

資本自由化期における自動車産業の再編成

曾 穎

要 旨

日本は1964年4月28日正式に経済合作と発展組織 OECD に加入した。根据有关协定，承诺今后将逐渐取消对保留项目的交易限制，促进资本自由化。并且，日本自1967年6月开始实施资本自由化，其中汽车产业自1971年4月开始实施。从此开放了汽车工业国内投资市场，逐渐取消了对外国投资的限制。本论文通过对60年代后期至70年代初期汽车产业发展的动向及3次资本自由化实施过程中，日本政府采取尽量推迟自由化期限以达到有更多的时间提高汽车产业的竞争力；及日本政府在外资政策上发生的变迁，为了防止外国企业对日本企业的垄断和控制，对外资参与企业的经营・持股比率等进行了严格的规定和限制；特别是国内各汽车企业在此期间通过再编・合并和与国外厂商的资本合作的促进等，扩大了企业的规模，强化了企业的国际竞争力。本篇论文的目的在于阐明日本汽车工业的发展要因是与政府外资政策及各汽车企业自身的努力密切相关的。

キーワード.....GATT11 条国 IMF8 条国 企業再編成 外資提携

はじめに

日本は1963年2月、国際収支上の理由により輸入制限を行うことのできない GATT11 条国に移行し、翌年4月には同じ理由により為替の制限を行うことのできない IMF8 条国へと移行すると同時に OECD にも正式加盟し、先進諸国の仲間入りを果たした。そしてその移行に伴い、開放経済体制の内実を高めるための資本の自由化が国際的に強く要請されることとなった¹⁾。

しかし日本政府は、自動車産業における国際競争力の観点から、資本自由化を時期尚早として1967年7月から1970年9月の間の3次にわたる資本の自由化から自動車産業を除外してきた。アメリカ政府はこの方針を批判し、国務省の対日要求、日米貿易合同委員会設置、日米自動車会談の開催、および日米貿易経済合同委員会小委員会における活動などを通じ、日本側に自動車に関する資本自由化を強く求めた。これを受けて日本政府は、1969年10月に自動車の資本自由化を1971年10月実施する旨を閣議決定した。この実施計画は日米繊維交渉決裂影響で半年繰り上げられ、1971年4月より実施された。その後日本の自動車産業の資本自由化は第5次まで進展して原則的に100%自由化へと達し、既存企業の株式取得についても、1973年5月の第5次自由化で条件付きの100%自由化が達成された²⁾。このような資本自由化への過程において日本の自動車産業は、国際競争力を強化するために各種の対応措置を取っていた。すな

わち 1965 年から 1970 年代初にかけての企業再編成・外資提携・合併等の措置を通じて、日本の自動車産業における資本の集中と生産の集中が進んだ。その結果、自動車産業の国際競争力が強化され、輸出も拡大された。本稿は、「開放経済体制」における日本政府の外資政策と国内自動車企業の努力が果たした役割を詳述するとともに、国内自動車産業が企業の再編成を通じて国際競争力を増していった過程について明らかにすることを課題とする。

1. 1960 年代後期における国内自動車産業の動向

1960 年代以降、日本の自動車産業はモータリゼーションを迎え、小型車や大衆車を主体とした小型乗用車の大量生産体制を確立した。

（1）小型車主導のモータリゼーション

日本のモータリゼーションは 60 年代に入って、急速に進展した。各社ともマイカー用の新型乗用車を市場に投入したことから、国内需要が盛り上がりを見せ始めた。

さらに、1960 年代後半に入ると 1960 年代前半にすでに見られた個人需要の伸びが加速化し、同時に乗用車需要も急速に拡大した。乗用車の個人需要の拡大は、軽乗用車の拡大と同時に並行して排気量 1000cc 以上の大衆車市場にも顕著に見られた³⁾。1960 年から 1969 年にかけての主要車種別の登録市場構成比（図 1）からの推移を見ると、大衆車と小型車の全乗用車市場に占める割合は年々増えつつある。また 1960 年から 1971 年にかけての主要車種別の登録台数と伸びの推移については表 1 の通り、同じく大衆車の急速的な拡大の勢いが見られた。1960 年の大衆車の登録台数は 3,507 台だったが、1961 年の個人需要の拡大によって、1 万 5,112 台に、1966 年に 16 万 2,785 台に、そして 1969 年には 67 万 7,100 台に達した。小型車の登録台数も 1960 年の 5 万 4,675 台から 66 年の 34 万 791 台に、69 年の 62 万 1,341 台に拡大した。大・中型車 1966 年の登録台数は 1960 年の 1.9 倍増に対して、大衆車の登録台数は 47 倍以上の激増を示した。

表 2-1 車種別新規登録台数の推移、表 2-2 は乗用車とトラックの内訳を示す。これらの表より、高度成長期の始まった 1955 年以降 1968 年までの 14 年間を通じて、新規登録台数の首位はトラックが占めていた。これは当時の日本経済が個人消費を牽引力としてではなく、企業の資本蓄積を主導要因としていたことによる。表 2-1 中の車種別の登録動向を見ると、三輪自動車（三輪トラック）は 1955 年時点において乗用車、トラック、バスなど他の四輪車の新規登録台数を大幅に上回っていた。その後も三輪車は伸び続けたが、1960 年にピークを迎えてからは減少の一途をたどり、ついに 1965 年には最盛期の 15% まで後退した。ところで三輪車を除く四輪車のうち、高度成長期のいずれの年をみても車種別登録台数の筆頭はトラックである。これは、トラックに対する需要は日本経済の高度成長に伴い貨物輸送の拡大によってトラックの需要がさらに一層拡大していったことがわかる⁴⁾。一方、乗用車の登録動向を見ると、1960 年には 14 万 5,227 台だったが、3 年後の 1963 年に 37 万 1,076 台、1966 年には 74 万 259 台、そし

て1969年には203万6,662台で、トップだったトラック(177万2,067台)を追い越した。これは乗用車の需要が1965年以前は企業の営業用が主であるのに対し、1965年以降では図1に示したように個人用の急激な増加が関連していると考えられる。

表1 大衆車、小型車、大・中型乗用車の登録台数 (単位:台)

年	大衆車	小型車	大・中型車
	登録台数	登録台数	登録台数
1960	3,507	54,675	57,438
1961	15,112	77,666	82,022
1962	25,587	87,640	87,349
1963	38,989	118,539	130,599
1964	64,068	205,499	131,567
1965	97,044	272,999	104,296
1966	162,785	340,266	107,250
1967	316,009	407,824	121,750
1968	481,539	487,275	137,550
1969	677,100	621,341	148,396
1970	778,658	719,023	137,745
1971	793,690	809,716	155,728

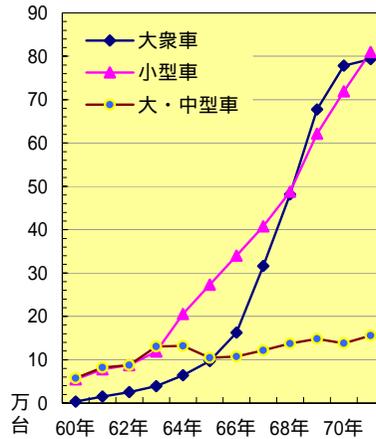
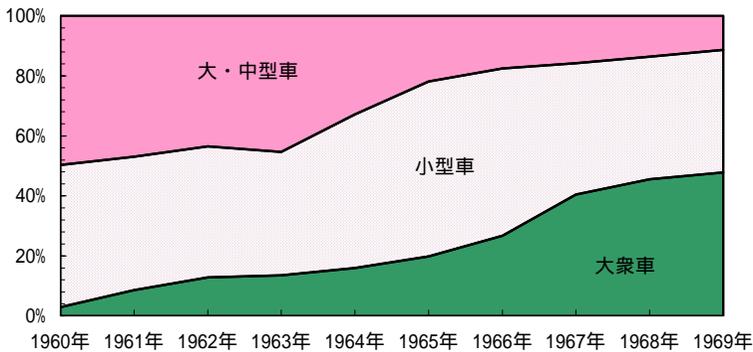


図1 大衆車、小型車、大・中型乗用車の登録市場構成比 (単位:%)



(注) 大・中・小、大衆車の市場分類はトヨタ車の分類法を中心にその競合車種を三分類した。

出所: トヨタ自動車販売 社史編集委員会『モータリゼーションとともに』1970年、92頁、488頁
及びトヨタ自動車販売『世界への歩み トヨタ自販30年史 資料』1980年、89頁より筆者加筆作成。

こうして1966年以降、日本の自動車産業は本格的なモータリゼーション⁵⁾を迎え、小型車や大衆車を主体とした小型乗用車の大量生産体制が確立された。大衆車市場に本格的量産車種を投入したのは、日本を代表するトヨタ、日産の二大自動車メーカーであった。

日産は1966年4月に排気量1000ccの小型乗用車に「サニー」⁶⁾の名前を付けて発売した。発売以来、5カ月間で3万台を上回る販売実績を記録し、1966年12月にはシリーズとしての月間国内登録が1万台ラインを突破した。この事実は、「サニー」が、本格的な大衆車であったこと

資本自由化期における自動車産業の再編成（曾）

を示している⁷⁾。

表2-1 車種別新規登録台数の推移 (単位:台)

年 (1-12月)	乗 用 車	トラック	バス	合 計	三 輪 車 (トラック)
1955	20,055	40,498	3,977	64,530	87,735
1956	31,743	70,020	5,388	107,151	103,572
1957	44,431	110,363	6,269	161,063	114,518
1958	49,236	115,646	6,196	171,078	103,339
1959	73,050	158,607	6,473	238,130	151,958
1960	145,227	255,693	7,260	408,180	260,143
1961	229,057	504,703	9,159	742,919	217,441
1962	259,269	662,781	10,941	932,991	143,364
1963	371,076	826,421	13,021	1,210,518	114,070
1964	493,536	985,453	15,214	1,494,203	74,475
1965	586,287	1,073,832	14,843	1,674,962	42,851
1966	740,259	1,302,416	17,467	2,060,142	30,498
1967	1,131,337	1,561,943	21,491	2,714,771	21,465
1968	1,569,404	1,714,230	24,571	3,308,205	14,269
1969	2,036,662	1,772,067	26,707	3,835,436	9,656
1970	2,379,129	1,693,500	27,827	4,100,456	6,431
1971	2,402,757	1,596,536	21,824	4,021,117	4,508

表2-2 車種別新規登録台数の推移 (内訳) (単位:台)

年 (1-12月)	乗 用 車			ト ラ ッ ク			
	普通・小型 四 輪 車	軽四輪車	計	普通車	小 型 四 輪 車	軽四輪車	計
1955	20,007	48	20,055	20,023	20,475	-	40,498
1956	31,655	88	31,743	28,827	41,092	101	70,020
1957	44,355	76	44,431	35,997	73,981	385	110,363
1958	48,632	604	49,236	27,231	87,917	498	115,646
1959	68,638	4,412	73,050	34,373	122,927	1,307	158,607
1960	115,736	29,491	145,227	52,184	169,953	33,556	255,693
1961	174,656	54,401	229,057	70,185	244,464	190,054	504,703
1962	200,716	58,553	259,269	67,452	311,108	284,221	662,781
1963	293,656	77,420	371,076	71,267	412,400	342,754	826,421
1964	411,345	82,191	493,536	76,588	533,630	375,235	985,453
1965	489,273	97,014	586,287	70,499	592,558	410,775	1,073,832
1966	625,163	115,096	740,259	95,451	732,896	474,069	1,302,416
1967	861,744	269,593	1,131,337	124,827	917,371	519,745	1,561,943
1968	1,128,099	441,305	1,569,404	137,807	998,719	577,704	1,714,230
1969	1,470,407	566,255	2,036,662	156,713	1,056,950	558,404	1,772,067
1970	1,661,959	717,170	2,379,129	168,084	986,673	538,743	1,693,500
1971	1,790,027	612,730	2,402,757	154,630	946,238	495,668	1,596,536

(注) 軽四輪車は届出台数。全車種とも新車新規登録・届出台数。

三輪車は小型三輪車と軽三輪車を合算したもの。

出所：大島卓『自動車』日本経済評論社、1987年、164～165頁より筆者加筆作成。

一方、トヨタは、半年遅れの10月に、排気量が「サニー」より100cc大きい「カローラ」を売り出した。トヨタは「カローラ」のために、エンジン（上郷工場）と組み立て（高岡工場）の二つの専用工場を新設した。「カローラ」一車種だけでは1966年に1万2,000台だったのが、翌1967年には16万台となり、その後も年間10万台単位で増え続けた。トヨタ、日産による大衆車市場の本格的開拓に刺激されて、三菱がコルト、東洋工業がファミリア、富士重工業がスバル1000などを投入し、本格的な量産大衆車が次々と登場した。以上のような社会背景のもと大衆車市場は1965年9万7,000台（対乗用車市場のシェア16.9%）であったものが、1970年には78万台へと増大し、大衆車のシェアも33%と全乗用車市場の3分の1を占めるに至った⁸⁾（表1を参照）。

この大衆車市場の拡大と並行して、排気量360cc以下で税制上の優遇措置を受けた軽自動車も、この時期に急拡大し、1965年の10万台弱から70年には70万台強と伸び、軽トラックの年間40～50万台がこれに加わって、軽自動車ブームを迎え、自動車メーカー各社の企業戦略もさまざまな展開を見せることになった。

表3は、1960年から1971年までの日本と主要国の自動車生産台数の推移を示している。この表より日本の自動車生産台数は、1961年に50万台を突破したあと、1963年100万台、1966年に200万台、翌1967年に300万台、その翌年には400万台、更に1970年には500万台と、次々に大台を超えての飛躍的な発展を記録した。このような経緯により、同表が示すように日本は、1961年にイタリアを抜いて第5位になり、1964年にフランスを、1966年にイギリスを、そして1967年には西ドイツをも抜いて、アメリカに次ぐ第2位の自動車生産国に成長した。1963年以降における自動車産業の急成長が、全産業の成長をリードしていったと指摘されている⁹⁾。

表3 主要国の自動車生産台数 (単位:台)

年	日本	アメリカ	西ドイツ	フランス	イギリス	イタリア
1960	481,551	7,905,119	2,055,149	1,369,210	1,810,700	644,633
1961	813,879	6,652,938	2,147,825	1,244,223	1,464,134	759,140
1962	990,706	8,197,311	2,356,612	1,536,133	1,674,530	946,793
1963	1,283,531	9,108,776	2,667,896	1,736,977	2,011,720	1,180,536
1964	1,702,475	9,307,860	2,909,657	1,615,896	2,332,376	1,090,078
1965	1,875,614	11,137,830	2,976,477	1,641,696	2,177,261	1,175,548
1966	2,286,399	10,396,299	3,050,708	2,024,552	2,042,354	1,365,898
1967	3,146,486	9,023,736	2,482,319	2,009,672	1,937,119	1,542,669
1968	4,085,826	10,820,410	3,106,958	2,075,617	2,225,122	1,663,648
1969	4,674,932	10,205,911	3,604,567	2,459,072	2,182,793	1,595,951
1970	5,289,157	8,283,949	3,842,247	2,750,086	2,098,498	1,854,252
1971	5,810,774	10,671,654	3,982,722	3,010,294	2,198,146	1,817,019

(注) 三輪車の生産は含まれていない。

出所：通商産業省『通商産業政策史』第10巻、1990年、286頁及びトヨタ自動車販売『世界への歩み トヨタ自販30年史 資料』1980年、79頁より筆者加筆作成。

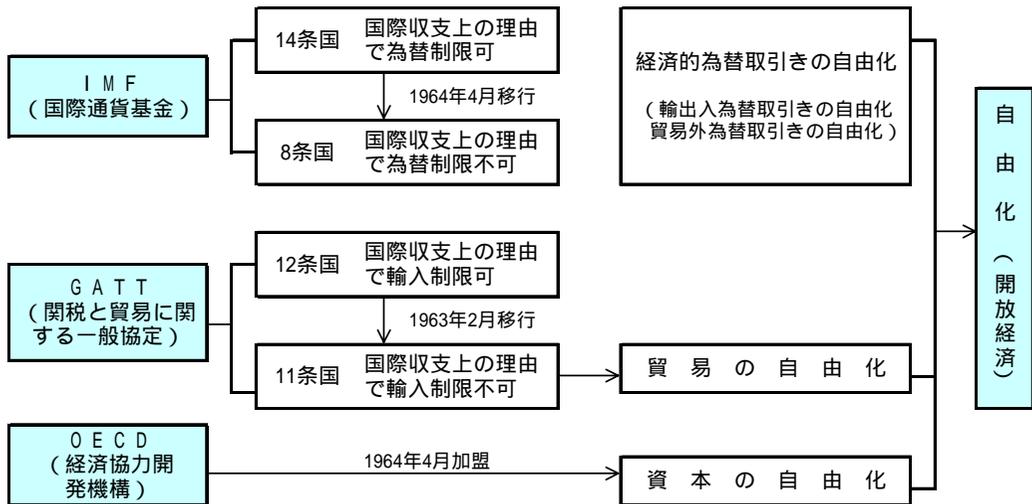
以上のように日本国内のモータリゼーションは1960年代後半に急速に進んだ。各社の車種戦略も積極的展開を見せたが、このような中であってすでに1960年代前半から論議的となった資本自由化は、1967年と1971年と二段階に分けて実施されることが政府により決定された。この自由化の動きに影響されて、日本では各自動車メーカー間の合併や提携による業界再編成の動きが顕在化した。

（2）資本自由化の要請

（2-1）開放への道

第二次大戦後、GHQの占領政策によって、諸外国との交易は閉ざされたが、1947年に制限付きで民間貿易が一部再開されたのを契機に、その制限は徐々に外されていった。まず、1952年5月にIMFおよび国際復興開発銀行への加盟が承認され、翌1953年10月にはGATTにも仮加盟¹⁰⁾を許された。しかし、当時、日本の経済は再建の途上であり、多くのヨーロッパ諸国と同様に国際収支の面で極めて不安定であった。そのため、IMFでは14条国¹¹⁾、GATTでは12条国¹²⁾に止まり、国際収支の動向によっては、自己防衛できる権利を留保していた。

図2 IMF、GATT、OECDと自由化



出所：トヨタ自動車販売 社史編集委員会『モータリゼーションとともに』1970年、463頁より筆者加筆作成。

ところが、1955年代に入ると、OEEC¹³⁾を中心とするヨーロッパ諸国は活発な域内貿易を推進し、急速な経済復興を実現した。1959年ごろには、ヨーロッパ主要諸国は、相次いで、GATT11条国¹⁴⁾に移行した。一方、日本も輸出の好調にともなって自由化要請はいつそう強まった。そして、1963年2月にGATT11条国へ、次いで、1964年4月にIMF8条国¹⁵⁾へ移行した¹⁶⁾。その移行によって、經常取引に対する為替制限は廃止され、これに伴い外国為替及び外国貿易管理

法など、輸入貿易管理に関する諸法令も改正され、外貨予算制度に代わって輸入貨物の数量割当が実施された。また元本の送金を規制していた円ベース投資制度が廃止され、送金の保証がなされた¹⁷⁾。

貿易・為替の自由化が GATT、IMF の両機関によって推進されたのに対して、資本自由化を推進したのは OECD¹⁸⁾であった。日本は 1964 年 4 月に OECD に正式加盟し、加盟国としての義務である資本自由化を義務づけられることになった¹⁹⁾。(図 2 を参照)

『日産自動車社史』(1975)は、資本自由化について次のように記している。「資本の自由化は、貿易の自由化と異なってその国の企業と同じ基礎の上に立って、本国から持ち込まれた資本、経営能力、技術などによって行われる裸の競争を意味しており、貿易の自由化における国内企業の救済措置である関税障壁や、輸入制限などは取りえず、さらに直接投資、証券投資とも OECD 自由化表 A に属し、ひとたび自由化すれば再び非自由化はできない運命にあった」²⁰⁾。

(2-2) 資本自由化をめぐる論争

1967 年から 1969 年ごろまで日本を賑わした資本自由化論争は、多国籍企業に対する評価をめぐる論争であった。一方の論客が国際的経営資源の最適配分を通じ、多国籍企業が世界経済の発展に寄与すると論じたのに対し、他方の論客は多国籍企業による産業支配や技術独占への脅威を強調した。

財界も資本自由化に対し総論では賛成しつつ、各論では個々の業界の思惑から反対という立場が示された。こうした論争からは資本自由化のメリットとデメリットが数えあげられたが、自由化を求める「外圧」は強まる一方であった。当時の資本自由化のメリット、デメリットの主なものを列挙すれば、次の表 4-1 及び表 4-2 の通りである²¹⁾。

表4-1 資本自由化のメリット及びデメリット

A 労働者及び消費者をめぐる	
	メリット
	(1)雇用水準を引き上げる；
	(2)賃金を高め、国の賃金制度の合理化に役立つ；
	(3)生産・流通面の効率化がインフレ防止に寄与する；
	(4)日本の労使関係の合理化を進める；
	(5)新製品の導入や製品の改良が消費者の厚生を高める。
	デメリット
	(1)摩擦的失業が増大する；
	(2)日本における外資が管理価格を導く；
	(3)その他社会的摩擦が大きくなる。

表4-2 資本自由化のメリット及びデメリット

B 生産・流通・経営をめぐって	
	メリット
	(1)日本の技術水準を引き上げる；
	(2)競争、規模の経済性の向上、先進産業の導入により産業近代化を促進する；
	(3)資本コストを節減する；
	(4)近代的・合理的経営を導入する；
	(5)流通機構を改善する。
	デメリット
	(1)外国技術への従属を強める；
	(2)過当競争を激化し、日本企業の破産、多くの経済分野における外国企業の独占を招く；
	(3)日本の金融市場が外国企業の強大な影響下に置かれる；
	(4)外資による経営支配が強くなる；
	(5)資本力で日本企業は外資にかなわない；
	(6)外資は日本の業界秩序を乱す；
	(7)外資は国の産業政策を阻害する。
C 貿易について	
	メリット
	(1)生産性上昇で輸出は増大する；
	(2)多国籍企業のグローバルなマーケティング・システムを利用して輸出を拡大できる；
	(3)輸入代替を促進する。
	デメリット
	(1)日本の輸出は在日外資の影響を受ける。

出所：山崎清・竹田志郎『外資系企業』教育社、1976年、18～20頁より筆者加筆作成。

(2-3) 外資系企業の日本進出の動機

ところで、日本進出における積極的な狙いとは何か。いうまでもなく、それは日本市場の著しい成長性にある。

通産省は1967年の資本自由化開始の年と1974年の2回にわたって、外資系企業の対日進出動機について調査を行っている。それによると、2回の調査とも外資系企業からの回答は、「日本市場の成長性」が大部分を占めている。しかも第1回調査では「日本市場の成長性」に対し回答企業の占める比率は83%を占め、最重要の動機を表したものが61%であった。これに対し、第2回ではこの比率はもっと高まり、全回答の比率は91%、最重要の動機を表すものは79%に達している。「日本市場の成長性」以外の動機としては、「アジア進出の拠点」、「高い技術水準の利用」、「安価良質な労働力」、「競争企業の不存在」、「原材料部品の調達」、「豊富な資金の利用」などがあげられるが、第2位以下は第1位と大きな差があった²²⁾。

(2-4) 資本自由化の進展

1960年代後半に入ると、米国およびビッグスリーからの資本自由化要請が強まった。1967年6月に「資本自由化基本方針 対内直接投資等の自由化について」が閣議決定された。こ

これは71年度末までに、産業のかなりの分野において資本の自由化実施を目標とするというものであるが、第1次分としては、表5の通り、50業種（外資比率50%自由化業種 第1類・33業種、外資比率100%自由化業種 第2類・17業種）についてであり、67年7月から資本自由化が実施されたのである。自動車では二輪車のみ適用された²³⁾。

表5 資本自由化の進展

資本自由化 実施年	企業の開設			既存企業の株式取得		
	非自由化 業種数	50%自由化 業種数	100%自由化 業種数	1 外国 投資家	外国投資家全体	
					非制限業種	制限業種
第1次前 -	全業種	-	-	5%以下	15%以下	10%以下
第1次 1967.7		33	17	7%以下	20%以下	15%以下
第2次 1969.3		160	44	7%以下	20%以下	15%以下
第3次 1970.9		447	77	7%以下	25%以下	15%以下
自動車自由化 1971.4		453	77	7%以下	25%以下	15%以下
第4次 1971.8	7	原則	228	10%未満	25%以下	15%以下
第5次 1973.5	5	-	原則	条件付きで100%自由化		

当時、日本車の対米輸出が急増したこと、アメリカの国際収支の悪化したことなどの理由から、1967年12月には、自動車をめぐって初の「日米自動車会談」が開かれることとなった。その後もアメリカ側からの強力な要求は続いたが、資本自由化の時期が遅れば日米の関係が悪化するおそれがあった。最終的には1969年2月に経団連と日本自動車工業会の間で「自動車業界は1971年末までに体制整備を行い、自動車の資本自由化は、1972年度以降可能な限り早急を実施する」ことで合意した。

表6 資本の自由化にあたっての方針

自動車工業にかかわる対内直接投資の自由化は、1971年10月から実施することの方針とする。なお、この方針に即応してエンジンの輸入の自由化時期も同時期に繰り上げる。
自動車部品工業および自動車販売にかかわる対内直接投資の自由化は、原則として自動車工業と同一時期に実施するものとする。
上記自由化措置は、1967年6月6日付閣議決定「対内直接投資等の自由化について」に定める第1類自由化業種として行うものとする。

出所：日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、236～237頁より筆者加筆作成。

なお1969年3月には第2次資本自由化が実施され、表5の通り、第1類・160業種、第2類・44業種の計204業種が指定された。自動車関連では、タイヤ・バッテリー・スプリング類などが指定され、対内直接投資が可能となった。自動車本体の自由化については、10月の閣議で自

由化（第1類・50%）時期を1971年10月1日とする決定が各国へ通告された。自動車関連は、自動車、自動車車体・付随車、自動車部分品・付属品、ピストンリング、内燃機関・電装品、自動車用電球の6製造業種であった。自由化にあたっての方針は上の表6のとおりであった。

そしてその時期は、再度アメリカの繰り上げ要求により、1970年9月には、1971年4月への繰り上げを決定した。そして、1973年5月の第5次資本自由化では、新設・既存を問わず自動車関連は100%自由化対象業種となった²⁴⁾。

（3）業界再編成

資本の自由化が目前に迫ってくると、産業界に国際競争力の強化のための体質改善を追求する産業再編成の動きが見え始めた。1967年6月にまとめられた日本経済調査協議会の報告書『日本の産業再編成』は、産業再編成について、次のように述べている。「産業再編成とは、すなわち昭和40年代に予想される需要、供給ならびに供給条件の変化に対応し、日本経済の自主性を確保しつつ、効率的な経済成長を実現するために、産業体制、とくに産業組織のあり方を、産業界、金融界ならびに政府といった経済主体が、相互の立場から協力しつつ意図的に改編し、それによって国際的に闘える企業・産業を作り出すこと」と理解する²⁵⁾。産業再編成は、今後予想される「資本戦争」のなかで十分耐え得る「闘える企業」を作り出すことを目指すものであるが、その過程において、業種によっては企業の大規模化、少数化を促進する必要性が生ずる。その場合、具体的には合併、提携、グループ化といった方法が考えられるが、現実においても、60年代からそうした傾向が顕著になってきた。

（3-1）自動車業界の再編成

1965年10月に完成乗用車の自由化を終え、資本自由化の準備に入らざるを得なくなった自動車業界は、生き残り戦略として、量産体制の確立に向けて、1965年末から1968年にかけて企業の提携や合併などを急速に進展させた。

日産・プリンスの合併

1965年5月に、業界順位2位の日産自動車が7位のプリンスとの合併に合意したことを機に、業界再編成の機運が盛り上がった。合併前の両社の生産規模は、日産35万2,000台、プリンス9万台で計44万2,000台となるが、これはトップのトヨタの44万台を僅差で上回ることを意味した。最終的な合併方式は、日産の存続とプリンスの解散、新資本金398億円、従業員3万1,529人となり、1966年8月には日産がプリンスの全事業を引き継ぐこととなった²⁶⁾。

今回の合併に対して、新聞各紙は以下の通り論評している。

1965年6月1日の『朝日新聞』は、「これは、産業界では三菱重工の合併に次ぐ大規模な合併であり、興銀系列の日産、住友系列のプリンスという金融系列の異なる大企業の合併としては最大のものである。また、今後、同業界の合併、提携を推進する意味でも大きな影響を与えるものとして注目される。

今度の合併の背景が貿易自由化をひかえた自動車業界の国際競争力を強化するという布石にあったことはもちろんだが、『多車種少量生産』という同業界の過当競争が、不況のあおりを受けて、各社の格差を大きくし、結局は通産省がねらっていた“合併、提携”の方向に一歩を踏み出さざるをえなくなったと見る向きが多い。以下略」

また、同日付の『日本経済新聞』は、「こんどの日産自動車とプリンス自動車の合併は、3月始めごろから桜内通産相の肝いりで進められたもので、関係者はいずれも『自由化を控えて自動車産業の国際競争力強化という国家的見地から』実現したものと強調しているが、これに対し、自動車業界は、必ずしもそれだけが合併を促した要因とみていない。

自動車業界の最近の激しい生産、販売競争下では、経営内容の先行き不安からいずれは合併ないし提携の形で業界再編成の動きが表面化するものとみており、それがたまたま早期自由化方針を貫こうとする通産省の指導力で早まったまでだとしている」と解説した²⁷⁾。

いずれにせよ、この合併はその後の業界再編成を促進する大きな動因となった画期的な出来事であった。

トヨタ・日野・ダイハツの提携

日産の動きに対して、業界トップのトヨタは1966年10月と1967年11月にそれぞれ日野、ダイハツと業務提携し、トヨタグループを形成した。この提携によって日野は、自社開発はしたが採算が悪くなっていた乗用車の生産から撤退し、大型トラック、バスの専業メーカーとなり、トヨタとはトヨタの一部車種の委託生産や技術交流と幹部の派遣の形で提携を進めた。またダイハツも同様な提携を進め、軽自動車とトヨタ車と競合しない大衆車に力を入れ、共同開発やエンジンの共用化なども進めた。この3社の提携で、乗用車・トラックの双方につき、大型から軽自動車に至るまでのすべてを生産する総合グループが誕生することになった。

いすゞ・富士・三菱・日産の提携と解消

1966年12月には、いすゞと富士も、企業防衛と事業体制強化のために業務提携を行った。しかし、1968年春、いすゞから三菱重工をグループに入れたいとの提案があり、これは、富士と三菱の車種競合の現状から富士にとって提携は不可と判断され、1968年5月にいすゞと富士の提携そのものも解消されることとなった。いすゞと三菱は、同年6月になって業務提携に踏み切った。しかし、1969年5月、三菱とクライスラー社との合併生産が明らかになって、この提携は同月解消されることとなった²⁸⁾。

一方、いすゞと提携解消した富士は、この年10月、日産との提携に進んだ。また三菱との提携を解消したいすゞは、1970年3月、日産との業務提携に踏み切り、日産車の藤沢工場での委託生産と販売提携を実現した。しかし、いすゞが同年11月にGMとの提携交渉に入ったため、翌年7月に両社の提携は解消されることとなった。こうして、資本自由化を迎えるにあたって、国際競争力の強化あるいは国内での外資への防波堤づくりのための業界再編成は一旦静まったが、以降自由化実施後には、外資提携をめぐる業界の動きが再び活発化することになった²⁹⁾。

戦後の再編成の歴史の中で、小宮隆太郎『日本の産業政策』（1984）は次のように述べている。「日産・プリンスの合併（1966年8月）、トヨタ・日野の提携（1967年12月）、日産・富士重工の提携（1968年10月）と再編政策が成功した例もあるが、いすゞ・富士重工の提携（1966年12月）、いすゞ・富士重工・三菱の提携（1967年12月）、日産・いすゞの提携（1970年3月）と失敗例も多い。加えて、三菱対クライスラーの提携（1969年5月）は外資の上陸を阻止しようとしていた通産省の当初の意図に反する動きであった」^{30）}。

（4）自動車輸出の本格化

1947年8月にGHQが民間貿易を制限付きで許可したことにより、その年、四輪車輸出が再開された。台数はわずか2台であった。輸出台数が1,000台を超えたのは1953年のことであり、99%は普通トラックとバスが占めていた。その後、1954年9月、閣議で「輸出国会議」を内閣に設置し、同年秋「重機械輸出国会議自動車部会」が設置された。同部会は、輸出台数及び金額の目標の決定、各種の輸出振興策の策定など、国産車の輸出についての先導役を果たした。また通産省は、輸出振興のため、1953年4月に輸出に貢献した企業の認定制度を設けて、各種の恩典を与えて、輸出をさらに奨励した。日本の自動車産業が1965年代に輸出産業第1位³¹⁾の産業として花開いたのは、以上のような1955年代における官民の協力による輸出振興策が図られた結果である³²⁾。

自動車の輸出の特徴について、表7の通り、1955年から1964年までは商用車、とりわけトラックがその中心を占めていた。しかし、1965年に入ると、トラックと入れ替って乗用車が輸出の戦略車種となり、1970年にはトラックのおよそ2倍以上の輸出台数を数えるまでになった。自動車輸出台数の推移を見てみると、1964年に15万台だったが、1965年には20万台弱、1968年には61万台、1970年には遂に100万台の大台を超えることになり、さらに翌年には180万台に達した。その中で乗用車の輸出台数の変化は極めて大きい。1955年にはわずか2台だったが、1965年には約10万台、そして5年後の1970年にはおよそ70万台に達し、翌1971年には100万台の大台を超えた³³⁾。

このように乗用車の輸出台数が急伸した要因について、『通商産業政策史 第9巻』は次のように述べている。

- 第一に いわゆる需要サイドの要因として、各国のモータリゼーションの高度な発展により多様な需要が喚起されたこと；
- 第二に 日本車の品質・性能が国際的に高い水準に達したこと；
それは日本自動車産業自らの技術開発と海外からの技術導入が活発に行われたこと；
最新の設備、技術の整備といった背景に支えられていたこと。
- 第三に 日本車の価格競争力が優位を占めてきたこと；

量産化を背景とするコストダウンがあった；

1965年代に入るとほぼ西欧並みの賃金水準に達してきたこと；

一連の自由化措置などにより、大規模な設備投資の成果としての生産性の向上が主たる要素となったこと。

第四に 販売面において、日本と異なる市場環境下のため相当の困難に直面しながらも販売拠点を設け、更にそれを中心にディーラー網を拡大することができたことであるなど³⁴⁾。

端的に言って、日本の自動車工業及び乗用車に国際競争力が備わってきたことにある。

表7 自動車の輸出台数の推移 (単位:台 金額:1,000ドル)

年 (1-12月)	乗用車	商用車		合計	
		トラック	バス	台数	金額
	台数	台数	台数		
1955	2	907	322	1,231	5,616.3
1956	46	1,884	517	2,447	10,880.4
1957	410	5,512	632	6,554	22,880.2
1958	2,357	7,540	346	10,243	20,502.9
1959	4,884	13,959	442	19,285	43,426.0
1960	7,013	31,028	768	38,809	81,842.0
1961	11,531	44,529	977	57,037	115,307.7
1962	16,011	49,871	808	66,690	116,650.7
1963	31,447	65,877	1,240	98,564	149,738.1
1964	66,965	81,721	1,735	150,421	202,964.8
1965	100,716	90,923	2,529	194,168	260,533.1
1966	153,090	100,900	1,744	255,734	329,954.2
1967	223,491	135,687	3,067	362,245	463,843.2
1968	406,250	201,290	4,889	612,429	773,538.3
1969	560,431	290,872	6,765	858,068	1,084,753.6
1970	725,587	351,610	9,579	1,086,776	1,462,919.3
1971	1,299,351	469,448	10,225	1,779,024	2,617,457.0
1972	1,407,340	547,593	10,557	1,965,490	3,291,207.0

(注) 三輪・二輪車及び部品を含まない。

出所：産業学会『戦後日本産業史』東洋経済新報社、1995年、267頁より筆者加筆作成。

2. 1970年代初期における外資との提携

(1) 資本自由化下の技術提携

自動車の資本自由化は、1969年7月、東京における第7回日米貿易経済合同委員会で、アメリカ側からの強い要望により、1971年秋実施と期限をつけることを余儀なくされた結果であった。しかし、実際には第4次資本自由化の実施繰り上げとも絡んでその実施が早められ、1971

年 4 月からトラック、自動車部品も含めて自動車産業はすべて自由化されることになった³⁵⁾。

1971 年 4 月から自動車の資本自由化がスタートし、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。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た。『通商産業政策史 第 10 巻』は次のように述べている。

既に 1964 年 9 月、通産省は各社社長に対して、「外資との提携、外資の進出の誘発するような外資の導入は慎しみ、国内企業の協調により問題を解決すべきこと」を要請していた³⁶⁾。

三菱自工（株）とクライスラー社

まず 1971 年 6 月、すでに 69 年 5 月に提携に合意していた三菱自工と米・クライスラーの提携が認可された。1970 年 4 月に「三菱自動車工業株式会社」が設立され、営業を開始した。契約により、クライスラーは、1971 年 15%、1972 年 25%、1973 年 35%と 3 段階に分けて資本参加することになったが、その後も、クライスラーの業績悪化のため、引き続き 15%のままに止まっている。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、クライスラーと国際分業（大型車 クライスラー、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。

提携内容は次のとおりである。

- ・ クライスラー社の三菱自工（株）への出資は第三者割当増資により 35%とし、3 カ年分割方式とする；
- ・ クライスラー社の三菱自工（株）に派遣する役員は 3 年後には 7 名とする；
- ・ 提携内容には技術協力、輸出協力を含む³⁷⁾。

いすゞ自動車（株）とゼネラルモーターズ社（以下は GM と省略）

輸出によって業績が向上したため、1970 年 11 月に GM との提携を発表したいすゞは、翌 1971 年 6 月に正式調印し、9 月に提携が認可された。同社は GM の世界戦略の一環として、すなわちトヨタ、日産、フォード、三菱自工＝クライスラーに対抗するアジアの一大供給基地となった。その後、1974 年にいすゞは、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たほか、日本で初めての AT 付トラックを、また GM の世界戦略小型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。乗用車年産 25 万台、トラック、バス年産 6 万台に引き上げる 5 カ年計画を策定するまでに経営内容を改善させ始めた。

『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³⁸⁾。

提携内容は次のとおりである。

- ・ GM社は第三者割当増資により34.2%のいすゞ自動車(株)の株式を取得する。この持株比率は5年間固定する；
- ・ GM社の派遣役員は4人で代表権をもたない；
- ・ 提携内容には技術協力協定、輸出協力協定を含む³⁹⁾。

東洋工業(株)とフォード社

フォード社は1969年2月に出资比例を50%にとどめる対日進出条件を示し、伝統の100%主義を棄ててまで対日進出をはかろうという積極性をうかがわせた。

この進出条件の概要は

- ・ 合弁会社への出資は50%にとどめる；
- ・ 提携先は日本の自動車メーカーとする；
- ・ 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；
- ・ 既存自動車メーカーの乗っ取りはしない；
- ・ 日本に商慣習を守り市場を混乱させないというものであった⁴⁰⁾。

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、フォードの出資20%で、一応の合意に達した。しかし、出资比例、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。

そのほか、鈴木は1981年に入って世界最大のGMと資本を提携した。本田は1973年9月にはクライスラーとの技術供与を発表し、さらに1974年7月に日本フォード社と仮調印した。

その他 部品メーカー

外資進出は部品面でも現れた。日本自動変速機とGMアリソンがそれである。

日本自動変速機は、1970年に、フォード50%、東洋工業25%、日産25%の出资比例で設立された自動変速機の製造会社である。しかし、1971年にフォードは全面撤退し、東洋工業35%・日産65%出資となり、日産色の強いメーカーとなっている。一方、日本GMアリソンは、GM50%、いすゞ20%、川崎重工業20%、伊藤忠商事10%の出资比例で、大型商業車・バス用自動変速装置とガスタービン・エンジンの輸入・製造・販売を目的として、1972年11月に設立された。

こうして日本の四輪自動車産業⁴¹⁾は、資本の自由化をめぐって、前半は国内業界の再編成を行い、後半はピック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、

第1がトヨタグループ（トヨタ・日野・ダイハツ）、第2が日産グループ（日産・愛知機械・富士重工・日産ディーゼル）、第3は外資系グループ（いすゞ-GM、三菱自動車-クライスラー）、そして残りの企業が独立グループ（東洋工業=後にフォードと資本提携、本田、鈴木）に色分けされることとなった。さらにこの他、日本の部品メーカーと海外メーカーとの各種の提携関係が結ばれている。

（2）資本と生産の集中

資本の集中についても検討しておこう。まず資本の集中を固定資産の特定企業への集中度で見ると、次のようになる。1961年下期から1971年下期にかけ、トヨタは26.3%から24.8%へとわずかの減少を示しているにすぎないのに対し、日産は先述したプリンスとの合併もあり19%から30.1%へと大幅と増加している。また、トヨタ・日産両社への資本の集中度は、45.3%から54.9%へと、10年間で9.6ポイントも増加して、日本の自動車産業資本の過半を制した。これをさらに1971年下期のそれぞれのグループ別の集中度で見ると、トヨタグループは32.1%、また日産グループは38.9%を示し、両グループを合算すると実に71%に達している。

次に、生産の集中を生産台数の特定企業への集中度で見ると、以下のようである。1961年下期から71年下期にかけて、トヨタが27.4%から36.7%へ、日産が21.5%から22.9%へ、両社で48.9%から66.6%へと増加している。また1971年下期の両グループの自動車産業における生産の集中度は、トヨタグループが43.5%、日産グループが33.8%、両社を合算すると77.3%となっている⁴²⁾。

3. まとめ

日本の自動車生産がアメリカを追い越して世界最大になるということは、戦前はもちろん、戦後でもある時期までは誰も考えることはなかった。しかし高度成長の過程を経て、日本の自動車の生産台数は世界最大になった⁴³⁾。

戦後1945年に自動車生産が再開したものの、生産規模は1950年に3.2万台、1955年になっても6.9万台と低水準にとどまった。しかも、商用車が中心であり、1950年の生産のうち乗用車は、わずか4.7%を占めるに過ぎなかった。しかし、その後の成長テンポはきわめて高く、生産台数は、1970年に529万台、1980年に1,104万台に達し、60年代で11.0倍（年率27.1%増）、70年代で2.1倍（同7.6%増）の拡大を遂げた。乗用車だけの伸びで見ると、60年代で19.3倍、70年代2.2倍と伸びはさらに高い。そして1968年には、乗用車が自動車生産台数の50%を超えるに至った⁴⁴⁾。

とはいえ、こうした一見順調に見える発展過程の中で、小宮隆太郎『日本の産業政策』（1984）は、次のような転機を経てきたことを見逃すことはできないと指摘している。

朝鮮動乱（1950～1951年）：1948年10月の「自動車工業基本対策」を受けて増産意欲を燃

やした自動車メーカーは、1949年のドッジ・デフレによって大量解雇に追い込まれた。これを救ったのが1950年6月に勃発した朝鮮戦争による特需で、この時の蓄積が以後の発展の基礎となった。

貿易自由化（商業車は1961年、乗用車は1965年）：1953年以降欧州メーカーとの技術提携車の生産拡大と並んで、国産車の生産も急増した。トヨタ、日産、いすゞ、日野などの先発メーカーに加えて、富士重工、東洋工業、三菱などの後発組は軽四輪市場から乗用車市場に参入を開始した。1958年、政府が「貿易為替自由化の基本方針」を決定したのに呼応して、各社は乗用車専用工場の建設と規模拡大に努め、自由化実施の1965年までには量産体制がほぼ整った。

資本自由化（1971年）：1964年のOECD加盟以降日程にのぼり始めた資本自由化は、1968年8月の日米交渉を通じて合意に達し、1969年10月には1971年10月からの実施が決まった（最終的に同年4月）。自動車メーカーは日産・プリンスの合併、トヨタ・日野、トヨタ・ダイハツの提携という国内企業相互だけでなく、三菱・クライスラー、いすゞ・GM、東洋工業・フォードの提携といった外資との結びつきも強めた。

公害問題の表面化（1970年前後）：自動車の急速な普及に伴う大気汚染の顕在化は、欠陥車問題と並んで反自動車の風潮を生んだ。1972年8月には「日本版マスキー法」制定の方向が明らかにされ、自動車業界は1975年を目途に基準達成を迫られた。排ガス技術の開発には本田技研、鈴木、東洋工業の2番手メーカーの貢献が大きく、日本は世界的に最も厳しい基準達成国となる。（以後2点は省略する。）

以上の出来事は、時には飛躍の契機であったり、時には制約条件であったりした。同時にそれは、勃興期から成熟期に至る産業の発展段階を反映した動きでもあった⁴⁵⁾。

こうして国内市場の拡大を背景に、日本の自動車メーカーは確実に競争力をつけ、輸出も拡大していったが、それは、欧米からの自由化要求を引き延ばし続け、輸入制限や高関税、外資規制などの措置によって国内での対決を避けた上でのことであった。通産省は資本自由化がスタートした後も、外資が日本メーカーとの提携の狙いに対し、国内産業保護のため提携認可には慎重な態度をとり、第一に乗っ取り防止に主眼を置くこととして、当面の持株比率を35%未満とし、同時に国内での安定株主工作をはかるなどの対応を取った⁴⁶⁾。

1950年代初めから1970年代初めまでの20年間の諸政策を総体としてみれば、自動車部品工業も含めて、遅れた自動車産業が国際競争力を獲得する過程は、個々のメーカーの努力だけで達成できなかったことは明らかであり、この期間の手厚い保護育成策の役割は決定的であったと言える。特に60年度後期から資本自由化に対応するため、通産省など政府の側から積極的に推進した企業の合併・提携・集中は、量産効果の実現、企業規模の拡大をもたらした。それによる総合的な企業力の強化によって、自由化とくに資本取引自由化後の国際競争に耐え得る企業を育成したと言える。

<注>

- 1) 産業学会『戦後日本産業史』東洋経済新報社、1995年、263～264頁。
- 2) 大島卓・山岡茂樹『自動車』日本経済評論社、1987年、157～158頁。
- 3) 米川伸一『戦後日本経営史 第巻』東洋経済新報社、1990年、117頁。
- 4) 前掲『戦後日本産業史』262～263頁。
- 5) 1969年の車種別登録台数で乗用車が初めてトラックを抜いたこと、そして1970年には乗用車の個人需要が営業用需要を上回ったことは日本のモータリゼーションの進展を示す重要な指標である。
- 6) 「サニー」とは「太陽がいっぱい」「明るく快活で若々しい」という意味である。
- 7) 日産自動車 社史編纂委員会『日産自動車史 1964-1973』1975年、107頁。
- 8) 日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、192頁。
- 9) 通商産業省『通商産業政策史』第10巻、1990年、286～287頁。
- 10) GATTへの正式加盟は1955年9月。
- 11) IMF14条国とは国際収支の理由で為替制限をしてよい国をさす。
- 12) GATT12条国とは国際収支の理由で輸入制限をしてよい国をさす。
- 13) OEEC: Organization for European Economic Co-operation. 1948年に発足した。
- 14) GATT11条国とは国際収支上の理由で輸入制限をしてはならない国をさす。
- 15) IMF8条国とは国際収支上の理由で為替制限をしてはならない国をさす。
- 16) トヨタ自動車販売 社史編集委員会『モータリゼーションとともに』1970年、459～461頁。
- 17) 前掲『日産自動車社史 1964-1973』5頁。
- 18) OECD: Organization for Economic Co-operation and Development. 1961年にOEECを母体として発足したもので、アメリカをはじめ先進工業国20カ国で形成された。
- 19) 前掲『モータリゼーションとともに』461～462頁。
- 20) 前掲『日産自動車社史 1964-1973』5～6頁。
- 21) 山崎清・竹田志郎『外資系企業』教育社、1976年、17～20頁。
- 22) 前掲『外資系企業』30～31頁。
- 23) 前掲『日本自動車産業史』234頁。
- 24) 前掲『日本自動車産業史』235～237頁。
- 25) 日本経済調査協議会『日本の産業再編成』至誠堂、1967年、20～21頁。
- 26) 前掲『日本自動車産業史』238頁。
- 27) 前掲『モータリゼーションとともに』475頁。
- 28) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』垂紀書房、1982年、202～204頁。
- 29) 前掲『日本自動車産業史』239～240頁。
- 30) 小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎『日本の産業政策』(財)東京大学出版会、1984年、291頁。
- 31) 主要機械製品の輸出金額ランクでは、自動車は1958年同時まだ第4位(1位船舶)であったが、1960年には392億円と第3位(1位船舶)に上昇し、1964年にはランクは変わらなかったが、932億円となり、日本の国際収支の改善に大きく寄与した。
- 32) 前掲『日本自動車産業史』173頁。
- 33) 前掲『自動車』181～184頁。
- 34) 通商産業省『通商産業政策史 第9巻』通商産業調査会、1989年、409頁。
- 35) 前掲『外資系企業』141頁。
- 36) 前掲『通商産業政策史 第10巻』312頁。
- 37) 前掲『日産自動車社史 1964-1973』27頁。
- 38) 前掲『通商産業政策史 第10巻』316頁。
- 39) 前掲『日産自動車社史 1964-1973』28頁。
- 40) 前掲『日産自動車社史 1964-1973』28～29頁。
- 41) 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。
- 42) 前掲『戦後日本産業史』271頁。
- 43) 前掲『戦後日本産業史』20頁。
- 44) 鹿嶋嶋治利『日中の金融・産業政策比較』中央大学出版社、2000年、133頁。
- 45) 前掲『日本の産業政策』277～279頁。
- 46) 前掲『日本自動車産業史』240頁。

主指導教員(藤井隆至教授)、副指導教員(佐藤芳行教授・菅原陽心教授)