

**ИСТОРИЯ / HISTORY****История становления и развития автомобильной промышленности Японии в 1920–1945 гг.  
(на примере компании «Тоёта»)**

© 2023

DOI: 10.31857/S013128120024395-5

**Мостовая Анна Сергеевна**

Младший научный сотрудник Центра глобальных и региональных исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН (адрес: 690001, Приморский край, Владивосток, ул. Пушкинская, 89). ORCID: 0000-0001-6861-4031. E-mail: kartashema@mail.ru

Статья поступила в редакцию 13.01.2023.

*Аннотация:*

В данной статье на примере компании «Тоёта» исследуется история зарождения и становления японской автомобильной промышленности в контексте исторического развития страны в первой половине XX в. Анализируются внутренние и внешние факторы (государственная политика, социально-экономические условия, деятельность иностранных компаний в стране, последствия Великого землетрясения Канто, Вторая мировая война и т.д.), оказавшие влияние на формирование японских автомобильных компаний. Оценивается роль Тоёда Киитиро, основателя компании «Тоёта», который определил особый путь развития компании и сумел адаптировать ее деятельность к стремительно изменяющимся условиям экономики военного времени. Выделяются два этапа в истории компании «Тоёта». Первый этап (1933–1936) — деятельность автомобильного подразделения в составе компании по производству ткацких станков в довоенный период, когда основной акцент ставился на разработку и выпуск гражданских автомобилей. Второй этап (1936–1945) связан с полномасштабным включением компании в структуру военной экономики, которая привела к полной переориентации производства на выпуск автомобилей военного назначения (на финальном этапе — самолетостроение), что противоречило первичному замыслу Тоёда Киитиро. Рассматриваются различные аспекты государственной политики в отношении компаний автомобильной отрасли (субсидирование, налоговые льготы, протекционистские меры против иностранных производителей), продиктованной интересами военных кругов, которые создали благоприятные условия для развития компании «Тоёта» и способствовали ее стремительной трансформации из производителя ткацких станков в полноценный автомобильный концерн с группой компаний по выпуску компонентов и материалов.

*Ключевые слова:*

Автомобильная промышленность, военная промышленность Японии, промышленная политика, компания «Тоёта», Япония.

*Для цитирования:*

Мостовая А.С. История становления и развития автомобильной промышленности Японии в 1920–1945 гг. (на примере компании «Тоёта») // Проблемы Дальнего Востока. 2023. № 1. С. 121–134. DOI: 10.31857/S013128120024395-5.

Несмотря на стремительное развитие промышленности, в том числе таких отраслей, как авиастроение и судостроение, в первой четверти XX в. в области автомобилестроения Япония значительно отставала от западных стран<sup>1</sup>. Это объяснялось не-

<sup>1</sup> В США в этот период уже была внедрена система массового производства, в результате чего автомобили стали доступны для многих американцев.

сколькими причинами. Правительство Японии не уделяло внимания автомобилестроению, так как не видело перспективы для использования автомобильного транспорта, изначально сделав ставку на развитие железнодорожной системы в качестве основы транспортно-логистической системы страны. В тот период в Японии технологии производства автомобилей находились на низком уровне, поставщиков комплектующих и материалов для автомобилестроения практически не было, инженерно-технические специалисты были в дефиците. В этих условиях частные компании опасались вкладывать капиталы в автомобилестроение, так как крайне низкий уровень доходов населения ограничивал спрос на личные автомобили, что делало нецелесообразным организацию массового производства.

Тем не менее отдельные инженеры и представители правящих кругов проявляли большой интерес к автомобилям. В 1907 г. по заказу принца Арисугава инженеры Ёсида Синтаро и Утияма Команосукэ собрали первый японский автомобиль. Через несколько лет после этого знаменательного события появились первые национальные автопроизводители: компании «Кайсинся»<sup>2</sup> и «Хакуёся»<sup>3</sup>, которые сыграли важную роль в становлении японского автомобилестроения.

На необходимость создания национальной автомобильной промышленности первыми обратили внимание военные круги. После Русско-японской войны (1904–1905 гг.) в Министерстве сухопутных войск был учрежден отдел, который занимался исследованием, тестированием и испытаниями военных автомобилей. Во время Первой мировой войны автомобили продемонстрировали свою эффективность не только в Европе, японские войска в боях с немцами при осаде Циндао в 1914 г. также впервые использовали грузовики для перевозки военных грузов<sup>4</sup>. В 1918 г. при активной поддержке военного министерства был принят закон о субсидировании автомобильных производителей, связанных с военными заказами<sup>5</sup>. Однако эта инициатива имела узкую направленность — обеспечить грузовыми автомобилями армию.

Отношение государства и населения к автомобильному транспорту было пересмотрено в 1923 г. после Великого землетрясения Канто, которое вызвало масштабные разрушения в столичном регионе и унесло жизни нескольких сотен тысяч человек. Железнодорожная инфраструктура и система городского рельсового транспорта были практически полностью разрушены. Поскольку на их восстановление требовалось много времени, столичная администрация приняла решение в качестве альтернативы организовать систему автомобильного сообщения. В срочном порядке у американского автопроизводителя «Форд» было заказано несколько тысяч грузовиков модели «Форд Т». Благодаря автомобилям многие человеческие жизни были спасены от пожаров, охвативших город после землетрясения. Грузовики широко использовали для расчистки территорий от обломков и доставки строительных материалов при восстановлении разрушенных зданий. Часть грузовых автомобилей переделывали под муниципальные автобусы. Землетрясение заставило многих людей пересмотреть свое отношение к автомобилям как к предме-

<sup>2</sup> «Кайсинся» была основана в 1911 г. в Токио инженером Хасимото Масудзиро. В 1914 г. компания выпустила свой первый полностью японский (включая двигатель) легковой автомобиль под названием «ДАТ».

<sup>3</sup> Компанию «Хакуёся» в июне 1912 г. в Токио учредил Тоёкава Дзюнья, сын одного из руководителей торгово-промышленного концерна «Мицубиси».

<sup>4</sup> 上山 邦雄: 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (上) [Камияма Куньо. Японская автомобильная промышленность довоенного периода: становление и зарубежная деятельность. Часть 1] // 城西経済学会誌 37, 2016年. Рр. 33–64.

<sup>5</sup> В соответствии с новым законодательством права на выпуск грузовых автомобилей были предоставлены трем компаниям — «Токё газ дэнки когё» (учреждена в 1910 г.), «Исикавадзима дзоэн» (учреждена в 1889 г.) и «Кайсинся».

ту роскоши и осознать их практическую общественную роль. В результате лишь за один год количество зарегистрированных в Японии автомобилей выросло с 13 тыс. ед. в 1923 г. до 24 тыс. ед. в конце 1924 г.<sup>6</sup>

Устраняя последствия землетрясения, власти уделили большое внимание совершенствованию дорожной инфраструктуры, которая после проведения реконструкции в соответствии с государственными стандартами могла более эффективно использоваться для автомобильного сообщения. В 1920-е гг. моторный транспорт распространился по всей стране и стал конкурировать с железной дорогой и трамваями в мегаполисах и прилегающих к ним городах, причем как в сфере пассажирских, так и грузовых перевозок.

Возможности автомобильного транспорта наконец были оценены по достоинству. Резко увеличившийся спрос на автомобили, прежде всего на грузовики и автобусы, был удовлетворен автомобилестроительными компаниями США. Американские машины были на 20–30 % дешевле европейских, их доставка занимала всего три месяца, в то время как из Европы грузы шли полгода. В итоге европейские производители оказались вытеснены с японского рынка. Зарождающийся национальный автопром также не мог конкурировать с мировыми лидерами — компаниями «Форд» и «Дженерал Моторс», и японские компании были вынуждены прекратить свою деятельность.

Американские автомобили пользовались таким широким спросом в Японии, что «Форд» в декабре 1924 г. учредил в Йокогаме свой филиал и построил завод по сборке автомобилей из импортированных машинокомплектов. Его примеру последовал «Дженерал Моторс», в 1925 г. открывший в Осаке филиал, а в 1927 г. — сборочное производство. До 1936 г. эти две компании имели практически полную монополию на продажу автомобилей в Японии. Масштабные капиталовложения американских автогигантов в Японии оказали колоссальное влияние на будущее японской автомобильной промышленности. Лидеры мирового автомобилестроения «Форд» и «Дженерал Моторс» познакомили японцев с самыми передовыми для того времени технологиями серийного производства и сбыта автомобилей.

К 1920-м гг. в Японии окончательно сложилась западная система технического образования, которая смогла подготовить кадры новой формации. Появились талантливые молодые инженеры, проявлявшие большой интерес к машиностроению и автомобилестроению.

Одним из них был Тоёда Киитиро (1894–1952), окончивший факультет машиностроения Токийского императорского университета по специальности «двигатели». Дух изобретательства он унаследовал от своего отца Тоёда Сакити (1867–1930), предпринимателя, известного изобретателя автоматических ткацких станков<sup>7</sup>. Киитиро с раннего детства находился рядом с отцом на заводах среди инженеров и прекрасно разбирался в производственных процессах и технике. Интерес к автомобилям появился у Киитиро еще в школьном возрасте, в 1912 г., когда отец отправил его в четырехмесячную поездку в США. В 1926 г. Сакити основал в г. Нагоя компанию «Тоёда дзидо сёкки»<sup>8</sup> (далее — «Тоёда»)<sup>9</sup> и назначил Киитиро управляющим директором по производству.

<sup>6</sup> 高田公理: 日本社会と自動車 [Такада Масатоси. Японское общество и автомобили] // 国際交通安全学会誌. Vol. 33. No. 3. 2008年. Pp. 224–233.

<sup>7</sup> Сакити получил 40 патентов на промышленные изобретения в Японии (ткацкие станки и механизмы, связанные с производством текстиля).

<sup>8</sup> «Тоёда дзидо сёкки» — букв. «Автоматические ткацкие станки Тоёда».

<sup>9</sup> Тоёда Сакити к этому времени был владельцем нескольких предприятий, которые занимались выпуском ткацкого оборудования, и хлопкопрядильных фабрик, оснащенных ткацкими станками «Тоёда».

В 1929 г. во время командировки в Великобританию<sup>10</sup> Тоёда Киитиро несколько месяцев детально изучал автомобильные заводы и пришел к выводу, что может самостоятельно организовать автомобильное производство, не прибегая к сотрудничеству с иностранными компаниями или к приобретению существующей компании. Он не располагал достаточным капиталом, но имел возможность скопировать американские автомобили, протестировать их компоненты на предприятиях «Тоёда» и решить любые технические проблемы с помощью японских специалистов. Киитиро также изучил американские производственные технологии и возможности их адаптации для выпуска небольших объемов продукции. Кроме того, планировалось организовать собственное производство максимально возможного ассортимента автокомпонентов<sup>11</sup>. Киитиро не боялся напрямую соперничать с филиалами американских автогигантов и собирался производить стандартные автомобили, которые сочетали в себе лучшие качества таких марок, как «Форд», «Крайслер», «Шевроле», и были дешевле, чем собранные из импортированных машинокомплектов иностранные автомобили. Курс Киитиро на независимое от иностранцев развитие компании стал отличительной особенностью «Тоёта» и определил специфику всех аспектов ее деятельности на десятилетия вперед<sup>12</sup>.

Вероятно, Киитиро собирался создавать автомобильное производство планомерно, однако сложная ситуация в текстильной отрасли, вызванная последствиями Великой депрессии 1929 г.<sup>13</sup>, заставила его ускорить реализацию своего проекта. Текстильная промышленность, на протяжении трех десятилетий составлявшая основу японской индустрии<sup>14</sup>, в результате проблем со сбытом продукции погрузилась в глубокий кризис: мелкие и средние производства разорвались, крупные фабрики и заводы прибегали к «рационализации» деятельности. Предприятия семьи Тоёда столкнулись с финансовыми трудностями: в результате падения спроса на ткацкие станки объемы продаж в 1930 г. снизились вдвое (1 992 шт.) по сравнению с 1929 г. (4 004 шт.). Начались сокращения персонала. В газете «Нагоя симбун» от 4 августа 1930 г. сообщалось, что на предприятиях Тоёда было уволено около 700 из 1 300 человек<sup>15</sup>. Сакити тяжело болел все лето и в октябре 1930 г. скончался. Перед смертью Сакити назначил своего зятя Кодама Рисабуро (1884–1952) президентом «Тоёда», а Киитиро — вице-президентом. Это объяснялось тем, что Сакити в 1915 г. под давлением компании «Мицуи», профинансировавшей в 1914 г. разработку и

<sup>10</sup> Результатом командировки стало заключение договора о передаче патентных прав на автоматический ткацкий станок британской компании «Братья Платт». Сумму в 100 тыс. фунтов стерлингов (1 млн иен), полученную в результате сделки, Сакити передал сыну на эксперименты с двигателями и батареями.

<sup>11</sup> В Японии было мало производителей комплектующих, их оборудование не отличалось выдающимися характеристиками, что сказывалось на качестве продукции.

<sup>12</sup> Компании «Ниссан» и «Тоёта» появились в одно время и имели равные финансовые возможности. Однако глава «Ниссан» Аюкава Ёсиносукэ придерживался другого подхода: для организации производства нанимал иностранных специалистов, покупал готовое оборудование и права на выпуск определенных марок автомобилей.

<sup>13</sup> Кризис привел к обострению торговых противоречий Японии с Великобританией и США, которые, обвинив ее в демпинге, прибегли к политике протекционизма, что на фоне обвала цен на мировых рынках нанесло значительный ущерб внешнеторговой деятельности старых концернов.

<sup>14</sup> В 1904 г. на текстильную промышленность приходилось около 40 % общего объема промышленного производства (на металлургию и машиностроение вместе взятые — лишь 13 %). В начале века японские фабриканты вытеснили иностранных конкурентов с внутреннего рынка и стали экспортировать пряжу за рубеж. В 1916 г., после начала Первой мировой войны, Великобритания уступила лидирующие позиции в экспорте Японии, которая начала экспорт хлопчатобумажных изделий в страны Азии.

<sup>15</sup> トヨタ自動車30年史 [30-летняя история компании «Тоёта дзидося»] //

トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編. 豊田: トヨタ自動車工業出版者, 1967年.

производство его станков, усыновил своего зятя, младшего брата главы «Мицуи буссан» в Нагоя, и сделал его своим наследником. Сакити чувствовал свою вину перед сыном и настаивал, чтобы тот занялся производством автомобилей, считая, что это поможет Киитиро выйти из подчиненного положения в компании.

Экономические проблемы, рост социального недовольства, сильная зависимость промышленности от импорта сырья подталкивала японские элиты к установлению контроля над источниками сырья и рынками сбыта за пределами Японии. Вся японская финансовая олигархия стала превращаться в движущую силу японской экспансии и начала смыкаться с военщиной по своим интересам и целям во внешней и внутренней политике<sup>16</sup>.

18 сентября 1931 г. началась японская интервенция в Маньчжурию. Правительство Японии стало вести подготовку к большой войне. Этот период, ознаменовавшийся ужесточением государственного контроля в экономике и промышленности, в японской научной литературе получил название регулируемой экономики первой половины 1930-х гг. В 1931 г. был принят закон о контроле над основными отраслями промышленности, направленный на создание картелей в отраслях военно-стратегического значения<sup>17</sup>. Перед картелями ставились общие задачи по достижению определенных объемов выпуска продукции, но непосредственное регулирование производства, продаж и цен оставалось в ведении самих картелей<sup>18</sup>. Вопреки преобладающему мнению о том, что этот период являлся отправной точкой к построению военной экономики, некоторые исследователи считают, что меры государственной политики экономического регулирования сочетали в себе два компонента — «линию на рационализацию промышленности и меры по борьбе с последствиями Великой депрессии» и «линию на создание структуры военной экономики»<sup>19</sup>.

Киитиро, принимая во внимание стремительное ухудшение международной ситуации и возросший интерес военного министерства к автомобилестроению, осознавал, что дальнейшая судьба его автомобильного предприятия будет зависеть от государственных заказов на грузовые автомобили для армии, так как низкий уровень личных доходов населения был не способен породить объемы спроса на легковые автомобили, необходимые для развития массового производства.

Киитиро настаивал на срочной диверсификации деятельности, но столкнулся с противодействием руководства в лице президента компании Кодама Рисабуро, который считал производство автомобилей делом рискованным и безнадежным. По мнению автора, такой подход был не только личной точкой зрения Рисабуро, а отражал генеральную линию старых концернов (в том числе «Мицуи»), которые в тот момент находились в состоянии ожидания и не проявляли интереса к финансированию новых видов производственной деятельности<sup>20</sup>. Однако, даже не являясь главой семейного бизнеса, Киитиро сохранял влияние в компании, и в 1933 г. на внеочередном собрании совет директоров поддержал его инициативу об учреждении автомобильного подразделения в структуре компании «Тоёда дзидо сёкки». Были выделены дополнительные средства для организации нового направления.

<sup>16</sup> История Японии. Т. 2. 1868–1998 / отв. ред. А.Е. Жуков. М.: ИВ РАН, 1998. С. 326.

<sup>17</sup> Похожие законы были приняты в Италии (1932), Германии (1933) и др. странах.

<sup>18</sup> История Японии. Т. 2. 1868–1998 / отв. ред. А.Е. Жуков. М.: ИВ РАН, 1998. С. 363.

<sup>19</sup> 平沢照雄: 1930年代日本における統制経済の構造と展開 [Хирадзава Тэруо. Структура и развитие контролируемой государством экономики в Японии в первой половине 1930-х годов] // 筑波大学博士 (経済学) 学位論文, 1998年.

<sup>20</sup> В отличие от новых концернов, в основном строго ориентированных на военные заказы и развивавшихся за их счет.

Отметим, что стремление к переориентации на новые виды деятельности было общей тенденцией в текстильной отрасли. Экономика региона Тюкё<sup>21</sup>, прежде процветавшая за счет огромного количества предприятий текстильной отрасли, стремительно утрачивала свои позиции. В это время правительство приступило к разработке планов по созданию национального автомобилестроения, и в 1930 г. власти префектуры Айти при поддержке представителей промышленности, действуя в русле государственной политики, подготовили проект «Тюкё Детройт»<sup>22</sup>, призванный сделать регион центром японской автомобильной промышленности. В отличие от руководства компании Киитиро всецело поддержал проект, и «Тоёда» вместе с другими машиностроительными компаниями из Нагоя приняла участие в разработке и производстве прототипа автомобиля «Ацута»<sup>23</sup>.

1 сентября 1933 г. было официально учреждено автомобильное подразделение компании «Тоёда», после чего Киитиро приступил к разработке прототипа своего первого автомобиля и организации экспериментального автомобильного и сталелитейного производства.

Следует отметить, что Киитиро в течение нескольких лет готовился к открытию автомобильного направления в компании. Современники оценивали его как высококлассного инженера, который был способен решить любые технические задачи. В течение 1931 г. Киитиро тестировал компоненты иностранных двигателей и собирал информацию о местных предприятиях, которые могли скопировать и наладить производство компонентов. В это же время коллеги Киитиро готовили проект экспериментального автомобильного комплекса, искали участок для его строительства, изучали организацию производства автомобилей, подбирали станки и другое производственное оборудование. Самой сложной задачей оказалось найти производителя сталей и сплавов для автомобилестроения, так как в Японии не было спроса на подобные материалы, поэтому Киитиро решил создать собственное сталелитейное производство. После учреждения подразделения несколько сотрудников компании были командированы в США и Германию для закупки образцов станков, а назначенный ответственным за организацию процессов производства автомобилей Кан Такатоси был отправлен в США для изучения передовых достижений американской промышленности<sup>24</sup>.

Компания «Тоёда» не имела опыта работы в автомобилестроении, поэтому Киитиро привлекал в свое подразделение лучших японских специалистов по станкостроению, разработке и выплавке сталей, конструированию автомобилей, организации производства, маркетингу, а также профессоров крупнейших университетов для научно-исследовательской работы. Именно эти талантливые и неординарные люди сыграли важную роль в дальнейшем развитии «Тоёда». В компанию были приглашены инженеры-конструкторы Кан Такагоси, разработчик прототипа автомобиля «Ацута» (проект «Тюкё Детройт»), Икэнага Сигума — разработчик автомобиля «Отомо» из компании «Хакуёся». В 1935 г. из компании «Нихон Дженерал Моторс» перешли руководитель маркетинговой сети Камия Сэтаро и его ассистенты Ханасаки Сиканосукэ и Като Сэйси. В 1936–1937 гг. к компании присоединились Курата Сисабуро и Оно Сюдзи, бывшие сотрудники «Хакуёся».

<sup>21</sup> Один из трех индустриальных районов Японии; включает преф. Айти, юг преф. Миэ и север преф. Гифу.

<sup>22</sup> 牧 幸輝: 中京デトロイト化計画とその帰結 [Маки Юкитэру. Проект «Тюкё Детройт» и его значение] // *Ойконмика*. 2011 г. 第 48 卷. 第 1 号. Рр. 27–45.

<sup>23</sup> Работы над прототипом завершились в 1932 г. Автомобиль был оснащен восьмицилиндровым двигателем мощностью 85 л.с. с водяной системой охлаждения. Его рыночная стоимость составила 6 500 иен — в два раза дороже популярных фордовских моделей (3 000 иен). В итоге проект «Тюкё Детройт» оказался нерентабельным и был закрыт.

<sup>24</sup> За это время он посетил 130 заводов компаний «Форд», «Дженерал Моторс», «Крайслер», «Паркард», «Нэш», «Граэхэм-Пэйдж» и др., семь исследовательских учреждений и пять университетов.

29 января 1934 г. на внеочередном собрании главных акционеров «Тоёда» было принято решение о включении в устав компании новых видов деятельности (автомобилестроение и производство стали)<sup>25</sup>.

Летом 1934 г. в г. Кария (преф. Айти) был введен в эксплуатацию экспериментальный автомобильный производственный комплекс, строительство которого началось в декабре 1933 г. В состав комплекса входили завод по производству листового металла, завод по сборке, завод по металлообработке, станкостроительный цех, склад, а также отдел тестирования автомобилей, комплектующих и материалов. В ноябре 1934 г. было запущено сталелитейное производство.

Для Японии автомобильная промышленность являлась новой отраслью, формирование которой началось в условиях регулируемой государством экономики. Автомобилестроение начало создаваться в середине 1930-х гг., в соответствии с целями и задачами, определенными правительством, так как национальных компаний, которые занимались серийным производством автомобилей, на тот момент в стране еще не существовало (выпуск и продажу машин внутри страны контролировали американские компании).

Основным регулятором компаний автомобильной промышленности в Японии было Министерство торговли и промышленности (МТП)<sup>26</sup>, однако до окончания Второй мировой войны определением курса промышленной политики фактически занималось военное ведомство. В условиях стремительно ухудшающейся международной ситуации военное министерство было обеспокоено растущей зависимостью армии от поставок производителей из США и настаивало на возобновлении своих планов по учреждению национальной автомобильной промышленности. Министерство финансов также выражало недовольство деятельностью американских филиалов, которые наращивали объемы импорта готовых автомобилей, машинокомплектов и деталей из США, тем самым увеличивая дефицит торгового баланса Японии. Таким образом, с точки зрения национальной безопасности создание отечественной автомобильной промышленности становилось делом стратегической важности.

В апреле 1934 г. Министерство торговли и промышленности направило семи автопроизводителям запрос о предоставлении своих предложений относительно развития национальной автомобильной промышленности. Для определения политики и условий функционирования автомобильных компаний была создана Межминистерская конференция по учреждению автомобильной промышленности, первое заседание которой прошло 10 августа 1934 г. Кроме Министерства торговли и промышленности в ней принимали участие Министерство сухопутных войск, Министерство военно-морского флота, Министерство железных дорог, Министерство финансов, Министерство внутренних дел, Бюро по ресурсам, Министерство иностранных дел и Министерство по делам колоний<sup>27</sup>. На конференции было принято решение выявить наиболее перспективных производителей и выдать им лицензии, гарантирующие ряд привилегий и льгот.

На седьмое заседание конференции, состоявшееся 4 сентября 1934 г., были приглашены Тоёда Киитиро, Аюкава Ёсиносукэ, президент «Ниссан»<sup>28</sup>, и Кано Томоносукэ,

<sup>25</sup> トヨタ自動車30年史 [30-летняя история компании «Тоёта дзидося»] //

トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編. 豊田: トヨタ自動車工業出版者, 1967年.

<sup>26</sup> 商工省 (яп. *Сёкосё*) — Министерство торговли и промышленности императорской Японии, существовавшее в периоды 1925–1943 гг. и 1945–1949 гг.

<sup>27</sup> 拓務省 (яп. *Такумусё*) — Министерство по делам колоний; существовало с 1929 по 1942 г.

<sup>28</sup> Автомобильная компания «Ниссан» была учреждена в 1934 г. в преф. Канагава. На подготовительном этапе организации массового выпуска автомобилей компания «Ниссан», имея приблизительно равные финансовые возможности с «Тоёта», выбрала иной путь развития: закупала американское оборудование и технологии, привлекала к проектированию и производству американских специалистов и т.д.

председатель «Дзидося когё» (в наст. вр. «Исудзу») <sup>29</sup>. Каждый из руководителей представил свое видение относительно развития отрасли и доложил о текущей ситуации в компании. Основные тезисы доклада Киитиро сводились к следующему: компания «Тоёда» начала заниматься конструированием автомобилей в сентябре 1934 г.; в настоящее время она производит образцы пассажирских автомобилей, однако выпуск грузовых машин еще не налажен; завершена разработка двигателя для грузовика на основе «Шевроле», но необходимо организовать поставки компонентов; также в течение шести месяцев планируется запустить штамповку кузовов; при производстве 700–800 ед. ежемесячно будет возможно конкурировать по цене с американскими автомобилями; компания не рассчитывает на государственную помощь. Кроме того, Киитиро выступил с предложением предоставить лицензии всем компаниям, так как предсказать, которая из них достигнет высоких результатов в выпуске автомобилей, на тот момент было невозможно <sup>30</sup>.

По итогам совещания «Тоёда» и «Ниссан», как компании, уже приступившие к строительству заводов для серийного выпуска автомобилей, были названы первоочередными кандидатами на получение лицензии. Лицензированные производители, принимая на себя обязательства выпускать более 3 000 ед. автомобилей ежегодно, получали налоговые льготы сроком на пять лет <sup>31</sup>, а также освобождались от действия ряда статей торгового кодекса <sup>32</sup>. Министерство сохраняло за собой право на ревизию планов деятельности лицензированных производителей, регулирование сделок по слиянию или разделению компаний, осуществление надзора за операциями, связанными с производством военной автомобильной техники и оборудования.

Вместе с оказанием поддержки национальному автопрому военное министерство настаивало на применении радикальных мер — закрытии американских филиалов компаний «Форд» и «Дженерал Моторс» в Японии. Министерство торговли и промышленности не соглашалось вводить жесткие ограничения, аргументируя это тем, что подобные действия могут еще больше осложнить торговые отношения с США <sup>33</sup>. Однако военное ведомство убедило кабинет министров принять весь разработанный им комплекс мер, которые были закреплены «Законом об автомобильной промышленности», вступившим в силу 11 июля 1936 г. <sup>34</sup>

В сентябре 1936 г. разрешение на производство автомобилей получили «Тоёда» и «Ниссан» (в апреле 1941 г. к ним добавилась «Токё дзидося когё» («Исудзу»)). Сразу после выдачи лицензии инженерный отдел Министерства торговли и промышленности рекомендовал компаниям использовать для производства автомобилей материалы и компоненты, изготовленные внутри страны. С 1938 г. использование японских комплектующих стало обязательным.

<sup>29</sup> На 5-м и 8-м заседаниях заслушивались предложения компаний «Мицубиси дзюко» (председатель Сиба Косиро), «Кавасаки дзидося» (ген. директор Симода Бунго), «Мицуи кодзан» (председатель Макита Тамаки).

<sup>30</sup> 和田一夫, 由井常彦: 豊田喜一郎伝 [Вада Кадзую, Юи Цунэхико. История Тоёда Киитиро].名古屋大学出版会, 2002年.

<sup>31</sup> В частности, компании освобождались от уплаты подоходного налога, локальных налогов на прибыль, импортных пошлин на товары машиностроения, оборудования и материалы.

<sup>32</sup> Такой «облегченный» режим должен был способствовать повышению капитализации компаний автомобильной промышленности.

<sup>33</sup> Торговые отношения США и Японии находились в тесной взаимозависимости, что ярко продемонстрировал мировой экономический кризис 1929–1930 гг.

<sup>34</sup> 自動車製造事業法 [Закон об автомобильной промышленности].

URL: <https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/list-Photo?LANG=default&BID=F000000000000034171&ID=&TYPE=>

(дата обращения: 21.09.2022).

Закон также ограничивал объемы производства автомобилей американских филиалов компаний: «Форд» — до 12 360 ед., «Дженерал Моторс» — до 9 470 ед. ежегодно. Для снижения конкурентоспособности американцев на внутреннем рынке с ноября 1936 г. повышались импортные тарифы на готовые автомобили, машинокомплекты и комплектующие. Кроме того, был пересмотрен порядок регулирования в сфере обращения валюты, что осложнило американским компаниям проведение расчетов, связанных с импортом продукции.

7 июля 1937 г. началась Японо-китайская война, а в сентябре был принят «Закон о чрезвычайных мерах в отношении импортной и экспортной продукции», еще больше ужесточивший контроль над импортом комплектующих и сырья. В результате функционирование иностранных компаний на территории Японии стало практически невозможным.

После принятия закона 1936 г. для американских автопроизводителей единственным выходом сохранить производство в Японии стало слияние с одной из национальных компаний<sup>35</sup>. «Дженерал Моторс» инициировал переговоры о сотрудничестве с «Тоёда», но Киитиро отказался от предложения, поскольку занимался экспериментальным производством автомобилей и совместная работа под контролем американцев его не интересовала. На Киитиро также повлияло мнение Камия Сётаро, который в 1935 г. перешел в «Тоёда» из «Нихон Дженерал Моторс». Камия убедил его, что сотрудничество с «Форд» будет более выгодным, так как эта компания в отличие от «Дженерал Моторс» разрешала зарубежным партнерам экспортировать собранные автомобили в США и производить двигатели и другие ключевые компоненты за пределами США. Тоёда и Камия полагали, что соглашение с «Форд» обеспечило бы им более широкий доступ к автомобильным технологиям. В 1938 г. Камия начал переговоры с японским филиалом компании «Форд», в результате которых была достигнута предварительная договоренность о совместном выпуске стандартных грузовиков. Однако японское правительство заморозило переговоры, а военное министерство запретило Камия выезжать в США, куда он собирался отправиться для подписания окончательного соглашения в штаб-квартире «Форд»<sup>36</sup>.

После неудачных попыток объединиться с японскими автопроизводителями в 1939 г. филиалы компаний «Форд» и «Дженерал Моторс», на долю которых в 1926–1935 гг. приходилось 95 % зарегистрированных новых автомобилей, были вынуждены прекратить свою деятельность в Японии.

Принятие «Закона об автомобильной промышленности» ознаменовало поворотный этап в истории японского автомобилестроения. Национальные компании, которые правительство наделило монопольными правами, стали играть решающую роль в производстве автомобилей; был заложен фундамент и определена структура японской автомобильной промышленности и смежных отраслей. До 1945 г. «Тоёта» и «Ниссан», имея примерно равные доли, в совокупности контролировали около 85 % производства автомобилей, «Исудзу» — 15 %.

По законодательству после получения лицензии «Тоёда» обязывалась организовать серийное производство автомобилей. 27 августа 1937 г. была зарегистрирована новая компания «Тоёта дзидося» (с капиталом 12 млн иен), сформированная на основе автомобильного подразделения «Тоёта дзидо сёкки». В короткие сроки был построен завод проектной мощностью 2 000 ед. в месяц<sup>37</sup>. Виды деятельности компании включали<sup>38</sup>:

<sup>35</sup> Получить лицензию могли компании, собственниками которых являлись японские граждане и 50 % привилегированных акций которых принадлежали японским гражданам.

<sup>36</sup> トヨタ自動車20年史: 1937–1957 [20-летняя история компании «Тоёта дзидося»: 1937–1957] // トヨタ自動車工業株式会社編. 挙母: トヨタ自動車工業, 1958年.

<sup>37</sup> Стоимость завода превысила 30 млн иен, что вышло за рамки финансовых возможностей «Тоёта дзидо сёкки» (ее собственный капитал составлял 6 млн иен), поэтому к реализации проекта привлекли различных инвесторов.

производство и продажу автомобилей; сталелитейное производство; производство и продажу самолетов, ткацких станков и продукции общего машиностроения; научно-исследовательскую и изобретательскую деятельность в этих сферах. Президентом компании был назначен Тоёда Рисабуро, исполнительным вице-президентом — Тоёда Киитиро.

22 января 1938 г. парламент Японии принял закон «О всеобщей мобилизации нации». Экономика оказалась охваченной мерами тотального контроля. Почти одновременно был опубликован «Мобилизационный план по материалам», ужесточивший контроль за продажами и распределением сырья<sup>39</sup>: теперь доступ к нему можно было получить исключительно через отраслевые ассоциации<sup>40</sup>. «Тоёта» начала испытывать трудности с сырьем с конца 1937 г., а с марта 1938 г. в отношении автомобильной промышленности были установлены еще более жесткие нормы регулирования. Для сохранения объемов выпуска продукции было необходимо встроиться в новую систему распределения, поэтому в декабре 1938 г. компаниям «Тоёта» и «Ниссан», как лицензированным автопроизводителям, разрешили создать Японскую ассоциацию автомобильной промышленности<sup>41</sup>, через которую запрашивались необходимые объемы сырья у вышестоящей организации — Ассоциации машиностроения.

Для мобилизации ресурсов 4 августа 1938 г. Министерство торговли и промышленности ограничило использование пассажирских автомобилей внутри страны. Токио славился раньше среди крупнейших столиц мира огромным количеством такси. Однако в годы войны из-за дефицита газаolina автомобильное движение в японских городах почти полностью прекратилось. Незначительное количество автомобилей использовалось для нужд государственных учреждений и военного ведомства. В прессе стали появляться статьи о «вреде автомобильного движения», о якобы частых авариях и большом числе жертв, печатались призывы о возврате к рикшам и использованию коров, на которых ездили в Японии раньше<sup>42</sup>.

Киитиро полагал, что в скором времени ограничения коснутся и выпуска пассажирских автомобилей, поэтому с сентября 1938 г. увеличил производство легковой модели Phaeton (в том числе модификацию для армии). В январе 1939 г. прогнозы Киитиро сбылись: был введен полный запрет на выпуск пассажирских автомобилей для частных лиц.

В условиях военного времени структура компаний «Тоёта» претерпела значительные изменения. Экспорт текстиля с началом войны был остановлен, производителям пришлось свернуть операции по производству тканей. В марте 1942 г. текстильные компании семьи Тоёда и аффилированные с ними предприятия были объединены в компанию «Тюо босэки». Летом 1943 г. по приказу кабинета министров с целью наращивания производственных мощностей для выпуска продукции военного назначения заводы, оборудование и трудовые ресурсы компаний текстильной промышленности следовало немедленно перепрофилировать на выпуск вооружений. «Тоёта» получила распоряжение организовать на своих текстильных производствах выпуск авиационных двигателей. Для консолидации капиталов и управленческих ресурсов «Тоёта» и «Тюо босэки» в ноябре 1943 г. объедини-

<sup>38</sup> На внеочередном собрании акционеров 29 января 1934 г. в уставе компании «производство силовых транспортных машин» заменили на «производство самолетов» и добавили «исследование и изобретательская деятельность».

<sup>39</sup> Газолин, мазут, хлопок, сталь, уголь, металлический лом, медь, свинец, олово и другие металлы.

<sup>40</sup> 白木沢旭児: 日本における統制経済の形成と展開 [シラキдзава Асахиго. Формирование и развитие контролируемой государством экономики в Японии] // 歴史と経済. Vol. 207.

No. 3..2010年4月. Рр. 31–39.

<sup>41</sup> トヨタ自動車30年史 [30-летняя история компании «Тоёта дзидося»] //

トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編. 豊田: トヨタ自動車工業出版者, 1967年.

<sup>42</sup> Треварта Г. Япония. Физическая и экономическая география. М: Издательство иностранной литературы, 1949. 602 с.

лись в одну компанию. Заводы бывшей «Тюо босэки» («Кария-кита», «Кария-минами» и «Аити») были переоборудованы за 10 млн иен и стали использоваться для производства авиационных двигателей и их компонентов. Производство ткацких станков и текстиля, с которого началась деятельность компании «Тоёда», было практически прекращено, и главенствующее положение стала занимать автомобильная компания «Тоёта».

В соответствии с курсом правительства ряд подразделений автомобильной компании «Тоёта», имеющих для государства стратегическое значение, был преобразован в отдельные единицы. После принятия «Закона о сталелитейной промышленности»<sup>43</sup> (август 1937 г.) сталелитейное подразделение «Тоёда дзидо сёкки» для получения статуса приоритетного производства в марте 1940 г. выделили в отдельную компанию «Тоёда сэйко»<sup>44</sup>. Аналогичная ситуация произошла с заводом по производству станков в составе «Тоёда». В мае 1941 г. завод в соответствии с «Законом о станкостроении»<sup>45</sup> был преобразован в компанию «Тоёда коки» и перепрофилирован на выпуск станков для производства авиационных двигателей. К 1938 г., когда Министерство торговли и промышленности обязало компании использовать исключительно японские комплектующие, автомобильная компания «Тоёта» уже имела собственный завод по производству электронных компонентов<sup>45</sup>, который к концу 1937 г. выпускал вполне пригодную для автомобилестроения продукцию. Также в 1943 г. на базе отдела по изучению и разработке резин и волокон<sup>46</sup>, входившего в состав завода «Кария», была образована компания «Нагоя гому».

В военное время японцы могли рассчитывать только на собственные технологии, поэтому значительно вырос интерес к исследованиям национальных организаций. Киитиро, как и его отец, уделял огромное внимание изучению новых технологий и материалов, считая, что «автомобилестроение — это отрасль, которой следует находиться на передовых рубежах цивилизации, вбирая в себя последние достижения науки; это отрасль, которая зиждется на концентрации знаний из разных областей, а не только на инженерных знаниях»<sup>47</sup>. В этот период научно-исследовательские отделы и лаборатории, основанные Киитиро в начале 1930-х гг., были преобразованы в научно-исследовательские институты. В сентябре 1940 г. на базе лаборатории по изучению батарей был организован Институт физических и химических исследований.

В годы войны, когда в экономике Японии сложилась ситуация, близкая к катастрофической: государство не могло обеспечить ресурсами (материалами, сырьем, рабочей силой и др.) даже приоритетные отрасли, «Тоёта» была привлечена к авиационному производству. В июне 1942 г. штаб ВВС Японии предложил «Тоёта» и авиастроительной компании «Кавасаки кокуи когё» учредить совместное предприятие по выпуску авиационных двигателей, на котором бы использовались технологии автомобильного серийного производства. 19 мая 1943 г. была учреждена компания «Токай хикоки», президентом которой назначили Тоёда Киитиро. В марте 1944 г. в г. Кария был введен в эксплуатацию завод проектной мощностью 300 авиадвигателей ежемесячно, построенный по приказу военного министерства<sup>48</sup>.

<sup>43</sup> Закон гарантировал предоставление субсидий, дотаций, налоговых льгот и других преференций лицензированным компаниям.

<sup>44</sup> В ноябре 1945 г. переименована в «Аити сэйко».

<sup>45</sup> К разработкам в этой области Тоёда Киитиро приступил еще в 1935 г.

<sup>46</sup> Это научно-исследовательское подразделение было основано Киитиро в 1932 г. для изучения возможностей применения новых материалов в автомобилестроении.

<sup>47</sup> 和田一夫, 由井常彦: 豊田喜一郎伝 [Вада Кадзую, Юи Цунэхико. История Тоёда Киитиро]. 名古屋大学出版会, 2002年.

<sup>48</sup> 笠井雅直: 戦時下のトヨタ自動車工業 [Kasai Masanao. «Тоёта дзидося когё» в условиях военного времени] // 名古屋学院大学論集. 社会科学篇. 第52巻. 第2号2015年. Pp. 109–126.

Отдельного упоминания заслуживает организация первых производственных филиалов компании «Тоёта» за рубежом. По мере расширения военных действий в Китае росли объемы заказов на грузовики для армейских нужд. Автомобили «Тоёта» не отличались хорошим качеством и постоянно ломались, поэтому первым предприятием компании за рубежом стал авторемонтный завод в Шанхае, открытый в 1937 г. На его базе в 1942 г. было сформировано сборочное производство. В апреле 1938 г. в Тяньцзине был запущен второй завод по сборке и производству кузовов и кабин грузовиков<sup>49</sup>.

С началом войны на Тихом океане в декабре 1941 г. система сбыта автомобилей также стала частью военной экономики. Сбытовая сеть «Тоёта», которая к началу 1941 г. состояла из дилерских центров в 44 префектурах и пяти компаний за рубежом<sup>50</sup>, была расформирована. В июле 1942 г. в соответствии с указом правительства была учреждена новая единая «Японская компания по сбыту автомобилей» с филиалами в каждой префектуре.

В условиях военной экономики проблемы с дефицитом сырья, энергии, трудовых ресурсов продолжали нарастать. Для рационализации процессов производства посредством кооперации государственного и частного сектора правительство 1 сентября 1941 г. издало указ о создании в двенадцати приоритетных отраслях (включая сталелитейную, автомобильную и точное машиностроение) контрольных ассоциаций, которые были уполномочены осуществлять контроль за распределением сырья, масштабами производства, ценами и сбытом продукции. 24 декабря того же года была зарегистрирована Ассоциация по контролю в автомобилестроении, в которую вошло шесть автомобильных компаний.

В январе 1944 г. «Тоёта» была обозначена правительством как компания по производству оружия и боеприпасов и передана под полный контроль Министерства военного снабжения (1943–1945), а Киитиро назначен на должность директора по производству<sup>51</sup>.

Таким образом, появление и развитие автомобильной компании «Тоёта» тесно связано с историческими процессами, происходившими в Японии в 1920–1945 гг. В истории компании этого периода выделяется два этапа. На первом этапе (1933–1936) «Тоёта» функционирует в качестве автомобильного подразделения, ориентированного на массовое производство легковых автомобилей, в составе компании, выпускающей ткацкие станки. Второй этап (1936–1945) характеризуется выделением «Тоёта» в самостоятельную автомобилестроительную компанию, которая становится частью структуры военной экономики, что приводит к переориентации производства на выпуск грузовых автомобилей военного назначения. Государственная политика в отношении компаний автомобильной отрасли, продиктованная интересами военных кругов, способствует стремительной трансформации «Тоёта», которая становится одним из лидеров автомобилестроения — многопрофильным концерном с группой компаний, выпускающих компоненты и материалы, и собственными научно-исследовательскими подразделениями.

### Литература

История Японии. Т. 2. 1868–1998 / отв. ред. А.Е. Жуков. М.: ИВ РАН, 1998. 703 с.

Треварта Г. Япония. Физическая и экономическая география. М.: Издательство иностранной литературы, 1949. 602 с.

<sup>49</sup> 上山 邦雄: 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (下) [Камияма Куню. Японская автомобильная промышленность довоенного периода: становление и зарубежная деятельность. Часть 2] // 城西大学大学院研究年報 31. 2018年. Рр. 19–42.

<sup>50</sup> «Карафуту Тоёта дзидося» (Сахалин), «Тёсэн дзидося», «Сеул Тоёта дзидося» и «Сэйсэн Тоёта дзидося» (три компании в Корее) и «Тайван кокусан дзидося» (Тайвань).

<sup>51</sup> トヨタ自動車20年史: 1937–1957 [20-летняя история компании «Тоёта дзидося»: 1937–1957] // トヨタ自動車工業株式会社編. 挙母: トヨタ自動車工業, 1958年.

- 和田一夫, 由井常彦: 豊田喜一郎伝 [Вада Кадзую, Юи Цунэхико. История Тоёда Киитиро]. 名古屋大学出版会, 2002年.
- 自動車製造事業法 [Закон об автомобильной промышленности] // *National Archives of Japan*  
URL: <https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/listPhoto?LANG=default&ID=F0000000000000034171&ID=&TYPE=> (дата обращения: 21.09.2022).
- 上山 邦雄: 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (上) [Камияма Кунио. Японская автомобильная промышленность довоенного периода: становление и зарубежная деятельность. Часть 1] // 城西経済学会誌 37, 2016年. Рр. 33–64.
- 上山 邦雄: 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (下) [Камияма Кунио. Японская автомобильная промышленность довоенного периода: становление и зарубежная деятельность. Часть 2] // 城西大学大学院研究年報 31, 2018年. Рр. 19–42.
- 笠井雅直: 戦時下のトヨタ自動車工業 [Касай Масанао. «Тоёта дзидося коё» в условиях военного времени] // 出名古屋学院大学論集. 社会科学篇. 第52巻. 第2号. 2015年. Рр. 109–126.
- 牧 幸輝: 中京デトロイト化計画とその帰結 [Маки Юкитэру. Проект «Тюкё Детройт» и его значение] // *Ойコノミカ*. 2011年. 第48巻. 第1号. Рр. 27–45.
- 高田公理: 日本社会と自動車 [Такада Масатоси. Японское общество и автомобили] // 国際交通安全学会誌. Vol. 33. No. 3. 2008年. Рр. 224–233.
- 白木沢旭児: 日本における統制経済の形成と展開 [Сиракидзава Асахико. Формирование и развитие контролируемой государством экономики в Японии] // *歴史と経済*. Vol. 207. No. 3. 2010年4月. Рр. 31–39.
- トヨタ自動車20年史: 1937–1957 [20-летняя история компании «Тоёта дзидося»: 1937–1957] // トヨタ自動車工業株式会社編. 挙母: トヨタ自動車工業, 1958年.
- トヨタ自動車30年史 [30-летняя история компании «Тоёта дзидося»] // トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編. 豊田: トヨタ自動車工業出版者, 1967年.
- 平沢照雄: 1930年代日本における統制経済の構造と展開 [Хирадзава Тэруо. Структура и развитие контролируемой государством экономики в Японии первой половине 1930-х годов в Японии] // 筑波大学博士 (経済学) 学位論文, 1998年.

## Origins and Development of Japanese Automotive Industry in 1920–1945 (the Case of Toyota Motor Company)

**Anna S. Mostovaia**

Junior researcher at the Center for Global and Regional Studies of the Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (89, Pushkinskaya St., Vladivostok, 690001, Russian Federation).

ORCID: 0000-0001-6861-4031. Email: kartashema@mail.ru

Received 13.01.2023.

*Abstract:*

The paper addresses the issue of Japanese automotive industry development focusing the case of Toyota Motor Company. The historical background effected the emergence of national automakers is described. The main internal and external factors (industrial policy, socio-economic problems, Chino-Japanese and Pacific Wars and etc.) that have influenced the process of establishing of the Japanese automobile industry. The author points out the role of Toyoda Kiichiro, the founder of Toyota Motor Company, who defined the unique approach to company development and managed to adapt its operations to dramatically changing circumstances of wartime economy. The two main periods of company evolution are revealed. The first period characterizes the performance of Toyota as a structural division of Toyoda Automatic Loom Company emphasizing the design of passenger automobile. The second period illustrates the activities of an independent automotive company fully incorporated into a war-oriented economy. It concludes that, state policy towards automotive industry created the favorable environment for national companies.

*Key words:*

Automotive industry, Japanese history, industrial policy of Japan, Toyota

*For citation:*

Mostovaia A.S. Origins and Development of Japanese Automotive Industry in 1920–1945 (the Case of Toyota Motor Company) // *Far Eastern Studies*. 2023. No. 1. Pp. 121–134.  
DOI: 10.31857/S013128120024395-5.

**References**

- Istoriya Yaponii [History of Japan]. T. 2. 1868–1998. / otv. red. A.E. Zhukov. M.: IV RAN, 1998. 703 s. (In Rus.)
- Trevarta G. Yaponiya. Fizicheskaya i ekonomicheskaya geografiya [Japan. Physical and economic geography]. M.: Izdatel'stvo inostrannoj literatury, 1949. 602 s. (In Russ.)
- 和田一夫, 由井常彦: 豊田喜一郎伝 [Wada Kadzuo, Yui Tsunehiko. Toyoda Kiichiro Story]. 名古屋大学出版会, 2002年. (In Jap.)
- 自動車製造事業法 [An Automotive Industry Law]. *National Archives of Japan*.  
URL: <https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/listPhoto?LANG=default&BID=F000000000000034171&ID=&TYPE=> (accessed: 21.09.2022). (In Jap.)
- 上山 邦雄: 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (上) [Kamiyama Kunio. Prewar History of Japanese Automotive Industry. Part 1]. 城西経済学会誌 37, 2016年. Pp. 33–64. (In Jap.)
- 上山 邦雄: 戦前期日本自動車産業の確立と海外展開 (下) [Kamiyama Kunio. Prewar History of Japanese Automotive Industry. Part 2]. 城西大学大学院研究年報 31, 2018年. Pp. 19–42. (In Jap.)
- 笠井雅直: 戦時下のトヨタ自動車工業 [Kasai Masao. Toyota Motor Company In the Japanese War-time Economy]. 出名古屋学院大学論集. 社会科学篇. 第 52 卷. 第 2 号. 2015年. Pp. 109–126. (In Jap.)
- 牧 幸輝: 中京デトロイト化計画とその帰結 [Maki Yukiteru. Chukyo Detroit Project and Its Significance]. *オイコノミカ*. 2011 年. 第 48 卷. 第 1 号. Pp. 27–45. (In Jap.)
- 高田公理: 日本社会と自動車 [Takada Masatoshi. Japanese Society and Automobiles]. *国際交通安全学会誌*. Vol. 33. No. 3. 2008年. Pp. 224–233. (In Jap.)
- 白木沢旭児 日本における統制経済の形成と展開 [Shirakizawa Asahiko. Controlled Economy Development in Japan. 歴史と経済, Vol. 207, No. 3, 2010年4月 pp. 31–39. (In Jap.)
- トヨタ自動車20年史: 1937–1957 [Toyota Motor A Twenty-Year History: 1937–1957]. トヨタ自動車工業株式会社編. 挙母: トヨタ自動車工業, 1958年. (In Jap.)
- トヨタ自動車30年史 [Toyota Motor A Thirty-Year History]. トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編. 豊田: トヨタ自動車工業出版者, 1967年. (In Jap.)
- 平沢照雄: 1930年代日本における統制経済の構造と展開 [Hirazawa Teruo. The Structure and Development of Japanese Controlled Economy in the First Half of the 1930s]. 筑波大学博士 (経済学) 学位論文, 1998年. (In Jap.)