

通産省における外資導入政策の変遷

曾 穎

Abstract

By the end of the 1960s, foreign capital was introduced in the Japanese Automobile Industry and it was mainly used to introduce new technologies. However, in April 1971, direct investment to Japan was liberalized by implementing the liberalization of capital. As a result, the foreign capital form was changed. This paper aims to clarify the changes and the features of the introduction of the foreign capital policy in the Japanese Automobile Industry.

キーワード……自動車産業 外資導入 技術導入 資本提携 外資系企業

はじめに

1930年代に誕生した日本の自動車産業は、欧米より約50年近く遅れた。しかし、欧米に比べてより短期間で大きく躍進し、誕生後50年弱で世界有数の自動車大国に成長した。第2次世界大戦前後の混乱期を除くと、30年程度の短期間に、日本の自動車産業は、今日の地位を築いたこととなる。

短期間で日本の自動車産業が高い水準に達することができた理由の一つとして、筆者は、政府の自動車産業に対する産業政策、特に外資導入に関する政策が関わっていると考えている。

外資導入には技術導入や株式の取得、合弁会社の設立等々があるが、1960年代末までの日本の自動車産業における外資導入は、主に技術導入が主流であった。その背景には、「戦後の技術的空白の補填と、引き続いて開花した技術革新をも外国技術の摂取に依存しなければならなかった“我が国の技術水準の低さ”」¹⁾がある。すなわち、戦後の技術的空白を縮小するための技術導入は、企業にとっても、厳しい競争を凌ぐために最も安全かつ確実な方法であったといえる。しかし、1971年4月の資本自由化の実施で、外資の進出と日米メーカーの提携関係が活発化することとなった。それによって、1970年代から外資導入の形態も大きく変化した。

資本自由化の結果、日本の自動車産業はどのような展開を遂げたであろうか。資本自由化実施の前年、小平勝美は論文「再編成後の自動車工業と資本自由化」(『経済評論』1970年9月、日本評論社)を發表し、資本自由化によって自動車産業にどのような変化が生じるかについての予測を發表している。

それによれば、日本の自動車産業の一番の課題は欧米企業との技術格差を埋めることであり、

その格差を埋めるための技術交流や技術競争が一段と活発になるであろうとのことであった。具体的には、資本自由化によって欧米自動車メーカーとの技術交流はさらに盛んになるが、その際、技術提携をテコにして日本メーカーに資本参加を求めてくるであろうと予測をしている。

資本自由化から 40 年以上経過した今日、外資の資本参加を予測した小平の説は的中したであろうか。この点を考慮に入れながら、筆者は通産省における外資導入政策の変遷に分析を加えることとする。

本稿は、自動車の資本自由化以前の技術導入及び資本自由化後の資本提携の経緯、外資との提携を日本政府が認可した実態を考察し、日本政府の外資政策が果たした役割を述べると共に、日本の自動車産業における外資導入の特色及び変遷について明らかにすることを課題とする。

1. 資本自由化以前における外資導入²⁾

1-1 背景

戦後、日本の乗用車工業は、ほとんどゼロからの出発で、その製造技術は欧米先進国との格差が著しいものがあった。

1952 年には、国産車が貧弱だったことから、自動車を必要とする人は外国車を利用した。当時の『日本経済新聞』（1954 年 2 月 1 日）は、有力な政治家であった西尾末広氏（社会党）による日本の乗用車工業は無用であり、輸入に抑ぐことが正しい政策という個人的見解を載せている。「1 年ほど前に、私はある有名な国産メーカーの自動車工場を視察したことがあるが、工場施設の点からいっても、外国に比べて全くなっていないのに、こんなことでは到底国際競争に耐え得ない。少なくとも乗用車の生産は、思い切って中止したほうがよくはないかと勧告したことがある。（中略）乗用車については日本と外国の間にすでに 2、30 年間の開きができていく。この開きは国産車と輸入車の外観、性能、耐久力の面にはっきり出ているし、生産コストの点でも、欧米では日本の半分以下で出来る。（中略）日本としては早急に勃興させねばならないもっと大切な面が、ほかに沢山あるのだから、国家全般の総合的角度から考えて、乗用車については当然輸入に抑ぐことが正しい政策である。」³⁾

こうした中で、1952 年から通産省は外国車に追い付くため、国産乗用車技術向上策として、外国メーカーとの技術提携による外国乗用車の国産化を企図した。それは最初のノックダウン生産⁴⁾に始まり、逐次部品を国産化してついに完全国産化を達成する方法であった。同年 6 月に、以下のとおり「乗用車関係外資導入に関する基本方針」を決めた。

「(1) 販売のための外国資本の投下は認めない。(2) 生産資本の投下については考慮する。(3) 外国車種の国内製造を目的とするものには、ロイヤリティ、図面代などの送金を保証する。(4) 部品 11 品目の 90%以上を契約後 5 年以内に国産化する。(5) 当該車種の製造権を譲り受けること。(6) 国産化していない原材料の輸入を認める。(7) 許可は 2 社ないし 3 社とする。(8) 国産化を目的としない外国車の輸入組立は、完成車輸入と同じ扱いとする。」⁵⁾

同年10月に、外国車との提携を真に国産乗用車工業の確立に効果あるものとする指針として、通産省は「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」を発表した。

その概要は表1のとおりである。

表1 乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針

1 資本 導入	<p>① 販売資本の投下については、外資に関する法律による元本及び果実の送金保証は原則として行わない。</p> <p>② 生産資本の投下については国内自動車工業の発達に寄与すると認められる限り、好意的に考慮し、外資に関する法律による認可を与え、元本および果実の送金保証を行う。</p>
2 技術 導入	<p>① 既存の国産乗用車の改善を目的とする技術援助契約については、国内自動車工業の発達に寄与すると認められる限り、好意的に考慮し外資に関する法律による認可を与え、ロイヤリティ、図面代などの送金保証を行う。</p> <p>② 外国車種の国内製造を目的とする技術援助については、下記 (a)および(b)の条件を満足するものであり、日本側企業に設備、資金、技術、経験などを勘案してその条件を確実に実施する能力があると認められる場合は好意的に考慮し、外資に関する法律による認可を与え、ロイヤリティ、図面代などの送金保証を行う。</p> <p>(a) 当該車種の製造権が譲り渡されること。</p> <p>(b) 少なくとも別表に掲げる部品の90%以上（輸入価格による）を契約締結後5年以内に国産化することが容認されること。なお、上記の認可が与えられた場合には、国内における乗用車の需給関係を勘案して、上記 (b)の条件を実行するには必要な当該車種の部品の輸入を優先的に考慮する。又当該車種の国産化のために必要がある場合には部品製造に要する原材料の輸入を行わない得よう考慮する。</p>
3 外国 車種 の 組 立	<p>① 外国車種の組立のみを目的とする資本導入及び技術導入については、外資に関する法律による対価の送金保証を行わない。</p> <p>② 上記2-②の如き技術援助契約を伴わない組立契約については、完成車輸入と同一の外貨割当基準に従い、組立用部品の輸入を認める。</p> <p>但し、別表に掲げる部品の全部もしくは一部の製造権を譲り渡す契約または国産品の使用を認める契約がなされ、且つ、これを実施に移す準備態勢が整備されたときは、国産化の程度に応じ、国内における乗用車の需給関係を考慮して爾余の部品の輸入量の増加について考慮する。</p>

出所：(1) 池田庄治『自動車経済政策論』世界書院、1968年、170頁～171頁。

(2) いすゞ自動車(株)社史編集委員会『いすゞ自動車50年史』1988年、160頁～161頁より筆者加筆作成。

この方針に基づいて1952年から1953年にかけて、外国自動車メーカーとの技術提携が相次いだ。最終的に契約が成立し、政府の認可を受けたのは、次の4組であった。

(1) 1952年12月の日産自動車と英国のオースチン・モーター社（オースチン乗用車の組立及び製造技術）。(2) 1953年3月のいすゞ自動車と英国のルーツ・モーターズ社（ヒルマン・ミンクス乗用車の組立及び製造技術）。(3) 1953年3月の日野デーゼル工業と仏国のルノー公団（ルノー乗用車4CVの組立及び製造技術）。(4) 1953年9月の新三菱重工業と米国のウイリス・オーバーランドエクスポート社（四輪駆動車ジープの組立及び製造技術）との間でそれぞれ乗用車関係が7年間、ジープが5年間の技術提携が結ばれた。

最初は完全なノックダウン輸入で、のち部品の国産化率を高めていく方式で技術導入を図る意図を持った技術提携であった。各社技術提携の概要は表2のとおりである。

表2 各社技術提携の概要

内容	日産自動車	日野デゼール工業	いすゞ自動車	新三菱重工業
提携先	オースチン・モーター (イギリス)	国営ルノー公団 管理局 (フランス)	ルーツ・モータース (イギリス)	ウイリス・ 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	オースチン乗用車A-40 の組立・製造技術 サマセットの製造	ルノー乗用車4CV の組立・製造技術	ヒルマン・ミンクスの乗 用車の組立・製造技術	四輪駆動車、特に 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)	7年	5年
対価	ロイヤリティ (工場渡し販売価格に 対し) 1年目 0.0% 2年目 2.0% 3年目 3.5% 4年目以降 5.0% ミニマムロイヤリティー 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	ロイヤリティ 初年度 0.0% 2年度 2.0% 3年度 3.5% 4年目以降 5.0%	イニシャルペイメント 4900万円相当の株式取得 ロイヤリティは、2000台 分は不要、以後1台につき 25ポンド	年間生産台数が① 3000台を越える場 合1台につき100ドル ②2500～3000台は1 台につき125ドル ③2500台以下は1台 につき150ドル ④補修用部品のみ は6%
年認可	1952年12月23日	1953年3月3日	1953年3月6日	1953年9月1日
完全国産化	1956年9月	1957年9月	1957年10月	1956年6月
契約延長	延長せず	2年間延長後、さら に2年間を追加	2年間延長後、 さらに3年間を追加	5年間延長
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 車が、生産台数の20%ま たは4000台のうち、有利 な条件とり他は日産販売 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・モータースは対 価の1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	新三菱重工業と国 内総販売店、倉敷 フレーザーとは共 同出資して新販売 会社を設立する

出所：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社共編『自動車年鑑』1954年版、40～41頁より筆者加筆作成。

また、表1に記載されているように、技術導入に関して政府は「5年以内に部品の90%を国産化しないと、その後のロイヤリティ送金を保証しない」⁶⁾という条件をつけた。この期限付きのライセンス生産は技術移転の効果を高め、部品の国産化を促進する結果を生んだ。

このような期限に関する厳しい条件が、企業の技術開発を刺激して、日産自動車は1956年9月に、日野ディーゼル工業は1957年9月に、いすゞ自動車は1957年10月に、新三菱重工は1956年6月に4社とも100%国産化を完了した。しかし、日野ディーゼル工業、いすゞ自動車及び新三菱重工は、契約満了後、さらには技術の一層向上を図る目的で契約期間をそれぞれ延長した。

表3は外国技術援助契約に基づいた各社乗用車生産台数を示している。提携解消までに生産された乗用車は4社合計16万5,630台、1965年10月の完成乗用車の自由化を前に各社は乗用車生産体制を固め、技術提携を打ち切った。

表3 外国技術援助契約に基づいて各社乗用車生産台数（単位：台）

年 度	日 産 (オースチン)	いすゞ (ヒルマン)	日野 (ルノー)	新三菱 (ジープ)	計
1952	—	—	30	204	234
1953	1,334	453	1,425	2,853	6,065
1954	1,540	2,127	2,420	2,934	9,021
1955	2,089	2,031	3,180	1,451	8,751
1956	2,718	2,132	3,640	1,893	10,383
1957	5,785	2,752	3,550	3,989	16,076
1958	3,935	3,327	4,364	5,437	17,063
1959	3,454	4,608	6,403	4,151	18,616
1960	—	8,711	7,796	7,832	24,339
1961	—	10,272	3,767	9,656	23,698
1962	—	8,946	886	8,770	18,602
1963	—	5,432	200	5,452	11,084
1964	—	998	—	700	1,698
合計	20,855	51,789	37,661	55,325	165,630

出所：天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房、1982年、136頁より筆者加筆作成。

表4は、1952年から1960年にかけての国産車と輸入車及び技術提携車との数量関係を示している。国産車の伸びは著しく、その構成比（国産乗用車／技術提携車と輸入完成車と国産乗用車の合計）は、1952年の18.5%から1954年には45.4%にまで上昇し、さらに1956年には

66.4%、1958年には71%、1960年には84.6%にまで増加した。それと反対に、外国車の構成比（技術提携車と輸入完成車／技術提携車と輸入完成車と国産乗用車の合計）は、1952年の81.5%から1955年には40%にまで減少し、さらに1956年には33.6%、1959年には22.9%、1960年には20%に満たない15.4%だった。このような国産乗用車工業の発展は、国内的には国産車を圧倒した外国車に対抗することができたことを示している。

表4 輸入車・技術提携車と国産車との関係（単位：台）

年	合計 A+B+C	国産乗用車 A	国産乗用車構成比 A/A+B+C	技術提携車Cと 輸入完成車Bとの計	外車構成比 B+C/A+B+C
1952	26,148	4,837	18.5%	21,311	81.5%
1953	35,112	8,789	25.0%	26,323	75.0%
1954	31,886	14,472	45.4%	17,414	54.6%
1955	33,803	20,268	60.0%	13,535	40.0%
1956	48,289	32,056	66.4%	16,233	33.6%
1957	68,156	47,121	69.1%	21,035	30.9%
1958	71,364	50,643	71.0%	20,721	29.0%
1959	101,889	78,598	77.1%	23,291	22.9%
1960	195,209	165,094	84.6%	30,115	15.4%

出所：天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』1982年、137頁より筆者作成。

以上のように、政府は、「乗用車関係外資導入に関する基本方針」を通して、各社による資本・技術の導入を制限し、自動車流通分野における外国資本の進出は原則的に否定された。しかし、外資による生産設備への投資は、「国内自動車産業の発達に寄与する」という条件付きで認められた。また、「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」を通して、外国自動車メーカーの優れた技術を導入して早急に国産乗用車技術を国際水準に引き上げ、国内での乗用車需要の高まりに応じて増える外国乗用車の輸入による国産乗用車への影響を防ごうとした⁷⁾。

つまり、日本政府は、国産車育成の立場から、外国自動車資本による直接投資には警戒的で、技術の導入に主眼を置いていた。

各社の具体的な技術導入の経緯について見てみよう。

1-2 日産自動車と英オースチン社

日産自動車は乗用車の製造について、製造経験をもっていたが、戦時中の製造中止や、戦後の乗用車製造の制限などのため、先進自動車生産国に比べ技術的に遅れていた。

1952年の中頃には、日野デーゼル工業、新三菱重工業、いすゞ自動車は、外国自動車メーカーとの間で、乗用車に関する技術提携の交渉が活発になってきた。日産自動車でも、慎重に調

査し、結局、英国のオースチン社と提携することを決定した。英国のオースチン社のオースチン車を選んだ理由について、『日産自動車三十年史』（1965年）で次のように述べている。

「(1) オースチン車は、英国最古の歴史をもち、車としての安定性がある。(2) 国内では1952年3月末現在、1938年以前のオースチン車が829台、1938年以後のものが98台、外国人所有のもの361台、合計1,288台が稼働しており、使用者に信頼されている。(3) エンジンオースチン車のものが最もよい。(4) オースチン車は技術面からみて日本の国情に適している。(5) オースチン車は当時、アメリカ人から欧州一と評価されていた。」⁸⁾

1952年12月4日に両社の技術提携の調印式は、バーミンガム市ロングブリッジのオースチン本社で行われた。同月23日、日産自動車は政府から技術提携の認可を受けた。その主な内容は、次のとおりであった。

「(1) 日産自動車は、オースチン A40 サルーン型乗用車をノックダウンの形態で、年間2,000台輸入して組立て、これを国内市場にオースチン車として販売する。販売には日産自動車、日新自動車(株)⁹⁾の両販売機構があたる。(2) ノックダウン車の部品は順次国産化を図り、3年後をその完成目標とする。(3) 組立ておよび部品国産化のため、オースチン社は日産自動車に対し、あらゆる技術援助を与える。すなわち、図面、材料、仕様書、部品表、そのほか必要書類の提供を始め、必要な場合、治工具などを譲渡する。また、オースチン社の支配下にある特許の使用を認める。(4) オースチン A40 の部品を、日産自動車は独自に生産する他の車種(例えばダットサン)に転用することを認める。(5) 以上の実行上必要な時には、技術員その他を相互から交流派遣する。(6) 以上の代償として、日産自動車はオースチン社に対して、組立て開始2年目以降、つぎのロイヤリティを支払う。特許使用料(車輛)第1年度→なし、第2年度→完成車1台につき当社の工場渡し小売価格(物品税を除く)の2%、ただし年間最低特許料は、10,000ポンドとする。第3年度→同上の3.5%、ただし年間最低特許料は30,000ポンドとする。(7) 契約期間は7カ年とする。」¹⁰⁾

日産自動車はこうした技術導入を既存の小型乗用車及びトラックの生産に利用して、乗用車工業の近代化を図った。すなわち、1952年9月から横浜工場第三敷地にオースチン車の組立工場の建設をはじめ、翌1953年3月に第1期工事1650㎡(500坪)、ついで同年9月に3300㎡(1,000坪)の第2期工事を完成した。

また、オースチン車の国産化の推進、各車種のモデルチェンジ、技術革新などによる設備投資を行なうため、表5のとおり、それまで3.5億円だった資本金を1952年12月に倍額の7億円に増資した。さらに1953年10月には倍額の14億円、1956年4月には21億円に、1957年1月末で42億円に増加した。

1955年初めに販売された新型ダットサン乗用車とトラックは評判が良く、販売が著しく増加した。さらに同年の4月には吉原工場のダットサン乗用車の組立設備を拡充し、オースチン A50¹¹⁾と新中型トラックのトランスミッションアッセンブリー工場も新設した。

1955年6月にオースチン社からボディ関係の技術指導と組立のチェックを行う技師が来日した。この年の9月までにボディ関係の部品の25%を国産化し、シャシー関係でも国産化の比率が高められた。11月にはエンジンやトランスミッション関係部品の70%が国産化され、オースチン社の検査に合格した。1956年3月までにほとんど国産化され、4月にドアやルーフやフードなど、ボディの外板部品の国産化はオースチン社の検査員の承認が得られ、ボディの検査はすべて終了した¹²⁾。

表5 資本金の増加状況

増資年月日	新資本金	資金の使用目的
1952年12月1日	70,000万円	設備資金に充当
1953年10月1日	140,000万円	オースチン車の国産化所要 設備資金の一部に充当
1956年4月1日	210,000万円 (再評価積立金の一部14,000 万円を資本に組入れ)	オースチン車の国産化所要 設備資金に充当
1957年1月31日	420,000万円 (再評価積立金の一部42,000 万円を資本に組入れ)	設備資金に充当

出所：日産自動車（株）総務部調査課『日産自動車三十年史』1965年、315頁より筆者加筆作成。

このように日産では、技術提携の調印を行ってから、わずか3年9カ月で完全国産化を実現し、1960年3月契約完了とともにオースチン車の生産を打ち切り、オースチン車にかわる新型乗用車を生産することになった。

1-3 いすゞ自動車と英ルーツ・モータース社

いすゞ自動車は、1953年2月13日、イギリスのルーツ・モータース社¹³⁾との間に乗用車「ヒルマン・ミンクス」及び商用車「コンマー・デリバリーパン」の国産化に関する技術援助協定を結んだ。同年2月21日、「ルーツ・モータース社のいすゞ自動車株式会社に対する技術援助協定」（表6）、これに伴う「事業計画」（表7を参照）を発表した。

当社との提携の理由について、当時の取締役会議事録には次のように記されている。

「(1) 我国の経済交通状態から経済的な中小型乗用車を供給すること。(2) 戦時中停止せる技術水準の向上を図ること。(3) 経営規模を拡大して経営の安定化を図ること。そして、その捷径として優良な外国自動車会社との提携を行うこと。」¹⁴⁾

この提携の認可にあたっては、共同出資の販売会社の設立が問題となった。当時『日本経済新聞』1953年2月18日は「通産省は難色」として次のように伝えている。

「日産、日野の外資提携では外資参加の販売会社は設けず、国内資本の販売会社または日本側メーカー自身が国産化車種のみを販売することになっている。

いすゞ自動車ではこの提携について近く大蔵省外資審議会に許可を申請し、早急に具体化を図りたい意向であるが、通産当局では、(1)すでにオースチン、ルノーの国産化が着手されており、これ以上に外車の国産化を進める必要があるかどうか問題だ。(2)外資の参加する販売会社はもし利益金を送金するのなら設立に賛成できないし、利益送金の必要がないとしても自動車行政の面からその可否は検討の余地があるとしてその認可に難色を示している。」¹⁵⁾

表6 ルーツ・モーターズ社との協定内容

	協 定 内 容
1	当社はルーツモーターズ社の製造するヒルマン・ミンクス、サンビーム・タルボット、ハンパーなどの乗用車およびデリバリー・バン、トラック、バスなど一切の自動車を日本に輸入する独占権を得る。
2	当社はそのうちヒルマン・ミンクスとデリバリー・バンの製造権を取得し、さしあたり組立から始めて順次部品を国産化する。ルーツモーターズ社はこれに対し図面、資料の提供、技術指導等の援助を与える。
3	当社はこの対価として1台当たり25ポンド(約2万5,000円)の特許使用料を支払う(ただし最初の2,000台を除く)。また契約料として4,900万円を支払う。
4	ルーツモーターズ社はこの4,900万円は、英本国に送金せず、別に当社の出資する5,100万円と合わせて払込資本金1億円(授權資本金2億5,000万円)の販売会社を新設し、ルーツ系各車種(当社が国産化する両車種を含む)の販売、修理などを行う。この新販売会社の利益は英本国に送金しない。
5	この契約は5カ年経過後は、1カ年前の予告通知により終結できるが、その必要がなければ25年間継続する。
6	この契約は、日本政府の認可後効力を発する。2月18日、大蔵、通産両省に認可申請を提出済である。

出所：いすゞ自動車(株)社史編集委員会『いすゞ自動車50年史』1988年、163頁～164頁より筆者加筆作成。

表7 乗用車国産化事業計画

	事 業 計 画
1	当社は現在休止中の大森工場のうち約5,000坪を使用してヒルマン・ミンクス、デリバリー・バンの国産化にあたるが、さしあたり、そのうち1,700坪の建物を早急に改修して組立工場とし、1953年度上期の外貨割当を期待し、早ければ5月中に第1号車を完成。
2	その後タイヤ、蓄電池から国産化に着手するが、同工場内の別の1,900坪を改修して機械工場とし、シャシー部品を順次製造して輸入部品を減らし、4年後にはエンジンも国産化する。
3	製造台数(当初は組立台数)は月産100台から開始し完全国産化後は月産500台とする。
4	ヒルマン・ミンクスの販売価格は現在1台108万円程度だが、今後さしあたり1割程度の引き下げができる見込みで、完全国産化後は1台70～80万円になる予定。

出所：いすゞ自動車(株)社史編集委員会『いすゞ自動車50年史』1988年、164頁より筆者加筆作成。

結局、同年3月6日に認可を受け、4月3日には共同出資の販売会社「やまと自動車株式会社」が設立された。払込資本金は当初計画通り1億円（当社49%、伊藤忠自動車2%、ルーツ・モータース社49%）であった。

「ヒルマン」の全部品が国産化されたのは1957年9月で、100%国産部品による車がラインオフしたのは10月28日であった。「ヒルマン」の製造は1964年6月まで続けられ、技術提携契約は翌年3月に解消された。

1-4 日野ディーゼル工業と仏ルノー公団

1952年4月、日野ディーゼル工業（以下日野と略記）はフランスのルノー公団より「ルノー4CV」の国産化に関する打診を受けた。日野はルノー公団との提携による生産のために、新しく約4万㎡（1200坪）の敷地に工場を建設した。契約は1953年2月26日に調印され、同年3月、ルノー公団との技術提携が認可された。ロックダウン1号車100台は早くも3月に登場し、4月から販売が開始された。日野がルノー公団に支払うロイヤリティの比率は、日産とオースチン社の契約と同じだった。ただし、最低保証の契約はなかった。その概要は次のとおりである。

「(1) ルノー乗用車4CVの製造。(2) 契約期間7年（2年ずつ更新）。(3) 対価（ロイヤリティ）、初年度0%、2年度2%、3年度3.5%、4年度以降5%であり、日野は、ルノー公団の国内特約販売店中外ルノーを合併し、日野ルノー販売を設立した。」¹⁶⁾

そして9億7,700万円を投資し、1956年までボディ部門を除き75%の国産化を達成した。さらに同年末までに10,560㎡（3200坪）のプレス工場を完成し、ボディを含め100%の国産化を達成した。

このように日野は1957年9月までに完全国産化に成功したが、技術習得を理由に技術提携期間を2年延長し、その対価として30万ドルを支払った。「ルノー4CV」は1963年8月まで生産され、日野・ルノー公団間の提携は翌年の3月までに解消した。

1-5 新三菱重工業と米ウイリス・オーバーランドエクスポート社

ジープの開発メーカーである米国のウイリス・オーバーランド社は、1949年から倉敷レイオン（株）との共同出資による倉敷プレーザーモータース（株）を設立し、駐留軍人・軍属、在留外国人向けにジープを輸入・販売していた。しかし、当時の日本は、国内産業保護政策などで完成品を大量に輸出することができない時代であった。そこでウイリス・オーバーランド社は、ロックダウン方式による日本での生産提携相手先メーカーを検討し、代理店の推奨で、新三菱重工業が最有力候補になった。

そこでまず、倉敷プレーザーモータース社がウイリス社から輸入する部品を名古屋製作所大江工場に組立て、その販売は倉敷プレーザーモータース社が行うロックダウン方式による組立下請契約が1952年7月に成立し、同年12月に最初のCJ3Aの部品が名古屋港に到着した。そして1953年2月に第1号車を完成し、続いて、同月から3月にかけてJ1型54台、3月から

9月にかけてJ2型500台を組み立て林野庁、保安隊に納入した。

1953年7月18日、ウイリス社とジープを中心とする4輪駆動自動車に関する技術援助契約及び販売契約を締結し、同年9月1日、正式に政府の認可を得た。当時、ウイリス社ではジープの生産に関し9カ国にわたる各企業と提携していたが、いずれも下請契約であり、製造・販売権共に供与する契約を締結したのは、新三菱重工業との契約が初めてであった。

また、ジープの日本国内での販売権は倉敷フレイザーモーター（株）が持っていたが、新三菱重工業が製造権とともに販売権を取得すると同時に同社は解散し、新たに新三菱重工業と倉敷レイヨン（株）の共同出資による国産ジープの総販売会社、菱和自動車販売株式会社¹⁷⁾が1954年5月11日に設立され、民需用の拡販戦略が展開された。

国産化が完了した1956年6月頃には、新三菱重工業は、年間1,900台前後を、翌1957年には4,000台近くのジープを生産した。用途例では民間、官公庁ともに連絡用が多く、運搬用、特殊作業用がそれに続いていた。このように、認められるようになるとともに、用途に対応する仕様が要望されるようになり、積極的に開発を進めて、大型化、ワゴンスタイル、ディーゼルエンジンなどのジープが誕生した。車種の拡大などによって「ウイリスジープ」から「三菱ジープ」へと発展した¹⁸⁾。

以上のように、1960年代、戦後の乗用車技術の遅れを取り戻すため、日本の政府は、「基本方針」と「取扱方針」を制定する上で、各自動車メーカーと外資との技術提携を推進する役割を果たした。

2. 資本自由化後における外資導入

1971年4月からトラック、自動車部品も含めて自動車産業に対する外資導入はすべて自由化されることになった。従来の外資導入は技術導入に限られていたが、資本自由化以降は、自動車産業においても、外国企業の資本参加や外国企業との合弁会社設立などが始まった。しかし、こうした中で、通産省は国内産業保護のため提携認可には慎重な態度を取っていた。

2-1 外資系企業

通産省は毎年発行している『我が国における外資系企業の動向』で外資系企業について次の定義を下している。

『日本に存在する外資比率20%（公益事業、銀行業、運輸業などの所謂制限業種については15%）を超える会社であって、外資が経営参加を目的として株式を取得しているもの』である。この外資系企業をさらに形態的にみると、(1)純外資会社：外国人、外国団体または外国人（外国法人）が資本金の95%以上の株式を所有している会社。(2)合弁会社：日本企業または日本人が外国法人などと共同出資で設立した会社。これには、外国企業による過半所有（51%～94%）、折半出資（50対50）、少数所有（49%～20%）がある。(3)外資導入会社：外国法人

などが既存の我が国の会社の株式を取得した会社」¹⁹⁾という三つの形態に分けられている。

日本の自動車産業において、1970年代初期から、外国企業と資本提携という形で提携を積極的に進んでいる。合弁会社の設立も現れた。

2-2 三菱自動車工業とクライスラー社

1969年5月に三菱重工業は米・クライスラー社との提携に合意していた。この提携について、熊谷前通産次官は「三菱はどうして国内メーカーと提携できず、外資とならできのだから。クライスラーの提携を認めれば、GM、フォードも日本へ進出してくるのは当然で、この対策を早急に確立する必要がある」²⁰⁾と語っている。1970年4月に、三菱重工業100%出資の「三菱自動車工業株式会社」（以下、三菱自工と略記）が設立され、営業を開始した。1年後の1971年6月、提携が認可された。契約により、クライスラー社は、1971年に15%、1972年に25%、1973年に35%と3段階に分けて資本参加することになった。1971年9月、三菱重工業85%、クライスラー社15%の2社を株主とする日本産業史上で例のない日米合弁会社としてスタートした。

しかし、その後クライスラー社の経営不振などの事情により、出資比率は15%のままに止まることになった。

契約内容は下記のとおりである。

「(1) クライスラー社の三菱側への出資は35%とし、3カ年分割方式とする。(2) クライスラー社の三菱側に派遣する取締役は7名、三菱側は13名、取締役社長は三菱側が指名選任とする。(3) 提携内容には技術協力、輸出協力を含む。(4) 合弁会社は三菱側の自動車をクライスラー社の販売網を使って輸出し、クライスラー車のノックダウンを行う。」²¹⁾

このように三菱自工は、乗用車メーカーとしての国内の遅れを、クライスラー社と国際分業（大型車→クライスラー社、小型車→三菱自工）することで取り返し、トヨタ、日産に次ぐ第3の地位を確保しようとした。また、小型乗用車ギャランの輸出増大を狙い、乗用車専門工場を建設し始め、月産3~4万台の世界的規模の量産体制を確立し、総合自動車メーカーへ成長した。

2-3 いすゞ自動車とゼネラルモーターズ社

輸出によって業績が向上したため、1970年11月にゼネラルモーターズ社（以下GMと略記）との提携を発表したいすゞ自動車は、翌1971年7月に正式調印し、9月に外資審議会から提携が認可された。

GM社との提携の経緯をしてみる。

1970年6月に、荒木寅雄が社長に就任した。乗用車進出の挫折と藤沢工場の操業低下、景気後退と大型車の低迷、さらに1971年8月には、ドルショックが発生した。これらのため、国内の自動車需要も1970、1971年度は伸び悩んだ。表8のとおり、特に1971年度は、新車の総販

売台数が402万1,117台と、わずかながら70年度の410万404台を下回った。

表8 車種別新車登録台数・軽自動車販売台数（単位：台）

年	バス		乗用車	トラック	特殊用途車	四輪車
	大型	小型	計	計	計	合計
1955	4,259		25,384	39,127	4,142	72,912
1956	5,686		38,147	65,253	6,025	115,111
1957	6,588		51,898	105,516	7,772	171,774
1958	6,467		53,495	110,487	7,886	178,335
1959	6,661		73,271	150,905	9,889	240,726
1960	7,635		121,411	213,580	12,516	355,142
1961	9,874		181,657	304,214	15,699	511,444
1962	11,567		259,269	662,781	18,057	951,674
1963	13,977		371,076	826,421	22,593	1,234,067
1964	15,769		493,536	985,453	26,516	1,521,274
1965	15,325		586,287	1,073,832	24,859	1,700,303
1966	18,291		740,259	1,302,416	31,208	2,092,174
1967	9,510	11,981	1,131,337	1,561,943	トラックに 含まれる	2,714,771
1968	9,713	14,858	1,569,404	1,714,230		3,308,205
1969	10,499	16,205	2,036,654	1,772,050		3,835,408
1970	10,256	17,571	2,379,128	1,693,449		4,100,404
1971	10,114	11,710	2,402,757	1,596,536		4,021,117
1972	8,963	12,794	2,627,087	1,717,731		4,366,575

注：1. 乗用車（普通・小型）は1968年まで運輸省調べ。他は自販連、全軽協調べ。

2. トラックは、1961年まで運輸省調べ、1962年より自販連、全軽協調べ。

3. バスは1966年まで運輸省調べ、1967年より自販連、全軽協調べ。（大型は定員30人以上）

4. 特殊用途車は1966年まで運輸省調べ。

出所：（社）日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、392頁～393頁より筆者加筆作成。

このような状況の中で、同社は実効ある提携路線を確立しなければならないと考え、GM社との提携を決断することとなった。そして、1970年11月1日、世界最大の自動車会社であるGM社と資本、技術、販売などの面で全面的に提携することに合意した。提携の内容は次の4点を述べている。

「(1) GMの有する自動車の研究・設計・開発および製造に関する技術の援助を受ける。当方は安全公害技術の援助を重点とする技術援助協定→当社は安全・排気ガス公害などにつき、GM社の特許権やノウハウの提供を受ける。(2) 当社製品の輸出協力→GM社の世界的販売網

の協力を得て輸出を拡大する。具体的には当面、1～2トン積みトラック、6～8トン積みトラックを優先させる。(3) 自動変速機等の合弁会社→当社、川崎重工業、伊藤忠商事、GM社の4社は商業車、重量車の自動変速機の合弁会社を設立する。また4社でガスタービンエンジンについても協力体制をとる。(4) GM社の資本参加→当社は適当と考える範囲で、GM社の要請している資本参加を認める。」²²⁾

1971年7月16日、提携の正式調印が行われ、「全面提携に関する基本協定」とこれに付属する「技術援助協定」「輸出協定」が結ばれた。協定の主要内容は、「合意」と同じであるが、次の5点を補足した。

「(1) GMは、いすゞ自動車の経営支配を意図しない。(2) いすゞ自動車は、2億6,000万株の新株引受権をGMに与える。なおGMの持株比率は34.2%で、当初5年間維持する。(3) GMは累積投票権を放棄する。(4) いすゞ自動車は、GMから4名の取締役を受けるが、いずれも代表権を持たない。会長、社長は日本側とする。(5) GM社はいすゞ自動車子会社、関係会社の支配行為をいすゞ自動車の事前合意なく行わない。」²³⁾

協定は9月3日の外資審議会で政府より認可され、GM社への増資割当により、いすゞ自動車は10月1日、新資本金380億円、新株の発行価額は1株につき78円となった。

『通商産業政策史』第10巻は次のように述べている。

「通産省は、このGMの提携内容については、GMの支配権を制限するため、協定の変更などを積極的に指導した。両社は1971年6月に提携協定書に調印するが、その基本姿勢は、『GMはいすゞの経営支配を意図しない。日本の法律、商慣習、政府の政策を尊重する』ことなどをうたい、そのための詳細な規定を盛り込んだものとなった。」²⁴⁾

その後、いすゞ自動車は、独自に開発したKB型と呼ばれる小型トラックの対米輸出に成功し、南アフリカ、オーストラリアその他の諸国にも輸出した。さらに、1974年、日本で初めてのAT付トラック、及びGM社との共同開発車ジェミニを販売した。提携は効果をあげ、1977年決算期では経常利益154億円を計上し、8%の復配を実現した。

2-4 東洋工業（株）とフォード社

フォード社は1969年2月に出資比率を50%にとどめる対日進出条件を示し、伝統の100%主義を棄ててでも対日進出を図ろうという積極性を伺わせた。

この進出条件の大要は、以下のとおりである。

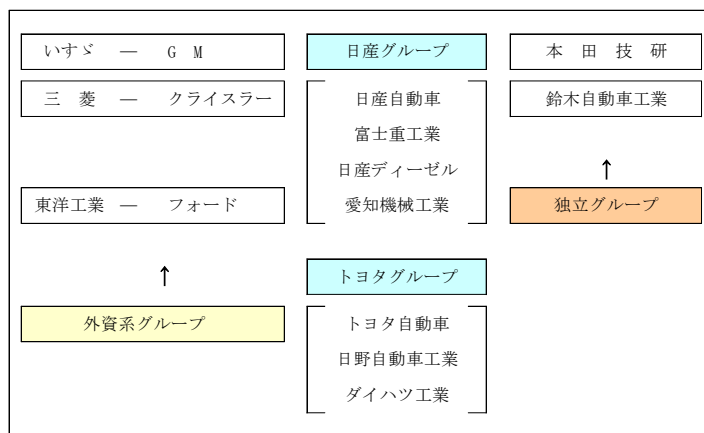
「(1) 合弁会社への出資は50%にとどめる。(2) 提携先は日本の自動車メーカーとする。(3) 合弁会社の社長は日本人とし、一部技術陣以外は日本人を優先雇用する。(4) 既存自動車メーカーの乗っ取りはしない。(5) 日本に商慣習を守り市場を混乱させない。」²⁵⁾

1970年秋に東洋工業（現、マツダ）は、フォードとの提携交渉を開始し、フォード社の出資20%で、一応の合意に達した。しかし、出資比率、派遣役員の任免権などで解釈の差異が生じ、

ロータリー・エンジンの特許問題などをめぐって、その後の交渉は難航した。1972年3月に、一部のトラック輸出などの提携関係を残して白紙還元となった。その後再開したが、結局1979年5月に東洋工業は、その株式20%をフォード社に譲渡し資本提携することになった。この目的は、経営難に悩む東洋工業が、1980年以降の世界的な小型車戦略のなかで生きのびるため強力な支持体制を整えようとしたためであり、フォード社もまた世界的な小型車戦略を控えてアジアの基地として東洋工業を部品供給工場にしようとしたためであった。

こうして日本の四輪自動車産業²⁶⁾は、資本の自由化をめぐって、ビッグスリーとの提携関係を樹立するという、激しい動きを見せた。その結果、**図1**のとおり、第1がトヨタグループ（トヨタ自動車工業・日野自動車工業・ダイハツ工業）、第2が日産グループ（日産自動車・愛知機械工業・富士重工業・日産ディーゼル）、第3は外資系グループ（三菱自動車・クライスラー社、いすゞ自動車・GM社、東洋工業・フォード社）、そして残りの企業が独立グループ（本田技研、鈴木自動車工業）に色分けされることとなった。

図1 当時の自動車業界のグループ分け



出所：いすゞ自動車（株）『いすゞ自動車50年史』1988年、313頁より筆者加筆作成。

こうして、**表9**及び**表10**で示しているように、1960年から1972年の13年間で、世界の自動車総生産は2.3倍に伸びたが、主要生産国別に見るとアメリカは1.4倍、西ドイツは1.9倍、フランスは2.4倍、イギリスは1.3倍、イタリアは2.9倍、カナダは3.6倍であったのに対し、日本は約13倍にもなった。そして世界総生産に占めるシェアにおいても、1960年の3.1%から1969年に15.7%、1972年には17.7%に達した。特に乗用車の生産は著しく発展した。1969年において世界乗用車総生産は1.8倍に伸びたが、アメリカは1.2倍、西ドイツは1.8倍、フランスは1.8倍、イギリスは1.3倍、イタリアは2.5倍、カナダは3.1倍であったのに対し、日本の乗用車生産は年平均伸び率36.9%で16倍、さらに1972年には24倍という驚異的な伸びを見たのである。

表 9 自動車生産台数の推移及び占拠率（単位：台）

年次	日本 生産台数	占拠率	世界 総生産台数	年次	日本 生産台数	占拠率	世界 総生産台数
1950	32,459	0.3%	9,609,788	1963	1,283,531	6.6%	19,412,000
1951	38,595	0.5%	8,502,995	1964	1,702,475	8.2%	20,765,500
1952	38,994	0.5%	7,333,374	1965	1,875,614	8.0%	23,302,600
1953	49,785	0.5%	9,370,004	1966	2,286,399	9.8%	23,318,993
1954	70,103	0.8%	9,206,780	1967	3,146,486	13.7%	22,891,771
1955	68,932	0.6%	12,378,445	1968	4,085,826	15.0%	27,160,850
1956	111,066	1.1%	10,255,371	1969	4,674,932	15.7%	29,745,344
1957	181,977	1.6%	11,043,169	1970	5,289,157	18.0%	29,403,476
1958	188,303	1.9%	9,714,221	1971	5,810,774	17.4%	33,411,131
1959	262,814	2.2%	12,054,768	1972	6,294,438	17.7%	35,515,168
1960	481,551	3.1%	15,329,000	1973	7,082,757	18.2%	38,883,836
1961	813,879	5.8%	14,151,300	1974	6,551,840	18.8%	34,770,506
1962	990,706	5.9%	16,662,200	1975	6,941,591	20.8%	33,447,056

注：乗用車とトラックは普通・小型・軽四輪を含む。三輪車を含まない。

出所：（1）トヨタ自動車販売（株）『世界への歩み トヨタ自販30年史 資料』1980年、72頁～73頁。

（2）産業学会『戦後日本産業史』東洋経済新報社、1995年、1162頁～1163頁より筆者加筆作成。

表 10 主要国の自動車生産台数及び伸び率（単位：台）

年別	日 本				アメリカ			
	乗用車	伸び率	合計	伸び率	乗用車	伸び率	合計	伸び率
1960	165,094	/	481,551	/	6,703,108	/	7,905,119	/
1969	2,611,499	16 倍	4,674,932	9.7 倍	8,224,392	1.2 倍	10,205,911	1.3 倍
1972	4,022,289	24 倍	6,294,438	13.1 倍	8,828,205	1.3 倍	11,320,708	1.4 倍
年別	カナダ				イギリス			
	乗用車	伸び率	合計	伸び率	乗用車	伸び率	合計	伸び率
1960	325,785	/	397,739	/	1,352,728	/	1,810,700	/
1969	1,025,994	3.1 倍	1,326,478	3.3 倍	1,717,073	1.3 倍	2,182,793	1.2 倍
1972	1,135,702	3.5 倍	1,430,084	3.6 倍	1,921,311	1.4 倍	2,329,430	1.3 倍
年別	イタリア				スペイン			
	乗用車	伸び率	合計	伸び率	乗用車	伸び率	合計	伸び率
1960	595,923	/	644,633	/	39,732	/	58,209	/
1969	1,477,366	2.5 倍	1,595,951	2.5 倍	370,955	9.3 倍	454,471	7.8 倍
1972	1,732,379	2.9 倍	1,839,793	2.9 倍	600,559	15.1 倍	695,217	11.9 倍
年別	西ドイツ				フランス			
	乗用車	伸び率	合計	伸び率	乗用車	伸び率	合計	伸び率
1960	1,816,779	/	2,055,149	/	1,175,301	/	1,369,210	/
1969	3,312,539	1.8 倍	3,604,567	1.8 倍	2,168,462	1.8 倍	2,459,072	1.8 倍
1972	3,521,540	1.9 倍	3,815,982	1.9 倍	2,992,959	2.5 倍	3,328,320	2.4 倍

出所：（1）日刊自動車新聞社『自動車年鑑 昭和46年版』1971年、492頁。

（2）『世界への歩み トヨタ自販30年史 資料』79～80頁より筆者加筆作成。

3. まとめ

以上を総括すると、日本の自動車産業における外国資本導入の顕著な特色は、日本の自動車企業に対して永続的な権益を取得する（経営を支配する）ことを目的に行われる外国企業の投資を拒否することである。それを明らかにするため、本論文では資本自由化以前の「技術導入」と資本自由化後の「外資提携」（資本参加）の二つの段階に分けて、政府の外資政策に基づいて行われた外資導入の展開過程を総括した。また、日本の自動車産業における外資導入の二つの時期の特徴を考察する上で、日本の自動車産業における外資政策の役割及び外資導入形態の変遷についても明らかにした。

資本自由化以前、すなわち 1960 年代末までの外資導入は、外国自動車メーカーとの技術の導入に主眼をおいて積極的に行われた。その技術導入の特徴について『日本の自動車工業』（1968 年）では、「大部分が乗用車に関するものであり、トラック、バスに関するものはほとんどなく、二輪車に関するもの、エンジンに関するもの、内製部品に関するもの等が若干みられる程度である。」²⁷⁾と分析している。当時、日本の国産乗用車技術の水準は欧米に比べて 30 年の遅れがあるとされていたことから、この遅れを取り戻すためであった。「乗用車関係外資導入に関する基本方針」及び「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」のもとで、外資による直接投資を制限することをも意味していた。日本の自動車工業の技術導入について、池田庄治は「これは戦前におけるアメリカ 2 大資本による日本乗用車市場の記憶が生々としただけに、外国資本の直接的な工場建設には極めて警戒的であり、その阻止の方針を固めていたからである」²⁸⁾と評価している。

しかし、資本自由化がスタートした後、競争力の弱い自動車産業の「国際競争力」を早急に強化しようと、日本政府が、外資との提携、外資の進出を誘発するような外資の導入、提携認可を認めた。だが、資本自由化後においても、外資導入は国内産業保護のため、通産省は慎重な態度を取っていた。乗取り防止のため提携内容の指導、出資・持株比率を規制するなど条件付きで外資導入に主眼をおいてやむを得ず行われたのである。

1971 年 4 月の資本自由化の実施で、日本の自動車産業に大きな変化が生じた。それは、外資の進出と日米メーカーとの提携関係が活発化することであった。日本に対する外国資本の進出は新しい段階を迎えた。これまでの段階では、日本の自動車産業への外国資本の進出は、技術導入という形で行われてきた。外国資本に対して日本の自動車メーカーの取った行動は、政府の主体的意思による結果と言っても過言ではない。その時期には、直接投資がほとんど無かったと言える。しかし、1970 年代から外資導入の形態は大きく変化した。技術を売る代わりに、自動車産業への資本参加つまり直接投資を要求することが本格的に展開していた。しかも、進出形態としては、外資の出資が 50% またはそれ以下の合弁会社が多いということである。また、自動車産業に対する外国資本の行動様式も根本的に変わり始め、外資側が積極的に日本への直

接投資をしようという姿勢が見られた。クライスラー社、フォード社及び GM 社などがその例として挙げられる。まさに「技術提携をテコにして日本の自動車メーカーに資本参加を求めてくるであろう」との小平の予測が的中したのである。そして、日本の自動車産業には、あらたに外資系グループが形成されることになった。

とはいえ、トヨタグループや日産グループ、独立グループなどに対して、外資は資本参加しておらず、外資系グループがそれ以上に拡大することはなかった。ある意味では、小平の予測は一部にだけの中したと言える。このことは日本における外国資本の導入の大きな特色となっている。

<注>

- 1) 工業技術院『技術革新と日本の工業』日刊工業新聞社、1964年、102頁。
- 2) 外資導入は、資金外資の導入と技術導入あるいは技術提携という2つの分野に分けられる。
- 3) 日本経済新聞 1954年2月1日。
- 4) ノックダウン（knock down）生産とは他国や他企業で生産された製品の主要部品を輸入して、現地で組立・販売する方式である。
- 5) 『自動車史料シリーズ（3）日本自動車工業史行政記録集』（社）自動車工業振興会、1979年、179頁。
- 6) 池田庄治『自動車経済政策論』世界書院、1968年、171頁。
- 7) （社）日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、106頁。
- 8) 日産自動車（株）総務部調査課『日産自動車三十年史』1965年、312頁。
- 9) 日新自動車（株）は20数年にわたるオースチン製品の日本総代理店である。日本では日新自動車（株）が、契約によって日本で生産販売するオースチン車を日産自動車（株）とともに販売することになった。
- 10) 前掲『日産自動車三十年史』313頁～314頁。
- 11) A40型がモデルチェンジされ、1954年9月からA50型ケンブリッジになった。
- 12) 桂木洋二『日本における自動車の世紀-トヨタと日産を中心に-』1999年、156頁～157頁。
- 13) ヒルマン車の誕生は1907年、その後、1928年ヒルマン社の経営権はルーツ兄弟の手に移った。ルーツ社は提携当時の資本金305万2,000ポンド、ヒルマン自動車会社、ハンバー社、サンビーム・ターボット社など多数の傘下会社を有し、グループの年産14万台、従業員2万人で英国の三大自動車会社に数えられていた。同社は1967年クライスラー社の支配下に入り、1970年には英国クライスラー社と改称した。
- 14) いすゞ自動車（株）『いすゞ自動車50年史』1988年、163頁。
- 15) 前掲『いすゞ自動車50年史』164頁～165頁。
- 16) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房、1982年、125頁～126頁。
- 17) 同社は1963年5月2日、「新三菱自動車販売株式会社」と改名。
- 18) 三菱自動車工業株式会社『三菱自動車工業株式会社史』1993年、154頁～159頁。
- 19) 山崎清・竹田志郎『外資系企業』教育社、1976年、11頁～12頁。
- 20) （社）日本自動車会議所『昭和45年版自動車年鑑』日刊自動車新聞社、1970年、25頁。
- 21) トヨタ自動車（株）『創造限りなく トヨタ自動車50年史』1987年、484頁。
- 22) 前掲『いすゞ自動車50年史』311頁。
- 23) 前掲『いすゞ自動車50年史』313頁。
- 24) 通産産業省『通産産業政策史 第10巻』1990年、316頁。
- 25) 日産自動車（株）社史編纂委員会『日産自動車史 1964-1973』28頁～29頁。
- 26) 1961年に四輪自動車を製造していた企業は11社であった。そして1965年に本田（1962年から四輪車の製造開始）の参入により12社となり、1971年にはプリンスの脱落（1966年、日産が吸収合併）で再び11社となった。
- 27) （株）通産産業研究社『日本の自動車工業 1968年版』1968年、185頁。
- 28) 前掲『自動車経済政策論』174頁。

（現代の社会と文化に関する学際的研究プロジェクト所属）