

日本自動車産業の外資政策史

草創期から戦後復興期まで

曾 穎

要 旨

戦后日本経済の崛起被称为奇迹，日本汽车工业在此其中起了非常重要的作用。可以说，汽车工业是日本经济的重要组成部分，没有汽车工业的迅速发展，就没有今天日本经济的繁荣和国际地位。现在，日本是全球汽车工业最发达的国家之一，其产销规模，技术水平，质量水平都居世界先进水平。但是，战前和战争结束时的日本汽车工业，与欧美的汽车产业相比，处于不可否认的落后状态。日本的汽车产业发展到今天经历了许多危机，但每次都取得了奇迹性的发展。其取得今天的成就原因是多方面的，既有内因也有外因，内因是起决定作用的因素，而成功的产业政策是最重要的因素之一。

キーワード……産業政策 外資進出 資本流入制限 技術提携

はじめに

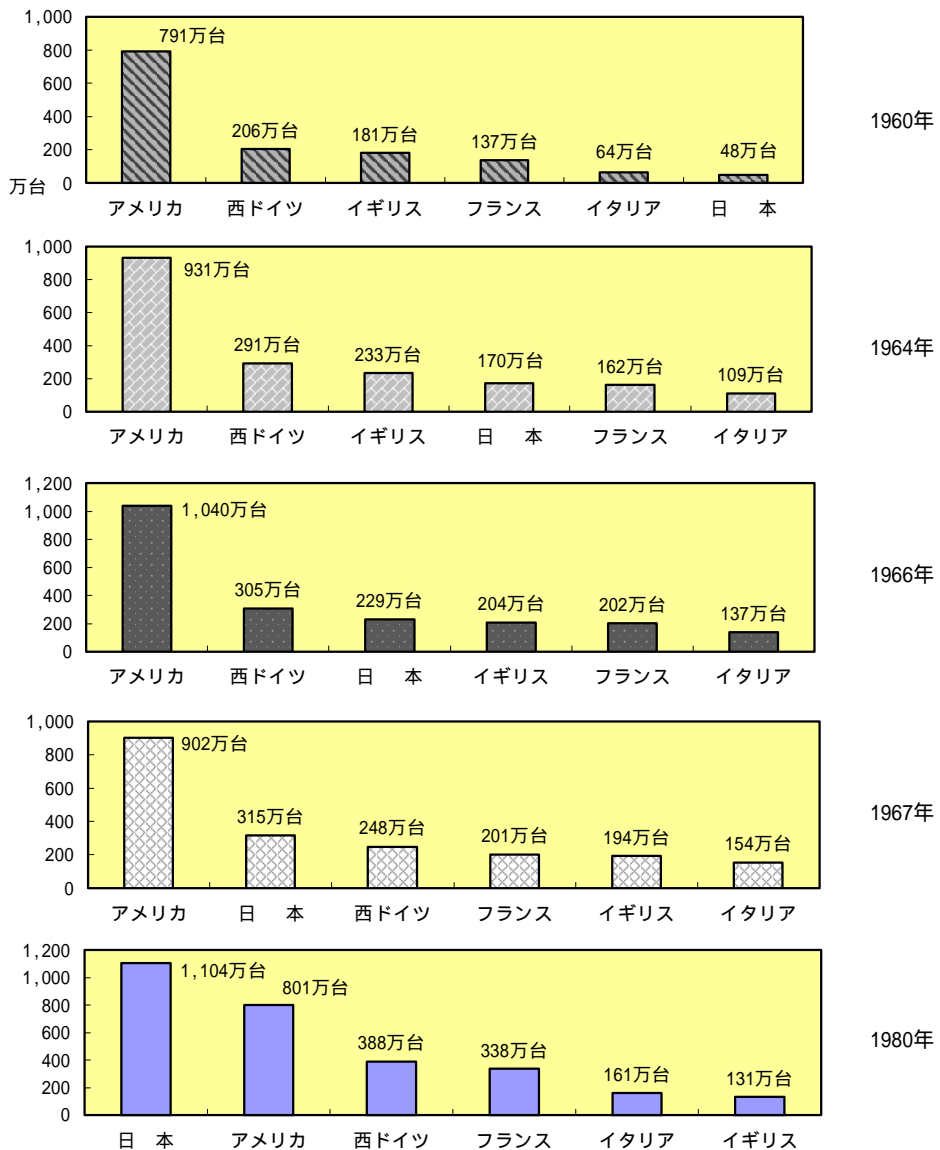
東京銀座の自動車販売店「双輪商会」の技師だった内山駒之助は、1902年に日本初のガソリン乗用車の組み立てに成功した。そして1907年4月には、吉田真太郎とともに、2気筒、12馬力のガソリン自動車国産第1号「タクリー号」を完成した¹⁾。その後、1911年にはじめて自動車工場がつくられたが、本格的に発展したのは第2次世界大戦後のことである。戦後しばらくの間、日本の自動車産業は主要生産国のなかで最も低い水準にあった。

それが急速に発展し始めたのは、1950年頃からである。この頃は、トラックなど商用車が中心だったが、1953年頃から乗用車の生産も活発になり、そのとき8,879台だった国産乗用車は、3年後の1956年には3万2,056台にまで増えた²⁾。その後も、日本の自動車生産台数は急激に伸び、図1のように、1961年には81万3,879台でイタリアを、1964年には170万2,475台でフランスを、1966年には228万6,399台でイギリスを、1967年には314万6,486台で西ドイツを、さらに1980年には1,104万2,884台でアメリカを上回り、世界一の自動車生産国（トラックなどを含む）になった³⁾。

そして、2回の石油ショック⁴⁾の影響で苦しむ企業の多い中で、国内のみならず、海外においても需要を伸ばして、アメリカ、ヨーロッパ、アジアなど諸国との提携関係を結び、現地生産を進め、急成長した国際化産業の一つとなった。特に、90年代以降、中国を中心として急成長

した。今日の日本自動車産業は、アメリカ、ドイツと並んで世界の3大自動車生産国となり、世界の主要自動車生産国と言われている。また、自動車産業は、幅広い裾野をもつ総合産業であり、これら自動車関連産業に直接的・間接的に従事する就業人口は約486万人に上り、大きな雇用機会を創出している。すでによく知られているように、自動車産業の発展は他の産業に波及する効果大きい⁵⁾。

図1 主要国自動車生産台数ランキング



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頁より
筆者作成

このように自動車産業は一国家にとって魅力的な産業であり、多くの国によって戦略産業として位置付けられている。上野・武藤は、その共同論文（1973年）のなかで、国民経済にとっての自動車産業の魅力点として次のように指摘している⁶⁾。(1) 国内に自動車産業をもつことは、国内の生産・雇用等における比重の大きな産業を付け加えることになり、経済成長に寄与する。(2) 総合工業としての性格から関連産業の拡大および技術水準の向上をもたらす。(3) 輸出産業として外貨取得率の高い産業である。(4) 自動車の普及によって輸送力が高まり、生産要素の効率的利用が可能になり、他産業の合理化につながる。

第2次世界大戦直後、ほとんどゼロに近い状態にあった日本の自動車産業は、半世紀に満たない期間に日本経済を支えるリーディング産業の1つとなり、世界的な規模にまで成長した。このような自動車産業の発展はどのような経緯をたどって可能になったのであろうか。これを明らかにするためには、強大な国際競争力を持つに至った過程と産業政策との関わりを深く検討することが重要である。

日本の自動車産業に関する先行研究は多い。主要な先行研究を整理するなかで、本稿の問題意識を明らかにする。

山崎修嗣は『戦後日本の自動車産業政策』(2006年)という本において、影山信一『通商産業政策論研究』(1999年)の「経済政策や産業政策が経済の発展にとって、ほとんど意味を持たない」という議論に対して、戦後の産業政策の展開を事実にもとづいて評価するならば、政策効果についても評価できる点があると考察している⁷⁾。その背景として、山本修嗣は本書で1950年代から1980年代までの自動車産業政策において、主に国民車構想で代表されるように具体的な自動車の車種・性能等について通産省が目標を示し、業界の競争を促進してきた側面と部品メーカーに対する育成政策について分析している。

天谷章吾は『日本自動車工業の史的展開』(1982年)のなかで、5つに区分した時代背景と自動車産業との関り合い、すなわち戦前における日本の自動車工業、占領下の自動車工業、技術革新下の自動車工業、自由化と高度成長下の自動車工業、国際競争に加えた自動車工業より、日本の自動車工業の展開について論じている。

筆者は第2次世界大戦直後の壊滅的な経済状況から、政府主導で、わずか半世紀で経済大国までに復興・発展したことにより、産業政策の効果は無視することができないものがあり、特に自動車産業の発展は、単に企業のバイタリティによるだけのものではないと考えている。しかしながら、山本修嗣は「日本自動車産業の外資利用および制限する過程、特徴および政策の変遷」については論じていない。また天谷章吾は産業全体の統計をもとにして、自動車産業の史的展開を論じているが、外資に対する厳しい制限から漸次的に完全自由化する政策過程・政策効果について不十分である。

そこで本論文は、以上の先行研究やそのほかの研究論文をもとに、日本の自動車産業発展の要因の一つに、政府の産業政策があることを明らかにすることを目的とする。つまり自動車産

業の歴史的発展過程において、政府がどのような産業政策を行い、そしてそれらの産業政策が自動車産業の発展にどんな影響を与えたかについて検討を行い、自動車産業発展の過程における政府の役割を明らかにする。

1. 産業形成期 1930年代まで

(1) 軍事優先の自動車育成策 「軍用自動車補助法」の制定

日露戦争の体験から、日本陸軍(旧陸軍)は、戦場における物資の大量輸送手段に自動車を用いることに注目した。そして1907年からフランスから「ノーム」「スナイドル」などのトラックを購入して研究を始め、1911年に国産の軍用トラック第1号「甲号自動貨車」を完成させた。

第1次世界大戦が始まると、軍用自動車調査委員会は実戦における自動車の有用性を再確認し、イギリス、フランスなどですでに実施されていた自動車の補助法を基礎として、1918年3月に「軍用自動車補助法」を制定した。「軍用自動車補助法」に基づく補助金額は表1のとおりである。この法律において対象となる自動車は甲乙丙3種の自動貨車(=トラック)と丁戊己3種の応用自動車(改造すればトラックとして使用可能)の6種を指す。なお補助金額は順次改定された⁸⁾。同法の目的は「陸軍の軍用に適すべき自動車の製造者又は所有者に対し補助金⁹⁾を下付する」ことによって国産自動車工業の保護育成を図ると共に、自動車運送を盛んにし一朝事ある時は軍用自動車として徴用(第8条)しようというものである。また、保護を受ける製造業者又は所有者は「日本人のみを社員もしくは株主として日本法令によって設立された法人」でなければならないこと(第2条)を条件としている¹⁰⁾。

表1 軍用自動車補助法に基づく補助金額 (単位:円)

車 種			製造補助金		増 加 補助金	購 買 補助金	維 持 補助金
規 格	積載量	4輪車	6輪車				
ト ラ ッ ク	甲 種	3/4~1トン未満	400	1,400	500	1,000	400
	乙 種	1~1 1/2トン未満	750	1,750	500	1,000	500
	丙 種	1 1/2トン以上	1,250	2,200	500	1,000	600
応 用 車	丁 種	3/4~1トン未満	250	1,250	375	750	300
	戊 種	1~1 1/2トン未満	500	1,500	375	750	400
	己 種	1 1/2トン以上	800	1,800	375	750	500

注：(1) 製造補助金および増加補助金は製造者に対する補助金で、増加補助金は製造者が直接使用し、または他人に使用させる場合に受ける補助金。

(2) 購買補助金および維持補助金は、一般購買使用者に対する補助金。

(3) 製造補助金および購買補助金は1回限り、1台当りの補助金であり、増加補助金および維持補助金は、5年間を限り下附される1カ年の補助金を示す。

(4) 6輪車は1930年3月から保護自動車に追加された。

出所：天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』1982年、32頁より筆者加筆作成

(2) 自動車工業確立のための政策 「自動車製造事業法」の制定

(2-1) 外資の進出

第1次世界大戦後から関東大震災(1923年)までの間に自動車年間増加台数は2,000~3,000台に増加した。自動車保有数も1万台を大きく超えた。更に震災後の自動車増加台数は毎年1万台に急増し、自動車保有台数も1931年末には10万台に迫った。

関東大震災以後、自動車の需要が急増する日本市場に注目したアメリカ自動車メーカーは、日本進出を進展させることになった。日本フォード自動車株式会社¹¹⁾(以下、日本フォードと略記)と日本ゼネラル・モーターズ株式会社¹²⁾(以下、日本GMと略記)は、それぞれ1924年12月と1927年4月から日本での組立て販売を開始した。その数は表2に示すように、1928年に年間2万台水準に達し、1934年から35年にかけて年産3万台以上となった¹³⁾。

これに対して国内生産台数はもともと年間約700台程度であったものが、一時期250~450台程度に落ち込んだ。当時、日本の自動車保有台数は約6万台とすれば、日本の自動車市場のシェアはほぼ完全に両社に席卷されたことになる。このような状況のもとで揺籃期における日本の自動車メーカーが、独自の形で圧倒的な外資系の攻勢に対抗することは不可能であった。「軍用自動車補助法」のような形の自動車産業助成策だけでは、幼稚産業の保護育成政策としては不十分であった。

表2 自動車の供給状況(1922年~1938年) (単位:台)

年次	輸入完成車	国内生産	輸入組立車			
			日本フォード	日本GM	共立自動車	計
1922年	752	約740				
1923年	1,938					
1924年	4,063					
1925年	1,765		3,437			3,437
1926年	2,381	245	8,677			8,677
1927年	3,895	302	7,033	5,635		12,668
1928年	7,883	347	8,850	15,491		24,341
1929年	5,018	437	10,674	15,745	1,251	29,338
1930年	2,591	458	10,620	8,049	1,015	19,678
1931年	1,887	436	11,505	7,478	1,201	20,199
1932年	997	880	7,448	5,893	760	14,087
1933年	491	1,681	8,156	5,942	998	15,082
1934年	896	2,247	17,244	12,322	2,574	33,458
1935年	934	5,094	14,865	12,492	3,612	30,787
1936年	1,117	12,186				30,997
1937年	1,100	18,055				31,000
1938年	500	24,388				20,000

注:輸入組立車とその内訳は、資料の関係で台数に相違がある。

共立自動車はクライスラー系の組立会社。

出所:通商産業省『商工政策史』第18巻、1976年、337頁 および 社団法人 日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、14頁より筆者加筆作成

（2-2）「自動車製造事業法」の制定

日本で本格的な自動車産業を発展させることは困難であったために、1936年5月に自動車国産化を国策にしようとする「自動車製造事業法」が公布され、7月に施行された。同法の内容は表3の通りである。

表3 「自動車製造事業法」の主要内容

	年産3,000台 = 月産250台以上自動車および同部品を製造（組立）する会社は、政府の許可を要する（第2～3条）；
	株主、資本金、議決権、取締役の過半数は、日本人に属すること（第4条）；
	許可会社には5年間の所得税、営業収益税、地方税と必要な機械、器具、材料の輸入関税を免除する（第6～8条）；
	許可会社には増資、社債発行に商法の特例を認めた（第9～10条）；
	国産自動車、同部品に対する競争防止のための輸入制限とダンピング課税（第11～12条）；
	政府は許可会社に対して事業計画の提出、合併・解散の許可、軍用自動車、同部品の製造などの命令、監督権を有する（同13～17条）；
	1935年8月9日以前に自動車事業を営んでいた外国会社には既得権を認めるが、その生産規模は同日以前の状態に制限する（付則）。

出所：通商産業省『商工政策史』第18巻、1976年、415頁より筆者加筆作成

これにより、自動車製造事業を営もうとする業者は、政府の許可を受けなければならない等のことが定められた。しかも許可会社は日本法人に限られた。許可会社には、政府が資金・税制・整備・輸入などの面で強力な支援を付与したが、これに対して外国会社には1935年当時の生産規模以上の拡大を認めないというものであった。

また、1936年12月、自動車の輸入関税改定が行われた。すなわち、完成車の輸入に対する関税率は従来の50%から70%に、原動機は従来の35%から60%に、その他自動車部品も品目ごとに大幅に引き上げられ、外資系企業に決定的ともいえる制約を課した。さらに翌1937年の日中戦争勃発により、円安が進み輸入価格が高騰したことも、外国為替管理法、輸入品等臨時措置法の強化によって、海外への送金制限と輸入制限を設けたこともあって、外資系会社は大きな打撃を受けた¹⁴⁾。

このため日本フォード、日本GMなどの外資系自動車会社の発展は抑えられ、ついに1940年には生産を停止し、日本から撤退した。

その穴を埋める形で、まず豊田自動織機（後のトヨタ自動車工業株式会社となる。以下、トヨタと略記）¹⁵⁾、日産自動車（以下、日産と略記）の両社、そして翌年のデーゼル自動車工業（いすゞ自動車の前身）による許可会社の3社体制が発足した¹⁶⁾。この3社の1936年からの自動車生産台数は表4のとおりである。このうちトヨタは法施行前に最初は乗用車の試作からスタートした。日産も乗用車に力を入れ、やがて日本で最初の量産乗用車ダットサンの生産に着

手するが、戦時体制の進行によってトラック生産に集中することとなり、結果的にはトラックの量産化によってその産業基盤を確立することになった。

表4 日産、トヨタ、ディーゼル戦時自動車生産台数 (単位:台)

年	日 産		ト ヨ タ		ディーゼル	合 計
	トラック バス	乗用車	トラック バス	乗用車		
36年			1,042	100		1,142
37年	1,348	490	3,436	577	600	6,451
38年	8,249	1,243	4,076	539	1,695	15,802
39年	13,786	744	11,874	107	4,180	30,691
40年	13,991	1,037	14,519	268	7,066	36,881
41年	17,194	1,066	14,403	208	7,797	40,668
42年	15,974	583	16,261	41	5,265	38,124
43年	9,958	333	9,774	53	5,365	25,483
44年	7,074	0	12,701	19	3,846	23,640

出所：通商産業省 『商工政策史』第18巻、1976年、421頁 および 天谷章吾 『日本自動車工業の史的展開』1982年、55頁より筆者加筆作成

2. 戦後復興期 1940 年代

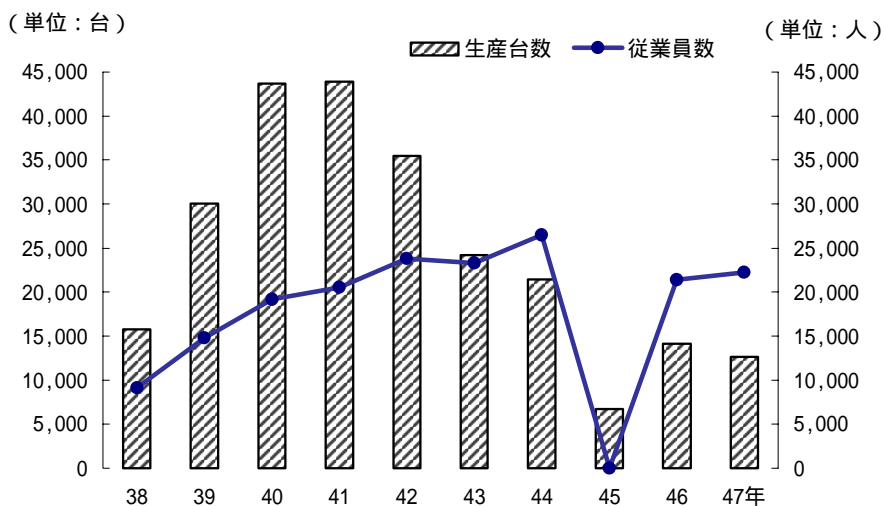
1945年8月15日、太平洋戦争は終結した。経済安定本部¹⁷⁾が1948年に発表した戦争被害報告書によれば、国富資産の被害総額は、1945年8月の価額で1,057億円に達した¹⁸⁾。戦争による機械工業の被害は極めて大きかった。自動車産業の場合は、1941年には月産4,400台であったが、設備の疎開の関係で被害直前には18%減の3,600台となった。さらに空襲により2企業、2工場が焼失した。その結果、生産台数は1941年に比べて20.8%減少し、750台の生産能力を喪失した¹⁹⁾。

敗戦直後の日本の自動車産業は、さまざまな被害を被ったものの、各社は一日も早く生産を再開できることを望んでいた。しかし、当時自動車生産にとりわけ深い関係をもっていた鋼材、鋳工業生産は極めて低下していた。その上、敗戦とともに、政治・経済・産業・社会などのあらゆる分野における活動は、GHQ²⁰⁾の占領政策の支配下に置かれていた。こうした両面からの制約のため、自動車各社は、それぞれ独自の判断で生産を再開することはできなかった。戦後における各社による生産再開は、GHQによるトラックの生産許可²¹⁾という限定的な形で始まった²²⁾。

生産再開許可を受けて自動車メーカー各社は生産を開始したものの、部品・資材調達の困難、

戦時中残った種々の悪条件が重なり、生産活動の回復は順調には進まなかった。そのことは、図2が示すとおりで、ピークの時の1940年度の従業員数は1万9,181人に対して自動車の生産台数は4万3,706台であり、1人当たり1力年の自動車の生産台数が2.28台であった。しかし、1946年度には0.66台、1947年度にはさらに0.55台にまでに低下している。

図2 自動車生産台数と従業員数の推移



出所：社団法人 日本自動車工業会 『日本自動車史』1988年、61頁より筆者作成

（1）自動車工業の再建育成策 「自動車工業基本対策」の制定

1947年4月になって自動車復興会議準備会を発足させ、国産自動車工業確立への要望書を当局に提出した。自動車工業の再建とは、自動車工業を傾斜生産方式での石炭、鉄鋼などと同じ地位に高めることであり、資材、資金、労働力の優先を受けることであった。1948年に入って占領政策の変化によって、対日援助の増額、重油、粘結炭、鉄鉱石などの基礎資材が輸入され、自動車関係資材の生産がやや増加した。そのため、自動車工業もようやく復興に向かい始めた。

1948年3月、全日本ゴム工業会が、同年4月、自動車車体工業会が設立された。8月には経済安定本部より「経済復興5カ年計画」が発表され、産業の重化学工業化への方針が決定されると、表5に示すように、1949年から1953年まで大型自動車（トラック）の増産を中心とする車両合計7万5千台から12万台を目標とする「自動車経済復興生産計画」が作成された。

同年10月28日に、商工省が「自動車工業基本対策」を発表した。その主な内容は、（1）「経済復興5カ年計画」に基づく自動車輸送に対する新規需要は、すべて国産車の増産によって補う。（2）配給統制は漸次緩和し、公定価格は実情に合わせて改定し、適当な時期に廃止する。

(3)各製造業者で経営の合理化を図るという3点であった²³⁾。この対策によって自動車工業は、戦前と同じくトラック中心、小型化を基礎とし、輸入ないしは占領軍払い下げ車に対抗するため、先進技術を摂取し量産方式を確立しながら、東南アジア市場を目指す輸出産業として育成されることになった²⁴⁾。そして1949年を基準年次とする5カ年の「自動車経済復興生産計画」を発表した。

表5 自動車経済復興生産計画 (単位:台)

年 度	大 型 自動車	普通車	小 型 四輪車	小 型 三輪車	小 型 二輪車	電気車	計
49年	1,500	23,500	12,000	24,000	12,000	2,960	75,960
50年	1,800	27,000	20,000	26,000	12,000	5,000	136,800
51年	2,400	30,000	25,000	28,000	13,000	7,000	105,400
52年	3,000	30,000	30,000	30,000	15,000	8,640	116,640
53年	3,000	30,000	30,000	30,000	18,000	9,850	120,850

出所：日産自動車(株)『日産自動車30年史』1965年、180頁より筆者加筆作成

以上のような「自動車工業基本対策」、そして「自動車経済復興生産計画」を受けて、自動車各社も状況の変化に対応した。例えば、トヨタは、この計画のもとに1948年後半から1949年にかけて総額1億7,712万円を投入して生産設備の補修・新設を、日産は総額9,400万円を投入して設備を合理化した。同様に、ヂーゼル自動車も設備の補修・新設あるいは合理化に着手した。このときの設備資金の主なものは、1947年1月に発足した復興金融公庫からの融資であり、その額は、1948年まで7億6,650万円に達した。この融資に基づく設備投資の結果、1948年度の自動車生産台数も伸びた。

そうした状況下にあって、各自動車メーカーは徐々に復興が進むにつれて、完成車メーカーおよび部品メーカーの生産意欲は次第に高まったが、この再建の兆しは1949年3月に入り、占領政策の変化、いわゆるドッジの9原則²⁵⁾で砕かれた²⁶⁾。

3. 戦略産業化期 1950年代

(1) 国産車の「擁護論」と「無用論」

ドッジのデフレ政策による日本経済の不況は、1950年6月に勃発した朝鮮戦争²⁷⁾によって中断され、特需受注に伴う生産と輸出が急増した。1951年5月以降輸入車に対しては40%の輸入関税がかけられていたが、それでも欧米車は国産車より安かったといわれる。こうした状況のもとで、国内は国産車の擁護論と無用論との二つの意見に分かれた。通産省は『国産乗用車の理解のために』と題するパンフレットを作成し、積極的に国産自動車工業を保護育成すべきであると主張した。これに対し、輸入業者および運輸省は外車の輸入促進を訴えていた。

「国産車はトラックとディーゼルのバスに限定して、乗用車はやめた方がいいと思います。・・・日本で自動車をうまく作ってもアメリカ製品などに追いつけません。こちらが研究をして5歩という時には、アメリカは7、8歩進んでいる」²⁸⁾と輸入業者の代表は述べた。また一万田日銀総裁は「日本で自動車工業を育成しようと努力することは無意味だ。いまは国際的分業の時代だ。アメリカで安くてよい車ができるのだから、自動車はアメリカに依存すればよい」²⁹⁾という談話を発表し、国産車の育成に反対した。

こうした論争のなかで、朝鮮戦争が勃発し、自動車メーカーの経営好転、外車輸入の増加を許容できない外貨事情などにより、議論は国産車育成策に傾き、擁護論が無用論を退けることとなった。通産省は、技術・需要面の他産業に対する波及効果を主張し、国産車育成の方針を決定した³⁰⁾。

これらの効果において通産省は、自動車工業の位置づけが他産業をさらに発展させるために能動的な役割を果たしたことを意味する。

（2）乗用車の保護・育成政策

日本の自動車産業は戦前以来トラック中心の生産構造であった上に、戦後しばらくはトラック優先政策のために乗用車産業の発展は相対的に遅れた。乗用車の生産が年産1,000台以上の規模になったのは、トラックのそれよりはるかに遅い1934年のことである。1936年の「自動車製造事業法」によるトラック優先育成政策、その後の物資不足による乗用車製造の制限から、戦前における乗用車の生産は年産2,000台の水準を超えなかった。表6の生産台数から見ると、戦後の1947年は110台生産から出発したが、1950年代の初めまでは低迷していた。それは、トラック産業が戦前からの生産経験から技術蓄積があり、朝鮮戦争勃発による特需をきっかけに生産基盤が構築されたのに対して、乗用車にはそのような生産基盤環境が与えられておらず、乗用車を大量輸入することにより、乗用車の国内生産拡大することが困難な状況にあったためである。

表6 トラック、乗用車生産台数の推移（単位：台）

年	乗用車	トラック	年	乗用車	トラック	年	乗用車	トラック
1937年	1,819	16,236	1949年	1,070	25,560	1955年	20,268	43,857
1940年	1,633	44,408	1950年	1,594	26,501	1956年	32,056	72,958
1945年	-	6,726	1951年	3,611	30,817	1957年	47,121	126,820
1946年	-	14,914	1952年	4,837	29,960	1958年	50,643	130,066
1947年	110	11,106	1953年	8,789	36,147	1959年	78,598	177,485
1948年	381	19,211	1954年	14,472	49,852	1960年	165,094	308,020

出所：社団法人 日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、41頁および387頁より筆者作成

その中で、1951 年以降日本政府による乗用車産業の保護・育成政策が実施され³¹⁾、それが乗用車生産拡大の契機になった。すなわち、日本政府は 1951 年 10 月、小型乗用車に関する保護・育成策を打ち出し、自動車の輸入制限と同時に国内完成車メーカーへの低利融資・税減免を実施した。1951 年にトヨタ、日産、ヂーゼル、日野の 4 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、1954 年には開発銀行からトヨタが 1 億円、日産が 2 億円、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 1955 年までの開発銀行の融資は 15 億円にも上り、その期間におけるメーカー 4 社の設備投資実績 163 億円の約 1 割を占めていた³²⁾。

(2-1) 外国自動車資本流入制限政策

さらに外国技術導入と外国車の輸入組み立て・国産化の奨励をするため、1952 年 6 月に、通産省は、「乗用自動車関係外資に関する基本方針」を決定し、同年 10 月には、さらにその細部を詰めた「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」を発表した。この方針は、外国自動車資本の流入を規制するための「外資法」³³⁾を補充するものであった。外資法で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が求められているが、実際の運用面では国内産業の育成を図るために、ほとんど外国資本の日本進出を排除することになった。この「基本方針」において、自動車流通分野における外国資本の進出は、原則的に拒否されたが、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。

こうして乗用車の組立における外国メーカーの資本参加を事実上禁止するとともに、国内自動車メーカーの外国自動車メーカーとの技術提携による技術水準の向上を推進した。外資に対しては技術料の本国送金を保証する措置が取られた。

(2-2) 技術提携

その方針に基づいて 1952 年から 53 年にかけて、外国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、日野と仏ルノー社及び新三菱重工業と米ウイリス社との間でそれぞれ技術提携が交わされた。これらの契約内容は、ノウハウの供与、輸入部品のノックダウン生産を行い、徐々に部品の国産化へと移行していった³⁴⁾。

表 6 のように、乗用車の生産は、1952 年の 4,837 台から 1956 年 3 万 2,056 台、6.6 倍、1960 年には 16 万 5,094 台、32.4 倍へと爆発的に発展した。技術提携による外国車の生産は 1960 年の約 25,000 台をピークにその後減少に向かった。なお、完成車メーカー各社は技術提携に伴う生産技術の向上、トラックを中心とした生産経験の蓄積を基盤に、50 年代の後半から乗用車専用工場を建設し始め、量産技術の導入、本格的な輸入代替が行われた。

(2-3) 輸入規制政策

このほか、日本政府は、国内自動車産業の保護に際して、外国自動車メーカーの日本進出の

制限に加えて、外国車の輸入に対しても厳しく制限した。この輸入規制は、関税・物品税・外貨割当という3つの政策手段が用いられ、関税および非関税障壁の両面にわたって行われた。

（2-3-1）関税

まず、関税について日本は、1951年の関税制度の大改革を契機に関税自主権を回復し、自主的な関税政策の展開による産業保護を可能にした。完成車の輸入を抑制する産業保護のために、1952、53年に連続して2回にわたる無税品の有税化ないしは税率の引き上げという関税率改正が行われた。自動車に対する関税率が全般的に高く設定され、しかもこの関税構造は相対的に国産自動車メーカーにとって有利な仕組みとなっていた。当時、価格・性能・品質ともに外国車に劣る小型乗用車に対しては、最重点保護育成対象としてその関税率（40%）を相対的にも絶対的にも高く維持する一方、日本の自動車メーカーが得意とするトラック・バスの関税率（30%）は一般的に低く設定された。これは、日本の政府の意図が小型車の育成に重点を置いたものである³⁵⁾。

（2-3-2）物品税

次に、物品税は、国産車・輸入車を問わず日本で販売されるすべての乗用車を対象として課せられ、それは道路建設の資金に充てられた。しかし、乗用車の物品税率は、大型車の場合、小型車に比べて高く設定されていた。例えば、1959年4月に適用されている物品税率は、高級乗用車50%、普通乗用車30%、小型普通乗用車15%となっている。また、課税対象は国産車が製造工場から出荷される価格となっているが、輸入車には関税がかけられた後の価格（本体価格＋船積費用＋運賃＋保険料＋関税）に課税される。したがって、高い関税がかけられた輸入車への高率の物品税の課税は、輸入車の販売価格をさらに釣り上げることになった³⁶⁾。このような構造を持つ物品税は、輸入車、とくにアメリカ車の輸入を制限し、小型乗用車の生産を中心とする国内自動車メーカーを保護する機能を有していた。

（2-3-3）外貨割当制

戦後日本の外国貿易は、「外国為替および外国貿易管理法」に基づく「輸入貿易および対外支払管理令」によって行われた。具体的には「輸入貿易および対外支払管理令」に基づき、外貨予算制度が実施された。この制度は外貨予算を一定の期間ごとに作成し、品目別、仕入地域別に外貨資金を割当るものである。すなわち輸入品目を、外貨自動割当制（AA制）と、外貨割当制（FA制）に分け、外貨資金割当を通じて輸入制限を図るものである。乗用車輸入に関しては、規制の最も厳しかったFA制が適用され、割当数量、金額および割当基準が政府によって決定された。

この他に、通産省は1954年から需要者の限定（ハイヤー、報道機関）や転売禁止条件（3年間）等による輸入制限を強化した。さらに1957年2月以降、在日外国人による外国車の無為替

輸入は全面的に停止された。1958 年 1 月以降、公務またはこれに準ずる用務で入国する場合および日本を含めた数カ国を自動車旅行するために 2 カ月以内滞在する目的で入国する場合に、積戻しを条件として承認する場合のほかは承認しないことになった。

自動車に対する外貨割当額は、1953 年の 1,374 万ドルから 1954、55 年には 61 万ドル、92 万ドルと急激に削減された。この結果、輸入台数は、同 5,900 台から 370 台、545 台へと激減した³⁷⁾。外貨割当規制は、基本的に 1965 年 10 月の貿易・為替の自由化が実施されるまで変更なく継続された。これによって自動車産業は国際競争から保護され、拡大する国内市場を確保して発展する条件を整えることができた。

(3) 国産乗用車振興政策

日本における戦後の自動車産業政策が本格的に見られるに至るのは、国民車構想が通産省を中心に本格的に提唱されるようになった 1955 年以降のことである。しかしながらその萌芽的な動きは、1950 年代前半から始まっており、表 7 のとおり、1951 年 10 月通産省は次のような保護育成策を打ち出している。

表7 通産省の保護育成策

	小型乗用車設備資金調達のための長期融資斡旋
	設備機械の輸入助成
	部品、原材料のうち乗用車の価格や品質を改善するため必要な製品の輸入斡旋
	研究用の小型外車購入の便宜と特許権購入の助成
	国産乗用車の物品税の減免と外車の物品税の国産車以上への引上げなど

さらに 1952 年 3 月に、通産省は、「国産乗用車の理解のために」と題するパンフレットを作成し、国産乗用車の必要性を訴えた。通産省は早くから乗用車国産化促進の産業政策を国の方針にしようと考えていたが、当時はサンフランシスコ講和条約による独立直後で、むしろコスト的にはるかに安い外車を輸入する方が得策とする運輸省や運輸業者の意見も根強く、自動車産業を戦略産業として育成するという明確な形での産業政策の確立には至らなかった。しかしこの当時の構想は、やがて国民車構想や国産乗用車振興の動きとなって具体化した。まず 1955 年に通産省は、西独のフォルクスワーゲンや仏のルノーが国内一社に限定された形で全面的に国家資金に依存し、小型乗用車の分野において戦後の復興と発展を成し遂げた例を参考にし、「国民車育成要綱案」を発表した³⁸⁾。そこにいる国民車とは、乗員 4 人または 2 人で 100kg 以上の荷物積載が可能で、最高時速 100km 以上、時速 60km で燃料リッター当り 30km の走行が可能、エンジン排気量 350 ~ 500cc、車重 400kg、月産 2,000 台で生産コストは 15 万円以下というものであった。これを受けて自動車業界では様々な検討を加えたが、結局実現できるメーカ

ーは現れなかった。

しかし、通産省の国民車構想は、各メーカーの大衆乗用車開発へのインパクトとなり、国民車構想を念頭に置いた大衆車の開発、発売を進めることになった。また乗用車への進出を考えていた2輪車メーカーや3輪車メーカーも、この機会を捉えて軽自動車を発売した。1955年10月、鈴木自工のスズライト(360cc)の発表、1958年5月、富士重工業のスバル360(360cc)の発売、1960年4月、新三菱重工業の三菱500(500cc)の発売、1960年5月、東洋工業のマツダR360クーペ(360cc)の発売、1960年10月、富士重工業スバル450(450cc)の発売、1961年6月、トヨタのパブリカ(700cc)の発売と続いた。これらの動きは日本の乗用車の車型に「軽乗用車」と「大衆車」という新しいカテゴリーをもたらした点で、また、乗用車を一般の国民にも入手可能なものと認識させた点で大きな役割を果たした³⁹⁾。

4. まとめ

戦後日本の産業発展は、基本的に高い素質をもつ豊富な労働力の存在、企業の旺盛な投資意欲、高い貯蓄率など民間部門の諸要因によって作り出されたものであった。しかし、産業政策が産業発展、とくに産業化の初期段階において演じた役割も決して無視できるものではない。

とくに目覚ましい発展を遂げた日本の自動車産業においては、自動車メーカーの積極的技術導入と設備投資とともに、政府の保護・育成政策も大きな役割を果たした。自動車産業に関する政策は、戦前には主に軍事上の目的からトラック産業中心に行われてきたが、戦後には相対的にその発展が遅れた乗用車産業の保護・育成に重点が置かれていた。欧米自動車先進国、国内のトラック生産に比べても圧倒的に立ち遅れた状態からの乗用車生産の開始は、当時の状況のもとでは、資金、技術、設備、資材、部品などあらゆる面で政府の保護がなければ事業化は困難であった。戦後すぐの復興期から、通産省は自動車産業、とりわけ乗用車生産を促進するために積極的な保護・育成政策を実施してきた。

まず、1918年3月に制定された「軍用自動車補助法」は民需用自動車の生産体制の確立を目指したのではなく、政府・軍による調達という軍事優先の政策であったが、日本の自動車産業における最初の産業政策となった⁴⁰⁾。同法は、それ以降の日本の自動車産業がトラック中心に発展するきっかけを作ったという意義をもった。そして、同法の保護を受ける製造業者又は所有者は「日本人のみ」という制限条件から、外資企業の参入防止するための政策でもあった。

1935年に公布された「自動車製造事業法」は、外資自動車企業の活動を制限する一方、自国の自動車メーカーに優遇な条件を定めた。特に1937年1月外国為替管理法などの強化によって、日本フォード、日本GMを成功に日本市場から撤退させた。1930年代初頭から後半にかけて、新興自動車メーカー日産とトヨタは、一貫生産体制を確立に至り、大衆車の生産による工業の

確立が緒に就いた。しかし、この過程において、「さいわいに自動車工業法（自動車製造事業法のこと）ができて、たいへんこの事業がやりやすくなってきました。わたくし（豊田喜一郎⁴¹⁾）自身の道楽心からいうと、自動車工業法によらなくては、成立しえないような工業は、やりたくありませんが、日本の現状では、やむをえないことでありましょう⁴²⁾」と言われるように、国家政策の具体的出現が大きな役割を演じていた。

次に、完成車メーカーの生産能力の拡大と国際競争力の強化に重点が置かれ、政府系金融機関の低利資金供給・補助金交付・特別償却・所要機械の輸入関税免除など多額にのぼる金融・税制面での支援など何重もの優遇策を講じて乗用車工業の育成を図った。また、小型車に不利な高関税や輸入車に不利な物品税などによって国内市場の自動車産業を保護していこうとする方針の結果で、価格競争は回避され、後発のメーカーにも参入の機会を広げることにつながったと考えられる⁴³⁾。

さらに、通産省が提唱された国民車構想は、直接の自動車メーカーへの助成ではなかったが、かえって多くの自動車メーカーの大衆乗用車の底辺市場への参入という戦略と企業家精神を刺激する役割を果たした。さらにこの構想は、外国車の日本市場参入と外資の上陸を防ぎつつ乗用車の国産化を進めるという歴史的意義があった。

整理すると、戦後復興期までの外資政策は、特に乗用車の保護・育成のために厳格的に制限する段階という特徴を有していた。そして乗用車の生産拡大や乗用車メーカーの育成強化に直接結びつくような通産省による保護・育成政策は、1950年代はじめから、自動車資本の自由化を控えた70年代初めまでの約20年間に集中的に実施された。この政策と自動車工業の発展との関係については、次回の論文で明らかにする予定である。

<注>

- 1) 通商産業省『商工政策史』第18巻、1976年、181頁。
- 2) 本田技研工業株式会社 <http://www.honda.co.jp>
- 3) トヨタ自動車販売(株)『世界への歩み トヨタ自販30年史』、1980年、79頁。
- 4) 1970年代に起こった原油価格の急激な上昇のこと。第1次石油ショックは1973年10月、第2次石油ショックは1979年2月。
- 5) (社)日本自動車工業会のホームページによる。 <http://www.jama.or.jp>
- 6) 上野裕也・武藤博道『自動車』、熊谷尚夫編『日本の産業組織』中央公論社、1973年、120頁。
- 7) 山崎修嗣『戦後日本の自動車産業政策』法律文化社、2006年、87頁。
- 8) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房、1982年、33頁。
- 9) 補助金はその受給者によって次の4種に分けられる。製造補助金……製造業者；増加補助金……製造業者が所有又は保有する場合；購買補助金……所有者；維持補助金……使用者に対し5年間毎年支給。
- 10) 前掲『商工政策史』第18巻、332頁。
- 11) 日本フォード自動車株式会社は横浜市緑町で工場を建設し、1924年12月から組立てを開始し、翌年2月には日本フォードを設立した。
- 12) 日本ゼネラル・モーターズ株式会社は、1926年末に大阪市で工場を完成し、1927年1月には日本GMを創立し、同年4月から組立て販売を開始した。
- 13) 前掲『商工政策史』第18巻、321頁、335～336頁。
- 14) 前掲『商工政策史』第18巻、422頁。
- 15) 1933年に豊田自動織機製作所に自動車部が設置され、1937年にこれが独立してトヨタ自動車工業株式

- 会社が創立され、翌38年に挙母工場(のちにトヨタ自動車本社工場となる)が竣工した。
- 16) 山本惣治『自動車』ダイヤモンド社、1938年、138頁。「1936年9月に、許可会社として日産自動車株式会社、株式会社豊田自動車織機製作所(後トヨタ自動車工業株式会社となる)の指定を見た。」と記されている。
 - 17) 経済安定本部は1946年8月12日に設置。1955年7月20日に経済企画庁に改称。現在は総務省。
 - 18) (社)日本自動車工業会『日本自動車産業史』1988年、56頁。
 - 19) 通商産業省『商工政策史』第19巻、1985年、5頁。
 - 20) GHQとは連合国軍最高司令官総司令部の略語である。第2次世界大戦における連合国と大日本帝国の休戦合意に基づき、休戦条件であるボツダム宣言の執行のために日本国土の大部分を保障占領し、事実上の統治とさまざまな社会改革を行なった連合国軍の日本における司令本部である。日本では「GHQ」という通称が用いられている。
 - 21) 1945年9月25日、GHQは「製造工業操業に関する覚書」を出し、乗用車の生産は禁止したが、月間1,500台のトラック製造を許可した。さらに10月28日には、「軍需生産工場の平時生産への転換に関する覚書」が指令された。
 - 22) 前掲『日本自動車産業史』57頁。
 - 23) 豊田自動車工業(株)『トヨタのあゆみ』中日本印刷(株)、1978年、163頁。
 - 24) 前掲『商工政策史』第19巻、235頁。
 - 25) ドッジ9原則: ドッジはデトロイト銀行頭取で、ドイツ占領軍の軍政部財政部長を務めた経験があった。ドッジ・ラインの背景には、敗戦後の激しいインフレがあった。敗戦直後には臨時軍事費特別会計の放漫な支出、その後は傾斜生産方式による復興金融庫融資が通貨増発をもたらし、インフレの原因を作っていた。日本政府は生産拡大を優先し、段階的にインフレ収束を図る漸進的な「中間安定論」を唱えたが、結局インフレ収束に主眼をおくアメリカ政府の「一挙安定論」が優勢となった。アメリカは、冷戦の中で日本を反共陣営の一員として強化するため、経済の「自立化」「安定化」を図る政策に転換した。そのあらわれが、1948年の経済安定9原則であり、これを具体化したのがドッジ・ラインであった。ドッジ・ラインが実施された結果、通貨増発要因は解消してインフレは一気に収束した。しかし、復金融資の停止やデフレーションで倒産・解雇が相次ぎ、「ドッジ不況」がもたらされ、朝鮮戦争による特需景気まで回復しなかった。
 - 26) 前掲『日本自動車工業の史的展開』87~88頁。
 - 27) 朝鮮動乱: 大韓民国と北朝鮮の武力衝突を機に起こった1950~1953年の国際紛争。
 - 28) 前掲『トヨタのあゆみ』195頁。
 - 29) 小平勝美『自動車』亜紀書房、1968年、224頁。
 - 30) 前掲『戦後日本の自動車産業政策』5~6頁。
 - 31) 政府の保護・育成政策は次の2点である。第1は、政府系金融機関による低利資金の供給である。第2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。
 - 32) 北田芳治『現代日本の経済政策 下巻』大月書店、1979年、204頁。
 - 33) 「外資に関する法律」(「外資法」と略称)は1950年5月10日公布、6月8日実施。その目的は、「日本経済の自立とその健全な発展および国際収支の改善に寄与する外国資本に限りその投下を認める」ことにある。外資については、同法の認可を受けないで投資することを禁止するとともに、認可を受けたものについては、外資送金を保証し、かつ投下資本を保護し、その優遇を図るのである。従って、「外資法」は、すべての外資を対象とするものではなく、一定の条件を具備する一定の形態の外資を対象とする外資導入に関する法律である。
 - 34) 前掲『商工政策史』第19巻、93頁。
 - 35) 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、176~177頁。
 - 36) 日刊自動車新聞社『自動車産業ハンドブック』1988年、413頁。
 - 37) (財)機械工業振興協会経済研究所『資本自由化と産業再編成』1970年、7頁。
 - 38) 前掲『商工政策史』第19巻、240頁。
 - 39) 前掲『日本自動車産業史』122~124頁。
 - 40) 前掲『日本自動車産業史』11頁。
 - 41) 豊田喜一郎(とよだ きいちろう、1894年6月11日~1952年3月27日)はトヨタ自動車の創業者。父は豊田自動織機の創業者の豊田佐吉。
 - 42) トヨタ自動車(株)『トヨタ自動車20年史』トヨタ自動車(株)、1958年、27頁。
 - 43) 四宮正親『日本の自動車産業 - 企業者活動と競争力』日本経済評論社、1988年、141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)