

中部地区の産業史(その7)

著者	安保 邦彦
雑誌名	東邦学誌
巻	35
号	2
ページ	57-70
発行年	2006-12-15
URL	http://id.nii.ac.jp/1532/00000116/

中部地区の産業史（その7）

安 保 邦 彦

目 次

第十五章 第二次大戦後の経済復興

- 一 財閥解体
- 二 復興の原動力となった軽工業
 - イ 繊維産業
 - ロ 陶磁器
 - ハ ミシンなど
 - ニ 自転車
 - ホ 時計
 - ヘ 自動車、自動三輪車、二輪車
 - ト 工作機械
 - チ 商店

- 三 ドッジラインと朝鮮特需
- 四 トヨタ自動車の危機
- 五 本田技研工業の誕生と西野新兵衛

第十六章 復興から自立経済へ

- 一 中京地区の二輪車事情
- 二 繊維産業の動向
- 三 陶磁器業界の動向
- 四 機械工業の動向
- 五 1950年代前半からの産業界の動き

第十五章 第二次大戦後の経済復興

一 財閥解体

東京、大阪、名古屋など主要都市が焼け野原で終戦を迎えた日本は、米占領軍、形式的にはGHQ（連合軍最高司令部）の管理下で間接的な統治を受けた。軍需生産は、GHQが1945年9月2日に発した一般命令第1号によって禁止となった。GHQの当初の占領政策は、日本の民主

化と非軍事化であり、太平洋戦争を引き起こした経済的基盤である財閥の解体を狙いとした。

GHQは、1945年11月4日、制限会社令を発し、財閥解体に必要な事前措置を講ずるとともに三井、三菱、住友、安田など15財閥の資産凍結を指令した。具体的には、持ち株会社の解散と持ち株の処分、財閥家族による会社支配の排除であった。このうち持ち株会社の解散などでは、1946年4月30日、勅令により持株会社整理委員会が発足した。また、1947年12月18日、企業それ自体が持つ経済力の集中を排除するために過度経済力集中排除法が施行された。三井物産は、約200、三菱商事は139の商社に分割され商号、商標の使用も禁止された。

愛知県下では、岡本工業（自転車）、トヨタ自動車工業、大隈鉄工所（工作機械）、ワシノ機械（工作機械）、豊和工業（紡機）、日本碍子、東洋陶器、日本車輛製造などが集中排除の指定を受けた。また、1946年に対日賠償請求の一環として、産業施設の接收が始められ、愛知県下では、軍工廠7工場のほかに民間の航空機関係の35工場、兵器工場5、工作機工場9、化学工場2、軸受け工場1火力発電所1設備など35社53工場が賠償施設に指定された。

賠償指定を受けた主な工場は、豊和工業（新川工場）、大同製鋼（星崎工場）、大隈鉄工所

(萩野、上飯田、知多工場)、日産化学(名古屋工場)、東亜合成、東洋ベアリング(桑名工場)らがあった。しかし、これら工場は、設備が経済復興に必要であると認められ、ほとんどが接収されずに復興生産に従事することになった。

こうした状況の中で、1946年4月27日、トヨタ自動車(三井関係制限会社48社の1社)に指定された。これは、トヨタの株式142万5,800株のうち、4万株を三井本社が、また、21万115株を三井直系制限会社である東洋綿花株式会社が所有しており、それらの株式がトヨタの総株式数の17.5%を占めていたからである[1, p241]。制限の内容は、解散、営業譲渡の際および定款、資本金変更の場合は政府の許可を得なければならないこと、さらに株式、社債の取得、譲渡の制限等であった。トヨタが、この制限会社の指定解除を受けたのは1951年4月11日であった。

政府は、1946年12月に重点施策を石炭、鉄鋼などの基礎部門の生産に集中する傾斜生産方式を閣議で決定し、各種補給金制度を取り入れて増産を図った。

二 復興の原動力となった軽工業

イ 繊維産業

集約労働力を必要とする繊維産業は、①差し迫った衣料の確保、②過剰な労働力の活用、③食料や工業生産用の原材料輸入代金を稼ぐ輸出産業として期待された産業であった。1947年2月に米国占領軍総司令部から綿紡績、8月に毛紡績の設備復元目標が示された。それによると全国の許容限度は、綿紡績が400万錠、そ毛紡績73万錠、紡毛紡績815台、化繊年産15万ト、スフ紡績50万錠であった。このうち、綿紡績は製品の60%以上を輸出用に振り向けることが要請された。

愛知県の復元目標は、綿紡績25万7千余錠、

そ毛紡績14万8千余錠、紡毛紡績188台の許容枠が与えられた。綿紡績は、この復元によって大日本紡績、鐘淵紡績、東洋紡績などの旧十大紡以外に新紡が加わり愛知県では、近藤紡績所、都築紡績、愛知紡績、民成紡績(現トヨタ紡織)、興和紡績の5社がその後に十大紡に迫る勢いを見せることになる。

一方、愛知県下の1949(昭和24)年1月の織機台数は、綿スフ織物業47,000余台、毛織物業8,000余台となり、年産量は、それぞれ1億5,411平方苧、1,503万平方苧におよんだ。衣料不足のため原糸さえ確保できれば、ガチャンと織れば万円が儲かるということで「ガチャ万」景気という言葉が生まれたくらいである。戦後は、繊維原料が不足していたために落綿、屑、古繊維を原料とするガラ紡や特紡が、三河地方を中心に衣料品にまで進出した。1948年には、1,521工場、183万余錠に増えて全国生産の70%以上を占めた。しかし、その後衣料統制が撤廃され、綿、毛製品などが潤沢に出回るようになる。ガラ紡、特紡は衰退した。

1950年6月設備制限の廃止により、綿紡績業界では、既存の紡績会社の増設と新新紡の相次ぐ参入が見られその数は33社35工場に達した。51年には、約40,500トの綿糸を生産しその60%は、新紡、新新紡で占めた。一方、スフ糸は、同年に8,414トであった。

1951の綿スフ織物の工場数は、2,426、織機は約69,000台のうち、綿織物3億9,103万8千平方苧の生産高で綿織物の69%は輸出であった。

羊毛紡績業界では、設備増強と原毛輸入の増大で生産が増えた。1951年の毛糸の生産高は、紡毛9,000ト、そ毛糸5,312トで全国生産の24%を占めた。1951年の毛織物工場数は、1,475、織機11,000余台、生産高は5,536平方苧であった。

表1 繊維工業生産高の推移

品 種		昭和24年	昭和25年	昭和26年
糸	総 数	— ^{トン}	38,865 ^{トン}	75,563 ^{トン}
	綿 糸	—	17,469	40,500
	毛 糸	—	7,690	12,312
	ス フ 糸	—	3,944	84,14
	合 成 繊 維	—	—	41
	そ の 他	—	9,762	14,296
織 物	総 数	182,691 ^{千㎡}	341,707 ^{千㎡}	559,919 ^{千㎡}
	綿 織 物	142,420	231,690	391,038
	毛 織 物	15,036	38,651	55,366
	ス フ 織 物	11,695	49,570	84,188
	合 成 繊 維 織 物	15	219	1,693
	そ の 他	13,525	21,577	27,634

出所：愛知県昭和史下巻（愛知県統計年鑑）

ロ 陶磁器

陶磁器産業は、原料が国内で調達できることや輸出競争力があることから生産量は増えていった。特に1947年8月に民間貿易が再開されると輸出用のディナーセット、タイル、がん具、置物（ノベリティー）、ガイシなどの生産が活発になった。1951年の生産額は、58億41百万円で1947年比5倍の伸びである。内訳は、飲食器等の生活用品が62%、碍子等電気用品16.3%、タイル12.5%、衛生陶器4.5%である。1951年の名古屋港の輸出総額276億円のうち、陶磁器は114億円で全体の44%を占め首位である。戦前は、繊維が第1位であったことを考えると陶磁器産業の輸出に果たした役割が明瞭である。続いて第2位は機械、第3位は繊維製品であった。一方、輸入の第1位は食料品で51%、第2位は繊維原料でこの2分野で86%を占めている。

表2 陶磁器生産額の推移

年 次	総額	電気用品	工業用品	理科学用品	生活用品	衛生用品	タイル
昭和24年	5,841 ^{百万円}	820 ^{百万円}	316 ^{百万円}	28 ^{百万円}	3,810 ^{百万円}	242 ^{百万円}	625 ^{百万円}
25年	5,421	910	245	23	3,394	211	638
26年	8,581	1,396	279	36	5,405	388	1,077

出所：表1に同じ（愛知県統計年鑑）

ハ ミシンなど

愛知県は、戦時中、航空機を中心とする軍需工業地帯を形成していた。このため米占領軍による非軍事化方針によって、様々な生産制限や兵器工場の機械設備破壊などにより復興の歩みは遅れた。各社は、手持ちの資材を生かして日常、必要とされる鍋、釜、電球、電熱器などを手がけその日をしのいだ。その後ミシン、時計、自転車、繊維機械などの軽工業品の生産に乗り出した。

そのうちでもミシンの生産は早く、1949年の生産高は、67,000余台、約7億1,000万円、1950年は、11万4,700余台、約13億7,000万円

で全国の30%を占め、うち輸出に40%が向けられた。

ニ 自転車

愛知県の自転車生産は、戦前から東京、大阪とともに三大生産地に数えられていた。ところが、太平洋戦争中にほとんどが軍需工場に転換させられた。1948年7月に、愛知県自転車リヤカー工業協同組合が設立され、共同受注、組み立て、組合検査、共同輸出などの各種共同事業を活発に行った。1949年の実績は、完成車16万8,000台、年産高20億円、各種部品12億円で完成車のうち28,000台は輸出に向けられた。

1951年頃のメーカー数は、112軒といわれる。

ホ 時計

掛け時計、置き時計。目覚まし時計の生産がいち早く行われた。主力は掛け時計で1949年の生産台数は、85万4,000余個、生産高7億2,000余万円で掛け時計は全国生産の60%を占めた。輸出は、東南アジアを中心に284,000余個、2億5,000余万円で生産の35%を占めた。

ヘ 自動車、自動三輪車、二輪車など

富士重工業の前身である中島飛行機は、1946年春にスクーター「ラビット号」を市販している。三菱重工業は、1949（昭和24）年6月4日に財閥解体で3分割が決定、翌50年1月11日東日本、中日本、西日本の各重工となった。これに先立つ1946年12月に三菱重工業名古屋機器製作所では、スクーター「シルバーピジョン1号車」である「ふそうC-10型」の生産を開始している¹⁾。

補助エンジンを積んだ原付自転車は中京地区で“ビスモーター”と呼ばれた。1049年頃まで製造された記録があるが、値段の高いことや燃料不足から次第に消えていった。戦時中に航空機部品を製造していたみずほ自動車製作所は、1946年に36.4cc、単気筒・2馬力で茶筒程度の大きさの燃料タンクを備えたビスモーターを発売した。さらに1949年には、43cc、1.5馬力の製品を世に出した。同じ頃に伊藤機関工業（名古屋市中区）が軍の無線用発電機を使って78.4ccのバイクを、藤田鉄工所も同様の製品を発売した [5, pp82-83]。

一方、車関係ではトヨタ自動車工業が、1945年12月8日に拳母工場など各工場が民需転換の許可を得て生産再開をした。しかし、生産は復興用のトラックが中心で1949年の愛知県下の生産は、完成車1万1,100余台、34億

4,000余万円でうち338台、1億円が輸出向けであった。戦後、目だって生産が増えたのは、自動三輪車、軽二輪車、スクーターなどで1949年には自動三輪車が2,550台、2億7,000余万円、スクーターが1,400台、8,000余万円の実績がある。鉄道車両は、日本車輛製造が、1949年に機関車、客車、電車など368両、約32億円の生産実績を上げている。

ト 工作機械・繊維機械

繊維機械は、戦後の繊維産業の復興につれて紡機の生産に乗り出した。インド、パキスタンなどへの輸出に力を入れたのも特徴で、1949年の生産は、72億8,000余万円で全国生産の47%を占め、そのうちの21%が輸出に向けられた。機械工業は、1949年になるとドッジラインなどによる不況で苦しんでいたが、1950年6月に起きた朝鮮戦争による“朝鮮特需”により息を吹き返した。愛知県の機械工具の出荷高は、1949年の265億円が50年は389億円、51年が672億円と2.5倍に伸びている。品目別に見ると繊維機械が36.2%で首位、次いで自動車が24.3%、電気機器11.3%、ミシン5.9%、自転車4.2%のほか時計、車輛、農機具、その他産業機械などがある。

表3 機械器具工業の推移

年次	事業所	従業員	出荷額
昭和24年	2,360	77,125 ^人	26,533 ^{百万円}
25年	2,723	77,894	38,986
26年	3,243	89,840	67,218

出所：表1に同じ〔注〕昭和24年は生産額（愛知県統計書、愛知県統計年鑑）

チ 商店

1947年10月末の愛知県県下の商店数は、愛知県事業所統計調査結果によれば、商店数は、5万6千余店、従業者数は12万7千余人であっ

た。戦前の最盛期であった1939年が商店数10万9千余店に比べ約半数であった。1951年7月末の愛知県下の商店数は、70,365店、従業者数は20万4,061人で1947年に比べてそれぞれ24%、59%の増加であった。

このうち卸売業は、17%の1万0,536店、小売業は83%の5万8,298店で商店数は、県下の全事業所数の44%、全従業者数の21%を占め製造業と並んで有力な雇用の受け皿となっていた [3, pp130—131]。

表4 商店の推移

業種	昭和22年10月		昭和26年7月	
	商店	従業者	商店	従業者
一般卸売業	7,807	33,604 [△]	10,536	66,371 [△]
物品売買仲立業 (特殊卸売業)	2,037	2,964	1,531	7,864
小売業	41,087	84,346	58,298	129,826
露天商・行商	5,665	7,059	—	—

出所：表1に同じ（愛知県統計書、愛知県統計年鑑）

三 ドッジラインと朝鮮特需

終戦直後の1946年2月に政府は、新円切り替え、預金封鎖などの金融緊急措置令を公布した。3月には、新しい物価体系を策定したが、インフレーションの進行が止まらなかった。そこで、1948年12月、米国は、日本の占領軍総司令部にインフレを抑え経済の安定化を図るため経済安定九原則を指令した。1949年2月、総司令部の経済財政顧問として来日したドッジ公使は、財政、金融、物価、賃金、生産、貿易等の経済全般にわたる九原則を明らかにした。これが超均衡予算の編成と単一為替レートの設定を柱としたドッジラインで強力なデフレション政策であった。

これによりインフレーションは、収まり物価が安定したが、インフレ退治策の反動で国内購買力の現象と輸出の減少から在庫が増えた。景

気は、物価が安定しながらも不況という局面を迎え中小企業の倒産が相次いだ。従来、対外貿易は、ドル建て価格で取引されてきたが、1949年4月に設定された1ドル360円の単一為替レートは、予想された水準からは比較的円安になった。戦後、輸出の花形産業であった陶磁器は、これまでより円高になり不利になった。また、時計、自転車、ベニヤ、楽器などの輸出品も新レートにより採算は悪化した。一方、繊維製品、繊維機械、ミシン、木製品などは有利に働いた。

1949年6月25日に勃発した朝鮮戦争は、“朝鮮特需”という形でわが国の産業界に様々な影響を与えた。動乱の発生は、トラックなどの需要拡大と輸出増となって多くの在庫が一掃され各業界とも増体制に入ることになった。輸出関連産業を中心に操業度が高くなり、生産体制が增強され輸出価格の上昇が促された。この結果、企業の収益状況は、好転し設備投資活動が活発化し、これが国内景気にも波及するという効果を生んだ。

トヨタ自動車は、1950年7月31日から51年3月1日の2回にわたる契約で米第8軍調達部からトラック合計4,679台、3,606,445,773円を受注し²⁾、倒産寸前の経営状態から脱することができた [1, P 315]。

四 トヨタ自動車の危機

トヨタ自動車20年史によれば、トヨタに労働組合ができたのは、1946年1月19日で「トヨタ自動車コロモ労働組合」が結成された。組合には、職員、工員が一緒に加入して役員は職場の中心人物がなっていた。組合支部が、拳母工場、刈谷南工場、刈谷北工場、愛知工場にも広がっていった。ちなみに46年8月の従業員数は、6,463人であった。1948年3月、全日本自動車産業労働組合が結成されトヨタの組合も加入し

た。

戦後、トヨタは小型乗用車を製造する夢を描き具体的な計画を立てた。1945年11月、設計を開始し翌年11月、「S型エンジン」を完成した。SはSmall、かわいらしい、小さいエンジンを意味した。生産は、小型トラックで1947年4月からSB小型トラックを生産ラインに乗せている。一方、小型乗用車SA型は、1947年10月から生産、販売している。

1949年6月から11月までの平均月産は、905台で、内訳は普通型トラック600台、小型トラック287台、小型乗用車18台であった。この中で、小型トラックは、設備増強により1949年11月には、月産450台を越えた。しかし、生産能力に比例して販売は伸びず経営は苦しくなっていた。前述したドッジラインによる緊縮政策の影響で「金づまり」が起き、需要者である中小企業の経営悪化と外車の輸入が占領軍の払い下げという形で行われ経営を圧迫した。1949年末には、日銀の2億円の融資斡旋により手元資金を調達したが、1950年になると人員整理、ストライキと嵐が吹くようになった。

経営悪化を打開するために打ち出されたのが、工販分離である。1950年4月3日、トヨタ自動車販売を名古屋市中村区笹島町に設立し自販が月賦販売を一手に行うことになった。1949年11月から翌年3月までの半年決算で、トヨタ自動車工業は、7,600万円の赤字となった。

1950年4月7日、組合は、争議行為通知書を出して闘争体制に入った。

争議行為通知書

我々全自動車産業労働組合トヨタコロモ分会員は、常に基本協約、覚書等の趣旨に基づき、企業危機打開に営営努力を重ねてきた。殊に、

旧臘1割の賃金切り下げを取って受諾し、身を以って生産の遂行に尽力して来たのであるが、昭和24年12月24日締結の覚書に謳われた「賃金定期支払い」は、早くも翌1月より実行を怠られ、2月度の賃金は、我々の1月末以来十数度に亘る、誠意を尽くした経営協議会その他の交渉にも拘らず、大企業に稀な1カ月の遅配を見るに至り、更に3月度賃金に至っては、従来と趣を異にし、会社は相当多額の資金調達を行い、現に可なりな金額を保有しながら、4月5日の経営協議会において、4月8日僅かに総額1千万円を支払うとの回答を与えられたのみで、残額の見通しは全く明確にされず、賃金優先の公約は事実上無視され、我々の生活上の不安は絶頂に達し、最早経営協議会の交渉を以てしては、要求の貫徹は不可能視されるに至った。

例え、愛知工業株式会社、日本電装株式会社における企業再建法は、我々の間においても、旧臘来の努力は全く水泡に帰し、労働者の一方的犠牲の下に消極的退嬰的危機回避策が講ぜられるであろう。

我々は、かかる情勢により、今や従来の如き平和的交渉を以てしては、危局の打開は望むべからざるを悟り、隠忍の限界を越えたたるものとして、実力を以て協約、覚書の精神を守り、賃金を始めとする生活上の権利を守り抜く決意を固めるの余儀なきに至った。

4月5日、分会総会の決定に基づき、全分会の総意により、ここに4月9日正午より争議行為に入ることを通告する。

昭和25年4月7日正午

全日本自動車産業労働組合トヨタコロモ分会
執行委員長 鈴木善三郎

トヨタ自動車工業株式会社
社長 豊田喜一郎殿

かくして、4月7日から7月17日までの2カ

月の間に36回の団体交渉が行われ、労働組合は、4月11日の24時間ストライキをはじめとし6月10日の争議解決まで毎日のように以下のように職場放棄やストライキを行った。

- 4月1日 1日ストライキ
- 4月17日 午前中、組合大会
- 4月24日 1日ストライキ
- 5月6日 午前中、全工場いっせい
職場大会
- 5月8日 ストライキ、午前中、大会
- 5月15日 1日ストライキ
- 5月20日 組合大会
- 5月27日 午後2時30分、全員退場
- 5月30日 午前中、職場大会
午後、組合大会
- 6月1日 午前中、組合大会
午後、職場大会
- 6月3日 ゼネスト

会社側は、1950年4月22日に行われた労働組合との第8回団体交渉の席上で本社在籍人員から1,600名（病院、生活協同組合、健康保険組合を除く）の希望退職者を募る合理化案を発表した。しかし、会社側は、49年12月24日の組合と「人員整理は行わない」旨の覚え書を締結していた。百数十名以上の解雇者を出した混乱の中で、月産台数は、1950年3月に992台だったものが、4月に619台、5月に304台と落ちた。一方、株価は、1株額面50円のもものが、4月平均値27円90銭が5月、25円50銭、6月、25円60銭まで下がった。

6月に入ると希望退職者が出始め8日には、1,700名に達した。8日に行われた徹夜交渉で労使が解決に合意し、10日には覚え書きが調印された。その骨子は、1) 芝浦、蒲田両工場の閉鎖、2) 福利部門の独立採算制、3) 残留者の1割賃金下げ、4) 160名の復職であった。

退職者は、分工場の378名を含めて2,146名に達し、残った社員は5,994名（うち販売部門350名）であった。

1950年6月5日、社長の豊田喜一郎が、経営不振の責任を取って辞任、7月17日に開かれた第21回定時株主総会および臨時株主総会で社長に石田退三を選んだ。石田は、豊田自動織機製作所の社長兼務で米占領軍に許可を願い出て8月4日に許可を得た。この間、企業再建整備計画にもとづき1949年12月16日、刈谷北工場が日本電装として独立、50年5月15日には民成紡績が分離独立している。

五 本田技研工業の誕生と西野新兵衛

本田技研工業（以下、本田と略す）は、1946年10月、本田宗一郎が浜松市に本田技術研究所を開設し、内燃機関と工作機械の研究および製造を始めたのが始まりである。その頃は、太平洋戦争中に旧陸軍が使っていた小型エンジンを改造した自転車用補助エンジンで日銭を稼いでいた。これは、エンジンをかけると出る音にちなんで“バタバタ”と呼ばれた原付き(原動機)自転車につける補助エンジンのことである [4, p67]。

本田技研の誕生に関しては、興味深い逸話がある。名古屋市東区に名古屋三菱自動車販売株式会社がある。同社の社長、会長を勤めた西野新兵衛（1983年没）の兄である瀧三郎は、1921（大正10）年にバス、タクシー会社を経営していた田代商会を興した。戦後、新兵衛は、この田代商会を継ぐ形で西野商会を設立し三菱重工業の十字号自転車の販売や原付自転車の販売を始めた。

1950年5月10日、西野商会は、田代自動車興業株式会社となり三菱のスクーターの販売会社となり1954年9月30日、名古屋中重自動車と改称、1966年10月1日に名古屋三菱自動車

販売と改め今日に至った経緯がある [2, pp 252-294]。

新兵衛は、第二次大戦中は、陸軍航空隊大尉のパイロットであった。終戦となり復員してきた西野は、焼け野原となった栄町交差点を歩いていた時に荷台に重い荷物を満載した自転車を見かけた。その時、「自転車に飛行機の始動用エンジンをつけて走らせたら」と思いついたのである。重爆撃機のエンジンを始動させる時は、始動用の小型エンジンをかける。パイロットは、操縦席で力いっぱいロープを引っ張り、50ccのガソリンエンジンを動かす。このエンジンで空気圧縮機（コンプレッサー）を作動させて、その空気圧力で爆撃機の双発エンジンを回転させ飛行準備が整う仕組みになっていた。

新兵衛は、第二次大戦中に陸軍航空本部の軍需監督官として名古屋に駐在したことがあった。こうした時の顔を生かして、通産省の紹介で、1946年の秋、その始動用のエンジンが戦時中に東京発動機で製造した航空機始動用エンジンの組立てを行っていた三国商工（東京）にあることが分かった。その頃、たまたま浜松市には、西野の小学校の友人である犬飼兼三郎が住んでいた。彼の家には、本田宗一郎がよく遊びに来ていた。西野が上京して研究用に2個のエンジンを持ち帰りかえる途中にふと思いつき浜松で下車して犬飼に構想を話した。

二人の話を聞いた本田は、「そのエンジンに自転車につける研究をまかせてくれないか」と頼んだ。いわば、彼は、アイデアを二人から買ったのである。これにより3人が出資して「本田技術研究所」が誕生したわけである。一方、西野は、持ち帰った1台のエンジンで研究したが結果が出ず、中区に西野商会を設立し三菱重工業の十字号自転車や鍋、釜、関の刃物などを販売していた。

一方、本田宗一郎の研究は、進んでおり、エ

ンジンは三国商工に500台あったが、エンジンの点火に必要なフライホイール・マグネットが手に入らず困っていた。そこで西野が、三菱電機姫路工場で戦時中にこの種の物を作る機械が生産されていたことを突き止めた。そこで姫路工場まで出かけて大久保工場長（後の三菱電機会長）にそのマグネットの製造を懇請したりした。こうして本田技術研究所は、補助エンジン付自転車の生産を軌道に乗せることができるようになり、西野は、西野商会を興しながら本田技術研究所の販売担当の取締役をしていた。

名古屋三菱自動車販売の「50年のあゆみ」で犬養は、「終戦のあのころ、もし西野君が東京から帰る途中、浜松の私の家に寄らなかったら、現在の“世界のホンダ”はあるいは生まれていなかったかもしれない。このバイクと、やや遅れて登場したスクータ・ブームがいまのモーターリゼーションの基盤となったが、その意味からいえば西野君はたしかに、未来を先取りする男だった」と語っている。

原付きが売れたのは、免許が要らないという手軽さだったが、販売を伸ばすのには、ガソリン不足が問題で、本田、西野、犬飼らは、松根油を生産するため浜名湖の東北にある井伊ノ谷に工場を設け1日にドラム缶2本の生産に全力をあげたことがある。ちなみに松根油は、針葉樹の根を乾留して作るテレピン油のことである。

本田宗一郎は、この原付き自転車から出発し、1948年9月、本田技術研究所を継承して浜松市に資本金100万円の本田技研工業を創立する。その後、オートバイから1963年には初の4輪車である軽トラックT360を発売し4輪車部門に進出し世界の本田への基礎を築くのである。この間、1954年には、英国マン島レースに出場宣言を行い、1959年、マン島レース6位入賞、1961年にはマン島レースを制覇した。政

府は、1962年に自動車部門への新規参入を認めないとする特定産業振興法を成立させた。しかし、本田は、これにもめげずに1964年にF1に挑戦、65年のメキシコグランプリで優勝する。さらに1967年に軽乗用車N360、72年には小型乗用車シビックを販売し後発ながら独自のデザイン、設計などで乗用車メーカーとして確固たる地位を築きあげた [4, pp67-69]。1949年10月には、藤沢武夫が常務で入社、以降、73年に本田とともに退任するまで事務方としてコンビを組んだ。

表5 本田技研工業業績推移

(単位：百万円)

年期	売上高	営業利益	経営利益	従業員数
1949	14	1.13	1.11	50
1950	34	1.87	1.77	70
1951	82	4.75	4.30	90
1952	330	14	13	150
1953	2,438	98	100	1,337
1954	7,729	837	513	2,185
1955	5,979	355	68	2,459
1956	5,524	277	186	2,377
1957	7,882	787	394	2,438
1958	9,783	735	506	2,705
1959	14,187	1,704	1,156	3,355
1960	26,165	3,512	2,926	4,053
1961	49,126	6,526	5,077	5,406

出所：ベンチャビジネス・キャピタル再生の道

表6 本田技研工業の沿革

年月	経過
1946・10	本田宗一郎、浜松市に本田技術研究所を開設。旧陸軍無線機用小型エンジンを改造し自転車用補助エンジン製作
48・9	本田技術研究所を継承して浜松市に本田技研工業(資本金100万円)を設立
49・1	C型自転車用補助エンジン生産開始
8	本格的オートバイ「ドリーム号」の完成
10	常務として藤沢武夫が入社
52・2	自転車補助エンジン・カブ号F型、およびオートバイの月産500台突破
12	自転車補助エンジン・カブ号F型、月産7,000台突破
53・6	本田技研労働組合結成、ドリーム号の本格生産開始
54・1	東京証券市場で店頭公開
57・12	東京証券取引所に上場
59・6	米国・ロサンゼルスにアメリカ・ホンダ設立
60・4	三重県・鈴鹿製作所発足
7	本田技術研究所発足
61・5	西独にヨーロッパ・ホンダ設立
63・8	初の四輪車、軽トラックT360発売
10	小型スポーツカーS500発売
67・3	軽乗用車N360発売
72・7	小型乗用車シビック発売
76・5	アコード1600発売
78・11	プレリウド発売

出所：表5に同じ

第十六章 復興から自立経済へ

一 中京地区の二輪車事情

1951年になると朝鮮戦争の特需がなくなり繊維機械や機械メーカーなどがモーターバイク(二輪車、スクーターを含む)分野に進出してきた。自転車メーカーの岡本自転車、日帝工業、ブラザー工業などがバイクに参入している。1950年代に全国でその数は、200社前後といわれ中部地区には80社近くが存在したといわれる。しかし、大半のメーカーは、部品を買ってきて組み立てるアッセンブリーメーカーで

1952年から59年にかけての1,2年しか生産活動をしなかった。

そのうちで規模の大きく総生産台数が1万台以上のメーカーは、みづほ自動車製作所(商品名キャブトン・みづほ、以下同じ)、トヨモータース(トヨモータース)、新三菱重工業名古屋製作所(シルバーピジョン、スクーター)である。また、総生産台数5千台以上の中規模メーカーは、伊藤機関工業(IMC)、土井産業(フライバード)、藤田鉄工所(オートビット)、片山産業(オリンパス)、山下工作所(パール)

表8 1950年代 中京地区オートバイメーカー一覧

	所在地	車名	メーカー名		所在地	車名	メーカー名
1	名古屋市	オートビット	(株)藤田鉄工所	41	昭和区	クレーン	伊藤内燃機工業(株)
2	中区	BMI	岩田産業(株)	42	熱田区	エープ	エープ自動車工業(株)
3		タチバナクリッパー	(株)浜島商店	43		BF	BFモーター商会
4		ツウテン	近藤国松商店	44		ノーリツ	岡本自動車工業(株)
5		リプトン	原工業(株)	45		シルバーベル	中部モーターズ
6		大八洲	大八洲精機工業	46		タイフーン	内燃機関工業(株)
7		ツクバ	高梨産業(株)	47	トーマス	トーマス・オートユニオン社	
8		ブラックホース	(株)村井商会	48	パール	山下工作所	
9		エイビエイション	名古屋二輪自動車(株)	49	ファルコン	中日興業	
10		ベット	名古屋旭オートバイ販売(株)	50	カブスター・ルビー	日研工業(株)	
11		リツリン(大阪)エンジン製造	野田鉄工所	51	シルバーフォックス	山本車輛	
12		白菊	三治自転車製作所	52	ファルコン他エンジン製造	愛知機械工業(株)	
13		ツングップ	ツノダ自転車工業(株)	53	千種区	オリンパス	片山産業(株)
14		アイチスミタ	愛知スミタ発動機(株)	54	ショーケン	庄司興業(株)	
15		TMC	太洋工業(株)	55	バンブル	白砂発動機(株)	
16		中村区	フライバード	土井産業(株)	56	東区	シルバースター
17	TKスピード		近藤鉄自転車(株)	57	アサヒ	旭自動車	
18	中日サンケイ		中日発動機(株)	58	ニューディー・キャリー	(株)ワキタ商工	
19	クメサンケイ		久米産業(株)	59	クインロケットエンジン製造	榎村鉄工	
20	ホッパー		隼商会	60	なごや	(株)山田製作所	
21	トピック		(有)イナバ工業所	61	西区	ノーバー	松田製作所
22	オートライン		ライン自動車(株)	62	北区	三星	三星自転車工業(株)
23	トップ		(株)吉田製作所	63	港区	IMC	伊藤機関工業(株)
24	中川区	スワロー	明道鉄工所	64	豊橋市	シルバーピジョン	新三菱重工(株)名古屋製作所
25		SYフジ	SY軽自動車工作所	65		スカイカラー	永井工機
26		ヒラノホップ	(株)平野製作所	66		メイコウTS	名興紡機(株)
27		ニューアイク	渡辺鉄工	67		ツバメ(スワロー)	伊藤電気工作所
28		ユタカ	ユタカ製作所	68	セントラル	セントラル自動車工業所	
29		オートニッテイ	日帝工業(株)	69	TY	太陽工業所	
30		メーハツ	大西発動機製作所	70	大府市	アイサンスピット	愛三工業(株)
31	瑞穂区	オートベット	(合)日本発動機製作所	71		ベビークライマー	大府産業(株)
32		ニシヲ	(株)西尾鉄工所	72	岡崎市	ダービー	市川製作所
33		ハッピーセブンKM	共益工業(株)	73	豊田市	コメット	共和産業拳母製作所
34		ライジング	中部自動車工業(株)	74	知立市	マイダーリン	ブラザー精密工業(株)
35		サイクロンベット	(株)仙石製作所	75	刈谷市	トヨモーター	(株)トヨモーターズ
36		ベビータイガー	(株)岩正製作所	76	犬山市	キャプトン・みずほ	(株)みづほ自動車製作所
37		スカール	西浦製作所	77	知多郡	ブラバースクーター	(株)ワカマツ製作所
38		アミー・ダイヤ	(株)丸菱工作所	78	岐阜各務原市	かわさき	川崎航空機工業(株)岐阜製作所
39	南区	ホダカ	(株)穂高製作所				
40		ホーコクヒット	豊国機械工業(株)				

出所：表7と同じ

二 繊維産業の動向

前述したように1951年から52年にかけて朝鮮動乱の終息とともに特需と輸出の減少が目立って景気は下降局面を迎えた。このため政府は、不公正な取引を防止するため輸出業者の協定および輸出組合の結成を認めた。愛知県下では、1952年11月に日本陶磁器輸出組合が、53年2月に名古屋雑貨輸出組合が設立されている。同年4月、講和条約が発効し、経済界に明るさをもたらされたが、この年には、大幅な物資の統制解除が行われた。日本の経済は、1952年頃には、工業水準に関しては貿易を除いて戦前の水準を回復し、戦後の復興から新たに自立への道を歩み始めた。

1952年から1959年までの愛知県下の経済をたどってみると、戦後の発展を支えてきた繊維産業は、戦後の需要拡大に伴う設備増強が過剰生産を生んで綿紡績では52年3月から15ヶ月間にわたって戦後初の操業短縮が行われたのである。綿糸の生産高は、1957（昭和32）年が10万7,323トンで1952年に比べ87%増という戦後最高を記録した。53年の不況期を経て1959年には回復に向かったが、生産高は9万9,292トンで

あった。

羊毛紡績業界では、1956年の愛知県下のそ毛設備は、設備増強が続いた結果、7万8,000錠（ミュール換算）に達し、全国の31%を占めた。1959年のそ毛、紡毛を合わせた毛糸の生産高は、3万7,980トンだが、そ毛はそのうちの70%を占める。

綿織物は、知多郡の輸出向けを中心とする金巾、ポップリンなどの生地綿布と、三河の交織り、先染め織物が輸出の好調さに支えられて1957年まで活況を極めた。当時、綿織物は、56%、スフ織物は52%が輸出向けであった。57年の生産高は、8億6,792万平方メートルで1952年に比べ80%増と戦後の最高となった。スフ織物は、価格が下がったことと品質の向上で大幅に伸びた。1950年以降は、衣料需要から産業用資材へと替わり1957年には4億2,000万平方メートルと1952年比3.5倍に伸びた。

愛知県下の毛織物は、全国生産の約60%を占める主要産業であった。内需の増加と1954年からの輸出の堅調から1959年の生産高は、16万2,164平方メートルと1952年に比べて2.2倍の伸びとなっている。

表9 繊維工業生産高の推移

品 種		昭和28年	昭和30年	昭和32年	昭和34年
糸	総 数	133,899 ^{トン}	171,567 ^{トン}	246,223 ^{トン}	219,292 ^{トン}
	綿 糸	76,772	85,438	107,323	92,007
	毛 糸	22,012	23,431	36,879	37,980
	ス フ 糸	18,945	37,930	75,899	42,742
	合 成 織 維	75	1,839	4,578	14,609
	そ の 他	16,095	22,929	21,544	31,954
織 物	総 数	874,533 ^{千㎡}	1,098,159 ^{千㎡}	1,463,060 ^{千㎡}	1,228,047 ^{千㎡}
	綿 織 物	630,135	678,225	867,926	695,208
	毛 織 物	85,449	98,934	128,113	162,164
	ス フ 織 物	134,486	285,288	420,000	308,485
	合 成 織 維 織 物	1,940	4,015	14,042	29,208
	そ の 他	22,523	31,697	32,979	32,982

出所：表1に同じ（愛知県統計年鑑）

三 陶磁器業界の動向

1953年から59年までの推移を示した表10からわかるように愛知県下の陶磁器業界は、洋飲食器のノシェアが最大で29.7%、次いで電磁器

19.4%、がん具・置物18.7%、タイル14.9%の業界地図であった。対米、インドネシアなどへの輸出の増減に影響されたが、陶磁器業界は、全体として堅調に推移した。

表10 陶磁器出荷額の推移

年次	総額	電気用品	台所食卓用品	がん具 置物	衛生用品	タイル	その他
昭和28	11,345	1,624	5,134	1,831	522	1,501	733
30	14,753	2,752	6,019	2,703	585	2,145	550
32	20,472	4,441	7,637	3,439	810	3,057	1,088
34	24,189	4,786	8,937	4,575	1,035	3,784	1,072

出所：表1に同じ（愛知県統計年鑑）

四 機械工業の動向

機械工業は、「ナベ底景気」といわれ1958年を除けば、1955年から56年にかけて「神武景気」を基調に大きく成長した。1959年の機械器具生産額でみると、業界シェアは、自動車が50%、電気機械12.6%、銑鉄铸件6.3%、繊維機械5%である。自動車は、トヨタ自動車が、1955年に「クラウン」を売り出すなど乗用車

の生産が増えてきたことや小型トラックの需要増加で1959年の総額は1,204億円と53年の4倍の伸びであった。

繊維機械は、過剰設備を背景に生産額は、伸びず自動車部品、工作機械などの兼業分野を拡充する動きが目立った。ミシン、自転車、時計、光学機械（カメラ、映写機、双眼鏡）などは、輸出に支えられて堅調であった。

表11 機械器具生産額の推移

業種	昭和28年		昭和31年		昭和34年	
	生産額	構成比	生産額	構成比	生産額	構成比
総額	84,055	100.0%	145,818	100.0%	240,919	100.0%
繊維機械	11,640	13.8	19,286	13.2	12,016	5.0
ミシン	4,316	5.1	5,155	3.5	9,751	4.0
自動車	30,386	36.1	61,744	42.3	120,424	50.0
自転車	5,474	6.5	5,452	3.7	5,815	2.4
電気機械	8,381	10.0	15,424	10.6	32,870	13.6
銑鉄铸件	8,362	9.9	14,108	9.7	15,094	6.3
その他	15,496	18.6	24,649	17.0	44,949	18.7

出所：表1に同じ（愛知県統計年鑑）

五 1950年代前半からの産業界の動き

1952（昭和27）年の愛知県の製造品出荷額は、3,996億円だが、1959年（昭和34）年のそれは1兆812億円と2.7倍と伸びている。業種別

では、紙・パルプ工業の6.2倍、化学工業の5.8倍、輸送用機械や電気機械の4倍の伸びに対して繊維工業2倍、食料品工業2.2倍、窯業2.6倍など従来、愛知県を支えてきた基幹産業の伸び

率は低かった。

こうした環境の変化により1952年に全出荷額の44.9%を占めていた繊維工業の割合が1959年に33.1%に食料品も11.5%から9.4%に低下した。代わりに輸送用機械工業は、7.7%から13.8%へ増加し、輸送用機械を含めた一般機械、電気機械、精密機械などの機械工業の比率が18.7%から25%へと高まった。鉄鋼金属工業が6.7%から8.7%へと高くなったことも加わり愛知県下の工業に占める重化学工業の割合は

1952年の29.8%から59年には42.4%に高まった。

全国の工業出荷高に対する愛知県の割合は、1950年が7.2%に対して1957年は9.3%と高くなった。しかし、1958年は9%、59年は8.9%と比率が低下している。関東や関西の工業地帯では、鉄鋼、造船、機械、化学工業などの重化学工業の発展が目立ったのに対して、中京地区では、自動車工業を除いて重工業の立地が少なかったことが影響していた。

表12 製造品出荷額等の推移

年次	総額	食料品	繊維	化学	窯業	金属	機械	その他
昭和27	399,601	45,999	183,684	17,501	19,330	26,879	75,103	31,105
28	511,472	58,723	232,692	28,021	21,735	35,273	89,925	45,103
29	554,757	69,828	229,598	35,144	25,351	34,744	106,347	53,745
30	592,307	73,217	257,062	32,991	27,657	38,862	96,975	65,543
31	801,539	78,309	314,365	60,403	35,716	67,494	163,687	81,565
32	972,063	89,927	354,109	80,983	42,668	83,510	230,548	90,318
33	908,522	96,522	317,327	76,773	42,501	66,977	216,078	92,344
34	1,081,238	101,559	367,783	93,956	49,968	95,078	258,904	113,990

出所：表1に同じ（愛知県統計年鑑）

〈注〉

- 1) ちなみにスクーターの語源は、米語で「エンジンのついたスケート」の意味である。
- 2) この時に日産自動車は、4,071台、いすゞ自動車は1,276台のトラックを受注した。
- 3) 庄司興業は、長野県岡谷市にあった北越ファイバー工業所に資本参加し1954年に日本セキソー工業（現セキソー、本社岡崎市）を設立している。この会社は、トヨタ向けにクラウンのドアの内張りなどを生産していたが、55年に庄司興業が倒産した。このためブレーキ用チューブを生産するマルヤス工業の前身、マルヤス産業が救済した経緯がある。その成り行きは拙著「セキソー50年の歩み」に詳しい。

引用文献

- [1] 『トヨタ自動車20年史』トヨタ自動車工業社史編集委員会、1958年
- [2] 『50年のあゆみ』名古屋三菱自動車販売社史編集委員会、1971年
- [3] 『愛知県昭和史・下巻』愛知県、1973年
- [4] 安保邦彦『ベンチャービジネス・キャピタル再生の道』同友館、1994年
- [5] 富成一也『名古屋オートバイ王国』郷土出版社、1999年