

Title	日本の自動車産業における企業成長と産業政策
Sub Title	The Growth on Enterprises and Industrial Policy in Japanese Auto Industry
Author	李, 惠薫(Lee, Duk-Hoon)
Publisher	
Publication year	1993
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.36, No.3 (1993. 8) ,p.39- 67
JaLC DOI	
Abstract	戦後日本の自動車産業の発展と産業政策の関係は保護者から育成者そして後見者とかわったことがわかる。しかし,論者によっては通産省と業界とはそれほど二人三脚ではなかったし,アウトサイダーとして成長したという論説もあるが,やはり後発国日本としては通産省が産業政策という名で業界の利益のため働いたことは否定できない。小論では産業政策を自動車産業の発展と結び付けてその流れと企業側の対応を占領期・復興期・高度成長期・石油危機以後・80年代以後にわけて考察することにする。
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-19930825-04083957

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

日本の自動車産業における 企業成長と産業政策

李 憲 薫

<要 約>

戦後日本の自動車産業の発展と産業政策の関係は保護者から育成者そして後見者とか変わったことがわかる。しかし、論者によっては通産省と業界とはそれほど二人三脚ではなかったし、アウトサイダーとして成長したという論説もあるが、やはり後発国日本としては通産省が産業政策という名で業界の利益のため働いたことは否定できない。小論では産業政策を自動車産業の発展と結び付けてその流れと企業側の対応を占領期・復興期・高度成長期・石油危機以後・80年代以後にわけて考察することにする。

<キーワード>

産業政策, 自動車経済復興計画, 傾斜生産方式, 復興金融金庫, ドッジライン, 朝鮮特需, 租税特別措置, 特別償却, 公害問題, NUMMI

1. 問題の提議

自動車産業は、関連産業分野が広く、その発展度合は一国の工業水準を映し出し鏡だと見なされる。自動車というのは、言うまでもなく複雑な製品であり、普通、車1台当たり3万の部品からできている。自動車を量産するには、広範な熟練機能や各種の組織、技術などが必要である。即ち、自動車産業は機械技術を集約し、しかも高価格の最終組合製品である自動車を量産・量販する「総合産業」であるから鉄鋼などの素材産業が成功した発展途上国では先進国の産業として扱い、国を挙げて自動車産業の発展に力を入れている。

後発先進国日本の経済成長を語る際に、自動車産業をぬきにして語ることはできない。1988年統計によると、自動車産業は、全製造業の生産額の12.4%、全輸出額の22.1%、雇用の10.3%を占めているほど日本経済に占める比重は極めて大きい。これは欧米先進国においても全製造業に占める構成比はアメリカが6.3%、西ドイツ8%、イギリス7.3%（1985年統計）となっている。

また、世界166ヵ国のうち自動車生産国は30を数えるが、1990年現在総生産台数5,011万台のうち

日本、アメリカ、西ドイツ、フランス、ソ連、イタリア、カナダ、イギリスなどの先進国が90%を占めている（そのうち日本の生産台数は約26%の1103台）。

かように先進国の産業ともいわれる自動車産業の世界の自動車生産台数の約3割を生産している日本も40年前は殆どゼロ状態からの再出発したものであった。

小論では、戦後僅か40年の間に世界一の自動車生産国、自動車輸出国にのし上がった後発国日本の発展を後発国の立場で検討することにする。後発国の立場と一口に言っても、後発国の経済規模、経済発展段階によって異なると思うが、ここでは自動車を生産可能な国の後発国、そして、生産をおこなっており；戦略的な産業として扱われる国（例えば韓国、スペイン）を中心に考察することにする。

自動車産業の発展の分析方法も様々であるが、ここではチャルス・マックリランの理論を借りて、ハード的¹⁾要因としての産業政策¹⁾を中心として論ずることにする。

産業政策もその定義に関しては様々な概念があるが²⁾、ここでは日本の歴史的・社会的・経済的・文化的の特殊性のなかで生育してきた日本的な産業政策の定義に基づいて考察を進めて行きたい。

即ち、ここでの産業政策は「西欧経済学用語辞典にはない日本独特なやり方」換言すれば「通産省が行う政策」「国益の名のもとに、通産省により作り出され、遂行されるもの」等と定義したい。

2. 自動車産業の特質

自動車産業は、機械技術を集約し、しかも高価格の最終組立製品である自動車を量産・量販する総合産業であり、完成車メーカーを核とする部品メーカー、あるいは内外の販売子会社、ディーラーの系列化された企業集団をその産業組織とする典型的な組立加工産業である。

日本における自動車産業の生産額は、1988年現在約34兆1,208億円と前年比で7.7%の伸びを示し、全製造業の12.4%を占め、基幹産業の地位にあると言える。また、自動車産業に従事する就業人口は、約558万人で日本の全就業人口の1割に相当する雇用を創出する労働集約的産業でもある。

一般に自動車産業といえば、組立ラインをもつ完成車の組立工場を連想するが、組立工場は、自動車産業にとって生産の最終工程の一部を占めるにすぎない。組立工場の前段階には多岐にわたる部品工場や素材産業があり、整備業などの関連サービス部門、国内の販売会社などが広がっている。

自動車は多種類の金属材料や非金属材料を使用するから、自動車産業は鉄鋼業を中心とする素材

1) 産業政策の定義及び概念を明らかにするのは非常に難しい問題である。それは、「産業政策」そのものの歴史がそれほど古くなく、まだその概念が学術的に定義されていないことから各国での認識が異なるからである。

2) 「産業政策」Industrial Policy という用語が国際的に認知されたのは、学者によって若干見解が異なるが、おそらく、1971年のOECDの産業報告書が最初であると考えられる。田近雄は、これは明らかに日本語からの翻訳であるとしている。

産業を必要とし、同時に素材産業の発達を促進する。タイヤ、蓄電池、電子・電装部品等の関連産業など幅広い範囲の製造業と密接な関係がある総合産業である。

また、自動車は仕様・性能が合格すれば、どこでも使用できる国際商品であるため品質が良く安価であれば世界中に輸出できる。自動車産業は、規模が巨大で関連する分野が広く多様な産業であり、国民経済のみならず、輸出を通じて他国の経済にも大きな影響を与えている。

自動車産業は、(1)関連産業の波及効果、(2)量産産業としての特徴をもつ総合産業としては勿論、現在では貿易摩擦・経済摩擦などを惹起する国際的商品として、各国とも工業化の水準に適した部品の国産化率を定め、漸次国産化率を高めて、国産化を達成する政策を採用し、各国の工業化水準の尺度として評価されている。

現在は、完成車の輸出とともに、部品を送って現地で組立完成車とするKD (Knock Down) セットの輸出や現地生産など多様な世界的な動きがあり、後発国にとって鉄鋼産業の次の段階の産業として魅力は勿論、先進国においても先端技術の自動車に取り入れによる「ハイテクの母胎産業」として地位を高めている。

このような特徴を中心に後発国日本の自動車産業を論ずることにする。

3. 戦後自動車産業における産業政策の推移

戦後目覚ましい発展をとげ、世界の自動車生産の約3割を生産し世界一の自動車生産国になった日本の自動車産業の発展においては、学者によって見解に相違があるが、産業保護、産業育成などのための数多くの政策が試みられてきたことは事実である。戦後日本の自動車産業での経験は先進国を目指している後発国では産業の発展にいかに関わり付いてきたのかは重要な教訓になるのであろう。

後発国での産業の発展が国家などの政策に起因することは産業史のなかでみることが可能であり、産業政策を抜にして後発国日本の自動車産業の発展を語ることはできないことであろう。

本章ではこのような課題に基づいて、当時の自動車産業の発展の背景と産業政策の流れを便宜上、占領期・復興期・高度成長期・石油危機以後・80年代以後によって区分して、企業戦略としての自動車産業側の行動戦略を検討することにする。

(1) 占領期における産業政策 (1947～52年)

戦前の日本の自動車産業は生産だけではなく、その輸出をみても軍事的な政策と関係があるのは明らかである。戦前の自動車産業の輸出は、旧陸軍の大陸政策とともに発展した。「昭和25年自動車年鑑」によれば、輸出先は満州と中国が88.7%と大陸に集中した。また、1934年の349台から1940年

には、完成車・シャシーを含め7,064台迄伸長した輸出はトラックがその主流を占めたのである。

戦後（1945年8月15日以後）、の日本の経済、産業界は、1945年9月22日発表された「降伏後における米国の初期の対日方針」によって、日本の非軍事化と民主化を占領政策の基本目標とし、財閥解体・重要企業の責任者の追放、賠償、企業の解体ならびに企業整備などの形で行われたのである。

このような状況のもとで占領軍最高総司令部（以下GHQという）は、戦後日本の輸送が窮乏し、国民の生活に重大な影響を与えているとみて、1945年9月25日、GHQの「製造工業操業に関する覚書」によって、資材割当の枠組でトラックの製造を許可することにした。乗用車の生産は資材、燃料の関係で許可されなかった。日本の自動車産業はGHQの管理下に復興用トラック月産1,500台の生産が許可された。戦後、日本自動車産業の復興はトラック生産からはじまったのである。終戦直後、日本の輸送力の不足に対し、残存した日本の自動車産業の利用を図ったのである。

そのため、早くも1945年11月には、生産、販売の総合を目指して「自動車協議会」が、同年12月には、トヨタ、日産、ジゼル自動車と自動車生産を再開した三菱重工業の四社によって「自動車製造組合」が設立された。

このように戦後日本の自動車産業は、占領軍の政策によつて息を吹き返すようになったが、いかなる発展背景といかなる占領政策のもとで再生産できたのであるかをみることにする。

日本に対する占領政策は、ポーレー、ストライク、ドレーバー、ドッジ、ダレスの四段階にわたって展開された。この占領政策は、日本の軍国主義の復活を不可能とするため、軍事的色彩の強い工業の余剰生産力の賠償取立を決定した。敗戦とこの懲罰的な占領政策のため経済は混乱し、生産は縮小し、失業と生活の窮迫がはなはだしい状態であった。勿論、日本側では厳しい案であるとし、これに反対したが、占領軍の要求を受け入れざるを得なかった。

ところが、1947年チェコの政変以後、米・ソの対立が表面化し、いままでの「反帝国主義戦争」「民族解放戦争」の連合同盟国が「冷戦体制」への転換の過渡期の中で、アメリカは対日占領政策の転換を図らざるをえなかった。それまでの厳しかった賠償計画案が、1948年のドレーバー使節団の来日によって占領政策は、日本の非軍事化を手直し、反共陣営の一員として日本の経済を復興させるという経済復興計画を行うようになる。

1948年5月17日、経済安定本部から経済復興5ヵ年計画第一次試案が発表された。これは、鉱工業、食糧、貿易、交通、復旧建設、雇用、国民所得の7部門について、5年後の1952年に戦前の水準（1930～1934年）への回復を目標としたものであった。この試案は数次にわたる検討の結果、同年8月10日、経済復興計画立案の基本方針として正式に発表された。

これにより、重化学工業化による経済再建の方向が示され、同時に、重点目標の一つである輸送力の整備強化の担い手として、自動車工業の役割がクローズアップされてきた。

この経済復興5ヵ年計画に見合った自動車の長期生産計画については、経済復興計画委員会鉱工

表1 自動車経済復興生産計画

(単位：台)

年度	大型	普通	小型4輪	小型3輪	小型2輪	電気車	計
1949	1,500	23,500	12,000	24,000	12,000	2,960	75,960
50	1,800	72,000	20,000	26,000	12,000	5,000	136,800
51	2,400	30,000	25,000	28,000	13,000	7,000	105,400
52	3,000	30,000	30,000	30,000	15,000	8,640	116,640
53	3,000	30,000	30,000	30,000	18,000	9,850	120,850

資料：『トヨタ自動車30年史』p.283

業部会機械小委員会が中心になり、自動車工業会、商工省と協議しつつ立案にあたった。³⁾

その結果、表1のような5ヵ年の「自動車経済復興生産計画」が作成された。

なお商工省では、1948年10月28日「自動車生産復興計画」を達成するための必要条件として、「自動車工業基本対策」を発表した。この計画によれば、生産計画は次のとおりであった。この長期計画作成の方針としては、第1年と第2年にはなるべく実施計画的性格をもたせ現状を勘案して各年の増産の速度を織り込み、3年以後については一応目標計画を樹立することであった。

この「自動車工業基本対策」によって日本の自動車工業は、戦前と同じくトラック中心、小型化を基礎として、輸入ないしは占領軍払下車に対抗するため、先進技術を摂取し量産方式を確立しながら、東南アジア市場をめざす輸出産業として育成されることになった。

これと関係あるのは「傾斜生産方式」である。終戦後、産業活動の基礎である電力、石炭の動力源が沈滞をつづけたので、鉄鋼生産は上昇せず産業活動はむしろ縮小する傾向にあった。

そこで1946年12月に鉄、石炭の超重点的増産を中心とする経済危機突破対策として「傾斜生産方式」を決定した。この「傾斜生産方式」は輸入重油を重点的に投入して電力、鉄鋼の増産を計り、この鋼材を炭坑に優先的に割当配給して、増産された石炭を鉄鋼部門に優先配給することにより、まず石炭と鉄鋼の増産を行い、やがて全体として拡大生産に波及しようとするものであった。

この政策を資金的に裏付けるために、政府は1946年10月8日復興金融金庫法を公布し、翌1947年1月復興金融金庫が正式に開業した。続いて2月に産業資金配分計画、3月に金融機関資金融資制限令を公布実施し、産業資金貸出優先順位表にしたがって不急不要産業への融資を規制して、重点的に融資をすることになった。

自動車産業も生産の復興をはかるため、同金庫から融資を受けたが、資材不足のための減産、公定価格の問題、労務費上昇などのために、1948年末で表2のとおり7億円以上の赤字融資をうけることとなった。

3) トヨタ自動車工業株式会社 『トヨタ自動車30年史』昭和42年 p.283

これは金額としては全体の4%ほどにすぎないが、石炭、電力、肥料、鉄鋼につづいて5番目にランクされ、自動車産業が重点産業として認識されたのは意味があるとしなければならない。復金融資7億6,650万円はトヨタ4億2,782万、日産3億6,650万円、ディーゼル自動車2億200万円の3社に集中された。⁴⁾この復金融資による設備投資によって、トラック・バスの48年の生産は47年の9,881台から18,493台へと倍増した。⁵⁾

1948年10月7日、ワシントンの国際安全保障会議は、新しい対日政策の骨子を決定する。主な内容は日本の治安確保のための警察力を強化すること。GHQの権限を縮小して日本政府にそれを譲歩すること。改革を停止し、公職追放を解除すること。貿易や産業の復興に対する障害を除去して私企業活動を育成すること。労働争議を減らすこと。インフレ抑制、均衡予算を実現すること。などの必要が私的にされた。

表2 復興金融赤字融資業種別分類
(1948年12月末現在)

(単位:100万円)

業 種 別	貸出額	回収額	残高
石 炭	17,257	4,685	12,572(67%)
電 力	2,838	165	2,673(14%)
肥 料	1,685	422	1,263(7%)
鉄 鋼	1,344	361	983(5%)
自 動 車 製 造 業	766	—	766(4%)
非 鉄 金 属 鉱 業	365	54	311(2%)
そ の 他	374	180	194(1%)
合 計	24,629	5,867	18,762(100%)

資料:『日本興業銀行50年史』により作成

注1). 復興金融金庫調による。

2). その他は石油、ソーダ、セメント、製薬、海運、港湾の6業種でいずれも残高1億円以下である。

1948年11月になると、GHQは日本政府にたいして、「企業3原則」を示し、続いて12月には、米政府の方針に基づき、単一の為替レート設定を目標として「経済9原則」が指令された。

1949年2月、ジョセフドッジのドッジラインにより、超均衡予算の実施、補助金の廃止、単一為替レート(1\$対360円)の実施など、一連のインフレ収束政策が、次々と実施され、日本経済の自立と国際経済への復帰が急速にはかかれていた。

このため、日本政府は、インフレーションからデフレーションへと急速に転換し、一般金融機関の融資引留め、復興金融金庫による新規融資の停止などで、一般産業は深刻な資金不足となり、各

4) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房 1982年 p. 88

5) 日本興業銀行『日本興業銀行50年史』 p. 490

企業とも滞貨が増加し、売り掛金、未払い金が増大して、企業整理がすすむなど、不況の影響は急速に浸透した。

かようなドッジ不況によって国内の購買力は低下し、在庫の激増と相俟って、経営状態は悪化し、計画達成は極めて困難となった。そこで同年9月13日、閣議において「産業合理化に関する件」が決定され、自動車産業の将来もはじめて本格的に論じられることになった。

しかし、将来の産業構造において、自動車産業がどのような位置を占めるべきかについては、意見が別れていた。一つは「日本の自動車産業に国際競争力はない。生産設備はあまりに旧式すぎるし、また、生産は先進諸国に比べてはるかに遅れている。したがって乗用車に関する限り、日本は乗用車を生産すべきではないということを強く訴えたい。日本車と輸入車の間にはデザイン、性能、耐久性などの点で20年から30年の差がある。さらに輸入車の価格は、日本車の半分だ。これらの点をすべて考慮にいれると、自動車を輸入することこそ適切な政策だということになる」と語った1948年の西尾末広官房長官⁶⁾や「輸出を伸ばすといっても国際分業のたてまえにそうべきで、例えば日本で自動車工業を育成しようと努力することは意味をなさぬ⁷⁾」という当時の一万田日銀総裁の比較優位を中心とした「自動車工業無用論」であり、もう一つは「自動車工業の高度的発展は機械工業ひいては産業全般の高度化に通じている。それゆえ、今後極力生産性の向上に努力を傾注し、国際競争力を培養し、我国（日本）自動車工業が先進国に伍して、国民経済の高度の発達に貢献することが望まれる⁸⁾」とする通産省の「自動車工業育成論」であった。

通産省は「陸上交通の王座が日本においても諸外国と同じくおそらく自動車となるであろうことは疑いない」との基本認識と将来展望に立って、「自動車工業無用論」を一蹴しながら、次のような主張を展開した。

- ①燃料、道路事情からみて生産すべき乗用車は小型車とすること。
- ②自動車工業は航空機工業にかわる唯一の総合工業であり、日本経済を発展させるには、関連産業を含めてその発展が不可欠であること。
- ③乗用車国際化により外貨流出を防止すること。（完全に輸入に依存すれば年間1,500万ドルの外貨が必要）
- ④国産乗用車工業が発展するまでの間、その存続を何らかの形で保障する必要があること。⁹⁾

この論争は結局、通産省の見解に軍配があがり、自動車産業をはじめ戦略産業の発想と推進が通産省のイニシアチブのもとに行われることになる。これは、いわゆる平和産業として戦後ひとつ残った総合産業である自動車工業の発展により日本経済を離陸させることを最終目標に、その具体

6) 伊丹敬之他『競争と革新—自動車産業の企業成長—』東洋経済新報社 1988年 p. 63

7) 日本経済新聞 1950年4月13日

8) Commons J. R, The Economics of Collective Action, 1951（春日井薫・春日井敬訳）『集団行動の経済学』文雅堂書店 昭和33

9) 日本自動車工業会『日本自動車産業史』1980年、第4章を参考すること。

の方法として小型乗用車生産を選択して、自動車産業が自立するまでは、国が保護、育成するものであった。こうした方針の背後には、通産省の見解のみならず、国内のメーカーにも同様の認識がもたれていたからである。

これは日本の自動車産業にとって大きな活力源になったのみならず、自動車産業の成功要因の一つであったとしなければならない。これこそ、後発国における典型的な産業政策であり、辻村江太郎の指摘とおり「後発国の踏むべき定石を的確に見きわめた」¹⁰⁾といわざるをえない。

そして、1950年の朝鮮戦争は「朝鮮特需」と呼ばれているように自動車産業の復興のみならず、当時の日本産業の未来の全望を大きく変えることになるが、これを可能にしたのは占領軍の経済民主化政策を中心に様々な政策が行われたからであると考えられる。

この期間の政策の成功を有沢は「日本人自身がやることをGHQがやった」と嘆じているし、「私は戦後の経済復興が日本人の手でできなかったことに大きな幻滅を感じ〜」¹¹⁾と後述したのは、この占領期の政策の重要性を間接的に示している。

特に、基幹産業での労使関係は戦後問題はあったとはいえ、大勢の資本家がGHQの財閥解体によって追放され、専門的経営者が現れ、厳しい企業環境を乗り越え、旺盛な企業家精神で突破していったのは特筆すべきことであるといえる。

(2) 復興期における産業政策 (1950~60年)

日本の自動車産業は占領期の政策によって、一進一退したが、自動車産業の「神風」になったのは1950年6月の朝鮮動乱であった。

米・ソ2大陣営の冷戦は南北戦争の境界38度線で火をふき、約3年間にわたる朝鮮戦争が始まった。これを契機に欧米各国は軍備拡張は勿論、戦略物資の需要が急増した。占領下の日本も、反共の防波堤としてまた、戦略基地、軍需補給地として重要度を増していった。

こうした国際情勢の変化は、日本経済に特需と輸出増大によるブームをまねいてドッジデフレの恐慌から日本経済は蘇ることになる。なかでも自動車産業の受けた影響は大きく、開戦後1ヵ年間のトラックの緊急特需は1950年に7,059台、51年に3,201台が発注され、1ヵ年の全特需契約高の7%余りを占めた。さらに同年8月には警察予備隊がつくられると、この面からの車両需要も加わり、特需及び警察予備隊がつくられると、この面からの車両需要も加わり、特需及び警察予備隊向けの車両(1950年と51年に1,660台)は全販売台数の19~64%に達し、自動車生産は急激に上昇した。自動車メーカーの経営内容も急速に回復した。表3は、トヨタ、日産、いすゞの生産と業績で特需

10) 辻村江太郎『経済政策論』経済学全集第17巻 筑摩書房 1978年 p. 298

11) 長 幸男、住谷一彦、『近代日本経済思想史』有斐閣 1978年 p. 849

表3 トヨタ、日産、いすゞの生産、実績一覧

(単位：百万円)

メーカー	決算期	生産台数	売上高	純利益	配当率%	資本金
トヨタ	1950年 2月	4,100	2,070	76	0	201
	50年 9月	4,736	2,129	0	0	418
	51年 3月	8,219	4,348	249	20	836
	51年 9月	6,450	5,775	484	30	836
		(4,674)				
日産	1950年12月		2,448	38	0	30
	51年 3月		1,754	114	20	350
	51年 9月	6,996	6,326	439	30	350
		(4,325)				
いすゞ	1950年10月		1,811	19	10	85・4
	51年 4月		3,068	81		150
	51年10月	2,891	3,649	152	30	300
		(1,256)				

注) () 内は、特需生産台数(第1～3次までに、納期は1950年8月～1951年6月)

出所：『自動車年鑑』1951.52年版

による生産台数、売上高の伸び率をはっきりと示している。

朝鮮特需によってデフレによる危機は回避されたが、同時に日本の自動車工業に内包する問題点が顕在化した。一つは国際水準と比較した場合の性能、価格、技術などの問題であり、もう一つは生産構造の問題、即ち乗用車工業をどのように形成してゆくかの問題であった。

国産乗用車確立の育成論と無用論の論議は、結局、自動車産業のもつ産業としての魅力が評価されて育成論が決定されることになり、政府は自動車産業を石油化学、合繊とならぶ戦略産業として位置づけ、1952年通産省重工業局は「乗用車の代借及び増車による7ヵ年充足計画」を策定し、自動車保護育成を今後積極的に推進する基本方針を決定した。

占領期の間に様々な政策が行われたのであるが、戦後日本の産業政策の原形となったのはこの復興期である。産業復興のための「資本蓄積」促進政策が相次いで打ち出され、産業の設備と技術革新が活発化したのは、1951年～1952年である。中村隆英はこの時期を日本の産業政策の原形である¹²⁾という。

この時期の産業政策として、①保護関税、②国産車に有利な物品税制、③外貨割当による輸入制限、④外貨規制等の保護政策¹³⁾があげられる。武藤によれば、関税については、小型に対する税率が

12) 中村隆英『日本経済』東京大学出版会 p. 169

13) 小宮隆太郎他『日本の産業政策』東京大学出版会 p. 283

高かったので小型の多い日本車に有利な扱いであった。物品税に関しても大型輸入車に不利に設定された。例えば、1954年から62年3月における税率は普通乗用の高級車は50%、同普通車は40%、小型乗用車は20%であった。

これはできるだけ外国車の日本流入を制限するための政策であり、ほかならない後発国日本の自動車産業の踏む道でもあった。

この保護政策と国際競争力を強化するための育成政策は次の二点があげられる。

ひとつは、政府系金融機関による低利資金の供給である。このうち特に重要視されるのは日本開発銀行の融資である。表4に示されるように、自動車産業の復興に必要であったのは言うまでもない。それを各社別にみると次のようである。

1951年にトヨタ、日産、いすゞ、日野の四社が日本開発銀行から3億7,500万円の融資を受けたのを皮切りに54年にはトヨタが1億円、日産が2億円、また日本長期信用銀行からトヨタが5億円の融資を受けている。1951年から55年までの開発銀行の融資は15億円にのぼり、これはこの期間にメーカー四社の設備投資実績163億円の約1割を占めている。

表4 自動車産業の設備投資額と開銀融資

(単位:100万円)

年度	融資額	設備投資額	シェア(%)	主要融資対象工事
1951	135	1,027	13.1	トラック・バス部門など 設備拡充・近代化
52	60	1,946	3.1	同上
53	200	3,945	5.1	同上, 乗用車設備近代化
54	165	5,400	3.1	国産乗用車製造設備・合理化
55	300	3,971	7.6	同上並びに外車国産化
56	125	8,025	1.6	部品メーカー製造設備近代化

資料:『日本開発銀行25年史』により作成

この時期の設備投資実績をトヨタの場合についてみると、資金調達の内訳は、61億1,276万円の内、57%の34億2,876万円は自己資金で賄ったが、政府系の外部資金が日本開発銀行7億5,000万円(12%)、日本長期信用銀行16億円(26%)と約4割を占めていた。これは市中銀行融資の2億1,800万円(3.6%)に比べると、政府系の低利融資によって設備投資が行われたことを間接的に示す例であるといえる。

表5は各社の設備投資の実績であるが、設備投資において、日産、トヨタ、いすゞ、日野、三菱の間に大きな差があり、これが後の自動車産業における上位、中位、下位を決めることになったといえよう。

表5 1951～54年度4ヵ年間各社別投資実績

(単位：百万円)

年 度	日 産	トヨタ	いすゞ	日 野	三菱 (川 崎)	民 生	新 (名古屋, 京都)	三 菱 (富 精 密)	オオタ	合 計	普通車および 共通設備	小型車 設 備	備 考
1951年度	317	277 (100)	163	178 (100)	18	60	—	—	(14)	1,027	1,013	14	()内は小型 四輪車関係を示し, 内数である。
1952年度	672 (224)	585 (292)	227 (181)	325 (10)	38	75	—	—	(24)	1,946	1,722	224	
1953年度	904 (911)	1,073 (582)	705 (27)	387 (130)	217	156	211	(188)	(104)	3,945	2,916	1,029	
1954年度	1,676	1,738	334	505	386	136	255	(299)	(71)	5,400	3,380	2,020	
合 計	3,567	3,673	1,429	1,395	659	427	466	487	213	12,318	9,031	3,287	
普通車および 共通設備	2,434	2,699	1,221	1,125	659	427	466	—	—	9,031			
小型車設備	1,135	974	208	270	—	—	—	487	213	3,287			

出所：『自動車時報』第26号（1955年11月）

表 6 各社技術提携の概要

内 容	日 産 自 動 車	日 野 ギ ャ ー	ゼ ル 工 業	い す ゞ	工 業	新 三 菱 重 工 業
提 携 先	オースチン・モーター (イギリス)	国 営 ルノー工場管理局 (フランス)		ルーツ・モーター (イギリス)		ウィリス・ オーバーランド エクスポート・ コーポレーション (アメリカ)
技術援助の内容	オースチンA-40 サマセットの製造	ルノー4CVの製造		ヒルマンミンクスの製造		四輪駆動車とくにジープの製作に 関する技術
契 約 期 間	7 年	7 年 (2年ずつ更新)		5 年		5 年
対 価	ロヤリティ (工場渡し販売価格に対し) 1年目 0% 2年目 2% 3年目 3.5% 4年目以降 5% ミニマムロヤリティ 2年目1万ポンド 3年目2万ポンド 4年目以降3万ポンド	ロヤリティ 初年度 0% 2年度 2% 3年度 3.5% 4年度以降 5%		イニシャルペイメント 4900万円相当の株式取得 ロヤリティは、2000台分は不 要、以後1台につき25ポンド		年間生産台数が3000台を越える場 合1台につき100ドル、2500～3000 台は1台につき125ドル、 2500台以下は1台につき150ドル、 補修用部品のみは6%
許 可 年 月	昭和27年12月23日	昭和28年3月3日	昭和28年3月3日	昭和28年3月3日		昭和28年9月1日
販 売 方 法	初年度は英オースチンの国内特 約販売店日新自動車、生産台 数の20%または4000台のうち、 有利な条件をとり他は日産販売 店に配分して販売する	ルノーの国内特約販売店中外ル ノー(株)を日野デゼール工業に合 併後、日野ルノー販売を設立し て総販売店とする		ルーツ・モーターは対価の一部 4900万円を出資して、いすゞの出 資金5100万円と合わせて資本金1 億円で新販売会社(やまと自動 車)を設立。販売サービスに当たる		新三菱重工と国内総販売店、倉敷 フレザーとは共同出資して新販 売会社を設立する

出所：『自動車年鑑』1954年版

もう一つは、外国技術導入と外国車の輸入組み立て・国産化の奨励である。1952年6月通産省は「乗用車関係外資導入に関する基本方針」を決定し、国産乗用車の改善を目的とする技術導入と外車種の国産製造を目的とする外資法を許可した。同年10月、この方針をより明確にするために通産省は「乗用自動車関係提携及び組立契約に対する取引方針」を発表し、外貨の割当てを国産化組立に優先させ、完成車輸入はできるだけ制限するという方針を打ち出した。その方針に基づいて各社は表6のように外国メーカーとの技術提携が相次いで行われた。

日本の自動車製造技術は、戦前のトラック中心の軍需産業政策と戦後のGHQによる乗用車製造禁止によって、欧米に比べて著しく遅れていた。それを解決するため、政府の保護育成政策のもとで、まず遅れている技術を大幅に高めることにその目標がおかれていた。そして、この輸入技術をもとに発展した技術革新が国産化組立を可能にしたと言える。

この輸入技術は天谷の分析によると、¹⁴⁾ 1953年から59年までの日産オースチンと全乗用車との生産台数と比率は、オースチンが20,855台で全乗用車の89,678台の23.3%を示している。過大に評価すべきではないとしても、技術提携のもつ意義は重要であった。

川又克二は当時の事情を次のように述べている。「率直に言って、私自身はオースチンとの提携には乗気でなかった。この提携に乗気だったのはむしろ先方で、当時の通産省の方針などもあって、先方の働きかけに対して日産の経営陣の大半が動かされていったのだとみてよい」¹⁵⁾

また、この時期におけるこのような国家保護のもとでの自動車産業の発展は、1951年からはじまる鉄鋼業の第一次合理化5ヵ年計画の実施に支えられていた。即ち、1952年をピークとして、翌53年度にはほとんど操業を開始するにいたる製鉄及び製鋼部門の合理化投資や、さらに鑄鉄技術の進歩、ストリップ・ミルの大幅導入、軸受け製品の品質向上などがこの時期の自動車工業の発展を有利にした。¹⁶⁾

そして自動車工業の振興と自動車の性能向上や原価低減をはかるためには自動車部品製造業者の生産合理化が必要であった。通産省は1951年度から小型自動車競争の国庫納入金の一部を財源として自動車産業振興費の予算を設定していたが、1952年度から初めて自動車部品などの生産施設合理化を補助金として1,500万円を計上し、自動車部品などの生産施設合理化を補助することになった。この結果、補助金の交付申請件数は88件、所要設備資金総額28,960万円のうち補助金交付希望額は、12,400万円に達したが、通産省は社団法人自動車技術会に諮問し、審査のうち、補助金交付対象に31社を決定し、総額1,400万円の補助を行うこととした。

生産施設合理化の内容は、機械設備の専門化や自動化、生産工程の流れ作業化などの改善、試験

14) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房 1982年 p. 136

15) 日本生産性本部『日本経営史—戦後経営史』1965年 p. 883

16) 奥村宏他『自動車工業』東洋経済新報社 1968年 p. 146

や検査設備の改善，生産技術や設備の採用，老朽化した設備や機械の更新などで，補助金の額も翌¹⁷⁾53年度には2,000万円に増加され，少額の補助ではあったが，自動車部品の生産合理化を刺激したことは事実であろう。

こうした状況のなかで，通産省は1955年5月外車依存からの脱皮ならびに国産車優先を国家的保護を通じて決定するための「国民車育成要綱案」を発表した。この構想は新規産業として超小型乗用車の積極的育成を図ることにより，関連産業の伸張，雇用の増大，技術水準の向上を促進し，将来輸出産業として発展することのできる素地をつくることを目的とし，月産2,000台，価格25万円以下（工場価格15万円以下），エンジン350～500CC，4人乗り，最高時速100km，自重400kgという内容であった。超小型で大衆的な低価格車で，しかも，輸出可能な車を1社に集中生産することを狙ったものであるが，¹⁸⁾結局，性能，価格の面で生産は無理との結論に達し，構想自体は具体化されなかった。

鶴田はこの構想を，市場のテストの問題と生産量，価格，設備投資に影響する許認可権がなかった点をあげて「産業政策の失敗」¹⁹⁾であると主張している。しかし，この論説には肯定すべき面もあるが，この構想自体は自動車業界に少なからぬ影響を与え，²⁰⁾山口が言うように，トヨタでは国民車よりひと回り大きな大衆車開発がほぼ同じく始められ，富士重工，東洋工業，新三菱自動車の三社は360CCの乗用車開発を開始し，小型乗用車は競争が激しくなつたのは勿論，その後の乗用車の大衆化の刺激に大きな影響を与えにほかならない。

翌年の1956年の「経済白書」は「もはや戦後ではない（前略）今後の成長は近代化によって支えられる」と発表した。これを契機に政府と自動車業界は，国際競争力強化のための量産体制の確立を狙った。同年6月には①合理化計画による部品工業の設備投資に対する外貨割り当て，②集中生産体制の確立，③専門企業の育成，④特定企業に対する技術提携の許可を中心とする「機械工業振興臨時措置法」²¹⁾（以下機振法）が制定され，日本開発銀行は，22業種の特定機械に対して56年から60年度までに106億円の融資を行った。そのなかで自動車部品工業が育成対象業種に選ばれ，66企業に²²⁾18億1,900万円（1956～60年）の融資が行われた。しかし，この機振法は直接完成メーカーを対象とはしていなかったが，トヨタ，日産を中心とした大企業の基盤強化のための育成，系列化による合理化となって推進されたといえる。

補助金としては，自動車技術会，日本小型自動車工業会などに委託事業費などを交付，1951年か

17) 日産自動車株式会社『日産自動車30年史』 p. 256

18) 小宮隆太郎，前掲書 p. 285

19) 鶴田俊正『日本の産業政策』日本経済新聞社 1982年 pp. 168～174と Leaster C. Thurow 編著 “Effective Management” 鶴田俊正『日本の産業政策』 pp. 224～236

20) 北田芳治編『現代日本の経済政策・下』大月書店 1984年 pp. 206～207

21) 通産省機械情報産業局自動車課編『転換期の自動車産業』日刊工業新聞社 1976年 p. 90

22) 日本工業新聞社『1982年日本工業年鑑』より

ら59年の累計合計は3億6,900万円に達した。また特別償却制度は表7の租税特別措置法のように合理化機械について初年度に3分の1、重要機械については3年間5割増の特別償却を認めたのである。その例をトヨタを中心に表8で見ることとする。

トヨタの場合、1954年から60年までの償却の合計は164億円に達したが、租税特別措置法による特別償却額は37億円と全体の22.7%であり、少なからず影響を与えたと言える。トヨタはこればかりでなく、資本の充実を基本とする経営戦略として、それに加えて税法の限度外の特別償却額42億円、全体の25.7%を計上し、その合計は79億円で48%を越えるほどであった。このような高率償却

表7 各種の租税特別措置

年度	創設または復活された租税特別措置
1950年	貸倒準備金、船舶修繕引当金
1951年	利子・配当課税軽減、価格変動準備金、生命保険料控除 重要機械等3年間5割増償却、重要機械類の輸入関税免除
1952年	退職引当金、湯水準備金(電力)、違約損失準備金、合理化 機械等の初年度3年分1償却、試験研究用機械の特別償却 航空機用揮発油税免税、重用外国技術使用料課税の特例
1953年	増資配当免税、異常危険準備金、譲渡所得非課税、輸出所得 控除、輸出損失準備金、海外支店設備特別償却
1954年	探鉱用機械設備の特別償却、交際費課税特別

出所：松村公宏『図説戦後史』p.145より作成

表8 トヨタ自動車の減価償却状況

(単位：1000円)

決算期	普通償却	特別償却	限度外償却
1954. 5	305,927		535,194
11	262,906	75,500	
1955. 5	320,907	111,690	15,000
11	319,995	68,194	121,000
1956. 5	313,747	75,442	250,647
11	307,605	48,532	380,000
1957. 5	348,666	236,031	250,000
11	469,997	490,474	143,000
1958. 5	600,825	442,400	250,000
11	703,067	191,712	414,288
1959. 5	783,893	187,016	699,000
11	945,983	250,737	780,000
1960. 5	1,052,677	438,228	525,629
11	1,592,273	1,129,490	
	4,737,629	3,559,372	3,838,134

資料：『有価証券報告書』より作成

はトヨタに限らず、日産などの大企業では一般的なものであったと同時に、当時では自動車企業の近代化が重要な課題となっていたことを意味している。²³⁾

このような様々な政策と企業側の経営戦略に助けられ、日本の自動車産業は、1960年時点で自動車生産台数は481,551台に達し、乗用車部門はまた発展段階であったものの、トラックとバス部門は既にヨーロッパの水準を凌ぐ段階になり、自立的発展の軌道に乗ったと言える。

(3) 高度成長期における産業政策（1961～70年）

1950年代までの日本の自動車産業は、輸入割当制、対内直接投資規制という保護政策と産業合理化のための諸政策の結果、幼稚産業の域を脱しはじめた。それにつれて諸外国から自由化への要請が強まり、1960年代は、貿易自由化への対応と来るべき資本自由化への準備の時期にあたった。

即ち、大規模な設備投資と産業再編成による量産体制の確立を進め、外国より弱い乗用車生産への傾斜を強めることによって国際競争力の確立を目指す時期であったといえる。

1960年7月に発足した池田内閣は「国民所得倍增計画」と「貿易為替自由化計画大綱」を立案、推進した。この「貿易為替自由化計画大綱」によりバス・トラックの自由化が1961年4月決定された。

バス・トラックの自由化の直後、通産省は61年5月「産業合理化審議会産業資金部会」において「グループ化構想」を発表し、量産グループ（乗用車月産7,000台）、特殊乗用車グループ（高級車、スポーツカー月産3,000台）、ミニカー生産グループ（軽乗用車）の3グループに分け、各グループに属するメーカーを2～3社に集約するという内容であった。

この構想は、性能、価格の面で現実性が乏しいものとされ、結局、実現できなかったが、輸出拡大及び量産体制の確立という目的は、その後の政策に色濃く反映されることになった。²⁴⁾

通産省は1962年9月に産業構造調査重工業会に「乗用車政策特別小委員会」を発足させた。翌63年貿易自由化への対応策として自動車産業を含む特定産業再編成、産業内調整の推進を目的とした「特定産業振興臨時措置法」（以下特振法）が、閣議決定されたが（63年3月）、審議未了で64年2月廃案となった。

この「特振法」の流産により官僚主導体制は後退したが、その精神はその後も引き継がれ、国際競争力強化の名目のもと官民協調方式が展開されたのである。²⁵⁾

「特振法」が廃案になったとはいえ、同年日本開発銀行は乗用車を「体制整備」融資の対象とし、表9のように合併、提携、共同投資等の企業間の集約化、強化を行い、66～71年度累計115億円

23) 中村静治『日本の自動車工業』有斐閣選書R 1983年 p. 190

24) 小宮隆太郎他『日本の産業政策』東京大学出版会 1984年 p. 285

25) 北田芳治、相田利雄編『現代日本の経済政策・下』大月書店 1979年 p. 211

表9 自動車産業の設備投資額と開発銀行融資

(単位：100万円)

	融資額	設備投資額	(%)	主要融資対象工事
1966年	4,000	118,826	3.4	合併による小型車製造設備
1967	5,000	194,769	2.6	同上ならびに業務提携による 小型車製造設備
1968	0	241,741	0	
1969	1,000	245,708	0.4	業務提携による小型製造設備
1970	1,500	282,500	0.5	同上

出所：『日本開発銀行25年史』より作成

の融資額は、小型車量産設備を対象に合併の主役となった日産自動車、日野、ダイハツ、富士重工²⁶⁾の3社に貸付けられた。

また、表9で分かるように、自動車産業の設備投資は1966年度には1,188億円、70年度に入って2,825億円に達し、乗用車工業の設備は一新されることになった。トヨタ自動車が59年に乗用車専用工場として元町工場を完成させたのをはじめとし、60年には富士重工の群馬工場、61年には日産自動車の追浜工場、いすゞ自動車の藤沢工場、62年にプリンス自動車の村山工場、64年にはホンダ自動車の狭山工場、65年トヨタ自動車の上郷工場、日産自動車の座間工場、66年トヨタ自動車の高岡工場、68年トヨタ三好工場、日産栃木工場、日野羽村工場などを完成した。

これまで乗用車を生産していなかった自動車業界の大部分が、ほとんどこの時期に乗用車部門に進出し、新たな工場を建設した点は注目に価する。これらの投資規模は62年の「なべ底不況」以後は1,000億円を越える大規模なものとなり、次のようにアメリカの市中銀行から資金導入も行われた。²⁷⁾

①日産自動車：1964年ファースト・ナショナル銀行500万ドル

チェース・マンハッタン銀行500万ドル

②いすゞ自動車：64年メドウブルック・ナショナル銀行120万ドル

65年コンチネンタル・イリノイズナショナル銀行及びシカゴ信託会社240万ドル

③プリンス自動車：64年ワシントン銀行340万ドル、ナショナル銀行100万ドル、デトロイト・ナショナル銀行20万ドル

④日野自動車：65年ロンドン・アンド・アソー・アーズ銀行660万ドル、ジラード信託銀行120万ドル、マニファクチャーズ・ハノーバー信託会社72万ドル、ザ・コスモポリタン

26) 小宮隆太郎、前掲書、p. 285

27) 中村静治『現代自動車工業論』有斐閣選書R 1983年 p. 257

表10 各メーカー別4輪車生産(台数)のシェア

年 度	トヨタ	日産	日野	プリンス	いすゞ	富士重工	ダイハツ	東洋工業	三菱	本田	その他
1957	43.7	31.4	4.2	6.2	9.2				3.6		1.7
58	41.5	29.1	4.2	7.3	8.6	0.8	0.5	2.4	4.0		1.6
59	37.9	28.4	3.7	7.5	8.3	1.9	0.5	5.2	3.6		3.0
60	30.2	23.2	3.0	6.0	7.6	3.3	2.1	9.8	5.0		9.8
61	24.8	20.2	3.6	4.6	7.3	4.0	7.0	14.7	6.1		7.7
62	23.4	21.6	3.3	4.0	6.6	3.9	7.2	16.6	7.3		6.1
63	25.1	20.7	2.8	4.3	6.3	4.8	7.7	14.9	7.6	0.4	5.4
64	25.1	20.1	2.9	5.1	6.1	4.5	8.0	14.5	8.0	1.6	4.1
65	25.0	18.2	2.7	4.7	5.1	5.2	8.0	14.5	9.2	2.9	4.5
66	26.2	23.2	1.8		4.6	6.0	7.6	12.6	10.4	2.5	5.1
67	26.1	22.9	0.9		4.1	5.4	6.9	12.1	9.8	6.2	5.6
68	28.0	24.4	0.8		3.5	4.2	6.2	10.8	8.3	7.8	6.0
69	31.4	24.9	0.9		3.2	4.2	5.4	8.7	7.6	7.6	6.1

資料：日本自動車工業会『自動車統計月報』より作成

・ナショナル・シカゴ銀行48万ドル

⑤ホンダ自動車：62年アメリカ預託証券(ADR) 20億6,869万円を資本準備金に繰り入れたほか、64年ユナイテッド・カリフォルニア銀行108万ドル

これらは、輸入自由化に迫られ、しかもその後に予想される資本自由化に対処するための合理化促進の投資であり、その結果、生産は60年の47万台から63年には127万台と僅か3年間で100万台の大規模の大躍進となった。

大きな危機と憂慮させた貿易自由化もさしたる影響もなく乗り切り、日本の自動車産業は世界と競争するようになる。

しかし、表10に示すように、こうした発展の段階で50年代のトヨタ、日産、日野、プリンス、いすゞなどと、東洋工業、三菱重工、ダイハツ、鈴木自動車、富士重工、本田などの後発6社が既存企業に加えて、乗用車への参入したため、60年代になると、トヨタと日産の生産シェアは5～10%低下し、多種少量生産が訪れるようになった。

しかし、生産規模をみると、欧米の自動車会社に比べ相対的に小さかったため「規模の経済」への問題と、後に攻められる資本自由化を考慮し、通産省は業界再編成を促進せざるを得なくなった。

ここで登場するのが日産・プリンスの合併である。1965年5月31日、日産・プリンスの合併覚書調印が行われ、66年8月1日、歴史的な合併が実現した。

この合併は川又によれば²⁸⁾、当時の通産省の打診、日産の主力銀行日本興業銀行の橋渡しのあつ

28) 森川英正監修『戦後産業史の証言・2』毎日新聞社 1977年を参考すること。

たことが語られており、通産省の方針に従ったことが示されている。それは、プリンスのオーナーであった石橋正二郎の次の話しでより鮮明にされている。「私の真の気持ちは、プリンスを手放したくないのだが、諸般の事情からみてやむをえないと思っています。特に通産省など国家が国策として自動車再編成を行うというなら、私は協力するにやぶさかではない。通産省の佐橋次官と会いましたが、彼は自動車は今後の日本の重要な戦略産業だ。どうしても国際競争に生き抜かなければならん。そのためには再編成を行って、スケールを大きくし、体質を強化しなけりゃならん。と²⁹⁾いっていました」

これをみても通産省が国際競争と資本自由化にいかに関心したか理解できる。上述した日産・プリンスの合併を契機に各企業間の提携が相次いで行われた。トヨタ・日野（66年10月）、トヨタ・ダイハツ（67年12月）、日産・富士重工（68年10月）がそれである。

日産・プリンスの合併に始まる自動車業界の再編成によって、日本の自動車産業はトヨタ・日産の2大グループと東洋工業、ホンダ、三菱などの各企業の特徴で色分けされるようになった。

生産台数でみたシェアは、業界再編成が行われる前の65年での総生産台数188万台のうちトヨタ25%、日産18.4%、東洋工業14.5%、三菱9.2%、いすゞ5.1%、ホンダ2.9%という分布であったが、業界再編成の後の69年にはトヨタ31.4%、日産24.9%、東洋工業8.7%、ホンダ7.6%、三菱7.6%、いすゞ3.2%という分布に変わった。

業界再編成をめぐって、いすゞ・富士重工の提携（66年12月）、いすゞ、富士重工・三菱の提携（67年12月）、日産・いすゞの提携（70年3月）の失敗の例をあげて、業界再編成を政策の失敗であるとの見解まで出ているが、しかし、業界編成を通じてトヨタと日産の2大メーカーへの生産集中の傾向が見られるようになり、量産体制の確立と国際競争力を高めることには成功したと評価できる。

このような自動車産業の発展は、乗用車の飛躍的増産、マイ・カーの増加により、道路の整備が必要とされた。59年には首都高速道路公団が発足したのをはじめ、61年には総額2兆1,000億円に及ぶ第三次計画、64年の第四次計画では4兆1,000億円、67年には6兆6,000億円におよぶ第五次計画³⁰⁾が実施され、道路の進展には目を見張るものがあった。

以上のように、この時期は特振法の流産によって政府主導が崩れたとはいえ、貿易自由化、資本自由化に備えて官民協調方式がとられ、生産台数は60年の48万台から70年には529万台へと11倍に伸びた。特に乗用車の生産の伸び率は大きく、60年の16.5万台から70年には318万台へと約20倍の規模に拡大した。そして、日本の2大メーカートヨタは70年度に約161万台、日産も137万台とLawrence・J・Whiteがいう「規模の経済」を実現する最小最適企業生産規模（minimum efficient

29) 梶原一明『覇権の構図』自動車産業研究所 1975年 p. 45

30) 小宮隆太郎、前掲書 p. 280

size) 100万台をはるかに越えた。³¹⁾そして、この時期の産業政策は、一方で重化学工業化・国際競争力強化を通じての量産体制の確立と他方ではGATT・OECD加盟などによる自由化体制への移行という「積極的・能動的」な政策を中心としていたと言える。

(4) 石油危機以後の産業政策 (1973～79年)

60年代の自動車産業は開放経済体制への移行にあたって、技術、資本を大きくアメリカに依存しながら設備の合理化から道路の整備、量産体制まで国家に支援され、アメリカと競争しない小型乗用車を中心に発展した。

しかし、70年代に入ると、日本の経済は自動車産業のみならず大きな転機を迎える。高度成長の追求による多様な「成長の代価」即ち、公害、環境破壊などの問題と日本の国際収支の黒字が拡大する過程で貿易摩擦が生じ、日本を取り巻く経済環境も大きく変化した。

経済社会の動きのなかで自動車産業が新しい対応を余儀なくされたのもこの時期である。戦略・輸出産業として成長しつつあった自動車産業は、いままでの政府の温室下での保護・育成政策が変わると同時に、公害などの環境問題と安全問題、省エネルギー問題などが求められたからである。

日本で自動車の安全問題が表面化し、問題視されたのは、日本製の欠陥車が秘密裡に回収されているとのニューヨーク・タイムズ (1969年5月12日) の報道以後であった。アメリカでは1969年自動車安全法によって、メーカーはその製品に欠陥が発見された場合は交通安全局に届けるとともにユーザーに直接書留便で通知することを義務づけ、届け出のあった欠陥車は公表されることになっていたからである。この問題は日本にも波及し、欠陥車の問題が社会的責任問題までエスカレートしたのである。その結果69年6月16日、トヨタ、日産の両社は自社の欠陥車とその処理状況を新聞紙上に発表し、各社がこれにつづいた。公表された各社別欠陥車の発生状況はトヨタ10件、日産11件など全体にして58件、対象車両数245万台、未修理車両数130万台にも達している。この数字は、アメリカにおける日本車の欠陥問題を契機に世論に押されてやむなく公表したもので、販売競争のみ専心してきた自動車業界の姿勢の問題のみならず、消費者より産業優先的であった政策自体が問題されるようになった。

アメリカでは69年アメリカ連邦自動車安全 (MVSS) が発表されたが、日本ではそれより5年遅れて72年運輸技術審議会の答申「自動車の安全性向上のための技術的方策」に基づき73年、74年2回³²⁾にわたって保安基準が改正された。これを天谷は日本の自動車産業の技術水準から実現可能な基準を追求したのではなく、アメリカの社会的要請に基づく目標を掲げ技術開発を誘導しようとしたと述べている。また、山口は安全基準³³⁾というのは自動車普及にかかわりなく厳しく行わなければな

31) Walter・Adams "The Structure of American Industry" 6th, 1982 pp. 149～151

32) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房 1982年 pp. 246～252

33) 北田芳治他『現代日本の経済政策・下』大月書店 1979年 p. 219

らないにも拘わらず、それまで顧みられて来なかったことは政策の怠慢であるとしている。しかし、戦後僅か30年足らずの間に発展した後発自動車業界としては、ある意味では当然の結果として受け入れなければならないし、後発国での自動車産業の成功に乗り越えなければならない過程にあったといえる。

もう一つ、自動車の大量普及の副産物として現れるのが公害問題である。アメリカの大気清浄法改正案（マスキー法）に追従するかたちで、日本でも74年1月排出ガス規制が公表され、75年からCO（一酸化炭素）、HC（炭化水素）、NOx（窒素酸化物）についての規制が実施されている。この規制内容は世界的にみてもっとも厳しいものであり、自動車業界に少なからぬ影響を与えた。即ち、技術とコストの問題をあげ、トヨタ、日産の2大メーカーは4、5年先の規制にもかかわらず、規制緩和の政治工作に乗り出したが、後発メーカーは競争力獲得のチャンス、キメ手として低公害エンジン開発に取り組み、東洋工業のロータリー・エンジン（酸化触媒方式）ホンダのCVCCエンジン（Compound Vortex Controlled Combustion複合渦流調速燃料方式、エンジン内浄化方式）を完成、75年規制にパスした。

続いて、三菱はサーマルリアクター（熱反応器）中心の方式により、いすゞ、富士重工は後処理を必要としない独自方式で、ともに燃料、出力性能の低下を抑えて76年規制をクリアした。トヨタ、日産も2年遅れて78年規制を実行し、その結果、日本は世界一低公害、低燃料との評価を獲得した。³⁵⁾このように排出ガスの規制は、後発メーカーの努力によって達成されたといっても過言ではなかろう。

表11 70年代の自動車の生産と輸出の変化

（単位：1000台）

年 度	生 産 台 数	日 本 国 内 新 車 登 録 台 数	輸 出 台 数
1970	5,289	4,100	1,087
71	5,811	4,021	1,779
72	6,294	4,367	1,965
73	7,083	4,949	2,067
74	6,552	3,850	2,618
75	6,942	4,309	2,678
76	7,841	4,104	3,710
77	8,515	4,194	4,353
78	9,269	4,682	4,601
79	9,636	5,154	4,563
80	11,043	5,016	5,967

資料：日本自動車工業会『自動車統計年報』より作成

34) 原剛「誰のためのNO₂ 緩和か」『世界』1978年10月号と北田芳治の前掲書 p. 220

35) 中村静治『現代自動車工業論』有斐閣選書R p. 286

表12 各メーカー別輸出台数・比率推移

(単位:台,%)

年度 メーカー	1965	1970	1975	1980
トヨタ	63,520 (32.6)	481,892 (44.3)	868,352 (32.4)	1,785,445 (29.9)
日産	73,157 (37.7)	395,301 (36.4)	884,861 (33.1)	1,465,827 (24.6)
いすゞ	19,003 (9.8)	17,071 (1.6)	112,804 (4.2)	271,412 (4.6)
東洋工業	9,948 (5.1)	94,108 (8.7)	349,317 (13.0)	699,407 (11.7)
三菱	5,239 (2.7)	24,227 (1.5)	155,739 (5.8)	570,696 (9.6)
本田	2,404 (1.2)	23,329 (2.1)	191,274 (7.1)	658,986 (11.0)

資料:日本自動車工業会『自動車統計月報』より作成

このような排出ガスを浄化する過程でガソリンの価格が1973年10月、第4次中東戦争の勃発を契機とするOPEC石油輸出の制限、禁止、及びその後の石油価格の4倍も上昇、いわゆるオイル・ショックが発生した。

石油に連動した国際的な原油価格の大幅値上り、消費者物価の暴騰に対しては政府は総需要抑制政策を実施したから、日本経済はインフレーションと不況が同時に進行する最悪の状況に陥った。74年度のGNP成長率はマイナス(0.3%)を記録し、企業倒産は1万件を突破した。

自動車市場も不況の直撃を受け、表11で見られるように、73年度の四輪車の生産台数は約708万台であったが、74年度には7.5%に減り約655万台を記録した。国内販売台数も73年度の495万台から74年度は21.6%減った385万台を記録した。しかし、輸出は石油危機にもかかわらず、日本車の輸出台数は73年以後も継続して伸びている。輸出の台数は79年度のマイナス0.8%を除いた場合には増加を続けている。こうした輸出に関する各社の生産シェアを表したのが表12である。

各社の生産と輸出の比率を見るようにする。トヨタは比率では70年度と80年度を比べると約15%低下したが、輸出実数は1970年代の48万台(44.3%)から(73年度),74年度,75年度87万台(32.4%),80年度179万台(29.9%)へと増加したが、また、日産も比率では約12%低下したが、70年代40万台(36.4%)から73年度,74年度,75年度88万台(33.1%),80年度146万台(24.6%)と輸出台数では増加した。一方ホンダが70年度約23,000台(2.1%)から75年度約19万台(7.1%),80年度約66万台(11%)と三菱が24,000台(1.5%)から75年度16万台(5.8%),80年度には57万台(9.6%)への著しい上昇率をみせた。

このように、石油危機にもかかわらず、日本車の輸出が伸び、国際的に認められたのは、政府の小型乗用車の保護もあったが、燃料効率の向上に努力してきた自動車業界の成長のための競争を忘

れてはならない。

かかる努力の結果、80年度には、日本の自動車生産台数は1,104万台と、はじめて1,000万台を記録、70年度の529万台から2倍の規模になっており、アメリカを抜いて世界一の自動車生産国になった。この10年間の自動車の輸出は、70年度の109万台の5倍を凌いで597万台に達した。これは同期間の生産台数の増加数575万台の85%を占めており、殆どの自動車の生産の伸びが海外市場の拡大によって実現したことから、後発メーカーの絶えざる研究開発と両先発メーカーとの競争によるものである。

しかし、自動車輸入は、自由化が実施されたにもかかわらず、表13で示したように80年度になっても僅か4万8千台にすぎない。これは大型輸入車に不利になるように設定された物品税の税率格差の存在は勿論、世界一厳しいといわれる排ガス規制、安全・省エネルギー規制などの非関税障壁がまだ残存しているからである。

この時期の自動車産業の成長は、上述した政府の様々な保護政策と自動車業界の成長による競争の結実であるとしなければならない。

この時期の自動車産業における産業政策は、60年代の積極的な政策より、公害などの「成長の代価」への対応、石油危機などの国際環境に対応、そして、自動車産業発展と上述した国内・国際的な調整という調整者的な役割を中心とする「消極的・受動的」な政策であったといえる。

表13 日本の自動車の輸入実績（通関実績）

	乗 用 車	バ ス	トラック	特 殊 用	四 輪 車	二 輪 車	三 輪 車
1969年	15,748	5	220	149	16,123	669	
70	19,080	7	236	229	19,552	179	
71	18,551	1	270	225	19,047	266	3
72	24,759	3	271	291	25,324	1,532	
73	36,922	4	421	684	38,031	1,413	4
74	42,128		460	935	43,614	7,228	2
75	45,480		256	407	46,145	19,182	
76	40,416	5	125	480	41,028	981	
77	41,395	1	94	784	42,274	1,944	
78	54,517	7	147	758	55,429	7,073	
79	64,808	8	213	1,312	66,350	11,652	
80	46,285	9	538	1,082	47,917	17,015	

資料：『日本自動車輸入組合調査』『日本の自動車工業』1981年版

(5) 80年度以後の産業政策と自動車産業の発展

二度の石油危機を通じて、乗用車需要が小型車へと大幅にシフトしていくなかで、ビッグ・スリーは量的、質的にもこの変化に充分に対応しえなかった。そのすきまを狙って小型分野で強みを持つ日本の自動車産業は、アメリカを主として世界に急激な勢いで進出、こうした輸出拡大を通じ

表14 アメリカの自動車の輸入実績

	自動車生産台数	国 内 乗 用 車 販 売				
		輸 入 車	シ ョ ア	合 計	日本車%	小型車%
1960年	7,905	499	7.5	6,641		
65	11,138	569	6.1	9,332		
70	8,284	1,285	15.3	8,405	(3.7)	21.6
72	11,311	1,614	14.8	10,940	(5.7)	23.5
74	10,071	1,339	15.8	8,853	(6.7)	33.3
76	11,498	1,499	14.8	10,110	(9.3)	34.0
78	12,899	2,002	17.7	11,314	(12.0)	31.7
80	8,009	2,397	26.7	8,979	(21.2)	36.4
82	6,986	2,223	27.8	7,982	(22.6)	34.2

出所：日産自動車『自動車産業ハンドブック』1984年より作成

て80年度には世界一の自動車生産国になった。

しかし、この輸出急増と輸入極小は、アメリカをはじめヨーロッパ各国で貿易摩擦を引き起こすことになった。

表14で示したように、アメリカの自動車生産台数は1978年の約1,290万台をピークに82年には約699万台に低下した。それにもかかわらず、日本の対米輸出は増加し続けた。アメリカにおける輸入車の比率は増加し、その殆どを日本車が占めた。例えば、74年度に6.7%（輸入車のシェア15.8%）であったのが、80年度21.2%（輸入車のシェア26.7%）、82年度には22.6%（輸入車27.8%）へと高まった。

1979年アメリカのアスキュー通商代表（USTR）が来日し、日本の自動車メーカーが対米投資しなければ、アメリカは日本車を輸入規制すると発言した。さらに、12月フレーザーも乗用車工場の建設と輸出規制を要求し、日本の自動車メーカーがこれを実施しなければ、アメリカは輸入割り当て制を実施すると主張した。この時点でのアメリカ側の要求は以下の3点である。³⁶⁾

①アメリカ産自動車の対日輸出に際し、安全基準及び規格の適用を緩和する。②自動車部品の関税の撤廃。③日本メーカーの対米工場進出

しかし、日米自動車摩擦は、その後もアメリカの自動車産業の不振が続いたため、交渉は81年に決着し、対米乗用車輸出自主規制が始まった。

アメリカ側の強硬な態度に直面した通産省は、トヨタ、日産に対しアメリカに乗用車工場を建設するよう要請した。³⁷⁾そして、1981年通産省は、アメリカに対して乗用車輸出自主規制を行うと発表、1981年から83年度の3年間で160万台の輸出枠を設定した。こうした背景にはアメリカ自動車

36) 小宮隆太郎, 前掲書 p. 286

37) 天谷章吾, 前掲書 p. 316

表15 日本の自動車メーカーのアメリカでの現地生産概況 (部品等を含む)

現 地 国	ア						
-------	---	--	--	--	--	--	--

注:ここに提出したものは公式発表文のみ

出所:日本自動車工業会『1990・日本の自動車工業』p.24

産業の不振と日本の自動車の対米輸出の増加があることはいうまでもない。

通産省が80年度の交渉時にトヨタ、日産に対米進出を要請したことの評価は学者によって見解が異なるが、³⁸⁾少なくとも自動車産業に限ってみると行政指導などの説得は必ずしも実現したとは言えない。

81年の輸出規制枠の場合には、業界では不満があったとしても妥協せざるをえなかったが、83年のトヨタとGMの合弁会社の合意は通産省の要請よりは、2年前のフォードとの提携が実りがないとの判断を下した後に進められた。³⁹⁾

表15で示したように、日本の自動車メーカーは本田技研工業の乗用車工場が1982年11月に稼働し始めたのを契機に、83年6月日産のトラック工場が生産を開始した。本田技研工業のオハイオ工場は「アコード」を生産しており、品質を維持するため、当初月間500台（年間6,000台）でスタートしたが、83年には一直生産でフルレベル（年産7万5,000台）になり、83年秋には二直生産に移行した。そして、84年初から従来の4ドアセダンに加え、ハッチバックも生産し始め、84年5月にはフル生産体制（年産15万台）に入った。アメリカでの生産が軌道に乗ったことを踏まえて、同社は事業拡張計画を打ち出した。即ち、86年秋には同じ敷地内に第2ラインを建設し、「シビック（年産15万台）」⁴⁰⁾の生産を開始した。

一方、日産自動車もテネシー州で83年6月から小型トラックの生産を開始し、1年後の84年6月には年産1万台ペースになった。また、日産は同工場での乗用車の生産を始め、85年秋には年産6万台ペースに、86年には年産10万台ペースになった。⁴¹⁾

ホンダと日産に遅れて、トヨタもGMとの合弁会社（NUMMI）を通じ、84年12月にスプリンターをベースにし年産20万台生産を開始した。

このような、輸出規制的环境のもとで、海外市場での活動の焦点は、輸出から海外での現地生産に移りつつあると言える。

特に、85年以後の急激な円高のなかで、単なる貿易摩擦、規制の回避ではなく、企業の効率、戦略の観点からも、国内生産体制から海外中心的な生産体制へと移行せざるを得なくなった。

表16で示されたように、日本の対米輸出台数は80年の輸出台数の40%を記録した以後その伸び率はいまも、続けている。89年現在、生産台数の45%を占めており、そのうち対米輸出は全輸出の41%（243万台）までを占めている。

1950年に「輸出育成産業」として指定された以来、成長を続けた自動車産業は、89年には、1,300

38) 小宮隆太郎 前掲書 p. 292

39) 小宮隆太郎 前掲書 p. 292

40) 崎谷哲夫『ホンダ式大成功への海外戦略』ジャテック出版 1986年 pp. 88~105

41) デイビット・ハルバースタム、高橋伯夫訳『覇者の奢り・下』日本放送出版協会 1987年 pp. 44~67

表16 80年代の日本の4輪車の生産、輸出、対米輸出台数

年度	生産台数	輸出台数	対米輸出
1980	11,042,884	5,966,961	2,407,645
1981	11,179,962	6,048,447	2,304,814
1982	10,731,794	5,590,513	2,105,519
1983	11,111,659	5,669,510	2,234,375
1984	11,464,920	6,109,184	2,579,439
1985	12,271,095	6,730,472	3,139,998
1986	12,259,817	6,604,923	3,131,998
1987	12,249,174	6,304,918	3,434,162
1988	12,699,807	6,104,151	2,695,835
1989	13,025,741	5,883,905	2,430,259

出所：『日本自動車工業調査』より作成

表17 米国における日本メーカーの生産台数の推移

車種	年	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
	メーカー							
乗用車	本田	55,335	138,572	145,337	238,159	324,064	366,355	361,670
	日産	—	—	43,810	65,147	117,334	109,897	115,584
	NUMMI	—	—	64,601	191,549	143,652	129,978	192,235
	トヨタ	—	—	—	14,246	43,726	18,527	151,150
	マツダ	—	—	—	—	4,200	167,205	216,200
	ダイヤモンドスター	—	—	—	—	—	2,409	91,839
	SIA	—	—	—	—	—	—	—
	計	55,335	138,572	253,748	509,101	632,976	794,371	1,128,678
トラック	日産	—	100,510	107,422	108,048	102,718	95,919	123,056
	合計	55,335	239,082	361,170	617,149	735,694	890,290	1,251,734

注：1.NUMMIはトヨタ、GMの合弁会社で、生産台数にはGMブランド車を含む。

2.マツダの生産台数にはフォードブランド車を含む。

3.ダイヤモンドスターは三菱、クライスラーの合弁会社で、生産台数にはクライスラーブランド車を含む。

4.SIAは富士、いすゞの合弁会社。89年分の生産台数報告なし。

出所：(社)日本自動車工業会『1990・日本の自動車工業』

万台を生産し、世界一の自動車生産国になっており、輸出台数にも588万台を記録、世界一の自動車輸出国になっている。このような輸出急増に伴い、日本の自動車メーカーは表17のように、現地生産を行っている。その中で本田が一番早く海外生産体制へ移行し、アメリカの現地生産では36万台を生産、全体の29%を占めており、トヨタ、日産を抜いて断然トップの座を守っている。

そして、この現地生産も83年の本田の5万台から出発し、86年には61万台へ、89年現在125万台を

越えており、これもまた新しい問題に発展する可能性が残っている。

この時期の自動車産業における産業政策は、国際的要請に伴う調整への介入であった。即ち、巨大な産業として定着した段階に至った自動車産業は、アメリカをはじめとする先進諸国からの報復措置、対日保護政策を引き起こしかねないという意味で介入せざるをえなくなった。しかし、なお残存する複雑な輸入手続き、安全基準などの制度面での硬直性などは諸外国からの非難の対象になっている。

これからは経済摩擦、貿易摩擦などの国際的要請に伴う創造的政策がより必要である。

4. 結びにかえて

このように、戦後日本の自動車産業の発展過程を回顧してみると、自動車産業に対する産業政策は、後発国の典型的なパターンである幼稚産業保護から出発し、産業育成政策を通じて、安全基準の設定、公害防止などの産業助成政策、そして、表面化してきた貿易摩擦などによる交渉などの条件整備政策、調停政策に変化していた。換言すると、デーボルド (W・Diebold)⁴²⁾ の定義に基づくと防衛的産業政策から適応的産業政策にそして創造的産業政策に変わったといえる。

そのなかで特筆すべきことは、戦後「とるに足らない」幼稚産業であった自動車産業を「戦略産業」に指定し、乗用車工業の確立と国際競争力の強化が行われた点である。基本政策は貿易自由化・資本自由化を遅らせ、その間に自由化に対応できる競争力をつけようというものであった。後発国日本の自動車産業が世界一の自動車生産国、自動車輸出国になった要因は様々であると思う。しかし、現在の後発国での立場では産業政策を抜きに日本の自動車産業を論ずることはできない。

産業政策は発展過程によって、1.企業の規制を中心とした政府の介入型、2.政府主導の政策中心型、3.政府と企業の協同による官民協調型、などに分けて考えることができる。日本の場合は典型的な官僚協調型として、制度的な政策導入も大事な役割をしたが、価格メカニズムの作用の下で数多くの企業家のイノベーションを忘れては日本の自動車産業の発展の定石を見抜くことはできない。

例えば低利融資、特別償却などのハード的な政策措置と「いずれは保護措置はなくなる」と認識し、果敢な設備投資、研究開発を行った企業の企業家精神の合致がなかったら自動車産業の成功は難しかったと言える。その象徴的な例はトヨタ、日産にみられる限度外償却である。産業政策である特別償却のみならず、限度外償却を企業側が行ってまでの、設備の近代化のため投資を行ったのである。

過度な保護は、企業の生産効率、設備投資、国際競争力などをそぐ結果になるが、日本では様々

42) W. Diebold Jr, Industrial Policy as an International Issue, McGraw-Hill Book Company, 1980, pp. 17~21

な保護育成政策，助成政策，調整政策を通じ，トヨタ，日産の2大メーカーへの集中が進んだものの，ホンダ，三菱，東洋工業などの後発メーカーが独立を保ち，厳しい競争を行うことによって世界一の自動車生産・輸出国になったといえる。アメリカの大気清浄法改正案（マスキー法）によって公害問題が自動車業界に登場したとき後発メーカーの努力（本田のCVCCエンジンの完成，東洋工業のロータリー・エンジンの完成）によってマスキー法をクリアしたのはその例である。

発展途上国のモデルとしての日本型の産業政策は，上述したようにハード的な政策よりは内外の経済環境変化へ企業側の積極的な対応の合致を認識しなければならない。即ち，自動車産業を育成するための企業と政府の共通の認識が一致した点と政府側の措置のみを頼らずに，自ら自動車産業の育成に一生懸命に働いた企業側のイノベーションを認識したことを認識せずには日本の産業政策を理解できないであろう。

このような政府と企業側の合致は日本の自動車産業を世界一のし上がる牽引車の役割をした。ところが，海外の環境要因の変化はいままでよりマイナス方向へのインパクトを与えると予測されており，楽観できる状況ではない。たとえば各国の輸入関税，国産化率規制の強化のみならず，アメリカ自動車メーカーの回復，ヨーロッパ自動車メーカーの合理化推進などによって日本の自動車産業の相対的競争力は低下しており，新しいビジョンが注目されている。しかし，これからはよりソフト的な政策が中心になってイノベーションを助長するだろうと考えられる。

[韓南大学校・経商大学]