

日本の高度経済成長期における貿易政策：

自動車産業のケース

大西一弘*

2005年7月25日

1. はじめに

第二次大戦により日本国内は焦土とかし産業は壊滅状態になる。当然、第二次大戦後の日本には、自動車産業と呼べるほど立派なものは存在しなかった。1950年4月12日、当時の日本銀行総裁は、「輸出を伸ばすといっても国際分業の建前に立ってそうべきであり、日本で自動車工業を育成しようと努力することは意味をなさぬ」という様なことを発言して反響をよんだ。また、輸入業者の立場に立つ運輸省は、「欧米諸国の競争力は日本より遙かに優れており、日本が欧米諸国に追いつくことなど不可能である」という様に輸入促進を主張していた。他方、通商産業省は、国内メーカーの立場から「自動車工業の高度的発展は機械工業ひいては、産業全般の高度化に通じているので、今後、極力生産性の向上に努力を傾注し、国際競争力を培養し、わが国自動車工業が先進国に伍して、国民経済の高度的発達に貢献するべきである」という様な見解を示した。結果的に、日本は通産省が打ち出した幼稚産業保護育成策を採用することになる。

本論文の目的は、日本の高度経済成長期の自動車産業における保護育成策が効果的に機能した理由について考察することにある。

2. 日本の自動車生産額の推移

この節では、日本の高度経済成長期の自動車生産額の推移を見る。1950年代の日本の自動車産業は、欧米諸国に比べ非常に遅れていた。1955年の生産台数は、アメリカ9,204,049台、イギリス1,237,068台、西ドイツ908,742台、フランス725,061台、そして日本は68,932台であった。この時の日本の自動車生産台数は、アメリカの130分の1、イギリスの18分の1、西ドイツの13分の1、そしてフランスの10分の1でしかなかった。

日本の自動車生産台数は、1964年にはフランス、1966年にはイギリス、1967

* 氏名：大西一弘（大阪大学経済学博士）、電話及びファックス：072-722-8638、Eメール：ohnishi@e.people.or.jp

年には西ドイツのそれぞれの生産台数を超えている。

1973年の生産台数は、アメリカ 12,681,513 台、西ドイツ 3,949,065 台、フランス 3,596,179 台、イギリス 2,163,944 台、そして日本は 7,082,757 台である。1973年の日本の自動車生産台数は、1955年の100倍以上にも達している。日本は、生産台数ではヨーロッパ諸国を超えるまでになっているのである。

3. 日本の自動車産業保護育成政策

この節では、日本の高度経済成長期の自動車産業における保護育成政策を概略する。この当時、日本が採用した政策は、ヨーロッパ諸国が採用してきた政策をほぼ網羅している。

(1) 保護政策

保護政策は、外車の流入を抑えることが目的で採用された。主なものとして、保護関税、国産車にとって有利な物品税、外貨割り当てによる輸入制限、外国資本の規制がある。

保護関税…この当時、外国車の流入を押さえる為に関税率は全体的に高く設定された。そして、特に、国産車は小型車が多かった。そこで、小型車が入ってこないように、小型車に対する税率が、最も高く設定された。

国産車にとって有利な物品税…物品税は、今の消費税の様に、消費者が車を購入する時に支払うが、国産車は小型車が多かったので、小型車に有利なようになっていた。

外貨割り当てによる輸入制限…ヨーロッパから小型乗用車が40%の高い関税率を乗り越えて大量に入ってきた。そこで、需要者の限定（観光、報道、展示、メーカーサンプル）などの輸入車には厳しい制限が加えられた。

外国資本の規制…政府は、外国企業との技術提携は大いに容認するけれども、外国資本の導入及び資本提携については原則的に認めないという方針を示した。

(2) 育成政策

育成政策は、国際競争力を強化することが目的で採用された。主なものとしては、政府系金融機関の低利融資、補助金、租税特別措置法による減価償却の特例、重要機器の輸入関税免除、技術導入の認可がある。

政府系金融機関の低利融資…合理的生産体制の確立、設備近代化、輸出振興、技術振興、原材料対策などを目的に政府系金融機関から低利で融資が行われた。

補助金…補助金は、外国製軽四輪車の総合性能研究、部品の生産品種単純化補助、高速性能の研究、バス車体軽量化の研究、外国自動車部品の性能解析、自動車用組立や整備機械器具の性能向上研究、自動車部品の規格作成などに配

分された。

租税特別措置法による減価償却の特例…特別償却制度においては、租税特別措置法の規定する合理化機械等について初年度の2分の1、重要機械等については3年間5割増の償却を認めた。

重要機器の輸入関税免除…重要機器の輸入関税免除は、関税法の特例或いは関税暫定措置法により、国内生産が困難でかつ作業をする上で不可欠の機械の輸入に適応された。

技術導入の認可…国内メーカーの欧米メーカーに比べ、完成自動車や部品工業などでの技術面での劣性を補う為に、国内メーカーが欧米メーカーと技術提携をすることを一時的に認めた。

4. 日本の政策が機能した背景

前節で概略した様な政策を行えば、嫌が上にも国内の自動車産業は育つと思えるかもしれない。けれども、日本以上に自動車に対する厳しい保護育成政策を行っている国も多くある。にもかかわらず、厳しい貿易政策を採用している多くの国々が自国の自動車産業の育成に成功していない。以下では、日本の政策がうまくいった理由を考察する。

一時的な保護政策…日本の産業保護政策は、近い将来必ず貿易自由化されるという条件の下での保護政策であった。この前提条件付きの保護政策は、日本政府が仕組んだものではなく、外国からの圧力によるものであった。海外の自動車メーカーとの潜在的競争圧力は、日本の自動車メーカー間の競争のあり方にも大きな影響を及ぼした。

他国に比べて多い日本の自動車メーカー…1971年、日本で四輪車を生産販売している企業は11社であり、この内、乗用車を生産しているのは9社ある。欧米諸国と比較すると日本は乗用車メーカー数が多い。企業数が多いということが国内の競争を激化させ、少量多品種生産を可能にした。熾烈な企業間競争が、日本の自動車産業の成長の特徴の1つである。

巨大な国内市場…日本の人口は、1955年には約9千万人、そして1973年には約1億1千万人だった。日本の様に国内の市場が大きいならば、一定の期間、国内市場を閉鎖している間に、国内の企業は生産実績をあげ、規模の経済性に基づいて生産コストを下げることが可能であり、その後、市場が開放されたとしても国内企業は外国企業と十分な競争をしていくことが可能となる。

自動車需要の高まり…日本の1平方キロ当たりの自動車台数や1台当たりの人口数が欧米諸国に比べて著しく低位、国内の道路網の整備、銀行による消費者金融の普及、国民所得倍増計画、この期間の相対的なガソリン価格の低下などにより自動車に対する需要が高まった。