大衆車開発競争の時代

ＢＣ戦争：コロナとブルーバード

1953年度の日本の自動車総生産台数は３４万7,075台に達し、この内四輪自動車の生産は、戦前の最高実績を上回った。こうした状況の中で、1955（昭和30）年5月、通産省は「国民車育成要綱案」（最高時速100km/h以上、時速60km/hで燃費30km/L、エンジン排気量は350～500CC、生産価格は月産2,000台を目標に15万円以下など）を公表した。これについて自動車業界は、「同案の性能と価格条件では、製作不可能」であるとして、この国民車構想は棚上げとなった。しかしこの国民車構想は、自動車メーカーにとって技術的な挑戦目標が提示されたとも言えるものであった。この構想に呼応するように、鈴木自動車は1955年に軽自動車「スズライト」を発表、富士重工業は1958年に「スバル３６０」、新三菱重工業は1960年に「三菱500」、同年東洋工業は「マツダR360クーペ」を発売、トヨタ自動車工業は1961年に大衆車「パブリカ」を発売している。こうして各社の軽自動車、小型車の開発は日本のモータリーゼーション時代への助走路となったのである。

1950年代後半になると、日本の乗用車市場の中核は、普通車ではなく小型車にあるとみなし、自動車メーカー各社は、1500CC以下の小型乗用車を競って開発し、市場に投入、日本の乗用車市場をつくりあげる大きな原動力になった。1959年8月の日産自動車の「ダットサン・ブルーバード310型」は、対米輸出や国際レースで培った経験を活かして、開発された小型車で、発売後４年間で21万台生産され、国内小型車市場の７０％をシェアを占めた。

ダットサン・ブルーバード　312型（1963）
1959年製310型をマイナーチェンジ　（トヨタ博物館蔵）

トヨペット・コロナ　RT20型（1960）
２代目ニューコロナ　（トヨタ博物館蔵）

トヨタは、ブルーバード310型に対抗して、1960年にスポーティなデザインのニューコロナRT20型を発売した。また、1964年にはアローラインに象徴される斬新なデザインのコロナRT40型を誕生させている。一方、日産では1963年にヨーロピアンスタイルのブルーバード410型を発売している。

後に、双方の頭文字を取って「ＢＣ戦争」と称されるほどに日産・トヨタの開発競争は熾烈を極め、国内小型乗用車市場の首位の座を争った。月産1万台ベースのＢＣ戦争は、日本の小型乗用車の質を高め、短期間で国際水準に達した。また、市場そのものを開拓、かつ拡大していく上で大きな役割を果たした。

ダットサン・ブルーバード　411型（1965）
ヨーロピアンスタイルが特徴　（トヨタ博物館蔵）

トヨペット・コロナ　RT40型（1964）
アローラインの斬新なデザイン　（トヨタ博物館蔵）