



Title	戦後の日本の自動車産業の発展
Author(s)	小野, 浩
Citation	経済學研究, 45(1): 68-76
Issue Date	1995-05
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/31994
Type	bulletin
File Information	45(1)_P68-76.pdf



[Instructions for use](#)

戦後日本の自動車産業の発展

小 野 浩

はじめに

この小論は戦後の日本自動車産業の発展を概観することを目的としている。ここでは事実を忠実に追ひ、当時の状況をなるべく再現することを心がけている。そこで指摘される問題点や検討されるべき理論モデルは別の論文に譲ることとする。

最近、日本の自動車産業は対米貿易摩擦の主要な標的として新聞紙上に登場し、一昔前のトヨタのカンバン方式など、日本的経営の代表的企業を有する産業として海外の範ともてはやされたのとは隔世の感がする。このような昨今の自動車産業の変化をみると、戦後の復興期から現在まで、日本の自動車産業の発展を経済学的手法を使用して分析する必要があると感じている。これまでの研究で、自動車産業の分析は大きく四つのタイプに分けられる。第一に、主としてアメリカの自動車産業の発展を述べたものである。これに付随して、ヨーロッパの国、例えば、イギリスやドイツなどでの自動車産業の発展が述べられる。これは自動車産業の歴史的発展に注目するアプローチである。第二に、日本の自動車産業の発展と、主としてアメリカとのそれとを比較研究したもので、比較研究アプローチとも呼ばれるものである。第三に、その時々で社会で問題となる論争に主眼をおく、トピックス・アプローチとも呼ばれるものである。例えば、資本自由化に対応して、通産省を主導とする自動車業界の再編成の動きや、対米輸出自主規制をめぐる経済効果など、がそれである。第四は、自動車メーカーと部品メーカーの関係

を、主として下請け関係からとらえ、日本の大企業と中小企業という図式に当てはめる二重構造アプローチである。

私が採用するアプローチは、これらのどのアプローチとも異なるものである。私のアプローチは戦後の自動車産業の発展を包括的に説明する統一的理論モデルを提示し、問題点を計量的に分析することにある。このような問題意識にたつて過去に行われた研究として、渡部経彦／辻村江太郎監修、通産省産業予測研究会編、「日本産業の計量分析」(昭和44年11月発行)がある。この第3章で“わが国自動車産業の成長モデル”が論じられている。この論文の目的は、昭和40年10月までの完成車の自由化までの期間手厚く保護されてきた自動車産業を、“乗用車およびトラック、バスの需給関係を調整するに当たって6社(トヨタ、日産、いすゞ、日野、プリンシ、ダイハツ工業・著者挿入)を集計aggregateしたいわば巨大かつ平均的なわが国自動車産業を代表するひとつの自動車メーカーが、いかなる生産構造、財務構造の変化を余儀なくされてきたか(p.100)”を分析することである。すなわち、この論文は当時の日本自動車産業の計量分析を行っているが、そこでは自動車メーカーの寡占的行動が考慮されていない。われわれは平均的な自動車メーカーの分析に主眼をおくのではなく、寡占的市場構造に焦点をあて、個々の企業の合理的行動から自動車産業の成長パターンを説明する。

1. 戦後(1950年代)から1970年前後

戦後日本は自国産業保護のため高関税政策や外資割当制度(1952年)を採用して、外車の輸入を極力抑制した。この期間の自動車の生産台数は表1からも明らかのように、北米、特にアメリカの生産が圧倒的に多かったが、それも1960年代後半になって、世界の生産量の約半分まで落ちこんできた。日本の自動車生産に関して、この時期大きな特徴がある。表2から容易に分かるように、我が国の戦後の自動車生産はトラックを中心としたものであった。乗用車とトラックの生産量が逆転するのは1968年のことであり、この前後から、乗用車の輸出に占めるウェイトも高くなる。しかし、1965年の段階でも、輸出の占める割合は生産量の一割程度に過ぎない。

1960年前後に、日本の自動車業界にとって大きな変動があった。まず、これまで二輪車や三輪車の生産を行っていた企業が、四輪車の生産に参入してきたことである。1955年に鈴木自動車工業が、1958年に富士重工業、ダイハツ工業及び東洋工業が、1963年には本田技研工業が、乗用車業界に参入した。他方、1912年設立で1920年から四輪自動車の生産を始めた太田自動車製作所は、種々社名を変更しながら、1961年東急くろがね工業を以て退出した。

ここで、自由化前後の自動車業界の動きを当時の雑誌により再現しよう。1961年1月7日の『東洋経済』によると、“至上命令は自由化準備のためのコスト引き下げだが、その前に、過剰生産懸念、米国のドル防衛策の影響など、問題は少なくない。36年は業績続伸としても、以後は波乱含みか(p.122)”としており、当時の状況は自動車各社が生産を競っていたことがわかる。しかし、個別企業の分析では異なる見解を有していたように思われる。『東洋経済』の同じ号で、日産自動車に関して、“自動車業界は、これからのいよいよ貿易自由化の洗礼をうける。当社(日産を指す・著者)やトヨタが、今年から来年

表1 世界の自動車生産台数推移

年	乗用車	トラック・バス	合計	単位：1,000台	
				北米	アジア
1950	8,174	2,403	10,577	8,394	46
1951	6,858	2,495	9,853	7,172	61
1952	5,925	2,399	8,324	5,996	54
1953	8,069	2,368	10,437	7,835	64
1954	7,964	2,385	10,349	6,889	85
1955	11,012	2,616	13,628	9,636	100
1956	9,072	2,603	11,675	7,391	143
1957	9,793	2,607	12,400	7,634	214
1958	8,686	2,603	11,289	5,478	215
1959	10,773	3,143	13,916	7,092	319
1960	12,839	3,649	16,488	8,303	555
1961	11,391	3,837	15,228	7,040	871
1962	14,012	3,987	17,999	8,702	1,059
1963	15,941	4,432	20,373	9,740	1,357
1964	16,735	4,992	21,727	9,979	1,798
1965	18,952	5,315	24,267	11,984	1,989
1966	19,152	5,700	24,852	11,269	2,418
1967	18,574	5,448	24,023	9,943	3,244
1968	21,614	6,742	28,356	11,971	4,208
1969	23,104	6,706	29,810	11,532	4,835
1970	22,494	6,909	29,403	9,444	5,488
1971	26,448	6,976	33,424	12,018	6,034
1972	27,886	7,692	35,578	12,741	6,511
1973	29,984	8,934	38,918	14,230	7,323
1974	25,947	8,786	34,733	11,596	6,775
1975	24,959	8,039	32,998	10,372	7,193
1976	28,794	9,547	38,341	13,026	8,111
1977	30,474	10,473	40,946	14,394	8,814
1978	31,184	11,115	42,299	14,641	9,676
1979	30,774	10,743	41,519	13,066	10,127
1980	28,578	9,936	38,514	9,334	11,502
1981	27,458	9,772	37,230	9,232	11,639
1982	26,627	9,486	36,113	8,262	11,243
1983	29,966	9,789	39,755	10,750	11,726
1984	30,478	11,579	42,057	12,754	12,228
1985	32,293	12,519	44,811	13,586	13,323
1986	32,855	12,442	45,297	13,189	13,473
1987	33,007	12,896	45,903	12,560	13,968
1988	34,276	13,934	48,210	13,164	14,714
1989	35,580	13,521	49,102	12,876	15,079
1990	36,106	12,240	48,345	11,711	15,768
1991	34,655	11,841	46,496	10,684	15,905
1992	34,765	12,612	47,377	11,670	15,763

資料：『主要国自動車統計—1993—』 第22集, 日本自動車工業会

にかけて行う投資は、増産もさることながら、本筋はあくまで自由化に対抗するための質的な合理化投資である。そして両社に関するかぎり、行き過ぎた悲観はキ憂となるであろう。(p.147)''

表2 日本の自動車生産量

年	単位：台			合計
	乗用車	トラック	バス	
1946	—	18,571	7	18,578
1947	110	18,538	104	18,752
1948	381	36,089	775	37,245
1949	1,070	52,287	2,070	55,427
1950	1,684	62,054	3,502	67,240
1951	4,317	74,534	4,062	82,913
1952	5,250	92,225	4,169	101,644
1953	8,848	134,552	4,842	148,242
1954	14,480	147,922	5,749	168,151
1955	20,268	131,600	4,807	156,675
1956	32,056	178,471	6,052	216,579
1957	47,121	241,642	8,036	296,799
1958	50,643	229,104	7,594	287,341
1959	78,598	335,577	6,731	420,906
1960	165,094	586,067	8,437	759,598
1961	249,508	771,985	10,981	1,038,474
1962	268,784	854,899	11,206	1,134,889
1963	407,830	979,733	12,920	1,400,723
1964	579,660	1,189,044	13,674	1,782,378
1965	696,176	1,203,034	19,348	1,918,558
1966	877,756	1,421,301	20,886	2,319,943
1967	1,375,755	1,743,368	27,363	3,146,486
1968	2,055,821	1,991,407	38,598	4,085,826
1969	2,611,499	2,020,991	41,842	4,674,332
1970	3,178,708	2,063,883	46,566	5,289,157
1971	3,717,858	2,058,320	34,596	5,810,774
1972	4,022,289	2,238,340	33,809	6,294,438
1973	4,470,550	2,570,916	41,291	7,082,757
1974	3,931,842	2,574,179	45,819	6,551,840
1975	4,567,854	2,337,632	36,105	6,941,591
1976	5,027,792	2,771,516	42,139	7,841,447
1977	5,431,045	3,034,981	48,496	8,514,522
1978	5,975,968	3,237,066	56,119	9,269,153
1979	6,175,771	3,397,214	62,561	9,635,546
1980	7,038,108	3,913,188	91,588	11,042,884
1981	6,974,131	4,102,996	102,835	11,179,962
1982	6,881,586	3,783,218	66,990	10,731,794
1983	7,151,888	3,903,823	55,948	11,111,659
1984	7,073,173	4,319,538	72,209	11,464,920
1985	7,646,816	4,544,688	79,591	12,271,095
1986	7,809,809	4,407,666	42,342	12,259,817
1987	7,891,087	4,308,100	49,987	12,249,174
1988	8,198,400	4,442,994	57,413	12,699,807
1989	9,052,406	3,931,255	42,074	13,025,736
1990	9,947,972	3,498,639	40,185	13,486,796
1991	9,753,069	3,447,914	44,449	13,245,432
1992	9,378,694	3,068,585	52,005	12,499,284

資料：『主要国別自動車統計—1993』 同上

このような状況で、競争相手のトヨタの“当面の最大の問題は、大衆乗用車への進出である（同

号, P.136)”という状態であった。“大衆車は36年の4月から元町工場で製造を開始し、おそらく6月ころには発売の予定だが700ccで価格は37万円程度とする方針で、大衆乗用車の決定版と自負している。そこで、生産計画も、36年末までには月3000台を越え、発売後1年で月5000台をめざし、将来は、この大衆車だけで月産1万台という大きな構想を描いている(同号, p.136)”というもので、現在の状況からは考えられない程控えめなものであった。

このように、高度成長期に、消費需要の高揚を敏感に感じた大手自動車会社の動きとは裏腹に、それらを追走する中堅メーカーの競争は、かれらの長期戦略と共に激しさを増した。1961年に自動車業界を去る東急くろがね工業は、“競争激化で軽四輪車が不振、持ち株は塩づけ”で“最近、当社の生産台数は、最盛時に比べて三分の一程度に激減している(『週刊東洋経済』, 1961年10月14日号)”と報じられ、この傾向は継続しその原因として、“ダイハツ、東洋工業、富士重工、新三菱といった大手の軽四輪進出や、金融逼迫の影響……しかも新工場建設による償却増、競争激化による販売経費の増大が重なった(『週刊東洋経済』1961年11月25日号, p.88)”ことがあげられている。このような軽四輪車市場での競争に更に、本田が参入する。“市場占有率62.6%を占める自動二輪車メーカー”が“懸案の四輪車に進出した。軽トラックは九月から市販、スポーツカーは十月から発売予定(『エコノミスト』, 1963年9月24日号, p.83)”と報じられている。

このころの日本経済に注目すると、昭和35年に池田内閣が発足し、所得倍増計画が打ち上げられた。こうして、日本経済は黄金期に突入してゆくのであり、自動車業界の変化はこのようなマクロの動きに呼応したものであった。しかし、このような日本経済の成長は、貿易や資本の自由化を促進せざるを得ない状況に日本経済を追い込み、国際競争に打ち勝つために各企業が旺盛な設備投資を行った時代でもある。

1970年代の初頭において、資本の自由化と外国企業による乗っ取りの恐怖からGM・いすゞの資本提携、すなわちGMがいすゞの35%の株式を保有することにたいして、通産省は反対した。1971年5月4日号の『エコノミスト』誌の“特集：自由化の中の自動車産業”で、下川浩一は“国際寡占をめざすビッグスリー”という論文で、この当時の状況を冒頭で以下のように述べている。“自動車の資本自由化が半年繰り上げられ、この四月から発足したことにより、わが国の自動車産業も産業再編成の最終段階を迎えた。わが国の自動車業界はトヨタ、日産の民族系二社と三菱(クライスラー)、東洋工業(フォード)、いすゞ(GM)の外資系三社に二分され、いわゆる需要の屈折期を目前に控えた寡占体制形成をめぐる、激しいシェア競争を展開することになった。(p.16)”日本への資本進出に当たって、当時二つの見方を紹介している。一つは“乗っ取り不可避論または乗っ取り危険強調論”であり、もう一つの見方は、“乗っ取りがかりに実現しても、わが国の自動車産業が国際競争に直接さらされることにより、公正競争を通じ発展する条件が得られるなら、その方がよいとする無制限自由化論である。”後者の代表者として、鶴田俊正氏をあげている。下川氏も指摘するように、これまでビッグスリーの海外戦略を考えると、ヨーロッパの事例がよく紹介される。“戦略の共通点としては、100%の持株保有による完全支配と、これに裏づけられた海外事業に対する統一的総合管理を強化しつつも、他方で各国子会社には極力現地同化政策をとり、それぞれの国の企業として活動させる(p.18)”このようなこともあり、日本国内においては、乗っ取りに対する警戒感が非常に強かった。下川氏は“ビッグスリーのネライの重点が日本市場の進出にあるのか、小型車を中心とする国際分業体制の拠点づくりにおかれているのかがまず問題である(p.20)”としている。彼は、“まず国際分業体制の拠点づくりに重点があり、日本市場進出はさしあたり従の問題ということになろう。当面、日本

市場進出に大きな期待をかけないと考えられる理由は、トヨタ、日産を中心とする民族系企業の小型車生産技術の向上と販売網の確立に基づく国内の寡占体制の強化”と結論している。

これに対して、鶴田俊正氏の論調は明解で歯切れがよい。氏は同特集で“迎え撃つトヨタ、日産の実力は”の中で問題を以下のように設定する。“自由化後のわが国自動車産業を総括的に展望すると、さしあたって、次の二つの論点にしばられる。第一は、資本の自由化、とりわけデトロイト三社の日本への進出が、すでに確立しているトヨタ、日産両社の寡占体制を崩壊に導くか否か。第二は、第一の評価を踏まえて、わが国自動車の産業組織がどういう方向に進もうとしているのかという点である。周知のように、自動車産業の自由化は本年の四月一日から実施された。もっとも、今回の自由化では外資出資比率50%以下の合弁会社の新設が認められている程度で、既存企業との合併は個別認可方式が持続されるなど、まだ部分的自由化の段階であり、外資の日本市場への進出には大きな制約が与えられている。……企業が外資と提携し、外資の出資比率をどうするかということ自体は、本来、提携企業間で処理されるべき問題であって、政府担当者が介入すべき問題ではない。企業が外資と提携しようという意思決定と、この場合の出資比率をどの程度にするのかの判断は、経営者の高度な意思決定であり、当然、経営者の自主的判断に委ねるのが妥当である。(p.22)”鶴田氏は、日本市場におけるトヨタ、日産の寡占体制をビッグスリーといえども容易に参入できないと感じている。“私(鶴田氏・著者挿入)は、外資系企業がわが国で市場占有率を高めていくことに対しては極めて悲観的である。産業組織論の立場からいえば、相互に力の拮抗した企業が五～六社存在し、有効競争を展開することが実際には望ましいと思われる。この意味では、外資系企業が日本の自動車市場での占有率を高めて、トヨタ、日産などと市場を平均的に分けあうほどの力をもつことを実は期待して

いるのである。なぜならば、あとで触れるように、わが国自動車産業は二社寡占による管理価格が、昨年から本年にかけて国内市場が著しく低迷することを背景にして、いよいよ現実化してきたからである。(p.23)”氏はトヨタや日産が既に世界的な企業であることを指摘する。“昨年の、世界自動車メーカー・ランキングをみると、トヨタは……GM, フォード, 西ドイツのV・Wについて第四位で…トヨタとの差はほとんどなく、……日産は第七位に位置している。この意味で、日本の二大メーカーはすでに世界企業である。(p.23)”また、車種別にみた量産単位と単一工場での生産ユニットでも、“トヨタ、日産の上位二社は世界でも有数の量産車種を擁し、しかも、単一工場の生産ユニットも……世界最大の規模を擁している。この意味では、比較生産費上、日本の上位二社は著しく優位に立っている。……こうした比較優位を背景にして近年わが国の自動車輸出は急増している。(p.23)”鶴田氏は米国を上回る集中度に注目する。“トヨタ、日産の占有率は67%に達している。国際的に乗用者市場に占める上位二社の占有率は、西ドイツがV・W, オペル(GM系)で46%, フランスがルノー, シトロエンで47%, イギリスはBLMC, 英フォードで67%となっている。アメリカではGM, フォードが約80%の占有率を擁しており、アメリカほどではないにしても、日本のそれは明らかに集中度が高い。しかし、注目されるのは、軽四輪車を除く中・小型車市場における上位二社の集中度の高さである。大・中型車市場で……トヨタ、日産両社で99%を占めるオリゴポリーがすでに成立している。…小型車、大衆車の市場では、いずれも上位二社で80%前後の集中度となり、中・小型車全体では上位二社の占有率が82%と、事実上、アメリカを上回る高さである。(p.24)”従って、鶴田氏の考えは以下のようなになる。

“私が、デトロイト系三社のシェアが高まることにたいして、先に「悲観的」であると述べたのは、上位二社の強力な体制が右のようにすで

に確立しているからであり、こうした二社による寡占体制を崩壊に導くためには、デトロイト三社がよほどすぐれた経営資源を日本に投入し、商品開発と量産技術の蓄積を図り、また、大量の資本を投下しなければ、おそらく不可能であろう。(p.24)”このような現状認識から、彼の提言は以下のようなものである。“産業組織の硬直化を防ぐための政策手段は、たとえば価格監視制度の実施など、いくつかの方法があろう。と同時に、国内の競争条件をより流動化するための一つの条件として、完全自由化政策を遂行することが、現段階の自動車産業をみた場合、とくに必要である、と私は考える。(p.24)”しかも、高度成長も終えんした状況での鶴田氏の見通しは、“すでに、わが国自動車産業の高成長期は終わったといえる。こうしたなかで、企業が成長を持続しようとするには、一つは、輸出市場の拡大、二つには、戦略車種の上級車種への移行、あるいは価格の引き上げである。(p.25)”こうして、鶴田氏は、“三〇年代に毎年のように値下げ競争を繰返してきたわが国自動車産業も、市場条件の変化と二社寡占体制の確立とによって、質的に転換しつつある事態を注意深く監視する必要がある、とりわけデトロイト三社の日本への進出を目前にしての価格政策の転換はそれだけ、上位二社の氏は支配力が強大であることを示す(p.25)”, と結論する。

1970年代に入ると、日本経済も実力をつけ、国際競争力を備えてきているという認識が生まれてきた。『エコノミスト』1971年5月4日号に“特集・資本自由化総点検”の“転換を余儀なくされた財界”では、資本自由化に際して、外資性悪説のムードから積極的な自由化論者が目立ってきたとしている。小数派としながらも、長谷川周重住友化学社長の100%自由化論をあげている。

2. 輸出伸長の70年代とその後の対外経済摩擦の発生

表3から判るように、1965年に乗用車の輸出

がトラックの輸出を上回ってから、その差が大きくなることはあれ、二度と逆転することはない。そして、1970年代は、二度のオイル・ショックをてこに日本の小型車が世界市場、特にアメリカ市場に急激にその販路を延ばした時期でもあった。乗用車は自動車産業の輸出の担い手となり日本経済の牽引車となった。逆に、表4から分かるように、外国車の輸入は極端に少なく、しかもその主力は欧州からの輸入である。

このような日本車の好調な輸出の裏面として、アメリカのビッグスリーの不振がある。ビッグスリーは莫大な投資を行って、ワールドカー戦略によるダウンサイジングを計った。しかし、技術的な問題により、各社は採算が取れず失敗に終わった。1970年代末にはクライスラーが倒産寸前にまで陥り、連邦政府から15億ドルの融資保証を取り付けた。このような状況は、日本自動車の対米輸出自主規制への圧力となった。この後、特にGMによる日本自動車メーカーや部品メーカーとの提携の動きが、誌上をにぎわした。(“総仕上げに入ったGMの日本取込み戦略”『週刊ダイヤモンド』、1983年2月19日号)このような動きの代表的なものがGMとトヨタの提携である。1982年3月のGMスミス会長とトヨタ自工の豊田英二社長とのトップ会談で小型車の共同生産の交渉が開始された。当時、GMのねらいに関しては多くの憶測が流れた。例えば、“GMは念願の日本の小型車生産技術を手に入ると同時に、引き続きトヨタを貿易摩擦の矢面に立たせておくことができる(“奇々怪々GMのトヨタ併どん作戦”『週刊ダイヤモンド』1982年10月2日号)

日本自動車の対米輸出は、1981年に168万台と規制され以後1994年3月まで継続することになる。これが日本の自動車業界の自主的な判断というよりは、通産省を中心とした官主導の結果であった。(『週刊東洋経済』(1981・4・4号)“特集/日米摩擦①大詰めの日米通商戦争”のなかの通産産業審議官の天谷直弘氏の談を参照のこと)この自主規制168万台がどのように配分され

表3 年別自動車輸出推移

年別(1~12月)	単位：台			合計
	乗用車	トラック	バス	
1947	1	1	-	2
1948	1	6	-	7
1949	10	463	6	479
1950	7	5,409	93	5,509
1951	-	6,580	153	6,733
1952	-	681	184	865
1953	-	689	409	1,098
1954	1	679	308	988
1955	2	907	322	1,231
1956	46	1,884	517	2,447
1957	410	5,512	632	6,554
1958	2,357	7,540	346	10,243
1959	4,884	13,959	442	19,285
1960	7,013	31,028	768	38,809
1961	11,531	44,529	977	57,037
1962	16,011	49,871	808	66,690
1963	31,447	65,877	1,240	98,564
1964	66,965	81,721	1,735	150,421
1965	100,716	90,923	2,529	194,168
1966	153,090	100,900	1,744	255,734
1967	223,491	135,687	3,067	362,245
1968	406,250	201,290	4,889	612,429
1969	560,431	290,872	6,765	858,068
1970	725,586	351,611	9,579	1,086,776
1971	1,299,351	469,448	10,225	1,779,024
1972	1,407,340	547,348	10,557	1,965,245
1973	1,450,884	606,013	10,659	2,067,556
1974	1,727,396	874,725	15,966	2,618,087
1975	1,827,286	833,672	16,654	2,677,612
1976	2,538,919	1,152,807	17,882	3,709,608
1977	2,958,879	1,369,917	24,021	4,352,817
1978	3,042,237	1,528,045	30,453	4,600,735
1979	3,101,990	1,423,930	36,861	4,562,781
1980	3,947,160	1,953,685	66,116	5,966,961
1981	3,946,542	2,017,521	84,384	6,048,447
1982	3,770,036	1,773,547	46,930	5,590,513
1983	3,886,396	1,822,429	40,685	5,669,510
1984	3,980,619	2,072,325	56,240	6,109,184
1985	4,426,762	2,238,104	65,606	6,730,472
1986	4,572,791	2,004,733	27,399	6,604,923
1987	4,507,530	1,762,220	35,168	6,304,918
1988	4,431,887	1,626,576	45,688	6,104,151
1989	4,403,060	1,445,694	35,149	5,883,903
1990	4,482,130	1,309,121	39,961	5,831,212
1991	4,452,233	1,247,263	53,883	5,753,379
1992	4,408,864	1,183,686	75,096	5,667,646

資料：『自動車年鑑(昭和42年版)』日刊自動車新聞社発行と、『自動車工業ハンドブック』日産自動車株式会社、より作成

表4 仕入国別自動車(乗用車)輸入台数

単位：1,000台

年	北米	欧州	合計
1970	5,422	13,547	19,080
1975	17,826	27,542	45,480
1977	14,964	26,373	41,395
1978	13,362	41,142	54,517
1979	20,735	43,940	64,808
1980	10,554	35,605	46,285
1981	4,260	27,477	31,877
1982	3,154	32,105	35,295
1983	2,803	34,451	37,281
1984	2,597		44,128
1985	1,655	50,384	52,549
1986	3,546	68,050	73,466
1987	5,952	100,149	108,339
1988	21,608	127,417	150,629
1989	23,249	169,864	195,312
1990	36,820	211,093	251,169
1991	33,416	158,972	195,455
1992	44,424	140,037	185,556

資料：『自動車産業ハンドブック』日刊自動車新聞社発行

たかみてみると、トヨタ51.77万台(30.8%)、日産45.6万台(27.1%)、本田技研34.9万台(20.8%)、東洋工業15.9万台(9.5%)、三菱自工11.3万台(6.7%)、富士重工7.0万台(4.2%)、いすゞ1.7万台(1.0%)となっている。カッコ内の数字は全体に占めるシェアを表す。これらの数字は1982年度実績である。“対米自動車輸出泣き笑い：利益1兆円のワク取り合戦”、『週刊ダイヤモンド』1983年10月29日号、p.79)このような自主規制により、1982年から1983年にかけて、ビッグスリーの業績は回復し、自助努力も為されている(“アメリカ自動車産業の政労使挙げての再生努力”，加藤健彦、『週刊東洋経済』1984年9月27日号)としているが、この点に関しては異なる意見もある。日本企業による自主規制に対しては、アメリカ国内でも大いに批判があり、例えば、自動車アナリストのマリアン・N・ケラー氏はこの自主規制はアメリカでの自動車価格をつり上げるのみで、小型車の抑制された需要は大型車に移行しないと指摘している。(『週刊東洋経済』1981・4・25号)“日本車規制はデトロイト再生に役立たない”pp.94-97)同様の視点

から、この自主規制による経済効果を計算したのにつる見芳浩・浩喜両氏の論文がある。(“日米自動車戦争の“高い代償”—デトロイトは体質改善を遅らす—”，『週刊東洋経済』，1981年5月30日号，参照)このなかで、当時の状況を両氏は以下のように見ている。“にほんの自動車産業の供給能力も、67年から70年初にかけて、資本自由化を迎えて必死に合理化投資とマズプロ化が図られた。つまり、品質の向上と規模の経済性の追及の努力が、70年代後半に累積的に現れ始め、これが米国市場での日本車への需要構造シフトの時期と速度に偶然一致した。一方、米国車群への需要構造のシフトは、78年第三四半期から始まり、80年末には大型車市場にも決定的な変化が訪れた事実が確認された。こうした需要シフトに対して、ビッグスリーの生産体制は旧態依然たるもので時代の遅れは歴然としていた。特に、フォード、クライスラー二社の市場判断の甘さが明らかとなった。(p.77)……今年の日産車に代表される小型車群の需要増を考慮すると、……約11%の小型車の価格上昇となる可能性が強い。…米国の消費者の負担増は15億ドル(約3000億円)にもなる。そして、日本車との競争の圧力から解放されれば、米国自動車会社の合理化努力も怪しくなる。(pp.78-79)”

このような、日本の自動車産業の対米輸出自主規制は、とくにアメリカ経済にどのような影響を与えるかで色々の推計がなされた。そのなかで寡占モデルを使用してディキシットは、明示的に企業の寡占行動を導入したモデルを展開している。(これに関しては別の論文で述べる)。

他の研究として、コリンズとダナウエイ(1987)は自主規制によるアメリカの消費者の損害を試算して、1981年に16.5億ドル、1982年に41.1億ドル、1983年に44.8億ドルとしている。

上述のGMとトヨタの提携は、1983年2月17日に調印が行われた。この提携の生じる時代背景として、デトロイトの地盤沈下がある。“地域的に市場が差別化され、単純な規模の経済性と量産効果のみを追及すればよかった時代は、二

度にわたる石油危機によって生じた急激な市場環境と技術環境の激変のために過去のものとなった。とくに、アメリカ国内市場の大型車中心市場から小型車中心市場へのドラスチックな移行と1978年にスタートした政府の燃費規制は、デトロイトに小型車転換の戦略をとることを余儀なくさせた。”(“未来を開くかGM-トヨタ提携”, 下川浩一, 『エコノミスト』, 1983年3月15日号, p.31)すなわち, “世界最大の自動車市場アメリカで起こった大変動, つまり他地域と完全に差別化された大型車中心市場の消滅は世界の自動車産業の競争構造に大きな変化を与えた。(p.32)”このような提携の相互のメリットは何か。“GMにとってトヨタとの提携は, 金のかかる小型車の当面の開発費を節約でき, しかも小型車設計や開発のノウハウを継続的に取得し小型車の開発力を落とさずに将来に備えることができる。おまけに, その生産を遊休工場で行うということでGMにとって極めてメリットの高い……他方, トヨタ側は, 何よりも貿易摩擦の緩和とこれまで遅れていた海外生産による国際化の地ならし, しかも単独進出の膨大な投資負担を節約することができる。こうみると, 強力なライバル同士でありながら, 双方に相互補完的メリットのある提携(p.34)”であると下川氏は評価している。このような日本企業の国際社会への進出は, 逆に海外資本が日本市場に進出する場合に, パラレルに進行しないことによるあつれきが生じる。これまで賞賛されてきた日本の経営論から日本企業非難論へと変わってきた。そして, 日本市場に進出することが困難な理由として, “会社本位”という考えを強調し, これが文化や教育を規制して貿易摩擦を生じさせるという説も登場している。(“貿易摩擦を過熱させる日本の企業システム”, 奥村宏, 『東洋経済』1983年4月28日号)

しかし, 実態的には, 外資による直接投資は増加している。例えば, 1982年中の外資による新規株式取得の主なものあげると, 三洋デュセル(50%), ジェムポリマー(51%), 鳥居薬品

(30%), 国際管財(100%), 横河メディカルシステム(51%), 昭和軽金属(50%)などがある。カッコ内の数字は外資の比率を表す。(“覇権的日本進攻に動く巨大外資”, 『週刊ダイヤモンド』1983年9月17日号, p.40)

このような対米, 対EECとの経済摩擦の圧力と特にアメリカの広大な市場を求めて, 日本の主要な自動車メーカーがアメリカに進出した。1978年の本田技研の米国進出を皮切りに, 1980年の日産, 1985年の三菱とマツダ(フォードとの合弁), 1984年(GMとの合弁)と1986年のトヨタと続いた。

3. 今後の展開

以上見てきたように, 日本の自動車産業は市場規模の拡大とともに, 生産能力を増大し, 1970年代には十分外国の自動車メーカーとも対抗できるようになった。しかし, 戦後の自動車産業の発展は, 外貨割り当て政策や関税政策による外車の輸入規制により実質的に自動車産業を外国のメーカーから守っていた閉鎖経済での寡占的競争であった。この後, 日本の自動車産業は海外のマーケットに進出するが, 通常これが日本の自動車産業が競争的寡占産業であるからか(例えば, 『自動車』下川浩一), あるいは, 鶴田氏の言うように二社寡占体制のもとでアメリカ市場よりも競争的でなかったのかは検討されなければならない。更に, ビッグスリーは日本市場に直接投資を行っていないが, それがいかなる理由によるのかも検討されるべき課題である。

以上のことから, 今後の検討テーマに沿って, 以下のように三つの時期に区分する。

1. 1950年代から1960年後半までの時期

ここでは, 二つのテーマが検討されるであろう。

- (a) 基本的な閉鎖経済モデルを設定して, 自動車メーカーの寡占的行動を分析する。

(b) この時期、参入と退出が前後して存在したが、このような変化をもたらした要因を計量的に推測する。

2. 1960年後半から1970年後半の時期

この時期は、日本の企業が海外、特にアメリカに進出した時期であり、開放モデルによる分析が行わなければならない。

3. 1980年代から現在までの時期

この時期は、日本の自動車メーカーがアメリカ市場でトラブルを起こした時期で、以下の二つのテーマが検討される。

(a) 対米輸出自主規制に関して明示的にモデルを提示し、その経済効果を推定する。

(b) 何故、日本の自動車メーカーがアメリカ市場に直接投資により進出し、その逆ではなかったのか。直接投資のモデルを設定して、このことを検証する。

本論文は平成7年度科学研究費，一般研究(C)，No. 06630024，の助成を受けている。