

日本自動車産業における貿易・資本自由化期の外資政策

曾 穎

要 旨

在前回『日本汽车工业外资政策史-从草创期到战后复兴期-』一文中,笔者就日本 1930 年代至 1950 年代初期汽车工业的发展历史,特别是日本政府在本国汽车工业发展的初期阶段所采取的严格的限制外国资本进入的保护及扶植政策,对成长期的日本汽车工业的振兴所起的效用进行了分析与说明。进入 50 年代,日本逐渐恢复在国际社会的地位。而此同时贸易・资本自由化的实行不可避免。这意味着以往日本政府为限制外国资本进入日本市场所采取的高关税・输入限制等规制不得不逐渐撤销。面对即将来临的贸易・资本自由化,这些有效的限制外国资本进入的诸政策的去向,以及日本政府又是采取什么样的政策,来强化本国汽车工业的国际竞争力以此对付大量涌进的外国资本,发展本国汽车工业的。本论文通过对 50 年代至 60 年代资本自由化前的调整,准备阶段的日本汽车工业的发展历史,来解明日本汽车工业发展过程中政府外资政策的作用。

キーワード.....貿易自由化 資本自由化 経済計画 開放体制

はじめに

戦後の世界経済では、貿易・資本の自由化が追求されてきた。日本は 1960 年に「貿易・為替自由化計画大綱」を発表し、「開放体制」への移行を開始した。そして 1964 年の IMF 8 条国¹⁾移行によって、日本は経常取引の為替制限の廃止、差別的通貨措置の禁止、自由交換性の回復といった「資本移動の自由化」の義務を負うことになった。それによって日本は、高率関税、外貨割当制による輸入制限などの規制を段階的に撤廃していかなければならなくなった。

貿易・資本の自由化という世界経済の流れに対して、政府の産業政策とくに外資政策はどのように対応したのであろうか。また、通産省は外資の日本進出に対抗するために、どのような政策を採って自国自動車メーカーに国際競争力を付けさせようとしたのであろうか。本稿では、1950 年代から 60 年代にかけての資本自由化前の調整、準備段階における自動車産業の発展の歴史を通じて、本格的な開放経済体制移行下における政府の外資政策が果たした役割を明らかにする。

1. 戦略産業化後期 1950年代

日本では戦争の影響によって、自動車の技術水準は大きく欧米から遅れていた。そこで、自動車産業では外国の企業との技術導入・提携という方法で、輸入代替による工業化がなされた。

（1）技術導入及び提携

国内向けの外国車輸入は、終戦直後、原則として禁止されていたが、1948年5月の「日米行政協定」に基づき、国内業者²⁾の手で外国人を対象とする外国車輸入が行なわれるようになった。その新車輸入は1948年の126台から1949年の976台、1950年617台となっている。1952年4月28日の対日講和条約の締結に伴い、「指定輸入自動車等販売規制」が撤廃されたため、欧米乗用車の有為替輸入が大量に日本市場に流入することになった。当時、終戦直後の日本自動車メーカーは、技術的にも未熟で、数量が少ない上に資材の騰貴のために、コストは著しく高く、また性能、スタイル、価格、いずれの面でも輸入車と大きな差があった。例えば、欧米車は40%という高率の輸入関税を掛けられても国産車より安価であった。国内自動車メーカーは窮地に追い込まれた³⁾。

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	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および利子の送金保証は原則として行わない。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、元本および資本の送金保証を行なう。
2 技術導入	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、ロヤリティ、図面代などの送金保証を行なう。 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、技術経験などを助案してその条件を確実に実施しう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、ロヤリティ、図面代などの送金保証を行なう。 (a) 当該車種の製造権が譲り渡されること。 (b) 少なくとも別表（省略）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助案して、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ない得よう考慮する。
3 外国車種の組立	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。 上記2- の如き技術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。（以下省略）

出所：池田庄治『自動車経済政策論』世界書院、1968年、170～171頁より筆者加筆作成

こうした事態に対して、通産省は、1952年から国産乗用車技術向上策として、外国車輸入のための外貨を利用して外国の乗用車製造技術を導入するという方針をとった。同年6月に「乗用車関係外資導入に関する基本方針」を決め、さらに10月に、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の通りである。

この方針に基づいて1952年から53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。日産と英オースチン社、いすゞ自動車と英ルーツ社、日野ディーゼル工業と仏ルノー社及び新三菱重工業と米ウイルス社との間でそれぞれ7年間の技術提携が結ばれた⁴⁾。最初は完全なロックダウン⁵⁾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。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なまなまとあっただけに、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」⁶⁾と評価している。

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」⁷⁾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。こうして、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、1957年秋には4社とも100%国産化を完了した。

表2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、外車との構成比(技術提携車と輸入完成車の合計/国産乗用車)は、1952年の440.5%から1954年には120.3%にまで低下し、さらに1956年には50.6%、1958年には40.9%、1960年には18.2%にまで下落している⁸⁾。

表2 輸入車・技術提携車と国産車との関係 (単位:台)

年	国産乗用車 A	技術提携車Cと 輸入完成車Bとの計	輸入乗用車との構成比 A/B	外車との構成比 (B+C)/A
1952	4,837	21,311	4.8	440.5
1953	8,789	26,323	69.0	299.5
1954	14,472	17,414	65.3	120.3
1955	20,268	13,535	43.2	66.9
1956	32,056	16,233	32.4	50.6
1957	47,121	21,035	34.1	44.6
1958	50,643	20,721	33.7	40.9
1959	78,598	23,291	23.7	29.6
1960	165,094	30,115	14.7	18.2

出所：天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房、1982年、137頁より筆者
加筆作成

以上のように、前者の「基本方針」において、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が、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。後者の「取扱方針」で、外国自動車メーカーの優れた技術を導入して早く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⁹⁾。技術提携の方針は明らかに外国自動車資本の流入を規制するための「外資法」を補充するものであった。外資法は日本と海外諸国との資本取引は原則的に政府の許可を得ることを求めているが、実際の運用面では国内産業の育成を図るために、外国資本の日本進出をほとんど排除する効果を持った。この技術導入政策を中心として、さらに高率関税、外貨割当による輸入制限、特別償却制度など車体から部品にいたるまで全面的な育成策が取られた。これらの政策は1955年以降取られた他の諸措置とともに、60年代の国産乗用車量産体制の基礎を築いた¹⁰⁾。

（2）経済計画

（2-1）新長期経済計画の策定

1955年以降における自動車産業の発展は国の経済計画や産業計画と連動していた。

1956年当時、世界における日本の自動車生産台数は、トラック・バスは第4位、乗用車は乗用車生産国10カ国中の最下位であった。保有台数では、日本の世界ランキングは、トラック第6位、バス第4位、二輪車第5位であったのに対し、乗用車は第20位であった（1957年3月末）。こうした状況を踏まえ、1956年5月に通産省は「自動車長期計画案」を策定した。この計画案では、自動車の生産・国内販売・輸出の長期予想台数（1955～1963年度）を提示し、今後の自動車工業の発展に必要な条件が検討されていた。

しかし、経済成長のテンポがあまりに急であったため、1957年8月に、表3のように、通産省は1957年度～1962年度を計画年度とする「自動車生産の長期見通し」を策定した。同年12月に「新長期経済計画」（1958～1962年度）が策定された。これは、経済成長率を6.5%（実績10.1%）に設定し、目的を「極大成長」「生活水準の向上」「完全雇用」と定め、「産業基盤強化」「重化学工業化」「輸出拡大」などを重点政策課題に掲げた計画である。同計画は、その第1部第3章において、次のように述べている。

「5カ年にわたる経済計画をできるだけ確なものとするためには、人口、雇用、農林業、輸送、エネルギー、鉄鋼その他重要原料資源等について、5カ年を越える、より長期の見通しを立て、これを経済計画の裏づけとすることが望ましい」¹¹⁾。

このように、新長期経済計画は、今後5カ年を越える長期見通しを策定する方針、社会資本の充実のための重点施策の一つとして輸送力の増強を明確に打ち出していた。こうした好景気

を背景に自動車需要を促し、メーカーを牽引することでその生産力を向上させた。

表3 日本の自動車生産の長期見通し（1957～1962年度）（単位：台）

年 度			1957	1958	1959	1960	1961	1962
普通車	トラック	国内	40,000	41,000	42,000	43,000	44,000	45,000
		輸出	8,890	10,000	11,000	11,500	12,000	13,000
		小計	48,890	51,000	53,000	54,500	56,000	58,000
	バス	国内	7,400	7,000	7,600	8,300	9,000	10,000
		輸出	920	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
		小計	8,320	8,500	9,100	9,800	10,500	11,500
	計	国内	47,400	48,000	49,600	51,300	53,000	55,000
		輸出	9,810	11,500	12,500	13,000	13,500	14,500
		小計	57,210	59,500	62,100	64,300	66,500	69,500
小型四輪車	トラック	国内	86,000	95,000	115,000	135,000	160,000	170,000
		輸出	473	2,000	5,000	10,000	15,000	20,000
		小計	86,473	97,000	120,000	145,000	175,000	190,000
	乗用車	国内	54,000	52,000	60,000	70,000	83,000	100,000
		輸出	77	1,000	2,500	5,000	7,000	10,000
		小計	54,077	53,000	62,500	75,000	90,000	110,000
	計	国内	140,000	147,000	175,000	205,000	243,000	270,000
		輸出	550	3,000	7,500	15,000	22,000	30,000
		小計	140,550	150,000	182,500	220,000	265,000	300,000
三輪車	国内	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	
	輸出	14,253	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	
	計	114,253	115,000	115,000	115,000	115,000	115,000	

注：乗用車は大衆車を除いた数字。

出所：通産省自動車課『自動車時報』1957年11月号より筆者加筆作成

（2-2）国民所得倍増計画

1957年12月17日閣議決定の「新長期経済計画」に代わるものとして、1960年12月27日に「国民所得倍増計画」が経済基本計画として決定された。計画の目的は、速やかに国民総生産を倍増して、雇用の増大による完全雇用の達成をはかり、国民の生活水準を大幅に引き上げる点にあった。計画の目標は、今後10年以内に国民総生産を、1960年度の13兆円の約2倍の26兆円に到達することであった。表4では、計画の5本の柱の中で、とくに自動車産業に関連の深い計画を取り上げた。では道路整備、では自動車の量産化、では自動車の国際競争力の向上がそれである。計画の中に盛り込まれていた乗用車の普及率2.9%という目標は、計画

最終年度には計画を大きく上回る 17.3%にも達していた。所得の増加と同時に、日本人の間に、自動車をはじめとする耐久消費財が目覚ましい勢いで普及した¹²⁾。

表4 国民所得倍増計画の柱

	道路・港湾・用地・用水等の社会資本の充実	道路整備
	第2次産業の平均9%の成長を中心とした産業構造の高度化への誘導	自動車の量産
	重化学工業製品中心の輸出構造への転換と発展途上国からの資源調達をめざした貿易と国際経済協力の促進	自動車の国際競争力の向上
	人的能力の向上と科学技術の振興	
	二重構造の緩和と社会的安定の確保	

「国民所得倍増計画」をもとに、通産省と経済企画庁は各自の立案の調整作業を行い、1960年11月に、「自動車生産計画」を発表した（表5）。この生産計画は、10年先の1970年度までの計画であるが、5年後の1965年度についてみると、同年度の生産計画台数は、1960年度の生産実績（乗用車、トラック、バス、三輪車は計759,583台）の約1.5倍を生産しようというものであった。1965年度の生産実績は計画台数の1.7倍の191万8,558台にも達し、10年後の目標の85.7%を5年間で満たした。また、生産された乗用車は計画の1.8倍になり、逆に三輪車は計画の15%にしか達しなかった¹³⁾。

表5 所得倍増計画にもとづく自動車生産計画

（単位：台）

車種別	1965年計画生産台数			1970年計画生産台数			生産実績	
	通産省	企画庁	調整案	通産省	企画庁	調整案	1960年	1965年
乗用車	550,000	343,000	403,000	1,000,000	890,000	1,040,000	165,094	696,176
バス	11,400	15,000	15,000	15,000	21,000	21,000	8,437	19,348
小型四輪トラック	420,000	332,000	327,000	640,000	555,000	570,000	308,020	1,160,090
普通トラック	140,000	138,000	138,000	200,000	199,000	199,000		
三輪車	365,000	266,000	278,000	470,000	385,000	410,000	278,032	42,944
計	1,486,400	1,094,000	1,161,000	2,325,000	2,050,000	2,240,000	759,583	1,918,558

出所：通産省『通産産業政策史』第10巻、1990年、285頁 および『日刊自動車新聞』1970年11月9日

号より筆者加筆作成

「所得倍増計画」とそれに基づく「自動車生産計画」は、自動車メーカーの増産を先導することになった。国内自動車需要も次第に法人需要中心から個人需要中心に移行しはじめ、トラック商用車主体から転じ、乗用車の生産比率が高まった。

2. 貿易・資本の自由化 1960年代

(1) 貿易・為替自由化計画大綱の策定と実施

戦後の自動車輸入に対しては、外貨事情や国内自動車産業の育成策等により、1950年代前半までは厳しい輸入制限と高関税措置が取られてきた。しかし、50年代後半からようやく輸入自由化の動きが高まった。

その輸入自由化促進の直接の契機は、戦後、世界諸国が次々と8条国移行を完了し、日本だけが取り残されていたことによる。その結果、1959年のGATT¹⁴⁾総会で、日本の輸入自由化が強く要請された。今後、日本は国際社会での円滑な発展を図るためには、輸入自由化促進が避けられない課題となった。

以上の背景の下で、通産省は1960年3月1日に「貿易および為替自由化について」、同年3月8日に「貿易為替自由化の基本方針」を発表した。さらに1960年6月24日関係閣僚会議で「貿易・為替自由化計画大綱」が策定された。この大綱は、1.自由化の基本方針 2.自由化に伴う経済政策の基本的方向と対策 3.商品別の自由化計画 4.為替面の自由化計画の4部から成っており、1.においては、貿易および為替の自由化を実施する上において順序を追った計画的な実施を明確にしていた。続いて2.においては、基本的経済政策の方向として、8事項を挙げていた。以上を前提とした上で、3.においては、表6のように、商品をおおむね次の4グループに区分し、乗用車について「現状からの判断では、上記期間中に自由化することには問題があるが、極力近い時期に自由化するよう努める」¹⁵⁾と決定された。

表6 商品別自由化計画の概要

(1) 早期に自由化するもの	時期は明示されていないが、概ね1年以内に自由化するという含みのもの。例えば：綿製品、ビール、輸出競争のある一部の機械など
(2) 近い将来に自由化するもの	早急には自由化できないが、概ね3年以内を限度として、その間可及的速やかに自由化するもの。例えば：塗料、毛織物、合成繊維、雑貨類など
(3) 所要の時日をかけて自由化するもの	現状からの判断では、上記期間中に自由化することには問題があるが、極力近い時期に自由化するよう努めるもの。例えば：普通および小型乗用車など開発途上にある機械類など
(4) 自由化は相当期間困難なもの	抜本的に産業体制を変革しない限り、外国品の流入によってその産業のすべてが壊滅し、社会的不安が大きいと考えられるもの。例えば：米麦、酪農品、食肉およびその加工品、一部の菓子類など

出所：白石孝『戦後日本通商政策史』1983年、225頁 および 通商産業省『通商産業政策史』第8巻、1991年、95頁より筆者加筆作成

そして、商品別の自由化実施の順序および方法については： 原材料コストの引き下げを起点として全製品にその効果を波及すべきであるので、原材料部門の自由化を早期に実施すること； 国産品との競合度の低いもの、又は国際競争力のあるもの、例えば繊維等から自由化実施に踏み切ること； 乗用車、電子計算機等の育成段階にある幼稚産業については、その成果を勘案しつつ自由化を進めること、等が大枠の原則とされた¹⁶⁾。

また、1960年4月現在において40%であった自由化率¹⁷⁾を、3年後にはおおむね80%、石油、石炭を自由化した場合におおむね90%に引き上げることを目途としていた。為替自由化計画は経常取引を2年内に原則として自由化し、資本取引についても逐次規制を緩和して自由化を推進することとしていた¹⁸⁾。

これについて、『通商産業省 20 年史』は次の評価をおこなっている。

「輸入管理政策は、(中略)重化学工業の保護育成の有力な手段であったのみならず、多くの業界の秩序維持の手段として、あるいは、脆弱な国際収支の均衡手段として、きわめて重要な役割を与えられていた。『内部充実』が進んだといっても、自動車、機械、電子、石油化学等の成長産業はわずかに根を下ろし始めたばかりだった。したがって、貿易自由化政策の推進については、省内でも強い慎重論があったが、結果的には(中略)計画以上の速度で進められた。自由化が外圧であったか否かについて議論の存するところであるが、主観的には、やはり、外圧と見るべきであろう。しかし、振り返って客観的に見ると、日本経済のもつ活力、世界経済と不可分の日本経済の体質、日米関係の実態等に照し、貿易自由化は不可避的であったとともに、日本経済にとって積極的意義を持っていたということができよう」¹⁹⁾。

(2) 自動車業界と貿易自由化

1955年9月10日にガット正式加盟国となった日本政府は、同年6月11日、普通乗用車(1900cc以上)の関税率を従来の40%から35%に引き下げた。1958年5月15日、政府は外国為替相場の大幅自由化措置を実施し、翌年4月24日には大蔵省が貿易自由化の細目を発表したことによって、同年11月11日、通産省は対ドル地域輸入制限180品目の自由化に踏み切った。貿易自由化の開始である。当時、通産省は「現状では貿易自由化は時間の問題である。比較的競争力の弱い自動車工業においても、それほど遠い先と考えることはできない」という認識を持っていた²⁰⁾。

貿易自由化に踏み出した1960年当時、日本の自動車産業、特に国産乗用車工業は、欧米の先進自動車生産国に比較すれば、性能、品質、価格面ともに遅れていた。すなわち、国産乗用車は、性能面では車両重量が重く、動力性能とくに高速耐久性能に劣り、騒音・振動・乗り心地に欠点があった。価格面では、それぞれの国での物品税相当額を除いた国内価格を比較すると、国産車は外国車に対して、1900ccクラスで30%、1500ccクラスで16%などと割高であった。

したがって、完成乗用車輸入の自由化を実施すれば、国産乗用車工業に甚大な影響を与える可能性が高いことから、政府は、比較的国際競争力のある車種から自由化することを決定した。当時、日本のトラック生産はアメリカに次ぐ世界第2位に達しており、輸出競争力の面ではなお問題があるものの、30%の輸入関税で輸入車に十分対抗できるものと考えられたから、1960年10月に三輪車²¹⁾、1961年4月に、バス、トラック²²⁾、250cc以下の二輪車、エンジン関係以外の部品、更に同年12月に250cc以上の二輪車などは、比較的早い時期に自由化した。しかし、国際競争力の弱い乗用車及びエンジン関係部品については、当面の自由化計画から外した²³⁾。

しかし、無期限に引き伸ばすことは不可能であったため、政府は、国産乗用車の国際競争力の強化、体制の改善をすることで1961年秋に、自動車産業に必要なあらゆる面にわたって諸政策を打ち出した。

(2-1) 3グループ化構想

国産乗用車の国際競争力を強化する政策には、1955年の「国民車構想」の考え方と似た業界再編成に連なるような構想さえ含まれていた。それは1961年5月の産業合理化審議会に登場した「3グループ化構想」であった。すなわち、1963年度以降は「自由化に対処して競争力を強化するため、自由化時期における生産体制は各メーカーの特色に応じて」、表7の通りに、量産車グループ、特殊乗用車グループ、ミニカー生産グループの3グループに分け、各2~3社に集約化し、欧米企業に対抗しようという構想である²⁴⁾。

表7 3グループ化構想

量産車グループ	実用乗用車として、外車と最も激しく競争すべき車種と考えられるので、1963年に少なくとも同一エンジン車の月産能力が1万台以上に達することが必要である。1961年現在このレベルに達すると見込まれるものは2社である。
特殊乗用車グループ	高級乗用車、スポーツ車、小型ディーゼル車など技術の特色を生かした車種を中心に生産する企業を考える。63年には月産3,000台程度、65年には月産4,000~5,000台を見込むが、このグループに属する企業としては3社が考えられる。
ミニカー生産グループ	自由化後においてもミニカーは関税、賃金等の観点から競争力を有するが、市場性からみて内外ともにこの車種の需要が飛躍的に伸長することは考えられない。1963、65年とも3,000台程度。

出所：通商産業省『通商産業政策史』第10巻、1990、298頁 および 通商産業省『商工政策史』第19巻、1985年、243頁より筆者加筆作成

このような集約化構想は、通産省の行政指導により、乗用車市場における新規参入の抑制と既存メーカーのグループ化を通じて、性能の向上と量産体制の早期確立を求めていた。しかし、この構想は、トヨタ、日産を除いて業界の強い反発に遭い、実現を見るに至らなかったが、業界の競争激化を誘発する結果となった。

（2-2）その他の政策

さらに1961年8月4日、通産省は機械工業自由化対策会議自動車部会で、自由化に向けて次の通りに7つの政策を決定した。

生産：CKD 部品の輸入による国内組立の防止のためエンジン等の期限付自由化義務免除・乗用車生産体制の確立・専門的集中生産体制の強化

技術：部品の単純化規格や団体規格の普及・外国メーカーとの基礎技術や部品技術面での提携促進

原材料：鉄鋼、特殊鋼、ガラスなどについての業界相互の協力促進・購入材料規格の統一と購入価格の引き下げ

設備合理化：長期低利資金の増額・設備機械の耐用年数の短縮と特別償却制度の拡大

販売体制：販売金融体制の整備と自動車税・物品税の合理的引き下げ

関税：現行関税率の維持

国産品愛用：「国産機械優先購入法」に自動車を含める

こうした諸政策が自由化対策として示される一方、自動車工業界の代表者は、国際競争に対応できる体制づくりを整えるまでには若干の時間的余裕が必要であるとして、完成車の自由化を1965年以降、ノックダウン方式による自由化を68年以降にしてほしいと申し入れた²⁵⁾。

（2-3）量産体制の確立

日本の自動車産業は、乗用車生産本格化と軽四輪トラックの急速な普及とによって、1960年代において目覚ましい発展を遂げた。

表8の通り、1960年の年間生産台数48万台（対前年比伸び率83%増）を皮切りに、1961年の81万台（同69%増）、1964年の170万台（同33%増）、1967年の315万台（同38%増）、そして1970年には529万台（同13%増）を記録するに至った。このような10年間に11倍という生産の伸びを支えたのは、1960年頃、特に1960年～1963年にかけての、各メーカーによる量産体制を確立するための相次ぐ新工場の設立であった²⁶⁾。

たとえば、トヨタ自動車工業は、1959年9月に日本初の乗用車専門の量産工場 元町工場を建設し、1960年8月の月産台数は1万5,000台を突破した。また1961年2月、日産自動車の追浜工場、同じ1961年2月、プリンス自動車工業の村山工場、更に1960年10月、いすゞ自動車の藤沢工場、同年12月の日野自動車工業の羽村工場など、いずれも年産15万台ないし20万台規模の欧米の自動車工場と肩を並べる量産規模の近代的工場が出現した²⁷⁾。

こうした小型乗用車専門工場の増設計画を促進した要因について、当時、通商産業調査会は次のように分析している。「IMF8条国移行の気配、二・三輪車、トラック、バス自動車部品の一部の自由化の具体化に伴い、乗用車についても自由化は比較的早期に行われると判断したこと」²⁸⁾。

表8 車種別自動車生産台数の推移 (単位:台)

年	乗用車	トラック	バス	三輪車	計
1955	20,268	43,857	4,807	87,904	156,836
1956	32,056	72,958	6,052	105,409	216,475
1957	47,121	126,820	8,036	114,937	296,914
1958	50,643	130,066	7,594	98,877	287,180
1959	78,598	177,485	6,731	158,042	420,856
1960	165,094	308,020	8,437	278,032	759,583
1961	249,508	553,390	10,981	224,595	1,038,474
1962	268,784	710,716	11,206	144,167	1,134,873
1963	407,830	862,781	12,920	117,190	1,400,721
1964	579,660	1,109,142	13,673	80,048	1,782,523
1965	696,176	1,160,090	19,348	42,944	1,918,558
1966	877,656	1,387,858	20,885	33,364	2,319,763
1967	1,375,755	1,743,368	27,363	26,453	3,172,939
1968	2,055,821	1,991,407	38,598	21,794	4,107,620
1969	2,611,499	2,021,591	41,842	17,082	4,692,014
1970	3,178,708	2,063,883	46,566	14,061	5,303,218

出所：通商産業省『通商産業政策史』第10巻、1990年、285頁より筆者加筆作成

表9 世界自動車生産ランキング

順位	1960年(台)		1969年(台)		1966年(千台)		1969年(千台)	
	国名	総台数	国名	総台数	メーカー	台数	メーカー	台数
1位	アメリカ	7,905,119	アメリカ	10,205,911	G M	5,198	G M	5,255
2位	西ドイツ	2,055,149	日本	4,674,932	米フォード	2,979	フォード	2,822
3位	イギリス	1,810,700	西ドイツ	3,604,567	クライスラー	1,599	V W	1,904
4位	フランス	1,369,210	フランス	2,459,072	V W	1,544	クライスラー	1,558
5位	イタリア	644,633	イギリス	2,182,793	フィアット	1,229	トヨタ	1,471
6位	ソ連	523,591	イタリア	1,595,951	ルノー	763	フィアット	1,406
7位	日本	481,551	カナダ	1,326,478	B L M C	714	日産	1,149
8位	カナダ	397,739	ソ連	844,300	オペル	662	ルノー	1,044
9位	スペイン	58,209	スペイン	454,471	トヨタ	588	B L M C	1,016
10位	-	-	-	-	英フォード	580	オペル	801

出所：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、79頁および81頁より筆者作成

続く1965年代に入ると、さらに資本自由化への対応に迫られての量産体制化が推進されてい

た。トヨタ自動車工業は月産 10 万台体制を目指して、1966 年 12 月に高岡工場、1967 年 4 月に東富士工場、さらに 1968 年 8 月には三好工場などの新工場の建設を進めた。日産自動車では 1965 年 5 月に座間工場、1966 年 3 月までには、追浜・吉原・横浜の各工場がそれぞれ完成した。その他の諸企業も、一斉に設備の増強を推し進めた²⁹⁾。

表 9 の通りに、1966 年のトヨタの生産台数は 58 万 7,539 台、世界の自動車メーカーランキングで 9 位の座を占め、日本メーカーとして初めてベストテン入りを果たした。それからわずか 2 年後の 1967 年に 83 万台を達成した。そして、1969 年世界自動車メーカーランキングで 5 位の座を占めた。自動車総生産台数も 1960 年の 48 万 1,551 台の世界 7 位から、1969 年には 467 万 4,932 台で世界第 2 位、乗用車は 261 万 1,499 台で世界第 3 位となった³⁰⁾。

この時期の生産は、単に量的増大のみならず、国際競争に耐え得る自動車の性能、品質、その製造工程の合理化によるコスト・ダウンの実現を目指したものであった。

(2-4) 完成乗用車の輸入自由化

自由化は、1954 年の外車の輸入制限から 7 年経った 1961 年に、国際競争力のついたトラック、バスから始まり、自動割当制 (AFA) へ移行した。しかし、乗用車では、1960 年から 1962 年にかけて一般用外車の入札制度での販売から、入札制度の廃止、自由価格での販売へと進んだ。1962 年 12 月の産業構造調査会乗用車政策特別小委員会の答申にあるように、1964 年度はいわば非自由化の最後の年であり、4 月 1 日から IMF8 条国、OECD³¹⁾加盟 (4 月 28 日) とともに開放経済体制下に入る新たな自動車工業政策に移行する前提として、「特定産業振興法」と「体制金融制」を国会に提出したが、年度内には実現せず、通産省は 9 月に自動車メーカーに対して外資、部品、販売などの問題について、次の表 10 の通りに、3 つの要請を行なった。特に、外資導入に対して、「厳に慎しみ、外資に頼るよりはむしろ国内各企業間の協調により問題を解決すべきである」³²⁾という要請を示した。

また、1963 年 10 月、上記の要請によって国産車の生産を刺激しその性能向上をはかるため、外車の輸入枠の拡大 (上期 1500 万ドル、前年度のほぼ 2 倍)、同年 11 月から、「報道機関・観光用」輸入車の 3 年間転売禁止、1964 年 3 月輸入担保率を 5% から 35% へと引上げ、1964 年 4 月 IMF8 条国の移行³³⁾、同時に「外国為替及び外国貿易管理法」が改正されたことにより、自動車の輸入も従来の外貨資金割当制を数量割当制に変更した。つまり、申請のあったものについては自動承認という形が取られるようになった。1965 年 1 月輸入担保率を再び 5% 引下げ、などと進み、同年 10 月になってついに完成乗用車の輸入自由化へ踏み切った³⁴⁾。

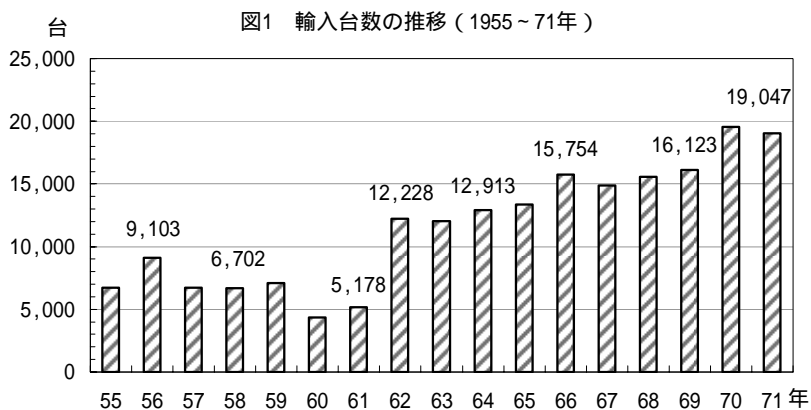
乗用車は輸入自由化されたが、図 1 の通りに、1956 年の 9,103 台、1958 年の 6,702 台、1962 年の 1 万 2,228 台、1964 年の 1 万 2,913 台、1966 年の 1 万 5,754 台、1969 年の 1 万 6,123 台で、輸入台数はそれほど増えず、国内市場にほとんど影響を与えることはなかった。その理由としては、輸入自由化後も 70 年ごろまでは自動車に対する関税率・物品税率はまだ相対的に高

かったため、輸入品の国内販売を高くし、国内での販売を困難にすることで、外国自動車の日本市場の進入を抑制した。また、各国メーカーが少量高利益追求政策を取ったこと、補給部品などサービス体制が不十分だったこと、さらには、国産車の品質が向上してきて対抗できたことなどである。

表10 通産省の自動車メーカーに対する要請

(1) 外資	今後における自動車工業に対する外資の進出に対処するためには、少なくとも既存メーカーにおいて外資との提携は勿論、外資の進出を誘発するような外資導入は、厳に慎しみ、外資に頼るよりはむしろ国内各企業間の協調により問題を解決すべきである。
(2) 部品	自動車部品の価格については、もはや量産化の如何に左右される点が多い実情に鑑み、部品、部品価格の適正化を図るため、生産量の多寡に応じて価格（決済条件を含む）を定めるよう部品業者を指導する方針であるので、メーカーにおいてもこれに協力されたい。 自動車部品の量産化については、部品メーカーが共同して促進しようという政府においても、機械法の運用によりこれを積極的に助成する方針であるのでメーカーにおいてもこれに協力されたい。 前記政府の助成措置と呼応して部品メーカーの内部蓄積の増強による企業基盤の強化が必要であるので、価格決定に当たってはこれを十分配慮するなど協力すること。
(3) 販売条件	国内市場における販売競争の激化により割賦期間、中古車下取価格などの面において販売条件が悪化しつつあるが、自動車産業の健全な発展を図るためには早急に販売条件の適正化を図ることが必要と思われるので、その解決策について検討されたい。

出所：池田庄治『自動車経済政策論』世界書院、1968年、212～213頁より筆者加筆作成



出所：藤本隆宏『生産システムの進化論』有斐閣、1997年、104頁より筆者加筆作成

(2-5) 関税政策

関税政策は、現在の幼稚産業を育成するためばかりでなく、将来、重要産業として発展する

可能性をもった成長産業を育成する効果も持つ。

日本の自動車産業が、大きく発展した重要な要因の一つに、戦後の占領下で築かれた強力な保護関税がある。当時の日本の乗用車産業は最高の保護を必要とするほど幼稚な産業であり、敗戦直後の占領下の当時においては、事実上、乗用車の生産は再開されず、ほとんど壊滅状態にあった。当時の日本政府は、占領軍の自由化圧力に屈せず、粘り強い交渉によって抵抗を続けた。

1948年の第1回改正案で「現に存立し相当発達しているが将来その維持育成を必要とするもの」³⁵⁾として、自動車の関税は30%、自動車部分品は20%、自動車用エンジンは20%に定められた。1950年の改正案で、「新興産業で増産を必要とするので保護」³⁶⁾として、自動車40%、自動車部分品30%、自動車用エンジン40%、乗用車は40%に引き上げられた。1951年の第3次改正案で、「自動車工業および関連産業保護のため」乗用車40%、その他30%とする。また、「部分品の税率が低いと、完成品を分割した形で輸入すれば保護の目的が達せられないから、完成車と同率とする。なお部分品は、車種別に区別し難いものが多いので、乗用車用も同率とする」³⁷⁾。

ついに、1951年、乗用車およびその部品の関税を、当時最高の40%という高い障壁に築き上げた。したがって、日本の自動車産業は、戦前からのトラック生産を通じて蓄積された技術を基礎として、このような高率関税の保護の下で、海外からの技術導入と応用を図り、新製品の開発や品質・コストの向上のために努力することができた³⁸⁾。

貿易自由化の方向に対応するため、関税についても改正が行なわれた。政府は1960年4月に関税率審議会に対し、「1961年の輸入税改正以来の本邦産業構造の変化に鑑み、またあわせて貿易自由化対処するため、関税率及びこれに関する制度について根本的検討を加える必要があると考えられるが、これをいかにすべきか」という諮問を行なった。これに対して関税率審議会は翌年はじめ、税表分類の増加、関税率の全面改正、緊急関税及びタリフ・クォーターの諸制度の新設などについて大蔵大臣に答申した。これにより1961年から1962年にかけて3回にわたる関税体系の大幅な改正が行なわれた³⁹⁾。

表11は、戦後日本の乗用車関税率の推移を示している。1965年10月に乗用車の輸入自由化後も、当時の自動車輸入関税は諸外国に比べ高いとされ、諸外国からの引き下げ要求は強かった。しかし、1967年6月に行われたケネディ・ラウンド⁴⁰⁾関税一括引き下げ交渉の妥結により、1968年7月1日から一部の部品を除き5年間で50%引き下げる⁴¹⁾ことが決定された。その時の乗用車関税率は、ホイールベース2700mm以下が40%、以上で35%となっていたが、この取り決めと以降の再三再四にわたる引き下げ時期の繰上げ要請に応えた結果、ホイールベース2700mm以下の乗用車の場合、1968年36%、1970年20%、1971年10%、1972年4月8%、1972年11月6.4%と順次引き下げられた。そこで、日本政府の意図が関税引下げの時期が産業の十分な競争力を持ったのを待って実行された。これは外国の乗用車への高い参入障壁となった⁴²⁾。

60年代の関税面での市場開放は着々と進み、1978年には関税ゼロとなり先進国唯一の非関税国となった⁴³⁾。

表11 完成車の輸入関税率の推移

年 月	乗 用 車		ト ラ ッ ク		バ ス	部 品
	小型	大型	小型	大型		
1951.5	40 %	35 %	30 %	30 %	30 %	40 %
1955.9	40 %	35 %	30 %	30 %	30 %	40 %
1957.1	40 %	35 %	30 %	27 %	30 %	40 %
1962.4	40 %	35 %	30 %	27 %	30 %	40 %
1968.7	36 %	28 %	24 %	22 %	24 %	30 %
1969.5	36 %	18 %	24 %	22 %	24 %	24 %
1970.5	20 %	18 %	21 %	19 %	21 %	21 %
1971.4	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	18 %
1972.4	8 %	8 %	10 %	10 %	10 %	15 %
1973.4	6.4 %	6.4 %	8 %	8 %	8 %	15 %
1975.4	6.4 %	6.4 %	6.4 %	6.4 %	6.4 %	15 %
1978.3	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	6 %

出所：日産自動車（株）社史編纂委員会『日産自動車社史 1964-1973』、1975年、25頁 および 岡茂男『関税政策総論』1994年、174頁より筆者加筆作成

この関税政策は、日本自動車産業の発展をもたらした主要な諸要因の一つとなった。また、輸入自動車にとっては、高い関税障壁のうえに、表12の通り、格差の大きい物品税、大型40%、中型30%、小型20%という障壁もあった。しかも、輸入外車の多くは大型であったから、高い関税込み価格に対して、さらに40%という最高の物品税が賦課されたことにより、その国内販売価格は、きわめて高額となった。その結果、国産車に対する保護は、いっそう手厚くなった⁴⁴⁾。

表12 乗用車に対する物品税率

物 品 名	税 率		規 定 内 容
	1961.4.1	1962年	
高級普通乗用車	50 %	40 %	軸距305cm または気筒容積3000cc を超えるもの
普通乗用車	30 %	30 %	2000cc ~ 3000cc
小型普通四輪乗用車	15 %	20 %	軸距270cm 以下で、車幅170cm 以下で、気筒容積2000cc 以下のもの
乗用三輪自動車及び二輪自動車	5 %	5 %	気筒容積が90cc 以下の二輪自動を除く

出所：池田庄治『自動車経済政策論』世界書院、1968年、208頁 および 232頁より筆者加筆作成

3. まとめ

戦後めざましい発展を遂げた日本の自動車産業においては、国内産業を育成するために多くの外資政策が試みられてきた。このような政策は、日本の自動車産業の産業発展を支えたと考えられる。その中に輸入数量制限・高率輸入関税・対日直接投資規制・その他の規制と税制などの保護政策の柱によって、日本市場への参入障壁は大変に高いものであった。

これまで日本の外国資本を導入する姿勢には、戦前・戦後を通じて、ひとつの顕著な特色が見られる。それは「直接投資を極力拒む」ということであった⁴⁵⁾。すなわち、日本の場合は、中小企業を始め国内産業に対する影響や雇用の安定、あるいは内外均衡の維持などの立場からみて、悪い影響がないかどうかを検討しながら、外国資本を導入するという消極的態度に終始しているように見える。例えば、アメリカの巨大な自動車産業資本が日本に入ってくると、トヨタや日産も敗退してしまうのではないかとといったことが心配されて、これを抑えようとする政策をとった。直接投資について、欧米諸国は「原則自由・例外禁止」であるのに対して、日本は「原則禁止・例外自由」というように順序が逆になっている⁴⁶⁾。

しかし、1950年代に入って、日本の国際地位の回復にともない、「開放体制」への移行を迫られた。欧米諸国では貿易自由化は1960年頃に、資本自由化は1965年頃に、それぞれ区切りをつけた。これに対して日本の自由化はそれぞれ5年ほど遅れて、乗用車の貿易自由化は1965年、資本自由化は1971年まで伸ばされた。通産省は、自由化を遅らせることによって、日本の産業を育成したのである⁴⁷⁾。

整理すると、1950年代から60年代にかけて、自動車産業の育成のためにとった政策は、輸入代替政策であった。高率関税や数量規制で外国車や外国製の部品の輸入を規制し、厳しい国産化要求を課す。しかし、自動車産業を国際競争力のある輸出部門へと発展させるには、保護から自由化への政策転換が必要である。この転換の中で、通産省は、一方で欧米諸国の産業と比べて競争力の強い産業から順次自由化し、競争力の弱い自動車産業の自由化の時期を遅らせ、他方でこうした競争力の弱い産業に対して技術導入、合理化と大型化を促進することによって「国際競争力」を早急に強化しようとした。自動車の資本自由化をできるだけ延期しようとする政策によって、60年代末までに日本の自動車メーカーは、合理化、量産体制を整備して国際競争力を付けた。

こうして、1960年から1969年の10年間で、世界の自動車総生産は1.9倍に伸びたが、主要生産国別に見るとアメリカは1.3倍、西ドイツは1.8倍、フランスは1.8倍、イギリスは1.4倍、イタリアは2.5倍、カナダは3.3倍であったのに対し、日本は年平均伸び率35.1%のもとで11倍にもなった。したがっ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年には15.7%に達した。特に乗用車の生産は著しく発展した。同期間において世界乗用車総生産

は 1.8 倍、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 3.2 倍であったのに対し、日本の乗車車生産は年平均伸び率 36.9% で 15.8 倍という驚異的な伸びを見せたのである⁴⁸⁾。

<注>

- 1) IMF (International Monetary Fund) とは国際通貨基金のこと。為替相場の安定を図ることなどを目的として 1946 年に設置された国際金融機関。IMF 8 条国とは、IMF 協定第 8 条で規定された義務を受け入れている国を指す。第 8 条は、(1) 経常取引における支払に対する制限の回避 (2) 差別的通貨措置の回避 (3) 他国保有の自国通貨残高の交換性維持、の三つを規定している。
- 2) 国内業者は OSA 協会を指す。1952 年に、輸入自動車協会として再発足。
- 3) 池田庄治『自動車経済政策論』世界書院、1968 年、168～169 頁。
- 4) 通商産業省『商工政策史』第 19 巻、1985 年、93 頁。
- 5) ノックダウンとは knock down (KD) のこと。他国(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。
- 6) 前掲『自動車経済政策論』174 頁。
- 7) 前掲『自動車経済政策論』171 頁。
- 8) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房、1982 年、137～139 頁。
- 9) 日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988 年、106 頁。
- 10) 北田芳治・相田利雄『現代日本の経済政策』下巻、大月書店、1979 年、204 頁。
- 11) 通商産業省『通商産業政策史』第 8 巻、1991 年、18 頁。
- 12) 前掲『通商産業政策史』第 8 巻、26～38 頁。
- 13) 前掲『日本自動車産業史』1988 年、129～130 頁。
- 14) GATT とは 1947 年に調印された「関税及び貿易に関する一般協定」の略称。関税その他の貿易障害の実質的な軽減などを通じて、世界貿易の拡大を図ることを目的とする国際条約。その 3 原則は無差別最恵国待遇、自由貿易、相互主義。本部はジュネーブ。日本は 1955 年 9 月に GATT に加盟した。1986 年から 1994 年にかけて交渉が行われたウルグアイ・ラウンドの結果、GATT を拡大発展させる形で新たな貿易ルール「世界貿易機関 (WTO) 協定」が作られ、役割が移っていった。
- 15) 白石孝『戦後日本通商政策史』1983 年、225 頁。
- 16) 前掲『通商産業政策史』第 8 巻、94～96 頁。
- 17) 政府輸入物資を除く 1959 年輸入通関総額に占める自由化品目の割合。
- 18) 前掲『通商産業政策史』第 8 巻、210 頁。
- 19) 前掲『通商産業政策史』第 8 巻、97 頁。
- 20) 前掲『日本自動車産業史』134～135 頁。
- 21) 三輪車は外国メーカーからの見積書があれば自動承認制度の総枠の中で輸入が許可される自動車承認制 (AA) の対象品目になった。
- 22) トラックとバスは通産省の許可が不要で銀行の承認があれば輸入可能な自動割当制 (AFA) の対象品目になった。
- 23) トヨタ自動車販売 (株)『モータリゼーションとともに』1970 年、463～464 頁。
- 24) 鹿嶋治利『日中の金融・産業政策比較』中央大学出版部、2000 年、135 頁。
- 25) 前掲『日本自動車産業史』135～136 頁。
- 26) 通商産業省『通商産業政策史』第 9 巻、1989 年、400 頁。
- 27) 通商産業省『通商産業政策史』第 10 巻、1990 年、288～289 頁。
- 28) 通商産業調査会『通産省公報』1961 年 6 月 6 日。
- 29) 前掲『通商産業政策史』第 10 巻、290 頁。
- 30) 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、79～81 頁。
- 31) OECD は Organisation for Economic Co-operation and Development (経済協力開発機構) の略で、本部はフランスのパリにある。第二次大戦後、米国のマーシャル国務長官は経済的に混乱状態にあった欧州各国を救済すべきとの提案を行い、「マーシャルプラン」を発表したことを契機として、1948 年 4 月、OECD の前身である欧州 16 力国で OEEC (欧州経済協力機構) が発足した。その後、欧州経済の復興に伴い、1961 年 9 月、OEEC 加盟国に米国及びカナダが加わり新たに OECD が発足した。日本は 1964 年 4 月 28 日に加盟国となった。

日本自動車産業における貿易・資本自由化期の外資政策（曾）

- 32) 前掲『自動車経済政策論』212～213頁。
- 33) これにより国際収支を理由に經常取引の為替制限が認められなくなる。
- 34) 前掲『日本自動車工業の史的展開』181頁。
- 35) 大蔵省財政史室『昭和財政史 - 終戦から講和まで - 』第6巻、東洋経済新報社、1984年、755頁。
- 36) 前掲『昭和財政史 - 終戦から講和まで - 』第6巻、765頁。
- 37) 前掲『昭和財政史 - 終戦から講和まで - 』第6巻、789～790頁。
- 38) 岡茂男『関税政策総論』日本関税協会、1994年、172～174頁。
- 39) 前掲『戦後日本通商政策史』1983年、226頁。
- 40) ラウンド：GATTでは、国際貿易問題の交渉は、各ラウンドに進められた。ラウンドとは、加盟国が集まって多角的貿易交渉（貿易問題の検討など）を行う場のことをいう。GATTでは1947年以降、8回交渉が行われ、第5回以降の交渉をラウンドと呼んでいる。1960～1961年にはディロン・ラウンド（第5回）、1964～1967年にはケネディ・ラウンド（第6回）、1973～1979年には東京ラウンド（第7回）、1986～1994年にはウルグアイ・ラウンド（第8回）が開かれた。ウルグアイ・ラウンドでは、貿易に関する交渉に加えて、GATTにかわる機関としてWTO（世界貿易機関）の設立が決まった。
- 41) 当初は2年分・5分の2、1970～1972年には毎年1月1日から5分の1ずつ引き下げる。
- 42) 伊丹敬之『競争と革新 - 自動車産業の企業成長』東洋経済新報社、1988年、178頁。
- 43) 前掲『日本自動車産業史』233頁。
- 44) 前掲『関税政策総論』175～176頁。
- 45) 神野正雄『資本自由化と国際競争力』至誠堂、1966年、69頁。
- 46) 前掲『資本自由化と国際競争力』70頁。
- 47) 前掲『現代日本の経済政策』下巻、23～24頁。
- 48) 前掲『通商産業政策史』第9巻、401頁。

主指導教員（藤井隆至教授）、副指導教員（菅原陽心教授・佐藤芳行教授）