変化は生活の質のゼロからマイナスへの変化の前提条件ともなった。自動車の排出ガスがもたらす大気汚染、自動車事故、交通渋滞等の交通障害といった社会問題は、自動車の増加にインフラや技術が対応できなかったことに主たる原因があることは当時から指摘されてきた。自動車のもたらす様々な社会問題の多くは、自動車の普及によってもたらされたといつてよい。例えば、交通事故の増加は、自動車の大衆化、すなわち、自動車の運転を職業としない人々、すなわち相対的に運転技術が未熟な人々にまで自動車が普及したことが大きく影響していると考えられる。加えて、道路、横断歩道などのインフラが十分に発達しないまま自動車が増加したことも交通事故の要因となる。また、自動車が増加し、自然の持つ大気浄化能力を上回る量で排気ガスが放出された時、自動車の排気ガスは深刻な社会問題となる。

以上から、本稿は、後の第2稿、第3稿を論じる上での前提条件を程示するという意味も有している。

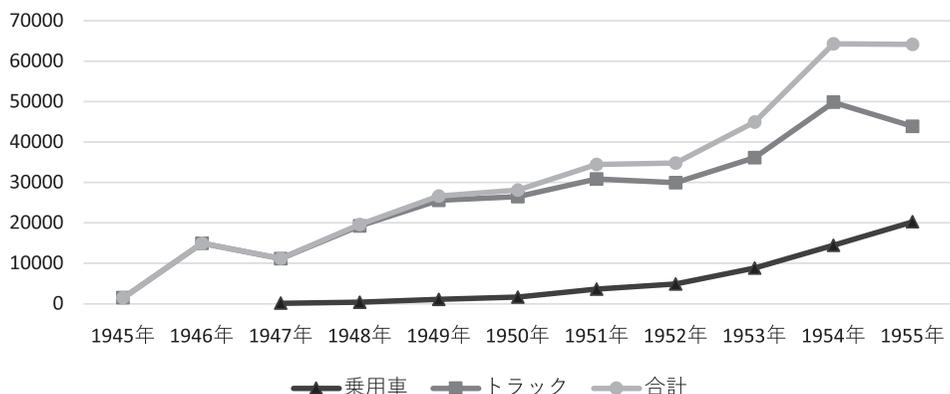
第1章 復興期の自動車生産、販売、自動車所有に対する意識

1. 自動車生産

まず、1945～1955年における自動車生産の推移をみてみたい。

終戦直後の自動車メーカーは、資材・燃料不足を理由に、GHQにより乗用車の生産が禁止されていた。そのため、図表1から分かるとおり、1945、46年の乗用車の生産台数は記録されていない。

自動車メーカー及び政府の強い要望もあり、1947年にまず年産300台を条件に乗用車の生産が許可され、1949年には全面的に生産制限が解除された。しかし、統制が解除された後も日本の乗用車生産台数は伸び悩んだ。1950年の乗用車の生産台数は1594台であり、トラックの生産



図表1 復興期の自動車生産台数(単位:台)

出典:日本自動車工業会[1974]より筆者作成。

台数2万6501台の6%の水準にとどまっていた。

復興期における国産乗用車は、戦時期の乗用車生産停止、生産設備や技術の限界、素材や部品の価格や品質といった種々の制約を背景とした高価格・低品質という課題を抱えていた¹¹。特に、戦後になって外国製乗用車¹²が再度流入し、その技術格差が改めて顕在化した後は、国産乗用車の育成を不要とする見解や外国車の輸入を優先する見解を覆す必要が生じていたのである¹³。

このような状況の中、自動車メーカーは、外国自動車メーカーとの提携による技術修得や、人員整理と人員配置是正、高性能機器の導入を通じた合理化を進めていった¹⁴。また、通産省も1952年の「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」によって外国メーカーとの提携をバックアップしていった。この結果、1955年には、生産台数も1万台を上回り、品質についても運輸業者が購入の選択肢に入れる程度には向上していった。

さらに、1950年代中頃になると、国産車の愛用を奨励する動きが活発化した。1953、54年に経常収支が赤字化し保有外貨が減少したこともあり、日本政府は外国車の輸入制限と国産車の保護・育成方針を決定したのである。

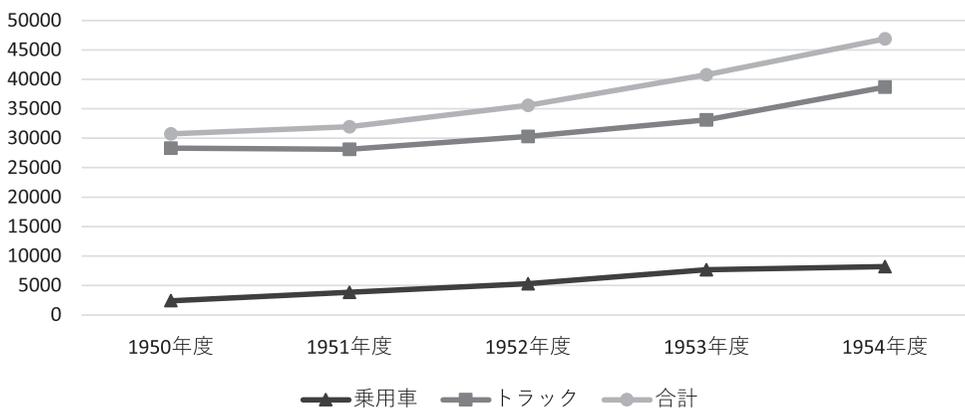
とはいえ、1955年の段階でもトラックの生産台数4万3857台に対し乗用車の生産台数が2万0268台であったように、自動車生産の中心は依然としてトラックであり、乗用車の生産台数はその半分に満たない水準にとどまっていた。

2. 自動車需要

続いて、乗用車の販売台数が確認できる1950年以降の需要側の状況を確認してみたい。

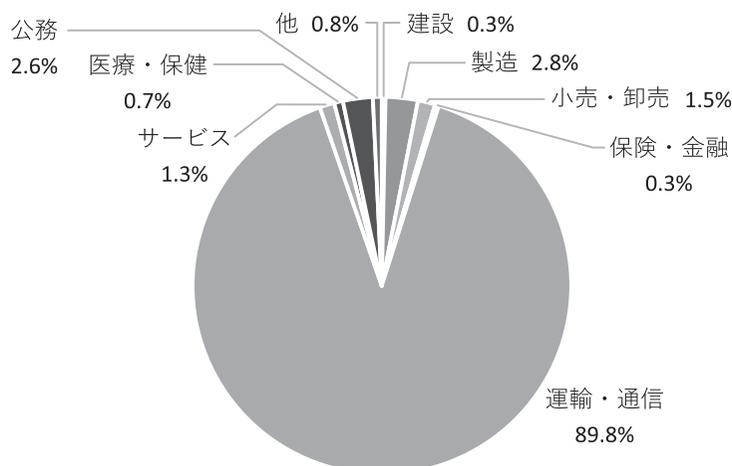
この時期の生産の中心がトラックであったことから分かるように、この時期はトラックの新規登録・販売台数が乗用車を上回っている(図表2)。

一方、販売台数の伸びという点で見ると、トラックが2万8345台から3万8700台へのおよそ1.4倍の増加にとどまったのに対し、乗用車の伸びは2412台から8206台へとおよそ3.4倍に増加している。(図表2) 乗用車販売台数の絶対数が少ないため両者を単純に比較することは出来ないが、1950年代前半には乗用車の販売が増加し始めているとみることも出来る。とはいえ、1954年の段階でトラックの販売台数は乗用車の4.7倍であり、この時期の需要の中心は圧倒的



図表2 復興期の自動車販売台数 (単位:台)

出典：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編『自動車年鑑』各年版より筆者作成。



図表3 1954年度の乗用車販売先

出典：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編 [1955] により筆者作成。

にトラックであった。

次に、この時期における乗用車ユーザーの特性について確認してみたい。

先述したように復興期の販売の中心はトラックであった。トラック需要の多さは自動車需要の多くが業務用であったことを示している¹⁵。

そのことは、1954年の乗用車の販売先からも明らかである(図表3)。1954年の統計では個人向けの販売台数が明らかではないため、正確な個人・法人の販売比率は確認できない。そのため、便宜上、「その他」とされているものを個人として計上する¹⁶。その場合、1954年における個人の割合はわずか0.8%にとどまる。一方、1954年度の運輸・通信業者向け販売台数は、7224台で全体の89.8%を占めている。ここから、この時期における乗用車の販売先の多くが、法人、特に運輸・通信業者であったことが分かる。

次に、1953年度下期（1953年7月～1954年3月）における輸入乗用車の購買者をみると、個人ユーザーが455台となり、全体の12.4%を占める¹⁷。国産乗用車購入者における個人の割合は1%に満たない水準であったから、12.4%はかなり高い割合である。

1951年5月まで日本人の外国車の購入はSCAPIN1970で禁止されており、外国車を手に入れる場合は、在留外国人が持ち込んだ無為替輸入車を「正規」、「非正規」なルートで入手する必要があった¹⁸。また、1951年6月の「外国自動車譲受規則」の公布以降は、日本人が外国車を購入するルートが開かれたが、外国車の購入は外貨割当をはじめとして様々な制約が課されていた。それでも輸入車の購買層における個人の割合が相対的に高いことは、自家用乗用車を購入できる個人ユーザーは、国産車ではなく外国車を選好していたことを示唆している。

以上から、この時期のユーザーの特性として、①国産乗用車ユーザーのほとんどがタクシー業者などの運輸業者であり、個人の国産乗用車保有者は非常に稀な存在であったこと、②乗用車を購入する個人ユーザーは国産車より外国車を嗜好していたこと、の2点を挙げることができよう。

3. 自動車所有に対する論調

前節で述べたように、復興期において個人ユーザーは稀な存在であった。そのことは、漫画家近藤日出造の寄稿に記された「乗用車には無縁と思える庶民¹⁹」という表現からも伺うことが出来る。

また、女子大のバザーの余興で8歳の小学生が時価300万円相当の1949年型シボレーを引き当てたことを報じた記事は、冒頭でこの出来事を「“お伽の国”の話ではありません」と表現している²⁰。もちろん、現在でも8歳の児童が自動車をくじで引き当てた状況は「お伽の国」と表現できよう。とはいえ、「こんな新型の自動車もっているのは日本人ではこのお嬢ちゃんただ一人だけ」という状況においては、「お伽の国」という表現が、単なる「幸運」以上の、すなわち、「現実の世界では手にできないものを手に入れた話」、という意味まで含意していると解釈することができよう。実際に、このニュースを受けてか、1949年11月の記事には「バザーの自動車くじにでも当らない限りゼツタイ手に入らぬはずのパリッとした四九年度セダン²¹」という表現が見られる。

一方、当時の『読売新聞』から明確な「自動車所有に対する憧れ」を表した記事は確認できない。しかし、このことは、一般消費者にとって自動車は「夢物語の憧れ」であり、「現実的な憧れ」でないことの現れであったと捉えることもできよう。

大衆にとっての乗用車の縁遠さは、1953年の読者投稿欄「気流」に投稿された、自動車税の低さに不満を抱く意見からも伺える。同投書は、「税は大衆に割りつけるのがもっとも手っとりばやい。こうしたけしからぬ官僚的課税思想の標本に自動車税がある」、とする。そして、「雨もりのするボロボロの家でも捨て売りにして十万か二十万のあばら屋でも、一軒もっていれば、年に四、五千円の家屋税はまちがいなくとられる」のに対し、「一台数十万、数百万といわれる自動車に」対しては「軽い税金がかけられている」として、「自動車税はもっともって高率に課税してしかるべきである」と主張している²²。この投稿から、一般消費者にとって家屋より自動車の方が馴染みのない存在であること、自動車税の負担が「大衆」の税負担と認識されていないことが読み取れる。この点は、後の論調が自動車税増税を大衆への負担と捉えているのと同対照的である。

このように復興期においては、一般消費者の自動車の所有はおとぎ話の出来事のように捉えられていた。ただし、1954年頃になると、自動車所有に対するスタンスに多少の変化も見られる。

第1回全日本自動車ショーを紹介する1954年4月の記事では、ショーの盛況ぶりに加え、自動車の購入に憧れつつも価格を見てため息をつくカップルが描写されている²³。この記事に従えば、自動車の所有は、大衆にとって高望みではあるが、おとぎ話の出来事ではなく現実の世界のものになっているといえよう。

また、1954年10月には自動車教習所の盛況ぶりが記事になっている²⁴。同記事では、1953年から自動車免許試験受験者が増加したことを受けて教習所が大幅に増加したこと、大学生や高校生が就活を目的に免許の取得を目指していることなどが紹介されている。これら免許取得希望者の目的は自家用車の運転ではなく商用車・社用車の運転である。また、先述のように、自動車の販売先から考えれば自動車の所有に関してこの時期に大衆化が進んでいたとはいいがたい。その一方、1954年ごろには、自動車の運転という点では徐々に大衆化が進んでいたということができよう。

第2章 高度成長期前半の生産、登録台数、自動車所有に対する意識

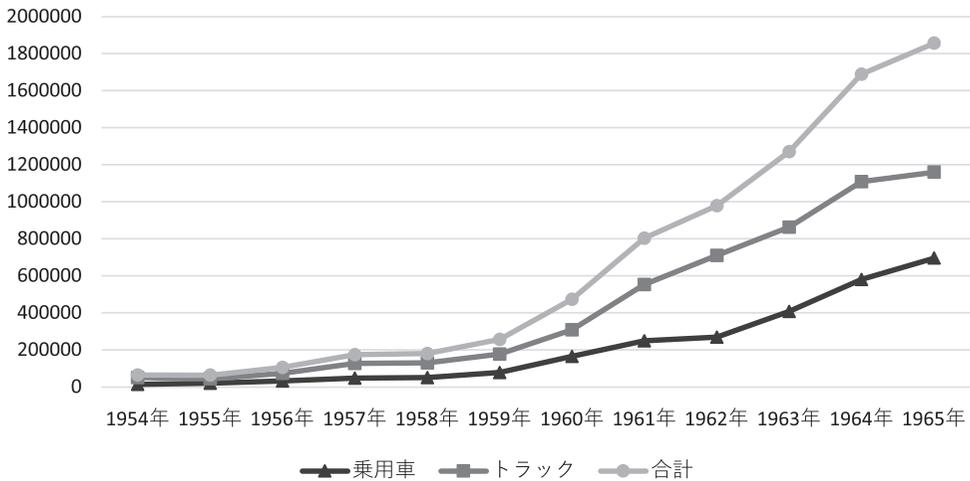
1. 自動車生産

本章では、高度経済成長期前半の1950年代中頃から1960年代中頃を対象に自動車の生産、需要、所有に対する論調を確認していく。

1955年頃より日本は高度成長期に入った。よく知られるように、高度成長期を通じ、重化学工業、特に機械工業が成長したが、1955～65年の段階で既にその傾向を確認できる。すなわち、国内生産における鉱工業の構成比は1955年の24.4%から1965年の28.9%に、製造業における機械工業の構成比は1955年の14.8%から1965年の26.6%に増加した²⁵。

同様に、1960年代は自動車産業にとって生産が急激に伸び、産業として急激に発展した時期であるという評価が定着している²⁶。実際、トラック・乗用車の合計生産台数は1955年の6万4324台から1965年の185万6266台へとおよそ30倍弱に増加している。(図表4)一方、1965年時点におけるトラックと乗用車の生産台数を比較すると、トラックが116万0090台、乗用車が69万6176台であり、その生産比率は1.67:1である。1955年の生産比率2.2:1と比較すればその差は縮まっているものの、依然としてトラックの生産が乗用車のそれを大幅に上回っている。また、1955～65年における合計生産台数で見れば、トラック470万4139台に対し、乗用車は259万5738台とおおよそ半分の水準にとどまる。1960～65年の期間で見ても、トラックの合計生産台数が470万0796台であるのに対し乗用車のそれは236万7052台であり、1960年代に入ってもその関係は変化していない。高度成長期前半においても、日本の自動車生産の中心は依然としてトラックであったことが分かる。

とはいえ、この時期、日本の自動車産業の乗用車生産が花開きつつあった。例えば、トヨタが日本初の乗用車専門工場である元町工場を稼働させたのは1959年である²⁷。また、この時期にはダイハツ、富士重工、東洋工業、鈴木、本田技研などの「レイトカマー」が四輪乗用車市場に参入し、トヨタ、日産、日野、いすゞといった先発各社とともに製品クラスを多様化させていった時期でもある²⁸。加えて、1960年代前半は乗用車生産における1台当たりの所要労働時間が大幅に減少し—すなわち労働生産性が大幅に向上し—それに伴って乗用車の卸売価格が低下した時期であった²⁹。1960年代は日本の自動車生産の転換期を目前に控えた時期であったと言える。



図表4 高度成長期前半の自動車生産台数(単位:台)

出典:日本自動車工業会[1974]より筆者作成。

2. 自動車需要

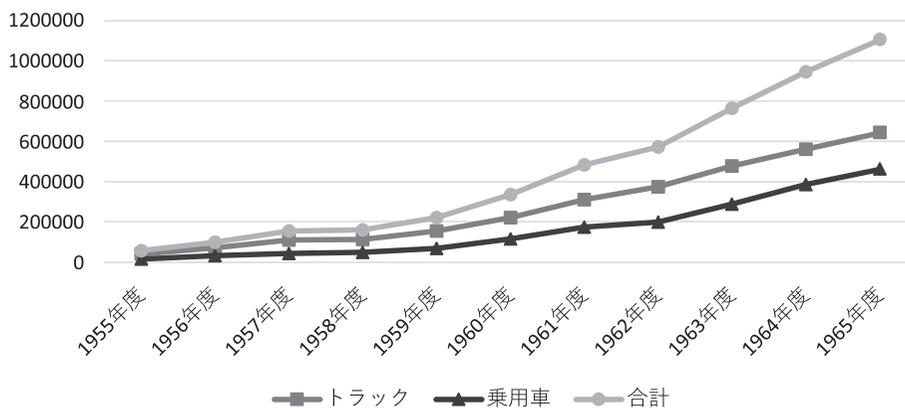
続いて、高度成長期前半の自動車需要について確認してみたい。

まず、1955～65年のトラック及び乗用車の販売台数の推移を見ると図表5の通りとなる。トラック、乗用車を合わせた販売台数は、1955年の5万6798台から1965年の110万5074台へと約19.5倍に増加している。

トラックと乗用車の比較という点で見ると、1965年段階の販売台数はトラック64万3531台、乗用車46万1543台であり、生産台数同様にトラックの方が上回っている。1955年時点での両者の比率が1:1.5だったことを考えれば、わずかながら両者の差は縮まっているが、その関係はほとんど変化していない。当該期は貨物輸送の鉄道からトラックへの転換が進んだ時期である。トラック需要の増加はこの転換を背景としたものであろう。高度成長期前半の時期においては、新車需要の中心はトラックであった。

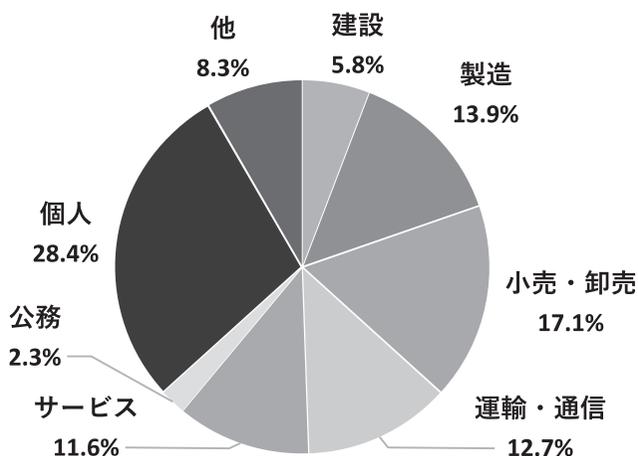
ところで、この時期の自動車需要の特徴としてしばしば指摘されるのが、乗用車の個人向け販売台数の増加である。1965年の個人向け販売台数の割合は28.4%(図表6)であり、1954年のそれ0.8%(前掲図表3)と比較すれば、その増加は明らかである。また、他の項目と比較すると、1950年代半ばには需要の大半を占めていた運輸・通信業向けがその割合を大きく減らした結果、個人向けが需要先として最も多くなっている。ここから1960年代の半ばには個人ユーザーが乗用車需要の中心になったとも考えられる。

しかし、個人向けユーザーの増加、すなわち乗用車需要の増加を議論する場合、まず考えるべきは、法人向けか個人向けかという点であり、法人向け販売先を細かく分類してそれぞれと比較することではないだろう。その観点から見ると、1965年の段階では、まだ個人向け需要が乗用車需要の中心になっているとは言いがたい。また、所有する自家用乗用車を業務用に使用する個人ユーザーも多く存在しており、それら中小自営業者が乗用車の個人普及の拡大に貢献した点も指摘されている³⁰。これらの点を鑑みれば、本節が対象とする1960年代半ばの段階では、乗用車需要の中心は未だ業務用が中心であり、いわゆるマイカーブームという語がイメージするほど



図表5 高度成長期前半の新規登録台数の推移 (単位: 台)

出典: 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1967] より筆者作成。



図表6 乗用車販売先の割合 (1965年)

出典: 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1968] より筆者作成。

乗用車の大衆化は実現していなかったと考えて良いだろう。

3. 自動車所有に対する論調

前節で指摘したように、高度成長期前半の需要の中心はトラック、法人向けであった。その一方で、この時期はマイカーブームという語が登場した時期である。今節では所有という観点からこの時期の自動車に対する論調を確認してみたい。

前章で見たように1954年頃には、個人が自動車の免許を取ることが珍しい事柄ではなくなる一方、自動車自体は依然として高嶺の花の存在であった。それは高度成長期に入ったばかりの1956年の段階でも変わっていない。自動車メーカー各社による国民車³¹の研究・開発状況を報じた記事では、「朝晩、満員電車にもみくちゃにされているサラリーマンならだれでも一度は

『ああ、もし自家用車があったら』とため息の一つもついたことがあるに違いない。こんどのボーナスで自家用車を買ってやろう、そういう時代はサラリーマンにとって永遠に夢物語でしかないだろうか³²、とある。ここからは、一般の会社員が自家用車を所有することはまだ「夢物語」とされるほど遠い現実であったことが分かる。とはいえ、同記事では、中古車の価格が低下していること、イタリアの国民所得が日本の1.5倍程度であること、月賦販売が広がりつつあることなどを根拠として、価格の安い「国民車」が発売されれば「維持費さえなんとかやりくりすれば“あなたは自家用車が持てる”時代も遠くはない」として、自家用車の普及が「夢物語」ではなくなる可能性に触れている。

また、1957年の記事には、『車、買うことにしたよ』『おれはアレ売っちゃったよ』電車の中の若いサラリーマンのさりげない会話。もっともポンコツ再生車なら三万円からある。五万円も出せば立派に動くそうだ。かくて自家用車ブームは経済的基盤を得て、品川鮫洲の試験場は（中略）受験者が押しかけている³³、とある。このように廃車寸前の自動車を5万円程度で購入し修理をして使用するオーナードライバーの増加を背景に、「自家用車ブーム」と称される現象がこの時期生じていた³⁴。さらに、1959年5月には「最近の自動車ブームは『電化から自家用車時代へ』という合言葉に、かなりの現実性を与えている³⁵」、とする記事が掲載されている。

1960年代に入ると自家用車の所有者増加を伝える記事が次々と見られるようになる。1960年の段階では、「自動車ブームで中古車を買求める自家用車族がどんどんふえている³⁶」、と、自家用車所有の増加が指摘される一方で、「日本もこれからは、アメリカ並みに自家用車による家族旅行の時代にはいるわけである³⁷」とあるように、まだ、自家用車が一般家庭に普及していると考えられているわけではない。

しかし、1961年には「このごろはサラリーマンでも自家用車を持つものがふえてきた。（中略）サラリー生活者だけで、毎年全国で九千人から一万人が新車を買っている事実は間違いない。中古車を入れるともちろんこの数字はもっとふえる³⁸」、と、サラリーマン層での自動車保有の増加を伝える記事が掲載されている。

さらに、1962年には「乗用車が“財産”から“耐久消費財”になってきた。家庭の電気器具と同じである」、「ある時期に値も下がり、「雪どけ」がくる。月賦でも買えるとなれば、サラリーマンがわれもわれもと買うだろう。こうなると家庭電化と同じようにお隣で買ったんだからうちも車を買いましょうとくるに違いない³⁹」、と、乗用車と家電を同列に扱う記事が掲載されている。1962年における代表的な家電の普及率は、電気冷蔵庫28.0%、電気洗濯機50.2%、白黒テレビ79.4%である⁴⁰。一方、同じ年の乗用車の普及率は5.1%だったから家電製品とは大きな差がある。しかし、体感的には耐久消費財と同程度に普及している、あるいはこれから普及する水準まで自動車が身近な存在になったことが伺える。

さらに、1963年になると、「オナ・ドラ族」、「マイ・カー族」、「自家用車族」などの語が紙上で使われるようになる。例えば、1963年4月の記事では「春の行楽地はどこもかしこも車でいっぱい。オナ・ドラ族、マイ・カー族など、とくに家族連れが目立っている。一種のせん望と『こんな交通事情で物好きな』といった皮肉の声もきかれたが、“自家用車族”が『それでもわたしは乗る』と急速にサラリーマンの間でふえてきた」、「マイ・カー時代もようやく花が開いた感じ⁴¹」、と特に解説なくそれらの用語が使用されている。

実際に、この頃は、自動車の購入が現実的な選択肢の一つとされており、ボーナスの使い道に関する主婦向け記事には、「もう少し余裕ができれば、ボーナスと自動車ローンの制度でオー

ナー・ドライバーになることも将来の計画の一つになっています⁴²」と、夏、冬のボーナスとローンを利用して軽自動車を購入するプランを具体的な数字を出しながら紹介している。また、同年12月の歳末商戦を紹介する記事では「購買需要への大型化は乗用車へのあこがれがよく表現しているようだ。(中略)こんなに乗用車購買力が強いので、自動車会社は輸出向けを減らし、国内向けに重点をおいている。しかし買いそこなう人も多い⁴³」と自動車需要の大きさを伝えている。

翌1964年2月の社説には「浪費ムードは結婚式だけでなく、いろいろの分野にみることができ。自動車などもそうで、間借りしていて自動車の置き場に困るような人までが、これを買いたがるのはいったいどういう心理であるか、ほとんど理解に苦しむ⁴⁴」とある。世間の風潮を嘆く社説であるが、見方を変えれば、それだけ幅広い層で自動車の購入が進んでいるということを表しているともいえる。この社説では自動車所有はまだ「浪費」の扱いだが、同年10月には「自動車はもう、ぜいたく品ではない、生活必需品だ—という声も高くなり⁴⁵」と自動車を生活必需品と見なす風潮が紹介されている。さらに、1965年1月には、「日本ではまだ自分の家は持てないが、せめて中古車なら買えるという時代⁴⁶」とまで評されるようになるのである。

もう一点、自動車所有に対する論調の変化を自動車税に対する投書から確認してみよう。前章では家屋に係る税負担を軽くし、自動車への税負担を高めるよう求めるを紹介した⁴⁷。一方、1965年になると、「政府の税制に対する基本観念は、弱者より取れということにあるのだろうか。現在の自家用車の実態を見るに、一〇〇〇cc以下の小型乗用車の所有者は、決してぜいたくで所有しているのではない。必要に迫られて月賦で購入しているのである⁴⁸」という投書が掲載されている。1953年の段階で自動車税の安さが富裕層への優遇措置と捉えられていたのに対し、1960年代に入ると小型乗用車の自動車税増税が一般消費者層への負担と認識されるように変化しているのである。ここからも自動車所有に対する意識の変化が見て取れよう。

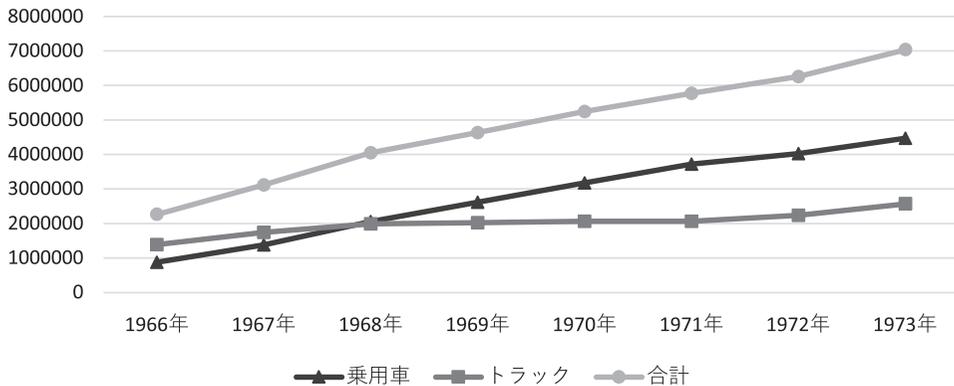
以上見てきたように、1956年の段階で「夢物語」とされた自動車は、1957年には廃車寸前であれば所有可能な存在になった。さらに、1962年には家電と同程度の存在と見なされ、1964年には「生活必需品」とする見解も確認できる。そして、1965年には家は持てないが自動車なら買える、とされるようになった。

とはいえ、先述のように統計上はトラック・法人向けの販売が中心であったし、後述するように翌1966年の段階でも自動車の所有は「理想」とする記事が掲載されている。一般消費者の自動車の購買はそれ以前の時期と比べれば相当に身近なものになってはいたが、高度成長期前半の段階ではまだ自家用車は「高嶺の花」であった。

第3章 高度成長期後半の生産、登録台数、自動車所有に対する意識

1. 自動車生産

高度成長期後半に当たる1960年代後半から1973年は自動車生産が急拡大した時期である。乗用車・トラックの合計生産台数は1966年の226万5514台から1973年の704万1466台へとおよそ3.1倍に増加した。(図表7)この生産拡大を牽引したのは乗用車生産である。同時期の乗用車生産台数は、87万7656台から447万0550台へとおよそ5.1倍に増加している。この間のトラック生産が138万7858台から257万0916台への1.9倍の増加だったことと比較して、乗用車の伸びの大きさが際立つ。



図表7 高度成長期後半の自動車生産 (単位: 台)

出典: 日本自動車工業会 [1974] より筆者作成。

また、この時期は乗用車の生産台数がトラックのそれを上回った時期である。1968年に戦後初めて乗用車生産がトラック生産を上回った後、両者の差は年を追うごとに拡大していき、1973年の段階でその比はおよそトラック1:乗用車1.7になった。前章で見たように、1965年段階での生産比率はトラック1.67:乗用車1であった。この時期に両者の関係が完全に逆転したのである。

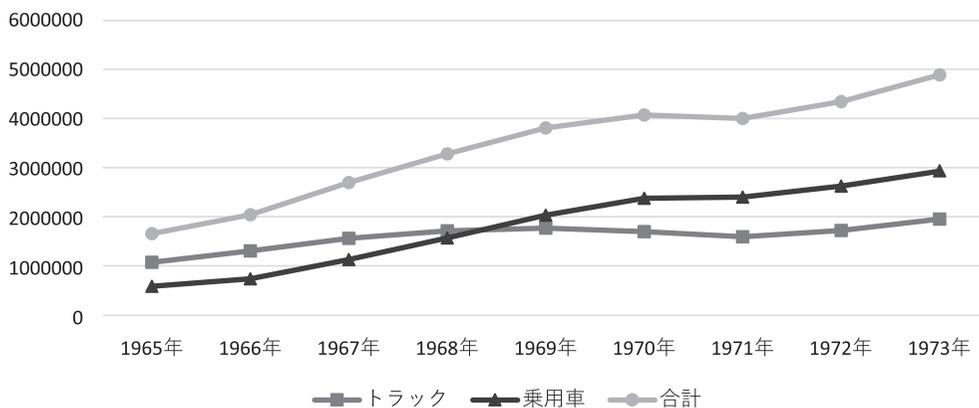
この乗用車生産拡大の背景にあったのが、自動車メーカー各社間の激しい競争である。欧米自動車先進各国の乗用車量産メーカーの数と比べ日本では多数の量産メーカーが存在した。それらのメーカーが技術・製品の差異化を図りながら、1001~2000ccクラスの乗用車を開発・投入し同質的な競争を展開していった⁴⁹。各社は海外メーカーとの競争を見据え、単純な価格競争に陥ることなく、設備投資と開発に重点を置き、品質向上とコスト削減による価格低下を実現させたのである。

2. 自動車需要

生産と同様、自動車需要もこの時期拡大した。トラックと乗用車の新規登録台数は、1966年の166万0119台から488万9878台へとおよそ3.0倍に増加した(図表8)。さらに、この時期は需要面でも日本の自動車産業にとって大きな転換期となった。すなわち、1969年を境に乗用車の新規登録台数がトラックのそれを上回ったのである。先述したように、生産台数の面で、1968年に乗用車がトラックを上回り、以後、その差は拡大していった。新規登録台数でも同様の傾向が見られたのである。

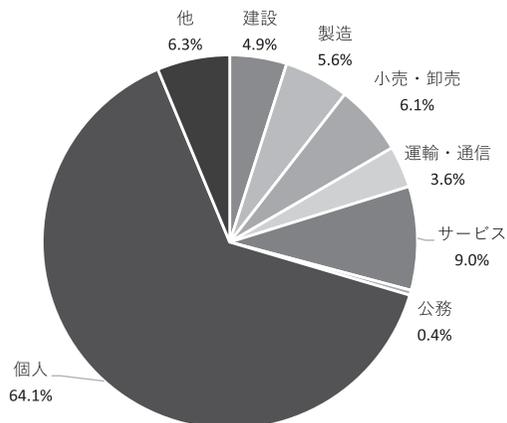
乗用車とトラックの逆転は、乗用車新規登録台数の急増とトラック新規登録台数の停滞からもたらされた。乗用車の新規登録台数が1965年の58万6287台から1973年の293万3592台へと約5.0倍に増加したのに対し、トラックのそれは1965年の107万3832台から1973年の195万6286台の1.8倍にとどまった。特に、1967年から1972年の5年間の伸びは、乗用車の約2.3倍(113万1337台から262万7087台)に対し、トラックは1.1倍(156万1943台から171万7731台)にとどまった。高度成長期後半は、自動車産業の主役が生産・販売ともに乗用車へ移行した時期といえる。

続けて、乗用車の販売先について確認したい。1973年度の乗用車販売先の割合は図表9の通り



図表8 高度成長期後半の自動車登録台数の推移 (単位: 台)

出典: 日本自動車工業会 [1974] より筆者作成。



図表9 自動車販売先の割合 (1973年)

出典: 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編 [1980] より筆者作成。

である。前掲図表6と比較すると、個人の販売先が1965年度の28.4%から1973年度の64.1%へ急増している。1965年度の段階では、販売先として個人向けが最大であったものの、個人・法人という比較で考えた場合、まだ法人向けが圧倒的であった。一方、1973年度の段階では個人向けが法人向けを上回っている。先述したように、個人として乗用車を購入したユーザーの中には、それを業務用で使用するケースは少なからずある。とはいえ、業務用で使用する層に限りがあることを考えれば、この時期に個人用ユーザーが乗用車需要の中心になった蓋然性が高いといえよう。

乗用車の個人需要の増加の背景にあったのが、所得の増加と乗用車の販売価格の低下である。さらに、戦後、メーカーによって構築された自動車販売網が、この個人需要を取り込む目的で整備・拡大していったことも更なる需要の増加につながった⁵⁰。

このように高度成長期後半に入り、自動車需要の中心は乗用車・一般消費者向けにシフトした。この時期になり、文字通り「マイ・カー」が自動車産業の需要の中心になったのである。

3. 自動車所有に対する論調

前章で確認したとおり、1960年代中頃では、自動車の所有は、一般消費者にとって夢物語ではなくなっていった一方で依然として「憧れ」の存在でもあった。1966年2月の記事では「住宅と自動車は、現代日本の庶民の“理想の生活”を示すもの⁵¹」、とある。また、同年5月の記事でも乗用車は「普及率は低く、これからの商品だが、まだ一般消費者には高嶺の花⁵²」、とされている。ただし、1966年11月には交通機関が未発達な地方の居住者にとって「車は、ぜいたく品ではなく、生活必需品」という投書が掲載されている⁵³。1960年代半ばにあって、乗用車は「理想」とされる一方、一部の消費者には生活必需品とされるレベルまで身近な存在になっていたのである。

1960年代の後半になると自動車の普及はますます進んでいく。1968年7月の投書は公営住宅に駐車場を設置するよう求めた自家用車保有者を「かなりの高所得者であろうと思われる⁵⁴」、としているが、日本海上火災の調査を利用した1968年6月の記事では「マイカー族の伸びは著しく、しかも“主役”はサラリーマン・ドライバーといわれている」、とあり、サラリーマンが自動車消費の中心となっていることも伺える⁵⁵。また、田中角栄自民党幹事長（当時）による「自動車新税構想」を受けた1969年8月及び9月には、「サラリーマンといえども、中古の自動車の一台ぐらいもてぬ者がいなくなっている現在（中略）事実上の増税⁵⁶」、「国民の過半数に直接かかわること⁵⁷」という投書が掲載されている。ここからも1960年代末には、自動車所有が一般消費者にとって身近なものになっていることが伺える。

1970年代に入ると、自動車の所有はますます身近なものとなる。1970年3月25日のコラムでは、「世間並み」の判断の基準の一つに自動車の所有があげられている⁵⁸。また、同年10月には、「自家用車は金持ちのもの」という考えを「昔ながらの固定観念」、とする三宅艶子のコラムが掲載されている⁵⁹。さらに、同年12月の投書では、工業高校卒就職2年目の兄のボーナス全額、旋盤工の父のボーナス半額でマイカーを購入するエピソードが紹介されている⁶⁰。ここから、高卒2年目であってもボーナスと父親の協力があれば、自動車を購入できる状況になっていたことが伺えよう。

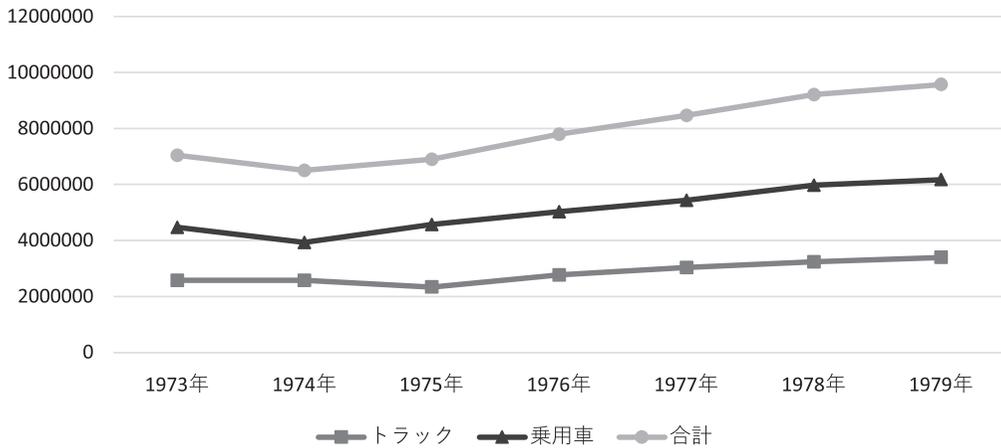
このように、1960年代中頃の段階では一般消費者にとっては憧れの存在であった自動車の所有は、1960年代末から1970年頃になると「世間並み」のものとなったのである。

第4章 高度成長後の自動車生産、新規登録台数、自動車所有に対する意識

1. 自動車生産

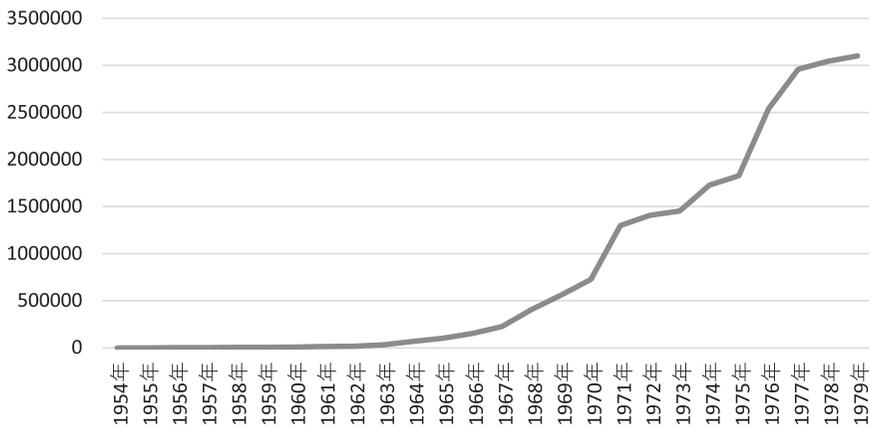
この時期の自動車生産の特徴としてまず目に付くのが生産台数の伸びが緩やかになった点であろう（図表10）。トラック及び乗用車の合計生産台数は、1973年の704万1466台から1979年の957万2985台へと、増加幅253万1539台、約1.4倍の増加にとどまった。増加幅477万5952台、増加率3.11倍だった高度成長期後半（1966～73年）と比べると、成長の鈍化は明らかである。当該期は高度成長期を通じた自動車産業の急成長が一段落した時期であるといえよう。

成長が一段落した一つの要因が乗用車生産の鈍化であろう。乗用車生産台数は1973年の447万0550台から1979年の617万5771台への約1.4倍の増加にとどまった。高度成長期後半（1966～73年）の伸びが約5.1倍だったことと比べれば成長の鈍化は明らかである。また、高度成長期後半に伸びが鈍化したトラック生産も引き続き257万0916台から339万7214台への1.3



図表 10 1973～79年の自動車生産台数 (単位：台)

出典：日本自動車工業会 [1980] より筆者作成。



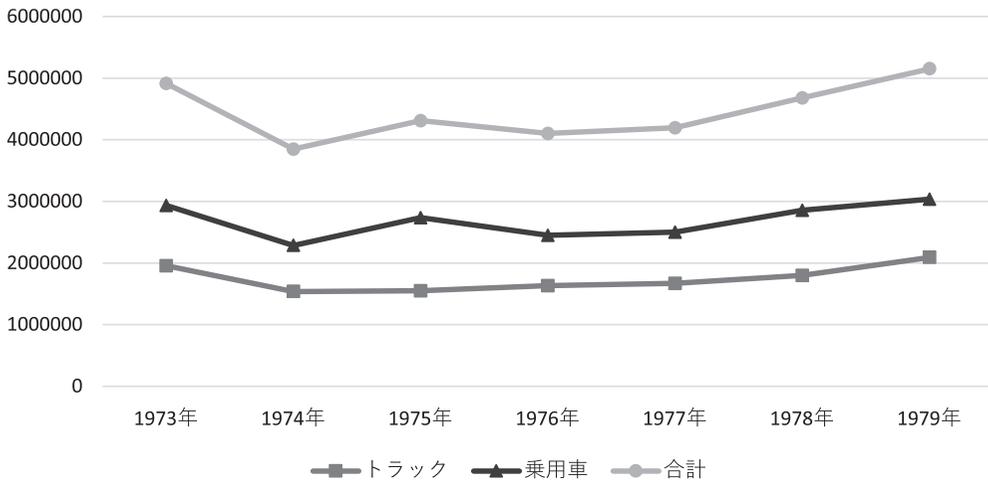
図表 11 乗用車輸出台数の推移 (単位：台)

出典：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1967], [1978], [1989] より筆者作成。

倍の増加にとどまった。

乗用車の生産が伸び悩んだ一つの要因が国内需要の停滞である。1974年の戦後初のマイナス成長とその後の高度成長期と比較した低成長、石油危機によるガソリン価格の上昇は乗用車需要の伸び悩みにつながった。また、1970年代後半になると乗用車需要は代替需要が中心になり、新規需要は複数保有と女性ドライバーの増加が牽引する形になった⁶¹。

この時期は輸出が伸長した時期でもある。図表 11 から分かるように、第一次石油危機以降日本の乗用車輸出は急増した。石油危機による世界的な原油価格の上昇はアメリカにおける低燃費車需要の拡大をもたらした。この結果、日本の小型車需要が増加し、輸出が拡大したのである。海外メーカーとの競争を意識し高度成長期を通じて進められた技術蓄積と石油危機以降の低燃費車の開発により、アメリカでの需要に応えるレベルの乗用車を日本のメーカーが生産可能になっていたことが輸出増加の前提にあった。



図表 12 1973～79年の新規登録台数（単位：台）

出典：日本自動車工業会 [1980] より筆者作成。

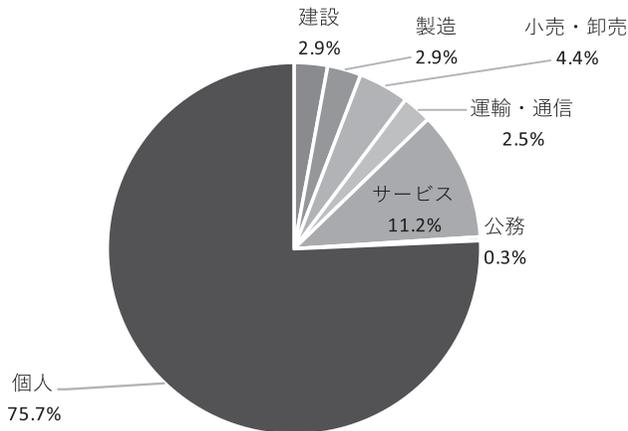
この時期の自動車産業は国内需要の低下に直面し生産の伸びを欠いた。一方、国産車のレベル向上と低燃費化を背景に、アメリカ市場の低燃費志向に応える形で乗用車輸出が増加した。これがこの時期の日本メーカーの生産を下支えする役割を果たしたのである。

2. 自動車需要

この時期の自動車需要の特徴として、その伸び悩みを挙げることができる。図表 12 から分かるように、トラックと乗用車を合計した新規登録台数は 1973 年の 491 万 5410 台から 1979 年の 515 万 3752 台への 1.05 倍の増加にとどまった。特に 1974 年と 1976 年は新規登録台数の増加数が前年割れするなど、これまでと異なる傾向が見られる。この傾向は、トラック、乗用車ともに同じであり、1974 年から 1978 年まで、1973 年の水準に回復しなかった。

ただし、新規登録台数の増加数が伸び悩んだとはいえ、60 年代と比較して高水準で新規登録台数が維持されていると捉えることも出来る。そこで、1973 年度末と 1979 年度末の自動車保有台数を確認してみよう。すると、トラックと乗用車の合計で、2447 万 1195 台から 3544 万 8808 台へ 1.45 倍に、トラックは 991 万 9372 台から 1269 万 7756 台へ 1.28 倍に、乗用車は 1455 万 1868 台から 2275 万 1052 台へ 1.56 倍に増加している⁶²。ただし、1966 年度末と 1973 年度末の保有台数を比較すると、トラックと乗用車の合計が 871 万 2548 台から 2447 万 1195 台への 2.81 倍、トラックが 563 万 7431 台から 991 万 9327 台への 1.76 倍、乗用車が 307 万 5117 台から 1455 万 1868 台への 4.73 倍であった⁶³。すなわち、保有台数の点でも伸びは鈍化している。石油危機以後は国内需要の伸びが鈍化した時期といえよう。

最後に当該期の乗用車販売先について確認してみたい。図表 13 から分かるとおり、1979 年時点で個人向けの販売が 75.7%と全体の 4 分の 3 を超える。1973 年時点での個人向け販売が 64.1%だったこと（前掲図表 9）を考えると、1970 年代を通して乗用車の個人所有がますます進展している。また、1978 年には初めて自動車の普及率が 50%を超えた⁶⁴。この時期に「マイカー」は単なるブームを超え、一般消費者に定着したといえよう。



図表 13 乗用車販売先の割合 (1979年)

日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編 [1985] より筆者作成。

3. 自動車所有に対する論調

先述の通り、1970年代には、自動車の所有は一般的なものと見なされるようになっていた。例えば、違法駐車規制の適用範囲を拡大する法改正に対し、1973年3月の記名解説では、「そのしわ寄せを受けるのも、また庶民」としている⁶⁵。

また、1975年12月には、「いままでマイカーは金持ちの持つもの、ぜいたくなものとみられてきたが、いまは交通生活に重要な意味を持つようになってきた⁶⁶」として、自動車重量税増税に反対する投書が掲載されている。

このような自動車関係諸税の増税を「庶民」への負担と見なす言説は、この時期の投書欄で複数確認できる。1977年11月に掲載された、「今や自動車は二軒に一台の割合で普及し、生活の一部にさえなっている。それほどまで大衆化したものに、さらに税金をかけることは、需要を制限するものといわざるをえない」として自動車諸税の増税に反対する投書⁶⁷、1978年11月に掲載された、「今や一世帯一台の割合で普及、新興住宅地などにおける大衆交通機関となっており、日常の生活に欠くことのできない自動車」への増税は「一般家計への大きな圧迫となる」として新たな「陸上公共輸送整備特別会計」の財源として自動車税を増税する考えに反対する投書⁶⁸、同じく1978年11月に掲載された、「地方においては、通勤や通学に自転車やバイクを使用している。これは都会人たちが持っている車とは利用価値が違い、日常生活においての必需品といっても過言ではあるまい。ガソリン代が上がったからといって車に乗らないようにするというわけにはいかない。家庭における家計の出費がますます多くなる」としてガソリン税・自動車重量税増税に慎重な議論を求める投書⁶⁹などである。これらから自動車の所有が一般消費者に浸透し、特に地方では生活必需品として定着したことが分かる。

加えて、1979年8月には、大学生の自動車所有に苦言を呈す主婦の投書が掲載されている⁷⁰。そこでは「長男の通学している大学では、家から車で来ている生徒がかなり多いし、大型車を持っていることを聞き驚いています」とある。この主婦の家庭でも「ご多分にもれず長男も車がほしいといい出し」たため、「親子で腹を割って何度も話し合い」、「免許だけは取得しておくことで円満解決し」た。投稿者の反対理由として挙げられているのは、「学生は本来学問を身に

つけるのが目的である」という点に加え、「事故のこと、省エネのこと」、「わが家の経済」を挙げている。「わが家の経済」が挙がっていることから、自動車は決して気軽に購入できるものではない。一方、「長男」が自身の自動車を欲しがっていることから、大学生の自動車所有は「ぜいたく」であっても、決して購入できないものではない。そして、投稿者が述べているように、「車は働くようになればいつでも持て」るものになっているのである。

以上のように、1970年代になると、自動車は「庶民」のものになっており、1970年代末頃には大学生であってもその所有は決して不可能なものではない存在になっていたのである。

おわりに — 小括にかえて —

以上、これまでの内容をまとめてみたい。

まず、自動車の生産について。戦後の自動車生産は欧米自動車先進国と比較し、劣位からのスタートとなった。特に、乗用車の生産台数はわずかであり、品質・価格の面でも外国車に大きく差を付けられていた。そのため、一部で「不要論」が唱えられるほどであった。

高度成長期に入ると、自動車生産は急増した。高度成長期前半にあたる、1955年から1965年までに自動車の生産台数はおよそ30倍に増加したのである。とはいえ、この時期の自動車生産の中心はいまだにトラックであった。

それが変化したのが高度成長期後半である。1968年に初めて乗用車がトラックの生産台数を上回った後、その差は年々拡大していった。高度成長期後半は自動車生産にとって大きな転換期であったといえる。

第一次石油危機後は、国内需要の伸びが鈍化したこともあり、輸出の増加がありつつも、自動車生産の伸びは鈍化した。ただし、見方を変えれば、この時期の自動車生産を高止まりと評価することも可能である。いずれにせよ、高度成長期に入って急成長した自動車生産は1970年代後半に一つの到達点に達したということができよう。

次に自動車需要について。生産と同様、復興期の需要の中心はトラックであった。復興期を通じて乗用車需要は増加しつつあったが、1954年の段階でもトラックは販売台数で乗用車に5倍近い差を付けていた。また、その乗用車の販売先は圧倒的に運輸・通信業者であった。復興期の自動車需要は法人が大部分を占めていたのである。

高度成長期に入ると自動車の新規登録台数は急増した。一方、高度成長期前半の段階では、自動車需要の中心は未だにトラックであった。乗用車の需要も急伸したものの、トラック需要はそれを上回っていた。また、乗用車の販売先について見ると、個人需要が伸び、項目別では最大の販売先となった。しかし、法人・個人向けで見ると、未だ法人向けが個人向けを大幅に上回っていた。マイカーという語が盛んに用いられるようになった高度成長期前半においても自動車需要の中心は法人向けでありトラックであった。

それが変化したのが、高度成長期後半である。この時期も引き続き自動車需要が伸びたが、その主役はトラックから乗用車に転換した。また、乗用車の販売先についても、この時期は、個人需要が法人需要を上回った。1960年代後半に入り、個人向け乗用車需要が自動車市場の中心となったのである。

第一次石油危機以降は自動車需要が伸び悩んだ。自動車の普及がある程度進展したことにより、国内需要の伸びが一段落したのである。一方、販売先としては個人向けの割合がますます増加し

た時期でもある。この時期は、個人向けの販売が定着するとともに、需要が高止まりした時期であった。

以上のような生産・需要動向の下で自動車所有に対する論調は以下のように変化した。

個人の自動車需要がわずかであった復興期においては自動車の所有は家屋の所有より縁遠いものであり、「お伽話」の出来事と称されるものであった。1954年ごろになると自動車免許の取得は身近な事柄になっていたが、それはあくまでも法人向け自動車を利用するためのものであった。

高度成長期に入るとその状況に変化が見られる。1950年代後半には中古車を所有する若いサラリーマンが記事に登場するなど、1950年代中頃ではまだ「夢物語」の域を出なかった自動車所有は、「現実」のものとなりつつあった。さらに、1960年代に入ると、家電と同列の消費財として、また一部では生活必需品として自動車を位置付ける論調も見られるようになった。とはいえ、1960年代前半の段階ではまだ自動車の所有を「理想」とする見解も見られるなど、一般消費者にとって必ずしも身近な存在とは言い難い状況が続いていた。

しかし、1960年代後半に入ると、サラリーマンが自動車購入者の中心とみなされ、中古車であれば「もてぬ者もいな」とされるようになる。さらに、1970年代に入ると、自動車の所有が「世間並み」と評され、高卒2年目の若年層でも購入が可能なものとなった。

そして、1970年代中頃には、自動車は「庶民」のものとなり、さらには大学生の所有すら珍しいものとは見なされなくなっていったのである。

以上のように、自動車の生産、需要、所有に対する論調の3つはほぼ一致した軌跡を描いている。日本で乗用車が自動車産業の中心となるとともに、多くの一般消費者の「マイカー」として普及したのは高度成長期後半の1960年代後半になってからであった。

一方、自動車のもたらす様々な弊害が深刻な社会問題化するのもまた1960年代後半になってからであった。その点については続く別稿で検討していきたい。

参考文献一覧

書籍・論文・雑誌・民間団体HP

板垣暁 [2003] 「復興期外国車輸入をめぐる意見対立とその帰結」『経営史学』38-3, 経営史学会。

板垣暁 [2007] 「1950年代初期における日本人の外国車購入ルート」『東京大学 経済学研究』49号。

伊丹敬之 [1988] 「産業成長の軌跡」伊丹敬之・加護野忠男・小林孝雄・榊原清則・伊藤元重『競争と革新—自動車産業の企業成長』東洋経済新報社。

大賀哲 [2022] 「国内メディアの国際関係認識：安保法制成立期の主要紙・社説に着目して」『メディア・コミュニケーション』慶応義塾大学メディア・コミュニケーション研究所紀要 No.72。

川嶋優旗・中尾聡史・谷口綾子・南手健太郎 [2021] 「高度経済成長期のNHK番組にみる自動車の社会的受容—交通事故に着目して—」『土木学会論文集D3(土木計画学)』76巻5号, 公益社団法人土木学会。

齋藤俊彦 [2009] 「戦前期雑誌にみる道路交通安全問題に関する編集動向—雑誌「モーター」を事例として—」『生駒経済論叢』7巻1号, 近畿大学経済学会

佐々木直人 [1978] 「自動車増税に反対」『読売新聞』1978年11月9日付。

佐藤弥一 [1975] 「自動車増税反対 庶民生活への役割も考えて」『読売新聞』1975年12月26日付。

四宮正親 [1998] 『日本の自動車産業 企業者活動と競争力 1918~70』日本経済評論社。

四宮正親 [2000] 「自動車：1960年代における競争パターン」宇田川勝・橋川武郎・新宅純二郎編『日本の企業間競争』有斐閣。

- 四宮正親 [2020] 『自動車流通の経営史 メーカーとディーラーの関係を中心に』日本経済評論社。
- 朱穎 [2002] 「CVCC と三元触媒—排気浄化技術促進の歴史的対称分析—」一橋大学博士号学位論文。
- ジョエル・ベスト [2020] (赤川学監訳) 『社会問題とは何か』筑摩選書。
- 武田晴人 [1995] 「自動車産業」武田晴人編 『日本産業発展のダイナミズム』, 東京大学出版会。
- 武田晴人 [2008] 『高度成長』シリーズ日本の近現代⑧, 岩波新書。
- 富永茂樹 [2009] 「転回点を求めて—序論」富永茂樹編 『転回点を求めて 一九六〇年代の研究』世界思想社。
- トヨタ自動車「トヨタ自動車 75 年史」(https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/text/entering_the_automotive_business/chapter1/section1/item1.html (2024/02/16 閲覧。))
- 名和旭・中村理 [2022] 「朝日新聞と読売新聞の社説における原発報道の論調とフレーム」『教養諸学研究』150 巻, 早稲田大学政治経済学部教養諸学研究会。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1955] 『自動車年鑑』昭和 30 年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1967] 『自動車年鑑』昭和 42 年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1968] 『自動車年鑑』昭和 43 年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1978] 『自動車年鑑』昭和 53 年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1980] 『自動車年鑑』昭和 55 年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1985] 『自動車年鑑』昭和 60 年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1989] 『自動車年鑑』平成元年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車工業会 [1974] 『自動車統計年報』第 2 集, 日本自動車工業会。
- 日本自動車工業会 [1980] 『自動車統計年報』第 8 集, 日本自動車工業会。
- 日本自動車工業会 [1988] 『日本自動車産業史』日本自動車工業会。
- 日刊自動車新聞社 [1952] 『自動車年鑑』昭和 27 年版, 日刊自動車新聞社。
- 韓載香 [2011] 「自動車工業」武田晴人編 『高度成長期の日本経済』有斐閣。
- 橋本寿朗 [1995] 『戦後の日本経済』岩波新書。
- 平山勉 [2011] 「需要構造と産業構造」前出武田編 『高度成長期の日本経済』。
- 平山洋 [2022] 「福沢健全期 (1882~1898) 『時事新報』社説における外交貿易論」『国際関係・比較文化研究』第 20 巻第 2 号, 静岡県立大学国際関係学部。
- 星野雄介 [2022] 「自然言語処理技術を用いた新型コロナウイルスに関する新聞社説の予備的分析：新聞社ごとの違いと研究の展望」『武蔵野大学経営研究所紀要』5 号, 武蔵野大学経営研究所。
- 星野雄介・平尾毅 [2020a] 「リストラに関する社説の時系列分析：質的分析と多変量解析の試み」『武蔵野大学経営研究所紀要』1 号, 武蔵野大学経営研究所
- 星野雄介・平尾毅 [2020b] 「バブル経済崩壊後のイノベーションに関する新聞報道：新聞社説のテキストマイニングを通じて」『武蔵野大学経営研究所紀要』2 号, 武蔵野大学経営研究所
- 前間孝則 [1993] 『マン・マシンの昭和伝説 上 —航空機から自動車へ』講談社。
- 読売新聞社 [1994] 『読売新聞百二十年史』。
- 読売新聞社「読売歴史年表」(<https://info.yomiuri.co.jp/group/history/nenpyou/index.html> 2023 年 10 月 3 日 閲覧。)
- 呂寅満 [2011] 『日本自動車工業史 小型車と大衆車による二つの道程』東京大学出版会。
- 渡辺健太郎 [2021] 「リベラル紙と保守紙購読者の政治的態度と社会経済的地位」日本世論調査協会報 『よろん』127 巻。

政府刊行物・HP

- 運輸省 [1968] 『運輸白書』昭和 43 年度版 (<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa43/index.html>, 2023 年 9 月 3 日閲覧。)
- 運輸省 [1974] 『運輸白書』昭和 49 年度版 (<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa49/sankol/>

frame.html, 2023年9月3日閲覧。)

運輸省編 [1975]『運輸白書』昭和50年版。(https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa50/index.html, 2023年11月12日閲覧。)

運輸省 [1981]『運輸白書』昭和56年度版 (https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa56/index.html, 2023年9月3日閲覧。)

通商産業省・通商産業政策史編纂委員会編 [1990]『通商産業政策史』第10巻, 通商産業調査会。

内閣府「消費動向調査(四半期)主要耐久消費財等の普及率(平成16(2004)年3月で調査終了した品目)」。(https://www.esri.cao.go.jp/jp/stat/shouhi/shouhi.html, 2024/02/16 閲覧。)

読売新聞掲載記事

石井たかお [1969]「見せかけの減税構想」『読売新聞』1969年8月30日付。

岩田茂 [1968]「公営住宅の入居基準改めよ」『読売新聞』1968年7月27日付。

宇田川泰子 [1970]「マイカー浮き浮き」『読売新聞』1970年12月9日付。

大崎直蔵 [1966]「車税について苦情二つ」『読売新聞』1966年11月27日付。

河野章 [1978]「重量税上げ慎重論議を」『読売新聞』1978年11月24日付。

近藤日出造 [1952]「新車で流し日に一万円」『読売新聞』1952年12月25日付。

古谷幸雄 [1977]「車の大衆化忘れた暴政だ」『読売新聞』1977年11月15日付。

三宅艶子 [1970]「他家の事情」『読売新聞』1970年10月13日付。

森暉夫 [1973]「車べらし結構だが」『読売新聞』1973年3月27日付。

読売新聞社 [1949a]「八つのお嬢ちゃん 大当り米国自動車 聖心女子大のバザー」『読売新聞』1949年9月25日付。

読売新聞社 [1949b]「いずみ」1949年11月30日付。

読売新聞社 [1954a]「国産を一台いかが?」『読売新聞』1954年4月22日付。

読売新聞社 [1954b]「自動車運転狂時代」『読売新聞』1954年10月24日付。

読売新聞社 [1956]「サラリーマンにも自家用車?」『読売新聞』1956年6月25日付夕刊。

読売新聞社 [1958]「編集手帖」1958年7月14日付。

読売新聞社 [1959]「現代の“象形文字” 透明の季節④」『読売新聞』1959年5月4日付。

読売新聞社 [1960a]「危険な中古車が出回る」『読売新聞』1960年4月24日付。

読売新聞社 [1960b]「日本縦断自動車の旅」『読売新聞』1960年9月23日付。

読売新聞社 [1961]「ふえるオーナー・ドライバー」『読売新聞』1961年11月19日付。

読売新聞社 [1962]「車の普及、急ピッチ 第2次交通戦争③」『読売新聞』1962年2月21日付。

読売新聞社 [1963a]「日本のマイ・カー族」『読売新聞』1963年4月7日付夕刊。

読売新聞社 [1963b]「ボーナス・プランの再検討」『読売新聞』1963年11月28日付。

読売新聞社 [1963c]「デラックス・ムードの歳末商戦」『読売新聞』1963年12月9日付。

読売新聞社 [1964]「視力基準の再検討を」『読売新聞』1964年10月6日付夕刊。

読売新聞社 [1965]「車のバーベキュー」『読売新聞社』1965年1月10日付。

読売新聞社 [1966]「爆発的伸びはhuri 景気ただいま晴れ間⑥」『読売新聞』1966年6月25日付。

読売新聞社 [1968]「サラリーマンと自家用車」『読売新聞』1968年6月27日付。

読売新聞社 [1970]「中流意識」『読売新聞』1970年3月25日付夕刊。

読売新聞社石井記者 [1966]「自動車と若者」『読売新聞』1966年2月13日付。

読売新聞社社説 [1964]「豪華ムードに自粛望む」『読売新聞』1964年2月3日付。

読売新聞社佃記者 [1957]「試験は世界一厳格だが交通事故も増える一方 ブーム・ブーム①自家用車」『読売新聞』1957年6月25日付。

和田文緒「大学生に車はぜいたくです」『読売新聞』1979年8月24日付。

H生 [1953] 「低すぎる自動車税」『読売新聞』1953年9月12日付。

M生 [1965] 「乗用車の税率アップに反対」『読売新聞』1965年8月14日付。

注

- 1 例えば、武田晴人 [2008] 100～112頁など。
- 2 富永茂樹 [2009] 4～9頁。
- 3 もちろん、後述するように、公共交通機関が発達していない地域において自動車は生活必需品の側面を有する。とはいえ、1960～70年代のマイカーの普及はその側面のみで説明できる水準を大幅に上回っている。そう考えれば、やはり自動車、特に乗用車は生活の質の向上を高める財としてカテゴライズされるべきものであろう。
- 4 橋本寿朗 [1995] 131, 132頁。
- 5 ジョエル・ベスト [2020] 21～23頁。
- 6 近年では、例えば、メディアの国際関係認識を分析することで朝日新聞、毎日新聞、読売新聞各社のスタンスの違いを明らかにした大賀哲 [2022]、1945～65年の朝日新聞、読売新聞による原発報道の論調とフレームを分析した名和旭・中村理 [2022]、1882～98年における時事新報の貿易論の変遷を明らかにした平山洋 [2022]、自然言語処理技術を用いて朝日新聞、読売新聞、毎日新聞、産経新聞各社の社説を分析しその多様性を明らかにした星野雄介 [2022] などがある。
- 7 1975年、1976年、1978年に段階的に実施された自動車の排ガス規制を指す。最終的にアメリカのマスキー法案と同水準の排出ガス規制を目指したことから、当時からこの呼称が使われていた。
- 8 平山勉 [2011] 32, 33, 57～67頁。
- 9 読売新聞社「読売新聞歴史年表」。
- 10 この点は1973年1月の新春読売総会における原四郎副社長（当時）の以下の発言からも伺える。「かつて一握りの指導層に頼っていた新聞は、その一握りの指導層が没落すると同時に衰退に赴かざるを得ない。われわれは大衆を握っていた。大衆はどんどん上がっていく。これからは読売こそが、日本の、選ばれた、指導力を持った新聞であると同時に、大衆紙である。（中略）こういう意味で、大衆紙であることに誇りを持って、つまり、大衆紙はクオリティペーパーである、世論の指導紙なんだということを、はっきり世間に向かっていうことができる。」（読売新聞社 [1994] 320頁。）
- 11 武田晴人 [1995] 196頁。
- 12 以下、特に断らない限り、外国製乗用車を外国車と記す。
- 13 国産乗用車の育成を不要とする見解としては、一万田尚登日本銀行総裁の発言に代表される、国際分業の観点から日本での自動車生産を否定する見解を挙げることができる。また、外国車の輸入促進を求める見解として、運輸省及び運輸業者の見解がある。両者は時に混同されるが、文字通り国産車の生産を否定する前者と、育成自体は否定せずその保護を否定する後者は異なる。詳しくは、板垣暁 [2003] を参照のこと。
- 14 武田 [1995] 197, 198, 206～216頁。
- 15 なお、小型トラックに分類されるライトバンなどを乗用車に含める見解もある。（例えば韓載香 [2011] 312, 313頁。）また、戦後に自家用トラックの割合が上昇したことも事実である。とはいえ、当時の自家用トラックの多くは個人運輸業者によって使用されており、個人が乗用車として使用していたわけではない。（日刊自動車新聞社 [1952] 216頁。）
- 16 なお、日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1955] (110, 111頁)には、「その他（二・〇パーセント）の部門、すなわち自家用向けの実績」という記述がある。
- 17 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1955] 131, 132頁。
- 18 板垣暁 [2007] 25頁。
- 19 近藤日出造 [1952]。

- 20 読売新聞社 [1949a]。
- 21 読売新聞社 [1949b]。
- 22 H 生 [1953]。
- 23 読売新聞社 [1954a]。
- 24 読売新聞社 [1954b]。
- 25 平山勉 [2011] 36, 37 頁。
- 26 そのような評価をする研究は枚挙にいとまがない。代表的な例を挙げれば、伊丹敬之 [1988] 6～8 頁, 四宮正親 [2000] 74 頁, 韓 [2011] 312, 313 頁などがある。
- 27 トヨタ自動車「トヨタ自動車 75 年史」。
- 28 四宮正親 [1998] 171, 172 頁, 及び, 呂寅満 [2011] 426～433 頁。
- 29 四宮 [1998] 172, 173 頁。
- 30 呂 [2011] 436 頁。
- 31 この時期国民車という語がマスメディアを中心に使われるようになるが, その背景に, 通産省によるいわゆる国民車構想がある。国民車構想とは, 1955 年に『日本経済新聞』の報道で明らかにされた通産省の「国民車育成要綱案」のことである。内容は, 各メーカーに小型車の試作を要請し, 技術水準を満たした一社に生産・販売の助成を行うものであった。結局, この案はメーカーの反対などにより実現しなかったが, 以降, 国民車という言葉が巷間で使用されるとともに, それまでの業務用と異なる型の研究・開発につながったとも評価されている。(四宮 [1998]。)
- 32 読売新聞社 [1956]。
- 33 読売新聞社 記者 [1957]。
- 34 関連して, このような自動車が箱根路を走ること故障し, 他の交通の妨げになっていることを問題視する記事も見られる。(読売新聞社 [1958]。)
- 35 読売新聞社 [1959]。
- 36 読売新聞社 [1960a]。
- 37 読売新聞社 [1960b]。
- 38 読売新聞社 [1961]。
- 39 読売新聞社 [1962]。
- 40 内閣府「消費動向調査(四半期) 主要耐久消費財等の普及率」。
- 41 読売新聞社 [1963a]。
- 42 読売新聞社 [1963b]。
- 43 読売新聞社 [1963c]。
- 44 読売新聞社社説 [1964]。
- 45 読売新聞社 [1964]。
- 46 読売新聞社 [1965]。
- 47 H 生 [1953]。
- 48 M 生 [1965]。
- 49 四宮 [2000] 74 頁。
- 50 戦前から戦後の販売網の進展については四宮正親 [2020] に詳しい。
- 51 読売新聞社石井記者 [1966]。
- 52 読売新聞社 [1966]。
- 53 大崎直蔵 [1966]。
- 54 岩田茂 [1968]。
- 55 読売新聞社 [1968]。
- 56 石井たかお [1969]。

- 57 菊田昭 [1969]。
- 58 読売新聞社 [1970]。
- 59 三宅艶子 [1970]。
- 60 宇田川泰子 [1970]。
- 61 四宮 [2020] 217 頁。
- 62 運輸省 [1974] 及び [1981]。
- 63 運輸省 [1968] 及び [1974]。
- 64 内閣府「消費動向調査(四半期)主要耐久消費財等の普及率」。
- 65 森暉夫 [1973]。
- 66 佐藤弥一 [1975]。
- 67 古谷幸雄 [1977]。
- 68 佐々木直人 [1978]。
- 69 河野章 [1978]。
- 70 和田文緒。

追記：本稿は令和2年度北海学園学術研究助成「日本人の自動車に対する意識の変遷についての研究」の成果の一部である。